

Οι Έλληνες μαχητές της



Από την εμφάνιση των αεριωθούμενων μαχητικών στο λεγόμενο δυτικό κόσμο μέχρι σήμερα, τρεις είναι οι κύριοι τύποι που κλήθηκαν και κατάφεραν να καλύψουν την ανάγκη για μαζική παραγωγή ενός μικρού, φθηνού και ευέλικτου αεροσκάφους, ικανού να εμπλέκεται σε αερομαχία με αυξημένες πιθανότητες κατάρριψης του αντιπάλου: το F-86, το F-5 και το F-16.

Η τεχνολογική εξέλιξη και η διαρκής διαφοροποίηση των επιχειρησιακών αναγκών οδήγησαν στην αναβάθμιση της αποστολής αυτής της «αεροπορικής οικογένειας» από την καθαρή αναχαίτιση ημέρας (F-86) στην αναχαίτιση/διώξη-βαρβαρισμό (F-5) και, τέλος, στην πολλαπλότητα και εναλλαγή των ρόλων που καλείται να καλύψει (F-16). Η Ελλάδα, από το 1954 έως σήμερα, είναι αποδέκτης των προαναφερθέντων τύπων: μία μάλιστα Μοίρα της, η 341, έχει το πρόνομιο να είναι η μοναδική που πέταξε από την

ίδρυσή της έως τις μέρες μας διαδοχικά και με τους τρεις!

Τα πρώτα ελληνικά F-5A/B εντάχθηκαν τον Ιούνιο του 1965 στη δύναμη της 341 MAH, με έδρα την 111 ΠΜ. Η 341 με τα F-5 της παρέμεινε στην 111 ΠΜ έως τη διάλυσή της το 1993.

Δεύτερη Μοίρα που εφοδιάστηκε με F-5A/B ήταν η 343 MAH, τον Μάρτιο του 1966, επίσης στην 111 ΠΜ. Τον Ιούλιο του 1974, η 343 μεταστάθμευσε στην 113 ΠΜ για 11 χρόνια, έως τον Ιούνιο του 1985. Το δεύτερο ήμισυ του 1985 και όλο το 1986 βρίσκεται και πάλι στην 111 ΠΜ για να μετασταθμεύσει εκ νέου, μόνιμα πλέον, στην 113 ΠΜ το 1987. Θα παραμείνει στη Μικρά έως τη διάλυσή της, σηματοδοτώντας τη λήξη της υπηρεσίας των F-5 στην ΠΑ στις 29 Μαρτίου 2001.

Η 337 —τότε MAH (Μοίρα Αναχαίτησας Ημέρας)— είναι η τρίτη ελληνική Μοίρα F-5A/B.

Αρχισε να παραλαμβάνει τα αεροσκάφη της το 1967 στην 111 ΠΜ, στην οποία θα παραμείνει τα 11 χρόνια που επιχειρεί με τα Freedom Fighters, έως το φθινόπωρο του 1978, όταν εγκαταλείπει την 111 ΠΜ και τα F-5 για χάρη της 110 ΠΜ και των F-4E.

Τέταρτη και τελευταία Μοίρα F-5 είναι η 349 (ΜΤΑ —Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισης— αρχικά, MAH κατόπιν). Εφοδιάζεται το 1970 με αναγνωριστικά RF-5A, τα οποία θα διατηρήσει έως τη διάλυσή της, τον Σεπτέμβριο του 1997.

Αν θέλαμε να ορίσουμε κάποια γεγονότα-σταθμούς στην ιστορία των ελληνικών Freedom Fighters, αναμφίβολα θα ξεκινούσαμε από τον άθλο της 341 MAH που κατόρθωσε να βγει ετοιμοπόλεμη σε έξι μόλις μήνες, το 1965, χαρίζοντας στην Ελλάδα την τιμή να διαθέτει την πρώτη επιχειρησιακή Μοίρα F-5 στην Ευρώπη. Θα σταματούσαμε στο 1967, όπου και πάλι

ελευθερίας

Ο περασμένος Μάρτιος σηματοδότησε άλλη μια απόσυρση στην Πολεμική Αεροπορία. Τα F-5A/B ανήκουν πλέον στην ιστορία της. Το μικρό, όμως, αυτό μαχητικό άφησε ανεξίτηλα τα ίχνη του κατά τη διάρκεια της μακρόχρονης καριέρας τους που ξεπέρασε τα 35 χρόνια. Την ιχνηλατούμε μέσα από στοιχεία και φωτογραφίες των Freedom Fighters.

Του Θέμη Βρανά



Φωτογραφία: Κ.Κ.

Η 341 MAH παίρνει το βραβείο ασφάλειας πτήσεων του AIRSOUTH/6ATAF του NATO για τη συμπλήρωση του χρόνου εκείνο, κατά μέσο όρο, 242 ωρών πτήσης ανά αεροσκάφος της, χωρίς κανένα απολύτως ατύχημα.

Τον ίδιο χρόνο, η 337 MAH δημιουργεί το ακροβατικό σμήνος «Νέα Ελληνική Φλόγα» με 5 F-5A. Δυστυχώς, αποδείχτηκε βραχύβιο, αφού διατηρήθηκε μόλις από τον Αύγουστο του 1967 έως τον Μάρτιο του 1968.

