



Τυπικό παλαιότερο Gunhawk με τον έστορα M-144 που φέρει είτε M-134 των 0,30' (η επιλογή των αμερικανικών υπηρεσιών), είτε GAU-19 των 0,50' (η τουρκική επιλογή). Ας προσεχθεί, σε σύγκριση με το νέο Battlehawk, η απουσία περιστρεφόμενου πυροβόλου στο ρύγχος και η ανυπαρξία FLIR, παρά τη μεταφορά HELLFIRE και Stinger.

Δρ. Μανούσος Εμμ. Καμπούρης

Οι Τούρκοι στο πλαίσιο της ταχυσκίνησης του Στρατού τους (TKK), εκπόνησαν κατά τη δεκαετία του 1980 ένα μεγάλο πρόγραμμα ελικοπτέρων για αεροκίνηση και κρούση. Τα προγράμματα ελικοπτέρων υπήρξαν κατά την ανακοίνωση εξαιρετικά ογκώδη, για να συρρικνωθούν στη συνέχεια αθλή, σε μερικές περιπτώσεις, φαίνονται να ξαναβρίσκουν το δυναμισμό τους και να μην υπολείπονται πολύ των αρχικών ανακοινώσεων. Εκτός από τον πόλεμο στο Κουρδιστάν και την οικονομική κατάσταση της Τουρκίας, εν πολλοίς τα προγράμματα αυτά επηρεάστηκαν και επηρέασαν τα αντίστοιχα ελληνικά προγράμματα απόκτησης ελικοπτέρων.



Το ψηφιακό πιλοτήριο των UH-60L.



Το νεότερο Armed Battlehawk, όπου φαίνεται το ηλεκτροοπτικό απάρτιο που φέρει FLIR και το πυροβόλο των 30 χιλ κάτω από το ρύγχος, αλλά και η απουσία των M-144 στις θύρες. Οι καλάθοι ρουκετών φέρουν (και) κατευθυνόμενες με λέιζερ έξυπνες ρουκέτες.

Τουρκική Αεροπορία Στρατού

Η «ΕΚΤΟΞΕΥΣΗ»

ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΩΝ

Το 1974 οι Τούρκοι πραγματοποίησαν μια τεράστια επιχείρηση ελικομεταφοράς δυνάμεων στην Κύπρο και από τότε εδραίωσαν ακόμη περισσότερο την πίστη τους σε αυτό το νέο μέσο. Φυσικά δεν είχαν παραγνωρίσει τα διδάγματα του πολέμου του Βιετνάμ. Ο στόλος ελικοπτέρων γενικής χρήσης (ήτοι ενσέριας εφόδου) του ΤΚΚ υπήρξε ογκώδης. Μάλιστα, κάποια στιγμή υπήρξε και συμφωνία να συναρμολογούνται (τουλάχιστον) στην Τουρκία, όχι μόνο ο κινητήρας T-53 (της Lycoming), αλλά και ολόκληρα τα UH-1, που αποτελούσαν τον κορμό του τουρκικού στόλου υπηρετώντας σε τέσσερις εκδόσεις. Αυτό συνέβη στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1980 και το πρόγραμμα συμπαραγωγής δεν υπήρξε πολύ ογκώδες (έφτασε τις 45 μονάδες), καθώς οι τουρκικές απαιτήσεις άρχισαν.

Στα τέλη της δεκαετίας αυτής, το ΝΑΤΟ θέσπισε το δόγμα του αερεδαφικού πολέμου και οι Τούρκοι, μέσα στα ειρωνικά χαμόγελα της ελληνικής πλευράς, έσπευσαν να το υιοθετήσουν. Άλλωστε, η έκταση και η εδαφική διαμόρφωση της Τουρκίας το ευνοούσαν. Ανακοινώθηκε ένα θηριώδες πρόγραμμα παραγωγής 720 ελικοπτέρων, εκ των οποίων, τα 324 για πολιτικούς σκοπούς και τα υπόλοιπα για στρατιωτικούς. Αυτό έδειχνε μια πρόθεση ριζικού εκσυγχρονισμού του τουρκικού στόλου ελικοπτέρων, με τεράστια πλεονεκτήματα ομοιοτυπίας και πλήρη απορρόφηση τεχνολογίας. Για άγνωστους λόγους το πρόγραμμα αρχικά στερήθηκε την πολιτική πτυχή του και έπεσε στα 400-420 ελικόπτερα, για να μειωθεί στα 200. Θεωρήθηκε τυπική περίπτωση ξεφουσκώματος τουρκικού προγράμματος. Ακολούθησε, εν είδει σφήνας, μια κίνηση στο χώρο των βαρέων μεταφορικών ελικοπτέρων και ειδικότερα η ανακοίνωση της πρόθεσης συμπαραγωγής 50-100 ελικοπτέρων CH-47D το 1990, όταν ο Ε.Σ. εκσυγχρόνισε σε αυτό το επίπεδο τα δικά του.

Τελικά, το γιγάντιο τουρκικό πρόγραμμα περιστράφηκε αρχικά περίξ του S-70A. Η όλη

απαίτηση ήταν πλέον για 150-200 ελικόπτερα. Η πρώτη φάση αφορούσε 75 ελικόπτερα S-70A και ανατέθηκε (1992) στη Sickersky, προς μεγάλη απογοήτευση της Eurocopter, που ήλπιζε σε ανάθεση παραγγελιών και σε εκείνη. Παράλληλα, ακόμη 25 ελικόπτερα S-70A παραγγέλθηκαν για να παραδοθούν απευθείας και επείγοντως, ενώ οι Ευρωπαίοι προσκλήθηκαν να κάνουν προσφορές για τη δεύτερη φάση, που αφορούσε άλλα 75-100 κομμάτια. Οι αριθμοί δείχνουν ότι επρόκειτο για ένα ελαφρά αναθεωρημένο πρόγραμμα των 150-200 ελικοπτέρων.

Για διάφορους λόγους το πρόγραμμα υπέστη «περικοπή» (για την ακρίβεια σταθεροποιήθηκε στο κάτω όριο του των 150 μονάδων) και ακολούθως εσωτερική αναδιάρθρωση. Θα διεξαγόταν σε 3 φάσεις (45-55-50), αλλά η αμερικανική εταιρεία, με τεράστιες παραγγελίες διεθνώς, δεν έδειξε διατεθειμένη να δώσει τα ποσοστά συμπαραγωγής που ζητούσαν οι Τούρκοι (περί το 100%). Έτσι, οι Τούρκοι παρέλαβαν τα πρώτα 45 και μετά, αντί να υπογράψουν τη συμφωνία, που ήταν έτοιμη για τα επόμενα 50-55, στράφηκαν στην Ευρώπη και εξαγόρασαν πολιτικά οφέλη αγοράζοντας 20 Cougar Mk1, τα οποία παρεμπιπτόντως ανήκαν σε μια διαφορετική κατηγορία, με μεγαλύτερο λόγο εμβέλειας/φορτίου.

