



ΣΑΡΑΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΤΗΣΕΙΣ ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΗΧΟ

του Θεμ. Βρανά

ΓΥΡΩ στο 1954-1955, πολλές περιοχές της Ελλάδας δονούνταν αιφνιδιαστικά από έναν άγνωστο μέχρι τότε τρομερός κρότος που θύμιζε έκρηξη και που τον ακολουθούσε ο χαρακτηριστικός συριγμός του αεριωθουμένου αεροπλάνου...

Κάποιες φορές, έσπαγαν και μερικά τζάμια...

Ο πολύς κόσμος, απληροφόρητος, τρόμαζε ή ένιωθε ενοχλημένος, ενώ πολλοί έτρεχαν στην Αστυνομία ή τη Χωροφυλακή, είτε για να αναφέρουν το γεγονός (πασίδηλο άλλωστε), είτε για να παραπονεθούν.

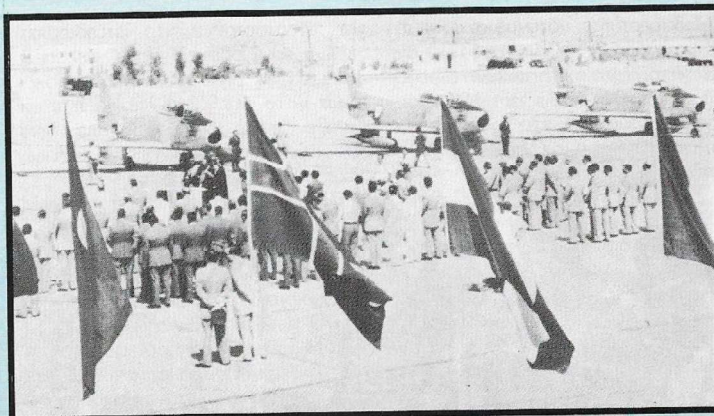
Όμως για λίγους, γνώστες των πραγμάτων, αυτό ήταν το σημάδι ότι η χώρα μας είχε μπει στην υπερηχητική εποχή αποκτώντας αεροσκάφη με δυνατότητα πετούν πάνω από την ταχύτητα του ήχου.

Οι ξαφνικοί εκκωφαντικοί θόρυβοι προκαλούνταν από τα περήφανα jet μας, που βυθίζονταν από μεγάλο ύψος και με πλήρη στοιχεία κινητήρα έσπαζαν το αποκαλούμενο - με δέος τότε - «φράγμα του ήχου». Ήταν το περίφημο «Sonic Boom».





Κάτω: Λίπτα στο μνημείο πεσόντων αεροπόρων της 110 Πτέρυγας Μάχης, το «19409» στέκεται για να θυμίζει στους νεώτερους πως για να φθάσουμε στα μαχητικά-θαύματα της «αγοράς του αιώνα», κάποιοι έδωσαν τα πάντα πετώντας με αεροπλάνα, τα οποία σήμερα δε βρίσκει κανείς παρά σιωπηλούς φύλακες σε κάποιες Αεροπορικές Βάσεις.



Στιγμιότυπο από την τελετή παράδοσης των Sabre, στην Αεροπορική Βάση της Ελενσίνας. Στους ιστούς κυματίζουν οι σημαίες των κρατών - μελών του ΝΑΤΟ.

ΒΕΒΑΙΑ πολύ σύντομα, σταμάτησαν αυτές οι «ενοχλήσεις», καθώς δεν άργησε να εκδοθεί διαταγή του ΓΕΑ που όριζε αυτήν ότι οι είσοδοι των αεροσκαφών στην υπερηχητική ταχύτητα έπρεπε να περιορισθούν μόνο πάνω από θαλάσσιες, αραιοκατοικημένες ή έρημες περιοχές.

Το μεγάλο άλμα

Το μεγάλο άλμα της Πολεμικής μας Αεροπορίας προς την υπερηχητική εποχή, πραγματοποιήθηκε πριν από

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά τον έφεδρο υποσμηναγό (ΙΓΥ) κ. Δημήτριο Κουτσό και τον κ. Τριαντάφυλλο Τσαγανά-Τακαντζά, οι οποίοι διέθεσαν τόσο το φωτογραφικό τους αρχείο, όσο και αρκετό από τον ελεύθερο χρόνο τους, για να μας δώσουν τις απαραίτητες πληροφορίες, στις οποίες βασίστηκε η παραπάνω αναδρομή. Χωρίς την πολύπληρη και σημαντική συνδρομή τους, η συγγραφή του ανωτέρω άρθρου θα ήταν αδύνατη.





