



Super Hornet & Growler

ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΚΡΙΣΙΜΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ

Αν και είναι δύσκολο κάποιος να φανταστεί ότι ένας οργανισμός του μεγέθους του Αμερικανικού Ναυτικού μπορεί να αντιμετωπίζει τέτοια προβλήματα, στην πραγματικότητα, τον Νοέμβριο του 2017 η αμερικανική ναυτική αεροπορία έφτασε στο ναδίρ της επιχειρησιακής της διαθεσιμότητας. Ήταν τότε που το ένα τρίτο των F/A-18E/F Super Hornet και EA-18G Growler στο οπλοστάσιό της δεν είχαν καθεστώς ικανότητας διεξαγωγής αποστολών (mission capable) για μια σειρά λόγων που εξελίχθηκαν μέσα στην προηγούμενη δεκαετία. Η δραματική κατάσταση απαίτησε και αντίστοιχα δραστικά μέτρα για την ανάκτηση επιχειρησιακής ετοιμότητας, διαδικασία όμως που αντιμετωπίζει νέες προκλήσεις.

Κείμενο και φωτογραφίες Jurgen van Toor, Ben Gorski και Patrick Roegies



F/A-18E, «165863»/NG-02, VFA-97 «Warhawks»

Όλοι οι κλάδοι των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων, ειδικά στους τομείς των αεροπορικών τους μέσων, αντιμετώπισαν μέσα στη δεκαετία του 2010 μεγάλες προκλήσεις στη διατήρηση ικανού αριθμού αεροπλάνων και ελικοπτέρων σε διαθεσιμότητα διεξαγωγής επιχειρήσεων. Η κατάσταση είχε διαμορφωθεί από τις πιέσεις που δέχονταν λόγω των σχεδόν διαρκών ανασυζήσεων σε διάφορα θέατρα, περιλαμβανομένης της Μέσης Ανατολής και της διεξαγωγής εκεί πολεμικών αποστολών, πέραν φυσικά των αναγκών εκπαίδευσεων και των άλλων τακτικών καθηκόντων. Η κατάσταση όμως επιβαρυνόταν ακόμη περισσότερο από έναν συνδυασμό άλλων παραγόντων όπως η προμήθεια καινούριων μαχητικών πέμπτης γενιάς που είχε προτεραιότητα χρηματοδότησης έναντι της διατήρησης επιχειρησιακής ετοιμότητας του υπάρχοντος στόλου, οι περικοπές προϋπολογισμού ή η μεταφορά κονδυλίων από συντηρήσεις και υποστήριξη σε προμήθειες νέου υλικού. Το επιστέγασμα όμως της κλιμάκωσης των πιέσεων έφερε μια

σειρά εφαρμογών του διαβόητου «sequestration» ήδη από το 2011, δηλαδή της αυτόματης διακοπής δαπανών του αμερικανικού ομοσπονδιακού προϋπολογισμού με άμεσο τερματισμό δραστηριοτήτων σε περίπτωση υπερβάσεων. Επί σειρά ετών όλη η αλυσίδα υποστήριξης και συντήρησης «πάγωνε» για εβδομάδες ή και μήνες, επειδή «τεχνικά» το αμερικανικό δημόσιο είχε ξεμείνει από χρήματα, όταν η νομοθετική και εκτελεστική εξουσία αδυνατούσαν να συμφωνήσουν στην έγκριση προϋπολογισμού.

