

ΙΣΤΟΡΙΑ



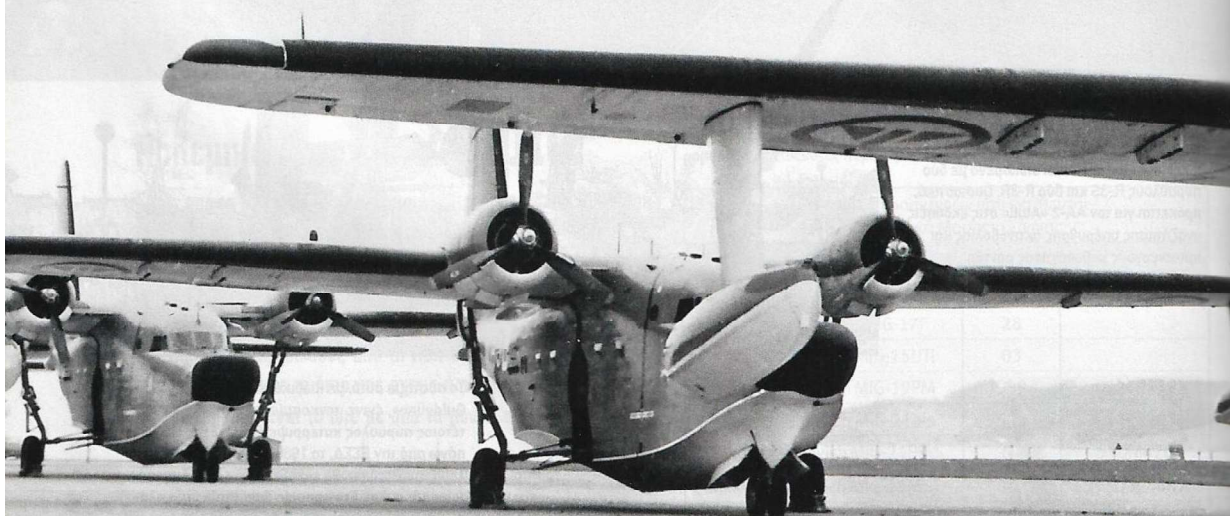
ΕΛΛΗΝΙΚΑ HU-16B ASW ALBATROSS

10 χρόνια μετά...

Του Θέμη Βρανά
Με τη συνεργασία των Peter Schwarzer και Helen Schwarzer-Naef

...40 χρόνια πριν

Το Μάιο του 1998 έγινε στην 112 ΠΜ η επίσημη τελετή απόσυρσης των HU-16B ASW Albatross, σηματοδοτώντας και το τελεσίδικο πέρας της σκηνικής των αποστολών της 353 ΜΝΑΣ στα Ρ-3Β Orion. Δέκα χρόνια αργότερα, γυρνάμε πίσω στα τέλη της δεκαετίας του '60, για να καταγράψουμε άγνωστες λεπτομέρειες από τους πρώτους μήνες της συγκρότησης της 353 ΜΝΑΣ.



Μέσα σε τρεις δεκαετίες, ο «Γκούφι», όπως χαϊδευτικά αποκαλούσαν το αεροπλάνο τα πληρώματα της 353 ΜΝΑΣ, λόγω του εξογκωμένου από το ραντάρ ριγέχους του, συμπλήρωσε περίπου 81.000 ώρες πτήσης, επιχειρώντας πάνω από τις ελληνικές θάλασσες και έχοντας αποστολή την επιτήρηση, την ηλεκτρονική αναγνώριση και τη διεξαγωγή ανθυποβρυχιακών επιχειρήσεων σ' όλη την περιοχή ευθύνης του Πολεμικού Ναυτι-

κού. Η άψογη κάλυψη τόσο των εθνικών όσο και των συμμαχικών απαιτήσεων είχε ως αποτέλεσμα η 353 ΜΝΑΣ να γίνεται συχνά αποδέκτης εμμενών σχολίων και συγχαρητηρίων για την επιτυχή δράση και την άρτια επαγγελματική κατάρτιση των πληρωμάτων της. Κλειδί για την επιτυχία της αποδείχτηκε η σύμπτωση και η άριστη συνεργασία του προσωπικού, άσχετα αν προερχόταν από το Ναυτικό ή την Αεροπορία.

Η συγκρότηση της 353 ΜΝΑΣ

Η απόφαση για τη δημιουργία Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας είχε ληφθεί από το ΓΕΕΘΑ το Νοέμβριο του 1966, στο πλαίσιο τόσο του εθνικού αμυντικού σχεδιασμού όσο και των υποχρεώσεων που απέρρεαν από τη συμμετοχή της Ελλάδας στο ΝΑΤΟ. Στο ΓΕΑ ανετέθη η οργάνωση, η συντήρηση και γενικά η διοικητική μέριμνα, στο δε ΓΕΝ η επιχειρησιακή εκμετάλλευση της Μοίρας. Ιον Απρίλιο του 1967 συγκροτήθηκε τετραμελής ομάδα αξιωματικών, που ανέλαβε το σχεδιασμό των κινήσεων στις οποίες έπρεπε να προβεί το ΓΕΑ, ώστε η υπό ίδρυση Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας να ξεκινήσει τη λειτουργία της όσο γινόταν πιο σμαλά και ο επισμηναγός Παναγιώτης Βαρθόλης Παπαδάκης ορίστηκε σύνδεσμος με την αντίστοιχη ομάδα του ΓΕΝ.

