

Γεώργιος Λιακόπουλος • Βασίλειος Οικονόμου • Σωκράτης Σμυρνής • Χρήστος Φακίνος

ΣΧΟΛΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΕΚΕΧ

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ



4^{ος} ΣΜΗΝΟΣ



ΣΧΟΛΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΦΕΔΡΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ

Digitised by
Rt. Lt. Col. Tim Flessas
03/01/2022





ΣΧΟΛΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΕΚΕΧ

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Digitised by
Rt. Lt. Col. Tim Flessas
03/01/2022



*Η παρούσα εργασία αφιερώνεται,
ελάχιστος φόρος τιμής,
στη μνήμη των 81 συναδέλφων
που έπεσαν κατά την εκτέλεση του καθήκοντος*

"...Όπου εν τη κειμένη νομοθεσία
αναφέρεται ο όρος ΕΚΕΧ,
νοείται εφ' εξής Σχολή Αεροπορίας"
(ΝΔ. 4439/11.11.64-ΑΝ 21/30.5.67)



- Η μακρόχρονη συλλογή στοιχείων και η έντονη προτροπή για τη δημιουργία αυτού του βιβλίου ανήκει στον Ταξχο (Ι) Βασίλ. Απ. Οικονόμου της 13ης σειράς.
- Ο συντακτικός και γραμματικός έλεγχος είναι ευγενική προσφορά της Δήμητρας Στίγκα, φιλόλογου-τ. Διευθύντρια Λυκείου Παπάγου και του Παναγιώτη Γιαννόπουλου, καθηγητή στο Πανεπιστήμιο Λουβέν Βελγίου, τους οποίους και ευχαριστούμε.
- Στα κείμενα ορισμένοι όροι διατήρησαν τη μορφή και τον τύπο της Αεροπορικής παράδοσης της εποχής που αναφέρονται.
- Ευχαριστίες εκφράζονται προς:
 - όλους τους συναδέλφους και λοιπούς φίλους που πρόσφεραν στοιχεία, μαρτυρίες ή φωτογραφικό υλικό και ιδιαίτερα στους Αντωνακόπουλο Αριστείδη (8ης σειράς), Σιμωνίδη Ομηρο (14ης), Βρούβα Μιλτιάδη (16ης) και Φλέσσα Ευθύμιο (17ης)
 - τον βασικό οικονομικό αρωγό Γκολφινόπουλο Ι. Γκολφίνο της 18ης σειράς και μετέπειτα επιχειρηματία.
 - την Ένωση Χειριστών Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΧΠΑ) την Ένωση Συνταξιούχων Χειριστών και Ιπταμένων Μηχανικών Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΣΧΙΜΠΑ) και λοιπούς αρωγούς στην έκδοση του βιβλίου αυτού.

Το παρόν προσφέρεται δωρεάν, τιμής ένεκεν.



Προσφορά στην Ιστορία	15
Πρόλογος	19
Απόψεις Διοικητών Μοιρών της Περιόδου Αναδημιουργίας της Πολεμικής Αεροπορίας.	
• Του Αντιπτεράρχου και επιτίμου Αρχηγού ΑΤΑ Λάμπρου Πρωτοπαπά	23
• Του Υποπτεράρχου Ηλία Τσαμουσόπουλου	23
• Του Ταξιάρχου Γιάννη Στυλιανάκη	24

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

1949 - 1951: ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΙΣ ΝΕΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

1.1 Το Αεροπλάνο και η Αεροπορία καθιερώνονται ως αναγκαίοι και κυρίαρχοι παράγοντες των Ενόπλων Δυνάμεων.	27
1.2 Οι δυο Συνασπισμοί και οι προσανατολισμοί της χώρας	28
1.3 Οι αποφάσεις για αύξηση και ανανέωση του προσωπικού. ..	29
1.4 Οι νέες απαιτήσεις για ανανέωση των Μέσων.	30
1.5 Νέες αυξημένες και ποικιλόμορφες απαιτήσεις για το προσωπικό της Πολεμικής Αεροπορίας	32
1.6 Οι Αρχές λειτουργίας του ΕΚΕΧ.	33

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ, ΕΙΣΑΓΩΓΗ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΙΑΒΙΩΣΗ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ

2.1 Εισαγωγικές εξετάσεις	35
2.2 Εισαγωγή και πρώτες μέρες στη Σχολή.	37
2.3 Τα πολύ δύσκολα διαρκούσαν περίπου ένα μήνα	40
2.4 Ο όρκος των Δοκίμων και η πρώτη έξοδος.	42
2.5 Ημερήσιο Πρόγραμμα των ΔΕΧ στη Σχολή.	43
2.6 Τομείς και Στάδια Εκπαίδευσης, διάρκεια φοίτησης.	46
2.7 Στρατιωτική Εκπαίδευση.	47
2.8 Θεωρητική Εκπαίδευση.	51
2.9 Πτητική Εκπαίδευση	54
2.9.1 Αρχικό Στάδιο	56
2.9.2 Βασικό Στάδιο	59
2.9.3 Προκεχωρημένο Στάδιο	60
2.9.4 Επιχειρησιακό ή Εφαρμοσμένο Στάδιο	61

2.10	Τύποι αεροπλάνων και ώρες πτήσεων σε κάθε στάδιο	64
2.11	Κριτήρια επιτυχίας -Ανεπάρκειες-Συμβούλιο Ικανότητας	67
2.12	Δυσβάστακτη δοκιμασία η διακοπή της εκπαίδευσης και η απομάκρυνση από τη Σχολή.	70
2.13	Άδειες και ψυχαγωγία για τους Δοκίμους	71
2.14	Στολές και διακριτικά	73
2.15	Προνόμια και οι υποχρεώσεις της Διοικούσας.	76
2.16	Μοίρα ΕΚΕΧ: Υπαγωγή και Διοίκηση.	77
2.17	Ορκωμοσία Αξιωματικών, επίδοση ξίφους και πτυχίου	80

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΗΣ ΣΑ/ΕΚΕΧ

ΣΤΟ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΟ ΑΛΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

3.1	Όλα από την αρχή	87
3.2	Το Τμήμα ΕΚΕΧ αποδίδει τους πρώτους αεροπόρους του	88
3.3	Η μεγάλη προσπάθεια δόθηκε στην ανανέωση και αύξηση των Πολεμικών Μοιρών.	91
3.4	Πολεμικές Μοίρες: Λίκνο αεροπορικής καταξίωσης, προσπάθειας και ευγενούς άμιλλας	95
3.5	Στάδια αξιοποίησης των χειριστών στις Πολεμικές Μοίρες	98
3.5.1	Transition: Στάδιο προσαρμογής στον τύπο του αεροσκάφους	99
3.5.2	Πολεμικό Στάδιο: Προσαρμογή στις πολεμικές απαιτήσεις της Μοίρας	100
3.5.3	Στάδιο Συντηρήσεως: Συνεχής επιβεβαίωση της μαχητικής ικανότητας των χειριστών.	101
3.6	Μοίρες με πρωτοποριακές αποστολές.	103
3.6.1	348 Μ Τ Α (Μοίρα Τακτικής Αναγνωρίσεως)	104
3.6.2	337 ΜΠΚ (Μοίρα Παντός Καιρού)	105
3.6.3	335 ΜΚ (Μοίρα Κρούσεως)	107
3.6.4	339 Μ Δ/Β (Μοίρα Διώξεως/Βομβαρδισμού)	109
3.7	Άμιλλα και διάκριση εντός των Πολεμικών Μοιρών.	110
3.7.1	Συνεισφορά των χειριστών ΕΚΕΧ στην πρότευση των Ελληνικών Μονάδων σε Συμμαχικό επίπεδο	111
3.7.2	Συμμετοχή των αποφοίτων του ΕΚΕΧ στα ακροβατικά Σμήνη	113
3.7.3	Ιδιαίτερα παράτολμες ενέργειες.	117
3.7.4	Αντιμετώπιση επικίνδυνων καταστάσεων.	118

3.8	Οι Μεταφορικοί και οι ρυθμοί δράσης τους.	119
3.8.1	Κορέα - Κονγκό -Αγκόλα: Τα Dacota στο μάτι του κυκλώνα.	121
3.8.2	Η αποστολή "ΝΙΚΗ": Δείγμα αυτοθυσίας και ηρωισμού.	123
3.9	Τα εκπαιδευτικά Harvard σε ειδική αποστολή ανορθόδοξου πολέμου.	124
3.10	Μία ελάχιστη γνωστή αποστολή με πιλότους του ΕΚΕΧ.	126
3.11	Εθελοντικές προσπάθειες	126
3.11.1	Προσπάθεια για ευπρεπή εμφάνιση.	127
3.11.2	Επιδίωξη για παραδεκτή διαβίωση.	128

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ ΑΠΟ ΙΠΤΑΜΕΝΟΥΣ

4.1	Ενταξη και συμβολή αποφοίτων ΕΚΕΧ σε Ειδικότητες Εδάφους.	133
4.2	Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (ΕΜΥ)	134
4.3	Αεράμυνα και Σύστημα Αεροπορικού Ελέγχου (ΣΑΕ)	137
4.3.1	Η συνεισφορά των αποφοίτων του ΕΚΕΧ στην ανάπτυξη του ΣΑΕ	142

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ

Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΕΦΕΔΡΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΛΥΣΗ ΤΟΥΣ

5.1	Τα δύσκολα πρώτα χρόνια	145
5.2	Η ανάπτυξη της ΟΑ στηρίχθηκε στην παρουσία και τη βοήθεια των αποφοίτων του ΕΚΕΧ	146
5.3	Άλλοι τομείς σταδιοδρομίας	153

ΜΕΡΟΣ ΕΚΤΟ

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΚΕΧ

ΚΑΙ Η ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΟΥ

6.1	Τα πρώτα βήματα του ΕΚΕΧ	157
6.1.1	Ονομασίες και χαρακτηρισμοί	158
6.1.2	Τόλη και διορατικότητα	160
6.2	Νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας του τμήματος ΕΚΕΧ	161
6.3	Λόγοι μονιμοποίησης και νομοθετική δικαίωση των αποφοίτων του ΕΚΕΧ	162
6.3.1	Νόμος 2310/10.3.53: Μονιμοποίηση στην ειδικότητα ΙΓΥ	163
6.3.2	Προοπτικές της μονιμοποίησης.	165
6.3.3	Μονιμοποίηση σε ειδικότητες εδάφους	169

6.3.4	Άλλες Διατάξεις του νόμου.	170
6.4	Διακοπή λειτουργίας του τμήματος ΕΚΕΧ	172
6.5	Νομοθετική αναγνώριση του τμήματος ΕΚΕΧ.	175
 ΜΕΡΟΣ ΕΒΔΟΜΟ		
7.1	Η Θυσία	177
7.2	Το Μνημείο	179
7.3	Η Δικαίωση	180
7.4	Οι πρωταγωνιστές του τμήματος ΕΚΕΧ	183
 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ		
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'	235
A/1	Συγκεντρωτικά στοιχεία προόδου Μαθητών.	235
A/2	Συγκεντρωτικά στοιχεία εξέλιξης Αποφοίτων.	236
A/3	Στοιχεία σειρών	237
A/4	Αλφαβητική κατάσταση αποφοίτων.	240
A/4α	Πεσόντες Μαθητές.	245
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'	246
B/1	Πεσόντες εν υπηρεσία	246
B/2	Πεσόντες σε αεροπορικά ατυχήματα εκτός Πολεμικής Αεροπορίας.	252
B/3	Θανόντες εν υπηρεσία.	253
B/4	Σε Πολεμική Διαθεσιμότητα.	253
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'	254
Γ/1	Κατάσταση νόμων –διαταγμάτων και εγκυκλίων	254
Γ/2	Απόσπασμα διαταγής πρόσκλησης της 1ης σειράς ΕΚΕΧ	259
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	262

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

Η Πατρίδα μας δοκιμάστηκε περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη χώρα από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Δεν ήταν μόνο τα δύσκολα χρόνια του πολέμου και της Κατοχής. Επακολούθησαν τρισήμιση χρόνια εμφύλιου που δεν άφησαν να ανασάνει και να χαρεί τη νίκη του πολέμου, όπως είχε δικαίωμα. Η Πολεμική μας Αεροπορία (ΠΑ) με τρεις ετοιμοπόλεμες Μοίρες, γύρισε στην ελεύθερη Ελλάδα για να συνεχίσει τις αεροπορικές επιχειρήσεις κατά των Ναζί στα νησιά του Αιγαίου με πληρώματα αρκετά καταπονημένα από τις αεροπορικές επιχειρήσεις στην Ιταλία και την Γιουγκοσλαβία.

Και όταν σε λίγο φούντωσε ο εμφύλιος, τα ίδια πληρώματα ανέλαβαν να καλύψουν τις αυξημένες απαιτήσεις υποστήριξης του Στρατού Ξηράς. Τότε φάνηκε καθαρά ότι στον αγώνα αυτόν απαιτούντο νέες δυνάμεις, νέο υλικό και νέοι αεροπόροι, αφού οι παλαιοί δεν έφθαναν για να καλύψουν τις επιτακτικές ανάγκες παρουσίας της Αεροπορίας στα πολλά και διεσπαρμένα μέτωπα σε όλη την Ελλάδα, πολύ δε περισσότερο να αναπληρώσουν τις απώλειες που ξεπέρασαν τους 60 χειριστές. Η Σχολή Ικάρων δεν μπορούσε να επωμισθεί το βάρος της παραγωγής των απαιτούμενων χειριστών. Τα προγράμματα της εκπαίδευσής ήταν μεγάλης διάρκειας, οι εγκαταστάσεις της ανεπαρκείς και ο σκοπός η παραγωγή μονίμων στελεχών.

Η ανάγκη μεγάλου αριθμού χειριστών, ήταν μάλλον για περιορισμένο χρόνο. Έτσι γεννήθηκε η ιδέα της δημιουργίας ενός σχολείου παραγωγής χειριστών στο οποίο η εκπαίδευση θα ήταν γρήγορη, με επαρκή στρατιωτική και ακαδημαϊκή εκπαίδευση, χωρίς όμως να παραβλέπεται η ασφάλεια στον αέρα και στο έδαφος. Παρόμοια σχολεία άλλωστε, προϋπήρχαν κατά τη διάρκεια του πολέμου στη Βρετανική Αεροπορία, (RAF), όπου οι πιλότοι μετά από εκπαίδευση 6-8 μηνών, αποστέλλοντο στις πολεμικές Μοίρες να πολεμήσουν τον εχθρό.

Οι αποφοιτούντες από αυτό το σχολείο, θα ονομάζοντο Έφεδροι Ανθυπομηναγοί και μετά πέντε χρόνια υπηρεσίας θα επανήρχοντο στην ιδιωτική

ζωή, πλην μικρού αριθμού που ήταν δυνατόν να μονιμοποιηθούν και να ενταχθούν στα στελέχη της ΠΑ, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες της.

Με αυτές τις πούποθέσεις, αλλά και με πολλές δυσκολίες ένεκα των περιωρισμένων μέσων δημιουργήθηκε το Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών, το ΕΚΕΧ, που λειτούργησε σε πρόχειρες μεταλλικές εγκαταστάσεις στο Νότιο τμήμα του αεροδρομίου Τατοΐου και υπήχθη στη Σχολή Αεροπορίας, ως εντεταγμένη Μοίρα.

Το ΕΚΕΧ επέτυχε την παραγωγή 600 περίπου χειριστών στα 8,5 χρόνια λειτουργίας του, σε 21 εκπαιδευτικές σειρές, δηλ. 71 χειριστές ετησίως κατά μέσον όρο. Αριθμός αρκετά μεγάλος και επαρκής για τις ανάγκες της ΠΑ της εποχής εκείνης που άρχιζε η ανασυγκρότησή της και ο εφοδιασμός της με τα νέα αεριωθούμενα αεροσκάφη, με τη συγκρότηση νέων Πολεμικών Μοιρών για κάλυψη των υποχρεώσεων της Πατρίδας μας από την ένταξή της στο ΝΑΤΟ.

Διετέλεσα Διοικητής του ΕΚΕΧ, μόλις γύρισα από την Κορέα, μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1953. Οι μαθητές του διεκρίνοντο για τον ενθουσιασμό τους, το ακμαιότατο ήθος τους, τον υψηλό βαθμό πειθαρχικότητάς τους, την φιλομάθειά τους και ιδιαίτερα για την αγάπη τους προς το αεροπλάνο. Οι Δόκιμοι του ΕΚΕΧ δεν ξεχώριζαν σε τίποτα από τους μαθητάς της Σχολής Ικάρων, στον τομέα της πτητικής εκπαίδευσης. Αποδείχθηκαν καλοί μαθητές και ικανοί Αξιωματικοί. Επ'ανδρῶσαν τις Πολεμικές Μοίρες, μερικοί έλαβαν μέρος στις πολεμικές επιχειρήσεις στην Κορέα, κατέλαβαν υπεύθυνες ηγετικές θέσεις στην Ιεραρχία της ΠΑ, ενώ άλλοι σταδιοδρόμησαν με επιτυχία στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Γενικά απέδωσαν σε όλους τους τομείς που χρησιμοποιήθηκαν.

Το ΕΚΕΧ συνέβαλε στη γρήγορη ανάδειξη της ΠΑ σε ισάξιο επίπεδο με ταξύ των πλέον ανεπτυγμένων Αεροποριών των λοιπών χωρών του ΝΑΤΟ. Και αυτό απεδείχθη πολλές φορές στην πράξη, όταν χειριστές των Ελληνικών Πολεμικών Μοιρών, απόφοιτοι του ΕΚΕΧ, συναγωνίσθηκαν χειριστές άλλων Αεροποριών χωρών του ΝΑΤΟ σε δύσκολες ασκήσεις και επρώτευσαν.

Ο φόρος του αίματος του ΕΚΕΧ στην ανάπτυξη της Πολεμικής Αεροπορίας υπήρξε μεγάλος αφού ανήλθε στο 13% των αποφοίτων του.

Η συγγραφή της Ιστορίας ενός οργανωμένου τμήματος, όπως ήταν το ΕΚΕΧ, αποτελεί ένα πολύ δύσκολο εγχείρημα. Είναι όμως επιβεβλημένη και το ίδιο αξιόπαινη η προσπάθεια των συναδέλφων που τόλμησαν τα δύσκολα. Το πόνημά τους είναι πολύ ενδιαφέρον για όλα τα μέλη της αεροπορικής οικογένειας, αναπτύσσεται με αντικειμενικότητα, πληρότητα και σαφήνεια και νομίζω ότι θα βοηθήσει τους νεότερους συναδέλφους που σήμερα υπηρετούν την ΠΑ, να μάθουν τί ήταν το ΕΚΕΧ και ποία υπήρξε η συμβολή του στην ανάπτυξη της Πολεμικής μας Αεροπορίας, κατά τη 10ετία του 1950 και μετέπειτα, αλλά και στην εξέλιξή της στο σημερινό ζηλευτό επίπεδο.

Χωρίς το ΕΚΕΧ δεν θα ήταν δυνατή η σημερινή εικόνα της ισχυρής Πολεμικής μας Αεροπορίας.

23-3-2003

Γεώργιος Πλειώνης
Αντιπτέραρχος (Ι) ε.α
Πρώην Διοικητής Μοίρας ΕΚΕΧ





ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το προαιώνιο όνειρο του ανθρώπου να βρεθεί ψηλά στον ουρανό, αποσπασμένος από τα επίγεια δεσμά του, λίγοι είχαν την τύχη να το πραγματοποιήσουν. Είναι οι αεροπόροι που αισθάνονται ότι πλησιάζουν το Θείο σε στιγμές ανείπωτης χαράς και άφθαστων συγκινήσεων, όταν με το αεροπλάνο τους δαμάζουν τους νόμους της φύσης σε καταγάλανους ουρανούς ή όταν προκαλούν το πεπρωμένο τους σε κάθετες εφορμήσεις.

Η Αεροπορική εκπαίδευσή τους στο Τατόι τους δίνει τη δυνατότητα να γίνουν "Ίκαροι" για να βιώσουν χαρές και συγκινήσεις, ως αδέσμευτοι αετοί, αλλά και να υπηρετήσουν υψηλά ιδανικά σε όρια αυτοθυσίας. Χρειάζεται βέβαια να διαθέτουν θάρρος, γενναιότητα, αποφασιστικότητα και αυταπάρνηση όσοι διαβαίνουν την πύλη του Τατοΐου, για να υπηρετήσουν την Αεροπορία και την Αεροπορική Ιδέα. Γι' αυτό τους ανήκει Τιμή και Δόξα.

Αεροπόροι με θάρρος, λεβεντιά και ταύτιση με την άνευ όρων προσφορά και θυσία, υπήρξαν και οι απόφοιτοι του τμήματος ΕΚΕΧ της Σχολής Αεροπορίας. Στο άνθος της ηλικίας τους, για πολλά χρόνια και το σπουδαιότερο με άγνωστο το μέλλον τους, όλοι αυτοί οι νέοι, με τη συμμετοχή τους στη «μάχη της αναδημιουργίας» της Πολεμικής Αεροπορίας, αποτέλεσαν το μεγάλο πείραμα, αφηφώντας κόπους, κινδύνους και θυσίες. Όλοι τους δικαιούνται Τιμή

και 'Επαινο' ιδιαίτερα στους 81 συναδέλφους που θυσίασαν ακόμη και τη ζωή τους, μαζί με αυτούς που έπεσαν από το αντίστοιχο τμήμα Ικάρων, ανήκει η Τιμή των αθανάτων.

Τότε μετά την πολεμική περιπέτεια ολόκληρης της δεκαετίας του '40, η Πολεμική Αεροπορία ρίχτηκε στο δύσκολο αγώνα της ολοκληρωτικής αναγέννησης και ευρείας ανάπτυξης. Είχε ανάγκη ν' ανανεωθεί και ν' αυξηθεί με πολύ γρήγορους ρυθμούς, για να προλάβει τις Αεροπορικές εξελίξεις των προηγμένων χωρών, που δημιουργούσαν συμμαχίες και επινοούσαν δόγματα αλληλεγγύης προς αποτροπή νέων συρράξεων και ανεπανόρθωτων καταστροφών.

Τις νέες, πολλές κι επείγουσες απαιτήσεις σε ιπτάμενο προσωπικό κλήθηκε να καλύψει η Σχολή Αεροπορίας κυρίως με το νεοδημιούργητο "Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών" (ΕΚΕΧ), που λειτούργησε ταυτόχρονα και παράλληλα με το παραδοσιακό Τμήμα Ικάρων. Τούτο άρχισε τη λειτουργία του το 1949 εσπευσμένα κι αθόρυβα, όταν ο εμφύλιος ήταν ακόμα σε εξέλιξη, όμως, συνέχισε και μετά απ' αυτόν να εκπαιδεύει αεροπόρους κατάλληλους ν' ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις και στις ασταμάτητες εξελίξεις της Πολεμικής Αεροπορίας. Βέβαια η προσπάθεια αυτή είχε αρχίσει για την κάλυψη των αναγκών από το 1947 με την πρόσκληση, ανά εξάμηνο περίπου και με ελλειπώμενο χρόνο φοίτησης, των πρώτων μεταπολεμικών σειρών των Ικάρων.

Η λειτουργία του διακόπηκε το 1958, όταν πλέον η Πολεμική Αεροπορία είχε βρει την πορεία της καταξίωσής της και το τμήμα ΕΚΕΧ είχε ήδη ολοκληρώσει την ουσιαστική συνεισφορά του στην ποιοτική και ποσοτική αναγέννησή της. Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία ήταν πλέον ισάξια και εφάμιλλη προς όλες τις άλλες Αεροπορίες, τις αποκαλούμενες "προηγμένες".

Στις σελίδες που ακολουθούν αναφέρονται γεγονότα και περιγράφονται προσπάθειες που κατέβαλαν οι απόφοιτοι του τμήματος ΕΚΕΧ σ' αυτή την κρίσιμη για την Πολεμική Αεροπορία περίοδο της δεκαετίας του '50 και τα αμέσως επόμενα χρόνια, χωρίς βέβαια να παραγνωρίζεται ή να υποτιμάται η συνεισφορά όλου του υπόλοιπου προσωπικού. Ως αυτονόητη, επιβάλλεται να θεωρηθεί η παραδοχή ότι η προσφορά και οι θυσίες ήσαν κοινές και για τον ίδιο σκοπό από όλους τους ιπταμένους, μονίμους και εφέδρους, και από όλο το προσωπικό, αλλά και μέσα στο ίδιο περιβάλλον.

Όμως, αυτή την ιδιαίτερη αναφορά στο ΕΚΕΧ και τους αποφοίτους του, τη θεωρούμε αναγκαία και επιβεβλημένη, αλλά και ως υποχρέωσή μας, γιατί η προσωρινή και ολιγόχρονη παρουσία του ως πείραμα συμπυκνωμένων προσπαθειών, είναι βέβαιο ότι θα έχει αφήσει κενά στην πληροφόρηση και στις μνήμες όσων δεν έζησαν από κοντά τα γεγονότα της εποχής εκείνης. Αντίθετα, όλα τα καθιερωμένα Τμήματα και Σχολές της Πολεμικής μας Αεροπορίας

έχουν εδραιώσει παράδοση που οδηγεί και τις μνήμες, αλλά και την παραδοχή, με αποτέλεσμα να μην έχουν ανάγκη ιδιαίτερων και λεπτομερών περιγραφών.

Στην έρευνά μας, εκτός από την αναζήτηση στοιχείων, εντός κι εκτός της Αεροπορίας, σημαντική ήταν η βοήθεια και από τις ζώσες μαρτυρίες και αφηγήσεις πρωταγωνιστών των εξελίξεων, οι οποίες, θεωρήθηκαν αναγκαίες, παρά την υποκειμενικότητα που πιθανόν περικλείουν. Βοήθησαν στον εντοπισμό γεγονότων με στοιχεία χρήσιμα στην όλη δομή αυτής της καταγραφής. Τονίζεται ότι η ακρίβεια και η αντικειμενικότητα επιδιώχθηκαν στο μέγιστο βαθμό τους, με τη διασταύρωση στοιχείων και μαρτυριών.

Χωρίς ν' αναφέρονται μεμονωμένες ή ακραίες λεπτομέρειες τα γεγονότα, οι συνθήκες, το περιβάλλον και οι συναισθηματικές επιδράσεις - αναπόσπαστοι παράγοντες στην εξέλιξη των γεγονότων- περιγράφονται σε αρμονική αλληλουχία μεταξύ τους.

Πιστεύεται ότι όλα τα παραπάνω θα ενεργοποιήσουν την αναπόληση της μνήμης των "πρωταγωνιστών", θα θελήσουν να γνωρίσουν οι νεώτεροι και ίσως ν' αποτελέσουν παράδειγμα προς μίμηση προσπάθειας και προσφοράς με κίνητρο μόνο την ευγενή άμιλλα για τις επόμενες γενιές Αεροπόρων. Η ύλη έχει κατανεμηθεί και ταξινομηθεί σε επτά κύρια Μέρη και τρία Παραρτήματα με πρωτότυπα και τεκμηριωμένα στοιχεία.

Εκφράζουμε τις θερμές μας ευχαριστίες σ' όλους τους συναδέλφους που βοήθησαν την προσπάθειά μας με την παροχή στοιχείων, μαρτυριών και φωτογραφιών. Ιδιαίτερα ευχαριστούμε τους Διοικητές των Μοιρών για τις απόψεις, τις οποίες και παραθέτουμε αντί Εισαγωγής στο βιβλίο μας.

Τέλος, στη Σχολή Αεροπορίας που μας εκπαίδευσε, αλλά και σ' ολόκληρη την Πολεμική Αεροπορία, εκφράζουμε την ευγνωμοσύνη μας, που μας γαλούχησαν με υψηλά ιδανικά και μας έδωσαν τη δυνατότητα να βιώσουμε το μεγαλείο τους.

Οι συγγραφείς:

- * Γεώργιος Παν. Λιακόπουλος (15ης σειράς, ΣΑ/ΕΚΕΧ)
- * Βασίλειος Απ.Οικονόμου (13ης »)
- * Σωκράτης Τζαν. Σμυρνής (18ης »)
- * Χρήστος Παύλ. Φακίνος (11ης »)



ΑΠΟΨΕΙΣ ΔΙΟΙΚΗΤΩΝ ΜΟΙΡΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΑΝΑΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

**Α. Του Αντιπτεράρχου και επιτίμου Αρχηγού ΑΤΑ
Λάμπρου Πρωτοπαπά (21ης Ικάρων)**

18 Μαρτίου 2001

Αισθάνομαι υπερήφανα κι ευτυχώς που είχα την τύχη να συνεργασθώ, συμπορευτώ και συναγωνισθώ με ένα μεγάλο αριθμό εξαιρετων πιλότων κι Αξιωματικών, με αεροπορικό ήθος, σεμνότητα, επαγγελματισμό, αίσθημα καθήκοντος, αγάπη κι αφοσίωση στην πατρίδα, αεροπορία και πτήσεις, που απεφοίτησαν από το αεροπορικό φυτώριο του ΕΚΕΧ. Πολλοί πλήρωσαν αυτή την αγάπη τους με το νεανικό αίμα τους. Τους θυμάμαι και τους τιμώ.

Οι υπόλοιποι πορεύτηκαν και πορευτήκαμε με μόχθο κι αγωνίες, αλλά κι απaráμιλλες ικανοποιήσεις για να παραδώσουμε στους νεότερους μια Αεροπορία μια στάλα καλύτερη.

Λάμπρος Πρωτοπαπάς
Αντιπτεράρχος

Β. Του Υποπτεράρχου Ηλία Τσαμουσόπουλου (21ης Ικάρων)

Χωρίς την ταχύρυθμη εκπαίδευση εκατοντάδων χειριστών από το ΕΚΕΧ δεν θα ήταν δυνατή η σύντομη δημιουργία των δέκα πολεμικών μοιρών τζετ της μεταπολεμικής Αεροπορίας μας, ούτε και η αλματώδης ανάπτυξη της Ολυμπιακής Αεροπορίας της εποχής Ωνάση.

Στις πρώτες πολεμικές μοίρες τζετ που συγκροτήθηκαν, η πλειοψηφία των χειριστών ήταν προέλευσης ΕΚΕΧ και όπως ήταν φυσικό το ίδιο συνέβη και με τους χειριστές των ακροβατικών σμηνών της Αεροπορίας μας.

Θεωρούσα πάντοτε τους χειριστές του ΕΚΕΧ ως ισότιμα μέλη της αερο-

πορικής μας οικογένειας και χάρηκα που η Πολιτεία το ανεγνώρισε αυτό και νομοθετικά.

Πιστεύω ότι η έκδοση αυτή θα βοηθήσει τους νεότερους να ενημερωθούν για την μεγάλη προσφορά του ΕΚΕΧ και τους παλαιότερους να θυμηθούν τις λεπτομέρειες της.

Ηλίας. Τσαμουσόπουλος
Υποπτέραρχος ε.α

Γ. Του Ταξιάρχου (Ι) Γιάννη Στυλιανάκη (19ης Ικάρων)

Οι έφεδροι πιλότοι του ΕΚΕΧ στήριξαν την Πολεμική Αεροπορία στην αρχή και την ΟΑ αργότερα.

Παρουσιάζω μια φωτογραφία με νόημα

Προηγηθέντα της φωτογραφίας

- Ελευσίνη 1952: Στην 337-την 1η Μοίρα τζέτ- οι περισσότεροι χειριστές, ήταν της σχολής εφέδρων. Το 1955 στη Λάρισα όταν διοικούσα τη Μοίρα, στους 25 οι 20 ήταν έφεδροι. Έτσι και στην ΟΑ, όταν βρέθηκα εκεί το 1967. Τρεις Δ/ταί Σμηνών ήταν της εφέδρων. Ο καθένας στη θέση του με την αξία του. Είχαμε αξιοκρατία. Το ανάποδο.... είναι μεγάλο πρόβλημα στην Ελλάδα.
- Λάρισα 1955: Προβολή ταινίας φωτοπολυβόλου.

Με σωστή επιλογή, μετρώνται τρύπες κι αποκλίσεις. Μια τετράδα βολής το 1954 με F-84G ξεκίνησε για τους αγώνες στην Ιταλία. Στο Πρίντιζι και στη Βερόνα, η τετράδα, θριάμβευσε. Μαζέψαμε τα έπαθλα, πιλότοι και τεχνικοί.

Είχα εκπαιδευτεί στο Las Vegas και φυσικά ήμουν ο "δάσκαλος" και ο αρχηγός της τετράδας.

Η φωτογραφία:



Λάρισα 1955: Μαγειρεύω ένα νέο θρίαμβο. Στη φωτογραφία αριστερά, ο Γιάννης Κωτσάκης του ΕΚΕΧ-σκέτο ταλέντο πιλότου-. Φέρνει τα ίδια αποτελέσματα με τους άλλους δυο. Είναι ενός έτους Ανθυποσμηναγός! Στη μέση ο γράφων, Σμηναγός Γιάννης Στυλιανάκης διοικητής της 337 ΜΔ/Β, της Σχολής Ικάρων του 1948. Προβάλλουμε ταινίες φωτοπολυβόλου - αναλύω τα σφάλματα-. Δικιά μου η φωτογραφία-τρίποδο μηχανή. Δεξιά στη φωτογραφία ο Μανόλης Παπαδημητρώπουλος του ΕΚΕΧ κι αυτός. Άλλο ταλέντο. Στην τετράδα βολής που πρότευσε το '54 και στο ακροβατικό Σμήνος μαζί μου.

Ετοιμαζόμαστε για να μεταβούμε στην Τουρκία, για τους αγώνες βολής του 1955. Τότε όμως είχαμε τα σοβαρά επεισόδια, που εξεδιώχθησαν από την Κωνσταντινούπολη οι περισσότεροι Ελληνικής καταγωγής κάτοικοι. Γι' αυτό το λόγο ματαιώθηκε η μετάβασής μας

Η φωτογραφία λέγει πολλά. Φανερή η συνεργασία και η αναλογία συμμετοχής ανάμεσα στις σχολές Αεροπορίας.

Σημείωση! Θεμέλιο η λέξη συνεργασία! Να προσθέτουμε και λίγη πρόβλεψη και θα πετυχαίνουμε. Απαραίτητη προϋπόθεση όμως πάντοτε είναι η επιλογή των σωστών.

Γεια σας αεροπόροι του ΕΚΕΧ

Γιάννης Στυλιανάκης
Ταξίαρχος (Ι) εα

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

1949 - 1951: ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΙΣ ΝΕΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

1.1 ΤΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ ΚΑΙ Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΘΙΕΡΩΝΟΝΤΑΙ ΩΣ ΑΝΑΓΚΑΙΟΙ ΚΑΙ ΚΥΡΙΑΡΧΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ

Το αεροπλάνο, στα πρώτα χρόνια της εμφάνισής του, προκάλεσε τον θαυμασμό, συγκίνησε, ενθουσίασε, προβληματίσε με τα ατυχήματά του και πέρασε αλλεπάλληλα στάδια αποδοχής και απογοήτευσης, τόσο ως μέσο προόδου, όσο και ως μέσο πολεμικών αναμετρήσεων. Πολύ γρήγορα εξελίχθηκε σε κύριο οπλικό σύστημα, μετατρέποντας τον εναέριο χώρο σε πολεμικό πεδίο.

Στη χώρα μας, η Πολεμική Αεροπορία απόκτησε, οντότητα και αυτοτέλεια μετά το 1929, με την ενοποίηση των δύο Αεροποριών Στρατού και Ναυτικού σε ανεξάρτητο Κλάδο των Ενόπλων Δυνάμεων.

Το 1931 με την έναρξη λειτουργίας της Σχολής Αεροπορίας ξεκίνησε η ουσιαστική δημιουργία του νέου Κλάδου, της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, που ήταν η παραγωγή Αεροπόρων με νέα αντίληψη και ενιαίο πνεύμα.

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος βρήκε τις αντίπαλες χώρες να έχουν αναπτυγμένες αεροπορικές δυνάμεις και να στηρίζονται στις δυνάμεις αυτές.

Στον πόλεμο αυτό, οι Έλληνες Αεροπόροι, παρότι διέθεταν λιγοστά κι όχι πολύ σύγχρονα αεροπλάνα, αντιμετώπισαν τις κατά πολύ υπέρτερες και ισχυρότερες Ιταλικές και Γερμανικές Αεροπορίες, με γενναιότητα και αυτοθυσία κι απόσπασαν το θαυμασμό Ελλήνων και ξένων.

Γενικά μπορεί να υποστηριχθεί, ότι στον πόλεμο αυτό αναδείχθηκε η αξία του αεροπλάνου στην έκβαση των μαχών. Όμως το σημαντικότερο ήταν πως καθιερώθηκε ως κυρίαρχο πολεμικό μέσο.

Μετά το τέλος του πολέμου, Ηγεσίες και Πολίτες σε όλες τις χώρες συνειδητοποίησαν ότι στο μέλλον η ισχυρή Αεροπορία θα ήταν σοβαρός παράγο-

ντας υποστήριξης Εθνικών και άλλων συμφερόντων. Από τότε άρχισε η φρενήρης εξέλιξη και η ανάπτυξη των Αεροπορικών Μέσων. Σ' αυτό, βέβαια, βοήθησε και η ραγδαία τεχνική εξέλιξη, που έδωσε τη δυνατότητα να παραχθούν νέοι επαναστατικοί τύποι αεροσκαφών, με υψηλές επιδόσεις σε ταχύτητα, ύψη πτήσεων κι ευελιξία καθώς και στη μεταφορά μεγάλου φορτίου ισχυρότατων όπλων. Η εξέλιξη ήταν συνεχής κι ο ανταγωνισμός μεγάλος.

Κάθε χώρα και κύρια οι νέοι συνασπισμοί, είχαν επιδοθεί σε αγώνα δρόμου για την εξέλιξη και την ανάπτυξη αυτών των μέσων. Όποια χώρα δεν μπορούσε ν' ακολουθήσει την εξέλιξη της Αεροπορίας, δεν θα μπορούσε να υποστηρίξει τα Εθνικά της συμφέροντα.

Η Ελλάδα, με τις εσωτερικές της περιπέτειες, και κύρια του εμφυλίου, δεν είχε ακολουθήσει τις εξελίξεις της Αεροπορίας. Έτσι στο τέλος της δεκαετίας του 1940, είχε δραματικά καθυστερήσει και έπρεπε να επιταχύνει τις ενέργειές της.

1.2 ΟΙ ΔΥΟ ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Το τέλος της δεκαετίας αυτής βρήκε την Πατρίδα μας αλλά και την Πολεμική Αεροπορία καταστραμμένες, καταταλαιπωρημένες κι ανίσχυρες για οποιαδήποτε εξέλιξη ή ανάπτυξη. Η δεκαετής πολεμική περιπέτεια είχε αποδεκατίσει όλο το προσωπικό, ιπτάμενο κι εδάφους. Ακόμη, είχε καταστρέψει σχεδόν όλα τα αεροπορικά μέσα, κυρίως τα αεροπλάνα. Ό,τι απόμεινε ήταν αδύνατο να καλύψει τις υπάρχουσες ανάγκες και ν' ανταποκριθεί στις προκλήσεις της εποχής.

Οι δύο μεγάλοι συνασπισμοί, η Βορειοατλαντική Συμμαχία και το Σύμφωνο της Βαρσοβίας, είχαν πάρει αντιμέτωπες διατάξεις, έτοιμοι για την επόμενη αναμέτρηση, σαν να είχαν ξεχάσει τόσο γρήγορα τα εκατομμύρια θύματα και τις τεράστιες καταστροφές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Μέσα σ' αυτούς τους συνασπισμούς κυριαρχούσε ο φρενήρης ανταγωνισμός στην εξέλιξη των παλαιών και στην ανάπτυξη νέων καταστροφικών όπλων.

Την ίδια περίοδο, η Ελλάδα, χωρισμένη σε δύο αντίπαλες παρατάξεις, αιματοκυλιόταν και πάλευε για την ύπαρξή της. Η νόμιμη κυβέρνηση από τη μια και οι κομμουνιστές από την άλλη επεδίωκαν με πείσμα και φανατισμό ν' ανατρέψουν την υπάρχουσα κατάσταση για να εντάξουν τη χώρα στο συνασπισμό της δικής τους προτίμησης. Η κάθε πλευρά πίστευε απόλυτα στο δικό της δίκαιο. Οποιαδήποτε λογική ήταν ανύπαρκτη. Η καχυποψία, οι ακραίες σκέψεις και ενέργειες ήταν αυτές που κυριαρχούσαν. Μόνο η πλήρης υποταγή της μίας από την άλλη θεωρείτο η μοναδική λύση. Χρειάστηκε να περά-

σουν πλέον από 40 χρόνια για να φανεί πού υπήρχε το μεγαλύτερο δίκαιο. Αλλά και πάλι παραμένει το ερώτημα: Κατάλαβαν όλοι οι Έλληνες τι έγινε εκείνη την εποχή;

Στον προσανατολισμό της νόμιμης κυβέρνησης, κυριαρχούσαν δύο επιρροές και εκδηλώνονταν δύο τάσεις. Η πρώτη υποστήριζε τη διατήρηση των στενών σχέσεων με την Αγγλία, οι δυνατότητες της οποίας όμως είχαν αισθητά μειωθεί. Αυτές, για την Αεροπορία, περιοριζόνταν στην περιοδική ενίσχυση κι ανανέωση μόνο λίγων ελικοφόρων μαχητικών αεροσκαφών, από τα δικά της Spitfires. Η Αγγλία προέβαλε την άποψη αυτή, μ' επιμονή και εμμονή ως αναγκαία και ικανοποιητική, για να διατηρήσει την επιρροή της στην Ελλάδα. Η δεύτερη τάση ήταν από εκείνους που πίστευαν ότι η Ελλάδα έπρεπε να αποδεσμευτεί από την Αγγλική βοήθεια, γιατί ήταν ανεπαρκής και ν' αναζητηθεί η όποια αναγκαία υποστήριξη από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Η υπερατλαντική Δύναμη, σαφώς είχε αυξημένες δυνατότητες και για δικούς της λόγους επεδίωκε να εξασφαλίσει την επιρροή της στην περιοχή. Η "βοήθεια" από το εξωτερικό είναι αναγκαίο κακό για τα μικρά κράτη και η οποιαδήποτε επιρροή είναι αναπόφευκτη.

Έτσι, ενώ ο εμφύλιος βρισκόταν σε πλήρη εξέλιξη, με αβέβαιη τη διάρκεια και την έκβασή του, χρειάστηκε η αμερικανική βοήθεια η οποία και συνέβαλε στον τερματισμό του εμφυλίου αλληλοσπαραγμού. Οι συνθήκες, λοιπόν, απαιτούσαν ουσιαστική ενίσχυση και αναδιοργάνωση της Αεροπορίας.

1.3 ΟΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Το 1949, αποφασίστηκε ότι η ανανέωση και η αύξηση του προσωπικού της Αεροπορίας ήταν πρώτης προτεραιότητας για την επάνδρωση και επιτυχή χρησιμοποίηση νέων αεροπλάνων στα πλαίσια του εμφυλίου. Και αυτή η ανανέωση έπρεπε ν' αρχίσει από την εκπαίδευση ιπταμένου και τεχνικού προσωπικού.

Επίσης, εκτός από τις άμεσες ανάγκες για την κάλυψη του εμφυλίου, οι νέες πολύπλοκες τεχνολογίες, που είχαν επιβληθεί σε διεθνές επίπεδο, θα επεκτείνονταν κατ' ανάγκη και στη χώρα μας. Έπρεπε να καλυφθούν από αυξημένο προσωπικό, εξειδικευμένων γνώσεων στη χρήση των νέων οπλικών συστημάτων· γι' αυτό η απαιτούμενη αναδιοργάνωση για ικανοποίηση των νέων απαιτήσεων άρχισε από τη Σχολή Αεροπορίας. Η αποστολή της αναπροσαρμοσμένης γι' αυξημένη παραγωγή μόνιμου κι έφεδρου προσωπικού. Δημιουργήθηκαν δύο επιπλέον Τμήματα Αξιωματικών παράλληλα με το τμήμα των Ικάρων: Η Σχολή Μηχανικών Αεροπορίας (ΣΜΑ) και το τμήμα Εφέδρων Χειριστών, το μετέπειτα ΕΚΕΧ (Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέ-

δρων Χειριστών), για την ταχύρυθμη αποφοίτηση μεγάλου αριθμού χειριστών. Η σημαντικότερη βαρύτητα δόθηκε στην απόκτηση ιπταμένου προσωπικού, γιατί οι απαιτήσεις ήταν πολλαπλές και άμεσες, αλλά και οι δυσκολίες πολυσχιδείς και μεγάλες.

Παράλληλα στο Τατόι δημιουργήθηκε η αυτόνομη Σχολή Τεχνικών Αεροπορίας (ΣΤΑ), η μετέπειτα ΣΤΥΑ. (Σχολή Τεχνικών Υπαξιωματικών Αεροπορίας), και το 1950 στην Ελευσίνα η Σχολή Ιπταμένων Αεροπορίας (ΣΙΑ), η οποία αργότερα μετονομάστηκε σε Σχολή Ιπταμένων Ραδιοναυτίλων (ΣΙΡ) για Υπαξιωματικούς πληρωμάτων Μεταφορικών αεροσκαφών. Λίγο αργότερα, το 1954, στο Σέδες δημιουργήθηκε η Σχολή Υπαξιωματικών Διοικητικών (ΣΥΔ).

Οι ΣΜΑ, ΣΤΥΑ και ΣΥΔ, θα ήταν Σχολές διαρκείας, ενώ το ΕΚΕΧ, εκ της φύσεώς του, θα λειτουργούσε για το χρονικό διάστημα που θα χρειαζόταν να καλυφθούν οι άμεσες ανάγκες σε χειριστές. Όσο για τη Σχολή Ραδιοναυτίλων θα λειτουργούσε κατά περιόδους, ανάλογα με τις ανάγκες τις Υπηρεσίας.

Εν τω μεταξύ, τον Αύγουστο του 1949, ολοκληρώθηκαν οι Επιχειρήσεις στο Γράμμο και στο Βίτσι και, ως εκ τούτου, η πιεστική ανάγκη γι' άμεση αύξηση του ιπταμένου προσωπικού της Αεροπορίας φάνηκε να εξέλιπε

Κατά το 1950 η εσωτερική κατάσταση φαινόταν σταθερή και ήρεμη, χωρίς ιδιαίτερα άμεσες απαιτήσεις. Το τμήμα ΕΚΕΧ, προφανώς έχασε την αναγκαιότητα της αρχικής του δημιουργίας, αλλά συνέχισε να λειτουργεί για να ολοκληρώσει την εκπαίδευση των μαθητών που ήδη είχαν εισαχθεί ή είχε αποφασισθεί να εισαχθούν. Όμως, στα τέλη του 1950, αρχές του 1951, οι συνθήκες άρχισαν και πάλι ν' αλλάζουν, γιατί η προοπτική ένταξης της Ελλάδας στο ΝΑΤΟ φάνηκε ότι οριστικοποιόταν. Η προοπτική αυτή καθόρισε νέες προτεραιότητες και νέες αυξημένες απαιτήσεις, που έπρεπε να καλυφθούν από τη χώρα μας.

Η ανάγκη για γρήγορη εκπαίδευση μεγάλου αριθμού χειριστών αναζωπυρώθηκε. Το τμήμα ΕΚΕΧ ανέλαβε αυτή τη νέα αποστολή. Ως εντεταγμένο, αλλά αυτοδύναμο τμήμα της Σχολής Αεροπορίας, παράλληλα με το τμήμα Ικάρων και με κοινά μέσα, προσωπικό και διαδικασίες εκπαίδευσε χειριστές με Νατοϊκά και Αμερικάνικα κριτήρια για ν' αποκτήσουν εκείνες τις δεξιότητες που απαιτούνταν πριν πετάξουν με τα μονοθέσια μαχητικά.

1.4 ΟΙ ΝΕΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ

Ο εμφύλιος μετατρεπόταν σιγά-σιγά, σε μακρινή ανάμνηση ενώ η Πολεμική Αεροπορία ξεκινούσε για νέες κατακτήσεις προόδου. Ό,τι υλικό είχε μέχρι τότε αποκτήσει, δεν υπήρχε πλέον. Ήταν κατεστραμμένο ή παρωχημένο για χρήση. Τα πολεμικά ελικοφόρα αεροσκάφη Spitfires και Helldivers, παρὰ

την αντίθετη άποψη της Αγγλίας, ανήκαν πλέον στο παρελθόν. Το τέλος τους ήταν αναπόφευκτο.

Οι σύγχρονες ανάγκες της Αεροπορίας, θα ανέρχονταν τουλάχιστον σε 400 υπερσύγχρονα αεροπλάνα. Από αυτά τα 300 και πλέον θα ήταν αεριωθούμενα, αποκαλούμενα jets, τα οποία θα άλλαζαν τις δυνατότητες και τις μεθόδους δράσης στο χώρο των Επιχειρήσεων.

Τα αεροσκάφη αναχαιτίσης ήταν μεγάλων δυνατοτήτων σε ταχύτητα, ύψος και ευελιξία, για να μπορούν ν' αντιμετωπίζουν τα βομβαρδιστικά. Αντίθετα, τα βομβαρδιστικά είχαν αυξημένες δυνατότητες να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες επιθετικών όπλων σε μακρινές αποστάσεις και με αυξημένες ταχύτητες. Τα φωτογραφικά ήταν μία νέα σπουδαία κατηγορία αεροσκαφών, που στηρίζονταν στις φωτογραφικές τους δυνατότητες· μπορούσαν να εισέρχονται στο εχθρικό έδαφος, συνήθως σε μεγάλα ύψη, ν' απεικονίζουν τις εχθρικές διατάξεις και να επιστρέφουν χωρίς να κινδυνεύουν άμεσα απ' τις εχθρικές αντιδράσεις. Οι αυξημένες επιδόσεις σε ταχύτητα, ύψος, ευελιξία και μεταφορά όπλων επιτυγχάνονταν, αφ' ενός με τους μεγάλης ισχύος επαναστατικούς κινητήρες jets και αφ' ετέρου με την ελάττωση των μη αναγκαίων φορτίων. Αυτός ήταν ο κυριότερος παράγοντας, όπου όλα σχεδόν τα νέα μαχητικά αεροπλάνα ήταν μονοθέσια, *Καταδιωκτικά, Βομβαρδιστικά και Φωτογραφικά ή όπως χαρακτηρίζονταν: Αναχαιτίσεως, Διώξεως / Βομβαρδισμού, ή Τακτικής Αναγνωρίσεως*, αντίστοιχα. Αλλά, για να γίνουν οι αποστολές αποτελεσματικότερες επινοήθηκαν πολλά νέα πολύπλοκα βοηθητικά συστήματα, με τα οποία εξοπλίζονταν τα νέα αεροπλάνα. Συστήματα ενδεικτικά και βοηθητικά της καλής λειτουργίας του κινητήρα, ασφάλειας του χειριστή, ναυτιλίας, συνεννόησης, σκόπευσης και άφησης των όπλων, εντοπισμού κι αποφυγής των εχθρικών αεροσκαφών κλπ. Επιπλέον έπρεπε να υπάρξει ικανοποιητική υποστήριξη όλων των δραστηριοτήτων της Πολεμικής Αεροπορίας και ιδιαίτερα των επιχειρήσεων, από σύγχρονα Μεταφορικά Αεροπορικά Μέσα.

Παράλληλα με τη θεαματική εξέλιξη των δυνατοτήτων των αεροσκαφών, υπήρξε και η ανάπτυξη Συστημάτων Άμυνας εναντίον τους, τα γνωστά Συστήματα Αεράμυνας, που εξελίχθηκαν σε Συστήματα Αεροπορικού Ελέγχου (ΣΑΕ) με ολόκληρα δίκτυα σταθμών radars, δίκτυα επικοινωνίας, αντιαεροπορικών βλημάτων κι άλλων διαφόρων μέσων. Όλα αυτά είχαν σαν κύρια αποστολή, αφ' ενός τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση των εχθρικών αεροσκαφών και αφ' ετέρου την καθοδήγηση των φιλών. Κι αυτά τα συστήματα έπρεπε να τα αποκτήσει η Ελληνική Αεροπορία, για να καταστεί σύγχρονος και σοβαρός παράγοντας ισχύος.

1.5 ΝΕΕΣ ΑΥΞΗΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΚΙΛΟΜΟΡΦΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Αυτά τα συστήματα, μαζί με τις νέες συνθήκες πτήσεων, όπως τους πολύ-πλοκους, ευαίσθητους, αλλά και "ατίθασους" κινητήρες, τις μεγάλες ταχύτητες, τα ύψη, τις επιταχύνσεις και την ανάγκη να γίνονται πτήσεις ακόμη και με πολύ δυσμενείς καιρικές συνθήκες, μέρα και νύχτα, έπρεπε να χειρίζονται και να αξιοποιούνται από ένα άτομο, το χειριστή και μόνο. Ο νέος τύπος αεροπόρου, έπρεπε να διαθέτει θάρρος και τόλμη για τα δύσκολα, αγάπη προς το αεροπλάνο κι αίσθημα αυτοθυσίας για το καθήκον, σωματική αρτιότητα και πνευματική ευστροφία, προσόντα που διέθεταν και όλοι οι προγενέστεροί του αεροπόροι. Το κυριότερο όμως έπρεπε επιπλέον ν' αποκτήσει πολλές εξειδικευμένες γνώσεις για όλα αυτά τα πολύπλοκα συστήματα, αλλά και τις νέες άγνωστες μέχρι τότε συνθήκες πτήσεων.

Αυτόν τον τύπο αεροπόρου, με τις αυξημένες ικανότητες και τις εξειδικευμένες γνώσεις είχε ανάγκη η αναγεννώμενη Πολεμική Αεροπορία της δεκαετίας του 1950. Σ' αυτές τις συνθήκες έπρεπε να προσαρμοστούν και οι διαθέσιμοι τότε χειριστές με ανάλογη μετεκπαίδευση. Παράλληλα, υπήρχε η απαίτηση γρήγορης αύξησης του προσωπικού· Ιπταμένου, Τεχνικού και των λοιπών Ειδικοτήτων, τόσο γιατί τα μέσα έπρεπε ν' αυξηθούν θεαματικά, όσο και γιατί όλα τους πλέον απαιτούσαν περισσότερο προσωπικό. Για να καλυφθούν οι νέες αυξημένες απαιτήσεις της Πολεμικής Αεροπορίας χρειάζονταν περίπου 600 νέοι σύγχρονοι χειριστές και μάλιστα σε πολύ σύντομο χρόνο.

Η εκπαίδευση τόσων χειριστών σε λίγο χρονικό διάστημα δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί μόνο από το τμήμα Ικάρων της Σχολής Αεροπορίας, γιατί δεν είχε τις ανάλογες δυνατότητες και επιπλέον δεν έπρεπε να διαταραχθεί η ροή στην ιεραρχία των μονίμων στελεχών. Άλλωστε, η απόφαση της Ηγεσίας τον Φεβρουάριο 1950 καθόριζε σαφώς: *"Από τις προβλεπόμενες θέσεις ΠΥ ένα ποσοστό μόνο πρέπει να είναι από την κατηγορία των Μονίμων, οι δε υπόλοιποι να προέρχονται εκ στρατευσίμων και εφέδρων Ανθυποσημηναγών, για να υπάρξει ομαλή εξέλιξη και σταδιοδρομία των Μονίμων στελεχών"* και για τα δεδομένα της εποχής εκείνης, έπρεπε να τηρηθεί η απόφαση αυτή.

Με την παραγωγή εφέδρων με ολοκληρωμένη κατάρτιση και υψηλές επιδόσεις, η Υπηρεσία θα είχε απόλυτη ευελιξία να τους χρησιμοποιεί και να τους αξιοποιεί κατά τη δική της βούληση, χωρίς να έχει καμιά σχεδόν περιοριστική υποχρέωση απέναντί τους. Τις αυξημένες ανάγκες θα τις κάλυπταν κατά βάση οι εφέδροι αεροπόροι με τη μεγάλη αριθμητική τους δύναμη, ενώ η ροή της ιεραρχίας θα διατηρούσε την ομαλή πορεία της, με προϋπόθεση την εξέλιξη των μονίμων, μαζί με όσους από το ΕΚΕΧ πιθανόν θα μονιμοποιούνταν.

Έτσι δημιουργήθηκε το ΕΚΕΧ, ως τμήμα της Σχολής Αεροπορίας. Αρχικά για να καλυφθούν οι ανάγκες του εμφυλίου σε χειριστές και στη συνέχεια, μετά τη λήξη του, οι αντίστοιχες αυξημένες απαιτήσεις στο πλαίσιο του ΝΑΤΟ. Για εκείνη την ώρα των πολλών απαιτήσεων και μεγάλων δυσκολιών, η δημιουργία αυτού του τμήματος αποτελούσε, την καλύτερη, τη δυναμικότερη και τη συντομότερη λύση, για την Πολεμική Αεροπορία όμως ήταν το “Μεγάλο Πείραμα” της πιο μεγάλης προσδοκίας της.

1.6 ΟΙ ΑΡΧΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΚΕΧ

Το νεοσύστατο τμήμα, για να είναι αποτελεσματικό και ν’ ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που υπαγόρευαν τη δημιουργία του, έπρεπε να καλύψει πέντε δομικές ανάγκες.

- Να εκπαιδεύει μεγάλο αριθμό χειριστών, σε όσο το δυνατό μικρότερο χρόνο, για γρήγορη δράση, χωρίς να επηρεασθεί η εξέλιξη της ιεραρχίας, αφού η Αεροπορία δεν ήταν ακόμα έτοιμη ν’ αναπροσαρμόσει την αριθμητική δύναμη και την οροφή της.
- Η εκπαίδευση για τον κάθε χειριστή να γίνει χωρίς να επηρεασθεί ποιοτικά ή αριθμητικά το οποιοδήποτε πρόγραμμα που είχε σχέση με τις πτήσεις των υπολοίπων ιπταμένων μαθητών της Σχολής Αεροπορίας.
- Οι απόφοιτοι του ΕΚΕΧ, να διαθέτουν τα ίδια χαρακτηριστικά και ικανότητες με τους μονίμους, και να φέρουν τον τίτλο, “Ιπτάμενοι Γενικών Υπηρεσιών (ΙΓΥ)”.
- Τα κριτήρια επιλογής και ο τρόπος εισαγωγής στο νεοσύστατο τμήμα να είναι τα ίδια μ’ αυτά των μονίμων ιπταμένων της Σχολής Αεροπορίας (γραμματικές γνώσεις, σωματική αρτιμέλεια κλπ)
- Η προσφορά του θα σταματούσε μετά την αντιμετώπιση των αναγκών της Πολεμικής Αεροπορίας. Το έργο του για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών θα αναλάμβανε το τμήμα μονίμων της Σχολής Αεροπορίας, το οποίο, βέβαια, θα αναδιοργανωνόταν με βάση πλέον τα νέα κατασταλαγμένα δεδομένα

Ένα δείγμα στην εξέλιξη των μαχητικών αεροσκαφών
(από κάτω προς τα πάνω)



F-104



F-102
αντικατέστησε
το F-86D

F-86D
Παντός
καιρού
(1960-1968)



F-84 G
δεκαετίας '50

Spitfire
περιόδου
εμφυλίου



Henschel HS 126
περιόδου 1940



ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ, ΕΙΣΑΓΩΓΗ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΔΙΑΒΙΩΣΗ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ

Με βάση τις αρχές που προαναφέρθηκαν και παρά τις πολλές δυσκολίες, άρχισε η λειτουργία του τμήματος ΕΚΕΧ στο Τατόι με την ευθύνη, καθοδήγηση και τον έλεγχο της Σχολής Αεροπορίας, ως εντεταγμένη σ' αυτή Μοίρα. Οι υποψήφιοι επιλέγονταν με εξετάσεις από αποφοίτους εξαταξίου Γυμνασίου με την ίδια διαδικασία και στα αυτά μαθήματα όπως ακριβώς και οι υποψήφιοι Ικαροί.

Η 1η σειρά του τμήματος ΕΚΕΧ, συμμετείχε σε κοινές εξετάσεις με την 24η σειρά Ικάρων, ενώ οι επόμενες είχαν χωριστές εξετάσεις, αλλά πάντα με τις ίδιες απαιτήσεις και διαδικασίες.

Πλέον συγκεκριμένα μέχρι την 5η σειρά, οι διαδικασίες των εξετάσεων, τα εξεταζόμενα μαθήματα, η εξεταστέα ύλη και οι βάσεις επιτυχίας καθορίζονταν στις εγκύκλιες διαταγές προκήρυξης των εξετάσεων και ήταν ακριβώς οι ίδιες με τις εξετάσεις των υποψηφίων του τμήματος Ικάρων. Στις επόμενες σειρές υπήρξαν μικρές αλλαγές στην εξεταστέα ύλη και σε κάποιες βάσεις επιτυχίας, χωρίς ιδιαίτερη βαρύτητα.

Τα μαθήματα, που εξετάζονταν, ήταν: Έκθεση στην Ελληνική γλώσσα, Γεωμετρία, Στερεομετρία, Άλγεβρα, Επίπεδος Τριγωνομετρία, Φυσική Πειραματική, Γεωγραφία (παγκόσμιος) και Αγγλικά (προαιρετικά). Με άριστα το 200, βάση επιτυχίας ήταν το 60% ως μέσος όρος όλων των μαθημάτων και ελάχιστη βάση το 50% σε μεμονωμένα μαθήματα (ή 120 και 100 βαθμοί αντίστοιχα).

Μια σπουδαία εξέταση ήταν και η ψυχολογική, τα γνωστά tests. Η εξέταση αυτή άρχισε να εφαρμόζεται από την 8η σειρά (ΝΔ 2179/52) μετά την έκδοση του Οργανισμού λειτουργίας της Σχολής. Με τα tests επιδιωκόταν ο έλεγχος του επιπέδου νοημοσύνης, οι γενικές γνώσεις, η κρίση, αλλά και ο χρόνος αντίδρασης των υποψηφίων. Ο μικρός χρόνος αντίδρασης είναι απα-

ραίτητο προσόν και ικανότητα κάθε αεροπόρου και κυρίως των αεριοθουμένων αεροσκαφών, με τις πολύ μεγάλες ταχύτητες και τα πολύπλοκα συστήματα, η άφιξή τους, μάλλον, επέβαλε αυτή την εξέταση.

Αυτά τα tests ήταν ο εφιάλτης πολλών υποψηφίων. Είχαν μυθοποιημένη φήμη του δύσκολου και του απρόβλεπτου, γιατί πολλές ερωτήσεις ήταν παντελώς άγνωστες για τους περισσότερους νέους. Όμως πιστεύεται ότι με αυτά τα tests, η Υπηρεσία τότε είχε τη δυνατότητα να ξεκαθαρίζει και πολλά άλλα θέματα επιλογής.

Μεγάλη σπουδαιότητα δινόταν επίσης στην υγειονομική εξέταση, όπου όλοι οι υποψήφιοι προσέρχονταν με δέος, διότι τα κριτήρια ήταν αυστηρότατα και ήταν δυνατό να διαπιστωθούν αφανή προβλήματα υγείας, τα οποία δεν γνώριζαν μέχρι τότε. Οι εξετάσεις ακολουθούσαν μία συγκεκριμένη σειρά. Πρώτα οι υγειονομικές, μετά η ψυχολογική, όταν εφαρμόστηκε, ακολουθούσαν τα αγωνίσματα φυσικής αγωγής, με τη δική τους βαρύτητα και τέλος οι γραπτές εξετάσεις των μαθημάτων. Όλα με αρκετή αυστηρότητα και τυποποιημένες διαδικασίες.

Μία φαινομενικά παράδοξη πρακτική στις εξετάσεις ήταν ο αποκλεισμός του υποψηφίου όταν αποτύγχανε σε επί μέρους εξέταση ή μάθημα. Δεν υπήρχε διαδικασία συμψηφισμού και καλώς δεν υπήρχε, αφού κάθε στοιχείο των συγκεκριμένων εξετάσεων είχε τη δική του αναπλήρωτη βαρύτητα.

Η προκήρυξη εξετάσεων για εισαγωγή μαθητών στο τμήμα ΕΚΕΧ, επαναλαμβανόταν κάθε τρεις - τέσσερις μήνες, με έναρξη τον Ιούνιο του 1949 και τέλος τον Απρίλιο του 1956. (σχετική ανάλυση στο παράρτημα Α3). Στην αρχή η Υπηρεσία πρέπει ν' αντιμετώπιζε δυσκολίες στην ενημέρωση για ικανοποιητική συμμετοχή υποψηφίων στις εξετάσεις που επαναλαμβάνονταν σε γρήγορα χρονικά διαστήματα. Η αποστολή εγκυκλίων και ενημερωτικών φυλλαδίων, προς τις Δημόσιες Αρχές και τα Γυμνάσια, όπως γινόταν για όλες τις Στρατιωτικές Σχολές, αποδείχθηκε ανεπαρκής για την έγκαιρη ενημέρωση συμμετοχής σε εξετάσεις. Αργότερα οργανώθηκε και η αποστολή Αξιωματικών, κυρίως αποφοίτων του ΕΚΕΧ, στα Γυμνάσια της χώρας. Η προσπάθεια αυτή είχε θετικά αποτελέσματα. Ήταν κατάλληλα ενημερωμένοι, κυρίως όμως είχαν γνώση και εμπειρία της αεροπορικής ζωής και των δεδομένων της Σχολής τους. Με την παρουσία τους έγιναν οι καλύτεροι πρεσβευτές για τη μετάδοση του ενθουσιασμού και της αγάπης προς την Αεροπορία.

Μετά το 1953, όταν πλέον είχε ψηφιστεί ο Νόμος "**περί προστασίας των Εφένδρων**" με όλα τα ευεργετήματα, αυξήθηκε θεαματικά και η συμμετοχή των υποψηφίων. Σε κάθε σειρά, κατά μέσο όρο, προσέρχονταν 1100 για 60-70 εισακτέους. Η αύξηση των υποψηφίων προκάλεσε συγχρόνως και την αύξηση των προβλημάτων της Υπηρεσίας. Οι περισσότεροι υποψήφιοι ήταν από την επαρχία και δεν είχαν ούτε τη στοιχειώδη οικονομική δυνατότητα να μείνουν

στην Αθήνα κατά τη διάρκεια των πολυήμερων διαδικασιών των εξετάσεων (περίπου 20 ημέρες). Προς διευκόλυνσή τους η Υπηρεσία έδιδε την ευχέρεια διανυκτέρευσης και σίτισης σε δικά της οικήματα, στο Τατόι, στο Φάληρο ή στο Χασάνι. Σε αυτή την πρώτη σύντομη κοινοβιακή συμβίωση, αναπτύσσονταν έντονες ανθρωπίνες και φιλικές σχέσεις μεταξύ των υποψηφίων, υπό το βάρος της κοινής αγωνίας και της καθημερινής προσπάθειας για τις εξετάσεις.

Οι μετακινήσεις τους γίνονταν με φορτηγά (τα γνωστά τζέιμς ή Ρέο). Όλη αυτή η ομαδική διαδικασία της διαβίωσης και της μετακίνησης, προς και από τα κέντρα εξετάσεων, σε πολλούς παρέμεινε χαραγμένη στη μνήμη τους, περισσότερο έντονα και από τα σκληρά καψόνια της Σχολής.

2.2 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΠΡΩΤΕΣ ΜΕΡΕΣ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ

Όσοι τελικά πετύχαιναν, περίμεναν την ειδοποίηση για την προσέλευση και την έναρξη της εκπαίδευσης στο Τατόι. Και κάποιο πρωινό γινόταν η εκκίνηση από την οδό Αμερικής. Ανέβαιναν σε τζέιμς και ξεκινούσαν. Όσο πλησίαζαν στον τελικό προορισμό, έντονα συναισθήματα τούς πλημμύριζαν. Χαρά και ελπίδα ότι τα όνειρά τους σε λίγο θ' άρχιζαν να πραγματοποιούνται. Περιέργεια κι αγωνία για πιθανές δυσκολίες. Κάποιοι κάτι είχαν ακούσει για τις απαιτήσεις της στρατιωτικής ζωής και τους κυρίευε μια απέραντη βουβαμάρα. Υπήρχαν και πολλοί ανυποψίαστοι για το τι επρόκειτο να συμβεί. Το μόνο που τους απασχολούσε ήταν το πότε θα πάνε στα αεροπλάνα και πότε θα πετάξουν.



Ένα από τα ομοιόμορφα μεταλλικά καταλύματα της ΣΑ/ΕΚΕΧ

Το καταπράσινο τοπίο τους καλωσόριζε όλους με απόλυτη ηρεμία. Πηδούσαν κάτω από τα τζέιμς και κοίταζαν περίεργα γύρω τους. Εδώ το **Τέλος** εδώ και η καινούργια **Αρχή**. Φράκτες ψηλοί από συρματοπλέγματα γύρω - γύρω περιέκλειναν γκριζα ομοιόμορφα μεταλλικά καταλύματα σε παράλληλη διάταξη. Ολόκληρος οικισμός: Διοικητήριο, Εστιατόριο, Αίθουσα Διασκέδασης και στη συνέχεια οι Αίθουσες Διαμονής. Πιο κάτω το γήπεδο αθλοπαιδιών και ο κήπος



ΔΕΧ Αντωνάκοπουλος Αριστείδης, τις πρώτες ημέρες της εισαγωγής της 8ης σειράς.

με τα καλλωπιστικά φυτά, αλλά και των περιπετειών. Προς τα βόρεια, ο χώρος των στρατιωτικών ασκήσεων και το παράπηγμα του ραφείου. Κάπου, μεταξύ αποθηκών υλικού και εστιατορίου, δίπλα στις αίθουσες διδασκαλίας ήταν το κουρείο. Από εκεί περνούσαν όλοι, σε μικρές ομάδες κι άφηναν τις ωραίες τους χωριότερες ή τις κυματιστές κοιμώσεις τους. Το κόψιμο των μαλλιών με την ψιλή μηχανή ήταν η πρώτη "αναγκαστική προσγείωση" στο στρατιωτικό περιβάλλον, για να λάβουν τον τίτλο του Δοκίμου Εφέδρου Χειριστού (ΔΕΧ) ή απλά του Δοκίμου, όπως συνηθιζόταν να προσφωνούνται.

Η παραλαβή του ατομικού εξοπλισμού ήταν η επόμενη ομαδική κίνηση. Όπλο, στολές, εσώρουχα, είδη καθαριότητας κι ένα σωρό άλλα. Ένας ολόκληρος σάκος, γεμάτος μέχρι πάνω και κατευθείαν στους θαλάμους. Εκεί γινόταν η πρόεπουσα υποδοχή, από "ευγενέστατους κυρίους!". Με χαμόγελα και ευγενικά καλωσορίσματα... "Καλώς ορίσατε κύριοι...και καλή διαμονή.." κι άλλα τέτοια. Με πολλή προθυμία υποδείκνυαν τα κρεβάτια και τις ντουλάπες στους νέους Δοκίμους. Ακόμη, και πώς να τακτοποιήσουν τα πράγματά τους.

Η πρώτη ημέρα περνούσε με την τακτοποίηση των ατομικών ειδών, με κουβεντούλα και χαριεντισμούς, με ερωτήσεις για τις προτιμήσεις των νέων μαθητών και αόριστες ή παραπλανητικές απαντήσεις στις απορίες και τις ανησυχίες τους.. Κάποιοι δήλωναν ότι θέλουν καμαριέρες να τους στρώνουν το κρεβάτι. Άλλοι έκλειναν συνάντηση για το πρωί της επομένης, να πετάξουν με τους "φίλους τους της Διοικούσας". (Διοικούσα = μαθητές της τελευταίας τάξης), ή έδιναν εντολή για το φαγητό της προτίμησης κι άλλα αιτήματα προσωπικής καλοπέρασης.

Όλα αυτά μέχρι τις πρώτες βραδινές ώρες, οπότε δινόταν η γενική εντολή από τους μαθητές της Διοικούσας. Όλοι οι "ΙΠ" (χαρακτηριστικό των νέων μαθητών), γρήγορα στην αίθουσα διασκέδασης. Μόλις συγκεντρώνονταν στην αίθουσα, τα φώτα έσβηναν, παντοειδείς κραυγές με άγριες προθέσεις ακούγονταν από παντού, βροντές από λαμαρίνες διαπερνούσαν τα αυτιά και τους κρο-

τάφους, δυνατά χέρια έσπρωχναν και τραβούσαν τους σασιτισμένους νεαρούς.

Ήταν η αρχή της στρατιωτικής εκπαίδευσης. Η γνωστή "νύλα", που διαρκούσε περίπου μία ώρα, μ' ελάχιστες διακοπές. Στις διακοπές ο Αξιωματικός επιτηρητής, (επιτηρητής= Αξιωματικός υπηρεσίας για την παρακολούθηση των μαθητών τις απογευματινές και νυκτερινές ώρες), που απαραίτητα παρευρισκόταν σ' όλη αυτή τη διαδικασία με σπολή μαθητή Διοικούσας, απευθυνόταν στους νέους και υπενθύμιζε παραλείψεις, πραγματικές ή εικονικές, που είχαν κάνει μέχρι τότε. Τούς τόνιζε τις βασικές υποχρεώσεις τους και τους διαβεβαίωνε ότι όσο πιο γρήγορα προσαρμοσθούν, τόσο πιο γρήγορα θα σταματήσει αυτή η ταλαιπωρία. "Προς το παρόν όμως οι περισσότεροι είναι αδιόρθωτοι και πρέπει να συνεχίσουν!..." Και συνέχιζαν μέχρι εξάντλησης. Αυτή η εκπαίδευση επαναλαμβανόταν για πολλά βράδια με τη δικαιολογία ότι συνέχιζαν τα σοβαρά τους παραπτώματα.

Την ημέρα παρέμεναν στο θάλαμο, υπό την επίβλεψη του θαλαμάρχη, που τους μάθαινε τη διευθέτηση των ατομικών τους ειδών, τους νουθετούσε για τη συμπεριφορά και τις υποχρεώσεις τους, χωρίς να παραλείπεται, κατά διαστήματα, και η "εκπαίδευση".

Όλη αυτή η εκπαίδευση με τον πειθαναγκασμό αποσκοπούσε στη γρήγορη προσαρμογή στις στρατιωτικές απαιτήσεις. Ήταν αναγκαία η άμεση εξάλειψη, από τους νέους μαθητές, κάθε περιθωρίου επιλογής εύκολων προτιμήσεων ή διατύπωσης αντιρρήσεων. Έπρεπε να μη μείνει το "δεν μπορώ ή το δε θέλω". Έπρεπε να γίνουν στρατιώτες χωρίς καθυστέρηση. Αλλά ας μας τα διηγηθεί και ένας παθόντας..... για να τα μάθουμε από πρώτο χέρι.

"Μονομιάς όλα τα θηρία και τα στοιχεία της φύσεως έπεσαν επάνω μας να μας κατασπαράξουν.... Τα φώτα έσβησαν και όλοι οι μαθητές της Διοικούσας άρχισαν να ουρλιάζουν σαν ανήμερα θηρία, εκστομίζοντας τρομερές απειλές εναντίον μας συνοδευόμενες με πρωτάκουστα κοσμητικά επίθετα.. όπως κοπάνια, απόψε θα πεθάνετε, σπρώχνοντάς μας ή πιέζοντάς μας πάνω - κάτω για τις οκλάσεις (κάμψη των γονάτων για χαμήλωμα του σώματος και συνέχεια πάνω-κάτω).

Οι εξωτερικές λαμαρίνες της αίθουσας, που την είχαν ονομάσει Διασκεδάσεως, και άλλες μεταλλικές επιφάνειες άρχισαν να κτυπιούνται και προκλήθηκε πανδαιμόνιο, σα να προμηνυόταν το τέλος του κόσμου... Σάλπιγγες ακούγονταν, σαν να ανήγγειλαν την έλευση των Βαρβάρων. Τα φώτα αναβόσβηναν κατά διαστήματα, λες και το έκαναν επίτηδες, για να αντικρίζουμε την κατάσταση των διπλανών μας, που τους βλέπαμε με σχισμένα μανίκια, να τραβιούνται από τις γραβάτες, έτοιμοι να πνιγούν από το σφίξιμο στο λαιμό, δίκοχα χωμένα μέχρι κάτω από τα αυτιά, να δημιουργούν φάτσες κωμικές και ταυτόχρονα τραγικές, ιδρώτας ποτάμι, να κλείνει τα μάτια και να επιτείνει τη σύγ-

χυση. Δεν προλαβαίναμε ούτε να σκεφθούμε!.. Πού βρισκόμαστε και γιατί όλο αυτό το κακό;....Περισσότερο μας ήταν αδύνατο να διαμαρτυρηθούμε ή να ρωτήσουμε το Γιατί;..

Μόνη σκέψη που κυριαρχούσε σε όλους μας ήταν.. Θα τελειώσει ποτέ αυτή η κόλαση; και θα μπορέσουμε να βρούμε ζωντανοί από εδώ;...

Αυτή η κόλαση επαναλήφθηκε και το επόμενο και το μεθεπόμενο και για πολλά βράδια ακόμη, γιατί πολλοί συμμαθητές μας έκαναν σοβαρά παραπτώματα, όπως μας έλεγαν....

Αλλά και οι ώρες της ημέρας δεν περνούσαν ήρεμα και ανώδυνα. Έβρισκαν χίλιες δύο δικαιολογίες για να μας κάνουν καψόνια.

Να μας βάζουν να τρέχουμε ομαδικά ή μεμονωμένα, με χλαίνες και όπλα ή με φανελάκι στο κρύο, μέχρι λιποθυμίας. Να κάνουμε οκλάσεις μέχρι να κόβονται τα γόνατα και να σωριαζόμαστε στο έδαφος.

Να κάνουμε ποδήλατο στα στηρίγματα των κρεβατιών, μέχρι να ματώσουν οι παλάμες μας. Να μας αναγκάζουν να τρώμε ό,τι δεν μας άρεσε μέχρι σκαμμού, να πίνουμε, στο φαγητό, κοκτέιλ που να βγάζει η γλώσσα μας φουσκάλες από το πολύ αλάτι και το πιπέρι, να προκαλείται αηδία, μέχρι εμετού από τη μουστάρδα ή τις σάλτσες που χρησιμοποιούντο."

2.3 ΤΑ ΠΟΛΥ ΔΥΣΚΟΛΑ ΔΙΑΡΚΟΥΣΑΝ ΠΕΡΙΠΟΥ ΕΝΑ ΜΗΝΑ

Έτσι, σχεδόν περνούσε ο πρώτος μήνας. Οι περισσότεροι υποτάσσονταν στη μοίρα τους και εκτελούσαν ό,τι τους ζητούσαν και τους διέταζαν οι μαθητές της Διοικούσας και των άλλων τάξεων. Είχαν κι αυτοί δικαιώματα στους νέους. Προσπαθούσαν να εξηγήσουν όλη αυτή την κατάσταση κι απάντηση δεν έβρισκαν. Όλα τα εύρισκαν ακατανόητα κι απάνθρωπα. Η ομαδικότητα όμως τους έκανε να είναι περισσότερο ανεκτικοί και πολλές φορές, ενδόμυχα το διασκεδάζαν.

Μερικοί, δεν μπόρεσαν ν' αντέξουν τελικά αυτή την εκπαίδευση ή δεν μπόρεσαν να την ανεχθούν ως άδικη και παράλογη. Γι' αυτό και τόλμησαν να δηλώσουν παραίτηση και ν' αποχωρήσουν από την Σχολή. Δεν ήταν λίγοι αυτοί που παραιτήθηκαν από τις πρώτες ημέρες ή και αργότερα.

Και συνεχίζει ο παραπάνω ήρωάς μας:

"Εγώ υπέμεινα και άντεξα, γιατί ήθελα πάνω από όλα να γίνω αεροπόρος και ήμουν πρόθυμος να βασανιστώ και να υποστώ οποιοδήποτε κόστος και αν χρειαζότανε... Προσπάθησα να είμαι γρήγορος, νοικοκύρης και πειθαρχικός. Η Διοικούσα αυτά μας ζητούσε από την πρώτη ημέρα. Να τρέχουμε συνεχώς. Να κάνουμε όλες τις ενέργειες, σωστά, με τάξη και σε ορισμένο χρόνο και να υπακούμε στις εντολές των ανωτέρων μας.

Αυτά έκανα και εγώ από τη δεύτερη ημέρα. Ξυριζόμουν, πλενόμουν, ντυνόμουν και έστρωνα το κρεβάτι μου και τακτοποιούσα τα ατομικά μου είδη κάθε πρωί, όσο πιο σωστά και όσο πιο γρήγορα μπορούσα.

Μετά από λίγες μέρες, άρχισε να μην με στεναχωρεί η συνεχιζόμενη ομαδική εκπαίδευση και μάλλον άρχισα να το διασκεδάζω, παρότι πολλά από αυτά τα εύρισμα παράλογα. Τα θεωρούσα ένα είδος γυμναστικής και άρχισα να χαίρομαι που συνήθισα να μην κουράζομαι.

Λίγο αργότερα, πολλές φορές έκανα τη σκέψη ότι, μάλλον για να γίνουμε καλοί Αεροπόροι, θα πρέπει να γίνουμε δυνατοί στο σώμα, να μη φοβόμαστε ούτε τα θηρία, ούτε και τα στοιχεία της φύσεως. Να είμαστε γρήγοροι στις ενέργειές μας, αφού το αεροπλάνο τρέχει πολύ γρήγορα και να ακούμε τους παλαιότερους αεροπόρους, όταν θα πηγαίνουμε σε αποστολές, γιατί αυτοί θα ξέρουν περισσότερα από εμάς τους νεότερους και άπειρους

Εκείνο όμως που δεν μπόρεσα να καταλάβω όσο είμαστε στη Σχολή μας είναι... Γιατί τόσο τρέξιμο;... Και δεν εννοώ το τρέξιμο των ποδιών. Αυτό το συνήθισα. Μου άρεσε και μου έμεινε συνήθεια. Εννοώ το τρέξιμο στην εκπαίδευσή μας γενικά. Εκπαίδευση Στρατιωτική, Θεωρητική και Εκπαίδευση στο Αεροπλάνο. Η μία διαδέχτηκε, κατά σειρά, την άλλη πολύ γρήγορα. Και οι τρεις ταυτόχρονα ολοκληρώθηκαν μέσα σε 20 μήνες χωρίς αναπνοή".

Έτσι τα γνώρισε και τα βίωσε ο ήρωάς μας, από τις πρώτες ημέρες και σ' όλη τη διάρκεια της φοίτησής του. Μη ζητήσετε το όνομά του. Είναι όλοι όσοι αποφοίτησαν από το Τμήμα ΕΚΕΧ.

Η καθημερινή απαίτηση για γρήγορες και τυποποιημένες κινήσεις και εκφράσεις, δημιουργούσε πολλά ευτράπελα, που έκαναν τους πολλούς να ξεχνούν τις δικές τους δυσκολίες.

Δεν υπήρχε κομικότερο συνηθισμένο θέαμα από το να βλέπεις κάποιο συμμαθητή σου ή μαθητή νεότερης τάξης να εισέρχεται σε λάθος θάλαμο αντί του δικού του. Να έχει ανάποδα το δίκτοχο, να θέλει να ζητήσει άδεια για να εισέλθει, να προσπαθεί να εντοπίσει το μαθητή της Διοικούσας για να ζητήσει αυτή την άδεια και να μην τον εντοπίζει αφού ακόμα δεν τον γνώριζε. Να βρίσκεται σε πλήρη σύγχυση χωρίς να γνωρίζει τι πρέπει να κάνει αφού δεν επιτρεπόταν να φύγει χωρίς να δώσει εξηγήσεις και οι άλλοι Δόκιμοι να διακατέχονται από πλήθος αντιφατικών συναισθημάτων. Να θέλουν να γελάσουν, αλλά να μη τολμούν, γιατί θα υποστούν τα πάνδεινα. Να θέλουν να τον ενημερώσουν, αλλά να μην τους επιτρέπεται να κάνουν ούτε νεύμα. Να θεωρούν τύχη γιατί δεν βρίσκονται στη θέση του άτυχου ή αφελούς ή ανεκπαιδευτου Δοκίμου και να σκέπτονται τι θα έκαναν ή τι δεν θα έπρεπε να κάνουν εάν βρίσκονταν στη θέση του. Να τον συμπονούν αλλά να μην έχουν δυνατότητα να τον βοηθήσουν. Όλα τα αντιφατικά συναισθήματα χωρίς δυνατότητα έκφρασης.