Ούτως ή άλλως, το αμερικανικό ελικόπτερο ήταν τελικά μικρό για τις επιχειρήσεις στο Κουρδιστάν, αν και θεωρητικά αξιόπιστο και καλά προστατευμένο. Το ευρωπαϊκό ελικόπτερο, από την άλλη μεριά, αν και είχε τις απαιτούμενες επιδόσεις χαρακτηρίστηκε ευπαθές. Όμως οι Τούρκοι έδειξαν «σκληρό» πρόσωπο στους Αμερικανούς και αξιόπιστο στους Ευρωπαίους, αφού τελικά έδωσαν παραγγελία και σε αυτούς, κάτι που είχε θεωρηθεί απίθανο μετά την παραγγελία του 1992 για 75+25 αμερικανικά ελικόπτερα. Βέβαια, από τα 75-100 που έλεγαν ότι χρειαζόνταν για την «δεύτερη φάση», οι Τούρκοι, παράγγειλαν μόλις... 20! Όμως είχαν αποδειχθεί διεθνώς ικανοί παίκτες του παιχνιδιού, εν μέσω πολέμου!

Το επεισόδιο του πράγματος οδήγησε τους

Το ιταλο-βρετανικό AW-139 –πρώην AB-139 και A-139) που θα συμπαραχθεί από την τουρκική ΤΑΙ σε περίπου 250 μονάδες για άγνωστους πελάτες. Μαζί με τα 20 πυροσβεστικά και τα 15 της ακτοφυλακής το σύνολο είναι 285 μονάδες, καθόλου μακριά από τις 320 της αρχικής πρόβλεψης για μη στρατιωτικά ελικόπτερα!



Τούρκους σε μια εσπευσμένη αγορά 17-18 ρωσικών Mi-17. Πρόκειται για ελικόπτερα που σχεδιάστηκαν για εναέρια έφοδο με σημαντικές ομάδες μεταφερόμενων ανδρών (το Blackhawk είχε σχεδιαστικό περιορισμό ώστε να είναι αερομεταφερόμενο από τα μεταγωγικά αεροσκάφη της USAF) και υπό πυρ, σε σχετικά μεγάλες αποστάσεις. Τα πράγματα χειροτέρευαν, και ο ΤΚΚ απαιτούσε νέα ελικόπτερα, καθώς τα ευρωπαϊκά ήταν ευπαθή, ενώ τα αμερικανικά είχαν κατά πλησιοψηφία δοθεί στη Χωροφυλακή, όπως άφηλινε και τα ρωσικά, που ούτως ή άλλως υπηρετούσαν σε παραστρατιωτικούς σχηματισμούς στην ΕΣΣΔ λόγω της ευκολίας υποστήριξής τους.

Για συμπλήρωση αριθμών και για την ικανοποίηση συγκεκριμένης ανάγκης της ΤΗΚ παραγγέθηκαν άλλα 30 Cougar (αυτή τη φορά μεγαλύτερης και ικανότερης έκδοσης Mk2), εκ των οποίων τα 20 για την ΤΗΚ (AS-532 AL), για αποστολές ΕΔΜ, με ικανότητα ηλεκτρονικά και ισχυρό οπλισμό, όπως ατρακτιδία πυροβόλων τύπου NC-621 (με πυροβόλο M-621 των 20 χιλ. της GIAT). Τα υπόλοιπα, της μικρότερης έκδοσης AS-532 UL δόθηκαν στον ΤΚΚ και συμπλήρωσαν τη δύναμη ενός συντάγματος και ειδικότερα του Συντάγματος Ελικοπτέρων Αιγαίου, ενταγμένου στην 4η Στρατιά, καθώς η εδαφική διαμόρφωση του Αρχιπελάγους δεν είναι τόσο επικίνδυνη και δεν ευνοεί σε τέτοιο βαθμό τις ενέδρες. Από την έδρα τους, στοιχεία ελικοπτέρων αποσπούνταν στο Κουρδιστάν για επιχειρήσεις. Εδώ αξίζει να τονιστεί ότι στην περίπτωση των S-70A, αν και είχαν δοκιμαστεί επιτυχώς με το M-621, οι Τούρκοι είχαν επιλέξει την εγκατάσταση (σε ορισμένα από αυτά) δύο τρίκωνων περιστροφικών GAU-19 των 0,5" επί εστώρων M-144 στις πλευρικές θύρες.

Όμως η ανάγκη παρέμενε, και με τη διαδικασία του επείγοντος, παρά την αντίδραση της τουρκικής βιομηχανίας, παραγγέθηκαν ακόμη 50 S-70A της βελτιωμένης έκδοσης UH-60L για τον ΤΚΚ, εκ των οποίων τα περισσότερα (30) παραδόθηκαν με νέο ψηφιακό πιλοτήριο της Rockwell-Collins, ενώ τα υπόλοιπα, που, λόγω επείγοντος παραδόθηκαν με συμβατικό πιλοτήριο, αναβαθμίστηκαν αναδρομικά. Η νέα διαμόρφωση υποστηρίζει ποικιλία αισθητήρων (για παράδειγμα ραντάρ καιρού και FLIR, για νυκτερινή πτήση των τουρκικών μοντέλων Έρευνας και Διάσωσης και Ειδικών Αποστολών) και βοηθημάτων κάθε τύπου. Ακόμα, περιλαμβάνει τέσσερις έγχρωμες οθόνες πολλαπλών λειτουργιών και σύστημα διαχείρισης πτήσης, με αποτέλεσμα την αύξηση της ενημερότητας του πληρώματος και ενίσχυση της ικανότητας πτήσης κατά τη νύχτα και με αντίξοες συνθήκες τόσο αυτοδυνάμως όσο και δι' οργάνων, μέσω ζεύξεων δεδομένων και ψηφιακών χαρτών που παρουσιάζουν πληροφορίες για το περιβάλλον του αεροσκάφους και τη θέση του ίδιου ως προς αυτό σε πραγματικό χρόνο.

Η αγορά αυτή αφορούσε το πολύ 50 ελικόπτερα αλλά πάντα όλη τα υπολόγιζαν στα 55, καθώς η αρχική πρόθεση του 1992, όπως αναφέρθηκε, ήταν 100 ελικόπτερα αυτού του τύπου. Τα επιπλέον 5 προορίζονταν για τις



A-109 του ιταλικού στρατού, σαν αυτά που θα συμπαρήγε η ΕΑΒ για κάλυψη διυπουργικών αναγκών.

Ειδικές Δυνάμεις (ένα νούμερο που διαρκώς αυξομειώνεται) και αναβαθμίστηκαν με το ξεχωριστό τουρκο-ισραηλινό πρόγραμμα Yaras, που πηγάζει πολύ μακρύτερα από το ψηφιακό πιλοτήριο (το οποίο ίσως να είναι αυτό της Rockwell-Collins).

