



Οι δύο άλλες εκπαιδευτικές διαδικασίες αφορούσαν ανώτερους και ανώτατους αξιωματικούς (από το βαθμό του σμηνάρχου και πάνω) και αποφοίτους της σχολής πιλότων δοκιμαστών.

Στόχος αυτής της φάσης του προγράμματος ήταν να εκπαιδευτούν πιλότοι με βασική δυνατότητα στο αεροσκάφος και τη χρήση όπλων (ημερήσιες αποστολές ενός και μόνο αεροσκάφους, που βέβαια δεν ήταν το συνηθισμένο πλαίσιο επιχειρήσεων του Nighthawk). Η φάση αυτή όμως ήταν προαπαιτούμενη για την Εκπαίδευση Πιστοποίησης Αποστολών MQT (Mission Qualification Training), όπου οι νέοι χειριστές μάθαιναν να χρησιμοποιούν τον επιθετικό εξοπλισμό του αεροσκάφους ώστε να αποκτήσουν πλήρη επιχειρησιακή διαθεσιμότητα. Εδώ, σε αντίθεση με την πρώτη φάση, όλες οι πτήσεις πραγματοποιούνταν νύχτα, χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή-συνοδού, και τη διαδικασία αναλάμβαναν οι ίδιες οι επιχειρησιακές μοίρες, 8η και 9η. Η διάρκειά της ήταν και πάλι μεταβλητή και συνάρτηση του Track στο οποίο ανήκαν οι εκπαιδευόμενοι.

Στις 43 έως 53 ημέρες που διαρκούσε η διαδικασία, τα μαθήματα εδάφους δεν συμβάδιζαν απόλυτα με τις πτήσεις. Η πτητική δραστηριότητα ξεκινούσε τη δεύτερη μόλις ημέρα, όπου οι εκπαιδευόμενοι πετούσαν με T-38 κυρίως, για να αποκτήσουν οικειότητα με την περιοχή και το αεροδρόμιο, ενώ μια ακόμη τέτοια πτήση επαναλαμβάνονταν την επομένη. Για να ξαναπετάξουν όμως θα έπρεπε να περιμένουν μέχρι και την 28η μέρα, αν και αυτήν τη φορά θα το έκαναν μέσα από το πιλοτήριο του F-117. Την ημέρα εκείνη θα λάμβαναν και τον αριθμό «Bandit», το χαρακτηριστικό κλήσης τους, μια παράδοση που πήγαινε πίσω στις μέρες της εκπαίδευσης στην 417η Μοίρα. Τότε, και λόγω του απορρήτου του προγράμματος, οι όποιες αναφορές σε πτήσεις ή άλλη δραστηριότητα γίνονταν με τον αριθμό αυτό, χωρίς να υπάρχει καμιά άλλη σύνδεση με το πρόγραμμα. Στις 5 πρώτες πτήσεις με το Nighthawk οι εκπαιδευόμενοι θα πετούσαν με

τα αεροπλάνα ειδικά διαμορφωμένα, φέροντας ειδικούς ανακλαστήρες ώστε να είναι ορατά στα ραντάρ και τα transponder σε λειτουργία. Ειδική πρόβλεψη, λόγω των ιδιομορφιών του F-117, υπήρχε για τις προσγειώσεις, όπου όλοι οι εκπαιδευόμενοι έπρεπε να πραγματοποιήσουν μια τέτοια διαδικασία, ηθελημένα χωρίς τη χρήση αλεξιπτώτου ανάσχεσης (κάτι που το F-117 υπό κανονικές συνθήκες δεν έκανε). Στη φάση αυτή επίσης πραγματοποιούνταν η νυκτερινή εκπαίδευση ανεφοδιασμού εν πτήση, είτε από KC-135 είτε από KC-10, όπου οι εκπαιδευόμενοι συνοδεύονταν για πρώτη και μοναδική φορά από εκπαιδευτή που πετούσε επίσης F-117.

Την 46η μέρα η εκπαίδευση έμπαινε στην τελική της φάση, με την πρώτη αποστολή κρούσης. Σε αυτήν, ο εκπαιδευόμενος έπρεπε να μάθει να χρησιμοποιεί τους αισθητήρες του αεροσκάφους, να εφαρμόζει τακτικές και να υλοποιεί διαδικασίες που είχαν να κάνουν με το F-117 σαν οπλικό σύστημα. Έτσι, σύντομα πραγματοποιούσε πτήσεις με το αεροπλάνο φορτωμένο με 3-6 BDU-33 εκπαιδευτικές βόμβες σε φορείς SUU-20 πραγματοποιώντας προσβολές με τη συνοδεία εκπαιδευτή σε T-38. Την 51η μέρα (ή την αντίστοιχη σε διαδικασίες μικρότερης διάρκειας) θα πραγματοποιούσε και ρίψη μίας GBU-12, που ολοκλήρωνε και το πρόγραμμα.

#### Οι τελευταίοι Bandits

Η τελευταία εκπαιδευτική σειρά F-117 αποφοίτησε στις 13 Οκτωβρίου 2006 και σε αυτή συμμετείχε και ο τότε σμηνάρχος (σήμερα ταξίαρχος) David Goldfein, διοικητής της 49ης Πτέρυγας μαχητικών, ο οποίος πήρε και τον τελευταίο αριθμό Bandit #708. Θα πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι ο πρώτος επιχειρησιακός πιλότος της USAF που εκπαιδεύτηκε στο F-117 πήρε τον αριθμό 150, καθώς οι πρώτοι 149 είχαν δεσμευτεί για το προσωπικό δοκιμών της Lockheed και της Αεροπορίας.