

ΣΥΝΤΡΙΒΗ ΑΒ.212ASW «ΠΝ28», ΑΛΗΘΕΙΕΣ ΜΙΑΣ ΤΡΑΓΩΔΙΑΣ

ΠΤΗΣΗ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2016 € 6 • ΤΕΥΧΟΣ 358

& διάστημα

«ΑΣΤΡΑΠΗ» 2016/1 ΑΠΟ ΤΗ Φ/Γ ΥΔΡΑ
ΕΠΙΧΕΙΡΩΝΤΑΣ
ΜΕ ΑΕΓΕΑΝ HAWK

MiG-29

- ΚΑΙΡΟΣ ΓΙΑ «FULCRUM»
- Η ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΣΦΥΡΑ ΠΟΥ ΕΓΙΝΕ ΑΚΜΟΝΑΣ



F-4E «DOWRAN»
ΙΡΑΝΙΚΑ ΡΗΑΝΤΟΜ
ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΡΟΥΣΗ

VELAYAT 94
ΙΡΑΝΙΚΗ ΙΣΧΥΣ ΠΕΡΑ
ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ

□ ROYAL JORDANIAN AIR FORCE Vs ISIS □ ΗΠΑ-ΡΩΣΙΑ: ΠΑΛΗ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΣΤΗ ΣΥΡΙΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΓΚΥΡΑ □ USN MH-53E
ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΡΑΚΟΝΤΕΣ-ΝΑΡΚΑΛΙΕΥΤΕΣ □ BOEING 737 MAX ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΣΤΟ MAXIMUM □ ROYAL DUTCH ALOUETTE III, Η
ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΤΗΣΗ □ ΒΑΡΥΤΙΚΑ ΚΥΜΑΤΑ, ΚΑΙ ΟΜΩΣ ΥΠΑΡΧΟΥΝ! □ DEWOITINE D.26, ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΣΤΗ ΛΙΜΝΗ ΤΗΣ ΓΕΝΕΥΗΣ



Royal Jordanian Air Force

Το Βασίλειο των Χασεμιτών εναντίον του ISIS



Οι Χασεμίτες βασιλείς, ευθέως απόγονοι του Προφήτη Μωάμεθ, θεωρούνται στην ισλαμική παράδοση φύλακες της πίστης με ιστορική ευθύνη την προστασία της Μέκκας και της Μεδίνας και τη φύλαξη της άλλης ιερής πόλης, της Ιερουσαλήμ. Η σύγχρονη Βασιλική Αεροπορία της Ιορδανίας έχοντας ανασυνταχτεί τα τελευταία χρόνια συνεχίζει αυτόν τον ιερό ρόλο με τη συμμετοχή της στον αγώνα κατά του ισλαμικού κράτους. Εξερευνούμε τη σημερινή κατάσταση της RJAF με τη βοήθεια του αρχηγού της, αντιπτεράρχου Mansour S Aljobou.

Με τη συνεργασία των Marco Dijkshoorn και Patrick Roegies. Επιπλέον στοιχεία Βοδωρής Ψυρρής και ΦΓΚ. •



Η RJAF διαθέτει σήμερα 43 F-16AM/BM και εκκρεμεί η παράδοση 15 ακόμη αεροσκαφών του τύπου από ολλανδικά αποθέματα.

Στις 24 Δεκεμβρίου 2014 η Royal Jordanian Air Force βρέθηκε στην επικαιρότητα λόγω ενός τραγικού συμβάντος. Ένας από τους νεαρούς πιλότους της, ο σμηναγός Maaz al-Kassasbeh, καταρρίφθηκε, ενώ εκτελούσε αποστολή κοντά στη Ράκκα της Συρίας στο πλαίσιο της Επιχείρησης «Inherent Resolve» (EIR), και συνελήφθη από τους τζιχαντιστές του ισλαμικού κράτους. Το γεγονός, που, όπως είναι γνωστό, κατέληξε με τη βάρβαρη εκτέλεση του Ιορδανού πιλότου, ανέδειξε όχι μόνο τη συμμετοχή της RJAF στην επιχείρηση που είχε ξεκινήσει τον Οκτώβριο του 2014, αλλά και τη γενικότερη προσπάθεια του Βασιλείου των Χασεμιτών στον αγώνα κατά των τζιχαντιστών λόγω της στρατηγικής θέσης της Ιορδανίας που -σχεδόν περικλεισται- εκτείνεται γεωγραφικά από τη Σαουδική Αραβία στα ανατολικά, το Ισραήλ στα δυτικά, τη Συρία στα βόρεια και το Ιράκ στα βορειοανατολικά, δίνοντας άμεση πρόσβαση στην περιοχή που διεκδικεί το ISIS. Βέβαια, η άνοδος του επιπέδου απειλής του είχε ως άμεσο αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια τη μεγάλη ενίσχυση των ιορδανικών ενόπλων δυνάμεων και της ιορδανικής αεροπορίας, ειδικότερα με εκπαίδευση προσωπικού και απόκτηση νέου εξοπλισμού, παρά την περιορισμένη χρηματοδότηση που μπορεί να διαθέσει η αραβική χώρα.

Στο παρελθόν έχουμε ασχοληθεί αρκετές φορές με επιμέρους πτυχές της Royal Jordanian Air Force (μία από τις πιο πρόσφατες στην Π&Δ Νο 324, «Τα Ιορδανικά Super Falcon»), και έτσι όσα ακολουθούν, αποτελούν αφενός επικαιροποίηση και αφετέρου μια αναφορά σε θέματα που δεν μας είχαν απασχολήσει στο παρελθόν.

Ο επικεφαλής της RJAF αναπτήραρχος Mansour S Aljoubour, αρχηγός του γενικού επιτελείου της Βασιλικής Αεροπορίας της Ιορδανίας, στη συνάντηση που είχα-

Η Ιορδανική Αεροπορία επικεντρώνεται πλέον στην αξιοποίηση των F-16A/BM που διαθέτουν το πλήρες «πακέτο» εκσυγχρονισμού MLU επεκτείνοντας τις δυνατότητες και το οπλοστάσιό τους για αγώνα αέρος-εδάφους.