Τον Ιούλιο του 1972, στην 110 PM γίνονται οι πρώτες βολές αέρος-αέρος και αέρος-εδάφους BEST HIT 1972 του AIRSOUTH (Ιταλία, Ελλάδα, Τουρκία) με συμμετοχή της USAF και του USN. Τα ελληνικά «πεντάριο» πρώτευσαν στις βολές αέρος-εδάφους αφήνοντας πίσω τους τα αμερικανικά Phantoms και Corsairs, τα ιταλικά G-91 και τα τουρκικά Starfighters. Στις 21 Ιουλίου 1974, σε εμπλοκή 2 ελληνικών F-5A με 2 τουρκικά F-102A πάνω από το Αιγαίο, τα ελληνικά

μαχητικά καταρρίπτονται με sidewinder το ένα F-102A, ενώ το άλλο, κατά πάσα πιθανότητα, πέφτει σε τουρκικό έδαφος λόγω ελλείψης καυσίμων.

Η τριακονταετής θητεία του F-5 στην ΠΑ και τα σενάρια για πιθανή απόκτηση καναδικών (CF-5AB σε ρόλο lead-in trainer) επιβεβαιώνουν με τον καλύτερο τρόπο την αξία του μαχητικού της Northrop, που τόσο αγαπήθηκε από τους χειριστές για την ευελιξία του, από τους τεχνικούς για την απλότητά του και από... όλους τους φίλους του αεροπλάνου για τις υπέροχες αεροδυναμικές γραμμές του.

«Η απουσία του πια από τους ελληνικούς ουρανούς είναι δεδομένο ότι δεν θα φέρει σε δύσκολη θέση τους σχεδιαστές της εθνικής μας άμυνας: αφήνει όμως ένα αφιγμένο στην καρδιά όσων βλέπουν έναν ακόμη θρύλο της ΠΑ, μετά το RF-84F, το F-104G, το HU-16B και το T-33A, να αποσύρεται από το προσκήνιο, προαιωνίζοντας έτσι την

τύχη αεροσκαφών όπως το C-47, το F-104G, το A-7 E/H, το T-37 B/C, το T-2E...

Όπως και να το κάνουμε, μπορεί η Hi-Tech μοιρασιά να είναι ο ευσεβής πόθος των επιτελών της ΠΑ, είναι όμως και ο εφιάλτης των θαυμαστών όλων αυτών των γερασμένων πια βετεράνων που τόσα πρόσφεραν και εξακολουθούν να προσφέρουν στην πατρίδα μας. Ας ελπίσουμε —δυστυχώς υπεραισιόδοξα— στα προσεχή χρόνια να αποκτήσει το Μουσείο ΠΑ την υποδομή να διατηρεί ακόμα από αυτά τα αεροσκάφη, αν όχι σε πτητική, τουλάχιστον σε κατάσταση τροχοδρόμησης. Το τεχνικό υλικό υπάρχει σε αφθονία, το ανθρώπινο δυναμικό περιμένει απλώς ένα νεύμα αρμοδίων.

Ελπίζουμε το συντομότερο να βρεθεί κάποιος/κάποιοι που θα σπάσουν τα δεσμά της ευθυνοφοβίας και της γραφειοκρατίας, “ανοιστάινοντας” έστω και ελάχιστους από τους στατικούς πια θρύλους της ΠΑ».

ΙΣΤΟΡΙΑ NORTHROP F-5



Το F-5B s/n 70-1609 c/n N.8079 (πρώην ιορδανικό s/n 239) φέρει μια ιδιόμορφη παραλλαγή που παραπέμπει τόσο στη «Vietnam» όσο και στην «ερήμου».



Το πλήρωμα του F-5B s/n 68-9092 c/n N.8070 προβαίνει στις τελευταίες διαδικασίες πριν από την απογείωση. Προσέξτε τις λυκοκεφαλές στο κάτω σταθερό, κοινό σημείο με το F-5A s/n 63-8414.



Η άψογη βαφή και οι αρμονικές γραμμές του F-5A s/n 70-1398 μάταια προσπαθούν να αναστρέψουν το γεγονός ότι αυτή η υπέροχη σχεδίαση, ύστερα από 36 χρόνια πιστής υπηρεσίας, είναι πια παρελθόν για την ΠΑ.



ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΧΕΙΡΙΣΤΕΙ ΜΕ F-5

1. Επισμηναγός Παναγιώτης Μπουρλίδης	11.3.68	F-5B	63-13692
2. Επισμηναγός Νικόλαος Παπαμίκος	11.3.68	F-5B	63-13692
Λόγω μηχανικής βλάβης, εγκατέλειψαν σε μικρό ύψος. Τα αλεξίπτωτά τους δεν άνοιξαν πλήρως και βρήκαν τραγικό θάνατο στην περιοχή της 111 ΠΜ.			
3. Σμηναγός Βασίλειος Στρουτόπουλος	16.6.70	F-5A	s/n
64-13363 (341 MAH) Συνετρίβη στη θαλάσσια περιοχή της Χίου.			
4. Ανθυποσμηναγός Αντώνιος Κανδύλας	6.7.70	F-5A	(341 MAH)
Συνετρίβη στην Κυπαρισσία κατά τη διάρκεια άσκησης ναυτικής.			
5. Σμηναγός Γεώργιος Μουρμουρής	7.8.70	F-5A	s/n
66-9142 (337 MAH)			
Συνετρίβη στη θαλάσσια περιοχή Σκύρου κατά τη διάρκεια νυκτερινής πτήσης.			
6. Ανθυποσμηναγός Ιωάννης Μπεκιάρδης	2.4.74	F-5A	s/n
65-10479 (343 MAH) Συνετρίβη κατά τη διάρκεια άσκησης στην περιοχή της 111 ΠΜ.			
7. Ανθυποσμηναγός Δημήτριος Χατζηπαντωνίου	22.7.74	F-5A	s/n
64-13361 * (343 MAH) Ενώ βρισκόταν στην τελική για προσγείωση στην 114 ΠΜ, κράτησαν και οι δύο κινητήρες λόγω έλλειψης καυσίμου, με αποτέλεσμα τη συνετρίβη του F-5A.			
8. Υποσμηναγός Βασίλειος Νταβαρίνης	3.10.74	F-5A	s/n
64-13365 (343 MAH) Συνετρίβη στο πεδίο βολής της 111 ΠΜ μετά τη βύθιση στο στόχο.			
9. Ανθυποσμηναγός Βασίλειος Σκούρας	22.4.75	F-5A	(343 MAH)
Λίγο μετά την απογείωση από την 113 ΠΜ κατέπεσε στον Θερμαϊκό.			
10. Υποσμηναγός Παναγιώτης Πετσούλας	19.11.75	F-5A	(343 MAH)
Ο χειριστής έπαθε vertigo κατά την είσοδό του σε σύννεφα, σε άσκηση ναυτικής. Συνετρίβη 20 χλμ. δυτικά του Καρπενησίου. Αν και εγκατέλειψε το F-5A, δυστυχώς ο υποσμηναγός σκοτώθηκε.			
11. Ανθυποσμηναγός Κωνσταντίνος Τσερές	16.12.76	F-5A	s/n
64-13362 (343 MAH) Συγκρούστηκε με άλλο F-5A κατά τη διάρκεια νυκτερινής πτήσης πάνω από το χωριό Πλαγιάρι, κοντά στην 113 ΠΜ.			

F-5A S/N 70-1382 III ΠΜ 341 MAH 1991

Κατά το τέλος της επιχειρησιακής δράσης τους, τα F-5A της 341 MAH άρχισαν να αποκοτούν τη βαφή ghost κατά τα πρότυπα του F-16C της ΠΑ, αποτελούμενη από διάφορες αποχρώσεις μπλε-γκρι FS-36307, FS-36251 και FS-35237. Στα αεροσκάφη το εκτινασσόμενο κάθισμα Martin-Baker τύπου HRQ7A αντικαταστάθηκε από το MK10L της ίδιας εταιρείας. Παρατηρήστε τον αδρανή AIM-9P-2 στο ακροπερύγιο και την απορριπτόμενη δεξαμενή καυσίμου.





Το F-5A s/n 66-9164 c/n N.6268 απογειώνεται για εκπαιδευτική αποστολή αναχαίτισης.

Σχηματισμός 2 F-5B και 1 F-5A έτοιμος για απογείωση.

12. Υποσμηναγός Νικόλαος Γιαλδόσης	22.12.76	F-5A	(341 MAH)
Κατέπεσε λόγω μηχανικής βλάβης στην περιοχή Αλμυρού Μαγνησίας. Ο χειριστής εγκατέλειψε σε πολύ μικρό ύψος και βρήκε τραγικό θάνατο.			
13. Ανθυποσμηναγός Ανδρέας Μπαρτζής	21.3.77	RF-5A	s/n
70-1622 (349 MAH) Συνετρίβη κατά την προσγείωση στην 111 PM.			
14. Ανθυποσμηναγός Νικόλαος Μερτζανίδης	22.12.77	F-5A	(337 MAH)
Συνετρίβη στο πεδίο βολής της 111 PM.			
15. Ανθυποσμηναγός Βασίλειος Ανδρεαδάκης	23.5.80	RF-5A	(349 MTA)
Συνετρίβη στην περιοχή της Λαμίας.			
16. Σμηναγός Κωνσταντίνος Αϊδινίδης	14.9.83	F-5A	s/n
66-9137 (343 MAH) Συνετρίβη σε πεδίο βολής ΒΑ του Κιλκίς.			
17. Υποσμηναγός Σερραπίων Σακσαμάνης	16.12.87	F-5A	s/n
Συνετρίβη στον Παγασητικό Κόλπο λόγω vertigo.			
18. Υποσμηναγός Γεώργιος Τσαλής	14.4.88	RF-5A	(349 MAH)
19. Σμηναγός Αριστείδης Μαρτιάκης	1.2.95	F-5B	(343 MAH)
20. Ανθυποσμηναγός Γεώργιος Χουσελάς	1.2.95	F-5B	(343 MAH)
21. Υποσμηναγός Περικλής Κουβερντάρας	1.2.95	F-5A	s/n
68-9061 (343 MAH) Κατά τη διάρκεια άσκησης ο σχηματισμός πέταξε χαμηλά σε νέφωση και προσέκρουσε σε λόφο στην περιοχή Βουρβουριού Χαλκιδικής.			
22. Ανθυποσμηναγός Παναγιώτης-Ιωάννης Δρίβας	5.7.99	F-5B	s/n
64-13377			
23. Σμηναγός Σταύρος Σταματογιάννης	7.7.99	F-5B	s/n
64-13377 (343 MAH) Συνετρίβη κατά την τελική φάση της προσγείωσης στην 113 PM.			