HU-16B 51-7204 «Ζευς» (c/n 6 274), όπως σώζεται σήμερα
στο Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας. (P.Schwarzer)



Αεροσκάφη HU-16B της Βασιλικής Νορβηγικής Αεροπορίας. Το πρώτο στη σειρά είναι το 51-7204 «Ζευς» (c/n 274), πρώην WH-A, το οποίο βρίσκεται σήμερα στο Μουσείο της Πολεμικής μας Αεροπορίας. (Grumman)



Ο πρώτος μοίραρχος της 353 ΜΝΑΣ, αντισμήναρχος Π-Β Παπαδάκης, στο πιλοτήριο ενός HU-16B το 1969. (Αρχείο υπτχου εα Παπαδάκη)

Κάνοντας μια παρένθεση, πρέπει να σημειωθεί ότι, λόγω των εκκρεμοτήτων που υπήρχαν μεταξύ ΓΕΑ, ΓΕΝ και της 353 ΜΝΑΣ, η θέση του συνδέσμου παρέμεινε ενεργή μέχρι το 1972. Με τον ορισμό του επισμηναγού Π-Β Παπαδάκη ως Διοικητή της 353 ΜΝΑΣ, στο ρόλο του συνδέσμου τον διαδέχθηκε για μικρό σχετικά χρονικό διάστημα ο επισμηναγός Χ. Αγγελόπουλος και στη συνέχεια ο επισμηναγός Ελ. Αυλιανός. Για να έχει ευρύτερη αντίληψη των θεμάτων του Πολεμικού Ναυτικού, ο επισμηναγός Αυλιανός φοίτησε στη Ναυτική Σχολή Πολέμου (64/1969-1970), παράλληλα δε τοποθετήθηκε στην 353 ΜΝΑΣ ως χειριστής. Όταν το Μάιο του 1972 ανέλαβε καθήκοντα Αξωματικού Επιχειρήσεων της Μοίρας, σταμάτησε πλέον και ο θεσμός του συνδέσμου, διότι η συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων είχε εξομαλυνθεί και δεν υπήρχαν πια ιδιαίτερα προβλήματα.

Το Σεπτέμβριο του 1967 αποφασίστηκε η αποστολή στις ΗΠΑ δέκα ιπταμένων αξιωματικών για εκπαίδευση στα αεροσκάφη Grumman S-2F Tracker. Η παραπάνω απόφαση δεν έμελλε να υλοποιηθεί ποτέ, αφού τελικά το 1968 οι Αμερικανοί αποφάσισαν η ΕΒΑ να εφοδιαστεί με δώδεκα αεροσκάφη τύπου Grumman HU-16B ASW (Anti Submarine Warfare) Albatross, τα οποία από το 1961 μέχρι τότε υπηρετούσαν με τα χρώματα της Βασιλικής Νορβηγικής Αεροπορίας (KNL), ενταγμένα στις Μοίρες 330 (κωδικός WH-) και 333 (κωδικός KK-).

Αρχές του 1969 ο μέλλων πρώτος Αρχιμηχανικός της Μοίρας σμηναγός Δημήτριος Πλαστήρας και ο ανθυπασπιστής Παναγιώτης Καλαμάρας μετέβησαν στις ΗΠΑ για δίμηνη εκπαίδευση. Αρχικά έφτασαν στη βάση Pensacola (Naval Air Station Pensacola) του Πολεμικού Ναυτικού (US Navy), όπου είχαν μια πρώτη γνωριμία με το σύστημα υποστήριξης του Ναυτικού. Τον επόμενο μήνα πήγαν στο Mobile της Αλαμπάμα, απ' όπου επιχειρούσαν αεροσκάφη HU-16C της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ (US Coast Guard). Εκεί ενημερώθηκαν για τη συντήρηση γραμμής 1ου και 2ου βαθμού, δηλαδή για τις εργασίες που μπορούσαν να γίνουν σε επίπεδο μοίρας. Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του μήνα οι δύο Έλληνες τεχνικοί μετέβησαν και πάλι σε εγκαταστάσεις της Ακτοφυλακής, αυτήν τη φορά στη Βόρεια Καρολίνα, όπου έγινε γενική επιθεώρηση και επισκευή (IRAN) των Albatross.

Την ίδια περίοδο, το Φεβρουάριο του 1969, τα πρώτα τρία Albatross προσγειώθηκαν στην 112 ΠΜ και τα υπόλοιπα εννέα τον αμέσως επόμενο μήνα, όλα με αμερικανικά πληρώματα. Η άφιξη των αεροσκαφών δε σήμανε και την άμεση έναρξη της εκπαίδευσης στον τύπο, αφού έπρεπε να περάσει ακόμη αρκετός χρόνος μέχρι την άφιξη τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του ίδιου έτους των Αμερικανών εκπαιδευτών. Ο πρώτος πυρήνας της 353 ΜΝΑΣ συγκροτήθηκε στα μέσα Ιουνίου του 1969. Για να περιοριστεί όσο το δυνατόν περισσότερο ο χρόνος εκπαίδευ-



United States Coast Guard Basic Operational Training Unit Coast Guard Air Station, Mobile, Alabama

Know all men by these presents that
LTJG P. PAPADAKIS 2317, RNAM

has completed the prescribed course of training and having met the requirements thereof is qualified as an

**H-16B/ASW
Multi-Engine Aeroplane Pilot**

In Witness Whereof, this certificate has been signed on this ¹⁴ day of September, 1969, and the Seal of the United States Coast Guard hereunto affixed