Αν και το πρόβλημα ήταν και παραμένει διακλαδικό, η ναυτική αεροπορία ήταν αυτή που έπρεπε να διαχειριστεί πολύ δύσκολες επιλογές με απαίτηση μείωσης του λειτουργικού κόστους της, καθώς γινόταν ξεκάθαρο ότι η εξέλιξη του προγράμματος JSF θα ξεπερνούσε τις προϋπολογισμένες εκτιμήσεις, ενώ αντιμετώπιζε και σημαντικές καθυστερήσεις χρονοδιαγράμματος. Η μοναδική ουσιαστική λύση ήταν η συρρίκνωση των πλαισίων επιχειρήσεων και συντήρησης, που όμως



F/A-18E, «168469»/NJ-250, VFA-122 «Warhawks»



F/A-18E, «168910»/NH-400, VFA-87 «Golden Warriors»



F/A-18E, «168927»/NG-200, VFA-14 «World Famous Pukin' Dogs»

μεσοπρόθεσμα δημιούργησαν συσσωρευμένες ελλείψεις προσωπικού (λόγω μείωσης της εκπαίδευσης) και σημαντικές αναβολές σε προγραμματισμένες εργασίες, καθυλώνοντας όλο και περισσότερα ιπτάμενα μέσα. Οι πιο πολλοί ανεξάρτητοι παρατηρητές συμφωνούν ότι, όταν η πλήρης έκταση της κατάστασης έγινε αντιληπτή, χωρίς το 2018, αυτή είχε εξελιχθεί ήδη σε **μια μείζονα και ραγδαία κλιμακούμενη κρίση.**

Ο διαρκής πόλεμος κατά της τρομοκρατίας ήταν η κύρια αιτία της κατάστασης, ειδικά στην πτυχή της συσσώρευσης έργου συντήρησης, που έθετε όλο και περισσότερα αεροσκάφη εκτός διαθεσιμότητας. Επιπρόσθετα, περικοπές στους προϋπολογισμούς έκαναν τη δύσκολη κατάσταση... ακόμη δυσκολότερη. Η έλλειψη κονδυλίων, για παράδειγμα, οδήγησε τον Μάρτιο του 2017 στη διάλυση της Πτέρυγας Αεροπλανοφόρων CVW-14, προκειμένου να εξοικονομηθούν κονδύλια. Με δεδομένες όμως τις ανάγκες οι υπόλοιπες Πτέρυγες (βλέπε σχετικό πίνακα) επιφορτίστηκαν με περισσότερα καθήκοντα και οι χρόνοι ενδιάμεσως των επιχειρησιακών ανασυζήσεων (στη διάρκεια των οποίων γίνονται οι τακτικές συντηρήσεις) μειώθηκαν δραματικά. Άρα, το υπάρχον πρόβλημα απλώς μετακυλίστηκε. Η ηγεσία του US Navy ήλπιζε ότι την κατάσταση θα αποσυμφορούσε η

US Navy Carrier Air Wings

Πτέρυγα	Aircraft Tail Code	Έδρα
CVW-1	«AB»	NAS Oceana, Βιρτζίνια
CVW-2	«NE»	NAS Lemoore, Καλιφόρνια
CVW-3	«AC»	NAS Oceana, Βιρτζίνια
RCVW-4	«AD»	Readiness Carrier Air Wing, διαλύθηκε τον Ιούνιο του 1970
CVW-5	«NF»	Naval Air Facility Atsugi, Ιαπωνία
CVW-6	«AE»	Διαλύθηκε τον Απρίλιο του 1993
CVW-7	«AG»	NAS Oceana, Βιρτζίνια
CVW-8	«AJ»	NAS Oceana, Βιρτζίνια
CVW-9	«NG»	NAS Lemoore, Καλιφόρνια
CVW-10	«AK»	Διαλύθηκε τον Νοέμβριο του 1969
CVW-11	«NH»	NAS Lemoore, Καλιφόρνια
RCVW-12	«NJ»	Readiness Carrier Air Wing, διαλύθηκε τον Ιούνιο του 1970
CVW-13	«AK»	Διαλύθηκε τον Ιανουάριο του 1991
CVW-14	«NK»	Διαλύθηκε τον Μάρτιο του 2017
CVW-15	«NL»	Διαλύθηκε τον Μάρτιο του 1995
CVW-16	«AH»	Διαλύθηκε τον Ιούνιο του 1970
CVW-17	«NA»	NAS Lemoore, Καλιφόρνια
CVW-19	«NM»	Διαλύθηκε τον Ιούνιο του 1977
CVWR-20	«AF»	Carrier Air Wing Reserve, διαλύθηκε τον Απρίλιο του 1970
CVW-21	«NP»	Διαλύθηκε τον Δεκέμβριο του 1975
CVWR-30	«ND»	Carrier Air Wing Reserve, διαλύθηκε τον Δεκέμβριο του 1994



