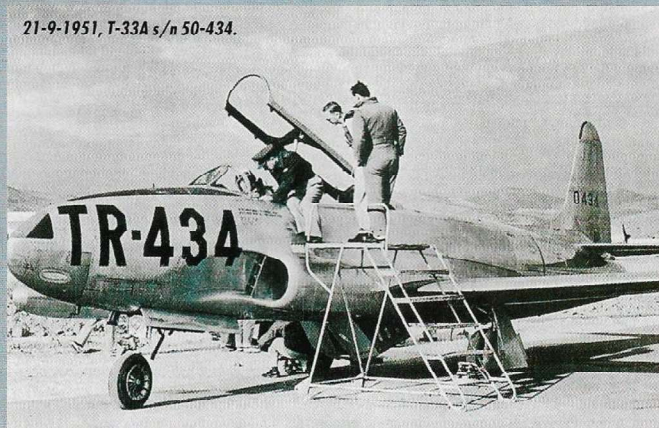


21-9-1951, T-33A s/n 50-434.



Η ΠΑ στην εποχή των τζετ

Η 21η Σεπτεμβρίου 1951 αποτελεί ημερομηνία-σταθμό για την Πολεμική μας Αεροπορία, αφού σηματοδοτεί το πέρασμά της στην εποχή της αεριώθησης και της ριζικής αναδιοργάνωσης της δομής της με βάση τα αμερικανικά πρότυπα.

Του Θέμη Βρανά



Την ημέρα εκείνη προσγειώθηκαν από τους εκπαιδευτές/χειριστές τους, αντισμήναρχο Ε. Πόπεκ και σμηναγό Σ. Μάμαλη, στην 112 ΠΜ τα δύο πρώτα τζετ της (τότε) ΕΒΑ (Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας), τα T-33A s/n 50-434 και s/n 50-435. Αμέσως ξεκίνησε η μετεκπαίδευση παλιών και η εκπαίδευση νέων χειριστών στα αεριωθούμενα, με κύριο στόχο τη δημιουργία μιας «δεξαμενής» χειριστών αεριωθουμένων, ικανής να δικαιολογήσει τα αισιόδοξα σενάρια του Αρχηγείου Συμμαχι-

κών Δυνάμεων στην Ευρώπη (Supreme Headquarters Allied Powers, Europe S.H.A.P.E.). Αυτά ήθελαν την ΕΒΑ μια σύγχρονη αεροπορία με έξι Μοίρες αεριωθούμενων μαχητικών F-84G Thunderjet, μία Μοίρα αεριωθούμενων αναγνωριστικών RT-33A Silver Stars και δύο Μοίρες ελικοφόρων μεταγωγικών C-47 Dakota έως τα τέλη του 1953, με προοπτική τη δημιουργία τριών ακόμα Μοιρών αναχαιτιστικών F-86E Sabres έως τα τέλη του 1955.

Για να υλοποιηθεί αυτός ο σχεδιασμός, τετρα

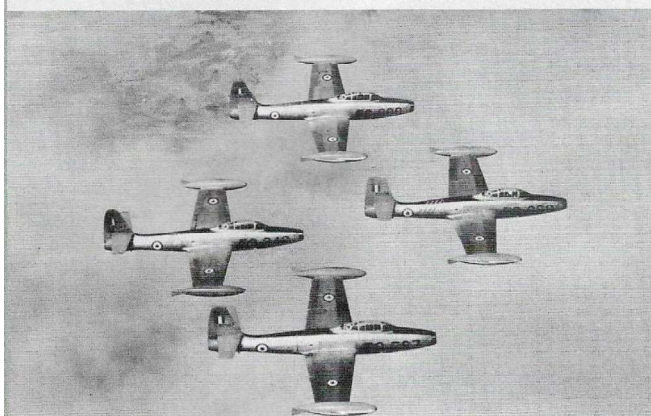
πλασιάστηκε ο αριθμός των χειριστών, των οποίων η εκπαίδευση έγινε αποκλειστικά στην Ελλάδα χάρη στη λειτουργία του Εκπαιδευτικού Κέντρου Έφεδρων Χειριστών (EKEX) που έβγαλε εκατοντάδες - 608 για την ακρίβεια - χειριστές έτοιμους για προώθηση στις πολεμικές Μοίρες μαζί με τους συναδέλφους τους της Σχολής Ικάρων. Φυσικά, έγινε και ανάλογη αύξηση του τεχνικού προσωπικού, το οποίο κατά ένα μέρος εκπαιδεύτηκε σε σχολεία της USAF στις ΗΠΑ. Επίσης, κατασκευάστηκαν νέα αεροδρό-



μία, κατάλληλα για επιχειρήσεις αεριωθουμένων, αγωγοί και αποθήκες καυσίμων, αποθήκες υλικού και πυρομαχικών, ενώ άρχισε η συγκρότηση ενός ικανοποιητικού δικτύου ραντάρ. Σ' αυτή τη ριζοσπαστική αλλαγή πρωτοστάτησαν τα εκπαιδευτικά T-33A. Αρχικά, εντάχθηκαν στην 337 Μ Δ/Β και κατόπιν στο Κέντρο Μετεκπαίδευσης Οργάνων Αεριωθουμένων (ΚΜΟΑ), το οποίο μετεξελίχθηκε στην Εκπαιδευτική Μοίρα Αεριωθουμένων (ΕΜΑ). Στη Μοίρα μετεκπαιδευόνταν ετοιμοπόλεμοι χειρι-

