



Fuerza Aerea Salvadorena

ΜΠΛΕ ΚΑΙ ΛΕΥΚΟ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ

Το Ελ Σαλβαδόρ, η μικρότερη και πλέον πυκνοκατοικημένη χώρα της Κεντρικής Αμερικής, προσπαθεί να διατηρήσει μια ικανή Πολεμική Αεροπορία για την ισορροπία δυνάμεων στην περιοχή και την αντιμετώπιση εσωτερικών αναγκών ασφάλειας. Η Fuerza Aerea Salvadorena ή Fuerza Aerea de El Salvador, όπως συχνά αναφέρεται, διαθέτει μια συλλογή παλαιών αεροσκαφών, αρκετά από τα οποία επιβίβησαν λόγω ηλικίας επιχειρησιακών περιορισμούς και απαιτούν αντικατάσταση.

Με τη συνεργασία του Arnold ten Pas/4Aviation. Επιπλέον στοιχεία Φαίδων Γ. Καραϊωσηφίδης

Η ιστορία του σύγχρονου Ελ Σαλβαδόρ πηγάζει πίσω στο 1841, όταν η μικρή χώρα απέκτησε την ανεξαρτησία της από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Κεντρικής Αμερικής, η οποία διαλύθηκε το 1839 και ταυτόχρονα γεννήθηκε η Γουατεμάλα στον Βορρά της και η Ονδούρα στην Ανατολή της. Οι απαρχές της FAS ιχνηλατούνται πριν από τον Α' ΠΠ, όταν η επίσκεψη του πρώτου μηχανοκίνητου αεροσκάφους το 1912, ενός γαλλικού Deperdussin, ενέπνευσε πολλούς Σαλβαδοριανούς (Salvadoreños) να επιζητήσουν την κατασκευή αεροπλάνων. Μια από τις πρώτες απόπειρες έγινε με εγχώρια σχεδίαση, πιθανότατα βασισμένη σε γαλλικά σχέδια και απάρια από τις ΗΠΑ, που συναρμολογήθηκε τον Αύγουστο του 1913. Στην προσπάθεια όμως για απογείωση στην τοποθεσία Χασιέντα Κορίμα, είτε από λάθος του χειριστή είτε από κακή σχεδίαση, έφτασε σε ύψος μόλις δέκα μέτρων πριν συντριβεί,

τραυματίζοντας τον άτυχο πιλότο. Σταθμός στην αεροπορική ιστορία της χώρας θεωρείται ο Ιανουάριος του 1917, όταν η κυβέρνηση του Μεξικού δώρισε δύο **TNCA Serie A**, εκπαιδευόντας και μερικούς χειριστές. Με τη λήξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και την κινητικότητα που υπήρξε στην Αεροπορία οι εξελίξεις στον συγκεκριμένο χώρο της Κεντρικής και Νότιας Αμερικής ήταν ραγδαίες, αφού σε αυτές συνέβαλε η αθρόα μετανάστευση από τη γηραιά ήπειρο. Στο Ελ Σαλβαδόρ Ιταλοί μετανάστες ίδρυσαν το 1921 μια αερολέσχη και το 1922 ένας λόχαγος του στρατού της χώρας πιστώνεται μια πτήση-ρεκόρ 500 χιλιομέτρων με ένα από τα αεροπλάνα της. Αυτή ήταν και η αφετηρία του ουσιαστικού ενδιαφέροντος του Στρατού του Ελ Σαλβαδόρ για την Αεροπορία και έναν χρόνο αργότερα, στις 20 Μαρτίου 1923, συγκροτείται με διάταγμα η **Flotilla Aerea Salvadorena** ως κλάδος των ενόπλων δυνάμεων με



Το T-37B χρησιμοποιεί κινητήρες J-85-GE-17A, έχει αυξημένη χωρητικότητα σε καύσιμα και ενισχυμένη δομή. Ο εξοπλισμός εναέριου ανεφοδιασμού δεν είναι λειτουργικός, ενώ το κόκκινο κάλυμμα κρύβει τον σταθερό οπλισμό από ένα minigun των 7,62 mm.

αντίστοιχη Σχολή Αεροπορίας (Escuela de Aviacion).

