

United States Coast Guard

Θαλασσοήλυκοι του αέρα

ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΤΕΣ ΤΟΥ ΟΡΕΓΚΟΝ



Του Marnix Sap/ MIAS - Επιπλέον στοιχεία: Φ. Γ. Κ., Θ. Ψ

Τα 362 μίλια από την Αστόρια μέχρι τα σύνορα με την Καλιφόρνια, στη βορειοδυτική ακτή των ΗΠΑ, στην περιοχή της πολιτείας του Όρεγκον, με απότομα βράχια που φτάνουν μέχρι τον απέραντο ωκεανό, είναι χωρίς αμφιβολία από τα πιο άγρια και αφιλόξενα του πλανήτη. Οι εκβολές του ποταμού Κολούμπια είναι ένα γιγάντιο νεκροταφείο, όπου περισσότερα από 1.500 πλοία κείτονται στο βυθό του Ειρηνικού. Αυτή είναι η περιοχή ευθύνης του Τομέα 13 (District) της Αμερικανικής Ακτοφυλακής.

Κύματα που συχνά ξεπερνούν τα 9 μ. και άνεμοι που φτάνουν μέχρι τα 200 χιλ./ώρα, στη διάρκεια των σφοδρών καταιγίδων του χειμώνα, κάνουν τόσο τη ναυσιπλοία όσο και την αεροπλοία στην περιοχή των ακτών του Όρεγκον επικίνδυνη υπόθεση. Οι άνδρες, όμως, και οι γυναίκες της USCG, που επιχειρούν από δύο αεροναυστάθμους και ένα αεροπορικό κλιμάκιο στο Πορτ Άντζελες της πολιτείας του Όρεγκον, αντιμετωπίζουν αυτές τις καιρικές συνθήκες σχεδόν καθημερινά, περιπολώντας στην περιοχή και σώζοντας ζωές. Είναι οι υπερασπιστές του Όρεγκον!