F/A-18C, «166906»/NF-403, VFA-195 «Dambusters»



F/A-18E, «168916»/NH-206, VFA-31 «Tomcatters»



EA-18G, «168381»/NH-500, VAQ-142 «Grey Wolves»

εισαγωγή καινούριων αεροσκαφών, όπως στην περίπτωση της VFA-15 που παρέλαβε Super Hornet Block II απευθείας από τη γραμμή παραγωγής και αποδέσμευσε τα «legacy» F/A-18 που διέθετε, τα οποία αναδιανεμήθηκαν για να καλύψουν κενά άλλων Μοιρών. Η πρακτική αυτή όμως αποδείχθηκε «σταγόνα στον ωκεανό» των αναγκών και πολλές φορές μονάδες που επρόκειτο να αναχωρήσουν για επιχειρησιακό πλοίο χρειάστηκε να πάρουν αεροπλάνο από Μοίρες μετεκπαίδευσης-FRS (Fleet Replacement Squadron), για να συμπληρώσουν την πολεμική τους σύνθεση. Πληροφορίες, αν και ανεπιβεβαίωτες, αναφέρουν ότι τους πρώτους μήνες του 2018 η διαθεσιμότητα των Super Hornet και Growler έπεσε ακόμη περισσότερο, από το 66% σε ποσοστό κάτω του 50%!

Κούρσα ανάκτησης διαθεσιμότητας

Υπό αυτό το δραματικό πλαίσιο, η αύξηση των mission capable αεροσκαφών στις επιχειρησιακές μονάδες πήρε τη μορφή κατεπείγουσας προσπάθειας και τον ρυθμό της τον έδωσε το στοίχημα που έβαλε η διοίκηση της ναυτικής αεροπορίας για την επίτευξη ποσοστού 80% διαθεσιμότητας του στόλου των «επιχειρησιακών» Super Hornet και Growler έως τον Σεπτέμβριο του 2019. Ανεξάρτητες πηγές σημείωναν όμως ότι ίσως το στοίχημα να ήταν... ολίγον «στημένο». Το US Navy δεν ξεκαθάριζε αρχικά πώς όριζε τα «επιχειρησιακά» μαχητικά. Τυπικά το

F/A-18F, «166873»/NH-100, VFA-154 «Black Knights»



καθεστώς «non-operational» αναφέρεται σε αεροσκάφη εν αναμονή προγραμματισμένων ή βαριάς/εργοστασιακής συντήρησης. Αν η πρόθεση τα εξαιρούσε, τότε το στοίχημα της διαθεσιμότητας 80% περιοριζόταν σε πολύ λιγότερα ιπτάμενα μέσα. Τελικά, ξεκαθαρίστηκε ότι η απαίτηση αναφερόταν σε Super Hornet ή Growler υπό καθεστώς PMAI (Primary Mission Aircraft Inventory), δηλαδή όλα τα μαχητικά των δυο τύπων που υπηρετούσαν στις Μοίρες των εννέα ενεργών CVW, οι οποίες συγκροτούν την τακτική δύναμη της ναυτικής αεροπορίας. Επιπλέον, αν και το US Navy ανακοίνωσε αντίστοιχη πρόθεση διαθεσιμότητας 80% και για τον στόλο των (παλαιότερων) «legacy Hornet», δεν υπήρξαν ποτέ συγκεκριμένες πληροφορίες για το αν και πότε επιτεύχθηκε αυτός ο κρίσιμος δείκτης επιδόσεων (key performance indicator).