Η τελευταία παρέλαβε το 1924 το πρώτο της αεροπλάνο, ένα Curtiss JN-4D Jenny, το οποίο και παρέμεινε το μοναδικό της εναέριο μέσο έως και το 1926, οπότε και αποκτήθηκαν πέντε Hanriot H320Et2 και ένα Breguet 14A. Μεταφέρθηκαν σε κιβώτια ατμοπλοϊκώς από τη Γαλλία και συναρμολογήθηκαν από γαλλικό προσωπικό, από το οποίο κάποιοι παρέμειναν στη συνέχεια ως μια μικρή ομάδα τοπικής υποστήριξης. Το 1929 ο στόλος διπλασιάστηκε με την προμήθεια τεσσάρων Waco Taperwing και ενός Waco Model F από τις ΗΠΑ. Η μεγάλη οικονομική κρίση της δεκαετίας του 30, που είχε μεγάλο αντίκτυπο στην κεντροαμερικανική χώρα, ανέκοψε τις όποιες εξελίξεις και δημιούργησε έντονη πολιτική αναταραχή. Μοναδική προμήθεια της πρώιμης εκείνης περιόδου ήταν



Το «442» είναι ένα από τα 10 πρώην χιλιανά αεροπλάνα που παραδόθηκαν πρόσφατα.

Το A-37B «424» («73-1113», c/43533) είναι ένα από τα 3 ή 4 από τα αρχικά έξι που παραδόθηκαν το 1982, ενώ «επιζεί» αντίστοιχος αριθμός από τα εννέα αρχικά OA-37B.



ένα Curtiss-Wright CW-12 τον Αύγουστο του 1933, από μια παραγγελία των πέντε, αν και η παραλαβή των υπολοίπων δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ. Τον Σεπτέμβριο του 1936 η FAS αναδιοργανώθηκε ως Fuerza Aerea Salvadorena και προχώρησε σε νέες αγορές αριθμού μονοπλάνων βασικών εκπαιδευτικών Fairchild PT-19 και ιταλικής προέλευσης ελαφρών επιθετικών Caproni Bergamaschi AP.1.

Η επόμενη περίοδος εξελίξεων ήταν μετά την είσοδο των Ηνωμένων Πολιτειών στον Β΄ΠΠ και την παραχώρηση μιας πανσπερμίας μικρών αεροσκαφών, ανάμεσά τους διάφορα Taylorcraft, Stinson, Pipier, Luscombe 8A Silvaire, Vultee BT-13 Valiant, Fairchild PT-19B και North American AT-6C/D, τα οποία περιπολούσαν τις ακτές για την επισήμανση τυχόν παρουσίας γερμανικών ή ιαπωνικών πλοίων και υποβρυχίων που θα αποτελούσαν κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα δια μέσου της διώρυγας του Παναμά. Το 1944 αναφέρεται και η άφιξη των πρώτων δύο Dakota (R4D-1) από πολλά που ακολούθησαν.

Τη δεκαετία του 50 το Ελ Σαλβαδόρ έγινε αποδέκτης αμερικανικής στρατιωτικής βοήθειας και η παραχώρηση 20 FG-1D (Corsair κατασκευής Goodyear κατά την περίοδο του Β΄ΠΠ) αποτελεί ορόσημο της σύγχρονης περιόδου της FAS. Τα Corsair και τα οπλισμένα Harvard συνέχισαν να πετούν και μέσα στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 60, αν και λόγω της παιδιότητάς τους και της αδυναμίας υποστήριξης με ανταλλακτικά οι διαθεσιμότητές τους ήταν μικρές. Το 1968 η επιδείνωση των σχέσεων με τη γειτονική Γουατεμάλα οδήγησε στην εσπευσμένη προμήθεια έξι Cavalier F-51/TF-51 Mustang II και ενός B-26B. Αυτή η αεροπορική δύναμη είχε εμπλοκή στον αποκαλούμενο «Πόλεμο του Ποδόσφαιρου» (ή «Πόλεμο των 100 ωρών»). Η αναφορά στο ποδόσφαιρο δημιουργεί λανθασμένες εντυπώσεις για την πολεμική σύγκρουση ανάμεσα στα δυο μικρά κράτη της Κεντρι-