Τα υπόλοιπα S-70A επρόκειτο να λάβουν αργότερα το νέο πιλοτήριο, σε πρόγραμμα αναβάθμισης. Το σίγουρο είναι ότι οι νέες διαμορφώσεις του Blackhawk, ενώ έχουν βελτιώσεις στα ηλεκτρονικά και στην προστασία του ελικοπτέρου και το έχουν καταστήσει ικανό για ανάληψη αποστολών σε δύσκολα περιβάλλοντα, έχουν μειωμένο, λόγω διαρκούς αύξησης του βάρους, το λόγο εμβέλειας/φορτίου που παρουσίαζαν τα αρχικά μοντέλα UH-60A. Υπήρχαν ακόμη, στις αρχές της τρέχουσας δεκαετίας, προθέσεις για απόκτηση μίας ακόμη παρτίδας άλλων S-60 S-70A με απευθείας ανάθεση. Κάτι τέτοιο όμως δεν τέθηκε στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων, σε μια προσπάθεια της Τουρκικής Υπογραμμείας Αμυντικής Βιομηχανίας (SSM) να πείσει η κατασκευάστρια να προχωρήσει σε συμπαραγωγή. Αυτό όμως προτάθηκε μόλις το 2006 για την παραγωγή του μοντέλου International Blackhawk (μια οικονομικότερη πρόταση σε σχέση με το νέο UH-60M του Στρατού των ΗΠΑ). Τελικά η συμφωνία ναυάγησε και η παραγωγή θα γίνει μάλλον στην Πολωνία, καθώς η τουρκική TAI ανέλαβε να συμπαρήγει 250 AW139 της Agusta-Westland εντός 12 ετών!

Ακόμη και χωρίς αυτήν την προοπτική, και εν μέσω πολέμου, που αλληλάζει τις προτεραιότητες, οι Τούρκοι αγόρασαν 95-100 S-70A, 50 Cougar, 19 Mi-17 και θα αποκτήσουν αδι-

ευκρίνιστο αριθμό από ναυτικές συνεργασίες S-70B, που κυμαίνεται (μαζί με τις προαιρέσεις), από 8-12 (σύμφωνα με ανακοινώσεις που έγιναν το 1998) μέχρι 32 (σύμφωνα με πηγές του 2006)! Τονίζεται ξανά ότι, εκτός από τον πόλεμο, τις τουρκικές επιλογές, επηρέασαν και μερικά ελληνικά εξοπλιστικά προγράμματα. Το συνολικό νούμερο του αναθεωρημένου τουρκικού προγράμματος που αφορούσε μόνο στρατιωτικής χρήσης ελικόπτερα πλησιάζει τα 200.

Τελικά, το 2005 το τουρκικό ενδιαφέρον στράφηκε σε νέες κατασκευές, αποκλειστικά μεταφορικά μοντέλα για μια συγκεντρωτική κυβερνητική παραγγελία 52 μονάδων, όχι μόνο στρατιωτικών εφαρμογών. Εξ' αυτών, 20 θα ήταν πυροσβεστικά, άλλα τόσα για τον τουρκικό στρατό, 6 για την ΤΗΚ και άλλα τόσα για το TDK. Η ευρωπαϊκή NHI έσπευσε να προτείνει το NH-90, με την αμερικανική εταιρεία να προτείνει επιλογή είτε επιπλέον S-70A, είτε το νεότερο και ικανότερο S-92 Superhawk, είτε και μίγμα των δύο, με επιτόπια κατασκευή, αλλά χωρίς τα απαιτούμενα από τους Τούρκους (πηγαίοι κώδικες και μεταφορά τεχνολογίας). Ο διαγωνισμός ακυρώθηκε το 2006 λόγω διαφωνιών Τουρκίας-Sikorsky για αντισταθμιστικά της παλαιότερης αγοράς, αλλά το ναυτικό σκέλος προχώρησε ελαφρά μειωμένο (5 αντί 6 μονάδων) στο πλαίσιο προαίρεσης από πρότερη αγορά 12 μονάδων του τύπου S-70B.

Η ναυτική διάσταση

Το τουρκικό ναυτικό αρχικά (γύρω στο 1992) είχε αποφασίσει να αποκτήσει μεταχει-



AS-532 Cougar.
Ο τύπος επελέγη από τους Τούρκους και αποκτήθηκαν 50 μονάδες.



Τουρκικό S-70B. Αξίζει να προσεχθεί η θέση του ηλεκτροοπτικού συγκροτήματος.

ρισμένα ελικόπτερα SH-2F (μήλλον 12 κομμάτια) που πιθανόν μετά θα εκσυγχρόνιζε σε SH-2G. Όμως εμφανίστηκαν κάποιοι παράγοντες, δυτικά του Αιγαίου, που άλλαξαν αυτή την επιλογή, ενώ οι διαπραγματεύσεις ήταν σε αρκετά προχωρημένο στάδιο και επρόκειτο να ακολουθήσει η υπογραφή. Ειδικότερα, η υπεροχή των ελληνικών αντίστοιχων (Aegean Hawk) που είχαν επικρατήσει στον ελληνικό διαγωνισμό έναντι δύο εκδόσεων του SH-3 Sea King, του SH-2G Super Seasprite και του Super Puma (τα δύο τελευταία είχαν προκριθεί στην τελική επιλογή) ήταν ένας βασικός παράγοντας, αλλά όχι ο μόνος. Άλλοι σημαντικοί παράγοντες ήταν οι διαρκείς πιέσεις και οι έντονες συζητήσεις για μια «ασύμμετρη» ελληνική απειλή στα τουρκικά ηλίσια (στη μορφή υπερταχέων σκαφών κρούσης, μεταξύ άλλων και του σχεδίου της EBO) στο διάστημα 1990-94, μερικές σκέψεις του Π.Ν. περί νέων υποβρυχίων, (που υλοποιήθηκαν μόλις πρόσφατα) αλλά, πάνω από όλα, οι δυνατότητες που θα προσέδιδε το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού «Ποσειδών» στα υπάρχοντα υποβρύχια του Π.Ν.

