



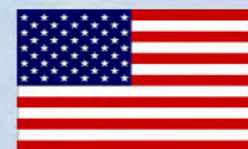
Η αποσία της Γαλλίας και της Αργεντινής ανάγκασε τη FAB να συμπληρώσει το κενό με επιπλέον F-5EM.



# CRUZEX Flight 2013 Αερομαχίες στους ουρανούς της Λατινικής Αμερικής

Με τη συνεργασία των Mamlx Sap & Carlo Brummer (MIAS Aero)

Η μεγαλύτερη πολυεθνική αεροπορική άσκηση στη Νότια Αμερική πραγματοποιήθηκε από τις 4 έως και τις 15 Νοεμβρίου με επίκεντρο τη Base Aerea de Natal της Βραζιλίας, με εξαιρετικά ενδιαφέρουσες συμμετοχές, πολλές πρωτιές αλλά και αρκετές εκπλήξεις. Η «Π&Δ» βρέθηκε εκεί και ανοίγει ένα παράθυρο στις «εξωτικές» αεροπορικές δυνάμεις της περιοχής.





Φρεσκοβαμμένα A-37 της αεροπορίας της Κολομβίας. Καθένα χρειάστηκε δέκα εναέριους ανεφοδιασμούς για να φτάσει στο Natal.

Μετά από 15 μήνες προετοιμασίας, η σημαντικότερη πολυεθνική αεροπορική εκπαιδευτική δραστηριότητα στη Νότια Αμερική, η CRUZEX 2013, προσέληκε 92 αεροπλάνα και ελικόπτερα και 3.000 προσωπικό από έξι χώρες της περιοχής, ενώ ΗΠΑ και Καναδάς έδωσαν επίσης το «παρών». Η ηθιοψηφία των μαχητικών επιχειρούσε από την αεροπορική βάση Natal στην επαρχία Rio Grande do Norte, ενώ τα αεροσκάφη υποστήριξης, συμπεριλαμβανομένων ιπτάμενων τάνκερ, μεταγωγικών και ελικοπτέρων SAR, πετούσαν από τη Base Aerea do Recife στη βραζιλιάνικη επαρχία Pernambuco, περίπου 100 χιλιόμετρα μακριά, με ένα κλιμάκιο, επίσης, στο Caico.

Στην 7η έκδοση της άσκησης Cruzeiro do Sul Exercício (CRUZEX), η οικοδέσποινα Βραζιλία φιλοξένησε συμμετοχές από τη Χιλή, την Κολομβία, τον Ισημερινό, την Ουρουγουάη αλλά και τη Βενεζουέλα, οι οποίες συνεκπαιδεύτηκαν με τις ΗΠΑ και τον Καναδά στη μεγαλύτερη διοργάνωση στην ιστορία του θεσμού της Força Aerea Brasileira (FAB). Μια από τις τακτικά συμμετέχουσες αεροπορίες, η γαλλική Armée de l'Air, ήταν απύουσα αυτή τη φορά, καθώς η Γαλλία συνεχίζει να εμπλέκεται σε στρατιωτικές επιχειρήσεις στο Μάλι και οι υποχρεώσεις της εκεί δεν επέτρεψαν την αποδέσμευση αεροσκαφών, ειδικά ιπτάμενων τάνκερ, που ήταν απαραίτητα για την υποστήριξη μιας γαλλικής συμμετοχής. Οι Γάλλοι, μάλιστα, χρησιμοποίησαν όλα τα προηγούμενα χρόνια την CRUZEX για να προωθήσουν μια στενότερη στρατιωτική συνεργασία με τη FAB και, κατ'επέκταση, τα συναφή συμφέροντά τους στη λατινοαμερικανική χώρα, με επίκεντρο την πώληση μαχητικών στο πλαίσιο των διαγωνισμών FX και FX-2. Η άλλη απογοητευτική απουσία, ειδικά για όσους δημοσιογράφους από μακριά είχαν προγραμματίσει την επίσκεψή τους φέτος, ήταν η ακύρωση της συμμετοχής της Αργεντινής κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή. Η Fuerza Aerea Argentina (FAA) επρόκειτο να φέρει στη Natal A-4AR «Fightinghawk» συν ένα KC-130 Hercules «Tanquero» και υπήρξε έντονη προετοιμασία αλλά και προσμονή γι' αυτό από όλες τις πλευρές. Η μετάβαση, όμως, των αεροσκαφών στη Βραζιλία δεν έγινε, τελικά, δυνατή, καθώς η απαιτούμενη άδεια από το κογκρέσο στο Μπουένος Άιρες δεν εξασφαλίστηκε έγκαιρα. Μετά την περσινή περιπέτεια