κής Αμερικής τον Ιούλιο του 1969, που είχε ως αιτία τη δημογραφική αλλοίωση της (κατά πέντε φορές μεγαλύτερης σε έκταση) Ονδούρας από μετανάστευση που προερχόταν από το (μεγαλύτερο κατά 40% σε πληθυσμό) Ελ Σαλβαδόρ. Το 1969 το 20% των κατοίκων της Ονδούρας προερχόταν από το τελευταίο, περίοδος που συνέπεσε με μια αγροτική αναδιοργάνωση κατά την οποία η γη αναδιανεμήθηκε από τις μεγάλες ιδιοκτησίες και τις ξένες εταιρείες εμπορίας φρούτων σε Ονδουριανούς αγρότες. Το πρόβλημα που ανέκυψε ήταν ότι στη διάρκεια της αναδιανομής μέρος της γης είχε καταληφθεί ήδη από τους Σαλβαδοριανούς μετανάστες, ενώ το ζήτημα έγινε ακόμη πιο περίπλοκο λόγω των πολλών μικτών οικογενειών που υπήρχαν και εξαιρέθηκαν από τη διαδικασία δημιουργώντας κλιμακούμενη ένταση ανάμεσα στις δυο χώρες. Με αυτό το σκηνικό η αφορμή για πολεμική σύγκρουση δεν άργησε να έλθει. Συνέβη στη διάρκεια της προημιτελικής φάσης για το Παγκόσμιο Κύπελλο του 1970, όταν σε δύο αγώνες στις 8 και 15 Ιουνίου 1969, αντίστοιχα στις πρωτεύουσες των δύο χωρών Τεγκουσικγάληα και Σαν Σαλβαδόρ, σημειώθηκαν έντονα επεισόδια. Στις 27 Ιουνίου 1969 το Ελ Σαλβαδόρ διέκοψε τις διπλωματικές σχέσεις με την Ονδούρα κατηγορώντας την για βίαιες απελάσεις χιλιάδων υπηκόων της και ισχυριζόμενο ότι στη διάρκειά τους είχαν σημειωθεί φόνοι, βιασμοί, λεηλασίες και ληστείες, για τις οποίες η κυβέρνηση της Τεγκουσικγάληα δεν έκανε τίποτα για να τις προλάβει ή να τιμωρήσει τους ενόχους. Το σχετικό τηλεσίγγραφο του Ελ Σαλβαδόρ έδινε προθεσμία λίγων ημερών για τη λήψη μέτρων προστασίας των υπηκόων του, απειλώντας σε διαφορετική περίπτωση με πόλεμο. Οι εχθροπραξίες ξεκίνησαν το απόγευμα της 14^{ης} Ιουλίου 1969, όταν η FAS πραγματοποίησε αεροπορικές επιδρομές κατά στόχων στην Ονδούρα, περιλαμβανομένων και επίθεσης στο Διεθνές Αεροδρόμιο Toncontin, επιχειρώντας να αδρανοποιήσει την αεροπορία της τελευταίας που ήταν συγκεντρωμένη εκεί. Αναφέρεται η χρήση Corsair που ρουκετοβόλησαν και βομβάρδισαν τις εγκαταστάσεις, ενώ C-47 χρησιμοποιήθηκαν ως βομβαρδιστικά με βόμβες που ρίχνονταν από την ανοιχτή πλευρική θύρα τους. Ταυτόχρονα ο Σαλβαδοριανός Στρατός κινήθηκε δια μέσου των δύο οδικών αξόνων που ένωναν τις δύο χώρες εισβάλλοντας με τεθωρακισμένες και μηχανοκίνητες δυνάμεις (μαζί με άρματα μάχης M3 Stuart!). Η προέλαση ήταν ραγδαία και σύντομα οι σαλβαδοριανές δυνάμεις έφτασαν σε απόσταση βολής από την Τεγκουσικγάληα, αλλά στη συνέχεια η δυναμική τους ανακόπηκε, αν και η αντίσταση ήταν μικρή. Στον αέρα όμως τα πράγματα ήταν διαφορετικά.

Η Fuerza Aerea Hondurena (FAH) ανασυγκροτήθηκε και αντεπιτέθη-



Η ηλικία των T-37 επηρεάζει τις διαθεσιμότητες και κατ'επέκταση την εκπαίδευση νέων χειριστών και τη συντήρηση των παλαιότερων.

