

United Arab Emirates F-16 E/F

Κόκκινη σημαία για τα Block 60

Η πρόσφατη συμμετοχή των Desert Falcon σε άσκηση Red Flag σηματοδοτεί την εποχή της ωριμότητας για ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα που σχετίζονται με το F-16.

Του Θ. Ψυρρή

Φωτογραφίες: Marnix Sap & Christiaan Sap / MIAS.Aero

Σχεδόν έξι χρόνια μετά την πρώτη του πτήση το Δεκέμβριο του 2003, το F-16 E/F παραμένει η απόλυτη έκδοση του Fighting Falcon, τόσο σε δυνατότητες όσο και σε προοπτικές. Πιθανότατα μάλιστα, οι όποιες μελλοντικές εξελίξεις στο αμερικανικό μαχητικό, όπως η υποψηφιότητά του στο ινδικό πρόγραμμα MRCA (F-16IN), θα προέλθουν μέσα από αυτό. Με την εξέλιξη βέβαια του F-16 Block 50/52+ Advanced, αρκετά από τα πρωτόγνωρα χαρακτηριστικά που εισήγαγαν τα Block 60 έπαψαν να είναι αποκλειστικότητα των τελευταίων. Υπάρχουν όμως ακόμη κάποια που διατηρούνται μοναδικά, όπως το ραντάρ AESA, το ολοκληρωμένο σύστημα αυτοπροστασίας, το ενσωματωμένο συγκρότημα ηλεκτρο-οπτικών αισθητήρων στο ρύγχος κ.ά.

Μια μακροχρόνια αναζήτηση

Να επενθυσίουμε ότι το πρόγραμμα Desert Falcon ξεκίνησε από την επιθυμία των Εμιράτων, στα τέλη της δεκαετίας του '90, να αποκτήσουν το ικανότερο κατά το δυνατόν μαχητικό, και φυσικά τα χρήματα δεν ήταν εμπόδιο. Σκόπελος ήταν η απόφαση των ΗΠΑ να μην πουλήσουν το F-15E, όπως είχαν κάνει με τη Σαουδική Αραβία. Η Γαλλία, που είχε ήδη στο μεταξύ προμηθεύσει Mirage 2000, προσπάθησε να επαναλάβει την επιτυχία της προσφέροντας μια αναβαθμισμένη έκδοση του συγκεκριμένου μαχητικού και αργότερα το Rafale. Τελικά θα περιοριζόταν σε ένα -όχι ευκαταφρόνητο- συμβόλαιο ύψους 3,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων, που υπεγράφη το 1998, για την αγορά επιπλέον 30 Mirage 2000-9 και την αναβάθμιση στο ίδιο πρότυπο του στόλου των 33 παλαιότερων μαχητικών του τύπου, ήδη σε υπηρεσία στα ΗΑΕ, συν ένα πακέτο όπλων αέρος-αέρος / αέρος-εδάφους, ατρακτιδίων στόχευσης, εξοπλισμού φωτοαναγνώρισης κ.ά. Το γαλλικό αεροσκάφος όμως δεν ικανοποιούσε πλήρως τις αραβικές φιλοδοξίες και έτσι τα Εμιράτα επέλεξαν παράλληλα και μια πρόταση της Lockheed Martin για μια ειδική έκδοση του F-16, που θα κάλυπτε συγκεκριμένες ανάγκες των ΗΑΕ σε δυνατότητες και