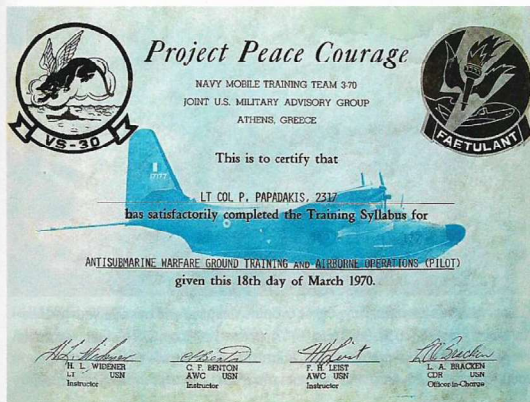
James J. Hatter, USCG
LCDR J. HATTER, USCG
Officer-in-Charge HTT 1-70

Το πιστοποιητικό της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ που έλαβε στις 16/9/1969 ο μοίραρχος της 353 ΜΝΑΣ, με το οποίο ο αντιπλοίαρχος J. Napier πιστοποιούσε ότι ο εν λόγω χειριστής είναι πλέον διαθέσιμος στον τύπο. Παρόμοια πιστοποιητικά έλαβαν τους μήνες Αύγουστο και Σεπτέμβριο του 1969 όλοι οι χειριστές, υπάλληλοι μηχανικοί και προσωπικό συντήρησης εδάφους από το κλιμάκιο της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ που τους εκπαιδευσε στην 112 ΠΜ. (Αρχείο υπτχου εα Παπαδάκη)

σης, αποφασίστηκε οι επιλεγόμενοι ως χειριστές της Μοίρας να διαθέτουν εμπειρία σε πολυκινητήρια ελικοφόρα αεροσκάφη ή -σε αντίθετη περίπτωση- να περάσουν από σχετική εκπαίδευση στα C-47 που έδρευαν στο Σέδες.

Αναμένοντας την έναρξη των πτήσεων με τα Albatross, οι χειριστές της 353 ΜΝΑΣ πετούσαν με τα C-47 της 355 ΜΜ τόσο για τη διατήρηση της πτητικής ετοιμότητάς τους όσο και για την υποστήριξη του τεράστιου έργου της Μοίρας Μεταφορών, ενώ το τεχνικό προσωπικό ανέλαβε την υποτυπώδη συντήρηση των Albatross, μέσω των τεχνικών χειριδίων. Οι τεχνικοί που σήκωσαν το βάρος της συντήρησης ήταν οι σμηναγοί Δ. Πλαστήρας, Ι. Χατζηγιαννάκης και οι ανθυπασπιστές Απ. Σεφερλής, Ι. Κασάπης, Δ. Λυτρίνης και Π. Καλαμάρας. Ο αντισμήναρχος Παπαδάκης και ο ανθυπασπιστής Καλαμάρας ανέλαβαν να μεταφράσουν το Εγχειρίδιο Χειριστού (-1) του HU-16B ASW στα ελληνικά, ενώ ο προαναφερθείς αντισμήναρχος και πρώτος μοίραρχος της 353 ΜΝΑΣ μαζί με το σμηναγό Δερίζωτη τροχοδότησαν τα Albatross σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Στα μέσα του 1969 τοποθετήθηκαν από το ΓΕΝ τα πρώτα πληρώματα που επρόκειτο να εκπαιδευτούν για τις θέσεις του Αξωματικού Τακτικής/Ναυτιλίας (TACCO), του Τηλεγραφητή/Χειριστή συσκευών Α/Υ (ASW), και του Ραδιοεντοπιστή/Χειριστή συσκευών RADAR/MAD. Οι πρώτοι αξιωματικοί ήταν οι πλωτάρχες Παπανδρέου, Σίμος, Ικίτακος,



Το πιστοποιητικό του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ (US Navy) που δινόταν στα πληρώματα αέρος με την ολοκλήρωση του επιχειρησιακού σταδίου εκπαίδευσης (Ανθυποβρυχιακός Πόλεμος - Εναέριες Επιχειρήσεις). (Αρχείο υπτχου εα Παπαδάκη)

Φωκάς, Χανδρινός, Αποστολάκης, Παπαδόπουλος, Μουσκέτας. Στα τέλη Ιουνίου τέσσερις χειριστές της μοίρας και τέσσερις αξιωματικοί του ΠΝ μετέβησαν με αεροσκάφος C-47 στη βάση Sigonella στη Σικελία για διήμερη επίσκεψη στην εκεί εδρεύουσα βάση του αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού (NAS Sigonella). Κατά τη διάρκεια της επίσκεψής τους, συμμετείχαν σε πτήση επίδειξης ανθυποβρυχιακής τακτικής με αεροσκάφος Lockheed SP-2H Neptune (BuNo 148361). Στις 14 Ιουλίου 1969 ήρθαν οι πρώτοι Αμερικανοί τεχνικοί της κινητής εκπαιδευτικής ομάδας (Mobile Training Team) MTT 1-70 και ξεκίνησαν τα σχολεία εδάφους για τα μέσα T-H και τον οπλισμό των νέων αεροσκαφών. Όλοι τους ανήκαν στην Ακτοφυλακή των ΗΠΑ (US Coastguard). Την 1η Αυγούστου 1969 συγκροτήθηκε επίσημα η 353 ΜΝΑΣ, με κύριο ρόλο την ανθυποβρυχιακή προστασία ναυτικών δυνάμεων και νηοπομπών καθώς επίσης και τη θαλάσσια επιτήρηση. Την ίδια ημέρα κατέφθασαν και οι υπόλοιποι Αμερικανοί τεχνικοί, συνοδευόμενοι από έξι εκπαιδευτές αέρος. Επικεφαλής της ομάδας ήταν ο αντιπλοίαρχος της Ακτοφυλακής J. Napier.