του Αργεντινικού Ναυτικού με το εκπαιδευτικό πλοίο «Libertad», που κατασχέθηκε και κατακρατήθηκε από διεθνείς πιστωτές της χώρας, όλες οι στρατιωτικές αποστολές της χώρας υπόκεινται, πλέον, σε έγκριση από τα νομοθετικά σώματα. Το σχετικό αίτημα για τις ετήσιες δραστηριότητες είχε υποβληθεί τον περασμένο Σεπτέμβριο, αλλά δεν εγκρίθηκε έγκαιρα. Έτσι, η FAA «έμεινε σπίτι». Η βάση της πρώτης CRUZEX το 2002 ήταν οι γαλλικές ασκήσεις τύπου ODEX και οι διοργανώσεις κάθε δυο χρόνια έκτοτε - με εξαίρεση την πρώτη και αυτή του 2006 - πραγματοποιήθηκαν στη βάση Natal. Η αρχική γαλλική ιδέα για μια διμερή εκπαιδευτική δραστηριότητα εξελίχθηκε με τα χρόνια σε μια μοναδική ευκαιρία για αρκετές χώρες της περιοχής να ασκηθούν κάτω από ρεαλιστικές συνθήκες σε ένα πολυεθνικό περιβάλλον, προνόμιο που απολαμβάνουν τακτικά αεροπορίες εντός NATO, αλλά για διαφόρους λόγους λείπει από τη Νότια Αμερική. Είναι, μάλιστα, χαρακτηριστικό, ότι η βραζιλιάνικη άσκηση έχει φέρει μαζί όχι μόνο χώρες που δε συνήθιζαν διμερείς εκπαιδεύσεις αλλά και αεροπορίες που, σε θεωρητικό πλαίσιο, είναι αντίπαλες, όπως αυτές της Χιλής και Αργεντινής ή της Κολομβίας και Βενεζουέλας, ενώ, ειδικά φέτος, F-16 της τελευταίας πετούσαν μαζί με Fighting Falcon της Αμερικανικής Αεροπορικής Έθνοφρουράς. Όπως, μάλιστα, χαρακτηρισικά ανέφερε ο ταξίαρχος M.

**Μαζική έξοδος από τη Natal.** Περισσότερες από 100 πτήσεις πραγματοποιήθηκαν την ημέρα στη διάρκεια της CRUZEX 2013.

Jordao της FAB και επικεφαλής της άσκησης, «σκοπός δεν είναι μόνο να καταρρίψουμε ο ένας τον άλλο στη διάρκεια των επεισοδίων των σεναρίων, αλλά να δημιουργήσουμε τη βάση εμπιστοσύνης και συνεργασίας που πρέπει να υπάρχει για τυχόν μελλοντικές επικεφρήσεις νοτιοαμερικανικών χωρών υπό μορφή συνασπισμού».

Σύμφωνα με τον ταξίαρχο Jordao η αεροπορική βάση του Natal είναι η πλέον κατάλληλη τόσο λόγω των σχετικών κλιματικών αλλαγών όσο και των εκτεταμένων υποδομών φιλοξενίας και της ύπαρξης τριών διαδρόμων για την εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων. Η Natal, που αποτελεί στρατιωτική εγκατάσταση που συνυπάρχει με τη δραστηριότητα της πολιτικής αεροπορίας στο διεθνές αεροδρόμιο Augusto Severo, είναι βάση για τη Μοίρα 2°/5°GAv «Joker» με Embraer A-29 Super Tucano σε ρόλο προκεχωρημένης / προεπιχειρησιακής εκπαίδευσης καθώς και την 1°/11°GAv «Gaviao» με Helibras H-50 Esquilo, όπου επίσης εκπαιδεύονται προεπιχειρησιακά οι πιλότοι της FAB σε

Ένα από τα τρία Pucara της Ουρουγουάης, η σπανιότερη παρουσία στο Natal.



Super Tucano του Ισημερινού με το χαρακτηριστικό «ψηφιακό» καμουφλάζ.



Τα άλλα Dragonfly της CRUZEX 2013 προέρχονταν από την Ουρουγουάη.





