

# AERONAUTICA & DIFESA

Estratto dal n. 226 - AGOSTO 2005 - anno XX

I "Phantom" di Malatya

*Abbiamo volato una missione con gli F-4 "Phantom" II dell'aviazione turca*

di Frank Smith e Diego Bigolin

pag.56

ISSN 0394-820X

Riproduzione vietata

© Copyright

Edizioni Monografie srl

C.P. 2118 - 00100 Roma A.D.

tel. 06.51.80.534

fax 06.51.60.00.13

e-mail: aerodife@tin.it

**Direttore responsabile:**  
**Claudio Tatangelo**

**N. 226 - AGOSTO 2005 - € 3,90**

# AERONAUTICA & DIFESA

## C-17A "Globemaster" per l'Aeronautica Militare?

**La forza armata valuta il grande "cargo"  
da impiegare nelle missioni a lungo raggio**



**Un volo sull'Iraq poteva...**



**I PILOTI  
RACCONTANO**



**Su-30K contro "Mirage" 2000**

Edizioni Monografie - Poste Italiane S.p.A. - Sped. abb. postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art.1/1, DCB Roma - mensile - anno XX

# I "Phantom" di Malatya

## ABBIAMO VOLATO UNA MISSIONE CON GLI F-4 "PHANTOM" II DELL'AVIAZIONE TURCA

**N**ella realtà operativa delle THK, cioè delle forze aeree della Turchia, un ruolo importante è svolto dalla base aerea di Malatya/Erha, sulla quale operano i Phantom che costituiscono, assieme agli F-16, un elemento fondamentale della prima linea.

### 7NCI ANA JET S

La 7nci Ana Jet s Erha (Base Jet Principale 7), inquadrata nella 2nci Taktik Hava Kuvveti (2ª Forza Aerotattica) con quartier generale a Diyarbakir nell'Est del paese, sorge a una trentina di chilometri a Nord della città di Malatya che, a sua volta, si trova oltre 500 km a Sud-Est della capitale Ankara. Vicina alla vicinanza dei confini con Siria e Irak, Base 7 riveste un ruolo chiave nello scacchiere strategico dell'area e, non a caso, vi sono dislocati ben tre gruppi di volo equipaggiati con il leggendario F-4 Phantom II, uno dei quali dotato della versione aggiornata F-4E-2020 Terminator.

La storia aeronautica di Erha risale al 1950, con la presenza sull'aeroporto di B-26B/C e F-50. Il 26 novembre 1962 la base diventa 7nci Hava ss (Base aerea 7) e nel 1963 viene redesignata 7nci Ana Jet s con l'arrivo dei pri-

mi Phantom quadrati nel 113° Filo (F-100D/F) ad agosto e nel 182° Filo (F/RF-84F) nel gennaio 1964. Nel 1972, nell'ambito di una riorganizzazione dei reparti delle Türk Hava Kuvvetleri, i gruppi di volo diventano il 171° e il 172° Filo, entrambi su F-100D/F, ai quali si aggiungono, nel corso del 1973, diversi F-100C.

Nel 1977 il 171° Filo inizia la conversione sugli F-4E Phantom II, seguito dal 172° l'anno successivo. Nel novembre 1981 viene formato un nuovo Filo, il 173°, equipaggiato con F-4E e con funzioni OCU (Operational Conversion Unit). Nel 1994 il 173° Filo viene riequipaggiato con i ricognitori RF-4E (ex-Luftwaffe) e la situazione rimane immutata fino al 2001, quando il 171° Filo inizia a sostituire i propri Phantom con gli F-4E-2020 ammodernati.

Fin qui la storia. Oggi la 7nci AJ rappresenta un'importante realtà operativa situata in un'area particolarmente delicata e strategica. L'aeroporto dispone di una superficie molto vasta e per i tre gruppi di volo e tutti gli altri servizi non esistono problemi di spazio. Essendo situato in una zona praticamente priva di qualsiasi insediamento civile, se si fa eccezione per il villaggio di Erha, l'attività di volo si svolge senza restrizioni di sorta.

Come spiegano il comandante di Base 7, Gen. B. A. Suphi Acar, e i suoi collaboratori, la 7nci AJ ospita tre squadroni di F-4 che operano in tre differenti ruoli: il 171° Filo su F-4E-2020 nell'attacco al suolo, il 172° Filo su F-4E nella difesa aerea, il 173° Filo su RF-4E nella ricognizione fotografica.