Το κύριο πρόβλημα που ανέκυψε ήταν ότι όλα τα αεροπλάνα είχαν ακόμη ελάχιστες ώρες πτήσης μέχρι την επόμενη επιθεώρηση IRAN (Inspect and Repair As Necessary), ενώ και η ροή ανταλλακτικών απείχε



Αμερικανοί εκπαιδευτές της Ακτοφυλακής (US Coast Guard) και στελέχη της 353 ΜΝΑΣ μπροστά από το HU-16B 51-7207 το 1969. (Αρχείο υπτχου εα Παπαδάκη)

πολύ από το να χαρακτηριστεί ικανοποιητική. Χαρακτηριστικό ήταν το γεγονός ότι εξ αρχής ένα από τα δώδεκα Albatross άρχισε να χρησιμοποιείται ως πηγή ανταλλακτικών! Τελικά, οι Αμερικανοί τεχνικοί, συνεπικουρούμενοι και από τους εκπαιδευόμενους Έλληνες μηχανικούς, κατόρθωσαν να φέρονουν σε πτήσιμη κατάσταση πέντε

Αναμνηστική φωτογραφία βετεράνων της 353 ΜΝΑΣ μπροστά από το «Φαέθωνα». Το Μάιο του 1998, οι τεχνικοί της Μοίρας το έφεραν σε κατάσταση τροχοδρόμησης, ώστε να συμμετάσχει στην επίσημη τελετή για την απόσυρση του τύπου από την ενεργό υπηρεσία στις 15/5/1998. (Αρχείο υπτχου εα Παπαδάκη)



HU-16B ASW (201, 202, 204, 207, 289). Ως άμεση απόρροια των παραπάνω, τα Albatross πετούσαν μόνο τις απόλυτα αναγκαίες εκπαιδευτικές ώρες και οι υπόλοιπες που απαιτούνταν για τη διατήρηση της πτητικής ετοιμότητας των πληρωμάτων εξακολουθούσαν να συμπληρώνονται στα C-47 της 355 MM. Η χαμηλή διαθεσιμότητα των αεροσκαφών ανάγκασε τους Αμερικανούς εκπαιδευτές να χωρίσουν τη δωδεκαμελή εκπαιδευτική σειρά χειριστών σε δύο τμήματα των έξι. Η εκπαίδευση άρχισε στις 19 Αυγούστου 1969 και ολοκληρώθηκε έπειτα από ένα μήνα, στις 18 Σεπτεμβρίου. Σ' αυτό το χρονικό διάστημα, επτά Έλληνες χειριστές θα λάμβαναν πλήρη εκπαίδευση διάθεσης στον τύπο (αντισμήναρχοι Π-Β Παπαδάκης, Α. Κωνσταντάκος, επισμηναγός Β. Μπρέντας, Α. Μαμάς, Ε. Σουφλερός, Μ. Μυλωνάκης, σμηναγός Ε. Δεριζιώτης). Για την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης των υπόλοιπων πέντε, εκκρεμούσε μόνο η εκπαίδευση στις προσυδατώσεις, η οποία έγινε στη λίμνη Κορώνεια, γνωστή και ως λίμνη Αγίου Βασιλείου Λαγκαδά. Αυτή αναλήφθηκε από τους προαναφερθέντες επτά χειριστές, οι οποίοι έγιναν και εκπαιδευτές στον τύπο. Η αποχώρηση των χειριστών της Αμερικανικής Ακτοφυλακής βρήκε την 353 ΜΝΑΣ με μόλις τρία διαθέσιμα Albatross, που χρησιμοποιήθηκαν κυριολε-



Το 51-0044 «Ποσειδών» (c/n G 120), πρώην WH-G της 330 Μοίρας της Βασιλικής Νορβηγικής Αεροπορίας. (ΠΑ)

κτικά με το σταγονόμετρο, ώστε να έχουν κάποιο απόθεμα ωρών όταν θα άρχιζε το στάδιο της επιχειρησιακής εκπαίδευσης. Σύμφωνα με τον υπάρχοντα σχεδιασμό, η ομάδα MTT 3-70 του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ με επικεφαλής τον αντιπλοίαρχο (USN) L. A. Bracken επρόκειτο να αναλάβει την επιχειρησιακή εκπαίδευση τριών πληρωμάτων αέρος. Κάθε πλήρωμα αέρος του Albatross αποτελούνταν από τον Κυβερνήτη, το Συγκυβερνήτη και τον Ιπτάμενο Μηχανικό (προερχόμενοι από την Αεροπορία) και τον Αξιωματικό Τακτικής/Ναυτίλο, τον Τηλεγραφητή/Χειριστή συσκευών A/Y (ASW) και το Ραδιοεντοπιστή/Χειριστή συσκευών RADAR/MAD (προερχόμενοι από το Ναυτικό). Η ομάδα ανήκε στη Μοίρα VS-30 Diamondcutters, κύριος ρόλος της οποίας ήταν η εκπαίδευση στο αεροσκάφος S-2 Tracker πληρωμάτων αέρος και εδάφους του Στόλου του Ατλαντικού του αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού. Αργότερα, η ίδια Μοίρα θα εκπαιδεύσει και τους χειριστές των τουρκικών S-2E. Ο αντιπλοίαρχος Bracken είχε αφιχθεί στη Μοίρα από τον Οκτώβριο, αλλά η υπόλοιπη ομάδα καθυστερούσε, εξαιτίας της αδυναμίας επαρκούς υποστήριξης από την 353 ΜΝΑΣ των ηλεκτρονικών συστημάτων των εξειδικευμένων ανθυποβρυχιακών συσκευών που φέρει το HU-16B ASW. Αυτό οφειλόταν στην έλλειψη εφοδιασμού του συνεργείου T-H, με άκρως απαραίτητο εξοπλισμό για την επιχειρησια-