Group/ Air Station Astoria

Αυτός ο αεροναύσταθμος είναι η παλαιότερη εγκατάσταση του Τομέα 13, ακριβώς πάνω στην εκβολή του ποταμού Κολούμπια, δίπλα στην ομώνυμη πόλη, που φέρει το όνομα του Τζον Τζέικομπ Άστορ, του πρώτου Αμερικανού πολυεκατομμυριούχου. Πίσω στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν σταθμός αναμετάδοσης επικοινωνιών αλλά και εφεδρικό αεροδρόμιο εκπαίδευσης του Ναυτικού. Με τη λήξη όμως του πολέμου, η εγκατάσταση έκλεισε και η γη παραδόθηκε πίσω στην πόλη της Αστόρια. Η Ακτοφυλακή θα επέστρεφε στην περιοχή το 1964, όταν εγκαταστάθηκε εκεί ένα μικρό κλιμάκιο με δύο Sikorsky HH-52A Sea Guard. Τα τελευταία παρέμειναν σε υπηρεσία μέχρι και το 1973, οπότε και αντικαταστάθηκαν από τρία μεγάλα δεικνυτήρια HH-3F Pelican, ενώ τον Οκτώβριο του 1983 έφτασαν και δύο αεριωθούμενα UH-25A Guardian, με στόχο τόσο την Έρευνα-Διάσωση όσο και τις μεταφορές. Εκείνη την περίοδο επεκτάθηκε σημαντικά η υποδομή, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής ενός μεγάλου υπόστεγου. Τελικά, το Σεπτέμβριο του 1987, τα HH-3F παραχώρησαν τη θέση τους σε τρία HH-65 Dolphin, ενώ στο στόλο προστέθηκε ακόμα ένα UH-25, προκειμένου να αυξηθεί η διαθεσιμότητα. Η πιο πρόσφατη αλλαγή ήταν η αντικατάσταση τόσο των UH-25A όσο και των HH-65 από τρία Sikorsky HH-60J MRR (Medium Range Recovery). Ο αεροναύσταθμος Astoria είναι και το τοπικό αρχηγείο της Ακτοφυλακής, επικεφαλής όλων των μέσων που διαθέτει η υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένων 600 βοηθημάτων ναυσιπλοΐας από επανδρωμένους και μη φάρους μέχρι ηχοσημαντήρες. Καθώς πολλά από αυτά τα βοηθήματα δεν είναι προσβάσιμα από ξηρά ή θάλασσα, τα Jayhawk έχουν το ρόλο της μεταφοράς προσωπικού και εφοδίων για τη συντήρησή τους. Τα ελικόπτερα πετούν περίπου 700 ώρες το χρόνο, 100 από τις οποίες είναι αφιερωμένες σε εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένων των διασωστών, η σκόλη των οποίων βρίσκεται στην περιοχή (βλ. παρακάτω). Ένα άλλο ποσοστό αφορά περιπολίες, αλλά τουλάχιστον το 60% του χρόνου έχει να κάνει με πραγματικές αποστολές Έρευνας-Διάσωσης, μεταφοράς τραυματιών και ασθενών από παραπλέοντα πλοία αλλά και παροχής βοήθειας σε ναυτιλλομένους. Μια από τις πιο πολυάσχολες εποχές του χρόνου για τα πληρώματα των ελικωπτέρων αλλά και των σκαφών της Ακτοφυλακής είναι το καλοκαίρι, όταν τα νερά γεμίζουν από μικρά σκάφη εκδρομικών, αρκετοί από τους οποίους όμως δε φαίνεται να σέβονται τον ωκεανό ή υπερεκτιμούν τις δυνατότητες και τις γνώσεις τους. Η θάλασσα, ωστόσο, δεν είναι το μοναδικό πεδίο δράσης των ελικωπτέρων της Ακτοφυλακής, καθώς πολλές φορές τα HH-60J καλούνται να προσφέρουν βοήθεια και στην ξηρά, όπου το απότομο εδαφικό ανάγλυφο και η εκτεταμένη δασοκάλυψη της περιοχής του Όρεγκον δημιουργούν ιδιαίτερες ανάγκες Ε-Δ. Η διάσωση ανθρώπων σε αυτήν την περιοχή του κόσμου με τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν απαιτεί ειδική εκπαίδευση. Έτσι, η USCG αναγκάστηκε να συγκροτήσει τη σχολή ARSS (Advanced Rescue Swimmers School). Εκεί οι διασώστες της υπηρεσίας (AST, Aviation Survival Technicians, Ειδικοί Αεροπορικών Διασώσεων) μαθαίνουν πώς να αντιμετωπίζουν τα μεγάλα κύματα, ειδικά κοντά στις βραχώδεις ακτές. Σε αυτές τις συνθήκες κανένα άλλο μέσο διάσωσης δεν είναι αποτελεσματικό, παρά τα ελικόπτερα και τα ειδικά εκπαιδευμένα πληρώματά τους. Οι AST όμως είναι «πολυτεχνίτες», καθώς ασχολούνται και με τη συντήρηση όλων των σωστικών μέσων, που περιλαμβάνουν «πακέτα» ριπώμενα με αλεξίπτωτα, «καλάθια» και αρτάνες, που αναρτώνται στο βαρούλκο του ελικωπτέρου, εξοπλισμό, υγειονομικές συλλογές κ.ά. Είναι επίσης οι άνθρωποι που όλο το χρόνο εκπαιδεύουν πολιτικό προσωπικό σε καθήκοντα διάσωσης, ενώ στο ελικόπτερο σε περίπτωση ανάγκης εκτός από τους δύτες-διασώστες, που θα πέσουν στο νερό για να ανασύρουν τους ναυαγούς, υπάρχουν και οι νοσοκόμοι που θα τους δώσουν τις πρώτες βοήθειες. Ο Τομέας 13 και οι AST που υπηρετούν εκεί είναι οι μόνοι στο Σώμα της Ακτοφυλακής που παρέχουν εκπαίδευση διάσωσης σε βραχώδεις ακτές (γνωστή επίσημα ως «Vertical Surface Training, VST»). Όπως