Μια ιστορική φωτογραφία από την τελετή παραλαβής των F-86E. Στις 2 Ιουλίου 1954, στην Αεροπορική Βάση της Ελευσίνας, οι χειριστές του αερακροβατικού σμήνους της Ελληνικής Αεροπορίας και οι μελλοντικοί χειριστές των Sabre, ποζάρουν μαζί με τον τότε υπουργό και μετέπειτα πρωθυπουργό Παν. Κανελλόπουλο.

σαράντα ακριβώς χρόνια με την απόκτηση, λίγα μόλις χρόνια μετά την έλευση των T-33 και των F-84G Thunderjet - των νέων και υπερσύγχρονων για την εποχή τους αεριωθουμένων καταδιωκτικών, των περίφημων Γ-

86 Sabre. Τα αεροπλάνα αυτά ήρθαν στην Ελλάδα και παραδόθηκαν στην Αεροπορική Βάση της Ελευσίνας στις 2 Ιουλίου 1954.

Τιμούμε αυτή την ιστορική για την Πατρίδα μας - και ιδιαίτερα για την Πολεμική της Αεροπορία - επέτειο, με μια σύντομη αναδρομή στο ιστορικό της αποκτήσεως των πρώτων υπερηχητικών αεροπλάνων και μια παρουσίαση των τεχνικών χαρακτηριστικών του θρυλικού αεροπλάνου με το οποίο συνετέλεσε το άλμα της Αεροπορίας προς τη σύγχρονη εποχή.

Στις αρχές της δεκαετίας του '50 κι ενώ ο «Ψυχρός Πόλεμος» βρίσκονταν στο φόρτε του (έχοντας γίνει και... θερμός στην Κορέα και την Ινδοκίνα), η τότε Ελληνική Βασιλική Αεροπορία ξεκίνησε ένα μεγαλεπήβολο και τολ-

μηρό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και ανασυγκρότησης, που μέσα σε πέντε μόλις χρόνια απέδωσε δέκα ετοιμοπόλεμες Μοίρες αεριωθουμένων.

Οι τελευταίες τρεις Μοίρες αποτε-

λούσαν τις πρώτες «καθαρόαιμες» Μοίρες αεριωθουμένων αναχαιτιστικών της Πολεμικής μας Αεροπορίας, εξοπλισμένες με το καλύτερο αεροσκάφος jet της εποχής, το North



Ο Παν. Κανελλόπουλος χαιρετάει τους χειριστές της 335 Μοίρας Δ/Β, κατά την τελετή παραλαβής των F-86E.



American F-86E Sabre. Τα αεροσκάφη που παρέλαβε η χώρα μας είχαν κατασκευαστεί από την Καναδική εταιρία Canadair και χαρακτηρίζονταν ως CL-13A Mk II και Mk IV.

Στα τέλη Ιουνίου του 1954, τα πρώτα Sabres προσγειώθηκαν με τους Καναδούς χειριστές τους στην Αεροπορική Βάση Ελευσίνας, την 112 Πτέρυγα Μάχης. Στις 2 Ιουλίου 1954, παρουσία εκπροσώπων της Ελληνικής Κυβέρνησης, της ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας μας, εκπροσώπων της Καναδικής Πρεσβείας και των Συμμάχων Κρατών, καθώς και αντιπροσώπων της Canadair, έγινε η επίσημη παράδοση και ένταξή τους στην Πολεμική μας Αεροπορία.