κε πλήττοντας το πρωί της 16^{ης} Ιουλίου τη βάση της FAS στο Ilopango και στη συνέχεια λιμενικές και πετρελαιοκές εγκαταστάσεις του Ελ Σαλβαδόρ. Παράλληλα ο δικτάτορας της Νικαράγουα Anastasio Somoza Debayle τάχθηκε υπέρ της Ονδούρας αποστέλλοντας όπλα και πυρομαχικά. Τη συγκεκριμένη περίοδο οι αεροπορίες των δύο χωρών ήταν αντίστοιχα εξοπλισμένες με παλαιό αμερικανικό υλικό. Αμέσως μετά τον Β΄ΠΠ η

FAH είχε αποκτήσει πέντε Lockheed P-38 Lightning και πέντε Bell P-63 Kingcobra από τον Καναδά, ενώ έγινε και αυτή αποδέκτης αμερικανικής βοήθειας, παραλαμβάνοντας (όπως και η FAS) 19 Vought F4U Corsair, έξι North American AT-6C, T-28A Trojan, T-6G και C-47. Έτσι, στον «Πόλεμο των 100 ωρών» συγκρούστηκαν P-51D, F4U-1/-4/-5 και AT-6C! Το πλεόν αξιοσημείωτο περιστατικό του συνέβη στις 17 Ιουλίου 1969, κατά το οποίο σημειώθηκε και η έσχατη αερομαχία μεταξύ ελικοφόρων μαχητικών στην Αεροπορική Ιστορία. Τη συγκεκριμένη μέρα δύο F4U-5 της FAH προσπάθησαν να αναχαιτίσουν σχηματισμό

Άλλο ένα από τα χιλιανά T-37B, το «441», επιδεικνύει τον φόρτο των τεσσάρων εξωτερικών δεξαμενών που χρησιμοποιείται μόνο σε ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων.





O-2A («68-11170», c/n 337M-0395) του Grupo Caza y Bombardeo

τριών ή τεσσάρων Corsair της FAS που πολυβοηθούσε και ρουκετοβοηθούσε στόχους σε περιοχή νότια της Τεγκουσιγκάλπα. Τα τελευταία προστάτευαν δύο Cavalier TF-51 (ή ένα P-51D/F-51D και ένα TF-51), με αποτέλεσμα οι δυο σχηματισμοί να εμπλακούν σε εγγύς αερομαχία. Στην εξέλιξη της ο σμηναγός Edgardo Acosta Soto κατόρθωσε να καταρρίψει το σαλβαδοριανό «FAS-404», όταν οι ριπές του από τα πυροβόλα AN/M3 των 20 mm κατέστρεψαν την ημιπτέρυγα του Mustang. Ο Σαλβαδοριανός πιλότος σμηναγός Guillermo Reynaldo Cortez σκοτώθηκε όταν απέτυχε να εγκαταλείψει έγκαιρα το αεροπλάνο του που εξερράγη στη συνέχεια. Για την ιστορία να αναφέρουμε ότι η FAS συνέχισε να πετά τα Corsair μέχρι και το 1975, ενώ η FAH τα απέσυρε το 1979 (αν και οι διαθεσιμότητές τους και στις δυο περιπτώσεις μέσα στη δεκαετία του 70 ήταν πρακτικά μηδενικές).

Στις 18 Ιουλίου ο Οργανισμός Αμερικανικών Κρατών σε έκτακτη συνεδρίασή του ζήτησε την κατάπαυση των εχθροπραξιών και στις 2 Αυγούστου ξεκίνησε η αποχώρηση των στρατευμάτων του Ελ Σαλβαδόρ από τα εδάφη της Ονδούρας. Χρειάστηκαν όμως έντεκα χρόνια μέχρι οι δυο χώρες να υπογράψουν συμφωνία ειρήνης στις 30 Οκτωβρίου 1980.

Σε συνέχεια του «Πολέμου των 100 ημερών» οι δυο αεροπορίες επανεξοπλίστηκαν. Την περίπτωση του Ελ Σαλβαδόρ θα την δούμε παρακάτω. Η Ονδούρα προχώρησε τη δεκαετία του 70 στην προμήθεια 10 Canadair CL-13 Mk4 Sabre, τα οποία αναφέρεται ότι προέρχονταν από γιουγκοσλαβικά αποθέματα, 16 πρώην ισραηλινά Dassault Super Mystere B2 και έξι Cessna A-37B Dragonfly. Αργότερα αποκτήθηκαν 11 OA/A-37B και 12 F-5E/F Tiger II από αμερικανικά αποθέματα και 12 καινούργια Embraer T-27 Tucano μαζί με τέσσερα CASA C101BB-02.