Οι παράγοντες αυτοί έκαναν τους Τούρκους όχι μόνο να αναθεωρήσουν, αλλά να πράξουν κάτι πρωτοφανές: να μην προβάλλουν καμία απαίτηση για κατασκευή έστω μερών του ελικοπτερου-φορέα στην Τουρκία. Επίσης πρωτοφανές ήταν το γεγονός ότι δεν ζήτησαν διαγωνισμό για να επιλέξουν τη διαμόρφωση του ελικοπτερου (κάτι που κάνουν με το αεροσκάφος ναυτικής συνεργασίας, όπου κατασκευάζουν οι ίδιοι την πιλατόφωρα –τόσο το CN-235, όσο και το οικονομικότερο ATR-72-500) και προκήρυξαν διαγωνισμό για τον εξοπλισμό, ώστε να πληρωί τις ανάγκες τους. Στο πρόγραμμα ναυτικών ελικοπτέρων αρκέστηκαν αρχικά να αντιγράψουν το Π.Ν. και κατόπιν να υιοθετήσουν ανώτερο εξοπλισμό που έγινε διαθέσιμος (νέα σόναρ HELRAS) και... να προσθέσουν ένα βλήμα (AGM-114M) που θα μπορούσε να αντιμετωπίσει την «ασύμμετρη απειλή». Τελικά προσδιόρισαν τις ανάγκες τους σε 32 ελικόπτερα του τύπου, με τα 7 να υπηρετούν και τα 17 να έχουν παραγγελθεί από το Νοέμβριο του 2006.

Ο κατευθυνόμενος με λέιζερ HELLFIRE, αρχικά σχεδιασμένος ως AT βλήμα, ήταν ο μόνος με ακρίβεια επαρκή για αντιμετώπιση υπερηλαφρών σκαφών μεγάλης ταχύτητας και μικρού ίχνους και, άλλωστε, το αμερικανικό

ναυτικό για το λόγο αυτό τον επέλεξε ως βασικό οπλισμό για το ανανεωμένο ναυτικό ελικόπτερο MH-60R, που έχει πλήρεις προβλέψεις για παράκτιο πόλεμο.

Επιπλέον, παρέμενε η απαίτηση της τουρκικής Ακτοφυλακής, ένα σώμα που είναι πλήρως στρατιωτικοποιημένο, όπως η Χωροφυλακή, για 6 (σε πρώτη φάση) νέα ελικόπτερα. Πάντως, η συνολική απαίτηση ήταν σαφώς μεγαλύτερη, όπως φάνηκε τουλάχιστον με την τελική παραγγελία 14 AB-412EP και τη διατήρηση της οροφής τους και μετά από την απόλεια ενός σε ατύχημα.

Βαρών βαρών

Τέλος, πρέπει να θυμάται κανείς ότι το μεγαλύτερο τουρκικό σχέδιο βασιζόταν στην ομοιοτυπία: ένας τύπος ελικοπτερου σε διαφορετικά μοντέλα θα τα έκανε... όλα. Η πείρα του Κουρδιστάν δείχνει ότι αυτό δεν είναι δυνατό, αν κανείς θέλει να μιλήσει για αερομεταφορά και αεροκίνηση σημαντικών μονάδων (για παράδειγμα ταξιαρχίας) και όχι απλώς ενός μεγάλου αριθμού ανδρών, χωρίς βαρύ υλικό παντός τύπου. Έτσι, μετά από πολλές αναβολές, και στο ηλίσιο του ενδιαφέροντος του 1992 για CH-47D Chinook, κατακυρώθηκε στη Sickorsky ένας διαγωνισμός για 8 βαρέα ελικόπτερα CH-53E/S-80 (για τον οποίο έριξαν ακόμη το CH-47D, το οποίο κάποια στιγμή ανακηρύχθηκε νικητής για να ακυρωθεί αμέσως, και το τεράστιο ρωσικό Mi-26 Halo.

Η συνολική τουρκική απαίτηση ήταν για 20 ελικόπτερα με τέτοιες δυνατότητες, ενώ το γεγονός ότι θα αποκτώντο με απευθείας αγορά, δείχνει το επείγον της προμήθειας. Για άλλη μια φορά, η ανάγκη του πολέμου είχε υπερνικήσει τα σχέδια και, αντί ενός παραφουσκωμένου σχεδίου (όπως τα... 100 Chinook), έγινε μια μικρή και επείγουσα παραγγελία. Μάλιστα η παραγγελία αυτή έγινε μετά από πολλές καθυστερήσεις, προκειμένου να κομφηθούν οι αντιρρήσεις της Γραμματείας Αμυντικής Βιομηχανίας, που, αδιαφορώντας για τον πόλεμο και τις ανάγκες του, ζητούσε συμπαραγωγή.

Η κατάσταση αυτή είναι πολύ γνωστή και στις ελληνικές Ε.Δ., όπου οι κομματιστές παραγγελίες είναι ο μόνος τρόπος για να αποσπαστούν χρήματα από πολιτικούς προϊστάμενους, οι οποίοι δεν νοιάζονται για την αμυντική βιομηχανία, αλλά... προτιμούν κοινωνικές δια-

πάνες... Πάντως, η τουρκική σοβαρότητα φάνηκε όταν όλη η παραγγελία που κατευθυνόταν στις ΗΠΑ ακυρώθηκε, ακριβώς από ενέργειες της SSM. Έτσι, οι Αμερικανοί στερήθηκαν όχι μόνο την παραγγελία των 8 υπερβαρέων ελικοπτέρων, αλλά και τη διαφανιζόμενη παρτίδα 50 Blackhawk (με ή χωρίς συμπαραγωγή και με ή χωρίς εξεζητημένο οπλισμό, ως αντίβαρο στην κωλυσιεργία της Bell).

Το 2007 οι τουρκικές προθέσεις επανήλθαν με ένα διαγωνισμό για 10 βαρέα ελικόπτερα (δηλωμένος σκοπός η μεταφορά «μιας ταξιαρχίας εν μια νυκτί»), με υποψήφια τα CH-53 και Mi-26 Halo. Επειδή το CH-53E είχε σταματήσει να παράγεται, ήταν προφανές ότι η αμερικανική πρόταση εστιαζόταν στο CH-53K, που όμως θα αργούσε να εισέλθει σε υπηρεσία και έτσι φαίνεται περισσότερο πιθανό να αποκτηθούν αποθηκευμένα ηλεονόζοντα CH-53E των ΗΠΑ (στην αμερικανική υπηρεσία θα αντικατασταθούν από CH-53K), πιθανώς αφού μπουν σε κάποιο πρόγραμμα ανακαίνισης και αναβάθμισης (ίσως σε μέρος του μοντέλου CH-53K). Τονίζουμε ότι στη δεκαετία του 1970 οι ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις είχαν ζητήσει το ίδιο ελικόπτερο, αλλά οι ΗΠΑ αρνήθηκαν, καθώς τέτοιες δυνατότητες επιτρέπονταν μόνο σε δυνάμεις του διαμετρήματος της Γερμανίας και στο Ισραήλ. Έτσι, πρότειναν το Chinook, το οποίο και τελικά αποκτήθηκε (αν και είχε κριθεί ανεπαρκές) μέσω της ιταλικής γραμμής της Agusta με μια, κάπως ανορθόδοξη, αγορά. Εκείνη την εποχή, χωρίς αμυντικό ειδικό τύπο και με μερικά περίεργα αντανάκλαστικά της δημοκρατικής πολιτικής εξουσίας, ο έλεγχος ήταν πολύ ελληνής.