μεταφορά όπλων. Έχοντας καλύψει το θέμα σε παλαιότερο εκτεταμένο άρθρο μας, τον Απρίλιο του 2005, θα περιοριστούμε εδώ να αναφέρουμε ότι το αρχικό F-16U που προτάθηκε ήταν πρακτικά ο «χαμένος» του διαγωνισμού που είχε αναδείξει το F-15E, το F-16XL, σε ένα νέο «πακέτο» που περιείχε και στοιχεία από ένα άλλο πρόγραμμα, αυτό του Agile Falcon (βλέπε ιστορικό άρθρο για τα F-16 σε άλλες σελίδες του τεύχους). Το σχεδόν δελταπτερυγο Fighting Falcon αποδείχθηκε μάλλον πολύ ακριβό ακόμη και για την επένδυση που προτίθετο να κάνουν τα ΗΑΕ και η τελική επιλογή των τελευταίων ήταν μια έκδοση του Block 50/52+ που βρισκόταν τότε σε εξέλιξη (και απέσπασε παραγγελίες από την Ελλάδα και το Ισραήλ). Η επένδυση επικεντρώθηκε στον εξοπλισμό και οπλισμό του αεροσκάφους, ενώ οι σύμμορφες δεξαμενές ικανοποίησαν την απαίτηση εμβέλειας (όπως έγινε και για την περίπτωση της Ελλάδας στην αγορά Peace Xenia III). Είναι χαρακτηριστικό ότι, σε μια διαδικασία που διήρκεσε συνολικά πάνω από έξι χρόνια, πιλότοι των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων πραγματοποίησαν περισσότερες από 90 πτήσεις δοκιμών με F-16, προκειμένου να καθοριστεί το τελικό πρότυπο του αεροσκάφους. Το σχετικό συμβόλαιο υπεγράφη το 2000 και είχε ύψος 6,4 δισεκατομμύρια δολάρια (αν και με τα παρελκόμενά του ίσως έφτασε και τα 10 δισεκατομμύρια). Τα ΗΑΕ όχι μόνο χρηματοδότησαν πλήρως την εξέλιξη του τύπου και αρκετών από τα υποσυστήματά του, αλλά αγόρασαν τελικά 55 μονοθέσια F-16E και 25 διθέσια missionized αεροσκάφη F-16F. Με παραδόσεις που ξεκίνησαν το 2004 και ολοκληρώθηκαν το 2007, το πρόγραμμα συνεχίζει ακόμη να εξελίσσεται σε πολλές πτυχές του, συμπεριλαμβανομένης και της ενσωμάτωσης και ολοκλήρωσης νέων όπλων.

Δεδομένης της αποστασιοποίησης της USAF από το Fighting Falcon, ήδη από τα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας, αλλά και λόγω των πολλών ιδιαιτεροτήτων του προγράμματος Desert Falcon, το όλο «πακέτο» εξελίχθηκε παράλληλα και ανεξάρτητα από τα υπόλοιπα F-16 (προγράμματα ως επί το πλείστον FMS) και σε καθαρά εμπο-



Τα Block 60 αποτελούν εξελικτική έκδοση των Block 50, όπως και τα Block 50/52+ και 50/52+ Advanced, αν και οι διαφορές των δυνατοτήτων τους είναι σημαντικές. (USAF)



ρική βάση. Είναι χαρακτηριστικό ότι με την εξαίρεση πέντε υποσυστημάτων, που όλα ενέχουν κρυπτογράφηση και προμήθευση η αμερικανική κυβέρνηση (GFI, Government Furnished Items), το σύνολο του Block 60 κατασκευάστηκε με εμπορικά διαθέσιμα υποσυστήματα. Η ίδια όμως κατάσταση ίσχυε και στην εκπαίδευση και υποστήριξη, ενώ ακόμη και το πρόγραμμα των πιπτικών δοκιμών ήταν μια επιπλέον εμπορική συμφωνία.

Δοκιμές

Σύμφωνα με τη Lockheed Martin, η δομή των Block 60, αν και βασίστηκε σε αυτή των τελευταίων F-16C/D Block 50 που παρέλαβε η USAF, απαιτούσε σημαντικές τροποποιήσεις. Έτσι, το αεροπλάνο διέφερε τελικά έως και 70% από το πρότυπο Block 50, αλλά ήταν διαφορετικό έως και 30% και από τα ελληνικά και ισραηλινά Block 50/52+ που κατασκευαζόντουσαν παράλληλα εκείνη την περίοδο και ήταν επίσης παράγωγα του Block 50. Συγκριτικά με το αρχικό F-16A/B, το μέγιστο βάρος απογείωσης των E/F έχει αυξηθεί κατά 50% στους 22,7 τόνους, που εν μέρει μόνο αντισταθμίζονται από την κατά 35% αύξηση της ώσης από τον νέο κινητήρα General Electric F110-GE-132 των 32.500 λιβρών - μια εξελικτική έκδοση του F110-GE-129 των 29.000 λιβρών. Έτσι, απαιτήθηκαν εκτεταμένες πιπτικές δοκιμές για την εξέλιξη του τύπου και την εξερεύνηση του νέου φακέλου πτήσης.