Τα πρώτα μαθήματα χορού ήταν επίσης από τα εύθυμα και αντιφατικά στιγμιότυπα που ζούσαν οι Δόκιμοι. Κουρεμένα επαρχιωτόπουλα, που έπλεαν μέσα στα φαρδιά ρούχα και τις τεράστιες αρβύλες κάθονταν φοβισμένα γύρω από τον χοροδιδάσκαλο, που τους μάθαινε βάλς κι απορούσαν "Τί τα θέλουμε αυτά σε αυτό το ακατανόητο περιβάλλον; Εδώ από τη μια μεριά μας έχουν τρελάνει στο καψόνι και από την άλλη μας μαθαίνουν *Savoir vivre* και χορούς σαλονιών". Κάποιοι, επίσης, μπέρδευαν τα πόδια τους με τις τεράστιες αρβύλες και τότε οι υπόλοιποι δεν μπορούσαν να συγκρατήσουν τα γέλια, με τις ανάλογες συνέπειες.

Μέσα στη γενική προσπάθεια για ευταξία σ' όλα τα πράγματα κι όλες τις κινήσεις, μοναδική εξαίρεση αποτελούσε η προσωπική εμφάνιση που παρουσίαζαν οι νέοι Δόκιμοι τις πρώτες ημέρες. Δεν είχε καμιά σχέση μ' ευπρεπή και νοικοκυρεμένη παρουσία. Ήταν αποτέλεσμα της άμετρης και άχαρης στολής που κατά κανόνα τους δινόταν χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα μέτρα του καθενός. Έπλεαν στην κυριολεξία μέσα σ' αυτή. Μόνο γέλια και ευθυμία προκαλούσε μια τέτοια εμφάνιση, αλλά δεν επιτρεπόταν να εκδηλωθεί ούτε ο παραμικρός μορφασμός. Κι αυτές οι εύθυμες νότες, απάλυναν κάπως τη σκληρότητα της εκπαίδευσης, ενώ η τιθάσευση των συναισθημάτων δημιουργούσε τους ισχυρούς χαρακτήρες.

2.4 Ο ΟΡΚΟΣ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΚΑΙ Η ΠΡΩΤΗ ΕΞΟΔΟΣ

Το θέμα των άμετρων στολών τακτοποιούταν πολύ γρήγορα με τις αναγκαίες αλλαγές που ακολουθούσαν ή με τις διορθωτικές επεμβάσεις των ραπτών. Τις πρώτες ημέρες εργάζονταν ασταμάτητα για να προσαρμόσουν τις στολές στα μέτρα του κάθε Δοκίμου· έπρεπε να αποκτήσουν ευπρεπή και αξιοπρεπή εμφάνιση, την προβλεπόμενη για μαθητές στρατιωτικής Σχολής. Όμως, μαζί με τη στολή έπρεπε να προσαρμοστεί ο χαρακτήρας και η συμπεριφορά των Δοκίμων στις νέες συνθήκες ζωής. Έπρεπε να βεβαιωθεί η Διοίκηση, όσο ήταν δυνατόν να γίνει, ότι ο κάθε Δόκιμος αποδεχόταν αυτό τον τρόπο ζωής και ότι παραμένει στη Σχολή με τη θέλησή του. Ένα περιθώριο 15 ημερών περίπου ήταν αναγκαίο κι αρκετό γι' αυτή τη διαπίστωση. Τότε έδιναν το στρατιωτικό όρκο, σ' επίσημη τελετή και επωμίζονταν την τιμή και τις υποχρεώσεις του Δοκίμου αεροπόρου.

Με τον όρκο και την υπογραφή από κάθε Δόκιμο του σχετικού πρωτοκόλλου ορκωμοσίας, ο καθένας αναγνώριζε κι ομολογούσε επίσημα τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που αναλάμβανε κατά την περίοδο που θα φοιτούσε στη Σχολή.

Εκείνο που δεν περιμέναν, μετά την ακατανόητη ταλαιπωρία των πρώτων

ημερών, ήταν η έξοδος στην πόλη· κι όμως, μετά την ορκωμοσία, τούς ανακοινωνόταν ότι το Σάββατο θα έχουν την πρώτη άδεια εξόδου και δεν πίστευαν στ' αυτή τους.

Οι Δόκιμοι της Διοικούσας φρόντιζαν να τους ενημερώσουν με όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που έχει ανάγκη κάθε επαρχιωτόπουλο που επισκέπτεται την πρωτεύουσα. Ακολουθούσαν αυστηρές εντολές για τη συμπεριφορά τους στην πόλη, για απαγορευμένα μέρη και ανεπίτρεπτες ενέργειές τους. Η ατομική προετοιμασία και η σχολαστική επιθεώρηση για την εμφάνιση ολοκλήρωναν τη διαδικασία, προτού επιβιβαστούν στα οχήματα.

Το Σαββατοκύριακο θα ήταν ελεύθεροι στην Αθήνα, μ' επιστροφή την Κυριακή το βράδυ. Σημείο αποβίβασης στην πόλη και επιβίβασης για επιστροφή η οδός Τουσίτσα. Χώρος που προκαλεί τη μνήμη και τα συναισθήματα όλων όσων φοίτησαν στη Σχολή Αεροπορίας. Εκεί ήταν η επιστροφή στην ανέμελη ζωή με την αποβίβαση, αλλά και η περισυλλογή μέχρι μελαγχολίας μερικές φορές, κατά την επιβίβαση για την επάνοδο στη Σχολή. Ήταν, όμως, οι γύρω μισοφωτισμένες γωνιές και χώρος "δακρύων" από τους αποχαιρετισμούς και χωρισμούς ευτυχών νεανίδων.

Μετά την επιστροφή από την πρώτη έξοδο, αλλά και για πολλές επόμενες, οι της Διοικούσας επικαλούνταν υποτιθέμενες παραλείψεις ή αντικανονικές ενέργειες των πρωτοετών στην πόλη και ακολουθούσε η σχετική "νυκτερινή εκπαίδευση". Οι πρωτοετείς έπρεπε να απομακρύνουν κάθε ανάμνηση από την ανέμελη ζωή της πόλης και να προσαρμόσουν κάθε σκέψη και προσπάθεια στη ζωή της Σχολής.

2.5 ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΔΕΧ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ

Οι Δόκιμοι κατά τη φοίτησή τους στη Σχολή έπρεπε να καλύψουν, τόσο το γενικό πρόγραμμα εκπαίδευσης, όσο και τις γενικότερες απαιτήσεις της Υπηρεσίας στον καθορισμένο χρόνο· για το σκοπό αυτό ακολουθούσαν συγκεκριμένο ημερήσιο πρόγραμμα κινήσεων που ήταν αρκετά συμπιεσμένο. Έπρεπε ν' αξιοποιείται και ο ελάχιστος διαθέσιμος χρόνος προς όφελος της εκπαίδευσης. Η συντόμευση του συνολικού χρόνου φοίτησης των ΔΕΧ δεν άφηνε περιθώρια χαλάρωσης.

Όλες οι σειρές παρακολουθούσαν καθημερινά πρόγραμμα πτήσεων, πλην των ΔΕΧ (1Π) του Προπαρασκευαστικού σταδίου, που για 50 - 60 ημέρες εκπαιδεύονταν μόνο στα στρατιωτικά θέματα και διδάσκονταν τα απαιτούμενα μαθήματα, προκειμένου ν' αρχίσουν και αυτοί τις πτήσεις.

Τα μαθήματα γίνονταν πρωί κι απόγευμα, κι οπωσδήποτε και το Σάββατο για την ενίσχυση της Θεωρητικής Εκπαίδευσης, σε βάρος βέβαια της ικανο-

ποιητικής ανάπαισης, των ανέσεων και των αδειών τους. Όταν ο χρόνος φοίτησης αυξήθηκε, δινόταν η δυνατότητα να πραγματοποιούνται και κάποιες ενημερωτικές και πολιτιστικές επισκέψεις σ' εργοστάσια, μουσεία, αρχαιολογικούς χώρους κλπ.

Όλες οι κινήσεις των ΔΕΧ γίνονταν σε συμπιεσμένα χρονικά περιθώρια. Οι ΔΕΧ κινούνταν συνεχώς τροχάδην, γιατί είχαν στη διάθεσή τους ελάχιστα λεπτά για κάθε προγραμματισμένη κίνηση. Το βάδισμα ήταν απαγορευμένο. Ακόμα και για το φαγητό (οι ΔΕΧ) έπρεπε να τρέξουν και να βιασθούν, γιατί είχαν περιορισμένο χρόνο (20, 15 ή 10 λεπτά ανάλογα με το φαγητό)

Με την αναγγελία από το Σμηνία υπηρεσίας "Φαγητό", ακουγόταν ένας ορρυμαγδός από τις αρβύλες των τροχάδην κινουμένων ΔΕΧ, οι οποίοι αλληλωθούμενοι έφθαναν και συνωθούνταν στην είσοδο του εστιατόριου. Μετά την είσοδο με γρήγορες κινήσεις, αλλά όχι τροχάδην και χωρίς να ακούγεται η παραμικρή ομιλία, (άχνα, τσιμουδιά, σκασμός και άλλα τέτοια), λάμβαναν συγκεκριμένη πάντα θέση και περίμεναν να ακουστεί η προσευχή: "Πάτερ Ημών..."

Ακολουθούσε το πέρασμα του σερβιρισμένου φαγητού σε πιατέλες, από μαθητή σε μαθητή και όταν όλα τα πιάτα γέμιζαν, δινόταν η εντολή από τον τραπεζάρχη: "Τρώτε". Το φαγητό ολοκληρωνόταν με όλους τους τύπους που διέπουν ένα επίσημο γεύμα. Αλίμονο σε όποιον ξεχνούσε κάτι απ' αυτούς τους τύπους ή είχε την ατυχία ν' ακουστεί κάποιος μεγαλύτερος θόρυβος από μαχαίρι, πιρούνι ή πιάτο.

Αλίμονο, επίσης, αν κάποιος ΔΕΧ, εκτός από τη Διοικούσα, τολμούσε να πρελλάσει ότι δεν του αρέσει κάποιο ή κάτι από το φαγητό. Κατέληγε να φάγει διπλάσια και τριπλάσια ποσότητα από αυτό που δεν του άρεσε. Η ποσότητα και η ποιότητα ήταν σε υψηλά επίπεδα. Υπήρχε πάντα αφθονία φαγητού. Αξίζει να σημειωθεί ότι, τόσο οι Ίκαροι όσο και οι ΔΕΧ, δικαιούνταν κάποιας οικονομικής ενίσχυσης ως πτητικό επίδομα, όμως δεν δινόταν στους ίδιους, αλλά για βελτίωση του συσσιτίου. Ο αρχηγός της Σχολής ή σε απουσία αυτού ο αρχαιότερος ΔΕΧ τηρούσε απόλυτα το ωράριο κινήσεων και με την εντολή "Ελεύθεροι", έδινε το τέλος του.

Υπήρχαν πέντε γεύματα: πρωινό, προάριστο, άριστο, πρόδειπνο και δείπνο. Ο αριθμός αυτός φαίνεται υπερβολικός, αλλά για την ασταμάτητη δραστηριότητα και το νεαρό της ηλικίας ήταν αναγκαίος. Οι διαδικασίες και οι τύποι στρατιωτικής, αλλά και κοινωνικής συμπεριφοράς, που έπρεπε να τηρούνται κατά τη διάρκεια των γευμάτων, διδάσκονταν στους νεοεισερχομένους από τις πρώτες ημέρες της φοίτησης και τηρούνταν με θρησκευτική ευλάβεια. Όμως κι όλες οι κινήσεις έπρεπε να γίνονται τυποποιημένες, γρήγορα και τα πάντα να είναι νοικοκυρεμένα.

Χαρακτηριστικές ήταν οι κινήσεις και οι διαδικασίες για την πρωινή και βραδυνή ατομική καθαριότητα, το στρώσιμο του κρεβατιού και τη διευθέτηση των προσωπικών ειδών. Ο κάθε ΔΕΧ έδινε το δικό του καθημερινό αγώνα για να προλάβει όλες τις διαδικασίες στον ελάχιστο χρόνο που είχε στη διάθεσή του. Αν τύχαινε να τον επιφορτίσει κάποιος ΔΕΧ της Διοικούσας με τις δικές του υποχρεώσεις, τότε η αγωνία γινόταν μεγάλο άγχος. Κατέληγε με κατακρεουργημένο ή γεμάτο σαπουνάδες πρόσωπο για να προλάβει το ξύρισμα ή μισοντυμένος και ακίνητος όπου βρίσκονταν μετά την εντολή "Προσοχή" για επιθεώρηση· το επακόλουθο ήταν κάποια στέρηση εξόδου ή σχετική νύλα. Οι δυσκολίες βέβαια ήταν τις πρώτες ημέρες. Πολύ γρήγορα όλα εκτελούνταν τυποποιημένα και τέλεια. Η συνήθεια και η τυποποίηση είχαν νικήσει τον περιορισμένο χρόνο.

Το βράδυ ομαδικό μπάνιο σε λουτρό 4-5 ατόμων με το ανάλογο "σοκ συστολής" τις πρώτες ημέρες και την αδιαφορία αργότερα. Ύπνος μόνο με πιτζάμες χωρίς εσώρουχα που έπρεπε να εκτίθενται επιδεικτικά πάνω στο κομοδίνο για διαπίστωση της καθαριότητάς τους, τα παπούτσια στον προθάλαμο σε άψογη στοίχιση, οι οδοντόβουρτσες, τα σαπούνια, οι πετσέτες, οι παντόφλες και όλα τα ατομικά είδη έπρεπε να βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις, με καλαίσθητη εμφάνιση και να αποδεικνύεται η προ ολίγου χρήση τους. Οι ΔΕΧ, την ώρα της επιθεώρησης, σκεπασμένοι με τις κουβέρτες και το σεντόνι, σε άψογη ευθυγραμμισμένη τακτοποίηση, αλλά και τα χέρια έξω και πάνω από αυτά! Η εντολή "άκρα σιωπή" έπρεπε να βρει τον κάθε ΔΕΧ σε αυτή τη θέση με όλες τις διαδικασίες ολοκληρωμένες κι όλα τα ατομικά είδη στις θέσεις τους. Οι γρήγοροι και σβέλτοι ξεχώριζαν από τις πρώτες ημέρες. Οι μαλθακοί και οι βραδυκίνητοι ήταν για κλάματα! Το καψόνι μετά τον ύπνο ή οι τιμωρίες ήταν συνηθισμένο φαινόμενο γι' αυτούς. Μετά την επιθεώρηση και την εντολή "ύπνος" ο καθένας λάμβανε όποια θέση επιθυμούσε πάνω στο κρεβάτι.

Το πρωί πάλι οι αντίστροφες ενέργειες. Οι περισσότεροι χαρακτηριστικές πέραν της δεκάλεπτης ομαδικής γυμναστικής και της καθαριότητας του όπλου, ήταν το ξύρισμα, το βάψιμο των παπουτσιών, η τακτοποίηση των ατομικών ειδών, το στρώσιμο του κρεβατιού, η ευθυγράμμιση των σεντονιών και το γώνιασμα κουβερτών και στρώματος. Έπρεπε να έχουν άψογη εμφάνιση και την είχαν.

Όλες αυτές οι απαιτήσεις ελέγχονταν από διαδοχικές επιθεωρήσεις. Η πρώτη του θαλαμάρχη για ν' ακολουθήσει του Αξιωματικού επιτηρητή που συνοδευόταν πάντα από τον αρχηγό της Σχολής. Ζητούσαν το τέλειο και κυρίως στους τομείς: Τυποποίησης και Εμφάνισης. Οι ατέλειες είχαν συνέπειες.

Όταν τελείωνε η επιθεώρηση και το πρωινό ρόφημα, η αναχώρηση των

τιμημάτων για τις πτήσεις μετέδιδε τη ζωντάνια της Σχολής και στο υπόλοιπο προσωπικό του αεροδρομίου, με το αγέρωχο βηματισμό και το ζωηρό τραγούδι των ΔΕΧ.

2.6. ΤΟΜΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΦΟΙΤΗΣΗΣ

Η εκπαίδευση των Δοκίμων περιλάμβανε τρεις κύριους τομείς: τη Στρατιωτική, τη Θεωρητική και την Πτητική.

Η στρατιωτική εκπαίδευση προηγείτο. Αρχίζε από τις πρώτες ώρες της εισόδου των μαθητών στη Σχολή, γιατί μ' αυτή επιδιωκόταν η άμεση προσαρμογή των νεοεισερχομένων στο στρατιωτικό περιβάλλον και κυρίως η προετοιμασία τους για την αντιμετώπιση των δυσκολιών στις πτήσεις.

Η θεωρητική εκπαίδευση ξεκινούσε λίγες μέρες μετά την είσοδο στη Σχολή· με ταχύρυθμο πρόγραμμα, προετοιμάζε τους μαθητές για τις πτήσεις, και διαρκούσε σχεδόν σε όλη τη διάρκεια φοίτησης.

Η πτητική ήταν ο κυριότερος και ουσιαστικότερος τομέας εκπαίδευσης για τους Δοκίμους. Για την παρακολούθηση και ολοκλήρωση της εκπαίδευσης, οι Δόκιμοι φοιτούσαν σε συγκεκριμένα Στάδια Εκπαιδεύσεως (Εκπαιδευτικές Περιόδους), που στην πραγματικότητα ήταν Τάξεις. Σε κάθε στάδιο υπήρχε αξιολόγηση της προόδου και στη συνέχεια προαγωγή των Δοκίμων στο επόμενο στάδιο, μ' αντίστοιχη αλλαγή της αρχαιότητας που ήταν απόρροια του συνόλου των επιδόσεων.

Τα στάδια αυτά ήταν τέσσερα, τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του τμήματος ΕΚΕΧ κι αργότερα πέντε..

Στις πρώτες σειρές, μέχρι και τον Ιούλιο 1952, τα στάδια είχαν τους χαρακτηρισμούς.

- Αρχικό, με διακριτικό τάξης το 1Α.
- Βασικό, με διακριτικό τάξης το 1Β.
- Προκεχωρημένο, με διακριτικό τάξης 2Α.
- Επιχειρησιακό, με διακριτικό τάξης 2Β.

Την περίοδο αυτή, μέχρι το 1952, οι πτήσεις άρχιζαν από το Αρχικό στάδιο, σχεδόν μέσα στον πρώτο μήνα από την είσοδό τους στη Σχολή και συνεχίζονταν χωρίς διακοπή σε όλη τη διάρκεια της φοίτησής τους. Η διάρκεια φοίτησης κατανεμόταν σχεδόν ισομερώς και στα τέσσερα στάδια. Από τον Ιούλιο του 1952 και μετά τη θεσμοθέτηση Οργανισμού Λειτουργίας του τμήματος ΕΚΕΧ, τα στάδια μετονομάστηκαν σε:

- Προπαρασκευαστικό, με διακριτικό 1Π.
- Αρχικό.....με διακριτικό 1Α.

- Βασικό.....με διακριτικό 2Β.
- Προκεχωρημένο.....με διακριτικό 2Π.

Το Προπαρασκευαστικό στάδιο ήταν διάρκειας δύο περίπου μηνών, χωρίς να πραγματοποιούνται πτήσεις από τους μαθητές. Τα επόμενα τρία στάδια ήταν τεσσάρων μηνών περίπου, με πλήρη πτητική εκπαίδευση, αλλά και συνέχιση τόσο της στρατιωτικής, όσο και της θεωρητικής εκπαίδευσης.

Το πρώτο εξάμηνο του 1954, από την 10η σειρά και μετέπειτα, προστέθηκε ένα επί πλέον στάδιο, με αντίστοιχη τροποποίηση του προγράμματος εκπαίδευσης και αύξηση του χρόνου φοίτησης στη Σχολή. Τούτο ονομάστηκε Στάδιο Εκπαιδεύσεως Αεριοθουμένων ή Εφηρμοσμένο, όπως επικράτησε να χαρακτηρίζεται, με διακριτικό το "2Ε". Παράλληλα έγινε και αλλαγή του "2Β" σε "1Β".

Οι Δόκιμοι όταν προάγονταν από στάδιο σε στάδιο, ακολουθούσαν την ανανεωμένη αρχαιότητα μέσα στην τάξη τους. Για την κατάταξή τους στη νέα σειρά αρχαιότητας, λαμβανόταν υπόψη η γενική τους βαθμολογία στη στρατιωτική, θεωρητική και πτητική εκπαίδευση, όπως θα περιγραφεί πιο κάτω.

Η διάρκεια φοίτησης ήταν ελαττωμένη, με ταχύρρυθμη γενική εκπαίδευση, πλην των πτήσεων, στις οποίες δεν επιτρεπόταν καμιά περικοπή. Μέχρι και την 8η σειρά ουδεμία αναφορά γινόταν στις εγκυκλίους προκήρυξης των εισαγωγικών εξετάσεων στη συνολική διάρκεια εκπαίδευσης. Όμως η διάρκεια της μέχρι και την 9η σειρά κυμάνθηκε από 12 έως 14 μήνες, με εξαίρεση την 1η σε 16 μήνες. Για τις υπόλοιπες, από την 10η μέχρι και την τελευταία, την 21η, η εκπαίδευσή τους κυμάνθηκε από 17 έως 22 μήνες, που ήταν μεγαλύτερη από τις προβλεπόμενες στις εγκυκλίους (16 έως 20 μήνες).

2.7. ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Την περιέργεια και τη λαχτάρα που είχε ο κάθε Δόκιμος, με την είσοδό του στη Σχολή, για να γνωρίσει το αεροπλάνο και ν' αρχίσει τις πτήσεις, τις είχε ξεχάσει από την καθημερινή πίεση της στρατιωτικής εκπαίδευσης. Έπρεπε ν' αποκτήσει συγκεκριμένα προσόντα πριν αρχίσει τις πτήσεις. Τα αεροπορικά συστήματα είναι πολύπλοκα και με τρομακτικές απαιτήσεις. Εκτός από γνώση απαιτούσαν και απαιτούν μεθοδικότητα, αντοχή και πειθαρχία αυξημένη, προσόντα συγκεκριμένα που αποκτώνται με συστηματική εκπαίδευση.

Αυτές τις απαιτήσεις και τις αντίστοιχες της κοινωνικής συμπεριφοράς τις εξασφάλιζε πλήρως η στρατιωτική εκπαίδευση στο τμήμα ΕΚΕΧ της Σχολής Αεροπορίας με τις καθημερινές πρακτικές εφαρμογές, αλλά και με τα παρακάτω μαθήματα: Στρατιωτική αγωγή - Κοινωνική αγωγή - Κανονισμοί εσωτε-

ρικής υπηρεσίας -Οργάνωση Αεροπορίας - Βασική νομοθεσία - Πεζικές ασκήσεις- Σωματική αγωγή - Υγιεινή- Ατομικά όπλα - Χορός - Στρατιωτική Ιστορία και Γεωγραφία - Πληροφορίες και Γενικά Προσόντα.

Τα παραπάνω μαθήματα, εκτός από τα Γενικά Προσόντα, διδάσκονταν κατά κανόνα από τους στρατιωτικούς εκπαιδευτές και ιδιώτες καθηγητές που δίδασκαν και στο τμήμα των Ικάρων. Όλοι κι όλα ήσαν υπό την αιγίδα της Σχολής Αεροπορίας. Όσο για τα Γενικά Προσόντα δεν ήταν μάθημα που διδασκόταν στην τάξη, αλλά εφαρμοζόταν στην πράξη σε καθημερινή βάση, με ευθύνη που είχε ανατεθεί στους Δοκίμους της Διοικούσας, υπό την άγρυπνη παρακολούθηση και καθοδήγηση των Αξιωματικών επιτηρητών.

Τα Γενικά Προσόντα ήταν πολυποίκιλη μορφή εκπαίδευσης και σημειώνεται ότι βαθμολογούνταν με συντελεστή σπουδαιότητας πέντε (5), ενώ τα άλλα μαθήματα με 1 ή 1,5, ή και 2. Ο κάθε Δόκιμος δοκιμαζόταν, εκπαιδευόταν και έπαιρνε βαθμολογίες για τα παρακάτω επιμέρους προσόντα:

Το **χαρακτήρα**, δηλαδή θάρρος, ευσυνειδησία, ειλικρίνεια, τιμότητα, δικαιοσύνη, σταθερότητα και ευθύτητα στις πράξεις και τις ιδέες του, πρωτοβουλία, ανάληψη ευθυνών, δύναμη θέλησης, ψυχραιμία.

Τη **στρατιωτική και κοινωνική αγωγή** που αφορούσε την πειθαρχία προς τους ανωτέρους και την προσήνεια προς τους κατωτέρους, τη σεμνότητα, την απλότητα, τη στρατιωτική παράσταση, την ευπρέπεια, την αποφυγή του εγωισμού, την κοινωνική συμπεριφορά, την αλληλεγγύη.

Την **αγάπη προς το επάγγελμα**: δηλαδή έφεση προς μάθηση, καταβολή προσπαθειών, υπερηφάνεια για την αποστολή και το έργο του.

Την **αντίληψη - κρίση - εκτέλεση**: δηλαδή ταχύτητα και ορθότητα αντίληψης, ικανότητα στην εκτίμηση και την κρίση για κάθε κατάσταση, αποφασιστικότητα και ταχύτητα εκτέλεσης αποφάσεων, τελειότητα εκτέλεσης εργασιών.

Η γενική στρατιωτική εκπαίδευση, που είχε σχέση με το χαρακτήρα και τα προσόντα, άρχιζε από την στιγμή που ο κάθε Δόκιμος εισερχόταν στην πύλη της Σχολής, όπως ήδη έχει αναφερθεί και συνεχιζόταν σ' όλη τη διάρκεια της φοίτησής του. Με εντατικό ρυθμό τις πρώτες ημέρες και σιγά - σιγά μειωνόταν, γιατί γινόταν πλέον τρόπος ζωής και παρέμενε βίωμα σ' όλη τη σταδιοδρομία και τη ζωή τους. Όλοι αισθάνονται υπερηφάνεια και ικανοποίηση γι' αυτά που απέκτησαν στη στρατιωτική Σχολή. Ακόμα και οι απόστρατοι έχουν κάνει βιώματά τους, εκτός από την αυτοπειθαρχία κι όλες τις στρατιωτικές αρετές. Ίσως έλεγε κάποιος, ότι υπάρχει και ενσυνείδητη πειθαρχία. Ακριβώς σ' αυτή στόχευε η εκπαίδευση στο τμήμα ΕΚΕΧ της Σχολής Αεροπορίας, όπως και στις άλλες στρατιωτικές Σχολές και τελικά επιτυγχανόταν. Διαφορετικά πώς θα μπορούσε ένας αεροπόρος να εκτελέσει την αποστολή του που πάντα εμπεριέχει μεγάλη ή μικρή πιθανότητα κινδύνου, ακόμα και για την ίδια τη ζωή του;

Για να φθάσει κανείς στην ενσυνείδητη πειθαρχία, θα πρέπει να περάσει πρώτα από πολλά άλλα στάδια της καθημερινής στρατιωτικής εκπαίδευσης, της γνωστής μας "νίλας" με τη σκληρότητά της, τα ευτράπελα, τα δύσκολα και την ακατανόητη συμπεριφορά. Στην αρχή ακατανόητη για όλους, αλλά ακατανόητη παντοτινά μονάχα για λίγους.

Οι μαλθακοί και οι ατίθασοι ή ασυμβίβαστοι, με αυτό τον τρόπο ζωής, εύκολα εύρισκαν την πύλη της Σχολής ανοικτή και με την παραίτησή τους αποχωρούσαν. Πρέπει να ομολογηθεί ότι στο ΕΚΕΧ αυτή η "νίλα" ήταν κάπως περισσότερο αυστηρή και δύσκολη εκείνη τη συγκεκριμένη περίοδο. Υπήρχε μεγαλύτερη ευχέρεια στη Διοίκηση της Σχολής να λέγει στους πολυπληθείς μαθητές της: "Αν σας αρέσει μείνετε. Αν δεν σας αρέσει φύγετε. Η Αεροπορία σας θέλει σκληραγωγημένους και δυνατούς σωματικά και κυρίως ψυχικά". Πολλοί δεν άντεξαν τη σκληρότητα και έφυγαν.

Βέβαια υπήρξαν και περιπτώσεις, που μερικοί παρερμήνευσαν τις απαιτήσεις της Υπηρεσίας και τη δικαιοδοσία που παρείχε το σύστημα εκπαίδευσης σε κάθε αρχαιότερο να φροντίζει για τη στρατιωτική εκπαίδευση των νεότερων του. Υπήρξαν περιπτώσεις που πράγματι υπέρβαιναν τα όρια αντοχής τους ή έθιγαν την προσωπική αξιοπρέπεια των εκπαιδευομένων νεαρών αεροπόρων. Αυτές όμως ήταν εξαιρέσεις και δεν αναιρούν την ορθότητα και την αποτελεσματικότητα αυτής της εκπαίδευσης.



1956: ΔΕΧ της 20ης σειράς, στο προαύλιο της ΣΑ/ΕΚΕΧ εμπρός από το εστιατόριο

Η σκληρότητα και ο εξαναγκασμός, μέχρις ότου να καταστεί ενσυνείδητη η πειθαρχία, ήταν απαραίτητα στοιχεία της Στρατιωτικής εκπαίδευσης. Έτσι συνέβαιναν σοβαρά και ευτράπελα με συγκινήσεις κι απογοητεύσεις τις πρώτες ημέρες, για ν' ακολουθήσουν οι επιτυχίες και μειωθούν οι δυσκολίες στην υπόλοιπη φοίτηση. Ένας ολόκληρος κόσμος με ιδιαίτερο τρόπο ζωής και σκέψης. Όλα αυτά τα έντονα εναλλασσόμενα, αντιφατικά και ταυτόχρονα αλληλοκαλυπτόμενα συναισθήματα διαμορφώνουν τους δυνατούς χαρακτήρες, τους πειθαρχικούς και μεθοδικούς αεροπόρους.

Μια ανεπιθύμητη, αλλά από τα πράγματα υπαρκτή κατάσταση, που συντελούσε στη διαμόρφωση ασάλινων χαρακτήρων, δυνατών, αλλά όχι χωρίς ευαισθησία, ήταν και τα μικρά ή μεγάλα αεροπορικά συμβάντα ή ατυχήματα. Γενικά σ' όλους τους αεροπόρους συνυπάρχουν τα πιο έντονα και αντιφατικά συναισθήματα. Στους μαθητές όμως, σαν νεαρά και άπειρα άτομα, τα συναισθήματα φθάνουν πολλές φορές σε ύψη που προκαλούν ζάλη.

Στην πτητική εκπαίδευση, που θα αναφερθεί στο σχετικό κεφάλαιο, η εναλλαγή έντονων συναισθημάτων είναι το πιο συνηθισμένο φαινόμενο. Σαν παράδειγμα, η πρώτη πτήση ΜΟΝΟΣ το μαθητή τον πλημμυρίζει χαρά, ικανοποίηση, ενθουσιασμός και αυτοπεποίθηση, αλλά αν συμβεί κάποιος άλλος μαθητής να ατυχήσει στην εξέταση ή να έχει κάποιο συμβάν με το αεροπλάνο του ή αν πληροφορηθεί κάποιο ατύχημα, τότε τα ωραία συναισθήματα εξαφανίζονται. Περισεύει η λύπη, ο πόνος, η αγωνία και ίσως ο φόβος. Τότε κυριαρχούν τα τρομερά διλήμματα της συνέχισης ή της παραίτησης από την προσπάθεια να γίνει κανείς Αεροπόρος.

Μερικοί δεν αντέχουν την έντονη δοκιμασία και φεύγουν. Οι περισσότεροι μένουν και γίνονται δυνατοί. Σκληραγωγούνται και καταλήγουν να είναι περισσότερο προσεκτικοί. Σ' αυτό τους βοηθούν και οι εκπαιδευτές. Συζητούν τα πιθανά σφάλματα που έγιναν σε κάποιο συμβάν ή ατύχημα. Δεν συζητούν τα συναισθήματα. Δεν διακόπτουν τις πτήσεις, επειδή μερικοί ή όλοι οι Δόκιμοι διακατέχονται από ανησυχία, φόβο ή στενοχώρια. Απεναντίας εντείνουν την πτητική δραστηριότητα, γιατί η ζωή συνεχίζεται και η Αεροπορία προχωρεί.

Υπόψη ότι στα χρόνια λειτουργίας του ΕΚΕΧ καθημερινά υπήρχαν πολλές πτήσεις στο Τατόι και οι πιθανότητες να συμβούν μικρά ή μεγάλα αεροπορικά ατυχήματα δεν αποκλείονταν.

Αυτή είναι η ζωή του αεροπόρου. Γεμάτη χαρές και λύπες. Ενθουσιασμούς και απογοητεύσεις. Σκληρότητα κι ευαισθησία. Όλα τα συναισθήματα συνυπάρχουν ταυτόχρονα και μάλιστα σε έντονους ρυθμούς.

Η πειθαρχημένη προετοιμασία στο έδαφος οδηγούσε σε ουράνιες αναζητήσεις ελευθερίας και αποδέσμευσης από τα επίγεια.

2.8. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Ο δεύτερος κύριος τομέας εκπαίδευσης των Δοκίμων ήταν η Θεωρητική Εκπαίδευση, δηλαδή το σύνολο σχεδόν των μαθημάτων που διδάσκονταν στην τάξη και είχαν σκοπό την επαγγελματική και γενική κατάρτιση, αλλά και τη μόρφωση των Δοκίμων.

Όπως είναι γνωστό, κάθε πτήση εκτελείται με συνδυασμό πολλών, λεπτών και σύνθετων ενεργειών. Για να εκτελέσει ο αεροπόρος αυτές τις ενέργειες με ασφάλεια, ακρίβεια και αποτελεσματικότητα πρέπει να γνωρίζει εκ των προτέρων πολλές θεωρίες αλλά και πολλές τυποποιημένες πλέον διαδικασίες. Τα σύγχρονα μάλιστα αεροσκάφη με τις υπερηχητικές ταχύτητες και το πλήθος των συστημάτων τους, που είναι κατά κανόνα μονοθέσια, καθιστούν την κάθε πτήση μια πολύπλοκη υπόθεση.

Όλα αυτά τα πολύπλοκα και δύσκολα γίνονται πολύ εύκολα και απλά, με την εκπαίδευση, που πρέπει να περιλαμβάνει διδασκαλία στην τάξη και πρακτική εφαρμογή στον αέρα.

Βέβαια ο χρόνος της φοίτησης ήταν μειωμένος, αλλά η εφαρμογή των ταχύρυθμων και κατάλληλα προσεγμένων προγραμμάτων έδινε τη δυνατότητα να διδαχθούν όλα τα απαραίτητα και αναγκαία μαθήματα για ν' αποκτήσουν ολοκληρωμένη επαγγελματική κατάρτιση. Το πιεστικό ημερήσιο πρόγραμμα κινήσεων και πολλές φορές η περικοπή αδειών συνέτειναν στην κάλυψη όλων των απαιτήσεων των αυξημένων προγραμμάτων.

Τα μαθήματα, του τομέα Θεωρητικής εκπαίδευσης, που διδάσκονταν οι Δόκιμοι, ήταν τα παρακάτω, με μικρές διαφοροποιήσεις στις ώρες διδασκαλίας, ανάλογα με το χρόνο φοίτησης:

Τεχνικά θέματα - Κινητήρες - Αεροφυσική - Αεροδυναμική - Θεωρία Πτήσεων - Τεχνική Πτήσεων - Φυσιολογία Πτήσεων - Μετεωρολογία - Συνεννόηση - Αεροναυτιλία - Τοπογραφία - Έλεγχος Πλεύσεως - Κανονισμοί εναερίου κυκλοφορίας - Σωστικά μέσα - Όργανα Πτήσεως - Οπλισμός Πτήσεως - Οπλισμός & Βολή - Αεροφωτογραφία - Αναγνώριση αεροσκαφών - Τεχνική Πτήσεως με Όργανα - Τακτική Διώξεως - ΚΕΜ/Τ-33 - Ανώτερα Μαθηματικά - Ελληνικά - Αγγλικά - Στοιχεία Οικονομίας και Δικαίου.

Η διδασκαλία των μαθημάτων άρχιζε περίπου τρεις ημέρες μετά την είσοδο στη Σχολή και διαρκούσε για όλη τη διάρκεια της φοίτησης. Η κατανομή και ο προγραμματισμός των μαθημάτων γινόταν με βασική απαίτηση να εξυπηρετούνται πρώτα οι πτήσεις. Έπρεπε να εξασφαλίζονται οι απαραίτητες γνώσεις στους μαθητές, ανάλογα με το στάδιο εκπαίδευσης πτήσεων που βρίσκονταν και μετά ακολουθούσαν τα μαθήματα γενικής κατάρτισης.



ΔΕΧ 13ης στον Άγιο Μερχούριο για μάθημα Τοπογραφίας

Η έναρξη των μαθημάτων, μετά τις πρώτες ημέρες σκληρής και ασταμάτητης στρατιωτικής εκπαίδευσης, ήταν μια ανακούφιση για τους Δοκίμους και ανάπαυλα από το τρέξιμο. Ήταν η πρώτη φορά που διέκοπταν τις τροχάδην κινήσεις και την πιεστική παρακολούθηση των Δοκίμων της Διοικούσας τάξης και κάθονταν σε καρέκλα. Για πρώτη φορά από την είσοδο στη Σχολή βρίσκονταν σε περιβάλλον ήρεμο και φαινομενικά μακριά από τα μάτια της Διοικούσας.

Μερικοί μάλιστα μαθητές, ζωηροί ή αφελείς, νόμιζαν ότι τους δινόταν η ευκαιρία να ξανοιχτούν λίγο παραπάνω και να συζητήσουν μεγαλόφωνα ή να αστειευτούν με τους διπλανούς τους. Δεν πίστευαν ότι και εκεί μέσα θα ζούσαν κάτω από την άγρυπνη παρακολούθηση κάποιου μαθητή υπηρεσίας ή Αξιωματικού επιτηρητή, που περιφερόταν γύρω από τις τάξεις με τα ανοικτά πάντοτε παράθυρα. Στο διάλειμμα ή μετά τα μαθήματα, καταλάβαιναν και μετάνιωαν για την οποιαδήποτε μικρή χαλάρωσή τους μέσα στην τάξη.

Πολλά από τα μαθήματα ήταν ενδιαφέροντα και εντυπωσιακά. Στην Αεροφυσική και τη Θεωρία Πτήσεων οι μαθητές έμεναν εκστατικοί και άκουγαν για το θεώρημα του Βεντουρί, ότι σε κάθε στένωμα δημιουργείται επιτάχυνση του αέρα αντί επιβράδυνση και ότι η στήριξη του αεροσκάφους επιτυγχάνεται με την αεροτομή της πτέρυγας και όχι με τον κινητήρα του.

Οι καθηγητές γενικά ήταν ιδιώτες. Υπήρχαν και αρκετοί στρατιωτικοί,

Αξιωματικοί ή και μερικοί Υπαξιωματικοί. Η προσοχή και το ενδιαφέρον των μαθητών ήταν δεδομένα. Υπήρχαν όμως και ελάχιστες εξαιρέσεις, όταν ο καθηγητής ή το μάθημα παρουσίαζαν κάποια ιδιαιτερότητα. Χαρακτηριστικός ήταν κάποιος νέος εκπαιδευτής στο μάθημα της συνεννόησης. Είχε εκπαιδευτεί στην Αμερική και δεν έχανε ευκαιρία να προσπαθεί να εντυπωσιάσει τους Δοκίμους με τις γνώσεις και τις απόψεις του. Έλεγε λοιπόν, το έτος 1954, ότι υπάρχουν τηλεκατευθυνόμενα αεροπλάνα και ότι πολύ σύντομα δε θα χρειάζονται πιλότοι. Όλα θα γίνονται από το έδαφος με τηλεχειρισμούς και προκαλούσε στους μαθητές διάφορες σκέψεις: μελαγχολία μήπως πραγματικά καταργηθούν οι πιλότοι, αμφιβολία για την ορθότητα όσων άκουγαν ή μήπως οι θεωρίες αυτές ήταν αβάσιμες και υπερβολικές.

Η παρουσία του "Άγγλου", δηλαδή του καθηγητή των αγγλικών, αποτελούσε χαλάρωση για τους μαθητές που του είχαν πάρει τον αέρα. Πολλοί βέβαια είχαν πληρώσει ακριβιά την αδιαφορία για το μάθημα και την πειρακτική στάση τους εντός της τάξης, όταν αναγκαζόταν ο καθηγητής να τους αναφέρει ή όταν τους αντιλαμβανόταν κάποιος άλλος. Αυτή την αταξία τους την πλήρωναν κυρίως αργότερα όταν διαπίστωναν πόσο αναγκαία και απαραίτητα ήταν τα αγγλικά. Χαρακτηριστική είναι η φράση που αναγκάστηκε κάποτε να απευθύνει ο Άγγλος: "Βρε κορόιδα, ταμπούρλα να βαράτε εσείς, εγώ τα λεφτά θα τα πάρω, εσείς όμως θα μείνετε κούτσουρα". Όλοι γέλασαν χωρίς να συνειδητοποιήσουν το λάθος τους. Χρειάστηκαν, μετά από λίγα χρόνια, φροντιστήρια για να διαβάζουν τα αγγλικά βιβλία των αεροσκαφών που πετούσαν ή για να πάνε στο εξωτερικό.

Χαλάρωση αποτελούσαν και τα μαθήματα χορού και κοινωνιολογίας. Οι προτροπές και οι προσπάθειες των καθηγητών στα μαθήματα αυτά, για Savoir νίντε έμοιαζαν εξωπραγματικές μέσα στο άγχος της στρατιωτικής και πτητικής εκπαίδευσης. Για εκείνες τις στιγμές απλά αποτελούσαν διαφυγή από το άγχος. Οι επισημάνσεις, όπως: "εσύ παιδί μου δε θα γίνεις αεροπόρος", επειδή μπέρδευε τα βήματα του χορού ή ότι "το φιλοδώρημα δεν πρέπει να είναι λιγότερο από το 10%", ενώ οι περισσότεροι δεν είχαν το αντίτιμο για το φαγητό, δεν μπορούσαν να λαμβάνονταν σοβαρά υπόψη από τους νεαρούς Δοκίμους.

Υπήρχαν όμως και καθηγητές, που καθήλωναν και γοήτευαν με τη σοβαρότητα και την ικανότητα έκφρασης, όπως οι καθηγητές των Μαθηματικών και Ελληνικών. Οι Αξιωματικοί εκπαιδευτές εξασφάλιζαν την προσοχή και το ενδιαφέρον, όχι μόνο με την παρουσία τους, αλλά και με τις γνώσεις τους στα μαθήματα, που ήταν όλα σχετικά με τις πτήσεις και τις συνθήκες πτήσης. Ήταν ό,τι ενδιέφερε τους Δοκίμους περισσότερο. Ήταν ό,τι λαχταρούσαν να ακούσουν και να μάθουν.

Έμαθαν πολλά χρήσιμα, αναγκαία και ενδιαφέροντα και ετοιμάστηκαν

να πάνε για τις πτήσεις, αφού είχε ολοκληρωθεί το πρώτο στάδιο εκπαίδευσης που χαρακτηριζόταν ως Προπαρασκευαστικό. Στις πρώτες σειρές που δεν υπήρχε τέτοιο στάδιο, η προπαρασκευή άρχιζε με τις πρώτες ημέρες του Αρχικού.

2.9 ΠΙΠΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Η πιπτική εκπαίδευση ήταν κάτι το παντελώς διαφορετικό για όλους τους Δοκίμους, όπως και για κάθε υποψήφιο αεροπόρο. Ήταν αυτό που λαχταρούσαν, αλλά κι αυτό που τους γέμιζε περιέργεια κι αγωνία. Τα προκαταρκτικά μαθήματα στην τάξη βοηθούσαν να τους ενημερώσουν και να καθησυχάσουν τις δικαιολογημένες ανησυχίες τους. Οι περισσότεροι πήγαιναν στις πτήσεις με ενθουσιασμό. Λίγοι ήταν εκείνοι που πήγαιναν με σφιγμένη την καρδιά. Ήταν εκείνοι που τελικά δεν μπορούσαν να προσαρμοστούν. Η πιπτική εκπαίδευση περιλάμβανε προγραμματισμένες ασκήσεις, στα διάφορα στάδια και καθορισμένο αριθμό ωρών πτήσεων, σύμφωνα με το γενικό πρόγραμμα της Σχολής Αεροπορίας. Ήταν κοινό για Ικάρους και Δοκίμους, αλλά και για τις άλλες χώρες του NATO. Εκπαιδευτές πτήσεων χρησιμοποιούνταν, κυρίως νέοι Αξιωματικοί και από τα δύο τμήματα ιπταμένων της Σχολής Αεροπορίας. εκπαιδεύαν κατά τον ίδιο τρόπο και χωρίς καμιά διαφορά όλους τους μαθητές, Δοκίμους και Ικάρους.



Ο εκπαιδευτής Σγός Τσασάκος Ηλίας (21η Ικάρ.) στο T-33 με τους μαθητές του, Δημαγογιάννη Ιωάν (26ης Ικ), Παπαδάκη Π.(26ης Ικ), Πατεράκη Σταύρ.(14ης ΕΚΕΧ) και Ρέππα Γεώργ.(14ης ΕΚΕΧ)



Ομάδα εκπαιδευτών στο Τατόι 1954-1955: Βραχνός Ανδρέας (7η ΕΚΕΧ), Βογιατζάκης Αντ (7η ΕΚΕΧ), Καραχάλιος Επαμ (2α ΕΚΕΧ), Τσέρτος Χαρ. (7η ΕΚΕΧ), Ευαγγέλου Ι. (19η Ικ), Κουρής Νικ (22α Ικ), Ραΐσης Δημ (22α Ικ), Μαραβελάκης Βασίλ (3η ΕΚΕΧ), Μαυροκέφαλος Διον (7η ΕΚΕΧ), Σαμαράς Αθ. (7η ΕΚΕΧ).

Οι εκπαιδευτικές πτήσεις με ελικοφόρα αεροσκάφη εκτελούνταν στο Τατόι. Από εκεί ξεκινούσαν και εκεί κατέληγαν. Κατά διαστήματα χρησιμοποιούνταν για αποπροσγειώσεις, ως βοηθητικά τα αεροδρόμια της Τανάγρας και της Ελευσίνας, γιατί παρότι χρησιμοποιούνταν ταυτόχρονα και οι τρεις διάδρομοι του Τατοΐου (ασφάλτινος με ένδειξη 03-21, χωμάτινοι με ενδείξεις Α-Β και Γ-Δ), οι πτήσεις ήταν τόσο πολλές που δεν επαρκούσαν για αποπροσγειώσεις. Περιοχή πτήσεων ήταν η ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων και δυτικά του αεροδρομίου Τατοΐου, η περιοχή Μενιδίου.

Στο Τατόι υπήρχαν τέσσερα Σμήνη Αεροπλάνων για την εξυπηρέτηση των πτήσεων των μαθητών. Το πρώτο και το δεύτερο για το Αρχικό, το τρίτο για το Βασικό και το τέταρτο σμήνος για το Προκεχωρημένο. Στις πρώτες σειρές η κατανομή των σταδίων ανά σμήνος ήταν κάπως διαφορετική.

Όλες οι πίστες (χώροι στάθμευσης των αεροπλάνων), ήταν γεμάτες αεροπλάνα και τις ώρες πτήσεων το Τατόι έμοιαζε με σφηκοφωλιά, κατά την κοινή έκφραση ή ορθότερα με κυψέλη σε πλήρη δραστηριότητα. Ο ασταμάτητος βόμβος των αεροπλάνων έγινε η ευχάριστη μελωδία για όσους ευτύχησαν να γίνουν αεροπόροι εκπληρώνοντας την επιθυμία τους ή ενοχλητική σειρήνα για όσους αντιμετώπισαν τις πτήσεις σαν ανυπόφορη δοκιμασία. Κι όμως όλα εξελίσσονταν με απόλυτη τάξη κι ασφάλεια, παρότι στις πίστες, στους διάδρομους και στον αέρα, πάνω και γύρω από το αεροδρόμιο, πηγαινοέρχονταν ασταμάτητα δεκάδες αεροπλάνα.

Οι προκαθορισμένες διαδικασίες, που ακολουθούσαν όλοι και η αδιάκοπη εντατική προσοχή εκπαιδευτών και μαθητών καθώς και οι επεμβάσεις των εποπτών πτήσεων, εξασφάλιζαν την ορθή εκπαίδευση με ασφάλεια. Είναι επιτυχία ότι όλα αυτά τα χρόνια της έντονης πτητικής δραστηριότητας στο Τατόι έγινε μόνο ένα μείζον ατύχημα και δύο ή τρία συμβάντα που είχαν πρωτεύουσα αιτία τη μεγάλη πτητική δραστηριότητα του αεροδρομίου. Οι πτήσεις άρχιζαν από το Αρχικό στάδιο, ακολουθούσαν το Βασικό, το Προκεχωρημένο και τέλος το Επιχειρησιακό ή Εφαρμοσμένο.

2.9.1 Αρχικό στάδιο

Οι Δόκιμοι, προπαρασκευασμένοι στην τάξη, ένα πρωινό, ξεκινούσαν για το 1ο ή 2ο Σμήνος Πτητικής Εκπαιδύσεως ν' ακολουθήσουν το πρόγραμμα πτήσεων του Αρχικού Σταδίου. Το ξεκίνημα αυτό, για τις πρώτες σειρές γινόταν, σε 20 περίπου ημέρες από την είσοδό τους στη Σχολή. Για τις επόμενες ξεκινούσε μετά από 2 μήνες περίπου και αφού είχαν τελειώσει το Προπαρασκευαστικό Στάδιο. Προηγούμενα η Διοικούσα είχε ενημερώσει τους Δοκίμους ότι κατά τη μετάβασή τους στο χώρο των πτήσεων και γύρω από αυτόν, δεν έπρεπε να κινούνται τροχάδην, αλλά με απλό βάδην και ζωηρό παράστημα· δεν έπρεπε να δείχνουν τον τρόπο εκπαίδευσής τους στο εκτός της Σχολής προσωπικό. Το συνεχές τρέξιμο εφαρμόζόταν μόνο στο περιβάλλον της Σχολής.

Οι πρωτοετείς μαθητές είχαν την αγωνία και τη λαχτάρα να πλησιάσουν το αεροπλάνο, να μπουν στη θέση του χειριστή, να δουν και ν' αγγίξουν ό,τι υπήρχε εκεί, και το κυριότερο τότε θα φθάσει η ώρα για την πρώτη πτήση τους.



Οκτώβριος 1953. Ο ΥΕΘΑ Παν. Κανελλόπουλος με μαθητές της 12ης ΕΚΕΧ, μετά από πτήση μαζί τους.

Εκτός από αυτά είχαν και μια άλλη αγωνία. Να δουν και να γνωρίσουν τους εκπαιδευτές τους, να δουν ποιος θα είναι ο «δικός» τους. Θα είναι από τους καλούς, αυστηρός, φωνακλάς ή κόφτης; Η φήμη του κάθε εκπαιδευτή κυκλοφορούσε μέσα στη Σχολή.

Με την έναρξη, οι δύο πρώτες ημέρες αφιερωνόντουσαν για την προσαρμογή στο περιβάλλον των πτήσεων. Περνούσαν με την κατανομή των μαθητών σε συγκεκριμένους εκπαιδευτές, τη μεταξύ τους γνωριμία, τη συλλογική και τις μεμονωμένες ενημερώσεις στην τάξη του Σμήνους. Ακολουθούσε η ενημέρωση για τα σωστικά μέσα (αλεξίπτωτο, βάρκα), η προσαρμογή στο σώμα τους και τέλος η επίσκεψη στα αεροπλάνα με την επίδειξη όλων των συστημάτων και την εξοικείωση στη θέση του χειριστή. Συνήθως την τρίτη ημέρα άρχιζαν οι πτήσεις.

Η πρώτη πτήση ήταν κάτι το ανεπανάληπτο. Οι εκπαιδευτές κατέβαλλαν κάθε προσπάθεια να την κάνουν όσο το δυνατόν πιο ευχάριστη, για να μείνουν οι καλές εντυπώσεις στους μαθητές τους. Γνώριζαν, επίσης, ότι στην πρώτη πτήση, αυτή του εθισμού, κάθε μαθητής πλημμυρίζεται από πλήθος έντονων συναισθημάτων και είναι πιθανόν κάποιο από αυτά τα συναισθήματα να επιδράσει αρνητικά και για πάντα. Αγωνία, περιέργεια, ενθουσιασμός που προοδευτικά μετατρέπονταν σ' ευχαρίστηση, χαρά, υπερηφάνεια, έκσταση ή ακόμα σε φόβο και απέχθεια.

Κάποιος από τους μαθητές, που είχε καλές επιδόσεις στη θεωρία και που πρώτευσε στην τάξη του διηγόταν αργότερα για την πρώτη του πτήση:

"Είχα κατανοήσει, πλήρως στην τάξη όλη την θεωρία πώς πετάει το αεροπλάνο και μου είχε τύχει καλός εκπαιδευτής. Έτσι πήγαινα με ευχαρίστηση και ενθουσιασμό να πραγματοποιήσω την πρώτη μου πτήση. Όλα εξελίσσονταν κανονικά μέχρι τη στιγμή που το αεροπλάνο εγκατέλειψε το έδαφος. Γνώριζα πώς πετάει, αλλά δεν πίστευα στα μάτια μου. Όλα φαίνονταν παράξενα και απόκοσμα. Η απορία μου ήταν: πού πήγε το βάρος του αεροπλάνου, πώς έγινε πού-πουλο, πού βρήκε τέτοια δύναμη ο αέρας να σηκώνει ολόκληρο αεροπλάνο;

Σε λίγα λεπτά όμως, η υπέροχη από ψηλά θέα και η προτροπή του εκπαιδευτού μου, να εντοπίσω τα διάφορα κτίρια ή δρόμους, με έκαναν να ξεχάσω τις αμφιβολίες μου και να χαρώ γεμάτος ενθουσιασμό την πρώτη μου πτήση. Να χαρώ το βάπτισμα του αεροπόρου".

Βέβαια, υπήρχαν και μερικοί μαθητές που οι αμφιβολίες και ο φόβος τούς κυρίευαν. Δεν μπορούσαν να σκεφθούν και να χαρούν τα ευχάριστα της πτήσης. Αυτοί κατά κανόνα κατέληγαν στην αποτυχία ή την παραίτηση. Μακριά από τις πτήσεις εύρισκαν, ηρεμία και σιγουριά. Τα έντονα δεν τους ταίριαζαν. Όμως, τα δύσκολα άρχιζαν από τη δεύτερη πτήση. Υπήρχαν συγκεκριμένες απαιτήσεις που έπρεπε να καλυφθούν. Αρχίζαν ασκήσεις, απλές στην αρχή, οι οποίες, όσο

περνούσαν οι ημέρες, γινόντουσαν όλο και δυσκολότερες. Κάθε άσκηση επιδεικνυόταν από τον εκπαιδευτή και έπρεπε να επαναληφθεί από το μαθητή. Αντιλαμβανόταν τις αδυναμίες του μαθητή και προσπαθούσε με επαναλήψεις, στα πλαίσια που τού επέτρεπε το πρόγραμμα εκπαίδευσης, να τις απαλείψει. Ο μαθητής όφειλε να αντιληφθεί πλήρως τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου του και να μπορέσει να το χειρίζεται σ' ευθεία και οριζόντια πτήση, να εκτελεί στροφές, ανόδους, καθόδους και κυρίως απογειώσεις και προσγειώσεις.

Η ικανότητα του εκπαιδευτή να αντιλαμβάνεται, εκτός από τις φυσικές δυνατότητες του μαθητή και τη γεμάτη με έντονα συναισθήματα ψυχολογία του, ήταν από τους κυριότερους παράγοντες που, μαζί με τη μεταδοτικότητα του, συντελούσαν στην ουσιαστική απόδοση του μαθητή

Η εκπαίδευση προχωρούσε, καθώς οι ημέρες περνούσαν, για να φθάσει στο πιο κρίσιμο σημείο της για τον κάθε Δόκιμο. Ήταν η ημέρα που έπρεπε να υποστεί την πρώτη εξέταση για να διαπιστωθεί εάν μπορεί πλέον να πετάξει ΜΟΝΟΣ. SOLO όπως έχει επικρατήσει να αποκαλείται.

Η εξέταση για την πρώτη πτήση ΜΟΝΟΣ, γινόταν από τους πλέον πεπειραμένους εκπαιδευτές κι οπωσδήποτε όχι από τον εκπαιδευτή του συγκεκριμένου μαθητή. Η απαγόρευση αυτή αποτελούσε δικλείδα ασφαλείας, γι' αποφυγή συναισθηματικών αποφάσεων εκ μέρους του εκπαιδευτή, γιατί η συναισθηματική σύνδεση ήταν συνηθισμένο φαινόμενο μεταξύ εκπαιδευτή και μαθητή. Η φάση αυτή της εκπαίδευσης ήταν από τις πιο δύσκολες. Έπρεπε να διαπιστωθεί και επιβεβαιωθεί η ικανότητα τού μαθητή, σ' όλες τις απαιτούμενες διαδικασίες και, κυρίως, στην ικανότητα να προσγειώνει το αεροπλάνο με ασφάλεια.

Οι επιτυχόντες, μετά από μια ειδική και γρήγορη προετοιμασία του αεροπλάνου τους, συνέχιζαν για την πρώτη πτήση ΜΟΝΟΣ. Ήταν η δικαίωση των αγώνων τους. Η πτήση αυτή περιλάμβανε απογείωση, 15λεπτη περίπου πτήση πάνω από την περιοχή του Αεροδρομίου, προσγειώση και επιστροφή του αεροπλάνου στο χώρο στάθμευσης.

Η πρώτη πτήση ΜΟΝΟΣ ήταν και εξακολουθεί να είναι ο σημαντικότερος σταθμός στην πτητική εκπαίδευση για κάθε μαθητή. Ήταν η επιβράβευση των προσπαθειών και η αναγνώριση των ικανοτήτων του. Δεχόταν τα συγχαρητήρια του εκπαιδευτή του πρώτα και ακολουθούσαν των υπολοίπων εκπαιδευτών και συμμαθητών του. Όταν επέστρεφε στη Σχολή, παραλάμβανε το διακριτικό του ιπταμένου, το οποίο έφερε πλέον στο αριστερό μέρος του στήθους του, γεμάτος υπερηφάνεια και αυτοπεποίθηση. Στους μαθητές που αποτύγχαναν κατά την εξέταση δινόταν μικρή παράταση για επανάληψη των ασκήσεων, με έμφαση στις προσγειώσεις και επανεξετάζονταν μετά από 2-3 πτήσεις. Ήταν η δυσκολότερη φάση για τους μαθητές, γι' αυτό και δινόταν αυτή η δυνατότητα. Βέβαια, οι πολλές αποτυχίες παρουσιάζονταν σ' αυτό το στάδιο, οι οποίες οδηγούσαν

τους Δοκίμους στο Συμβούλιο Ικανότητας, όπως θ' αναφερθεί πιο κάτω.

Ο ενθουσιασμός όμως του SOLO κρατούσε για λίγο. Οι προσπάθειες έπρεπε να συνεχιστούν για να ολοκληρωθεί η εκπαίδευση του Αρχικού Σταδίου, με πτήσεις συγκυβέρνησης, δηλαδή με εκπαιδευτή, αλλά και ΜΟΝΟΣ. Το στάδιο αυτό χαρακτηρίζεται και ως Στάδιο Επιλογής, γιατί εδώ εντοπίζονται κι αντιμετωπίζονται, κατά κύριο λόγο, οι αδυναμίες των εκπαιδευομένων κι ακολουθούσαν οι διαδικασίες διακοπής των πτήσεων όσων δεν μπορούσαν να προσαρμοστούν στις απαιτήσεις της εκπαίδευσης.

Η επισημοποίηση της ολοκλήρωσης της εκπαίδευσης του σταδίου αυτού γινόταν με τη συγκέντρωση των επιμέρους βαθμολογιών για τον κάθε μαθητή από μαθήματα, πτήσεις και γενικά προσόντα. Η συνολική τελική βαθμολογία του καθενός, αποτελούσε και την κατάταξή του στη νέα σειρά αρχαιότητας για το επόμενο στάδιο. Η Ημερήσια Διαταγή της Σχολής Αεροπορίας επισημοποιούσε τη σειρά των αποτελεσμάτων. Ο επιτυχών τη μεγαλύτερη βαθμολογία ονομαζόταν αρχηγός της σειράς κι αναλάμβανε αυξημένες υποχρεώσεις για τις κινήσεις όλων των συμμαθητών του κατά την περίοδο του σταδίου που άρχιζε.

2.9.2 Βασικό στάδιο.

Χωρίς καμία διακοπή σε μαθήματα και πτήσεις, η εκπαίδευση του επομένου σταδίου, του Βασικού, ξεκινούσε.. Δε χανόταν χρόνος ούτε για την επισημοποίηση της αλλαγής του σταδίου και την προσαρμογή των μαθητών στη νέα σειρά αρχαιότητας. Αυτή είναι το τελευταίο που ενδιέφερε!. Στόχος: η γρήγορη ολοκλήρωση του προγράμματος εκπαίδευσης των μαθητών.

Νέοι εκπαιδευτές πτήσεων, νέες γνωριμίες, νέες αγωνίες, νέες προσαρμογές και σε νέο χώρο. Στο τρίτο Σμήνος και με νέα πρόσωπα. Οι απαιτήσεις είχαν αυξηθεί, οι ασκήσεις γίνονταν δυσκολότερες, αλλά και οι πτήσεις "ΜΟΝΟΣ" περισσότερες. Η αυτοπεποίθηση και ο ενθουσιασμός σε αυξομειώσεις, ανάλογα με την απόδοση του καθενός στις απαιτήσεις των πτήσεων. Η απομάκρυνση των συμμαθητών που αποτύγχαναν, δημιουργούσε αγω-



Ο εκπαιδευτής Ανθσγός Καραχάλιος Επαμ (2α ΕΚΕΧ) με τους μαθητές του Ικάρους 26ης Πορφυρή II. και Αβδελά Νικ.

νία και σε όσους συνέχιζαν, γιατί δεν γνώριζαν τι μπορούσε να συμβεί την επόμενη ημέρα και σε αυτούς. Η επιτυχία δεν ήταν δεδομένη, γι' αυτό έπρεπε να την κυνηγούν σε κάθε στιγμή της εκπαίδευσης.

Στο στάδιο αυτό οι μαθητές όφειλαν να εμπεδώσουν την τεχνική ελέγχου του αεροπλάνου σε όλες τις βασικές φάσεις και ασκήσεις πτήσεων: απογειώσεις, προσγειώσεις, ακροβατικά, ανώμαλες θέσεις, περιδινήσεις, εναέρια κυκλοφορία κτλ και να γίνουν ικανοί να χειρίζονται το αεροπλάνο με ασφάλεια και σχετική άνεση. Όσοι κατόρθωναν να ολοκληρώσουν με επιτυχία τις προβλεπόμενες από το πρόγραμμα ασκήσεις και ώρες πτήσης, στο καθορισμένο διάστημα, περνούσαν στην επόμενη τάξη για να ακολουθήσουν την εκπαίδευση του νέου σταδίου.



Ο εκπαιδευτής Υπογός Οικονόμου Βασίλ. 13ης ΕΚΕΧ με το μαθητή του Λύβιο Ίκαρο Τσουκάμι σε α/φος T-37.

2.9.3 Προκεχωρημένο στάδιο.

Στο νέο στάδιο, το Προκεχωρημένο, οι ίδιες αλλαγές, το ίδιο τρέξιμο, οι ίδιες αγωνίες. Οι μαθητές μετέβαιναν στο τέταρτο Σμήνος Πτητικής Εκπαίδευσης και συνέχιζαν την εκπαίδευσή τους, με τον ίδιο τύπο αεροπλάνου, αλλά σε πολύπλοκότερες και πολλές επιχειρησιακές ασκήσεις: νυκτερινές, σχηματισμούς, πτήσεις με τα όργανα του αεροπλάνου (ερμηνεία των οργάνων και έλεγχος του αεροπλάνου χωρίς τη βοήθεια του φυσικού ορίζοντα), ναυτιλιακά ταξίδια ημέρας και νύχτας για να γνωρίσουν την Ελλάδα (χρησιμοποιώντας χάρτη ή επίγεια ναυτιλιακά βοηθήματα), βολές αέρος-εδάφους (πολυβόλα, ρουκέτες, βόμβες), ασκήσεις Τακτικής (αερομαχίες) και φωτοπολυβό-

λο (χρήση ενσωματωμένης κάμερας στο αεροπλάνο για να διαπιστωθούν τα αποτελέσματα της αερομαχίας). Ο μαθητής μετά από όλα αυτά, αποκτούσε την ικανότητα ν' αξιοποιεί όλες τις δυνατότητες του αεροπλάνου.

Το Προκεχωρημένο στάδιο ήταν σκληρό, αλλά και γεμάτο ενθουσιασμούς. Οι μαθητές είχαν πάρει το δρόμο του επαγγελματία και πρόσβλεπαν στην επαγγελματική τους καταξίωση. Άρχιζε η παραδοχή και η αναγνώριση. Το σύνολο των εκπαιδευτών και οι εμπλεκόμενοι με τις πτήσεις προϊστάμενοι τούς αποκαλούσαν "συναδέλφους", όπως εθιμικά είχε επικρατήσει. Οι αποτυχίες στο στάδιο αυτό ήταν ελάχιστες.

Οι μαθητές με το τέλος του σταδίου αυτού είχαν αλλάξει ψυχολογία και συμπεριφορά. Μία συγκρατημένη αισιοδοξία τους διακατείχε. Ένα τετράμηνο απέμενε... και ο τίτλος του χειριστή της Πολεμικής Αεροπορίας τούς περίμενε!. Τους περίμεναν όμως και πολλές αλλαγές. Αλλαγή του τύπου αεροπλάνου από το Harvard στο μονοθέσιο Spitfire, τα πρώτα χρόνια ή το αεριωθούμενο T-33, αργότερα· αποτελούσε ουσιαστική αλλαγή και το γεγονός ότι η τελευταία τάξη γινόταν "Διοικούσα" της Σχολής.

2.9.4 Επιχειρησιακό ή εφηρμοσμένο στάδιο

Η προαγωγή στο τελευταίο στάδιο έχει πραγματοποιηθεί. Η σκέψη των Δοκίμων στρεφόταν κυρίως στις πτήσεις, που είχαν τις δικές τους δυσκολίες από την αλλαγή τύπου αεροπλάνου. Στις πρώτες σειρές η εκπαίδευση γινόταν με το μονοθέσιο μαχητικό αεροπλάνο Spitfire που είχε δοξάσει τις συμμαχικές και Ελληνικές Μοίρες στη Μέση Ανατολή, λόγω των υψηλών επιδόσεών του. Όμως, το αεροπλάνο αυτό είχε και πολλές αδυναμίες που το καθιστούσαν δύσκολο σε άπειρους χειριστές, όπως στην πραγματικότητα είναι οι μαθητές.



Ο εκπαιδευτής Ανθός Λιάσκας Αθ (1ης ΕΚΕΧ) με ΔΕΧ της 6ης σειράς στο σμήνος των Spitfire.

Η πρώτη και σπουδαιότερη δυσκολία, προερχόταν από το ότι ήταν μονοθέσιο και δεν υπήρχε η εξάσκηση με την βοήθεια του εκπαιδευτή. Επίσης και οι ασκήσεις ήταν δύσκολες, εκτός από λίγες μόνο στην αρχή για την προσαρμογή στον τύπο. Οι υπόλοιπες ήταν σύνθετες επιχειρησιακές όλων των ειδών. Σχηματισμοί, ταξίδια, βολές, νυκτερινές, πτήσεις με όργανα κτλ. Μετά το πέρας του σταδίου αυτού και την αποφοίτησή τους, οι νέοι Ανθυποσμηναγοί Ιπτάμενοι Γενικών Υπηρεσιών (ΙΓΥ), ήταν πλέον ετοιμοπόλεμοι (κατάλληλοι για πολεμικές αποστολές), στον τύπο αυτό. Εντάσσονταν κατευθείαν στις Πολεμικές Μοίρες κι ακολουθούσαν το δικό τους πρόγραμμα για την επιτυχή συμμετοχή τους στις επιχειρησιακές αποστολές.

Η ολοκληρωμένη επιχειρησιακή εκπαίδευση με την αποφοίτηση ετοιμοπόλεμων χειριστών πραγματοποιήθηκε στις πρώτες πέντε σειρές. Για το λόγο αυτό το στάδιο χαρακτηρίστηκε Επιχειρησιακό. Στις επόμενες σειρές μέχρι και την 9η η εκπαίδευση συνεχίστηκε με Spitfire, αλλά δεν εξέρχονταν πλήρως ετοιμοπόλεμοι, γιατί είχαν αρχίσει να σχηματίζονται οι Μοίρες των αεριωθουμένων με διαφορετική φιλοσοφία. Έτσι, παρότι συνεχίζονταν μερικές επιχειρησιακές ασκήσεις με το Spitfire, το στάδιο χαρακτηριζόταν ως Προκεχωρημένο, όπως το υπαγόρευε ο Κανονισμός λειτουργίας της Σχολής.



ΔΕΧ της 13ης στην Ελευσίνα, εμπρός από την αίθουσα ενημερώσεως μετά από πτήση με T-33.

Από το Φεβρουάριο του 1954, προστέθηκε ένα επιπλέον στάδιο εκπαίδευσης, με έναρξη από την 10η σειρά. Αυτό, το τελευταίο στάδιο χαρακτηριζόταν ως Εφηρμοσμένο. Η εκπαίδευση γινόταν με το αεριωθούμενο διθέσιο αεροπλάνο T-33, τη γνωστή "Δασκάλα", ενώ καταργήθηκε παντελώς η εκπαίδευση με το Spitfire. Από τότε η τελευταία τάξη συνέχιζε την πτητική εκπαίδευση στο Σμήνος Αεριωθουμένων T-33, που λειτουργούσε στο Αεροδρόμιο της Ελευσίνας, γιατί ο διάδρομος του Τατοΐου δεν επαρκούσε για τις απογειώσεις και προσγειώσεις του. Το προσωπικό του Σμήνους ανήκε εξ ολοκλήρου στη Σχολή Αεροπορίας, με Διοικητική υποστήριξη από το Αεροδρόμιο της Ελευσίνας.

Οι Δόκιμοι, χωρισμένοι σε δύο τμήματα, πήγαιναν για εκπαίδευση πρωί και απόγευμα από το ένα ή το άλλο τμήμα. Η μεταφορά τους γινόταν, είτε με μεταφορικό αεροπλάνο Dakota, είτε οδικώς όταν ο καιρός δεν επέτρεπε τις πτήσεις.

Ένας εκπαιδευτής του Σμήνους συνόδευε το απογευματινό τμήμα από την Ελευσίνα στο Τατόι. Διανυκτέρευε στη Σχολή παρακολουθώντας τη Θεωρητική εκπαίδευση κατά τις βραδινές ώρες και ήταν στη διάθεση των μαθητών να επιλύει ή διευκρινίζει απορίες και ερωτήσεις τους, σχετικά με τις πτήσεις στο T-33.

Η εκπαίδευση άρχιζε με εξοικείωση στα συστήματα του αεροπλάνου, που πραγματοποιούνταν με την παρακολούθηση ειδικών μαθημάτων στην Κινητή Εκπαιδευτική Μονάδα (ΚΕΜ), που βρισκόταν στο υπόστεγο της Σχολής Τεχνικών Αεροπορίας (ΣΤΑ) στο Τατόι.

Μετά ακολουθούσε η εκπαίδευση αέρος στην Ελευσίνα αρχίζοντας από τη φάση προσαρμογής στα χαρακτηριστικά του νέου τύπου και κατέληγε στην πλήρη επαγγελματική κατάρτιση του χειριστή με ασκήσεις όλων των ειδών. Από τις πιο απλές μέχρι τις πιο πολύπλοκες κι αρκετές επιχειρησιακές. Πάντως οι επιχειρησιακές ήταν λιγότερες, γιατί η εκπαίδευση ολοκληρωνόταν στις Πολεμικές Μοίρες αεριοθουμένων μετά την αποφοίτηση των Δοκίμων. Οπωσδήποτε υπήρχαν και πτήσεις ΜΟΝΟΣ, χωρίς ν' αποκλείεται η αποτυχία και σ' αυτό το στάδιο.

Η αλλαγή εκπαίδευσης από το Spitfire στο T-33 αποτέλεσε ένα ακόμα πείραμα για τον εκσυγχρονισμό της Πολεμικής Αεροπορίας. Ήταν η πρώτη φορά, που μαθητές, Ίκαροι και Δοκιμοί, έπρεπε να πραγματοποιήσουν εκπαιδευτικές πτήσεις με αεριοθούμενα και υπήρχε μεγάλος προβληματισμός κι έντονη ανησυχία της Υπηρεσίας, αν οι εκπαιδευόμενοι θα μπορούσαν να αντεπεξέλθουν στις πολλές διαφαινόμενες δυσκολίες των αεριοθούμενων αεροπλάνων. Αλλά το πείραμα της αλλαγής πέτυχε και μάλιστα στέφθηκε με μεγάλη επιτυχία, χωρίς δυσκολίες ή προβλήματα.

Τυχεροί στο ξεκίνημα αυτής της αλλαγής ήσαν οι μαθητές της 10ης σειράς ΕΚΕΧ, γιατί η πτητική τους εκπαίδευση είχε ήδη φθάσει σε κατάλληλο επίπεδο. Έκτοτε η εκπαίδευση με το T-33 συνεχίστηκε για Ικάρους και Δοκίμους.

Με ανώτατο επιτρεπτό όριο τις 11 ώρες για να πραγματοποιηθεί η πρώτη πτήση ΜΟΝΟΣ, από κάθε εκπαιδευόμενο, ο πρώτος Έλληνας μαθητής πραγματοποίησε την πτήση ΜΟΝΟΣ σε 8 ώρες και 15 λεπτά. Αυτός ήταν ο ΔΕΧ 2Ε Μαρτζούκος Στυλιανός της 10ης ΣΑ/ΕΚΕΧ. Την πραγματοποίησε στις 2 Μαρτίου 1954 με το υπ' αριθμ 487 αεροσκάφος T-33. Ο ενθουσιασμός και η ανακούφιση εκπαιδευτών και μαθητών ήταν απερίγραπτη. Μπορούσαν να διαβεβαιώσουν την Ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας ότι όλα εξελίσσονταν πολύ ικανοποιητικά.



Ο ΔΕΧ 2Ε Μαρτζούκος Στυλ.

Ο Στέλιος Μαρτζούκος διηγήθηκε ότι στη Σχολή του επιφύλαξαν υποδοχή αεροπόρου ήρωα. Τον αποκαλούσαν «τζετίστα, μεγάλο αεροπόρο» κλπ και τον έδειχναν με θαυμασμό. Αν αργότερα οι πτήσεις με το T-33 έγιναν ρουτίνα, για εκείνη την πρώτη πτήση ήταν πραγματικά κάτι το ξεχωριστό· ήταν η άγνωση και η δύσκολη αρχή.



1957 στην Ελευσίνα Μαθητές 18ης στο T-33: (από δεξιά όρθιοι): Αλούπης Δήμος, Σούφρας Κ, Κουρής Γρηγ, Δρακόπουλος Γ, Χατήρας Β. (από αριστερά καθιστοί): Τσιμπιρής Θεόδ, Καλημέρης Ευστ, και Γκολφινόπουλος Γκολφ.

2.10 ΤΥΠΟΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΚΑΙ ΩΡΕΣ ΠΤΗΣΕΩΝ ΣΕ ΚΑΘΕ ΣΤΑΔΙΟ

Το κυρίαρχο εκπαιδευτικό αεροπλάνο, που χρησιμοποιήθηκε για την εκπαίδευση των ΔΕΧ, καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας της Σχολής τους, ήταν το Harvard. Με αυτό εκπαιδεύτηκαν όλοι οι μαθητές και των δυο τμημάτων της Σχολής Αεροπορίας την εποχή εκείνη.

Επιπλέον χρησιμοποιήθηκαν και άλλοι τρεις τύποι αεροπλάνων, αναλόγως των δυνατοτήτων της Αεροπορίας. Συγκεκριμένα και συνοπτικά, χρησιμοποιήθηκαν οι παρακάτω τύποι:



Στάδιο	Σειρές/ Τύπος				
	1η -3η	4η	5η* - 9η	10η-16η*	17η-21η
Αρχικό	T. Moth	Harvard	T. Moth & Harvard	T. Moth & Harvard	Harvard
Βασικό	Harvard	Harvard	Harvard	Harvard	Harvard
Προεχ/νο	Harvard	Harvard	Harvard	Harvard	Harvard
Επισειρ/κό	Spirfire	Spirfire	Spirfire		
Εφημε/νο				T-33	T-33

- Στις σειρές 5η έως και 16η στο Αρχικό στάδιο χρησιμοποιήθηκαν Tiger Moth και Harvard ή μόνο Harvard





Μέχρι την 6η σειρά δεν υπήρχε Προπαρασκευαστικό στάδιο και οι πτήσεις άρχιζαν τον πρώτο μήνα από της εισόδου των ΔΕΧ στη Σχολή, στο Αρχικό στάδιο, που ήταν και η πρώτη από τις τέσσερις τάξεις της Σχολής. Στις επόμενες τρεις σειρές, 7η, 8η, 9η, οι πτήσεις περιορίστηκαν στα τρία τελευταία στάδια, ενώ στο Προπαρασκευαστικό γίνονταν μόνο μαθήματα.

Από τη 10η καταργήθηκε το Spitfire και προστέθηκε ένα επιπλέον Στάδιο, το Εφηρμοσμένο, με το αεριωθούμενο T-33. Το Προπαρασκευαστικό συνέχισε να υπάρχει μέχρι και την τελευταία σειρά την 21η. Από την 17η σειρά, καταργήθηκε και το Tiger Moth.

Οι ώρες πτήσεων που συμπλήρωναν οι μαθητές των διαφόρων σειρών, κατά βάση ήσαν ίδιες. Μόνο με την επιπρόσθετη εκπαίδευση στο T-33 προστέθηκαν και οι ώρες του τύπου αυτού. Αυτές, κατά τύπο αεροπλάνου και κατά σειρά, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα, με μικρές ενδεχόμενες παρεκκλίσεις

Τύπος Αεροπλάνου	Σειρές/Ωρες					
	1η-3η	4η	5η-9η	10η-16η	17η-18η	19η-21η
Tiger Moth	60		25	25		
Harvard	140	200	175	245	270	240
Spitfire	70	70	70			
T-33				50	50	80
Σύνολο ωρών	270	270	270	320	320	320

Από την 5η έως και τη 16η σειρά, όσοι μαθητές πέταξαν στο Αρχικό στάδιο μόνο με Harvard, συμπλήρωσαν και τις αντίστοιχες εξόδους και ώρες του Moth. Από τις παραπάνω ώρες 70-80 ήσαν πτήσεις ΜΟΝΟΣ, σε Tiger Moth και Harvard, ή μόνο σε Harvard και 10-14 ώρες σε T-33. Το Spitfire ήταν μονοθέσιο και όλες οι ώρες ήταν ΜΟΝΟΣ.

Για την πρώτη πτήση ΜΟΝΟΣ, γίνονταν οι παρακάτω εξόδοι και ώρες μ' ελάχιστο και μέγιστο αριθμό εξόδων και ωρών, σύμφωνα με το γενικό πρόγραμμα και δεν επιτρεπόταν ή εκλαμβάνονταν ως αποτυχία η πτήση ΜΟΝΟΣ εκτός των ορίων αυτών.

Τύπος Αεροπλάνου	Εξόδοι Πτήσεων	Ώρες
Tiger Moth	7-9	7:30-9:30
Harvard (χωρίς Moth)	25-39	25-32
Harvard (μετά το Moth)	7-10	9-12
T-33	8-11	8-11

Στην πτητική εκπαίδευση πρέπει να προστεθεί και η εκπαίδευση στη συσκευή Link Trainer (Simulator ή προσομοιωτής), όπου οι μαθητές εκπαιδεύονταν περίπου 50 ώρες. Η συσκευή αυτή χρησιμοποιούταν για προπαρασκευαστική εκπαίδευση στις πτήσεις με τα όργανα, στο έδαφος.

2.11 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ - ΑΝΕΠΙΡΚΕΙΕΣ - ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

Η επιτυχία κάθε μορφής εκπαίδευσης εξασφαλίζεται, όχι μόνο από την ορθή διδασκαλία, αλλά και με τη συνεχή παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου των εκπαιδευομένων. Δεν υπάρχει αποδοτική εκπαίδευση χωρίς κριτήρια και αξιολόγηση. Στο τμήμα ΕΚΕΧ της Σχολής Αεροπορίας υπήρχε συγκεκριμένο σύστημα παρακολούθησης κι αξιολόγησης της προόδου των Δοκίμων με κύριο χαρακτηριστικό την αυστηρότητά του. Όπως ήδη έχει αναφερθεί, οι εισαγωγικές εξετάσεις εξασφάλιζαν ικανοποιητικό επίπεδο γνώσεων των εισαγομένων μαθητών και η επιτυχία ή η αποτυχία των Δοκίμων, εκτός βέβαια φυσιολογικών εξαιρέσεων, εξαρτιόταν πλέον από τη δυνατότητα να προσαρμοσθούν στις απαιτήσεις της Σχολής τους.

Τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του τμήματος ΕΚΕΧ, η αξιολόγηση των Δοκίμων γινόταν με το σύστημα αξιολόγησης των Ικάρων με ανάλογες, βέβαια, προσαρμογές, όπου χρειαζόταν. Τον Ιούλιο όμως του 1952 εκδόθηκε με Διάταγμα ο Κανονισμός περί "Οργανισμού του τμήματος ΕΚΕΧ", ο οποίος ήταν πανομοιότυπος με τον ισχύοντα αντίστοιχο Κανονισμό των Ικάρων και μάλιστα με αυξημένες διατάξεις. Στο Διάταγμα αυτό επαναλαμβάνονταν λε-

πομερώς όλα τα κριτήρια και οι διαδικασίες αξιολόγησης και κρίσης των Δοκίμων. Χαρακτηριστική είναι η διαδικασία που καθοριζόταν στο Άρθρο 51 του Διατάγματος αυτού:

"1. Κατά την διάρκεια εκπαίδευσεως, οι καθηγηταί και οι εκπαιδευταί και οι επόπται εκπαίδευσεως, παρακολουθούν την πρόοδο των ΔΕΧ, δια συχνών εξετάσεων, βάσει των οποίων συμπληρούται το φύλλο προόδου εκάστου τούτων..»

2.

3. «Εάν ΔΕΧ δεν ηδυνήθη να συμπληρώση την προβλεπομένην Στρατιωτικήν, Θεωρητικήν ή Πτητικήν εκπαίδευσιν εντός των καθωρισμένων χρονικών ορίων, ένεκεν απουσιών ή άλλης αιτίας, περιπίπτει αυτομάτως εις την κρίσιν της αντιστοίχου επαρκείας (Στρατιωτικής- Θεωρητικής ή Πτητικής) και παραπέμπεται εις το Συμβούλιον Ικανότητας, με το ερώτημα της διακοπής της εκπαίδευσέως του."