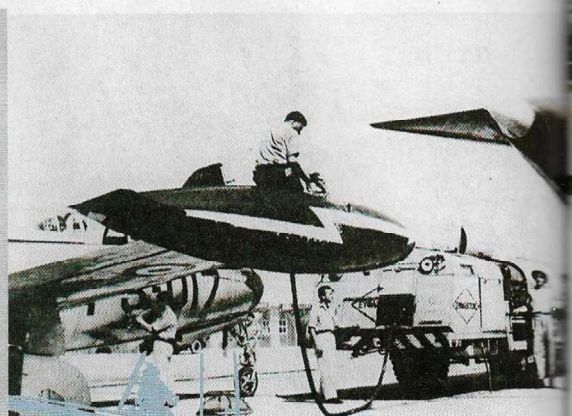
στές διαθέσιμοι σε ελικοφόρα αεροσκάφη, ώστε να καταστούν διαθέσιμοι και στα τζετ. Επίσης, στην 112 ΠΜ λειτούργησε και το 121 ΣΕΑ (Σμήνος Εκπαίδευσης Αεριωθουμένων), που ανήκε στη Σχολή Αεροπορίας, αλλά εξυπηρετούνταν από την ΕΜΑ. Σκοπός του ήταν η εκπαίδευση των τριτοετών Ικάρων - που έφθαναν με πτήση E47 από το Τατόι - στα αεριωθούμενα. Κατά την εκπαίδευση και την επιχειρησιακή αξιοποίηση των πρώτων τζετ της ΕΒΑ, μέχρι το τέλος του 1954, έχασαν τη ζωή τους

δύο χειριστές T-33A και δεκαπέντε χειριστές F-84G. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τους δεκαπέντε χειριστές F-84G οι δεκατέσσερις ήταν ανθυποσμηναγοί, στην πλειοψηφία τους απόφοιτοι του ΕΚΕΧ, που είχαν κατά μέσο όρο λιγότερο από ένα χρόνο προϋπηρεσίας στα Thunderjet. Αυτό το βαρύ τίμημα ήταν δυστυχώς αναπόφευκτο, αν αναλογιστούμε την έλλειψη πείρας των χειριστών και την πρωτόγνωρη, σε νηπιακό ακόμη στάδιο εξέλιξης, τεχνολογία της αερίωσης.



Republic F-84G Thunderjet.

Το πρώτο αεριωθούμενο μαχητικό της τότε ΕΒΑ. Εξόπλισε τις 335, 336, 337, 338, 339 και 340 Μοίρες Δ/Β, ενώ διασκευασμένο ως φωτοαναγνωριστικό χρησιμοποιήθηκε και από την 348 ΜΤΑ. Παρέμεινε σε υπηρεσία από το 1952 έως το 1959. Παραλήφθηκαν περίπου εκατόν πενήντα F-84G. Στη φωτογραφία εικονίζεται το ακροβατικό σμήνος «Καρέντων Άσων».



Ανεφοδιασμός καυσίμου σε F-84G. Από το Λεύκωμα της 110ΠΜ, 1952-1955.



112 ΠΜ, 335 Μ Δ/Β, F-84G Thunderjet, FS-030-B, 10-6-1954. (Φωτογραφία: Δημήτριος Κουτσός)



200' δπισθεν του άφ πρέπει ή περιοχή νά είνε καθαρά, όταν δέν ύπάρχη προστατευτικόν τείχος

Από τις συνθήκες που επικρατούσαν στα ελληνικά πολεμικά αεροδρόμια εκείνες τις πρωϊκές ημέρες.

Η σύσταση της 340 Μ Δ/Β και η ενεργοποίηση του αεροδρομίου Νέας Αγχιάλου (III Σμηναρχία Μάχης) μέσα από τις αναμνήσεις του αεροπόρου Γεώργιου Βαγιακάκου.

«Μάρτιος 1953. Τα πρώτα μαχητικά αεριωθούμενα αεροσκάφη, τα γνωστά F-84G Thunderjet, έχουν σφικθεί στην Ελλάδα, έχουν συσταθεί οι τρεις πρώτες Μοίρες Δίωξης/Βομβαρδισμού 337, 338 και 339 - και έχουν μεταπαθμεύσει στην 110 ΠΜ, στο αεροδρόμιο Λάρισας. Το Κέντρο Μετεκπαίδευσης Οργάνων Αεριωθουμέ-

νων (ΚΜΟΑ) συνεχίζει με σχετικά ταχείς ρυθμούς τη μετεκπαίδευση κυρίως μεταπολεμικών αξιωματικών/χειριούων στα νέα αεροσκάφη τζετ. Εκείνη την εποχή το όνειρο κάθε νέου μεταπολεμικού χειριστή ήταν να μεταπηδήσει από τα ελικοφόρα στα τζετ.

