



ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Αναφορικά με το χαρακτηρισμό και την ονοματολογία των τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών το 1940, ο αμερικανικός στρατός χρησιμοποιούσε το πρόθεμα «A» για όλα τα συστήματα που χρησιμοποιούντο σαν εναέριοι στόχοι. Επειδή όμως το πρόθεμα «A» δημιουργούσε σύγχυση με το A: Attack (επιθετικό), τον Ιούνιο του 1941 αντικαταστάθηκε από το «OQ» για μοντέλα τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών και «PQ» για τροποποιημένα αεροσκάφη πλήρους μεγέθους, που εκτός από τη δυνατότητα τηλεκατεύθυνσης είχαν επίσης πρόβλεψη για πτήση με πιλότο. Όταν δημιουργήθηκε η USAF, το 1947, οι δύο ξεχωριστές ονοματολογίες «OQ» και «PQ» εγκαταλείφθηκαν και αντικαταστάθηκαν από μία, με το πρόθεμα «Q», που χρησιμοποιείται μέχρι και σήμερα.

2. Η Tracor Inc εξαγόρασε την Flight Systems Inc το 1981.

3. Πρόκειται για έναν έμπειρο πιλότο μαχητικών, που ξεκίνησε την καριέρα του πετώντας A-10 Thunderbolt II από την Suwon AFB στην Κορέα, πριν μετακινηθεί στην Αγγλία και αργότερα στη Λουιζιάνα, σαν εκπαιδευτής πλέον A-10. Μετατέθηκε στη συνέχεια στο Tonopah Test Range, όπου και πετούσε F-117 μέχρι και το 1992, οπότε και μετακινήθηκε στη Holloman σαν εκπαιδευτής στην RTU (Replacement Training Unit) σε F-117 και T-38. Στη συνέχεια και σε ανταλλαγή με το ναυτικό, απέκτησε εμπειρία μέχρι και το επίπεδο του εκπαιδευτή σε F/A-18 με την VFA-106 Gradiators, συμπληρώνοντας 600 ώρες και 101 «traps» (προσνήψεις).

Από το 1995 μέχρι το 1998 επέστρεψε στα F-117, περίοδο όπου και απέκτησε πολεμική δράση πάνω από το Κοσσυφοπέδιο, πετώντας από το Spangdahlem στη Γερμανία. Συνέχισε με την 20η FS πετώντας F-4F ICE σαν εκπαιδευτής, πριν τελικά γίνει διοικητής του DET 1.

4. Το DFCS που χρησιμοποιείται στην Tyndall είναι μοναδικό και γνωστό σαν Gulf Drone Control System, και διαφορετικό από της Holloman που είναι το Drone Formation Control System. Στην πραγματικότητα, η διαφοροποίηση έγκειται στο λογισμικό, όπου το WSMR DFCS είναι συμβατό με τα συστήματα τηλεμετρίας του αμερικανικού στρατού στον οποίο ανήκει το White Sands Missile Range.

5. Στην διαδικασία υπάρχουν 25 εντολές, χρησιμοποιώντας των πρωτεύοντα αυτόματο πιλότο, και άλλες 21 για τον δευτερεύοντα.

6. Η διαδικασία αυτοκαταστροφής ενεργοποιείται μόνο εάν διακοπεί η επικοινωνία ή το αεροσκάφος γίνει ασταθές. Σε αυτή την περίπτωση υπάρχει μικρή πίστωση χρόνου για να ανακτηθεί η ζεύξη ή να επανέλθει το αεροσκάφος σε ευσταθή πτήση. Διαφορετικά ο εκρηκτικός μηχανισμός πυροδοτείται, ελπίζοντας να σκάσει το QF-4 σε δύο κομμάτια.

7. Kill Authorization: η επίσημη άδεια της αρμόδιας διεύθυνσης Δοκιμών και Αξιολογήσεων για να χρησιμοποιηθεί ένα αεροσκάφος FSAT σε πραγματική βολή. Το 2002 υπήρξαν 28 ΚΑ, το 2003 38 ΚΑ και το 2004 26 ΚΑ. Για το 2005, οι αιτήσεις ΚΑ φτάνουν τις 50.