Για κάθε μάθημα Θεωρητικής ή Στρατιωτικής εκπαίδευσης και κάθε στοιχείο Πτητικής εκπαίδευσης καθοριζόταν συντελεστής και ελάχιστη βαθμολογία ως κριτήριο επιτυχίας. Ο μαθητής που δε συγκέντρωνε τα κριτήρια επιτυχίας ή δεν συμμετείχε σε εξετάσεις λόγω απουσιών, περιέπιπτε αντίστοιχα σε Θεωρητική, Στρατιωτική ή Πτητική ανεπάρκεια και παραπεμπόταν στο Συμβούλιο Ικανότητας, που ήταν στο επίπεδο της Σχολής Αεροπορίας, κοινό για Ικάρους και Δοκίμους. Τούτο αποτελούσαν: α) ο Διοικητής της Σχολής Αεροπορίας, β) ο Διευθυντής Εκπαίδευσεως της Σχολής Αεροπορίας, γ) ο Ε Π Ε (Επόπτης Πτητικής Εκπαίδευσεως), δ) ο Ε Θ Ε (Επόπτης Θεωρητικής Εκπαίδευσεως), ε) ο Διοικητής της Μοίρας ΔΕΧ (ή Ικάρων αντίστοιχα), στ) ο Διοικητής Μοίρας ή Σμήνους Πτητικής Εκπαίδευσεως, ζ) ο ιατρός της ΣΑ, η) ο υπασπιστής της ΣΑ (ως γραμματέας). Συμβουλευτικά συμμετείχαν εκπαιδευτές πτήσεων και επιτηρητές εφ' όσον η παρουσία τους ήταν επιβεβλημένη.

Το Συμβούλιο με συγκεκριμένη διαδικασία εξέταζε τους λόγους που ο Δόκιμος δεν εκπλήρωνε τα απαιτούμενα κριτήρια και αποφαινόταν για την παραμονή και συνέχιση της εκπαίδευσης, με μικρή παράταση εφ' όσον υπήρχαν πιθανότητες να καλύψει τις απαιτήσεις. Σε αντίθετη περίπτωση αποφάσιζε τη διακοπή της φοίτησης του και την απόλυση από την Σχολή.

Εκτός από το Συμβούλιο Ικανότητας υπήρχε και το Πειθαρχικό Συμβούλιο, που μπορούσε να συγκληθεί μόνο με διαταγή του ΓΕΑ και στο οποίο παραπέμπονταν οι ΔΕΧ για σοβαρά πειθαρχικά παραπτώματα ή για μεγάλο αριθμό ποινών, με το ερώτημα της αποβολής από τη Σχολή.

Γενικά πιστεύεται ότι, πέραν των όποιων συγκεκριμένων κριτηρίων επιτυχίας, η Στρατιωτική και Πτητική εκπαίδευση του τμήματος ΕΚΕΧ ήταν αυστηρή

έως πολύ αυστηρή, γιατί τα ουσιαστικά κριτήρια ήταν πολύ πιο απαιτητικά από αυτά που προβλέπονταν στον Οργανισμό Λειτουργίας του τμήματος ΕΚΕΧ,

Στοιχεία που στηρίζουν αυτή την άποψη είναι τα ακόλουθα:

Ο μεγάλος αριθμός απομακρυνθέντων μαθητών, που έφθασε στο ποσοστό 49,8%. Ο μέσος όρος αποτυχίας μέχρι την 6η σειρά ανήλθε στο 59,3%. Επισημαίνεται μάλιστα ότι το μεγάλο αυτό ποσοστό αποτυχίας είχε προϋπολογισθεί στο 53,3% των εισερχομένων μαθητών, όπως προκύπτει από σχετική μελέτη/προγραμματισμό παραγωγής χειριστών του τμήματος ΕΚΕΧ, για την περίοδο από 30.11.53 μέχρι 10.2.58 (13η έως 21η σειρά). Τα ποσοστά αυτά με κοινώς παραδεκτά κριτήρια θεωρούνται μεγάλης αυστηρότητας, αφού δεν προκύπτουν στοιχεία από άλλες αιτίες. Μόνο σε κάποια τμήματα των μονίμων που εκπαιδεύτηκαν μεταπολεμικά στην Αμερική υπήρξαν παρόμοια ποσοστά αποτυχίας· αυτά όμως μπορούν ν' αποδοθούν τόσο στη δυσκολία της γλώσσας, όσο και στη διαφορετική νοοτροπία των ξένων εκπαιδευτών.

Ειδικότερα επισημαίνεται ότι δεν είναι δυνατόν να κριθούν υγειονομικά ακατάλληλοι 40 συνολικά Δόκιμοι, όταν κατά τις εισαγωγικές εξετάσεις είχαν υποβληθεί σε ειδικές υγειονομικές εξετάσεις για ιπταμένους. Αυτό πρέπει ν' αποδοθεί στην αυστηρότητα και σκληρότητα της εκπαίδευσης..

Στη στρατιωτική, επίσης, εκπαίδευση πρέπει ν' αποδοθεί κι ένα μεγάλο ποσοστό από τις 205 παραιτήσεις. Αλλά και ο αριθμός των 339 αποτυχόντων στις πτήσεις, είναι υπερβολικός και αποδίδεται, κατά κύριο λόγο, στην αυστηρότητα της πτητικής εκπαίδευσης

Μεγάλη αυστηρότητα εφαρμόστηκε στις πρώτες σειρές, η οποία χαρακτηρίστηκε ως υπερβολική, με αποκορύφωμα την πρώτη σειρά, όπου από τους 58 εισελθόντες αποφοίτησαν μόνο 17. Επίσης και η καθολική αποτυχία κατά τις εισαγωγικές εξετάσεις της 3ης σειράς παραμένει αδικαιολόγητη. Από 500 υποψηφίους για εισαγωγή 24 μαθητών, πέτυχαν μόνο 15· για το λόγο αυτό επαναλήφθηκαν οι εξετάσεις.

Μπορεί, βέβαια, η αυστηρότητα που εφαρμόστηκε για τις πρώτες σειρές να μην προερχόταν ηθελημένα από αυτή καθαυτή την Υπηρεσία, αλλά από άλλους παράγοντες εκτός αυτής και ίσως στις ταλαντεύσεις προσανατολισμού που παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια του 1949-1950. Όσο για τη μετέπειτα αυστηρότητα, όπου είχαν πλέον οριστικοποιηθεί οι στόχοι της Πολεμικής Αεροπορίας μέσα στο ΝΑΤΟ, πρέπει να αποδοθούν στην ευχέρεια που της παρείχε ο μεγάλος αριθμός των εκπαιδευομένων, ώστε να επιλέγει τους καλύτερους. (Στοιχεία των παραπάνω στο παράρτημα Α/1). Και μία επί πλέον λεπτομέρεια. Προβλεπόμενες ποινές στον Κανονισμό των Δοκίμων ήταν σχεδόν διπλάσιες από τις προβλεπόμενες στους Ικάρους, αλλά και η δικαιοδοσία επιβολής αυτών είχε εκχωρηθεί σε περισσότερα άτομα. Επιπλέον, δεν επι-

τρεπόταν διακοπή της ποινής της κράτησης κατά την ημέρα εξόδου και των αδειών, όπως καθοριζόταν για τους Ικάρους.

Παρότι η υπερβολική ανσηρότητα πρέπει γενικά να χαρακτηριστεί ως άδικη συμπεριφορά, εντούτοις από το τελικό αποτέλεσμα πρέπει να θεωρηθεί ως αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη υψηλών στόχων. Χαρακτηριστική είναι η αναφορά του Αρχηγού της Αμερικάνικης αποστολής στην Ελλάδα, στρατηγού Χαρτ, την 7η Νοεμβρίου 1953, σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσης των μαθητών αεροπόρων: "Το πρόγραμμα εκπαίδευσεως χειριστών στην Αεροπορική Βάση Τατοΐου είναι άριστο από όλες τις απόψεις και ίσον προς το πρόγραμμα εκπαίδευσεως της Αμερικανικής Αεροπορίας"

2.12 ΔΥΣΒΑΣΤΑΚΤΗ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ Η ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ Η ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΑΠΟ ΤΗ ΣΧΟΛΗ

Οι μαθητές έμπαιναν στη Σχολή γεμάτοι όνειρα κι ελπίδες να γνωρίσουν το αεροπλάνο και να κατακτήσουν μαζί του τους αιθέρες. Όμως, από τις πρώτες ώρες της εισόδου τους στη Σχολή διαπίστωναν ότι υπήρχαν πολλές δυσκολίες και χρειαζόταν μεγάλος και συνεχής αγώνας για να εκπληρώσουν τα όνειρά τους. Υπήρχε η καθημερινή αγωνία και το άγχος αν θα τα κατάφεραν. Η εκπαίδευση προχωρούσε με γρήγορους ρυθμούς και δεν υπήρχαν περιθώρια ν' αντιμετωπίσουν τις αδυναμίες με ατομικές πρόσθετες προσπάθειες. Η ικανότητα, η προσοχή και η προσαρμοστικότητα του κάθε μαθητή μετρούσαν περισσότερο. Μερικές φορές βοηθούσε και η τύχη, όσων είχαν καλό θαλαμάρχη ή ιδιαίτερα προσεκτικό εκπαιδευτή. Μια παρήγορη κουβέντα σε στιγμές αμφιβολιών ή απογοητεύσεων ενδυνάμωνε και έδινε νέες ελπίδες.

Πολλοί προχώρησαν στην εκπαίδευση κι ευτύχησαν ν' αποφοιτήσουν ως Ανθυποσημηναγοί. Κάποιοι δε θέλησαν να προσαρμοσθούν στο στρατιωτικό περιβάλλον ή στις απαιτήσεις των πτήσεων και προτίμησαν, με την παραιτήσή τους, ν' αναζητήσουν αλλού την τύχη τους.

Υπήρξαν όμως και πολλοί, που χωρίς να το επιθυμήσουν και συνήθως με τρόπο που δεν τους ήταν κατανοητός, αναγκάστηκαν να διακόψουν την εκπαίδευσή τους και ν' απομακρυνθούν από τη Σχολή. Γι αυτούς η διακοπή των πτήσεων ήταν σπάσιμο φτερών και θανάσιμη απογοήτευση. Ήταν γκρέμισμα ονείρων και διάψευση ελπίδας. Αγωνία και άγχος από την ανάγκη αναζήτησης νέας σταδιοδρομίας. Ταπείνωση και προβληματισμός από τον υποβιβασμό στις τάξεις του Σμηνίτη για να υπηρετήσουν την υπόλοιπη θητεία τους. Ντροπή και στενοχώρια για τους οικείους και φίλους, όταν θα πληροφορούνταν την αποτυχία τους.

Όλα αυτά τα δυσάρεστα συναισθήματα συνήθως μεταβιβάζονταν και στους

άλλους Δοκίμους, κυρίως στους συμμαθητές τους, τόσο από συναδελφική αλληλεγγύη, όσο και από το ενδεχόμενο ν' αντιμετωπίσουν και οι ίδιοι ανάλογη κατάσταση. Βέβαια όσοι παρέμεναν, τη συναισθηματική φόρτιση, την είχαν έντονη στις πρώτες αποτυχίες. Μετά συνήθιζαν. Οι απομακρύνσεις μαθητών είχαν γίνει ρουτίνα για τους πολλούς. Όμως γι' αυτούς που απομακρύνονταν παρέμενε αβάστακτη δοκιμασία. Ιδιαίτερα δυσάρεστη κατάσταση ήταν η διακοπή εκπαίδευσης στα τελευταία στάδια, που παρ' όλον ότι δεν ήταν συνηθισμένη, δεν αποκλειόταν. Χαρακτηριστική υπήρξε και η περίπτωση μαθητή της 13ης σειράς, ο οποίος τέλειωσε επιτυχώς την όλη εκπαίδευση, συμπεριελήφθη στη διαταγή ονομασίας σε Ανθυποσμηναγό, αλλά την τελευταία στιγμή διαγράφηκε και δεν ορκίστηκε, χωρίς να δοθούν πειστικές εξηγήσεις γι' αυτό.

Η αγάπη για το αεροπλάνο και την Αεροπορική Ιδέα, γι' αυτούς που απομακρύνονταν, παρέμεινε άσβεστη, ανακατεμένη με πίκρα. Συνήθως θεωρούσαν πως ήταν αδικαιολόγητη η απομάκρυνσή τους. Για κάποιους ίσως να ήταν κι έτσι. Κάποιος άλλος που απομακρύνθηκε για λόγους υγείας (ρευματισμούς), λίγους μήνες πριν από το θάνατό του φορούσε την αγαπημένη του στολή Δοκίμου. Κάποιοι άλλοι, κυρίως από τις πρώτες σειρές, μετά την απομάκρυνσή τους από το τμήμα ΕΚΕΧ, φοίτησαν στο Πανεπιστήμιο και επανήλθαν στην Αεροπορία σε ειδικότητες εδάφους (Οικονομικού και Εφοδιασμού). έτσι, εκπλήρωσαν εν μέρει τα όνειρά τους.

Αλλά, όλοι αυτοί με την παρουσία τους στο ΕΚΕΧ, την προσπάθεια και την αγάπη τους προς την Αεροπορία, συνέβαλαν στη διάδοση της Αεροπορικής Ιδέας.

2.13 ΑΔΕΙΕΣ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΟΚΙΜΟΥΣ

Οι αθλητικές ενασχολήσεις, η ψυχαγωγία και οι άδειες θεωρούνται απαραίτητο στοιχείο στην εκπαίδευση και πρέπει να περιλαμβάνονται στο γενικό πρόγραμμα· για τους Δοκίμους όλα αυτά αποτελούσαν πολυτέλεια και για να εξοικονομηθεί χρόνος προς όφελος της εκπαίδευσης η περικοπή αδειών ήταν συνηθισμένο φαινόμενο. Στο άρθρο 41 του Οργανισμού της Σχολής καθορίζονταν οι ημέρες αργίας και οι περίοδοι διακοπών (Χριστούγεννα, Πάσχα, Καλοκαίρι). Ήταν ίδιες με αυτές των Ικάρων. Επισημαινόταν, όμως στο άρθρο αυτό: "εφόσον αι συνθήκαι το επιτρέπουσι, ή αναλόγως των αναγκών". Και οι συνθήκες συνήθως δεν το επέτρεπαν για τους ΔΕΧ. Επιβεβαίωση αυτού, γίνεται με την Ημερήσια Διαταγή της Σχολής Αεροπορίας, στις 20-12-50. Αναγράφεται: "Άπαντες οι ΔΕΧ 1Α, 1Β και 2Β εις 4ήμερον κανονική άδεια από 22-12-50. Επίσης άπαντες οι Ίκαροι 2ας και 3ης καθώς και οι Μηχανικοί 1ης και 2ας, λαμβάνουν 10ήμερον κανονικήν άδεια από 22-12-50"

Ακόμα, η ψυχαγωγία των Δοκίμων ήταν περιορισμένη από έλλειψη ικανοποιητικού ελεύθερου χρόνου. Το πρόγραμμα κινήσεων προέβλεπε συνολικά μία ώρα ελεύθερου χρόνου την ημέρα και αυτόν με διακοπές (40 και 20 λεπτά). Σε αυτό τον περιορισμένο χρόνο, ο Δόκιμος μπορούσε να παραμείνει στην αίθουσα διασκέδασης. Έτσι έλεγαν την αίθουσα, που ήταν ένας κενός χώρος με ελάχιστα καθίσματα κι επιτραπέζια παιχνίδια (πινγκ πονγκ, ποδοσφαιράκι και σκάκι). Τον ίδιο χρόνο μπορούσε ν' ασχοληθεί με την αλληλογραφία του και να συνομιλήσει με άλλους μαθητές. Αλλά κι αυτός ο χρόνος για τους μαθητές των νεότερων τάξεων ήταν ανύπαρκτος, γιατί πολλές φορές τους απασχολούσαν οι μαθητές της Διοικούσας για στρατιωτική εκπαίδευση!.

Κάποια Σάββατα προβαλλόταν κινηματογραφική ταινία στον κινηματογράφο της Μονάδας. Ήταν μια ανάπαυλα για τους Δοκίμους, άσχετα από την ποιότητα του έργου. Η μόνη ουσιαστική ψυχαγωγία, ήταν η έξοδος στην πόλη από το Σάββατο το απόγευμα μέχρι την Κυριακή το βράδυ. Τις περισσότερες φορές ήταν ανά δεκαπενθήμερο. Αλλά και αυτή η ψυχαγωγία κατέληγε σε σχετική ταλαιπωρία, αν δεν είχαν κάποιον συγγενή τους να επισκεφθούν και ίσως να διανυκτερεύσουν, κυρίως όμως αν δεν είχαν αρκετά χρήματα για τη διαμονή και τη διατροφή τους. Συνήθως κατέληγαν σε ασταμάτητο περπάτημα για να περάσει η ώρα.

Ένας απόφοιτος διηγείται: *"Περάσαμε όλη την Κυριακή περπατώντας. Ήταν μια υποχρεωτική ευκαιρία να γνωρίσουμε την τουριστική Αθήνα!. Προς το βραδάκι κατηφορίζαμε την Πανεπιστημίου... Κάποιος που μας δήλωσε Αξιωματικός, μας ζήτησε τα στοιχεία μας, γιατί τα παπούτσια μας ήταν σκοτισμένα!. Πού να τολμήσουμε να δικαιολογηθούμε. Από τότε, ένα πανάκι ήταν συνεχώς στην τσέπη μας."*

Παρ' όλα αυτά η έξοδος στην πόλη αναμενόταν με μεγάλη λαχτάρα κάθε Σάββατο και ήταν μεγάλη απογοήτευση αν τύχαινε να έχει ο Δόκιμος στέρηση εξόδου.

Οι χοροεσπερίδες σχεδόν ανύπαρκτες. Οι γνωριμίες και αυτές σπάνιες. Κάποιες κοπέλες που προσποιούνταν τις συνεχώς ερωτευμένες, γνώριζαν ΔΕΧ για να τους αποχωριστούν με δάκρυα όταν αποφοιτούσαν και ν' ανανεώσουν το ενδιαφέρον τους σε άλλους νεότερων τάξεων. Μερικοί ήταν σε αυτόν τον τομέα τυχεροί!.

Η ανάγκη εκτόνωσης σε κάποιο "καταγώγιο", από όσους είχαν τη δυνατότητα, ήταν πειστική, αλλά απαγορευμένη. Τρεις ΔΕΧ σε διαφορετικές περιπτώσεις κινδύνευαν ν' αποβληθούν από τη Σχολή, λόγω αυτής της ανυπακοής. Οι ΔΕΧ της 16ης σειράς, μάλιστα, κατά την ορκωμοσία τους ήταν όλοι κουρεμένοι γιατί ζήτησαν να μην πραγματοποιηθεί η αποβολή συμμαθητή τους που συνελήφθηκε σε υπόγειο κέντρο ψυχαγωγίας.



Καλοκαίρι 1954, μετά από μπάνιο στο Ζούμπερι

Για οργανωμένους αθλητικούς αγώνες, δεν υπήρχε χρόνος. Μόνο στις ώρες των αθλοπαιδιών ή της γυμναστικής οι ΔΕΧ ασχολούνταν με τέτοια παιχνίδια, ανάλογα με τις ικανότητες του καθένα.

2.14 ΣΤΟΛΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ

Οι ΔΕΧ καθ' όλη τη διάρκεια φοίτησης φορούσαν καλαίσθητες και καλο-
ραμμένες στολές, οι οποίες όπως αναφέρεται και στον Κανονισμό Λειτουργ-
γίας, άρθρο 23, ήσαν κοινές και όμοιες και για τα δυο τμήματα Ικάρων και
ΕΚΕΧ: " 1. Αι στολαί εξόδου και υπηρεσίας των ΔΕΧ έσσονται αι αυταί με τας
των Ικάρων, με πρόσθετον διακριτικόν επί των επωμίδων, συστρεφομένην σει-
ρίδα εναλλασσομένων χρωμάτων λευκού και κυανού"

Όπως ήδη έχει περιγραφεί, οι ΔΕΧ από την πρώτη ημέρα λάμβαναν και
φορούσαν τη στολή υπηρεσίας, η οποία δεν ήταν προσαρμοσμένη στα μέτρα
τους. Για 10-15 ημέρες οι ΔΕΧ παρουσίαζαν την πλέον άχαρη και αστεία εμ-
φάνιση, λόγω της κατά κανόνα ευρύχωρης στολής αλλά και λόγω της συνε-
χούς σκληρής Στρατιωτικής εκπαίδευσης.

Τη στολή υπηρεσίας, κατά τη θερινή περίοδο, αποτελούσαν χακί πουκά-
μισο, παντελόνι και μπλε δίκοχο, ενώ τη χειμερινή μπλε (Ραφ) μπουφάν και
παντελόνι με μπλε πουκάμισο, μαύρη γραβάτα και το μπλε δίκοχο. Στο
προστινό μέρος του δίκοχου υπήρχε πρόσθετο λευκό πάνινο τεμάχιο.



ΔΕΧ 111 Κόρδης Κ. (16ης)



ΔΕΧ 1Α Λιακόπουλος Γ. (15ης)

Τους πρώτους μήνες τη χρησιμοποιούσαν και για τις εξόδους τους. Όμως ήταν προσαρμοσμένη στα μέτρα των μαθητών με αξιοπρεπή σχετικά εμφάνιση. Παράλληλα, αλλά με κάποια καθυστέρηση, άρχιζε η διαδικασία παραλαβής της στολής εξόδου, της παραθέας· τα μέτρα λαμβάνονταν από ειδικούς ραφτάδες και κατόπιν τις έραβαν με ιδιαίτερη επιμέλεια και με επανειλημμένες πρόβες κλπ.

Η θερινή στολή εξόδου ήταν λευκή από κλειστό χιτώνιο, παντελόνι και λευκά παπούτσια, ενώ η χειμερινή από μπλε χιτώνιο, παντελόνι, πουκάμισο, γραβάτα, όλα καλύτερης ποιότητας από τα αντίστοιχα της υπηρεσίας. Η στολή εξόδου συνοδευόταν από πηλίκιο μπλε με λευκό κάλυμμα το καλοκαίρι ή χωρίς κάλυμμα το χειμώνα. Επιπλέον οι χειμερινές στολές έφεραν στα πέτα ραμμένα λευκά βαμβακερά τεμάχια υφάσματος.

Στις επωμίδες των στολών φέρονταν τα διακριτικά των τάξεων (Σταδίων), τα οποία ήταν χρυσοκέντητοι αριθμοί και γράμματα των αντιστοιχών τάξεων (1Α, 1Β, 2Α, 2Β στην αρχή ή 1Π, 1Α, 2Β, 2Π αργότερα και 1Π, 1Α, 1Β, 2Π, 2Ε μετά τη 10η σειρά), με διάταξη τα γράμματα στη βάση του αριθμού και κάτω από το γράμμα

μεταλλικός αετός. Οι επωμίδες περιβάλλονταν από συστρεφόμενη σειρά που ήταν η μόνη ένδειξη ότι οι ΔΕΧ, ήταν έφεδροι. Σημειώνεται, ότι η 1η σειρά τους πρώτους μήνες, όταν αποκαλούνταν και Στρατεύσιμοι Ίκαροι, έφερε στις επωμίδες σκέτο τον αριθμό «1» χωρίς γράμματα, όπως και οι Ίκαροι.

Επιπλέον έφεραν το διακριτικό του Ιπταμένου, το ονομαστό SOLO, δηλαδή το διακριτικό που ελάμβαναν και έφεραν, με κάθε στολή στο αριστερό στήθος, μετά την πρώτη πτήση ΜΟΝΟΣ. Ήταν χρυσοκέντητο, παριστάνοντας δύο φτερούγες αετού και στο κέντρο είχε χρυσοκέντητα τα γράμματα ΣΑ (Σχολή Αεροπορίας).

Το έμβλημα τούτο ήταν το ίδιο για Ικάρους και ΔΕΧ κι όταν το αποκτούσαν γέμιζαν ικανοποίηση, αυτοπεποίθηση και χαρά. Πλέον των ανωτέρω διακριτικών, στη Διοικούσα τάξη υπήρχαν και τα διακριτικά των βαθμοφόρων. Ο πρώτος που ήταν αρχηγός της τάξης του και όλης της Σχολής αποκα-



ΔΕΧ 1Β Δριστίλας (19ης)



ΔΕΧ 2Π Κουστουρέντης (9ης)



ΔΕΧ 2Π Χάρος Εμ. (7ης), Επισμηνίας
Αρχηγός της τάξης και της Σχολής

λούμενος «Επισμηνίας», έφερε τρεις γωνιακές χρυσοκέντητες ταινίες στους βραχίονες της στολής του, σε σχήμα "ν". Επιπλέον έφερε χρυσοκέντητο αστερίσκο στο άκρο του δεξιού μανικιού της στολής του. Παρόμοιο αστερίσκο έφεραν και οι πρώτοι ΔΕΧ κάθε τάξης, οι οποίοι χαρακτηρίζονταν ως αρχηγοί των τάξεών τους. Τέσσερις ΔΕΧ της Διοικούσας, που είχαν την καλύτερη βαθμολογία μετά τον «Επισμηνία / Αρχηγό», ονομάζονταν Σμηνίες και έφεραν στους βραχίονες δύο χρυσοκέντητες γωνιακές ταινίες. Οι επόμενοι τέσσερις ΔΕΧ, ονομάζονταν Υποσμηνίες. Έφεραν κι αυτοί από μία χρυσοκέντητη γωνιακή ταινία.

Από το καλοκαίρι του 1956, δηλαδή από την 17η σειρά και μετέπειτα προστέθηκε ταυτόχρονα στη στολή εξόδου των Ικάρων και των ΔΕΧ, το ξιφίδιο, ως απαραίτητο εξάρτημα αυτής. Το ίδιο εξακολουθεί να φέρεται έως σήμερα.



ΔΕΧ 2Ε Σμυρνης Σωκ. (18ης),
με ξιφίδιο



ΔΕΧ 2Α Κατσαντώνης (1ης), ως
Διοικούσα και αρχηγός Σχολής
στο προτελευταίο στάδιο



ΔΕΧ 2Β Σταματάκης (5ης), ως
Διοικούσα τελευταίο στάδιο

2.15 ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΟΥΣΑΣ

Σε όλες τις στρατιωτικές Σχολές, η τελευταία τάξη χαρακτηρίζεται ως Διοικούσα. Οι τελειόφοιτοι μαθητές πέραν από τις προσωπικές υποχρεώσεις τους για τις πτήσεις και τα μαθήματα, επωμίζονταν και μεγάλες ευθύνες προς τη Διοίκηση της Σχολής, για τη συμπεριφορά όλων των μαθητών των νεότερων τάξεων. Εκτός όμως από τις υποχρεώσεις αποκτούσαν αυξημένα προνόμια και δικαιοδοσίες. Είχαν τη χαρά της σχεδόν πλήρους ελευθερίας στις κινήσεις τους και τον άμεσο έλεγχο, αλλά και την καθοδήγηση όλων των νεότερων τους στα θέματα της Σχολής. Ο αρχηγός της Διοικούσας τάξης ήταν αρχηγός της Σχολής αλλά κι όλων των μαθητών. Χαρακτηριζόταν, ως «Θεός» και έτσι τον παρουσίαζαν οι συμμαθητές του, προς όλους τους νεότερους. Για ό,τι έλεγε και ζητούσε δε χωρούσε καμία αμφισβήτηση ή αντίρρηση από κανέναν. Έπρεπε να εκτελείται με όποια θυσία και αν χρειαζόταν. Δεν εμφανιζόταν εύκολα, αλλά όπου περνούσε, όλοι στέκονταν προσοχή και χαιρετούσαν μέ-
χρι να προσπεράσει.

Από τη Διοικούσα τάξη οι πρώτοι μαθητές που γίνονταν βαθμοφόροι, ως αρχαιότεροι, αναλάμβαναν θαλαμάρχες στους κοιτώνες και τραπεζάρχες στο εστιατόριο. Όλοι οι νεότεροι είχαν υποχρέωση να γνωρίζουν το όνομα και όλα τα σχετικά στοιχεία του αρχηγού και των άλλων βαθμοφόρων. Αλίμονο σε όποιον έκανε λάθος σε όνομα βαθμοφόρου!

Οι μαθητές της Διοικούσας, κυρίως ο αρχηγός με τους βαθμοφόρους, παράλληλα με τις δικαιοδοσίες τους, είχαν και πολλές υποχρεώσεις. Είχαν την ευθύνη τήρησης του ημερησίου προγράμματος κινήσεως, αλλά και τη μεγάλη ευθύνη της συνεχούς διαπαιδαγώγησης και επίβλεψης των νεότερων μαθητών. Για όποιες παραλείψεις ή παρατυπίες έκαναν οι νεότεροι, οι παρατηρήσεις και οι επιπλήξεις από τους Αξιωματικούς επιτηρητές απευθύνονταν πρώτα προς την Διοικούσα για να καταλήξουν στους πρωταίτιους με ανάλογες ποινές. Έτσι αρκετές φορές η χαρά της ελευθερίας που απολάμβαναν, μετατρέποταν σε άγχος. Οι σειρές 1η και 10η ανέλαβαν τις αρμοδιότητες της Διοικούσας σε δύο συνεχή στάδια. Η 1η στα στάδια 2Α και 2Β, γιατί δεν υπήρχε άλλη τάξη πριν απ' αυτή, και η 10η στα στάδια των 2Π και 2Ε, γιατί το στάδιο 2Ε άχισε να ισχύει από τη σειρά αυτή.

Το σύστημα του χαρακτηρισμού της τελευταίας τάξης ως Διοικούσας με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, είχε σοβαρό παιδευτικό χαρακτήρα. Οι υποψήφιοι Αξιωματικοί έπρεπε έγκαιρα να προσαρμόζονται και σε διοικητικά καθήκοντα που αποτελούν απαραίτητο στοιχείο κάθε Αξιωματικού.

Ένα πρόσθετο στοιχείο αλλαγής που είχαν οι μαθητές της τελευταίας τά-

ξης, ήταν οι ενημερωτικές επισκέψεις, σε βιομηχανικές μονάδες, μουσεία, αρχαιολογικούς χώρους. Αυτές οι επισκέψεις πραγματοποιήθηκαν μόνο από τις τελευταίες σειρές, όταν αυξήθηκε ο χρόνος φοίτησης.

2.16 ΜΟΙΡΑ ΕΚΕΧ: ΥΠΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Για την παρακολούθηση όλων των προαναφερθέντων απαιτήσεων εκπαίδευσης, του προγράμματος κινήσεων και της εν γένει διαβίωσης των ΔΕΧ, υπεύθυνος έναντι του Διοικητή της Σχολής Αεροπορίας, ήταν ο Διοικητής του ΕΚΕΧ. Το ΕΚΕΧ αποτελούσε Μοίρα εντεταγμένη στη Σχολή Αεροπορίας. Αντίστοιχα υπήρχε η Μοίρα Ικάρων για τους Μονίμους.

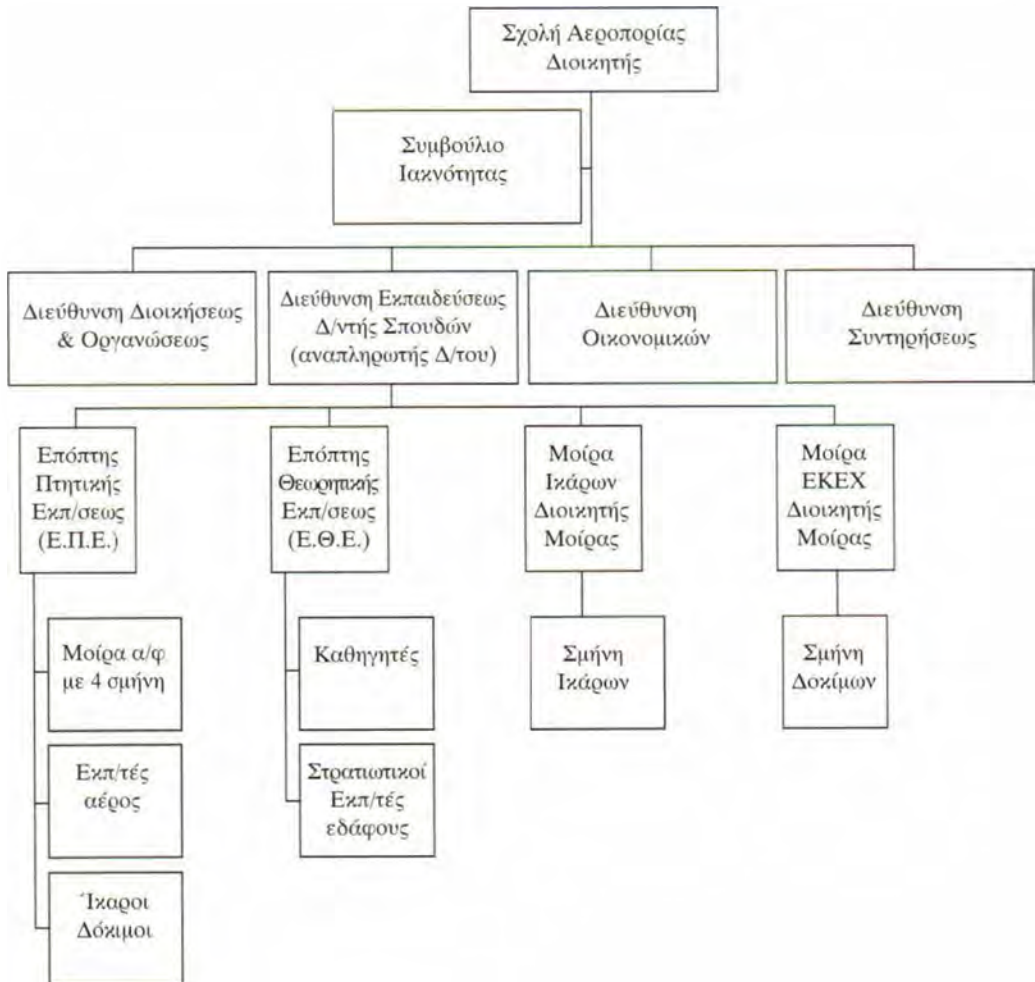
Ο Διοικητής της Μοίρας ΕΚΕΧ ή Μοίραρχος όπως είχε κι έχει επικρατήσει να ονομάζεται, διεύθυνε και παρακολουθούσε τη στρατιωτική εκπαίδευση των ΔΕΧ και ενημερωνόταν συνεχώς για την πρόοδό τους στη Θεωρητική και Πτητική εκπαίδευση από τους Επόπτες Θεωρητικής (ΕΘΕ) και Πτητικής Εκπαίδευσης (ΕΠΕ), οι οποίοι είχαν την ευθύνη της αντίστοιχης εκπαίδευσης των Δοκίμων. Γι' αυτό και η συνεργασία τους ήταν άμεση και συνεχής.

Μοίραρχοι ορίζονταν Ανώτεροι Αξιωματικοί Ιπτάμενοι Γενικών Υπηρεσιών (ΙΓΥ), όπως προβλεπόταν στις συνθέσεις των Μοιρών ή σε περίπτωση έλλειψης, Σμηναγοί. Κι αυτοί ήταν:

Σμηναγός	ΙΓΥ	ΤΣΟΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Σμηναγός	ΙΓΥ	ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΩΝ
Επισμηναγός	ΙΓΥ	ΦΡΑΓΚΙΑΣ ΒΥΡΩΝ
Επισμηναγός	ΙΓΥ	ΠΛΕΙΩΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Επισμηναγός	ΙΓΥ	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΜΑΡΙΟΣ
Σμηναγός	ΙΓΥ	ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
Σμηναγός	ΙΓΥ	ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
Σμηναγός	ΙΓΥ	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
Επισμηναγός	ΙΓΥ	ΜΗΤΡΟΜΑΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
Σμηναγός	ΙΓΥ	ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ
Σμηναγός	ΙΓΥ	ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

Βοηθοί του Μοιράρχου, ορίζονταν Επιτηρητές Αξιωματικοί ΙΓΥ. Οι επιτηρητές ήταν εκπαιδευτές αέρος των ΔΕΧ. Αυτοί, πέραν των άλλων, ήταν υπεύθυνοι, όπως όριζε ο Κανονισμός Λειτουργίας του ΕΚΕΧ να: *"Παρακολουθούν ιδιαιτέρως τους ΔΕΧ, ει δυνατόν συνεχώς, κατά τας ασκήσεις, παιδιάς, διασκέδασεις, αναπαύσεις. Να μελετούν και σπουδάζουν τούτους από απόψεως χαρακτήρος και τρόπον φέρεσθαι..... και εις απάσας εν γένει τας εκδηλώσεις της ζωής αυτών."*

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, για τη Θεωρητική εκπαίδευση, υπήρχαν ιδιώ-
τες καθηγητές και στρατιωτικοί εκπαιδευτές, για δε την Πτητική εκπαίδευση,
Αξιωματικοί ΙΓΥ ως εκπαιδευτές πτήσεων. Οι καθηγητές και οι εκπαιδευτές
εδάφους υπάγονταν στον ΕΘΕ, ενώ οι εκπαιδευτές αέρος στον ΕΠΕ της Σχο-
λής Αεροπορίας



ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΣΧΟΛΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Η εκπαίδευση εδάφους, δηλαδή όλα τα μαθήματα Θεωρητικής και Στρατιωτικής εκπαίδευσης των ΔΕΧ, καθώς και η διαβίωση αυτών πραγματοποιείτο στα ειδικά κτίρια, που είχαν δημιουργηθεί από το τέλος του 1950, στην είσοδο του Αεροδρομίου Τατοΐου, νοτίως του υπόστεγου Λέρου. Σήμερα στη θέση αυτή έχει ανεγερθεί το Μνημείο Πεσόντων της Αεροπορίας.



ΔΕΧ της 14ης και 13ης Βαϊράνης, Γιαμπουράνης, Σιμωνίδης, μετά από αθλοπαιδιές μπροστά από το θάλαμό τους.

Το συγκρότημα αυτό αποτελούσαν προκατασκευασμένοι μεταλλικοί οικίσκοι. Όλος ο ευρύτερος χώρος του ΕΚΕΧ, θάλαμοι ύπνου, αίθουσα διασκέδασης, εστιατόριο, μαγειρείο, αίθουσες διδασκαλίας, διοικητήριο, συνεργεία ραφείου, κουρείου, πλυντηρίου, σιδερωτηρίου, ήταν περιφραγμένος με ψηλό συρματοπλέγμα.

Χωρίς ίχνος πολιτέλειας, υπήρχαν όλα τα αναγκαία μέσα για ανθρώπινη διαβίωση. Νερό κρύο και ζεστό (ντους), θέρμανση (σόμπες), κουβέρτες, σεντόνια επαρκή και σε καλή κατάσταση κι εξασφαλισμένη καθαριότητα. Τα κρεβάτια μεταλλι-



Μαθητές της Διοικούσας (10ης σειράς) σε φάση χαλάρωσης, στον περίβολο της Σχολής.

κά ανά δύο (πάνω-κάτω) και σε κάθε θάλαμο 13 έως 17 ζευγάρια. Δε θα ήταν υπερβολή να λεχθεί, ότι οι ΔΕΧ είχαν μια άνετη διαβίωση, εκτός από την 1η σειρά και σε μικρότερο βαθμό τη 2η και 3η που ταλαιπωρήθηκαν, μέχρι να καταλήξουν σ' αυτές τις εγκαταστάσεις, όπως θ' αναφερθεί σ' άλλο κεφάλαιο.

Με τις συνθήκες διαβίωσης και το πρόγραμμα κινήσεων, όπως έχουν περιγραφεί μέχρι τώρα, οι Δόκιμοι προσαρμοζόντουσαν στις απαιτήσεις της εκπαίδευσης. Ήταν μια συνεχής προσπάθεια, ένα συνεχές τρέξιμο με περιορισμένη ψυχαγωγία και όποιος άντεχε. Άντεξαν πολλοί, οι 608 απόφοιτοι του τμήματος ΕΚΕΧ. Κυρίως ήσαν νέοι με θέληση. Τώρα νοιώθουν περήφανοι, που αποφοίτησαν από τη Σχολή Αεροπορίας, από το ΕΚΕΧ.

Το 1977, λίγα χρόνια από τη διακοπή λειτουργίας της Σχολής ΕΚΕΧ, όλα τα οικήματά του κατεδαφίστηκαν χωρίς να παραμείνει κανένα ίχνος από την ύπαρξή τους. Μόνο το μνημείο που στήθηκε αργότερα, όπως θ' αναφερθεί παρακάτω, θυμίζει πλέον τη σύντομη, αλλά γεμάτη εύρωστες καταβολάδες στο δένδρο της σύγχρονης Αεροπορίας, διέλευση του ΕΚΕΧ.

2.17 ΟΡΚΩΜΟΣΙΑ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ, ΕΠΙΔΟΣΗ ΞΙΦΟΥΣ ΚΑΙ ΠΤΥΧΙΟΥ

Μετά την επίπονη, σκληρή και γεμάτη αγωνίες πολύμηνη εκπαίδευση, έφθανε η ημέρα της αποφοίτησης. Οι τυχεροί που περνούσαν τις δοκιμασίες και τις αξιολογήσεις καλύπτοντας τις απαιτήσεις της εκπαίδευσης, δίκαια αισθάνονταν ανακούφιση, χαρά και υπερηφάνεια που θα ονομάζονταν Ανθυποσηναγοί της Πολεμικής Αεροπορίας.

Το Βασιλικό Διάταγμα οριστικοποιούσε τη σειρά επιτυχίας και αρχαιότητας και συγχρόνως τους ονόμαζε εφέδρους Ανθυποσηναγούς Ιπταμένους Γενικών Υπηρεσιών.

Ακολουθούσε η τελετή της ορκωμοσίας, που πραγματοποιούνταν με κάθε επισημότητα, στον ευρύχωρο χώρο μπροστά από τη Μοίρα Ικάρων, παρουσία Πολιτικής και Στρατιωτικής Ηγεσίας, αντιπροσωπειών Αξιωματικών και Μαθητών από τις Σχολές Ευελπίδων, Δοκίμων και Ικάρων κι απαραίτητα με τιμητικό άγημα από μαθητές νεότερων τάξεων.

Η παρουσία των οικείων των ορκιζομένων πλημμύριζε την τελετή με εκδηλώσεις χαράς, υπερηφάνειας και ικανοποίησης, αφού με ενέργειες της Σχολής Αεροπορίας, λάβαιναν τιμητικά πρόσκληση να παραστούν σ' αυτή.

Οι δοκιμές, που γίνονταν τις προηγούμενες ημέρες, εξασφάλιζαν την άψογη εμφάνιση σε κάθε κίνηση της τελετής ορκωμοσίας, της παρέλασης και κυρίως της παραλαβής του ξίφους, του πτυχίου χειριστή της Πολεμικής Αεροπορίας και του διακριτικού ιπταμένου.

Το ξίφος, το πτυχίο και το διακριτικό ιπταμένου δίνονταν από το Βασιλιά, τον Πρωθυπουργό, ή τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας κι αποτελούσαν μεγάλη τιμή για τον κάθε νεαρό Ανθυποσημηναγό.

Μερικές φορές που συνέπεσε η αποφοίτηση περισσότερων τμημάτων της Σχολής Αεροπορίας (Ικάρων, Μηχανικών, ΕΚΕΧ, ΣΕΦΑ) η ορκωμοσία ήταν κοινή, αφού ήσαν τμήματα της ίδιας Σχολής. (11η ΕΚΕΧ με 25η Ικάρων και 3η ΣΜΑ, 14η ΕΚΕΧ με 4η ΣΜΑ και 1η ΣΕΦΑ, 17η ΕΚΕΧ με 27η Ικάρων και 5η ΣΜΑ, 21η ΕΚΕΧ με 2η ΣΕΦΑ)

Το πτυχίο ήταν πανομοιότυπο και ισάξιο μ' αυτό που απονεμόταν και στους απόφοιτους όλων των τμημάτων της Σχολής Αεροπορίας. Τυπωμένο μέσα στο κοινό Έμβλημα της Σχολής, με τις φτερούγες του αετού, ήταν η επιβράβευση των επίπονων προσπαθειών των Δοκίμων. Τους τοποθετούσε στο ύψος που τους άρμοζε.

Οι νέοι Ανθυποσημηναγοί ήταν έτοιμοι να πάρουν το δρόμο για τις Πολεμικές Μοίρες, να συναντήσουν τους παλαιότερους συναδέλφους τους και από κοινού ν' αγωνισθούν στον ειρηνικό αγώνα της αναγέννησης και του μεγάλωματος της Πολεμικής μας Αεροπορίας.



Ο Βασιλιάς Παύλος επέδωσε το ξίφος στον Ανθυγό Ανδρέα Νικόλαο (6ης)



Ο Βασιλιάς Παύλος επιδίδει το ξίφος στον Ανθγό Αντωνακόπουλο Αρ. (8ης)



Η Βασίλισσα Φρειδερίκη επιδίδει το ξίφος στον Ανθγό Κατσιλέρο (7ης)



Ο Πρωθυπουργός Καραμανλής επιδίδει το ξίφος στον Ανθγό Κόρδη Κ. (16ης)



Ο ΥΕΘΑ Πρωτοπαπαδάκης Αρ. στερεώνει το διακριτικό ιπταμένου στον Ανθγό Φλέσσα Ευθ. (17ης)



Ο ΑΓΕΑ Κελαϊδής επιδίδει το ξίφος στον Ανθυγρό Κουτήφαρη Γ' (2ας)



Τελετή ορκωμοσίας 7ης σειράς στο χώρο της σημαίας, εμπρός από το οίκημα της Μοίρας Ικάρων. Διακρίνονται οι αντιπροσωπείες των μαθητών από τις Παραγωγικές Σχολές Ενελπίδων, Ναυτικών Δοξίμων, Ικάρων και Χωροφυλακής.



Αντιπροσωπείες μαθητών των Σχολών Ευελπίδων, Ναυτικών Δοκίμων, Χωροφυλακής και ΕΚΕΧ στην ορκωμοσία της 22ας Ικάρων. Οι ΔΕΧ δεν είχαν ακόμα παραλάβει την προβλεπόμενη επίσημη στολή εξόδου. Διακρίνονται οι ΔΕΧ Παπαδημητρώπουλος Εμ (2ας), Κιάτος (1ης), Κατσαντώνης (1ης), Μήλιος (1ης) και Καραχάλιος (2ας)



Οι συγγενείς των ορκισθέντων Ανθογών 18ης σειράς, μετά την τελετή.



ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ



ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ 3 - 8 - 1957

ΑΡΙΘ. 1

ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΕΝ. ΑΜΥΝΗΣ

Δ. ΔΑΒΑΚΗΣ

Το πτυχίο χειριστού που απενέμετο στους αποφοίτους εκ της Σχολής Αεροπορίας.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΗΣ ΣΑ/ΕΚΕΧ ΣΤΟ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΟ ΑΛΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

3.1 ΟΛΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗ

Στο πρώτο μέρος αναφέρθηκαν περιληπτικά η γενική διεθνής κατάσταση και η εξέλιξη της Πολεμικής Αεροπορίας, μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1940. Επίσης τονίσθηκαν οι προοπτικές και οι νέες απαιτήσεις που θα δημιουργούνταν στην Ελληνική Πολεμική Αεροπορία με την ένταξη της χώρας μας στο ΝΑΤΟ.

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναφερθούν λίγα αριθμητικά στοιχεία, που φανερώνουν το ξεκίνημα της προσπάθειας και τα θεαματικά αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν την περίοδο του "μεγάλου άλματος" του μεταπολεμικού εκσυγχρονισμού της.

Ο αείμνηστος αρχηγός Κελαϊδής, στο βιβλίο του "Αναμνήσεις από την Αεροπορία", αναφέρει τα παρακάτω για την κατάσταση της Πολεμικής Αεροπορίας, τον Απρίλιο του 1950:

- Τα ελικοφόρα μαχητικά αεροπλάνα ήταν πλέον υλικό άχρηστο.
- Τα πληρώματα αεροσκαφών είχαν καταπονηθεί και κατά σημαντικό ποσοστό δεν ήταν κατάλληλα για πτήσεις, ιδιαίτερα για τα αεριωθούμενα αεροσκάφη. Υπήρχαν 200 χειριστές, από τους οποίους 80-100 ήταν υπολογίσιμοι και αποδοτικοί για πτήσεις.
- Τα υπάρχοντα αεροδρόμια ήταν ακατάλληλα για σύγχρονους τύπους αεροσκαφών (Υπήρχαν μόνο τρία κύρια και το Τατόι σαν εκπαιδευτικό).

Το συμπέρασμά του ήταν ότι, "σύγχρονος Αεροπορία δεν υπήρχε και έπρεπε να δημιουργηθεί από την αρχή". Οι ανάγκες σε προσωπικό ιπτάμενο και εδάφους, αεροδρόμια, εγκαταστάσεις, σύστημα προειδοποίησης κλπ, ήταν τε-

ράστιες. Ως πρώτη ανάγκη αναφέρει την εκπαίδευση, τονίζοντας όμως ότι "υπό εκτάκτους συνθήκας αναπτύξεως και επανεξοπλισμού της ΕΒΑ εις μεγάλην έκτασιν και εντός περιορισμένου χρονικού διαστήματος, παρουσίαζεν εξαιρετικάς δυσχερείας".

Χαρακτηριστική είναι η σχετική απόφαση της Ηγεσίας, το Φεβρουάριο 1950: "Από τις 270 προβλεπόμενες θέσεις ΙΓΥ, πρέπει ένα ποσοστό να παραμείνει στην κατηγορία των Μονίμων, οι δε υπόλοιποι να προέρχονται εκ στρατευσίμων και Εφέδρων Ανθυποσημηναγών, για να υπάρξει ομαλή εξέλιξη και σταδιοδρομία των Μονίμων στελεχών".

Η απόφαση αυτή ήταν τυπικά δεσμευτική, αλλά κυρίως δε συνέφερε την Αεροπορία να την τροποποιήσει, γιατί θα δημιουργούσε πολλές άλλες παρενέργειες, οι οποίες για την εποχή εκείνη, δεν ήταν δυνατόν ν' αντιμετωπιστούν. Όμως είναι απαραίτητο να τονιστεί, σαν συμπληρωματική διαπίστωση στις απόψεις Κελαϊδή, ότι "οι 80-100 υπάρχοντες υπολογίσιμοι για πτήσεις χειριστές", με τις γνώσεις και την πείρα τους, μπορούσαν και πραγματικά αποτέλεσαν τη βάση και το γερό θεμέλιο για την ανάπτυξη της μεταπολεμικής Αεροπορίας.

Οι νέοι χειριστές του τμήματος ΕΚΕΧ θα πρόσφεραν νιάτα και αριθμητική δύναμη συνδυασμένα με επαγγελματική κατάρτιση, θέληση και ενθουσιασμό. Κι έτσι δημιουργήθηκε αυτό το τμήμα ιπταμένων στη Σχολή Αεροπορίας, για να καλύψει επιτακτικές ανάγκες.

3.2 ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΕΧ ΑΠΟΔΙΔΕΙ ΤΟΥΣ ΠΡΩΤΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΟΥΣ ΤΟΥ

Το Φεβρουάριο του 1951, μετά από δεκαεξάμηνη φοίτηση, το τμήμα ΕΚΕΧ απέδωσε στην Πολεμική Αεροπορία τους πρώτους χειριστές. Πέντε απ' αυτούς παρέμειναν στο Τατόι, ως εκπαιδευτές πτήσεων της Σχολής Αεροπορίας. Οι υπόλοιποι 12 κατανεμήθηκαν στις τρεις Πολεμικές Μονάδες που λειτουργούσαν τότε, Ελευσίνα, Λάρισα και Σέδες.

Από την κατανομή αυτή των νέων χειριστών, που ίσχυσε περίπου με την ίδια αναλογία και σε πολλές επόμενες σειρές, μπορούν να γίνουν δύο διαπιστώσεις. Η πρώτη ότι η Υπηρεσία έδινε σοβαρή προτεραιότητα στις απαιτήσεις της εκπαίδευσης αυξημένου αριθμού νέων χειριστών, γι' αυτό τοποθετούσε νέους Ανθυποσημηναγούς για εκπαιδευτές και η δεύτερη ότι από την αρχή έδειξε πλήρη εμπιστοσύνη στους εφέδρους χειριστές.

Αυτούς τους εφέδρους εκπαιδευτές μαζί με τους μονίμους του τμήματος Ικάρων τους χρησιμοποίησε η Σχολή για την κοινή εκπαίδευση τόσο των εφέδρων μαθητών των επομένων σειρών, όσο και των Ικάρων. Ίκαροι και Δόκιμοι είχαν κοινούς εκπαιδευτές και κοινό πρόγραμμα πτητικής εκπαίδευσης.



Οι εκπαιδευτές στο Τατόι μετά από σχηματισμό των γραμμάτων «NATO» με Harvard (4.4.1959). (Από αριστερά προς τα δεξιά και κάτω προς τα άνω)

1) Μπούνταλης Ν. (8η ΕΚΕΧ), Διονυσόπουλος Π. (19η ΕΚΕΧ), Πολυχρονόπουλος Ι. (19η ΕΚΕΧ), Τρεμπέλας Επαμ (9η ΕΚΕΧ), Πασχαλούδης Πέτρ. (19η ΕΚΕΧ), Κουλαδούρος Ν. (25η Ικ.), Πλευράκης Εμ (9η ΕΚΕΧ),.../Γραφάκος Π. (26η Ικ),.../.

2) Παναγιωταράκος Ευάγγ. (14η ΕΚΕΧ), Γιαμπουράνης Δ. (13η ΕΚΕΧ), Παπαλόης Ευθ. (9η ΕΚΕΧ),.../., Σαλωνίτης Σπ (7η ΕΚΕΧ), Σαμαράς Ι.(12η ΕΚΕΧ).

3) Δεμερούτης Ν. (7η ΕΚΕΧ), Σάχνικας Ανδρ (7η ΕΚΕΧ), Καραστατήρας Ι (25η Ικ), Μάγειρος Ν (25η Ικ),.../.../ Αρτινός Ν (24η Ικ), Σιγανός Ν. (19η ΕΚΕΧ), Θεοδορόπουλος Δ. (25η Ικ),.../., Κοκκινίδης Κων (24η Ικ), Αλεξίου Αλ. (7η ΕΚΕΧ), Βαρκούτας Ν. (15η ΕΚΕΧ), Κυριακός Ν.(26η Ικ), Κυριαζίδης Κ. (19η ΕΚΕΧ), Βασιλακάκης Δ (27η Ικ), Κυριακίδης Ιορδ (16η ΕΚΕΧ), Μπρασούζος Ανδρ (26η Ικ), Σκλήρης Μαρ (13η ΣΑ), Μαναγλιώτης Θεόδ. (6η ΕΚΕΧ), Φραγκιάς Γεράσιμ(7η ΕΚΕΧ), Τράκας Βασίλ (22α Ικ), Λιακόπουλος Γ. (15η ΕΚΕΧ), Αγγελέτος Δημ (23η Ικ), Τζουτξουράκης Γ. (11η ΕΚΕΧ), Αντωνικόπουλος Αρ.(8η ΕΚΕΧ), Μπέκας Ι (16η ΕΚΕΧ),.../., Κοττάς Βασίλ (25η Ικ),.../., .../., Μαργακάκης Χρήστ. (25η Ικ), Δαμανίδης Αλεξ. (15η ΕΚΕΧ)

Η χρησιμοποίηση νεαρών Ανθυποσημναγών, ως εκπαιδευτές αμέσως μετά την αποφοίτησή τους, παρουσίαζε βέβαια κάποια μειονεκτήματα, αλλά είχε και πολλά θετικά στοιχεία. Η απειρία θεωρείται και είναι μειονέκτημα. Το νεανικό τους όμως σφρίγος, κέφι, ενδιαφέρον και η αντοχή, σε συνδυασμό με την κατάλληλη καθοδήγηση και παρακολούθηση από έμπειρους εκπαιδευτές, υπερκάλυπταν τις αδυναμίες της απειρίας και το αποτέλεσμα ήταν αυτό που χρειαζόταν εκείνη την εποχή.

Και ο Κελαϊδής τονίζει: "Οι ώρες ανά εκπαιδευτή μηνιαίως αυξήθηκαν από 35 το 1950, στις 70 το 1954 και αργότερα το 1957 στις 80, για να αυξηθεί η παραγωγή των νέων χειριστών από τους 30 ετησίως το 1950, στους 120 το 1954" (από αυτούς τα 3/4 περίπου ήταν έφεδροι).

Σε αυτές τις περιπτώσεις η αντοχή είναι περισσότερο αναγκαία από την



Εκπαιδευτές των T-33 στην Ελευσίνα (1958-1959):

Όρθιοι: Σαμαράς Ι. (12η ΕΚΕΧ), Λιακόπουλος Γ. (15η ΕΚΕΧ), Δημάκος Π. (25η Ικ), Ανδρεάδης Μάριος (22α Ικ), Αρτινός Νικ. (24η Ικ), Βασιλακάκης Δ. (27η Ικ), Κυριακός Νικ. (26η Ικ), Βρεττός Ηρ. (16η ΕΚΕΧ), Μαρτζούκος Στυλ. (10η ΕΚΕΧ).

Καθιστοί: Μπέκας Ι. (16η ΕΚΕΧ), Γιαμπουράνης Δ. (13η ΕΚΕΧ), Αντωνοκόπουλος Αρ. (8η ΕΚΕΧ), Τρεμπέλας Επ. (9η ΕΚΕΧ), Βαρκούτας Νικ. (15η ΕΚΕΧ).

πείρα. Εξάλλου η τακτική που εφαρμόστηκε στην εκπαίδευση την εποχή εκείνη ήταν: "Εισαγωγή μεγάλου αριθμού μαθητών και όσοι από αυτούς αντέξουν στις δύσκολες απαιτήσεις του προγράμματος εκπαιδευσεως". Μόνο οι δυνατοί και οι ικανότεροι άντεχαν.

Κάθε χειριστής άπειρος ή έμπειρος που προοριζόταν για εκπαιδευτής πτήσεων απαραίτητα περνούσε το ΚΕΠ. (Κέντρο Εκπαιδευτών Πτήσεων). Σ' αυτό παρακολουθούσε δίμηνη περίπου εντατική ειδική εκπαίδευση, με μαθήματα και πτήσεις που ανέρχονταν κατά μέσο όρο στις 50 ώρες.

Μετά από αυστηρή αξιολόγηση, χαρακτηριζόνταν εκπαιδευτές και αναλάμβαναν την εκπαίδευση των μαθητών. Από την 15η σειρά, όσοι προορίστηκαν για εκπαιδευτές, την εκπαίδευση του ΚΕΠ την άρχισαν πριν από την ορκωμοσία τους ως Αξιωματικοί.

Όποια κι αν ήταν η ακολουθημένη μέθοδος και τακτική το αναμενόμενο αποτέλεσμα επιτεύχθηκε πλήρως. Το πρώτο "μεγάλο άλμα" παραγωγής αυξημένου αριθμού νέων χειριστών, για την κάλυψη των τεράστιων απαιτήσεων ολοκληρώθηκε σε χρόνο ρεκόρ.

Μέχρι τον Απρίλιο του 1958, το τμήμα ΕΚΕΧ απέδωσε στην Πολεμική Αεροπορία 608 νέους χειριστές, καταρτισμένους άρτια, με τους οποίους κάλυψε τις επιτακτικές ανάγκες του εκσυγχρονισμού της.

3.3 Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΔΟΘΗΚΕ ΣΤΗΝ ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΜΟΙΡΩΝ

Ο άνεμος της αναδημιουργίας των Πολεμικών Μοιρών άρχισε τους πρώτους μήνες του 1952, στην ΑΒΕ (Αεροπορική Βάση Ελευσίνας). Τότε η Αεροπορία υποδέχτηκε τα πρώτα αεριωθούμενα μαχητικά F-84G. Αποτελούσαν την τελευταία λέξη της τεχνολογίας. Στην επάνδρωσή τους συμμετείχαν μερικοί χειριστές που προέρχονταν από το τμήμα ΕΚΕΧ, από τους ελάχιστους που είχαν, μέχρι τότε, αποφοιτήσει. η μικρή πτητική τους πείρα και τα ελάχιστα χρόνια υπηρεσίας δε στάθηκαν εμπόδιο για την επιλογή τους. Η προετοιμασία όλων των χειριστών στις συνθήκες πτήσεων των αεριωθουμένων είχε προηγηθεί με τα διαθέσιμα εκπαιδευτικά αεριωθούμενα T-33, που είχαν αφιχθεί από το Φθινόπωρο 1951. με συνεχείς πτήσεις σχεδόν όλο το 24ωρο.

Υπήρχε ακόμα επιφυλακτικότητα και δέος για τα νέα συστήματα, αλλά οι έμπειροι αεροπόροι στα παλιά αεροσκάφη, που κλήθηκαν στην αρχή να εκπαιδευθούν στα νέα προχώρησαν με επιτυχία, χρησιμοποιώντας τις προηγούμενες εμπειρίες τους, όπως συνέβαινε κάθε φορά με την απόκτηση νέας γενιάς αεροπλάνων. Η πλειονότητα των νέων χειριστών από τις πρώτες σειρές του τμήματος ΕΚΕΧ επάνδρωναν τις υπάρχουσες ακόμη, μέχρι το 1953, Μοίρες των Spitfire και των Helldiver. Αυτοί εντάσσονταν κατευθείαν στις δραστηριότητες των Μοιρών αυτών, αφού ήδη αποφοιτούσαν ετοιμοπόλεμοι στα Spitfire. Όμως με την άφιξη των αεριωθουμένων άρχισε η τοποθέτησή τους και στις νέες Μοίρες, ενώ από το 1954, με την κατάργηση των ελικοφόρων μαχητικών, οι νέοι χειριστές αποστέλλονταν κατευθείαν στις Μοίρες αεριωθουμένων.



1953 στο Σέδες. Χειριστές 7ης σειράς ΕΚΕΧ της 335 Μ. (Από αριστερά,) οι Ανθρογοί: Αθ. Καλαμπόκας, Σπ. Κατσιλιέρος, Πέτρ. Τσακωνιάτης.

Οι πρώτες Μοίρες που αναδιοργανώθηκαν και εκσυγχρονίστηκαν με τα μαχητικά αεριοθούμενα ήσαν, κατά σειρά, οι 337, 339 και 338 ΜΔ/Β (Μοίρες Διώξεως / Βομβαρδισμού). Ο εκσυγχρονισμός των Μοιρών αυτών ολοκληρώθηκε μέσα στο 1952 και τους πρώτους μήνες του 1953 στην Ελευσίνα, που ήδη είχε ανακατασκευαστεί, αναδιοργανωθεί και μετονομαστεί σε 112 ΠΜ (Πτέρυγα Μάχης).

Ο οργανισμός της αναδημιουργίας συνεχίστηκε και τα αμέσως επόμενα χρόνια, με τη δημιουργία περισσότερων Μοιρών, πάντα στην Ελευσίνα με εντατικούς ρυθμούς κεφίου, ενθουσιασμού και προσήλωσης στο καθήκον, αλλά και με πολλές δυσκολίες.

Η έλλειψη εμπειρίας κι επαρκών γνώσεων στα πολύπλοκα συστήματα των νέων αεροσκαφών, σε πολλές περιπτώσεις δημιούργησαν σύγχυση και αβεβαιότητα. Τα πρώτα χρόνια, πολλές αντικανονικές ενέργειες ή παραλείψεις απασχόλησαν το ιπτάμενο και τεχνικό προσωπικό. Η αδυναμία αξιοποίησης των αγγλικών γραπτών οδηγιών δυσκόλευε την επίλυση των προβλημάτων, που είχαν ως αιτία την άγνοια. Μόνο η τόλμη, η αποφασιστικότητα και η προσήλωση στο καθήκον, έδιναν αποτελεσματικές διεξόδους. Δεν υπήρχε άνεση χρόνου για έγκαιρη διευκρίνιση κάθε λεπτομέρειας.

Το αποτέλεσμα αυτής της ακάματης προσπάθειας ήταν η δημιουργία μέχρι το τέλος του 1955 εννέα ετοιμοπόλεμων Μοιρών με αεριοθούμενα (6 με F-84G ΜΔ/Β και 3 με F-86E Αναχαιτίσεως Ημέρας). Το εξαιρετικό αυτό αποτέλεσμα συμπληρώθηκε με μία Μοίρα Φωτογραφικών και μια Εκπαιδευτική με αεροσκάφη RT-33 και T-33Α αντίστοιχα. Σ' όλη τη μεταπολεμική αναγέννηση της Πολεμικής Αεροπορίας η συμμετοχή χειριστών από το τμήμα ΕΚΕΧ ήταν συνεχής και αποτελεσματική.

Τη συστηματική οργάνωση και εκπαίδευση των παραπάνω Μοιρών στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, ακολουθούσε μεταστάθμευσή τους σε σύγχρονα πλέον αεροδρόμια, (παλιά, αλλά και νέα), της Λάρισας (110 ΠΜ), της Νέας Αγχιάλου (111 ΠΜ) και της Τανάγρας (114 ΠΜ). Μετά από λίγα χρόνια, η συνεχής εξέλιξη της τεχνολογίας επέβαλε, όχι μόνο την προμήθεια εξελιγμένων τύπων αεροσκαφών σε επιδόσεις και συστήματα, αλλά και τη δημιουργία νέων Μοιρών που συνολικά ξεπέρασαν τις 15. Τα αεροδρόμια, και αυτά, αυξάνονταν συνεχώς για να υποδεχτούν και να εξυπηρετήσουν αυτές τις Πολεμικές Μοίρες (Αραξος, Ανδραβίδα, Σούδα κ.λ.π.).

Σ' αυτή την πρωτόγνωρη προσπάθεια αναδημιουργίας, πρωταγωνιστικό ρόλο έπαιξε το τμήμα ΕΚΕΧ, τροφοδοτώντας όλες τις Μοίρες με νέους εφέδρους Ανθυποσημηναγούς. Την περίοδο 1951-1958 το τμήμα ΕΚΕΧ παρήγαγε τους 608 νέους χειριστές και το τμήμα Ικάρων άλλους 170, για να ενισχύσουν τους 100 διαθέσιμους που προϋπήρχαν, κατά τον προσδιορισμό του αείμνη-



Επάνδρωση
της 337 Μ Δ/Β
Δεκέμβριος 1954
από το
Άλμπουμ της 110 Π.Μ.



Επαγός 10ης Ικ.
Κόκκας Κ.



Υπαγός 19ης Ικ.
Στυλιανάκης Ι.



Υπαγός 21ης Ικ.
Παπαγεωργίου Α.



Υπαγός 21ης Ικ.
Καραμέτσος Ι.



Υπαγός 22ας Ικ.
Τράκας Β.



Υπαγός 22ας Ικ.
Δαμάσχος Α.



Ανθσγός 23ης Ικ.
Αυμονασάκης Ι.



Ανθσγός 2ας ΕΚΕΧ
Πα'δημ/όπουλος Εμ.



Ανθσγός 3ης ΕΚΕΧ
Στρωματιάς Θεοφ.



Ανθσγός 4ης ΕΚΕΧ
Φραγκοπανάγος Α.



Ανθσγός 4ης ΕΚΕΧ
Κουτσομπίνας Α.



Ανθσγός 4ης ΕΚΕΧ
Φικριλιώνης Στ.



Ανθσγός 4ης ΕΚΕΧ
Τουργέλis Κ.



Ανθσγός 4ης ΕΚΕΧ
Γκλαβάς Χ.



Ανθσγός 7ης ΕΚΕΧ
Χάρος Εμμ.



Ανθσγός 7ης ΕΚΕΧ
Καραδημήτρης Αθ.



Ανθσγός 7ης ΕΚΕΧ
Παπαγιαννίδης Γ.



Ανθσγός 8ης ΕΚΕΧ
Κωτσάκης Ι.



Ανθσγός 8ης ΕΚΕΧ
Μπαριζis Κ.



Ανθσγός 9ης ΕΚΕΧ
Χρηστάκος Α.



Ανθσγός 8ης ΕΚΕΧ
Δημόπουλος Ι.



Ανθσγός 8ης ΕΚΕΧ
Μανριίδης Π.



Ανθσγός 9ης ΕΚΕΧ
Νταγέλis Π.



Επάνδρωση
της 343 ΜΑΗ
Αύγουστος 1955
από το
Άλμπουμ της 112 Π.Μ.



Σγός 19ης Ικ.
Κοντέας Γ.



Σγός 21ης Ικ.
Πατεράκης Στ.



Υποσγός 22ης Ικ.
Μαγκλίνης Κ.



Υποσγός 23ης Ικ.
Αγγελέτος Δ.



Υποσγός 23ης Ικ.
Λυμπουσάκης Ι.



Ανθσγός 25ης Ικ.
Φούντης Αθ.



Ανθσγός 4ης ΕΚΕΧ
Λίγδας Πάρις



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Οικονόμου Β.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Αργεΐτης Ι.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Γκέλιος Α.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Λουρδής Ευαγγ.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Αρβανιτάκης Κ.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Ζώτος Σπ.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Μαρκαντές Δ.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Ξυπόλυτος Π.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Φάκλαρης Θ.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Βροντίλης Γ.



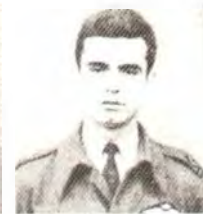
Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Μπασιάς Γρ.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Κουλάκος Αν.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Στέφας Ι.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Κατωπόδης Ι.



Ανθσγός 13ης ΕΚΕΧ
Πα'κωνσταντίνου Ι.

στου Κελαϊδή. Έτσι καλύφθηκαν οι πολυποίκιλες και επείγουσες ανάγκες των Μοιρών σε χειριστές. Η απαίτηση επάνδρωσης, σύμφωνα με τα "standards" του NATO ήταν 1,2 και αργότερα 1,5 χειριστές ανά αεροσκάφος. Δηλαδή 25 έως 30 χειριστές σε κάθε Μοίρα. Έτσι πολύ γρήγορα το ποσοστό εφέδρων προς μονίμους έφθασε το 65% έως 75% με σταθερή προσπάθεια τη συνεχή ανανέωση του προσωπικού. Έφευγαν οι παλιοί κι έρχονταν οι νέοι, από τους οποίους οι 70-100 το χρόνο ήταν από το ΕΚΕΧ. Ειδικά το 1953 οι απόφοιτοι του ΕΚΕΧ ανήλθαν στους 145.

Η πείρα των παλαιότερων, σε συνδυασμό με την αριθμητική δύναμη, τα νιάτα, το δυναμισμό και την άμιλλα όλων των νέων Ανθυποσημηναγών (μονίμων και εφέδρων), έδωσαν την κινητήρια ώθηση για την πραγματοποίηση της "θαυματικής και μεγαλειώδους απογείωσης" της μεταπολεμικής Πολεμικής Αεροπορίας.

3.4 ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΜΟΙΡΕΣ: ΔΙΚΝΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΑΤΑΞΙΩΣΗΣ, ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΥΓΕΝΟΥΣ ΑΜΙΛΛΑΣ

Η Μοίρα ήταν ο χώρος για την αναβάθμιση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας σε ολόκληρη την Αεροπορία. Η κάθε μία είχε αναλάβει ευρύτατο Εθνικό ρόλο που αφορούσε την από αέρος προστασία της χώρας και του NATO γενικότερα. Από εκεί οι νέοι Ανθυποσημηναγοί εισέρχονταν στην αεροπορική οικογένεια για να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, κρατώντας ψηλά το γόητρο της Ελληνικής Αεροπορίας. Η θέληση για πρόοδο, οι υψηλές επιδόσεις που αποτελούσαν πάγια επιδίωξή τους και η τήρηση των κανονισμών πτήσεων, ήταν η καθημερινή τους φροντίδα, σ' όλη τη διάρκεια των τριών σταδίων αξιοποίησης τους στους νέους τύπους αεριωθουμένων. Εκεί αναδείκνυαν συνέχεια τις ικανότητες, τις επιδόσεις, την αξιοπρέπεια, την προσωπικότητα και την επαγγελματική τους καταξίωση τόσο ως πιλότοι όσο και ως Αξιωματικοί.

Οι αεροπόροι της κάθε Μοίρας, είχαν τους δικούς τους άγραφους νόμους συμπεριφοράς. Συντροφικότητα, αλληλεγγύη, γενναιότητα, συνεχής προσπάθεια και ευγενής άμιλλα για υψηλές επιδόσεις, αποτελούσαν την ηθική τους βάση, αλλά και το αδιάλειπτο πιστεύω τους. Υπήρχε περίσσεια ευαισθησία, αλληλοκατανόηση και αγάπη, μέσα από την νευρική υπερδιέγερση των συνεχών προσπαθειών και την καθημερινή αλληλουχία κινδύνων και συράνιων μεγαλείων.

Όμως, οι ιδιαιτερότητες του επαγγέλματος επέβαλλαν και διαφορετικούς τρόπους διαβίωσης. Συνηθισμένο ήταν το ιδιαίτερο πρόγραμμα συσσιτίου για τους ιπταμένους των Πολεμικών Μοιρών και οι συντροφικές διασκεδάσεις. Αυτές οι διασκεδάσεις δεν ήταν πολύ συχνές, αλλά μεγάλες σε συμμετοχή,

πρωτοτυπία κι ένταση. Μαζί με τις οργανωμένες από την Υπηρεσία ολιγοήμερες θερινές διακοπές στην Κέρκυρα ή την Ρόδο, αποτελούσαν, τότε, τις μοναδικές εύθυμες νότες για τους νεαρούς αεροπόρους στην καθημερινή και γεμάτη ένταση προσπάθεια των Πολεμικών Μοιρών. Όλα αυτά τους χαρακτήριζαν σαν διαφορετική ομάδα συνήθως με αμοιβαία εκτίμηση και αγάπη από και προς το υπόλοιπο προσωπικό· καμιά φορά, σε μεμονωμένες περιπτώσεις και με αντιπαλότητα.



Μετά την εντατική προσπάθεια των εκπαιδευτικών πτήσεων στο Τατόι, το συναδελφικό ξεγάντωμα στο Χιλιομόδι Κορινθίας. Σπίτι του Ανθσγού Καλαρά Γ. Διακρίνονται ο Δκτής του Σμήνους Ηλ. Τσατσάκος, ο Παν. Ρούσος, ο γιατρός Τζίντζος και πολλοί νεαροί εκπαιδευτές της 7ης σειράς ΕΚΕΧ

Εδώ πρέπει να τονισθεί ότι η έντονη προσπάθεια στις Πολεμικές Μοίρες και γενικότερα στις Μοίρες αεροσκαφών, δεν καταβαλόταν μόνο από τους χειριστές, αλλά και από όλο το προσωπικό εδάφους, κυρίως το τεχνικό. Στην αδιάκοπη και επίπονη βοήθεια και στην ειλικρινή αγάπη αυτού του προσωπικού στηριζόντουσαν όλες οι προσπάθειες των χειριστών για επίτευξη των υψηλών επιδιώξεών τους, και εκείνοι ανταπέδιδαν με αμοιβαία εκτίμηση, αδιακρίτως βαθμού, από τον Μοίραρχο μέχρι τον απλό Σμηνίτη

Τα καθήκοντα των χειριστών δεν περιοριζόνταν μόνο σε πτήσεις, αλλά επεκτείνονταν και σ' όλους τους άλλους τομείς δράσης της Μοίρας και της Πτέρυγας. Από αυτά τα πιο συνηθισμένα ήταν: συσσιτιάρχη, υπεύθυνου λέσχης, παρελάσεις, υπηρεσίες εικοσιτετραώρου στην Πτέρυγα, πρόσθετες εθελοντικές εργασίες κ.ά. Τότε οι χειριστές "άφηναν το πέταγμα στα σύννεφα και προσγειώνονταν στην πεζή πραγματικότητα". Όμως η μακρόχρονη παραμονή τους στις Μοίρες τους καταξίωνε και τους γέμιζε αυτοπεποίθηση, ωριμότητα, εμπειρία και τους εξασφάλιζε αποδοχή από τους νεότερους τους.



ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

1955 στη Λάρισα. Χειριστές, τεχνικό προσωπικό και τα F-84G της 338 Μ.Α/Β σ' ένα ενιαίο σύνολο. Οι χειριστές με τα καπελάκια από αριστερά προς τα δεξιά και από εμπρός προς τα πίσω είναι: Κωστίδης Ευλ. (6η ΕΚΕΧ), Τριάντος Σπ. (10η ΕΚΕΧ), Βαλεντίνης Δ (5η ΕΚΕΧ), Ρεγγίης Μιχ. (6η ΕΚΕΧ), Φωτόπουλος Αθ. (6η ΕΚΕΧ), Στάμενας Ν.(6η ΕΚΕΧ), Βαβαρούτσος Σωτ. (18η ΣΑ), Πανουτσόπουλος Επ. (20 Ικ), Μούσας Χαρ.(24η Ικ.), Λερός Κων. (11η ΕΚΕΧ), Ανδρεάδης Μάρ.(22α Ικ.), Καμούτσος Σερ.(6η ΕΚΕΧ), Σφιγγάκης Γ. (10η ΕΚΕΧ), Μπερδούσης Δ. (11η ΕΚΕΧ), Τσεμετζής Σωτ. (9η ΕΚΕΧ), Αναγνωστιάδης Γ. (11η ΕΚΕΧ), Στεφανάκης Στέφ. (8η ΕΚΕΧ), Γρυπάρης Ι. (11η ΕΚΕΧ), Κατσιγιάννης Γερασ. (30η ΕΚΕΧ), Συμεωνίδης Στέργ.(10η ΕΚΕΧ), Φραγκής Π. (10η ΕΚΕΧ), Παυλόπουλος Καν. (8η ΕΚΕΧ), Δήμου Β. (8η ΕΚΕΧ), Γιαννακόπουλος Αθ. (10η ΕΚΕΧ), Αντωνακόπουλος Αρ.(8η ΕΚΕΧ), Γιαλελής Δ. 10η ΕΚΕΧ).

3.5 ΣΤΑΔΙΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΜΟΙΡΕΣ

Η άφιξη των νέων χειριστών στις Πολεμικές Μοίρες και μάλιστα σε πολυάριθμες ομάδες των 10-15 ατόμων, ήταν ξεχωριστό γεγονός, για τους ίδιους αλλά κυρίως και για τις Μοίρες που τους υποδέχονταν. Οι διαδικασίες παρουσίασης και εγκατάστασης τους στην Πτέρυγα (αεροδρόμιο), όπου ανήκε η Μοίρα ήταν καθορισμένες και γρήγορες. Τελευταία ενέργεια ήταν η παρουσίασή τους στη Μοίρα, που θα γινόταν μόνιμος και καθημερινός χώρος τους για πολλά χρόνια. Από τη Μοίρα ξεκινούσαν τα πάντα και εκεί τελείωναν.

Οι υπεύθυνοι της Μοίρας, πολλές μέρες πριν φρόντιζαν να εξασφαλίσουν το αναγκαίο προσωπικό και μέσα, για τη σύντομη και ασφαλή αξιοποίηση των νέων χειριστών. Η αγωνία και η φροντίδα όσων είχαν την ευθύνη της εκπαίδευσης ήταν συνεχείς, για να τελειώσει το Transition πρώτα και μετά το Πολεμικό στάδιο χωρίς καθυστερήσεις. Η γρήγορη ολοκλήρωση των σταδίων αυτών, για να χαρακτηρισθούν οι νέοι χειριστές ως ετοιμοπόλεμοι και να μεταπέσουν στο Στάδιο Συντηρήσεως, ήταν από τις κύριες υποχρεώσεις της Μοίρας, αλλά και του κάθε χειριστή χωριστά.



Η πρωινή ενημέρωση ήταν το ξεκίνημα της κάθε ημέρας.



Χειριστές με πλήρη εξοπλισμό πτήσεων για αεριοθούμενα α/φη. Σούρας Κ. (18ης ΕΚΕΧ), Κωσταντάκος Α. (8ης ΕΚΕΧ) και Νικολαρέας Πέτρος (29ης ΙΚ)

3.5.1 Transition: Στάδιο προσαρμογής στον τύπο του αεροσκάφους

Το στάδιο αυτό, διάρκειας δύο περίπου μηνών εντατικής εκπαίδευσης, ήταν το ξεκίνημα. Κάθε χειριστής έπρεπε να μάθει τα συστήματα και τις δυνατότητες του αεροσκάφους και επιπλέον να εξοικειωθεί με τα χαρακτηριστικά πτήσεώς αυτού, για να μπορεί να το χειρίζεται με ασφάλεια και άνεση. Επιπλέον να μάθει τις διαδικασίες πτήσεων και τις ιδιαιτερότητες του αεροδρομίου και της περιοχής. Γι' αυτό ακολουθούσε συγκεκριμένο πρόγραμμα, με τον εκπαιδευτή δίπλα του να του δίνει οδηγίες και ν' αξιολογεί την απόδοσή του.

Η εκμάθηση και η εκτέλεση των διαδικασιών ανάγκης, αλλά και των κανονικών, με το Check list (λίστα οδηγιών) στο χέρι ήταν η μόνιμη επιβεβλημένη απαίτηση της Μοίρας. Η καθημερινή όμως γραπτή ή προφορική εξέταση από τον Αξιωματικό Επιχειρήσεων (ΑΕ) στην αίθουσα ενημέρωσης, ήταν ο καθημερινός "μπελάς" όλων των χειριστών.

Το Transition ήταν το δυσκολότερο στάδιο της εκπαίδευσης, όταν αφορούσε μονοθέσια μαχητικά αεροσκάφη με μεγάλες ταχύτητες και δύσκολα χαρακτηριστικά πτήσης. Άγχος και δέος διακατείχε τον κάθε χειριστή. Αγωνία για τις πρώτες προσγειώσεις από τον εκπαιδευόμενο και το συνοδό του με άλλο αεροσκάφος που τον ακολουθούσε μέχρι τα 30 μέτρα από το έδαφος. Αγωνία στο Όχημα Ελέγχου Διαδρόμου (ΟΕΔ), στον Πύργο Ελέγχου, στους υπεύθυνους της Μοίρας, ακόμη στο Διοικητή της Πτέρυγας. Όλοι ήσαν σε εγρήγορση κι έπαιρναν βαθιά ανάσα, μόνο όταν η φάση των πρώτων προσγειώσεων τελείωνε ομαλά.

Στο στάδιο αυτό δεν αποκλείονταν οι αποτυχίες. Στις πραγματικές αδυνα-

μίες η διακοπή των πτήσεων ήταν αναπόφευκτη, είτε ήταν έφεδρος είτε μόνιμος ο αποτυχών. Δε θα είναι όμως υπερβολή αν διατυπωθεί η άποψη ότι και σ' αυτή τη φάση εκπαίδευσης οι έφεδροι αντιμετωπίζονταν με κάποια υπερβάλλουσα αυστηρότητα. Σ' αυτό συνέτεινε και η αναγκαιότητα να προωθούνται ιπτάμενοι στις Μονάδες Radar.

Το Transition ήταν η πρώτη δυναμική προσαρμογή στο νέο τύπο αεροσκάφους, αλλά και ψυχολογική προετοιμασία για τις επόμενες φάσεις εκπαίδευσης. Η εκπαίδευση του σταδίου αυτού πραγματοποιούνταν από κάθε Μοίρα χωριστά ή την αναλάμβανε μία και μετά οι νέοι χειριστές συνέχιζαν την εκπαίδευσή τους στη Μοίρα τοποθέτησής τους.

3.5.2 Πολεμικό στάδιο: προσαρμογή στις πολεμικές απαιτήσεις της μοίρας

Όταν τελείωνε το Transition, η αλλαγή συμπεριφοράς και συνθηκών πτήσεων ήταν άμεσες. Ο νεαρός αεροπόρος δεν αντιμετωπιζόταν πλέον σαν εκπαιδευόμενος και δεν συνοδευόταν στις πτήσεις, όφειλε όμως ν' ακολουθεί το αεροσκάφος του αρχηγού στο σχηματισμό "κολλημένος στο φτερό του" και προοδευτικά αποκτούσε την ιδιότητα του μαχητή.