Αντίστοιχα η εποχή της αεροπροώθησης για τη FAS

ήλθε τη δεκαετία του 70 με την απόκτηση 18 πρώην ισραηλινών MD450 Ouragan και πέντε CM170 Tzukit (μία περίοδο που η Ουάσιγκτον είχε επιβάλει εμπάργκο πώλησης όπλων στο Ελ Σαλβαδόρ). Τα Ouragan χρησιμοποιήθηκαν εκτεταμένα σε επιχειρήσεις κατά των ανταρτών του κινήματος FLMN την περίοδο 1980-1982, αν και ο στόλος τους απομειώθηκε σημαντικά από επιθέσεις στις αεροπορικές βάσεις της FAS. Προ των επιτυχιών του FLMN έγινε άρση του αμερικανικού εμπάργκο που επέτρεψε την παράδοση 15 Cessna (0)A-37, τα οποία ενίσχυσαν σημαντικά τη δυνατότητα της FAS να διεξάγει επιχειρήσεις COIN/CAS σε συνεργασία με ελικόπτερα Huey και Hughes 500 σε διαμόρφωση gunship. Ο σημερινός στόλος των Dragonfly της FAS είναι τα απομεινάρια εκείνης της παραχώρησης.

Η δομή της FAS

Εκπαίδευση

Το Στρατιωτικό Κέντρο Αεροναυτικής Διδασκαλίας και Εκπαίδευσης CIMA (*Centro de Educacion e Instruccion Militar Aeronautico*) συγκροτήθηκε το 1987, για να καλύψει τις



Ένα από τα δύο MS893-235GTA («13280») που βρίσκονται ακόμη σε χρήση.



Cessna 337G της EAM

σχετικές ανάγκες για ιπτάμενο και τεχνικό προσωπικό. Έχει άμεση υπαγωγή στο αρχηγείο της FAS και διαθέτει τρεις υπομονάδες.

Η **Escuela de Aviacion Militar (EAM)** έχει τις ρίζες της στην αρχική σχολή που είχε ιδρυθεί το 1923 και επέδωσε τους πρώτους χειριστές στο Ελ Σαλβαδόρ. Δεδομένης της υπαγωγής της Flotilla Aerea Salvadorena στο Αρχηγείο του Σαλβαδοριανού Στρατού, συνέχιζε να εκπαιδεύει απόφοιτους ανθυπολοχαγούς της Στρατιωτικής Σχολής «Capitan General Gerardo Barrios», κάτι που έκανε για πολλές δεκαετίες, ακόμη και μετά την ανεξαρτητοποίηση της FAS ως κλάδου των Ενόπλων Δυνάμεων του Ελ Σαλβαδόρ. Το 1983, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι αυξανόμενες ανάγκες εκπαίδευσης νέων χειριστών, συγκροτήθηκε η EAM «Cap. PA Guillermo Reynaldo Cortez» σε μνήμη του ήρωα του «Πολέμου των 100 ωρών». Αν και το σχετικό διάταγμα Νο.95 εκδόθηκε το 1983, η σχολή λειτούργησε στις 2 Μαρτίου 1985. Σήμερα δέχεται σπουδαστές ως υποψήφιους πιλότους, οι οποίοι ύστερα από τέσσερα χρόνια ονομάζονται ανθυποσμηναγοί. Η EAM έχει έδρα στην Αεροπορική Βάση Ilorango και για την προετοιμασία ιπταμένων σε αρχικό επίπεδο χρησιμοποιεί δύο **MS893-235GTA Rallye**, τα οποία έχουν απομείνει από μια αρχική παραγγελία των πέντε το 1979, ενώ ακόμη πιο παλιό είναι ένα **T-41** που προσφέρει επίσης εκπαιδευτικό έργο. Για το βασικό και προκεχωρημένο επίπεδο χρησιμοποιείται ένα μοναδικό **ENAER T-35A Pillan** και τρία **ENAER T-35B-3**, επιζώντα έπειτα από τρεις απώλειες σε περιστατικά από μια αρχική παραγγελία δύο T-35A και πέντε T-35B-3 στα τέλη της δεκαετίας του 90. Τα αεροπλάνα είναι τοπικά γνωστά ως Azul και είχαν αγοραστεί για την αντικατάσταση των Rallye και T-41, αλλά τελικά βρέθηκαν να συνυπηρετούν μαζί τους. Οι υποψήφιοι χειριστές ξεκινούν την καριέρα τους με 20 ώρες σε εξομοιωτή, πριν πετάξουν για πρώτη φορά με τα Rallye, προκειμένου να συμπληρώσουν σε αυτά 20-30 ώρες πτήσης. Ύστερα από 20 επιπλέον ώρες σε εξομοιωτή, βρίσκονται στο πιλοτήριο των T-35. Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο το σύστημα