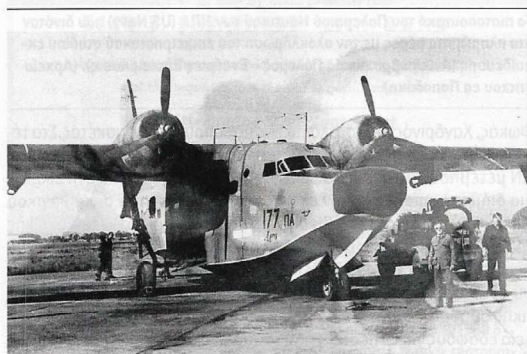
κή αξιοποίηση των δεκάδων ηλεκτρονικών συσκευών (περίπου τριάντα!) του Albatross, πρωτόγνωρων στο σύνολό τους για τους Έλληνες τεχνικούς.

Το Νοέμβριο του 1969 ολοκληρώθηκε η αεροναυτιλιακή εκπαίδευση των πέντε πρώτων αξιωματικών του ΠΝ, που θα αναλάμβαναν το ρόλο του Αξιωματικού Τακτικής/Ναυτίλου (TACCO) στα HU-16B ASW. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης περιλάμβανε μαθήματα εδάφους από Ραδιοναυτίλο της αεροπορίας καθώς και εκπαιδευτικές πτήσεις με C-47. Οι αξιωματικοί του ΠΝ που θα επάνδρωναν τις θέσεις

Το 51-5289 «Φαέθων» μετά την απόσυρσή του εντάχθηκε στη συλλογή ιστορικών αεροσκαφών της 112 ΠΜ. Χάρη σε μια πολύ εύστοχη κίνηση του Μουσείου ΠΑ, την 1η Μαρτίου 2004 αερομεταφέρθηκε ως εξωτερικό φορτίο από την Ελευσίνα στο Τατόι με ελικόπτερο Mil Mi-26! Έτσι, το Μουσείο διαθέτει πλέον τόσο HU-16B ASW όσο και HU-16B ELINT. (Μουσείο ΠΑ)



Κάποια Albatross έφεραν στο ρύγχος ονόματα παρμένα από την ελληνική μυθολογία. Μόνη εξαίρεση το 51-0068 (c/n G 147), πρώην KK-D της 333 Μοίρας, στο οποίο αναγραφόταν το τοπωνύμιο «Δήλος». Δυστυχώς, στάθηκε αδύνατο να εξακριβώσουμε πότε, γιατί και από ποιον αποφασίστηκε αυτή η αναγραφή. (P. Schwarzer)



51-7177 «Άρης»: Διακρίνονται δύο βόμβες βυθού αναρτημένες στους πτερυγικούς πυλώνες του. (353 ΜΝΑΣ)



Το 51-7183 βρίσκεται στην 114 ΠΜ τουλάχιστον από το 1996, προφανώς ως συνέπεια κάποιων απογοητευτικών ευρημάτων σε επιθεώρηση IRAN στην EAB. (P. Schwarzer)

του Τηλεγραφητή/Χειριστή συσκευών A/Y (ASW) και του Ραδιοεντοπιστή/Χειριστή συσκευών RADAR/MAD εξοικειώθηκαν με τον εξοπλισμό που έφερε το Albatross και περίμεναν την έναρξη της επιχειρησιακής εκπαίδευσης από την ομάδα MTT 3-70. Με την πρώτη ματιά σίγουρα ξενίζει αυτός ο περίεργος συνδυασμός εκπαιδευτικών κλιμακίων Ακτοφυλακής και Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ. Αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι εκείνη την περίοδο η Ακτοφυλακή ήταν ο κύριος χρήστης Albatross σε ρόλο έρευνας και διάσωσης -άρα και ιδανικός εκπαιδευτικός φορέας για τη διάθεση στον τύπο των χειριστών-, ενώ το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό ήταν ο καταλληλότερος φορέας εκπαίδευσης σε ανθυποβρυχιακές τακτικές, αφού διέθετε ένα τεράστιο δίκτυο



HU-16B 51-0070 (c/n 6 149), πρώην ΚΚ-Η, 333 Μοίρα. Σταμάτησε να πετά το 1995. Αρχικά βρισκόταν χωρίς κινητήρες δίπλα στο υπόστεγο της 356 MTM. Εντάχθηκε στη συλλογή ιστορικών αεροσκαφών της 112 ΠΜ στις αρχές του 2004, αντικαθιστώντας το 51-5289 όταν αυτό μεταφέρθηκε στο Μουσείο ΠΑ. (P. Schwarzer)



Τα αεροδυναμικά διηλεκτρικά καλύμματα στα πλευρά της στράκτου και πάνω από το πιλοτήριο του 51-0070 μαρτυρούν το ρόλο ELINT (Electronic Intelligence), που είχε αναλάβει τουλάχιστον από το Δεκέμβριο του 1974 και μέχρι την απόσυρσή του το 1996. (Θ. Β.)