Σημείωση 1: Τα ονόματα των πεσόντων είναι σύμφωνα με το «Λεύκωμα Πεσόντων Αεροπόρων», έκδοση Διεύθυνσης Απορίας ΠΑ. 1984, μέχρι και τις 14.9.83.

Σημείωση 2: Τα serial numbers των καταστραφέντων F-5 προέρχονται από το βιβλίο «European Air Forces Directory 1999-2000» του Ian Carroll, εκδόσεις MACH III.

Το βιβλίο «European Air Forces Directory 1999-2000» ως ημερομηνία συντρίβης του εν λόγω F-5 φέρεται η 23.7.74. Επαυρούμε ότι κατά πάσα πιθανότητα πρόκειται για λανθασμένη αναγραφή της σωστής ημερομηνίας 22.7.74.



F-5A s/n 68-9075 c/n N. c/n N.6446

Η παραλλαγή ερήμου μαρτυρά την «ιορδανική καταγωγή» του!



F-5A s/n 63-8422 c/n N.6059

Επιστροφή από άλλη μια εκπαιδευτική αποστολή ρίψης βομβιδίων και εκτόξευσης ρουκετών.

F-5A S/N66-9138 III PM 349 MTA Δεκ. 1983

Από το 1970 και μετά, τα F-5A άρχισαν να βάφονται με την παραλλαγή SEAC, γνωστή ως «Βιετνάμ». Αυτή αποτελείται από τα χρώματα FS-34079, FS-34102, FS-30219 για τις πάνω επιφάνειες και FS-36622 για τις κάτω. Το εικονιζόμενο αεροσκάφος φανερώνει τη διττή προσωπικότητα της 349 MTA, η οποία διέθετε στη δύναμή της RF-5A, F-5A και F-5B, σε ρόλους αναγνώρισης ημέρας και διώξης-βομβαρδισμού.



ΙΣΤΟΡΙΑ NORTHROP F-5



F-5A s/n 66-9164 c/n N.6269



Ο υποσημηναγός Σταύρος Παπαδημητρίου κατά τον προ πτήσης έλεγχο ενός F-5A. 1111 ΠΜ, 343 ΜΑΗ, 1968-1969. (φωτ. Παύλος Μπαλής)



113 ΠΜ, 2/2001. Αφού υπηρέτησε για τριάντα χρόνια διαδοχικά τις αεροπορίες του Ιράν, της Ιορδανίας και της Ελλάδας, το F-5A s/n 70-1380 προσγειώνεται οριστικά στο διάδρομο της Μίκρας. Ευχή όλων είναι τουλάχιστον τα τελευταία F-5A/B που βρίσκονται ακόμη σε άριστη κατάσταση να εκτεθούν σε συλλογές α/φών μονάδων της ΠΑ που δεν διαθέτουν κανένα F-5, όπως η 114 ΠΜ, η 115 ΠΜ, η 116 ΠΜ, η 120 ΠΕΑ και η 124 ΠΒΕ.



Το F-5B s/n 65-10582 «50582» c/n N.8026 σε... «ταπια!» ρυμούλκηση προς το υπόστεγό του!



113 ΠΜ, 2/2001. Touch down για το F-5B s/n 70-1608.



Το RF-5A 69-7170 είναι το επετειακά βαμμένο RF-5A της 349 ΜΑΗ που εκτίθεται στο Μουσείο ΠΑ.

F-5A S/N 68-9078 113 ΠΜ 343 ΜΑΗ 1998

Στις αρχές της δεκαετίας του '80, όλα τα μονοθέσια F-5A που ανήκαν σε Μοίρες αναχαιτίσης, βάφθηκαν με τα χρώματα των Mirage F-1CG, τα οποία είναι FS-35164 στις πάνω και FS-17178 στις κάτω επιφάνειες. Αρκετές φορές, όταν η βαφή γινόταν σε επίπεδο Μοίρας, το blue-gray ήταν πιο σκούρο, διότι γινόταν ανάμιξη με τα FS-15045 και FS-36622. Παρατηρήστε το εκτινασόμενο κάθισμα Martin-Baker Mk 10LF επιδόσεων zero-zero, το οποίο αντικατέστησε το Martin-Baker HRQ-7A στις αρχές της δεκαετίας του '90.





F-5A s/n 66-9136 c/n N.6240. Φωτογραφημένο στην 110 ΠΜ σε κάποια γιορτή της ΠΑ. (φωτ. Λάμπρος Αμβράζης)



F-5A s/n 68-9057 με παραλλαγή ερήμου στην 113 ΠΜ/343 ΜΑΗ.



Ισπανία έγχρωμη φωτογραφία ασημένιου RF-5A της 349 τότε ΜΤΑ. s/n 69-7173 c/n RF-1053. (Μουσείο Σ.Ι.)

ΕΛΛΗΝΙΚΑ F-5 ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ

Η.Π.Α.