»Σύμφωνα με το πνεύμα της εποχής, αρκετοί

χειριστές/εκπαιδευτές αέρος από τη Σχολή Ικάρων είχαν ζητήσει να εκπαιδευτούν και να επανδρώσουν τις νέες συγκροτούμενες Μοίρες αεριωθουμένων. Πράγματι, το Μάρτιο του 1953 συστάθηκε μια εκπαιδευτική σειρά νέων χειριστών για μετεκπαίδευση στα αεροσκάφη T-33A, ώστε στη συνέχεια να εκπαιδευτούν στον πολεμικό τύπο F-84G και να συγκροτήσουν μια νέα πολεμική Μοίρα, την 340 Μ Δ/Β. Στη σειρά αυτή συμπεριελήφθησαν και τρεις πεπειραμένοι χειριστές/εκπαιδευτές από τη Σχολή Ικάρων.

»Το Μάιο του 1953 η εν λόγω εκπαίδευση στα T-



Lockheed T-33A Silver Star.

Οι θρυλικές «δασκάλες» είναι τα πρώτα αεριωθούμενα αεροσκάφη της ΠΑ. Παραλήφθηκαν το 1951 και αποσύρθηκαν το 2000, ενώ χρησιμοποιήθηκαν από το ΚΜΟΑ, το 121 ΣΕΑ, τις 360 και 361 ΕΜΑ, τις 221, 222, 362 και 370 ΜΕΕ και το 366 ΣΕΕ, για εκπαίδευση των Ικάρων, αερορμούλκηση στόχου, μεταφορά ταχυδρομείου, ρίψη αεροφύλλων και εκπαίδευση Πτήσης Διά Οργάνων (ΠΔΟ). Παραλήφθηκαν περίπου εκατό.



Canadair CL-13 MK2.

Ουσιαστικά τα Ν.Α.Α. F-86E Sabre, κατασκευασμένα στον Καναδά. Υπηρέτησαν από το 1954 έως το 1965, ενταγμένα στις 341, 342 και 343 Μοίρες Αναγκαιότητας. Παραλήφθηκαν περίπου εκατόν δέκα Sabres. Με επτά Sabres επιχειρούσε και το ακροβατικό σμήνος «Ελληνική Φλόγα» από το 1957 έως το 1965.



Republic RF-84F Thunderflash.

Από το 1956 έως το 1991 η Αεροπορία μας χρησιμοποίησε περίπου τριάντα οκτώ RF-84F ενταγμένα στην 348 ΜΤΑ. (Φωτ.: Περιοδικό «Aircraft Illustrated», Μάιος 1988)



Canadair T-33AN (T-33A MK III).

Παραλήφθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '60 και ανέλαβαν την προκεχωρημένη εκπαίδευση των τεταρτοετών Ικάρων, ενταγμένα στην 363 ΜΠΕ μέχρι την έλευση των T-2E. Ήταν περίπου είκοσι.

33Α είχε ολοκληρωθεί και το έμψυχο υλικό, περίπου είκοσι πέντε χειριστές, συγκρότησαν την 340 Μ Δ/Β, της οποίας πρώτος Διοικητής είχε ορισθεί ο τότε επισμηναγός Τάσος Φραγκιάς, πεπειραμένος χειριστής και άριστος αξιωματικός, με εξαιρετικό ήθος και μεγάλη πολεμική πείρα. Έτσι άρχισε η εκπαίδευση στα αεροσκάφη F-84G και η διάθεση στον πολεμικό τύπο, η οποία ολοκληρώθηκε έπειτα από περίπου ένα μήνα, και άρχισε το δεύτερο στάδιο εκπαίδευσης αέρος, δηλαδή η πολεμική εκπαίδευση των χειριστών.

Τον Ιούλιο του 1953 Διοικητής της ήδη συγκροτηθείσας 340 Μοίρας ορίστηκε ο τότε σμηναγός Γεώργιος Κούνουπας, άριστος χειριστής, παλιός εκπαιδευτής αέρος και εξαιρετός άνθρωπος. Επίσης, αποφασίστηκε η Μοίρα αυτή τον Αύγουστο του 1953 να μετασταθμεύσει στην 111 Σμηναρχία Μάχης (μετέπειτα αναβαθμίστηκε σε Πτέρυγα). Πράγματι, την 24η Αυγούστου 1953 απογειώθηκαν σε ένα συμπαγή σχηματισμό τα πρώτα δεκάξι F-84G της Μοίρας με αρχηγό το Διοικητή της, και μετά τριάντα με σαράντα λεπτά πτήσης, αφίχθησαν στο αεροδρόμιο Νέας

Αγκιάλου. Το πρώτο αεροσκάφος, με χειριστή το Μοίραρχο, ακούμπησε τους τροχούς του στον παρθενικό σε πτήσεις τζετ διάδρομο. Αμέσως μετά και με μικρό διαχωρισμό προσγειώθηκαν και τα υπόλοιπα αεροσκάφη, τα οποία τροχοδρόμησαν στους προκαθορισμένους χώρους στάθμευσης (δάπεδα Box). Στο χώρο αυτό τους νεοσφικθέντες χειριστές υποδέχθηκε ο τότε διοικητής της Σμηναρχίας, αντισμηναρχος Ηλίας Καρταλαμάκης, ο οποίος μετά το «καλώς ήλθατε» μας ξενάγησε στους χώρους του αεροδρομίου και κυρίως στους χώρους «στέγασης» της

ΙΣΤΟΡΙΑ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΕΡΙΩΘΗΣΗΣ



110 PM
337 M Δ/Β
«Φάντασμα» call sign: «Ghost»



110 PM
338 M Δ/Β
«Flatfoot» (Πλατύπους) call sign: «Flat»



Χειριστές της 339 M Δ/Β κατευθύνονται προς τα Thunderbolt της Μοίρας για άλλη μία εκπαιδευτική αποστολή.