με μαζί του αναφέρθηκε συναισθηματικά φορτισμένος στο θέμα της κατάρριψης του σμηναγού al-Kassasbeh: «Αποφασίσαμε να εκδικηθούμε τη βάρβαρη εκτέλεση του πιλότου μας και να τιμωρήσουμε τους εκτελεστές του. Ξεκινώντας από τις 5 Φεβρουαρίου 2015 διεξήγαμε για πολλές ημέρες μια εντατική εκστρατεία κατά θέσεων του ISIS με 20 αεροπλάνα που πετούσαν καθημερινά πολλοί απλοί αποστολές. Χρησιμοποιούσαμε βόμβες γενικής χρήσης αλλά και LGB αξιοποιώντας κάθε πληροφορία που είχαμε, και πραγματοποιούσαμε συστηματική αξιολόγηση BA (Battle Assessment) έπειτα από κάθε επιδρομή ώστε να είμαστε σίγουροι ότι είχαμε καταστρέψει τους στόχους. Η μεγαλύτερη όμως επιτυχία της προσπάθειας ήταν η ενίσχυση του ηθικού του πιλότων μας». Ο Ιορδανός στρατηγός προσθέτει: «Εστιάζουμε στο Ιράκ και τη Συρία, καθώς η κύρια απειλή των τζιχαντιστών προέρχεται από εκεί. Δεν πρέπει επίσης να ξεχνάμε ότι η Ιορδανία είναι η μόνη αραβική χώρα που έχει νόμιμο δικαίωμα να πετά πάνω από ιρακινικό έδαφος ύστερα από πρόσκληση της κυβέρνησης της Βαγδάτης. Στον πρώτο χρόνο των επιχειρήσεων έχουμε συμπληρώσει περίπου 1.100 ώρες στον αέρα, πετώντας τουλάχιστον δύο αποστολές κάθε μέρα με ζευγάρια αεροσκαφών. Αν και δεν υπάρχουν περιορισμοί, παρά μόνο από τις επιχειρησιακές ανάγκες, οι περιοχές δράσης είναι καταγεγραμμένες σε ζώνες AOP (Areas of Operation) και οι σχετικές διατα-

γές ATO (Air Tasking Order) έρχονται από την αμερικανική διοίκηση και το CAOC (Combined Air Operations Centre) που εδρεύει στη βάση Al Udeid του Κατάρ. Εκεί βρίσκεται κλιμάκιο με επικεφαλής αξιωματικό-σύνδεσμο της RJAF που μεταφέρει πληροφορίες και οδηγίες στο δικό μας Κέντρο Επιχειρήσεων. Πετάμε και πλήττουμε στόχους κυρίως πάνω από τη Ράκκα, στην κεντρική Συρία και στο Ντιρ-ε-Ζορ στα ανατολικά, που είναι και τα δύο προπύργια των τζιχαντιστών». Ο αντιπύραρχος Aljbour είναι ιδιαίτερα αποκαλυπτικός στη συνέχεια: «Πρόκειται για μία από τις πιο δύσκολες αεροπορικές εκστρατείες που έχουν υλοποιηθεί πρόσφατα για μια σειρά παραγόντων, ανάμεσά τους οι μεγάλες αποστάσεις και οι αυστηροί κανόνες εμπλοκής. Έτσι, και με σκοπό να αποφευχθούν οι παράπλευρες απώλειες, πολλές φορές τα αεροπλάνα μας χρειάζεται να παραμένουν πάνω από την περιοχή ενδιαφέροντος για μεγάλα χρονικά διαστήματα, πριν επιβεβαιώσουν πλήρως και πλήξουν τους στόχους τους».



Ο αντιπύραρχος Mansour S Aljbour, αρχηγός του γενικού επιτελείου της Βασιλικής Αεροπορίας της Ιορδανίας, κατέχει αυτήν τη θέση από τον Φεβρουάριο του 2013, έχοντας προηγουμένως διατελέσει διαδοχικά διοικητής της Prince Hassan Air Force Base, διοικητής του King Hussein Air College, Διευθυντής Αεροπορικής Εκπαίδευσης, Διευθυντής Επιχειρήσεων και Αρχηγός Τακτικής Αεροπορίας και Αεράμυνας. Έχει εμπειρία 4.500 ωρών πτήσης σε διάφορα αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων και μαχητικών F-16.

Η RJAF υπήρξε αποδέκτης μεγάλου αριθμού Tiger II αντικαθιστώντας μεταχειρισμένα ιρανικά F-5A/B.



F-5E της 17ης Μοίρας, τύπος που αποσύρθηκε πρόσφατα.





Τα F-5F ήταν τα τελευταία αεροπλάνα του τύπου που αποσύρθηκαν υπηρετώντας μέχρι και το 2014 τον ρόλο της προ-επιχειρησιακής μετάπτωσης στα F-16.

Μαχητικά πρώτης γραμμής

Η RJAF διαθέτει σήμερα 43 F-16AM/BM και εκκρεμεί η παράδοση 15 ακόμη αεροσκαφών του τύπου από ολλανδικά αποθέματα (F-16AM: J-057, J-145, J-193, J-199, J-510, J-623, J-637, J-638, J-868, J-870, J-872, J-873, J-876 και F-16BM: J-208 και J-884). Στο σύνολό τους τα μαχητικά αυτά έχουν υποστεί το **πλήρες MLU** (Mid-Life Update) και διαθέτουν το λογισμικό OFP (Operational Flight Program) 6.5, το οποίο «φορούν» και οι ευρωπαϊκές αεροπορίες που έχουν υιοθετήσει το πρόγραμμα. Όταν η πώληση των μεταχειρισμένων αεροσκαφών είχε εγκριθεί από το αμερικανικό κογκρέσο, τα Fighting Falcon αναμενόταν να παραδοθούν με λογισμικό 5.0. Αργότερα όμως και λόγω δυσκολιών ενσωμάτωσης κάποιων άλλων δυνατοτήτων στα μαχητικά, αλλά και για να υπάρχει ευρύτερη δυνατότητα μελλοντικής αξιοποίησης, αποδεσμεύθηκε και το OFP 6.5. Το χρονοδιάγραμμα παραδόσεων προβλέπει την έναρξή τους στα τέλη του 2016 ή στις αρχές του 2017, καθώς η Βασιλική Ολλανδική Αεροπορία αποσύρει σταδιακά όλα τα F-16 της. Στο πλαίσιο της

ομογενοποίησης μάλιστα του υλικού της, η RJAF έχει εκφράσει την πρόθεση πώλησης κάποιων από τα F-16 που διαθέτει και θεωρεί πιθανοασματικά μετά την παράδοση των μαχητικών της KLu, και αφορούν σε αεροπλάνα του προγράμματος Peace Falcon II που είχαν παραδοθεί στην Ιορδανία το 2003 από τα αποθέματα της Αμερικανικής Εθνοφρουράς. Αναφέρεται ενδιαφέρον από το Πακιστάν (που υπήρξε ήδη αποδέκτης 13 ιορδανικών F-16 A/B Block 15 το 2013) αλλά και από μια, μη κατονομαζόμενη ευρωπαϊκή χώρα. Στο ίδιο πλαίσιο, η ιορδανική αεροπορία αναβαθμίζει με OFP 6.5 και τα F-16 που διαθέτει από βελγικά αποθέματα, ενώ σύμφωνα με τον αντιπύραρχο Aljbour έχει υπογραφεί συνοπτικό για την προμήθεια JDAM και 15 ατρακτιδίων Sniper. Με τα **Mirage F.1** να έχουν αποσυρθεί εδώ και καιρό, η RJAF διατηρεί σε αποθήκευση 35 **F-5E/F Tiger II**, που από το 2014 όμως δεν βρίσκονται σε ενεργό υπηρεσία και σε ρόλο εκπαίδευσης.