Το μεγαλύτερο αεροπλάνο σε χρήση την εποχή της επίσκεψής μας ήταν ένα από τα τρία IAI202 (c/n 0104) του Grupo de Transporte.

εξομοίωσης πτήσης του Rallye όσο και του T-35 αναπτύχθηκαν εγχώρια κάνοντας χρήση αεροσκαφών που έχουν αποσυρθεί. Το δεύτερο αντικατέστησε έναν αρχικό εξομοιωτή που είχε προμηθεύσει η κατασκευάστρια εταιρεία των T-35, η ENAER, και ο οποίος είχε παρουσιάσει σημαντικά προβλήματα. Η τελική φάση της εκπαίδευσης γίνεται μάλλον ανορθόδοξα σε **Cessna 337G**. Για προετοιμασία χειριστών ελικόπτρων η EPA διαθέτει τέσσερα **Schweitzer TH-300C Halcon**, τα οποία υπηρετούν από το 1986. Οι υποψήφιοι χειριστές μετά το αρχικό στάδιο εκπαίδευσης με Rallye και το βασικό στάδιο με Pillan πετούν 20 ώρες σε εξομοιωτή (επίσης εγχώριας σχεδίασης) και στη συνέχεια άλλες 30 ώρες με το ίδιο το ελικόπτερο.

Μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσής τους οι νέοι ανθυποσμηναγοί μετατίθενται είτε στην *Grupo Caza y Bombardeo* για να πετάξουν A-37, είτε στην *Grupo de Transporte*, όπου θα μετεκπαιδευτούν σε μεταγωγικά IAI202 και BT-67, ενώ όσοι έχουν επιλεγεί για ελικόπτερα υπηρετούν στο αντίστοιχο *Grupo de Helicopteres*, το οποίο, όπως θα δούμε παρακάτω, αξιοποιεί διάφορους τύπους.

Εκτός της EMA, η CIMA ενσωματώνει επίσης τη Σχολή Μηχανικών **ETAM (Escuela Tecnica de Aviacion Militar)** και τη Σχολή Στρατιωτικής Αεροναυτικής Μετεκπαίδευσης **EPAM (Escuela de Perfeccionamiento Aeronautico Militar)**. Η ETAM έχει τις ίδιες καταβολές με την EMA και συγκροτήθηκε το 1986 για να ικανοποιήσει αντίστοιχες ανάγκες, ενώ λειτούργησε για πρώτη φορά στις 2 Μαρτίου 1987 προσφέροντας διετή κύκλο σπουδών, στο τέλος των οποίων απονέμεται πτυχίο ανώτερης σχολής με την ειδικότητα του μηχανικού αεροσκαφών και σε διάφορες επιμέρους ειδικότητες. Η EPAM με τη σειρά της συγκροτήθηκε το 1987 και προσφέρει πολλούς κύκλους μαθημάτων για επιμόρφωση αξιωματικών και υπαξιωματικών.

T-35A (c/n 235) της EAM

Primera Brigada Aerea

Η «Πρώτη Αεροπορική Ταξιαρχία» μοιράζεται τις εγκαταστάσεις της με



την EPA στην Ilopango. Συγκροτήθηκε το 1984 και διαθέτει δύο υπομονάδες, το *Grupo de Helicopteres* και το *Grupo de Transporte*.