ανθυποβρυχιακών Μοιρών, όκι όμως εξοπλισμένω με HU-16B ASW. Η επιχειρησιακή εκπαίδευση άρχισε τον Ιανουάριο του 1970 και τερματίστηκε το Μάρτιο του 1970. Κατά τη διάρκεια των πτήσεων, ο αντιπλοίαρχος Bracken, ο οποίος δεν ήταν διαθέσιμος στα HU-16B ASW, καθοδηγούσε τόσο τον Κυβερνήτη και το Συγκυβερνήτη όσο και τον Αξωματικό Τακτικής/Ναυίλο (TACCO), συμβουλευόντάς τους σε θέματα ανθυποβρυχιακής τακτικής. Έτσι, άρχισε η επιχειρησιακή αξιοποίηση των Albatross σε ένα πρωτόγνωρο για τη σύγχρονη ΠΑ ρόλο. Από το 1970 καθιερώθηκαν επισκέψεις ελληνικών HU-16B ASW στη Sigonella της Σικελίας, βάση των αμερικανικών Lockheed P-3 Orion, στην αεροπορική βάση της Ιταλικής Αεροπορίας Grottaglie στη ΝΑ Ιταλία και στη Νεάπολη, έδρα του Κέντρου Επιχειρήσεων των αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας του AIRSOUTH.

Στις αρχές του 1971 παραχωρήθηκε στην ΕΒΑ μέσω του προγράμματος MAP (Military Aid Program) ένα HU-16C του Αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού που περνούσε επιθεώρηση IRAN στις εγκαταστάσεις της Focke Wulf στη Βρέμη της Δυτικής Γερμανίας. Η αξιολόγηση του εν λόγω αεροσκάφους πραγματοποιήθηκε από τον Αρχιμηχανικό, σμηναγό Πλαστήρα, ο οποίος μετέβη τρεις φορές στη Γερμανία για το σκοπό αυτό. Το Φεβρουάριο του 1971, με το C-47 s/n 49-2622 της 355 MM μετέβη ένα πλήρωμα Albatross στη Sigonella, προκειμένου να παραλάβει το HU-16C BuNo 137909. Στις 13 Φεβρουαρίου, ύστερα από μια σαραντάλεπτη πτήση δοκιμής, το Albatross απογειώθηκε από τη Sigonella με Κυβερνήτη το μοίραρχο της 353 ΜΝΑΣ, αντισμήναρχο Κωνσταντάκο, και Συγκυβερνήτη τον υποσμηναγό Μιχαλακόπουλο, για να προσγειωθεί έπειτα από τρεις ώρες και είκοσι λεπτά στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας.

Από εκείνη τη στιγμή κι έπειτα το συγκεκριμένο Albatross δε φαινόταν να έλκει ιδιαίτερα την προσοχή της Μοίρας και διαρκώς αποψιλωνόταν από κάθε χρήσιμο εξάρτημα που έχει κοινό με τα επιχειρησιακά HU-16B ASW. Το HU-16C στερούνταν το σύνολο του ανθυποβρυχιακού εξοπλισμού των HU-16B ASW και, αν και παρέμεινε άθικτο, τουλάχιστον εξωτερικά, δε γινόταν καμία κίνηση για την πιπτική εκμετάλλευσή του. Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ήταν η μαρτυρία του Ταξίαρχου εα Αθανάσιου Κουρή πως η μόνη πτήση που έκανε το 137909 εκτελέστηκε από τον ίδιο, την περίοδο που ήταν Διοικητής της Μοίρας, το 1980. Το τεχνικό προσωπικό ύστερα από πολύμηνη προσπάθεια το έφερε σε πτήσιμη κατάσταση και ο μοίραρχος πραγματοποίησε ολιγόλεπτη πτήση πάνω από την 112 ΠΜ, κατά την οποία διαπίστωσε ότι η πιπτική συμπεριφορά του αεροσκάφους ήταν από απογοητευτική

κή έως επικίνδυνη. Σύμφωνα πάντα με τον ταξίαρχο εα Αθ: Κουρή, η συντήρηση και η πτήση του HU-16C έγιναν μέσα από το πρίσμα της πιθανής ανάληψης αποστολών μεταφοράς υψηλών προσώπων (VIP) καθώς και αποστολών έρευνας και διάσωσης. Τελικά, δε χρησιμοποιήθηκε σε κανέναν από τους προαναφερθέντες ρόλους. Δυστυχώς, δεν έχουμε άλλες πληροφορίες για το συγκεκριμένο Albatross, πέραν του γεγονότος ότι το 1980 παρατηρήθηκε χωρίς κινητήρες στο αεροδρόμιο Ελληνικού και μέχρι το Νοέμβριο του 1983 είχε πια διαλυθεί (η πληροφορία προέρχεται από το βιβλίο European Wrecks & Relics 1989 του Mike Bursell).

Από το 1974 και μετά στα καθήκοντα της 353 ΜΝΑΣ εντάχθηκε και η ηλεκτρονική αναγνώριση, με την εγκατάσταση και τη χρήση ειδικού γι' αυτό το ρόλο εξοπλισμού σε αεροσκάφη της. Την ιδέα συνέλαβε και, κατόπιν έγκρισης του ΓΕΑ, ανέλαβε να υλοποιήσει ο σμηναγός Δημήτριος Σταματοπούλος. Τρία Albatross θα τροποποιηθούν κατάλληλα για την ανάληψη αυτών των αποστολών (070, 183, 289), τα οποία διαφοροποιήθηκαν οπτικά από τα υπόλοιπα HU-16B ASW



51-7202 «Κρόνος» (c/n 6 270), πρώην WH-B. Το μοναδικό ελληνικό HU-16B που χάθηκε σε ατύχημα, οδηγώντας δυστυχώς στο θάνατο και το πλήρωμά του. Συνετρίβη κατά τη διάρκεια δοκιμαστικής πτήσης στην Ελευσίνα στις 23/1/1992. (περιοδικό MACH 1, 127/7, 1981)



HU-16B 51-7183 (c/n G 235), πρώην WH-H, 330 Μοίρα. Η ΠΑ τροποποίησε συνολικά τρία HU-16B για αποστολές ηλεκτρονικής αναγνώρισης. Παρατήρηστε το διπλό αεροδυναμικό κάλυμμα πάνω από το πιλοτήριο. (353 ΜΝΑΣ)