Το HH-60 είναι μια ειδική έκδοση του SH-60 Seahawk του Αμερικανικού Ναυτικού. Διαθέτει ραντάρ έρευνας/καιρού στο χαρακτηριστικό ρύγχος και FLIR. Το ελικόπτερο μπορεί να μεταφέρει τρεις εξωτερικές δεξαμενές των 454 λίτρων, δύο στα αριστερά και μία στα δεξιά.



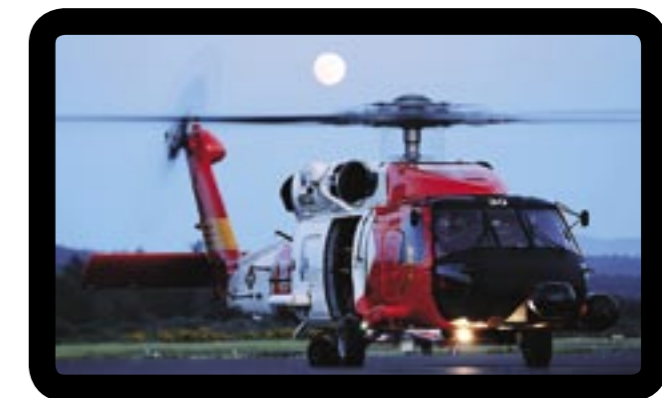
Η διάσωση ανθρώπων σε αυτήν την περιοχή του κόσμου με τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν απαιτεί ειδική εκπαίδευση, που ανάγκασε την USCG να συγκροτήσει τη σχολή διασωστών ARSS.

μάλιστα μας είπαν στη διάρκεια της επίσκεψής μας, αυτή η αποστολή είναι εξαιρετικά δύσκολη για τους χειριστές που πρέπει να κρατήσουν το ελικόπτερο σταθερό σε αιώρηση πολύ κοντά στην απότομη ακτή, ενώ πνέουν ισχυροί άνεμοι και ο αέρας στροβιλίζεται στην επαφή του με την ακτή. Από την άλλη, οι διασώστες πρέπει να κατέβουν μέσα στο νερό, καθώς τα κύματα σφυροκοπούν τα βράχια και να ανεβίσουν το ναυαγό, προσέχοντας ώστε η αρτάνη που συγκρατεί και τους δύο να ανεβούν σταθερά, με κίνδυνο πάντα να τσακιστούν στις κατακόρυφες λοφοπλαγιές. Οι AST στον αεροναύσταθμο Astoria εκπαιδεύουν επίσης στην τέχνη του VST και προσωπικό των άλλων κλάδων των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων αλλά και ξένων χωρών, όπου ο Καναδάς είναι τακτικός πελάτης τέτοιων υπηρεσιών. Μετά τις περιπολίες παροχής βοήθειας και διάσωσης, η τρίτη κατηγορία αποστολών που απορροφά και τις περισσότερες ώρες πτήσης (περίπου 12%) είναι εκείνη της αστυνόμησης και της επιτήρησης συμφωνιών (Enforcement of Laws and Treaties, ELT), που περιλαμβάνει την επίτευση περιοχών αλιείας, την καταστολή εγκληματικής δράσης, όπως είναι η λαθρεμπορία, ειδικά ναρκωτικών, αλλά και η δίωξη της παράνομης με-