(φωτογραφία FAB / Sgt Johnson)

ελικόπτερα (Curso de Especializacao Operacional em Asas Rotativas). Είναι ακριβώς στον εκπαιδευτικό χαρακτήρα της βάσης που οφείλεται η υποδομή φιλοξενίας, ενώ στη διάρκεια της CRUZEX τα A-29/B Super Tucano και H-50A-1 μετακινήθηκαν στη βάση Fortaleza, 500 χιλιόμετρα στα βορειοανατολικά. Η Natal, όμως, βρίσκεται στο μέσο μιας τεράστιας, αραιοκατοικημένης έκτασης με ελεύθερο εναέριο χώρο πάνω από τις βραζιλιάνικες επαρχίες Rio Grande do Norte, Ceara, Paraiba και

Pernambuco, καθώς και με πρόσβαση στο Ατλαντικό, γεγονός που υποβοηθά το όλο εγχείρημα.

### Καινοτομίες

Αντίθετα με τις προηγούμενες CRUZEX, φέτος η άσκηση ήταν επικεντρωμένη σχεδόν αποκλειστικά σε εναέριο αγώνα, ενώ προηγούμενη ήταν αφιερωμένη σε C2 (Command and Control) με τη συμμετοχή 12 χωρών. Τότε, Ηνωμένο Βασίλειο, Καναδάς και Σουηδία είχαν κάνει το ντεμπούτο τους με περιορισμένη, όμως, πτητική δραστηριότητα γενικότερα. Έτσι, τώρα, για να υπογραμμιστεί η διαφορά, προστέθηκε στον τίτλο η λέξη «Flight», αν και, για όσους είχαν την τύχη να την παρακολουθήσουν, οι αλλαγές ήδη ήταν προφανείς.

Για τη Βραζιλία, η CRUZEX 2013 είχε αρκετές πρωτιές, ανάμεσά τους και την υλοποίηση αποστολών διείσδυσης προκεχωρημένων παρατηρητών και Έρευνας και Διάσωσης Μάχης (Esquadrao Aeroterrestre de Salvamento), με τη χρήση αλεξιπταστών από C-130 Hercules ή C-105 «Amazonas» (C-295) και την υποστήριξη UH-60L. Στις ρίψεις αυτές συμμετείχε, επίσης, και αντίστοιχο προσωπικό από τις ΗΠΑ και τις канаδικές ένοπλες δυνάμεις. Ντεμπούτο στην άσκηση έκαναν και τα νέα AH-2 (Mi-35M) «Sabre» από τη Μοίρα 2º/8ºGAv, που ταξίδεψαν από το μακρινό Porto Velho για να επιδείξουν τις ικανότητές τους σε αποστολές ένοπλης αναγνώρισης και συνοδείας CSAR. Κατά τα άλλα, η FAB συμμετείχε, επίσης, με F-5EM, F-2000 Mirage, R/A-1 Falcao (AMX-R), A-29 Super Tucano, K/C-130H Hercules, E-99, C-105 Amazonas, SC-105 Pelicano, H-1H Iroquois / «Sapao», H-60 Black Hawk και H-34 Super Puma, αν και περισσότερες λεπτομέρειες μπορείτε να διαβάσετε σε επόμενες σελίδες. Μια από τις πιο περιορισμένες συμμετοχές ήταν αυτή της канаδικής αεροπορίας (πρώτη φορά με αεροπλάνα), η οποία έστειλε δυο CC-130J, μεταφέροντας, όμως, την τεράστια εμπειρία που διαθέτει από διασυμμαχικές επιχειρήσεις σε όλες τις πρόσφατες συρράξεις και κρίσεις.

Αν και σε κάποια περίοδο οι φήμες έφεραν τις ΗΠΑ να αποστέλλουν F/A-18E/F, που αποτελούσε και υποψηφιότητα στον βραζιλιάνικο διαγωνισμό νέου μαχητικού FX-2, τελικά η συμμετοχή αφορούσε σε έξι F-16 της Αεροπορικής Εθνοφρουράς υποστηριζόμενα από ένα KC-135 από την Αριζόνα. Μια απία για την εξέλιξη αυτή ήταν και το διαβόητο «sequestration», οι αυτόματες, δηλαδή, περικοπές κονδυλίων, όταν υπάρχει υπέρβαση του αμερικανικού προϋπολογισμού, που έκαναν το Αμερικανικό Ναυτικό



Δυο «όψεις του νομισματος» των εναέριων φωτογραφιών στη διάρκεια της άσκησης. Οι απεσταλμένοι της «Π&Δ» εξασφάλισαν μια από τις περιζήτητες θέσεις στα C-130 της FAB.