### 171NCI FILO

Il 171° Filo Korsan (Corsaro) ha da poco completato la transizione sugli F-4E-2020 Terminator portando lo standard del reparto ad un livello operativo decisamente pi-

elevato, viste le potenzialità offerte dagli F-4 dopo l'aggiornamento. La THK ha provveduto all'upgrade di 54 F-4E (49 a suo tempo ricevuti nuovi e cinque ex-USAF) dopo un accordo con l'Israel Aircraft Industries (IAI) firmato nell'agosto 1995 per un valore totale di 632 milioni di dollari. Dei 54 caccia-bombardieri, 26 sono stati modificati in Israele dalla Lahav (una divisione della IAI) a Tel Aviv e 28 in Turchia presso il centro di manutenzione di Eskisehir. I primi due esemplari ammodernati sono stati consegnati alle THK il 28 gennaio 2000 e sono andati a riequipaggiare prima il 111° Filo di Eskisehir e poi il 171° Filo di Malatya.

Anche se l'ammodernamento non ha riguardato i propulsori, non stato da poco e ha coinvolto principalmente l'avionica. Sono state apportate anche modifiche strutturali alle cellule, sono stati completamente rifatti i cablaggi, installate radio VHF e UHF (con il Key Quick Secure Voice) e le cui antenne, poste sulla parte superiore-centrale della fusoliera, rappresentano l'elemento più appariscente, unitamente alla nuova colorazione a due toni di grigio. Per quanto riguarda l'avionica, fondamentale è stata l'installazione del nuovo radar

FCR (Fire Control Radar) Elta EL/M-

2032 ad apertura sintetica, ottimizzato per il tiro aria-terra ma dotato anche di migliori prestazioni aria-aria rispetto a quello precedente, potendo acquisire bersagli fino a 130 km, e con capacità look down/shoot down (per scoprire ed attaccare bersagli in volo a quote più basse). Notevoli anche le migliorie al sistema di navigazione con l'installazione di un GPS (Global Positioning System) collegato alla nuova piattaforma inerziale. Il ringiovanimento ha riguardato anche il posto di pilotaggio con un nuovo HUD (Head-Up Display) panoramico, nuovi comandi di barra e manette HOTAS (Hands On Throttle And Stick), nuovi MFD (Multi-Function Display) ed altro ancora. Da segnalare infine l'adozione di un AVTR (Airborne Video Tape Recorder), di un DTS (Data Transfer System), nuove ECM attive e passive.

Nell'area del 171° Filo veniamo scortati verso il comando e non possiamo fare a meno di notare una statura raffigurante un corsaro, simbolo dello Squadron Il comandante del Filo, T. Col. Selim Oida, ci spiega che il suo reparto, con l'arrivo degli F-4E-2020, ha fatto un salto di qualità per quanto riguarda la capacità aria-suolo. Il comandante ha solo parole di elogio per la nuova macchina e ci dice che il soprannome

(non ufficiale) di Terminator ben si addice all'aereo che non sbaglia un colpo e finisce sempre per terminare il proprio bersaglio. Ma non tutto: l'upgrade ci dice, d'ora la possibilità agli F-4E-2020 di portare in volo ed impiegare una più ampia varietà di carichi che va dalle classiche bombe Mk.82/83/84, alle GBU-10/12/16/22/24, CBU-58B e Mk.10, nonché missili AGM-65 Maverick, AGM-142 Coyote aria-superficie e AIM-9B/P Sidewinder e AIM-7 Sparrow aria-aria.

Gli equipaggi sono molto soddisfatti della nuova macchina, compresa l'unica donna pilota in forza al Filo. Dulcis in fundo veniamo informati che potremo partecipare ad una missione di addestramento all'attacco al suolo assieme ad una formazione di due F-4E-2020.

Ci viene spiegato che non potremo volare a bordo di un Phantom quanto in Turchia, per motivi di sicurezza legati alle procedure di emergenza, il seggiolino posteriore può essere occupato solo da un F-4E WSO (Weapon System Officer) o da un pilota istruttore abilitato o da un pilota di Phantom in fase di addestramento; nemmeno un pilota di F-16 può volare al posto del WSO. Di conseguenza, stato fatto arrivare da Konya un NF-5B pilotato dal ten.