Με το πέρας των επίσημων τελετών, άρχισε αμέσως η εκπαίδευση εδάφους, διάρκειας τριών εβδομάδων, των δέκα πρώτων χειριστών, από εκπαιδευτές - πιλότους της Καναδικής Πολεμικής Αεροπορίας και από Έλληνες μηχανικούς, που είχαν με-

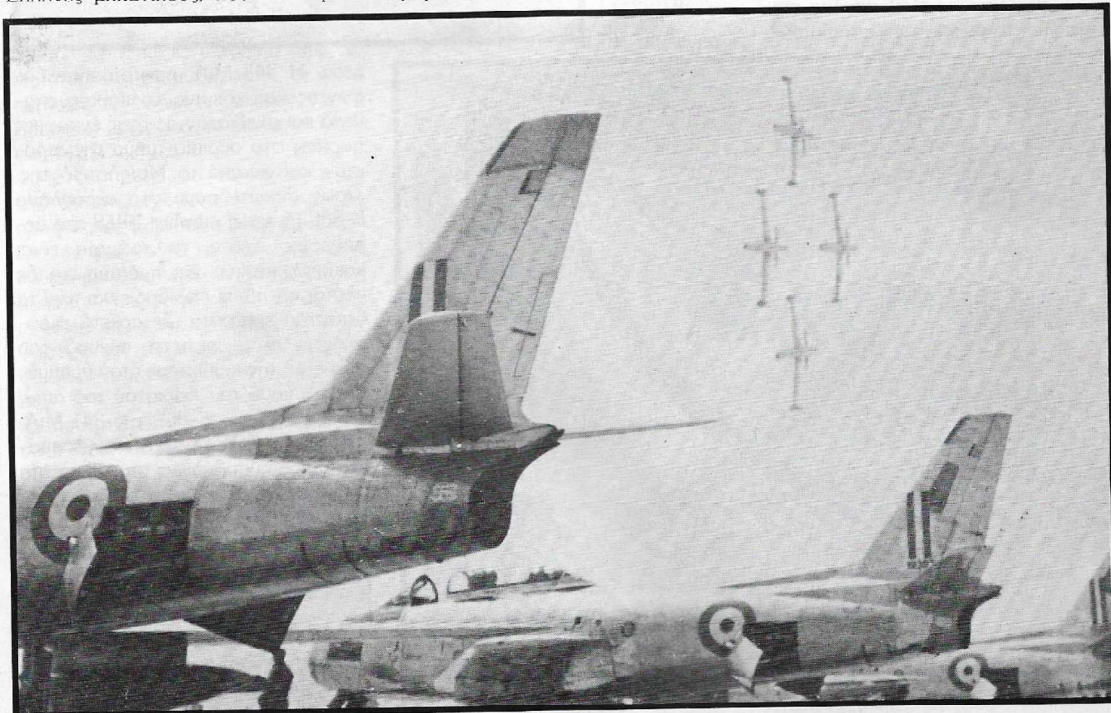
τεκπαιδευτεί στις εγκαταστάσεις της Canadair, στον Καναδά. Οι πρώτες είκοσι ώρες στον αέρα με το F-86 ήταν η αρχική μείδωση στον τύπο, ενώ ακολουθούσαν άλλες εξήντα ώρες επιχειρησιακής εκπαίδευσης. Οι χειριστές που επάνδρωσαν τις τρεις Μοίρες, ήταν μόνιμοι Ιπτάμενοι Αξιωματικοί, προερχόμενοι από την Σχολή Ικάρων (Σ.Α.) και σε σημαντικό ποσοστό, νέοι ανθυποσμηναγοί, απόφοιτοι του περίφημου Ε.Κ.Ε.Χ. (Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών). Οι τελευταίοι μετατέθηκαν στις Μοίρες Ανακατασκευής από τις Μοίρες Διώξεως/Βομβαρδισμού 335, 336 και 340, αφού πρόσφατα είχαν τελειώσει στην Ελευσίνα την πολεμική τους εκπαίδευση και είχαν βγει διαθέσιμοι στα F-84G Thunderjet.

Όλοι τους εκπαιδεύτηκαν από τον πυρήνα των πρώτων δέκα Ελλήνων χειριστών. Η επιλογή τους έγινε με βάση τις επιδόσεις τους σε εικονικές αερομαχίες και εναερίες βολές, ώστε

οι κατά το δυνατόν καλύτεροι διώκτες να συνδυασθούν με τα καλύτερα διαθέσιμα ανακατασκευικά της εποχής. Επίσης, οι Μοίρες επανδρώθηκαν με τους καλύτερους αξιωματικούς εδάφους, υπαξιωματικούς και σμηνίτες, ιδιαίτερα των τεχνικών ειδικοτήτων, οι οποίοι επιλέχθηκαν με πολλή προσοχή και με βάση τις γνώσεις τους, το ήθος και τις διοικητικές τους ικανότητες.

