

φθαρμένων συστημάτων γίνεται νέα επιθεώρηση και δοκιμές, οι αποκαλούμενες «green runs», ώστε να εξασφαλιστεί ότι όλα τα συστήματα λειτουργούν κανονικά. Τη διαδικασία ακολουθεί μια εκτεταμένη προ-πτήσης συντήρηση πριν το αεροσκάφος πάει στην πίστα δοκιμών για την πρώτη πτήση FCF (Functional Check Flight), που πραγματοποιείται από τον αντισμήναρχο ε.α. Jon Wendell και τον τελευταίο ΧΟΣ (Χειριστή Οπλικών Συστημάτων) που πετά στις ΗΠΑ, Rick Nelson, και οι δύο προσωπικό της AMARC. Οι δύο τους θα πιστοποιήσουν ότι το αεροπλάνο είναι σε πτητική κατάσταση και όλα τα υποσυστήματα λειτουργούν σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Στην διάρκεια μιας FCF, μόλις το αεροσκάφος απογειωθεί, εκτελεί άνοδο με πλήρη μετάκαυση και υπερηχητική ταχύτητα έως τα 15.000 πόδια, όπου οριζοντιώνεται και μειώνοντας ταχύτητα στα επιτρεπόμενα όρια κατεβάζει το σύστημα προσγείωσης. Μόλις το πλήρωμα ικανοποιηθεί από τη σωστή λειτουργία του, εκτελείται νέα άνοδος στα 40.000 πόδια και υπερηχητική επιτάχυνση στα 1,5 έως 1,7 Max, συνήθως πάνω από το πεδίο δοκιμών Tombstone, ανατολικά του Τούσον. Εάν όλα συνεχίσουν να λειτουργούν κανονικά, ο πιλότος θα βάλει το αεροσκάφος σε οικονομική πτήση στα 35.000 πόδια, όπου το πλήρωμα εκτελεί μια σειρά ελέγχων (checklist) με ιδιαίτερη έμφαση στο υδραυλικό και ηλεκτρικό σύστημα. Στην συνέχεια και στα 25.000 πόδια μέσα από μια σειρά ελιγμών, ελέγχεται η καλή λειτουργία των επιφανειών ελέγχου και η ευστάθεια του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων εισόδων και εξόδων σε απώλεια στήριξης. Έχοντας φτάσει πλέον κοντά στα 10.000 πόδια, το Phantom προετοιμάζεται για προσγείωση. Αν και δεν γίνεται καμία λειτουργική δοκιμή του ραντάρ ή άλλων οπλικών συστημάτων, η παρουσία του ΧΟΣ στο πίσω κάθισμα είναι σημαντική καθώς αυτός είναι ο μόνος που έχει πρόσβαση σε ασφαλειοδιακόπτες σε αυτό το σημείο του πλοτηρίου. Ακόμη πιο σημαντική όμως είναι η δεύτερη γνώμη που προσφέρει και η εκτίμηση για διάφορες καταστάσεις, ενώ αναλαμβάνει τις επικοινωνίες με το έδαφος και βρίσκεται πάντα εκεί ώστε μαζί με τον πιλότο να αντιμετωπίσει τυχόν καταστάσεις ανάγκης, όπου δύο ζευγάρια χέρια είναι πολύ καλύτερα από ένα! Όλα τα αποτελέσματα των ελέγχων καταγράφονται με προσοχή, διότι θα αποτελέσουν τη βάση για την περαιτέρω διαδικασία ανάκτησης του αεροσκάφους που θα ακολουθήσει. Συνήθως απαιτούνται κατ'ελάχιστο δύο τέτοιοι έξοδοι FCF (ο μέσος όρος είναι 2,5) πριν το αεροσκά-

φος περάσει στην επόμενη φάση και η τελευταία από τις FCF είναι σημαντική καθώς από αυτήν αρχίζει και χτυπά το ρολόι του χρόνου. Υπάρχουν δύο περιορισμοί για την επιχειρησιακή διαθεσιμότητα του Phantom, που μόλις έχει βγει από την χειμερία νάρκη του. Ο πρώτος είναι ημερολογιακός και εκτείνεται σε τέσσερα χρόνια από τη στιγμή που το αεροσκάφος ολοκληρώνει την τελευταία FCF στην AMARC, αν και μπορεί να επεκταθεί με επανέλεγχο. Ο χρόνος των τεσσάρων ετών όμως αρχίζει πριν το αεροσκάφος πάει στη Μοχάβε για ανακατασκευή, ενώ ακόμη και όταν συμβεί αυτό, μπορεί να περιμένει μέχρις ότου έλθει η σειρά της δικής του παρτίδας για ανακατασκευή. Η τελευταία απαιτεί χρόνο τεσσάρων μηνών, ενώ οι παραδόσεις ολοκληρώνονται μέσα σε 6-8 μήνες, αν και έχουν υπάρξει και περιπτώσεις που απαιτήσαν ένα χρόνο. Έτσι διασφαλίζεται ότι η USAF παραλαμβάνει αεροσκάφη με όσο το δυνατόν περισσότερο χρόνο από τα τέσσερα χρόνια του περιορισμού διαθέσιμα, αν και όταν τα QF-4 φτάνουν στην Tyndall έχουν ήδη καταναλώσει μέρος του. Ο άλλος περιορισμός είναι οι 300 ώρες πτήσης μετά τις οποίες το αεροσκάφος πρέπει να επιστρέψει για συντήρηση σε εργοστάσιο βάσης. Η 82η ATRC και το DET1 πραγματοποιούν τις δικές τους 100ωρες επιθεωρήσεις και συντηρήσεις. Έτσι ορισμένα από τα αεροσκάφη που φτάνουν στο σημείο για την 300άρα επιθεώρηση, μεταπίπτουν στην κατάσταση «NULLO», χάνοντας τη δυνατότητα επανδρωμένης πτήσης (αφαιρούνται τα εκτινασόμενα καθίσματα). Κάποια άλλα από τα τζετ που αφήνουν την AMARC έχουν ήδη τον χαρακτηρισμό «restricted» λόγω της κατάστασης στην οποία βρίσκονται και συνήθως περιορίζονται σε ελιγμούς κάτω των 3,5 G και δεν εκτελούν touch-and-go. Τελικά θα καταλήξουν μη επανδρωμένοι στόχοι πολύ νωρίτερα από τα «non-restricted» αεροπλάνα.

Σαν αποτέλεσμα της μεγάλης ζήτησης για QF-4, το πρόγραμμα ανάκτησης έχει διπλασιαστεί από 12 σε 24 Phantom ετησίως και από το Νοέμβριο του 2004 βασίζεται πλέον σε δύο βάρδιες εργασίας. Στόχος της AMARC είναι να έχει τα Phantom έτοιμα για παράδοση στην BAE Systems σε ένα κύκλο 30 ημερών, ενώ η AFMC στοχεύει σε κύκλο 109 ημερών. Για την διατήρηση αυτών των υψηλών ρυθμών, στο πρόγραμμα εργάζονται 120 περίπου άνθρωποι, οι περισσότεροι ιδιώτες, τεχνικοί που έχουν συνταξιοδοτηθεί από στρατιωτικές υπηρεσίες και προσφέρουν τώρα την εμπειρία τους για να αποκτήσουν οι βετεράνοι του αέρα και πάλι ζωή.



Οι πιλότοι των αεροσκαφών-στόχων στις περιπτώσεις αυτές είναι πρακτικά επιβάτες που... απολαμβάνουν τη θέα.