F-5A (52)

63-8381	63-8405	63-8409	63-8410
63-8411	63-8412	63-8413	63-8414
63-8415	63-8416	63-8417	63-8418
63-8419	63-8420	63-8422	63-8423
63-8430	64-13352	64-13353	64-13361
64-13362	64-13363	64-13364	64-13365
64-13366	64-13367	65-10476	65-10477
65-10478	65-10479	65-10480	65-10485
65-10486	65-10487	66-9132	66-9133
66-9135	66-9136	66-9137	66-9138
66-9142	66-9164	66-9165	66-9166
66-9167	66-9168	68-9054	68-9055
68-9056	68-9058	70-1399	70-1400

F-5B (9)

63-13692	64-13377	64-13378	65-10582
66-9230	68-9088	68-9089	68-9090
68-9092			

RF-5A (16)

69-7164	69-7165	69-7166	69-7167
69-7168	69-7169	69-7170	69-7171
69-7172	69-7173	70-1617	70-1618
70-1619	70-1620	70-1621	70-1622

ΝΟΡΒΗΓΙΑ (9)

64-13371	64-13376	65-10566	65-10569
65-10574	65-10577	66-9209	66-9228
67-21164			

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

NF-5A (11)

3005	3012	3014	3017
3031	3033	3047	3061
3062	3069	3073	

NF-5B (1)

4027			
------	--	--	--

ΙΡΑΝ (F-5A 12)

65-10541	65-10542	67-21217	67-21218
67-22550	68-9047	68-9064	68-9065
68-9068	69-7091	69-7095	69-7105

ΙΟΡΔΑΝΙΑ

F-5A (26)

68-9053	68-9057	68-9061	68-9063
68-9066	68-9067	68-9070	68-9071
68-9072	68-9073	68-9074	68-9075
68-9077	68-9078	68-9079	68-9080
68-9081	68-9083	68-9084	69-7174
69-7175	69-7176	70-1376	70-1379
70-1380	70-1382		

F-5B (7)

68-9093	70-1608	70-1609	70-1611
70-1612	70-1613	73-1604	

F-5A S/N 68-9075 113 ΠΜ 343 ΜΑΗ 1998

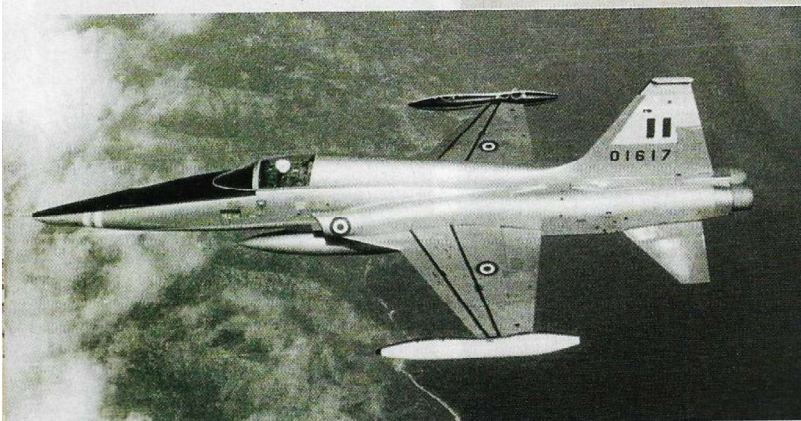
Το εικονιζόμενο αεροσκάφος είναι ένα από τα δεκαέξι F-5A της δεύτερης παρτίδας που αποκτήθηκαν από την Ιορδανία το 1989. Φέρει παραλλαγή Μέσης Ανατολής αποτελούμενη από FS-30140, FS-30400 και FS-34079 για τις πάνω επιφάνειες και FS-36622 για τις κάτω. Οι αραβικοί αριθμοί του ρύγχους ψεκάστηκαν πρόχειρα με καφέ χρώμα.



ΙΣΤΟΡΙΑ
NORTHROP F-5



F-5B s/n 70-1612 c/n N.8082. Άλλο ένα ιορδανικό F-5B που ήρθε στην Ελλάδα τον Νοέμβριο του 1983.



Άκρως ενδιαφέρουσα φωτογραφία -όσον αφορά στη βαφή των ελληνικών RF-5A-του s/n 70-1617 c/n RF-1057. Το συγκεκριμένο RF-5A σήμερα σπαίζει στην 110 ΠΜ.. (φωτ. Παύλος Μπαλής).

F-5B s/n 64-13378 c/n N.8016. Το ιστορικότερο F-5B της ΠΑ ανήκει στα πρώτα 5 F-5B που παραλήφθηκαν και ταυτόχρονα το μόνο που επιβιώνει, αφού τα υπόλοιπα τέσσερα έχουν καταστραφεί σε ατυχήματα. Δικαιωματικά του ανήκει μια θέση στο Μουσείο ΠΑ.



111 ΠΜ, 1967. Χειριστές της 343 ΜΑΗ ποζάρουν μπροστά από το F-5A s/n 64-13361 που καταστράφηκε στις 23.7.1974. Από αριστερά προς τα δεξιά: Καλαμπάκας, Μουρμουρής, Σταύρος Παπαδημητρίου, Παπασαματίου (καθιστός), Αθανασιάδης. Στις 7.8.1970 ο σημαντός Πύργος Μουρμουρής σκοτώθηκε, όταν το F-5A s/n 66-9142 έπεσε κατά τη διάρκεια νυχτερινής πτήσης, κοντά στη Σκύρο. Ήταν ενταγμένος στην 337 ΜΑΗ. (φωτ. Παύλος Μπαλής)

F-5A S/N 64-13366 III ΠΜ 341 ΜΑΗ 1967

Ο τυπικός χρωματισμός των F-5 έως το 1970 ήταν aluminum dored και μία μαύρη αντιθαμβωτική επιφάνεια μπροστά από το κόκπιτ. Παρατηρήστε το εκτινασόμενο κάθισμα κατασκευής Northrop, το οποίο εξόπλιζε τα αεροσκάφη μέχρι τις αρχές του 1980.