Η εκτίμηση της κατάστασης στα τέλη του 2017 και τις αρχές του 2018 οδήγησε στη διαπίστωση ότι απαιτούνταν βαθιές τομές στο σύστημα και υιοθέτηση νέων πρακτικών με τη βοήθεια προτύπων της εμπορικής βιομηχανίας MRO (Maintenance, Repair, Overhaul).

Για το ποια ήταν η πραγματική κατάσταση υπήρξαν κάποιες στατιστικές πληροφορίες, οι οποίες έδειχναν ότι την πρώτη δεκαετία του νέου αιώνα (2000-2009) τα μαχητικά που έφταναν στα κέντρα συντήρησης (Fleet Readiness Center) κυμαίνονταν κατά μέσο όρο από 250-260 ετησίως. Τη δεκαετία του 2010 ο αριθμός αυτός λόγω της εντατικής χρήσης και της γήρανσης των μέσων πήρε την ανιούσα με 320 αεροπλάνο τον χρόνο, γεγονός που οδήγησε σε πρακτική κατάρρευση των διαδικασιών. Φαινόταν ότι οι συσσωρευμένες ανάγκες καθιστούσαν εξωπραγματικό τον στόχο του 80% διαθεσιμότητας των 341 «επιχειρησιακών» Super Hornet και 93 Growler μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου του 2019, δηλαδή λίγο πριν από το «ψυχολογικό όριο» της εκπνοής της δεκαετίας (2010-2019).

Εξωπραγματικός ή όχι ως στόχος, ο άθλος τελικά επιτεύχθηκε και μάλιστα νωρίτερα από το χρονοδιάγραμμα, ενώ ταυτόχρονα αναδιοργανώθηκε όλη η αλυσίδα προμηθειών, συντήρησης και διαχείρισης, αρχικά για τα Super Hornet και στη συνέχεια και για τα Growler. Το US Navy επέτυχε τον στόχο της διαθεσιμότητας 80% μέσα σε 12 μήνες και το άμεσο αποτέλεσμα είναι ότι το 2020 θα γίνει η πρώτη χρονιά για περισσότερο από μία δεκαετία, που το Αμερικανικό Ναυτικό μπορεί να καλύψει το σύνολο των προγραμματισμένων ωρών πτήσης («animator flight hour»), έναν άλλο κρίσιμο δείκτη επιδόσεων. Η επιτυχία ήταν τόσο σημαντική, ώστε τα μαθή-

ματα που αποκομίστηκαν εφαρμόζονται ήδη σε όλο το φάσμα τύπων της αμερικανικής ναυτικής αεροπορίας. Κάποιοι όμως συνέχιζαν να παρατηρούν ότι το καθεστώς «mission capable» ενός αεροσκάφους δεν ήταν ισοδύναμο του «full mission capable» (γνωστού

Strike Fighter Wing U.S. Pacific Fleet NAS Lemoore, Καλιφόρνια STRKFIGHTWINGPAC (SFWP)

Μοίρα	Αεροσκάφος	Αριθμός αναγνώρισης/Modex
VFA-2 «Bounty Hunters»	F/A-18F	NE-1xx
VFA-14 «Tophatters»	F/A-18E	NG-2xx
VFA-22 «Fighting Redcocks»	F/A-18F	NA-1xx
VFA-25 «Fist of the Fleet»	F/A-18E	AG-4xx
VFA-41 «Black Aces»	F/A-18F	NG-1xx
VFA-86 «Sidewinders»	F/A-18E	AG-3xx
VFA-94 «Mighty Shrikes»	F/A-18F	NA-2xx
VFA-97 «Warhawks»	F/A-18E	NG-0x
VFA-113 «Stingers»	F/A-18E	NE-2xx
VFA-122 «Flying Eagles»	F/A-18E/F	NJ-xxx
VFA-136 «Knighthawks»	F/A-18E	AB-3xx
VFA-137 «Kestrels»	F/A-18E	NA-3xx
VFA-146 «Blue Diamonds»	F/A-18E	NH-3xx
VFA-151 «Vigilantes»	F/A-18E	NG-4xx
VFA-154 «Black Knights»	F/A-18F	NH-1xx
VFA-192 «Golden Dragons»	F/A-18E	NE-3xx