να υπαναχωρήσει. Η USAF, που είχε συμμετάσχει και το 2010, έφερε Fighting Falcon Block 30 από την 113η Πτέρυγα (District of Columbia Air National Guard) «Capital Guardians», που με 18 μαχητικά του τύπου έχει την ευθύνη της αεροπορικής φρούρησης της ευρύτερης περιοχής της αμερικανικής πρωτεύουσας. Το αμερικανικό κλιμάκιο με 150 άτομα περιλάμβανε ακόμη έναν πιλότο MC-130 και δυο αλεξιπταστές - διασώστες από την 129η Πτέρυγα Διάσωσης στο Moffet Field της Καλιφόρνια. Ελληνώς... περιέργη ήταν η συμμετοχή της Κολομβιανής Αεροπορίας (Fuerza Aerea Colombiana), που έφερε στο Natal OA-37 «Dragon» της Escuadron de Combate 311 υποστηριζόμενα από ένα ιπτάμενο τάνκερ KC-767 «Jupiter» της Escuadron de Transporte 811. Σύμφωνα με δη-

λώσεις των στελεχών της FAC, για την ανάπτυξή τους στο Natal τα OA-37 χρειάστηκε να ανεφοδιαστούν πέντε φορές για να φτάσουν στο Manaus, στην καρδιά της Αμαζονίας, για διανυκτέρευση και άλλες πέντε από εκεί μέχρι το Natal για ένα σύνολο 120 «επαφών» με το «Jupiter» μέχρι την

Πρεμιέρα για τα AH-2 στην CRUZEX 2013.



Χιλιανό F-16AM MLU.



Η USAF έφερε Fighting Falcon Block 30 από την 121η Μοίρα / 113η Πτέρυγα «Capital Guardians», που έχουν, συνήθως, την ευθύνη άμυνας της πρωτεύουσας Ουάσινγκτον.





Ένα από τα Shaanxi Y-8 της Βενεζουέλας, που υποστήριξαν το κλιμάκιο F-16.

επιστροφή. Σημείωναν, επίσης, τη μεγάλη εμπειρία που έχει αποκτηθεί από συμμετοχή σε ασκήσεις όπως η Maple Flag στον Καναδά και οι «Red Flag» και «Angel Thunder» στις ΗΠΑ, με ενδιαφέρον και για άλλες συμμετοχές. Ήταν η πρώτη φορά για τον Ισημερινό που έφερε στο Νατάλ τρία A-29 Super Tucano με ένα ιδιαίτερα εντυπωσιακό «ψηφιακό» καμουφλάζ. Τα αεροσκάφη που αξιοποιεί η Escuadron de Combate 2313 «Halcones» σε ρόλο προκεχωρημένης εκπαίδευσης και μεθοριακής επιτήρησης, πέταξαν από την αεροπορική βάση Eloy Alfaro / Manta στον Ειρηνικό Ωκεανό μέχρι τη Νατάλ στον Ατλαντικό, καλύπτοντας περισσό-

Διο E-99 της FAB υποστήριξαν έμμεσα την άσκηση επιτηρώντας τον εναέριο χώρο για «εισβολείς» που θα δημιουργούσαν κινδύνους στην ασφάλεια πτήσης, αλλά χωρίς άμεση συμμετοχή στις επιχειρήσεις, καθώς η αεροπορία της Βραζιλίας κράτησε μακριά τον τύπο.



KC-135E της Fuerza Aerea de Chile του Grupo de Aviacion N°10.



τερα από 5.000 χιλιόμετρα. Μαζί με τα πέντε F-16A που αποτελούσαν την αποστολή της Aviacion Militar Bolivariana της Βενεζουέλας, τον κύκλο των συμμετοχών έκλεισε η Ουρουγουάη με τρία A-37 Dragonfly και τρία A-58 Tucano, που έχουν, αντίστοιχα, ρόλο ελαφράς κρούσης και παροχής εγγύς υποστήριξης.