τανάστευσης. Η ερμηκική και αφιλόξενη ακτογραμμή του Όρεγκον είναι το σημείο που προτιμούν οι διακινητές ναρκωτικών, ειδικά όσων παράγονται τεχνητά. Είναι πλέον γνωστό ότι τα εργαστήριά τους έχουν εγκατασταθεί σε πλοία που μεταφέρουν το φορτίο σε μικρότερα σκάφη για τη διανομή στις αγορές των αμερικανικών μεγαλουπόλεων. Φυσικά, η ανάγκη που αναδύθηκε μέσα στη δεκαετία του 2000, μετά την 11η Σεπτεμβρίου, είναι ο συντονισμός όλων των αμερικανικών υπηρεσιών ασφαλείας για την προστασία των ΗΠΑ από τη μάλιστα της τρομοκρατίας, κάτι που επηρέασε σημαντικά και την Ακτοφυλακή. Αν και τέτοιοι είδους καθήκοντα δεν είναι νέα για την USCG, το μέγεθός τους είναι πλέον σημαντικά μεγαλύτερο. Έχουν επίσης αλλάξει και όνομα. Έτσι, παλαιότερα ήταν γνωστά ως «HARPAT» (Harbor Patrol, Περιπολία Λιμένων), ενώ τώρα αναφέρονται ως «PWCS» (Port, Waterways & Coastal Security), με έμφαση στην παροχή ασφάλειας στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Μέσα από αυτό το πρίσμα, τα Jayhawk της Αστόρια προσφέρουν όλο και συχνότερα τέτοιες υπηρεσίες για λογαριασμό του υπουργείου Εσωτερικής Ασφάλειας (Department of Homeland Security), σε σημείο που σύντομα η αναλογία θα ανατραπεί σε βάρος των υπηρεσιών Έρευνας-Διάσωσης. Τα ελικόπτερα περιπολούν και συχνά αποβιβάζουν αποστάματα για έρευνα σε πλοία, μέσα στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη των ΗΠΑ, ή σε όσα κατευθύνονται προς λιμένες του Όρεγκον. Η διαδικασία είναι γνωστή ως «Vertical Insertion» («κάθετη διεύθυνση») και αυτές οι ομάδες της Ακτοφυλακής είναι ειδικά εκπαιδευμένες σε τακτικές και καλά εξοπλισμένες με μέσα και υλικά. Ο υπόλοιπος διαθέσιμος χρόνος των Jayhawk, που γίνεται όλο και λιγότερος, αφιερώνεται σε ένα πλήθος καθηκόντων, όπως είναι η διαχείριση και η υποστήριξη βοηθημάτων πλοήγησης, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η συνδρομή στο έργο των τοπικών, πολιτειακών και ομοσπονδιακών αρχών κ.ά. Η Αμερικανική Ακτοφυλακή έχει ολοκληρώσει ένα πρόγραμμα εκσυγχρονισμού 42 HH-60J σε MH-60T, που

ξεκίνησε το 2007. Το πρόγραμμα δε στοχεύει μόνο στην επέκταση του ωφέλιμου χρόνου ζωής των Jayhawk αλλά και στην ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών, όπως είναι το καινούργιο ραντάρ/ FLIR, η βελτίωση των κινητήρων, το αναβαθμισμένο πιλοτήριο με πέντε έγχρωμες οθόνες πολλαπλών λειτουργιών, μία μεγάλη οθόνη που μπορεί να χωριστεί σε τμήματα για την ταυτόχρονη απεικόνιση του ραντάρ/Forward Looking Infra Red/κάμερας επιτήρησης βαρούλκου, ενώ ενσωματώθηκε και το TCAS (Traffic Collision Avoidance System, σύστημα αποφυγής κυκλοφορίας συγκρούσεων). Τα ελικόπτερα λαμβάνουν επίσης ελαφρά θωράκιση σε επιλεγμένα σημεία, έστορες για την τοποθέτηση πολυβόλων καθώς και ικρίωμα για την εγκατάσταση θέσης ελεύθερου σκοπευτή.

Τρία από τα μεγαλύτερα HH-60J, που έχουν πλέον αναβαθμιστεί στο επίπεδο «Tango» (MH-60T), επιχειρούν από τον αεροναύσταθμο Astoria, με βάση τη διασπορά που υλοποιεί η Αμερικανική Ακτοφυλακή.