Πολύ περισσότερες όμως δοκιμές απαιτούσε το Block 60 σε ό,τι αφορούσε τον ηλεκτρονικό του εξοπλισμό, που ήταν όχι μόνο εντελώς νέος, αλλά και καινοτόμος σε σύγκριση με τα υπόλοιπα F-16. Αν και

αρκετά από τα υποσυστήματα προέρχονταν από άλλες εκδόσεις του Fighting Falcon, ενώ άλλα βρισκόντουσαν υπό δοκιμή εκείνη την περίοδο (ραντάρ Northrop Grumman APG-80 στην ιπτάμενη πλατφόρμα της εταιρείας BAC 1-11), το Desert Falcon τα ολοκλήρωσε για πρώτη φορά σε ένα νέο «πακέτο». Ανάμεσα στα εντελώς νέα συστήματα ήταν το βελτιωμένο ECS (Environmental Control System), που έπρεπε να αντιμετωπίσει τις αυξημένες ανάγκες του περιβάλλοντος επιχειρήσεων στον Κόλπο, αλλά και τις απαιτήσεις από τα περισσότερα ηλεκτρονικά που ενσωμάτωνε ο νέος τύπος. Εκτός του ραντάρ AESA (που χρειαζόταν υγρόψυξη για την απαγωγή της θερμότητας από τα εκατοντάδες T/R της στοιχειοκεραίας, του ραντάρ), η ολοκλήρωση του IFTS (Integrated Forward looking infrared and Targeting System) AN/AAQ-32 της Northrop Grumman, του παρεμβολέα ALQ-165 ASPJ (Airborne Self Protection Jammer) και του συστήματος αυτοπροστασίας IEWS (Integrated Electronic Warfare Suite) απαιτούσε εκτεταμένες δοκιμές. Επιπλέον τα ΗΑΕ είχαν παραγγείλει μια μεγάλη ποικιλία όπλων, που εκτός των AIM-120 AMRAAM, AIM-9M Sidewinder, AGM-88 HARM και AGM-65 Maverick περιλάμβαναν AGM-84 Harpoon, βόμβες κατευθυνόμενες με λέιζερ και GPS, αλλά και άλλα συστήματα που έπρεπε να πιστοποιηθούν και να ολοκληρωθούν στο αεροπλάνο.

Καθώς η αμερικανική κυβέρνηση δεν είχε ανάμειξη στο πρόγραμμα, και δοκιμές όπλων καθώς και υπερηχητικές πτήσεις δεν μπορούσαν να εκτελεστούν σε εγκαταστάσεις της κατασκευάστριας εταιρείας, η Lockheed Martin υλοποίησε και αυτό το κομμάτι σε εμπορική βάση. Έτσι, αναζήτησε προσφορές από διάφορες εγκαταστάσεις δο-



κιμών της USAF που είχαν την απαραίτητη υποδομή, και τελικά με βάση τη διαθεσιμότητα στο απαραίτητο χρονοδιάγραμμα και το κόστος επελέγη η Holloman AFB και το γειτονικό πεδίο δοκιμών White Sands Missile Range. Με μια ξεχωριστή συμφωνία, η USAF συμφώνησε να παρέχει υποστήριξη εναέριου ανεφοδιασμού. Φυσικά ο λογαριασμός για όλα τα παραπάνω επιβάρυνε τα ΗΑΕ.