Στις αρχές της δεκαετίας του 70 η RJAF αναζητούσε **αντικαταστάτη** για τα γερασμένα F-104 **Starfighter** και **Hawker Hunter**. Όταν όμως οι ΗΠΑ

Η ενίσχυση των δυνατοτήτων των δυνάμεων ταχείας επέμβασης βασίζεται σε 24 νέα Black Hawk που έρχονται να προστεθούν στα ήδη υπάρχοντα.





Ένα από τα πιο πρόσφατα αποκτήματα της RJAF: A-802 της 15ης Μοίρας. Διακρίνεται το ατρακτίδιο αισθητήρα MX15Di για την πρόσκτηση στόχων.

Τα A-802 έχουν δυνατότητα μεταφοράς Hellfire, GBU-58 και GBU-12 Paveway II.



αρνήθηκαν την πώληση McDonnell Douglas A-4 Skyhawk, το Αμμάν στράφηκε στη Γαλλία και επιχειρήσει να παραγγείλει Mirage F.1. Τα γαλλικά μαχητικά δεν αποκτήθηκαν τελικά σε εκείνη τη φάση, αλλά η προσπάθεια έπαιξε ρόλο στο να «πειστεί» η Ουάσινγκτον να αποδεσμεύσει F-5A/B. Η Ιορδανία βέβαια αγόρασε αργότερα με σαουδαρβική χρηματοδότηση 17 F.1CJ, 17 F.1EJ και δύο F.1BJ που παραδόθηκαν την περίοδο 1981-1983, αποκτώντας για τα πρώτα Matra Magic και Super 530, ενώ τα δεύτερα οπλήστηκαν με AS-30L.

Τα αρχικά Freedom Fighter έφτασαν στην Ιορδανία το 1974 και αντικατέστησαν Hawker Hunter. Επρόκειτο για 22 F-5A και δύο F-5B, που παραχωρήθηκαν μεταχειρισμένα από τα αποθέματα της

Imperial Iranian Air Force, καθώς το 1972 οι ΗΠΑ εξακολουθούσαν να αρνούνται την πώληση καινούργιων μαχητικών. Τα αεροπλάνα αξιοποιήθηκαν από την 1^η και αργότερα και από την 6^η Μοίρα στη βάση Mafrqa, με μια δεύτερη παρτίδα να ακολουθεί έως και το 1977. Η RJAF παρέλαβε συνολικά 29 F-5A και 11 F-5B μέσω προγραμμάτων MAP. Στο μεταξύ, το 1973 υπήρξε αλλαγή της αμερικανικής στάσης, όπου τελικά εγκρίθηκε και η πώληση F-5E/F και πυραύλων AIM-9J. Οι επιβεβαιωμένες παραδόσεις F-5E Tiger II στην Ιορδανία περιλαμβάνουν εννέα αεροπλάνα το 1973, δεκατρία το 1974, δέκα το 1975, οκτώ το 1976, επτά το 1977, δέκα το 1978 και τέσσερα το 1979. Τα F-5F άρχισαν να παραδίδονται από το 1976 (2) και ακολούθησαν ζευγάρια το 1977, το 1978 και το 1979, ενώ ένα τελευταίο παραδόθηκε το 1980. Τα Tiger II αντικατέστησαν τα Freedom Fighter στην 1^η και 6^η Μοίρα και συγκροτήθηκαν άλλες δύο, η 9^η και η 17^η, όπου η τελευταία με έδρα την αεροπορική βάση Prince Hassan ή Η-5 είχε και τον ρόλο μονάδας επιχειρησιακής μεταίτησης. Από τα εναπομείναντα Freedom Fighter δεκατρία F-5A και έξι F-5B παραδόθηκαν το 1983 στην Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (που, ως γνωστόν, είχε γίνει και αποδέκτης μεταχειρισμένων F-5A/B από την IIAF το 1974-1975), ενώ τέσσερα από τα αρχικά F-5 που δεν κατέληξαν στην Ελλάδα προσφέρθηκαν προς πώληση το 1989.

Η Royal Jordanian Air Force στα μέσα της δεκαετίας του 80 ανέθεσε στη βρετανική Smiths Industries των **εκουγχρονισμό των Tiger II** με το σχετικό συμβόλαιο να καλύπτει την τοποθέτηση νέου υπολογιστή αποστολής, HUD, ραδιοψομέτρου και INS με γυροσκόπια δακτυλίων λείζερ. Τα μαχητικά εξοπλήστηκαν επίσης με ατρακτίδια ECM ALQ-234, RWR και διανομείς αναλωσίμων ΗΠ της Selenia και επιπλέον πιστοποιήθηκαν

Τα εναπομείναντα εύχρηστα αεροπλάνα της 17ης Μοίρας πουλήθηκαν στην «TasAir» Inc που θα τα χρησιμοποιήσει στην παροχή υπηρεσιών εκθροικής απεικόνισης στις αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις.





UH-1H της 8ης Μοίρας με τα Huey να βρίσκονται υπό αντικατάσταση.

για βοήθ σύγχρονων εκδόσεων Sidewinder και AGM-65D. Οι παραδόσεις των εκσυγχρονισμένων αεροσκαφών ξεκίνησαν το 1989 και διήρκεσαν τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 90, αν και το 1994 η RJAF πούλησε στη Σιγκαπούρη επτά από τα (μη εκσυγχρονισμένα ακόμη) F-5E, προκειμένου να συνεχίσει τη χρηματοδότηση του προγράμματος. Ο στόλος των Tiger II μειώθηκε και πάλι το 2008, όταν δεκατρία F-5E και δύο F-5F πουλήθηκαν στην Κένυα, συμφωνία που περιλάμβανε επίσης την πώληση αποθεμάτων ανταλλακτικών και την εκπαίδευση χειριστών και τεχνικών. Το 2009 υπήρξε νέα «αφαίμαξη», όταν οκτώ F-5E και τρία F-5F κατέληξαν στη Βραζιλία προκειμένου να ενταχθούν στο πρόγραμμα F-5BR της **Força Aerea Brasileira**.

Τελικά το 2015 και ύστερα από 41 χρόνια υπηρεσίας τα ιορδανικά F-5 έφτασαν στο τέλος της καριέρας τους, μιας και ο εκπαιδευτικός τους ρόλος τερματίστηκε. Τα εναπομείναντα εύχρηστα αεροπλάνα της 17^{ης} Μοίρας **πουλήθηκαν στην εταιρεία Tactical Air Support «TacAir» Inc** που θα τα χρησιμοποιήσει στην παροχή υπηρεσιών εχθρικής απεικόνισης στις αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις, και τα οποία αναμένονταν να αναχωρήσουν για τις ΗΠΑ τον περασμένο Δεκέμβριο.