Republic F-84F Thunderstreak. Περίπου διακόσια F-84F υπηρέτησαν από το 1957 έως το 1984, ενταγμένα στις 335, 336, 338, 339, 340, 342, 344, 345, 347 και 349 Μοίρες Δ/Β, καθώς και στην 348 ΜΤΑ!

N.A.A. F-86D Sabre Dog.

Το πρώτο αναχαιτιστικό παντός καιρού της ΠΑ εφοδιασμένο με RADAR. Περίπου τριάντα πέντε (κατ' άλλες πηγές πενήντα) F-86D εντάχθηκαν στις 337 και 343 ΜΑΠΚ από το 1960 έως το 1967. Φημολογείται ότι κάποια F-86D παρέμειναν σε υπηρεσία μέχρι το 1969 και αντικαταστάθηκαν από τα F-102A. (Μεσαία δεξιά)

Το G-91R/4 c/n 10109 μπορεί μν να φέρει ελληνικά εθνόσημα, δεν έφθασε όμως ποτέ σε ελληνικό έδαφος, αφού η παραγγελία για είκοσι πέντε G-91R/4 τελικά ακυρώθηκε. (Φωτ.: «The Complete Book of Fighters» των William Green και Gordon Swanborough)



340 Μοίρας, που ήταν κατ' ουσίαν ανύπαρκτοι. »Η 111 Σμηναρχία Μάχης την εποχή εκείνη ήταν ένα απέραντο εργοτάξιο. Τα μόνα κτίρια που είχαν ολοκληρωθεί ήταν ο Πύργος Ελέγχου Πτήσεων (ΠΕΠ), εξοπλισμένος με τα απαραίτητα για την υποστήριξη των πτήσεων μέσα τηλεοπτικο-νωνιών (συσκευές ασυρμάτου) και «έτερον ουδέν». Εκτός από το διάδρομο προσγείωσης-απογείωσης είχαν επίσης ολοκληρωθεί τρία οικήματα διαμονής σμηνιτών. Δεν υπήρχαν εγκαταστάσεις συντήρησης αεροσκαφών (υπόστεγα), οικήματα διαμονής αξιωματικών και υπα-

ξιωματικών, λέσχη, εστιατόριο και λοιποί βοηθητικοί χώροι εξυπηρέτησης του προσωπικού. Από απόψεις εφοδιαστικής υποστήριξης υπήρχαν μόνο οι αποθήκες αεροπορικού υλικού, με όλα ευτυχώς τα κύρια ανταλλακτικά αεροσκαφών. »Όσο για την 340, κανένα οίκημά της δεν ήταν ολοκληρωμένο και έτοιμο για χρήση. Βρίσκονταν υπό κατασκευή το Διοικητήριο της Μοίρας με το Γραφείο του Μοιράρχου, την αίθουσα ενημέρωσης χειριστών, τα γραφεία επιχειρήσεων, προσωπικού, πληροφοριών κτλ. Επίσης, υπό κα-

τασκευή ήταν και το οίκημα που θα στέγαζε τον αρχιμηχανικό της Μοίρας, υποσμηναγό Στάυρο Σίσκο, καθώς και τα τεχνικά γραφεία και συνεργεία. Οι εφεδρικοί κινητήρες και το συνεργείο επισκευής κινητήρων είχαν αναπτυχθεί σε ένα δάπεδο αραίωσης αεροσκαφών (Box), ενώ όλες οι άλλες υπηρεσίες της Μοίρας είχαν προσωρινά στεγαστεί σε περίπου δέκα σκηνές που είχαν διατεθεί από τη Σμηναρχία. Για τη στέγαση των αξιωματικών και υπαξιωματικών είχε διατεθεί το ένα από τα τρία οικήματα σμηνιτών. Το συγκρότημα αυτό αποτελούσαν από τρία ξεχωριστά



110 ΠΜ
339 Μ Δ/Β «Moon light»
(Φεγγαρόφως) call sign: «Moon»



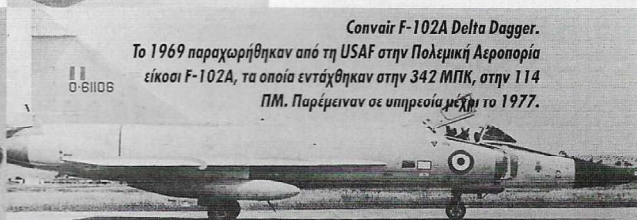
112 ΠΜ
Ε.Μ.Α.
(Εκπαιδευτική Μοίρα Αεριοθουμένων)



Convaire F-102A
Delta Dagger.
Η διθέσια εκπαι-
δευτική έκδοση του
F-102A. Τέσσερα
F-102A ήταν
ενταγμένα στην
342 ΜΠΚ από το
1969 έως το
1977.



