



Απόσυρση
αεροσκαφών ΠΑ

«Διαλύουν τα αεροπλάνα, όταν γεράσουν»

Όλοι οι φίλοι της Πολεμικής Αεροπορίας αναμφισβήτητα απολαμβάνουμε το θέαμα που προσφέρουν οι πτήσεις κάθε τύπου αεροπλάνου της, ειδικά των μαχητικών που μας συναρπάζουν με τις επιδόσεις τους. Μοιραία, όμως, έρχεται η ώρα που κάποιο γνώριμο και αγαπητό σχήμα σταματάει να στολίζει τον ελληνικό ουρανό, η ώρα που ο χαρακτηριστικός ήχος του μετατρέπεται σε γλυκιά ανάμνηση. Τι συμβαίνει από εκεί και πέρα και ποια τύχη περιμένει τις ιπτάμενες αυτές μηχανές;

Του Θέμη Βρανά, φωτογραφίες Αρχείο Θέμη Βρανά



(Φωτογραφία Ιωάννης Λέκκας)



Το C-47B «KP255» τέθηκε σε κατηγορία Z αμέσως μετά την τελευταία του πτήση στις 25 Απριλίου 2003. Στη φωτογραφία εικονίζεται κατά την τακτική εκκίνηση των κινητήρων του τον Αύγουστο του 2003, ώστε να διατηρείται σε κατάσταση πτήσης.

Όλοι όσοι βρέθηκαν τον περασμένο Οκτώβριο στον Αρα-
ξο για να αποκαιρετήσουν τους «Κουρσάρους», βλέπο-
ντας τις τελευταίες πτήσεις των ενεργών A-7 ανάμεσα
σε άλλα αεροπλάνα του τύπου καθηλωμένα για πάντα,
είχαν σίγουρα στο πίσω μέρος του μυαλού τους απορία
για την επόμενη μέρα των μαχητικών αυτών, όπως βέ-
βαια την είχαν πριν από αυτούς και όσοι αποκαιρέτησαν
παλαιότερα τα F-104 ή τα F/RF-84F.

Η όλη διαδικασία ξεκινάει πολύ νωρίτερα από τη μέρα
της απόσυρσης και σηματοδοτείται από τη συνεδρίαση
του Ανώτατου Αεροπορικού Συμβουλίου. Η ολομέλεια
του ΑΑΣ λαμβάνοντας υπ' όψιν τις επιχειρησιακές ανά-
γκες της Πολεμικής Αεροπορίας, την παλαιότητα ή τις
δυσκολίες διατήρησης του συγκεκριμένου τύπου σε

Δύο RF-104G («6672», «6674») και ένα TF-104G («5906») κατά τη διάρκεια αποψίλωσης των
εξαρτημάτων τους λόγω μετάπτωσης σε κατηγορία E1 (132 ΣΜ, Ιούλιος 1996).



Αφαίρεση και αδρανοποίηση των
εκτινασσόμενων καθισμάτων του
TF-104G «5906» (132 ΣΜ, Ιούλιος
1996).



υπηρεσία, αλλά και τις εναλλακτικές λύσεις που θα εγ-
γυηθούν την κάλυψη του κενού που θα δημιουργηθεί,
αποφασίζει την απόσυρση και ορίζει το χρονοδιάγραμμα
της υλοποίησής της.