New evil kid in the block

Υπό αυτό το πρίσμα, τα μοναδικά άλλα «μαχητικά» αεροπλάνα της είναι έξι

IOMAX Air Tractor AT-802 από δωρεά των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, με το αρχικό σχέδιο του 2013 να αποτελεί αμερικανική έμπνευση. Τα αεροσκάφη επιχειρούν με την 25^η Μοίρα (βλέπε σχετικό πίνακα) από τη βάση Marka στο Αμμάν, αν και, καθώς συμπληρώνονται οι εγκαταστάσεις στην προεχωρημένη βάση KA2, τα AT-802 θα μετακινηθούν εκεί. Ο αντιπύραρχος Al-jobour μας ενημερώνει: «*Εχουμε έξι Air Tractor Block 1 και άλλα τέσσερα βρίσκονται υπό παραλαβή. Όλα θα αναβαθμιστούν στο επίπεδο Block 3 αποκτώντας τις ίδιες δυνατότητες με το IOMAX Archangel (βασισμένα στο Thrush S2R-660). Τα αεροπλάνα αυτά βρίσκονται ακόμη στις ΗΠΑ, αλλά τα αναμένουμε στην Ιορδανία το αργότερο τον Ιούνιο του 2016*». Να σημειώσουμε ότι τα αεροπλάνα αυτά αρχικά προοριζόνταν για την Υεμένη ως ενίσχυση από τα ΗΑΕ· λόγω όμως της κατάστασης που επικρατεί στην αραβική αυτή χώρα παραδίδονται τελικά στην Ιορδανία. Τα έξι παλαιότερα μοντέλα προσφέρουν ήδη ISR (Intelligence, Surveillance, Reconnaissance), διαθέτοντας και ικανότητα κρούσης με βάση τον αισθητήρα MX15Di και δυνατότητα μεταφοράς Hellfire, GBU-58 και GBU-12 Paveway II.

Μη επανδρωμένα αεροσκάφη

Η RJAF στο πλαίσιο της κάλυψης των πολλαπλών αναγκών της σε ISR υπήρξε κατά καιρούς αποδέκτης πολλών διαφορετικών σχετικών πλατφορμών. Ανάμεσα σε αυτές που διατηρούνται σε υπηρεσία είναι δέκα **Schiebel Camcop-**

UH-60L της 30ης Μοίρας, ο εξοπλισμός των οποίων αναμένεται να ενισχυθεί στα πρότυπα των αμερικανικών της SOCOM.



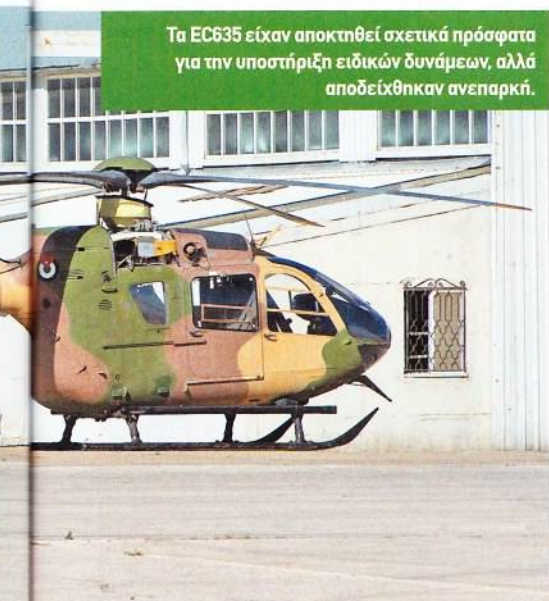


AS332M-1 της 7ης Μοίρας.

ter S-100 (από τα 12 που είχαν παραγγελθεί, αριθμός που έχει απομειωθεί από δύο απώλειες) και τέσσερα **Finmeccanica Falco**. Η ιταλική κοινοπραξία αναπτύσσει το νέο Falco EVO, που θα έχει και δυνατότητα μεταφοράς όπλων, ένα κοινό πρόγραμμα της ιταλικής και ιορδανικής αεροπορίας με προοπτική προμήθειας του τύπου και από τις δύο. Η κρίσιμη διαδικασία αξιολόγησης του αποτελέσματος αποστολών διεξάγεται σήμερα από μέσα συμμαχιών αεροποριών. «*Η Ιορδανία αναζητούσε την ανάπτυξη της δικής της δυνατότητας ISR και μη επανδρωμένης κρούσης*», μάς αναφέρει ο αντιπύραρχος Aljoubour ο οποίος συνεχίζει, «*αυτό που αναζητούμε βέβαια βρίσκεται στο επίπεδο των Predator, το οποίο και έχουμε ζητήσει. Πιστεύω όμως ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν πρόκειται να το αποδεσμεύσουν σύντομα, αν και έχουν δείξει κάποιες προθέσεις για τη μελλοντική πώληση μιας πλατφόρμας ISR, όχι όμως οπλισμένης*». Η ενδιαφέρουσα εξέλιξη βέβαια είναι ότι η RJAF, για να καλύψει αυτές τις ανάγκες της και προ της άρνησης της Ουάσινγκτον να τις ικανοποιήσει, κατέφυγε στην Κίνα παραγγέλλοντας **CH-4B Rainbow** της CASC (China Aerospace Science & technology Corporation), κάτι που έχει επίσης κάνει και το Ιράκ. Τα CH-4B -λίγο μεγαλύτερα από τα Predator- έρχονται σε δύο εκδόσεις: το CH-4A, που είναι ένα Μη Επανδρωμένο Αερόχημα με αυτονομία πτήσης 30-40 ωρών ή εμβέλεια 3.500-5.000 χιλιομέτρων, και το CH-4B, που είναι το μοντέλο ένοπλης αναγνώρισης, το οποίο μπορεί σε 4-6 πυλώνες να μεταφέρει οπλικό φορτίο 250-345 κιλών. Έχει μέγιστο βάρος



Η RJAF στοχεύει στον εκσυγχρονισμό 36 Cobra.



Τα EC635 είχαν αποκτηθεί σχετικά πρόσφατα για την υποστήριξη ειδικών δυνάμεων, αλλά αποδείχθηκαν ανεπαρκή.



Η Ιορδανία απέκτησε τρεις παρτίδες AH-1F αποδεσμεύοντας κάποια από τα παλαιότερα Cobra στο Πακιστάν.



Τα κίτρινα T-67 Firefly είναι αυτά της δεύτερης παρτίδας που χρησιμοποιούνται κυρίως στη διαδικασία IP. Προσέξτε το «διπλό» νπολόγιο.



