

Εκπαίδευση αέρος 1947-2002

Η ιστορία της εκπαίδευσης της Πολεμικής Αεροπορίας μετά το 1947 έχει τις δικές της ενδιαφέρουσες σελίδες. Παρακάτω, υπάρχει μια μικρή μόνο σχετική αναφορά, στο πλαίσιο του γενικότερου αφιερώματος αυτού του τεύχους.



ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ της ματωμένης δεκαετίας του '40 άφησε την ΕΒΑ εξαντλημένη, με καταπονημένο προσωπικό και απαρχαιωμένο υλικό. Η χρήση μόνο βρετανικών τύπων αεροσκαφών ή, ορθότερα, αεροσκαφών που προέρχονταν από τη RAF, με μόνες εξαιρέσεις τα Helldivers και τα Navion L-17, ήταν

αποτέλεσμα του γεγονότος ότι η διαχείριση της αμερικανικής βοήθειας προς την ΕΒΑ γινόταν από την Αγγλική Αεροπορική Αποστολή, η οποία, «ευλογώντας τα γένια της», θεωρούσε ιδανικότερα για την Ελλάδα εκείνα τα αεροσκάφη που οδηγούσαν τα αμερικανικά κεφάλαια στο βρετανικό θησαυ-

Δευτεροετείς Ίκαροι με τον εκπαιδευτή τους σε προ πτήσης επιθεώρηση ενός T-37C της 360 ΕΜΑ, στην 112 ΠΜ.

ροφυλάκιο. Η κατάσταση αυτή άλλαξε από το 1950, όταν η Αμερικανική Αεροπορική Αποστολή αντικατέστησε την αγγλική, υποσχόμενη κατακόρυφη ποιοτική και ποσοτική αναβάθμιση, καθώς και

ριζική αναδιοργάνωση της δομής της ΕΒΑ. Αυτή η εξέλιξη επηρέασε κάθε πτυχή της ΕΒΑ και, φυσικά, και την εκπαίδευση αέρος. Από το 1947, στη Σχολή Αεροπορίας στο Τατόι, χρησιμοποιούνταν περι-



Τ-6 της Μοίρας Αρχικής Εκπαίδευσης σε εκπαιδευτική πτήση στην περιοχή Τατοίου, τον Απρίλιο του 1955. Στην πίσω θέση διακρίνεται ο εκπαιδευτής, υποσημηναγός Αθανάσιος Ντινιόης. (Φωτογραφία μέσω κ. Τριαντάφυλλου Τσαγανά-Τακαντζά)

που δεκαπέντε διπλάνα DH-82 Tiger Moths, από τα περισεύματα της RAF, στα οποία οι νεοσσοί χειριστές της Σχολής (και από το 1949, του νεοσύστατου ΕΚΕΧ - Εκπαιδευτικό Κέντρο Έφεδρων Χειριστών) έβυζαν περίπου σαράντα με πενήντα ώρες. Ακολουθούσε η βασική εκπαίδευση 100-120 ωρών σε αεροπλάνα Harvard (αντίστοιχα των T-6 Texan της USAAF), ώπου ο κύκλος εκπαίδευσης στο Τατόι έκλεινε με εξήντα, περίπου, ώρες στο προκεχωρημένο στάδιο με Spitfire MkV και MkIX. Κατόπιν, τη σκυτάλη της εκπαίδευσης έπαιρνε, από την Αεροπορική Βάση Δεκελείας, η Αεροπορική Βάση ΣΕΔΕΣ, με τη Μοίρα Πολεμικής Εκπαίδευσης (ΜΠΕ), εξοπλισμένη με Spitfire

Mk IX και Mk XVI.

Αιπό το πλάνο παρέμενε μέχρι το 1952, χρονιά κατά την οποία εκπαιδεύτηκε στα Tiger Moths η 24η σειρά της Σ.Ι. και οι πρώτοι πενήντα από τους 110 μαθητές της 7ης σειράς του ΕΚΕΧ, που αποτέλεσαν και τους τελευταίους εκπαιδευομένους στα DH-82. Τον Απρίλιο του 1953, η Σχολή Αεροπορίας μετονομάστηκε σε 121 ΠΕΑ (Πτέρυγα Εκπαίδευσης Αέρος), ια Tiger Moths αποσύρθηκαν από την αρχική και τα Spitfire από την προκεχωρημένη εκπαίδευση, αντικαθιστούμενα από τα T-6. Στην 112 ΠΜ ξεκίνησε η εκπαίδευση Ικάρων στα πρώτα αεριωθούμενα εκπαιδευτικά, ια T-33A του 121 ΣΕΑ, στα οποία έβαζαν περίπου εξήντα ώρες. Παλαι-

ότεροι χειριστές της FBA είχαν ήδη ξεκινήσει την εκπαίδευση στα jet από το 1951, ενταγμένοι αρχικά στο ΚΜΟΑ και κατόπιν στην ΕΜΑ, βάζοντας πέντε ώρες στα T-33A πριν πάνε solo και κατόπιν άλλες δέκα, περίπου, ώρες πτήσης δι' οργάνων (ΠΔΟ).