με την τοποθέτηση διηλεκτρικών καλυμμάτων πάνω από το πιλοτήριο και στα πλευρά της ατράκτου. Όπως προαναφέρθηκε, η εκπαίδευση στις προσοδωτικές έγινε από τους Αμερικανούς εκπαιδευτές στη λίμνη Κορβένια, στον Άγιο Βασίλειο Λαγκαδά, αφού προηγήθηκε η μεταστάθμευση τριών Albatross στο Αεροδρόμιο Μίκρας της Θεσσαλονίκης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η πρώτη προσοδωτική έγινε άτυπα από τον Αμερικανό Κυβερνήτη στη λίμνη Υλίκη στις 16/8/1969 με το Albatross 207! Η εκπαίδευση έγινε σε λίμνη και όχι στη θάλασσα, διότι δεν είχε ακόμη παραληφθεί από τη μοίρα το ειδικό αντιδιαβρωτικό υλικό, που θα προστάτευε τα αεροσκάφη από την έκθεση στο αλμυρό νερό ούτε είχε κατασκευαστεί ειδικό πλυντήριο για τον ίδιο σκοπό στην 112 ΠΜ. Με την αναχώρηση των Αμερικανών, αμιγή ελληνικά πληρώματα συνέχισαν την εκπαίδευση στη λίμνη των Ιωννίνων (Παμβώτιδα).

Τελικά, ως καταλληλότερη όλων κρίθηκε η λίμνη Τριωνίδα στην περιοχή του Αγρινίου. Η χρήση της Τριωνίδας τερματίστηκε κατά τα τέλη της δεκαετίας του '80, όταν άρχισαν οι προσοδωτικές στη θάλασσα. Αυτό κατέστη δυνατό, διότι με την έλευση των πυροσβεστικών Canadair CL-215 στην Ελευσίνα επιτέλους υλοποιήθηκε η δημιουργία υποδομής απομάκρυνσης του θαλασσινού νερού από τα αεροσκάφη. Σε εφαρμογή της σοφής λαϊκής ρήσης «κοντά στο βασιλικό ποτίζεται και η γλάστρα» άρχισαν και τα Albatross να εκτελούν προσοδωτικές στην περιοχή του Νότιου Ευβοϊκού Κόλπου, ανάμεσα στη Χαλκίδα και την Κάροιστο, κάτι που συνεχίστηκε περίπου μέχρι το 1995.

Κατά την πολύχρονη υπηρεσία του Albatross με τα ελληνικά χρώματα, σημειώθηκε ένα θανατηφόρο ατύχημα. Στις 23/1/1992 το HU-16B

51-7201 (c/n G 268), πρώην WH-E, εν πτήξει. (Αρχειό υπυχου εα Παπαδάκη)



Το HU-16B 51-7190 «Θησεύς» (c/n G 250), πρώην WH-F, ήταν από τα τελευταία επιχειρησιακά Albatross και το πρώτο που εκτέθηκε στο Μουσείο ΠΑ στο Τατού.. (Θ. Β.)

ASW 202 συνετρίβη στην Ελευσίνα κατά την απογείωση για μία δοκιμαστική πτήση, παρασύροντας στο θάνατο τον αντισμήναρχο Παναγιώτη Ζαφειράκη, μοίραρχο της 353 ΜΝΑΣ, το σμηναγό Χρήστο Δημόπουλο και τον ανθυπασπιστή Κωνσταντίνο Παπαμιχαήλ. Τα εναπομείναντα έντεκα αεροσκάφη άρχισαν σιγά σιγά να χρησιμοποιούνται όλο και λιγότερο, για να απομείνουν το 1996 ένας πυρήνας τεσσάρων αεροσκαφών (203, 190, 070, 289). Το 1997, την τελευταία χρονιά πτήσεων, το μόνο επιχειρησιακό Albatross ήταν το «289», επιφορτισμένο με το ρόλο της ηλεκτρονικής αναγνώρισης. Η Πτήση & Διάστημα είχε το προνόμιο να συμμετάσχει στην τελευταία επιχειρησιακή πτήση του 289, στις 2 Οκτωβρίου του 1997 (βλ. σχετική αναφορά στο τεύχος 150). Το Μάιο του 1998 το συγκεκριμένο αεροπλάνο επανήλθε σε κατάσταση τροχοδρόμησης, για να συμμετάσχει στην επίσημη τελετή απόσυρσης του τύπου στις 15 Μαΐου 1998.

Τα Albatross της ΠΑ σήμερα

Στο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε από την απόσυρση του τύπου, ο πληθυσμός των HU-16B ASW στην Ελλάδα παρέμεινε σταθερός. Από τα έντεκα σωζόμενα Albatross τα πέντε είναι ενταγμένα σε συλλογές αεροσκαφών (τρία στο Μουσείο ΠΑ και δύο στην 112 ΠΜ) και μπορούμε να θεωρήσουμε ότι το μέλλον τους είναι εξασφαλισμένο. Τα υπόλοιπα έξι βρίσκονται σε απόθεση, πέντε στην 112 ΠΜ και ένα στην 114 ΠΜ. Τα HU-16B ASW της 112 ΠΜ είναι δεσμευμένα από το Μουσείο ΠΑ,

Το 51-7201 φέρει στη δεξιά ημιπτερυγα προβολέα έρευνας ισχύος 70.000.000 κηρίων, ικανό να μετατρέψει κυριολεκτικά τη νύχτα σε μέρα. Όταν ενεργοποιείται, ο Συγκυβερνήτης στο δεξί κάθισμα κάλυπτε το παράθυρο με σκίαστρο για να μην τυφλωθεί από το έντονο φως. (H. Schwarzer-Naef)