Οι Μοίρες των F-86E

ΜΟΙ νέες Μοίρες που σχηματίστηκαν για να υποδεχθούν τα F-86E ήταν οι 341, 342 και 343 Μοίρες Ανακατασκευής. Πρώτη Μοίρα, που βγήκε ετοιμοπόλεμη το 1954 ήταν η 341 Μ.Α., η οποία έχει το μοναδικό προνόμιο, εδώ και σαράντα συνεχή χρόνια να διατηρεί αναλλοίωτο το Μοιρόσημό της. Τόσο οι 335 και 336, όσο και η 337 Μοίρες Δ/Β (όπως χαρακτηρίζονταν εκείνη την εποχή)



Το σμήνος Ελληνική Φλόγα με αεροπλάνα F-84G, υπό την ηγεσία του εισηγνηναγού Κ. Κόκκα, εκτελεί ακροβατικούς χειρισμούς στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας κατά την τελετή παραλαβής των Sabre. Οι υπόλοιποι χειριστές είναι οι Ι. Στυλιανάκης, Δ.Δαμάσκος και Στ. Παπαδημητρίου. Τα Sabre είναι στο έδαφος και στο πίσω μέρος της απράκτου τους είχαν ζωγραφισμένο ένα πλατανόφυλλο και την επιγραφή «Made in Canada». Το s/n ήταν γραμμένο μόνο στο κάθετο σταθερό.

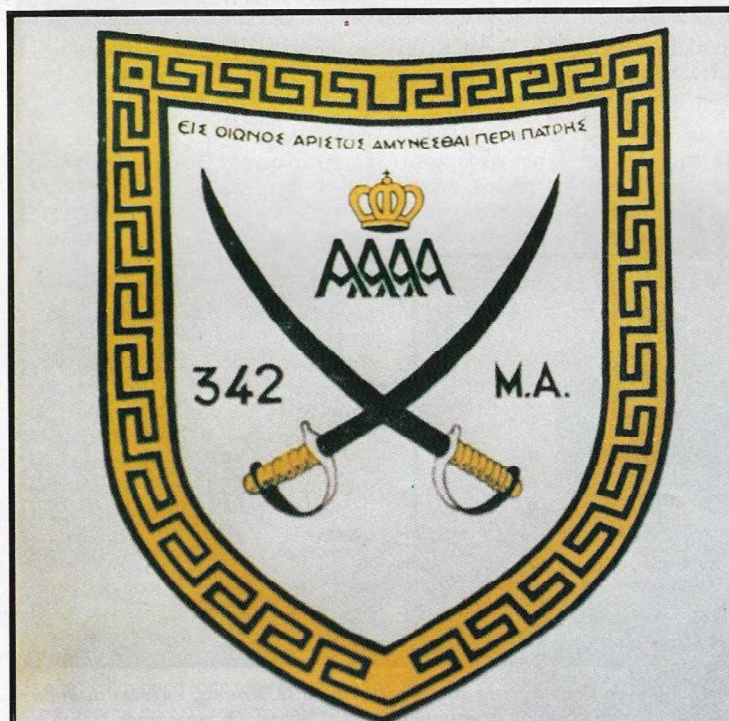
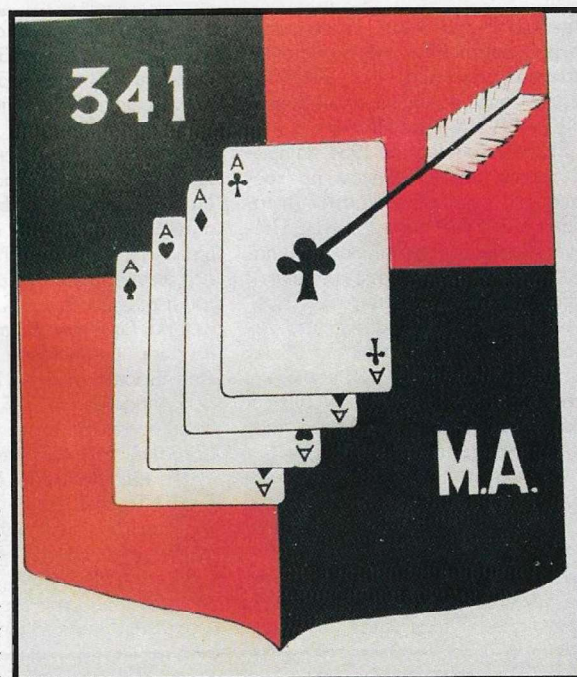


έχουν κατά καιρούς επιφέρει αλλαγές στα Μοιρόσημά τους. Ακολούθησαν οι Μοίρες 342 και 343, οι οποίες ολοκλήρωσαν την πολεμική τους εκπαίδευση την επόμενη χρονιά, το 1955.