Strike Fighter Wing, U.S. Atlantic Fleet NAS Oceana, Βιρτζίνια STRKFIGHTWINGLANT (SFWL)

Μοίρα	Αεροσκάφος	Αριθμός αναγνώρισης/Modex
VFA-11 «Red Rippers»	F/A-18F	AB-1xx
VFA-31 «Tomcatters»	F/A-18E	NH-2xx
VFA-32 «Swordsmen»	F/A-18F	AC-1xx
VFA-34 «Blue Blasters»	F/A-18E	AJ-4xx
VFA-37 «Bulls»	F/A-18E	AJ-1xx
VFA-81 «Sunliners»	F/A-18E	AB-4xx
VFA-83 «Rampagers»	F/A-18E	AC-2xx
VFA-87 «Golden Warriors»	F/A-18E	NH-4xx
VFA-103 «Jolly Rogers»	F/A-18F	AG-2xx
VFA-105 «Gunslingers»	F/A-18E	AC-4xx
VFA-106 «Gladiators»	F/A-18E/F	AD-xxx
VFA-131 «Wildcats»	F/A-18E	AC-3xx
VFA-143 «World Famous Pukin' Dogs»	F/A-18E	AG-1xx
VFA-211 «Checkmates»	F/A-18F	AB-2xx
VFA-213 «Black Lions»	F/A-18F	AJ-2xx

F/A-18E, «168359»/AG-410, VFA-25 «Fist of the Fleet»





EA-18G, «168374»/AG-504, VAQ-140 «Patriots»



F/A-18F, «166804»/NE-100, VFA-2 «Bounty Hunters»

και ως «Code One Standard») που χαρακτηρίζει ικανοποίηση των απαιτήσεων διεξαγωγής οποιασδήποτε αποστολής.

Το νέο μεγάλο εμπόδιο προς υπερπήδηση

Στις 24 Σεπτεμβρίου 2019 ο αντιναύαρχος DeWolfe Miller, διοικητής των ναυτικών αεροπορικών δυνάμεων, ανακοίνωσε και επίσημα ότι ο στόλος των «επιχειρησιακών» Super Hornet/Growler είχε επιτύχει διαθεσιμότητα 80% με τους περιορισμούς και τις υποσημειώσεις που προαναφέρθηκαν. Αν και επρόκειτο για ένα τεράστιο επίτευγμα, δημιουργούσε ήδη το επόμενο στοίχημα, δηλαδή τη διατήρηση αυτού του υψηλού ποσοστού και πέραν του οικονομικού έτους 2019. Η πρόκληση ήταν ήδη μεγάλη, αφού από τον Ιούλιο του 2019 είχαν επισημανθεί ελλείψεις ανταλλακτικών που όχι μόνο υπονόμωσαν την επιτυχία, αλλά δημιουργούσαν και σκηνικό περισσότερων προβλημάτων. Οι επιλογές επίλυσης δεν ήταν πολλές και βραχυπρόθεσμα αφορούσαν μόνο σε περιορισμό των ωρών πτήσης των επιχειρησιακών Μοιρών, με την ηγεσία του US Navy να έχει το δίλημμα να επιλέξει την έκταση των περικοπών και το που θα εφαρμόζονταν. [Η πληροφορόρηση το καλοκαίρι του 2019 ήταν ότι δεν θα αφορούσαν τα Super Hornet και θα περιορίζονταν στις CVW των αεροπλανοφόρων στην ανατολική ακτή,



F/A-18F, «166972»/NA-111, VFA-22 «Fighting Redcocks»

χωρίς όμως ποτέ να δοθούν επίσημα στοιχεία.]