Η τελετή παραλαβής του G-91R/4 από
το διοικητή της Μοίρας G-91, τότε επι-
σημηναγό Γεώργιο Βαγιακάκο, στο εργο-
στάσιο της FIAT στην Ιταλία. Όπως φαί-
νεται, άλλωστε, η φωτογραφία δημοσι-
εύτηκε στο εξώφυλλο του περιοδικού
«Αεροναυτικά Νέα και Αστροναυτική» το
Σεπτέμβριο του 1961.



Convaire F-102A Delta Dagger.
Το 1969 παραχωρήθηκαν από τη USAF στην Πολεμική Αεροπορία
είκοσι F-102A, τα οποία εντάχθηκαν στην 342 ΜΠΚ, στην 114
ΠΜ. Παρέμειναν σε υπηρεσία μέχρι το 1977.

Το μοναδικό G-91R/4 που ήρθε στην Ελλάδα, φωτογραφημένο στην 110 ΠΜ. Στις
7 Σεπτεμβρίου 1961, με χειριστή τον επισημηναγό Γεώργιο Βαγιακάκο, απογειώθηκε
από το Τορίνο και, με ενδιάμεση στάση στο Μπρίντζι, προσγειώθηκε στην 110 ΠΜ.
FIAT G-91R/4 c/n 10098 (Φωτ.: «Αεροπορικά Νέα και Αστροναυτική» μέσω του
πετάρχου ε.α. Γεωργίου Βαγιακάκου)



Lockheed RF-104G Starfighter.
Από το 1985 έως το 1989 η ΠΑ παρέλαβε περίπου είκοσι RF-104G από τη γερμανι-
κή Marineflieger. Στη συντριπτική τους πλειοψηφία είχαν κατασκευαστεί κατόπιν
αδείας από τη FIAT στην Ιταλία και επιχειρούσαν έως το 1993 από την 116 ΠΜ.

τμήματα (φατνώματα), εκ των οποίων το πρώτο χρησιμοποιείτο ως εστιατόριο και λέσχη αξιωματικών, το δεύτερο ως θάλαμος (υπνοδωμάτιο) αξιωματικών και το τρίτο ως εστιατόριο και θάλαμος υπαξιωματικών ταυτόχρονα. Για να επιτευχθεί αυτό, το συγκρότημα των υπαξιωματικών είχε δύο μεγάλα τραπεζία με πάγκους στο κέντρο και περιφερειακά, στους τοίχους, κρεβάτια.

»Κάτω από τις προαναφερθείσες συνθήκες η Μοίρα άρχισε το πτητικό της έργο την επομένη της αφίξεώς της με ενθουσιασμό, θέληση και πο-

λύ υψηλό ηθικό, γιατί θέλαμε όλοι ανεξαιρέτως να ολοκληρώσουμε την επιχειρησιακή μας εκπαίδευση (πολεμικό στάδιο) και να χαρακτηριζόμαστε ετοιμοπόλεμοι, ώστε να συνεχιστεί από τις ΗΠΑ ο εφοδιασμός της ΕΒΑ με τα νέα αεροσκάφη τζετ.

»Στη Μονάδα δεν υπήρχε μηχανικό σάρωθρο για τον καθαρισμό του διαδρόμου. αλλά αυτό δεν εμπόδιζε όλο το προσωπικό της (μηχανικούς, αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και σμηνίτες) να καθαρίζει το διάδρομο π/γ-α/γ των αεροσκαφών με κοινές σκούπες του εμπορίου για

να προστατεύονται οι κινητήρες των αεροπλάνων από τυχόν ξένα σώματα (F.O.D.). Επίσης, δεν υπήρχε στο διάδρομο εγκατάσταση νυκτερινού φωτισμού, αλλά αυτό δεν μας εμπόδιζε να εκτελούμε τουλάχιστον τον πρώτο καιρό (καλοκαιρινούς μήνες) νυκτερινές πτήσεις τοποθετώντας λαμπνές καταγίδας, τις περίφημες goose-necks, για τη νυκτερινή σήμανση του διαδρόμου. »Τέλος, η Σμηναρχία δε διέθετε ραδιοφάρο και G.C.A. για εκτέλεση πτήσεων με τα όργανα του αεροσκάφους όταν οι καιρικές συνθήκες και η ασφάλεια των πτήσεων το απαιτούσαν. Αλλά και

Lockheed F-104G Starfighter.

Στα είκοσι εννέα χρόνια υπηρεσίας τους στην Ελλάδα, περίπου εκατό F-104G - συνολικά - ήταν ενταγμένα στις 335 και 336 ΜΚ.



Lockheed TF-104G Starfighter.

Από το 1964 έως το 1993 περίπου είκοσι εννέα TF-104G χρησιμοποιήθηκαν από τις 335 και 336 ΜΚ.



Northrop F-5A Freedom Fighter.

Αρχισαν να εντάσσονται στην ΠΑ το 1965. Εξόπλισαν τις 337, 341, 343 και 349 ΜΑΗ και τελικά αποσύρθηκαν το 2001. Περίπου εκατό F-5A αποκτήθηκαν από μια πλειάδα διαφορετικών πηγών.