Η «Πτέρυγα Μεταφορών» αξιοποιεί δύο κύριους τύπους: IAI202 *Pegaso* και BT-67. Η FAS έχει μια μακρά προϊστορία χρήσης C-47, αν και σήμερα παραμένουν -θεωρητικά- σε υπηρεσία δύο από τα τέσσερα Basler BT-67, τροποποιημένα με κινητήρες τουρμποπρόρπη. Το ένα όμως από αυτά βρίσκεται σε διοικητικό παροπλισμό εδώ και καιρό, ενώ το άλλο την εποχή της επίσκεψής μας ακινητούσε λόγω εμπλοκής σε περιστατικό και βρισκόταν σε τελική φάση επισκευής. Κύριος ρόλος των BT-67 είναι οι μεταφορές υλικών και προσωπικού, η υποστήριξη των δυνάμεων ειδικών επιχειρήσεων και η υλοποίηση αποστολών δώξης λαθρεμπορίου και διακίνησης ναρκωτικών. Για τον σκοπό αυτό τα αεροπλάνα μπορούν να εξοπλιστούν με FLIR και πολυβόλο στην πλευρική θύρα τους. Τρία IAI202, γνωστά τοπικά ως *Pegaso*, παραδόθηκαν από ισραηλινά αποθέματα το 2008 και σήμερα δύο από αυτά παραμένουν σε υπηρεσία, με το τρίτο να βρίσκεται σε αποθήκευση. Το *Grupo de Transporte* χρησιμοποιεί επίσης σε καθήκοντα ελφωρών μεταφορών, συνδέσμου και μετεκπαίδευσης δύο Cessna 210 και ένα RC114.

Η «Πτέρυγα Ελικοπτέρων» αξιοποιεί μια ποικιλία τύπων: πέντε Bell 412EP (ένα από τα οποία έχει καθήκοντα VIP), οκτώ εξοπλισμένα MD500E και εννέα UH-1H. Επίσης, υπάρχει ένα Bell 206 και ένα Bell 407 για κυβερνητική χρήση. Στις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας υπήρχε η πρόθεση αναβάθμισης των Huey στο πρότυπο UH-1H-II, αν και με την παρούσα οικονομική κατάσταση είναι μάλλον αμφίβολο ότι ένα τέτοιο πρόγραμμα μπορεί τελικά να υλοποιηθεί.



Το Grupo de Helicopteres είναι μια από τις δυο μονάδες υπό την Primera Brigada Aerea στη βάση Ilopango.

Segunda Brigada Aerea

Η «Δεύτερη Αεροπορική Ταξιαρχία» εδρεύει στη βάση de Comalapa. Συγκροτήθηκε το 1968, αμέσως μετά τον «Πόλεμο των 100 ωρών», και αξιοποιεί κυρίως τα A-37, έχοντας επιπλέον έξι O-2 σε καθήκοντα συνδέσμου, προκεχωρημένης παρατήρησης και διατήρησης διαθεσιμότητας. Οι νέοι ανθυποσμηναγοί που φτάνουν εκεί από την EMA χρειάζονται περίπου 40 ώρες στα Dragonfly, για να «βγουν» αρχικά επιχειρησιακοί και στη συνέχεια ακολουθούν τυπικές διαδικασίες μετεκπαίδευσης σε όπλα και τακτικές. Όπως προαναφέρθηκε, 15 (0)A-37 Dragon μπήκαν εσπευσμένα σε υπηρεσία το 1982, για να αντιμετωπίσουν τη δράση των ανταρτών FLMN, αλλά ο στόλος εκείνος απομειώθηκε σταδιακά από απώλειες και περιστατικά. Ενισχύθηκε όμως με 10 επιπλέον αεροπλάνα που αποκτήθηκαν το 2016 από τη Χιλή, αν και κάποια απλώς αποτέλεσαν πηγή ανταλλακτικών. Την περίοδο της επίσκεψής μας η δύναμη αριθμούσε 14 αεροσκάφη.

Επιχειρήσεις Torogoz και Gavilan

Παρά το γεγονός ότι η FAS αντιμετωπίζει πολλούς περιορισμούς σε χρηματοδότηση, το

οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στις επιχειρησιακές της δυνατότητες, έχει σημαντική συμβολή στην υποστήριξη της ειρηνευτικής αποστολής των Ηνωμένων Εθνών στο Μάλι με τη δύναμη σταθεροποίησης MINUSMA (Mission multidimensionnelle integree des Nations unies pour la stabilisation au Mali), που έχει αναπτυχθεί εκεί. Η σαθβαδοριανή αποστολή περιλάμβανε μέχρι πρόσφατα τρία ελικόπτερα MD500E, 13 πιλότους και 90 άτομα λοιπό προσωπικό που εδρεύει στο Τομπογκού και δρα ως δύναμη ταχείας επέμβασης. Η επιχείρηση φέρει την ονομασία «Torogoz» (από το εθνικό πτηνό του Ελ Σαλβαδόρ) και βρίσκεται σήμερα στην τέταρτη θητεία της από το 2015, Torogoz IV. Στο τέλος του 2018 η δύναμη ενισχύθηκε με τρία επιπλέον MD500s, που αντικατέστησαν γερμανικά Tiger, τα οποία αναχώρησαν τον περασμένο Δεκέμβριο. Αυτή η αποστολή φέρει το όνομα «Gavilan I» (Ιέραξ) και ανεβάζει το συνολικό προσωπικό της FAS στο Μάλι σε πάνω από 200.