Για να γίνει πιο κατανοητή αυτή η διαδικασία, μπορούμε
να αναφερθούμε σε ένα πραγματικό γεγονός, την από-
συρση των αεροσκαφών F-104G τον Απρίλιο του 1993,
πριν από 22 σχεδόν χρόνια! Την περίοδο εκείνη τα A-7E
Corsair II που είχαν παραχωρηθεί από τις ΗΠΑ βρίσκονταν
ήδη σε τροχιά ένταξης στην ΠΑ με προορισμό τον Άραξο,
τη βάση των μέχρι τότε θρυλικών αλλά τεχνολογικά και
επιχειρησιακά ξεπερασμένων Starfighter. Η αντίστροφη
μέτρηση γι' αυτά είχε ξεκινήσει έναν χρόνο νωρίτερα,
στις 23 Μαρτίου 1992, όταν από το ΓΕΑ ανακοινώθηκε
η προηγηθείσα απόφαση της ΣΤ'/1992 οδομέλειας του
ΛΑΣ για την απόσυρση από την ενεργό υπηρεσία των αε-
ροσκαφών F/TF/RF-104G μέσα στο πρώτο τρίμηνο του
1993. Με δεδομένο αυτόν τον χρονικό ορίζοντα ορίστηκε
ο τρόπος και τέθηκε το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της
συγκεκριμένης απόφασης. Η σχετική διαδικασία προέ-
βλεπε τη σταδιακή απομείωση του αριθμού των εν ενερ-
γεία αεροσκαφών περίπου στο μισό. Τα αποσυρόμενα
αεροσκάφη θα εκτελούσαν την τελευταία τους πτήση από
την 116 ΠΜ με προορισμό το αεροδρόμιο απόθεσης, την
132 Σμηναρχία Μάχης στο Αγρίνιο, όπου και θα χαρακτη-
ριζονταν άμεσα ως **αεροσκάφη κατηγορίας E1**.

Αυτό σήμαινε ότι με το σβήσιμο του κινητήρα τους στην
132 ΣΜ έπαυσαν άμεσα να ανήκουν στην επιχειρησιακή
δύναμη της ΠΑ και δεν είχαν πλέον θέση στα επιχειρη-
σιακά της σχέδια. Κανένας χειριστής δεν επρόκειτο να
ξαναναβεί στο εκτανασώσιμο καθίσμά τους, ούτε υπήρχε
περίπτωση να ξαναεπιγυμναστούν στον διάδρομο για
απογείωση. Μόνο οι τεχνικοί θα τα επιθεωρούσαν για δύο
λόγους. Ο πρώτος είναι για να τα καταστήσουν ασφαλή
για το προσωπικό που θα τα προσεγγίσει στη συνέχεια
απενεργοποιώντας ή και απομακρύνοντας κάθε επικίν-
δυνο μηχανισμό, όπως για παράδειγμα αυτόν του εκτι-
νασώσιμου καθίσματος ή του συστήματος απόρριψης
των εξωτερικών φορτίων. Ο δεύτερος λόγος είναι για να
απομειώσουν τα αεροσκάφη από κάθε χρήσιμο εξάρ-
τημα που πιθανόν θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σε
ομοίωτο ή ακόμη και διαφορετικού τύπου αεροσκάφη.
Σε εφαρμογή του πρώτου σκέλους του χρονοδιαγράμμα-
τος απόσυρσης των F/RF/TF-104G, τριάντα τρία συνοδικά
αεροσκάφη μεταφέρθηκαν πετώντας από την 116 ΠΜ
στην 132 ΣΜ από τις 20 Μαΐου 1992 μέχρι την 1^η Απριλίου
1993, ενώ το αεροναυαγιστικό ελικόπτερο AB.205/A
που έδρευε στην 116 ΠΜ ανέλαβε την επιστροφή των χει-
ριστών στη μητρική Μονάδα.

Ενώ όμως ο μισός περίπου στόλος των Starfighter τέθη-
κε άμεσα σε κατηγορία E1, ο υπόλοιπος μισός θα συνέ-
χιζε να προσφέρει υπηρεσίες μέχρι τα τέλη Μαρτίου του
1993, όταν ο τύπος θα αποσυρόταν επίσημα από την Πο-



F-84F «52-8827» σε μάντρα ανακυκλώσιμων υλικών στη Βόνιτσα, μετά τον χαρακτηρισμό του ως E2 και την εκπομπή του τον Αύγουστο του 1996. Η φωτογραφία τραβήχτηκε το 1999.