Northrop F-5B Freedom Fighter.

Συνολικά δεκαέξι εκπαιδευτικά F-5B πέταξαν από το 1965 έως το 2001, ενταγμένα στις 337, 341, 343 και 349 ΜΑΗ, καθώς και στο ΣΜΕΤ F-5.



Cessna T-37B.

Η ΠΑ παρέλαβε τα T-37B σε δύο παρτίδες: η πρώτη αφορούσε εννέα T-37B, που παραδόθηκαν στα μέσα της δεκαετίας του '70 από τη USAF, και η δεύτερη έντεκα που αποκτήθηκαν από την Ιορδανία το 1985. Είναι, όπως και τα T-37C, ενταγμένα στην 361 ΜΒΕ, στην 120 ΠΕΑ.



Northrop RF-5A Freedom Fighter.

Δεκαέξι RF-5A εντάχθηκαν στην 349 ΜΤΑ το 1971, η οποία τα διατήρησε μέχρι τη διάλυσή της, το 1997. Ελάχιστοι RF-5A πέρασαν κατόπιν στη δύναμη της 343 ΜΑΗ, όπου χρησιμοποιήθηκαν σε ρόλους εκπαίδευσης, αναχαίτισης και Δ/Β.



πάλι εκτελούσαμε τις πτήσεις με ασφάλεια χρησιμοποιώντας το ραδιοφάρο (Ρ/Φ) της Σκιάθου, για την απογείωση των αεροσκαφών και την άνοδο στα διάφορα ύψη πτήσεων, και το Ρ/Φ της 110 ΠΜ, για την κάθοδο των αεροσκαφών τη νύχτα ή όταν υπήρχαν σύννεφα, οπότε οι χειριστές ήταν υποχρεωμένοι να προσεγγίζουν το αεροδρόμιο της 111 ΣΜ από τη μεριά της Λάρισας με πτήση "εξ όψεως".

»Κάτω από αυτές τις συνθήκες ενεργοποιήθηκε το αεροδρόμιο της 111 ΣΜ τον Αύγουστο του 1953. Τους καλοκαιρινούς μήνες (Αύγουστο-Σε-

πτέμβριο) δεν υπήρχαν πολλά προβλήματα λόγω των καλών καιρικών συνθηκών. Όταν όμως άρχιζαν οι κακοκαιρίες, τα προβλήματα πολλαπλασιάζονταν και οι δυσκολίες μάς εξανάγκαζαν πολλές φορές να μένουμε αδρανείς στο έδαφος για σχετικά μεγάλες χρονικές περιόδους. Χαρακτηριστικό της κατάστασης που επικρατούσε εκείνο το διάστημα είναι και το εξής τραγικό περιστατικό:

»Το δεύτερο δεκαήμερο του Οκτωβρίου του 1953 ο καιρός ήταν βροχερός, με χαμηλή νέφωση, καταιγίδες και συνεχή βροχή επί μία εβδομά-

δα, με αποτέλεσμα να είμαστε καταδικασμένοι σε πετητική αδράνεια. Οι συνεχείς βροχές και οι έντονες καταιγίδες είχαν αυξήσει τη στάθμη των υδάτων σε έναν περιφερειακό ποταμό που είχαν δημιουργήσει οι κατασκευαστές του αεροδρομίου για να ρίχνουν όλα τα νερά της βροχής του αεροδρομίου και να τα κατευθύνουν προς τη θάλασσα. Για να γίνει όμως αυτό, είχαν δημιουργήσει ένα ανάκωμα για να κόψουν το ρου ενός παλιού χειμάρρου που διέσχιζε το κέντρο του αεροδρομίου, ώστε να τον εκτρέπουν προς το τεχνητό αποστραγγιστικό έργο της 111 ΣΜ.

Canadair NF-5B Freedom Fighter.

Το μοναδικό NF-5B της ΠΑ χρησιμοποιήθηκε από το 1991 έως το 1997, για την εκπαίδευση των χειριστών των NF-5A. Φυσικά, και αυτό προέρχεται από την βασιλική ολλανδική αεροπορία KLu.



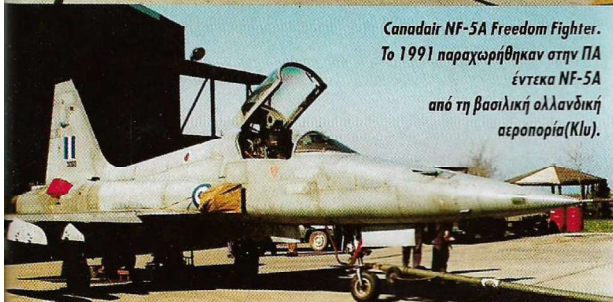
Cessna T-37C.

Περίπου είκοσι τέσσερα T-37C αποκτήθηκαν από το 1964 και μετέπειτα. Διαθέτει φορείς οπλισμού στην πτέρυγα.



Canadair NF-5A Freedom Fighter.

Το 1991 παραχωρήθηκαν στην ΠΑ έντεκα NF-5A από τη βασιλική ολλανδική αεροπορία (KLu).