Τον Ιούλιο του 1954, έξι T-33A επιστράφηκαν στη USAF, στο αεροδρόμιο Laag του Στρασβούργου (Γαλλία), από ελληνικά πληρώματα. Πρόκειται ουσιαστικά για τα πρώτα T-33A που χρησιμοποιήσε η Αεροπορία μας, μάλλον υπό μορφή δανεισμού, μέχρι να της παραδοθούν τα «δικά της» T-33A. Τον Ιούλιο του 1955, δημιουργήθηκε το 31ο Αρχηγείο Αεροπορικής Εκπαίδευσης, που αργότερα μετεξελίχθηκε στη Διοίκη-

ση Αεροπορικής Εκπαίδευσης. Κατά το πρώτο ήμισυ της δεκαετίας του '60, οι εκπαιδευτικές Μοίρες της ΕΒΑ ήταν:

- Η 363 ΕΜΕ (Εκπαιδευτική Μοίρα Ελικοφόρων) με T-6G στο Τατόι,
- η 360 ΕΜΑ (Εκπαιδευτική Μοίρα Αεριωθούμενων) με T-37 C, που παρέλαβε τα έτη 1963 και 1964 στην 112 ΠΜ, και
- η 361 ΕΜΑ με T-33A και T-33A Mk III, επίσης στην 112 ΠΜ.

Εδώ πρέπει να κάνουμε μια αναγκαία παρένθεση και να αναφερ-

DH-82 Tiger Moth στον περίβολο της Σ.Ι. Φέρει s/n Ρ66776. Σε μεταγενέστερες φωτογραφίες, εμφανίζεται με τα στοιχεία «G 776». Σήμερα, βρίσκεται στο Μουσείο της ΠΑ ως T6776, που είναι και η πραγματική ταυτότητά του. (Φωτογραφία από την έκδοση «50 χρόνια Σ.Ι. 1931-1981»)



Τ-6 της Σχολής Αεροπορίας με ατρακτίδια πολυβόλων κάτω από την πτέρυγα. Στο βάθος, διακρίνεται το T-6G s/n 49-3414, που σώζεται μέχρι σήμερα στις εγκαταστάσεις του Δήμου Βέροιας. (Μουσείο 110 ΠΜ)



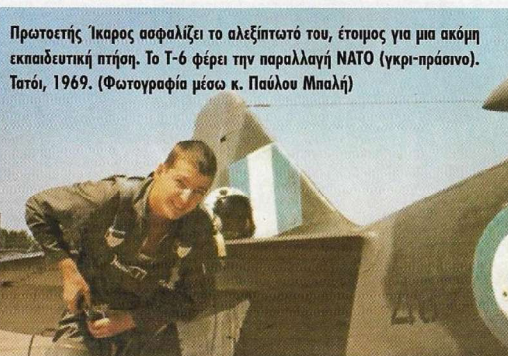


Εκπαιδευόμενοι χειριστές της 7ης σειράς του Εκπαιδευτικού Κέντρου Έφεδρων Χειριστών (ΕΚΕΧ) μπροστά σε Spitfire IX της Μοίρας Προκεχωρημένης Εκπαίδευσης. Τατόι, 1952. (Φωτογραφία: κ. Δ. Κουτσός)

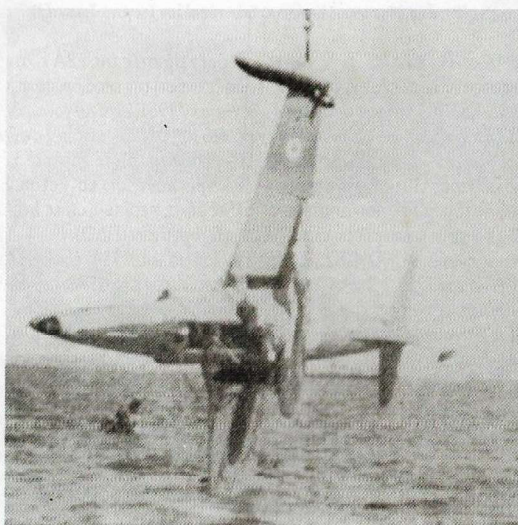
Θούμε στα καναδικής κατασκευής T-33A Mk III, τα οποία διέθεταν τον ισχυρότερο κινητήρα RR Nene των 5.100 lb. Σύμφωνα με το ολλανδικό περιοδικό «Scramble», τα έτη 1958, 1959 και 1962, η Ελλάδα παρέλαβε συνολικά είκοσι δύο αεροσκάφη. Αυτό, όμως, έρχεται σε αντίθεση με τη μαρτυρία του πτέραρχου ε.α. κ. Γεώργιου Βαγιακάκου, ο οποίος θυμάται τα Mk III ενταγμένα στην ΕΜΑ νωρίτερα.