Ανακεφαλαιώνοντας τονίζουμε ότι σήμερα, αν αθροιστούν όλες οι τουρκικές παραγγελίες και οι προαιρέσεις αυτών, φτάνουμε σε ένα σύνολο 250 μέσω των ελικοπτέρων για τις τουρκικές Ένοπλες Δυνάμεις (50 Cougar, 32 Naval Hawk, 18 Mi-17, 150 Blackhawk/Battlehawk/Superhawk), που δεν θεωρείται (τουλάχιστον για μια χώρα σε μόνιμη οικονομική κρίση και μέσα σε έναν πόλεμο) τόσο μεγάλη απόκλιση από τα 400 που είχαν ανακοινωθεί αρχικά και σίγουρα όχι από τα 200 του αναθεωρημένου αρχικά σχεδίου.

Η ελληνική μακαριότητα...

Ένας λόγος που εκπονήθηκε στην Τουρκία

το αρχικό πρόγραμμα για 720 ελικόπτερα είναι οι τεράστιες αποστάσεις, το έντονο ανάγλυφο και το φτωχό οδικό δίκτυο. Η χώρα είναι ιδανική για ελικόπτερα. Δυστυχώς, αν και πολύ μικρότερη, η Ελλάδα έχει παρόμοια χαρακτηριστικά και είναι επίσης ιδανική για ελικόπτερα. Το ανάγλυφο, η ακτογραμμή, οι άθλιτοι δρόμοι και οι μεγάλες υψομετρικές διαφορές καθιστούν το ελικόπτερο το μόνο μέσο που μπορεί να κινείται σε όλο τον εθνικό χώρο.

Έχοντας αυτό υπόψη, η ΕΑΒ και η Agusta θεώρησαν έξυπνο το να συνεργαστούν ώστε η πρώτη να παράγει μεγάλο μέρος του ελαφρού και φθηνού ελικοπτέρου A-109 της δεύτερης. Η συνεργασία άρχισε το 1986. Άφησαν η ιταλική εταιρεία είχε προμηθεύσει στις ελληνικές Ε.Δ. το μεγαλύτερο ποσοστό των... αμερικανικής σχεδίασης ελικοπτέρων τους, όλων των αποστολών. Τα αντισταθμιστικά εκείνης της εποχής είναι ίσως ποινικής διάστασης θέμα... Το ελικόπτερο μπορούσε να παραχθεί σε ηλικία εκδόσεων, με ποικιλία κινητήρων ευρωπαϊκών ή αμερικανικών (αναφέρουμε τις εκδόσεις A-109K, A-109+, A-109 Power, χωρίς να ξεχνά κανείς το αρχικό A-109A).

Υπήρχαν από τότε αναγνωρισμένες ανάγκες

ένα Chinook, με ένα Aegean Hawk ή με ένα Apache (το τελευταίο τότε αποτελούσε για την Ελλάδα «επιστημονική φαντασία») μπορούσε να καλύψει ποικιλία ρόλων, ενισχύοντας τα ακριβά και εξειδικευμένα ελικόπτερα στις λιγότερης σημασίας και απαιτήσεων αποστολές και παρέχοντας μια υγιή βάση για ελληνική παραγωγή ελικοπτέρων. Έναντι αυτού προτιμήθηκαν αποσπασματικές αγορές και ειδικότερα Βο-105 για την ΕΛΑΣ, Super Puma για το Λ.Σ. για Έρευνα και Διάσωση (μυστηριωδώς η Π.Α. σκέφτεται για λόγους ομοιοτυπίας να αποκτήσει και εκείνη παρόμοια ελικόπτερα με το Λ.Σ. για Έρευνα και Διάσωση Μάχης), SH-60 για το Π.Ν., ενώ ο Ε.Σ. δεν έχει αποφασίσει ακόμη ποιο ελικόπτερο θα επιλέξει.

Στο σημείο αυτό μπορούμε να θυμηθούμε ότι άθλιοι φορείς είτε απέκτησαν άθλιους τύπους ελικοπτέρων, είτε δεν απέκτησαν ελικόπτερα, με αποτέλεσμα είτε να παρασιτούν σε βάρος των Ε.Δ. και να φθείρουν πολύτιμο υλικό (δασοκομάντος, υπουργείο Προεδρίας), είτε να στερούνται των απαραίτητων δυνατοτήτων (Λ.Σ. μέχρι σήμερα, υπουργείο Γεωργίας, υπουργείο Μεταφορών). Ενδεικτικά σήμερα η Π.Υ. έχει ΒΚ-117, η ΕΛΑΣ Βο-105, το ΕΚΑΒ



πολιτικής και στρατιωτικής φύσεως. Ελαφρύ επιθετικό, αναγνωριστικό, αεροδιακομιδής και ελαφρύ μεταφορικό για τον Ε.Σ., ναυτικής περιπολίας για το Π.Ν. και το λιμενικό, έρευνας και διάσωσης για την Π.Α. και το λιμενικό, παρατήρησης-περιπολίας για την ΕΛΑΣ και τέλος, αρκετές εκδόσεις για άθλιους φορείς (για παράδειγμα μεταφορικά υψηλών προσώπων για το υπουργείο Προεδρίας, που τώρα έχει καλομάθει στα Chinook, απλά μεταφορικά-αεροψεκαστικά για το υπουργείο Γεωργίας, αεροδιακομιδής- νοσοκομειακά για το ΕΚΑΒ-υπουργείο Υγείας, περιπολικά- «ενεαίρια εφόδου» και γενικής χρήσης για την Πυροσβεστική και τη δασοφυλακή για ταχεία μεταφορά δασοκομάντος κ.ά.).

Το A-109 χωρίς να μπορεί να συγκριθεί με

A-109 Power και το Λ.Σ. Super Puma. Το ποιά από αυτά τα ελικόπτερα είναι επιχειρησιακά, είναι ένα θέμα. Το άλλο θέμα είναι ότι με αυτήν την πολιτική, σε λίγο η Ελλάδα θα είναι η χώρα που χρησιμοποιεί το μεγαλύτερο αριθμό διαφορετικών ελικοπτέρων!

Εδώ πρέπει να τονιστεί η εγκαταλειφθείσα (δύο φορές) πρόθεση των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων για εκσυγχρονισμό των υπάρχοντων UH-1 Huey, κάτι που δεν έγινε διότι όλοι οι μετέχοντες (ηλην αυτών που απεγνωσμένα τα χρειαζόνταν) παραδέχθηκαν ότι μια τέτοια εξέλιξη θα ανέβαλλε επ' αόριστο την προμήθεια νέων ελικοπτέρων γενικής χρήσης! Στις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας είχαν εμφανιστεί τρεις προτάσεις τροποποίησης και βελτίωσης του εν λόγω ελικοπτέρου,

Η προτεινόμενη έκδοση HH-92 του S-92 Superhawk για το διαγωνισμό CSAR-X USAF αποτελεί μια οντότητα που υπερβαίνει κάθε τουρκική απαίτηση.