Group/ Air Station North Bend

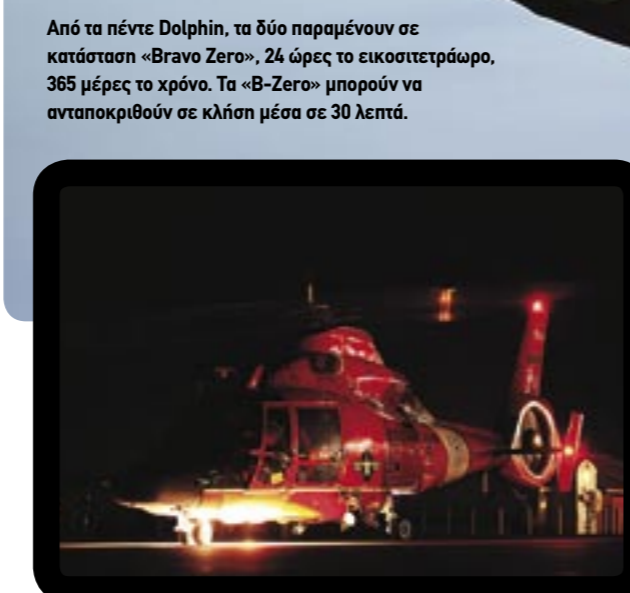
Κοντά στην πόλη του Νορθ Μπεντ, πάνω σε μια πανέμορφη παραλία βρίσκεται ο ομώνυμος αεροναύσταθμος, με το αεροδρόμιο να πηγαίνει χρονικά πίσω στο 1943, όταν το Αμερικανικό Ναυτικό νοίκιασε στο σημείο εκείνο έκταση 600 εκταρίων για τη δημιουργία βοηθητικών εγκαταστάσεων. Μέχρι και το τέλος του πολέμου ο βοηθητικός αεροναύσταθμος φιλοξένησε κυρίως Μοίρες εκπαίδευσης, ενώ ήταν και τελευταίος σταθμός σε μακρινές πτήσεις στον Ειρηνικό. Τελικά κηρύχθηκε πλεονασματικός το 1946 και το 1947 αποδόθηκε στην τοπική κοινότητα. Θα επέστρεφε σε χρήση το 1974, όταν χτίστηκε εκεί αεροναύσταθμος της Ακτοφυλακής, που έχει την ευθύνη για το νότιο κομμάτι της πολιτείας του Όρεγκον, σε μια ζώνη 354 χλμ. ακτογραμμής, με 80 χλμ. βάθος στην ξηρά.

Αναφορικά με τα εκεί ιπτάμενα μέσα της USCG, τη δεκαετία του '70, από τον αεροναύσταθμο επιχειρούσαν τακτικά τρία ελικόπτερα HH-52A Sea Guard, ένα από τα οποία χάθηκε σε ατύχημα, ευτυχώς χωρίς θύματα το Νοέμβριο του 1980, σε απόπειρα παροχής βοήθειας σε αλιευτικό. Το 1990, τα Sea Guard αντικαταστάθηκαν από HH-65A Dolphin, πέντε από τα οποία εξακολουθούν να υπηρετούν αναβαθμισμένα σε HH-65C μέχρι και σήμερα, κυρίως σε καθήκοντα SAR, αν και προσφέρουν επίσης όλο και περισσότερο υπηρεσίες επιβολής του νόμου και προστασίας του περιβάλλοντος. Στόχος του Group/Air Station North Bend είναι να διανέμει το χρόνο του (και τη χρηματοδότηση) σε ετήσια βάση 40% σε εκπαίδευση, 20% σε αποστολές SAR, 20% σε ELT, 10% σε συνεργασία με τις τοπικές και πολιτειακές αστυνομικές αρχές και το υπόλοιπο σε άλλα καθήκοντα. Όπως βέβαια και με την Astoria, η μονάδα έχει όλο και πιο αυξανόμενη εμπλοκή στον τομέα του Homeland Security και της αντιτρομοκρατίας. Από τα πέντε ελικόπτερα, τα δύο παραμένουν σε κατάσταση «Bravo Zero», 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, 365 μέρες το χρόνο. Τα «B-Zero» μπορούν να ανταποκριθούν σε κλήση μέσα σε 30 λεπτά, αν και σε περιόδους αυξημένης ετοιμότητας, αυτός ο χρόνος πέφτει κάτω από το μισό. Ένα από τα ελικόπτερα επιφυλακής βρίσκεται στο North Bend, ενώ ένα δεύτερο επιχειρεί από το Newport, το μεγαλύτερο ψαρολιμάνο στην ακτή του Όρεγκον, υποστηρίζοντας τις αλιευτικές δραστηριότητες από εκεί. Το ελικόπτερο παραμένει μόνιμα στο Newport, αλλά το πλήρωμα αλλάζει σε καθημερινή βάση. Ένα από τα Dolphin βρίσκεται συνήθως σε ένα από τα cutter της ακτοφυλακής σε μέγεθος κορβέτας, που διαθέτουν και ελικοδρόμιο.