Αναφορά του Γενικού Επιθεωρητή του Πενταγώνου-DODIG (Department of Defense Inspector General) όμως, που δημοσιοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 2019, αποκάλυπτε ότι το πρόβλημα της έλλειψης ανταλλακτικών ήταν πολύ εκτεταμένο και αφορούσε κυρίως τον στόλο των Super Hornet. Η υπηρεσία προμηθειών του Ναυτικού, αν και επισήμανε έγκαιρα τις ελλείψεις, αδυνατούσε να τις ικανοποιήσει, κυρίως εξαιτίας των μεγάλων συσσωρευμένων αναγκών (backlog orders). Η αναφορά επισήμανε επίσης ένα άλλο ανησυχητικό ζήτημα: τον κανιβαλισμό των ήδη καθηλωμένων για άλλους λόγους αεροσκαφών, προς απόκτηση ανταλλακτικών για την κάλυψη των ελλείψεων. Η πρακτική αυτή δεν ήταν φυσικά καινούρια, αλλά σύμφωνα με τον DODIG οι διαστάσεις της ήταν πλέον

πολύ μεγάλες με άμεσο συνδυαστικό αποτέλεσμα την αδυναμία του Ναυτικού να διατηρήσει έστω και βραχυπρόθεσμα τη διαθεσιμότητα στο επίπεδο-στόχο του 80%, ούτε φυσικά να αντιμετωπίσει τυχόν απροσδόκτες επιχειρησιακές ανάγκες στο άμεσο μέλλον. Η κατάσταση και οι λόγοι των ελλείψεων ήταν πιο περίπλοκοι απ' όσα ήταν γνωστά, αν και πιστεύεται ότι απλώς το US Navy δεν είχε δημοσιοποιήσει ποτέ τις σχετικές λεπτομέρειες. Οι ελλείψεις δεν ήταν μόνο απόρροια χρόνιας υποχρηματοδότησης τη δεκαετία του 2010, αλλά είχαν και συστηματικά χαρακτηριστικά, ακολουθώντας έναν φαύλο κύκλο: οι προμηθευτές λόγω απουσίας σταθερών παραγγελιών για περισσότερο από δέκα χρόνια είχαν ατονήσει τις διαδικασίες παραγωγής και τώρα δεν είχαν τη δυνατότητα να ανταποκριθούν ή τη διάθεση να αυξήσουν τους ρυθμούς παραγωγής που θα επέφερε κλιμάκωση του κόστους. Από την άλλη, όταν το Ναυτικό προσπάθησε να βρει εναλλακτικές πηγές προμηθειών, ειδικά για παλαιότερα απάρτια παρωχημένης τεχνολογίας, «έπεσε πάνω σε τοίχο»: οι περισσότεροι OEM (Original Equipment Manufacturer) απλά αρνούσαν να παραχωρήσουν τις σχετικές πατέντες, απαιτούσαν να διαχειριστούν οι ίδιοι το θέμα ή... προωθούσαν αναβαθμίσεις με νεότερα υλικά. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα ενός ζεύγους κεραιών επικοινωνιών του Super Hornet, για τις οποίες ο μοναδικός προμηθευτής τους χρειαζόταν 13 μήνες για την ικανοποίηση παραγγελιών και παράλληλα δεν συμφωνούσε στην παραχώρηση δικαιωμάτων παραγωγής σε εναλλακτικό πάροχο. Χωρίς όμως τις κεραιές, ένα ανταλλακτικό χαμηλού κόστους, τα αεροπλάνα παρέμεναν καθηλωμένα.



F/A-18E, «168878»/NE-201, VFA-113 «Stingers»

**Strike Fighter Wing, U.S. Pacific Fleet MCAS Iwakuni, Ιαπωνία
STRKFIGHTWINGPAC (SFWP)**

Μοίρα	Αεροσκάφος	Αριθμός αναγνώρισης/Modex
VFA-27 «Royal Maces»	F/A-18E	NF-2xx
VFA-102 «Diamondbacks»	F/A-18F	NF-1xx
VFA-115 «Eagles»	F/A-18E	NF-3xx
VFA-195 «Dambusters»	F/A-18E	NF-4xx
VAQ-141 «Shadowhawks»	EA-18G	NF-5xx

