



“Samurai Phantoms”, ovvero gli F-4 del Giappone

Il caccia polivalente che ha contraddistinto un'era rimane ancora in servizio nella Japan Air Self-Defense Force, una delle ultime quattro forze aeree ad esserne dotate

La Japan Air Self-Defense Force (o Koku Jieitai) ha acquisito l'F-4E “Phantom II” nel 1968 e, secondo il suo uso, lo ha designato F-4EJ. In effetti gli aerei giapponesi presentavano delle differenze rispetto a quelli statunitensi, essendo inizialmente destinati alla sola difesa aerea (similmente a quanto avvenne con la fornitura alla Germania). Negli anni successivi sarebbero stati consegnati al Giappone 140 “Phantom II”, 138 dei quali costruiti in licenza da Mitsubishi. Più tardi furono acquistati anche 14 RF-4E da ricognizione prodotti negli Stati Uniti.

GLI SQUADRON DI “PHANTOM”

I “Phantom” furono acquisiti per operare a fianco dell'F-104, che è stato il caccia principale della JASDF negli anni Sessanta e Settanta; rispetto agli “Starfighter” i “Phantom” avrebbero consentito un maggior raggio d'azione e più sicurezza nelle operazioni sul mare, grazie ai due motori e migliori capacità ogni-tempo per la possibilità di impiegare missili aria-aria a guida radar. Ad essere dotati di F-4 sono stati sette Squadron (Hikotai).

Il primo reparto equipaggiato con i “Phantom” fu il 301 Hikotai di Hyakuri, dove i primi due esemplari arrivarono il 1° agosto

1972, con altri nove consegnati all'inizio dell'anno seguente. Due di questi ultimi furono trasferiti al Koku Kaihatsu Jikken Shudan o Air Development and Test Command.

Il 301 Hikotai iniziò l'addestramento il 2 ottobre 1973 e due settimane dopo fu dichiarato operativo, con sei F-4EJ e due T-33 (destinati essenzialmente a compiti di collegamento e a fare da bersaglio nelle esercitazioni). Due dei suoi aerei furono assegnati quasi in permanenza all'ADTC per le valutazioni connesse all'impiego dei missili aria-aria AIM-4 “Falcon” ed AIM-7 “Sparrow III”. Dal 1974 al 1976 più di 30 “Phantom” passarono per il 301 Hikotai in attesa della distribuzione ad altri reparti.

Il 30 ottobre 1978 al 301 Hikotai fu assegnata la missione QRA (Quick Reaction Alert) per la difesa dello spazio aereo nazionale e la prima intercettazione reale ebbe luogo il 21 febbraio 1979, quando questi “Phantom” intercettarono un Tu-95 (“Bear”) sovietico.

Il 16 ottobre 1973, quando il 301 Hikotai festeggiò il suo 10° anniversario, era già stato

responsabile della formazione di oltre 500 piloti di “Phantom”.

Nel 1984 lo Squadron fu spostato da Hyakuri a Nyutabaru per fare posto all'arrivo dei nuovi F-15, grazie ai quali la forza aerea compiva un ulteriore salto di qualità, passando così dal 7th Wing al 5th.

Il 302 Hikotai fu formato il 18 luglio 1974, ricevendo sei F-4EJ e due T-33 da addestramento. Assegnato al 2nd Wing, fu dichiarato operativo il 1° ottobre 1975. Il 302 Hikotai è stato il secondo Squadron da intercettazione della JASDF e quello che, essendo basato a Chitose, era il più settentrionale, cioè quello più vicino alla Siberia orientale sovietica; il 1° novembre 1975 fu abilitato alle missioni QRA.

Nel 1979 gli F-4 del 302 Hikotai furono dipinti in uno schema mimetico che si discostava da quello precedentemente applicato, per adattarsi meglio alle condizioni ambientali settentrionali. Per la mimetizzazione erano stati valutati tre schemi alter-



Nella pagina accanto, sopra: una coppia di F-4EJ-Kai del 301 Hikotai. Qui sotto: un RF-4E-Kai del 501 Hikotai. In fondo alle due pagine: un RF-4E-Kai del 501 Hikotai. L'F-4 "Phantom II" si è adattato al mutamento delle capacità operative della Japan Air Self-Defense Force: ricostituita solo a seguito dell'autorizzazione del 1° agosto 1952 a disporre di forze nazionali "di autodifesa", inizialmente poteva contare esclusivamente su aerei da combattimento per la difesa dello spazio aereo nazionale e solo nel corso degli anni le è stato concesso di utilizzare missili aria-aria a guida radar semiattiva (con capacità "oltre l'orizzonte", cioè al di là della portata visiva) per poi passare all'armamento aria-superficie, in prevalente funzione antinave, evoluzione seguita anche dagli F-4 "Phantom II".



nativi ed era stato scelto quello in due tonalità di azzurro. Ogni anno il reparto ha svolto l'esercitazione "Cope Nord" con i caccia dell'USAF.