Στο ρόλο της κρούσης, τα Block 60 μπορούν να μεταφέρουν ποικιλία κατευθυνόμενων και μη πυρομαχικών συμπεριλαμβανομένων LGB και WCMD (Wind Corrected Munitions Dispenser). Το ατρακτίδιο στόχευσης επιτρέπει στο αεροσκάφος να καθοδηγεί τα δικά του όπλα, αλλά και να δρα σαν πλατφόρμα κατάδειξης για άλλα μέσα κρούσης. Το AN/AAQ-32 πάντως είναι σαφώς μικρότερο σε όγκο και βάρος σε σύγκριση με το LANTIRN, ενώ υπερέρχει σε επιδόσεις. (φωτογραφίες Κ. Robinson)

Μέχρι εκείνη τη στιγμή είτε οι εξελικτικές εκδόσεις του F-16 είχαν βασιστεί σε δημιουργία πρωτοτύπων είτε οι τροποποιήσεις ήταν αρκετά περιορισμένες, έτσι που να μην απαιτούν κάποια ιδιαίτερη πρόβλεψη. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, τόσο οι σύμμορφες δεξαμενές όσο και ο κινητήρας General Electric F110-132 είχαν δοκιμαστεί σε Block 50, δεδομένου ότι αποτελούσαν προτάσεις της Lockheed Martin για το Block 50/52+. Το Block 60 όμως ήταν ένα εντελώς νέο αεροπλάνο σχεδόν σε όλα τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά του. Η τροποποίηση ενός παλαιότερου Fighting Falcon στο νέο πρότυπο εξετάστηκε αλλά απορρίφθηκε, καθώς οι απαιτούμενες εργασίες ήταν πάρα πολλές.

Από την άλλη, η δημιουργία πρωτοτύπου Block 60 θα εκτόξευε το κόστος σε δυσθεώρητα ύψη, ενώ θα απαιτούσε και πολύ περισσότερο χρόνο. Έτσι αποφασίστηκε η χρησιμοποίηση των τριών πρώτων αεροσκαφών Block 60, όλων διθροισίων, με ειδικό εργαστηριακό και καταγραφικό εξοπλισμό. Η λύση αυτή είχε αρκετό ρίσκο, σε περίπτωση που οι δοκιμές υποδείκνυαν την ανάγκη εκτεταμέ-



Ανάμεσα στις 22 Αυγούστου και τις 4 Σεπτεμβρίου, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα συμμετείχαν για πρώτη φορά σε άσκηση Red Flag, στην αεροπορική βάση Nellis, αν και μαχητικά Block 60 σταθμεύουν στην Αριζόνα από τότε που άρχισαν οι παραδόσεις του τύπου. (USAF)

νων αλλαγών. Κρίθηκε όμως ότι η λύση ήταν ο καλύτερος συνδυασμός κόστους / απόδοσης / κινδύνων και υιοθετήθηκε. Έτσι κατασκευάστηκαν «πακέτα» εξοπλισμού οργάνων ειδικά για την τοποθέτησή τους στο χώρο της αποθήκης πυρομαχικών και του πυροβόλου M61A1. Έτσι, η μετάπτωση των αεροσκαφών αργότερα σε τακτική κατάσταση θα ήταν απλή και εύκολη.

Το πρώτο F-16F (γνωστό στο πρόγραμμα δοκιμών και σαν RF-1) πραγματοποιήσε την παρθενική του πτήση στο Φορτ Γουόρθ του Τέξας στις 4 Δεκεμβρίου 2003 με πιλότο τον αρχιδοκιμαστή της εταιρείας Στιβ Μπαρτ. Το δεύτερο αεροσκάφος RF-2 πέταξε τον Απρίλιο του 2004 και ακολουθήθηκε από το RF-3 τον Ιούνιο εκείνης της χρονιάς. Ανάμεσα στις προσθήκες εξοπλισμού που απαιτήθηκαν, περιλαμβάνονταν και ικρίωμα με αλεξίπτωτο σταθεροποίησης / ανάκτησης και εξόδου από περιδίνηση, απαραίτητο για τις δοκιμές σε πτήσεις με πολύ μεγάλες γωνίες προβολής.