Ασημένια F-5A σκεπασμένα με χιόνι, κατά πάσα πιθανότητα στην 111 ΠΜ την περίοδο 1968-1969. Τα δύο πρώτα α/φη χάθηκαν σε θανατηφόρα ατυχήματα: το 69142 στις 7.8.70 με θύμα το ομηναγό Γιώργο Μουρμουρή και το 65-10479 στις 2.4.74, σκοτώνοντας το χειριστή, τον ανθυποσημναγό Μπεκιάρη Ιωάννη. Το τρίτο F-5A s/n 64-13353 εκτίθεται στο Πολεμικό Μουσείο Θεσ/νίκης. (Περιοδικό «ΠΤΗΣΙΣ» μέσω Παύλου Μπαλή)

Σχηματισμός F-5 της 343 ΜΑΗ υπερίπταται της 111 ΠΜ.



Η κόκκινη βαφή στο ρύγχος και τα χείλη προσβολής αυτού που αγνώστου F-5A μας επιτρέπουν να υποθέσουμε ότι είναι α/φος του ακροβατικού αμύνους «Νέα Ελληνική Φλόγα» που έζησε μόλις οκτώ μήνες, από τον Αύγουστο του 1967 έως τον Μάρτιο του 1968. (φωτ. Παύλος Μπαλής)

F-5 TYPE REPORT

Εντύπωση προξενεί το γεγονός, ότι από τα 25 F-5 που καταφέραμε να καταγράψουμε μόλις 2 είναι RF-5A, 1 NF-5A, ενώ δεν εκτίθεται κανένα F-5B! Από αυτά, τα 18 βρίσκονται εντός στρατιωτικών εγκαταστάσεων, ενώ 7 εκτίθενται σε διάφορους δήμιους της χώρας. Σχετικά με τα τελευταία, πρέπει να παρατηρήσουμε ότι όσα εκτίθενται σε πυλώνες με ύψος ικανό να κρατά μακριά τα χέρια ανεγκέφαλων βανδάλων βρίσκονται σε άριστη κατάσταση, ενώ τα ευρισκόμενα σε «επίγεια» ή «ελαφρώς υπερυψωμένη» έκθεση έχουν υποστεί αποψίλωση διάφορων εξαρτημάτων τους. Πιστεύουμε ότι η ΠΑ πρέπει να συνεχίσει να ικανοποιεί τις αιτήσεις δήμων ή άλλων φορέων για παραχώρηση α/φών προς έκθεση, αφού όμως πρώτα εξασφαλίζει εγγυήσεις για τον τρόπο και το χώρο έκθεσής τους. Η παρουσία ύψους συντηρημένων αεροσκαφών σε περιοχές που απέχουν δεκάδες ή και εκατοντάδες χιλιόμετρα από το Πολεμικό Μουσείο ή το Μουσείο ΠΑ είναι μια πρώτης τάξης και εντελώς ανέξοδη διαφήμιση για την Πολεμική μας Αεροπορία, η οποία, κατά δεύτερο λόγο, με τέτοιες κινήσεις καταφέρει και να σώσει από τη διάλυση α/φη που της πρόσφεραν ανεκτίμητο έργο, αλλά και εναρμονίζεται απόλυτα με τη συνθήκη CFE, η οποία λογίζει τα στατικά/μουσειακά εκθέματα ως ήδη κατεστραμμένο πολεμικό υλικό!

serial number Παρατηρήσεις-Τόπος έκθεσης

F-5A	63-8405	Μουσείο ΠΑ, Τατόι
F-5A	63-8416	111 ΠΜ, ΣΜΕΤ F-16, Νέα Αγχίαλος
F-5A	63-8430	110 ΠΜ, Κεντρική Πύλη, Λάρισα
F-5A	64-13353	Πολεμικό Μουσείο Θεσσαλονίκης
F-5A	64-13366	Μάλεμε, Κρήτη
F-5A	64-13371	126 ΣΜ, Κεντρική Πύλη, Ηράκλειο
F-5A	65-10541	Μουσείο ΠΑ, Τατόι
F-5A	65-10577	Λαμία
F-5A	66-9209	110 ΠΜ, Μουσείο Πτέρυγας, Λάρισα
F-5A	66-9228	Βόλος
F-5A	67-21217	Διδυμότειχο
F-5A	68-9053	117 ΠΜ, Ανδραβίδα
F-5A	68-9063	Στυλίδα
F-5A	68-9065	ΣΕΔΕΣ, Θεσσαλονίκη
F-5A	68-9071	Πολεμικό Μουσείο, Αθήνα
F-5A	68-9073	111 ΠΜ, Πύλη Αλμυρού, Νέα Αγχίαλος
F-5A	68-9077	111 ΠΜ, Διοικητήριο, Νέα Αγχίαλος
F-5A	68-9083	ΑΤΑ, Λάρισα
F-5A	68-9084	Κοζάνη. Υπάρχει μόνο μια αναφορά για την έκθεσή του.
RF-5A	69-7166	123 Π.Τ.Ε., Σχολή Ικάρων, Τατόι
RF-5A	69-7170	Μουσείο ΠΑ, Αθήνα
F-5A	69-7174	Μουσείο ΠΑ, Αθήνα
F-5A	70-1376	Μεσολόγγι, υπό ίδρυση Μουσείο Όπλων Ι.Ι.Ι. Μεσ/γίου
NF-5A	3047	Αεροδρόμιο Ιωαννίνων, χώρος Αεροπορικού Απουπύματου
F-5A	«457»	Άγιος Γεώργιος Φθιώτιδας, άγνωστο s/n