απογείωσης 1.350 περίπου κιλών, αναπτύσσει ταχύτητα 130-234 km/h και η αυτονομία του (σε αποστάσεις 200-250 χιλιομέτρων από τον επίγειο σταθμό ελέγχου) φτάνει τις 14 έως 30 ώρες (στη δεύτερη περίπτωση χωρίς οπλικό φορτίο). Το CH-4B έχει θεαθεί με βλήματα αέρος-εδάφους LJ-7 και κατευθυνόμενες βόμβες. Τα κινεζικά UCAV αναμένονται να παραδοθούν στις αρχές του 2016. Μια άλλη σχετική ανεπιβεβαίωτη πληροφορία εμφανίστηκε σε ισραηλινή ΜΜΕ το Καλοκαίρι του 2015 και ανέφερε ότι το Ισραήλ επρόκειτο να παραδώσει στην Ιορδανία διάφορα UAV, ανάμεσά τους 12 Skylark αηλά και μεγαλύτερα Heron. Έκτοτε όμως δεν υπήρξε καμιά εξέλιξη, ενώ ούτε η ιορδανική πλευρά σχολιάζει το θέμα.

Δύναμη ταχείας επέμβασης

Ο κύριος ρόλος της **Διοίκησης Ελικόπτερων** της RJAF, που εδρεύει στη βάση Marka κοντά στην πρωτεύουσα Αμμάν, είναι σήμερα η μεταφορά διακεκριμένων προσώπων αηλά και οι τακτικές μεταφορές προσωπικού και υλικών. Αναμένεται όμως να προστεθεί και ο ρόλος της υποστήριξης δυνάμεων ταχείας επέμβασης χάρη στα 24 νέα Black Hawk που παραγγέλθηκαν πρόσφατα και ήδη βρίσκονται υπό παράδοση. Δεδομένου ότι μικροί αριθμοί του τύπου υπήρχαν ήδη σε υπηρεσία, τα ελικόπτερα θα αξιοποιηθούν άμεσα αναλαμβάνοντας επίσης την επιτήρηση συνόρων. Ο στρατηγός Aljoubour σχολιάζει για το θέμα: «Για τα νέα Black Hawk φιλοδοξούμε ότι θα τοποθετηθεί τουλάχιστον σε μερικά από αυτά εξοπλισμός ανάλογος των UH-60L της SOCOM. Τα ελικόπτερα αντικαθιστούν τα εναπομείναντα UH-1H και EC635 στην 8^η και 14^η Μοίρα αντίστοιχα, που θα συγχωνευθούν ή θα διαλυθούν στο πλαίσιο αναδιοργάνωσης της Διοίκησης Ελικόπτερων. Τα EC635 είχαν αποκτηθεί σχετικά πρόσφατα για να υποστηρίξουν ειδικές δυνάμεις, αηλά αποδείχθηκε ότι δεν

είχαν τις επιδόσεις που απαιτούσαμε. Έτσι αποσύρονται και σκοπός μας είναι να πουληθούν, εάν βρεθεί κάποιος αγοραστής».

Επιθετικά ελικόπτερα

Η Ιορδανία υπήρξε αποδέκτης μεγάλου αριθμού AH-1 Cobra σε διάστημα αρκετών χρόνων. Τα 24 αρχικά ελικόπτερα αφορούσαν σε AH-1S Stage 3 και προήλθαν από αγορά μέσω του Αμερικανικού Στρατού χρηματοδοτημένα το Οικονομικό Έτος 1982. Το πρότυπο αυτό επαναπροσδιορίστηκε αργότερα ως AH-1F πριν από την παράδοσή τους το 1985. Δύο επιπλέον παρτίδες, η καθεμία των εννέα μεταχειρισμένων ελικόπτερων, παραδόθηκαν από αμερικανικά αποθέματα μέσω στρατιωτικής βοήθειας μέσα στη δεκαετία του 2000. Τέλος, 16 πρώην ισραηλινά AH-1E/F, που πέρασαν από γενική συντήρηση και ανακατασκευάστηκαν στο Ισραήλ, παραδόθηκαν το 2014 με αμερικανική άδεια εκχώρησης. Το 2013 όμως η RJAF παρέδωσε κάποια από τα δικά της αρχικά AH-1F στο Πακιστάν, αν και ο αριθμός τους δεν είναι γνωστός, με κάποιες πηγές να τον προσδιορίζουν σε οκτώ ελικόπτερα. Ο αντιπύραρχος Aljoubour λέει για τα Cobra: «Διατηρούμε 36 ελικόπτερα του τύπου σε υπηρεσία και υπάρχει συμβόλαιο με τη Science & Engineering Services στη Χάντσαβιθ της Αλζαμπάμα για τον εκσυγχρονισμό τους. Τα αεροσκάφη θα διαθέτουν glass cockpit και η αναβάθμιση στα ηλεκτρονικά τους θα επιτρέψει τη χρήση πυραύλων Hellfire καθώς και άλλων κατευθυνόμενων πυρομαχικών. Ευελπιστούμε ότι τα πρώτα δύο θα επανεπαιχθούν σε υπηρεσία τον επόμενο Ιούνιο ή Ιούλιο, ενώ ανά πάσα στιγμή έξι από αυτά θα βρίσκονται στη διαδικασία εκσυγχρονισμού στις ΗΠΑ, που θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2018. Στα Cobra τοποθετείται επίσης και πυροβόλο M197 των 20 mm».



Ένα από τα έξι Cessna 208B Grand Caravan που χρησιμοποιούνται ως πλατφόρμες ISR από τη 15η Μοίρα.



Τα λευκά T-67 Firefly είναι τα αεροπλάνα που αγοράστηκαν αρχικά για αρχική-βασική εκπαίδευση από την 4ης Μοίρα.

Εκπαίδευση στο όνομα του Βασιλιά

Η προετοιμασία χειριστών και όχι μόνο για την RJAF βρίσκεται εδώ και δεκαετίες υπό την αιγίδα του βασιλικού οίκου λόγω του άμεσου ενδιαφέροντος των Ιορδανών Βασιλέων για την Αεροπορία. Η Αεροπορική Ακαδημία της χώρας είναι επίσημα γνωστή ως «King Hussein Air College» (KHAC) και την 1^η Δεκεμβρίου 2015 μετονομάστηκε σε Air University. Το ανώτατο αυτό εκπαιδευτικό ίδρυμα έχει στους κόλπους του όλες τις πτυχές της αεροπορικής εκπαίδευσης και σε όλες τις βαθμίδες, αλλά λειτουργεί και ως παραγωγική σχολή αξιωματικών. Άμεσα συνδεδεμένες με το KHAC είναι τρεις Μοίρες: η 4^η Μοίρα βασικής πτητικής εκπαίδευσης αξιοποιεί Slingsby T-67-M260 Firefly, η 5^η Μοίρα βασικής εκπαίδευσης ελικοπτέρων πετά R44 Robinson Raven II και η 11^η Μοίρα προκεχωρημένης πτητικής εκπαίδευσης χρησιμοποιεί Casa 101CC. Υπάρχει ακόμη η σχολή εκπαιδευτών που χρησιμοποιεί όλα τα προηγούμενα πτητικά μέσα συν AS350B3 Squirrel.