Από τις πρώτες πτήσεις άρχιζε το κυνήγι των στόχων. Στόχοι με την έννοια των γενικών επιδιώξεων, κι αυτοί ήταν πάρα πολλοί, αλλά και της προσπάθειας να κατευθυνθούν οι σφαίρες, οι ρουκέτες ή οι βόμβες στο κέντρο τους, για να καταμετρηθεί και καταγραφεί το αποτέλεσμα. Ακόμη εξασκούνταν στο κυνήγι των εναέριων στόχων, που έπρεπε να εντοπιστούν, να αναγνωριστούν και ν' αναχαιτιστούν. Υπήρχε συγκεκριμένο πρόγραμμα με πάμπολλες απαιτήσεις, που διαρκούσε λίγους ή περισσότερους μήνες, με αυστηρά κριτήρια, καθορισμένα από το ΝΑΤΟ, αφού και παρακολουθούνταν από αυτό.

Οι ασκήσεις ήταν πολλές και ποικίλες, που καθιστούσαν το νεαρό αεροπόρο πραγματικό μαχητή. Κυρίαρχες ήταν οι σχηματισμοί και οι βολές, όλων των ειδών. Η ακολουθία αρχηγού, οι αερομαχίες και οι εναέριες βολές, ήταν οι εντυπωσιακότερες που αναδείκνυαν την ικανότητα, το πείσμα και την άμιλλα μεταξύ των χειριστών. Το ίδιο και οι επίγειες βολές αναδείκνυαν την αποτελεσματικότητα. Δυστυχώς σ' αυτές τις ασκήσεις το φιλότιμο και η άμιλλα, κάποιες φορές κατέληγαν σε τραγωδία. Οι μεγάλες ταχύτητες σε πολύ χαμηλό ύψος δεν άφηναν περιθώρια λάθους.

Στο στάδιο αυτό το άγχος ήταν μεγαλύτερο στους υπεύθυνους της Μοίρας. Όφειλαν όσο το δυνατόν ταχύτερα να εξασφαλίσουν την επίτευξη όλων των απαιτήσεων και στόχων του προγράμματος, από τον κάθε χειριστή και κυρίως απ' όλους μαζί. Έπρεπε να χαρακτηριστεί η Μοίρα τους ετοιμοπόλεμη. Το γρή-

γορο ή μη αποτέλεσμα έκρινε την επιτυχία ή την αποτυχία. Η πίεση από τα ανώτερα κλιμάκια ήταν συνεχής και κατέληγε μεγεθυσμένη στους χειριστές. Ήταν μόνιμο φαινόμενο και δυστυχώς, αρκετές φορές, χωρίς φραγμούς και όρια.

Η αδιαμαρτύρητη εκτέλεση όλων των απαιτήσεων της Μοίρας και των αρχηγών σχηματισμών θεωρούνταν από τις πρώτες υποχρεώσεις κάθε χειριστή μέσα στο σχηματισμό. Επιπλέον η ανάγκη των εφédρων να εξασφαλίσουν την αναγνώρισή τους στην αφανή, αλλά υπαρκτή, έντονη άμιλλα μεταξύ μονίμων και εφédρων μαζί με το φιλότιμο, το πείσμα και την πίστη τους στο καθήκον, δεν άφηναν περιθώρια δισταγμών.

Ο χαρακτηρισμός της Μοίρας ως ετοιμοπόλεμης ήταν η κυριότερη επιδίωξη όλων. Ακολουθούσε η γνωστή αξιολόγηση για την πιστοποίηση και επιβεβαίωση. Από εκεί και πέρα τόσο η Μοίρα όσο και οι χειριστές της μετέπιπταν στο Στάδιο Συντηρήσεως με την υποχρέωση να διατηρούνται συνεχώς στην κατάσταση αυτή.

3.5.3 Στάδιο συντηρήσεως: συνεχής επιβεβαίωση της μαχητικής ικανότητας των χειριστών

Ανακούφιση, ικανοποίηση, αυτοπεποίθηση και υπερηφάνεια διακατείχε τώρα τους ολοκληρωμένους μαχητές των αιθέρων. Η προσπάθεια όμως θα συνεχιζόταν με αμείωτο ρυθμό. Τα κριτήρια του ετοιμοπόλεμου έπρεπε να επιβεβαιώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα και εκτός αυτών να καλύπτονται οι πολλές και σοβαρές υποχρεώσεις που αναλάμβανε η ετοιμοπόλεμη πλέον Μοίρα.

Οι επιφυλακές γι' άμεση απογείωση, τα γνωστά Readiness ήταν η κυριό-



Η επιφυλακή με ετοιμότητα απογείωσης 5' λεπτών, σε σκηνή στην αρχή του διαδρόμου απογείωσης.



Η επιφυλακή με ετοιμότητα 15' ή 30' λεπτών στο οίκημα της Μοίρας.

τερη υποχρέωση, όχι μόνο για τις ανάγκες του ΝΑΤΟ, αλλά και για Εθνικές υποχρεώσεις. Κι αυτές οι υποχρεώσεις για την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία συνεχίζονται αδιάκοπα και με την ίδια ένταση μέχρι σήμερα, αλλά και με προοπτικές συνέχισής τους.

Οι ασκήσεις και οι αξιολογήσεις διαδέχονταν η μία την άλλη. Η Μοίρα που αξιολογούταν ή συμμετείχε σε άσκηση, για αρκετές ημέρες λειτουργούσε σε συνθήκες πολέμου. Τρέξιμο, άγχος, αγωνία, συνεχής προσπάθεια μέρα και νύχτα για να επιβεβαιώσει την ικανότητά της, που, βασισμένη στις απαιτήσεις της αποστολής της, ήταν η αντιμετώπιση ενδεχομένου πολέμου. Κι όλα αυτά τις περισσότερες φορές ξεπερνούσαν τα όρια της αντοχής Προσωπικού και Μέσων, γιατί τα πάντα ελέγχονταν και έπρεπε να λειτουργούν άψογα. Έτσι οι απαιτήσεις ήταν πολλές και τα κριτήρια υψηλά. Γνώσεις και επιδόσεις των χειριστών, τυποποιημένες κινήσεις με ακρίβεια λεπτού ή και δευτερολέπτων ακόμα, συντονισμός στη συνεργασία με το Σύστημα Αεροπορικού Ελέγχου (ΣΑΕ), αλλά και μεταξύ των αεροσκαφών. Όλα έπρεπε να προσεγγίζουν τα όρια του τέλειου. Όλο το προσωπικό έπρεπε να κινείται σαν ρολόι ακριβείας και όλα τα μέσα να είναι σε πλήρη απόδοση.



Μετά την έντονη δραστηριότητα από άσκηση στην Τανάγρα, κατάληξη σε ταβέρνα στο Σχηματάρι. Η μετακίνηση με ΡΕΟ

Τις δεκαετίες του '50 και του '60 οι επιτυχίες στις αξιολογήσεις και τις ασκήσεις πλησίαζαν το άριστα και τα συγχαρητήρια των Εθνικών και Νατοϊκών Αρχών ήταν πολλά κι ένθερμα. Τότε τα ποσοστά επάνδρωσης των Μοιρών από εφέδρους υπερβαίνουν το 70%. Βέβαια ποτέ κανένας δεν έθεσε το θέμα αν οι επιτυχίες και ποιες προέρχονταν από τους μονίμους ή τους εφέδρους. Όλοι είχαν τη συμμετοχή τους και τη συμβολή τους.

Το "μεγάλο άλμα", του ριζικού και γρήγορου εκσυγχρονισμού επιτεύχθηκε εγκαίρως και επιτυχώς, αλλά με πολύ κόπο και με μεγάλες θυσίες απ' όλους. Απλά το με-

γάλο βάρος το έφεραν οι έφεδροι του τμήματος ΕΚΕΧ, γιατί ήταν οι πολλοί, αλλά και γιατί επικρατούσε η άποψη ότι η αποστολή τους "ήταν στην πρώτη γραμμή". Κι αυτοί έθεσαν αξιόλογους λίθους αναδημιουργίας στο οικοδόμημα της Πολεμικής Αεροπορίας.

Η ορθολογική χρησιμοποίηση κι αξιοποίηση των χειριστών (μονίμων και μονιμοποιηθέντων) επέβαλε την παραμονή τους στις Πολεμικές Μοίρες αεριοθουμένων 5 με 6 χρόνια, τουλάχιστον.

Μετά ακολούθησε ένας νέος κύκλος αξιοποίησής τους, όταν βέβαια υπήρχαν σχετικές δυνατότητες. Από τις Μοίρες αεριοθουμένων μετακινούνταν σε Μοίρες Μεταφορών, Εκπαιδευτικών Ελικοφόρων αεροσκαφών, ή ακόμα και στα Επιτελεία. Η μετακίνηση αυτή γινόταν για χαλάρωση των παλαιότερων από τη μακρόχρονη συνεχή προσπάθεια, αλλά κι αξιοποίηση των νεότερων. Όταν οι συνθήκες δεν ήταν ευνοϊκές κάποιοι παρέμεναν στις «πίστες των αεριοθουμένων» μέχρι και δέκα χρόνια συνεχώς. Όμως κι όταν υπηρετούσαν σ' επιτελικές θέσεις, κατά κανόνα, διατηρούσαν την ετοιμότητά τους με περιοδικές πτήσεις ή ακόμα και με επιστροφή στις Μοίρες ως Διοικητές αυτών, ή αργότερα Σμηναρχιών και Πτερύγων.

Οι έφεδροι εξαντλούσαν την παραμονή τους στις Πολεμικές Μοίρες, ως χειριστές ή στο ΣΑΕ ως ελεγκτές Αεραμύνης, εκτός από ολιγόμηνη εκπαίδευση στα μεταφορικά αεροσκάφη Dakota προ της απόλυσής τους.

3.6 ΜΟΙΡΕΣ ΜΕ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ

Στα προηγούμενα κεφάλαια αναφέρθηκαν οι συνθήκες που επικρατούσαν γενικά στις Πολεμικές Μοίρες αεριοθουμένων, καθώς και οι προσπάθειες που κατέβαλλε το ιπτάμενο προσωπικό για να εκπληρώσει την αποστολή του αφ' ενός αλλά και για να πετύχει υψηλές επιδόσεις αφ' ετέρου.

Όμως πέραν από αυτές τις γενικές προσπάθειες, κάθε Μοίρα αναλάμβανε καθορισμένο ρόλο για συγκεκριμένες αποστολές ανάλογα με το ρόλο της που ήταν: *Διώξεως και Βομβαρδισμού (Δ/Β)*, *Αναχαιτίσεως Ημέρας (Α/Η)* ή *Τακτικής Αναγνώρισεως (Τ/Α)*. Γι' αυτό αποκτούσε και τους κατάλληλους τύπους αεροσκαφών. Με το ίδιο σκεπτικό γινόταν και η επιλογή των χειριστών. Με κριτήρια που έθετε το Επιτελείο και που μόνο εκείνο γνώριζε, όπως ατομικά προσόντα, σχετική πείρα κλπ, τους τοποθετούσε και στις ανάλογες Μοίρες.

Τα προγράμματα εκπαίδευσης τους προσαρμόζονταν στο ρόλο και τις αποστολές που αναλάμβανε η κάθε Μοίρα. Η εκπαίδευση βέβαια δεν περιοριζόταν μόνο στην κυρία αποστολή, αλλά κάλυπτε κι ένα ευρύτερο φάσμα ασκήσεων, σαν δευτερεύουσες αποστολές. Έτσι τα Αναχαιτίσεως εκτελούσαν και βολές εδάφους, ενώ τα Δ/Β και βολές αέρος.

Μέσα στις γενικές ομοιότητες που είχαν όλες οι Πολεμικές Μοίρες, υπήρξαν μερικές που παρουσίασαν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στον τρόπο λειτουργίας τους ή το κυριότερο στην πρωτοποριακή εφαρμογή της αποστολής τους, όπως αναφέρονται στη συνέχεια.

3.6.1 348 Μ Τ Α (Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισεως).

Η έγκαιρη και έγκυρη πληροφόρηση για τις εγκαταστάσεις και τις κινήσεις των αντιπάλων είναι κύριος παράγοντας επιτυχίας στη διεξαγωγή όλων των επιχειρήσεων. Τις πρώτες δεκαετίες του εκσυγχρονισμού της Πολεμικής Αεροπορίας, νέα αποτελεσματική και κύρια πηγή πληροφοριών για την κατάσταση των αντιπάλων στο έδαφός τους, ήταν τα αεροσκάφη Τακτικής Αναγνώρισεως.

Αμέσως μετά την άφιξη των πρώτων αεριωθουμένων F-84G κάποια από αυτά, με τοποθέτηση φωτογραφικών μηχανών στη δεξαμενή ακροπτερυγίου



1955 στη Λάρισα. Το προσωπικό της 348 ΜΤΑ. Οι χειριστές με τις φόρμες και τα σωσίβια από αριστερά προς τα δεξιά και από εμπρός προς τα πίσω. Χάρος Εμ. (7η ΕΚΕΧ), Στεφανδούρος Γ.(24η Ικ.), Παπαδόπουλος Γ.(3η ΕΚΕΧ), Παπανικολάου Αλ. (20η Ικ.) Μοίραρχος, Σβώλης Β. (23η Ικ.), Παπαδόπουλος Π. (10η ΕΚΕΧ), Αγγελόπουλος Π. (9η ΕΚΕΧ), Χατζής Γ. (10η ΕΚΕΧ), Δημητριάδης Χαρ. (11η ΕΚΕΧ), Γρυπάρης Ι. (11η ΕΚΕΧ), Μπορτζώφ Βλαδ. (7η ΕΚΕΧ), Μπουλάκης Γ. (11η ΕΚΕΧ), Εξαδάκτυλος Ανδ. (10η ΕΚΕΧ), Στασινόπουλος Αγησίλ. (8η ΕΚΕΧ), Σφιγγάκης Γ. (10η ΕΚΕΧ), Ταρνάρης Ν. (10η ΕΚΕΧ), Τριάντος Σπ. (10η ΕΚΕΧ), Καμμάς Αντ. (8η ΕΚΕΧ), Προεστάκης Εμ. (11η ΕΚΕΧ), Ρουσιδής Ζαφ. (6η ΕΚΕΧ),/..../

(tip tank) ανέλαβαν το 1953 ρόλο φωτογραφικό με το χαρακτηριστικό "348 Σμήνος Αναγνωρίσεως". Όταν τον Μάιο του 1955 αφίχθησαν τα αεροσκάφη RT-33 το Σμήνος αναβαθμίστηκε σε Μοίρα Τακτικής Αναγνωρίσεως και από τον Αύγουστο του 1956, παρέλαβε τα αεροσκάφη RF-84F, τα οποία και αντικατέστησαν τα RT-33. Το προσωπικό της Μοίρας αυτής, από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας της μέχρι και σήμερα, έχει αναπτύξει ένα ιδιότυπο, χωριστό συναισθηματικό σύνδεσμο, κυρίως μεταξύ των χειριστών της. Σ' ερώτηση που έγινε σε ένα από τα πρώτα στελέχη της Μοίρας, σε τι οφείλεται αυτός ο χωριστός σύνδεσμος, έδωσε την απάντηση: Σε δυο παράγοντες. Ο πρώτος στην προσωπικότητα, τις ικανότητες, το κύρος και τη συμπεριφορά των δύο πρώτων Διοικητών της Μοίρας και ο δεύτερος στο είδος της αποστολής.

Ο πρώτος Διοικητής της Μοίρας, αντιλαμβανόμενος την ιδιαιτερότητα και τη σπουδαιότητα των αποστολών αναγνώρισης, ζήτησε από την Ηγεσία και πέτυχε να έχει ο ίδιος το δικαίωμα επιλογής των χειριστών της Μοίρας. Πίστευε -και ορθά το πίστευε- ότι έπρεπε να έχουν αυξημένα προσόντα και ικανότητες για να μπορούν να εισδύουν σε μεγάλο βάθος στο έδαφος των αντιπάλων, ακόμα και σε καιρό ειρήνης, να λαμβάνουν φωτογραφίες, να παρατηρούν και να απομνημονεύουν ενδιαφέροντα στοιχεία και με ασφάλεια να τα μεταφέρουν και να τα μεταβιβάζουν στα φίλια κέντρα επεξεργασίας πληροφοριών.

Αφού επέλεξε προσωπικά ο ίδιος τους πρώτους συνεργάτες του, εκείνοι πρότειναν άλλους συναδέλφους τους, των οποίων γνώριζαν τα προσόντα κοκ. Αυτή η διαδικασία ακολουθήθηκε και για πολλά χρόνια μετά. Επιπλέον οι συχνές ομαδικές συναδελφικές εκδηλώσεις που συστηματικά καλλιεργήθηκαν, ως αποτέλεσμα της κοινής προσπάθειας και του αυξημένου κινδύνου, δημιούργησαν αυτό το χωριστό, σε μεγάλο βαθμό, συναισθηματικό σύνδεσμο αλληλοσεβασμού και αλληλεγγύης, ο οποίος διατηρείται μέχρι σήμερα.

3.6.2 337 Μ Π Κ (Μοίρα Παντός Καιρού)

Το Μάιο του 1960 παρελήφθησαν τα πρώτα αεροσκάφη F-86D Παντός Καιρού. Ήταν η πρώτη φορά που αεροσκάφη τέτοιας αποστολής, με το Radar που διέθεταν, θα μπορούσαν να πετούν και κυρίως να επιχειρούν μέσα στα σύννεφα και τη νύχτα. Για τους Έλληνες αεροπόρους το Radar και οι διαδικασίες για την εκτέλεση αντίστοιχων αποστολών, ήταν θέματα άγνωστα και πρωτοποριακά. Περίπου ένα εξάμηνο πριν είχαν επιλεγεί χειριστές από τα F-86E. Ήταν έμπειροι στις αναχειρίσεις και είχαν αρχίσει συστηματική εκπαίδευση σε πτήσεις δι' οργάνων με εκπαιδευτικά αεροσκάφη T-33, μέρα και νύχτα. Με τη συγκρότηση της νέας Μοίρας, στην Ελευσίνα, άρχισαν τα απρόοπτα. Αεροπλάνα δεν υπήρχαν ακόμα για πτήσεις, αλλά το ωράριο εργασίας

είχε καθορισθεί 7:30 έως 5:00 το απόγευμα, καθημερινά και το Σάββατο. Διαλέξεις επί διαλέξεων για εκμάθηση των νέων συσκευών και συστημάτων του αεροσκάφους. Εκπόνηση και εκμάθηση ειδικών νέων διαδικασιών πτήσεων για αναχώρηση και επιστροφή στο αεροδρόμιο (τα S I D).



1962 στην Ελευσίνα. Οι χειριστές της 337 ΜΠΚ, γιορτάζουν τη συμπλήρωση 5000 ωρών με F-86D χωρίς γρατσουνιά.

Ορθιοι: Φάκλαρης Θ. (13η ΕΚΕΧ), Αρβανιτάκης Κ. (13η ΕΚΕΧ), Κωτσόπουλος Β. (12η ΕΚΕΧ), Φωτόπουλος Αθ. (6η ΕΚΕΧ), Ντινίδης Αθ. (24η Ικ.), Στυλιανάκης Ι. (19η Ικ.) Μοίραρχος, Ρούσος Κ. (25η Ικ.), Παλαιολόγος Ι. (3η ΕΚΕΧ), Βενετσάνος Γκ. (26η Ικ.), Καλιανός Δ. (14η ΕΚΕΧ).

Καθιστοί: Οικονόμου Β. (13η ΕΚΕΧ), Σιάκος Ναούμ (14η ΕΚΕΧ), Λαζάρου Δ. (32α Ικ.), Μήλας Χ. (10η ΕΚΕΧ), Μπόζνος Ηλ. (19η ΕΚΕΧ), Μαρκαντές Δ. (13η ΕΚΕΧ), Φουντουλάκης Ευτ. (32α Ικ.)

Οι ισχύουσες διαδικασίες για IFR πτήσεις (πτήσεις δι' οργάνων) δεν διευκόλυναν τις αποστολές της Μοίρας. Το ωράριο αυτό συνεχίστηκε και όταν ήλθαν τα πρώτα αεροσκάφη. Όλο το προσωπικό έπρεπε να είναι παρόν στη Μοίρα από το πρωί μέχρι το βράδυ, για να εκτελεστούν 1 έως 3 έξοδοι πτήσεων ημερησίως. Υπήρχε μεγάλη δυσκολία στη διαθεσιμότητα των αεροσκαφών, λόγω απειρίας στη συντήρηση των Radars. Αυτή η κατάσταση της μεγάλης απασχόλησης με μειωμένο αποτέλεσμα σε πτήσεις έγινε και σχετικό εύθυμο ανέκδοτο. Μετά από 1-2 μήνες, όλα μπήκαν σε κανονικούς ρυθμούς. Τεχνικοί και χειριστές προσαρμόστηκαν στις απαιτήσεις της αποστολής τους και οι έξοδοι πτήσεων εκτελούνταν κανονικά, πάντα με την άμεση συνεργασία των Radars εδάφους, όπως ήταν φυσικό.

Η ψυχολογική προσαρμογή όμως των χειριστών στον τρόπο εκτέλεσης των αναχαιτίσεων με το Radar του αεροσκάφους δεν ήταν εύκολη υπόθεση. Η διαδικασία με τις εντολές του Ελεγκτή Αναχαιτίσης αρχικά και η συνέχιση με το Radar του αεροσκάφους οδηγούσε τον αναχαιτιστή προς τον αναχαιτιζό-

μενο στόχο, σε συνάντηση πλευρική 70 ως 110 μοιρών, με ελάχιστα μέτρα υψομετρικής διαφοράς των δυο αεροσκαφών.

Όμως, πώς να εμπιστευθούν το άγνωστο και τεχνολογικά όχι τέλει Radar τους αεροσκάφους τους; Πώς να εμπιστευθούν τον άπειρο μηχανικό Radar για καλή συντήρηση, ακόμη και τον άπειρο εαυτό τους; Το ενδεχόμενο σύγκρουσής τους με το προς αναχαίτιση αεροσκάφος τους απασχολούσε σοβαρά. Τότε υπήρξαν μερικές ανορθόδοξες αντιδράσεις, όπως το άναμμα του ριναίου προβολέα από τον αναχαιτιστή, αλλά που φανέρωνε τον ερχομό του, ως κομήτης όπως πειραχτικά το χαρακτήρισε ο αναχαιτιζόμενος και στον οποίο έδινε την ευκαιρία άνετης αντίδρασης για ελιγμούς αποφυγής.

Ένα άλλο φυσιολογικό απρόοπτο που μπορούσε να δημιουργήσει δυσάρεστα αποτελέσματα, λόγω άγνοιας, ήταν η στιγμή της εισόδου στα σύννεφα αμέσως μετά από νυχτερινή απογείωση. Η μετάκαυση του κινητήρα (το γνωστό after burner) με την τεράστια φλόγα που άφηνε πίσω από το αεροσκάφος, ήταν ακόμη σε λειτουργία και τα F-86D ήταν τα πρώτα αεροσκάφη με αυτό το σύστημα. Κραυγές αγωνίας και πανικού ακούστηκαν από τους πρώτους που αντιμετώπισαν αυτή τη φυσιολογική αλλά άγνωστη, κατάσταση. Η τεράστια φλόγα μέσα στα σύννεφα, λόγω αντανάκλασης, έδινε την αίσθηση απρόοπτης πυρπόλησης του αεροσκάφους με τον πιο ακαριαίο τρόπο. ευτυχώς που δεν υπήρξαν δυσάρεστες συνέπειες και γρήγορα το γεγονός αυτό έγινε ρουτίνα.

Αλλά και η προσαρμογή του "βιολογικού ρολογιού" χρειάστηκε αρκετό καιρό για να επιτευχθεί. Όταν η εκπαίδευση των χειριστών είχε πάρει τους κανονικούς ρυθμούς, είχε μετατραπεί η νύχτα σε μέρα. Η κυρία δραστηριότητα της Μοίρας ήταν κατά τη διάρκεια της νύχτας και την ημέρα όλοι προσπαθούσαν να κοιμηθούν. Τα πράγματα όμως ήταν δύσκολα τον πρώτο καιρό. Τότε έμαθαν ότι ο ανθρώπινος οργανισμός είναι ένα "βιολογικό ρολόγι", που δύσκολα αλλάζει ρύθμιση. Αυτό σήμερα είναι γνωστό σχεδόν σ' όλο τον κόσμο, καθώς και οι επιπτώσεις του στον ανθρώπινο οργανισμό που δύσκολα αντιμετωπίζονται.

Όλες αυτές οι απρόοπτες και πρωτόγνωρες καταστάσεις αντιμετωπίστηκαν με αποφασιστικότητα και εξαιρετική επιτυχία από τους χειριστές.

3.6.3 335 M K (Μοίρα Κρούσεως)

Από το Φθινόπωρο του 1959, η 335 M Δ/Β με αεροσκάφη F-84F, στη Λάρισα όπου βρισκόταν, άρχισε μια ειδική κι εντατική εκπαίδευση, η οποία περιελάμβανε ταξίδια σε πολύ χαμηλά ύψη μ' αυστηρά καθορισμένα σημεία αναγνώρισης για αλλαγή κατεύθυνσης και σε πολύ συγκεκριμένους χρόνους.

Τέτοια ταξίδια πραγματοποιούσαν και οι άλλες Μοίρες, αλλά όχι με τόσο περιορισμένα όρια και τόσο αυστηρά κριτήρια. Τα όρια για το ύψος στις πτή-

σεις αυτές ήταν αρκετά χαμηλά και φυσικά όχι όπως συνήθιζαν να λένε οι χειριστές ότι "σάρωναν τα στάχυα στον κάμπο ή τον αφρό των κυμάτων στη θάλασσα". Εντόπιζαν εκκλησιάκια, γέφυρες ή σταυροδρόμια, σε συγκεκριμένους χρόνους με προσέγγιση δευτερολέπτων. Κι αυτές τις απαιτήσεις θα τις κάλυπταν πάντα σε μεμονωμένες πτήσεις με ταχύτητα 300 μιλίων στις αρχικές διαδρομές και 500 μιλίων ακριβώς στο τελευταίο ίχνος προς το στόχο.

Το Μάιο του 1960 η Μοίρα μεταστάθμευσε στην Τανάγρα για τη συνέχιση της παραπάνω εκπαίδευσης των χειριστών της και επιπλέον εκπαίδευσης σε ειδικό πρωτοποριακό τρόπο ασκήσεων βομβαρδισμού. Αυτός ο τρόπος περιελάμβανε προσέγγιση του καθορισμένου στόχου στο ελάχιστο ύψος, με ταχύτητα 500 μιλίων την ώρα και μετά από έλξη του χειριστηρίου για ανακύκλωση, ν' αφήνεται η βόμβα στις 110° -120° γωνίας ανόδου της ανακύκλωσης. Ακολουθούσε ταχεία απομάκρυνση του αεροσκάφους προς την κατεύθυνση της επιστροφής. Αυτή ήταν η γνωστή διαδικασία με το χαρακτηρισμό LABS. Οι χειριστές δε χρησιμοποιούσαν σκοπευτικά. μόνο έπρεπε να τηρούν με σχολαστική ακρίβεια, πορεία, ταχύτητα, τα απαραίτητα δευτερόλεπτα και τα απαιτούμενα G's (φυγοκεντρικές δυνάμεις). Σπουδαίος παράγοντας επιτυχίας, μετά βέβαια, την αναγκαία εξάσκηση, ήταν η προσεγμένη προετοιμασία πριν από την εκτέλεση κάθε αποστολής..

Οι Έλληνες αεροπόροι πολύ γρήγορα πετύχαιναν θεαματικά αποτελέσματα. Μετά από λίγους μήνες, τον Νοέμβριο του 1960, που ολοκληρώθηκε η εκπαίδευση όλων των χειριστών στην Τανάγρα, η 335 χαρακτηρίστηκε ως Μοίρα Κρούσεως (Strike) και ανέλαβε ειδικό συγκεκριμένο ρόλο μεταξύ των Μοιρών βομβαρδισμού. Ήταν η πρώτη Μοίρα στον Νότιο-Ανατολικό Τομέα του NATO (Ιταλία- Ελλάδα- Τουρκία) που εκπαιδεύτηκε και ανέλαβε αυτό το ρόλο.



1967 στην Τανάγρα. Χειριστές της 335 MK. Διακρίνονται ο Διής της Μοίρας Αντωνιάδης Α.π. (3ης ΕΚΕΧ) και ο Διής της Πτέρυγας Χαραυτής Διογένης (24ης ΕΚΕΧ)

Υπήρχαν άλλες 1 ή 2 τέτοιες Μοίρες σ' όλη τη Νατοϊκή περιοχή της Ευρώπης.

Σ' όλη αυτή την προσπάθεια, ουσιαστική συμμετοχή σ' αριθμό χειριστών, αλλά και σε υψηλές επιδόσεις είχαν οι απόφοιτοι του τμήματος EKEX. Το απέδειξαν σε αγώνες βολών του 1961. Οργανώθηκαν μεταξύ της Μοίρας τους και αντίστοιχης του δου αμερικάνικου στόλου. Πρώτευσε σε συνολική βαθμολογία η 335 MK. Αργότερα τα αεροσκάφη F-84F αντικατεστάθησαν με F-104G.



1961 στο αεροπλανοφόρο Forestal, μετά τους αγώνες βολής, μεταξύ Ελλήνων και Αμερικανών χειριστών, στην Ποτίδαια με F-84F και τακτική LABS. Ο Δτής της 335 MK Τσασάκος Ηλ. (21η Ικ.) κρατεί το κύπελλο/ έπαθλο των αγώνων για τη Μοίρα του που πρώτευσε, ο ΑΕ της Μοίρας Ραβζούλας Φ. (23η Ικ.) το αναμνηστικό σήμα του Forestal και ο Παπαγιάννης Ι. (11η EKEX) που πρώτευσε μεταξύ όλων των χειριστών κρατεί το έπαθλό της νίκης του. Καθιστοί: Τριαντάφυλλος Γ. (27η Ικ.), Τουργέλης Κ. (4η EKEX) και Σουφλερός Ενάγγ. (14η EKEX).

3.6.4 339 ΜΔ/Β (Μοίρα Διώξεως/Βομβαρδισμού).

Τα πρώτα χρόνια χρησιμοποίησης των αεριωθουμένων αεροσκαφών, όλες οι επιχειρησιακές αποστολές εκτελούνταν μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας. Αντίστοιχες αποστολές δεν μπορούσαν να πραγματοποιούνται και τη νύκτα, γιατί δεν υπήρχαν κατάλληλα βοηθήματα στα αεροσκάφη, όπως Radar, σκοπευτικά κλπ.

Μετά το 1964, που οι απαιτήσεις αυξήθηκαν, δημιουργήθηκε η ανάγκη ν' αξιοποιηθούν τα υπάρχοντα αεροσκάφη και τη νύκτα. Η λύση δόθηκε με πρωτοποριακό και ανορθόδοξο τρόπο, για αεριωθούμενα αεροσκάφη με τη χρήση φωτιστικών βομβών.

Ετσι, την άνοιξη του 1965, μ' εντολή του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ), ένα Σμήνος έξι αεροσκαφών F- 84F της 339 Μ Δ/Β μεταστάθμευσε από την Ανδραβίδα (117 ΠΜ) στη Νέα Αγχίαλο (111ΠΜ) κι άρχισε νυκτερινές επίγειες βολές όλων των ειδών.

Η επίδειξη των στόχων γινόταν με ρύψη βομβών Napalm από το πρώτο αεροπλάνο του Σμήνους που προηγείτο κατά 30 δευτερόλεπτα (Napalm είναι βόμβα εμπρηστική που ταυτόχρονα είναι και φωτιστική). Ακολουθούσαν τα υπόλοιπα αεροσκάφη, τα οποία με τους γνωστούς ελιγμούς και τεχνική ημέρας προσέβαλλαν το στόχο. Τότε ήταν μια πρωτοποριακή μέθοδος γι' αεριοθούμενα αεροσκάφη.

Η εκπαίδευση διήρκεσε λίγες μόνο νύχτες και ήταν πέραν από τα όρια ασφαλείας των πτήσεων, γιατί οι χειριστές επηρεάζονταν από τη λάμψη και τη φλόγα της Napalm που συνέχιζε να καίγεται στο έδαφος. Όμως η αναγκαιότητα της εποχής επέβαλε αυτή την ανορθόδοξη εκπαίδευση.

Τα αποτελέσματα και η επίδειξη που ακολούθησε ικανοποίησαν την Ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας, γι' αυτό κι αποφάσισε την επέκταση της εκπαίδευσης και στις υπόλοιπες Μοίρες για επιχειρησιακή εφαρμογή. Τον επόμενο χρόνο, το 1966, άρχισε η χρήση φωτιστικών βομβών που ριπτόντουσαν με αλεξίπτωτο.

3.7 ΑΜΙΑΛΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΜΟΙΡΩΝ

Δεν ακούσαν μόνο οι υψηλές επιδόσεις στις κύριες υποχρεώσεις της Μοίρας για την καταξίωση των χειριστών της. Η προώθηση και ανάδειξη στην αρχηγία μικρών στην αρχή και προοδευτικά μεγαλύτερων σχηματισμών ήταν ένα πρόσθετο μέλημα της Μοίρας, αλλά και κάθε χειριστή χωριστά. Η συμπλήρωση των απαιτούμενων ωρών πτήσεων, η εμπειρία και η απόδοση ήταν τα βασικά στοιχεία αποδοχής. Η προέλευση δεν είχε θέση εδώ και ο κάθε αρχηγός αποκτούσε δικαιώματα πλήρους διοίκησης επί των υπολοίπων μελών του σχηματισμού του. Μερικές φορές μάλιστα οι απαιτήσεις των αρχηγών ξεπερνούσαν τα όρια δικαιοδοσίας τους αλλά και τα όρια αντοχής και πείρας των μελών του σχηματισμού.

Η πολύπλευρη συνεχής προσπάθεια για επίτευξη πολλών στόχων σε σύντομο χρόνο μερικές φορές είχε επίσης και τις δυσάρεστες συνέπειές της. Παρά την ανστηρή πειθαρχία και την προσπάθεια επίβλεψης που επικρατούσαν, ο νεανικός ενθουσιασμός εύρισκε ευκαιρίες για μικρές ή μεγάλες υπερβάσεις και παραβάσεις, γιατί πάντα υπάρχει η επιθυμία για επίδειξη, απόλαυση, εκτόνωση και ταύτιση του αεροπόρου με τις δυνατότητες του αεροπλάνου του που κάποτε είχε σαν αποτέλεσμα " ... συνάντηση με το χάρο".

Η συμμετοχή σε μεγάλους σχηματισμούς αποτελούσε σπουδαίο γεγονός. Η αναγνώριση της ικανότητας αυτής αποτελούσε σιωπηλή τιμητική διάκριση. Οι υψηλές επιδόσεις στις βολές επίγειων και κυρίως εναέριων στόχων, πέραν των κριτηρίων του ΝΑΤΟ, προσέδιδαν ικανοποίηση, χαρά και αυτοπεποίθηση. Μεγάλη και συνεχής ήταν η άμιλλα για το ποιος θα βάλει τις περισσότερες σφαίρες στο ανεμούριο ή βόμβες στο κέντρο των επίγειων στόχων.

Άμιλλα με πείσμα, που δεν εξαντλιόταν μόνο μεταξύ χειριστών ή Μοιρών σε εθνικό επίπεδο αλλά και κυρίως μεταξύ Κρατών του NATO. Συνεχής προσπάθεια για κατάκτηση διακρίσεων κι επαίνων. Είχαν καθιερωθεί μάλιστα και ειδικοί αγώνες, τα ονομαστά Gunneries και Best Hits. Υπήρχε μεγάλη προσπάθεια κι ανταγωνισμός για το ποια Μοίρα θα συμπληρώσει τις περισσότερες ώρες πτήσεων με τον καλύτερο δείκτη ασφαλείας πτήσης. Κι εδώ είχαν καθιερωθεί ειδικά βραβεία.



Η ομάδα βολής στην κυριολεξία «μασούσε τις σφαίρες». Ανθσγός Κωτσάκης Ι. (8η ΕΚΕΧ), Ανθσγός Παπαδημητρώπουλος Εμ. (2α ΕΚΕΧ), Σγός Στυλιανάκης Ι. (19η Ικ.), Αθσγός Νταγέλης ΙΙ. (9η ΕΚΕΧ).

Η συμμετοχή και οι επιτυχίες των αποφοίτων ΕΚΕΧ ήσαν μεταξύ των πρώτων θέσεων, ως συνέπεια πατριωτικού φιλότιμου, αυστηρής επιλογής, ανάγκης προς αναγνώρισή τους, συνεχούς άμιλλας και της υπερηφάνειας που τους διέκριναν.

3.7.1 Συνεισφορά των χειριστών ΕΚΕΧ στην πρότευση των Ελληνικών Μονάδων σε συμμαχικό επίπεδο

Στο NATO το οργανωμένο σύστημα αξιολογήσεων και επιθεωρήσεων πιστοποιούσε την πρόοδο και την επιχειρησιακή απόδοση κάθε ατόμου και κάθε συγκροτήματος, με τακτικές κι έκτακτες επιθεωρήσεις, επισκέψεις κι αξιολογήσεις.

Τα αποτελέσματα κοινοποιούνταν κι αποτελούσαν την ετήσια ιεράρχηση των όμοιων Μονάδων μεταξύ των αεροποριών των κρατών του NATO. Γι' αυ-

τό η άμιλλα με το αιώνιο Ελληνικό φιλότιμο και πάλι κατείχαν την κυρίαρχη θέση. Έτσι στην πεισματική προσπάθεια δράσης κι άριστης απόδοσης, κατα-



Το προσωπικό της 339 Μ Δ/Β με τα F-84F σε μια από τις συνηθισμένες επιθεωρήσεις



1957 στην Τανάγρα οι χειριστές της 343 ΜΑΗ, με Μοίραρχο τον Επγό Πρωτοπαπά Λάμπ. και ΑΕ τον Σγό Μαγγλίνη Κ.

λυτική υπήρξε η συνεχής συμβολή κι αυτών των νέων χειριστών με την αυξημένη επάνδρωση των Πολεμικών Μοιρών. Η εκεί παρουσία τους, όσο περνούσε ο καιρός, γινόταν εντονότερη, όχι μονάχα σε ποιότητα λόγω της αποκτούμενης πείρας και των καταξιωμένων χειριστικών δεξιοτήτων τους, αλλά και σ' αριθμητική υπεροχή.

Η μεγάλη συμβολή των νεαρών αεροπόρων διαπιστώθηκε απ' τις πρώτες κιόλας εκθέσεις επιχειρησιακών αξιολογήσεων απ' τις Νατοϊκές Αρχές χωρίς

διαχωρισμούς προέλευσης. Τα σχόλια, μέσα από τα έγγραφα και δελτία της συμμαχίας, άριστα και η κατάταξη των ελληνικών Μονάδων στην πρώτη θέση, σε σχέση με τις παρόμοιες των λοιπών κρατών μελών. Από τις πολλές αναφορές ενδεικτικά μνημονεύονται αυτές οι ελάχιστες:

(α) Το 1953, η πρώτη έκθεση επιθεώρησης της Ελληνικής Αεροπορίας από το ΝΑΤΟ έγραφε: "όλα τα μέλη της ομάδας επιθεωρήσεως εξεπλάγησαν ευνοϊκά από τις Ελληνικές Μονάδες. Επικρατεί υψηλό επίπεδο ηθικού και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι θ' αποδώσουν καλώς όταν απαιτηθεί. Η ΕΒΑ αποτελεί μια καλώς οργανωμένη δύναμη".

(β) Το ίδιο έτος, το 1953, το Airsouth (Αεροπορική Διοίκηση Νοτιοανατολικής Πτέρυγας του ΝΑΤΟ) μ' έδρα του τη Νεάπολη Ιταλίας κάμνει γνωστό απ' τα δικά του ενημερωτικά δελτία, ότι οι ελληνικές αεροπορικές δυνάμεις, από πλευράς ετοιμότητας, κατατάχθηκαν στην πρώτη θέση, μεταξύ των αεροπορικών δυνάμεων, των χωρών ευθύνης του, Ιταλίας, Ελλάδας και Τουρκίας. Τη θέση αυτή τη διατήρησαν γι' αρκετά ακόμα χρόνια.

(γ) Επαινετικά λόγια, το Σεπτέμβριο 1954, επεσήμαινε και η Ανώτατη Επιχειρησιακή Αρχή της συμμαχίας που τότε έδρευε στο Παρίσι. "ο γενικός μέσος όρος βαθμολογίας (από εκπαιδευτική επιθεώρηση) είναι ίσος με τον αντίστοιχο των αγγλικών Μονάδων" και

(δ) Πάλι το 1954 μετά από αγώνα βολών στην Ιταλία των κρατών της Νοτιοανατολικής Πτέρυγας, όπου το Ελληνικό Σμήνος πρώτευσε, ο υπουργός Αεροπορίας των ΗΠΑ, δήλωσε: "ιδιαιτέραν εντύπωσιν μου προκάλεσεν το υψηλό επίπεδον εκπαιδεύσεως και οργανώσεως της ελληνικής αεροπορίας, ώστε η Ελλάδα να διαθέτει σήμερα μια από τας καλύτερας αεροπορίας του ΝΑΤΟ".

3.7.2 Συμμετοχή των αποφοίτων του ΕΚΕΧ στα ακροβατικά σμήνη.

Ένας άλλος τομέας συναγωνισμού κι άμιλλας, μεταξύ των Αεροποριών του ΝΑΤΟ υπήρξε η παρουσία των Ακροβατικών Σμηνών. Οι Έλληνες αεροπόροι, παρότι ήταν ακόμα σχετικά άπειροι στα αεριωθούμενα αεροσκάφη, δεν μπορούσαν να μείνουν μακριά απ' αυτή την άμιλλα των Ακροβατικών Επιδειξέων.

Είναι γνωστή η ψυχική ανάταση που πρόσφεραν τα Ακροβατικά μας Σμήνη κατά τη μεταπολεμική αναγέννηση της Πολεμικής Αεροπορίας. Στις ομάδες των χειριστικών επιδείξεων σημαντική υπήρξε η συνεισφορά χειριστών εκ του τμήματος ΕΚΕΧ, τόσο στο πρώτο, το «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ» ή «ΚΑΡΕ ΤΩΝ ΑΣΩΝ» όπως το ονόμαζαν πολλοί, με τα F-84G, όσο και στο δεύτερο με τα ευέλικτα F-86E, το "ΑΚΡΟΤΙΜ", που στην τελευταία του φάση ονομάστηκε "ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΛΟΓΑ".

Το πρώτο δημιουργήθηκε στην 337 ΜΔ/Β του αεροδρομίου Λάρισας, από



Ο Υ.ΕΘ.Α Κανελλόπουλος Π. με το καρέ των Άσων: Δαμάσκος Δημ. Κόκκας Κ. Στυλιανάκης Ι. Παπαδημητρώπουλος Εμ

το Διοικητή της Επισμηναγό Κων. Κόκκα. Στην 5χρονη δράση του, από 1953 έως 1958, με ξέχωρες διακρίσεις στο εσωτερικό κι εξωτερικό, μέλη του ήταν εκτός από τους Υποσμηναγό και μετέπειτα αρχηγό του Σμήνους Ιωάν. Στυλιανάκη και Ανθυποσμηναγό Δημήτρ. Δαμάσκο, και δύο Ανθυποσμηναγοί από το ΕΚΕΧ οι Μανόλης Παπαδημητρώπουλος και Σταύρος Φιρφυλιώνης. Κλασσικό και τέλειο είχε χαρακτηριστεί. Για την προσφορά του αείμνηστου Κόκκα και την εξέλιξη των Σμηνών αυτών ο Γιάννης Στυλιανάκης έχει δηλώ-



Ο Βασιλιάς Παύλος με τους Άσους των Αιθέρων: Παπαδημητρώπουλο Εμ. Στυλιανάκη Ι. Δαμάσκο Δ. και Φιρφυλιώνη Στ. το 1957 στην Ελευσίνα.

σει: "Ο Κόκκας είναι ο ιδρυτής του Ακροβατικού Σμήνους. Χωρίς αυτόν δεν θα υπήρχε ούτε το Σμήνος των 4 αεροσκαφών με τα F-84G, ούτε το επόμενο των 5 με τα F-86E. Το 1958 που υπολόγισα ότι τελείωνε η δική μου διαδρομή, υπέβαλα αναφορά προς το ΓΕΑ και πρότεινα να ιδρυθεί νέο Σμήνος με 5 αεροσκάφη F-86E και αρχηγό τον Ηλία Τσαμουσόπουλο. Το πρώτο Σμήνος έδρασε από το 1953 έως το 1958 με αρχηγούς τον Κόκκα για 2 χρόνια περίπου και τα υπόλοιπα 3 με μένα".



Το
καρέ
των
Άσων με
F-84G σε αριστοτεχνική συνοχή.

Το δεύτερο ακροβατικό Σμήνος ιδρύθηκε σαν συνέχεια του πρώτου, στην 341 ΜΑΗ στο αεροδρόμιο Τανάγρας από το Διοικητή της Σμηναγός Ηλία Τσαμουσόπουλο, με 5 κι αργότερα με 7 αεροπλάνα. Σ' αυτό το Ακροβατικό Σμήνος, επειδή οι εκ του ΕΚΕΧ αποτελούσαν το σύνολο σχεδόν των νέων χειριστών, η συμμετοχή τους ήταν καταλυτική.

Έτσι στην πρώτη του φάση εκτός απ' τον αρχηγό του οι υπόλοιποι ήσαν απόφοιτοι του ΕΚΕΧ, όπως Ανδρ. Φραγκοπανάγος, Κων. Αδάμ, Φιλ. Κόλλιας, Νικόλ. Πατήρης, Χαρ. Βάσης, Αθαν. Καρβελάς. Αυτό συνεχίστηκε και στις επόμενες φάσεις, με την επιβεβλημένη αντικατάσταση ορισμένων από αυτούς, όταν έκλεισε ο κύκλος τους σε Πολεμική Μοίρα, μεταξύ των οποίων κι ο αρχηγός του Ηλ. Τσαμουσόπουλος. Με την αναχώρησή του, το 1960, αρχηγός ανέλαβε ο Σμηναγός Ανδρέας Φραγκοπανάγος. Τότε, όλη η ομάδα με τους: Ανδ. Φραγκοπανάγο, Φιλ. Κόλλια, Νικ. Πατήρη, Χαρ. Βάση, Αθ. Καρβελά, Δημ. Παπαηλιού και Ιωάν. Γαβριηλίδη, ήταν απόφοιτοι του ΕΚΕΧ.

Το Ακροβατικό Σμήνος συνέχισε τη δράση του, με αρχηγό πάντα το Φραγκοπανάγο, για μία συνεχή πενταετία και με τη συμμετοχή νεότερων μελών από το ΕΚΕΧ, αλλά και από την Ικάρων, όπως οι: Ι. Δεμάγκος, Κ. Νανόπουλος, Π. Καρδάσης, Ι. Ζαχαριάδης, Βλ. Παπαχριστόπουλος, Ευάγγ. Πετρουλάκης, Αριστ. Κουκουβάος, Γ. Μεθενίτης, Θεοτ. Βλάσης.



1960. Η Βασιλική οικογένεια δεξιώθηκε τους χειριστές του ακροβατικού σμήνους στο Τατόι. Φραγκοπανάγιο Ανδ. Κόλλια Φίλ. Καρβελά Αθ. Πατήρη Νικ. Τσαμουσόπουλο Ηλ. Βάση Χαρ. και Αδάμ Κων.

Το ΑΚΡΟΤΙΜ, με τις ιδιαίτερα πετυχημένες εμφανίσεις του στην Ελλάδα και σε πολλές άλλες χώρες, με τους δύσκολους σχηματισμούς και τους πρωτότυπους ελιγμούς που πραγματοποιούσε με θαυμαστή ακρίβεια, καθιερώθηκε ως ένα από τα καλλίτερα ακροβατικά Σμήνη του ΝΑΤΟ. Παντού προκαλούσε το θαυμασμό, αποσπούσε πολλούς επαινούς και γέμιζε υπερηφάνεια όλους τους Έλληνες αεροπόρους. Πρωτότυπη και εντυπωσιακή ήταν η ομα-



Το Acroteam των 7 F-86E σε σχηματισμό συμμαχικής επίδειξης.

δική απογείωση και προσγείωση και των 7 αεροσκαφών με πρωτοφανή ακρίβεια. Εντυπωσιακή επίσης και αξιοθαύμαστη ήταν, κάποιες φορές, στη Γερμανία η εκτέλεση ελιγμών μέσα στα σύννεφα, όταν τα υπόλοιπα Νατοϊκά

Σμήνη δεν πραγματοποιούσαν επίδειξη, λόγω χαμηλής νέφωσης.

Το 1965 διέκοψε οριστικά τις εμφανίσεις και διαλύθηκε αθόρυβα. Βραδύτερες προσπάθειες αναβίωσης νέου Σμήνους δεν καρποφόρησαν.



Το Acroteam σε φάση ομαδικής προσγείωσης με F 86 E.

3.7.3 Ιδιαίτερα παράτολμες ενέργειες

Αρκετές φορές οι αεροπόροι αντιμετωπίζουν καταστάσεις δύσκολες και αντιδρούν με επιτυχία χάρη στην ετοιμότητα που τους διακρίνει και στην άριστη γνώση των μηχανικών συστημάτων, αλλά και των συνθηκών πτήσεων. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις πέρα από κάθε πρόβλεψη ή καθορισμένη διαδικασία που αντιμετωπίζονται μόνο από παράτολμες ενέργειες με προσωπική ευθύνη και δεξιότητες. Τέτοιες υπερβάσεις υπήρξαν πολλές, αλλά αντιπροσωπευτικά αναφέρεται μόνο του Μανόλη Παπαδημητρώπουλου (2η Σειρά ΕΚΕΧ), για την οποία μάλιστα επαινέθηκε και από τον τότε υπουργό Εθνικής Αμυνας:

Έκφρασις εναρεσκειάς εις μόνιμον Ανθυποσημηναγόν ΠΓΥ Παπαδημητρώπουλον Εμμανουήλ (8522)

Εκφράζομεν την άκραν εναρέσκειαν ημών εις τον μόνιμον Ανθυποσημηναγόν ΠΓΥ Παπαδημητρώπουλον Εμμανουήλ (8522), διότι την 19/5/1956 ιπτάμενος δι' αεροσκάφους JET F-84 εις σχηματισμόν 4 αεροσκαφών προς εκτέλεσιν ασκήσεως εναερίου βολής, διαπιστώσας σοβαράν βλάβην εις το δεξιόν σκέλος του Συστήματος Προσγειώσεως ετέρου αεροσκάφους του σχηματισμού, εξ ιδίας καθ' ολοκληρίαν πρωτοβουλίας, προέβη εις παράτολμον

ενέργειαν εγκυμονούσαν δι' εαυτόν σοβαρωτάτους κινδύνους. Η ενέργεια αυτή δύναται να θεωρηθή ως λελογισμένη διά τον χειριστήν τούτον, ως αποτελούντα μέλος τετραδός ΑΚΡΟΤΙΜ, πράγμα, όπερ προϋποθέτει λίαν εξησχημένον χειριστήν εις πτήσεις ακριβείας με πλήρη αυτοπεποιθήσιν εις την ικανότητά του.

2. Διά της ενεργείας του ταύτης επέτυχε την διάσωσιν εκ της ολοσχερούς καταστροφής, ή τουλάχιστον εκ σοβαρών ζημιών, ενός πολυτίμου διά την ΕΒΑ αεροσκάφους και εμμέσως εις την διάσωσιν του διακινδυνεύσαντος χειριστού του αεροσκάφους τούτου.

3. Η πράξις αυτή καταδεικνύει το εις λίαν υψηλόν βαθμόν ανεπτυγμένον αίσθημα συναδελφικής αλληλεγγύης εις τον Αξιωματικόν τούτον και την πλήρη συναίσθησιν των γενικωτέρων υποχρεώσεών του ως ιπταμένου Αξιωματικού.

4. Η ΕΒΑ θεωρεί εαυτήν υπερέφανον, διότι διαθέτει τοσούτου υψηλού ηθικού και επαγγελματικού επιπέδου Αξιωματικούς μεταξύ των στελεχών της.

5. Η παρούσα να αναγνωσθή εις συγκεντρώσεις αξιωματικών και καταχωρηθή εν τω ΑΦΜ του εν λόγω αξιωματικού.

Εν Αθήναις τη 2α Ιουνίου 1956

Ο Υπουργός

Αρ. Πρωτοπαπαδάκης

Η παράτολμη ενέργειά του ήταν η ώθηση με το tip tank του αεροσκάφους του, του σκέλους του άλλου αεροσκάφους, που παρέμενε απασφάλιστο, ώστε να ασφαλίσει στη θέση κάτω και να προσγειωθεί ομαλά. Επίσης κι αρκετοί άλλοι διέθεταν υψηλές χειριστικές ικανότητες, χωρίς όμως ν' αναδεικνύονται σε ξεχωριστό γεγονός, απορροφούμενες στη ρουτίνα της καθημερινής αποστολής τους.

3.7.4 Αντιμετώπιση Επικίνδυνων Καταστάσεων

Κάθε πτήση, εκτός απ' το μεγαλείο της, περιέχει και στοιχεία του κινδύνου. Όταν πρόκειται για πολλές πτήσεις και μάλιστα σε συνθήκες με συνεχή πίεση για την επίτευξη υψηλών στόχων και σε σύντομο χρόνο, τότε και οι πιθανότητες γι' αντίστοιχους κινδύνους αυξάνονται. Η εκμάθηση από τους χειριστές των διαδικασιών ανάγκης, δηλαδή των ενεργειών που πρέπει να εκτελεστούν για ν' αντιμετωπιστεί οποιαδήποτε μηχανική βλάβη ή άλλη επικίνδυνη κατάσταση, διευρύνει τη γνώση κι ελαττώνει τις πιθανότητες των δυσμενών αποτελεσμάτων.

Σ' όλες αυτές τις καταστάσεις εκείνο που προέχει είναι η ζωή του χειριστή. Όλα τα υπόλοιπα, ακόμη και διάσωση του αεροπλάνου, έπονται. Παρ' όλα αυτά, πολλοί χειριστές που βρέθηκαν σ' επικίνδυνες καταστάσεις, οδηγούμενοι από υπερβολική αγάπη προς το αεροπλάνο, διακινδύνευσαν τη ζωή τους

για χάρη του. Μερικές τέτοιες χαρακτηριστικές περιπτώσεις αναφέρονται στο περιοδικό "Η ΠΤΗΣΙΣ" με σχετικά "ΕΥΓΕ" για την επιτυχή κατάληξη της προσπάθειας. Ειδικά στο Νο 37 αναφέρονται οι ακόλουθες διαπιστώσεις: "Η ΠΤΗΣΙΣ από των στηλών της απευθύνει ένα θερμόν ΕΥΓΕ εις τον νεαρόν Υποσμηναγόν...(αναφέρεται σε απόφοιτο 15ης ΣΑ/ΕΚΕΧ), αισθανομένη ικανοποίησιν εκ της διαπιστώσεως του υψηλού επιπέδου ικανότητος εις ό ευρίσκονται οι πλείστοι των χειριστών της ΕΒΑ, οίτινες έχοντες επίγνωσιν της υψηλής αποστολής των και δια της αρτίας επαγγελματικής των καταρτήσεως, αντιμετωπίζουν ορθώς και ψυχραίμως επικινδύνους καταστάσεις, αποτρέποντες ούτω βέβαια και σοβαρότατα ατυχήματα".

Δυστυχώς υπήρξαν κι ενδείξεις ότι η προσπάθεια, που κατά κανόνα εκδηλωνόταν από όλους τους χειριστές σ' ανώμαλες καταστάσεις, για τη διάσωση του αεροπλάνου, σε κάποιες περιπτώσεις, κατέληξε στην απώλεια αεροπλάνου και χειριστή. Συνήθως το μικρό ύψος κι ενδεχόμενο πολύπλοκο μηχανικό πρόβλημα δεν άφηναν περιθώρια στην επιμονή των χειριστών για τη διάσωση του αεροπλάνου, αλλά είχε και βαρύ τίμημα για τους ίδιους: την απώλεια της ζωής τους.

Υπήρξαν όμως και περιπτώσεις όπου η αυτοθυσία προήλθε από υπέρτατο αλτρουισμό, όταν υπήρχε κίνδυνος να καταπέσει το αεροπλάνο που είχε βλάβη, σε κατοικημένη περιοχή. Τέτοια είναι η θυσία τού Ανθυποσμηναγού Ανδριανόπουλου Γεωργίου (14ης ΣΑ/ΕΚΕΧ). Την 14η Μαΐου 1959 με F-86E, για ν' αποφύγει την πτώση του στην πόλη της Χαλκίδας, υποχρεώθηκε να το εγκαταλείψει σε χαμηλό ύψος στη θαλάσσια περιοχή του Ευρίπου, όμως η ηρωική αυτή απόφαση του στοίχισε τη ζωή του. Δεν υπήρξε αρκετός χρόνος ν' ανοίξει το αλεξίπτωτο και να τον κρατήσει στον αέρα.



Ανθυγός Ανδριανόπουλος Γ. (14η ΕΚΕΧ), με στολή Δοξίμου.

3.8 ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΡΥΘΜΟΙ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥΣ

Και ενώ η ανάπτυξη των Πολεμικών Μοιρών ήταν γρήγορη, διευρυμένη κι είχε ανάγκη υποστήριξης από αερομεταφορές, η ανάπτυξη των αερομεταφορών της Πολεμικής Αεροπορίας ακολούθησε τους δικούς της ρυθμούς. Αρχικά όλη σχεδόν η δεκαετία του '50 περιορίστηκε στην ενίσχυση της υπάρχουσας Μοίρας 355 ΜΜ (Μοίρα Μεταφορών) και τη δημιουργία μιας επιπλέον (Μοίρας) με αε-

ροσκάφη Dakota (C-47). Το 1958 έγινε η προμήθεια των ελικοπτέρων H-19 D, για κάλυψη μικροτέρων εξειδικευμένων μεταφορικών αποστολών.

Από το 1970 αυξήθηκαν ικανοποιητικά τα μεταφορικά αεροσκάφη με την προμήθεια των Noratlas. Ουσιαστική αύξηση της μεταφορικής ικανότητας πραγματοποιήθηκε από το 1976 με την προμήθεια αεροσκαφών C-130. Όλο αυτό το διάστημα και για πολλά χρόνια ακόμα το Dakota ήταν πρωταγωνιστής των αερομεταφορών, σε ποικιλία αποστολών. Τέτοιες ήταν: μεταφορά προσωπικού ή υλικών, μεταφορά "υψηλών προσώπων" με κατάλληλη εσωτερική διαμόρφωση, ρίψη αλεξιπτωτιστών, αεροδιακομιδές ασθενών, μεταφορά οξυγόνου για τις πολεμικές Μοίρες ή "μελάσας" για αεροψεκασμούς, απο-



Τα Dakota σε ρίψη αλεξιπτωτιστών.

στολές έρευνας και διάσωσης και κάποτε επιτήρησης, αεροφωτογραφήσεις ολόκληρων περιοχών προς εξυπηρέτηση υπηρεσιών εκτός Αεροπορίας, κλπ.

Στα μεταφορικά αεροσκάφη με τις μικρές ταχύτητες και τα σχετικά λίγα τεχνικά συστήματα, δεν χρειάζονταν η νεανική ορμή και αντοχή, ούτε ο υψηλός δείκτης χρόνου αντίδρασης, που απαιτούσαν τα αεριοθούμενα. Έτσι, η τοποθέτηση νέων Ανθυποσημηναγών στις Μοίρες μεταφορών δεν ήταν συνηθισμένο φαινόμενο. Εκεί η επάνδρωση είχε πραγματοποιηθεί από παλιότερους πιλότους και γρήγορα δημιουργήθηκε η εντύπωση ότι, παρά την δυσκολία από την διαφορετικότητα και την ποικιλία των αποστολών, επρόκειτο για χώρο άνετης διαβίωσης, με τους δικούς της κώδικες συμπεριφοράς και αργούς ρυθμούς δράσης, χωρίς την καθημερινή πίεση και το άγχος των Πολεμικών Μοιρών. Εκτελούσαν τα δρομολόγια εσωτερικού για τη μεταφορά προσωπικού ή υλικού, που πολλές φορές τα αξιοποιούσαν και σαν ταξίδια αναψυχής. Είχαν την ευκαιρία να γεύονται ή να προμηθεύονται εκλεκτά προϊόντα από την Ελληνική επαρχία και να απολαμβάνουν όλες τις χαρές νησιών και ακτών. Χωριστή προτίμηση είχαν στα ταξίδια εξωτερικού με τις ποικίλες

ικανοποιήσεις, υλικές ή και ψυχαγωγικές. Ο συναγωνισμός ήταν μεγάλος, γιατί τα δρομολόγια αυτά ήταν σπάνια τα πρώτα χρόνια.

Η συνεισφορά των Μεταφορικών δεν περιοριζόταν μόνο σε συνδυασμό έργου και αναψυχής, αλλά και σε δύσκολο κουραστικό έργο. Υπηρεσιακό, όταν πραγματοποιούσαν μετακινήσεις ολόκληρων Πολεμικών Μοιρών σε μετασταθμεύσεις ή ασκήσεις, και κοινωνικό όταν έτρεχαν να βοηθήσουν σε περιπτώσεις κοινωνικών συμφορών. Αντίθετα, τους χειμερινούς μήνες, όταν ο καιρός δεν επέτρεπε πτήσεις, λόγω περιορισμένων δυνατοτήτων των Dakota, τότε η κουβεντούλα στην αίθουσα του briefing εξελισσόταν σε συμπόσιο ανέκδοτων και κουτσομπολιού. Από την αίθουσα αυτή, στην Ελευσίνα, έχουν κυκλοφορήσει τα ωραιότερα ανέκδοτα, απίθανες ιστορίες και χιουμοριστικά πειράγματα ή χαρακτηρισμοί προς νεαρούς πιλότους των Πολεμικών Μοιρών: "Αρσακειάδες με κορσέδες" τους αποκαλούσαν λόγω της Αντι-G εφαρμοστής φόρμας πτήσεων των αεριοθωμένων, που φορούσαν. Όλα αυτά βέβαια στις ήρεμες και ομαλές ειρηνικές περιόδους, που ήταν οι περισσότερες, ενώ στις Πολεμικές Μοίρες υπήρχε ο συνεχής οργασμός της αναδημιουργίας και της κάλυψης των πολυποίκιλων επιχειρησιακών απαιτήσεων.

Δεν έλειψαν όμως και οι δύσκολες αποστολές, που ανέλαβαν τα Dakota και τα μεταφορικά αεροσκάφη γενικότερα, ακόμη και σε ειρηνικές περιόδους. Σε αυτές τις περιπτώσεις δεν αρκούσε μόνο η πείρα των παλαιότερων. Χρειάζόταν και η νεανική ορμή και αντοχή των νεότερων. Τότε αρκετοί απόφοιτοι του τμήματος ΕΚΕΧ, από τις πρώτες σειρές, κυρίως, έδωσαν εντυπωσιακό παρόν.

3.8.1 Κορέα, Κονγκό, Αγκόλα: Τα DACOTA στο μάτι του κυκλώνα.

Η μικρή Ελλάδα ποτέ δε δίστασε να συμμετάσχει σε αγώνες για την ελευθερία των Λαών. Παρούσα και στη μακρινή Κορέα, με το 13ο Εκστρατευτικό Σμήνος των 7 αεροσκαφών Ντακότα (Dacota). Οι χειριστές του, παλιοί πεπειραμένοι στα Μεταφορικά, αλλά και νεαροί Έφεδροι Ανθυποσμηναγοί του τμήματος ΕΚΕΧ μέχρι την 9η σειρά, δεν είχαν προλάβει ακόμη να προσαρμοσθούν στις Πολεμικές Μοίρες, που είχαν τοποθετηθεί μετά την προ ολίγων μηνών αποφοίτησή τους από τη Σχολή και μετατέθηκαν στα Μεταφορικά για να σταλούν στην Κορέα. Κάποιοι εστάλησαν αμέσως μετά την αποφοίτησή τους από τη Σχολή, αφού πρώτα εκπαιδεύτηκαν στα Dakota. Το Ελληνικό Σμήνος εκτέλεσε τις αποστολές του -και αυτές ήταν πολλές και δύσκολες μέσα στη δίνη του πολέμου - με τη γενναιότητα της Ελληνικής ψυχής και το Ελληνικό φιλότιμο. Συνεχής ήταν ο θαυμασμός και οι έπαινοι από τους συμμάχους Διοικητές. Είχε γίνει πλέον συνείδηση όλων, ότι τα δύσκολα κι ακατόρθωτα εκτελούνταν μόνο από τους Έλληνες αεροπόρους.

Ένα δείγμα γενναιότητας και αυτοθυσίας είναι οι χαρακτηριστικοί τίτλοι σε ανταποκρίσεις της εφημερίδας "ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ" της εποχής εκείνης.

- 14.12.50: "Η εποποιία των Ελλήνων αεροπόρων. Πραγματοποιούν άθλους υπό τραγικές συνθήκες. Διεκόμισαν τους τελευταίους τραυματίες από την Χαγκαρού...".
- 17.1.51: "Εκεί όπου η λέξις -αδύνατον- αγνοείται". Με το Ελληνικόν Σμήνος εις την βάσιν επιχειρήσεων ένας σιδηρούς νόμος αναγράφεται και τηρείται: "Μη λες ποτέ ότι τούτο δεν μπορεί να γίνη γιατί πάντοτε κάποιος θα βρεθή που θα το κάμη..". Τόσο το 13ο Σμήνος, όσο και το προσωπικό του τιμήθηκαν με πολλά παράσημα και μετάλλια.

Αλλά και το τμήμα όμως υπήρξε μεγάλο. Σε τρία αεροπορικά ατυχήματα, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών κατά την εκτέλεση της αποστολής, έχασαν τη ζωή τους 12 ηρωϊκοί Έλληνες. Μεταξύ αυτών και δύο νεαροί έφεδροι Ανθυποσμηναγοί, 22 και 21 ετών, πριν προλάβουν να γνωρίσουν τις χαρές της ζωής. Οι Ανθυποσμηναγοί Βασίλειος Κατσαντώνης και Νικόλαος Μάμαλης της 1ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ..



Ανθργός Κατσαντώνης Β. (1η ΕΚΕΧ)



Ανθργός Μάμαλης Ν. (1η ΕΚΕΧ)

Μεγάλη περιπέτεια ήταν το Κονγκό και η Αγκόλα, τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '60, που σπαράσσονταν από αιματηρούς τοπικούς πολέμους. Ο ΟΗΕ ήθελε να δώσει τέλος σ' αυτούς τους αλληλοσπαραγμούς και απέστειλε ειρηνευτικές δυνάμεις. Η πατρίδα μας δεν ήθελε να απουσιάσει και διέθεσε κάποια πληρώματα, για να επανδρώσουν αεροσκάφη Dacota του ΟΗΕ. Η συντριπτική πλειοψηφία των

χειριστών αυτών ήταν απόφοιτοι του τμήματος ΕΚΕΧ. Ήταν ήδη έμπειροι κυβερνήτες στα Dacota.

Οι αποστολές και η διαβίωσή τους γίνονταν σε συνθήκες "ζούγκλας". Εκτελούσαν πολύωρα δρομολόγια πάνω από τη ζούγκλα, χωρίς ραδιοβοηθήματα και προσγειώνονταν σε απομακρυσμένες πόλεις ή χωριά, χωρίς τις στοιχειώδεις συνθήκες πολιτισμένης διαβίωσης. Οι πιθανότητες να πέσουν θύματα ανθρωποφάγων, όπως συνέβηκε με Ιταλούς, ήταν άμεσα

υπαρκτές. Λεπτομέρειες αυτών των δύσκολων συνθηκών έχουν κατατεθεί από τους ιδίους τους πρωταγωνιστές και που, επιπλέον, διαβεβαίωσαν ότι οι αποστολές τους ήταν απόλυτα επιτυχείς. Οι ίδιοι όμως εξέφρασαν και ένα παράπονο. Όταν γύρισαν από την επικίνδυνη αποστολή τους, κανένας επίσημος από την Υπηρεσία δεν τους υποδέχτηκε και μέχρι τώρα δεν φαίνεται να αναγνωρίζεται η προσφορά τους. Γιατί άραγε;

Έτσι τα "άμαχα και απειροπόλεμα" Dakota είχαν μπει για τα καλά στη δί- νη των μακρινών πολέμων. Βρέθηκαν αδύναμα και απροστάτευτα "στο μάτι του κυκλώνα". Ευτυχώς υπάρχουν αρκετοί που αναγνωρίζουν τον ηρωισμό και τις θυσίες των πληρωμάτων τους.

3.8.2 Η αποστολή "ΝΙΚΗ": Δείγμα αυτοθυσίας και ηρωισμού

Το οδυνηρό για τον Ελληνισμό έτος 1974 συνέβησαν πολλά εθνικά λάθη και υπήρξαν πολλές παραλείψεις. Η πραγματο- ποίηση όμως της αποστολής "ΝΙΚΗ" στη Μεγα- λήνησο με τα μεταφορικά αεροσκάφη Noratlas απαλύνει τα δυσάρεστα συναισθήματα, με το μεγαλείο πατριωτισμού και της πίστης στο κα- θήκον, που επέδειξε το ιπτάμενο προσωπικό της Πολεμικής Αεροπορίας.

Κατά την εκτέλεση της αποστολής τους στις δυσμενέστερες συνθήκες πτήσης και στις ανύ- παρκτες πιθανότητες επιβίωσης, μόνο αυτή η πί- στη προς το καθήκον και η αγάπη προς την Πα- τρίδα ήταν οι σταθεροί οδηγοί τους. Ο ηρωισμός χειριστών και πληρωμάτων, αδιακρίτως προέ- λευσης, ταυτίστηκε με την αυτοθυσία.

Ως "τυχεροί στη θυσία" αναδείχτηκαν δύο χειριστές από το τμήμα ΕΚΕΧ, οι Αντισμή- ναρχοι Βασίλειος Παναγόπουλος (20ης ΣΑ/ΕΚΕΧ) και Στέργιος Συμεωνίδης (10ης ΣΑ/ΕΚΕΧ), όταν το αεροσκάφος τους κτυ- πήθηκε από πυρά εδάφους κατά τη φάση προσγείωσης και κατέπεσε παρασύροντας στο θάνατο χειριστές, πλήρωμα και επιβαί- νοντες στρατιώτες. Και εδώ οι απόφοιτοι του ΕΚΕΧ έδωσαν το τίμημα της προσφοράς τους και της θυσίας τους.



Ασμχος Παναγόπουλος Β. (20η ΕΚΕΧ)



Ασμχος Συμεωνίδης Στέργ. (10η ΕΚΕΧ)

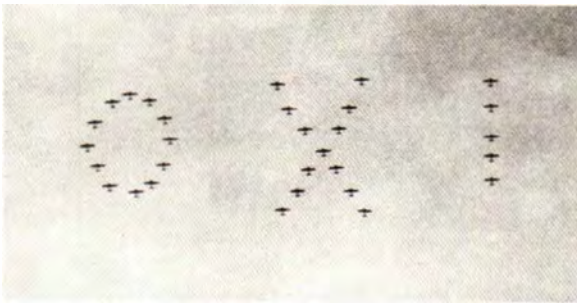
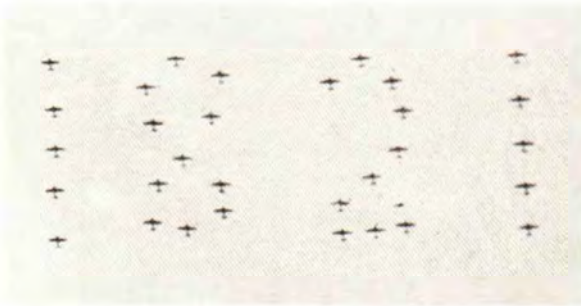
3.9 ΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ HARVARD ΣΕ ΕΙΔΙΚΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΝΟΡΘΟΔΟΞΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Τους πρώτους μήνες του 1964 επελέγησαν δύο ολιγάριθμες ομάδες εκπαιδευτών και υπέστησαν ειδική εκπαίδευση "ανορθόδοξου πολέμου", με εκπαιδευτικά αεροσκάφη Harvards. Κάτι ανάλογο έγινε και με κάποια πληρώματα στα Dakota. Η εκπαίδευση ήταν δύσκολη, σκληρή και κοπιαστική. Γινόταν μέρα και νύχτα και διήρκεσε λιγότερο από δύο μήνες. Κανείς από όσους συμμετείχαν σ' αυτή δεν γνώριζε τίποτα για το λόγο της εκπαίδευσης και την αποστολή τους. Αυτή τούς γνωστοποιήθηκε κάποια Κυριακή πρωί από τον ίδιο τον Αρχηγό της Αεροπορίας στο γραφείο του. Ήταν η πρώτη φορά που μερικοί περνούσαν την πύλη του ΓΕΑ και βρέθηκαν πρόσωπο με πρόσωπο με τον Αρχηγό. Τότε οι σχέσεις μας με τη γειτονική χώρα ήταν "τεταμένες".



Α/φη Harvard στη γιορτή για τη συμπλήρωση 10 ετών από την ίδρυση του NATO

Δεν είναι του παρόντος ν' αναφερθούν λεπτομέρειες της αποστολής που τους ανατέθηκε και με ποιες περιπέτειες εξελίχθηκε ένα μέρος από αυτή το καλοκαίρι του 1964. Μπορεί όμως ν' αναφερθεί και να τονισθεί η σημασία της συστηματικής κι εντατικής εκπαίδευσης. Στον ελάχιστο χρόνο των δύο μηνών κατέστησαν ικανοί να εκτελούν με το Harvard νυχτερινά ταξίδια σ' απόλυτο σκοτάδι, στα 50 - 100 πόδια από το έδαφος, να πραγματοποιούν νυχτερινές βολές βομβών και ρουκετών με πλήρη επιτυχία και να προσγειώνονται χωρίς προβολείς σε διάδρομο φωτιζόμενο μόνο από 4 ή 5 φώτα, αλλά και νυχτερινό σχηματισμό χωρίς φώτα πλεύσης μόνο με τις εξατμίσεις τους. Όλα αυτά γίνονταν με υπέρβαση κάθε ορίου αντοχής και δυνατοτήτων αεροσκαφών και χειριστών. Και όμως τα εκτελούσαν και αισθάνονταν ασφαλείς· η συστηματική εκπαίδευση είχε κάνει το θαύμα της.



Τα εκπαιδευτικά
Harvard σε συμβολικούς σχηματισμούς



3.10 ΜΙΑ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΓΝΩΣΤΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΜΕ ΠΙΛΟΤΟΥΣ ΤΟΥ ΕΚΕΧ

Ανάμεσα στις άλλες δύσκολες αποστολές, που έχουν αναφερθεί μέχρι τώρα, υπήρξε και κάποια για την οποία μάθαμε πολύ λίγα.

Το 1955, περί τους 10 χειριστές αποκλειστικά από το ΕΚΕΧ, πήγαν κάπου στο Εξωτερικό. Οι περισσότεροι επέστρεψαν το 1958 κι ακολούθησαν την εξέλιξη τους μαζί με τους άλλους συμμαθητές τους. Λειτουργούντες μέσα στις Πολεμικές Μοίρες, είχε διαπιστωθεί ότι είχαν γνώσεις από πολλούς τύπους αεροσκαφών, οι οποίοι δεν είχαν διατεθεί τότε στην Ευρώπη. τους εδώ τύπους τους πετούσαν με μεγάλη επιδεξιότητα.

Οι υπόλοιποι που δεν γύρισαν, επισήμως δεν είναι γνωστό αν και πού ζουν. Κάποιες ασαφείς πληροφορίες λένε ότι ζουν και κινούνται μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης. Αυτοί που επέστρεψαν ποτέ δεν είπαν οτιδήποτε για την απόρρητη αποστολή τους και είναι χαρακτηριστικό πως όταν ένας εξ αυτών, σκοτώθηκε εδώ στην Ελλάδα το 1959, τη ντουλάπα του στη Μοίρα την είχε ανοίξει μόνο ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας. Αξιοπερίεργο επίσης είναι, πως τώρα μετά από 50 σχεδόν χρόνια, όπου επί πλέον δεν υπάρχουν αντίπαλοι συνασπισμοί, οι πρωταγωνιστές αυτής της ιστορίας εξακολουθούν επίμονα να σιωπούν.

3.11 ΕΘΕΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ

Είναι γνωστό, ότι η Αμερική και το ΝΑΤΟ βοήθησαν ουσιαστικά το μεταπολεμικό εκσυγχρονισμό της Πολεμικής Αεροπορίας σ' όλους τους τομείς της. Έδωσαν το κύριο υλικό, και τα ανταλλακτικά και φρόντισαν για τη δημιουργία της βασικής κι αναγκαίας υποδομής. Όμως, το πολυποίκιλο, νέο κι αυξημένο αεροπορικό υλικό για να αξιοποιηθεί και ν' αποδώσει ως αεροπορικό όπλο, χρειαζόταν πολύμορφη και ουσιαστική υποστήριξη. Η υποστήριξη έπρεπε να δοθεί από εθνικές πηγές, αλλά αυτή δεν υπήρχε, αφού τα πάντα στη χώρα μας είχαν καταστραφεί. Επί πλέον η ανάπτυξη της Αεροπορίας είχε το χαρακτηριστικό του επείγοντος, του εξαιρετικά επείγοντος. Κι αυτή η έλλειψη της εθνικής πηγής αναπληρώθηκε, μ' εξίσου σημαντικά αποτελέσματα, από το φιλότιμο, την εργατικότητα, την εφευρετικότητα και την προσήλωση στο καθήκον μέχρι αυτοθυσίας όλου του προσωπικού της.

Χαρακτηριστική είναι η αναφορά του τότε αρχηγού Εμμαν. Κελαϊδή στο σχετικό βιβλίο του: "... για να απορροφηθεί και ν' αξιοποιηθεί, το νέο υλικό, έπρεπε να εξασφαλίζονται υπό του (Ελληνικού) Επιτελείου όλαι αι αναγκαίαι προϋποθέσεις,... Τα προβλήματα ήσαν πολλά και μόνον δια συνεχούς και

εντατικής προσπάθειας κατέστη δυνατόν να υπερνικηθούν τα εμπόδια.... Απαιτήθη συστηματική εργασία, απόλυτος προσήλωσις προς το καθήκον και μέχρις αυτοθυσίας ζήλος" ..

Οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την αξιοποίηση των νέων αεροπόρων, καθώς και των άλλων ειδικοτήτων, στην κύρια αποστολή τους, έχουν ήδη αναφερθεί. Υπάρχουν όμως και πολλές άλλες φαινομενικά ασήμαντες προσπάθειες, εκτός βέβαια της κύριας που ήταν οι πτήσεις, αλλά που συνθέτουν το Ελληνικό και το Αεροπορικό μεγαλείο. Ενδεικτικά παρατίθενται μόνο δύο απ' αυτές που βίωσαν έντονα οι νεαροί τότε αεροπόροι μας.

3.11.1 Προσπάθεια για ευπρεπή εμφάνιση

Ήταν Αύγουστος 1955 στην Ελευσίνα. Δεν είχε κλείσει ακόμα ένας μήνας, από την συγκρότηση της νέας Μοίρας αεριωθουμένων. Μόνο μια εξάδα χειριστές από τους παλαιότερους ήταν διαθέσιμοι στον τύπο. Οι υπόλοιποι νεαροί Ανθυποσηναγοί, χωρίς καμιά πείρα σε μονοθέσια μαχητικά, βρισκόνταν στο στάδιο του transition. Οι πτήσεις γίνονταν καθημερινά με εντατικούς ρυθμούς. Οι δυσκολίες πολλές. Η προσπάθεια και η αγωνία στα ύψη. Οι ευκολίες εκτός πτήσεων και η εμφάνιση οργανωμένης Μοίρας ανύπαρκτες. Αυτή την κατάσταση επεσήμανε ο Μοίραρχος στο briefing κι ανακοίνωσε τις αποφάσεις του.

«Στις 28 Οκτωβρίου πρέπει να συμμετέχουμε στο σχηματισμό επιδείξεως της Σμηναρχίας, μαζί με όλες τις άλλες Μοίρες της Αεροπορίας. Πρέπει να τελειώσουμε την απαιτούμενη εκπαίδευση, να εξασκηθούμε σε σχηματισμούς 2άδος, 4άδος, δάδος και Μοίρας και να συμμετάσχουμε στην επίδειξη. Είμαι δε, απόλυτα βέβαιος ότι θα τα καταφέρουμε, παρ' ότι ο χρόνος είναι πολύ περιορισμένος. Έχω εμπιστοσύνη σε όλους σας. Το πρόβλημα όμως είναι αλλού. Με ανησυχεί η εμφάνισή μας. Όπως είμαστε τώρα δεν έχουμε εμφάνιση οργανωμένου συγκροτήματος. Οι άλλες Μοίρες έχουν σήματα, καπελάκια, κασκόλ και κυρίως έχουν βαμμένα αεροπλάνα. Εμείς δεν έχουμε τίποτα από αυτά. Από αύριο θα βάψουμε τα αεροπλάνα μόνοι μας. Ρώτησα την Πτέρυγα και είπαν ότι επί του παρόντος δεν έχουν δυνατότητα για βάψιμο. Θεωρώ ότι το βάψιμο των αεροσκαφών και η προμήθεια σημάτων μαζί με τα υπόλοιπα αξεσουάρ της στολής μας, είναι αναγκαία, όσο και να γίνετε ετοιμοπόλεμοι. Οι στρατιώτες δεν πολεμούν χωρίς σημαία και λάβαρα. Θέλω μερικούς εθελοντές να με βοηθήσουν στο βάψιμο. Θα καθόμαστε τα απογεύματα όσο χρειασθεί».

Όλοι, με πολλή προθυμία, δήλωσαν συμμετοχή και το βάψιμο άρχισε την επομένη με κέφι και χιούμορ. Κάποιοι άλλοι, με πριόνια και σφυριά έφτιαξαν πίνακες, έδρα και βάθρο. Άλλοι διακόσμησαν τοίχους και παράθυρα. Κάποιοι

οι έγιναν κηπουροί. Χώματα, φυτά, κοπριές, χρησιμοποιήθηκαν και αξιοποιήθηκαν, χωρίς καμιά αντίρρηση. Έκαναν τη Μοίρα σωστή κούκλα. Τελικά και η εκπαίδευση προχώρησε σε χρόνο ρεκόρ με συμμετοχή στην επίδειξη, αλλά και η εμφάνιση της Μοίρας έφθασε σε ευπρεπή επίπεδα.



Η 343 ΜΑΗ στον αέρα, πανέτοιμη για την επίδειξη της 28ης Οκτωβρίου, το 1955

3.11.2 Επιδίωξη για παραδεκτή διαβίωση

Τις πρώτες ημέρες του Νοεμβρίου του 1956, οι τρεις Μοίρες των F-86E απογειώθηκαν από το αεροδρόμιο Ελευσίνας, η μια μετά την άλλη, για τη νέα τους βάση, την Τανάγρα. Είχαν ακούσει ότι η Τανάγρα, θα ήταν ένα οργανωμένο, νέο και σύγχρονο αεροδρόμιο. Στους νέους Αξιωματικούς, που δεν είχαν προγενέστερες εμπειρίες, το οργανωμένο και σύγχρονο, δημιουργούσε ελπίδες και όνειρα για ευκολίες και ανέσεις.

Από την πρώτη όμως στιγμή όταν βρέθηκαν στους χώρους που τους υποδείχτηκαν ως περιοχή της Μοίρας, μαζί με την προσγείωση των αεροπλάνων, προσγειώθηκαν τα όνειρα και οι ελπίδες τους. Οι ευκολίες εξυπηρέτησης των πτήσεων ήταν σύγχρονες κι επαρκείς. Οι ευκολίες όμως εξυπηρέτησης του προσωπικού, ήταν σε νηπιακή κατάσταση. Τρεις μεταλλικές ημιτελείς κατασκευές για κάθε Μοίρα, εκτεθειμένες σε λασπωμένο περιβάλλοντα χώρο, αποτελούσαν τα οικήματα εξυπηρέτησης προσωπικού στις ώρες των πτήσεων, μία για γραφείο επιχειρήσεων με τους χειριστές, μία για γραφεία τεχνικού προσωπικού και μία τα απαραίτητα συνεργεία.