Τα δέκα εντάχθηκαν αρχικά στην 349 ΜΑΗ και κατόπιν στην 343 ΜΑΗ, ενώ το ενδέκατο χρησιμοποιήθηκε ως πηγή ανταλλακτικών. Αποσύρθηκαν στα τέλη του 1997.

Dassault Mirage F.1 CG.

Άρχισαν να παραλαμβάνονται από την 114 ΠΜ το 1975. Συνολικά σαράντα α/φ εξοπλίσαν τις 334 και 342 ΜΠΚ.



McDonnell Douglas F-4E Phantom II.

Από το 1974 η ΠΑ παρέλαβε συνολικά ογδόντα τέσσερα F-4E, ενταγμένα στις 337, 338 και 339 ΜΠΚ.



LTV TA-7H corsair II

Πέντε αεροσκάφη παραδόθηκαν στην 115 ΠΜ το 1980, για την εκπαίδευση των χειριστών των A-7H.



»Λόγω όμως της πρωτοφανούς κακοκαιρίας το τεχνητό ανάχωμα «έσπασε» και τα νερά της βροχής και των αποστραγγιστικών έργων ακολουθήσαν το παλιό μονοπάτι που είχε χαράξει η φύση, παρασύροντας με ορμή ό,τι ευρίσκετο στο δρόμο τους.

»Κατά κακή τύχη, στο ίχνος του παλιού χειμάρρου που είχε μπαζωθεί, είχαν κατασκευαστεί δάπεδα αραίωσης αεροσκαφών, εκ των οποίων ένα εκρησιμοποιείτο ως συνεργείο κινητήρων. Επίσης, είχε εγκατασταθεί επί σκηνής και ένα φιλόκιο με σμηνίτες, οι οποίοι εκτελούσαν καθήκο-

ντα φρούρησης των χώρων αραίωσης αεροσκαφών της Μοίρας τη νύχτα. Με την πλημμύρα του ποταμού τα νερά κατέκλυσαν τα Box και το συνεργείο κινητήρων, με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να πλέουν σαν βάρκες στα λασπόνερα και επομένως να καταστούν ακατάλληλοι για χρήση. Μετά την πάροδο της θεομηνίας οι εν λόγω κινητήρες στάλθηκαν σε αμερικανικό εργοστάσιο κινητήρων που διέθετε η πολεμική αεροπορία των ΗΠΑ στην Καζαμπλάνκα της βορειοδυτικής Αφρικής.

»Το τραγικότερο όμως γεγονός ήταν ότι τα ανε-

ξέλεγκτα ορμητικά νερά του χειμάρρου παρέσυραν τη σκηνή του φυλακίου σμηνιτών. Οι σμηνίτες, βέβαια, αντιλήφθηκαν έγκαιρα τι συνέβαινε, πετάχτηκαν μέσα στη νύχτα έξω από τη σκηνή τους και αναρριχήθηκαν σε ένα παρακείμενο ανάχωμα για να μην παρাসυρθούν από τα λασπόνερα. Ένας, όμως, δεν πρόλαβε να βγει από τη σκηνή και παρասύρθηκε στη θάλασσα, η οποία ξεβράσε το πτώμα του δύο ημέρες μετά σε τυμπανιαία κατάσταση. Αλλά και η κατάσταση των υπόλοιπων πέντε σμηνιτών που είχαν αναρριχηθεί στο ανάχωμα ήταν απελπιστική.

ΙΣΤΟΡΙΑ ☐ ☐ ☐ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΕΡΙΩΘΗΣΗΣ

LTV A-7H Corsair II.

Από το 1975, εξήντα A-7H εξόπλισαν τις 340, 345 και 347 Μοίρες Βομβαρδισμού. Σήμερα επιχειρούν με τις 340 και 345 ΜΒ από την 115 ΠΜ.



Rockwell T-2E Buckeye.

Σαραντά T-2E έχουν αναλάβει από το 1976, το ρόλο της προκεχωρημένης και επιχειρησιακής εκπαίδευσης των Ικαρών, ενώ στις 362 ΜΠΕ και 363 ΜΕΕ της 120 ΠΕΑ.



Dassault Mirage 2000 EG.

Τριάντα έξι αεροσκάφη έχουν ενταχθεί στις 331 και 332 Μοίρες από το 1988.



(Επάνω) McDonnell Douglas RF-4E Phantom II. Τα πρώτα οκτώ RF-4E παραδόθηκαν στην ΠΑ τα έτη 1978-1979. Τη διετία '92-'93 παρέλαβε άλλα είκοσι επτά RF-4E της Luftwaffe, από τα οποία αξιοποίησε επιχειρησιακά τα είκοσι. Όλα είναι ενταγμένα στην 348 ΜΤΑ.



Το άλλο περιωθούμενο αεροσκάφος της ΠΑ είναι αυτό το EMB-145 που χρησιμοποιείται σαν VIP. Παραδόθηκε το 2000.