Με τη σημερινή διαδικασία -που βρίσκεται όμως υπό αναθεώρηση λόγω της μετάπτωσης που προαναφέρθηκε- η επιλογή των υποψήφιων χειριστών γίνεται από αποφοίτους τετραετών κολλεγιακών σπουδών ή δευτεροετείς φοιτητές πανεπιστημίου, οι οποίοι επιθυμούν να κάνουν στρατιωτική και αεροπορική καριέρα. Η ίδια η ακαδημία, ως στρατιωτική παραγωγική σχολή, εισάγει και αυτή σπουδαστές, από τους οποίους κάποιοι θα γίνουν επίσης Ιπτάμενοι. Στην τρέχουσα ακαδημαϊκή περίοδο υπάρχουν 19 σπουδαστές που παρακολουθούν το πρόγραμμα εκπαίδευσης όλων των παραπάνω κατηγοριών. Μέχρι και πρόσφατα όλοι οι υποψήφιοι χειριστές ξεκινούσαν την καριέρα τους από την 4^η Μοίρα και στη συνέχεια αποφαιζόταν ποιοι θα γίνονταν πιλότοι μαχητικών, με τους υπόλοιπους να συνεχίζουν σε μεταγωγικά και ελικόπτερα. Από φέτος υπάρχει στη διαδικασία αυτή μια σημαντική αλλαγή, καθώς η επιλογή καριέρας γίνεται πλέον μετά τις αρχικές πτήσεις screening. Στη συνέχεια η 4^η Μοίρα υποδέχεται όσους θα πετάξουν στο μέλλον αεροπλάνα, ενώ οι υποψήφιοι για ελικόπτερα πηγαίνουν απευθείας στην 5^η Μοίρα.

Για τη βασική εκπαίδευση χρησιμοποιούνται τα Slingsby T-67-M260 Firefly, 16 από τα οποία παραδόθηκαν την περίοδο 2002-2004 και η 4^η Μοίρα τα αξιοποιεί τόσο για την προετοιμασία νέων χειριστών όσο και στη διαδικασία IP (την προετοιμασία εκπαιδευτών). Στα αρχικά αεροπλάνα του τύπου προστέθηκαν και οκτώ που προήλθαν από τη RAF (Royal Air Force Defence Elementary Flying Training School) και αποδεσμεύθηκαν το 2011, όταν η στρατιωτική αεροπορική εκπαίδευση στο Ηνωμένο Βασίλειο «ιδιωτικοποιήθηκε» (ΠΙΔ No 348, «BAE Hawk T2, Εκπαιδευτικό άλμα για τη RAF»). Τα «βρετανικά» Firefly διαφέρουν από τα αρχικά «ιορδανικά» στο ότι δεν έχουν φίλτρο άμμου και κλιματισμό, ενώ είναι βαμμένα (προς το παρόν) και με δια-



R44 Robinson της 5ης Μοίρας.



Δεκαέξι πρώην ισραηλινά AH-1E/F φέρονται να παραδοθούν στην Ιορδανία στο πλαίσιο της κλιμακούμενης συνεργασίας ασφάλειας των δύο χωρών.



Τα AS350B3 Squirrel της 5ης Μοίρας χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για προετοιμασία και πιστοποίηση εκπαιδευτών.



MD530FF της 28ης Μοίρας.

Το σύνολο της αεροπορικής εκπαίδευσης της RJAF συμπεριλαμβανομένων και των αεροπορικών μέσων, βρίσκεται υπό εκσυγχρονισμό.



Η ιορδανική εκπαίδευση βασίστηκε σε 16 C-101CC, δέκα από τα οποία παραμένουν σε υπηρεσία.





Η RJAF απέκτησε δεκατρία Hawk Mk63 από τα ΗΑΕ, που χρησιμοποιούνται πλέον για τη μετάπτωση των χειριστών σε F-16 έχοντας και κάποιες δυνατότητες LIFT (Lead-In Fighter Trainer).

φορετικά χρώματα: τα λευκά T-67 Firefly είναι τα αεροπλάνα που αγοράστηκαν αρχικά και τα κίτρινα είναι αυτά της δεύτερης παρτίδας που χρησιμοποιούνται κυρίως στη διαδικασία IP.

Η φάση της αρχικής εκπαίδευσης αφορά σε 16 πτήσεις με τους εκπαιδευτές και η 17^η είναι η πρώτη σόλο για τον εκπαιδευόμενο. Στη συγκεκριμένη περίπτωση το T-67 προσγειώνεται μετά την πρώτη έξοδο και ο εκπαιδευτής βγαίνει από το πιλοτήριο αφήνοντας μόνο τον εκπαιδευόμενο που πρέπει να υλοποιήσει τη σόλο διαδικασία διάρκειας 5-7 λεπτών. Η επόμενη φάση της βασικής εκπαίδευσης αφορά σε 63 εξόδους με βασικούς ελιγμούς, τήρηση σχηματισμού, πτήση δια οργάνων ημέρα και νύχτα σε δυο ενότητες των 33 και 30 πτήσεων. Ενταγμένες στη διαδικασία υπάρχουν εξεταστικές δοκιμασίες που αξιολογούν την πρόοδο του εκπαιδευόμενου. Σε τυχόν αποτυχία υπάρχει η δυνατότητα επανάληψης της δοκιμασίας, αν και τέσσερις συνολικά αποτυχίες οδηγούν σε εισήγηση για απόρριψή του από το πρόγραμμα, κάτι που στατιστικά ανέρχεται στο 20% περίπου των σπουδαστών, οι οποίοι απομακρύνονται από την Ακαδημία εάν πρόκειται για υποψηφίους που δεν έχουν εισαχθεί για στρατιωτική καριέρα.

Οι μελλοντικοί πιλότοι ελικοπτερών ξεκινούν την εκπαίδευσή τους σε Robinson R44 στην 5^η Μοίρα, ακολουθώντας μια διαδικασία ανάλογη με αυτήν των συναδέλφων τους στην 4^η Μοίρα, αν και συντομότερη σε διάρκεια. Μέχρι και το 2014 η εκπαίδευση γινόταν σε Hughes 500D και 500E, τα οποία όμως αποσύρθηκαν όταν αποκτήθηκαν τα Raven II, που είναι σαφώς οικονομικότερα σε αυτήν τη φάση της προετοιμασίας

χειριστών. Είναι εξοπλισμένα με Garmin GXT327 και υποδομή απεικόνισης (Primary Flight Display) ASPIN EFD1000H. Τα AS350B3 Squirrel, που ανήκουν επίσης στην 5^η Μοίρα, χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την προετοιμασία και πιστοποίηση εκπαιδευτών. Η προκεχωρημένη εκπαίδευση γίνεται στα Casa 101CC της 11^{ης} Μοίρας, που εισάγουν τους σπουδαστές στην πτήση αεριωθουμένων συμπληρώνοντας 100 περίπου ώρες, για να αξιολογηθούν στη συνέχεια προκειμένου να αποκτήσουν το καθεστώς χειριστή.