Και εδώ σε άμεση προτεραιότητα τέθηκαν οι εργασίες ευπρεπισμού και εξασφάλισης καλύτερων όρων διαβίωσης, ταυτόχρονα με τις πτήσεις. Πρώτα έγινε η προμήθεια και τοποθέτηση μεταλλικών συναρμολογούμενων δαπέδων

(PSP), για να περιοριστούν οι λάσπες. Χειριστές, τεχνικοί και στρατεύσιμοι χρειάστηκαν πολλές ημέρες για να διαμορφώσουν ανεκτό περιβάλλοντα χώρο. Τα πισσαρίσματα των οροφών, για να μη στάζουν, ακολούθησαν. Ο καθένας φρόντιζε για το χώρο του. Χρειάστηκαν τρεις ημέρες κρεμασμένοι στην οροφή με πιστολέτο να μετατρέψουν οι χειριστές τον εσωτερικό θόλο του μεταλλικού οικήματος σε έναστρο ουρανό, με μπλε φόντο και χρυσίζοντα άστρα, αφού αυτά ήταν τα χρώματα και το σήμα της Μοίρας τους. Εστιατόρια, λέσχες και οικήματα διαμονής αν και νεοκατασκευασμένα, λειτουργικά παρέμεναν ανέτοιμα, αλλά η εντολή του Σμηνάρχου Μάχης ήταν σαφής. "Δεν επιτρέπεται να εμφανίζεστε στη λέσχη με κλειστό πουλόβερ, σαν μούτσοι. Του λοιπού στην λέσχη θα προσέρχεστε όλοι, μόνο με στολή εξόδου ή κουστούμι" Τότε θεωρήθηκε παράλογη κι άσκοπη η εντολή αυτή κι ακολούθησαν σχετικές διαμαρτυρίες. Όταν όμως εφαρμόστηκε, κατάλαβαν ότι η αλλαγή συνθηκών και περιβάλλοντος είναι φάρμακο κατά της ρουτίνας και ανανέωση δυνάμεων.

Τα ίδια περίπου προβλήματα είχαν αντιμετωπίσει και οι άλλες Μοίρες που πρωτοπήγαν σε άλλα νέα αεροδρόμια και κατά τον ίδιο τρόπο έπραξαν. Τα αεροδρόμια άρχιζαν την λειτουργία τους ως πολεμικές Μονάδες, όταν εξασφαλιζονταν όλες οι απαραίτητες ευκολίες των πτήσεων. Οι ευκολίες εξυπηρέτησης προσωπικού ετοιμάζονταν αργότερα. Γι' αυτή την κατάσταση κανένας δεν δυσανασχετούσε. Όλοι ένοιωθαν χωριστή ευχαρίστηση και μεγάλη ικανοποίηση από την εθελοντική δημιουργία και από την υπηρετήση των Αεροπορικών και πατριωτικών ιδανικών.

Την προθυμία, το φιλότιμο, τη νεανική ορμή, καθώς και την ενσυνείδητη πειθαρχία με την προσήλωση στο καθήκον των νεαρών Αεροπόρων και του υπόλοιπου προσωπικού, αξιοποίησαν

οι προϊστάμενοι κάθε κλιμακίου (Μοίραρχοι, Διοικητές Σμηναρχιών, Πτερυγών κλπ), κατά τον καλύτερο και αποδοτικότερο τρόπο, για να επιτευχθεί το μεγάλο άλμα του εκσυγχρονισμού. Εκείνη την περίοδο, σ' αυτά τα χαρακτηριστικά των νεαρών αεροπόρων, κυρίως του ΕΚΕΧ, που αποτελούσαν την πλειοψηφία όλων των Μοιρών, βασίστηκε η Πολεμική Αεροπορία και πέτυχε θαύματα. Εξασφάλισε μαχητικότητα και νοικοκύρεμα σ' ελάχιστο χρόνο, όπως απαιτούσαν οι τότε καταστάσεις.



Τανάγρα 1957. Τα γραφεία του επιχειρησιακού προσωπικού της 343 ΜΑΗ

Μαχητικά αεροσκάφη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, περιόδου 1950 - 1980



Spitfire, καταδιωκτικό



Helldiver, ελαφρού βομβαρδισμού



F-84 G Thunderjet, Διώξεως/Βομβαρδισμού



F-84 F Thunderjet, Διώξεως/Βομβαρδισμού



F-86 E Sabre, Αναχαιτίσεως ημέρας



F-86 D Dogsabre, Αναχαιτίσεως παντός καιρού



F-102, Delta Dagger, Αναχαιτίσεως παντός καιρού



F-104 G Starfighter, Διώξεως σε ρόλο κρούσεως



F-5A Freedom fighter, αναχαιτίσεως ημέρας



F-4E, αναχαιτίσεως και βομβαρδισμού



A-7 Corsair, Βομβαρδισμού



F-1 C Mirage, αναχαιτίσεως παντός καιρού



RT-33, Τακτικής αναγνώρισεως



RF-84F Τακτικής αναγνώρισεως



RF-4E Τακτικής αναγνώρισεως



ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ ΑΠΟ ΙΠΤΑΜΕΝΟΥΣ

4.1. ΕΝΤΑΞΗ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΗ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΕΚΕΧ ΣΕ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

Όταν οι Μοίρες αεροσκαφών και κυρίως των αεριοθουμένων κάλυπταν την προβλεπόμενη οροφή, ενισχυόμενες από το τμήμα ΕΚΕΧ με 70-100 χειριστές το χρόνο, η Πολεμική Αεροπορία έκανε ακόμα μια διαπίστωση. Βεβαιώθηκε πως το πετυχημένο πείραμα με το Τμήμα αυτό μπορούσε να επεκταθεί, σε ορισμένους άλλους τομείς ανάπτυξής της.

Τα προγράμματα αυτά της ανάπτυξης μέσα από τη Βορειοατλαντική συμμαχία όφειλαν να προχωρούν ταχύτατα, ώστε να είναι σύγχρονα κι εφάμιλλα με αυτά των αεροσκαφών. Οι αεροπόροι πριν πετάξουν όφειλαν να γνωρίζουν τις μετεωρολογικές συνθήκες, είχαν ανάγκη Αξιωματικού για να τους οδηγεί από το έδαφος με το Radar στο σωστό χώρο μάχης σε περίπτωση πολέμου, να τους κατευθύνει έξω από επικίνδυνες περιοχές ή άσχημες καιρικές καταστάσεις, κοκ. Η δράση έπρεπε να ολοκληρώνεται από πολλούς εμπλεκόμενους μαζί, αλλά και η απόδοση του ενός επηρέαζε αντίστοιχα και το αποτέλεσμα όλων των άλλων.

Οι καταλληλότεροι σ' όλα τα "μέτωπα" δράσης ήταν οι ιπτάμενοι, που ήδη είχαν υποστεί εκπαίδευση "Ιπταμένων Γενικών Υπηρεσιών". Γνώριζαν από αεροπλάνα και γρήγορα θα προσάρμοζαν και τις επίγειες δραστηριότητες, στις νέες επιτακτικές απαιτήσεις, για να εξασφαλίζονται καλύτερα αποτελέσματα από τα αεροπλάνα όλων των ειδών κι όλων των κατηγοριών.

Οι ΙΓΥ, μόνιμοι και εφεδροι, είναι εκείνοι που έθεσαν τα θεμέλια σ' αυτούς τους τομείς εδάφους, Μετεωρολογία, Αεράμυνα, Σύστημα Αεροπορικού Ελέγχου, Κατευθυνόμενα Συστήματα Εδάφους- Αέρος, κλπ. Πρόσφεραν εκεί τις υπηρεσίες τους χωρίς, αρχικά, να χάνουν και την πτητική τους ικανότητα. Τη διατηρούσαν στον τύπο στον οποίο ήσαν διαθέσιμοι. Οι περισσότεροι απ' αυτούς τους ιπταμένους ήταν προέλευσης ΕΚΕΧ, αρκετοί χωρίς να έχουν

ακόμα μονιμοποιηθεί, αλλά συνέχισαν να πετούν όσο παρέμεναν έφεδροι και δεν είχαν επίσημα αλλάξει ειδικότητα. Μετά τη μονιμοποίηση το δικαίωμα για πτήσεις διατηρήθηκε μέχρι το 1958, αλλά με τη μονιμοποίηση, μετά από αυτόν τον χρόνο, διακόπτονταν και οι πτήσεις.

Η απόδοσή τους υπήρξε άριστη. Συνέβαλαν στην ανάπτυξη και στην τελειοποίηση αυτών των νέων συστημάτων και υπηρεσιών, παρακολούθησαν επιμορφωτικά σχολεία στο εξωτερικό, υπηρέτησαν σε Νατοϊκά Στρατηγεία κι οργάνωσαν αυτές τις Μονάδες εδάφους, τις οποίες υπηρέτησαν απ' όλες τις θέσεις του οργανογράμματός τους, μέχρι και τη θέση του Διοικητή.

Ιδιαίτερα ουσιαστική και επιτυχής υπήρξε η αποκλειστική χρησιμοποίηση και συμβολή περισσότερων από 125 αποφοίτων ΕΚΕΧ για 5 έως 30 χρόνια στην ανάπτυξη της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας και του Συστήματος Αεροπορικού Ελέγχου. Ταυτόχρονα ένας μικρός αριθμός εξειδικεύτηκε και εντάχθηκε και σε άλλες ειδικότητες μακριά από τα αεροπλάνα, όπως Εγκαταστάσεων, Διοικητικοί, Φωτογράφοι, κλπ

4.2 ΕΘΝΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (ΕΜΥ)

Είναι γνωστή σήμερα η συμβολή της ΕΜΥ, σε όλες τις δραστηριότητες της Ελληνικής κοινωνίας. Καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της Υπηρεσίας αυτής διαδραμάτισαν οι Αξιωματικοί Μετεωρολόγοι προέλευσης ΕΚΕΧ. Η οργανωτική δομή και η εξελιγμένη επιχειρησιακή δραστηριότητα της Μετεωρολογίας μέσα στην Πολεμική Αεροπορία (Π Α) είναι αποκλειστικό έργο δικό τους. Η Μετεωρολογία στη χώρα μας πήρε μορφή δημόσιας Υπηρεσίας (Μ Υ) το 1931 και υπήχθη στο τότε Υφυπουργείο Αεροπορίας. Έκτοτε αναπτύσσεται και εκσυγχρονίζεται παράλληλα με την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της Πολεμικής, κατά κύριο λόγο, Αεροπορίας.

Η δεκαετία του 1950, που υπήρξε σταθμός στην εξέλιξη και την ανάπτυξη της ΠΑ, απαιτούσε ανάλογη υψηλού επιπέδου εξέλιξη και Μετεωρολογικής Υποστήριξης. Η οργανωτική δομή και η επάνδρωση της αρχικής ΜΥ, κυρίως στον τομέα της πρόγνωσης του καιρού, μόλις επαρκούσε να υποστηρίξει τα διερχόμενα πολιτικά αεροπλάνα από το αεροδρόμιο του Ελληνικού (τότε Χασάνι) και να εκδίδει ελάχιστα δελτία προς τη ναυσιπλοΐα και το κοινό.

Η μετεωρολογική υποστήριξη της ΠΑ ήταν υποτυπώδης, η δε παρουσία Προγνωστών ανύπαρκτη. Η μόνη δραστηριότητα της Μετεωρολογίας στα πολεμικά αεροδρόμια περιοριζόταν στην παρατήρηση του καιρού και μόνο. Όμως τα νέα δεδομένα δράσης και εξέλιξης της ΠΑ τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '50 και το επείγον της προσαρμογής της στις απαιτήσεις του ΝΑΤΟ, κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη άμεσης ίδρυσης Μετεωρολογικών Γραφείων Προγνώσε-

ως καιρού για ενημέρωση επιτελών και χειριστών. Η ενημέρωση αυτή έπρεπε να καλύπτει επί 24ώρου βάσεως όλες τις ανάγκες των αναπτυσσόμενων τότε νέων Διοικήσεων και Μονάδων: ΑΤΑ, ΔΑΕ, Πτέρυγες, Σμηναρχίες, κλπ.

Μία τέτοια επείγουσα και υψηλού επιπέδου παροχή μετεωρολογικής υποστήριξης, απαιτούσε προσωπικό υψηλής μόρφωσης, εξειδικευμένο στη Μετεωρολογία και φυσικά εθισμένο στο νέο εντυπωσιακό αεροπορικό κλίμα της εποχής εκείνης. Τέτοιων προσόντων προσωπικό, για άμεση προσαρμογή στις απαιτήσεις μετεωρολογικής υποστήριξης της Πολεμικής Αεροπορίας, ήταν οι Αξιωματικοί προέλευσης ΕΚΕΧ. Οι νέοι μετεωρολόγοι που είχαν εκπαιδευθεί και ως χειριστές, συνάδελφοι και συμμαθητές των χειριστών των Πολεμικών Μοιρών, ήταν εκείνοι που θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν επιτυχή μετεωρολογική υποστήριξη και να εμπνεύσουν αυτοπεποίθηση στους χειριστές. Οι σωστές πληροφορίες και η εμπιστοσύνη στο προσωπικό που τις παρέχει είναι αναγκαίες για την αντιμετώπιση δύσκολων καιρικών συνθηκών κατά την πτήση. Αυτός ο εξαιρετικός συνδυασμός μετεωρολόγου και χειριστή στο ίδιο πρόσωπο, την εποχή της ανάπτυξης της Πολεμικής Αεροπορίας και της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, ήταν αναγκαίος και οφέλιμος, γι' αυτό άρχισε να υλοποιείται άμεσα.

Έτσι, υπό την πίεση της ανάγκης εκσυγχρονισμού της ΠΑ, το 1953 συστήθηκε η πρώτη δμελής σειρά Αξιωματικών μετεωρολόγων προέλευσης ΕΚΕΧ, για ετήσια εκπαίδευση στο Κέντρο Εκπαιδεύσεως Προγνώσεως Καιρού. Κι αυτοί ήσαν οι έφεδροι τότε Ανθυποσμηναγοί: Αλεξανδρής Ελ. Αλεξόπουλος Αθ. Βοϊδάνης Χ. Κάρλος Κ. Κυριάκος Πέτρ. Λόντος Ε. Μυστακίδης Ν. και Στόικος Σωκρ. Ήταν οι πρώτοι ένστολοι προγνώστες καιρού, εκτός τριών που προϋπήρχαν κι ενός προελεύσεως Ικάρων. Μέχρι τότε η ΜΥ στον τομέα της πρόγνωσης του καιρού επανδρωνόταν αποκλειστικά από ελάχιστο πολιτικό προσωπικό Πανεπιστημιακής Προέλευσης.



Η 1η σειρά Μετεωρολόγων στο αστεροσκοπείο Αθηνών.

Στα αμέσως επόμενα χρόνια ακολούθησαν κι άλλες σειρές Αξιωματικών μετεωρολόγων προέλευσης ΕΚΕΧ, ο αριθμός των οποίων ανήλθε τελικά στους 25, από τους οποίους παρέμειναν και σταδιοδρόμησαν οι 19. Αυτοί οι Αξιωματικοί κατά την διάρκεια της σταδιοδρομίας τους, ως μετεωρολόγοι, υπηρετώντας στις Πολεμικές Μονάδες και τα Επιτελεία, μετεκπαιδεύτηκαν στη συνέχεια σε διάφορα σχολεία του εσωτερικού και του εξωτερικού. Μερικοί αποφοίτησαν από τη Μετεωρολογική Σχολή της ΜΥ, που ήταν Μεταπανεπιστημιακού επιπέδου και στην οποία μέχρι τότε φοιτούσαν μονάχα πολιτικοί επιστήμονες, πτυχιούχοι θετικών επιστημών, προκειμένου να εκπαιδευθούν στην ειδικότητα του μετεωρολόγου. Συμμετείχαν σε πλήθος επιτροπών και συνεδρίων στο εσωτερικό με δημόσιους φορείς και πανεπιστήμια, καθώς και στο εξωτερικό στα πλαίσια του ΝΑΤΟ και του Παγκοσμίου Μετεωρολογικού Οργανισμού (WMO).

Όλοι τους εξελίχθηκαν και σε αξιόλογους επιτελείς και συνέβαλαν καθοριστικά στην ανάπτυξη κι εκσυγχρονισμό της ΜΥ, μαζί με τους συναδέλφους τους, πολιτικούς υπαλλήλους. Αυτοί οι Αξιωματικοί, επίσης, συνέβαλαν στο μετασχηματισμό της ΜΥ σε ΕΜΥ. Ανερχόμενοι, ως πρώτοι στην ιεραρχία του στρατιωτικού προσωπικού της, κυρίως μετά το 1966, και αναλαμβάνοντας διευθυντικές θέσεις στο επιτελείο αυτής, όπως του Υποδιοικητή και Διοικητή, σημάδεψαν την επιτυχή πορεία της στις επόμενες δεκαετίες. Πρέπει να τονισθεί όμως ότι στην προσπάθειά τους αυτή βοηθήθηκαν καθοριστικά, αρχικά, από τους Αξιωματικούς και Υπαξιωματικούς ΣΥΔ και μετέπειτα και από Αξιωματικούς της Ικάρων, ειδικότητας μετεωρολόγου.

Οι Αξιωματικοί μετεωρολόγοι προέλευσης ΕΚΕΧ με προτάσεις και εισηγήσεις στην Ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας:

- α) Πέτυχαν την παραγωγή μετεωρολόγων Αξιωματικών από τη Σχολή Ικάρων και Υπαξιωματικών από τη ΣΥΔ, που εξελίχθηκαν σε πετυχημένους Ανώτερους Αξιωματικούς,
- β) Οργάνωσαν τη λειτουργία των ανωτέρω τμημάτων και εκπόνησαν τα εκπαιδευτικά προγράμματα και βοηθήματα, σύμφωνα με τις εθνικές ανάγκες και σύμφωνα με τα κριτήρια του ΝΑΤΟ, του Παγκοσμίου Μετεωρολογικού Οργανισμού (WMO) και ICAO,
- γ) Δίδαξαν εξειδικευμένα μαθήματα Μετεωρολογίας, επί σειρά ετών, στις νέες γενιές των μαθητών Ικάρων (Ιπτάμενοι, Ελεγκτές Αεράμυνας, Μετεωρολόγοι, κλπ), καθώς και στις σειρές προέλευσης ΣΥΔ,
- δ) Εισηγήθηκαν και εξασφάλισαν εκσυγχρονισμό στο μηχανολογικό και κυρίως ηλεκτρονικό εξοπλισμό,
- ε) Συνέταξαν και προώθησαν για ψήφιση το 1974, νόμο αναδιοργάνωσης της Μετεωρολογίας από απλή Υπηρεσία (ΜΥ) σε Εθνική Μετεωρολογική

Υπηρεσία (ΕΜΥ). Ο νόμος αυτός με το νέο οργανόγραμμα της ΕΜΥ, έθεσε τις βάσεις και προετοίμασε τη ΜΥ ν' ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της τεχνολογικής επανάστασης που επακολούθησε.

Τελικά, αυτοί οι Αξιωματικοί εισήλθαν σε μια υπηρεσία, με δύναμη προσωπικού (Πολιτικό και Στρατιωτικό) μερικών δεκάδων και με ελάχιστες δυνατότητες, την οποία και ανέπτυξαν σε πολυδύναμη Υπηρεσία με εκατοντάδες Αξιωματικούς, ειδικότητας μετεωρολόγου από τη Σχολή Ικάρων και Υπαξιωματικούς μετεωρολόγους από τη ΣΥΔ.

Αυτοί οι Αξιωματικοί ΕΚΕΧ εισήλθαν σε μια Υπηρεσία με περιορισμένες δυνατότητες και την παρέδωσαν αναπτυγμένη σε όλη τη χώρα, με ηλεκτρονικούς υπολογιστές, δορυφορικούς σταθμούς, Radar καιρού, κλπ. Κατέστησαν την ΕΜΥ ένα σημαντικό όργανο για την αντιμετώπιση επικίνδυνων καιρικών φαινομένων και απαραίτητο σύμβουλο, όχι μονάχα Κρατικών και λοιπών Υπηρεσιών, αλλά και του κάθε Έλληνα πολίτη. Η ΕΜΥ, σαν κατακλείδα, με τις βάσεις αυτών των πρώτων στελεχών της από το ΕΚΕΧ, είναι και θα είναι παρούσα πολλές φορές το 24ωρο σε κάθε ελληνικό σπίτι και σε κάθε δραστηριότητα των Ενόπλων Δυνάμεων. Πανέτοιμη και ικανή ν' ανταποκριθεί στις ανάγκες της χώρας.

4.3 ΑΕΡΑΜΥΝΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Η καθιέρωση και η ταχεία εξέλιξη των αεριοθουμένων αεροσκαφών, με τις υψηλές επιδόσεις σε ταχύτητες και ύψη πτήσεων, έπρεπε ν' αντιμετωπιστεί και ταυτόχρονα να υποστηριχθεί με αποτελεσματικό «Σύστημα Εγκαίρου Προειδοποίησης και Ελέγχου» για ενδεχόμενη αεροπορική επιδρομή. Το μέχρι τότε Σύστημα Προειδοποίησης, με τα «Παρατηρητήρια Όψεως» και τα χειροκίνητα τηλέφωνα δεν είχε καμιά πρακτική εφαρμογή και αποτελούσε πλέον παρωχημένη γραφική ανάμνηση.

Περί το 1953, αποφασίστηκε η ανάπτυξη και στη χώρα μας του «Συστήματος Αεροπορικού Ελέγχου» (ΣΑΕ). Τούτο αποτελούσε ένα από τα βασικότερα στοιχεία της αεράμυνας και ταυτόχρονα υποστήριξης όλων γενικά των αεροπορικών επιχειρήσεων. Στηρίχθηκε στις δυνατότητες του Radar και δημιουργήθηκε στα πλαίσια του ΝΑΤΟ, ως ενιαίο δίκτυο όλων των χωρών του, για να εξυπηρετεί σκοπούς τόσο της Συμμαχίας, όσο και εθνικούς.

Για να καλύπτεται ευρύτερος εναέριος χώρος, τα Radar έπρεπε να τοποθετηθούν σε πολλές απομεμακρυσμένες περιοχές και κυρίως σε υψηλές βουνοκορφές για να μεγαλώνει ο ηλεκτρονικός ορίζοντάς τους. Αυτή η διασπορά, αλλά και η φύση της αποστολής των Μονάδων, είχαν ως επακόλουθο τη δημιουργία πολλών

λειτουργικών προβλημάτων για το προσωπικό που υπηρετούσε σ' αυτές. Πολλοί από τους αποφοίτους του τμήματος ΕΚΕΧ, μαζί με μονίμους ιπταμένους, υπηρέτησαν στο ΣΑΕ από τα πρώτα χρόνια ανάπτυξης του και υπήρξαν από τους βασικούς συντελεστές του νέου αυτού δημιουργήματος της Πολεμικής Αεροπορίας.

Τα πρώτα Radar, που διατέθηκαν, εγκαταστάθηκαν στις επίκαιρες θέσεις: Χορτιάτης, Πήλιο, Καβούρι και Διδυμότειχο, για να καλύπτουν μεγάλο εθνικό εναέριο χώρο· του Καβουρίου είχε αναλάβει και την εκπαίδευση του προσωπικού για την επάνδρωση του ΣΑΕ. Αλλά όλα τους, Radar και μέσα της 1ης γενιάς, ήταν μικρών δυνατοτήτων κι απόδοσης. Έτσι δικαιολογημένα μπορούν να θεωρηθούν ότι αποτέλεσαν απλό προκαταρκτικό στάδιο προσαρμογής.

Στην ύπαρξη αυτών των μέσων δε χρησιμοποιήθηκαν για την επάνδρωσή τους ιπτάμενοι Αξιωματικοί «πρώτης γραμμής». Αυτοί αποτέλεσαν τον κύριο κορμό επάνδρωσης του ΣΑΕ από την παραλαβή της 2ης γενιάς Radar το 1956. Το FPS -8 για την έρευνα και το FPS-6 για το ύψος, τα οποία και αντικατέστησαν πρώτα το Radar Καβουρίου. Ακολούθησαν του Χορτιάτη και Πηλίου. Και των δύο Radar οι επιδόσεις, έρευνας και ύψους, ήταν και μεγαλύτερες και αποτελεσματικότερες. «Σάρωναν» μέχρι τα 200 μίλια σε ύψος που ξεπερνούσε τα 32.000 πόδια.

Το ΣΑΕ, με σύγχρονα πλέον Radar, οργανωμένα δίκτυα επικοινωνιών, κι επαρκή αεροσκάφη Αναχαίτισεως στη διάθεσή του, μπορούσε ν' ανταποκριθεί με επιτυχία και στις 4 Επιχειρησιακές Λειτουργίες του: την Έρευνα (Επιτήρηση) για την αποκάλυψη κάθε ιπτάμενου αεροπλάνου, τη Διευκρίνιση για την πιστοποίηση της ταυτότητάς του, την Αναχαίτιση με αντίστοιχα αεροσκάφη για όσα η Διευκρίνιση δεν ήταν επαρκής, και τέλος την Καταστροφή εάν το απαιτούσε η συμπεριφορά τους.

Όλες αυτές οι δυνατότητες και υποχρεώσεις του ΣΑΕ καλύπτονταν με 3 Οργανωτικά Τμήματα που διέθετε η κάθε Μονάδα Radar ή ομάδες από αυτές. Τα δύο πρώτα, της Επιτήρησης και της Διευκρίνισης, επανδρωμένα με Υπαξιωματικούς και οπλίτες, είχαν ως αποστολή την Αποκάλυψη μετά από την Έρευνα και τη Διευκρίνιση. Το τρίτο τμήμα ήταν του Ελέγχου των αεροσκαφών για την Αναχαίτιση και την Καταστροφή, επανδρωμένο με Αξιωματικούς ιπταμένους. Τα καθήκοντα στο τμήμα αυτό απαιτούσαν ειδικές γνώσεις· δυνατοτήτων Radar και αεροσκαφών, διαδικασιών αναχαίτισεων, φερόμενου οπλισμού, καιρικών συνθηκών, ορθής αντίδρασης σε κάθε δύσκολη κατάσταση κλπ. Κυριότερο χαρακτηριστικό γνώρισμα, των τριών τμημάτων και γενικότερα του ΣΑΕ, ήταν η αναγκαιότητα συλλογικής δράσης, σύμπνοιας και αλληλεγγύης μεταξύ του προσωπικού.

Έτσι η επάνδρωση του ΣΑΕ με ιπτάμενο προσωπικό πρώτης γραμμής (ετοιμοπόλεμοι, εκπαιδευτές πτήσεων, κλπ) άρχισε από το 1956. Όλοι τους με

κριτήρια την αρχαιότητα, την πείρα και λοιπούς παράγοντες, θα κάλυπταν θέσεις Διοικητή, Αξιωματικού Επιχειρήσεων (ΑΕ), Αρχιελεγκτή και Ελεγκτών. Κι αυτή η διάθεσή τους στο ΣΑΕ άρχισε, στις 5 Μαρτίου 1956 όταν εννέα μόνιμοι (Ικάρων και ΕΚΕΧ) και δύο έφεδροι του ΕΚΕΧ, όλοι τους πεπειραμένοι κι έμπειροι χειριστές, άρχισαν 3μηνη εκπαίδευση Ελεγκτού Αεράμυνας στο Καβούρι, για να επανδρώσουν την 1η ΜΚΣΕ (Μοίρα Κύριου Σταθμού Ελέγχου) ή ΜΚΕΠ (Μοίρα Κέντρου Ελέγχου Περιοχής, όπως επεκράτησε αργότερα), στο Χορτιάτη. Μαζί τους, εκτός από δύο επιπλέον εφέδρους Ανθυποσημναγούς χειριστές για επικεφαλείς του τμήματος Επιτήρησης, συμμετείχαν και δύο ναυτίλοι για το τμήμα Διευκρίνισης.



Οι Μονάδες Radar στις υψηλότερες κορυφές, με τα πολλά χιόνια



Αίθουσα επιχειρήσεων Μονάδας Radar



Παλαιά κεραία Radar στο μουσείο πλέον

Στο ίδιο Εκπαιδευτικό Κέντρο του Καβουρίου εκπαιδεύτηκε ταυτόχρονα όλο το επιχειρησιακό προσωπικό, από τους Σμηνίτες έως το Μοίραρχο, που προοριζόταν για το Χορτιάτη. Στις 22.5.56 όλοι μαζί μετακινήθηκαν με πλοίο για τη Θεσσαλονίκη και στη συνέχεια για το Χορτιάτη. Πλήρη επιχειρησιακή αποστολή ανέλαβαν μετά από 2μηνο περίπου, όταν ολοκλήρωσαν και τον απαιτούμενο ποιοτικό έλεγχο των μηχανημάτων του Σταθμού.

Για το Καβούρι η εκπαίδευση έλαβε πλέον μόνιμο χαρακτήρα. Αμέσως μετά την αναχώρηση της πρώτης σειράς, παρουσιάστηκε η δεύτερη στις 25 Μαΐου 1956, της ίδιας περίπου σύνθεσης και πείρας με την πρώτη, με τη διαφορά ότι ήταν ενισχυμένη και με 19 σχετικά νέους εφέδρους Ανθυποσημηναγούς του ΕΚΕΧ. Από τη σειρά αυτή και με μικρή ανακατανομή από το προσωπικό του Χορτιάτη, στελεχώθηκε και λειτούργησε λίγο αργότερα το Πήλιο (ως 2η ΜΚΣΕ) και το Διδυμότειχο (ως 1η ΜΣΕΠ). Οι έφεδροι κατανεμήθηκαν ως ελεγκτές και στις 4 αυτές Μονάδες, οι οποίες και συνέχισαν να ενισχύονται με προσωπικό από νέες σειρές με λίγους μόνιμους (Ικάρων και ΕΚΕΧ) και πολυάριθμους μη μονιμοποιηθέντες από το ΕΚΕΧ. Στη συνέχεια προωθούνταν σε νέες Μονάδες που δημιουργούνταν στην ηπειρωτική και νησιωτική χώρα, για κάλυψη ευρύτερου Εθνικού Εναερίου Χώρου.

Οι μόνιμοι, μετά από 2-4 χρόνια, θα επέστρεφαν σε Μονάδες της ειδικότητάς τους, οι έφεδροι θα καλούνταν να κριθούν προς μονιμοποίηση στη νέα ειδικότητα του «Ελγκτού Αεραμύνης», όπως κι έγινε με τους 19 πρώτους, από τους

οποίους το 1958 μονιμοποιήθηκαν οι επτά (Αδαμαντίδης Κων. Πεντάρης Ευτ. Πυλιάρης Νικ. Βασιλάκης Γεωρ. Τουρβαλής Βασίλ, Γιάνναρης Σπυρ, και Σκανδαλάκης Ζαχ.), για ν' ακολουθήσουν το παράδειγμά τους κι εκείνοι των επόμενων σειρών. Όλοι τους μαζί και με άλλους του τμήματος Ικάρων που είχαν ήδη διακόψει τις πτήσεις για διάφορους λόγους, αποτέλεσαν τη βάση της νέας ειδικότητας, αλλά και τη στελέχωση του Συστήματος του Αεροπορικού Ελέγχου.

Πρέπει να επισημανθεί ότι όλο το προσωπικό, και κυρίως το ιπτάμενο, πήγαινε στις Μονάδες Radar με μεγάλη απροθυμία, γιατί γνώριζε τις άπειρες δυσκολίες και τα μεγάλα προβλήματα που θ' αντιμετώπιζε στις απομεμακρυσμένες περιοχές και στις απρόσιτες βουνοκορφές, με κυριότερες τις επιπτώσεις από τη μακρόχρονη χειμερινή περίοδο που μπορούσε να διαρκέσει μέχρι και 6 μήνες, για την περιγραφή των οποίων θα χρειαζόντουσαν αρκετές σελίδες αυτού του βιβλίου. Ενδεικτικά, αναφέρονται ορισμένες για να δοθεί η αμυδρότερη εικόνα του τρόπου διαβίωσης στις Μονάδες Radar. Μακρόχρονος αποκλεισμός λόγω χιονιού, επικινδυνότητα και μη ύπαρξη καταλλήλων κι επαρκών δρόμων, ελλειπείς λειτουργικές εξυπηρετήσεις, κοπιαστικό κι αργόρρυθμο πρόγραμμα εργασίας και μάλιστα σε υπόγειους χώρους εργασίας, μικρό ποσοστό επάνδρωσης των Μονάδων ...

Ακόμα, πρέπει να επισημανθεί πως οι μόνιμοι ιπτάμενοι και οι ναυτίλοι αντιμετώπιζαν αυτή την κατάσταση με περισσότερη συγκατάβαση και αποδοχή, παρότι βρίσκονταν μακριά από τα κύρια καθήκοντά τους, γνωρίζοντας ότι η παραμονή τους στο ΣΑΕ δεν θα ξεπερνούσε τα 4 το πολύ χρόνια, γεγονός που τους καθησυχάζε και τους έδινε την ελπίδα επαναφοράς σε καλύτερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης.

Σε κάποιες σειρές είχαν τοποθετηθεί για ελεγκτές του ΣΑΕ και μερικοί από τους Μηχανικούς με εξειδίκευση Radar και Επικοινωνιών, αλλά αυτή η προσπάθεια δεν ευοδώθηκε. Ίσως γιατί η ειδικότητα του Μηχανικού είναι αυστηρά καθορισμένη και δεν επιδέχεται αλλαγές και πειραματισμούς.

Εκείνοι, όμως που αντιμετώπιζαν μεγάλο δίλημμα και προβληματισμό ήταν οι έφεδροι που έπρεπε ν' αποφασίσουν εάν θα δέχονταν την αλλαγή ειδικότητας και τη σταδιοδρομία τους στο ΣΑΕ και στις βουνοκορφές ή έπρεπε ν' απολυθούν και ν' αναζητήσουν άλλη σταδιοδρομία. Το δικαίωμα να διατηρούν την πτητική τους ικανότητα ήταν μια παρηγοριά, αλλά από το 1958, όταν άρχισαν οι πολλές μονιμοποιήσεις σε ειδικότητες εδάφους, το έχασαν. Αρκετοί ήταν εκείνοι που αποδέχθηκαν τη νέα πραγματικότητα, που ήταν η καταξίωσή τους στο Σύστημα Αεροπορικού Ελέγχου και ανέπτυξαν μια πραγματική ευγενή άμιλλα και ταυτόχρονα στενή συνεργασία μεταξύ τους για την αντιμετώπιση των πολλών δυσκολιών και προβλημάτων.

4.3.1 Η συνεισφορά των αποφοίτων του ΕΚΕΧ στην ανάπτυξη του ΣΑΕ

Περισσότεροι από 100 χειριστές, που δεν είχαν μονιμοποιηθεί ως ΙΓΥ, μετά από ολιγοετή ή περισσότερη παραμονή στις Πολεμικές Μοίρες, ανεξάρτητα αν απέδιδαν κι αν ήσαν απαραίτητοι σ' αυτές, προωθήθηκαν να καλύψουν ανάγκες στο ΣΑΕ. Η μονιμοποίηση στην ειδικότητα του Ελεγκτή Αεράμυνας (ΕΑ), αποτελούσε υπόσχεση και προοπτική· τελικά μονιμοποιήθηκαν μόνο 45. Σημειώνεται ότι 8 από αυτούς το 1968 επανήλθαν στην ειδικότητα του ιπταμένου.

Κάλυψαν τις πολλές, επείγουσες και δύσκολες απαιτήσεις των Μονάδων Radar την πρώτη δεκαετία της δημιουργίας του ΣΑΕ. Ειδικότερα οι 37 που παρέμειναν στον Κλάδο Αεράμυνας, υπήρξαν οι πρωταγωνιστές του Συστήματος για πολλά χρόνια, μέχρι ν' αρχίσει η άμεση παραγωγή Ελεγκτών από τη Σχολή Ικάρων και από τις Σχολές Σ Τ Υ Α και ΣΥΔ από το βαθμό του Ανθυπασπιστή και άνω.

Εγιναν πρωταγωνιστές σ' όλες τις φάσεις ανάπτυξης, επιχειρησιακής εφαρμογής και διαδοχικών εκσυγχρονισμών του. Πρόσφεραν πολλές και πολύτιμες υπηρεσίες με επιτυχία για πολλά χρόνια. Η μακρόχρονη προσαρμογή τους στις δύσκολες συνθήκες και στην υψηλής ευθύνης εργασία, τους έδωσε την ευκαιρία ν' αποκτήσουν μεγάλη εμπειρία και αυξημένες ικανότητες στις επιχειρησιακές διαδικασίες και επί πλέον να εμβαθύνουν στις δυνατότητες και στις αδυναμίες της κάθε Μονάδας. Το άκουσμα της φωνής τους και η αναγνώριση της ταυτότητάς τους από τους χειριστές των αεροσκαφών κατά τη συνεργασία τους ενέπνεε εμπιστοσύνη σ' όλες τις δύσκολες καταστάσεις. Ο συναισθηματικός δεσμός με τους ιπταμένους συναδέλφους τους παρέμενε αμείωτος και ήταν ουσιαστικός παράγοντας άριστης και αποδοτικής συνεργασίας.

Τα πρώτα χρόνια, αλλά κι αργότερα στις φάσεις εκσυγχρονισμού, η ενεργός συμμετοχή τους στην εκπόνηση έγγραφων διαδικασιών για τη συνεργασία με τα αεροσκάφη, κάλυψε μια από τις πρώτες και βασικότερες ανάγκες, αφού στην αρχή δεν υπήρχαν έγγραφα βοηθήματα. Αργότερα και για αρκετά χρόνια μεταλαμπάδευσαν τη συσσωρευμένη εμπειρία τους, σ' αυτούς που θα τους διαδέχονταν όπως διατυπώνεται πιο πάνω. Επίσης, οι εισηγήσεις τους προς τους προϊστάμενους, που κατά κανόνα ήσαν εν ενεργεία ιπτάμενοι, εξάλειφαν πολλά προβλήματα και βελτίωναν τις αποδόσεις του Συστήματος.

Στις φάσεις αλλαγής επιχειρησιακής τακτικής από τα αεροσκάφη Αναχαιτίσεως ή εκσυγχρονισμών του ΣΑΕ ήσαν οι πρωτεργάτες στην εφαρμογή των νέων τακτικών και στην αντιμετώπιση των νέων καταστάσεων. Τέτοιοι σταθμοί υπήρξαν:

- Το 1960 για πρώτη φορά χρήση αεροσκαφών «Αναχαιτίσεως Παντός Καιρού» F-86D. Η συνεργασία αυτών με τα Radar γινόταν κατά βάση νύχτα ή μέσα στα σύννεφα, με γωνία σύγκλισης Αναχαιτιστή και Αναχαιτιζόμενου, περίπου 90ο και με λίγα μέτρα υψομετρικής μεταξύ τους διαφοράς. Οι επιδόσεις του Radar των αεροσκαφών Αναχαιτίσεως τότε δεν θεωρούνταν ικανοποιητικές και η επιτυχία των ασκήσεων, αλλά το σπουδαιότερο και η ασφάλεια των αεροσκαφών, βασιζόταν κυρίως στις ικανότητες και στην απόδοση των Ελεγκτών Αναχαιτίσεων. Το πρόγραμμα της εκπαίδευσης χειριστών κι ελεγκτών εξελίχθηκε ομαλά και με πλήρη επιτυχία.
- Το 1973 πραγματοποιήθηκε ευρύς εκσυγχρονισμός του ΣΑΕ, με νέα Radar αυξημένων δυνατοτήτων και συγχρόνως μετατροπή του Συστήματος από χειροκίνητο σε ημιαυτόματο. Τα αρχικά των αγγλικών λέξεων δημιούργησαν το αρτικόλεξο «NADGE» (NATO Air Defense Ground Environment) με το οποίο παραμένει γνωστό το Σύστημα. Οι δυσκολίες προσαρμογής του προσωπικού ήσαν πολλές, αλλά αντιμετωπίστηκαν με απόλυτη επιτυχία.
- Ακολούθησε, μετά από λίγα χρόνια, κι άλλος εκσυγχρονισμός με τρισδιάστατα Radar, και η εγκατάσταση άλλων με διαφορετική τεχνολογία σε προωθημένους σταθμούς επιτήρησης, για να ενισχύουν τα κεντρικά Radar με αυτόματη επιτήρηση. Αυτά και με τα μεγαλύτερα κέντρα ελέγχου συνέβαλαν το 1980 να δημιουργηθούν δύο Αεροπορικά Κέντρα Ελέγχου Περιοχής (ΑΚΕΠ), χωρίζοντας όλα τα μέσα της Αεράμυνας σε δύο δυναμικούς και υπεύθυνους Τομείς. Όλα αυτά, μαζί με τους επιμέρους εκσυγχρονισμούς των πολλών Μονάδων, επέβαλαν στο προσωπικό ένα νέο τρόπο σκέψης και συνεργασίας.

Οι Αξιωματικοί ΕΑ προέλευσης ΕΚΕΧ πέτυχαν σ' όλα τα καθήκοντα του τομέα Αεράμυνας, τόσο ως επιχειρησιακοί σ' όλες τις διοικητικές θέσεις των Μονάδων αναπληρώνοντας τους ιπταμένους, όσο και σε επιτελικές θέσεις, στα Αρχηγεία και στα Επιτελεία του NATO. Αυτή η αναπλήρωση έδωσε τη δυνατότητα ν' απαγκιστρωθούν οι ιπτάμενοι σε περιόδους κρίσεων από διοικητικές θέσεις του ΣΑΕ ακόμα και από τη Διοίκηση της 142 Πτέρυγας Αεροπορικού Ελέγχου με βαθμό Ανωτάτου Αξιωματικού. Πολλοί επίσης εξελίχθηκαν στην Ανωτάτη κλίμακα της ιεραρχίας· πέντε από αυτούς ανέλαβαν τα καθήκοντα του Σωματάρχη Αεράμυνας, ως Ταξίαρχοι ή και Υποπτέραρχοι με άριστη απόδοση. Τέλος πολλοί απ' αυτούς υπηρέτησαν και στο Σύστημα Κατευθυνόμενων Βλημάτων Εδάφους Αέρος ΝΙΚΗ, με πρόσθετη εξειδίκευση κι άριστη απόδοση.

Συμπληρωματικά τονίζεται ότι αρκετοί από τους μονιμοποιηθέντες αποφοίτους του ΕΚΕΧ στην ειδικότητα Ιπταμένου Γενικών Υπηρεσιών (ΙΓΥ) υπηρέτησαν μία και δύο φορές στο ΣΑΕ, ως Αρχιελεγκτές, Αξιωματικοί Επιχειρήσεων (Α/Ε), ή Διοικητές Μονάδων Radar και Τομέων Αεράμυνας. Διακρίθηκαν για την αφοσίωση στο καθήκον και το ενδιαφέρον τους για υψηλές επιδόσεις κι αποδόσεις, τόσο αυτών των ιδίων, όσο και ολόκληρων των Μονάδων τους.

Γενικά οι ιπτάμενοι και πρώην ιπτάμενοι Ελεγκτές Αεράμυνας υπηρέτησαν στο ΣΑΕ με αυξημένη φροντίδα, προσοχή και αποτελεσματικότητα και απόσπασαν πολλούς επαινούς. Πέραν από την οποιαδήποτε υπηρεσιακή υποχρέωση διέθεταν και τον εύλογο συναισθηματικό σύνδεσμο με τους χειριστές των αεροσκαφών.



Τα βλήματα Εδάφους-Αέρος "ΗΡΑΚΛΗΣ" του συστήματος ΝΙΚΗ

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ

Η ΖΩΗ ΤΩΝ ΕΦΕΔΡΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΛΥΣΗ ΤΟΥΣ

5.1. ΤΑ ΔΥΣΚΟΛΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ.

Η υποχρεωτική πενταετής παραμονή των εφέδρων στην Πολεμική Αεροπορία εξαντλήθηκε για τους πρώτους αποφοίτους και οι απολύσεις τους άρχισαν. Κάποιες μεμονωμένες πραγματοποιήθηκαν το 1954, αλλά οι κανονικές άρχισαν το 1955. Σημειώνεται ότι γι' αυτές τις πρώτες επικράτησε η εντύπωση ότι προήλθαν από εξωγενείς παράγοντες, και όχι από φυσιολογική ροή. Οι προοπτικές και οι ελπίδες για πρόσληψή τους στην Πολιτική Αεροπορία που αποτελούσε την κυρία επιδίωξή τους, πέρασαν από πολλές διακυμάνσεις.

Οι πρώτες μεμονωμένες προσλήψεις απολυθέντων χειριστών αποφοίτων του ΕΚΕΧ πραγματοποιήθηκαν το 1956, όταν οριστικοποιήθηκε η αγορά της κρατικής ΤΑΕ από τον Ωνάση, γεμίζοντας ικανοποίηση και αισιοδοξία, όχι μονάχα αυτούς που προσλήφθηκαν, αλλά κι όσους είχαν σειρά ν' απολυθούν.



Άλλοι έφευγαν κι άλλοι έμεναν. Ευχές εκατέρωθεν για καλή τύχη με χαμόγελα, αλλά και συγκινήσεις. Οι συμμαθητές της 10ης Δημάκος Αλ. που φεύγει και Κοντογιάννης Κων. που μένει.

Στις ομαδικές όμως απολύσεις που ακολούθησαν τα αμέσως επόμενα χρόνια, οι πόρτες της Ολυμπιακής δεν ήταν πάντα ανοιχτές. Δεν είχε προλάβει να αναδιοργανωθεί, για να έχει δυνατότητα πρόσληψης, όταν οι απολυόμενοι την είχαν ανάγκη, ούτε η ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) είχε ακόμη δυνατότητες πρόσληψης. Τότε άρχισαν τα δύσκολα και δυσάρεστα. Πολλοί έφεδροι βρέθηκαν κυριολεκτικά "στο δρόμο", σε πολύ κρίσιμη ηλικία της ζωής τους. Τα πιο παραγωγικά χρόνια τους τα είχαν διαθέσει στην Πολεμική Αεροπορία και τα τυπικά εφόδιά τους για τη βιοπάλη της ζωής περιοριζόνταν μόνο σε αεροπορικές γνώσεις με αντίστοιχο πτυχίο. Η φοίτησή τους και οι γνώσεις που είχαν αποκτήσει στην Σχολή τους, δεν είχαν καμία αναγνώριση και πολλοί αντιμετώπισαν προβλήματα επιβίωσης, δεδομένου ότι η Σχολή τους δεν είχε ενταχθεί ακόμα στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, όπως αναφέρεται στο επόμενο Μέρος του βιβλίου.

Κάποιοι που προσπάθησαν να αναζητήσουν την τύχη τους σε ξένες αεροπορικές εταιρείες, συνάντησαν ανυπέρβλητα τυπικά εμπόδια και ανακόπηκαν οι ελπίδες τους. Αλλά και η πρόσληψή τους σε δημόσιες υπηρεσίες, ως ιπτάμενοι όπως προέβλεπε ο νόμος, περί προστασίας των εφédρων, δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, γιατί οι δυνατότητες ήσαν ανύπαρκτες.

5.2 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ «ΟΑ» ΣΤΗΡΙΧΘΗΚΕ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΒΟΗΘΕΙΑ ΤΩΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΟΥ ΕΚΕΧ

Μέχρι το 1955 η Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα, αλλά και οι αερομεταφορές γενικότερα, πέρασαν πολλά εναλλασσόμενα στάδια ανάπτυξης και κρίσεων ακόμα και προσπαθειών επιβίωσης. Το 1951, οι Εταιρείες που υπήρχαν τότε, ΕΛΛΑΣ, ΑΜΕ, ΤΑΕ, υποχρεώθηκαν να συγχωνευθούν σε μία με το όνομα "Εθνικαί Αεροπορική Γραμμαί ΤΑΕ".. Και πάλι όμως καμία προοπτική ανάπτυξης δεν υπήρξε λόγω οικονομικών δυσχερειών. Το 1955 η εταιρεία διέθετε: α) 14 αεροσκάφη Dacota (DC-3)) και 1 DC-4, β) 58 χειριστές και γ) 815 άτομα συνολικό προσωπικό.

Το 1956 ο διορατικός και τολμηρός Ωνάσης, διαπραγματεύτηκε και πραγματοποίησε την αγορά της ενοποιημένης ΤΑΕ. Κύριοι λόγοι που πιστεύεται πως επηρέασαν τις αποφάσεις του ήταν:

- Οι αερομεταφορές σε Εθνικό αλλά κυρίως σε παγκόσμιο επίπεδο θα είχαν λαμπρό μέλλον. Το αεροπλάνο, ως μέσο μεταφοράς, θα κατακτούσε τον κόσμο με τη συνεχή τεχνολογική του εξέλιξη, για να καλύψει την αλματώδη αύξηση των αναγκών γρήγορης μετακίνησης.
- Η εξασφάλιση προσωπικού με μικρές αμοιβές θα του εξασφάλιζε άνετα

κέρδη από το μειωμένο λειτουργικό κόστος.

- Η εξεύρεση και χρησιμοποίηση ιπταμένου προσωπικού είναι ένας προβληματισμός. Η εξασφάλιση όμως έτοιμων και με φθηνές αποδοχές χειριστών είναι ό,τι το καλύτερο για την ανάπτυξη οποιασδήποτε εταιρείας.

Έγκυρες πληροφορίες λένουν ότι η πρώτη ενέργεια του Ωνάση ήταν να λάβει ρητές διαβεβαιώσεις από κυβερνητικούς και αεροπορικούς παράγοντες, ότι δε θα εμποδιστεί η πρόσληψη απολυομένων χειριστών από την Πολεμική Αεροπορία. Τότε και για πολλά χρόνια μετά, η Πολεμική Αεροπορία είχε δικαίωμα να εγκρίνει ή να απορρίπτει τη χρησιμοποίηση χειριστών στις πολιτικές εταιρείες. Η χώρα ήταν ακόμα σε κατάσταση μερικής επιστράτευσης και η Αεροπορία μπορούσε να εκφράζει την άποψή της για τους χειριστές που βρίσκονταν σε κατάσταση εφεδρείας, αλλά και για τη χρησιμοποίηση ή μη των αεροδρομίων της. Από τις δυνατότητες αυτές προέρχονταν και τα εμπόδια για την πρόσληψη απολυθέντων χειριστών από ξένες εταιρείες. Με τη διαβεβαίωση αυτή, που στη συνέχεια έγινε πράξη, ο Ωνάσης εξασφάλισε "τους έτοιμους και φθηνούς" χειριστές.

Πέραν από την οργανωτική ευστροφία του, κύριος παράγοντας επιτυχίας ήταν η απόκτηση και χρησιμοποίηση των έμπειρων και διαθέσιμων στα αεροσκάφη Dakota χειριστών, τις αποδοχές των οποίων θα καθόριζε μόνος του, λόγω μεγάλης προσφοράς και επιθυμίας αυτών για εργασία. Η σύμβαση αγοράς της εταιρείας υπογράφηκε στις 30 Ιουλίου 1956, αλλά η ΤΑΕ συνέχισε να λειτουργεί μέχρι και τους πρώτους μήνες του 1957.



DC-3 Dakota

Το 1956 προσλήφθηκαν οι πρώτοι 6 χειριστές του ΕΚΕΧ, οι Λαμπρόπουλος Γ, Λίγδας Πάρ, Παπαδόπουλος Σταύρ, Παπάζογλου Γ, Σακλής Αλέξ, και Τσελεπίδης Γεώργ. Η νέα εταιρεία ονομάστηκε Ολυμπιακή Αεροπορία (OLYMPIC AIRWAYS) με σήμα της 6 έγχρωμους κύκλους παρόμοιους με τους 5 των Ολυμπιακών αγώνων και με ημερομηνία έναρξης της δραστηριότητάς της την 6η Απριλίου 1957. Το ξεκίνημά της έγινε με τα μέσα και το προσωπικό που αναφέρονται στην πιο πάνω πρώτη παράγραφο.

Έτσι παρέλαβε ο Ωνάσης την εταιρεία, σαν ένα μικρό και ταλαιπωρημένο πουλί, για να το αναζωογονήσει και να το μεγαλώσει σε υπερήφανο αετό, με ατσάλινες φτερούγες, που με το πέταγμά του μετέφερε τα Ελληνικά χρώματα και την Ελληνική υπερηφάνεια, στα πέρατα της οικουμένης. Διορατικός και γεμάτος αυτοπεποίθηση, αλλά και με τόλμη, ο Ωνάσης προσέλαβε και χρησιμοποίησε έτοιμους χειριστές του ΕΚΕΧ στα υπάρχοντα Dacota. Μετά από σχετική προσαρμογή τους στις απαιτήσεις των δημοσίων αερομεταφορών προώθησε τους παλαιότερους για εκπαίδευση σε νέους τύπους αεροσκαφών που σύντομα θα αγόραζε.

Το 1958 άρχισε τις αγορές νέων σύγχρονων, άνετων κι αποδοτικότερων αεροσκαφών DC-4 και DC-6B. Παρακολουθούσε τις εξελίξεις στην παραγωγή νέων τύπων και ήταν μεταξύ των πρώτων που έδινε παραγγελίες για αγορές τους. Χρόνο με τον χρόνο προσλάμβανε νέους χειριστές, πάντα αποφοί-



DC-6

τους του ΕΚΕΧ, αφού μόνο αυτοί ήταν διαθέσιμοι και εφάρμοσε ένα δυναμικό πρόγραμμα μετεκπαίδευσης και προώθησης όλου του προσωπικού και κυρίως των χειριστών σε νέες θέσεις για πλήρη εκμετάλλευσή τους. Πραγματο-

ποίησε εκπαίδευση προσωπικού ταυτόχρονα με την κάλυψη των απαιτήσεων του προγράμματος των δρομολογίων. Δρομολόγια τη νύχτα και εκπαίδευση την ημέρα. Μεταλαμπάδευσε την αυτοπεποίθησή του σ' όλο το προσωπικό και αύξησε το ενδιαφέρον τους για πρόοδο και απόδοση. Κατάφερε να κάμψει και τους πλέον δύσπιστους και καχύποπτους που πίστευαν ότι σαν επιχειρηματίας, θα επεδίωκε μόνο το δικό του συμφέρον σε βάρος των εργαζομένων. Όσο κι αν αυτό είναι αλήθεια, ικανοποίησε πολλά αιτήματα του προσωπικού και το αντάμειψε στην αρχή ικανοποιητικά, για να πετύχει την απόδοσή του. Έτσι πέτυχε να εργάζεται πέραν από συνηθισμένα ωράρια και με άμεσο ενδιαφέρον για την πρόοδο της εταιρείας. Με υπερηφάνεια τη θεωρούσαν δική τους και πάνω απ' όλα Ελληνική Εταιρεία με Εθνικά χρώματα.

Πρωταγωνιστικό ρόλο σ' όλη αυτή την προσπάθεια έπαιξαν οι χειριστές του ΕΚΕΧ. Μέσα στην πρώτη δεκαετία λειτουργίας της εταιρείας, μέχρι το 1967, είχαν προσληφθεί 104. Με τη νεανική τους ζωντάνια και την αριθμητική τους δύναμη, αλλά και με τη χειριστική τους ικανότητα, έδωσαν τη δυνα-



Comet



B 707

τότητα επάξιας επάνδρωσης του διευρυμένου πλέον στόλου της εταιρείας, από τα 7 DC-6B, τα 4 Comet, τα 3 B707 και τα 6 ακόμα Dacota (DC-3), μαζί με τους υπόλοιπους 58 παλαιότερους και 10 νεοπροσληφθέντες προερχόμενοι από την Ικάρων. Προωθούνταν μ' επιτυχία σε θέσεις κυβερνητών στα παλαι-

ότερα αεροσκάφη και ως συγκυβερνήτες στα νέα. Από αυτούς οι 9 προωθήθηκαν στα Comet ως συγκυβερνήτες από τον πρώτο χρόνο αγοράς τους το 1960, και άλλοι 6 αμέσως τον επόμενο χρόνο. Επίσης από τον πρώτο χρόνο αγοράς των B 707 το 1966 εκπαιδεύτηκαν και διατέθηκαν σ' αυτά 16 συγκυβερνήτες προερχόμενοι από το ΕΚΕΧ.

Από το χρόνο αυτό η ΟΑ μπαίνει δυναμικά στον ανταγωνισμό του Ατλαντικού με δρομολόγια προς Νέα Υόρκη και διεκδικεί ουσιαστικό μερίδιο στην επιβατική κίνηση της Ευρώπης. Δεν διστάζει να ανταγωνισθεί τις μεγάλες αεροπορικές εταιρείες με πολυετή πείρα, με τους 172 χειριστές της, 104 ΕΚΕΧ, 10 της Ικάρων και 58 παλαιότεροι. Τότε αρχίζει να γίνεται αντιληπτό σ' αυτούς το "βιολογικό ρολόγι", όταν μάλιστα η κόπωση από την 18ωρη και πλέον συνεχή απασχόληση έφθανε σε υψηλά επίπεδα.



Ο Πρόεδρος της ΕΧΠΑ Χρήστος Φακίνος (11ης ΕΚΕΧ) αποχαιρετά τον Παύλο Ιωαννίδη λόγω συνταξιοδότησης του τελευταίου από την Ο.Α. όπισθεν του διακρίνεται ο Γενικός Διευθυντής Λ. Κανελλόπουλος (8ης σειράς)

Βέβαια δεν έλειπαν και οι συνδικαλιστικές διεκδικήσεις. Οι χειριστές είχαν δημιουργήσει από το 1960 μία αξιόλογη Ένωση, την ΕΧΠΑ, που το 1966 έδειξε το δυναμισμό της με δεκαπενθήμερη απεργία και έπαιξε σπουδαίο ρόλο στη μετέπειτα πορεία της εταιρείας. Με την παρουσία της πέτυχε οικονομικές βελτιώσεις των μελών της, αλλά κυρίως καλύτερες συνθήκες εργασίας. Η βελτίωση των συνθηκών εργασίας πρέπει να θεωρείται και ως παράγοντας ασφαλείας πτήσεων. Κάποιες φορές, τα επόμενα χρόνια, όπως ήταν φυσικό, δεν έλειψαν και μερικές υπερβολές στις διεκδικήσεις.

16 χειριστές από το ΕΚΕΧ υπήρξαν πρόεδροι του δυναμικού αυτού Σωματείου και διαχειρίστηκαν τις τύχες όλων των Συναδέλφων τους με εξαιρετική επιτυχία. Η ΕΧΠΑ με την υπεύθυνη στάση της, έναντι διαφόρων προβλημάτων της εταιρείας, συνέβαλε πολλές φορές στην επίλυσή τους παροτρύνοντας τα μέλη της για ανοχή και περισσότερη προσπάθεια.

Ο εκσυγχρονισμός των αεροσκαφών της εταιρείας ήταν συνεχής, χρόνο με τον χρόνο, και της έδινε τη δυνατότητα να επεκτείνει τα δρομολόγιά της προς πολλές χώρες και πόλεις. Για Γιοχάνεσμπουργκ το 1968 και Μόντρεαλ το

1969 με τα B 707. Για πάρα πολλές πόλεις του εσωτερικού αγόρασε το 1970 τα Ιαπωνικά YS-11, στα οποία διατέθηκε μεγάλος αριθμός χειριστών ως Κυβερνήτες ή Συγκυβερνήτες. Το 1972 άρχισε το δρομολόγιο προς Αυστραλία. Σ' όλες τις πτήσεις του εξωτερικού η ΟΑ με τα Ελληνικά χρώματα, κατόρθωσε να κάνει γνωστή την παρουσία της Ελλάδας σε πολλές ξένες χώρες και γέμιζε με εθνική υπερηφάνεια τους Έλληνες σ' όλο τον κόσμο. Η συνέπεια και η εξυπηρέτηση από όλο το προσωπικό, αλλά και η δεξιοτεχνία των χειριστών, παρείχε ασφάλεια και σιγουριά στο επιβατικό κοινό ενώ η πληρότητα των θέσεων την εποχή εκείνη ήταν σε πολύ ικανοποιητικά επίπεδα.

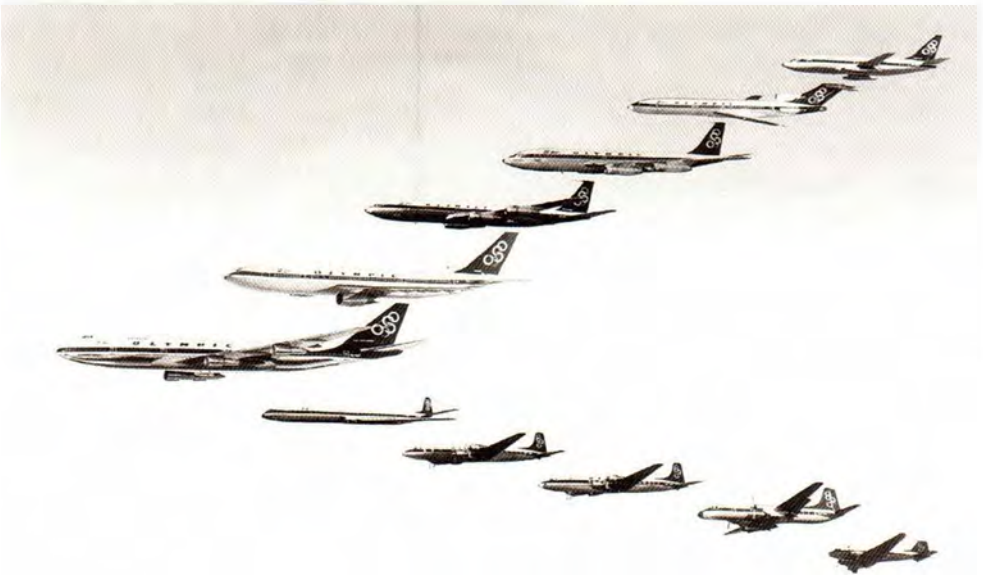


B 747

Από το 1968 άρχισε ν' αλλάζει η φιλοσοφία της εταιρείας για την πρόσληψη χειριστών. Για την αλλαγή αυτή, σοβαρό ρόλο έπαιξε και η αναμενόμενη ελάττωση διαθεσιμότητας χειριστών από την Πολεμική Αεροπορία, αφού το ΕΚΕΧ είχε ήδη κλείσει πριν μια δεκαετία. Έπρεπε στο μέλλον ν' αναζητούνται από ιδιωτικές σχολές. Από τον επόμενο χρόνο άρχισε η αποστολή νέων για εκπαίδευση χειριστή σε σχολές της Οξφόρδης, ενώ συνεχίσθηκαν οι προσλήψεις διαθεσίμων ακόμα χειριστών από το ΕΚΕΧ και λίγων από την Ικάρων.

Η πρόσληψη των τελευταίων αποφοίτων του ΕΚΕΧ πραγματοποιήθηκε το 1978. Μέχρι το χρόνο αυτό προσελήφθησαν και είχαν επιτυχή σταδιοδρομία 189 χειριστές από το ΕΚΕΧ, 45 από την Ικάρων, 84 Οξφόρδης και 20 από άλλες σχολές. Αυτοί μαζί με τους 58 προϋπάρχοντες ανέβασαν την συνολική δύναμη χειριστών για το 1978, σε 396 Κυβερνήτες και Συγκυβερνήτες διαθεσίμους για τους διάφορους τύπους αεροσκαφών.

Σταθμοί στην πορεία της ΟΑ υπήρξε ο θάνατος του Αλέξανδρου Ωνάση το 1973 και η αγορά της εταιρείας από το Ελληνικό Δημόσιο το 1975. Από το 1974 άρχισε η μείωση της επιβατικής κίνησης με αντίστοιχη προσωρινή μείωση του προσωπικού κι ανακοπή του ρυθμού εκπαίδευσης.



Ο στόλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας

Με την αγορά της εταιρείας από το Δημόσιο άρχισε η διατάραξη των σχέσεων του προσωπικού με την εταιρεία, για να καταλήξει στη γνωστή σημερινή κατάσταση: ελάττωση επιβατικής κίνησης, διακοπή δρομολογίων, αλλά αύξηση του προσωπικού.

Το 1971 ιδρύθηκε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, ως θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Και σ' αυτή την εταιρεία οι απόφοιτοι του ΕΚΕΧ είχαν ουσιαστική και δυναμική παρουσία, αναλαμβάνοντας μέχρι και διευθυντικές θέσεις. Περί τους 40 είχαν προσληφθεί κατά διάφορα χρονικά διαστήματα και υπηρέτησαν την Αεροπλοΐα με επιτυχία. Απ' αυτούς οι μισοί περίπου μεταπήδησαν στην Ο Α για αποδοτικότερη εξέλιξη σε μεγαλύτερα αεροπλάνα με τα ενδιαφέροντα δρομολόγια εξωτερικού.

Μετά απ' όλα αυτά ο συνολικός αριθμός των αποφοίτων του ΕΚΕΧ που εργάστηκαν, τόσο στην ΟΑ, όσο και στην Αεροπλοΐα, έφθασε τους 208. Απ' αυτούς οι 85 είχαν μονιμοποιηθεί στην Πολεμική Αεροπορία, κυρίως ως ιπτάμενοι και κάποιοι σε ειδικότητες εδάφους, αλλά δε θέλησαν να εξαντλήσουν τη σταδιοδρομία τους σ' αυτή και μεταπήδησαν στην Πολιτική Αεροπορία. Οι περισσότεροι απ' αυτό το συνολικό αριθμό εργάστηκαν και πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους στον Εθνικό Αερομεταφορέα με πλήρη επιτυχία, περισσότερα από 30 χρόνια, για να τον αποχωρισθούν ικανοποιημένοι και ευτυχείς από τη λαμπρή και γεμάτη ενδιαφέροντα σταδιοδρομία τους, όταν πλέον συμπλήρωσαν το όριο ηλικίας των 60 ετών. Δύο ανέλαβαν Γενικοί Διευθυντές και πολλοί άλλοι σε άλλες διευ-

θυντικές θέσεις. Όλες οι συνταξιοδοτήσεις πραγματοποιήθηκαν από το 1990 έως το 1996. Ίσως θα ήταν ευτυχέστεροι αν αποχωρώντας, υπήρχαν ευνοϊκότερες συνθήκες για την εξέλιξη του δημιουργήματός τους, που ήταν η Ολυμπιακή.

Η αγάπη όμως στο αεροπορικό επάγγελμα πάντα έχει και το κόστος της. Οκτώ (8) αεροπόροι από το ΕΚΕΧ έχασαν τη ζωή τους σε αεροπορικά ατυχήματα, εκτός της Πολεμικής Αεροπορίας. Πέντε στην ΟΑ και τρεις σε ιδιωτικές εταιρείες (Παράρτημα Β2) για να αυξήσουν τις πολλές θυσίες που υπήρξαν στην Πολεμική Αεροπορία από πλευράς ΕΚΕΧ.

5.3 ΑΛΛΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ

Παράλληλα με την Ολυμπιακή Αεροπορία για υποστήριξή της, αλλά και λόγω διεθνών εξελίξεων, αναπτύχθηκε η ΥΠΑ. Και εκεί έδωσαν το δυναμικό παρόν τους οι απόφοιτοι του ΕΚΕΧ. Περισσότεροι από 60 προσλήφθηκαν και εξελίχθηκαν σε υψηλόβαθμα στελέχη, κυρίως μετά τη νομική επισημοποίηση ότι το ΕΚΕΧ ανήκει στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα ως Τμήμα της Σχολής Αεροπορίας και την επίσημη αναγνώριση του πτυχίου τους.

Κάποιοι από την ΥΠΑ μεταπήδησαν αργότερα στην ΟΑ ως χειριστές. Μερικοί άλλοι, από την αρχή της απόλυσής τους, απογοητευμένοι από τις αρχικές προοπτικές για πρόσληψή τους στην ΟΑ διεκδίκησαν νέες σταδιοδρομίες μακριά της Αεροπορικής. Νέες εξετάσεις και νέες προσπάθειες σ' άλλους τομείς. Φοίτησαν σε Πανεπιστήμια, στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, στη Χωροφυλακή, στο ΙΚΑ, δημιούργησαν επιχειρήσεις κλπ. ταλαιπωρήθηκαν αλλά πέτυχαν.



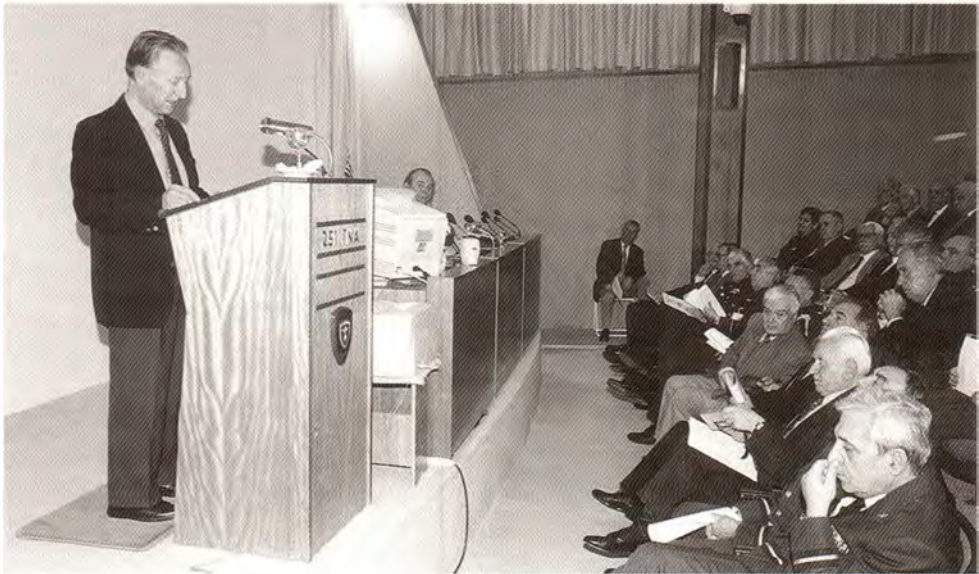
Ο Γκολφίνος Γκολφινόπουλος (18ης σειράς) επιχειρηματίας με τη σύζυγό του Αγγελική, από την εκδήλωση των αποφοίτων ΣΑ/ΕΚΕΧ στο ΚΕΔΑ ΖΟΥΜΠΕΡΙ το 2000

Όλους αυτούς τους απολυθέντες συναδέλφους μας τους βλέπουμε τώρα - μετά την αξιολογή σταδιοδρομία τους στην ΟΑ και τους άλλους τομείς- και τους χαιρόμαστε για την επιτυχία τους. Παραβλέπουμε όμως τις ταλαιπωρίες που είχαν πριν από τις επιτυχίες τους, ενώ η Πολεμική Αεροπορία έχει ξεχάσει τη μεγάλη προσφορά τους.

Η τιμητική αναγραφή τους στην Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Αεροπορίας θ' αποτελούσε αναγκαία πράξη δικαίωσης και αναγνώρισης, γιατί η μεταπολεμική ανάπτυξη της Αεροπορίας μας στηρίχθηκε και στη δική τους συμβολή και μάλιστα με τη θυσία 54 εξ αυτών. Κι αυτό το μεγαλείο του παρελθόντος είναι ανάγκη να μας ενώνει όπως τονίζει και το πιο κάτω άρθρο της «Ηχούς των Αιθέρων», (Μάρτιος 2003, αριθμ φύλλου 400)

«Η παραδοχή λαθών πρέπει να μας ενώνει.

Εις την «Ηχώ των Αιθέρων», Ιανουαρίου 2003 *εδιάβασα το άρθρο του Β. Οικονόμου Ταξχον (Ι) ε.α για τα 50 χρόνια αεριοθουμένων. στη σελίδα 7, ειδικότερα διαπραγματεύεται τη συμβολή του ΕΚΕΧ όπου μαζί με τους μονίμους επραγματοποίησαν τον άθλο της μετάβασης στα αεριοθούμενα, με τόσους κόπους, τόσες θυσίες, μαζί με το τεχνικό προσωπικό. Εκείνο που μου έκανε εντύπωση, μέσα μου, ήταν ότι ΔΕΝ ΞΕΧΩΡΙΣΑ κανέναν, δεδομένου ότι όλοι κάναμε το ίδιο πράγμα, μια αδελφосύνη ιερή καθώς τα χρόνια πέρασαν και έμειναν αυτά τα καταξιωμένα, που τίποτε δεν τα σβήνει. Ο χρόνος αδέκαστος μόνον την αλήθεια φωτίζει, τα υπόλοιπα ως μη άξια τα σβήνει, τα ξεθωριάζει, τα*



23.11.02 Ημερίδα για τα 50 χρόνια αεριοθουμένων. Ο Ταξχος Ι (ε.α) Οικονόμου Β. αναπτύσσει την συμβολή της ΣΑ/ΕΚΕΧ στον εκσυγχρονισμό της ΠΑ.

παραλείπει. Από αυτήν εδώ τη θέση, λοιπόν, την αναντίρρητη της αλήθειας, μπορούμε με όλο το δίκαιο με το μέρος μας να επισημάνουμε το λάθος της ηγεσίας εις την θέσπιση δύο ταχυτήτων. Μόνιμοι-ΕΚΕΧ, δεδομένου ότι ο σκοπός και τα πάντα ήταν κοινά, όμοια, ισόποσα, ισοταχή.

Σκοπιμότητες. Διάφορες τυπικές δικαιολογίες αποκρύβουν μια συγκεκριμένη άνιση μεταχείριση την οποία δεν ανέχονται οι πραγματικοί αεροπόροι μεταξύ χειριστηρίου και πίστας, όπου και αποτελεί το ΑΠΑΝ της Αεροπορίας. Απλούστατα θα έπρεπε μια ενιαία Σχολή να μην προξενήσει φυλετικά προβλήματα που υπέβασκε από τους Υπαξιωματικούς Χειριστάς ακόμα. Πρέπει να κατανέμονται ανάλογα τα γαλόνια και οι ώρες πτήσεων σε πολεμική Μοίρα.

Τον πρωταρχικό ρόλο παίζει το άτομο και όχι η Σχολή. Θα πρέπει να επισημάνουμε τον επίσης σπουδαίο ρόλο των μονίμων και τη συνεισφορά τους (νεκροί μόνο μ' αεριοθούμενα αεροσκάφη 46 ΕΚΕΧ και 33 Μόνιμοι μέχρι το 1963) για να καταδειχθεί η κοινή μοίρα έως ότου πέσει το φορτίο εξ ολοκλήρου στους σημερινούς χωρίς τέτοια προβλήματα.

Σύμφωνα με τα πιο πάνω και αφού θαυμάσουμε από κοινού την οργανωτική και αρχηγική προσφορά των παντοειδών πρωτοπόρων που τυγχάνουν της γενικής εκτιμήσεως ανεξάρτητα από προέλευση, να νιώσουμε όλοι κοντά. Παράμετρος και η ψυχροπολεμική εποχή, κωμικοτραγική. Άλλωστε το πώς ξεκινήσαμε ήταν πέραν της θελήσεώς μας και πρέπει να αποστασιοποιηθούμε από πασιφανή λάθη. Κύκνειο Άσμα! Βέβαια, το αίμα νερό δεν γίνεται γιατί άμα συναντιόμαστε παρά τα προβλήματα της ηλικίας, όλο και κάποια χαμόγελα...σκάμε. Η πολιτική επέμβαση... για κλάματα...

Μα, καθώς γελούσα κι εγώ, για μια στιγμή... πάγωσα! Τι είχε γίνει, η κόρη μου διαβάζοντας τις δέκα τελευταίες σειρές του αναφερόμενου άρθρου, μου πέταξε την εφημερίδα ... στα μούτρα! Δεν ντρέπεσαι μου λέει και ανέχθηκες τόσα χρόνια αυτούς τους 231 Ανθυποσημηναγούς, αυτούς τους υπέροχους πιλοταράδες που κάθισαν 5-7 χρόνια στη φωτιά, σκοτώθηκαν 54 από αυτούς και ενώ είχαν μπει με εξετάσεις στην παραγωγική σχολή του ΕΚΕΧ, τους πετάξατε σαν συμμένη λεμονόκουπα στην αποστρατεία, λες και ήταν δόκιμοι που έκαναν μια απλή θητεία... Μπαμπά... τόσες και τόσες ιστορίες που μου διηγόσουν, είχαν αυτή την υποκρισία μέσα τους;

Πάρε χαρτί και μολύβι τώρα...Τι, δεν μπορούν να πάνε αυτοί οι άνθρωποι όπου μπορείς εσύ κι εγώ να πάμε; Νοσοκομεία, θέρετρα κλπ. Γιατί, ρε μπαμπά, χάρη θα τους κάνουν; Το δικαιούνται. Να κόψουν από εμάς... Διότι αλλιώς θα πρέπει να σας βάλουν στην αράδα όσοι μείνατε και με ένα πολυβόλο να σας ρίξουν 54 σφαίρες επιστρέφοντας τους νεκρούς τους πίσω, μια και εσείς δεν τους αποδέχεσθε...

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Κατά σύμπτωση έλαβε γνώσιν τον παρόντος ο αγαπητός μας συνάδελφος Αντιπτέραρχος ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΑΜΑΣΚΟΣ, ο οποίος μου είπε: «Παντελή, οι εκατοντάδες νεκροί συνάδελφοι που μας βλέπουν και μας ακούνε εκεί ψηλά, δεν ανήκουν σε διαφορετικά στρατόπεδα, Σχολές και παρατάξεις. Απαιτούν συναίνεση, αγάπη, αφοσίωση και αγώνες για την τιμή και τη δόξα των Αεροπόρων μας, Ιπταμένων και Εδάφους, κάτω στη Γη και ψηλά στους Ουρανούς της Πατρίδας. Το μήνυμα Παντελή είναι σαφές...»

Παντελής Γλάρος
Ένας εκ του πλήθους των Αεροπόρων
Αθήνα, Φεβρουάριος 2003».

ΜΕΡΟΣ ΕΚΤΟ

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΚΕΧ ΚΑΙ Η ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΟΥ

6.1 ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΚΕΧ

Όλα όσα έχουν αναφερθεί μέχρι τώρα, δίνουν την εντύπωση μίας σταθερής και ομαλής παρουσίας του τμήματος ΕΚΕΧ και των αποφοίτων του μέσα στην Πολεμική Αεροπορία. Η πραγματικότητα όμως είναι τελείως διαφορετική. Η ενδυνάμωση και η εξέλιξη του τμήματος αυτού πραγματοποιήθηκαν σταδιακά και προοδευτικά. Η καταγραφή της εξελικτικής αυτής διαδρομής, με ανάλογες επισημάνσεις είναι αναγκαία για πληρέστερη γνώση των γεγονότων.

Όπως έχει προαναφερθεί, η λειτουργία του ΕΚΕΧ άρχισε το 1949, για την άμεση κάλυψη σοβαρών ελλείψεων σε ιπτάμενο προσωπικό. Η ηγεσία της Αεροπορίας το έτος αυτό θεώρησε κατάλληλη ευκαιρία να εκμεταλλευθεί τη δυνατότητα που της δινόταν από το διαγωνισμό για την εισαγωγή των Ικάρων της 24ης σειράς, που είχε αρχίσει τον Ιούλιο του ιδίου έτους. Έτσι αποφάσισε την αύξηση του αριθμού των εισαγομένων. Η προσέλευση υποψηφίων ήταν εντυπωσιακή, πλέον των 1200, αλλά και η επιτυχία στις εξετάσεις πολύ ικανοποιητική. Από τους 98 επιτυχόντες στο διαγωνισμό αυτό, οι 40 πρώτοι εισήχθησαν στο τμήμα των μονίμων, όπως όριζε η Εγκύκλιος διαταγή προκήρυξης του διαγωνισμού (Εγκ. 44/20.6.49) και οι επόμενοι 58 κλήθηκαν και αυτοί στο Τατόι για εκπαίδευση χειριστή, με προορισμό να γίνουν "έφεδροι Ανθυποσηναγοί". Μόνιμοι και έφεδροι προσκλήθηκαν για κατάταξη με την ίδια διαταγή του Υπουργείου Αεροπορίας. (45637/24.9.49).

Τι πρόγραμμα θα ακολουθούσαν και πού θα γινόταν η εκπαίδευση των 58 εφέδρων θα καθοριζόταν αργότερα. Τέτοια ήταν η σπουδή στην απόφαση για έναρξη αύξησης του ιπταμένου προσωπικού, που δεν εκδόθηκε καμία συμπληρωματική εγκύκλιος διαταγή, η οποία να διορθώνει την αρχική, που όριζε την εισαγωγή μόνο 40 μαθητών για το τμήμα των μονίμων.

Οι 58 έφεδροι παρουσιάστηκαν στο Τατόι στις 3.10.49, λίγες ημέρες μετά την είσοδο των 40 μονίμων. Οι πρώτες σκέψεις και ελπίδες της Υπηρεσίας ήταν να σταλούν οι 58 αυτοί μαθητές ως έφεδροι στην Αμερική για εκπαίδευση αεροπόρου, όπως είχε γίνει και με κάποια προγενέστερα τμήματα των μονίμων. Αυτό τους γνωστοποίησαν και τους είχαν σε αναμονή αναχώρησης για τις ΗΠΑ.

Στο ημερολόγιο της Σχολής Αεροπορίας, Οκτωβρίου 1949 αναγράφεται: "3.10.49 εισήλθαν 58 μαθητές προκειμένου να εκπαιδευθούν στις ΗΠΑ ως έφεδροι", αλλά η αναχώρηση καθυστερούσε. Εκείνη την εποχή της ασάφειας οι 58 νέοι μαθητές διδάσκονταν μονάχα Αγγλική γλώσσα και συγχρόνως είχαν εντατική στρατιωτική εκπαίδευση.

Κατάλληλα οικήματα διαμονής στο Τατόι δεν υπήρχαν και τους εγκατέστησαν σε χώρους του υπόστεγου αθλοπαιδιών των Ικάρων. Αυτή η αναμονή και η αβεβαιότητα διήρκεσε περίπου τρεις μήνες. Το Δεκέμβριο εκδόθηκε η πρώτη διαταγή από το ΓΕΑ, που όριζε ότι η εκπαίδευση των Εφέδρων χειριστών θα πραγματοποιούνταν στο Τατόι και θα άρχιζε στις 12.12.1949. Το αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης θα ακολουθούσε. Τότε αποφασίστηκε να μετακινηθούν οι νέοι μαθητές από το υπόστεγο στη Λέσχη Υπαξιωματικών, γιατί σ' αυτό δεν υπήρχαν ούτε θέρμανση, αλλά ούτε και άλλες αναγκαίες ευκολίες.

Ακόμη δεν είχε αποφασισθεί πώς θα χαρακτηριζόνταν αυτοί οι μαθητές και πώς θα ονομάζονταν μετά το πέρας της εκπαίδευσής τους. Τέτοιες λεπτομέρειες δεν είχαν ιδιαίτερη σημασία. Ένα ήταν το ενδιαφέρον: αυτά τα παιδιά έπρεπε να γίνουν γρήγορα αεροπόροι και πρώτα απ' όλα να γίνουν γενναίοι στρατιώτες. Έτσι η στρατιωτική εκπαίδευση που άρχισε από τις πρώτες ημέρες συνεχιζόταν με εντατικό ρυθμό.

6.1.1 Ονομασίες και χαρακτηρισμοί

Βασικό νομικό πλαίσιο, που να δικαιολογεί την ύπαρξη, την εκπαίδευση και τη στελέχωση Μονάδων της Αεροπορίας, με έφεδρο προσωπικό ήδη υπήρχε. Υπήρχαν οι ΑΝ 245/36 και 969/46. Ο πρώτος αναφέρεται εξ ολοκλήρου σε εφέδρους Αξιωματικούς και ιπαμένους οπλίτες της Αεροπορίας και στο άρθρο 31, δίνει τη δυνατότητα ίδρυσης Σχολής Εφέδρων Αξιωματικών Αεροπόρων. Ο δεύτερος αναφέρεται στην οργάνωση του προσωπικού της Αεροπορίας και στο άρθρο 4, παρ. 7, παρέχει κι αυτός τη δυνατότητα ίδρυσης Εκπαιδευτικών Κέντρων για παραγωγή προσωπικού εφέδρου, στρατευσίμου και εθελοντικού.