A ottobre 1984 lo Squadron festeggiò il decimo anniversario e un anno dopo, a novembre 1985, fu trasferito da Chitose a Naha (Okinawa) nelle isole Ryukyu, passando ad uno scenario operativo completamente differente, quasi tropicale, posto a meno di 1.000 km dalla costa cinese.

La consegna dei primi due "Phantom" al 303 Hikotai ebbe luogo ad agosto 1976. Già nell'ottobre dello stesso anno, lo Squadron fu dichiarato operativo con 16 "Phantom" in organico; assegnato al 6th Wing, fu incaricato del QRA il 17 giugno 1977 e durante una di queste mis-

sioni di intercettazione, il 27 giugno 1980, un bireattore sovietico Tu-16 si schiantò nei pressi di Komatsu (apparentemente per cause connesse alla condotta del volo, senza che vi fosse stato alcun intervento diretto da parte dei caccia giapponesi). L'ultimo "Phantom" consegnato alla JASDF fu preso in carico dal 303 Hikotai il 21 maggio 1981. Dieci anni dopo lo Squadron fu convertito all'F-15 "Eagle".

Il 1° agosto 1977 fu la volta del 304 Hikotai che fu dichiarato operativo con 18 macchine. Il reparto era subordinato all'8th Wing, sulla base di Tsuiki, nel sud del Giappone, sull'isola di Kyushu (la più meridionale tra quelle maggiori).

L'ESTENSIONE DELLE CAPACITÀ

Nei primi anni Ottanta l'Air Self-Defense Agency (poi denominata Ministry of Defense) richiese capacità operative più ampie per gli F-4EJ e ordinò il programma di aggiornamento F-4EJ-Kai (Kai sta per "modificato"). Questo programma di ammodernamento e riqualificazione iniziò nel luglio 1984 con l'obiettivo di mantenere la validità degli aerei fino ai primi anni del Duemila.



Qui sotto: un F-4EJ, armato con missili "live" (cioè operativi), ripreso al rientro da una missione di intercettazione su allarme rallenta la sua corsa con il paracadute-freno. Più sotto: un ricognitore tattico/strategico RF-4E-Kai del 501 Hikotai, con tre serbatoi ausiliari esterni. In fondo alla pagina: F-4EJ del 501 Hikotai. Nella pagina a fianco, sopra: un F-4EJ-Kai del 302 Hikotai, con carichi esterni da esercitazione; nella foto di centro: gli F-15J, acquistati per soppiantare gli F-4, non sono ancora riusciti completamente nell'intento e i due tipi convivono ancora. In fondo alla pagina: F-4EJ del 302 Hikotai, con missili aria-aria da esercitazione. Concepito in piena Guerra Fredda, il McDonnell Douglas F-4 "Phantom II" è stato uno dei primi veri aerei cacciabombardieri ognitempo polivalenti.



Furono sottoposti al programma di modernizzazione 96 F-4EJ che riceveranno il radar Doppler a impulsi Westinghouse AN/APG-66J, molto più piccolo e leggero rispetto all'originale APQ-120 (anch'esso Westinghouse), ma con capacità operative più estese. Esternamente, l'installazione del nuovo radar (per inciso, versione di quello dell'F-16) si può distinguere per un nuovo radome con nervature di rinforzo. Tra l'altro, questo programma di upgrade ha seguito uno sviluppo parallelo a quanto avvenuto per i "Phan-

tom" tedeschi. Infatti, tanto il Giappone quanto la Germania avevano subito pesanti limitazioni a seguito della Seconda guerra mondiale: per un certo periodo non erano stati autorizzati a disporre di aerei da combattimento e successivamente erano stati loro concessi solo aeroplani con capacità difensive (in Giappone quest'atteggiamento era sottolineato dalla denominazione di tutte le forze armate, definite Self-Defense Force, forza di autodifesa). Solo dopo diversi anni sono cadute tutte le limitazioni e i "Phantom" con

l'Hinomaru e quelli con la Croce di ferro tedesca hanno potuto esplicitare tutte le loro possibilità belliche.