Necatı Düzyol. Ci rechiamo presso uno "shelter" situato nella zona Est della base all'interno del quale c'è l'NF-5B del 132 Filo. L'aereo è già pronto per cui, dopo i controlli pre-volo da parte del pilota, saliamo a bordo e ci fissiamo al seggiolino preparandoci a partecipare alla missione. I motori vengono accesi uno alla volta e dopo non molto siamo in grado di uscire dallo "shelter" per portarci al rullaggio. In un paio di minuti raggiungiamo il punto atteso della testata pista 03 dove ci stanno già aspettando i due F-4E del 171 Filo e dove gli specialisti tolgono le ultime sicure, assicurandosi nel contempo che noi abbiamo tolto le nostre dai seggiolini eiettabili. Decolleremo per primi in quanto i "Phantom" non faranno nessuna fatica a raggiungerci una volta in volo e quindi chiudiamo il tettuccio non appena la torre ci dà l'autorizzazione al decollo. Abbiamo il nominativo radio Hançer 35 (pugnale, il "call sign" del 132 Filo), mentre i due F-4E-2020 sono Korsan 21 e 22. In breve ci allineiamo in pista e subito dopo iniziamo la corsa di decollo dalla lunghissima pista di Erhaç (quasi 3.700 metri) e in un attimo ci troviamo in volo facendo quota e virando a sinistra.

Dall'alto osserviamo i due "Phantom" che, uno alla volta, decollano per cui continuiamo a volare in linea retta sulla rotta prestabilita, aspettando che ci raggiungano. Non dobbiamo aspettare molto per vederli arrivare da dietro per poi sfilare alla nostra sinistra; a questo punto tocca a noi inseguirli per portarci più vicino e scattare qualche fotografia. Essendo la loro una missione addestrativa con precisi tempi e rotte da rispettare, non possiamo far deviare gli F-4 dal loro programma per le nostre esigenze fotografiche e dobbiamo limitarci a seguirli affiancandoci; sulla via del rientro ci verrà concessa qualche divagazione. Ci affianchiamo perciò ai due F-4E-2020 e con loro percorriamo, a quote variabili, il tratto di navigazione che ci porterà verso l'obiettivo prefissato. Rispettiamo quasi al secondo i tempi di passaggio sopra i vari punti di riporto (waypoints) e dopo una trentina di minuti il capofazione avverte di prepararsi perché stiamo per raggiungere l'"initial point" che precede l'ultimo tratto costituito dalla rotta di attacco al bersaglio. Scendiamo di quota fino a portarci a 150 m e, per non interferire con la missione, a circa 10 km dal

"target" il nostro NF-5B si stacca dalla formazione risalendo di quota. Incontreremo i caccia-bombardieri tra una decina di minuti, lungo la rotta di rientro. Dopo un po' di "holding" (attesa) da parte nostra, ecco i due "Phantom" che ci raggiungono dopo aver compiuto con successo ed estrema precisione la loro missione. Dopo aver ricongiunto la formazione, percorriamo il tratto di navigazione per il rientro ad Erhaç. Per l'avvicinamento a Malatya svolgiamo un avvicinamento Low-TACAN per procedere poi a vista. In prossimità dell'aeroporto i "Korsan" si staccano per andare ad effettuare qualche passaggio a fuoco con il cannone sul vicino poligono, dato che hanno ancora molto combustibile a disposizione. Il nostro NF-5B non ha certo l'autonomia del "Phantom" per cui è consigliabile portarci all'atterraggio prima che il cherosene inizi a scarseggiare. Arriviamo in quota sopra la pista e, dopo averla sorvolata quasi tutta, effettuiamo l'apertura verso sinistra iniziando il circuito per l'atterraggio, estraendo il carrello ed i "flaps". Il pilota taglia il circuito perché ci sono diversi altri aerei in attesa di decollare e con abi-

**Nelle pagine precedenti: F-4E del 172° Filo "Sahin" (Falco) con la caratteristica "sharkmouth" che denota la provenienza da reparti USAF/ANG. Nella pagina accanto, in alto: F-4E 2020 del 171° Filo "Korsan" (Corsaro) in volo sulla Turchia orientale. In basso: RF-4E del 173° Filo "Safak" (Aurora) in linea di volo a Malatya/Erhaç. Qui sotto: coppia di F-4E 2020 "Terminator" a bassa quota in rotta verso il target assegnato per questa missione addestrativa; il 171° Filo, con la versione aggiornata del "Phantom", opera nel ruolo del bombardamento. Al centro: formazione di F-4E del 172° Filo al rientro da una missione addestrativa di tiro aria-aria reale contro un bersaglio trainato. In basso: tutti gli RF-4E del 173° Filo sono ex Luftwaffe.**

lità compensa per contrastare il forte vento trasversale. In breve abbiamo la testata pista proprio davanti e dopo pochi istanti possiamo le ruote al suolo; con la perizia derivante dalle tante ore di volo effettuate il Ten. Düzyol mantiene l'NF-5B fortemente cabrato per frenare aerodinamicamente, risparmiando così i freni e lavoro agli specialisti che non dovranno neppure recuperare e ripiegare il paracadute.