Η επιχειρησιακή μετάπτωση γινόταν παλαιότερα με την 9^η Μοίρα στη βάση Al Jafr ή την 17^η Μοίρα στη βάση Prince Hassan που αξιοποιούσαν, όπως προαναφέρθηκε, τα F-5. Με την απόσυρσή τους όμως υπήρξε μια γενικότερη ανασυγκρότηση του 4^{ου} Σταδίου εκπαίδευσης, ενώ θα ακολουθήσουν αντίστοιχες αλλαγές και για το 3^ο Στάδιο. Πιο συγκεκριμένα, η RJAF απέκτησε δεκατρία Hawk Mk63 από την αεροπορία των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων στο πλαίσιο στρατιωτικής βοήθειας, που χρησιμοποιούνται πλέον για τη μετάπτωση των χειριστών σε F-16, έχοντας και κάποιες δυνατότητες LIFT (Lead-In Fighter Trainer). Αυτές αναμένεται να επεκταθούν μέσω της πρόθεσης αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των Hawk. Αντίστοιχα τα C-101CC που βρίσκονται σε υπηρεσία από το 1987 θα αποσυρθούν και θα αντικατασταθούν από εννέα Pilatus PC-9M που βρίσκονται ήδη σε παραγγελία.

Command & Control σε μετάπτωση σε C3ISR

Ο έλεγχος των συνόρων και η επιτήρηση των παραμεθωρίων περιοχών



Τα Casa 101 αναμένεται να αντικατασταθούν με PC-9M από το 2017.



Hawk Mk63 που αξιοποιεί η 17η Μοίρα.



Η RJAF χρησιμοποιεί τόσο C295 όσο και gunship AC235.

αποτελούσε πάντα υψηλή προτεραιότητα για τις ιορδανικές ένοπλες δυνάμεις λόγω της γειτνίασης με χώρες όπου επικρατεί αστάθεια, όπως το Ιράκ και η Συρία, και φυσικά λόγω της παρουσίας εκεί τζιχαντιστών. Ο αεροπορικός στόλος με τέτοια καθήκοντα περιλαμβάνει έξι Cessna 208B Grand Caravan ως πηλατόφωμες ISR που συνεργάζονται με τα AT-802, δύο Airbus AC235 και τα S-100 Camcopter.

Επιπλέον, έξι από τα AH-1F σταθμεύουν μόνιμα στην αεροπορική βάση H4 κοντά στο Rweished και σύμφωνα με τον αρχηγό της Ιορδανικής Αεροπορίας «αποτελούν κρίκο της αλυσίδας που ήταν κάποτε C2 αλλά έχει μεταπέσει σε C3/ISR με υψηλό επίπεδο επίγνωσης της τακτικής κατάστασης στους αποδέκτες της». Το δίκτυο είναι διασυνδεδεμένο με τις πυροβοληρχίες HAWK, ενώ τα AC235 και τα F-16 έχουν ραδιοζεύξεις συνεργασίας που δημιουργούν ένα πλήρως δικτυοκεντρικό περιβάλλον αεράμυνας. Η RJAF έχει αποκτήσει δύο επιπλέον C295 και ο οργανισμός King Abdullah II Design & Development έχει αναλάβει το έργο της μετατροπής τους σε gunship. Από την έναρξη της επιχείρησης «Inherent Resolve», ένα από τα αρχικά αεροσκάφη βρίσκεται μόνιμα σε ανάπτυξη στη Σαουδική Αραβία και συμμετέχει στις επιχειρήσεις κατά των Χούθι στην Υεμένη. Σύμφωνα με την Ιορδανό αρχηγό του γενικού επιτελείου Αεροπορίας «το πρόγραμμα μετατροπής των gunship ήταν ιδιαίτερα επιτυχημένο, και δεδομένου ότι πρόκειται για προσπάθεια ιορδανικής τεχνολογίας, υπάρχει ανοικτή πρόσκληση και σε άλλες χώρες να εκμεταλλευτούν αυτήν τη δυνατότητα».

Η Ιορδανική Αεροπορία έχει αναπτύξει επίσης τέσσερα F-16 στη Σαουδική Αραβία, αλλά πρόκειται για «δευτερεύουσα προσπάθεια, καθώς κύριος στόχος παραμένει πάντα το ISIL στη Συρία και το Ιράκ», υπογραμμίζει ο αντιπρόεδρος Aljoubour.

Ο ρόλος ενός PZL M28 Skytruck σε ιορδανική υπηρεσία παραμένει ασαφής, αλλά πιθανότατα σχετίζεται με τη διείσδυση και ανάκτηση ειδικών δυνάμεων.



Red Flag 15-4: «και οι εχθροί έσονται σύμμαχοι»

«Λυδία λίθος» για πολλές αεροπορίες-συμμάχους των ΗΠΑ αποτελεί η συμμετοχή σε ασκήσεις Red Flag, και η Royal Jordanian Air Force δεν είναι εξαίρεση. Έτσι, το Καλοκαίρι του 2015 τέσσερα F-16AM και ένα F-16BM έλαβαν μέρος για πρώτη φορά στη Red Flag 15-4. Ο αντιπρόεδρος Mansour S Aljoubour είναι ιδιαίτερα ενθουσιώδης όταν περιγράφει αυτήν την περίπτωση: «Οι πιλότοι μας επέστρεψαν ιδιαίτερα ευχαριστημένοι και χαρούμενοι με τις εμπειρίες που απέκτησαν στη Nellis AFB, οι οποίες όχι μόνο θα τους συνοδεύουν σε όλη τους την καριέρα, αλλά θα μας βοηθήσουν να ενισχύσουμε τα σενάρια εκπαίδευσης που χρησιμοποιούμε στην Ιορδανία, ειδικά σε ό,τι αφορά στην εχθρική απεικόνιση. Μια νέα συμμετοχή σε Red Flag είναι υψηλά στην ατζέντα μας και θα θέλαμε να την πραγματοποιήσουμε το 2016 ή, εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, οπωσδήποτε το 2017!».