Το γαλλικό SA366 G1 Dauphin επιλέχθηκε από την USCG το 1979 ως το νέο ελικόπτερο Έρευνας-Διάσωσης SRR (Short Range Recovery), αντικαθιστώντας τα Sikorsky HH-52A Sea Guard με συνολικές παραγγελίες για 99 αεροσκάφη. Τα ελικόπτερα παραδίδονταν σε κατάσταση «green» σε εργοστάσιο της (τότε) Aerospatiale στο Τέξας, όπου ολοκληρώνονταν με τον εξοπλισμό και τους κινητήρες. Στην έκδοση που έγινε γνωστή ως «HH-65A Dolphin», ο αρχικός κινητήρας Turbomeca Ariel αντικαταστάθηκε από τον Textron Lycoming (σήμερα Honeywell) LTS101-750B-2, 734 shp, επιτρέποντας επιχειρήσεις με μέγιστο βάρος απογείωσης τους 4 τόνους. Τα ελικόπτερα επιχειρούσαν με δύο πιλότους και δύο μέλη πληρώματος δύτες-διασώστες.

Μέρος του στόλου των HH-65A αναβαθμίστηκε στο επίπεδο HH-65B με δύο οθόνες πολλαπλών λειτουργιών στο πιλοτήριο, συμβατότητα οργάνων με διόπτρες νυκτερινής όρασης και σύστημα ναυτιλίας με ενσωματωμένο διπλό GPS. Οι αναβαθμίσεις έγιναν στο 50% του στόλου και υλοποιήθηκαν σε επίπεδο γενικής εργοστασιακής επισκευής από το 2001.

Το σύνολο των HH-65A/B απέκτησε τον ισχυρότερο κινητήρα Ariel 2C2-CG των 934 ίππων, έπειτα από μια περίοδο κατά την οποία είχε σημειωθεί μεγάλος αριθμός αστοχιών εν πτήση. Η αντικατάσταση έγινε σε συνδυασμό με νέο σύστημα μετάδοσης κίνησης, που επιτρέπει πλέον επιχειρήσεις με μέγιστο βάρος απογείωσης 4.300 κιλά. Τα αεροσκάφη, που είναι γνωστά ως «HH-65C», διακρίνονται επίσης από το επιμικρυσμένο