F-84F «52-6959» στη μάντρα της Βόνιτσας το 1999, μετά την καταστροφή και την εκπομπή του στην 131 ΣΜ στο Άκτιο.



Κομμάτια F-84F στη μάντρα ανακυκλώσιμων υλικών (Βόνιτσα, 1999).



A-7H «159947» στην 116 ΠΜ (Ιούνιος 2010).

A-7H «159938» στην 116 ΠΜ (Ιούνιος 2010).



Αρκετά A-7H παρέμειναν μετά την απόσυρσή τους στην 116 ΠΜ υποστηρίζοντας με προσπορισμό τα Corsair σε ενεργό υπηρεσία. Εδώ το A-7H «159952» (Ιούνιος 2010).



λημική Αεροπορία. Τότε θα μεταφέρονταν και αυτά τα αεροσκάφη με τον ίδιο τρόπο στην 132 ΣΜ με χαρακτηρισμό **κατηγορίας Ζ**.

Τι σημαίνει όμως αυτή η διαφοροποίηση στον χαρακτηρισμό των αεροσκαφών ως Ε1 ή Ζ;

Όσα από τα Starfighter χαρακτηρίστηκαν **κατηγορία Ζ** δεν επρόκειτο να αποπληρωθούν από κανένα απολύτως εξάρτημά τους, διότι είχαν ουσιαστικά τεθεί σε **βραχεία αποθήκευση** και παρέμεναν σε πεντική κατάσταση, ενώ οποιαδή-

ποτε χρονική στιγμή υπήρχε ανάγκη, με ελάχιστη πρόσθετη φροντίδα θα μπορούσαν να καταστούν **άμεσα επιχειρησιακά**. Για να επιτευχθεί αυτό, απαιτείται τα αεροσκάφη να συντηρούνται κανονικά και παράλληλα να ενεργοποιούνται ανά τακτά χρονικά διαστήματα έτσι, ώστε να είναι σίγουρο ότι όλα τα συστήματά τους παραμένουν λειτουργικά. Αυτό βέβαια είναι κάτι που εύκολα λέγεται, αλλά υλοποιείται με πολύ κόπο και προγραμματισμό.

Στις 31 Μαρτίου 1993 γίνεται η επίσημη τελετή απόσυρσης των F-104.

A-7H κατηγορίας Ε1 σε απόθεση στην 132 ΣΜ στο Αγρίνιο (Αύγουστος 2007).





RF-4E «77-1764» στην 110 ΠΜ (Αύγουστος 2014).

Από τις 6 Απριλίου μέχρι τις 13 Απριλίου 1993 είκοσι τρία ομοιότυπα αεροσκάφη πραγματοποιούν τη στερνή τους προσγείωση στην 132 ΣΜ και τίθενται σε κατηγορία Ζ, δηλαδή σε κατάσταση βραχείας αποθήκευσης.

Με την άφιξή τους στην 132 ΣΜ το τεχνικό προσωπικό που τα συντηρεί πρέπει να πηγαίνει μεταξύ 116ΠΜ και 132 ΣΜ, για να υπηρετεί τα F-104 και ταυτόχρονα να μετεκπαιδεύεται και στα A-7E, που από τον Απρίλιο του 1993 άρχισαν να προσγειώνονται στον Άραβο.

Η υποστήριξη και η χωροταξική κατανομή στη μητρική 116ΠΜ μετατρέπονται σε πρόκληση, αφού πρέπει να βρεθεί χώρος όχι τόσο για τα νεοαφικθέντα αεροσκάφη, αλλά κυρίως για όλη την υποδομή που τα ακολουθεί. Γίνεται έτσι εύκολα κατανοητό ότι, για την επαναφορά σε φυσιολογικούς ρυθμούς λειτουργίας της Πτέρυγας, το ζητούμενο είναι να καταστεί επιχειρησιακός ο

νέος τύπος και να μεταπέσει σε κατάσταση E1 ο παλιός.