ΕΠΙΣΗ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2001

γιατί τα νερά «έτρωγαν» σιγά σιγά το ανάκτορο με κίνδυνο να παρυσυρθούν όπως ο άτυχος συνάδελφός τους. Αμέσως κινητοποιήθηκε για τη σωτηρία τους όλη η Μονάδα. Στάλθηκαν πυροσβεστικά οχήματα στον τόπο της τραγωδίας για να φωτίσουν τον περιβάλλοντα χώρο του αναχώματος, ενώ ένας εύσωμος και πολύ καλός κολυμβητής, ο σμηνίτης Πασαγιάννης, δέθηκε με σχοινί, μπόρεσε να κολυμπίσει οια ορμητικά νερά και να μεταφέρει έναν έναν τους ταλαιπωρημένους σμηνίτες σε ασφαλές μέρος. Η επιχείρηση διάσωσης ολοκληρώθηκε την 04.00 ώρα

πρωινή, υψού διήρκεσε περίπου τρεις ώρες. »Το παραπάνω περιστατικό είναι χαρακτηριστικό των συνθηκών που επικρατούσαν στα νεοϊδρυθέντα αεροδρόμια της Πολεμικής μας Αεροπορίας κατά την περίοδο του πραγματικού και κύριου εκσυγχρονισμού του Όπλου. Τότε που η Πολεμική Αεροπορία σε χρόνο ρεκόρ από δύο «κολοβές» πολεμικές Μοίρες ελικοφόρων αεροσκαφών δημιούργησε δέκα πολεμικές Μοίρες αεροσκαφών τζετ. Στον άθλο αυτό ουσιαστική υπήρξε: α) Η συμβολή του Εκπαιδευτικού Κέντρου Έφεδρων Χειριστών (ΕΚΕΧ) που προσέ-

φερε σχεδόν το σύνολο του ιπτάμενου προσωπικού και β) οι παλιοί και νέοι χειριστές/εκπαιδευτές αέρος, οι οποίοι νυχθημερόν μοχλούσαν για να εκπαιδεύσουν έγκαιρα τους απαιτούμενους χειριστές για την επάνδρωση των νέων πολεμικών Μοιρών.

»Τα πιο πάνω προβλήματα της 111 ΣΜ λύθηκαν και οι δυσκολίες ξεπεράστηκαν σε σχετικά μικρό χρονικό διάστημα, γιατί όλο το προσωπικό της Μονάδας έδωσε τον καλύτερο εαυτό του στην προσπάθεια αυτή δείχνοντας εργατικότητα, αντιστάση στο καθήκον, αντοχή στις κακουχίες και τις

Dassault Mirage 2000 BG.
Τα τέσσερα Mirage 2000 BG είναι επιφορτισμένα με την εκπαίδευση των μελλοντικών χειριστών των Mirage 2000 EG και επιχειρούν από την 114 ΠΜ.



LTV TA-7C Corsair II.
Η εκπαιδευτική έκδοση του A-7E. Επιχειρούν από την 116 ΠΜ στον Άραξο, ενταγμένα στις 335 και 336 ΜΒ από το 1992. Παραλήφθηκαν τουλάχιστον έντεκα TA-7C.



LTV A-7E Corsair II.
Περίπου εξήντα A-7E από τα αποθέματα του αμερικανικού ναυτικού εξοπλίζουν τις 335 και 336 ΜΒ στην 116 ΠΜ. Άρχισαν να παραλαμβάνονται από το 1992.



Lockheed Martin F-16 C/D.
Το 1989 προαγειώθηκαν στην Ελλάδα τα πρώτα F-16C και εντάχθηκαν στις Μοίρες 330 και 336. Αφορούσαν τριάντα τέσσερα μονοθέσια και διθέσια αεροπλάνα. Ακολούθησαν το 1997 τα αεροσκάφη Block 50 με τριάντα δύο και οκτώ αεροσκάφη, αντίστοιχα.



δυσκολίες της δουλειάς του και, τέλος, πνεύμα αλληλεγγύης και συναίσθηση ευθύνης που δύσκολα μπορεί κανείς να συναντήσει στις ημέρες μας. »Τον Ιανουάριο του 1954 τοιποθετήθηκε και πάλι στη Σχολή Αεροπορίας, αφού πρώτα εκπαιδεύτηκε ως εκπαιδευτής αέρος στα τζετ. Ήταν η εποχή που άρχισαν να εκπαιδεύονται στα T-33A οι τριτοετείς Ίκαροι της Σχολής Ικάρων, με πρώτες σειρές την 25η της ΣΙ και την 10η του ΕΚΕΧ. Ξαναβρέθηκα, όμως, το φθινόπωρο του 1956 ως Διοικητής Πολεμικής Μοίρας στην 111 ΣΜ, στην οποία μεταστάθμευσε η Μοίρα μου, η 348 ΜΙΑ,

λόγω επισκευών-επέκτασης του διαδρόμου της 110 ΠΜ, η οποία έκλεισε για περίπου ένα χρόνο. Τότε αντίκρισα μια τελείως διαφορετική Μονάδα σε σύγκριση με το 1953. Η 111 ΠΜ του 1956 διέθετε πλήρεις και άριστες εγκαταστάσεις, φιλοξενούσε τέσσερις πολεμικές Μοίρες με επάρκεια μέσων, άριστη οργάνωση και πληρότητα διαδικασιών και, το κυριότερο,

με προσωπικό που διέθετε υψηλό ηθικό, πνεύμα συνεργασίας και συναδελφικότητας και απόλυτη συνείδηση της ευθύνης».