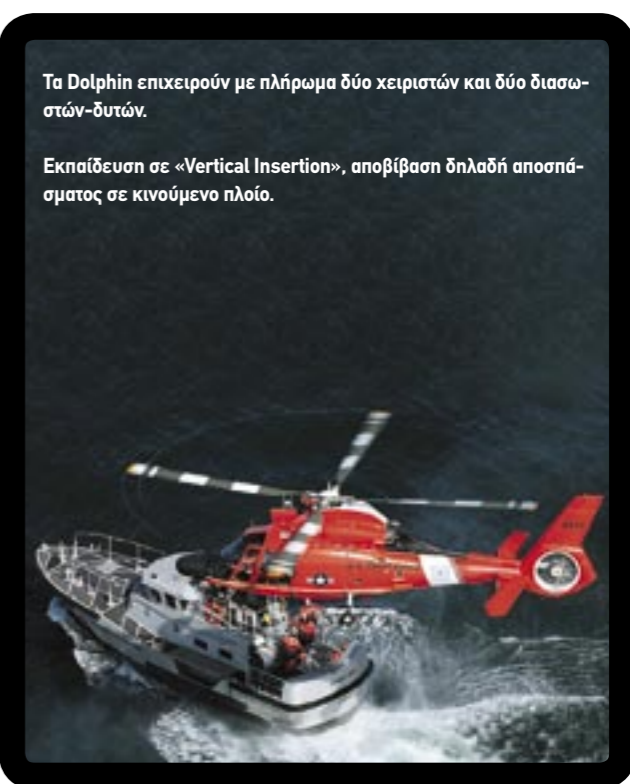


Από τα πέντε Dolphin, τα δύο παραμένουν σε κατάσταση «Bravo Zero», 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, 365 μέρες το χρόνο. Τα «B-Zero» μπορούν να ανταποκριθούν σε κλήση μέσα σε 30 λεπτά.



Μία επιπλέον βελτίωση των Dolphin είναι η έκδοση MH-65C, που απέκτησε κάποιες από τις αναβαθμίσεις του MCH (Multi-Mission Cutter Helicopter).

ρύγχος τους για την εγκατάσταση επιπλέον ηλεκτρονικού εξοπλισμού. Το σχετικό πρόγραμμα ξεκίνησε το 2004. Μια επιπλέον βελτίωση των Dolphin είναι η έκδοση MH-65C, που απέκτησε κάποιες από τις αναβαθμίσεις του MCH (Multi-Mission Cutter Helicopter), που αποτελούσε μέρος του προγράμματος «Deerwater» (και έχει πλέον μειωθεί σημαντικά, σε σχέση με το αρχικό του μέγεθος και τους στόχους). Στο «πακέτο», το οποίο η Ακτοφυλακή ελπίζει να τοποθετήσει στο σύνολο των HH-65C, περιλαμβάνεται νέο κιβώτιο μετάδοσης κίνησης, νέο δεκάφυλλο στροφέιο Fenestron για μειωμένο ήχο και περισσότερα καύσιμα, σύστημα πρόσδεσης πάνω στα καταστρώματα κορβετών της USCG, ψηφιακός αυτόματος πιλότος και δυνατότητα επιχειρήσεων με μέγιστο βάρος απογείωσης 4,5 τόνων. Αρχικά τα ελικόπτερα της έκδοσης αντικατέστησαν το 2008 MH-68A (Agusta A-109E), που η Ακτοφυλακή διατηρούσε με μορφή ενοικίασης για την ειδική μονάδα HITRON (Helicopter Interdiction Tactical Squadron), όπου μεταφέρουν ομάδα με Barrett M107CQ 12,7 mm και πολυβόλο M240G 7,62 mm. Εκτός της Φλόριδας, μονάδες HITRON προβλέπεται να ιδρυθούν και σε άλλα σημεία των ΗΠΑ. ¶



Τα Dolphin επιχειρούν με πλήρωμα δύο χειριστών και δύο διασωστών-δυτών.

Εκπαίδευση σε «Vertical Insertion», αποβίβαση δηλαδή αποσπασματος σε κινούμενο πλοίο.

Το γαλλικό SA366 G1 Dauphin επιλέχθηκε από την USCG το 1979 ως το νέο ελικόπτερο Έρευνας-Διάσωσης SRR (Short Range Recovery), αντικαθιστώντας τα Sikorsky HH-52A Sea Guard.