Στις 20 Ιουλίου του 1993 λοιπόν το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας αποφασίζει τη μετάπτωση του συνόλου των Starfighter σε κατηγορία E1, δίνοντας το πράσινο φως στην αποδέσμευση των χώρων που απαιτούνταν για την υποστήριξή τους, με σκοπό να αρχίσει άμεσα η αξιοποίησή τους για λογαριασμό των Corsair. Η ολοκλήρωση της διαδικασίας διαδοχής σηματοδοτείται με την επιτυχή επιχειρησιακή αξιολόγηση της 335 Μοίρας Βομβαρδισμού από το ΑΤΑ στα μέσα Οκτωβρίου του 1993.

Σήμερα, έπειτα από είκοσι χρόνια, τα αεροσκάφη F/TF/RF-104G παραμένουν στο σύνολό τους είτε σε έκθεση είτε σε απόθεση. Το αμέσως επόμενο βήμα θα είναι η εκποίησή τους, που συμβαίνει όταν κριθεί ότι παύει να υπάρχει κάθε λόγος για τη διατήρησή τους. Τότε θα χαρακτηριστούν **αεροσκάφη κατ-**



A-7E «160541» στην 116 ΠΜ (Ιούνιος 2010). Κατασκευής 1977 (E-456). Αποσύρθηκε από το Αμερικανικό Ναυτικό το 1991 και παρέμεινε σε αποθήκευση έως και τον Ιούνιο του 1993 οπότε και παραχωρήθηκε στην Ελλάδα όπου και υπηρέτησε αρχικά με την 335Μ πριν περάσει τον Δεκέμβριο του 1993 στην 336Μ για να επιστρέψει στην 335Μ τον Ιούνιο του 2002.



A-7E «159658» στην 116 ΠΜ (Ιούνιος 2010). Κατασκευής 1975 (E-400). Αποσύρθηκε από το Αμερικανικό Ναυτικό τον Απρίλιο του 1991 και παρέμεινε σε αποθήκευση έως και τον Μάιο του 1993 οπότε και παραχωρήθηκε στην Ελλάδα όπου και υπηρέτησε με την 335Μ έως και την απόσυρσή του.





Από την ίδια προσπάθεια μακράς αποθήκευσης στην 113 ΠΜ F-5A «70-1398» τον Αύγουστο του 2014.

γορίας E2 και θα εκπαιδευθούν ως μέταλλο. Η κατηγορία E2 περιλαμβάνει επίσης όλα τα αεροσκάφη που χαρακτηρίζονται ολοκληρωτικά καταστραμμένα, συμπεριλαμβανομένων και όσων είχαν εμπλοκή σε περιστατικά κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους, ενώ τα ομότυπά τους συνέχισαν να υπηρετούν. Με την ίδια λογική, στην κατηγορία E1 περιλαμβάνονται και αεροσκάφη που λόγω ατυχήματος ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας έχουν σταματήσει να θεωρούνται επιχειρησιακά και είναι διαθέσιμα για αποψίλωση κάθε λειτουργικού εξαρτήματός τους. Αξίζει επίσης να αναφερθούμε σε μια προσπάθεια της Πολεμικής Αεροπορίας να θέσει σε κατάσταση μακράς αποθήκευσης δεκαοκτώ αεροσκάφη F-5A/B και ένα RF-5A, αμέσως μετά την απόσυρση του τύπου από την ΠΑ, τον Μάρτιο του 2001. Αεροισθαγωγές και εξαγωγές κινητήρων, φωλιές συστήματος προσαγωγής, όλα τα



F-5A «68-9075» στην 113 ΠΜ τον Αύγουστο του 2014. Τα ίχνη από την προσπάθεια μακράς αποθήκευσης μέρους του στόλου των F-5, από το 2001 μέχρι το 2007, είναι ακόμα εμφανή.



Μια προσπάθεια μακράς αποθήκευσης F-5 μετά την απόσυρσή τους. Εδώ το F-5B «64-13378» σε καταφύγιο της 113 ΠΜ στην Θεσσαλονίκη.