Για τις δοκιμές όπλων, στο αεροπλάνο εγκαταστάθηκαν επίσης τρεις κάμερες υψηλής καταγραφικής ταχύτητας με φακούς Schneider Kreuznach Cinegon, σε ειδικούς προσαρμογείς, δύο κάτω από το πίσω μέρος της ατράκτου με κατεύθυνση προς τα εμπρός και μία κάτω από το ρύγχος, κοιτώντας προς τα πίσω. Επιπλέον έφεραν στα ακροπετέρυγια AIM-120 digital camera rods: τροποποιημένα κελύφη AMRAAM με τρεις ψηφιακές μηχανές που «κοιτούσαν» προς το αεροπλάνο.

Οι δοκιμές πραγματοποιήθηκαν σε τρεις φάσεις. Η πρώτη αφορούσε το πρότυπο Standard 0, προσέφερε δυνατότητες αντίστοιχες του Block 50 και εξυπηρετούσε την αρχική αποδέσμευση του αεροσκάφους ώστε να ξεκινήσει η εκπαίδευση στις ΗΠΑ, και πραγματοποιήθηκε την περίοδο 2004-2005. Η επόμενη φάση, στο πρότυπο Standard 2, περιλάμβανε δοκιμές με το αεροσκάφος σε πλήρη διαμόρφωση εξοπλισμού, ενώ η φάση στο πρότυπο Standard 3, που ολοκληρώθηκε μετά την παράδοση των αεροσκαφών το 2008, έφερε το Block 60 σε πλήρες επιχειρησιακό επίπεδο. Δοκιμές όμως για την ολοκλήρωση διαφόρων όπλων συνεχίζονται μέχρι και σήμερα.

Οι κατευθυνόμενες ηλεκτρο-οπτικά βόμβες Hakiim με γομώσεις των 500 και 1.000 λιβρών αναπτύχθηκαν ειδικά για τα Block 60 των ΗΑΕ. Το ατρακτίδιο στο αριστερό πλευρό του ρύγχους είναι πιθανότατα σύστημα ζεύξης δεδομένων για την κατεύθυνση των βομβών. (φωτογραφίες Κ. Robinson)

Εκπαίδευση

Όπως όλες οι άλλες πτυχές του προγράμματος Desert Falcon, έτσι και η εκπαίδευση γίνεται σε εμπορική βάση. Η Lockheed Martin επέλεξε τη βάση της Αμερικανικής Εθνοφρουράς στο Τούσον της Αριζόνας σε απευθείας εμπορικό ανταγωνισμό με δύο άλλες τοποθεσίες για να υλοποιήσει το εκπαιδευτικό πρόγραμμα των ΗΑΕ στα Block 60, έργο που ανέλαβε και συνεχίζει η 162η Fighter Wing. Η τελευταία υποδέχθηκε το 2004 τα πρώτα F-16E/F και σήμερα διατηρεί ακόμη στη δύναμή της δεκατρία από αυτά (τα μισά περίπου διθέσια), συνεχίζοντας να υποστηρίζει τη διαδικασία. Αεροσκάφη από την 162η FW διατίθενται κατά περίπτωση ανάλογα με τις ανάγκες δοκιμών και πιστοποίησης νέων όπλων και συστημάτων. Η πρώτη συμμετοχή των ΗΑΕ στη Red Flag στις αρχές Σεπτέμβρη υλοποιήθηκε επίσης με αεροσκάφη που σταθμεύουν στην Αριζόνα.



Το συγκρότημα είναι γνωστό σαν IFTS (Integrated Forward-looking infrared and Targeting System) AN/AAQ-32, κατασκευής Northrop Grumman, που αποτελείται από δύο υποσυστήματα: έναν αισθητήρα πλοήγησης FLIR σε σφαιρική κεφαλή τοποθετημένο έκκεντρα αριστερά στο πάνω μέρος του ρύγχους, και ένα μίνι ατρακτίδιο στόχευσης που ενσωματώνει καταδείκτη / αποστασιόμετρο λέιζερ στο αριστερό σημείο ανάρτησης του αεραγωγού.

Δύο... λίγο διαφορετικά Block 60, τουλάχιστον στην εμφάνιση, όπου το πίσω ανήκει στην 148η Μοίρα, της 162ης FW, ενώ το εμπρός αποτελούσε -την εποχή της φωτογράφισης- νέα παράδοση.