Και οι τρεις, αποτέλεσαν την πρώτη αμιγώς Ελληνική Σμηναρχία Αναχαίτισης, την 114 Σμηναρχία Μάχης με έδρα την Τανάγρα. Χαρακτηριστικό της επιχειρησιακής σημασίας του νέου σχηματισμού, είναι ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα αναβαθμίστηκε σε Ιπτέρυγα.

Οι τρεις νέες Μοίρες, ακολουθώντας το παράδειγμα της 337 Μοίρας Δ/Β, διακόσμησαν μερικά τουλάχιστον από τα αεροσκάφη τους με τα Μοιρόσημά τους και τα ιδιαίτερα χρώματά τους. Έτσι, αεροσκάφη της 341 Μ.Α. εμφανίζονται με τους διάτρητους από βέλος, άσσους ζωγραφισμένους στην αριστερή πλευρά της ατράκτου τους, αεροσκάφη της 342 Μ.Α. με το μοιρόσημο στο ίδιο σημείο, όπως και της 341 Μ.Α. τα οποία επιπροσθέτως έφεραν το μαιάνδρο σχεδιασμένο στο ρύγχος και το ουραίο τμήμα της ατρά-

Οι περίφημοι άσσοι της 341 ΜΑ, που εξακολουθούν να κοσμούν μέχρι σήμερα τις φόρμες πτήσεως των χειριστών της



Δύο σπάθες του ιππικού σταυρωτά αποτελούσαν το πρώτο σήμα της 342 ΜΑ. Οι ίδιες σταυρωτές σπάθες εικονίζονται και στο εγχειρίδιο του F-86 Sabre, το όνομα του οποίου άλλωστε σημαίνει σπάθη.

κτου. Η 343 Μ.Α. πρωτοτύπησε βάφοντας κατακόκκινο το κάθετο σταθερό και σχεδιάζοντας τρεις έγχρωμες λωρίδες στο ουραίο τμήμα της ατράκτου και φυσικά το Μοιρόσημό της. Όπως διαπιστώσαμε στο αεροπλάνο F-86E με serial number 19168 στο αεροδρόμιο Σέδες, τα χρώματα είναι κόκκινο, κίτρινο και πράσινο, το δε πλάτος της κάθε λωρίδας είναι περί τα δεκαεπτά εκατοστά. Σε αρκετά αεροσκάφη στην αριστερή πλευρά του σκελετού της καλύπτρας ήταν γραμμένο το όνομα του χειριστού του όπως για παράδειγμα, F-86E της 341 Μ.Α. s/n 19271: Ι ΚΟΥΤΣΟΣ Δ. Το γράμμα-τος «Ι» που υποδήλωνε την ειδικότητα του πιταμένου, προηγείτο το σχέδιο των διακριτικών του βαθμού του χειριστού.

Το αεροπλάνο

ΜΣχετικά με την προέλευση των Ελληνικών F-86 υπάρχει κάποια διχογνωμία.

Μερικές πηγές αναφέρουν, ότι η Αεροπορία μας χρησιμοποίησε μεταχειρισμένα CL-13, Mk II και Mk IV, προερχόμενα από τις τάξεις της R.A.F., η οποία σημειωτέον είχε εφο-



*Το πρώτο
σήμα της
343 MA,
που
χρησιμοποιή-
θηκε κατά
την
εκπαίδευση
στην 112
ΠΜ, στην
Ελευσίνα.*

διαστεί κατά κύριο λόγο με Mk IV. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τα serial numbers που δίνει η Canadair για τα Ελληνικά αεροσκάφη και που είναι όλα Mk II.