Αποθηκευμένο στην 113 ΠΜ για τυχόν αξιοποίηση RF-5A «69-7173» τον Αύγουστο του 2003.



F-4E «68-0444» στην 110 ΠΜ (Αύγουστος 2014).



RF-5A «70-1620» σε έκθεση στην 110 ΠΜ (Αύγουστος 2014).

ανοίγματα και οι θυρίδες προστασίας των αεροσκαφών κλείστηκαν ερμητικά με ειδικά υλικά και τα αεροσκάφη αποθηκεύτηκαν στα καταφύγια της 113 ΠΜ, αναμένοντας απόφαση του ΑΑΣ για πιθανή επιχειρησιακή επαναξιοποίησή τους. Κάτι τέτοιο τελικά δεν συνέβη και το 2007 όλη τα παραπάνω μέτρα προστασίας αδράνησαν. Είναι πραγματικά κρίμα που κάποια από αυτά δεν κατέληξαν στο Μουσείο ΠΑ.

Η παραπάνω πορεία μετάπτωσης στις κατηγορίες Z, E1 και E2 αποτελεί ουσιαστικά την πετυχημένη οδό για κάθε τύπο αεροσκάφους, αλλήλα και γενικότερα κύριου επιχειρησιακού υλικού της ΠΑ.

Όσον αφορά στα Corsair, την παραπάνω διαδικασία ακολούθησαν τα A/TA-7H, όταν η έκδοση αυτή αποσύρθηκε από υπηρεσία με απόθεση στην 132 ΣΜ.

Ο μεγάλος στόλος των A-7E/TA-7C μετά τη συγκέντρωση του τύπου στην 335Μ οδήγησε σε μια διαφορετική εξέλιξη, καθώς αεροσκάφη που εξαντλούσαν -βάσει προγραμματισμού- τις ώρες πτήσης τους περφόρουνταν σταδιακά σε κατάσταση E1 στην 116 ΠΜ υποστηρίζοντας με προσηγορισμό τα αεροσκάφη που συνέχιζαν να υπηρετούν. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα Corsair που παραλήφθηκαν εκτός του αριθμού προς αξιοποίηση και εναιμιεύθηκαν στην ΕΑΒ (βλέπε ΠΔΔ Νο 342 «Α-7C & TA-7C, Μια δεύτερη καριέρα») δεν απέκτησαν ποτέ κάποιον από τους παραπάνω χαρακτηρισμούς, αφού δεν εντάχθηκαν ποτέ στη δύναμη της ΠΑ. Τα «κουφάρια» των αεροσκαφών αυτών παραμένουν στην Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία για εκποίηση. Δεδομένου ότι κατά την ημερομηνία απόσυρσης τα

περισσότερα A-7E/TA-7C είχαν εξαντλήσει το «όριο ζωής» τους, δεν τίθεται και θέμα μετάπτωσής τους σε κατάσταση κατηγορίας Z, ενώ οι μικρές δυνατότητες αποψίλωσής τους εξαλείφουν την πιθανότητα να παραμείνουν για πολύ στην κατηγορία E1. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην τελική απόσυρση του τύπου αναφερόταν ότι κάποια από τα Corsair είχαν «υπόλοιπο» μόλις 2-3 ωρών, που είχε διατηρηθεί για να μεταφερθούν τα αεροπλάνα από τον Άραβο στο Αγρίνιο. Υπό αυτό το πρίσμα, η καριέρα των A-7 θα ολοκληρωθεί και τυπικά, όταν το τελευταίο Corsair φτάσει στον προορισμό του για απόθεση. Ελπίζουμε η αναφορά μας εδώ και τα παραδείγματα όπως αυτό ελληνικών Αεροπορικών να την έκανε λίγο πιο ενδιαφέρουσα από την στεγνή περιγραφή μιας γραφειοκρατικής διαδικασίας. **ΠΒΟ**