Στις αρχές του νέου αιώνα συζητήθηκε η απευθείας ανάθεση για παραγωγή μιας ακόμη παρτίδας 50-60 S-70A, με δυνατότητα χρήσης αυξημένης ποικιλίας όπλων (τουλάχιστον από μέρος των προς απόκτηση νέων ελικοπτέρων). Επρόκειτο για μια αναλυτική εξέταση της πρότασης Battlehawk που είχε προσφερθεί στην Αυστραλία, αλλά οι Τούρκοι την εξέταζαν ως εναλλακτική λύση έναντι του AH-1Z που είχαν επιλέξει και με την προοπτική της αναβάθμισης και αριθμού εκ των υπάρχοντων ελικοπτέρων S-70 σε αυτό το επίπεδο.

Η τουρκική εκδοχή είχε πολύ περισσότερα όπλα. Μάλιστα, περιλάμβανε όπλα και συστήματα ισραηλινής προέλευσης, ίσως δε και τουρκικής. Η σχέση της με το «αυστραλιανό» Battlehawk είναι άγνωστη, αλλά μάλλον θα έμοιαζε περισσότερο με το Armed Battlehawk που παρουσίασε πρόσφατα η Sikorsky και αναπτύσσεται τώρα από κοινού με το Ισραήλ. Άλλωστε, οι Τούρκοι είχαν προνοήσει αρκετά νωρίς να εξοηθήσουν μέρος των S-70A που είχαν αποκτήσει μετατρέποντάς τα σε Gunhawk με σύστημα εστέρων M-144 που έφεραν GAU-19 των 0,5". Οι έστορες αυτοί είναι κατάλληλοι και για τα εξακάννα GAU-2/M-134 Minigun των 7,62 χιλ. και τοποθετούνται στις πλευρικές θύρες εισόδου της καμπίνας, με δυνατότητα χρήσης από πολυβολητή καμπίνας για περιμετρική σάρωση με πυρά καταστολής ή ασφάλισής τους σε πρόσθια θέση βοήθης και σκόπευσή τους από σταθερό σκοπευτικό στο πιλοτήριο.

Τα Gunhawk ήταν ο κωδικός για πρώιμα Blackhawk που φέρουν εξειδικευμένο οπλισμό και συστήματα πολυβόλων και πυροβόλων, ανεξαρτήτως ληίου οπλισμού, διαμόρφωσης και ρόλων. Εκτός του M-144, άλλες διαμορφώσεις του Gunhawk περιλάμβαναν την υποπερύγια ανάρτηση ατρακτιδίου NC-621 με πυροβόλο M-621 των 20 χιλ. της GIAT, ατρακτιδίου πολυβόλου HMP 0.50" της FN (άγνωστο αν περιοριζόταν στο HMP-250 ή εκτεινόταν και στο HMP-400), καλάθων ρουκετών διαφόρων προελεύσεων, ατρακτιδίου GPU-2 με τρίκανο πυροβόλο M-197 των 20 χιλ. (το χρησιμοποιούμενο στους πυργίσκους ρύγχους των Cobra/Super Cobra και A-129 International), ατρακτιδίου GPU-5 με τετράκανο πυροβόλο GAU-13 των 30 χιλ. ρυθμιζόμενο για χαμηλότερη ταχύτητα και τέλιος συστήματος HGS-30, με πυροβόλο M-230 αναρτημένο σε εσωτερικό πυλώνα του ESSS και το κυτίο πυρομαχικών εντός της καμπίνας του ελικοπτέρου. Όμως όλες οι διαμορφώσεις, πλην του M-144, απαιτούσαν την ύπαρξη πτερύγων/φορέων του συστήματος ESSS (External Stores Support System) που αρχικά δεν είχαν εγκριθεί για εξαγωγή στην Τουρκία.

η οικονομικότερη εκ των οποίων (Huey II) δεν προέβλεπε αλλαγή του κινητήρα και προωθήθηκε από την κατασκευάστρια Bell. Ο αμερικανικός Στρατός δεν την υιοθέτησε, γεγονός που έδωσε στην Ελλάδα το πρόσχημα για να απορρίψει τη λύση αυτή, ιδίως επειδή κάποιοι προωθούσαν την παράδοση στον Ε.Σ. περίπου 30 μεταχειρισμένων UH-60A από τα αμερικανικά αποθέματα.

Βέβαια, τα πράγματα ήταν λίγο πιο πολύπλοκα. Η ΕΑΒ είχε προτείνει το 1992, με γερμανική συνεργασία (Dornier), μια αναβάθμιση του εν λόγω ελικοπτέρου, ιδίως σε δομικά στοιχεία (στην Defendory '92 το είχε παρουσιάσει ως Structural Life Extension Program-SLEP) σαν αυτή που εκτελέστηκε για τα γερμανικά αντίστοιχα, ενώ η ιταλική Agusta στην Defendory '98 είχε επίσης ανακοινώσει σχέδιο αναβάθμισης όχι μόνο των UH-1/AB-205 της Αεροπορίας Στρατού, αλλά και των AB-212 του Π.Ν. (στη δεύτερη περίπτωση επρόκειτο για πλήρη εκσυγχρονισμό που θα επεκτεινόταν και στα συστήματα μάχης). Για μια φορά ακόμα δεν προχώρησε τίποτα. Φυσικά δεν προχώρησε και η παραχώρηση (σε «συμβολική τιμή») των Blackhawk είτε επειδή οι Τούρκοι θεώρησαν «άδικο» να πληρώνουν ακριβά τα αυτά -νέα- ελικόπτερα, είτε επειδή

Σε αυτό το σημείο όμως θα πρέπει να τονιστεί και μια άλλη παράμετρος. Είναι γνωστό ότι στη δεκαετία του 1970, ο Ε.Σ. ήθελε να αποκτήσει βαρύ μεταφορικό ελικόπτερο. Την εποχή εκείνη στη Δύση υπήρχε μόνο ένα τέτοιο ελικόπτερο και ειδικότερα το Sikorsky S-61, γνωστό ως CH-53 Stallion. Οι ΗΠΑ αρνήθηκαν να επιτρέψουν την απόκτησή του (μόνο οι ίδιες, η Δυτική Γερμανία και το Ισραήλ δικαιούνταν τέτοιες δυνατότητες) και παρά το ότι δεν ικανοποιείτο από τις προδιαγραφές, ο Ε.Σ. στράφηκε στο αμέσως επόμενο, το CH-47 Chinook. Η αγορά αφορούσε το μοντέλο CH-47C, ικανότητας 15 τόνων όταν το CH-53 τότε είχε όριο τους 20 τόνους.