Με δεδομένο ότι τα περισσότερα από τα αναφερόμενα βασίζονται σε προσωπικές μαρτυρίες ανθρώπων που έζησαν από κοντά τα γεγονότα, είναι ενδεχόμενο να υπάρχουν παραλείψεις ή τυχόν μικρές κι όχι νηελιμένες ανακρίβειες, κάθε απόδειξη, η διόρθωση, η συμπληρωματική πληροφορία θα είναι περισσότερο από ευπρόσδεκτη.

Επανερχόμαστε όμως στο αεροπλάνο F-86E, το οποίο εφοδιασμένο με υδραυλικές επιφάνειες ελέγχου - μια καινοτομία πραγματικά πρωτοποριακή για την εποχή-πέταξε για πρώτη φορά στις 23 Σεπτεμβρίου 1950 ενθουσιάζοντας τους χειριστές με την ευελιξία του. Ο πόλεμος της Κορέας καθιέρωσε το καθαρόαιμο μαχητικό της North American ως ένα από τα πιο αποτελεσματικά μαχητικά αεροπλάνα οπισθοκλινών πτερύγων που κατασκευάστηκαν ποτέ, καθώς μέχρι την λήξη των εχθροπραξιών είχαν καταρριφθεί συνολικά 792 MiG-15 με απώλειες μόλις 78 Sabre.

Όπως ήταν φυσικό, οι επιδόσεις των F-86 πάνω από την MiG Alley

κάθε άλλο παρά άφησαν αδιάφορους

τους Καναδούς οι οποίοι έψαχναν για ένα νέο μαχητικό και πριν περάσει καιρός, η Canadair κατασεύαζε κατόπιν αδείας της North American το πρώτο F-86A (με s/n 19101) με αμερικανικά εξαρτήματα. Τα Sabre I όπως ονομάστηκαν τα καναδικά F-86 που βγήκαν από την γραμμή παραγωγής της Canadair στο Μόντρεαλ, ακολούθησαν τα αεροσκάφη της έκδοσης Sabre II, μια βελτιωμένη παραλλαγή των F-86A. Από τα 350 Sabre II που κατασκευάστηκαν συνολικά για την Βασιλική Καναδική Αεροπορία, 60 παραδόθηκαν στην USAF για την αναπλήρωση των απωλειών στο θέατρο επιχειρήσεων της Κορέας ενώ αργότερα ένας αριθμός αεροσκαφών παραχωρήθηκε στην Ελλάδα και την Τουρκία.

Η εμπειρία που αποκομίστηκε από τις σκληρές αερομαχίες στους ουρανούς της Κορέας, οδήγησε στην υιοθέτηση μιας νέας πτέρυγας με ενισχυμένα χείλη προσβολής η οποία θα έδινε στους πιλότους των Sabre μεγαλύτερη ευελιξία στα ύψη στα οποία



Το δεύτερο σήμα της 343, αποτελείται από ένα αστέρι και έναν αετό. Το σημερινό σήμα της Μοίρας διατηρεί το αστέρι, αλλά τον αετό αντικατέστησαν δύο απλά φτερά.



Χειριστές της 341 MA, ποζάρουν πάνω στο «19349». Στο πλευρό της αιράκτου είναι σχεδιασμένο το σήμα της Μοίρας.

προτιμούσαν να μάχονται όχι μόνο οι Βορειοκορεάτες, αλλά και οι Σοβιετικοί και οι Κινέζοι αντίπαλοί τους. Γνωστή περισσότερο ως πτέρυγα «6-3», η νέα πτέρυγα διέθετε χορδή εκτεταμένη κατά 6 ίντσες στην περιοχή

της ένωσης με την άτρακτο και κατά 3 ίντσες στην περιοχή των ακροπτερυγίων και χαρακτηριζόταν από την απουσία των slats στα χείλη προσβολής και την τοποθέτηση ενός μικρού κατακόρυφου αεροφράκτη σε κάθε

πτέρυγα. Μια προσθήκη η οποία αύξησε μεν την ευελιξία του μαχητικού σε ταχύτητες άνω των 0,8 Mach, αύξησε όμως και την ταχύτητα κατά την προσγείωση αλλοιώνοντας τα πτητικά χαρακτηριστικά του αεροσκάφους στις χαμηλές ταχύτητες.