**NAS Whidbey Island (WA) Electronic Attack Wing, U.S. Pacific Fleet
VAQWINGPAC (VWP)**

Μοίρα	Αεροσκάφος	Αριθμός αναγνώρισης/Modex
VAQ-129 «New Vikings»	EA-18G	NJ-5xx
VAQ-130 «Zappers»	EA-18G	AC-50x
VAQ-133 «Wizards»	EA-18G	NG-5xx
VAQ-136 «Gauntlets»	EA-18G	NE-50x
VAQ-137 «Rooks»	EA-18G	AB-50x
VAQ-139 «Cougars»	EA-18G	NA-50x
VAQ-140 «Patriots»	EA-18G	AG-50x
VAQ-142 «Grey Wolves»	EA-18G	NH-50x
VAQ-209 «Star Warriors»	EA-18G	AF-50x



F/A-18F, «166626»/AB-111, VFA-11 «Red Rippers»



F/A-18E, «168493»/AG-200, VFA-103 «Jolly Rogers»

Η προμήθεια του F-35C είναι το ακριβότερο πρόγραμμα που έχει υλοποιηθεί ποτέ το Αμερικανικό Ναυτικό και για να αντιμετωπιστούν οι υπερβάσεις κόστους απαιτήθηκε η σημαντική διοχέτευση κονδυλίων από άλλα προγράμματα, περιλαμβανομένων και των προμηθειών ανταλλακτικών για τα Super Hornet και Growler. Να υπογραμμιστεί ότι το US Navy είναι ο μόνος κλάδος των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων στον οποίο το JSF δεν αντικαθιστά πλήρως (ή στο μεγαλύτερο μέρος του) το τρέχον οπλοστάσιο μαχητικών, αφού τα CV Lightning II θα συνυπάρχουν με τα F/A-18E/F μέχρι και την έλευση ενός ναυτικού μαχητικού έκτης γενιάς μετά το 2035. Παρ' όλα αυτά, τα τελευταία φαίνεται σήμερα να υποφέρουν σημαντικά υπό το βάρος του ογκοκλήθου που λέγεται F-35C, ενώ τα πράγματα δεν αναμένεται να γίνουν καλύτερα στο μέλλον, αφού οι πιέσεις θα αυξηθούν με τη μαζικότερη είσοδο JSF σε υπηρεσία, εάν οι χρηματοδοτήσεις δεν ακολουθήσουν αντίστοιχη ανοδική πορεία.

Η επόμενη ημέρα

Οι Μοίρες ναυτικής κρούσης VFA-37 «Bulls» και VFA-34 «Blue Blasters» ήταν οι δυο τελευταίες που μετέπεσαν στα Super Hornet από τα «Legacy» Hornet, με τη διαδικασία να ολοκληρώνεται τον Φεβρουάριο του 2019. Έτσι, τα παλαιότερα F/A-18 είναι πλέον ενταγμένα μόνο στις Μοίρες εχθρικής απεικόνισης (adversary squadrons), το Κέντρο Εξέλιξης Αεροναυτικού Πολέμου NAWDC (Naval Air Warfare Development Center) και τους Blue

Angels, απ' όπου επίσης προβλέπεται ότι θα αποσυρθούν και στη συνέχεια θα αντικατασταθούν με F/A-18E/F.

Ο Φεβρουάριος του 2020 αποτέλεσε ορόσημο στην πορεία του Super Hornet στο US Navy, αφού το πρώτο αεροσκάφος του τύπου που είχε εισαχθεί για την εφαρμογή SLM (Service Life Modification) επέστρεψε στις τάξεις του Ναυτικού. Στη διάρκεια των 18μηνων εργασιών η «δομική» ζωή του Super Hornet επεκτάθηκε από τις 6.000 στις 7.500

F-35C, «169302»/NE-405, VFA-147 «Argonauts». Η έλευση των JSF επιβαρύνει ακόμη περισσότερο την αλυσίδα υποστήριξης και συντήρησης του US Navy.