Η Red Flag 15-4 όμως από τις 17 έως και τις 28 Αυγούστου είχε και μια άλλη πολύ ενδιαφέρουσα διάσταση, καθώς η ιορδανική συμμετοχή δεν ήταν η μοναδική από τη Μέση Ανατολή. Στη Red Flag 15-4 συμμετείχε επίσης και η ισραηλινή αεροπορία με πέντε F-15C/D και πέντε F-15I. Πέταξαν μάλιστα το μακρύ ταξίδι προς τις ΗΠΑ σε σχηματισμό με τα F-16 της RJAF και ισραηλινά KC-707 υποστήριξαν τη διαδικασία παρέχοντας εναέριους ανεφοδιασμούς σε ισραηλινά και ιορδανικά αεροπλάνα! Η παρουσία ισραηλινών και ιορδανικών μαχητικών της Νεβάδας υπογραμμίζει το πλαίσιο της συνεργασίας που αναπτύσσεται ανάμεσα στις δύο χώρες και που ίσως ξεπερνά πλέον το καθεστώς του «security partners» με το οποίο είχε ξεκινήσει.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η ισραηλινή συμμετοχή στη Red Flag 15-4 ήταν η πρώτη των τελευταίων έξι ετών, καθώς το Τελ Αβίβ απέχει σε ένδειξη διαμαρτυρίας για τις επιδιώξεις της κυβέρνησης Ουμάμα στο θέμα της συμφωνίας με το πυρηνικό πρόγραμμα της Τεχεράνης.



C-130E της 3ης Μοίρας.

Ο στόλος των μεταγωγικών

Υπήρχε η πεποίθηση ότι η RJAF θα αναζητήσει από τις αρχές του 2016 τρόπους ενίσχυσης του στόλου των μεταγωγικών αεροσκαφών που διαθέτει. Μια από τις πρώτες επιλογές είναι η πιθανή αγορά μεταχειρισμένων C-130J που αναμένεται να αποδεσμεύσει η RAF. Η Βασιλική Αεροπορία, που υπήρξε πρώτος πελάτης για το Super Hercules, διαθέτει 24 αεροπλάνα του τύπου σε δύο εκδόσεις και σύμφωνα με τον μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό, υπό το πρίσμα της εισαγωγής σε υπηρεσία των νέων A400M Atlas, σκοπεύει να αποδεσμεύσει τα δέκα Hercules C5 (C-130J) διατηρώντας τα C4 (C-130J-30). Τα βρετανικά αεροπλάνα θα αποδεσμευθούν σταδιακά, κάτι που ίσως δεν συνάδει με τις ιορδανικές ανάγκες και ούτε το κόστους τους έχει ανακοινωθεί, ενώ φαίνεται να υπάρχουν και πολλοί «μνηστήρες» για τα βρετανικά αεροπλάνα, κάτι που θα εκτινάξει την τιμή τους στην αγορά μεταχειρισμένων αεροσκαφών. Έτσι η RJAF εξετάζει και άλλες λύσεις όπως την αγορά νέων C-130J, που λόγω των περιορισμένων κονδυλίων που μπορούν να διατεθούν ο δυνητικός αριθμός τους θα είναι μικρός. Εναλλακτικά εξετάζεται η εφαρμογή προγράμματος εκσυγχρονισμού για τα υφιστάμενα C-130E/H, που όμως, αν και ενισχύει κάποιες από τις δυνατότητες των αεροσκαφών, δεν κάνει το ίδιο για τις πραγματικές επιχειρησιακές ανάγκες σε μεταγωγικά. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι η ιορδανική αεροπορία επιχειρεί και δύο Il-76MF με ικανότητα 60 τόνων σε ρόλο στρατηγικών μεταφορών.

Το μέλλον της RJAF

Ο αντιπέρραχος Mansour S Aljoubu κλιώνει τη συνομιλία μαζί μας συνοψίζοντας τις επιδιώξεις της Βασιλικής Αεροπορίας της Ιορδανίας για το μέλλον: ενοποίηση του στόλου των F-16 με περαιτέρω εκσυγχρονισμό των αεροσκαφών και ενίσχυση του οπλοστασίου με σύγχρονα πυρομαχικά ακριβείας, ολοκλήρωση της προσπάθειας στην εκπαίδευση και βελτίωση των δευτερευόντων μέσω και υποδομών της. Κάπου στο μέλλον βέβαια βρίσκεται και η επιδίωξη για ένα νέο μαχητικό αεροσκάφος, αλλά ο αντιπέρραχος Aljoubu αφήνει αυτό το θέμα ανοικτό για μετά το 2020. **ΠΒΘ**

Βασιλική Αεροπορία της Ιορδανίας

Μονάδα	Αεροσκάφη
Shaheed Muwaaq Al-Salti AB	
1 ^η Μοίρα	15 F-16AM/BM
2 ^η Μοίρα (επιχειρησιακής μετάπτωσης)	12-15 F-16BM
6 ^η Μοίρα	15 F-16AM/BM
King Abdullah AB (KA2)	
10 ^η Μοίρα	18 AH-1F
12 ^η Μοίρα	18 AH-1F
Πτέρυγα ISR	
9 ^η Μοίρα	4 Falco, 10 S-100 Camcopter
King Abdullah AB (Αρμάν-Μαρκα)	
3 ^η Μοίρα	1 M28, 4 C-130H, 6 C-130E, 2 C.295
7 ^η Μοίρα	10 AS332M-1
8 ^η Μοίρα	4-5 UH-1H, 16 S-70A/UH-60A
14 ^η Μοίρα	8-9 EC635T1
15 ^η Μοίρα	6 Cessna 208B-ISR
25 ^η Μοίρα	2+ AT-802
Μοίρα Κοινωνικών Υπηρεσιών	2 AW139
Μοίρα Εσωτερικής Ασφάλειας	EC635T2i
Βασιλικό Σμήνος	1 AW139, 5 S-70A-11
King Abdullah AB (KA2)	
10 ^η Μοίρα	18 AH-1F
12 ^η Μοίρα	18 AH-1F
Πτέρυγα ISR	
9 ^η Μοίρα	4 Falco, 10 S-100 Camcopter
25 ^η Μοίρα	Κάποια από τα AT-802 και Cessna 208B σταθμεύουν εδώ
King Hussein Air College – Mafraq (Air University)	
4 ^η Μοίρα	16 T-67M-260
5 ^η Μοίρα	8 R44
11 ^η Μοίρα	10 C101CC υπό αντικατάσταση από 9 PC-9M
Σχολή Εκπαιδευτών	6 AS.350B3 8 T-67M-260
Prince Hassan AB – H5	
17 ^η Μοίρα	13 Hawk Mk 63
Prince Hashim Bin Abdullah II AB	
Διοίκηση Ειδικών Δυνάμεων	
28 ^η Μοίρα	8 MD530F
30 ^η Μοίρα	8 UH-60L
31 ^η Μοίρα	Χωρίς γνωστά αεροσκάφη μετά την καταστροφή ενός An-32B
32 ^η Μοίρα	2 AC235, 2 AC295 (υπό παραγγελία)