Dopo aver arrestato il "Freedom Fighter" ed effettuati gli ultimi controlli, i motori vengono spenti: la missione è definitivamente finita. Lasciamo il 171 Filo "Korsan" con la consapevolezza che l'acquisizione dell'F-4E-2020 ha sicuramente portato un salto di qualità alla capacità operativa di questo "squadron" di caccia-bombardieri.

#### 172NCI FILO

A Erhaç Base 7 ha anche uno "squadron" da difesa aerea, il 172 Filo "Sahin" (Falco), comandato dal Magg. Ömer Korkmaz. Si tratta di uno dei tre reparti di difesa aerea del settore orientale della Turchia e l'unico ad essere equipaggiato con gli F-4E (gli altri due sono il 152 Filo di Merzifon ed il 182 Filo di Diyarbakir, entrambi su F-16C). Lo "squadron" effettua regolare servizio di allarme e in condizioni normali è pronto in 30 minuti (ready in 30); se si trova in condizione di pre-allarme, i "Phantom" sono in grado di decollare entro 5 minuti dalla sirena dello "scramble".

Gli F-4E in dotazione al Filo sono tutti di provenienza ex-USAF e in particolar modo ex-Air National



Guard, e ne hanno mantenuto la colorazione grigia con la bocca di squalo (sharkmouth).

Al "briefing" apprendiamo che accompagneremo una missione di quattro F-4E che effettueranno tiri reali con il cannone contro un bersaglio trainato da un quinto F-4E.

Effettuati, come il giorno precedente, tutti i controlli previsti dalla "check-list" pre-volo, siamo di nuovo pronti per la missione. Risolto in due minuti un piccolo inconveniente al carrello anteriore, rulliamo verso il punto atteso dove i cinque "Phantom" ci stanno già aspettando.





**Nella pagina a sinistra, in alto: F-4E del 172° Filo al "break" dalla formazione; nonostante i molti anni sulle spalle il Phantom offre ancora prestazioni di tutto rispetto ed è molto benvoluto dagli equipaggi. Al centro: RF-4E del 173° Filo; contrariamente agli altri Phantom fotografici, quelli ex Luftwaffe hanno la possibilità di portare armamento subalare e quindi venire utilizzati, in caso di necessità, parzialmente anche per l'attacco al suolo. In fondo: F-4E 2020 del 171° Filo in rullaggio verso il punto attesa per il decollo; notare la grande antenna UHF dorsale. Qui sotto: due F-4E 2020 del 171° Filo in volo sopra un tipico paesaggio della Turchia orientale. Sotto: particolare frontale di un RF-4E del 173° Filo; la parte anteriore alloggia le macchine fotografiche e sensori vari.**



Ovest vero l'area riservata (restricted area) ai tiri aria-aria reali, situata sopra il golfo di Iskenderun, in pratica la punta sul mare più meridionale e orientale della Turchia.

Anche questa volta, mentre gli F-4E attaccano a turno il bersaglio con il cannone da 20 mm, noi con il nostro NF-5B circhieremo in quota. Dopo una ventina di minuti di orbite finalmente i "Falchi" uno ad uno ci raggiungono ed assieme ci mettiamo in rotta Nord-Est per il rientro a Malatya. Approfittiamo della tratta di navigazione per fare ancora qualche scatto e poi arriva il momento di iniziare la procedura di avvicinamento al campo. Siamo i primi ad atterrare per cui iniziamo una lenta discesa "inbound" (di avvicinamento) al campo e in breve ci troviamo sopra il punto iniziale che ci porta subito dopo in vista della testa 03 di Erhaç. Apertura tattica a sinistra, "flaps" e carrello fuori, circuito stretto, e in due minuti tocchiamo terra dopo un'ora e 18 minuti di volo.

do. Anche questa volta ci fanno decollare per primi, in modo da non dover arrancare per raggiungere gli F-4. Ci allineiamo per Pista 03 dopo essere stati autorizzati dalla torre. Pochi secondi per controllare un'ultima volta il timone e gli alettoni e poi le manette vengono spinte in avanti e i freni rilasciati; l'NF-5B inizia la corsa al decollo ed in breve ci stacciamo dalla pista facendoci rientrare il carrello.