Πρέπει επίσης να παρατεθεί και η μαρτυρία του ταξίαρχου ε.α. κ. Γεώργιου Τσαλουκίδη, ότι η πλειονότητα των Mk III μοιράστηκε στις Πτέρυγες και σημηναρχίες που χρησιμοποιούσαν αεροσκάφη F-84F, λόγω της συνάφειας των επιδόσεων των δύο τύπων και του γεγονότος ότι δεν υπήρχε διθέσια εκπαιδευτική έκδοση του F-84F (δύο, τρία T-33A Mk III ανά μονάδα). Οι αναφορές για την ύπαρξη 362 ΜΕΕ, αυτήν τη χρονική περίοδο, με T-33A Mk III δε στάθηκαν δυνατό να επιβεβαιωθούν.

Το 1970, ενεργοποιήθηκε η 120 Σμηναρχία Εκπαίδευσης Αέρος στην Καλαμάτα, δεχόμενη το Μήνη της ίδιας χρονιάς την 361 ΕΜΑ και τον Ιανουάριο του 1971 την 360



Πρωτοετής Ίκαρος ασφαρίζει το αλεξίπτωτό του, έτοιμος για μια ακόμη εκπαιδευτική πτήση. Το T-6 φέρει την παραλλαγή NATO (γκρι-πράσινο). Τατόι, 1969. (Φωτογραφία μέσω κ. Παύλου Μπαλή)



Εκπαιδευτικό T-33A της ΕΜΑ -όπως μαρτυρά το διαφορετικό (κόκκινο) πίσω μέρος της στράκτου- ανασύρεται από τη θάλασσα έπειτα από μια ομολογουμένως επιτυχημένη αναγκαστική προσθαλάσσιση. Η καλύπτρα έχει εκτιναχθεί, ενώ οι εξωτερικές ζημιές είναι ελάχιστες. Δυστυχώς, δεν υπάρχουν άλλες πληροφορίες για το περιστατικό. (Φωτογραφία μέσω κ. Παύλου Μπαλή)

ΕΜΑ. Το Σεπτέμβριο του 1970, η 363 ΕΜΕ αντικατέστησε τα T-6G με είκοσι ένα συνολικά T-41D που παρέλαβε τα έτη 1969-1970. Τον Ιανουάριο του 1972, συγκροτήθηκε το 361 Σμήνος Εκπαίδευσης Αέρος στην 110 ΠΜ, χρησιμοποιώ-

ντας κυρίως T-33A Mk III, για την εκπαίδευση των νεοπροσλαμβανόμενων χειριστών σε Μοίρες F-84F. Το 1974 έφερε κάποιες αλλαγές στις ονομασίες των εκπαιδευτικών Μοιρών:

- Η 363 ΕΜΕ μετονομάστηκε σε 360 Μοίρα Αρχικής Εκπαίδευσης,
 - η 360 ΕΜΑ σε 361 Μοίρα Βασικής Εκπαίδευσης,
 - η 361 ΕΜΑ σε 362 Μοίρα Προκεχωρημένης Εκπαίδευσης και
 - το 361 ΣΕΑ σε 363 Μοίρα Επιχειρησιακής Εκπαίδευσης.
- Το 1976, άρχισε η παραλαβή των Rockwell T-2E Buckeye από την 362 ΜΠΕ. Το 1977, με την ολοκλήρωση της παραλαβής των σαρά-

ντα συνολικά T-2E, τα μισά πέρασαν στη δύναμη της 363 ΜΕΕ, που πήγε κι αυτή στην Καλαμάτα. Έτσι, τα T-33 εγκατέλειψαν οριστικά την εκπαίδευση των Ικάρων. Η 120 ΣΕΑ, με τρεις πλέον Μοίρες στη δύναμή της, αναβαθμίστηκε την ίδια χρονιά σε Πτέρυγα. Το 1978, η 361 ΜΒΕ πρόσθεσε στα είκοσι τέσσερα, συνολικά, T-37C που διέθετε άλλα οκτώ T-37B από τη USAF και το 1988 δέκα T-37B από τη βασιλική ιορδανική αεροπορία. Το καλοκαίρι του 2000, δημιουργήθηκε μια «νέα» Μοίρα, η 361



Μια τελευταία ματιά στο χάρτη πριν από μια εκπαιδευτική πτήση ναυτιλίας. ΕΜΑ, 112 ΠΜ, 1956.

ΜΒΕ/T-6, με τα πρώτα από τα σαράντα πέντε παραγγελλέντα εκπαιδευτικά στροβιλοελικοφόρα Raytheon T-6 Texan II. Σύμφωνα με το σχεδιασμό της ΠΑ, η Μοίρα θα μετονομαστεί σε 361 ΜΒΕ, όταν αποσυρθούν τα T-37 B/C, και θα αναλάβει όχι μόνο τη βασική αλλά και μέρος της αρχικής εκπαίδευσης. Η σημαντική αναβάθμιση της εκπαίδευσης στο αρχικό και βασικό στάδιο οδηγεί άμεσα στην αναγκαιότητα ανάλογης εξέλιξης και στα στάδια προκεχωρημένης/επιχειρησιακής εκπαίδευσης, με τη μορφή ενός σύγχρονου αεροσκάφους που θα αντικαταστήσει το απαρχαιωμένο πλέον T-2E. €