



εάν απαιτηθεί και συγκεκριμένη αλληλουχία ελιγμών. Εάν στη δοκιμή εμπλέκεται και άλλο αεροσκάφος, πραγματοποιείται πριν από την τελική αποστολή η «τεχνική δοκιμή», που είναι κάτι σαν πρόβα και περιλαμβάνει όλες τις λεπτομέρειες του προφίλ. Το αεροσκάφος FSAT πετά επανδρωμένο και οι τηλεμετρικοί σταθμοί συλλέγουν όλες της απαραίτητες πληροφορίες ώστε να δημιουργηθεί το σχετικό πρόγραμμα για το AFCS. Ακολουθεί μια τουλάχιστον ακόμη «τεχνική δοκιμή», όπου το αεροσκάφος είναι και πάλι επανδρωμένο αλλά πετά με το AFCS κάτι σαν γενική πρόβα, και ελέγχονται όλες οι παράμετροι του προφίλ της αποστολής. Στην πραγματική αποστολή το FSAT θα πετάξει τηλεκατευθυνόμενο ή -όπως είναι γνωστό- NULLO (Not Under Live Local Operation).

Όπως μας πληροφορεί ο Jeff Ault: «Οι μη επανδρωμένες αποστολές είναι πρακτικά ίδιες με τις επανδρωμένες, αν και οι έλεγχοι είναι περισσότεροι, καθώς δεν υπάρχει ο πιλότος ασφαλείας για να διορθώσει κάτι που δεν έχει προβλεφθεί. Οι έλεγχοι αυτοί διαρκούν 4-5 ώρες πριν από την πτήση και όταν οι πιλότοι των συνοδών αεροσκαφών (chase planes) έχουν ενημερωθεί το NULLO αεροσκάφος οδηγείται στο προκαθορισμένο σημείο αναφοράς του διαδρόμου 22. Εκεί ολοκληρώνονται οι έλεγχοι και ο τελευταίος από αυτούς, ίσως και ο σημαντικότερος, αφορά τη δυνατότητα καταστροφής του FSAT εάν κάτι πάει στραβά. Η σχετική πρόβλεψη βασίζεται σε μια ενεργή κεφαλή Sidewinder που τοποθετείται μέσα στην άτρακτο και ενώ όλο το προσωπικό της βάσης έχει απομακρυνθεί σε απόσταση 800 μέτρων. Αντίθετα με ότι πιστεύεται, η κεφαλή αυτή θα καταστρέψει αυτόματα (Fail-Safe) το αεροπλάνο, εάν χαθεί η επαφή «ελεγκτή» και QF-4 ή το αεροσκάφος παρουσιάσει αστάθεια στην πτήση του (Σημ. 6). Όταν δοθεί η άδεια αναχώρησης, απογειώνονται πρώτα τα αεροσκάφη συνοδείας και στρέφουν σε πορεία παράλληλη προς τον διάδρομο ώστε να παρακολουθήσουν την απογείωση του FSAT. Όταν τα συνοδά αεροσκάφη

αναφέρουν το OK, ο «ελεγκτής» οπλίζει τον εκρηκτικό μηχανισμό και τα πρώτα αποσύρονται σε ασφαλή απόσταση μέχρι την ολοκλήρωση της αποστολής. Εάν το QF-4 «επιζήσει» της δοκιμής, τότε τα αεροσκάφη συνοδείας πλησιάζουν για να αναφέρουν τις ζημιές. Εάν οι τελευταίες είναι σημαντικές και βάζουν σε κίνδυνο την αξιοπιστία του συστήματος, τότε οι «ελεγκτές» θα προσγειώσουν το αεροσκάφος στο αποκαλούμενο Space Harbor. Το White Sands Space Harbor/Northrop Strip είναι μια πολύ μεγάλη επίπεδη έκταση, ανάμεσα στην Big Salt Lake και την Lucero Lake, με δεκάδες διαδρόμους στην επιφάνειά της, που χρησιμοποιείται σε όλη τη διάρκεια του χρόνου για την εκπαίδευση των αστροναυτών του προγράμματος Space Shuttle, του οποίου αποτελεί και εναλλακτικό πεδίο προσγείωσης. Είναι όμως και το πεδίο προσγειώσεων για κάθε αεροσκάφος που βρίσκεται σε ανάγκη, ειδικά στα FSAT, αφού έχει μεγάλους διαδρόμους χωρίς εδαφικές ανωμαλίες και είναι επίσης απομακρυσμένο από άλλες εγκαταστάσεις. Εάν οι ζημιές είναι περιορισμένες ή ανύπαρκτες, τότε το αεροσκάφος-στόχος προσγειώνεται στην Holloman AFB με τη δυνατότητα Auto Land, ενώ παρακολουθείται από τα συνοδά αεροσκάφη που συμβουλεύουν τους «ελεγκτές» για την πρόοδο της κατάστασης. Μετά την προσγείωση αφαιρείται ο εκρηκτικός μηχανισμός και το αεροσκάφος οδηγείται στις εγκαταστάσεις συντήρησης του DET1».

Στις αποστολές αυτές πετούν συνήθως δύο αεροσκάφη NULLO πάνω από την περιοχή της δοκιμής, με το δεύτερο να δρα σαν εφεδρικό. Το σύστημα DFCS μπορεί να διαχειριστεί έως και 6 αεροσκάφη ταυτόχρονα μέσα από ειδικό όχημα που διαθέτει αντίστοιχες κονσόλες. Το σύστημα εκτελεί αυτόματες αποπροσγειώσεις και επιτρέπει αναχωρήσεις κάθε 90 δευτερόλεπτα από τη Holloman, ώστε να πολλαπλασιάσει το χρόνο παραμονής μεγάλων σχηματισμών πάνω από το πεδίο δοκιμών. Το DFCS μπορεί να υποστηρίξει μια ποικιλία μη επανδρωμένων οχημάτων, συμπεριλαμβαν-