Ποιος νοιαζόταν λοιπόν τότε αν ιδρύονταν Σχολή ή Κέντρο Εκπαίδευσης και πώς θα ονομαζόταν αυτή η Σχολή ή αυτό το Κέντρο; Ποιος είχε χρόνο να

γχοληθεί πώς θα χαρακτηρίζονταν αυτοί οι εκπαιδευόμενοι; Αεροπόρους ε η Αεροπορία και μάλιστα τους ήθελε το ταχύτερο δυνατό.

α διάφορα ημερολόγια της Σχολής Αεροπορίας και στις αντίστοιχες διαταγές της εποχής εκείνης, οι μαθητές αλλού αναφέρονται ως Στρατεύσιμοι Ίκαροι, αλλού Εθελοντές Μαθητές και αλλού ως Δόκιμοι Χειριστές, για να καταλήξουν, περί το τέλος του 1950, στον τελικό τους χαρακτηρισμό ως Δόκιμοι Έφεδροι Χειριστές (ΔΕΧ).

Η ονομασία του σχολείου αυτού πέρασε, επίσης, από διάφορα στάδια. Αρχικά αναφέρεται ως "ΚΕΧΕ" (Κέντρο Εκπαιδευσεως Χειριστών Εθελοντών). Η ονομασία αυτή συναντάται στα διάφορα ημερολόγια μέχρι τους πρώτους μήνες του 1951, παρότι στις εγκυκλίους διαταγές προκήρυξης εισαγωγικών εξετάσεων από τη 2η σειρά (1.4.50) και μετέπειτα, αναφέρεται ο όρος "ΕΚΕΧ" (Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών), ο οποίος και τελικά παρέμεινε ως οριστικός τίτλος του σχολείου, καθ' όλη τη λειτουργία του. Αλλού σε απόφαση του 1950 σχετική με προπτική προκήρυξης διαγωνισμού αναφέρεται: "Προκήρυξη διαγωνισμού για την κατάταξη Εθελοντών Σμηνιτών στο Κέντρο Στρατευσίμων Ανθυποσμηναγών Χειριστών".

Ως προς την ονομασία των αποφοίτων του ΕΚΕΧ επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Στη διαταγή πρόσκλησης της 1ης σειράς υπάρχει η διατύπωση "προοριζόμενοι ως Έφεδροι Ανθυποσμηναγοί".

Στην εγκύκλιο της 2ης σειράς αναφέρεται ότι οι απόφοιτοι θα ονομασθούν "Στρατεύσιμοι Ανθυποσμηναγοί της ΕΒΑ" και στις επόμενες, ότι θα ονομάζονται "Έφεδροι Ανθυποσμηναγοί Χειριστές".

Τελικά, όλοι οι απόφοιτοι ονομάστηκαν "Έφεδροι Ανθυποσμηναγοί Ιπτάμενοι Γενικών Υπηρεσιών" (ΙΓΥ). Δηλαδή, όχι απλώς Ιπτάμενοι Χειριστές, με κυρία αποστολή την κάλυψη αναγκών πτήσεων, αλλά Ιπτάμενοι Γενικών Υπηρεσιών, με αποστολή εκτός από τις πτήσεις και την κάλυψη επιτελικών καθηκόντων.

Σημειώνεται ότι στην παρ. 2 του άρθρου 5 του ΑΝ 969/46, στον οποίον στηρίζονταν, τόσο οι εγκύκλιες διαταγές προκήρυξης των εισαγωγικών εξετάσεων των πρώτων σειρών, όσο και τα διατάγματα ονομασίας όλων των σειρών, καθοριζόταν ότι "Αξιωματικοί Γενικών Υπηρεσιών δύνανται να είναι μόνον Μόνιμοι Αξιωματικοί προερχόμενοι εκ της Σχολής Αεροπορίας".

Επίσης, επισημαίνεται ότι οι λεπτομερείς επιτελικές γνώσεις αποκτώνται πολύ αργότερα από όλους τους Αξιωματικούς, με τη φοίτησή τους στις επιμορφωτικές Επιτελικές Σχολές, Κατωτέρων Επιτελών Αεροπορίας (ΣΚΕΑ), Σχολή Πολέμου Αεροπορίας (ΣΠΑ), Σχολή Εθνικής Άμυνας (ΣΕΘΑ) ή σε αντίστοιχες του Εξωτερικού (ΝΑΤΟ).

6.1.2 Τόλμη και διορατικότητα.

Έτσι ξεκίνησε ένα πείραμα. Το πείραμα του "ΕΚΕΧ". Τολμηρό και πολύ φιλόδοξο, για τα δεδομένα της εποχής εκείνης, που το επέβαλε η δήλωση αδυναμίας της Αμερικής να πραγματοποιήσει αυτή την εκπαίδευση. Δεν υπήρχαν εγκαταστάσεις, ούτε κατάλληλο και επαρκές προσωπικό για την παροχή της εκπαίδευσης, ούτε Μέσα, ούτε εκπαιδευτικά αεροπλάνα. Όλα "εκ των ενόντων". Αυτά ήταν τα διαθέσιμα μέχρι τότε μόνο για τους μονίμους, ενώ η ευθύνη της Σχολής Αεροπορίας ήταν ενιαία για εκπαίδευση μονίμων και εφέδρων. Γι' αυτό πολλοί πίστευαν ότι δεν μπορούσε να πετύχει αυτό το πείραμα και δεν έπρεπε να ξεκινήσει. Λέγεται μάλιστα, και είναι το σημαντικότερο, ότι υπήρχαν και κάποιοι που δεν ήθελαν να πετύχει το τμήμα ΕΚΕΧ. Δεν ήθελαν την ανάπτυξη της Αεροπορίας τη συγκεκριμένη εποχή. Ίσως σ' αυτό οφείλεται ότι από τους 58 εισελθόντες μαθητές της 1ης σειράς, αποφοίτησαν μόνο 17· αριθμός αποφοιτησάντων ασυνήθιστα μικρός, σε σχέση με τους εισελθόντες και λογικά απαράδεκτος. Άλλα στοιχεία που φανερώνουν πιθανές ταλαντεύσεις, αντιδράσεις και δυσκολίες, τις οποίες αντιμετώπισε η Αεροπορία κατά τη διάρκεια του 1950 είναι οι παρακάτω:

- α. Ο προγραμματισμός μικρού αριθμού εισαγωγής μαθητών το 1950 με τη 2η και 3η σειρά.
- β. Η αυστηρότητα που εφαρμόστηκε στις εισαγωγικές εξετάσεις των δυο παραπάνω σειρών· από τη συμμετοχή 500 υποψηφίων για εισαγωγή 24 μαθητών στην 3η σειρά, πέτυχαν μόνο 15.

Ένα επιπλέον στοιχείο ταλάντευσης είναι η απόφαση να μην εισαχθούν μαθητές στο τμήμα Ικάρων (μόνιμοι) για το 1950 γιατί προφανώς θα μονιμοποιούνταν όσοι αποφοιτούσαν από τις τρεις πρώτες σειρές του τμήματος ΕΚΕΧ, για να αποτελέσουν την 25η σειρά των μονίμων, αφού θα είχαν εκπαίδευση του ίδιου επιπέδου. Όλα τα παραπάνω συνέβηκαν γιατί με τη λήξη του εμφυλίου οι απαιτήσεις ελαττώθηκαν και γιατί δεν είχαν ακόμα οριστικοποιηθεί οι Εθνικοί προσανατολισμοί.

Το ΕΚΕΧ πήρε την οριστική του μορφή (την ουσιαστική, αλλά όχι και την τυπική) περί το τέλος του 1950, αρχές του 1951, όταν η προοπτική ένταξης της χώρας στο ΝΑΤΟ αντέστρεψε τα δεδομένα και δημιούργησε νέες απαιτήσεις. Η ολοκλήρωση της νομικής και τυπικής διοικητικής αποδοχής του Σχολείου αυτού και των αποφοίτων του έγινε πολύ αργότερα.

Με τις συνθήκες της εποχής εκείνης, η δημιουργία του ΕΚΕΧ αποδεικνύ-

ει διορατικότητα, τόλμη και αποφασιστικότητα προς όφελος της Υπηρεσίας. Αυτό απέδειξαν τα μετέπειτα αποτελέσματα του πειράματος αυτού.

6.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΚΕΧ

Στις εγκύκλιες διαταγές προκηρύξεων των εισαγωγικών εξετάσεων αναφέρονται πάντοτε οι νόμοι στους οποίους καθορίζονται οι βασικές απαιτήσεις και ο τρόπος λειτουργίας της Σχολής για την οποία προορίζονται οι υποψήφιοι.

Η πρώτη σειρά, μαζί με την 24η Ικάρων, κλήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του από 22-2-47 ΒΔ "Περί υποψηφίων μαθητών της Σχολής Αεροπορίας (Ικάρων)".

Από τη 2η μέχρι και την 9η σειρά, οι εγκύκλιες διαταγές αναφέρονται στις διατάξεις του ΑΝ 969/46 και του ΝΔ 117/46, για εισαγωγή εθελοντών μαθητών στο Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών (ΕΚΕΧ).

Τα τρία πρώτα χρόνια το τμήμα ΕΚΕΧ λειτουργούσε με τους κανονισμούς και τα προγράμματα των μονίμων (Ικάρων), ως μέρος της Σχολής Αεροπορίας, με ταχύρυθμες όμως διαδικασίες και συντεταγμένη τη θεωρητική εκπαίδευση.

Το 1952, εκδόθηκε το ΒΔ 7-7-52 "Περί οργανισμού του Εκπαιδευτικού Κέντρου Εφέδρων Χειριστών". Ο οργανισμός αυτός, ήταν πανομοιότυπος του ισχύοντος μέχρι το 1957, αντιστοίχου των Ικάρων. Διέφερε μόνο στις λεπτομέρειες του ταχύρυθμου προγράμματος θεωρητικής εκπαίδευσης και αναφερόταν στον Α Ν 245/36 και το ΝΔ 117/46.

Από τη 10η σειρά μέχρι και την τελευταία την 21η, στις εγκυκλίους προκήρυξης εισαγωγικών εξετάσεων αναφέρεται το ΒΔ 7.7.52. Στο διάταγμα αυτό, περί Οργανισμού του ΕΚΕΧ, καθοριζόταν ως σκοπός ίδρυσής του "*Η δια καταλλήλου Πτητικής, Θεωρητικής και Στρατιωτικής εκπαιδύσεως παραγωγή των αναγκαιούντων εφέδρων χειριστών της Βασιλικής Αεροπορίας*". Επίσης, καθορίζονταν τα προσόντα και η διαδικασία των εισαγωγικών εξετάσεων των υποψηφίων μαθητών, η οργάνωση στη λειτουργία του Κέντρου και ο τρόπος διαβίωσης των μαθητών εντός της Σχολής. Επιπλέον περιελάμβανε τα στάδια και την έκταση εκπαίδευσης τους, βαθμολογίες, κριτήρια επιτυχίας και τον τρόπο αξιολόγησής τους και τέλος, ότι οι αποφοιτούντες του ΕΚΕΧ θα ονομάζονταν Έφεδροι Ανθυποσημναγοί Γενικών Υπηρεσιών με πτυχίο χειριστού. Όλα ήταν όπως και των μονίμων, εκτός από τη διάρκεια φοίτησης, στην οποία υπήρχε μικρή διαφοροποίηση στο θεωρητικό πρόγραμμα, εξαιρουμένων βέβαια των μαθημάτων που είχαν σχέση με τις πτήσεις και τα αεροπλάνα.

Ακολούθησαν δύο τροποποιήσεις του παραπάνω ΒΔ 7.7.52. Η πρώτη, με το ΒΔ 24.11.53 περιλαμβάνει μικρή τροποποίηση της εξεταστέας ύλης κατά τις εισαγωγικές εξετάσεις (κατάργηση Γεωγραφίας από 15η σειρά και αύξηση της ύλης της Φυσικής), καθώς και συμπληρωματικά διαδικαστικά θέματα των εξετάσεων αυτών. Επιπλέον, καθόρισε τη διάρκεια εκπαίδευσης από 16 έως 20 μήνες. όμως η πραγματοποιηθείσα ήταν από 17 έως 22 μήνες.

Η δεύτερη τροποποίηση με το ΒΔ 12.11.55 αύξησε τα στάδια εκπαίδευσης από τέσσερα σε πέντε, με την προσθήκη του "Σταδίου Εκπαιδεύσεως Αεριοθουμένων". Η τροποποίηση αυτή ίσχυσε από το Α' εξάμηνο του 1954, δηλαδή από τη 10η σειρά.

6.3 ΛΟΓΟΙ ΜΟΝΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΟΥ ΕΚΕΧ

Τα δύο - τρία πρώτα χρόνια λειτουργίας του ΕΚΕΧ ήταν αναζητήσεων και αξιολογήσεων αποτελεσμάτων εκ μέρους της Υπηρεσίας, αλλά και συνειδητοποίησης της πραγματικότητας εκ μέρους των αποφοίτων του ΕΚΕΧ. Κατόπιν άρχισαν να επικρατούν συγκεκριμένες σκέψεις εκ μέρους της Υπηρεσίας ως προς τη χρησιμοποίηση και την εξέλιξη όλων αυτών των νεαρών αεροπόρων.

Κατ' αρχάς διαπιστώθηκε κι άρχισε να συνειδητοποιείται, ότι αυτά τα νεαρά παιδιά, ως νέοι Ανθυποσημναγοί, παρήγαγαν έργο αξιοθαύμαστο και εξελίσσονταν σε ικανότατους αεροπόρους. Χωρίς αμφιβολία η επιτυχία του αλματώδους εκσυγχρονισμού πραγματοποιόταν, κατά βάση, χάρη στη μεγάλη αριθμητική δύναμη των αποφοίτων του ΕΚΕΧ, σε συνδυασμό με την εξαιρετική τους απόδοση που στηριζόταν στις κατευθύνσεις και στην πείρα των παλαιότερων. Η αφοσίωση στο καθήκον, η επαγγελματική κατάρτιση, η μεταξύ τους ευγενής άμιλλα και ο νεανικός τους παλμός έδιναν φτερά ενθουσιασμού και προόδου στις πολεμικές Μονάδες. Δεν παραβλέπεται βέβαια ότι, εξίσου σημαντική και αποδοτική ήταν και η προσφορά των συναδέλφων τους του τμήματος Ικάρων.

Συνειδητοποιήθηκε επιπλέον, ότι η τυχόν μακροχρόνια παραμονή τους στην κατάσταση του εφέδρου, με άγνωστη εξέλιξη, αναπόφευκτα θα έκαμπτε το ενδιαφέρον τους για την Υπηρεσία και θα μείωνε την απόδοση, τις επιδόσεις, το ηθικό και την πειθαρχία τους. Αντίθετα, η απόλυσή τους μετά ολιγοετή παραμονή θα στερούσε την Αεροπορία από έμπειρους και ετοιμοπόλεμους χειριστές, τους οποίους είχε αποκτήσει με πολλούς κόπους και θυσίες, αλλά και απαραίτητους για να καλύψουν ζωτικές ανάγκες της.

Ακόμα έπρεπε να εξασφαλισθεί η συνέχιση του ενδιαφέροντος των αποφοίτων των Γυμνασίων προς την αεροπορία και η μαζική προσέλευσή τους

στις εισαγωγικές εξετάσεις του ΕΚΕΧ. Η αβεβαιότητα που επικρατούσε ως προς την τύχη, τις υποχρεώσεις και την εξέλιξη αυτών των νέων αεροπόρων, μετά την αποφοίτηση των πρώτων σειρών, ήταν επόμενο να διαχέεται τόσο μεταξύ των ιδίων, όσο και εκτός Αεροπορίας, μέσω των συγγενικών και φιλικών τους προσώπων, προς τους μαθητές των Γυμνασίων.

Τίποτα μέχρι τότε δεν ήταν συγκεκριμένο. Δεν είχε καθορισθεί για πόσο χρονικό διάστημα είχαν υποχρέωση να παραμείνουν στην Αεροπορία, ούτε η Αεροπορία είχε εκδηλώσει τις προθέσεις της, δηλαδή για πόσα χρόνια θα χρησιμοποιούσε τους νέους Ανθυποσημηναγούς. Επίσης αβέβαιη παρέμενε και η τύχη τους μετά την, σε άγνωστο χρόνο, απόλυσή τους. Όλα αυτά θα έκαμπταν το ενδιαφέρον των νέων υποψηφίων μαθητών. Για όλους τους παραπάνω λόγους, η Υπηρεσία έκρινε ότι η μονιμοποίηση, έστω κι ενός ποσοστού από τους αποφοίτους του ΕΚΕΧ, θα της έδινε τη δυνατότητα για μακροχρόνια αξιοποίηση έμπειρων ιπταμένων Αξιωματικών και απρόσκοπτης λειτουργίας του ΕΚΕΧ. Η απόφαση για ένταξη εφέδρων Ανθυποσημηναγών του ΕΚΕΧ στα μόνιμα στελέχη της Αεροπορίας, αποτελούσε πράξη σωστού σχεδιασμού προς όφελος της ιδίας και δικαίωσης για τους νεαρούς αεροπόρους.

Το 1952 εκδόθηκε το ΝΔ 2177/7.8.52 το οποίο, στο άρθρο 2, καθόριζε ότι "Η είσοδος στα Μόνιμα στελέχη του προσωπικού εκάστου Κλάδου (Ι ΓΥ, ΙΕΥ, Αεραμύνης, κλπ) προέρχεται και εκ μονιμοποιήσεως εφέδρων Ανθυποσημηναγών του ΕΚΕΧ". Ακολούθησε το ΒΔ 6/25.2.53 που καθόριζε τα ποσοστά μονιμοποίησης, ανά Κλάδο. Αυτές ήταν οι προκαταρκτικές ενέργειες που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν για τους αποφοίτους του ΕΚΕΧ.

6.3.1 Νομός 2310/10.3.53: Μονιμοποίηση στην ειδικότητα ΙΓΥ

Πλήρης και οριστική λύση για αποσαφήνιση των εκκρεμοτήτων δόθηκε με την ψήφιση του νόμου 2310/10.3.53 "περί προστασίας των εφέδρων ιπταμένων της Βασιλικής Αεροπορίας". Οι σκέψεις προστασίας των εφέδρων, εκ μέρους της Πολιτείας, άρχισαν από τον Ιανουάριο του 1952, πριν ακόμη επέλθει η παραπάνω νομοθετική ρύθμιση.

Στην εγκύκλιο προκήρυξης εισαγωγικών εξετάσεων για την 8η σειρά ΕΚΕΧ, η Υπηρεσία υποσχέθηκε την ψήφιση νόμου που θα εξασφάλιζε συνθήκες ομαλής εξέλιξης των αποφοίτων του ΕΚΕΧ, είτε εντός της αεροπορίας, είτε και εκτός αυτής. Αυτή τη διαβεβαίωση την επανέλαβε και στις εγκυκλίους των επομένων σειρών.

Από την 12η σειρά ανακοινώθηκε ψήφιση του νόμου περί προστασίας των εφέδρων με όλες τις ευεργετικές διατάξεις του. Πρώτη και ουσιαστικότερη διάταξη ήταν η δυνατότητα μονιμοποίησης εφέδρων Ανθυποσημηναγών του

ΕΚΕΧ, στην ειδικότητα Ιπταμένου Γενικών Υπηρεσιών (ΙΓΥ). Η μονιμοποίηση θα γινόταν μετά διετή ευδόκιμη παραμονή στην κατάσταση του εφέδρου Ανθυποσημηναγού και σε ποσοστό 25% των εξερχόμενων μονίμων της Σχολής Αεροπορίας κάθε χρόνο. Οι μονιμοποιούμενοι θα έμπαιναν πλέον σε κοινή επετηρίδα με τους μονίμους ιπταμένους που θα αποφοιτούσαν τον ίδιο χρόνο. Θα αποτελούσαν συνέχεια της σειράς των μονίμων, καταλαμβάνοντας αντίστοιχες οργανικές θέσεις.

Το παραπάνω ποσοστό μονιμοποίησης, με το νόμο 3212/26.4.55, αυξήθηκε στο 25% των εξερχόμενων κάθε χρόνο από όλες τις σειρές του τμήματος ΕΚΕΧ κι επειδή κι αυτό το ποσοστό ήταν πολύ μικρό αυξήθηκε και πάλι στο 40% με το νέο νόμο 3819/28.2.58. Τελικά μονιμοποιήθηκαν 253 στην ειδικότητα του Ιπταμένου Γενικών Υπηρεσιών, δηλαδή ποσοστό 41,6% από τους 608, που αποφοίτησαν από το Τμήμα αυτό. Η πλειονότητά τους εξελίχθηκε ακόμα και στις ανώτατες βαθμίδες της ιεραρχίας με επιτυχία..

Επίσης, επιβάλλεται να διευκρινισθεί ότι από τους 253 μονιμοποιηθέντες, ως ιπτάμενοι Γενικών Υπηρεσιών, μόνο ένα μικρό ποσοστό μονιμοποιήθηκαν μετά από δυο χρόνια παραμονής στην κατάσταση του Εφέδρου. Αντίθετα οι περισσότεροι παρέμειναν έφεδροι από τρία έως και έξι χρόνια μέχρι να μονιμοποιηθούν.

Η διάταξη αυτή, έδινε στην Αεροπορία τη δυνατότητα πλήρους εκμετάλλευσης και αξιοποίησης μεγάλου αριθμού ετοιμοπόλεμων νεαρών χειριστών. Επιπλέον παρείχε τη δυνατότητα και σ' αυτούς τους αεροπόρους να εξελιχθούν σε ικανά στελέχη της Αεροπορίας, αφού διέθεταν όλα τα απαραίτητα εφόδια και προσόντα. Εάν μάλιστα ίσχυαν ορθολογικότερα κριτήρια, πέραν των ισχυόντων νόμων, με βεβαιότητα μπορεί να υποστηριχθεί ότι το προς μονιμοποίηση ποσοστό 40% σίγουρα θα έπρεπε να ήταν πολύ ψηλότερο.

Η παροχή σε όλους της δυνατότητας προς μονιμοποίηση, αλλά με θετική κατάληξη μόνο ενός ποσοστού εξ αυτών, έδιδε και στην Υπηρεσία το πλεονέκτημα ν' αξιοποιεί πλήρως και αποδοτικά όλους ή σχεδόν όλους τους εφέδρους Ανθυποσημηναγούς και επιπλέον να επιλέγει για μονιμοποίηση, κατά τεκμήριο, τους καλύτερους, ώστε να εξελιχθούν σε μόνιμα στελέχη.

Βέβαια, μπορεί να υπήρξαν και μεμονωμένες περιπτώσεις αρνητικών αποτελεσμάτων. Όμως, και κάποιοι νεαροί Ανθυποσημηναγοί, παρακινούμενοι από την προσωρινότητα της παραμονής τους στην Αεροπορία, που προερχόταν είτε από δική τους επιλογή για μη μονιμοποίηση, είτε από την Υπηρεσία, η οποία μονιμοποίησε κάποιους άλλους από τους συμμαθητές τους, παραλείποντας αυτούς, επέδειξαν σχετική αδιαφορία κι απαρέσκεια για τα εκτός των πτήσεων καθήκοντα. αλλά οι εξαιρέσεις δεν αναιρούν τον κανόνα.

6.3.2 Προοπτικές της μονιμοποίησης.

Η ένταξη των εφέδρων στα μόνιμα στελέχη της Πολεμικής Αεροπορίας εξελίχθηκε ομαλά και με επιτυχία, γιατί υπήρχαν όλες οι απαραίτητες προϋποθέσεις για τέτοια εξέλιξη. Η αυστηρή επιλογή και η συνεχής επιδίωξη για μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ήταν οι κύριοι παράγοντες ικανοποιητικής απόδοσης.

Η σχετική διαφορά στη διάρκεια φοίτησης δεν υπήρξε εμπόδιο και δεν αποτέλεσε στοιχείο ανομοιογένειας μεταξύ Μονιμοποιηθέντων και Μονίμων στελεχών. Η ταχύρυθμη εκπαίδευση με μειωμένο χρόνο δεν ήταν καινοτομία μόνο του τμήματος ΕΚΕΧ και δεν εφαρμόστηκε για πρώτη φορά. Υπάρχουν σειρές των Ικάρων αλλά και των Ευελπίδων, των οποίων, σε κρίσιμες περιόδους, η φοίτηση διήρκεσε αισθητά λιγότερο από την αντίστοιχη του ΕΚΕΧ. Τέτοια ταχύρυθμη εκπαίδευση, με διάρκεια φοίτησης από 16 έως 24 μήνες εφαρμόστηκε στις σειρές των Ικάρων, κατά την περίοδο του εμφυλίου (1947-1950), χωρίς να παρεμποδισθεί η εξέλιξή τους στην κλίμακα της ιεραρχίας.

Αναμφισβήτητα και η δεκαετία του '50 ήταν κρίσιμη για την ύπαρξη της Πολεμικής Αεροπορίας, που έπρεπε να αναγεννηθεί και να ανδρωθεί σε ελάχιστο χρόνο. Το ταχύρυθμο πρόγραμμα εκπαίδευσης κάλυπτε τις αναγκαίες απαιτήσεις επαγγελματικής κατάρτισης και η παραμονή στην κατάσταση του εφέδρου, τουλάχιστον επί διετία προ της μονιμοποίησης, αποτελούσε πραγματικό χρόνο εκπαίδευσης. Την περίοδο αυτή η πρακτική εξάσκηση και οι συ-



1962. Φοίτηση στο Σχολείο Ασφαλείας Πτήσεων.



1957. Σχολείο Συνεργασίας με συμμετοχή Αξιωματικών από τους τρεις Κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας.

νεχείς αξιολογήσεις, σ' όλους τους τομείς των Πολεμικών Μοιρών ήταν στοιχεία ουσιαστικής εκπαίδευσης και επιλογής.

Επισημαίνεται ότι στην Αεροπορία, που είναι κατά βάση τεχνικό Όπλο, η εκπαίδευση των στελεχών είναι συνεχής και προοδευτική. Υπάρχει πλήθος σχολείων επιμόρφωσης, όπως ασφαλείας πτήσεων, πληροφοριών, εναερίου κυκλοφορίας, βολών, εκπαιδευτών εδάφους ή αέρος, συνεργασίας με το Στρατό ή το Ναυτικό και πολλά άλλα. Σ' αυτά φοιτούν όλα τα στελέχη, ανάλογα με την επί μέρους απασχόλησή τους. Η φοίτηση γίνεται στο εσωτερικό ή το εξωτερικό.

Επί πλέον, όπως προαναφέρθηκε, στις ΣΚΕΑ, ΣΠΑ ή ΣΕΘΑ παρέχεται η ουσιαστική επιτελική επιμόρφωση. Η επιτυχής αποφοίτηση από τις επιτελικές αντάς Σχολές αποτελούσε βασικό κριτήριο προαγωγής σε συγκεκριμένους βαθμούς και η φοίτηση ήταν αναγκαία για όλα τα μόνιμα στελέχη (Ικάρων και ΕΚΕΧ).



Αξιωματικοί της Πολεμικής Αεροπορίας στη Λάρισα, στο Εκπαιδευτικό Κέντρο Επιχειρήσεων Αέρος-Εδάφους (ΕΚΕΑ/Ε).



Από τη φοίτηση Αξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας στη Σχολή Πολέμου Αεροπορίας (ΣΠΑ)



Εκπαιδευτές της ΣΕΘΑ: Συνταγματάρχης Τσέλος, Πλοίαρχος Αντωνόπουλος και Σμήναρχος Στασινόπουλος Αghσ. (8ης ΣΑ/ΕΚΕΧ)

Παρόλα τα παραπάνω μερικοί, ευτυχώς ελάχιστοι, επινοούσαν διαχωριστικές γραμμές, με ανάλογη μεροληπτική συμπεριφορά, που προκαλούσαν αντιπαλότητες, σαν να υπήρχε ανομοιογένεια. Ίσως η σιγουριά της μονιμότητας να απάλλασσε κάποιους μονίμους από το άγχος πρόσθετων προσπαθειών, όταν μάλιστα υπήρχε μεγάλος αριθμός "χειριστών πρώτης γραμμής", που κάλυπταν όλες τις πολυποίκιλες ανάγκες.

Οι απόφοιτοι του τμήματος ΕΚΕΧ, στην αρχή είχαν μόνο υποχρεώσεις ενώ τα δικαιώματά τους ήταν σε εκκρεμότητα. Έπρεπε να κατακτήσουν την αναγνώριση από τους προϊσταμένους τους, με συνεχείς προσπάθειες και συνεχή ευγενή άμιλλα σ' όλους τους τομείς. Άμιλλα που εκδηλωνόταν με πείσμα και φιλότιμο. Κι αυτή την άμιλλα, τη συνέχισαν αμείωτη και μετά τη μονιμοποίησή τους και σ' όλη την κλίμακα της ιεραρχίας τους. Το αποδείκνυαν καθημερινά με τις επιδόσεις τους, τόσο στις Μοίρες και τις υπόλοιπες Μονάδες όπου υπηρετούσαν, όσο και στα σχολεία επιμόρφωσης που φοιτούσαν. Με την καθημερινή, πτητική και διοικητική τους απόδοση καθώς και με τη συναδελφική τους συμπεριφορά συνέβαλλαν στην πρόοδο της Αεροπορίας και στην αρμονική συνύπαρξη με τους συναδέλφους του τμήματος Ικάρων, αλλά και στην ομαλή εξέλιξη των ιδίων μέχρι τ' ανώτατα κλιμάκια της ιεραρχίας.



Η συναδελφικότητα και η αγάπη μεταξύ των χειριστών κάθε Μοίρας ήταν τα βασικότερα στοιχεία συνύπαρξής τους. 1956 Ανθραίοι σε νυκτερινή έξοδο. Οικονόμου Β. (13ης ΕΚΕΧ), Μαρκαντές Δ. (13ης ΕΚΕΧ), Κατωπόδης Ι. (13ης ΕΚΕΧ), Παπακωνσταντίνου Σ. (26ης Ικ.), Δημακογιάννης Ι. (26ης Ικ.), Αρβανιτάκης Κ. (13ης ΕΚΕΧ), Γκέλιος Λεων. (13ης ΕΚΕΧ).

Τελικά, από τους 323 που μονιμοποιήθηκαν, (οι 253 ως ΙΓΥ που ήδη αναφέρθηκαν και 70 σε ειδικότητες Εδάφους, όπως θ' αναφερθεί πιο κάτω), οι 130 εξελίχθηκαν στους Ανώτατους βαθμούς της ιεραρχίας (6 Αντιπτέραρχοι, 31 Υποπτέραρχοι, 93 Ταξίαρχοι), 20 φονεύθηκαν σε αεροπορικά ατυχήματα, 8 απεβίωσαν εν υπηρεσία και 115 διέκοψαν τη σταδιοδρομία τους με παραίτηση για διαφόρους λόγους, όπως και αρκετοί από το τμήμα μονίμων.

Οι μονιμοποιήσεις και η ένταξη αποφοίτων του τμήματος ΕΚΕΧ στην ιεραρχία των μονίμων ιπταμένων στελεχών εκ του αποτελέσματος αποδείχθηκαν πλήρως επιτυχείς. Καλύφθηκαν οι πολλές κι επείγουσες ανάγκες ανάπτυξης της Πολεμικής Αεροπορίας και μάλιστα με συνεχείς επαίνους και έπαθλα των Πολεμικών Μοιρών από Εθνικά και Νατοϊκά κλιμάκια. Η συνέχιση της αξιοποίησης αυτών των ήδη ετοιμοπόλεμων χειριστών και μονίμων πλέον στελεχών για την Υπηρεσία ήταν η πιο συμφέρουσα λύση.

6.3.3 Μονιμοποίηση σε ειδικότητες εδάφους.

Η δεύτερη κύρια παροχή του νόμου περί προστασίας των εφέδρων ήταν η δυνατότητα μονιμοποίησης στις ειδικότητες εδάφους των Κλάδων Διοικητικών, Αεράμυνας, Μετεωρολογίας, Εγκαταστάσεων, Οικονομικού και Εφοδιασμού. Η μονιμοποίηση θα γινόταν ομοίως μετά 2ετή παραμονή στην κατάσταση του εφέδρου Ανθυποσηναγού, σε ποσοστό 40% των υπαρχουσών κενών θέσεων κατά ειδικότητα και μετά από παρακολούθηση σχολείου εξειδίκευσης.

Το παραπάνω ποσοστό μονιμοποίησης, με το νόμο 3819/28.2.58, αυξήθηκε στο 50% των κενών θέσεων. Η διάταξη όμως προέβλεπε μονιμοποίηση με το βαθμό του Ανθυποσηναγού. Η διάταξη αυτή είχε σαν αποτέλεσμα, έφεδροι Υποσηναγοί ΙΓΥ να εκπέσουν στο βαθμό του Ανθυποσηναγού για να μονιμοποιηθούν. Το μέτρο του υποβιβασμού ήταν σκληρό, άδικο και αδικαιολόγητο. Αξιωματικοί 8 και 9 ετών, με επιπλέον το χρόνο της φοίτησης τους στη Σχολή, να υποβιβάζονται και να τίθενται πίσω από τους κατά πολύ νεότερους τους, τόσο μονίμους, όσο και μονιμοποιηθέντες αποφοίτους του ΕΚΕΧ, τους περισσότερους των οποίων είχαν μαθητές. Άρκετοι δεν δέχθηκαν αυτή την ταπείνωση. Προτίμησαν να εγκαταλείψουν την Πολεμική Αεροπορία.

Σε πολλούς επικρατεί η εντύπωση, ότι όσοι άλλαξαν ειδικότητα από ιπτάμενοι σε ειδικότητες εδάφους, προέρχονταν από χειριστές που είχαν αποτύχει στις πτήσεις. Η εντύπωση αυτή είναι εξ ολοκλήρου λανθασμένη, γιατί η πλειονότητα από τους χειριστές που άλλαξαν ειδικότητα, προερχόταν από το μη μονιμοποιηθέν ποσοστό στον Κλάδο των Ιπταμένων. Επισημαίνεται ότι πολλοί έφεδροι τοποθετήθηκαν σε νεοϊδρυθείσες Υπηρεσίες με αλλαγή ειδικότητας για να καλύψουν ανάγκες των Υπηρεσιών αυτών, πριν κριθούν για μονιμοποίηση ως ιπτάμενοι, χωρίς βέβαια μέχρι τη μονιμοποίησή τους σ' αυτές να τους αφαιρεθεί η πτητική τους ικανότητα.

Η επαναφορά στην ειδικότητα του ιπταμένου, 13 από αυτούς που είχαν μεταταγεί σε ειδικότητες εδάφους, όταν τους χρειάστηκε η Αεροπορία, αποδεικνύει ότι οι μεταταγέντες δεν ήταν αποτυχόντες.

Η μονιμοποίηση αποφοίτων του τμήματος ΕΚΕΧ, στις αναφερόμενες ειδικότητες εδάφους είχε διπλό ευεργετικό αποτέλεσμα, τόσο για την Υπηρεσία, η οποία είχε τη δυνατότητα να αξιοποιήσει έτοιμους Αξιωματικούς, όσο και για τους μονιμοποιημένους Αξιωματικούς, οι οποίοι εξασφάλιζαν τη σταδιοδρομία του μόνιμου στελέχους της Αεροπορίας.

Συνολικά μονιμοποιήθηκαν 70 Αξιωματικοί απόφοιτοι του τμήματος ΕΚΕΧ, ή ποσοστό 11,5% από αυτούς που αποφοίτησαν, κυρίως στις ειδικότητες Ελεγκτού Αεράμυνας (ΕΑ) και Μετεωρολόγου [37 ΕΑ, 19 Μετεωρολόγοι, 7 Διοικητικοί εξ ιπταμένων (ΔΕΙ.), 5 Συντηρητές Αεροπορικών Εγκαταστάσεων (ΣΑΕ) και 2 Φωτογράφοι]. Όλοι τους είχαν άριστη απόδοση. Οι περισσότεροι από αυτούς έγιναν πρωτεργάτες στην οργάνωση και την ανάπτυξη της ειδικότητάς τους, εξελιχθέντες στον ανώτατο βαθμό και την αρχηγία του Κλάδου τους, όπως στη Μετεωρολογία και στον Κλάδο Αεράμυνας.

Στις πρώτες Σειρές δεν είχε ικανοποιητική εφαρμογή αυτό το μέτρο, είτε γιατί δεν υπήρχαν κενές θέσεις είτε γιατί δεν είχε την πρόθεση η Υπηρεσία. Πολλοί μάλιστα από τους μονιμοποιηθέντες παρέμειναν ως εφεδροι μέχρι και 10 χρόνια, με αντίστοιχη ταλαιπωρία και μετά μονιμοποιήθηκαν.

6.3.4 Άλλες διατάξεις του νόμου.

Τρίτη διάταξη του νόμου περί προστασίας των εφέδρων καθόρισε τον υποχρεωτικό χρόνο παραμονής των αποφοίτων του τμήματος ΕΚΕΧ στην Αεροπορία, τον οποίο και όρισε στα 5 χρόνια από την είσοδο στη Σχολή, με δυνατότητα δύο διετών εθελοντικών ανακατατάξεων. Έτσι ο συνολικός χρόνος παραμονής μπορούσε ν' ανέλθει στα 9 χρόνια.. Η διάταξη αυτή ήταν απαραίτητη, γιατί οι ενδιαφερόμενοι δεν έμεναν σε διαρκή αβεβαιότητα. Επιπλέον τους παρείχε την ευελιξία να λάβουν αποφάσεις για τη σταδιοδρομία τους με μεγαλύτερη άνεση κι ασφάλεια. Αλλά και οι υποψήφιοι για το τμήμα ΕΚΕΧ γνώριζαν καλύτερα την προδιαγραφόμενη εξέλιξή τους.

Τέταρτη ευεργετική διάταξη έδινε το δικαίωμα στους μονιμοποιηθέντες, σε ειδικότητες εδάφους, να διατηρούν την πτητική τους ικανότητα. Κάποιοι μάλιστα προϊστάμενοι επικαλούμενοι το ευεργέτημα αυτό στα πρώτα χρόνια της εφαρμογής του, παρότρυναν χειριστές του τμήματος ΕΚΕΧ, να δεχθούν τη μετάταξή τους στις ειδικότητες εδάφους (κυρίως ΕΑ), αφού θα διατηρούσαν και την πτητική τους ικανότητα. Το ευεργέτημα αυτό εφαρμόστηκε μόνο για λίγα χρόνια. Η Υπηρεσία γρήγορα εκτίμησε ότι το μέτρο αυτό θα της δημιουργούσε προβλήματα, τόσο στην ομαλή χρησιμοποίηση του μεταταγέντος προσωπικού, όσο και στο ότι κι άλλοι χειριστές θα ζητούσαν παρόμοια μετάταξη, μια και το μέτρο ήταν δελεαστικό, ενώ η Πολεμική Αεροπορία τους εί-

χε ακόμα ανάγκη στις Πολεμικές Μοίρες.. Ο νόμος 3819/28.2.58 νομιμοποίησε την κατάργηση του ευεργετήματος αυτού, το οποίο είχε ήδη καταργηθεί πολύ νωρίτερα σιωπηρά. Με τον τρόπο αυτό η μονιμοποίηση σε ειδικότητες εδάφους επέφερε και τη διακοπή των πτήσεών τους.

Έτσι η υπόσχεση που είχε δώσει η Αεροπορία με τις εγκυκλίους των προκηρύξεων εισαγωγικών εξετάσεων στο ΕΚΕΧ έμεινε ανεκπλήρωτη, με αντίστοιχες δυσμενείς επιπτώσεις. Δύο από τους μονιμοποιηθέντες σε ειδικότητες εδάφους κατέφυγαν στη Δικαιοσύνη και δικαιώθηκαν, όμως η απόφαση δεν υλοποιήθηκε γιατί η Πολεμική Αεροπορία απέκτησε έγκαιρα τον πιο πάνω Νόμο.

Εξ ίσου αδικαιολόγητη έως παράλογη ενέργεια μπορεί να χαρακτηριστεί και η απαίτηση κάποιων προϊσταμένων Μονάδων εδάφους, για την αφαίρεση του διακριτικού ιπταμένου από τη στολή των μεταταγέντων. Το διακριτικό απονεμόταν μαζί με το πτυχίο χειριστή. Είχε επισημοποιηθεί με Βασιλικό Διάταγμα και η χορήγησή του γινόταν το ίδιο τιμητικά, κατά την ορκωμοσία από το ίδιο τον Ανώτατο Άρχοντα (Βασιλιά) ή την Πολιτική Ηγεσία, όπως αναφέρεται στο σχετικό κεφάλαιο.

Ο νόμος περί προστασίας των εφédρων, επιπλέον παρείχε και τα παρακάτω ευεργετήματα:

- α) Οι εφédροι και οι ανακαταταγμένοι είχαν τη δυνατότητα να προάγονται μέχρι το βαθμό του Σμηναγού, αλλά ελάχιστοι έτυχαν του ευεργετήματος αυτού.
- β) Οι απολυόμενοι θα προσλαμβάνονταν σε δημόσιες υπηρεσίες, που χρησιμοποιούσαν ιπτάμενο προσωπικό. Το μέτρο αυτό ήταν αρκετά δελεαστικό, αλλά χωρίς αντίκρισμα, αφού τέτοιες υπηρεσίες δεν υπήρχαν.
- γ) Οι απολυόμενοι θα λάμβαναν οικονομικό βοήθημα (εφάπαξ), σύμφωνα με το σύνολο των αποδοχών τους και τα χρόνια υπηρεσίας τους, ακόμη και αν δεν είχαν συμπληρώσει πέντε χρόνια ασφαλισμένοι στο ΤΑΣΑ. Το μέτρο αφορούσε μόνο τους Αξιωματικούς του ΕΚΕΧ και ήταν ουσιαστικό, γιατί ο νόμος περί ΤΑΣΑ προβλέπει ότι το εφάπαξ δίνεται μόνο σε απολυμένους που έχουν συμπληρώσει πενταετή μετοχική σχέση με το ΤΑΣΑ, την οποία δύσκολα συμπλήρωναν οι εκ του ΕΚΕΧ προερχόμενοι, παρότι είχαν τις σχετικές κρατήσεις στις αποδοχές τους.

Εκτός όλων αυτών με τον ίδιο νόμο 2310/1953, "περί προστασίας εφédρων ιπταμένων", δημιουργήθηκαν δύο πρόσθετα ασφαλιστικά ταμεία για την οικονομική ενίσχυση "όλων των ιπταμένων" και των οικογενειών τους και ήταν τα παρακάτω:

- α) Με το ΒΔ 8.1.54 ιδρύθηκε το Ταμείο Ειδικής Ασφάλισης των Μαθητών, που φοιτούσαν σε Σχολές Ιπταμένων (TEAM), για τη χορήγηση εφάπαξ βοηθήματος σε περίπτωση θανάτου τους σε διατεταγμένη πτήση.
- β) Με το ΝΔ 2932/22.7.54 δημιουργήθηκε το Ταμείο Ειδικής Ασφάλισης Ιπταμένων (TEAI), για την ασφάλιση των Ιπταμένων σε περίπτωση θανάτου από διατεταγμένη πτήση ή από αεροπορικό ατύχημα. Οι λεπτομέρειες καθορίσθηκαν με το ΒΔ 22.2.55, σύμφωνα με το οποίο δικαιούχοι ήταν οι οικογένειες των θανόντων.

Τα βοηθήματα, που χορηγούνταν από αυτά τα δύο ταμεία στις οικογένειες των φονευθέντων Αξιωματικών ή Μαθητών, ήταν ένα αναγκαίο κοινωνικό μέτρο που μετρίαζε, τις πικρίες και τα παράπονα των οικογενειών κατά της Υπηρεσίας. Πριν από τη δημιουργία των Ταμείων αυτών, οι οικογένειες των φονευθέντων, εκτός του πόνου από την απώλεια του αγαπημένου τους προσώπου, είχαν να αντιμετωπίσουν και σοβαρές οικονομικές ταλαιπωρίες, για τις μεταφορές και τους ενταφιασμούς σε απομακρυσμένα χωριά, αλλά και για τις βιοτικές ανάγκες μετά την απώλεια, συνήθως, του προστάτη της οικογενείας.

Σημειώνεται ότι προ του Ιουλίου 1953 οι στρατιωτικοί δεν δικαιούνταν έξοδα κηδείας. Με το ΒΔ 22.2.55 δόθηκε αναδρομικότητα στη χορήγηση ειδικού εφάπαξ βοηθήματος στις οικογένειες των φονευθέντων από τον εμφύλιο και μέχρι της 22.7.54, που ίσχυσε το ΝΔ 2932/22.7.54. Πιστεύεται όμως ότι ελάχιστες οικογένειες θα έλαβαν γνώση του δικαιώματος αυτού, αφού δε διατηρούσαν καμία επαφή με την Αεροπορία, μετά το θάνατο του δικού τους ανθρώπου και κυρίως οι οικογένειες των μαθητών και των εφέδρων Αξιωματικών.

6.4 ΔΙΑΚΟΠΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΚΕΧ

Όπως απρόσμενα κι αθόρυβα άρχισε η λειτουργία του τμήματος ΕΚΕΧ, έτσι αιφνίδια και χωρίς προμελετημένες αποφάσεις διακόπηκε. Η τελευταία σειρά που εισήχθη ήταν η 21η με ημερομηνία εισαγωγής την 3.9.1956. Σε υπάρχοντα προγραμματισμό παραγωγής χειριστών προβλεπόταν η εισαγωγή τριών ακόμη σειρών. Η 22η για το Δεκέμβριο 1956 και οι δυο τελευταίες, 23η και 24η για τους μήνες Απρίλιο και Ιούλιο 1957 αντίστοιχα, οι οποίες όμως δεν πραγματοποιήθηκαν.

Το Μάρτιο του 1957 εκδόθηκε διάταγμα που αναφερόταν στη λειτουργία της Σχολής Αεροπορίας (ΒΔ 8.3.57), με το νέο τίτλο «Σχολή Ικάρων» και συγχρόνως καθοριζόταν ότι σκοπός της παρέμενε η παραγωγή μόνιμων Αξιωμα-

τικών Ιπταμένων Γενικών Υπηρεσιών. Η έκδοση του παραπάνω διατάγματος, ήταν η πρώτη έμμεση, αλλά σαφής ένδειξη, ότι οι προθέσεις της Υπηρεσίας είχαν πλέον αλλάξει ως προς την παραγωγή χειριστών από τα δύο τμήματά της, των μονίμων και των εφέδρων.

Δεν εντοπίστηκαν διαταγές ή αποφάσεις κατάργησης του τμήματος ΕΚΕΧ. Συμπεραίνεται όμως ότι κυρία αιτία για την απόφαση κατάργησης πρέπει να ήταν η ομαλοποίηση στις ανάγκες ιπταμένου προσωπικού.

Εξ άλλου η δυνατότητα μονιμοποίησης μεγαλύτερου αριθμού εφέδρων, από το 25% στο 40% των εξερχόμενων κάθε χρόνο από το ΕΚΕΧ, καθώς και η αύξηση των δυνατοτήτων του τμήματος των μονίμων, έδιναν την ευχέρεια στην Υπηρεσία να διακόψει την παραγωγή εφέδρων. Οι μαθητές που ήδη φοιτούσαν συνέχισαν την εκπαίδευσή τους, ως την αποφοίτηση της 21ης, τελευταίας σειράς, με πέρας εκπαίδευσής την 22.3. 58 και ορκωμοσία την 3.4.58. Αυτές οι ημερομηνίες θεωρούνται και οι τελευταίες λειτουργίας του ΕΚΕΧ. Έκλεισε ήσυχα, όπως συνήθως συμβαίνει στις αθόρυβες μεγάλες προσπάθειες και προσφορές χωρίς γιορτές και παρελάσεις.

Τονίζεται ότι σήμερα με τον τίτλο, Σχολή Ικάρων, νοείται γενικά η Σχολή Αεροπορίας, η οποία έχει σαν αποστολή την παραγωγή Αξιωματικών όλων των ειδικοτήτων: Ιπταμένων, Μηχανικών (αεροσκαφών, τηλεπικοινωνιών και αεροπορικών έργων), Ελεγκτών Αεράμυνας, Μετεωρολόγων, Διοικητικών, Εφοδιασμού και Οικονομικού.

Το τμήμα ΕΚΕΧ, όταν διέκοψε τη λειτουργία του τον Απρίλιο του 1958, είχε ήδη προσφέρει στην Πολεμική Αεροπορία πολλούς ιπταμένους Ανθυποσηναγούς, οι οποίοι είχαν, επανδρώσει σε μεγάλα ποσοστά τις Πολεμικές Μοίρες, τις Μονάδες Radars, Μετεωρολογίας κλπ, όπου πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους για πολύ καιρό ακόμα. Κάποιοι είχαν μονιμοποιηθεί, ενώ η πλειονότητα ήταν ακόμα εφεδροι. Οι μονιμοποιήσεις αλλά και οι απολύσεις των μη μονιμοποιηθέντων συνεχίστηκαν μέχρι το Νοέμβριο του 1963. Μεμονωμένες απολύσεις πραγματοποιήθηκαν και αργότερα μέχρι το 1968.

Η Πολεμική Αεροπορία όλη τη δεκαετία του '50 και αρχική του '60 αξιοποίησε πλήρως και αποδοτικά όλο το δυναμικό των 608 αποφοίτων του ΕΚΕΧ, κυρίως στις Πολεμικές Μοίρες και τις Μονάδες Radars. Οι 323 (253+70) που μονιμοποιήθηκαν, συνέχισαν την προσφορά των υπηρεσιών τους σ' όλη την κλίμακα της ιεραρχίας μέχρι το 1990, όταν πραγματοποιήθηκαν οι τελευταίες αποστρατείες. Για 40 ολόκληρα χρόνια η Πολεμική Αεροπορία, σε μια πολύ κρίσιμη φάση της αναδημιουργίας της στηρίχθηκε στο δυναμικό του τμήματος ΕΚΕΧ και πέτυχε θεαματικά αποτελέσματα.



Οκτώβριος 2000 στο ΚΕΔΑ/Ζ. Συγκέντρωση όλων των αποφοίτων του ΕΚΕΧ με τις συζύγους τους, γέματη συγκινήσεις και αναμνήσεις.



Από τους πρωτοπόρους της ΣΑ/ΕΚΕΧ, Πριόβολος Δ.(1ης) και Κουτηφάρης Γ. (2ας) με τις συζύγους τους στη συγκέντρωση των αποφοίτων



Τατόϊ 2001. Η ετήσια συγκέντρωση των συμμαθητών της 7ης σειράς.

6.5 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΚΕΧ.

Η αποδοτικότητα των αποφοίτων του τμήματος ΕΚΕΧ, πολύ γρήγορα έπεισε την Πολιτεία ν' αναγνωρίσει ότι το Τμήμα αυτό δεν ήταν πλέον ένα συνηθισμένο απλό Κέντρο Εκπαίδευσης, αλλά ότι είχε εξελιχθεί σε αποδοτική "παραγωγική κυψέλη", υψηλού επιπέδου. Την πίστη της αυτή και την υποχρέωσή της προς αποκατάσταση δικαιοσύνης η Πολιτεία την εκδήλωσε σταδιακά με διάφορες πρακτικές ενέργειες και νομοθετικές ρυθμίσεις, όπως ήδη έχουν αναφερθεί.

Η ονομασία όμως της παραγωγικής αυτής κυψέλης παρέμεινε ως Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων, και είναι γνωστό ότι κάθε Εκπαιδευτικό Κέντρο διαφέρει σ' αποστολή και σε επίπεδο παρεχόμενης εκπαίδευσης από οποιαδήποτε παραγωγική Σχολή.

Ο χαρακτηρισμός και η ονομασία του Σχολείου αυτού, ως Κέντρο και όχι ως Σχολή, στην αρχή κάλυπτε λειτουργική σκοπιμότητα προς όφελος της Αεροπορίας, άσχετη με τα πραγματικά γεγονότα. Αλλά η συνεχιζόμενη και αργότερα ονομασία του ως Κέντρον, ήταν αδικαιολόγητη, αφού η Πολιτεία είχε ήδη αναγνωρίσει την αποδοτικότητά του και είχε αναβαθμίσει την εξέλιξη των αποφοίτων του. Απέμενε να ολοκληρωθεί και η τυπική αναγνώριση του Σχολείου αυτού, με σχετική νομοθετική διευκρίνιση.

Η αποκατάσταση πραγματοποιήθηκε εκ μέρους της Υπηρεσίας το 1964, όταν χρειάστηκε να διευκρινιστεί νομοθετικά, ποία τμήματα της Σχολής Αεροπορίας ανήκουν στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα. Ετσι, με το ΝΔ 4439/11.11.64, στο άρθρο 5, καθορίστηκε ότι: «**1. Αι Στρατιωτικά Σχολαί Ευελπίδων, Ναυτικών Δοκίμων, Αεροπορίας (Τμήμα Ικάρων - ΕΚΕΧ - Τμήμα Μηχανικών) και η Στρατιωτική Ιατρική Σχολή, θεωρούνται Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα του Κράτους, ισότιμα προς τα λοιπά εν αυτό λειτουργούντα, υπαγόμενα εις το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης (ΓΕΣ - ΓΕΝ - ΓΕΑ)**». Έκτοτε το ΕΚΕΧ χαρακτηριζόταν ως ΣΑ/ΕΚΕΧ, δηλαδή Σχολή Αεροπορίας, τμήμα ΕΚΕΧ, όπως στην πραγματικότητα υπήρξε καθ' όλο το χρόνο της λειτουργίας του, αποκαθιστώντας τη σκοπιμότητα της προγενέστερης ονομασίας του.

Το 1967 ακολούθησε και άλλη συμπληρωματική ρύθμιση, με την παρ. 4 του άρθρου 3, του ΑΝ 21/30.5.67, η οποία καθορίζει ότι:

"4. Μόνιμοι Αξιωματικοί Ιπτάμενοι Γενικών Υπηρεσιών, προελεύσεως εκ του ισότιμου τη Σχολή Ικάρων, Τμήματος ΕΚΕΧ της Σχολής Αεροπορίας, ενσωματούνται δυνάμει του παρόντος και ακολουθούν τους ομοιοβάθμους των τους προερχομένους εκ της Σχολής Αεροπορίας, εγγραφόμενοι εν τη επιτηρίδι με την αυτήν ένδειξιν κατατάξεως, οίαν οι αμέσως αρχαιότεροί των οικείων σειρών Αξιωματικών ΙΓΥ της ΣΑ αντιστοίχως. **Όπου εν τη κειμένη νομοθεσία αναφέρεται ο όρος ΕΚΕΧ, νοείται εφ' εξής Σχολή Αεροπορίας**".

Με τις παραπάνω νομοθετικές ρυθμίσεις, η Ελληνική Πολιτεία αναγνώρισε και διευκρίνισε κατά τον πιο σαφή και κατηγορηματικό τρόπο ότι:

- α. Το ΕΚΕΧ δεν ήταν και δε λειτούργησε σαν ένα κοινό ανεξάρτητο Εκπαιδευτικό Κέντρο, αλλά σαν τμήμα της Σχολής Αεροπορίας, ισότιμο με τα άλλα δύο τμήματα των Μονίμων, το τμήμα Ικάρων και το τμήμα Μηχανικών.
- β. Τη δύσκολη μεταπολεμική περίοδο του αλματώδους και ριζικού εκσυγχρονισμού, η Σχολή Αεροπορίας που σήμερα φέρει το γενικό τίτλο Σχολή Ικάρων, λειτούργησε και με τα δύο ισότιμα τμήματα παραγωγής ιπταμένων χειριστών: Το τμήμα Ικάρων, τριετούς φοίτησης από το οποίο αποφοιτούσαν μόνιμοι Ανθυποσημηναγοί Ιπτάμενοι Γενικών Υπηρεσιών και το τμήμα ΕΚΕΧ, ταχύρυθμης φοίτησης 12 έως 22 μηνών, από το οποίο αποφοίτησαν έφεδροι Ανθυποσημηναγοί ομοίως Ιπτάμενοι Γενικών Υπηρεσιών και από τους οποίους μετά συμπληρωματική διετή αξιολόγηση και επιλογή, ένα ποσοστό 41,6% και 11,5% των αποφοίτων του εντάχθηκε στα μόνιμα στελέχη των Ιπταμένων Γενικών Υπηρεσιών και ειδικοτήτων Εδάφους αντίστοιχα.

ΜΕΡΟΣ ΕΒΔΟΜΟ

7.1 Η ΘΥΣΙΑ

Πάνω στην ορμητική δράση για την αεροπορική αναγέννηση της Πολεμικής Αεροπορίας, μεγάλη υπήρξε και η προσφορά της υπέρτατης θυσίας στο βωμό του καθήκοντος.

Θα μπορούσε να χαρακτηριστεί «πόλεμος σε περίοδο ειρήνης» η απώλεια των 81 αεροπόρων αποφοίτων του ΕΚΕΧ, στην πλειονότητά τους κατά τα πρώτα στάδια της αεροπορικής τους σταδιοδρομίας, καθώς και κάποιων ακόμα Δοκίμων. Αγωνίστηκαν για ν' αποτρέψουν οποιαδήποτε απειλή, ν' ανυψώσουν την Αεροπορική Ιδέα, να τιμήσουν και προστατεύσουν την Πατρίδα τους. Στο άνθος της ηλικίας τους, αγαπούσαν τα νιάτα τους, σέβονταν τη ζωή, πονούσαν για την αγωνία των μενάνδων τους. Πάνω απ' όλα όμως θεωρούσαν επιδίωξή τους την καθημερινή αποδέσμευση ψυχής και σώματος από τα εγκόσμια και την ανύψωσή τους σε ουράνιες σφαίρες ελευθερίας ως αδέσμευτοι αετοί. Ψηλά στον ουρανό εύρισκαν το νόημα της ύπαρξής τους. Και αν δεν χάρηκαν τα εγκόσμια, η ψυχή τους φτερουγίζει ευτυχισμένη, εκεί:

*"... όπου υπάρχει στέγη για τους ήρωες
όπου ο Θεός χαμογελάει ή κλαίει
ενάντια στα σύννεφα και κόντρα στον αέρα
αψήφιστα για τον εχθρό
αψήφιστα στον κίνδυνο
στον θάνατο αψήφιστα"*

όπως την υμνεί ο ποιητής Τάκης Δόξας γιατί ταυτίστηκε στη ζωή έστω και για λίγο, με το φτερούγισμα της αεροπορικής ελευθερίας.

Ανάμεσά τους και ο μοναδικός Ελληνο-Αιγύπτιος Βαϊράμης της 14ης σειράς, του οποίου το μελαψό χρώμα μαρτυρούσε την καταγωγή του. Για την αγάπη προς την Ελλάδα και την Αεροπορία θυσίασε και τη ζωή του.



Ανθργός Βαϊράμης Φίλλιπος.

Οι Μοίρες ήταν ο χώρος όπου χάνονταν συνάδελφοι, φίλοι και συμμαθητές. Η αφοσίωση στο καθήκον με αδιαμαρτύρητη εκτέλεση των εντολών των προϊσταμένων τους, η σκέψη και η εντατική προσπάθεια για επίτευξη υψηλών στόχων σε περιορισμένο χρόνο, η έλλειψη πείρας διοικούντων και διοικουμένων στα νέα αεροπορικά συστήματα, αλλά και στον τρόπο επίβλεψης και ελέγχου της ροής των πτήσεων, μαζί με το νεανικό αυθορμητισμό για το μεγαλείο της Αεροπορικής Ιδέας, ήσαν από τους σημαντικότερους παράγοντες που συνέβαλαν στην απώλεια νεαρών Αεροπόρων, χωρίς να παραβλέπονται και κάποιες αστοχίες υλικού.

Ο θάνατος ενός συναδέλφου, όσο και αν ήταν τραγικός, όσο κι αν επηρέαζε τα συναισθήματα και τη σκέψη, έπρεπε γρήγορα να ξεπερασθεί. Για τους υπολοίπους προκαλούσε δημιουργικές υπερβάσεις, γιατί η ζωή και η Αεροπορία έπρεπε να συνεχίσουν το δρόμο τους. Οι μελαγχολικές σκέψεις απομακρύνονταν γρήγορα. Η επικινδυνότητα, με τις όποιες πιθανότητες αεροπορικού θανάτου, είναι συνυφασμένη με τη ζωή των αεροπόρων. Είναι η άλλη όψη της ύπαρξής τους. Χαρά και λύπη συνυπάρχουν.

Η θυσία όμως τόσων Αεροπόρων δεν πήγε χαμένη. Έβαλε στα σπλάχνα της Αεροπορίας ρίζες βαθιές, πάνω στις οποίες θ' αποτυπωνόταν η ιστορία για τις επόμενες γενιές. Πέραν των 81 θυμάτων, εννέα (9) ακόμη Αξιωματικοί από το τμήμα ΕΚΕΧ πρόσφεραν τον εαυτόν τους προς την Πατρίδα, χωρίς ευτυχώς να χάσουν τη ζωή τους, αλλά έμειναν μόνιμα ανάπηροι, με βλάβες μη αναστρέψιμες. Γι' αυτό κι έλαβαν την εξέχουσα διάκριση της "Πολεμικής Διαθεσιμότητας", για να θυμίζουν όσο θα ζουν το μεγαλείο της προσφοράς τους, αλλά και να διηγούνται τις αξέχαστες εκείνες στιγμές, που οι 81 άλλοι προχώρησαν κι ένα βήμα ακόμη, εκείνο προς το θάνατο. Και το βιβλίο "ΜΕ ΤΑ ΦΤΕΡΑ ΤΟΥ ΙΚΑΡΟΥ 1908-1998" στη σελίδα 128, αναφέρει:

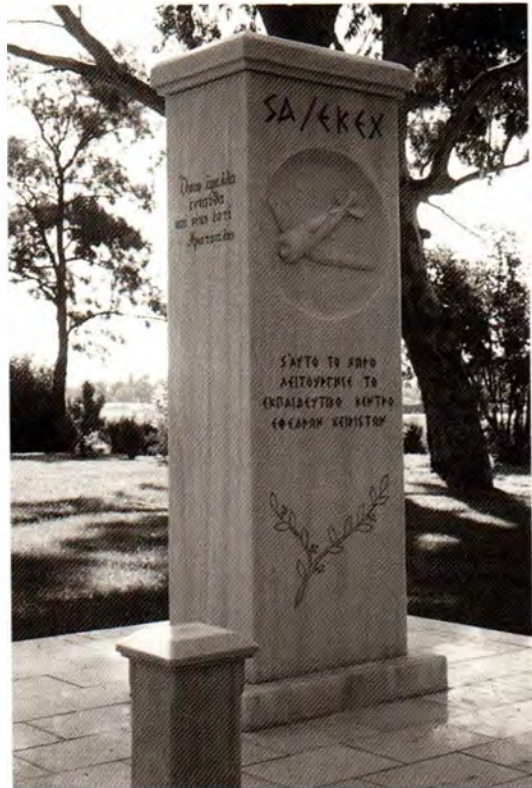
«Πολλά χρωστάει η Αεροπορία στους απόφοιτους της ΕΚΕΧ, οι οποίοι χωρίς να έχουν εξασφαλίσει το μέλλον τους παρουσιάστηκαν αθρόως και φόρεσαν την "μπλε στολή" του αεροπόρου, βοηθώντας και ικανοποιώντας έτσι τις μεγάλες και κατ' επείγουσες ανάγκες της Αεροπορίας μας. Οδηγός τους; Η μεγάλη αγάπη τους: το αεροπλάνο. Το όνειρό τους να πετάξουν και μαζί με

τους συναδέλφους τους, τους Ικάρους, να "ακουμπήσουν" το αεροπορικό πνεύμα και την Αεροπορική Ιδέα, εκεί ψηλά στα σύννεφα, στους ουρανούς. Και το τίμημα, πάρα πολύ μεγάλο. Ας νιώθουν άνετα εκεί ψηλά. Εμείς οι τυχεροί εδώ κάτω τους θυμόμαστε όλους». Τιμητικά αναφέρονται όλοι στο παρόρημα Β'

7.2 ΤΟ ΜΝΗΜΕΙΟ

Προς τιμή όλων αυτών των ηρωικώς πεσόντων, αλλά κι όλων όσων έζησαν και γαλουχήθηκαν στα αεροπορικά ιδεώδη από το αεροπορικό φυτώριο του ΕΚΕΧ, στήθηκε το απέριττο μαρμάρινο Μνημείο - Στήλη, όπως έχει ήδη αναφερθεί, στο χώρο όπου υπήρξε και λειτούργησε αυτό το λίκνο της δημιουργίας και της προσφοράς. Η τιμητική αναφορά στους 81 πεσόντες (και τους 608 που αποφοίτησαν), επιθυμεί να τονίζει το μεγαλείο που δημιούργησαν όλοι μαζί, γιατί όπως έλεγε και ο Κάλβος: «Θέλει αρετήν και τόλμην η Ελευθερία» κι αυτοί απέδειξαν ότι την είχαν περίσσεια.

Η εγγάρακτη σιλουέτα του Harvard και το αναγραμμένο ρητό "όπου άμιλλα ενταύθα και νίκη εστί" συμβολίζουν δύο από τα κυριότερα στοιχεία ύπαρξης του τμήματος ΕΚΕΧ. Με αυτό το αεροπλάνο συνέδεσαν την τύχη τους όλοι οι μαθητές του και η άμιλλα για τις όσο το δυνατόν υψηλές επιδόσεις και αποδόσεις, υπήρξε τρόπος ζωής τους, από την είσοδο στη Σχολή μέχρι την απόλυση ή την αποστρατεία τους. Εκτός των παραπάνω συμβόλων και στοιχείων, αναγράφεται και ο αριθμός των 1211 μαθητών που εισήχθησαν στο ΕΚΕΧ, για να τιμηθεί η αγάπη προς την Αεροπορία και την Αεροπορική Ιδέα των υπολοίπων 603 που δεν ευτύχησαν ν' αποφοιτήσουν. Έπρεπε να τιμηθεί η προσπάθειά τους.



Το μνημείο ανάμνησης του ΕΚΕΧ στο χώρο λειτουργίας του στο Τατόι

Το Μνημείο ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 2000, με πρωτοβουλία πέντε αποφοίτων του ΕΚΕΧ: Αντωνακόπουλος Αριστ. 8ης, Βρούβας Μιλτ. 16ης, Οικονόμου Βασίλ. 13ης, Σιμωνίδης Ομηρ. 14ης, Σμυρνής Σωκρ. 18ης, πλησίον του γενικού Μνημείου Πεσόντων της Αεροπορίας.

Το ΓΕΑ θεώρησε υποχρέωσή του ν' αναλάβει τη χρηματοδότηση, παρά την επιθυμία όλων των αποφοίτων του να συμβάλουν στα έξοδα ανέγερσης. Έτσι δεν αξιοποιήθηκε για το σκοπό αυτόν η γενναιόδωρη προσφορά από απόφοιτο, καθώς και άλλες μικρότερες από άλλους επίσης απόφοιτους του ΕΚΕΧ.

7.3 Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Στις σελίδες που προηγήθηκαν προσπαθήσαμε να δώσουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα του ΕΚΕΧ. Ελπίζουμε ότι οι αναγνώστες έχουν σαφή ιδέα της εκπαίδευσης που παρείχε το Τμήμα αυτό της Σχολής Αεροπορίας, της Εθνικής προσφοράς και των θυσιών των αποφοίτων του, καθώς και τη συμβολή του στην αναμόρφωση της Ελληνικής Αεροπορίας. Εκθέσαμε με τη δυνατότερη ευκρίνεια το περιβάλλον, τις ιστορικές συγκυρίες και τις συνθήκες που λειτούργησε το τμήμα ΕΚΕΧ.

Επίσης, αναφερθήκαμε στο χρόνο και στον τρόπο εκδήλωσης ενδιαφέροντος της Πολιτείας, για την αναγνώριση της ισοτίμης και ισόνομης θέσης του τμήματος ΕΚΕΧ, και των αποφοίτων του στα πλαίσια της εκσυγχρονιστικής προσπάθειας της Πολεμικής Αεροπορίας.

Με τη νηφαλιότητα και την αντικειμενική θεώρηση του παρελθόντος που επιτρέπει η χρονική απόσταση των πενήντα ετών από τη λήξη της λειτουργίας του τμήματος ΕΚΕΧ, αβίαστα καταλήξαμε στην κατωτέρω διαπίστωση: το τμήμα αυτό της Σχολής Αεροπορίας, παράλληλα με το παραδοσιακό τμήμα των Ικάρων, έγραψαν μια από τις λαμπρότερες σελίδες της Ελληνικής Αεροπορίας, σ' εκείνη την καταλυτική για την αναβίωσή της χρονική περίοδο, λόγος για τον οποίο και τα δύο δικαιούνται της ίδιας τιμής από τους νεότερους τους.

Η δημιουργική παρουσία του ΕΚΕΧ ξεπέρασε ακόμα και τις πιο φιλόδοξες προσδοκίες των δημιουργών του. Συμποσούνται στους 608 αποφοίτους Ανθυποσημηγούς Ιπταμένους Γενικών Υπηρεσιών, των οποίων η επιτυχής συμβολή στην εξέλιξη της Πολεμικής Αεροπορίας είναι πανθομολογούμενη. Η επιτυχία αυτή υπήρξε προϊόν τόλμης, διορατικότητας, ανστηρής επιλογής, συνεχούς προσπάθειας, ευγενούς άμιλλας, και ακαταπόνητης εργατικότητας. Ο ρόλος και η συνεισφορά αυτών των Αξιοματικών αναγνωρίσθηκαν από την Πολιτεία και δικαιώθηκαν οι πολλαπλές θυσίες και οι πράξεις αυταπάρνησής τους.

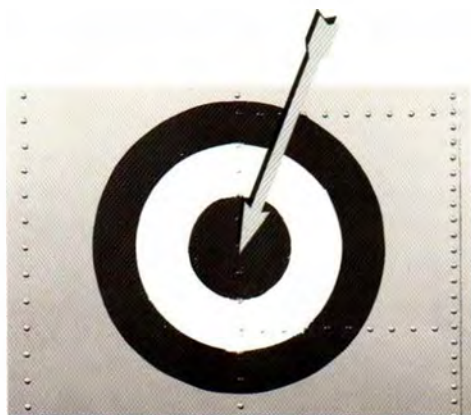
Οι 608 αυτοί απόφοιτοι αισθάνονται υπερήφανοι, γιατί είχαν την ανιδιοτελή χαρά να προσφέρουν τα νεανικά τους χρόνια στην Αεροπορική Ιδέα, συμμετέχοντας έτσι στο μεγαλείο της Ελληνικής Αεροπορίας. Η Πολιτεία ευγνωμονούσα αναγνώρισε στο ΕΚΕΧ τον ουσιαστικό ρόλο του στην ανάπτυξη του αεροπορικού όπλου, κατατάσσοντάς το μεταξύ των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων.

Εκτός όμως από τους αποφοίτους, δικαιωμένοι και ικανοποιημένοι θα πρέπει να αισθάνονται όλοι όσοι είχαν την ιδέα της δημιουργίας του ΕΚΕΧ, συνέβαλαν στην πραγμάτωση αυτής της ιδέας και συνετέλεσαν στην εκπαίδευση των εφέδρων χειριστών. Κυρίως όμως οφελημένη θα πρέπει να λογίζεται η Πολεμική μας Αεροπορία, που είχε την τύχη να στηριχθεί στους αποφοίτους του τμήματος ΕΚΕΧ, Αξιωματικούς υψηλής στάθμης και μεγάλων ικανοτήτων, τόσο στον πτητικό τομέα, όσο και σε ειδικότητες εδάφους κι επιτελικές θέσεις, για την καταξιωμένη ανοδική πορεία της.

Δικαιωμένη και οφελημένη υπήρξε επίσης και η Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία χάρις στους αποφοίτους του ΕΚΕΧ, κέρδισε τη μάχη στο στίβο της διεθνούς ανταγωνιστικότητας.

Ελπίζουμε ότι το μέλλον θα δικαιώσει και εμάς τους τέσσερις. Προσπαθήσαμε να συλλέξουμε όλα εκείνα τα ιστορικά στοιχεία που ήταν απαραίτητα για τη σύνταξη αυτού του βιβλίου. Παρ' όλη την αγάπη μας για την Αεροπορία και το θαυμασμό μας για το έργο που επιτέλεσε το ΕΚΕΧ, διατηρήσαμε ως γνώμονα των ερευνών μας την ιστορική αντικειμενικότητα και προσπαθήσαμε να δώσουμε μια ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη εικόνα της μεταπολεμικής ιστορίας της χώρας μας και του μεγάλου άλματος της Αεροπορίας.

Την εργασία αυτή καταθέτουμε ως μαρτυρία για τη μελλοντική ιστοριογραφία και ως υποθήκη για τις επερχόμενες γενιές.



Πλήρης επιτυχία



7.4 ΟΙ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΚΕΧ

Σειρά 1η



Μετά την Ορκωμοσία.

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΚΙΑΤΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Ιωάννου Λιβανάτες Λοκρίδος /1929			Απύχημα 27-10-53	Ανθσγός (B/1/19)
2.	ΚΑΤΣΑΝΤΩΝΗΣ ΒΑΣ. Του Αναστ. Λαμία /1931			Απύχημα 27-12-52	Ανθσγός (B/1/11)
3.	ΛΙΑΣΚΑΣ ΑΘΑΝ. του Γεωργίου Μακραχώμη /1931	29-12-53	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	15-8-72	Ταξχος
4.	ΚΑΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓ του Δράκου Καλλιθέα Αττικής / 1931		PAN-AM	25-1-55	Ανθσγός
5.	ΛΕΜΠΕΣΗΣ ΣΤΑΜΑΤ. του Γεωρ. Βασιλικό Ευβοίας / 1929	29-12-53	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	12-8-70	Σμχος
6.	ΚΟΛΛΙΑΣ ΕΥΘΥΜ. του Νικολ. Καστέλλι Φθιώτιδος / 1930	29-12-53	Ι.Γ.Υ	10-7-76.	Ταξχος

7.	ΚΥΠΡΑΙΟΣ ΑΝΤ. του Επαμειν. Χαλκίδα / 1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	14-9-73	Ταξχος
8.	ΔΕΒΕΤΣΙΚΙΩΤΗΣ ΑΡΓΥΡ του Νικ Ξάνθη / 1929	29-12-53	Ι.Γ.Υ	15-10-76	Ταξχος
9.	ΣΤΑΜΕΛΟΣ ΓΕΩΡΓ. του Σωκρ. Αθήνα / 1929			Απεβίωσε 22-9-53	Ανθογός (B/3/2)
10.	ΜΗΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓ. του Γεωργ. Λαύκα Κορινθίας / 1929	29-12-53 12-10-65	Ι.Γ.Υ Δ.Ε.Ι	23-3-66	Επγός
11.	ΣΑΚΛΗΣ ΑΛΕΞΑΝ του Δημητρ Ιωάννινα / 1929		Ο.Α.	21-5-55	Ανθογός
12.	ΠΡΙΟΒΟΛΟΣ ΔΗΜ. του Γεωργ Ευπάλιο Φωκίδος / 1929	29-12-53	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	15-7-71	Σμχος
13.	ΜΑΜΑΛΗΣ ΝΙΚΟΛ του Κων/νου Θεσπιές Θηβών / 1929			Ατύχημα 26-5-51	Ανθογός (B/1/1)
14.	ΠΑΥΛΟΥ ΘΕΟΔ. του Παύλου Καμπιά Χαλκίδος / 1929		Ο.Α.	21-1-55	Ανθογός
15.	ΒΙΣΚΟΣ ΧΑΡΙΣΙΟΣ του Ιωάννου Κοζάνη / 1930		Επιχειρ.	5-10-55	Ανθογός
16.	ΚΡΙΚΙΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΕΦ. του Γεωργ. Καλαμάτα / 1929	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	2- 5-67	Επγός
17.	ΚΡΑΒΑΡΙΤΗΣ ΔΗΜΟΣ του Γεωργ Γραβιά Φθιώτιδος / 1930	29-12-53	Ι.Γ.Υ	23-6-66	Επγός

Επεξηγήσεις:

- Στην προτελευταία στήλη με παραπομπή (1) περιλαμβάνονται οι παρακάτω κατηγορίες εξόδου από την Πολεμική Αεροπορία:
 - Ημερομηνία αποστρατείας για τους μονιμοποιηθέντες.
 - Ημερομηνία απόλυσης για τους μη μονιμοποιηθέντες
 - Η ένδειξη «ατύχημα» σημαίνει «θάνατος» από αεροπορικό ατύχημα στην Πολεμική Αεροπορία με λεπτομέρειες στο παράρτημα Β/1
 - Η ένδειξη «απεβίωσε» σημαίνει θάνατος «εν υπηρεσία» λόγω υγείας. Λεπτομέρειες στο Β/3
 - Στις διπλές ημερομηνίες πρώτη είναι αποστρατεία ή απόλυση και η δεύτερη θάνατος από ατύχημα εκτός Πολεμικής Αεροπορίας. Παράρτ.Β/2
- Στην τελευταία στήλη με παραπομπή (2), περιλαμβάνονται οι εξής διευκρινίσεις:
 - Η πλειονότητα των μη μονιμοποιηθέντων Ανθυποσημναγών, μετά την απόλυσή τους, ευρισκόμενοι στο στάδιο εφεδρείας προήχθησαν στο βαθμό Υποσημναγού και Σημναγού
 - Επίσης, οι περισσότεροι από τους μονιμοποιηθέντες αποστρατεύτηκαν με αίτησή τους, κυρίως οι ευρισκόμενοι σε μικρούς βαθμούς
 - Συντμήσεις βαθμών: Ανθογός= Ανθυποσημναγός, Υπογός=Υποσημναγός, Σγός= Σημναγός, Επγός= Επισμηναγός, Ασμχος=Αντισμήναρχος, Σμχος= Σμήναρχος, Ταξχος=Ταξίαρχος, Υπτχος=Υποπτέραρχος, Απτχος=Αντιπτέραρχος
 - Οι αναγραφόμενοι βαθμοί, για τον καθένα, ελήφθησαν από την ειδική Κατάσταση/Επετηρίδα του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, εκδόσεως 1999.

Οι παραπάνω επεξηγήσεις ισχύουν για όλες τις σειρές.

Σειρά 2α



Προ της ορκωμοσίας, επιθεώρηση από τον Α/ΓΕΑ Αντιπτέραρχο Εμ. Κελαϊδή και το Διοικητή της ΣΑ Σμήναρχο Αναστ. Βλαντούση.

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΚΟΥΤΗΦΑΡΗΣ ΓΕΩΡΓ. του Δημ Γαργαλιάνοι Τριφυλλίας / 1929	29-12-53	Ι.Γ.Υ	19-8-76.	Ταξχος
2.	ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΕΜ. Α. Γδόγια Λασιθίου / 1932	29-12-53	Ι.Γ.Υ Ο.Α	13-9-73	Ταξχος
3.	ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΠΑΝΑΓ. του Ευθυμ Σπάρτη / 1929	29-12-53	Ι.Γ.Υ	15-11-55	Ανθσγός
4.	ΤΣΕΛΕΠΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓ. του Νικ. Συκιές Θεσσαλονίκης / 1930		Ο.Α.	14-10-55	Ανθσγός
5.	ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Θ. (Κ) Φιλιατρά / 1930	29-12-53	Ο.Α.	12-9-55.	Ανθσγός
6.	ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΣ ΕΠΑΜ. του Γρηγ Βουτιάνοι Λακωνίας / 1930	29-12-53	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	15-8-72	Ταξχος
7.	ΚΕΧΑΓΙΑΣ ΕΥΑΓΓ του Ζήση. Αταλάντη Φθιώτιδος / 1930		Υ.Π.Α.	15-5-56.	Ανθσγός

Σειρά 3η



Μετά την ορκωμοσία.

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΜΑΛΟΥΤΑΣ ΕΜΜ. του Στέργ. Κοζάνη / 1931		Ο.Α.	31-5-57	Ανθσγός
2.	ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΡΗΓ. του Κ Κάστρο Ηλείας / 1930			Ατύχημα 8-10-52	Ανθσγός (Β/1/9)
3.	ΚΑΣΝΕΣΗΣ ΓΕΩΡ του Αναστ Μοσχάτο Αττικής / 1930		Ο.Α.	31-8-56	Ανθσγός
4.	ΜΑΡΑΒΕΛΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛ. του Γεωρ Άδελε Ρεθύμνου / 1930	7-12-54	Ι.Γ.Υ	5-8-79	Υπτχος
5.	ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΠΟΣΤ. του Ελευθ. Μαυροδένδρι Κοζάνης / 1931	11-12-56	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	14-2-80	Ταξχος
6.	ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ. (Δ) Αλωνίσταινα Αρκαδίας / 1930		Ο.Α.	117-6-54	Ανθσγός
7.	ΖΗΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του Βασιλ. Μοσχοχώρι Φθιώτιδος / 1931		Ο.Α.	16-1-56	Ανθσγός

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

8.	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ (Αριστ) Καλαμάτα / 1931	29-12-53	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	15-7-71.	Σμχος
9.	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ ΙΩΑΝ του Παύλ Αθήνα / 1930	29-12-53	Ι.Γ.Υ	3-3-68	Ασμχος
10.	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΤ. του Ιωάν Άγιος Αθανάσιος Δράμας / 1930		Ο.Α.	16-1-56	Σμχος
11.	ΣΤΡΩΜΑΤΙΑΣ ΘΕΟΦ του Ηλία Μεσοποταμιά Φθιώτιδος / 1930	29-12-53	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	31-5-68	Ασμχος
12.	ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ. (Ευαγ) Καλαμάτα / 1931		Ο.Α.	20-3-56	Σμχος
13.	ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ ΑΘΑΝ του Ιωάν Υψούντας Αρκαδίας / 1930	16-3-54	MET	25-5-82	Υπτχος
14.	ΔΡΑΣΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓ του Άνθιμου Μακρυπλάγιο Δράμας / 1930		Ιδιωτική Αερό/για	Απ.10-10-53 Ατύχημα	Ανθσγός



Σειρά 4η



Μετά την παραλαβή των ξιφών

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Είδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΓΚΛΑΒΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του Θεοδ Κασριά Καλαβρύτων/1928		Ο.Α./ ΥΠΑ	Πολεμική Διαθ/τητα	Ανθσγός (Β/4/1)
2.	ΛΙΓΔΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ του Αθαν. Λαγκαδάς Θεσσαλονίκη /1927		Ο.Α	5-12-55	Ανθσγός
3.	ΠΑΠΑΔΑΣ ΘΕΟΔΩΡ. του Χρήστ Αθήναι Κορινθίας / 1932	11-12-56	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	13-8-70	Ασμχος
4.	ΚΟΥΤΣΟΜΠΙΝΑΣ ΔΗΜΟΣ (Ευστ) Αλμυρός Μαγνησίας / 1930	7-12-54	Ι.Γ.Υ	31-5-71	Σμχος
5.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΛΟΥΚ του Γεωργ Λίλαια Φωκίδος / 1931		Υ.Π.Α	8-12-54	Ανθσγός
6.	ΤΣΙΓΩΝΗΣ ΕΜΜΑΝ του Μιχ Ηράκλειο / 1930		Ο.Α.	30-7-56	Ανθσγός
7.	ΤΣΙΑΝΙΚΑΣ ΑΠΟΣΤ. του Κων Μανδάνησσα Τριγωνίδας / 1931			Ατύχημα 10-4-52	Ανθσγός (Β/1/5)

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

8.	ΓΑΛΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓ. του Παναγ Νέα Επίδανρος / 1930			25-12-54	Ανθσγός
9.	ΛΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓ. (Λουκ). Κουλούρα Αιγιαλείας / 1931			Ατύχημα 12-9-52	Ανθσγός (B/1/7)
10.	ΦΡΑΓΚΟΠΑΝΑΓΟΣ ΑΝΔΡ (Διον) Ανδραβίδα / 1931	7-12-54	Ι.Γ.Υ	30-3-75	Υπτχος
11.	ΜΟΡΘΑΝΑΣΗΣ ΕΥΑΓΓ. Αθαν. Λάρισα / 1929	7-12-54	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	13-5-75	Σμχος
12.	ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΕΤΡ (Γεωργ). Ηράκλεια Ολυμπίας / 1930			Ατύχημα 18-3-53	Ανθσγός (B/1/12)
13.	ΦΙΡΦΙΛΙΩΝΗΣ ΣΤΑΥΡ. (Ιωάνν) Ωρεοί Ιστιαίας / 1931	7-12-54	Ι.Γ.Υ	5-8-77	Ταξχος
14.	ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΠΥΡ του Κων/νου Κομοτηνή / 1930		Ο.Α.	8-11-56	Ανθσγός
15.	ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝ. του Δημ. Γεράκιο Λακωνίας / 1931			Ατύχημα 12-2-56	Ανθσγός (B/1/36)
16.	ΨΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛ. (Ιωάν) Οιχαλία Μεσσηνίας / 1930		Ο.Α.	20-3-56	Ανθσγός
17.	ΤΟΥΡΓΕΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ (Χρήστ) Ασπρογάμπος Κορινθίας / 1931	7-12-54	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	23-6-66 22-6-72	Επγός Ασμχος
18.	ΣΠΑΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛ. του Γεωργ. Μοχός Ηρακλείου / 1932	7-12-54	Ι.Γ.Υ	5-8- 77	Ταξχος
19.	ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ ΓΕΩΡΓ του Ιωάνν Άνδρο Γιαννιτσών / 1928 210-3562615		Ο.Α.	5-7-56	Ανθσγός
20.	ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧΑΛ (Γ) Ιωάννινα / 1931			26-7-54	Ανθσγός
21.	ΣΠΥΡΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ του Βασιλ. Καρυσία Ευβοίας / 1931		Υ.Π.Α.	23-3-56	Ανθσγός
22.	ΓΕΩΡΓΑΡΑΣ ΜΑΡΙΟΣ (Κων/νου) Χαλκίδα Ευβοίας /1931			8-11-52	Ανθσγός
23.	ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΜΙΛ. (Παντ) Αθήνα / 1930		Ο.Α.	12-4-58	Ανθσγός
24.	ΤΣΙΚΜΗΣ ΠΑΝΑΓ. του Ευστ Παναγούδα Μυτιλήνης – 1931		Ο.Α.	20-3-57	Ανθσγός

Σειρά 5η



Εμπρός από Spitfire, μετά την ορκωμοσία.