L'F-4EJ-Kai ha anche ricevuto un nuovo computer centrale, un Head-Up Display Kaiser, un IFF Hazeltine AN/APZ-79 e un sistema di navigazione inerziale Litton LN-39. Inoltre, un nuovo complesso di allarme radar J/APR-6 è stato montato sulla sommità della deriva, con antenne per il settore anteriore alle estremità alari. Sono state anche migliorate le capacità di comunicazione mediante due più grandi antenne UHF (una dorsale ed una ventrale). Gli aerei così modificati sono stati resi compatibili con il serbatoio ausiliario ventrale da 2.309 litri dell'F-15, in grado di consentire un più elevato fattore di carico (cioè un numero di g più alto).

Un'altra caratteristica degli F-4EJ-Kai è la possibilità di impiegare il contenitore esterno di contromisure elettroniche Westinghouse AN/ALQ-131. Questo pod ha una vasta gamma di moduli e dispone di un software riprogrammabile che lo rende capace di adeguarsi rapidamente alla comparsa di nuove minacce.

Per rispondere alla nuova missione di attacco antinave, anche le possibilità di armamento sono state aumentate e ai missili aria-aria AIM-7E/F "Sparrow" e AIM-9L/P "Sidewinder" si sono aggiunti gli aria-superficie Mitsubishi ASM-1; era stata considerata anche la possibilità di integrare le cosiddette "slatted wings" (le semiali dotate di alule di manovra) ma è stata accantonata per contenerne i costi.

Anche la versione da ricognizione RF-4EJ è stata sottoposta ad un





programma di ammodernamento ed è stata redesignata RF-4EJ-Kai. L'intervento è stato compiuto sulla falsariga di quello della versione-base, anche se, date le differenti esigenze, il radar, che era l'APQ-99, è stato sostituito con l'APQ-172.

L'F-4EJ-Kai ha iniziato i collaudi il 17 luglio 1984 e il primo esemplare definitivo è stato consegnato al 306 Hikotai il 24 novembre 1989. In effetti, l'idea iniziale sarebbe stata l'aggiornamento di 110 macchine ma poi, come si è già detto, il processo ha riguardato solo 96. 17 dei restanti 29 aerei sono diventati RF-4E-Kai mentre 12 F-4EJ sono stati radiati.

I 17 ricognitori citati andavano oltre il numero delle macchine disponibili e per questo motivo la Mitsubishi aveva avuto un contratto per la trasformazione di altrettanti F-4EJ in RF-4E-Kai (con una sottile differenza di denominazione: gli aerei ricostruiti non avevano la J nella sigla). Queste nuove macchine mantenevano integrali capacità di combattimento e avevano avionica digitale con il già citato radar Texas Instruments APQ-172, HUD, e diversi tipi di pod da ricognizione elettronica e contromisure. Tutti gli aeromobili convertiti sono stati consegnati al 501 Hikotai.



LA SITUAZIONE ODIERNA

Alla fine degli anni Novanta tre Squadron della JASDF erano ancora equipaggiati con l'F-4EJ-Kai: il 301 Hikotai a Nyutabaru (Kyushu), il 302 Hikotai a Naha (Okinawa) e il 306 Hikotai a Komatsu (Honshu), con il 306 Hikotai che aveva iniziato a sostituire i suoi "Phantom" con gli F-15 "Eagle" a partire dall'agosto 1996 per arrivare alla conversione completa il 17 marzo 1997.

La situazione all'inizio del secolo vedeva due Squadron di F-4EJ ed uno di RF-4EJ ancora operativi. I 302 Hikotai e 501 Hikotai erano basati a Hyakuri, non lontano da Tokyo, mentre il 301 Hikotai rimaneva a Nyutabaru. Nel 2007 la JASDF

manteneva ancora 90 F-4 operativi e nel 2016 il 301 Hikotai è stato trasferito da Nyutabaru a Hyakuri, base sulla quale oggi sono riuniti tutti gli aerei di questo tipo.

Con l'acquisto degli F-35A "Lightning II", la futura sostituzione dei "Phantom" giapponesi sembra vicina. I primi F-35 sono in produzione negli Stati Uniti e sono attualmente in fase di collaudo. Con l'abilitazione dei piloti che si svolge sulla "Luke" Air Force Base a Phoenix, in Arizona, l'introduzione del successore degli F-4 si sta avvicinando rapidamente, anche se una data certa per la loro radiazione non è stata ancora resa nota.

Patrick Roegies