F-5A S/N 638417FA-417 111 ΠΜ 343 ΜΑΗ 1968

Κατά την παραλαβή τους, τα F-5 ήταν βαμμένα με aluminium doped FS-17178 και έφεραν buzz number κατά τα πρότυπα της USAF. Το aluminium doped προστάτευε τις εξωτερικές επιφάνειες του αεροσκάφους, οι οποίες ήταν πολύ επιρρεπείς στην οξείδωση.



Οι παλαιίμαχοι

Με δεδομένη την πολύ πρόσφατη απόσυρση των F-5A από την ενεργό υπηρεσία, δεκάδες αεροσκάφη σώζονται σε διάφορα αεροδρόμια της ΠΑ. Στην αναφορά που ακολουθεί θα επικεντρώσουμε το ενδιαφέρον μας στα F-5 που εκτίθενται σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας, εντός ή εκτός των Μονάδων της ΠΑ.

Του Θέμη Βρανά



F-5A s/n 63-8416 c/n N.6053

Βρίσκεται στην 111 ΠΜ, στο χώρο του ΣΜΕΤ F-16. Φέρει στο κάθετο σταθερό το μοιρόσημο της 341 και στην άτρακτο αναγράφεται η περίοδος υπηρεσίας των F-5A με την 341 ΜΑΗ και, επομένως, και την 111 ΠΜ, 1965-1993.



F-5A s/n 63-8405 c/n N.6042

Το πρώτο F-5A της πρώτης παρτίδας που παρέλαβε η ΠΑ το 1965, δίκαια βρίσκεται πλέον στο Μουσείο ΠΑ. Πιστεύουμε ότι η έκθεσή του πρέπει να συμπληρωθεί με την παρουσία στο Μουσείο του F-5A s/n 63-8381 που σπάζει στην 113 ΠΜ και αποτελεί το παλαιότερο F-5A που σώζεται στην Ελλάδα, αφού είναι το δέκατο πέμπτο F-5A παραγωγής της Northrop.



F-5A s/n 68-9073 c/n N.6444

Το πρώην ιορδανικό F-5A εκτίθεται στην 111 ΠΜ, κοντά στην πύλη Αλμυρού.



F-5A s/n 68-9077 c/n N.6448

Εκτίθεται στο διοικητήριο της 111 ΠΜ, δίπλα στο F-86E s/n 19448.

RF-5A S/N97173 III ΠΜ 349 ΜΤΑ 1979

Τα RF-5A εντάχθηκαν στη δύναμη της ΠΑ το 1970. Από την παραλαβή τους μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80 ήταν βαμμένα με aluminum FS-17178, ενώ στο ρύγχος, στις ακροπερυγίες δεξαμενές και στο κάθετο σταθερό υπήρχαν επιφάνειες βαμμένες με dayglo orange FS-18915.





F-5A s/n 64-13371 c/n N.7004

Προέρχεται από τη νορβηγική αεροπορία και εκτίθεται στην πύλη της 126 ΣΜ στο Ηράκλειο. Ήρθε στην Ελλάδα τον Αύγουστο του 1986. (φωτ. Alan Key)



F-5A s/n 63-7174 c/n N.6491

Πρώην ιορδανικό F-5A. Θεωρούμε δεδομένο ότι θα ενταχθεί -αν δεν εντάχθηκε ήδη- στο Μουσείο ΠΑ. (φωτ. Γιώργος Βόλας)



F-5A s/n 67-21217 c/n N.6404

Παραλήφθηκε το 1976 από την αεροπορία του Ιράν. Προσέξτε τα διπλά εξογκώματα -μόλλον RWR- πίσω ακριβώς από την καλύπτρα (και στις δύο πλευρές της στρά-κτου). Εκτίθεται στο Διδυμότεicho. (φωτ. Γιώργος Βόλας)



F-5A s/n 65-10577 c/n N.7025

Πρώην α/φος της 341 ΜΑΗ, προερχόμενο από τη νορβηγική αεροπορία. Ήρθε στην Ελλάδα τον Μάιο του 1986. Εκτίθεται έξω από τη Λαμία. (φωτ. Λάμπρος Αμβράζης)



RF-5A s/n 69-7166 c/n RF-1046

Εκτίθεται στο χώρο της Σχολής Ικάρων.



F-5A s/n 66-9209 c/n N.7032

Προέρχεται από τη νορβηγική αεροπορία και εκτίθεται στο Μουσείο της 110 ΠΜ.