Το μέλλον

Η ανάγκη αντικατάστασης του παλαιού υλικού σε υπηρεσία κυριαρχεί στις απαιτήσεις της FAS, κάτι όμως που δεν φαίνεται εύκολο με τα περιορισμένα οικονομικά που διαθέτει. Παράδειγμα αποτελεί το πρόγραμμα αναβάθμισης των παλαιμάχων UH-1H στο πρότυπο Huey II, το οποίο είχε προϋπολογιστεί σε περίπου ένα εκατομμύριο δολάρια ανά ελικόπτερο. Θα ανακατασκεύαζε πλήρως τα ελικόπτερα, ενισχύοντας την απόδοση του κινητήρα και προσθέτοντας σύγχρονα συστήματα ναυτιλίας και επικοινωνιών. Ύστερα από πολλές καθυστερήσεις ανακοινώθηκε επίσημα και ξεκίνησε να υλοποιείται τον Σεπτέμβριο του 2016. Η πορεία του όμως φαίνεται να ανακόπηκε μετά την απώλεια του πρωτοτύπου τον Νοέμβριο εκείνης της χρονιάς. Πιο πρόσφατα υπήρξε η ευκαιρία ενίσχυσης του στόλου των UH-1H με τέσσερα ελικόπτερα από αποθέματα της Ταϊβάν, η οποία όμως τελικά δεν απέδωσε αποτελέσματα, όταν η Ταϊνέι απέσυρε την πρότασή της μετά τη σύναψη διπλωματικών σχέσεων του Σαν Σαλβαδόρ με το Πεκίνο.

Υπό το πρίσμα της οικονομικής δυσπραγίας η αντικατάσταση των A-37 είναι πολύ πιο δύσκολη και αποτέλεσε ζήτημα στην πρόσφατη προεδρική προεκλογική εκστρατεία της χώρας με υποσχέσεις ανανέωσης του στόλου των μαχητικών της FAS. Από την άλλη, οι *Επιχειρήσεις Torogoz* και *Gavilan*, αν και αποφέρουν σημαντικά οφέλη στη FAS, έχουν σαφή αντίκτυπο στη λοιπή της δραστηριότητα λόγω του πολύ μεγάλου αριθμού στελεχών που τις υποστηρίζουν. **ΠΒΘ**



Ένα από τα νεώτερα ελικόπτερα σε χρήση, το Bell 412EP «36285».



Για τον απομειωμένο στόλο των UH-1H εκκρεμεί πρόγραμμα αναβάθμισης, το οποίο όμως φαίνεται ότι έχει «παγώσει».

MD500E (c/n 0214E), ένας από τους τρεις τύπους που αξιοποιεί του Grupo de Helicopteres.



Fuerza Aerea Salvadorena

B.A. de Ilopango	
Centro de Educacion e Instruccion Militar Aeronautico (CIMA)	
Escuela de Aviacion Militar «Cap. PA Guillermo Reynaldo Cortez» (EAM)	T-35A Azul, T-35B-3 Azul, TH-300C Halcon, Cessna 337G, T-41D
Escuela Tecnica de Mecanica en Aviacion (ETAM)	
Escuela de Perfeccionamiento Aeronautico Militar (EPAM)	
Primera Brigada Aerea	
Grupo de Transporte	BT-67, IAI202 Pegaso, Cessna 210, RC114
Grupo de Helicopteres	Bell 412EP Centella, UH-1H Guardian, UH-1M Cazador, MD500E Guardianillo, Bell 206L-3, Bell 407
B.A. de Comalapa	
Segunda Brigada Aerea	
Grupo Caza y Bombardeo	(0)A-37B Dragon, 02A/B Martillo



Εκπαιδευτικό Schweizer TH-300C («S-1223») της EAM.