GRUMMAN HU-16B ASW ΤΗΣ 353 ΜΝΑΣ

A/A	US S/N	C/N	KNL S/N	ΠΑ S/N	Άφιξη	Όνομα / Κωδικός	Παρατηρήσεις
1	51-0044	G 120	WH-G	510044	2.69	Πουσειδών / 044	112 ΠΜ, απόθεση
2	51-0068	G 147	KK-D	510068	3.69	Δήλος / 068	112 ΠΜ, απόθεση
3	51-0070	G 149	KK-H	510070	3.69	- / 070	112 ΠΜ, έκθεση
4	51-5289	G 171	KK-F	515289	3.69	Φαέθων / 289	Μουσείο ΠΑ, αποθήκευση
5	51-7177	G 227	WH-I	517177	3.69	Άρης / 177	112 ΠΜ, απόθεση
6	51-7183	G 235	WH-H	517183	2.69	- / 183	114 ΠΜ, απόθεση
7	51-7190	G 250	WH-F	517190	3.69	Θησεύς / 190	Μουσείο ΠΑ, έκθεση
8	51-7201	G 268	WH E	517201	3.69	- / 201	112 ΠΜ, απόθεση
9	51-7202	G 270	WH-B	517202	3.69	Κρόνος / 202	Συνετρίβη 23/1/1992
10	51-7203	G 272	WH-C	517203	3.69	Ήφαιστος / 203	353 ΜΝΑΣ, έκθεση
11	51-7204	G 274	KK-X	517204	3.69	Ζεύς / 204	Μουσείο ΠΑ, έκθεση
12	51-7207	G 278	WH-D	517207	2.69	Αρίων / 207	112 ΠΜ, απόθεση
13	BuNo. 137909	G 382			2.71		HU-16C, ανταλλακτικά



ώστε να αποτελέσουν μέσο διαπραγμάτευσης με άλλα μουσεία ή φορείς, με στόχο τον εμπλουτισμό του με νέα ενδιαφέροντα εκθέματα. Είναι πολύ ενθαρρυντικό το γεγονός ότι τα HU-16B ASW σε απόθεση στην Ελευσίνα είναι δομικά σε πολύ καλή κατάσταση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι από την ημέρα της απόσυρσής τους δε μετακινήθηκαν καθόλου από το σημείο που αποτέθηκαν. Με δεδομένο, όμως, το γεγονός ότι το σύστημα προσγείωσης έχει βουλιάξει πια στο χώμα, κάθε προσπάθεια βίαιης ή πρόχειρης μετακίνησής τους θα οδηγήσει νομοτελειακά στην καταστροφή τους, όπως είχε συμβεί το 1994 με τα Dakota του Σέδες. Πιοιεύουμε ότι ένα από αυτά θα μπορούσε να αναπαλαιωθεί και να εκτεθεί στη συλλογή του Σέδες στη Θεσσαλονίκη, διατηρώντας φυσικά τα αυθεντικά χρώματά του, σε αντίθεση με τη... σουρεαλιστική εμφάνιση των περισσότερων ιστορικών αεροσκαφών που εκτίθενται εκεί. f

Ευχαριστούμε θερμότατα τους Διοικητές της 353 ΜΝΑΣ: υποπτέραρχο εα Παναγιώτη-Βαρδή Παπαδάκη (1/8/1969-23/9/1970), ταξίαρχο εα Αντώνιο Κωνσταντάκο (23/9/1970-31/7/1972), σμήναρχο εα Βασίλειο Μπρέντα (31/7/1972-1/9/1973), αντιπτέραρχο εα Γεώργιο Χατζή (1/9/1973-9/8/1975) και ταξίαρχο εα Αθανάσιο Κουρή (8/3/1980-20/8/1981), αντιναύαρχο εα Γεώργιο Μπεζερίανο, αξιωματικό τακτικής/ναυτίλο, τους δύο πρώτους Αρχιμηχανικούς ταξίαρχο εα Δημήτριο Πλαστήρα και σμήναρχο εα Ιωάννη Χατζηγιαννάκο, τον ταξίαρχο εα Ελευθέριο Αυλιανό, ΑΕ της Μοίρας την περίοδο 1972-1973 και το σμήναρχο Αγγελιο Θηβαίο. Επίσης, θερμές ευχαριστίες στο νυν Διοικητή της 353 ΜΝΑΣ αντισμήναρχο Μιλτιάδη Βαμβάκα και στο συνοδό μας στην 112 ΠΜ υποσμηναγό Βαρσαμίδα, στο Διοικητή του Μουσείου ΠΑ και βετεράνο χειριστή Albatross υποπτέραρχο Κωνσταντίνο Σαμαρά καθώς και στον αγαπητό φίλο Ιωάννη Μυλωνά για τη δημιουργία του πίνακα στοιχείων των ελληνικών Albatross. Η παραπάνω παρουσίαση θα ήταν αδύνατη χωρίς τη σημαντική συμβολή τους.

Ο «Ήφαιστος» (51-7203) τοποθετήθηκε σε πυλώνα στις εγκαταστάσεις της 353 ΜΝΑΣ από το προσωπικό της Μοίρας ως ελάχιστη ένδειξη τιμής και σεβασμού στους πεσόντες της. (P. Schwarzer)

Τα πέντε Albatross σε απόθεση στην Ελευσίνα. Όλα τους έχουν δεσμευθεί από το Μουσείο ΠΑ. (H. Schwarzer-Naef)