NF-5B S/N4027 343 ΜΑΗ 113 ΠΜ 1995

Το εικονιζόμενο αεροσκάφος είναι το μοναδικό NF-5B που παραλήφθηκε από την 349 ΜΑΗ μαζί με 10 NF-5A το 1992. Από το 1993 αρχίζουν να παραδίδονται στην 343 ΜΑΗ. Το NF-5B δεν διαθέτει το πρόσθιο σκέλος του NF-5A, αλλά φέρει το πλήρες πακέτο ηλεκτρονικών και τα αυτόματα slots μάχης. Τα χρώματα του αεροσκάφους είναι FS-36320 από πάνω και FS-36375 από κάτω.





NF-5A s/n 3047 c/n 3047

Το μοναδικό NF-5A της Canadair που εκτίθεται στην Ελλάδα βρίσκεται στο αεροδρόμιο Ιωαννίνων, στο χώρο του Αεροπορικού Αποσπάσματος.



F-5A s/n 64-13353 c/n N.6122

Βρίσκεται στον περιβάλλον του νεοϊδρυθέντος Πολεμικού Μουσείου Θεσσαλονίκης, πίσω από το Στρατιωτικό Νοσοκομείο.



F-5A s/n 68-9065 c/n N.6436

Εκτίθεται στη Συλλογή Αεροσκαφών του ΣΕΔΕΣ. (φωτ. Δημήτρης Άγιος)



F-5A s/n 68-9053 c/n N.6424

Εκτίθεται στη Συλλογή Αεροσκαφών της 117 ΠΜ. (φωτ. Αντώνης Κολοτούρος)



F-5A s/n 68-9071 c/n N.6442

Άλλο ένα πρώην ιορδανικό αεροσκάφος. Εκτίθεται στο Πολεμικό Μουσείο.



F-5A s/n 70-1376 c/n N.6498

Πριν φθάσει στην Ελλάδα πέταξε με την αεροπορία του Ιράν και της Ιορδανίας. Εκτίθεται σε περιφραγμένο χώρο στο λιμάνι του Μεσολογγίου, ως έκθεμα του υπό ίδρυση Μουσείου Όπλων Ι.Π. Μεσολογγίου. Η συνεχής έκθεση στα στοιχεία της φύσης έχει ξεθωριάσει δραματικά την παραλλαγή Ghost.

RF-5A S/N01619 110 ΠΜ 349 ΜΤΑ 1989

Τα RF-5A, στις αρχές της δεκαετίας του '80, άρχισαν να βάφονται με την παραλλαγή SEAC, με την οποία παρέμειναν βαμμένα μέχρι το τέλος της θητείας τους. Στην 349 ΜΤΑ, το ανοιχτό πράσινο της παραλλαγής Βιετνάμ αντικαταστάθηκε από slate gray (dark green + light gray).





F-5A s/n 66-9228 c/n N.7051

Πρώην νορβηγικό F-5A, παραλήφθηκε τον Μάιο του 1986. Βρίσκεται στην είσοδο του Βόλου.



F-5A s/n 65-10541 c/n N.6202

Παραλήφθηκε τον Νοέμβριο του 1983. Προέρχεται από τη Βασιλική Ιορδανική Αεροπορία (RJAF) και εκτίθεται στο Μουσείο ΠΑ.



F-5A s/n 68-8430 c/n N.6067

Πρώην α/φος της 349 ΜΑΗ. Εκτίθεται στην πύλη της 110 ΠΜ.



F-5A s/n 68-9083

Βρίσκεται στο ΑΤΑ.



F-5A s/n 68-9063 c/n N.6434

Προέρχεται από τη Βασιλική Ιορδανική Αεροπορία (RJAF). Εκτίθεται στη Στυλίδα σε μικρό ύψος από το έδαφος, κάτι που του έχει κοστίσει αρκετές θυρίδες προσιτότητας και, πρόσφατα, ακόμα και το ριναίο τροχό του! Επιβάλλεται να φροντίσει άμεσα η ΠΑ ώστε το «063» να ξαναποκτήσει την αριμέλεια και αξιοπρέπειά του και να εκτεθεί επιτέλους σε νέο ασφαλή πυλώνα κατά τα πρότυπα των F-5A στον Βόλο και στη Λαμία.



«457»

Αυτό το «μυστηριώδες» F-5A εκτίθεται στο χωριό Άγιος Γεώργιος Φθιώτιδας. Ο αριθμός «457» δεν παραπέμπει άμεσα σε κανένα γνωστό F-5A της ΠΑ. Κάνοντας μια αυθαίρετη υπόθεση, υποπτευόμαστε ότι ίσως είναι το 68-9057 που πετούσε τουλάχιστον έως το 1996 με την 343 ΜΑΗ, φέροντας παραλλαγή ερήμου. (φωτ. Μπάμπης Σουλιώτης)

NF-5A S/N 3032 Filo

Η τουρκική πολεμική αεροπορία (Türk Hava Kuvvetleri) απέκτησε 60 NF-5-A, από τα οποία 34 χρησιμοποιούνται επιχειρησιακά. Αυτά αναβαθμίζονται με τη βοήθεια ισραηλιτικών και μαλαισιανών εταιρειών, ώστε να αποτελούν μαζί με τα T-38 τα εισαγωγικά μαχητικά πριν από τη μετάβαση των χειριστών στα F-16.



Πλάγιες όψεις: Θανάσης Μουχατρίδης