Οι πτέρυγες «6-3» τοποθετήθηκαν σε 2520 F-86F καθώς και στα τελευταία 89 από τα 438 Sabre IV που κατασκεύασε η Canadair για τη βρετανική RAF. Πέρα από την αυξημένη ευελιξία, τα Sabre της έκδοσης Mk IV διέθεταν τον ισχυρότερο κινητήρα J47 της General Electric (με 5200 lbs ώσης) ενώ τα 370 Mk V που ακολούθησαν έφεραν τον καναδικής προελεύσεως Avro Orenda 10 (με 6500 lbs ώσης) και τα 655 CL-13 Mk VI τον ακόμη ισχυρότερο Orenda 14.

Ελαφρύτερα από τα F-86H, τα αεροσκάφη της έκδοσης Mk VI διέθεταν διαφορετικό αλεξηνέμιο σχήματος αντεστραμμένου «V» και νέα χείλη προσβολής στις πτέρυγες, εφοδιασμένα με ανανεωμένα slats και τα

Μια σχεδόν πλήρης λίστα Ελληνικών Canadair CL-13 Sabre Mk II είναι η παρακάτω:

19102 19104 19105 19107 19108	19271 19273 19274 19278 19285
19109 19110 19111 19121 19125	19287 19293 19294 19305 19307
19127 19128 19133 19135 19136	19320 19323 19344 19347 19349
19140 19141 19142 19144 19145	19355 19363 19374 19377 19378
19146 19148 19151 19154 19161	19381 19382 19383 19390 19392
19168 19169 19170 19171 19172	19393 19395 19397 19398 19403
19174 19182 19186 19188 19191	19407 19409 19416 19418 19423
19196 19198 19199 19202 19209	19424 19425 19428 19429 19430
19210 19211 19212 19213 19218	19432 19433 19434 19438 19440
19220 19222 19224 19228 19233	19443 19444 19447 19448 19452
19235 19237 19238 19239 19242	19494
19243 19250 19254 19267 19269	

Το αεροσκάφος με s/n 19494, είναι το μοναδικό Sabre Mk IV που μπορούμε να βρούμε ως Ελληνικό.



Ένα από τα αεροπλάνα της 343 MA που φέρει πλήρη τα χρώματα της Μοίρας. Παρατηρείστε το μικρών διαστάσεων εθνόσημο στο κάθετο σταθερό. Πρέπει να σημειωθεί ότι το αεροπλάνο της φωτογραφίας με s/n 19 278 πέταξε με τα χρώματα της 343, της 342, αλλά και του αερακροβατικού σμήνους Ελληνική Φλόγα.

οποία αντικατέστησαν τους αεροφράκτες των προγενεστέρων εκδόσεων συνδυάζοντας καλό χειρισμό του αεροπλάνου στις χαμηλές ταχύτητες με δυνατότητα κλειστών στροφών.

Γνωστότερα στην Π.Α. ως CL-13 Mk II, τα καναδέζικα F-86 ήταν ότι καλύτερο πετούσε την δεκαετία του '50 στον ρόλο της αναχαίτισης ημέρας ενσωμα-

τώνοντας καινοτομίες που προκάλεσαν αίσθηση σε χειριστές και μηχανικούς. Ένας χειριστής της RAF που έτυχε να απογειωθεί με την αριστερή θυρίδα επανεξοπλισμού των πολυβόλων απασφαλισμένη, επέστρεψε στην βάση και μέσα σε δευτερόλεπτα, η θυρίδα είχε ασφαλισθεί με μισή στροφή έξι μόνο fasteners. Σε ένα βρετανικό μαχητικό

της εποχής όπως το Supermarine Swift, το προσωπικό εδάφους θα χρειαζόταν πάνω από δέκα λεπτά για να σφίξει καμιά δωδεκαριά κοινές βίδες.

Με το Sabre, χρονοβόρες διαδικασίες από τις οποίες πολλές γίνονταν ακόμη με τα χέρια, πέρασαν οριστικά στο παρελθόν. Ο χειριστής πάταγε ένα κουμπί και η καλύπτρα έκλεινε.

Αεροπλάνο F-86E της 342 MA με s/n 19278.

Το μακρόστενο εθνόσημο στο κάθετο σταθερό αργότερα αντικαταστάθηκε από άλλο μικρότερου μήκους.