### Οι αποστολές

Ανάθετα με τις προηγούμενες CRUZEX αλλά και την πρακτική που ακολουθείται συνήθως σε τέτοιες ασκήσεις, η διοργάνωση του 2013 δεν είχε σταδιακή αύξηση της πολυπλοκότητας των αποστολών και από την αρχή οι συμμετέχοντες έπρεπε να υλοποιήσουν COMAO (Combined Air Operations). Έτσι, για κάποιες από τις χώρες που βρέθηκαν το Νοέμβριο στη Νατάλ χρειάστηκαν αρκετές ημέρες προετοιμασίας με πτήσεις εξοικείωσης και λεπτομερή ενημέρωση για διαδικασίες, επικοινωνίες, υποστήριξη και, πάνω από όλα, ασφάλεια πτήσεων. Για την περίπτωση απρόοπτου, ειδικά στη ζούγκλα αλλά και στον Ατλαντικό, όπου λάμβαναν μέρος αρκετές δραστηριότητες, η FAB είχε διαθέσει H-60L Black Hawk και H-1H Huey, που έδρευαν στη Νατάλ. Επιπλέον, στη μικρή πόλη Caico της επαρχίας Rio Grande do Norte στο κέντρο της ευρύτερης περιοχής, όπου ήταν το επίκεντρο πολλών αποστολών, έδρευαν H-34 Super Puma, με επιπλέον ελικόπτερα του τύπου και SC-105 «Pelicano» (C.295) να βρίσκονται στην αεροπορική βάση Recife, τη δεύτερη μεγάλη εγκατάσταση από όπου εξορμούσαν οι συμμετέχοντες, κυρίως μεταγωγικά και ιπτάμενα τάνκερ.

Τα καθημερινά COMAO ξεκινούσαν με μια μαζική ενημέρωση για τους ανακειμενικούς σκοπούς, τις διαδικασίες εισόδου και εξόδου στους στόχους, τους χρόνους τροχοδρόμησης - απογείωσης και ToT (Time over Target) καθώς και τα ραντεβού για ανεφοδιασμούς. Η ιδιαιτερότητα της CRUZEX 2013, που, μάλιστα, τόνισαν όλοι οι συμμετέχοντες, ήταν η μεγάλη ποικιλία και διαφορετικότητα των αεροσκαφών,

### Οι επιχειρήσεις από τη Recife

Σε υποστήριξη της άσκησης, ένας μεγάλος αριθμός τάνκερ και μεταγωγικών επιχειρούσε από την αεροπορική βάση του Recife. Ανάμεσά τους ένα KC-135R της 161ης Πτέρυγας Εναέριου Ανεφοδιασμού της Αεροπορικής Εθνοφρουράς της Αριζόνα που υποστήριζε τα αμερικανικά F-16. Κατά τον ίδιο τρόπο, τα χιλιανά F-16 MLU του Grupo de Aviacion N°7 υποστηρίχθηκαν από ένα KC-135E του Grupo de Aviacion N°10 της Fuerza Aerea de Chile. Τα υπόλοιπα αεροπλάνα με υποδομή «hose-and-drogue» υποστηρίχθηκαν από το κολομβιανό KC-767 και δυο KC-130M, που ήταν και τα πιο πολυσχολα μέσα, πετώντας πολλαπλές αποστολές κάθε μέρα για τον εναέριο ανεφοδιασμό F-5M, F-2000 και A-37.



H-34 Super Puma, φύλακας - άγγελος για την περίπτωση απρόοπτου.

Fuerza Aerea Colombiana και ιπτάμενο τάνκερ KC-767 «Jupiter» της Escuadron de Transporte 811.



### CRUZEX Flight 2013

Χώρα	Τύπος	Μονάδα	Αριθμός
Βραζιλία	F-5M	1°/1°GAvCa - Santa Cruz	14
		1°/14°GAv - Canoas	
		1°/4°GAv - Manaus	
	A-1	1°/16°GAv - Santa Cruz	7
		3°/10°GAv - Santa Maria	
	RA-1	1°/10°GAv - Santa Maria	3
	F-2000	1°GDA - Anapolis	5
	A-29A/B	1°/3°GAv - Boa Vista, 3°/3°GAv - Campo Grande	5
	E-99	2°/8°GAv - Anapolis	2
	H-60L	5°/8°GAv - Santa Maria, 7°/8°GAv - Manaus	4
	AH-2	2°/8°GAv - Porto Velho	4
	H-1H	1°/8°GAv - Belem	1
	H-34	3°/8°GAv - Dos Afonsos	1
	C-130M	1°/1°GTT - Dos Afonsos	2
KC-130M	1°/1°GT - Rio de Janeiro - Galeao	2	
C-105	1°/9°GAv - Manaus, 1°/15°GAv - Campo Grande	2	
SC-105	2°/10°GAv - Campo Grande	1	
Καναδάς	CC-130J	436 Transport Squadron	2
Χιλή	F-16MLU	Grupo de Aviacion N°7	6
	KC-135E	Grupo de Aviacion N°10	1
Κολομβία	A-37	Escuadron de Combate 311	6
	KC-767 MMTT	Escuadron de Transporte 811	1
Ισημερινός	A-29B	Escuadron de Combate 2313	3
ΗΠΑ	F-16C	121st Fighter Squadron	6
	KC-135R	161st Aerial Refueling Wing	1
Ουρουγουάη	A-37	Escuadron Aereo N° 2	3
	IA-58	Escuadron Aereo N° 1	3
Βενεζουέλα	F-16A	Grupo Aereo de Caza 16	5