Σε αυτήν τη φωτογραφική γωνία διακρίνονται ορισμένες από τις σχεδιαστικές ιδιαιτερότητες των Block 60, όπως οι βοηθητικές εξαγωγές στην κοιλία (πιθανότητα μέρος του συστήματος ψύξης του ραντάρ).

Η Lockheed Martin, σαν μέρος του συνολικού «πακέτου» Desert Falcon, προμήθευσε και ένα συγκρότημα εξομοιωτών αποτελούμενο από πολυάριθμες μονάδες ULT (Unit Level Trainers) και WST (Weapon System Trainers), που επιτρέπουν μια ιδιαίτερα ρεαλιστική εκπαίδευση προσομοιώνοντας συνθήκες ημέρας και νύχτας με όλες τις καιρικές συνθήκες. Το συγκρότημα εξελίχθηκε ειδικά για τις ανάγκες των ΗΑΕ και, εκτός από τη δυνατότητα τοπικής διασύνδεσης ανάμεσα στις μονάδες του για την ταυτόχρονη εκπαίδευση πολλών χειριστών, επιτρέπει και τη διασύνδεση με ανάλογο συγκρότημα Mirage 2000-9 για την προ-

Σε ένα μεγάλο «πακέτο» όπλων που συνοδεύει τα Desert Falcon, περιλαμβάνονται AGM-65, AGM-88, αλλά και AGM-84. (φωτογραφίες K. Robinson)



Η βασική διαμόρφωση του πιλοτηρίου του F-16 με τη διάταξη HOTAS και τα ηλεκτρονικά τοποθετημένα χειριστήρια δεν έχει αλλάξει στο νέο μοντέλο E/F, αν και προστέθηκαν τρεις σημαντικά μεγαλύτερες οθόνες πολλαπλών λειτουργιών (MFD).

σομοίωση επιχειρήσεων. Οι πιλότοι των Εμιράτων που έρχονται στο Τούσον ποικίλλουν σε εμπειρία. Έτσι, κάποιοι προέρχονται από τις Μοίρες των Mirage, ενώ άλλοι μόλις έχουν αποφοιτήσει από την αεροπορική ακαδημία και η μόνη τους εμπειρία είναι σε εκπαιδευτικά Hawk. Υπάρχουν ακόμη και πιλότοι μεταγωγικών και ελικοπτέρων που «αναβαθμίζονται» σε μαχητικά. Στόχος της διαδικασίας στην 162n FW είναι να τους βάλει στο πιλοτήριο των Block



60 και να τους ανεβάσει σε επιχειρησιακό επίπεδο, πριν επιστρέψουν στη γιγάντια αεροπορική βάση Al Dhafra στο Αμπού Ντάμπι, όπου εδρεύουν οι τρεις Μοίρες F-16E/F αλλά και δύο από τις τρεις Μοίρες των Mirage 2000-9.

Στο Τούσον επιστρέφουν επίσης και κάποιοι από τους παλαιότερους χειριστές F-16, προκειμένου να γίνουν εκπαιδευτές. Η συμβολή της 162ης FW στην αξιοποίηση των Block 60 των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων θα συνεχιστεί στο ορατό μέλλον. Τα Εμιράτα όμως προετοιμάζουν ήδη μεθοδικά το επόμενο στάδιο, όπως έγινε και στην οικοδόμηση της αεροπορίας τους για περισσότερο από δύο δεκαετίες τώρα, επενδύοντας τεράστια ποσά προς αυτή την κατεύθυνση. Όπως είναι

γνωστό, τα ΗΑΕ μετά από μακροχρόνια διαδικασία επέλεξαν το Alenia Aermacchi M-346 σαν το μελλοντικό εκπαιδευτικό (αλλά και ελαφρό επιθετικό) που θα αντικαταστήσει τα Hawk Mk 61/63/102, σήμερα σε υπηρεσία. Σαραντα οκτώ από τα ιταλικά αεροσκάφη θα αρχίσουν να παραδίδονται (εν μέρει από τοπική γραμμή παραγωγής) από το 2012, ενώ αναζητείται αντικαταστάτης και για τα PC-7 που χρησιμοποιούνται για το αρχικό και βασικό στάδιο της εκπαίδευσης.