Una volta fatta quota, viriamo a sinistra e lentamente saliamo mettendo la prua verso l'area prevista per le operazioni; attenderemo i quattro F-4E che ci affiancheranno mentre il quinto si dirigerà direttamente sulla zona perché deve avere il tempo di svolgere il lungo cavo che trainerà il bersaglio. Dopo una decina di minuti di volo livellato, uno ad uno i quattro "Phantom" ci raggiungono ed assieme proseguiamo con prua Sud-

Al rientro alla palazzina comando del 172° Filo, non vedendo nessuna donna in giro, chiediamo se nello "squadron" ci siano donne pilota o WSO ma scherzosamente ci viene



risposto che il 172 è un Filo per soli uomini veri!

Nel corso della nostra missione abbiamo avuto modo di partecipare solo ad uno dei molteplici aspetti dell'attività operativo-addestrativa di questo "squadron" che prevede tra l'altro voli notturni un paio di volte alla settimana, rifornimento in volo almeno una volta ogni due settimane (ma più spesso settimanalmente anche con voli notturni), missioni di intercettazione con guida GCI (Ground Control Intercept). L'attività del reparto è sicuramente molto intensa e proficua ed il grado di prontezza risulta elevatissimo; infatti il 172 Filo, nel corso dell'Oppeval (Operational Evaluation) NATO del 1999 ha ottenuto la classifica di "Excellent", vale a dire il massimo in assoluto.

### 173<sup>ncù</sup> FILO

La terza ed ultima giornata a Malatya/Erhaç è dedicata al 173 Filo "Safak" (Aurora), lo "squadron" da ricognizione tattica di Base 7. L'attività di questo reparto con gli RF-4E è ufficialmente iniziata nel luglio 1994 con l'arrivo dei ricognitori fotografici dismessi dalla Luftwaffe. Per la cronaca, ricordiamo che le Türk Hava Kuvvetleri hanno ricevuto nel 1993 un totale di 46 RF-4E ex-tedeschi (di cui 32 ricondizionati in Germania e 14 destinati a fornire parti di ricambio) che sono andati ad aggiungersi ai sei RF-4E nuovi di fabbrica consegnati tra il 1978 e il 1980 in conto MAP (Military Assistance Program).

In questo caso, non vi è l'opportunità di una missione congiunta, dato che per motivi operativi, l'NF-5B deve rientrare a Konya in giornata e il pilota non può sobbarcarsi un volo pomeridiano e subito dopo un lungo volo di trasferimento. Sarà comunque una giornata interessante poiché sia la versione che l'impiego nella ricognizione fotografica si discostano da quanto visto presso gli altri due gruppi.

Un pilota destinato agli RF-4E in Turchia, dopo la scuola di volo di Cigli e la transizione operativa pres-

so il 131 Filo OCU di Konya, arriva al reparto (113 Filo di Eskisehir o 173 Filo di Malatya) dove per un certo periodo, che può arrivare anche a un anno, vola come WSO per ricevere da parte dei piloti esperti un addestramento mirato alle particolari tattiche delle missioni di ricognizione fotografica.

Secondo l'obiettivo da fotografare, l'orografia del terreno, le condizioni meteorologiche, ogni missione è svolta con differenti profili di avvicinamento, sorvolo, rientro alla base. Può essere una missione Hi-





**A sinistra: F-4E 2020 bombardieri del 171° in salita verso un livello superiore. Al centro: formazione di "Phantoms" intercettori del 172° Filo. Sotto: F-4E del 172° Filo armato con missile aria-aria e pronto per essere portato nello shelter per il turno di allarme. Qui sotto: il 172° Filo opera nel ruolo della difesa aerea. In basso: F-4E 2020 "Terminator" all'atterraggio a Malatya/Erhaç dopo una missione addestrativa; la Turchia ha aggiornato in totale 54 F-4E allo standard 2020, di cui 26 in Israele e 28 in Turchia.**



Lo-Hi (dove Hi, high, significa alta quota, e Lo, low, bassa quota, con il primo simbolo che si riferisce all'avvicinamento al bersaglio e l'ultimo che descrive l'allontanamento), Lo-Lo-Lo, Hi-Lo-Lo, Hi-Hi-Hi, Lo-Hi-Lo e via dicendo. Ognuno di questi profili comporta tattiche diverse, l'impiego di aerei singoli o in coppia, diversi allestimenti delle foto-

camere e dei sensori (ovviamente predisposti precedentemente a terra), per cui si ha una varietà di situazioni operative che richiedono non solo un buon addestramento ma anche una notevole esperienza.