Η απόκτηση των ελικοπτέρων έγινε από την ιταλική Agusta, με όρους που ακόμη και σήμερα παραμένουν νεφελώδεις, ιδίως ως προς τα αντισταθμιστικά και το ολικό κόστος. Αν και πολλοί τότε μίλησαν για σκάνδαλο, πρέπει να υπενθυμίσουμε τρία βασικά σημεία: Πρώτον, τότε δεν είχαν τη διάδοση που απέκτησαν μετά τα αντισταθμιστικά. Γενικώς, οι αγορές αμυντικού υλικού, ήταν κανονικές: έδινες χρήματα και παραλήμβανες υλικό. Δεύτερον, τα περισσότερα «αμερικανικά» ελικόπτερα των Ε.Δ. ήταν κατασκευασμένα στην Ιταλία από τη συγκεκριμένη εταιρεία. Πα-



S-80/CH-53E Super Stallion που επανήλθε σε υπηρεσία στο USMC μετά από πολυετή αποθήκευση. Πιθανότατα το τουρκικό πρόγραμμα του 2007 θα αξιοποιήσει τέτοια αεροσκάφη από αμερικανικό πλεόνασμα και όχι νέες κατασκευές.

κάποιοι διαπίστωσαν ότι τα προς παραχώρηση ελικόπτερα, όχι μόνο θα χρειάζονταν άμεσα εκτενή αναβάθμιση για να είναι πρακτικά χρήσιμα, αλλά και ότι είχαν πραγματικά λίγες εναπομείναντες ώρες στο δομικό σκελετό.

Προ ετών, ο αμερικανικός Στρατός επέλεξε μια πρόταση για αύξηση των δυνατοτήτων των 350 UH-1 που χρησιμοποιούνταν ακόμα, παρά το σχεδιασμό, ενώ παρόμοια πρόταση απευθύνθηκε στην αγορά του εξωτερικού ως Huey-703 των GHT/Helipro, με το πλεονέκτημα του ελάχιστου κόστους σε σχέση με όλες τις προηγούμενες. Αφορά στην αναβάθμιση των κινητήρων T-53 που αυτά διαθέτουν, αντικαθιστώντας κρίσιμα κινητά τμήματα. Η USAF επέλεξε μεγαλύτερης έκτασης αναβάθμιση, σε επίπεδο Huey II. Όμοια, ο ΤΚΚ θα εκσυγχρονίσει τη μάζα των ελικοπτέρων του τύπου που διαθέτει, μάλλον χωρίς αλλαγή κινητήρα αλλά με αναβάθμισή του. Από την ελληνική πλευρά, λόγω του προγράμματος των νέων ελικοπτέρων, κανένα ενδιαφέρον!

ραδείγματα ήταν τα AB-204, 205, 206 και 212 (τα τελευταία του Π.Ν.). Τρίτον, αν και οι συγκριτικές προσφορές είναι άγνωστες για εκείνο το διαγωνισμό, η προτίμηση της ιταλικής γραμμής παραγωγής έναντι της αμερικανικής ήταν μια εξαιρετικής σημασίας πολιτική απόφαση σε ανταπόδοση της άρνησης των ΗΠΑ να επιτρέψουν εξαγωγή του CH-53. Η τήρηση των τότε ελληνικών κυβερνήσεων, σε εποχή διπολισμού και αμέσως μετά τη Δικτατορία και την ήττα της Κύπρου, αντιπαραβλήθηκε με τη σημερινή σφουκαμισία κάπως... δεικτικά!

Αποκτήθηκαν δέκα μονάδες, που ισσομοιρίστηκαν μεταξύ Α.Σ. και Π.Α., και τελικά όλες κατέληξαν στην Α.Σ. Στις αρχές της περασμένης δεκαετίας αποφασίστηκε η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός τους. Ήταν από τα ελάχιστα προγράμματα εκσυγχρονισμού που έγιναν, το μοναδικό που αφορούσε ελικόπτερα και επίσης το μοναδικό που έγινε έγκαιρα, λίγο μετά την προσφορά των πακέτων αναβάθμισης στη διεθνή αγορά. Οι λόγιοι είναι σκοτεινοί και πολλοί

Εκτός από τον Ε.Σ., το NH-90, ήταν υποψήφιο και στον τουρκικό διαγωνισμό.



τικοί (τα εν λόγω ελικόπτερα εξυπηρετούσαν πολλούς μεγάλοςχημους πολιτικούς και कुστωδίες παρατρεχάμενων, όπως δημοσιογράφοι κ.ά.) αλλιώς το αποτέλεσμα ήταν η άνοδος των δυνατοτήτων της Α.Σ. σε υψηλά επίπεδα, αρκετά κοντά στις απαιτήσεις που εκείνη είχε θέσει και μπορούσαν να καλυφθούν μόνο από τα S-61. Παρότι και πάλι μετείχαν οι Ιταλοί, με την πρόταση για αναβάθμιση σε επίπεδο CH-47C+, προτιμήθηκε, παρά την πολύ υψηλότερη τιμή, η πρόταση CH-47D της σχεδιάστριας του ελικοπτερού Boeing. Η επιλογή έγινε με το αιτιολογικό ότι αντιμετώπιζε ριζικά όλα τα προβλήματα του ελικοπτερού (για τα μοντέλα Chinook και ιδίως για τα ελληνικά, βλ. «C», τεύχος 67). Άλλωστε, ήταν η εποχή μιας ελληνοαμερικανικής προσέγγισης, που είχε σαν αποτέλεσμα την είσοδο με ορθόδοξους και παράδοξους τρόπους μεγάλων ποσοτήτων αμερικανικού υλικού σε ελληνική υπηρεσία.

Εκείνη την εποχή, το ελληνικό πρόγραμμα είχε γίνει δεκτό με ενθουσιασμό, καθώς ενσωμάτωνε και κάποια στοιχεία από το αμερικανικό πρόγραμμα MH-47E. Ακολουθώντας έγινε γνωστό ότι πιθανότατα θα αποκτούνταν σε φιλική τιμή περί τα 8-10 μεταχειρισμένα CH-47D της αμερικανικής έκδοσης (ήτοι χωρίς τα επιπλέον στοιχεία από τα MH-47E). Το πρόγραμμα πάγωσε κατά την τριετή αυτοεπιβολή εμπάργκο από τον πρώην υπουργό Εθνικής Άμυνας Γ. Αρσένη. Όταν επανήλθε στο προσκήνιο, μιλώντας με πλήρον για απευθείας αγορά 6-9 επιπλέον CH-47D, δύο εκ των οποίων (ή έστω ένα) θα είχε προβλήψεις για διεξαγωγή ειδικών επιχειρήσεων, μένοντας λίγο κατώτερα από τα αμερικανικά MH-47E.