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΜΠΑΡΜΠΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛ.(Χρήστ) Τρίκαλα / 1931	11-12-56	Υ.Π.Α.	18-11-55	Ανθσγός
2.	ΧΡΙΣΤΟΥΛΑΣ ΙΩΑΝ. του Γεωργ Μαυρομάτη Καρδίτσας / 1930			17-4-53	Ανθσγός
3.	ΚΟΤΣΑΚΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓ. του Ηλία Νέα Ιωνία Βόλου / 1930			Ατύχημα 3-7-53	Ανθσγός (Β/1/14)
4.	ΚΟΠΕΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓ. του Θεμιστ Μπράλλος Φωκίδος / 1931			15-5-56	Ανθσγός
5.	ΣΤΡΟΓΓΥΛΗΣ ΒΑΣΙΛ. του Κων Μυτιλήνη Λέσβου / 1931			27-3-53	Ανθσγός
6.	ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ ΑΛΕΞ. του Στεργ. Βέροια / 1930		Ι.Γ.Υ	Απεβίωσε 15-7-75	Συγχος (Β/3/5)
7.	ΚΑΛΤΕΚΗΣ ΔΗΜ. του Σπυρ. Θεσσαλονίκη / 1929		Υ.Π.Α.	28-5-56	Ανθσγός

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

8.	ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ ΣΠΥΡ. του Ιωάν. Πειραιάς Αττικής / 1931			Ατύχημα 8-4-55	Ανθσγός (B/1/32)
9.	ΠΑΓΙΑΤΑΚΗΣ ΚΩΝ. του Λεων. Θεσσαλονίκη / 1929		Ο.Α.	25-5-56	Ανθσγός
10.	ΒΑΛΕΝΤΗΣ ΔΗΜΗΤ του Ευαγγ Θεσσαλονίκη / 1932		Ο.Α.	25-5-56	Ανθσγός
11.	ΑΝΔΡΙΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣ. (Χαρ) Αζράτα-Αχαΐα / 1929		Ο.Α.	25-5-56	Ανθσγός
12.	ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΔΗΜ. (Προκοπ) Κήποι Ευβοίας / 1932		Ο.Α.	25-8-56	Ανθσγός
13.	ΤΣΑΜΗΣ ΙΩΑΝ. του Χαράλ. Μαυρολιθάρι-Φωκίδος / 1930			Ατύχημα 7-7-52	Ανθσγός (B/1/6)
14.	ΚΑΡΛΟΣ ΚΩΝ. του Αλεξ. Διακόπι-Φθιώτιδος/1931	21-8-58	MET	12-8-80	Ταξχος
15.	ΤΣΙΛΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓ. του Φωτ. Βύρωνας Αττικής / 1931			Ατύχημα 2-3-54	Ανθσγός (B/1/2 4)
16.	ΠΑΝΤΕΛΕΙΟΥ ΕΛΕΥΘ του Ιωάν. Πτολαιμαίδα Κοζάνης /1930		Ο.Α.	31-3-57	Ανθσγός
17.	ΑΔΑΜ ΚΩΝ. του Φωτ. Γραμματικό Αιτωλ/νίας /1930	7-12-54	Ι.Γ.Υ	16-3-67	Επγός
18.	ΧΑΒΕΛΑΣ ΘΕΟΔ. του Χρήστ. Κομπότι Άρτας / 1930		Υ.Π.Α.	9-12-54	Ανθσγός
19.	ΠΑΠΑΔΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΟΣ του Νικ. Κρυνόρι Λακωνίας / 1929	23-12-55	Ι.Γ.Υ SABENA	31-7-66	Επγός
20.	ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ ΣΠΥΡ. του Κων. Χανιά / 1930			Ατύχημα 27-11-53	Ανθσγός (B/1/20)

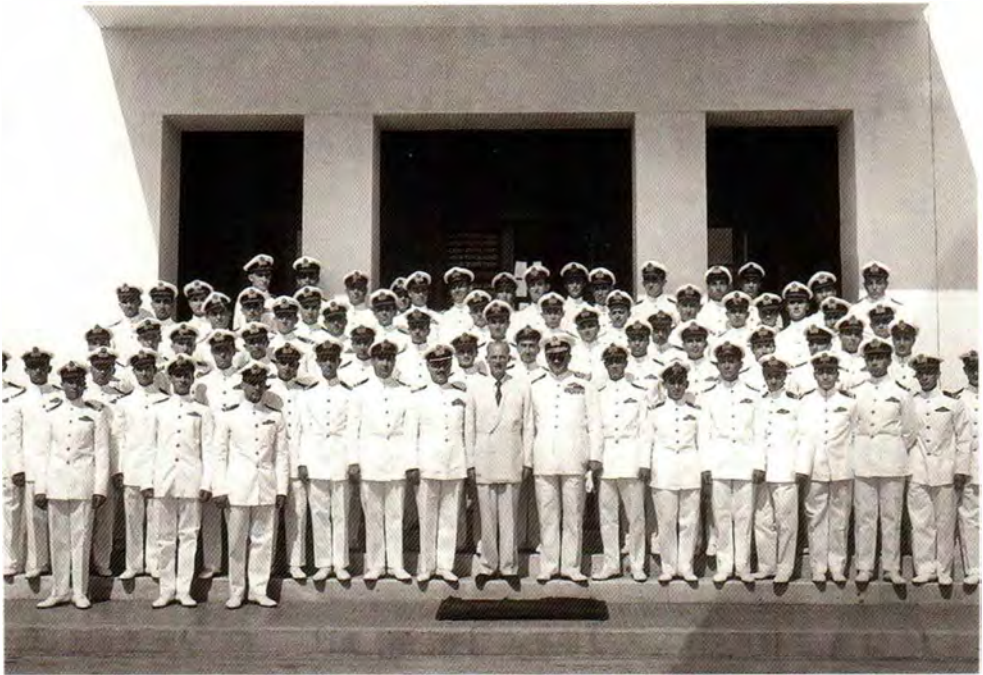
Σειρά 6η



Μετά την παραλαβή των ξιφών.

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ¹
	1. ΡΟΥΣΙΔΗΣ ΖΑΦΕΙΡΗΣ του Βασίλ. Κορλαφού-Θεσσαλονίκη /1929		Ο.Α.	7-9-56	Ανθσγός
	2. ΚΑΜΟΥΤΣΗΣ ΣΕΡΑΦ του Αναστ Ξυρονομή Βοιωτίας /1931	7-12-54	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	13-8-70	Σμχος
	3. ΣΤΑΜΕΝΑΣ ΝΙΚΟΛ. του Βασίλ. Βραχάτι Κορινθίας/1931	7-12-54	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-7-71	Σμχος
	4. ΚΩΣΤΙΔΗΣ ΕΥΛΑΜΠΙΟΣ του Απ. Αιτωλικό-Αιτωλοακαρνανίας /1929		Ο.Α.	8-9-56	Ανθσγός
	5. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΕΥΣΤ (Παναγ) Λετρίνα Ηλίας/1932	7-12-54	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 18-8-59	Υπσγός (Β/1/59)
	6. ΤΖΩΡΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓ. (Βελισσαρ) Αυλωνάριο Ευβοίας/1932	7-12-54	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	22-6-72	Ασμχος
	7. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ ΣΤΕΦ (Αντ). Δράμα /1931		Ο.Α.	7-9-56	Ανθσγός

Σειρά 11η



Μαζί με την 25η Ικάρων και 3η ΣΜΑ, μετά την κοινή ορκωμοσία τους, εμπρός από το οίκημα της Μοίρας Ικάρων, με τον Υ.ΕΘ.Α Π. Κανελλόπουλο, τον Α/ΓΕΑ Αντιπύραρχο Εμ. Κελαϊδή και το Διοικητή ΣΑ Σμήναρχο Μητσάκο.

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ¹
1.	ΠΡΟΝΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του Νούχ Παραμυθιά Θεσπρωτίας/1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	14-9-73	Σμχος
2.	ΓΡΥΠΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Χρήστ Αθήνα/1933			9-4-58	Ανθσγός
3.	ΣΤΑΘΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Σεραφείμ Λουτούφι Βοιωτίας/1933		Υ.Π.Α.	21-10-64	Ανθσγός
4.	ΦΑΚΙΝΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του Παύλου Αθήνα/1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	15-7-71	Ασμχος
5.	ΑΦΕΝΤΟΥΛΗΣ ΑΝΤΩΝ του Ελευθ Θεσσαλονίκη/1932	8-9-62 19-9-68	Σ.Α.Ε. Ι.Γ.Υ.	18-5-83	Σμχος
6.	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΣΠΥΡΙΔ. του Νικολ Αλόννησος/1932	22-12-62 19-9-68	Σ.Α.Ε. Ι.Γ.Υ.	9-5-83	Ταξχος
7.	ΛΕΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ του Ασημάκη Νάυπακτος/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	15-8-72	Ασμχος

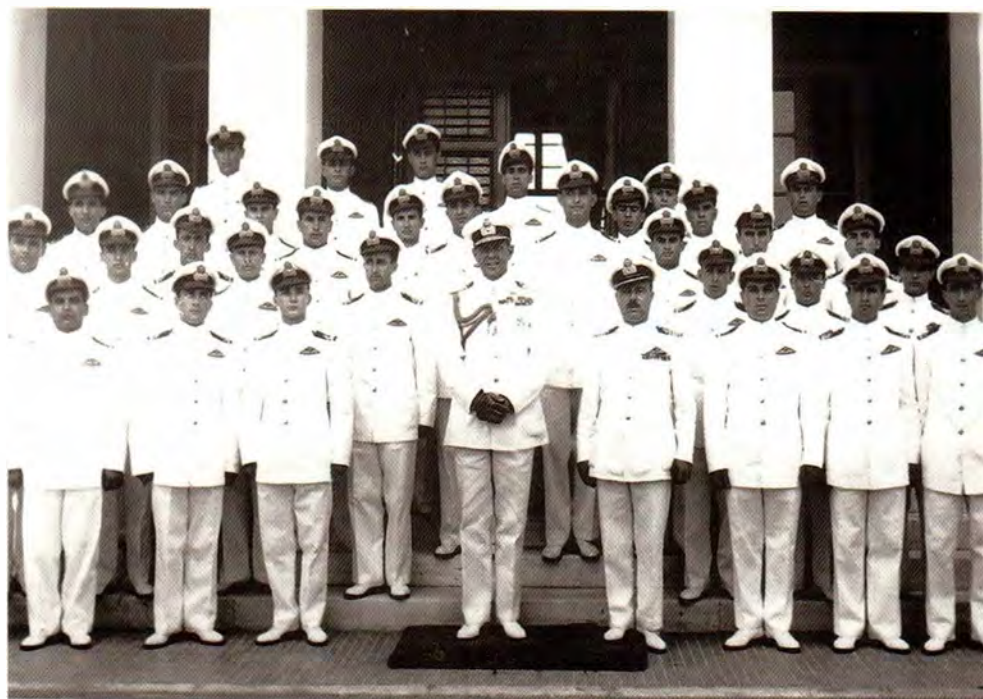
ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

26.	ΖΑΦΕΙΡΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡ. του Νικ. Σάμος/1931	12-1-63	Ε.Α. Ο.Α.	16-3-72	Επγός
27.	ΚΑΤΣΙΜΠΟΚΗΣ ΔΗΜ. του Σπυρ. Σελλάδες Άρτας/1932	21-12-60	Μ.Ε.Τ.	Ατύχημα 20-6-71	Σγός (Β/1/74)
28.	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓ του (Ι) Αυλίδα Βοιωτία/1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-7-71	Ασυχός
29.	ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ. (Νικ). Αθήνα/1931		Υ.Π.Α.	15-8-57	Ανθσγός
30.	ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓ του Νικ. Αθήνα/1933		Υ.Π.Α.	16-1-61	Ανθσγός
31.	ΤΡΙΑΝΤΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ του Νικ. Μεσσήνη/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	5-8-77	Σμχος
32.	ΚΑΛΟΓΗΡΟΣ ΣΩΤΗΡ. του Κων. Κεφαλόβρυσο Τρικάλων/1931		Υ.Π.Α.	15-5-56	Ανθσγός
33.	ΣΤΡΑΠΑΤΣΑΣ ΚΩΝ. του Γεωργ. Τρίκαλα/1931		Επιχειρ.	15-12-57	Ανθσγός
34.	ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΧΑΡΙΛ (Κ) Ακρόατα Αχαΐας/1931		Ο.Α.	10-8-59	Ανθσγός



8.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΙΔΗΣ ΧΡΗΣ (Αθαν). Ελευθερούπολη-Καβάλα/1933			Ατύχημα 4-10-54	Ανθογός (B/1/27)
9.	ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝ του Δημ. Χανιά/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	3-5-83	Υπτιχος
10.	ΕΞΑΔΑΚΤΥΛΟΣ ΑΝΔΡ. του Αθαν Κουφάλια Θεσσαλονίκης/1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ Βουλ/τής	17-8-82	Ταξχος
11.	ΦΡΑΓΚΗΣ ΠΑΝΑΓ. του Πέτρ. Καμίνια Λακωνίας/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	18-5-82	Υπχος
12.	ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ ΒΑΣΙΛ. του Κων Τρίκαλα/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 24-10-64	Υπογός (B/1/69)
13.	ΙΣΜΑΗΛΟΣ ΚΩΝΣΤ. του Εμμαν Αργοστόλι Κεφαλλονίας/1931		Υ.Π.Α.	15-3-58	Ανθογός
14.	ΓΙΑΛΕΛΗΣ ΔΗΜΗΤ. του Παναγ Μελίσσι Αιγιάλειας Αχαΐας/1931		Ο.Α.	10-6-58	Ανθογός
15.	ΓΕΡΤΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Βασιλ Ελαιοχώρι Κυνουρίας /1932			Ατύχημα 28-9-55	Ανθογός (B/1/34)
16.	ΧΑΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Ευαγγ. Μπεζανο Καρύστου Ευβοίας/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	3-5-83	Ατιπχος
17.	ΣΦΙΓΚΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Σπ. Χανιά/1930	29-12-62	Σ.Α.Ε.	23-3-80	Ασμηχος
18.	ΛΕΛΕΚΑΣ ΑΝΑΣΤ. του Θεοδ Μεσημέρι Θεσσαλονίκης/1934		Ο.Α.	5-9-59	Ανθογός
19.	ΖΑΡΑΦΩΝΙΤΗΣ ΑΛΕΞ. του Γεωρ Αμύνλες Λακωνίας/1932	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	7-1-82	Ατιπχος
20.	ΣΥΜΕΩΝΙΔΗΣ ΣΤΕΡΓ. του Γεωρ. Σέρρες/1933	8-9-62 19-9-68	Ε.Α Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 22-7-74	Ασμηχος (B/1/79)
21.	ΣΠΑΝΟΣ ΠΑΝ. του Μερχουρίου Γαλατάκι Κορινθίας/1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	12-8-80	Ταξχος
22.	ΜΑΡΤΖΟΥΚΟΣ ΣΤΥΛ. του Αλέξ. Κέρκυρα/1932	8-9-62	Ε.Α. Ο.Α.	30-6-73	Επγός
23.	ΣΚΟΡΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝ. Του Παν. Μεξιάτα Φθιώτιδος/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	13-8-70	Ασμηχος
24.	ΚΑΣΟΥΝΗΣ ΑΘΑΝ. του Βασιλ Καλαπόδι Φθιώτιδος/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	9-1-76	Ασμηχος
25.	ΔΗΜΑΚΟΣ ΑΛΕΞΙΟΣ του Νικολ. Φενεός Κορινθίας/1934		Ο.Α.	9-6-59	Ανθογός

Σειρά 10η



Μετά την ορκωμοσία τους, εμπρός από οίκημα της Μοίρας Ικάρων, με το Βασιλιά και το Διοικητή της ΣΑ, Σμήναρχο Μητσάκο Π.

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΦΑΣΟΥΛΑΣ ΕΜΜΑΝ του Γεωργ. Λάρισα/1933		Ο.Α.	15-12-57	Ανθσγός
2.	ΚΑΛΕΝΤΕΡΗΣ ΙΩΑΝ του Ευστ. Χρυσό Παρνασσίδας/1931		Ο.Α.	15-3-58	Ανθσγός
3.	ΚΑΡΒΕΛΑΣ ΑΘΑΝ του Θωμά Ραχες-Φθιώτιδος/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-8-72	Ασμχος
4.	ΜΗΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του Μαρίνου Αθήνα/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-7-71	Ασμχος
5.	ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘ. (Κων) Βόλος/1934		Ο.Α.	15-3-58	Ανθσγός
6.	ΠΕΤΡΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝ του Χρήστου Μακρυρράχη-Καρδίτσας/1931		Ο.Α.	10-10-58	Ανθσγός
7.	ΤΑΡΝΑΡΗΣ ΝΙΚΟΛ του Γεωργ. Λυγιά Κορινθίας/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	Απ.15-8-72 Ατ.23-11-76	Ασμχος (Β/2/5)

27.	ΣΠΥΡΑΝΤΖΟΣ ΠΑΝΑΓ του Αθαν. Ναύπακτος/1931		Υ.Π.Α.	15-4-56	Ανθσγός
28.	ΚΑΡΒΕΛΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Γεωρ) Πάτρα/1931		Υ.Π.Α.	8-12-54	Ανθσγός
29.	ΚΟΛΕΖΑΣ ΔΗΜ. του Αναστ Βόνιτσα/1931	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	5-8-78	Ταξχος
30.	ΛΟΥΛΟΥΔΑΚΗΣ ΘΕΟΔ. Ιωσήφ Χανιά/1930	11-12-56	Ι.Γ.Υ.	16-3-83	Ατπχος
31.	ΚΟΥΡΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Σπυρ. Λευκίμη-Κέρκυρας/1930		Ο.Α.	Απ.22-4-58 Ατ. (8-2-72)	Ανθσγός (Β/2/3)
32.	ΑΡΓΥΡΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ του Μιχ. Άργος/1932		Υ.Π.Α.	25-8-57	Ανθσγός
33.	ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡ του Σταμ. Αθήνα/1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	29-8-81	Ταξχος
34.	ΠΡΙΝΤΣΙΟΣ ΑΘΑΝ. του Νικολ Φούρκα-Χαλκιδικής/1932		Ο.Α.	25-8-57	Ανθσγός
35.	ΝΙΚΟΛΑΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤ. του Ηλία Πειραιάς/1931	11-12-56	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-8-72	Ασμχος
36.	ΤΣΙΤΟΜΕΝΕΑΣ ΣΤΑΥΡ (Βασιλ). Αθήνα/1931			25-8-57	Ανθσγός
37.	ΛΑΜΠΡΙΑΝΙΔΗΣ ΟΔΥΣ. (Γεωργ) Δράμα/1930		Υ.Π.Α.	Πολ.Διαθ/τα	Επγός
38.	ΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓ (Θεόδ) Λαμία/1930	15-8-58	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	14-8-72	Ασμχος

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

8.	ΒΑΣΣΗΣ ΧΑΡΑΛ. του Θρασύβ Ελευσίνα-Αττικής/1931	23-12-55	Ι.Γ.Υ	10-4-80	Ταξχος
9.	ΤΑΠΕΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝ (Βασιλ) Παλαιοςσέλι-Κόνιτσας/1930		Υ.Π.Α.	15-5-56	Ανθογός
10.	ΤΣΕΜΕΤΖΗΣ ΣΩΤΗΡ. του Ευαγ Μάτι-Κορινθίας/1934		Εξωτερικό	20-12-57	Ανθογός
11.	ΜΑΝΟΥΣΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛ του Δημ. Νέα Σμύρνη-Αττικής/1933	11-12-56	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	18-9-78	Ταξχος
12.	ΚΟΥΜΠΙΔΗΣ ΙΩΑΝ του Ευστ. Ζάκυνθος/1933			Ατύχημα 25-3-55	Ανθογός (B/1/31)
13.	ΛΙΑΡΟΜΑΤΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔ (Γεωρ) Κοσινιά-Ηλείας/1933		Επιχειρ.	25-8-57	Ανθογός
14.	ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ (Πέτρ) Μεγαλόπολη-Αρχαδιάς/1932		Υ.Π.Α.	15-5-56	Ανθογός
15.	ΛΙΟΥΤΑΣ ΧΑΡΙΣΗΣ του Θωμά Βελενδού-Κοζάνης/1934		Ο.Α.	25-8-57	Ανθογός
16.	ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓ (Σπ). Στρέφι-Ολυμπίας/1932	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	8-8-81	Υπτχος
17.	ΧΩΡΑΦΑΣ ΣΠΥΡ. του Σολωνα Βόλος/1933		Ο.Α.	25-8-57	Ανθογός
18.	ΚΕΡΑΜΗΣΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠ.(Νικ) Χωριστή-Δράμας/1935		Ο.Α.	25-2-62	Ανθογός
19.	ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣ του Διον. Χανιά/1935	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	17-2-79	Ταξχος
20.	ΠΛΕΥΡΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝ του Γεωργ. Επισκοπή-Χανίων/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	8-9-81	Ταξχος
21.	ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩ. (Δ) Βροχίτσα-Ηλείας/1932	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	10-4-80	Ταξχος
22.	ΚΟΥΣΤΟΥΡΕΝΤΣΗΣ ΤΡΥΦ (Διον) Έδεσσα/1931	11-12-56	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 5-8-57	Ανθογός (B/1/45)
23.	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝ. του Κων Κιλκίς/1933		Ο.Α.	8-12-54	Ανθογός
24.	ΠΑΠΑΔΑΚΟΣ ΛΕΩΝ. του Ευαγ. Δαφνί-Λακωνίας/1932			Ατύχημα 2-2-55	Ανθογός (B/1/30)
25.	ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΟΥΛ (Θεοδ) Δομοκός-Φθιώτιδος/1930		Ο.Α.	25-8-57	Ανθογός
26.	ΤΣΑΛΟΥΧΙΔΗΣ ΓΕΩΡ του Παντελ Φιτεία Ημαθίας/1931	11-12-56	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-8-72	Σμχος

69 44 72 8768

Σειρά 9η

27.10.1953



Την επομένη της ορκωμοσίας, στο χώρο της ΣΑ/ΕΚΕΧ, με το Μοίραρχό τους Επισμηναγό Φραγκίσκο Μάριο.

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΧΡΙΣΤΑΚΟΣ ΔΗΜΗΤ. του Βασιλ. Πετρίνα-Λακωνίας/1932	23-12-55	Ι.Γ.Υ	2-3-84	Ατπχος
2.	ΠΕΛΕΚΑΝΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤ (Γεωργ) Άγιος Βασίλειος – Ρέθυμνο/1930	21-8-58.	Δ.Ε.Ι.	8-6-83	Ταξχος
3.	ΝΤΑΓΕΛΗΣ ΠΑΝΑΓ του Ευστρατ Αθήνα/1930		Ο.Α.	25-8-57	Ανθογός
4.	ΔΡΑΜΟΥΝΤΑΝΗΣ ΖΑΧΑΡ (Αντ) Μυλοπόταμος-Ρεθύμνου/1932			Ατύχημα 20-10-54	Ανθογός (Β/1/28)
5.	ΠΑΠΑΛΟΗΣ ΕΥΘΥΜΙ του Βασιλ. Ενπάλιο-Δωρίδος/1932	23-12-55	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	14-8-72	Σμχος
6.	ΤΡΕΜΠΕΛΑΣ ΕΠΑΜ. του Δημ. Πάτρα/1932	11-12-56	Ι.Γ.Υ	13-9-80	Ταξχος
7.	ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΓΕΩΡΓ. του Ιωάν Καρυώτισσα-Πέλλης/1933	11-12-56	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	16-6-75	Σμχος

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

27.	ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ (Κ) Αθήνα / 1931		Υ.Π.Α.	15-5-55 Απχ.	Ανθσγός (Β/2/8)
28.	ΝΤΟΥΣΙΑΣ ΣΠΥΡ. του Αριστ. Αχλαδόκαμπος – Αργ/δος / 1930		Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός
29.	ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΛΑΜΠ. (Νικ). Ζαχάρω – Ηλείας / 1932		Ο.Α.	10-9-57	Ανθσγός
30.	ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΛΕΩΝ. του Παναγ. Άνω Δώριο – Μεσσηνίας / 1931		Ο.Α.	24-4-57	Ανθσγός
31.	ΚΑΡΑΤΖΑΣ ΙΩΑΝ. του Δημ. Σχίνα – Ολυμπίας / 1930		Ο.Α.	31-8-58	Ανθσγός
32.	ΑΓΓΕΛΟΥ ΔΗΜ. του Απ. Αλεξανδρούπολη / 1930	23-12-55	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-7-71	Σμχος
33.	ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΡΑΣ. (Γρηγ). Εξαπλάτανος – Πέλλης / 1932		Υ.Π.Α.	22-3-56	Ανθσγός
34.	ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ ΣΤΕΦΑΝ. του Νικ. Καρέ-Ρεθύμνου/1931		Ο.Α.	24-4-57	Ανθσγός
35.	ΜΑΥΡΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓ. του Ευαγ. Θεσσαλονίκη/1932		Υ.Π.Α.	15-5-56	Ανθσγός
36.	ΔΑΣΚΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚ. (Κων). Διακόπιο Φωκίδος/1932			Πολ.Διαθ/τα	Ασμχος
37.	ΚΑΛΑΪΤΖΙΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛ. του Μιχ. Μοσχάτο-Αττικής/1932	23-12-55	Ι.Γ.Υ Υ.Π.Α.	Πολ.Διαθ/τα	Ασμχος
38.	ΒΛΕΤΣΑΣ ΝΑΠΟΛΕΩΝ του (Β) Ιωάννινα/1932		Υ.Π.Α.	18-11-55	Ανθσγός
39.	ΛΑΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του Εμμ. Παγώνδας-Σάμου/1933			15-5-56	Εκπτώση βαθμού
40.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΗΣ ΕΜΜ. του Νικ. Κίσσαμος-Χανίων/1931	21-8-58	Δ.Ε.Ι.	5-8-79	Σμχος
41.	ΣΚΛΗΡΗΣ ΘΕΟΦΑΝΗΣ (Παναγ). Κορινθος/1930		Υ.Π.Α.	25-10-57	Ανθσγός
42.	ΖΟΥΡΙΔΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛ. του Μιχ. Καστέλλι-Κρήτης/1931		Υ.Π.Α.	31-8-56	Ανθσγός
43.	ΚΑΜΜΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ του Σταύρ. Σύμη/1931	8-9-62	Ε/Α	15-7-80	Ασμχος
44.	ΒΕΡΡΟΙΟΣ ΠΕΤΡΟΣ του Δημ. Βελτεσίνικο-Αρκαδίας/1932		Ο.Α.	24-4-57	Ανθσγός
45.	ΚΑΤΣΙΚΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Ιωάν. Λαγκάδια-Αρκαδίας/1930		Υ.Π.Α.	24-4-57	Ανθσγός

8.	ΤΣΙΡΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Γεωργ. Δόμνιτσα – Ευρυτανίας/1934	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	12-8-80	Υπτιχος
9.	ΜΠΑΡΤΖΗΣ ΚΩΝΣ. του Ιωάν. Κορίνες – Κορινθίας /1930	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	30-3-75	Σμχος
10.	ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡΙΣΤ (Ι.) Αίγιο / 1934	11-12-56	Ι.Γ.Υ.	5-8-77	Ταξχος
11.	ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΘΕΟΔΟΣ. του Ιωάν. Αθήνα/1932		Υ.Π.Α.	9-12-54	Ανθσγός
12.	ΚΑΦΟΥΣΙΑΣ ΒΑΣΙ. του Θεοφάν. Αίγιο /1931			9-12-54	Ανθσγός
13.	ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓΑΘ (Ιωάν) Φιλιατρά-Μεσσηνίας /1931	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	5-8-78	Ταξχος
14.	ΣΚΙΑΔΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝ. του Ιωάν. Αθήνα / 1932	11-12-56	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	Απ.15-8-72 Ατ.23-11-76	Σμχος (Β/2/4)
15.	ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝ. (Δημητ) Χωρέμης – Αρκαδίας /1931		Εξωτερικό	20-12-57	Ανθσγός
16.	ΜΟΥΣΛΙΔΗΣ ΑΒΡΑΑΜ (Ιωάν) Πειραιάς / 1932		Υ.Π.Α.	10-9-54	Ανθσγός
17.	ΔΗΜΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (Γεράσιμ) Σελιανίτικα – Αχαΐας/1932	11-12-56	Ι.Γ.Υ.	18-12-80	Ταξχος
18.	ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ (Ιωάν) Θεσσαλονίκη / 1930	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	5-8-78	Ταξχος
19.	ΚΑΠΙΤΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚ. (Γεωργ). Λαμία / 1931		Ο.Α.	18-2-57	Ανθσγός
20.	ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ. (Ανδ) Πειραιάς / 1931			Ατύχημα 20-8-53	Ανθσγός (Β/1/16)
21.	ΑΝΔΡΟΝΑΔΗΣ ΑΡΙΣΤ. του Αθαν. Αμπελώνας – Λάρισσας /1933			15-5-56	Ανθσγός
22.	ΜΠΟΥΝΤΑΛΗΣ ΝΙΚΟΛ. (Ευαγ) Κερατσίνι – Αττικής /1931		Ο.Α.	24-4-61	Ανθσγός
23.	ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΣ ΑΝΤ. (Γεωργ). Κροκεές – Λακωνίας/1933	23-12-55	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	5-8-77	Ταξχος
24.	ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝ (Κων). Πειραιάς / 1932			11-1-57	Ανθσγός
25.	ΑΥΓΕΡΙΝΙΔΗΣ ΚΥΡΙΑΚ (Αναστ). Μικρόκαμπος – Κιλκίς / 1932	23-12-55	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	5-8-77	Ταξχος
26.	ΜΑΥΡΟΜΑΤΗΣ ΝΙΚ. του Γεωρ. Κερύνεια – Αχαΐας / 1930		Υ.Π.Α.	24.4.57	Ανθσγός

Σειρά 8η



Στο Τατόι, έτοιμοι να δώσουν τον όρκο.

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΚΩΤΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Δημ. Αθήνα /1932	23-12-55	Ο.Α.	24-4-57	Ανθογός
2.	ΚΑΡΑΒΟΥΣΙΑΝΗΣ ΓΕΩΡ. (Κων). Καλό Νερό-Μαγνησίας / 1932		Ο.Α.	24-4-57	Ανθογός
3.	ΜΑΡΟΥΣΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ (Κων). Πορταριά-Μαγνησίας / 1932			Ατύχημα 21-1-54	Ανθογός (Β/1/21)
4.	ΖΟΡΜΠΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Μιλτ. Βελβενδού-Κοζάνης/1930			Ατύχημα 30-7-53	Ανθογός (Β/1/15)
5.	ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΝ. (Χαραλ). Λετρινά-Ηλείας / 1931		Ι.Γ.Υ.	8-8-81	Υππχος
6.	ΚΟΝΙΔΑΡΗΣ ΠΕΤΡΟΣ του Νιζ. Πόρος-Λευκάδος /1933		Ι.Κ.Α.	9-6-57	Ανθογός
7.	ΠΑΠΑΣΤΕΦΑΝΟΥ ΠΑΡΑΣΚ (Β). Λειβανάτες-Φθιώτιδος/1930			9-12-54	Ανθογός

44.	ΤΣΕΡΤΟΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ του Ιωάν. Σπάρτη / 1931	11-12-56	Ι.Γ.Υ	5-8-78	Ταξχος
45.	ΜΑΥΡΟΚΕΦΑΛΟΣ ΔΙΟΝ. (Πάν) Λευκάδα/1932	23-12-55	Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός
46.	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ. (Χαριλ) Ανατολικό - Κοζάνης/1930			11-1-57	Ανθσγός
47.	ΜΑΥΡΩΝΑΣ ΔΗΜΗΤ του Χαριλ Πλάτανος- Ηλείας/ 1931			20-6-55	Ανθσγός
48.	ΚΟΡΔΕΛΛΑΣ ΙΩΑΝ. του Γεωρ Σουκούριο-Λαρίσης / 1931		Υ.Π.Α.	11-1-59	Ανθσγός
49.	ΚΑΡΑΒΑΣΙΑΣ ΕΥΣΤ. του Γεωργ. Βαλτεσίνικο-Αρκαδίας/ 1931		Υ.Π.Α.	11-1-57	Ανθσγός
50.	ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣ (Γεωρ) Κρέσταινα - Ηλείας / 1930	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	4-7-74	Ασμχος
51.	ΠΑΠΑΓΙΑΝΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓ του Κων. Αθήνα/ 1930		Υ.Π.Α.	15-5-57	Ανθσγός
52.	ΣΠΥΡΟΥ ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ του Ανδρ. Λιμάνι - Σάμου/1933		Υ.Π.Α.	11-1-57	Ανθσγός
53.	ΧΑΡΛΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ του Κων. Ροδίτσα - Φθιώτιδας/ 1929			11-1-57	Ανθσγός
54.	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΗΛ. του Ανδ Κοντέικα-Σάμου / 1933			Απίχημα 15-10-53	Ανθσγός (B/1/17)
55.	ΠΑΠΑΜΟΣΧΟΥ ΜΑΤΘ του Δημ. Σέρρες /1931		Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός
56.	ΔΕΜΕΡΟΥΤΗΣ ΝΙΚ. του Παναγ. Βίταλα-Ευβοίας/1931		Ο.Α.	30-4-61	Ανθσγός
57.	ΚΑΛΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Αναστ. Χίλιομόδι-Κορινθίας/1931		Υ.Π.Α.	11-1-57	Ανθσγός
58.	ΤΣΕΚΟΥΡΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Ιωάν. Μαρκόπουλο-Αττικής/1931	11-12-56	Ι.Γ.Υ.	5-8-77	Ταξχος
59.	ΣΕΛΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡ. του Δημοσθ. Άργος/1930		Υ.Π.Α.	11-1-57	Ανθσγός
60.	ΦΟΥΝΤΑΣ ΑΘΑΝ. του Κων. Αυλάκι-Φθιώτιδος/1931		Ο.Α.	16-1-61	Ανθσγός
61.	ΡΑΠΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Κων. Φενεός-Κορινθίας/1933			Απίχημα 29-4-54	Ανθσγός (B/1/26)
62.	ΝΤΕΚΟΥΜΕΣ ΞΕΝΟΦΩΝ (Γεωρ) Πράμαντα - Ιωάννίνων/1930		Υ.Π.Α.	15-5-56	Ανθσγός

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

26.	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΚΩΝ. (Ιωάν). Καλαμαριά-Θεσσαλονίκης / 1930	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	4-7-74	Σμχος
27.	ΠΑΠΑΧΑΤΖΗΣ ΝΙΚΟΛ του Βασ Σιάτισσα- Κοζάνης / 1933			Ατύχημα 20-6-53	Ανθσγός (Β/1/13)
28.	ΤΡΙΓΑΖΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Κων. Αθήνα / 1932	11-12-56	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	1-4-75	Ασμχος
29.	ΦΑΚΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ του Μιχαήλ Θεοδώριανα-Άρτας / 1930		Υ.Π.Α.	11-5-57	Ανθσγός
30.	ΜΠΟΥΡΓΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓ του Βασιλ. Νέα Μακρύση Φθιώτιδ / 1931			Ατύχημα 21-3-56	Ανθσγός (Β/1/37)
31.	ΒΡΑΧΝΟΣ ΑΛΕΞ του Νέστωρος Ωραιοί Ιστιαίας-Ευβοίας / 1931		Ο.Α.	11-1-61	Ανθσγός
32.	ΜΠΟΡΤΖΩΦ ΒΛΑΔΙΜΗΡ. (Ιακώβ) Θεσσαλονίκη / 1932		Υ.Π.Α.	10-5-56	Ανθσγός
33.	ΦΡΑΓΚΙΑΣ ΓΕΡΑΣΙΜ. του Παναγ Αθήνα / 1931	23-12-55	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-7-71	Σμχος
34.	ΣΑΧΝΙΚΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ του Αναστ. Αθήνα/1932	23-12-55	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-8-72	Σμχος
35.	ΜΠΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΑΤ. (Χρ) Ναύπλιο / 1930		Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός
36.	ΒΕΡΙΤΣΗΣ ΙΩΑΝ.-ΑΝΑΣΤ. (Νικ). Ιωάννινα / 1930			11-1-57	Ανθσγός
37.	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓ. του Ιωάν. Καταχάς-Πιερίας/1930	23-12-55	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	14-8-72	Σμχος
38.	ΚΑΛΑΜΠΟΚΑΣ ΑΘΑΝ του Χρήστ. Γελάνθη-Καρδίτσας / 1930			9-12-55	Ανθσγός
39.	ΚΟΛΛΙΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ του Ζήση Εράτυρα-Κοζάνης / 1931	11-12-56	Ι.Γ.Υ.	29-3-75	Ασμχος
40.	ΜΠΑΡΤΖΟΣ ΕΥΑΓΓ. του Διονυσ Αθήνα/1930		Υ.Π.Α.	26-7-55	Ανθσγός
41.	ΣΚΟΥΜΠΗΣ ΑΡΙΣΤΟΤ του Ανδρ Άργος/1931	23-12-55	Ι.Γ.Υ	5-8-79	Ταξχος
42.	ΛΙΟΝΗΣ ΚΩΝΣΤ. του Ηλία Ν. Αλικαρνασσός-Κρήτης / 1930	21-8-58	ΦΩΤ	10-2-89	Ταξχος
43.	ΚΑΡΑΜΠΑΤΟΣ ΓΕΩΡΓ. του Ιωάν Καλαμάτα/ 1931	23-12-55	Ι.Γ.Υ	16-4-75	Σμχος

210-2345054

2291061028

8.	ΚΑΡΑΔΗΜΗΤΡΗΣ ΑΘΑΝ (Δημ) Ωραιοί Ιστιαίας/1931	11-12-56	Ι.Γ.Υ	6-8-77	Ταξχος
9.	ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝ (Θεοδούλ) Τυμπάκι-Ηρακλείου / 1932	23-12-55	Ι.Γ.Υ	8-8-81	Υπτχος
10.	ΤΖΑΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του Κων. Άγιος Λουκάς-Ευβοίας/1932	23-12-55	Ι.Γ.Υ	5-8-78	Ταξχος
11.	ΣΑΛΩΝΙΤΗΣ ΣΠΥΡΟΣ του Στεφ. Άρτα / 1930	23-12-55	Ι.Γ.Υ	20-2-71	Σμχος
12.	ΜΑΝΕΤΑΚΗΣ ΚΩΝ του Σπυρ. Ζήρος Σητείας Κρήτης / 1932	31-10-59	Ε.Α	1-5-87	Υπτχος
13.	ΠΑΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Ιωάν. Θεσσαλονίκη / 1931		Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός
14.	ΣΑΜΟΛΑΔΑΣ ΘΕΟΔΟΣ (Θεοδ) Θεσσαλονίκη / 1932		Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός
→ 15.	ΟΡΦΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Ζαχαρ. Ηράκλειο-Κρήτης / 1933	11-12-56	Ι.Γ.Υ.	ΠΔ 19-1181	Ασμχος (Β/4/4)
16.	ΤΣΑΚΩΝΙΑΤΗΣ ΠΕΤΡ. του Δημ. Κινίδαρος Νάξου / 1932		Ο.Α.	8-12-54	Ανθσγός
17.	ΚΟΚΚΙΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Νικολ. Πειραιάς-Αττικής / 1932		Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός
18.	ΛΙΝΟΞΥΛΑΚΗΣ ΖΑΦΕΙΡ (Εμμ) Ζωγράφου-Αττικής / 1931	23-12-55	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-7-71	Σμχος
19.	ΕΥΘΥΜΙΑΔΗΣ ΑΝΔΡ του Αναστ Νέα Ιωνία-Βόλου / 1930			Απύχημα 27-10-53	Ανθσγός (Β/1/18)
20.	ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝ. του Εμμ. Άγιος Βασίλειος-Ρεθύμνης / 1934	11-12-56	Ι.Γ.Υ.	5-5-87	Απτχος
21.	ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜ του Σωτ. Μεγαλόπολη-Αρκαδίας/ 1930		Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός
22.	ΜΑΡΙΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤ. του Δημ. Εξαμίλια-Κορινθίας / 1931		Ο.Α.	11-1-57	Ανσγός
23.	ΚΟΡΟΒΕΣΗΣ ΘΕΟΦΑΝ (Γεωρ). Αυλώνα-Αττικής / 1931		Υ.Π.Α.	15-5-56	Ανθσγός
24.	ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛ (Ηρακλέους) Θεσσαλονίκη / 1929			11-1-57	Ανθσγός
25.	ΑΛΕΞΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔ. του Ιωάν Ρέθυμνο-Κρήτης / 1931	23-12-55	Ι.Γ.Υ.	2-10-63	Σγός

Σειρά 7η



Στο αεροδρόμιο Σέδες, λίγες ημέρες μετά την ορκωμοσία.

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ¹
1.	ΚΑΤΣΙΛΕΡΟΣ ΣΠΥΡ. του Κων. Σταυρός-Φαρσάλων / 1932	23-12-55	Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός
2.	ΑΝΤΑΧΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ (Αθαν) Λαμία-Φθιώτιδος / 1932		Ο.Α.	7-9-56	Ανθσγός
3.	ΧΑΡΟΣ ΕΜΜ του Σπυρίδ Κύθηρα – Αττικής / 1929		Ι.Γ.Υ Ο.Α.	20-6-74	Ασμχος
4.	ΛΟΥΡΑΝΔΑΚΗΣ ΚΩΝ του Γεωργ. Ταυρωνίτου-Χανίων/1931		Υ.Π.Α.	11-1-57	Ανθσγός
5.	ΣΤΟΪΚΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ του Ηλία Βασιλικά-Θεσσαλονίκης / 1929	21-8-58	ΜΕΤ	22-5-85	Ταξχος
6.	ΚΟΥΤΣΟΣ ΔΗΜΗΤ του Χρήστ Βάβδος-Χαλκιδικής/1930			26-2-56	Ανθσγός
7.	ΣΑΜΑΡΑΣ ΑΘΑΝ. του Δημητρε Μελισσουργός Χαλκιδικής / 1930		Ο.Α.	11-1-57	Ανθσγός

26.	ΚΟΥΚΟΥΒΕΛΗΣ ΙΩΑΝ (Ανδριαν) Δρέπανο Ναυπλίου/1931	23-12-55	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	14-9-73	Σμχος
27.	ΜΑΡΤΙΝΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛ. του Φωτ. Αθήνα-Αττικής /1932		Κ.Λ.Μ.	15-5-56	Ανθσγός
28.	ΧΑΛΙΟΥΛΙΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛ του Δημ. Χαλκίδα-Ευβοίας/1932			Ατύχημα 16-2-54	Ανθσγός (Β/1/22)
29.	ΜΥΣΣΙΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Βασιλ. Λαοτάικα-Ηλείας /1931		Ο.Α.	7-9-58	Ανθσγός
30.	ΚΟΝΙΔΑΣ ΛΑΜΠΡΟΣ του Κων. Αργίνο-Αιτωλοακαρνανίας /1932		Ο.Α.	7-9-56	Ανθσγός
31.	ΣΙΝΑΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του Απ. Βασιλικά-Θεσσαλονίκης /1932		Υ.Π.Α.	8-9-56	Ανθσγός
32.	ΠΛΕΙΩΝΗΣ ΔΗΜ του Γεωργ Λαύριο-Αττικής /1930	21-12-60	Ε.Α Υ.Π.Α./Χ	16-3-72	Επγός
33.	ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝ (Γεωργ) Λιανοκλαδί-Φθιώτιδος /1931	21-8-58	ΜΕΤ	18-5-83	Ταξχος
34.	ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΒΑΣΙΛ. του Λάμπρ Ανόγειο-Πρεβέζης/1929	21-8-58	Ε.Α	26-6-82	Σμχος
35.	ΚΑΡΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧ του Γεωργ Αθήνα-Αττικής /1929	11-12-56	Ι.Γ.Υ	Πολεμ. Διαθ/τα	Ταξχος (Β/4/3)
36.	ΣΚΛΗΒΑΚΟΣ ΒΑΣΙΛ. του Σταύρ Μεσσήνη Μεσσηνίας/1929			21-11-55	Ανθσγός
37.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ ΕΛΕΥΘ του Δημ. Ορφάνι-Καβάλας /1930	21-8-58	ΜΕΤ	16-4-84	Ταξχος
38.	ΚΑΝΤΖΟΥΡΟΣ ΦΩΤΙΟΣ (Γεωργ) Αιτωλικό-Αιτωλοακαρνανίας /1931		Υ.Π.Α.	7-9-56	Ανθσγός

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

8.	ΞΗΡΟΥΧΑΚΗΣ ΜΙΧ του Γεωργ. Καστέλι-Χανίων-Κρήτης /1931		Ο.Α.	23-8-58	Ανθογός
9.	ΦΡΩΡΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ του Γρηγο Αργος /1932	11-12-56	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	14-9-73	Ασυχος
10.	ΖΟΡΜΠΑΣ ΓΡΗΓ του Γεωργ. Χαλκίδα-Ευβοίας /1931		Ο.Α.	8-9-56	Ανθογός
11.	ΤΑΣΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓ. του Σπυρ Θήβα-Βοιωτίας/1933		Εξωτερικ	20-12-57	Ανθογός
12.	ΦΟΥΡΝΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝ. του Παντ. Καβάλα /1930	1-9-55 7-10-58	Δ.Ε.Ι. Ε.Α.	Π.Διαθεσιμ 27-4-98	Ασυχος (B/4/2)
13.	ΒΑΙΔΑΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του Γεωργ. Άγιος Γεώργιος-Φωκίδος /1930		Υ.Π.Α.	15-10-55	Ανθογός
14.	ΜΑΝΑΓΛΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔ του Κων. Λεύκα-Δωρίδος-Φωκίδος /1932	7-12-54	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	13-8-70	Συχος
15.	ΒΕΛΗΚΑΝΟΣ ΑΡΓΥΡΙΟΣ του Μιχ. Κόρινθος /1932			Ατύχημα 20-2-54	Ανθογός (B/1/23)
16.	ΛΑΚΙΩΤΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Γρηγ. Μπαλτσοί Βοιωτίας /1930	7-12-54	Ι.Γ.Υ	5-8-77	Ταξχος
17.	ΡΕΓΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ του Κων/τίνου Τύρναβος Λαρίσης /1933	7-12-54	Ι.Γ.Υ	20-10-72	Συχος
18.	ΤΣΕΛΙΔΗΣ ΑΧΙΛΕΑΣ του Αθαν. Λαγκαδά-Θεσσαλονίκης /1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ	Ατύχημα 15-1-59	Υπογός (B/1/53)
19.	ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΕΤΡΟΣ του Βαΐου Μαγούλα Καρδίτσας /1932	21-8-58	MET	16-6-90	Υπτχος
20.	ΑΣΛΑΝΙΔΗΣ ΓΕΩΡ του Σάββα Δράμα /1933		Υ.Π.Α.	8-9-56	Ανθογός
21.	ΛΟΝΤΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ του Γεωργ. Κόρινθος /1929			1-6-55	Ανθογός
22.	ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝ του Δημ. Βρωμόβρυση-Μεσσηνίας /1931	7-12-54	Ι.Γ.Υ	5-8 -77	Ταξχος
23.	ΜΥΣΤΑΚΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛ του Θεοδ. Ξάνθη /1931	27-6-59	MET	15-8-81	Συχος
24.	ΤΖΑΝΟΥΔΑΚΗΣ ΙΩΑΝ. του Ιωάν. Ρέθυμνο-Κρήτης /1931	7-12-54	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	14-9-73	Συχος
25.	ΑΝΔΡΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛ του Αγαμέμν Σκόπελος Μαγνησίας/1933	21-8-58	Δ.Ε.Ι	1-5-83	Ταξχος

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

8.	ΜΠΕΡΔΟΥΣΗΣ ΔΗΜΗΤ του Ιωάν Ρέθι Κορινθίας/1933	12-1-63	Ε.Α	29-6-79	Επγός
9.	ΤΣΙΛΙΚΑΣ ΚΩΝΣΤ. του Στέργιου Φάρσωνα Λαρίσης/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ	8-8-81	Ταξχος
10.	ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡ του Νικολ Κοσινά Ηλείας/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ	29-3-75	Ασμχος
11.	ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΓ του Θεοδ Κρέστανα Ηλείας/1933		Ο.Α.	5-9-59	Ανθσγός
12.	ΜΑΤΑΦΤΣΗΣ ΑΣΤΕΡ (Τριαντάφ) Φούρκα Χαλκιδικής/1934	27-11-57	Ι.Γ.Υ	12-8-80	Υπτχος
13.	ΖΗΣΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Αθαν. Νιγρίτα Σερρών/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	27-11-73	Ασμχος
14.	ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ ΣΤΕΦΑΝ του Ιωάννη Κιλκίς/1933		Ο.Α.	5-9-59	Ανθσγός
15.	ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝ του Αναστ. Πάτρα/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ	3-5-83	Υπτχος
16.	ΦΑΛΙΑΓΚΑΣ ΝΙΚΟΛ του Γεωργ. Καρδίτσα/1933	8-9-62 19-9-68	Ε.Α Ι.Γ.Υ	13-7-79	Ασμχος
17.	ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝ (Κ) Τρίπολη/1934			9-1-56	Ανθσγός
18.	ΤΖΟΥΤΖΟΥΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡ (Κων) Αθήνα/1932		Ο.Α.	9-4-60	Ανθσγός
19.	ΑΝΑΓΝΩΣΤΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡ (Τερπ) Μυτιλήνη/1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-8-72	Ασμχος
20.	ΣΙΔΕΡΗΣ ΕΥΑΓΓ του Ευάγγελ Άγιος Θωμάς Βοιωτίας/1931			9-4-58	Ανθσγός
21.	ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΑΣΙΛ του Ιωάννου Χαλκίδα/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ	21-7-77	Σμχος
22.	ΣΤΑΜΝΑΣ ΦΙΛΙΠΠΑΣ του Κων Πολύργος Χαλκιδικής/1931	8-9-62	Ε.Α	9-3-88	Ταξχος
23.	ΦΑΪΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Εμμαν Νεάπολη Λασιθίου/1931			Ατύχημα 4-12-54	Ανθσγός (Β/1/29)
24.	ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΧΑΡΑΛ του Ιων Πύλη Φλωρίνης/1931		Υ.Π.Α.	29-8-65	Ανθσγός
25.	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ Γ (Κων) Κουφάλια Θεσσαλονίκης/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ	3-3-84	Υπτχος
26.	ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΥ ΧΡΗΣ του Παναγ Σουφλί Έβρου/1931			Ατύχημα 2-5-56	Ανθσγός (Β/1/40)

27.	ΜΠΟΥΛΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓ του Εμμαν Νιγρίτα Σεφρών/1932	5-11-63	Δ.Γ.Υ Ο.Α.	6-7-68	Σγός
28.	ΠΡΟΕΣΤΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝ του Ιωάν Ηράκλειο Κρήτης/1934	27-11-57	Ι.Γ.Υ	5-8-79	Ταξχος
29.	ΦΙΛΙΠΠΗΣ ΑΝΤΩΝ του Γεωργίου Σούδα Χανίων/1931	8-9-62	Ε.Α	8-3-88	Ταξχος
30.	ΑΔΑΜΑΝΤΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤ του Ανθ Αίγιο Αχαΐας/1931	3-2-58	Ε.Α	9-11-78	Ασμχος
31.	ΜΥΤΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του Σωτηρίου Καπαρέλι Άργους/1931	5-12-63	Δ.Γ.Υ Ο.Α.	26-6-75	Σγός
32.	ΣΚΟΥΜΠΗΣ ΚΩΝΣΤ του Ιωάν Άργος/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	15-7-71	Επγός
33.	ΜΑΡΜΑΤΑΚΗΣ ΣΤΥΛ του Βασιλ Λάκκοι Χανίων/1932		Ο.Α.	5-9-59	Ανθσγός
34.	ΑΝΔΡΙΑΝΑΚΗΣ ΕΜΜ του Νικολ Κασαμονίτσα Ηραλείου/1933	8-9-62	Ε.Α	9-3-88	Ταξχος
35.	ΑΛΕΞΑΚΟΣ ΝΙΚΟΛ του Πέτρου Γύθειο Λακωνίας/1931		Υ.Π.Α.	9-4-60	Ανθσγός



Σειρά 12η



Μετά την ορκωμοσία, με τον Βασιλιά Παύλο, τον Α/ΓΕΑ Υποπτέραρχο Μαργαρίτη Κων. και το Διοικητή της ΣΑ Σμήναρχο Ντέρο Ηλ.

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ¹
1.	ΣΑΜΑΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Μάρκ. Θεσσαλονίκη/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	23-9-70	Ασμχος
2.	ΓΑΚΙΔΗΣ ΕΜΜΑΝ. του Χαράλ Κομοτηνή/1933		Ο.Α.	15-9-59	Ανθσγός
3.	ΠΑΤΗΡΗΣ ΝΙΚΟΛ του Κων/νου Κομοτηνή Ροδόπη/ 1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ	3-5-83	Υπτχος
4.	ΓΙΑΛΟΥΡΗΣ ΑΝΤΩΝ του Μιλτιάδ Χίος/1932		Ο.Α.	25-7-58	Ανθσγός
5.	ΜΠΕΣΥΡΗΣ ΚΩΝΣΤ του Μιχαήλ Γαβαλού Μεσσολογίου/1932			Ατύχημα 25-6-57	Ανθσγός (Β/1/44)
6.	ΜΠΡΕΝΤΑΣ ΒΑΣΙΛ του Μιχαήλ Επανομή Θεσσαλονίκης/1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	14-9-73	Σμχος
7.	ΚΑΡΑΒΕΛΑΚΗΣ ΑΡΙΣΤ του Ιωάν. Αγ. Νικόλαος Κρήτης/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	5-8-79	Ταξχος

8.	ΚΩΤΣΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛ (Ευστ). Αχαϊκό Αχαΐας/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ	14-4-82	Ταξχος
9.	ΠΡΑΤΑΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝ του Σταύρ. Επανομή Θεσσαλονίκης/1931	27-11-57	Ι.Γ.Υ	23-6-79	Σμχος
10.	ΔΟΥΚΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ του Παναγ. Ποταμιά Λακωνίας/1932		Υ.Π.Α.	20-8-60	Ανθσγός
11.	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞ του Παν Μεσημέρι Θεσσαλονίκης/1934	15-8-58	Ι.Γ.Υ	12-8-80	Ταξχος
12.	ΠΕΝΤΑΡΗΣ ΕΥΤΥΧΙΟΣ του Αντ Κάνδανος Χανίων Κρήτης/1931	3-2-58	Ε.Α	25-6-82	Ταξχος
13.	ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣ του Βασιλ Άρτα/1931	9-12-59 21-8-58	Δ.Ε.Ι ΦΩΤ.	14-5-80	Σμχος
14.	ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ ΓΕΩΡ του Στ. Δουνείικα Ηλείας/1932		Ο.Α.	31-12-60	Ανθσγός
15.	ΓΑΛΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜ. του Νικ Μπουρλεσία Αιτ/νίας/1932		Ο.Α.	21-10-64	Ανθσγός
16.	ΜΑΤΖΑΒΙΝΑΤΟΣ ΜΕΝΕΛ του Σπ. Μεσσολόγγι/1932	21-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	30-6-75	Ασμχος
17.	ΜΠΑΡΜΠΟΥΝΗΣ ΗΛ του Δημητ Καμάρες Αχαΐας/1934			Ατύχημα 12-10-55	Ανθσγός (Β/1/35)
18.	ΚΑΡΤΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛ του Πλάτωνος Θεσσαλονίκη/1931		Ο.Α.	25-7-60	Ανθσγός



Σειρά 13η



Μετά την ορκωμοσία, με τον Αρχηγό του Στρατιωτικού οίκου των ανατόρων, πρώην Α/ΓΕΑ Υποπτεράρχο Ποταμιάνο Χαρ. τον Α/ΓΕΑ Υποπτεράρχο Μαργαρίτη Κων. και το Διοικητή ΣΑ, Σμήναρχο Ντέρο Ηλ.

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΒΑΣΙΛ του Αποστ Αιγές Αιγιαλείας/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ	12-8-80	Ταξχος
2.	ΑΡΓΕΙΤΗΣ ΙΩΑΝ του Αντωνίου Πουλίσσα Κορινθίας /1934	8-9-62 19-9-68	Ε.Α. Ι.Γ.Υ	18-5-83	Ταξχος
3.	ΓΙΑΜΠΟΥΡΑΝΗΣ ΔΗΜ του Κων Κοκόνι Κορινθίας/1934	27-11-57	Ι.Γ.Υ	14-4-83	Ταξχος
4.	ΓΚΕΛΙΟΣ ΛΕΩΝ του Αθανας Λαγκαδάς Θεσσαλονίκης/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	30-11-69	Επγός
5.	ΠΥΛΙΑΡΗΣ ΝΙΚΟΛ του Ιωάννου Κάρπαθος/1932	3-2-58	Ε.Α	24-5-88	Υπτχός
6.	ΛΟΥΡΔΗΣ ΕΥΑΓΓ του Νικολάου Άστρος Κυνουρίας Αρκαδίας/1934		Ο.Α.	30-11-58	Ανθσγός
7.	ΑΡΒΑΝΙΤΑΚΗΣ ΚΩΝΣ του Χαράλ Κάτω Αχαΐα Αχαΐας/1934	27-11-57	Ι.Γ.Υ	3-5-83	Υπτχός

8.	ΜΠΑΛΑΚΑΣ ΓΕΩΡΓ του Βασίλ Αμάρυνθος Εύβοιας/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 11-3-58	Ανθσγός (Β/1/48)
9.	ΠΑΠΑΜΙΧΟΣ ΝΙΚΟΛ του Κων Κουμαρίτσι Φθιώτιδος/1934	27-11-57	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 11-3-68	Επγός Ατ.(Β/1/72)
10.	ΖΩΤΟΣ ΣΠΥΡΙΔ του Αθανασ Λούρος Πρεβέζης/1933	21-12-60	Ε.Α	28-1-83	Σμχος
11.	ΜΑΡΚΑΝΤΕΣ ΔΗΜΗΤ του Νηαίτ Πειραιάς/1934	15-8-58	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	30-3-75	Σμχος
12.	ΜΠΑΣΙΩΤΗΣ ΑΡΓΥΡ του Πυρ Νομέα Κορινθίας/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ	12-5-82	Υπτχος
13.	ΞΥΠΟΛΥΤΟΣ-ΓΑΛΑΝΗΣ Π (Κ) Βάλτα Χαλκιδικής/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ	5-8-79	Σμχος
14.	ΦΑΚΛΑΡΗΣ ΘΕΟΔΩΡ του Ιων Σκαφιδάκι Αργους/1932	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	14-9-73	Σμχος
15.	ΣΟΦΙΑΝΟΣ ΑΘΑΝΑΣ του Δήμου Αθήνα/1935	21-8-58	Ε.Α	Απεβίωσε 11-6-75	Ασμχος (Β/3/6)
16.	ΒΡΟΝΤΙΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓ του Θεοδώρ Σέρρες/1933	21-12-60	Ε.Α	18-2-83	Σμχος
17.	ΜΠΑΣΙΑΣ ΓΡΗΓΟΡ του Νικολ Χανιά Κρήτης/1933	8-9-62 19-9-68	Ε.Α Ι.Γ.Υ.	18-5-83	Ταξχος
18.	ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ ΧΡΗΣΤ του Κων Θεσσαλονίκη/1932			Ατύχημα 8-6-57	Ανθσγός (Β/1/43)
19.	ΡΙΖΟΠΟΥΛΟΣ ΑΧΙΑ του Νικολ Καστοριά/1932		Τραπ. Υπάλ.	31-3-59	Ανθσγός
20.	ΚΟΝΙΑΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝ του Ιων Διαβολίτσι Μεσσηνίας/1932		Ο.Α.	15-9-60	Ανθσγός
21.	ΣΚΑΜΑΓΚΟΥΛΗΣ ΧΑΡ του Κων Ελάτεια Φθιώτιδας/1932	22-12-62 19-9-68	Σ.Α.Ε. Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 9-3-84	Σμχος (Β/1/81)
22.	ΚΟΥΛΑΚΟΣ ΑΝΑΣΤ του Ηλία Γύθειο Λακωνίας/1931			Ατύχημα 21-3-56	Ανθσγός (Β/1/38)
23.	ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΓΕΡΑΣ του Σεβαστ Κέρκυρα/1932	3-2-58	Ε.Α	8-8-81	Ταξχος
24.	ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣ/.(Νικ) Πάπαρι Αρκαδίας/1934		Πολεμ. Ναυτικό	30-6-59	Ανθσγός
25.	ΚΑΤΣΑΔΩΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡ του Αλεξ Άρτα/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	30-3-75	Ασμχος
26.	ΣΤΕΦΑΣ ΙΩΑΝ του Στεφάν Βάγια Θήβας/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ	27-12-79	Σμχος

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

27.	ΑΡΓΥΡΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓ του Χρής Αθήνα/1933		Ο.Α.	23-8-68	Ανθσγός
28.	ΜΠΟΥΖΟΥΚΗΣ ΚΩΝΣ του Ταξ Αθήνα/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ Ιδιωτ Αερ.	7-11-69	Ασμχος
29.	ΛΙΟΥΛΙΑΣ ΗΛΙΑΣ του Δημητ Βραχάτι Κορινθίας/1932	5-11-63	Δ.Γ.Υ	14-8-84	Ταξχος
30.	ΤΟΥΡΒΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛ του Ευαγ Αγιάσος Λέσβου/1933	3-2-58	Ε.Α	25-6-82	Ταξχος
31.	ΜΠΟΥΛΑΚΗΣ ΠΑΡΑΔ του Εμμαν Καστανοχώρι Σερρών/1934		Υ.Π.Α.	10-11-58	Ανθσγός
32.	ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΓΗΣ του Αθ Πάτρα/1933		Υ.Π.Α.	22-2-62	Ανθσγός
33.	ΚΑΤΩΠΟΔΗΣ ΙΩΑΝ του Νικ Καρυές Λευκάδος/1932		Ο.Α.	11-4-61	Ανθσγός
34.	ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Ι. (Αχ) Σάμος/1932	31-10-59 19-9-68	Ε.Α Ι.Γ.Υ./Ο.Α.	13-12-75	Επγός
35.	ΚΟΥΡΗΣ ΑΘΑΝ του Γεωργ Λαγκάδια Αρκαδίας/1932	22-12-62 19-9-68	Σ.Α.Ε. Ι.Γ.Υ.	1-5-83	Σμχος
36.	ΜΠΟΜΠΟΛΗΣ ΣΤΕΦ του Ιωάν Άρτα/1932		Ο.Α.	31-3-59	Ανθσγός
37.	ΓΙΑΝΝΑΡΗΣ ΣΠΥΡ του Ηλία Γεωργίτσι Λακωνίας/1934	3-2-58	Ε.Α	23-6-79	Ταξχος
38.	ΠΑΡΘΥΜΟΣ ΓΕΩΡΓ του Νικολ Κροκεές Λακωνίας/1931	15-8-58	Ι.Γ.Υ	27-1-83	Ταξχος
39.	ΠΑΝΑΓΩΤΑΣ ΣΠΥΡ του Ιωάν Άγιος Σπυρίδων Βοιωτίας/1933		Ο.Α.	21-10-64	Ανθσγός
40.	ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ ΘΕΟΔΩΡ του Πέτρ Δρύολος Λακωνίας/1933		Μακρά Εφεδρεία	15-11-56	Ανθσγός
41.	ΤΑΚΟΣ ΠΑΝΤΕΛ του Κων Λαγκάδια Αρκαδίας/1932		Ο.Α.	28-2-61	Ανθσγός

Σειρά 14η



Μετά την παραλαβή των ξιφών, σε κοινή ορκωμοσία με την 4η σειρά ΣΜΑ και την 1η ΣΕΦΑ.

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Περικλ. Κομοτινή/1935			Ατύχημα 11-10-56	Ανθσγός (B/1/42)
2.	ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ ΑΝΤΩΝ του Κων. Αθήνα/1932	15-8-58	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	13-9-73	Ασχος
3.	ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ. (Ι) Φιλιατρά Τριφυλίας/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 14-5-59	Ανθσγός (B/1/57)
4.	ΚΟΥΛΟΥΜΟΥΔΙΩΤΗΣ ΣΠΥΡ (Ι) Δαράτσος Χανίων/1934		Ο.Α.	Απ. 1-7-59 Ατ. 8-12-69	Ανθσγός (B/2/1)
5.	ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΑΚΟΣ ΕΥΑΓ (Θεμ) Κερατέα Αττικής/1934			Ατύχημα 11-12-59	Ανθσγός (B/1/63)
6.	ΡΕΠΠΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Θεοδ. Αλιφεύρα Ολυμπίας/1934			Ατύχημα 9-4-58	Ανθσγός (B/1/50)
7.	ΣΙΑΚΟΣ ΝΑΟΥΜ του Λαζάρου Φλώρινα/1933	27-11-57	Ι.Γ.Υ	Απεβίωσε 1-7-77	Σμχος (B/3/4)

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

8.	ΣΟΥΦΛΕΡΟΣ ΕΥΑΓΓ του Κων/νου Ελευθερωχώρι Φθιώτιδος/1932	15-8-58	Ι.Γ.Υ	8-8-81	Ταξχος
9.	ΚΑΛΙΑΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡ του Γεωργ. Πύργος Καρυστίας/1934	27-11-57	Ι.Γ.Υ	14-4-82	Ταξχος
10.	ΓΑΡΥΦΑΛΟΣ ΓΕΩΡ του ΓαρυΫΦ. Πολύγυρος Χαλκιδικής/1935	27-11-57	Ι.Γ.Υ	5-8-79	Ταξχος
11.	ΦΡΑΓΚΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του Γεωργ. Πλάτανος Ηλείας/1934			Ατύχημα 16-5-56	Ανθσγός (B/1/14)
12.	ΔΑΒΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Αποστ. Αγιάσμα Νέστου/1932	15-8-58	Ι.Γ.Υ	12-5-83	Ταξχος
13.	ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΗΛΙΑΣ (Ευθ). Μαυρέλιο Καλαμπάκας/1934			1-8-59	Ανθσγός
14.	ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ ΜΙΧ. του Αλέξ. Σπηλιά Κισσάμου Κρήτης/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ	14-9-83	Ταξχος
15.	ΓΑΒΡΙΗΛΙΔΗΣ ΙΩΑΝ του Δανιήλ. Θεσσαλονίκη/1934	27-11-57	Ι.Γ.Υ	23-3-85	Απτχος
16.	ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ ΣΤΑΥΡ. του Ιωάν. Φουρνές Χανίων/1931			23-2-57	Ανθσγός
17.	ΣΙΜΩΝΙΔΗΣ ΟΜΗΡΟΣ του Ιωάν. Θεσσαλονίκη/1936	27-11-57	Ι.Γ.Υ	3-5-85	Υπτγος
18.	ΛΕΚΚΟΣ ΕΠΑΜΜΕΙΝ. του Αθαν. Άγιοι Πάντες Φωκίδος/1933		Υ.Π.Α.	1-7-59	Ανθσγός
19.	ΜΑΡΑΜΒΕΛΙΩΤΑΚΗΣ ΒΑΣ (Μιχ) Σητεία Κρήτης/1933			28-12-67	Ανθσγός
20.	ΤΣΑΡΟΥΧΗΣ ΚΩΝΣΤ του Παναγ Άνω Διακοπτό Αιγίου/1933		Ο.Α.	1-6-59	Ανθσγός
21.	ΦΙΛΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του Δημ. Πυργετός Τυρνάβου/1934			Ατύχημα 3-10-57	Ανθσγός (B/1/46)
22.	ΚΕΚΕΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤ του Ιωάν. Χανιά/1932		Ο.Α.	1-4-61	Ανθσγός
23.	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΑΓΓΕΛΟΣ (Αλέξ) Θεσσαλονίκη/1933		Ο.Α.	30-12-61	Ανθσγός
24.	ΛΟΥΚΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ του Δημ. Καβάλα/1935	12-1-63 19-9-68	Ε.Α Ι.Γ.Υ.	1984	Ταξχος
25.	ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ ΓΡΗΓ. του Ιωάν Αθήνα/1931		Ο.Α.	Απ. 15-4-62 Ατ. 8-12-69	Ανθσγός (B/2/2)

26.	ΣΠΥΡΙΔΑΚΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝ. του Νικ. Άγιος Νικόλαος Χαλκίδας/1934		Υ.Π.Α.	10-6-58	Ανθσγός
27.	ΘΩΜΑΡΕΑΣ ΣΤΑΥΡ. του Νικήτα Αθήνα/1933			30-11-56	Ανθσγός
28.	ΛΑΖΑΡΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓ του Δημητρ Μοσχάτο Αττικής/1934		Υ.Π.Α.	10-9-58	Ανθσγός
29.	ΖΑΜΠΕΡΤΣΗΣ ΛΑΖΑΡ.(Μάρκου) Φλώρινα/1935	15-8-58	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	19-5-79	Σμχος
30.	ΠΕΝΤΑΓΙΩΤΗΣ ΚΩΝ. του Γεωργ Μαυρομάτη Θηβών/1932		Υ.Π.Α.	21-10-64	Ανθσγός
31.	ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝ. (Αριστ) Περιστέρα Αιγιάλειας/1933		Υ.Π.Α.	8-1-60	Ανθσγός
32.	ΠΙΠΠΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Δημητρ Κουτσοπόδι Άργους/1934		Υ.Π.Α.	31-8-66	Ανθσγός
33.	ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡ. του Νικ. Καλαμάτα/1934		Ο.Α.	16-8-60	Ανθσγός
34.	ΒΑΪΡΑΜΗΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ του Πέτρ Αντίς Αμπέμπα/1934			Ατύχημα 25-4-56	Ανθσγός (Β/1/39)



Σειρά 15η



Μετά την ορκωμοσία με τον Βασιλιά, τον ΥΦ.ΕΘ.Α Δαβάκη Δ, τον Α/ΓΕΑ Υποπτέραρχο Μαργαρίτη Κων. και άλλους

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ¹
1.	ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝ του Εμμαν Παναγιά Ηρακλείου Κρήτης/1936	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	14-10-74	Ασυχός
2.	ΑΝΔΡΙΑΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛ. του Ιωάν. Αθήνα/1932		Ο.Α.	1-8-59	Ανθσγός
3.	ΚΟΛΙΑΡΑΚΗΣ ΔΗΜΟΣΘ. (Εμμ). Αθήνα/1934		Ο.Α.	2-8-61	Ανθσγός
4.	ΠΑΠΑΣΤΕΡΓΙΟΥ ΗΛΙΑΣ του Μιχ. Λάρισα/1933		Ο.Α.	15-9-59	Ανθσγός
5.	ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓ (Παύλ) Άγιο Σώστη Μεσσηνίας/1934			Ατύχημα 9-4-58	Ανθσγός (Β/1/51)
6.	ΛΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓ (Παναγ) Νεμέα Κορνινθίας/1934	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	29-7-80	Ταξχος
7.	ΕΠΙΤΡΟΠΑΚΗΣ ΜΙΧ. του Εμμ. Ταυρονίτης Χανίων/1935	21-12-60	Ε.Α	5-10-84	Ταξχος

8.	ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ ΑΛΕΞ. του Μωϋσή Έδεσσα/1932	11-9-59	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 31-7-72	Επγός (Β/1/76)
9.	ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΣΤΥΛ. του Εμμ. Σάμος/1934	27-6-59	ΜΕΤ.	15-5-89	Ταξχος
10.	ΚΑΜΠΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του Δημ. Καβάλα/1934	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	3-5-83.	Ταξχος
11.	ΚΑΡΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΙΑΣ (Ορέστ) Σάμος/1934	27-6-59	ΜΕΤ	9-3-88	Ταξχος
12.	ΘΕΟΔΟΣΟΥΛΑΚΗΣ ΣΤΥΛ. (Γ) Ρέθυμνο/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	1-3-85	Υπτχος
13.	ΚΟΥΚΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Χρ. Πλάτανος Αρκαδίας/1934	21-8-58	Ε.Α.	Απεβίωσε 11-3-79	Ασμχος (Β/3/8)
14.	ΛΥΜΠΕΡΗΣ ΓΕΩΡΓ. του Χαράλ. Αμάρινθος Χαλκίδας/1934	5-11-63	Δ.Γ.Υ.	30-4-84	Σμχος
15.	ΣΚΛΙΒΑΝΑΚΗΣ ΠΑΝΤΕΛ (Στυλ). Χανιά/1935		Ο.Α.	1-4-61	Ανθογός
16.	ΟΡΦΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Κων. Μαρκόπουλο Αττικής/1933	31-10-59	Ε.Α.	3-5-88	Υπτχος
17.	ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ (Γ) Διαβολίτσι Μεσσηνίας/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 1-9-70	Επγός (Β/1/73)
18.	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ ΙΩΑΝ. του Ευθ. Αθήνα/1934		Ο.Α.	1-8-59	Ανθογός
19.	ΠΑΠΑΣΤΕΡΓΙΟΥ ΒΑΣΙΛ. (Βασίλ) Φλώρινα/1935	21-8-58	Ε.Α.	3-5-86	Υπτχος
20.	ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ. του Βασ. Μαυρίκι Αχαΐας/1935	27-6-59	ΜΕΤ,	27-7-82	Σμχος
21.	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ ΙΩΑΝ. του Ηλία Άρτα/1932	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	1-12-84	Σμχος
22.	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΑΝΕΣΤ. (Αριστ) Πειραιάς/1935		Υ.Π.Α.	20-4-61	Ανθογός
23.	ΠΛΟΧΩΡΑΣ ΚΩΝΣ του Ιωάν Λαγκαδάς Θεσσαλονίκης/1933	27-6-59	ΜΕΤ.	15-5-89	Ταξχος
24.	ΓΚΟΥΝΤΡΟΥΜΑΝΗΣ Γ. (Βαΐου) Φάρσαλα Λάρισσας/1932	11-9-59	Ι.Γ.Υ.	27-4-82	Ταξχος
25.	ΛΙΟΥΛΙΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ του Ιωάν. Βραχάτι Κορινθίας/1935	27-6-59	ΜΕΤ	5-7-90	Υπτχος

26.	ΧΑΤΖΗΟΡΔΑΝΟΥ ΠΑΝ. (Αθαν). Αθήνα/1936			8-12-59	Ανθσγός
27.	ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ ΖΑΧ. του Γεωρ Ηράκλειο Κρήτης/1933	3-2-58	Ε.Α.	23-6-79	Ασμχος
28.	ΜΕΙΝΤΑΝΗΣ ΔΗΜΟΣ του Κων Βίλια Μεγαρίδος/1934	15-8-58	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	22-1074	Ασμχος
29.	ΖΙΟΒΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ του Κων/νου Δαφνιάς Μεσολόγγι/1934	5-11-63	Δ.Γ.Υ. Ο.Α.	26-9-68	Σγός
30.	ΝΙΚΟΛΟΥΤΣΟΣ ΔΗΜ. του Θεοφ. Αμαλιάδα Ηλείας/1934	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	4-7-74	Σγός
31.	ΛΟΝΤΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤ του Αναστ. Πάτρα/1933			15-8-61	Ανθσγός
32.	ΒΑΡΚΟΥΤΑΣ ΝΙΚΟΛ. του Ηλία Χρυστό Φθιώτιδος/1934	15-8-58	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	29-10-77	Ασμχος
33.	ΓΕΩΡΓΙΑΔΑΚΗΣ ΙΩΑΝ (Γεωρ) Καστέλι Χανίων/1934		Ο.Α.	15-2-61	Ανθσγός
34.	ΜΑΝΤΖΟΥΝΗΣ ΚΩΝΣ του Αλεξ. Πλατάνια Μεσσηνίας/1933		Ο.Α.	31-8-66	Ανθσγός



Σειρά 16η



Μετά την ορκωμοσία, με το Πρωθυπουργό Καραμανλή Κων. τον Υ.ΕΘ.Α. Πρωτοπαπαδάκη Αρ. τον Α/ΓΕΑ Μαραγκίτη Κων, τον Αρχηγό ΔΑΕ Υποπτεράρχο Εξαρχάκο Κ. και το Διοικητή ΣΑ Σμήναρχο Ντέρο Ηλ.

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΒΡΕΤΤΟΣ ΗΡΑΚΛ του Χρήστου Αθήνα/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ	Πολ.Διαθ/τα.	Ταξχος
2.	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ (Ν) Πάτρα/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	14-5-80	Σμχος
3.	ΣΑΛΩΝΙΤΗΣ ΛΕΩΝ. του Στεφάν Άρτα/1936	15-8-58	Ι.Γ.Υ	2-3-85.	Υπτχος
4.	ΠΑΠΑΜΙΧΑΗΛ ΜΙΧΑΗ. του Δημ. Ερμιονίδα Αργολίδος/1935	11-9-59	Ι.Γ.Υ	Ατύχημα 1-11-65	Υποσός (Β/1/70)
5.	ΚΟΡΤΕΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Γρηγ. Αθήνα/1935			6-6-62	Ανθσός
6.	ΜΠΙΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Γεωργ. Φλώρινα/1935	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	1-12-84	Σμχος
7.	ΜΠΕΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Γεωργίου Μαραθώνας Αττικής/1935	15-8-58	Ι.Γ.Υ	19-3-86.	Απτχος
8.	ΛΑΟΥΡΔΕΚΗΣ ΓΕΩΡΓ. του Παν. Ναύπακτος/1934	27-6-59	ΜΕΤ.	27-7-82	Σμχος
9.	ΣΓΟΥΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣ του Κων. Καλαμάτα/1935			6-6-62	Ανθσός

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

10.	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (Σπυρ). Παπαδάτες Πρεβέζης/1934	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	3-5-83	Ταξχος
11.	ΚΑΨΑΛΛΗΣ ΕΥΑΓΓ. του Ανδρ. Αίγινα/1933		Ο.Α.	6-12-59	Ανθογός
12.	ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓ. (Κων). Πειραιάς/1935		Ο.Α.	6-3-60	Ανθογός
13.	ΒΡΟΥΒΑΣ ΜΙΛΤΙΑΔ. του Νικολ. Σκαλιούλα Δορίδος /1934	11-9-59	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	22-12-78	Ασμχος
14.	ΠΟΡΦΥΡΗΣ ΑΘΑΝ. του Γεωρ. Καρίτση Λακωνίας/1932	27-6-59	ΜΕΤ.	14-9-90	Υπτχος
15.	ΚΟΡΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Βασιλ. Θήβα/1932	8-9-62	Ε.Α	27-9-72	Επγός
16.	ΚΟΝΤΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓ. του Ιωάν. Αθήνα/1936		Ο.Α.	6-3-60	Ανθογός
17.	ΠΥΛΟΥΔΗΣ ΧΡΗΣΤ του Κων/νου Διδυμότειχο Έβρου/1935	11-9-59	Ι.Γ.Υ	18-5-85.	Υπτχος
18.	ΣΓΟΥΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓ του Κων/νου Χανιά/1935	11-9-59	Ι.Γ.Υ.	28-3-75	Ασμχος
19.	ΠΕΤΡΟΒΑΣ ΓΕΩΡΓ του Κων/νου Διαβολίτσι Μεσσηνίας/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	18-4-72	Σμχος
20.	ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓ του Κων. Ερυθρές Μεγαρίδος/1935		Ο.Α.	6-3-60	Ανθογός
21.	ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ ΙΟΡΔ του Μιχαήλ Θεσσαλονίκη/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ.	25-10-77	Ασμχος
22.	ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜ (Αριστ). Γύθειο/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	13-8-70	Επγός
23.	ΜΠΟΥΛΤΑΔΑΚΗΣ ΑΝΤ. (Παύλ). Πτολεμαΐδα/1934			Ατύχημα 29-1-59	Ανθογός (Β/1/54)
24.	ΓΚΡΙΤΖΙΩΤΗΣ ΜΙΧ. του Φιλίππου Άγ. Βασίλειος Θεσσαλονίκης/1936	11-9-59	Ι.Γ.Υ	11-5-84	Ταξχος
25.	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝ. του Γεωρ Λαγκαδία Αργαδίας/1934		Ο.Α.	6-12-59	Ανθογός
26.	ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓ (Κ) Κρέσταινα Ολυμπίας/1932			31-12-60	Ανθογός

27.	ΠΑΝΤΕΡΗΣ ΑΝΑΣΤ. του Ιωάν. Ηράκλειο/1935	15-8-58	Ι.Γ.Υ	14-3-83	Ταξχος
28.	ΚΕΛΑΦΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Νικολ. Ορχομενός Λειβαδειας/1936			Ατ.(ΤΡΟΧ) 4-10-62	Ανθσγός (Β/3/3)
29.	ΤΣΑΛΙΚΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Φιλίπ. Χανιά/1936			6-3-60	Ανθσγός
30.	ΣΑΠΟΥΤΖΗΣ ΜΙΧ. του Αναστ. Καλαμάτα/1935		Ο.Α.	20-12-60	Ανθσγός
31.	ΓΡΙΒΑΣ ΧΑΡΑΛ του Ζαχαρία Καλαμαριά Θεσσαλονίκης/1933	22-12-62 19-9-68	Σ.Α.Ε Ι.Γ.Υ	13-7-79	Ασμχος
32.	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Δημ. Ν. Τίρυνθα Ναυπλίου/1933	27-6-59	ΜΕΤ	19-9-83.	Σμχος



26/10/1956
ΤΑΤΟΕ.