που δεν απαντώνται σε άλλες ασκήσεις, όπως τα Dragonfly, τα Tucano αλλά και τα Super Tucano. Το άλλο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ήταν το περιβάλλον δράσης, που ακόμη και για τις Ιτανοαμερικανικές συμμετοχές παρουσίαζε προκλήσεις. Από την άλλη, οι εκτεταμένες περιοχές διεξαγωγής, που ήταν αυτού για τη διοργάνωση, αποτέλεσαν και το μεγαλύτερο πρόβλημα διαχείρισης για τη FAB, που χρειάστηκε να στήσει ένα γιγάντιο δίκτυο επικοινωνιών. Περισσότεροι από 400 σταθμοί εργασίας σε κέντρα στη Recife, τη Νατάλ και την Caico επικοινωνούσαν με ένα ασύρματο δίκτυο, που για να υπερκεράσει το εδαφικό ανάγλυφο απαιτούσε να σπαστούν 10 πύργοι αναμετάδοσης, ένα πραγματικά γιγάντιο έργο. Επιπλέον και για τον έλεγχο του εναέριου χώρου στην περιοχή διεξαγωγής, μετακινήθηκε στην Caico ένα ραντάρ 3D TPS-B34 (Lockheed Martin TPS-77) με εμβέλεια αποκάλυψης 500 χιλιομέτρων, που αν και... μεταφερόμενο, τα υποσυγκροτήματά του έπρεπε να περάσουν από στενούς ορεινούς δρόμους, κάτι που συνιστούσε άλλον ένα άθλο.

Η CRUZEX, όπως και όλες οι ασκήσεις του είδους, δεν περιλαμβάνει πραγματικά πυρά, ενώ και οι δραστηριότητες αέρος - αέρος γίνονται με εικονικές βολές, κυρίως πάνω από τον Ατλαντικό. Ανάθετα, όμως, από ευρωπαϊκές ή αμερικανικές ασκήσεις, δεν υπήρχε υποστήριξη ούτε από επίγεια υποδομή ACMI (Air Combat Maneuvering Instrumentation) ούτε από αυτόνομα σφρακιάδια. Έτσι, η εξαγωγή των αποτελεσμάτων των εμπλοκών γινόταν με τον... παλιό, παραδοσιακό τρόπο της καταγραφής βίντεο για όσα αεροσκάφη ήταν εξοπλισμένα ή με τη διασάθρωση στοιχείων ραντάρ από τον σταθμό αναφοράς CINDACTA III στη Recife, όταν οι πιλότοι καλούσαν για «βολές». Στην άσκηση, πάντως, υπήρχε εχθρική απεικόνιση από τα F-2000 (Mirage 2000) της FAB, αλλά ο αεροπορικός αγώνας περιοριζόταν εντός του οπτικού ορίζοντα, καθώς «όπλα» και δυνατότητες BVR διέθεταν ελάχιστα από τα συμμετέχοντα αεροπλάνα. Στη διάρκεια της άσκησης πραγματοποιήθηκαν περισσότερες από 1.250 έξοδοι αεροσκαφών, που κατανάλωσαν σχεδόν τρία εκατομμύρια λίτρα καυσίμων. Παρά τις ακυρώσεις συμμετοχών και ορισμένα προβλήματα και απρόοπτα στη διεξαγωγή της, οι υπεύθυνοι της FAB αλλά και - κατά γενική ομολογία - όλες οι αεροπορίες που ασκήθηκαν, θεώρησαν την CRUZEX Flight 2013 ιδιαίτερα επιτυχημένη, ειδικά στον βασικό στόχο της, στο να καίει σχέσεις συνεργασίας. **ΠΒΘ**

**Acknowledgments** The authors wish to thank Col. Max Barreto, Lt. Humberto Leite, Col. Keith Colmer, Col. Gary Brewer, Capt. Justin Brockhoff, Col. David Barrero, Col. Carlos Silva, Capt. Nanny Gomez, 2ndLt. Nilsa Leal and Capt. Christopher Daniel for their assistance.