Αυτή τη φορά παραγγέλθηκαν και συστήματα αυτοπροστασίας, τόσο για τα νεοπαράγεθθέντα, όσο και για τα προηγούμενα ελικόπτερα. Παρουσιάστηκαν όμως, δύο ήσσονος σημασίας επιπλοκές: Η πρώτη ήταν ότι οι Αμερικάνοι απαιτούσαν να τοποθετηθούν οι παρωχημένοι διανομείς αεροφύλων M-130, που φέρουν τα AH-64 (και παρουσίασαν εξαιρετικά προβλήματα αναξιότητας τόσο γενικά όσο και στις παρυφές της επιχειρήσεως βομβαρδισμού του Κοσσυφοπέδιου) και όχι οι νεότεροι και ικανότεροι ALE-47, που χρησιμοποιούνται από τα F-16 της Π.Α. και κατασκευάζονται στην

Ελλάδα. Η δεύτερη επιπλοκή αφορούσε στην τιμή μονάδας, η οποία ήταν κάτι παραπάνω από διπλάσια από εκείνη που είχαν καταβάλει οι Βρετανοί για να αποκτήσουν εκδόσεις διεξαγωγής ειδικών επιχειρήσεων (Chinook HC Mk3), ήτοι ελικόπτερα εξοπλισμένα με πλήρη και ακριβά σύνολα ηλεκτρονικών πλοήγησης, επικοινωνιών και ηλεκτρονικού πολέμου που τα ελληνικά αντίστοιχα απλά στερούνταν!

Παρόλα αυτά η Α.Σ. είχε διατηρήσει για 20 χρόνια μια υπεροχή στον τομέα της δυνατότητας ελικομεταφοράς βαρέως υλικού απέναντι στις αντίστοιχες τουρκικές δυνατότητες, κάτι που οι Τούρκοι δεν απέτυχαν να διαγνώσουν. Για το λόγο αυτό, και ένεκα των μαθημάτων του Κουρδιστάν, αρχικά ζήτησαν τη συμπαραγωγή του Chinook, και τελικά κατέληξαν στο S-80/CH-53E Super Stallion (μέγιστης ικανότητας 30 τόνων) στους οποίους επιτράπηκε η εξαγωγή. Και οι δύο αντίπαλοι είδαν αυτό που ο Ε.Σ. είχε αντιληφθεί πρώτος: οι αεροκίνητες επιχειρήσεις οποιασδήποτε κλίμακας δεν είναι εφικτές χωρίς ελικόπτερα που θα εφοδιάζουν με βαρύ υλικό (όπως εξοπλισμένα τζιπ) τις μαχόμενες αεροκίνητες δυνάμεις.

Συμπεράσματα

Η παράθεση των προγραμμάτων των δύο χωρών έγινε προκειμένου να γίνουν δυνατές οι συγκρίσεις. Σε ορισμένες περιπτώσεις τα αντίστοιχα προγράμματα είναι απλώς παράλληλα, χωρίς οι επιλογές του ενός εκ των δύο άσπονδων γειτόνων να επηρεάζουν τις επιλογές του άλλου. Κάτι τέτοιο συνέβη στα προγράμματα των ΤΟΜΠ/ΤΟΜΑ και των μεταφορικών ελικοπτερών. Αντίθετα, σε άλλα προγράμματα είναι φανερό ότι οι κινήσεις του ενός προκαλούσαν την αντίδραση του άλλου.

As μνη ξεχνάμε ότι το πρόγραμμα του ελληνικού άρματος, που προχώρησε με πρωτοφανή οργάνωση για τα ελληνικά δεδομένα, αλλιώς παρουσίασε και πάλι καθυστέρηση τουλάχιστον ενός έτους (υποτίθεται ότι το Πάσχα του 1999 θα είχε ληφθεί απόφαση) αποτέλεσε απάντηση στο εξαγγελθέν τεράστιο αντίστοιχο τουρκικό πρόγραμμα. Πιο πριν, πρόθεση του Ε.Σ. ήταν ο ριζικός εκσυγχρονισμός του υπάρχοντος υλικού. Αντίθετη περίπτωση είναι το

τουρκικό πρόγραμμα επιθετικών ελικοπτερών, που αποτέλεσε την απάντηση στην απόκτηση από την Ελλάδα υψηλών επιδόσεων ελικοπτερών κρούσης (η Τουρκία είχε στραφεί αρχικά προς τα πολυάριθμα, πλέον μεταχειρισμένα, επιθετικά ελικόπτερα παλαιότερων τύπων).

Επίσης, από την αντιπαράθεση, προκύπτει η συνέπεια των τουρκικών διαγωνισμών σε σχέση με την αποσπασματικότητα των ελληνικών και την αβεβαιότητα για πιθανές επαναλήψεις τους. Οι Τούρκοι προσπαθούν με κάθε τρόπο να συγκεντρώνουν τις ομοιοειδείς απαιτήσεις, ώστε να εξαγγελθούν ένα μεγάλο πρόγραμμα –χωρίς να υποβαθμίζουν τις απαιτήσεις τους– προκειμένου να αποκτήσουν το μέγιστο σε ανασταθμιστικά ωφελήματα, να διατηρούν, κατά το δυνατόν, την ομοιοτυπία και να επεκτείνουν τις οικονομίες κλίμακας.

Ένα ακόμα συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η τουρκική επιμονή, συνέπεια και οργανωτικότητα οδηγούν προγράμματα που αρχικά φαίνονται αποτυχημένα, σε επιτυχημένες επιλογές και αίσιον πέρης και μάλιστα με βελτίωση των αδυναμιών ή ακόμα και εξαγωγικές επιτυχίες.

Αντίθετα, η ελληνική αποσπασματικότητα και ασυνέπεια, που πολλές φορές οφείλεται σε πολιτικές νεποισθήσεις και άλλες φορές σε λιγότερο «ρομαντικούς» λόγους, οδηγούν σε αποτυχία προγράμματα που στην αρχή μπορούσαν να υπερηφανεύονται για άριστη επιλογή υλικού. Τελικά, τα ελληνικά προγράμματα είναι τελείως απρόβλεπτα ενώ τα τουρκικά χαιρούν εκτίμησης όσον αφορά στη μακροπρόθεση υλοποίηση, παρά τις όποιες πιθανές βραχυπρόθεσμες περικοπές.

Τελικά δεν είναι τυχαίο ότι, παρά την τεχνολογική υπεροχή που μπορούσε να αποκτήσει ο Ε.Σ. αν υλοποιούσε τα σχέδια που εμφάνισε η ελληνική αμυντική βιομηχανία, τελικά ήταν ο ΤΚΚ που αργά αλλιώς συστηματικά, όχι μόνο έφτασε στα ίδια επίπεδα, αλλιώς, μέσω της συστηματικής υλοποίησης, απέκτησε σαφές τεχνολογικό και ποιοτικό προβάδισμα. Μάλιστα, το προβάδισμα αυτό δεν πρόκειται να πάψει, διότι η τουρκική ηγεσία δεν πρόκειται να χάσει την πρωτοβουλία κινήσεων στους εξοπλισμούς, που δυστυχώς παραχώρησε η ελληνική πλευρά. **c**