F/A-18E, «168480»/NG-401, VFA-151 «Vigilantes»



ώρες, μια αύξηση 25%. Στο σχετικό πρόγραμμα είναι ενταγμένη μια παρτίδα 15 αεροσκαφών με προγραμματισμένες επαναπαράδοσεις κάθε 45 ημέρες περίπου. Αργότερα μέσα στο 2020 προβλέπεται η αναμόρφωση του προγράμματος SLM, που θα επεκτείνει πλέον τη «δομική» ζωή των μαχητικών στις 10.000 ώρες, ενώ θα ενσωματώνει στα αεροπλάνα βελτιωμένες δυνατότητες του μοντέλου Block III (Π&Δ 387, «Super Hornet, Από το Block II στο Block III»).

Από την άλλη, παρά τη μελλοντική μετάπτωση Μοιρών Super Hornet σε Lightning II, η Boeing από τον Μάρτιο του 2020 υλοποιεί συμβόλαιο παραγωγής 61 F/A-18E και 17 F/A-18F Block III με προοπτική παραδόσεων την περίοδο των οικονομικών ετών 2020 έως 2022. Υπάρχει μάλιστα πρόθεση του Ναυτικού να επεκτείνει την παραγγελία με επιπλέον 32 μαχητικά. Να υπογραμμιστεί ότι το 2016 το Πεντάγωνο υποστήριζε ότι το οικονομικό έτος εκείνης της χρονιάς θα ήταν το τελευταίο που χρηματοδοτούσε τις παραγγελίες Super Hornet, σε μια προσπάθεια να μην υπονομευθεί η προμήθεια F-35C. Το ίδιο το Ναυτικό δήλωνε τότε ότι δεν είχε περαιτέρω ανάγκες για την αντικατάσταση των «Legacy» Hornet, θέση όμως που μεταβλήθηκε στη συνέχεια υπό την πίεση και της κατάστασης διαθεσιμότητας του τύπου που περιγράφηκε. Επιπλέον, η διοίκησή του φαίνεται να κρατά την πόρτα της παραγωγής F/A-18E/F ανοικτή και όχι μόνο για να εξυπηρετήσει την Boeing στις διεθνείς πωλήσεις του αεροπλάνου, όπως επιμένουν πολλοί αναλυτές. **Π&Θ**



F/A-18E, «166820»/AB-300, VFA-136 «Knighthawks»



EA-18G, «168896»/NA-503, VAQ-139 «Cougars»

Special thanks to LCDR Bock Public Affairs Officer for his courtesy and help in preparing the article.

Joint Expeditionary Squadrons

Μοίρα	Αεροσκάφος	Αριθμός αναγνώρισης/Modex
VAQ-131 «Lancers»	EA-18G	NL-55x
VAQ-132 «Scorpions»	EA-18G	NL-54x
VAQ-134 «Garudas»	EA-18G	NL-53x
VAQ-135 «Black Ravens»	EA-18G	NL-52x
VAQ-138 «Yellowjackets»	EA-18G	NL-51x

NAS Patuxent River (Μέρυλαντ), Naval Test Wing Atlantic, NTL

Μοίρα	Αεροσκάφος	Αριθμός αναγνώρισης/Modex
NSATS (ITT)	F/A-18E/F	
USNTPS	F/A-18E/F	
VX-23 «Salty Dogs»	F/A-18E/F	SD-xxx

NAWS China Lake (Καλιφόρνια) Naval Test Wing Pacific, NTPW

Μοίρα	Αεροσκάφος	Αριθμός αναγνώρισης/Modex
VX-31 «Dust Devils»	F/A-18E/F EA-18G	DD-xxx
VX-9 «Vampires»	F/A-18E/F EA-18G	XE-xxx

NAWDC NAS Fallon (Νεβάδα)

Μοίρα	Αεροσκάφος	Αριθμός αναγνώρισης/Modex
NAWDC	F/A-18E/F	1xx
NAWDC	EA-18G	5xx