Gli equipaggi degli RF-4E si considerano diversi dai colleghi della caccia e del bombardamento, non solo per la tipologia delle missioni

ma anche per il fatto che la maggior parte delle sortite riguarda aeroplani singoli. Talvolta vengono impiegati anche due o più RF-4E ma solo quando si manifestino esigenze di riprendere l'obiettivo con più passaggi e, comunque, in questo caso i piloti seguono rotte di avvicinamento diverse (anche se sul "target" giungono in rapida successione) in modo da non costituire un bersaglio troppo facile. Inoltre, mentre i caccia-bombardieri in un modo o nell'altro sono armati per l'autodifesa (al limite con il solo cannone quando non anche con i missili), gli RF-4E volano totalmente disarmati e possono contare solamente su difese passive ECM e soprattutto sulle tattiche di scampo una volta ingaggiati dal nemico. Grazie anche alla notevole potenza del "Phantom", in frangenti come questi viene applicato il famosissimo Code One: fly very low and full AB (codice 1: volare molto basso e a tutto postbruciatore)!

L'RF-4E è un'ottima piattaforma

per la ricognizione fotografica: potente e veloce, due motori, solido, ottima autonomia, due persone di equipaggio. Quest'ultimo aspetto è importante, perché il pilota può dedicarsi al meglio al pilotaggio lasciando al WSO l'incombenza delle fotocamere (che, se necessario, possono essere controllate anche dal pilota), della navigazione, dell'acquisizione dei bersagli, delle contromisure elettroniche e via dicendo. Nell'USAF il corrispondente RF-4C, da tempo radiato, viene ancora rimpiainto e in pratica non esiste un aeroplano destinato a prenderne il posto, anche se i "drones" prima o poi riusciranno a fare quasi tutto il lavoro fin qui svolto dai ricognitori tattici.

Gli RF-4E turchi ex-Luftwaffe si differenziano in alcuni particolari dagli RF-4E che sono stati in linea con l'USAF. La particolarità più consistente è data dalla possibilità di portare carichi alari ed essere quindi eventualmente impiegati in missioni limitate di attacco al suolo;

inoltre possiedono più avanzati sensori all'infrarosso, radio HF oltre alle UHF e sistema di trasferimento informazioni in "data-link".

A Malatya gli equipaggi del 173 Filo hanno l'opportunità di addestrarsi per tutto l'anno, viste le ottimali condizioni meteorologiche della zona; a parte qualche nevicata d'inverno ed il gran caldo d'estate, per il resto il clima offre giornate quasi sempre di ottima visibilità. L'addestramento prevede tra l'altro voli notturni due volte alla settimana ed il rifornimento in volo (diurno e notturno) una volta alla settimana o al massimo ogni due.

L'alto grado di professionalità e di esperienza acquisita dal 173 Filo si può anche misurare con il fatto che i suoi RF-4E hanno partecipato per qualche tempo a missioni fotografiche sopra il Nord dell'Irak, nel contesto dell'operazione "Northern Watch".

Gli equipaggi degli "Spookey" fotografici di Malatya vanno fieri della

loro particolarità e sfoggiano con orgoglio (comprese le due donne, una pilota e l'altra WSO) i loro distintivi con il motto "Alone, Unarmed, Fearless" (soli, disarmati, senza paura).

Terminiamo la giornata con il 173 Filo "Safak" con un fuori programma rappresentato dall'arrivo di due RF-4E del 113 Filo di Eskisehir che atterrano ad Erhaç dopo un lungo volo di trasferimento. I due aerei sono tra i pochissimi RF-4E "originali" rimasti (solo otto consegnati, meno le perdite). Inoltre al punto d'attacco centrale hanno entrambi fissato il voluminoso (e raramente visto) "pod" fotografico Lorop (Long Range Optical Photo) per riprese fotografiche oblique ad alta quota.

Questo "reportage" di tre giorni alla Base 7 delle THK ha mostrato un'unità particolarmente ben addestrata ed equipaggiata, elemento di punta delle forze aeree della Turchia in un'area estremamente importante sotto il punto di vista strategico.

**Frank Smith e Diego Bigolin**