MACH BUSTER'S CLUB

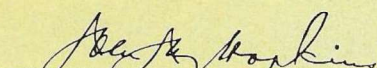


THIS CERTIFIES THAT

Ανδρoς ΚΟΝΤΙΟΙΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΙΣIS A MEMBER IN GOOD STANDING AND HAS
EXCEEDED THE SPEED OF SOUND IN A

CANADAIR BUILT F-86 SABRE JET

MADE UNDER LICENCE FROM NORTH AMERICAN AVIATION INC.


CHAIRMAN OF THE BOARD
PRESIDENT AND GENERAL MANAGERC A N A D A I R
LIMITED • MONTREAL**Το πτυχίο, που έδινε η Canadair στους πρώτους Έλληνες «υπερηχητικούς» χειριστές.**

Πάταγε ένα άλλο και ο κινητήρας έπαιρνε μπροστά... Πάντως, ένα από τα πράγματα που πολλοί χειριστές δεν μπόρεσαν να αποδεχθούν ήταν το εκτινασσόμενο κάθισμα της North American. Αν και ήταν πολύ άνετο, ήταν ασταθές απαιτώντας από τον χειριστή να λύσει μόνος του τις ζώνες ασφαλείας για να αποχωρισθεί από το κάθισμα, μετά την εγκατάλειψη, ένα μειονέκτημα το οποίο το καθιστούσε ουσιαστικά άχρηστο σε ύψη μικρότερα των 2000 ποδών. Αποτέλεσμα ήταν η RAF να το αντικαταστήσει με ένα κάθισμα της Martin-

Baker εφοδιασμένο με κάλυμα προσώπου για την προστασία του χειριστή κατά την εκτίναξη.

Οι επιδόσεις των Sabre πάντως έδωσαν μια νέα διάσταση στην εναέρια μάχη.

Το αεροπλάνο ήταν προικισμένο με έναν απίστευτο βαθμό ανόδου (ιδίως οι μεταγενέστερες εκδόσεις), ο χειρι-

στής μπορούσε να τραβήξει 8 g χωρίς πρόβλημα και σε περίπτωση ανάγκης η επανεκκίνηση του κινητήρα ήταν απλή. Ωστόσο, στα αεροσκάφη χωρίς slats στα χείλη προσβολής των πτερύγων, οι πιλότοι έπρεπε να προσέχουν να μην πέσει πολύ η ταχύτητά τους καθώς κατέβαιναν για προσγείωση.

Επίσης, αυτό που έπρεπε να προσέχει ιδιαίτερα ο χειριστής ήταν η προειδοποιητική λυχνία των υδραυλικών: εάν άναβε, δεν υπήρχε άλλη επιλογή από την εγκατάλειψη του αεροπλάνου αν και τα Sabre σπανίως παρουσίαζαν απόλεια υδραυλικών.

Ταχύτερο σχεδόν κατά 150 m/h από τα περισσότερα μαχητικά του καιρού του, το F-86 μπορούσε να πετά με τρόπο που έκανε παλαιότερα αεριωθούμενα όπως τα Vampire ή τα Meteor να δείχνουν... ακίνητα στον αέρα! Στην ειρήνη, η εκπληκτική τους ευελιξία οδήγησε στην χρησιμοποίη-

σή τους από διάφορα αεροκροβατικά σμήνη, μια φυσική δίχως άλλο επιλογή. Εντυπωσιακά βαμμένα αεροσκάφη με τα χρώματα των Golden Hawks της Βασιλικής Καναδικής Αεροπορίας και του ιταλικού ακροβατικού σμήνους «Τρίχρωμα Βέλη» ή με τα διακριτικά των Silver Aces και των Skyblazers της USAF μάγεψαν τα πλήθη στο έδαφος. Όμως οι παράτολμοι ελιγμοί των Sabre του ακροβατικού σμήνους «Ελληνική Φλόγα» ήταν αυτοί που έμειναν στην ιστορία κόβοντας την ανάσα χιλιάδων θεατών που είχαν την τύχη να παρακολουθήσουν τόσο στην χώρα μας όσο και στην Ευρώπη μια από τις πραγματικά μοναδικές επιδείξεις τους.

Σήμερα, σε μερικά πολεμικά αεροδρόμια μπορεί κανείς να δει κάποια από τα ελάχιστα Sabre που έχουν διασωθεί από την λήθη να στέκονται σιωπηλοί φύλακες των αναμνήσεων μιας μακρινής, ηρώικης εποχής ■