Με την αξιοποίηση των M-346 θα μεταφερθεί και η εκπαίδευση για τα Block 60 στα ΗΑΕ. Η νέα υποδομή θα υποστηρίξει εξ αρχής και το επόμενο μαχητικό των Εμιράτων, όπου ήδη η Γαλλία προσφέρει και πάλι το Rafale. ✚

162n Fighter Wing, φωτόριο μαχητών



Η Πτέρυγα αυτή της εθνοφρουράς εδρεύει στο διεθνές αεροδρόμιο του Τούσον της Αριζόνας και εκμεταλλεύομενη τους καθαρούς ουρανούς και την ηλιοφάνεια (που ξεπερνά τις 300 ημέρες το χρόνο), καθώς και τις τεράστιες εκτάσεις που υπάρχουν για πτήσεις χωρίς περιορισμούς, εκπαιδύει από το 1969 τις επόμενες γενιές χειριστών τόσο για τις ΗΠΑ όσο και για αρκετές άλλες χώρες. Από τη μετάπτωσή της σε F-16, το 1985, έχουν περάσει από τη μονάδα εκπαιδευόμενοι, ανάμεσα σε άλλους, από το Βέλγιο, την Ολλανδία, τη Δανία, τη Νορβηγία, την Πορτογαλία, τη Σιγκαπούρη,

την Ταϊβάν, την Ιορδανία, το Μπαχρέιν, την Ιταλία, την Ιαπωνία και την Τουρκία. Στον μακρύ αυτό κατάλογο ήλθαν να προστεθούν το 2004 η Πολωνία και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Από την 162n FW έχουν περάσει όμως και Έλληνες πιλότοι, καθώς ήταν η μονάδα που εκπαιδύει τους πρώτους χειριστές των F-16 Block 52+ το 2001, αλλά και πιο πρόσφατα τους χειριστές των Block 52+Advanced. Έτσι, και οι δύο πιο πρόσφατοι τύποι ελληνικών F-16 έχουν περάσει, τουλάχιστον προσωρινά, από την 162n FW. Η Πτέρυγα, εκτός της τακτικής εκπαίδευσης, πραγματοποιεί και ειδική εκπαίδευση για χώρες-πελάτες, όπως το σχολείο όπλων-τακτικής που έχουν παρακολουθήσει ομάδες από διάφορες αεροπορίες.

Η μονάδα ιδρύθηκε το 1956 σαν 162n Μοίρα Αναχαίτισης με F-86A, ενώ πέρασε σε F-84 Thunderstreak το 1964, για να ακολουθήσουν τα F-102 Delta Dagger, F-100 Super Saber και A-7D Corsair II. Τα πρώτα F-16A έφτασαν εδώ το 1985, ενώ το 1995 παραλήφθηκαν F-16C. Σήμερα, η 162n Πτέρυγα Μαχητικών είναι ο μεγαλύτερος οργανισμός με πιπτικά καθήκοντα μέσα στη δομή της Εθνοφρουράς, διαθέτοντας περισσότερα από 90 μαχητικά, τα περισσότερα από τα οποία θα τα συναντήσι κανείς καθημερινά να πετούν πάνω από το τεράστιο πεδίο ασκήσεων και βολών (1,9 εκατομμύρια εκτάρια) «Barry M. Goldwater», που ξεκινά σχεδόν από τις παρυφές της βάσης. Η Πτέρυγα έχει σήμερα τρεις Μοίρες που χρησιμοποιούν σχεδόν κάθε έκδοση Fighting Falcon που υπάρχει. Αν και τα Block 15 και Block 15 ADF έχουν πλέον αποσυρθεί, η Πτέρυγα διαθέτει Block 25, Block 42 και Block 50 F-16E/F block 60, όλα με τον κωδικό «AZ» και την πολιτειακή σημαία (που είναι και έμβλημα της μονάδας) της Αριζόνας στην ουρά.