Σειρά 17η

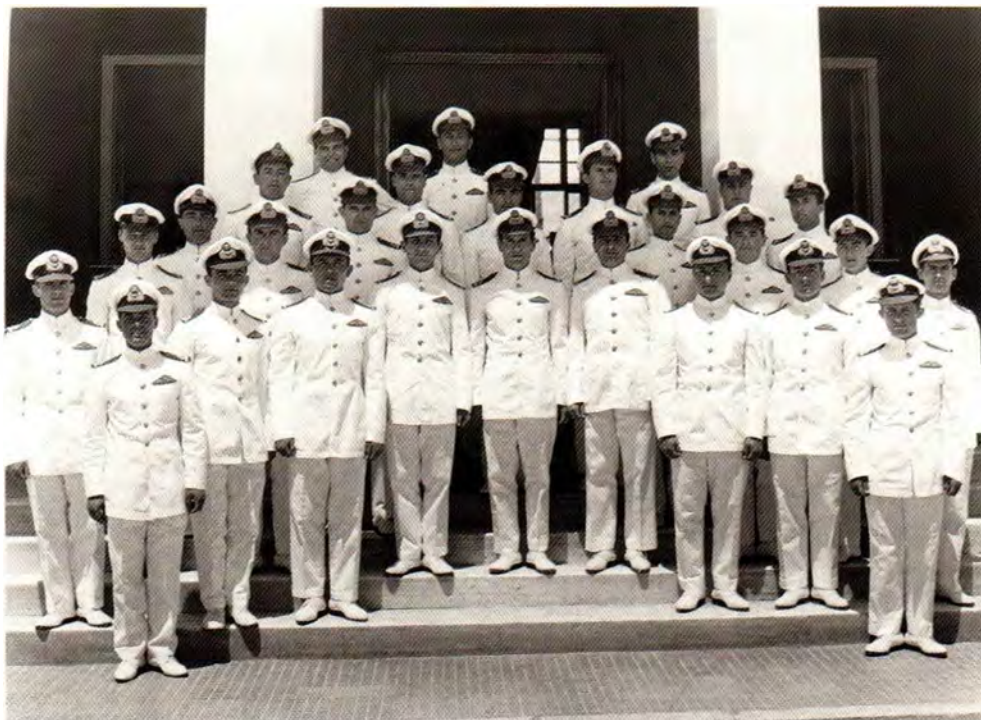


Μαζί με την 27η Ικάρων και την 5η ΣΜΑ, μετά την κοινή ορκωμοσία τους, με τον Υ.ΕΘ.Α Πρωτοπαπαδάκη Αρ. τον Αρχηγό 28ου ΑΤΑ Υποπτέραρχο Κονιωτάκη, τον Αρχηγό ΔΑΕ Υποπτέραρχο Εξαρχάκο και το Διοικητή ΣΑ Σμήναρχο Μαρμαρά.

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤ του Δημ. Ιστιαιά/1936	15-8-58	Ι.Γ.Υ	1-4-83.	Σμχος
2.	ΦΛΕΣΣΑΣ ΕΥΘΥΜ. του Κων/νου Ολυμπία/1936	15-8-58	Ι.Γ.Υ	Πολεμική Διαθ/μότητα	Ασμχος
3.	ΣΥΝΔΡΕΒΕΛΗΣ ΓΕΩΡΓ του Κων. Μέτσοβο Ιωαννίνων/1936			Ατύχημα 11-3-58	Ανθσγός (Β/1/49)
4.	ΠΑΓΩΝΗΣ ΣΠΥΡΟΣ του Αλκιβιάδ Ερυθρές Μεγαρίδος/1935		Ο.Α.	15-6-60.	Ανθσγός
5.	ΣΚΟΥΡΤΗΣ ΘΩΜΑΣ (Δαμιανού) Ερμιόνη Αργολίδος/1935		Ο.Α.	13-12-60.	Ανθσγός
6.	ΡΟΥΠΑΚΑΣ ΘΕΜ του Δημητρ. Κατερίνη/1933	11-9-59.	Ι.Γ.Υ	Ατύχημα 12-6-74	Επγός (Β/1/77)
7.	ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛ του Βασιλ. Λαγκαδά Θεσσαλονίκης/1932	15-8-58	Ι.Γ.Υ	15-6-80.	Ταξχος

8.	ΝΤΑΝΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ του Κων/νου Αθήναιο Μαντινείας /1936	22-12-62	Σ.Α.Ε	24-10-77.	Επγός
9.	ΜΠΑΛΕΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του Πέτρ. Ανδρίτσαινα Ηλείας/1934		Ο.Α.	1-4-62.	Ανθσγός
10.	ΑΣΠΡΟΥΚΟΣ ΣΩΤΗΡ. του Γεωρ. Κουλούρα Αιγίου/1934	11-9-59	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	27-9-72.	Ασμχος
11.	ΒΟΥΔΙΚΛΑΡΗΣ ΘΕΟΔ. του Ιωάν. Κοζάνη/1935	11-9-59	Ι.Γ.Υ	11-5-84	Ταξχος
12.	ΧΟΥΖΟΥΡΗΣ ΑΝΑΣΤ. του Ιωάν Θεσσαλονίκη/1933	15-8-58	Ι.Γ.Υ	10-10-78.	Ασμχος
13.	ΚΕΠΠΑΣ ΚΩ/ΝΟΣ του Ιωάν. Σιντηκής Σεργών/1934	22-12-62	Σ.Α.Ε	26-11-80.	Ασμχος
14.	ΑΓΙΑΣΟΦΙΤΗΣ ΘΕΟΔ του Δημ. Κουρκουλοί Χαλκίδας/1934		Ο.Α.	1-4-62	Ανσγός
15.	ΠΑΤΣΑΡΙΚΑΣ ΔΙΟΝ. του Νικολ. Κατερίνη/1934		Ο.Α.	1-4-62.	Ανθσγός
16.	ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΟΣ ΔΗΜ. του Αναστ. Κότρωνας Γυθείου Λακωνίας/1933	11-9-59	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	1-4-84	Ασμχος
17.	ΡΟΚΟΦΥΛΟΣ ΙΩΑΝ. του Γεωργ. Βάλτοι Αιτωλο/νίας/1934	15-8-58	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	20-7-75.	Ασμχος
18.	ΤΑΣΙΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ. του Θαλή Κεφαλόβρυση Τρυφιλίας/1933	31-10-59	Ε.Α.	14-5-80	Σμχος
19.	ΤΣΟΜΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧ (Ιορδ) Κατερίνη/1934			31-1-61.	Ανθσγός
20.	ΜΕΡΤΖΑΝΗΣ ΠΕΡΙΚΛ (Αλεξ) Παλαιοχώριο Φθιώτιδος/1934	5-11-63 19-9-68	Δ.Γ.Υ Ι.Γ.Υ	26-10-77.	Επγός
21.	ΞΥΝΙΔΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ (Ευστρ) Χανιά/1933	31-10-59	Ε.Α	23-6-79.	Ασμχος

Σειρά 18η



Μετά την ορκωμοσία

Α Ρ Χ	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΜΑΝΙΑΤΑΚΟΣ ΑΡΙΣΤ του Δημητ Φοινίκι Λακωνίας/1934	6-10-61.	Ι.Γ.Υ	1-5-83	Σμχος
2.	ΛΟΥΜΑΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Αναστ Ξάνθη/1935	11-9-59	Ι.Γ.Υ	25-6-82	Ταξχος
3.	ΚΩΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΝΕ (Ταξ). Δημητσάνα Αργαδίας/1933	6-10-61	Ι.Γ.Υ.	Απεβίωσε 1-8-83	Ταξχος (Β/3/1)
4.	ΑΛΟΥΠΗΣ ΔΗΜΟΣ του Κων/νου Διχώρα Δορίδος Φωκίδος/1934	18-5-63	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	15-7-71	Σμχος
5.	ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ (Σωτ) Σαρακινάδα Τριφυλλίας /1934	11-9-59	Ι.Γ.Υ	4-7-74.	Επγός
6.	ΤΣΙΜΠΙΡΗΣ ΘΕΟΔ. του Νικολ Ξάνθη/1935	18-5-63	Ι.Γ.Υ	12-3-78.	Ασμχος
7.	ΖΑΜΑΝΗΣ ΑΠΟΣΤ. του Δημητ Φρέγκαينا Αργους/1934			Ατύχημα 16-9-59	Ανθσγός (Β/1/60)

8.	ΠΑΡΑΛΗΣ ΘΕΟΔ. του Χαράλ. Θεσσαλονίκη/1934		Ο.Α.	31-3-63	Ανθογός
9.	ΚΑΓΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Ηλία Λιδωρίκι Δωρίδος Φωκίδος/1934			Ατύχημα 21-1-58	Ανθογός (B/1/47)
10.	ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ ΙΩΑΝ. του Μάρκου Αθήνα/1934	11-9-59	Ι.Γ.Υ.	25-6-82	Ταξχος
11.	ΜΠΟΥΡΟΛΙΑΣ ΑΘΑΝ.,(Θεμιστ) Ανεμόμυλος Καλαμάτας/1933	11-9-59	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 29-5-79	Ασυχος (B/1/80)
12.	ΣΚΟΥΡΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ του Θεοδ. Πάτρα/1936			Ατύχημα 11-5-59	Ανθογός (B/1/56)
13.	ΤΣΩΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Αναστ Δαφνούλα Ιωαννίνων/1933	18-5-63	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	13-8-70	Σγός
14.	ΓΚΟΛΦΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΚΟΛ (Ι) Κάνδαλος Καλαβρύτων/1935		Επιγ/σεις	15-3-60	Ανθογός
15.	ΣΟΥΡΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Νικολ. Α. Αιδηψου Ευβοίας/1936	11-9-59	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	24-10-77	Ασυχος
16.	ΔΑΝΙΟΛΟΣ ΡΩΜΥΛΟΣ του Δημ. Νέα Ιωνία Αττικής/1933	8-9-62 19-9-68	Ε.Α Ι.Γ.Υ	1-5-83.	Σμχος
17.	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΑΣ (Ι) Αραχωβίτικα Πατρών/1934	18-5-63	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	12-2-70.	Σγός
18.	ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΝΙΚΟΛ. του Ανδρ. Τριποτομιά Γορτινίας/1934			12-6-63	Ανθογός
19.	ΣΜΥΡΝΗΣ ΣΩΚΡΑΤ του Τζανέτ Ανίσταινα Ολυμπίας/1935	8-9-62	Ε.Α	14-9-90	Υπτχος
20.	ΧΑΤΗΡΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του Αντων Καλλιθέα Χαλκίδας/1936	6-10-61	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	24-10-77	Ασυχος
21.	ΚΟΥΡΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ του Σπυρ Λευκίμμη Κερκύρας/1934		Ο.Α.	1-1-62	Ανθογός
22.	ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓ.(Κων) Ζαχάρω Ολυμπίας Ηλίας/1933			Ατύχημα 20-5-59	Ανθογός (B/1/58)
23.	ΓΡΙΒΕΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Κυριάκου Οίτιλο Λακωνίας/1934	18-5-63	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	13-8-73	Σγος
24.	ΠΕΝΣΑΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ του Σπύρου Κέρκυρα/1933			26-8-58	Εκπτώση βαθμού
25.	ΜΠΟΥΤΕΡΑΚΟΣ ΙΩΑΝ. του Βασιλ. Γύθειο Λακωνίας/1933		Ο.Α.	1-1-62	Ανθογός
26.	ΚΑΛΗΜΕΡΗΣ ΕΥΣΤΑΘ. (Ηρακλ) Νεάπολη Θεσσαλονίκης/1934	21-12-60	Ε.Α	13-9-77	Επγός
27.	ΛΙΟΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του Ιωάννη Παϊδοχώρι Χανίων/1933		Ο.Α.	1-1-62	Ανθογός

Σειρά 19η



Μετά την ορκωμοσία με τον ΥΦ.ΕΘ.Α Δαβάκη Δ. τον Αρχηγό 28ου ΑΤΑ Υποπτέραρχος Κονιωτάκη, το Σμήναρχο Κοντολέφα και το Διοικητή ΣΑ Σμήναρχο Μαρμαρά.

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ¹
1.	ΜΠΟΖΝΟΣ ΗΛΙΑΣ του Δημητρίου Λιθοβούνι Μαντινείας/1935	11-9-59	Ι.Γ.Υ.	6938348783 11-5-84	Ταξχος
2.	ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤ. του Γεωργ Δράμα/1935	6-10-61	Ι.Γ.Υ.	Ατύχημα 10-11-67	Σγός (B/1/71)
3.	ΠΑΣΧΑΛΟΥΔΗΣ ΠΕΤΡ.(Μαρίνου) Αλμυρός Μαγνησίας/1937		Ο.Α.	15-3-62	Ανθσγός
4.	ΜΙΤΣΩΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του Βασιλ. Βίλια Μεγαρίδος/1935		Ο.Α.	25-6-62	Ανθσγός
5.	ΚΑΡΑΙΝΔΡΟΣ ΑΠΟΣ του Χρήστ Τείχιο Δορίδος Φωκίδος/1934	18-5-63	Ι.Γ.Υ.	24-10-77	Επγός
6.	ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΕΥΑΓΓ. του Αθαν. Καστοριά/1935	6-10-61	Ι.Γ.Υ Υ.Π.Α.	14-10-74	Επγός
7.	ΣΙΓΑΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του Γεωρ. Άγιος Νικόλαος Χαλκίδας /1937	11-9-59	Ι.Γ.Υ	Απεβίωσε 7-8-78	Σμχος (B/3/7)

8.	ΚΟΥΚΟΥΒΑΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔ (Νικ). Αλιβέρι Ευβοίας/1936	18-5-63	Ι.Γ.Υ.	24-10-77	Επγός
9.	ΝΤΑΡΑΚΛΙΤΣΑΣ ΣΩΤΗΡ (Πέτρ) Άγιοι Θεόδωροι Καρδίτσας/1936			Ατύχημα 23-1-63	Ανθσγός (B/1/68)
10.	ΠΑΤΣΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του Βασιλ. Φιλιατρά Τριφυλλίας /1935		Ο.Α.	31-8-66	Ανθσγός
11.	ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του (Ι) Ναύπακτος/1934	11-9-59	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	26-6-75	Ασμχος
12.	ΔΙΟΝΥΣΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ (Αλέξ) Λετρινά Ηλείας /1935	11-9-59	Ι.Γ.Υ.	3-5-83	Ταξχος
13.	ΓΕΩΡΓΟΥΛΗΣ ΧΡΗΣΤ (Αργυρ) Σέρρες/1934	6-10-61	Ι.Γ.Υ	24-5-88	Υπτχος
14.	ΒΑΜΒΑΤΣΙΚΟΣ ΔΗΜ. του Κων Δομνίτσα Ευρυτανίας/1934	6-10-61	Ι.Γ.Υ.	31-1-87	Ταξχος
15.	ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ. (Σωτ) Ζευγολατειό Μαντινείας/1934	11-9-59	Ι.Γ.Υ.	25-10-77	Ασμχος
16.	ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΓΕΩΡ του Προκοπ. Κήποι Καρύστου/1935	18-5-63	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	26-10-77	Επγός
17.	ΚΑΡΔΑΣΗΣ ΠΑΝΑΓ. του Νικολ. Κόρινθος/1935	6-10-61	Ι.Γ.Υ.	24-5-88	Υπτχος
18.	ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ (Αρ) Ξυλόκαστρο Κορινθίας/1935			3-9-63	Ανθσγός
19.	ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ Ι. (Αναστ) Λεοντάρι Μεγαλόπολης/1935	6-10-61	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	13-5-75	Επγός
20.	ΛΕΙΒΑΔΙΤΗΣ ΜΙΧΑΗΛ του Δημ. Βαθύ Αυλίδος Θηβών/1936	18-5-63	Ι.Γ.Υ.	24-10-77	Επγός
21.	ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΙΩΑΝ. του Αναστ Ορεστιάδα Έβρου/1934			Ατύχημα 2-11-59	Ανθσγός (B/1/61)
22.	ΔΡΙΣΤΙΛΑΣ ΑΘΑΝ. του Ιωάν Κόμα Φθιώτιδος/1935			Ατύχημα 2-11-59	Ανθσγός (B/1/62)
23.	ΒΛΑΣΣΗΣ ΘΕΟΤΟΚΗΣ (Γεωργ). Λευκίμη Κέρκυρας/1937	6-10-61	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	24-10-77	Ασμχος
24.	ΠΑΤΣΑΡΙΚΑΣ ΔΗΜΗΤ του Νικολ. Κατερίνη/1935	18-5-63	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	26-10-77	Επγός
25.	ΜΠΟΥΛΟΥΓΟΥΡΗΣ ΣΠ. (Μέλετ) Χάλια Θηβών/1934	21-12-60	Ε.Α.	29-6-79	Ασμχος
26.	ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΥΔΗΣ ΧΡ. (Εμμ) Γιαννίτσα Πέλλης/1934	21-12-60	Ε.Α.	26-7-86	Ταξχος
27.	ΚΑΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡ του Γεωρ. Θήβα/1935	18-5-63	Ι.Γ.Υ.	Απ.22-10-77 Ατ.14-7-81	Επγός (B/2/7)

Σειρά 20η



Μετά την ορκωμοσία με τον ΥΦ.ΕΘ.Α Δαβάκη Δ, το Διοικητή ΔΑΕ Υποπτέραρχο Βλαντούση Αναστ, και το Διοικητή ΣΑ Σμήναρχο Μαρμαρά Αναστ.

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Κων Μαρκόπουλο Αττικής/1937	6-10-61	Ι.Γ.Υ	11-5-84	Ταξχος
2.	ΚΟΥΡΕΤΑΣ ΑΝΤΩΝ του Αλεξ. Λυκόχια Μαντινείας/1934	6-10-61	Ι.Γ.Υ	8-4-85	Ταξχος
3.	ΜΥΚΩΝΙΑΤΗΣ ΠΑΝΑΓ του Βασιλ. Νέα Ερυθράια Αττικής/1937		Ο.Α.	30-4-61	Ανθσγός
4.	ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝ.Σ του Αθαν Ν. Πλαγιάρι Θεσσαλονίκης/1936	8-9-62	Ι.Γ.Υ	4-1-86	Ταξχος
5.	ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗΣ Γ. του Θωμ Μονοκαρυά Ιστιαίας/1934			Ατύχημα 11-10-60	Ανθσγός (Β/1/65)
6.	ΝΕΟΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Μιχ. Βαγιονιά Ηρακλείου/1935	8-9-62	Ι.Γ.Υ	28-3-75	Επγός
7.	ΜΠΑΛΑΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝ του Γεωργ. Αρχ. Κόρινθος/1935	5-11-63	ΜΕΤ	8-6-85	Ασμχος

8.	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛ του Δημ Σκεπαστή Χαλκίδας/1934	8-9-62	Ι.Γ.Υ	Ατύχημα 15-9-62	Ανθσγός (B/1/67)
9.	ΔΕΜΑΓΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Δημ. Αφιδνές Αττικής/1934	6-10-61	Ι.Γ.Υ	Ατύχημα 26-1-62	Ανθσγός (B/1/66)
10.	ΜΠΑΡΑΜΠΟΥΤΗΣ ΓΕΩΡ (Δημ) Αμάρυνθος Χαλκίδας/1936	6-10-61	Ι.Γ.Υ	21-5-87	Υπτος
11.	ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛ (Νικ). Αγρίνιο/1935	6-10-61	Ι.Γ.Υ	Ατύχημα 22-7-74	Ασμος (B/1/78)
12.	ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΒΑΣΙΛ του Ιωάννη Κορωπή Αττικής/1935	12-1-63	Ε.Α	11-8-81	Επτός
13.	ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞ. του Ανασ Φίλια Καλαβρύτων Αχαΐας/1934			Ατύχημα 29-10-58	Ανθσγός (B/1/52)
14.	ΔΗΓΑΛΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘ του Μιχαήλ Πειραιάς/1935	18-5-63	Ι.Γ.Υ	25-10-74	Σγός
15.	ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΣ ΓΕΩΡ του Αθαν Βίλια Μεγαρίδος/1934	18-5-63	Ι.Γ.Υ	24-11-77	Επτός



Σειρά 21η



Μαζί με τη 2α σειρά ΣΕΦΑ, δίνουν τον όρκο της ονομασίας τους σε Ανθυποσημηναγούς

A P X	Ονοματεπώνυμο Αποφοίτων (τόπος και έτος γεννήσεως)	Μονιμο- ποίηση	Ειδ/τητα Εξέλιξη	Ημερ/νία εξόδου ¹	Βαθμός Εξόδου ²
1.	ΕΜΙΡΖΑΣ ΔΗΜΗΤΡ του Γεωργ Νίκαια Αττικής/1936	6-10-61	Ι.Γ.Υ.	1-4-88	Ταξχος
2.	ΓΚΙΟΚΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του Ιωάν. Βόλια Μεγαρίδος/1934	8-9-62	Ι.Γ.Υ	30-10-77	Ασυχος
3.	ΖΗΓΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Νέστορος Βόλος/1935	6-10-61	Ι.Γ.Υ	10-8-79	Ασυχος
4.	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΝΑΟΥΜ του Χαράλ Πέτρα Λειβαδιάς/1934	8-9-62	Ι.Γ.Υ.	22-10-74	Επγός
5.	ΤΡΑΝΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του Νικολ. Λάρισα/1934	8-9-62	Ι.Γ.Υ.	29-4-87	Ταξχος
6.	ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣ (Αλεξ) Άσος Κορινθίας/1936	6-10-61	Ι.Γ.Υ Ο.Α.	27-10-77	Επγός
7.	ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ ΣΠΥΡ του Δημ Γρεβενά Κοζάνης/1934	18-5-63	Ι.Γ.Υ	24-10-77	Επγός

8.	ΚΑΡΑΘΑΝΟΣ ΑΘΑΝ. του Κων Βόλος/1937			Ατύχημα 8-4-59	Ανθογός (Β/1/55)
9.	ΜΑΝΙΑΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ του Εμμ Καλοχώρι Λασιθίου /1934	18-5-63	Ι.Γ.Υ.	26-2-86	Επγός
10.	ΚΑΝΑΒΙΔΗΣ ΠΑΣΧΑΛ του Στεργ Κομοτινή/1935	6-10-61	Ι.Γ.Υ. Ο.Α.	27-10-77	Επγός
11.	ΝΕΟΦΥΤΟΣ ΘΕΜΙΣΤ. του Χαράλ Παλαϊό Φάληρο/1935	18-5-63	Ι.Γ.Υ.	24-10-77	Επγός
12.	ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ ΓΕΩΡΓ. του Κων Μανθιρέα Μαντινείας/1935		Ο.Α.	14-4-67	Ανθογός
13.	ΚΕΧΑΓΙΟΠΟΥΛΟΣ Ι. του Πλάτ Μακρυχώρι Καβάλας/1935	5-11-63	ΜΕΤ.	18-5-89	Ταξχος
14.	ΚΥΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Νικολ Δήμιανα Ναυπλίου/1935	6-10-61	Ι.Γ.Υ.	13-7-79	Ασμοχος
15.	ΤΣΙΩΤΣΙΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ του Δημ Έδεσσα/1936	5-11-63	ΜΕΤ Ο.Α.	3-7-65	Σγός
16.	ΓΙΑΝΝΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ του Γεωργ Ρόδος/1935	12-1-63	Ε.Α.	29-6-79	Επγός
17.	ΚΑΠΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓ του Ιωάν Πετρίλο Καρδίτσας/1936	Ο.Α.		10-6-63	Ανθογός
18.	ΚΡΗΤΣΙΩΤΑΚΗΣ ΟΡΕΣ του Γεωρ Μοχός Ηρακλείου Κρήτης/1934	8-9-62	Ι.Γ.Υ.	16-9-88	Υπτοχος
19.	ΤΡΕΜΟΥΛΗΣ ΔΗΜΗΤ του Ιωάν Βοιτιάς Ιστιαίας/1935	8-9-62	Ι.Γ.Υ.	14-7-84	Ταξχος
20.	ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ (Διον) Σπηλιά Τριφυλίας/1936		Υ.Π.Α.	15-2-61	Ανθογός
21.	ΧΑΛΙΚΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Σπυρ Κέρκυρα/1936	18-5-63	Ι.Γ.Υ	Ατύχημα 24-3-72	Υπτογός (Β/1/75)
22.	ΚΑΜΠΟΥΡΑΚΗΣ ΔΙΟΓ του Ιωάν. Κλήμα Ηρακλείου Κρήτης/1934	12-1-63	Ε.Α.	25-5-91	Υπτοχος
23.	ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ (Κων) Φιλιατρά Τριφυλίας/1934			Ατύχημα 26-4-60	Ανθογός (Β/1/64)
24.	ΧΑΡΙΣΗΣ ΝΙΚΟΛ του Σπυριδ Καλύβια Πιερρείας/1934	12-1-63	Ε.Α.	14-4-79	Επγός
25.	ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ ΑΝΑΣ του Δημητ Φιλιατρά Τριφυλίας/1934	5-11-63	Ε.Α.	14-6-75	Επγός

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Στα παραρτήματα που ακολουθούν περιλαμβάνονται:

1. Συγκεντρωτικά στοιχεία προόδου μαθητών και εξέλιξης αποφοίτων (Α/1 και Α/2)
2. Στοιχεία διαταγών και ενδιαφέροντες ημερομηνίες, ανά σειρά (Α/3)
3. Συγκεντρωτική αλφαβητική κατάσταση αποφοίτων και πεσόντων μαθητών, με ενδείξεις σειράς και αύξοντα αριθμό εκάστου, για διευκόλυνση ανεύρεσης αυτών (Α/4 και Α/4α).
4. Συνοπτικό ιστορικό για κάθε ατύχημα ή άλλο συμβάν, κατά χρονολογική σειρά (Β/1, Β/2, Β/3, Β/4).
5. Κατάσταση στοιχείων, νόμων και διαταγών, με περιλήψη περιεχομένου, που αφορούν τη ΣΑ/ΕΚΕΧ (Γ/1 και Γ/2).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

Α/1. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΟΔΟΥ ΜΑΘΗΤΩΝ

Σειρ	Εισελθ. + Προηγ.	Αποφ.	Διαγραφέντες					Φον	Συνολ Δ+Φ	Επομ Σειρ
			Πτη	Παρ	Υγειο	Πειθ	Θεωρ			
1η	58	17	31	6	1	1	-	-	39	2
2η	18+2=20	7	10	-	2	-	-	-	12	1
3η	29+1=30	14	7	4	2	2	-	-	15	1
4η	57+1=58	24	19	6	2	-	-	2	29	5
5η	43+5=48	20	14	2	6	-	-	1	23	5
6η	76+5=81	38	23	5	4	2	2	1	37	6
7η	117+6=123	62	37	11	3	-	-	1	52	9
8η	75+9=84	45	16	17	1	1	-	-	35	4
9η	70+4=74	38	13	15	1	-	-	-	29	7
10η	65+6=71	34	24	7	1	-	-	-	32	5
11η	71+6=77	35	17	16	3	1	1	-	38	4
12η	38+4=42	18	5	13	1	-	-	-	19	5
13η	71+5=76	41	8	16	3	1	-	1	29	6
14η	70+4=74	34	12	20	-	-	-	1	33	7
15η	65+7=72	34	11	18	3	1	-	-	33	5
16η	74+6=80	32	23	13	-	-	-	-	36	12
17η	37+13=50	21	13	9	2	-	-	-	24	5
18η	50+5=55	27	19	6	1	-	-	-	26	2
19η	42+2=44	27	10	5	1	-	-	-	16	1
20η	43+1=44	15	14	8	1	-	-	-	24	5
21η	42+5=47	25	13	8	1	-	-	-	22	
ΣΥΝ	1211	608	339	205	40	9	3	7	603	97
ΠΟΣΟΣΤ %		50,2	27,9	16,9	3,3				49,79	

Επεξηγήσεις του πίνακα Α/1

- Εισελθ + Προηγ = Εισελθόντες και παραμείναντες από την προηγούμενη σειρά
- Αποφ = Αποφοιτήσαντες
- Πτη = Πτητική ανεπάρκεια
- Παρ = Παραίτηση
- Υγειο = Υγειονομική ακαταλληλότητα
- Πειθ = Πειθαρχική ανεπάρκεια
- Θεωρ = Θεωρητική ανεπάρκεια
- Φον = Φονευθέντες
- Δ + Φ = Διαγραφθέντες + Φονευθέντες
- Επομ Σειρ = Παραμείναντες εις επόμενη σειρά

A/2. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ

Σειρά	Αποφ	Μονιμοπ/ντες		Απολυθέντες	Φον/ντες Εφ+Μόν	Σταδιοδρομία		
		Ι.Γ.Υ.	Εδάφ.			Ο.Α.	ΥΠΑ	Διάφορα
1η	17	9	-	5	3+ -	8	-	1
2η	7	4	-	3	-	4	1	-
3η	14	5	1	7	1+ -	9	-	1
4η	24	7	-	13	4+ -	10	2	4
5η	20	3	1	11	5+ -	6	5	1
6η	38	13	8	15	2+2	15	5	3
7η	62	20	3	34	5+ -	21	12	8
8η	45	12	2	28	3+ -	14	11	9
9η	38	17	2	16	3+1	14	6	3
10η	34	15	4	13	2+2	16	4	1
11η	35	16	7	10	2+ -	12	3	2
12η	18	8	2	6	2+ -	9	1	-
13η	41	19	8	12	2+3	12	2	3
14η	34	12	-	16	6+1	8	7	2
15η	34	11	12	10	1+2	10	1	3
16η	32	16	4	11	1+1	8	-	4
17η	21	10	4	6	1+1	8	-	1
18η	27	14	2	7	4+1	10	-	4
19η	27	18	2	4	3+2	8	1	1
20η	15	10	2	1	2+3	1	-	-
21η	25	14	6	3	2+1	5	1	-
ΣΥΝ	608	253	70	231	54+20	208	62	50

Επεξηγήσεις του πίνακα A/2

- Φον/ντες = Φονευθέντες
- Εφ + Μόν = Έφεδροι + Μονιμοποιηθέντες
- Σταδιοδρομία = Απασχόληση εκτός Πολεμικής Αεροπορίας
- Ο.Α. = Πρόσληψη στην Ο.Α. απολυθέντων αλλά και αποστράτων
- Υ.Π.Α. = Πρόσληψη στην Υ.Π.Α. μόνο απολυθέντων
- Διάφορα = Διάφορες απασχολήσεις απολυθέντων εκτός Ο.Α. και Υ.Π.Α.
- Οι μονιμοποιηθέντες (Ι.Γ.Υ. + Εδαφ) μαζί με τους απολυθέντες και τους φονευθέντες εφέδρους αποτελούν τους αποφοιτήσαντες ανά σειρά.

Α/3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΕΙΡΩΝ

Προκήρυξη Διαγωνισμού Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό Διαταγή προσκλήσεως για κατάταξη Ημερομηνία παρουσιάσεως Εγγραφέντες Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³	Σειρά 1η Εγκ. 44/20-6-49 .Κοινή με 24η Ικάρων. 1200 για 1η ΕΚΕΧ + 24η Ικάρων Δ.Υ.Α 45637/24-9-49 Κοινή με 24η Ικάρων. 3-10 – 49 58 14-2-51
Προκήρυξη διαγωνισμού Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό Διαταγή προσκλήσεως για κατάταξη Ημερομηνία παρουσιάσεως / εγγραφής Εγγραφέντες Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³	Σειρά 2η Εγκ. 30/1- 4 – 50 235 Δ.Υ.Α 40137/3-6-50. 5-6-50 18+ 2 από 1η σειρά. 13-6-51
Προκήρυξη διαγωνισμού Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό Διαταγή για κατάταξη Ημερομηνία παρουσιάσεως Εγγραφέντες Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³	Σειρά 3η Εγκ 51/1-6-50 και 73/1-9-50 500 + 400 (δύο διαγωνισμοί) Δ.Υ.Α61198/6-9-50 & 63848/14-10-50 8-9-50 και 16-10-50 15+14 =29 + 1 από την 2η σειρά 18-12-51
Προκήρυξη διαγωνισμού Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό Διαταγή για κατάταξη Ημερομηνία παρουσιάσεως Εγγραφέντες Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³	Σειρά 4η Εγκ 106/24-11-50 720 5443/10-2-51 23-2-51 57 + 1 της 3ης σειράς 7-2-52
Προκήρυξη διαγωνισμού Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό Διαταγή για κατάταξη Ημερομηνία παρουσιάσεως Εγγραφέντες Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³	Σειρά 5η Εγκ12/17-2-51 723 Δ.Υ.Α /10466 12-5-51 43 + 5 από την 4η σειρά 26-5-52
Προκήρυξη διαγωνισμού Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό Διαταγή για κατάταξη Ημερομηνία παρουσιάσεως Εγγραφέντες Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³	Σειρά 6η Εγκ 34/10-4-51 840 Δ.Υ.Α 20716/5-9-51 7-9-51 76 +5 από 5η σειρά 2-10-52
Προκήρυξη διαγωνισμού Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό Διαταγή για κατάταξη Ημερομηνία παρουσιάσεως Εγγραφέντες Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³	Σειρά 7η Εγκ112/25-9-51 1135 Δ.Υ.Α 1043/10-1-52 11-1-52 117 +6 από την 6η σειρά 18-2-53

Προκήρυξη διαγωνισμού
 Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
 Διαταγή για κατάταξη
 Ημερομηνία παρουσιάσεως
 Εγγραφέντες
 Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 8η

Εγκ 4/16-1-52
 945
 Δ.Υ.Α 2444/19-4-52
 24-4-52
 75 + 9 από την 7η σειρά
 4-6-53

Προκήρυξη διαγωνισμού
 Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
 Διαταγή για κατάταξη
 Ημερομηνία παρουσιάσεως
 Εγγραφέντες
 Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 9η

Εγκ34/14-4-52
 860
 Δ.Υ.Α 1613/21-8-52
 25-8-52
 70 + 4 από την 8η σειρά
 27-10-53

Προκήρυξη διαγωνισμού
 Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
 Διαταγή για κατάταξη
 Ημερομηνία παρουσιάσεως
 Εγγραφέντες
 Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 10η

Εγκ 72/24-7-52
 1050
 Δ.Υ.Α1953/13-12-52
 15-12-52
 65 + 6 από την 9η σειρά
 12-6-54

Προκήρυξη διαγωνισμού
 Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
 Διαταγή για κατάταξη
 Ημερομηνία παρουσιάσεως
 Εγγραφέντες
 Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 11η

Εγκ121/ 25-11-52
 1145
 Δ.Υ.Α. 421/4-4-53
 9-4-53
 71 + 6 από την 10η σειρά
 9-9-54

Προκήρυξη διαγωνισμού
 Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
 Διαταγή για κατάταξη
 Ημερομηνία παρουσιάσεως
 Εγγραφέντες
 Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 12η

Εγκ 18/25-2-53
 765
 Δ.Υ.Α/20546/22-7-53.
 25-7-53
 38 + 4 από την 11η σειρά
 12-3-55

Προκήρυξη διαγωνισμού
 Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
 Διαταγή για κατάταξη
 Ημερομηνία παρουσιάσεως
 Εγγραφέντες
 Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 13η

Εγκ 68/27-7-53
 1150
 Δ.Υ.Α 39971/26-11-53
 30-11-53
 71 + 5 από την 12η σειρά
 8-7-55

Προκήρυξη διαγωνισμού
 Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
 Διαταγή για κατάταξη
 Ημερομηνία παρουσιάσεως
 Εγγραφέντες
 Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 14η

Εγκ125/23-11-53
 1060
 Δ.Α.Υ/ 21578/30-3-54
 1-4-54
 70 + 4 από προηγούμενες σειρές
 12-11-55

Προκήρυξη διαγωνισμού
Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
Διαταγή για κατάταξη
Ημερομηνία παρουσιάσεως
Εγγραφέντες
Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 15η

Εγκ 24/3-3-54
1307
Δ.Υ.Α/20591/29-7-54
2-8-54
65 + 7 από προηγούμενες σειρές
10-3-56

Προκήρυξη διαγωνισμού
Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
Διαταγή για κατάταξη
Ημερομηνία παρουσιάσεως
Εγγραφέντες
Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 16η

Εγκ 76/28-6-74
1234
Δ.Υ.Α/ 21712/1-12-54
6-12-54
74 + 6 από προηγούμενες σειρές
25-6-56

Προκήρυξη διαγωνισμού
Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
Διαταγή για κατάταξη
Ημερομηνία παρουσιάσεως
Εγγραφέντες
Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 17η

Εγκ 145/13-11-54
764
Δ.Υ.Α 30285/31-3-55.
1-4-55
37 + 13 από προηγούμενες σειρές
16-10-56

Προκήρυξη διαγωνισμού
Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
Διαταγή για κατάταξη
Ημερομηνία παρουσιάσεως
Εγγραφέντες
Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 18η

Εγκ 22/1-3-55
755
Δ.Υ.Α30637/6-8-55
17-8-55
50 + 5 από προηγούμενες σειρές
25-5-57

Προκήρυξη διαγωνισμού
Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
Διαταγή για κατάταξη
Ημερομηνία παρουσιάσεως
Εγγραφέντες
Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 19η

Εγκ 73/12-7-55
915
Δ.Υ.Α 30958/7-12-55
12-12-55
42 + 2 από την 18η σειρά
3-8-57

Προκήρυξη διαγωνισμού
Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
Διαταγή για κατάταξη
Ημερομηνία παρουσιάσεως
Εγγραφέντες
Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 20η

Εγκ119/16-11-55
765
Δ.Υ.Α 31309/28-3-56
2-4-56
43 + 1 από την 19η σειρά
31-12-57

Προκήρυξη διαγωνισμού
Συμμετάσχοντες στον διαγωνισμό
Διαταγή για κατάταξη
Ημερομηνία παρουσιάσεως
Εγγραφέντες
Πέρας εκπαιδεύσεως (ονομασία) ³

Σειρά 21η

Εγκ 32/6-3-56
695
Δ.Υ.Α/31707/24-8-56
3-9-56
42 + 5 από την 20η σειρά
22-3-58

3. Η ορκωμοσία κάθε σειράς γινόταν 5-10 ημέρες μετά το πέρας εκπαιδεύσεως και την υπογραφή του Διατάγματος ονομασίας.

Α/4. ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ

Όνοματεπώνυμο	Σειρά	α/α	Όνοματεπώνυμο	Σειρά	α/α
ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Π.	9η	16.	ΒΑΣΣΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜ	9η	8.
ΑΓΓΕΛΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	8η	32.	ΒΕΛΗΚΑΝΟΣ ΑΡΓΥΡ.	6η	15.
ΑΓΙΑΣΟΦΙΤΗΣ ΘΕΟΔ.	17η	14.	ΒΕΡΙΤΣΗΣ ΙΩΑΝ.-ΑΝ.	7η	36.
ΑΔΑΜ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	5η	17.	ΒΕΡΡΟΙΟΣ ΠΕΤΡΟΣ	8η	44.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ ΚΩΝΣΤ	11η	30.	ΒΙΣΚΟΣ ΧΑΡΙΣΙΟΣ	1η	15.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΒΑΣΙΛ.	6η	34.	ΒΛΑΣΗΣ ΘΕΟΤΟΚΗΣ	19η	23.
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΘΕΟΔΟΣ.	8η	11.	ΒΛΕΤΣΑΣ ΝΑΠΟΛΕΩΝ	8η	38.
ΑΛΕΞΑΚΟΣ ΝΙΚΟΛ	11η	35.	ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝ	7η	9.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΗΣ ΕΜ.	8η	40.	ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ ΑΣΤΕΡΙΟΣ	8η	18.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ ΕΛΕΥΘ	6η	37.	ΒΟΥΔΙΚΛΑΡΗΣ ΘΕΟΔ.	17η	11.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΛΟΥΚΑΣ	4η	5.	ΒΡΑΧΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝ	7η	31.
ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝ	5η	6.	ΒΡΕΤΤΟΣ ΗΡΑΚΛΗΣ	16η	1.
ΑΛΕΞΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡ.	7η	25.	ΒΡΟΝΤΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓ	13η	16.
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝ	6η	33.	ΒΡΟΥΒΑΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ	16η	13.
ΑΛΟΥΠΗΣ ΔΗΜΟΣ	18η	4.	ΓΑΒΡΙΗΛΙΔΗΣ ΙΩΑΝ.	14η	15.
ΑΝΑΓΝΩΣΤΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡ	11η	19.	ΓΑΚΙΔΗΣ ΕΜΜΑΝ.	12η	2.
ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Γ	3η	6.	ΓΑΛΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	4η	8.
ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΟΣ ΔΗΜ.	17η	16.	ΓΑΛΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Δ.	12η	15.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΑΝΕΣ.	15η	22.	ΓΑΡΥΦΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓ.	14η	10.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΑΓΓΕΛΟΣ	14η	23.	ΓΕΡΤΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ.	10η	15.
ΑΝΔΡΙΑΝΑΚΗΣ ΕΜΜ	11η	34.	ΓΕΩΡΓΑΡΑΣ ΜΑΡΙΟΣ	4η	22.
ΑΝΔΡΙΑΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛ.	15η	2.	ΓΕΩΡΓΙΑΔΑΚΗΣ ΙΩ	15η	33.
ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Γ.	14η	3.	ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ Δ.	7η	21.
ΑΝΔΡΙΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣ	5η	11.	ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ Δ.	16η	22.
ΑΝΔΡΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛ	6η	25.	ΓΕΩΡΓΟΥΛΗΣ ΧΡΗΣ.	19η	13.
ΑΝΔΡΟΝΑΔΗΣ ΑΡΙΣΤ.	8η	21.	ΓΙΑΔΕΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡ.	10η	14.
ΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΡΑΣ.	8η	33.	ΓΙΑΛΟΥΡΗΣ ΑΝΤΩΝ	12η	4.
ΑΝΤΑΧΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ.	7η	2.	ΓΙΑΜΠΟΥΡΑΝΗΣ ΔΗΜ	13η	3.
ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α.	8η	10.	ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	18η	10.
ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΠΟΣΤ.	3η	5.	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛ.	16η	10.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ Β.	13η	24.	ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛ	20η	8.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΓΕΩΡΓ.	16η	20.	ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Γ.	10η	29.
ΑΡΒΑΝΙΤΑΚΗΣ ΚΩΝΣ	13η	7.	ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Π	16η	26.
ΑΡΓΕΙΤΗΣ ΙΩΑΝ	13η	2.	ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Α.	10η	5.
ΑΡΓΥΡΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ	9η	32.	ΓΙΑΝΝΑΡΗΣ ΣΠΥΡ	13η	37.
ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Γ	8η	27.	ΓΙΑΝΝΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	21η	16.
ΑΡΓΥΡΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓ	13η	27.	ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ ΘΕΟΔΩΡ	13η	40.
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΡ	3η	2.	ΓΚΕΛΙΟΣ ΛΕΩΝ	13η	4.
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Χ	10η	34.	ΓΚΙΟΚΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤ	21η	2.
ΑΣΛΑΝΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	6η	20.	ΓΚΛΑΒΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	4η	1.
ΑΣΠΡΟΥΚΟΣ ΣΩΤΗΡ	17η	10.	ΓΚΟΛΦΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Γ	18η	14.
ΑΥΓΕΡΙΝΙΔΗΣ ΚΥΡΙΑΚ	8η	25.	ΓΚΟΥΝΤΡΟΥΜΑΝΗΣ Γ	15η	24.
ΑΦΕΝΤΟΥΛΗΣ ΑΝΤΩΝ	11η	5.	ΓΚΡΙΤΖΙΩΤΗΣ ΜΙΧΑΛ	16η	24.
ΒΑΙΔΑΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	6η	13.	ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΣ ΓΕΩΡ	20η	15.
ΒΑΙΡΑΜΗΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ	14η	34.	ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ ΓΡΗΓ	14η	25.
ΒΑΛΕΝΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡ	5η	10.	ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ Γ	9η	14.
ΒΑΜΒΑΤΣΙΚΟΣ ΔΗΜΗΤ	19η	14.	ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ Γ	8η	20.
ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΠΥΡΟΣ	4η	14.	ΓΡΙΒΑΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	16η	31.
ΒΑΡΚΟΥΤΑΣ ΝΙΚΟΛ	15η	32.	ΓΡΙΒΕΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	18η	23.
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΓΕΡΑΣ	13η	23.	ΓΡΥΠΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	11η	2.

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

ΔΑΒΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	14η	12.	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΣΠΥΡΙΔ	11η	6.
ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝ	15η	8.	ΘΩΜΑΡΕΑΣ ΣΤΑΥΡ	14η	27.
ΔΑΝΙΟΛΟΣ ΡΩΜΥΛΟΣ	18η	16.	ΙΣΜΑΗΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝ.	10η	13.
ΔΑΣΚΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚ	8η	36.	ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ ΣΤΕΦΑΝ	11η	14.
ΔΕΒΕΤΣΙΚΙΩΤΗΣ ΑΡΓ	1η	8.	ΚΑΓΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	18η	9.
ΔΕΜΑΓΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	20η	9.	ΚΑΛΑΪΤΖΙΔΑΚΗΣ ΒΑΣ.	8η	37.
ΔΕΜΕΡΟΥΤΗΣ ΝΙΚΟΛ	7η	56.	ΚΑΛΑΜΠΟΚΑΣ ΑΘΑΝ	7η	38.
ΔΗΓΑΛΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘ	20η	14.	ΚΑΛΑΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	7η	57.
ΔΗΜΑΚΟΣ ΑΛΕΞΙΟΣ	10η	25.	ΚΑΛΕΝΤΕΡΗΣ ΙΩΑΝ	10η	2.
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΧΑΡΑΛ	11η	24.	ΚΑΛΗΜΕΡΗΣ ΕΥΣΤΑΘ	18η	26.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΒΑΣΙΛ	20η	12.	ΚΑΛΙΑΝΟΣ ΔΗΜΗΤΡ	14η	9.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡ	5η	12.	ΚΑΛΟΓΗΡΟΣ ΣΩΤΗΡ	10η	32.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	19η	16.	ΚΑΛΤΕΚΗΣ ΔΗΜΗΤ	5η	7.
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ	9η	21.	ΚΑΜΜΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	8η	43.
ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣ	12η	13.	ΚΑΜΟΥΤΣΗΣ ΣΕΡΑΦ	6η	2.
ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝ.	8η	15.	ΚΑΜΠΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	15η	10.
ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤ	17η	1.	ΚΑΜΠΟΥΡΑΚΗΣ ΔΙΟΓ	21η	22.
ΔΗΜΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	8η	17.	ΚΑΝΑΒΙΔΗΣ ΠΑΣΧΑΛ	21η	10.
ΔΙΟΝΥΣΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ	19η	12.	ΚΑΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	1η	4.
ΔΟΥΚΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	12η	10.	ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Γ	21η	20.
ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓ	18η	22.	ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Λ	8η	29.
ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞ	20η	13.	ΚΑΝΤΖΟΥΡΟΣ ΦΩΤ	6η	38.
ΔΡΑΜΟΥΝΤΑΝΗΣ ΖΑΧ	9η	4.	ΚΑΠΙΤΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚ	8η	19.
ΔΡΑΣΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	3η	14.	ΚΑΠΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓ	21η	17.
ΔΡΙΣΤΙΛΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	19η	22.	ΚΑΡΑΒΑΣΙΑΣ ΕΥΣΤΑΘ	7η	49.
ΕΜΙΡΖΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	21η	1.	ΚΑΡΑΒΕΛΑΚΗΣ ΑΡΙΣΤ	12η	7.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΝΑΟΥΜ	21η	4.	ΚΑΡΑΒΟΥΣΙΑΝΗΣ Γ	8η	2.
ΕΞΑΔΑΚΤΥΛΟΣ ΑΝΔΡ	10η	10.	ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΥΔΗΣ Χ	19η	26.
ΕΠΙΤΡΟΠΑΚΗΣ ΜΙΧΑΛ	15η	7.	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝ	9η	23.
ΕΥΘΥΜΙΑΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	7η	19.	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝ	16η	25.
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ ΧΡΗΣΤ	13η	18.	ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΟΣ ΚΩΝΣΤ	19η	11.
ΖΑΜΑΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	18η	7.	ΚΑΡΑΔΗΜΗΤΡΗΣ ΑΘ	7η	8.
ΖΑΜΠΕΡΤΣΗΣ ΛΑΖΑΡ	14η	29.	ΚΑΡΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΙΑΣ	15η	11.
ΖΑΡΑΦΩΝΙΤΗΣ ΑΛΕΞΑΝ	10η	19.	ΚΑΡΑΘΑΝΟΣ ΑΘΑΝ	21η	8.
ΖΑΦΕΙΡΙΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔ	10η	26.	ΚΑΡΑΪΝΔΡΟΣ ΑΠΟΣΤ	19η	5.
ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΟΥ	9η	25.	ΚΑΡΑΜΑΝΛΙΔΗΣ ΧΡ	10η	8.
ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	20η	4.	ΚΑΡΑΜΠΑΤΟΣ ΓΕΩΡΓ	7η	43.
ΖΗΓΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	21η	3.	ΚΑΡΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧ	6η	35.
ΖΗΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	3η	7.	ΚΑΡΑΤΖΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	8η	31.
ΖΗΣΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	11η	13.	ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΣ ΕΠΑΜ.	2η	6.
ΖΙΟΒΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	15η	29.	ΚΑΡΒΕΛΑΣ ΑΘΑΝ	10η	3.
ΖΟΡΜΠΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	8η	4.	ΚΑΡΒΕΛΗΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔ	9η	28.
ΖΟΡΜΠΑΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	6η	10.	ΚΑΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡ	19η	27.
ΖΟΥΡΙΔΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛ	8η	42.	ΚΑΡΔΑΣΗΣ ΠΑΝΑΓ	19η	17.
ΖΩΤΟΣ ΣΠΥΡΙΔ	13η	10.	ΚΑΡΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	5η	14.
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡ	14η	33.	ΚΑΡΤΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛ	12η	18.
ΘΕΟΔΟΣΟΥΛΑΚΗΣ ΣΤ	15η	12.	ΚΑΣΝΕΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	3η	3.
ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Θ.	2η	5.	ΚΑΣΟΥΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣ	10η	24.
ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	17η	7.	ΚΑΤΣΑΔΩΡΑΚΗΣ Γ	13η	25.
ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ	19η	18.	ΚΑΤΣΑΝΤΩΝΗΣ ΒΑΣ.	1η	2.
ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ	18η	5.	ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ ΓΕΩΡ	21η	12.
ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	16η	32.	ΚΑΤΣΙΚΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	8η	45.

ΚΑΤΣΙΛΕΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ	7η	1.	ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ ΙΟΡΔΑΝ	16η	21
ΚΑΤΣΙΜΠΟΚΗΣ ΔΗΜΗΤ	10η	27.	ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡ	21η	6.
ΚΑΤΩΠΟΔΗΣ ΙΩΑΝ	13η	33.	ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΕΤΡΟΣ	6η	19.
ΚΑΦΟΥΣΙΑΣ ΒΑΣΙΛ.	8η	12.	ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	14η	1.
ΚΑΨΑΛΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	16η	11.	ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΣ ΑΝΤ	8η	23.
ΚΕΚΕΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝ	14η	22.	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Κ	7η	26.
ΚΕΛΑΦΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	16η	28.	ΚΩΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Κ	18η	3.
ΚΕΠΠΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	17η	13.	ΚΩΣΤΙΔΗΣ ΕΥΛΑΜΠ	6η	4.
ΚΕΡΑΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ Α	9η	18.	ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ	10η	30.
ΚΕΧΑΓΙΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	2η	7.	ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ ΒΑΣΙΛ	10η	12.
ΚΕΧΑΓΙΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑ	21η	13.	ΚΩΤΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	8η	1.
ΚΙΑΤΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	1η	1.	ΚΩΤΣΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣ	12η	8.
ΚΟΚΚΙΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	7η	17.	ΛΑΖΑΡΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓ	14η	28.
ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	19η	6.	ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓ	7η	37.
ΚΟΛΕΖΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	9η	29.	ΛΑΖΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	8η	39.
ΚΟΛΙΑΡΑΚΗΣ ΔΗΜΟΣ	15η	3.	ΛΑΚΙΩΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	6η	16.
ΚΟΛΛΙΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ	7η	39.	ΛΑΜΠΡΙΑΝΙΔΗΣ ΟΔΥΣ	9η	37.
ΚΟΛΛΙΑΣ ΕΥΘΥΜ.	1η	6.	ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ Γ	3η	12.
ΚΟΝΙΑΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝ	13η	20.	ΛΑΟΥΡΔΕΚΗΣ ΓΕΩΡ	16η	8.
ΚΟΝΙΔΑΡΗΣ ΠΕΤΡΟΣ	8η	6.	ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ ΑΝΑΣ	21η	25.
ΚΟΝΙΔΑΣ ΛΑΜΠΡΟΣ	6η	30.	ΛΕΙΒΑΔΙΤΗΣ ΜΙΧΑΛ	19η	20.
ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝ	14η	31.	ΛΕΚΚΟΣ ΕΠΑΜΜ	14η	18.
ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝ	10η	9.	ΛΕΛΕΚΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣ	10η	18.
ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝ.	4η	15.	ΛΕΜΠΕΣΗΣ ΣΤΑΜΑΤ.	1η	5
ΚΟΝΤΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓ	16η	16.	ΛΕΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	11η	7.
ΚΟΠΕΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤ	5η	4.	ΛΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓ	15η	6.
ΚΟΡΔΕΛΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	7η	48.	ΛΙΑΡΟΜΑΤΗΣ ΑΡΙΣΤ	9η	13.
ΚΟΡΑΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	16η	15.	ΛΙΑΣΚΑΣ ΑΘΑΝ.	1η	3.
ΚΟΡΟΒΕΣΗΣ ΘΕΟΦΑΝ	7η	23.	ΛΙΓΔΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	4η	2.
ΚΟΡΤΕΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	16η	5.	ΛΙΝΟΞΥΛΑΚΗΣ ΖΑΦ	7η	18.
ΚΟΡΥΜΠΙΔΗΣ ΙΩΑΝ	9η	12.	ΛΙΟΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	18η	27.
ΚΟΤΣΑΚΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓ	5η	3.	ΛΙΟΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	7η	42.
ΚΟΥΚΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	15η	13.	ΛΙΟΥΛΙΑΣ ΗΛΙΑΣ	13η	29.
ΚΟΥΚΟΥΒΑΟΣ ΑΡΙΣΤ	19η	8.	ΛΙΟΥΛΙΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	15η	25.
ΚΟΥΚΟΥΒΕΛΗΣ ΙΩΑΝΝ	6η	26.	ΛΙΟΥΤΑΣ ΧΑΡΙΣΗΣ	9η	15.
ΚΟΥΛΑΚΟΣ ΑΝΑΣΤ	13η	22.	ΛΟΝΤΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	15η	31.
ΚΟΥΛΟΥΜΟΥΔΙΩΤΗΣ Σ	14η	4.	ΛΟΝΤΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	6η	21.
ΚΟΥΡΕΤΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	20η	2.	ΛΟΥΚΑ Σ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	14η	24.
ΚΟΥΡΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	9η	31.	ΛΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ	4η	9.
ΚΟΥΡΗΣ ΑΘΑΝ	13η	35.	ΛΟΥΛΟΥΔΑΚΗΣ ΘΕΟΔ	9η	30.
ΚΟΥΡΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ	18η	21.	ΛΟΥΜΑΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	18η	2.
ΚΟΥΣΤΟΥΡΕΝΤΣΗΣ ΤΡ	9η	22.	ΛΟΥΡΑΝΔΑΚΗΣ ΚΩΝ	7η	4.
ΚΟΥΤΗΦΑΡΗΣ ΓΕΩΡΓ.	2η	1.	ΛΟΥΡΔΗΣ ΕΥΑΓΓ	13η	6.
ΚΟΥΤΣΟΜΠΙΝΑΣ ΔΗΜ	4η	4.	ΛΥΜΠΕΡΗΣ ΓΕΩΡΓ	15η	14.
ΚΟΥΤΣΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	7η	6.	ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Β	7η	50.
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ ΝΙΚΟΛ	18η	18.	ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Π	19η	15.
ΚΡΑΒΑΡΙΤΗΣ ΔΗΜΟΣ	1η	17.	ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗΣ ΣΠΥΡ	21η	7.
ΚΡΗΤΣΙΩΤΑΚΗΣ ΟΡΕΣ	21η	18.	ΜΑΛΛΟΥΤΑΣ ΕΜΜΑΝ	3η	1.
ΚΡΙΚΙΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΕΦΑΝ	1η	16.	ΜΑΜΑΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	1η	13.
ΚΥΠΡΑΙΟΣ ΑΝΤ.	1η	7.	ΜΑΝΑΓΛΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔ	6η	14.
ΚΥΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	21η	14.	ΜΑΝΕΤΑΚΗΣ ΚΩΝ	7η	12.
ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝ	19η	2.	ΜΑΝΙΑΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΛ	21η	9.

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

ΜΑΝΙΑΤΑΚΟΣ ΑΡΙΣΤ	18η	1.	ΜΠΟΥΛΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓ	11η	27.
ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	2η	3.	ΜΠΟΥΛΟΥΤΟΥΡΗΣ ΣΠΥ	19η	25.
ΜΑΝΟΥΣΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜ	9η	11.	ΜΠΟΥΛΤΑΔΑΚΗΣ ΑΝΤ	16η	23.
ΜΑΝΤΖΟΥΝΗΣ ΚΩΝΣΤ	15η	34.	ΜΠΟΥΝΤΑΛΗΣ ΝΙΚΟΛ.	8η	22.
ΜΑΡΑΒΕΛΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛ.	3η	4.	ΜΠΟΥΡΓΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓ	7η	30.
ΜΑΡΑΜΒΕΛΙΩΤΑΚΗΣ Β	14η	19.	ΜΠΟΥΡΟΛΙΑΣ ΑΘΑΝ	18η	11.
ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	7η	20.	ΜΠΟΥΤΕΡΑΚΟΣ ΙΩΑΝ	18η	25.
ΜΑΡΙΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	7η	22.	ΜΠΡΕΝΤΑΣ ΒΑΣΙΛ	12η	6.
ΜΑΡΚΑΝΤΕΣ ΔΗΜΗΤ	13η	11.	ΜΥΚΩΝΙΑΤΗΣ ΠΑΝΑΓ	20η	3.
ΜΑΡΜΑΤΑΚΗΣ ΣΤΥΛ	11η	33.	ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ ΜΙΧΑΛΗΣ	14η	14.
ΜΑΡΟΥΣΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	8η	3.	ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧ	4η	20.
ΜΑΡΤΖΟΥΚΟΣ ΣΤΥΛ	10η	22.	ΜΥΣΣΙΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	6η	29
ΜΑΡΤΙΝΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	6η	27.	ΜΥΣΤΑΚΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛ	6η	23.
ΜΑΤΑΦΤΣΗΣ ΑΣΤΕΡ	11η	12.	ΜΥΤΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	11η	31.
ΜΑΤΖΑΒΙΝΑΤΟΣ ΜΕΝΕΛ	12η	16.	ΝΕΟΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	20η	6.
ΜΑΥΡΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓ.	8η	35.	ΝΕΟΦΥΤΟΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚ	21η	11.
ΜΑΥΡΟΚΕΦΑΛΟΣ ΔΙΟΝ	7η	45.	ΝΙΚΟΛΑΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡ	9η	35.
ΜΑΥΡΟΜΑΤΗΣ ΝΙΚΟΛ	8η	26.	ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΑΣΙΛ	11η	21.
ΜΑΥΡΩΝΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	7η	47.	ΝΙΚΟΛΟΥΤΣΟΣ ΔΗΜΗΤ	15η	30.
ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	20η	1.	ΝΤΑΓΕΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤ	9η	3.
ΜΕΙΝΤΑΝΗΣ ΔΗΜΟΣ	15η	28.	ΝΤΑΝΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	17η	8.
ΜΕΡΤΖΑΚΗΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ	17η	20.	ΝΤΑΡΑΚΛΙΤΣΑΣ ΣΩΤΗΡ	19η	9.
ΜΗΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	10η	4.	ΝΤΕΚΟΥΜΕΣ ΞΕΝΟΦ	7η	62.
ΜΗΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	1η	10.	ΝΤΟΥΣΙΑΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	8η	28.
ΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓ	9η	38.	ΞΥΝΙΔΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	17η	21.
ΜΙΤΣΩΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝ	19η	4.	ΞΗΡΟΥΧΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	6η	8.
ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣ	15η	20.	ΞΥΠΟΛΥΤΟΣ-ΓΑΛΑΝΗΣ	13η	13.
ΜΟΡΘΑΝΑΣΗΣ ΕΥΑΓΓ	4η	11.	ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΒΑΣΙΛ	13η	1.
ΜΟΥΣΙΔΗΣ ΑΒΡΑΑΜ	8η	16.	ΟΡΦΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	15η	16.
ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ ΣΠΥΡΟΣ	5η	8.	ΟΡΦΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	7η	15.
ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛ	7η	24.	ΠΑΓΙΑΤΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤ	5η	9.
ΜΠΑΛΑΚΑΣ ΓΕΩΡΓ	13η	8.	ΠΑΓΩΝΗΣ ΣΠΥΡΟΣ	17η	4.
ΜΠΑΛΕΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	17η	9.	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΠΟΥΛΟΣ	18η	17.
ΜΠΑΡΑΜΠΟΥΤΗΣ ΓΕΩΡ	20η	10.	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ ΙΩΑΝ	3η	9.
ΜΠΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΑΤ	7η	35.	ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΑΚΟΣ ΕΥ	14η	5.
ΜΠΑΡΜΠΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛ.	5η	1.	ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Ι	11η	17.
ΜΠΑΡΜΠΟΥΝΗΣ ΗΛ	12η	17.	ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣ	20η	11.
ΜΠΑΡΤΖΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ.	8η	9.	ΠΑΝΑΓΩΤΑΣ ΣΠΥΡ	13η	39.
ΜΠΑΡΤΖΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	7η	40.	ΠΑΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	7η	13.
ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	3η	13.	ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΣ Γ	21η	23.
ΜΠΑΣΙΑΣ ΓΡΗΓΟΡ	13η	17.	ΠΑΝΤΕΛΕΙΟΥ ΕΛΕΥΘ	5η	16.
ΜΠΑΣΙΩΤΗΣ ΑΡΓΥΡ	13η	12.	ΠΑΝΤΕΡΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣ	16η	27.
ΜΠΕΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	16η	7.	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΕΥΣΤ	6η	5.
ΜΠΕΡΔΟΥΣΗΣ ΔΗΜΗΤ	11η	8.	ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΗΛΙΑΣ	7η	54.
ΜΠΕΣΥΡΗΣ ΚΩΝΣΤ	12η	5.	ΠΑΠΑΓΙΑΝΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓ	7η	51.
ΜΠΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	16η	6.	ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝ	11η	15.
ΜΠΛΑΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝ	20η	7.	ΠΑΠΑΔΑΚΟΣ ΛΕΩΝΙΔ	9η	24.
ΜΠΟΖΝΟΣ ΗΛΙΑΣ	19η	1.	ΠΑΠΑΔΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΟΣ	5η	19.
ΜΠΟΜΠΟΛΗΣ ΣΤΕΦ	13η	36.	ΠΑΠΑΔΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	4η	3.
ΜΠΟΡΤΖΩΦ ΒΛΑΔΙΜΗΡ	7η	32.	ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΓ	13η	32.
ΜΠΟΥΖΟΥΚΗΣ ΚΩΝΣ	13η	28.	ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟ	2η	2.
ΜΠΟΥΛΑΚΗΣ ΠΑΡΑΔ	13η	31.	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕ	12η	11.

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡ	3η	8.	ΠΡΟΝΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	11η	1.
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ	7η	46.	ΠΥΛΙΑΡΗΣ ΝΙΚΟΛ	13η	5.
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ	10η	28.	ΠΥΛΟΥΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	16η	17.
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΤΑΥΡ	3η	10.	ΡΑΠΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	7η	61.
ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ ΓΕΩΡΓ	4η	19.	ΡΕΓΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	6η	17.
ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡ	11η	10.	ΡΕΠΠΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	14η	6.
ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΗΛΙΑΣ	14η	13.	ΡΙΖΟΠΟΥΛΟΣ ΑΧΙΛ	13η	19.
ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ ΣΤΕΦ	6η	7.	ΡΟΚΟΦΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝ	17η	17.
ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ ΓΕΩΡ	12η	14.	ΡΟΥΠΑΚΑΣ ΘΕΜ	17η	6.
ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΣΤΥΛ	15η	9.	ΡΟΥΣΙΔΗΣ ΖΑΦΕΙΡΗΣ	6η	1.
ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΓΕΩΡΓ	9η	7.	ΣΑΚΑΝΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	1η	11.
ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ ΙΩΑΝΝ	19η	21.	ΣΑΛΩΝΙΤΗΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	16η	3.
ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Ι	13η	34.	ΣΑΛΩΝΙΤΗΣ ΣΠΥΡΟΣ	7η	11.
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	15η	18.	ΣΑΜΑΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	7η	7.
ΠΑΠΑΛΟΗΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ	9η	5.	ΣΑΜΑΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	12η	1.
ΠΑΠΑΜΙΧΑΗΛ ΜΙΧΑΗΛ	16η	4.	ΣΑΜΟΛΑΔΑΣ ΘΕΟΔΟΣ	7η	14.
ΠΑΠΑΜΙΧΟΣ ΝΙΚΟΛ	13η	9.	ΣΑΠΟΥΤΖΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	16η	30.
ΠΑΠΑΜΟΣΧΟΥ ΜΑΤΘ	7η	55.	ΣΑΧΝΙΚΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	7η	34.
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ ΙΩΑΝΝ	15η	21.	ΣΓΟΥΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	16η	18.
ΠΑΠΑΣΤΕΡΓΙΟΥ ΒΑΣΙΛ	15η	19.	ΣΓΟΥΡΟΣ ΑΘΑΝΑΣ	16η	9.
ΠΑΠΑΣΤΕΡΓΙΟΥ ΗΛΙΑΣ	15η	4.	ΣΕΛΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	7η	59.
ΠΑΠΑΣΤΕΦΑΝΟΥ ΠΑΡΑΣ	8η	7.	ΣΙΑΚΟΣ ΝΑΟΥΜ	14η	7.
ΠΑΠΑΧΑΤΖΗΣ ΝΙΚΟΛ	7η	27.	ΣΙΓΑΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	19η	7.
ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΠΟΥΛΟΣ	15η	17.	ΣΙΔΕΡΗΣ ΕΥΑΓΓ	11η	20.
ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΥ ΧΡΗΣ	11η	26.	ΣΙΜΩΝΙΔΗΣ ΟΜΗΡΟΣ	14η	17.
ΠΑΡΑΛΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	18η	8.	ΣΙΝΑΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	6η	31.
ΠΑΡΘΥΜΟΣ ΓΕΩΡΓ	13η	38.	ΣΚΑΜΑΓΚΟΥΛΗΣ ΧΑΡ	13η	21.
ΠΑΣΧΑΛΟΥΔΗΣ ΠΕΤΡΟΣ	19η	3.	ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ ΖΑΧΑΡ	15η	27.
ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	14η	16.	ΣΚΙΑΔΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝ.	8η	14.
ΠΑΤΗΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	12η	3.	ΣΚΛΗΒΑΚΟΣ ΒΑΣΙΛ	6η	36.
ΠΑΤΣΑΡΙΚΑΣ ΔΗΜΗΤΡ	19η	24.	ΣΚΛΗΡΗΣ ΘΕΟΦΑΝΗΣ	8η	41.
ΠΑΤΣΑΡΙΚΑΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	17η	15.	ΣΚΑΙΒΑΝΑΚΗΣ ΠΑΝΤ	15η	15.
ΠΑΤΣΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	19η	10.	ΣΚΟΡΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝ.	10η	23.
ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΝΕΛ	8η	5.	ΣΚΟΥΜΠΗΣ ΑΡΙΣΤΟΤ	7η	41.
ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓ	15η	5.	ΣΚΟΥΜΠΗΣ ΚΩΝΣΤ	11η	32.
ΠΑΥΛΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	1η	14.	ΣΚΟΥΡΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	18η	12.
ΠΕΛΕΚΑΝΑΚΗΣ ΧΡΗΣΤ	9η	2.	ΣΚΟΥΡΤΗΣ ΘΩΜΑΣ	17η	5.
ΠΕΝΣΑΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	18η	24.	ΣΜΥΡΝΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	18η	19.
ΠΕΝΤΑΓΙΩΤΗΣ ΚΩΝΣΤ	14η	30.	ΣΟΥΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	18η	15.
ΠΕΝΤΑΡΗΣ ΕΥΤΥΧΙΟΣ	12η	12.	ΣΟΥΦΛΕΡΟΣ ΕΥΑΓΓ	14η	8.
ΠΕΤΡΟΒΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	16η	19.	ΣΟΦΙΑΝΟΣ ΑΘΑΝΑΣ	13η	15.
ΠΕΤΡΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝ	10η	6.	ΣΠΑΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	4η	18.
ΠΙΠΠΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	14η	32.	ΣΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤ	10η	21.
ΠΛΕΙΩΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	6η	32.	ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Ι	8η	24.
ΠΛΕΥΡΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝ	9η	20.	ΣΠΥΡΑΝΤΖΟΣ ΠΑΝΑΓ	9η	27.
ΠΛΟΧΩΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	15η	23.	ΣΠΥΡΙΔΑΚΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝ	14η	26.
ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ Ι	19η	19.	ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓ	16η	12.
ΠΟΡΦΥΡΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	16η	14.	ΣΠΥΡΟΥ ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ	7η	52.
ΠΙΡΑΤΑΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝ	12η	9.	ΣΠΥΡΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ	4η	21.
ΠΡΙΝΤΣΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	9η	34.	ΣΤΑΘΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	11η	3.
ΠΡΙΟΒΟΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡ	1η	12.	ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ ΣΠΥΡΟΣ	5η	20.
ΠΡΟΕΣΤΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝ	11η	28.	ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	8η	30.

ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡ	9η	33.	ΤΣΙΛΙΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝ	11η	9.
ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗΣ Γ	20η	5.	ΤΣΙΜΠΙΡΗΣ ΘΕΟΔΩΡ	18η	6.
ΣΤΑΜΕΛΟΣ ΓΕΩΡΓ.	1η	9.	ΤΣΙΡΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	8η	8.
ΣΤΑΜΕΝΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	6η	3.	ΤΣΙΤΟΜΕΝΕΑΣ ΣΤΑΥΡ	9η	36.
ΣΤΑΜΝΑΣ ΦΙΛΙΠΠΑΣ	11η	22.	ΤΣΙΩΤΣΙΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	21η	15.
ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓΑΘ	8η	13.	ΤΣΟΜΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Μ	17η	19.
ΣΤΕΦΑΝΑΚΗΣ ΣΤΕΦΑΝ.	8η	34.	ΤΣΩΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	18η	13.
ΣΤΕΦΑΣ ΙΩΑΝ	13η	26.	ΦΑΙΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	11η	23.
ΣΤΟΙΚΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	7η	5.	ΦΑΚΙΝΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	11η	4.
ΣΤΡΑΠΑΤΣΑΣ ΚΩΝΣΤ	10η	33.	ΦΑΚΛΑΡΗΣ ΘΕΟΔΩΡ	13η	14.
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	15η	1.	ΦΑΚΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	7η	29.
ΣΤΡΟΓΓΥΛΗΣ ΒΑΣΙΛ	5η	5.	ΦΑΛΛΙΑΓΚΑΣ ΝΙΚΟΛ	11η	16.
ΣΤΡΩΜΑΤΙΑΣ ΘΕΟΦΑΝ	3η	11.	ΦΑΣΟΥΛΑΣ ΕΜΜΑΝ	10η	1.
ΣΥΜΕΩΝΙΔΗΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ	10η	20.	ΦΙΛΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	14η	21.
ΣΥΝΔΡΕΒΕΛΗΣ ΓΕΩΡΓ	17η	3.	ΦΙΛΙΠΠΗΣ ΑΝΤΩΝ	11η	29.
ΣΦΙΓΚΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	10η	17.	ΦΙΡΦΙΛΙΩΝΗΣ ΣΤΑΥΡ	4η	13.
ΤΑΚΟΣ ΠΑΝΤΕΛ	13η	41.	ΦΛΕΣΣΑΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ	17η	2.
ΤΑΠΕΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝ	9η	9.	ΦΟΥΝΤΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	7η	60.
ΤΑΡΝΑΡΗΣ ΝΙΚΟΛ	10η	7.	ΦΟΥΡΝΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝ	6η	12.
ΤΑΣΙΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤ	17η	18.	ΦΡΑΓΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	10η	11.
ΤΑΣΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	6η	11.	ΦΡΑΓΚΙΑΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	7η	33.
ΤΖΑΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	7η	10.	ΦΡΑΓΚΟΠΑΝΑΓΟΣ ΑΝΔ	4η	10.
ΤΖΑΝΟΥΔΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝ	6η	24.	ΦΡΑΓΚΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	14η	11.
ΤΖΟΥΤΖΟΥΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡ	11η	18.	ΦΡΩΡΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	6η	9.
ΤΖΩΡΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	6η	6.	ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝ	6η	22.
ΤΟΥΡΒΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛ	13η	30.	ΧΑΒΕΛΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	5η	18.
ΤΟΥΡΓΕΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤ	4η	17.	ΧΑΛΙΚΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	21η	21.
ΤΡΑΝΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	21η	5.	ΧΑΛΙΟΥΛΙΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛ	6η	28.
ΤΡΕΜΟΥΛΗΣ ΔΗΜΗΤ	21η	19.	ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ ΑΝΤΩΝ	14η	2.
ΤΡΕΜΠΕΛΑΣ ΕΠΑΜΕΙΝ	9η	6.	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ Γ	11η	25.
ΤΡΙΑΝΤΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	10η	31.	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ Γ	16η	2.
ΤΡΙΓΑΖΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	7η	28.	ΧΑΡΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	7η	3.
ΤΣΑΚΩΝΙΑΤΗΣ ΠΕΤΡΟΣ	7η	16.	ΧΑΡΙΣΗΣ ΝΙΚΟΛ	21η	24.
ΤΣΑΛΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	16η	29.	ΧΑΡΛΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	7η	53.
ΤΣΑΛΟΥΧΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓ	9η	26.	ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΜΙΑ	4η	23.
ΤΣΑΜΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	5η	13.	ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤ	9η	19.
ΤΣΑΡΟΥΧΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝ	14η	20.	ΧΑΤΖΗΟΡΔΑΝΟΥ ΠΑΝ	15η	26.
ΤΣΕΚΟΥΡΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	7η	58.	ΧΑΤΖΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	10η	16.
ΤΣΕΛΕΠΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	2η	4.	ΧΑΤΗΡΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	18η	20.
ΤΣΕΛΙΔΗΣ ΑΧΙΛΕΑΣ	6η	18.	ΧΟΥΖΟΥΡΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣ	17η	12.
ΤΣΕΜΕΤΖΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ	9η	10.	ΧΡΙΣΤΑΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡ.	9η	1.
ΤΣΕΡΤΟΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ	7η	44.	ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΕΤΡ	4η	12.
ΤΣΙΑΝΙΚΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	4η	7.	ΧΡΙΣΤΟΥΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	5η	2.
ΤΣΙΓΩΝΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	4η	6.	ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΓ	11η	11.
ΤΣΙΚΜΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	4η	24.	ΧΩΡΑΦΑΣ ΣΠΥΡΟΣ	9η	17.
ΤΣΙΛΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	5η	15.	ΨΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛ.	4η	16.

A/4α ΠΕΣΟΝΤΕΣ ΜΑΘΗΤΕΣ

ΑΓΟΡΑΣΤΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝ	14 η	(B/1/33)	ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ	4η	(B/1/4)
ΔΕΜΕΡΤΖΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	6 η	(B/1/8)	ΠΑΠΠΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	4η	(B/1/2)
ΚΑΡΑΒΟΤΑΣ ΚΩΝΣΤ	13η	(B/1/25)	ΣΤΑΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	7η	(B/1/10)
ΚΟΚΟΡΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	5η	(B/1/3)			

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'

Β/1. ΠΕΣΟΝΤΕΣ ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

(κατά χρονολογική σειρά)

1. ΜΑΜΑΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημηναγός 1ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1929 στις Θεσπίες Βοιωτίας. Σκοτώθηκε στις 26-5-51 με C-47, ως Συγκυβερνήτης στην Κορέα, όταν το αεροπλάνο του προσέκρουσε , λόγω σφοδρής κακοκαιρίας σε βραχώδη περιοχή.
2. ΠΑΠΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ του ΒΑΣΙΛΕΪΟΥ. ΔΕΧ 1Α της 4ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1939 στην Πρέβεζα. Σκοτώθηκε στις 28-5-51 με HARVARD σε εκπαιδευτική πτήση ΜΟΝΟΣ, όταν το αεροπλάνο του προσέκρουσε στο έδαφος, στην περιοχή Βούλας.
3. ΚΟΚΚΟΡΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ του ΑΧΙΛΕΑ. ΔΕΧ 1Α της 5ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε στην Πάτρα το 1931. Σκοτώθηκε στις 5-7-51 με HARVARD, σε εκπαιδευτική πτήση, με εκπαιδευτή, όταν το αεροπλάνο τους κατέπεσε στην περιοχή Σπάτων και κατεστράφη.
4. ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΗΛΙΑ. ΔΕΧ 2Β της 4ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στην Πελεκανάδα Μεσηνίας. Σκοτώθηκε στις 17-12-51 με SPITFIRE, σε εκπαιδευτική άσκηση βολής στο Τατόι, όταν το αεροπλάνο του συνετρίβει στο έδαφος λόγω απώλειας στήριξης.
5. ΤΣΙΑΝΙΚΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημηναγός 4ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στην Μανδάνησσα Αιτωλοακαρνανίας. Σκοτώθηκε στις 10-4-52 με SPITFIRE, σε εκπαιδευτική πτήση, όταν το αεροπλάνο κατέπεσε και συνετρίβει στη λίμνη Βόλβη περιοχής Λαγκαδά.
6. ΤΣΑΜΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ. Ανθυποσημηναγός 5ης σειράς ΣΑ/ ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1930 στο Μαυρολιθάρι Φωκίδας. Σκοτώθηκε στις 7-7-52 με SPITFIRE σε διατεταγμένη πτήση όταν το αεροπλάνο του συγκρούστηκε με άλλο αεροπλάνο.
7. ΛΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΛΟΥΚΑ. Ανθυποσημηναγός της 4ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στην Κουλούρα Αιγίου. Σκοτώθηκε στις 12-9-52 με F-84G, σε διατεταγμένη πτήση, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου στα όρια του Αεροδρομίου της Ελευσίνας.
8. ΔΕΜΕΡΤΖΗΣ ΜΙΧΑΗΛ του ΣΤΑΥΡΟΥ. ΔΕΧ 2Π της 6ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στον Άγιο Παύλο Θεσσαλονίκης. Σκοτώθηκε στις 12-9-52 με SPITFIRE σε εκπαιδευτική πτήση, όταν το αεροπλάνο του κατέπεσε λόγω μηχανικής βλάβης στην περιοχή Μαγκουφάνας Αττικής.
9. ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημηναγός της 3ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1930 στο Κάστρο Ηλείας. Σκοτώθηκε στις 8-10-52, κατά την διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσεως με F-84G, το οποίο προσέκρουσε στο έδαφος και συνετρίβει μέσα στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας.
10. ΣΤΑΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ του ΠΟΛΥΧΡΟΝΗ. ΔΕΧ 2Π της 7ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στην Αθήνα. Σκοτώθηκε στις 8-12-52 κατά την διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης, με SPITFIRE ,το οποίο κατέπεσε λόγω κακοκαιρίας στην περιοχή Αγίου Θωμά Αττικής.
11. ΚΑΤΣΑΝΤΩΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ. Ανθυποσημηναγός της 1ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στη Λαμία. Σκοτώθηκε στις 27-12-52, στην Κορέα, όταν το αεροπλάνο του τύπου DACOTA, στο οποίο ήταν Κυβερνήτης, έπεσε σε λόφο, αμέσως μετά την απογείωση, λόγω μηχανικής βλάβης.
12. ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΕΤΡΟΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Ανθυποσημηναγός της 4ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1930 στην Ηράκλεια Ηλείας. Σκοτώθηκε στις 18-3-53, σε διατεταγμένη πτήση, με F-84G, μετά από πτώση και συνετρίβη του αεροπλάνου στην περιοχή Σοφάδων Καρδίτσας.

13. ΠΑΠΑΧΑΤΖΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ. Ανθυποσημναγός της 7ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στη Σιάτιστα Κοζάνης. Σκοτώθηκε στις 20-6-53, σε διατεταγμένη πτήση με HELLDIVER, μετά από πτώση και συντριβή του αεροπλάνου του, αμέσως μετά από την απογείωση, από το Αεροδρόμιο Σέδες.
14. ΚΟΤΖΑΚΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΗΛΙΑ. Ανθυποσημναγός της 5ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1930 στη Νέα Ιωνία Βόλου. Σκοτώθηκε στις 3-7-53, σε διατεταγμένη πτήση, με F-84G, το οποίο κατέπεσε στην θαλάσσια περιοχή, πλησίον της Κασσάνδρας, λόγω βλάβης, με αποτέλεσμα τον πνιγμό του.
15. ΖΟΡΜΠΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΜΙΑΤΙΑΔΗ. Ανθυποσημναγός της 8ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1930 στο Βελβενδό Κοζάνης. Σκοτώθηκε στις 30-7-53, σε διατεταγμένη άσκηση βομβαρδισμού στο πεδίο βολής του αεροδρομίου Μίκρας, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του τύπου SPITFIRE στη θάλασσα.
16. ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΑΝΔΡΕΑ. Ανθυποσημναγός της 8ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στον Πειραιά. Σκοτώθηκε στις 20-8-53, σε άσκηση τακτικής, όταν το αεροπλάνο του SPITFIRE, κατέπεσε και αναφλέγει ανατολικά του αεροδρομίου Σέδες.
17. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΗΛΙΑΣ του ΑΝΔΡΕΑ. Ανθυποσημναγός της 7ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στα Κονταίικα Σάμου. Σκοτώθηκε στις 15-10-53, σε διατεταγμένη πτήση, λόγω συγκρούσεως του αεροσκάφους του F-84G, με άλλο αεροπλάνο του σχηματισμού κατά την απογείωση στο Αεροδρόμιο Ελευσίνας.
18. ΕΥΘΥΜΙΑΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ του ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ. Ανθυποσημναγός της 7ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1930 στη Νέα Ιωνία Βόλου. Σκοτώθηκε στις 27-10-53, στην περιοχή Αχαρνών, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του TIGER MOTH, σε εκπαιδευτική πτήση.
19. ΚΙΑΤΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του ΙΩΑΝΝΗ. Ανθυποσημναγός της 1ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε στις Λιβανάτες Φθιώτιδος το 1929. Σκοτώθηκε στις 27-10-53, στην περιοχή Αχαρνών, λόγω πτώσεως και συντριβής του αεροπλάνου του TIGER MOTH σε εκπαιδευτική πτήση.
20. ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημναγός της 5ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1930 στα Χανιά. Σκοτώθηκε στις 27-11-53, όταν το αεροπλάνο του συγκρούστηκε με άλλο αεροπλάνο κατά την απογείωση στο Αεροδρόμιο Σέδες.
21. ΜΑΡΟΥΣΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημναγός της 8ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στην Πορταριά Πηλίου. Σκοτώθηκε στις 21-1-54, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του F-84G, στην Αγιοπηγή Καρδίτσας, κατά την διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσεως.
22. ΧΑΛΙΟΥΛΙΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. Ανθυποσημναγός της 6ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στη Χαλκίδα. Σκοτώθηκε στις 16-2-54, όταν το αεροπλάνο του F-84G, ευρισκόμενο σε κάθοδο στον ραδιοφάρο Νέας Αγχιάλου, κατέπεσε στην περιοχή Αγίου Γεωργίου, 20 χιλιόμετρα δυτικά του Αεροδρομίου.
23. ΒΕΛΗΚΑΝΟΣ ΑΡΓΥΡΙΟΣ του ΜΙΧΑΗΛ. Ανθυποσημναγός της 6ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στην Κόρινθο. Σκοτώθηκε στις 20-2-54, σε πτήση δοκιμής αεροπλάνου F-84G της 112 Πτέρυγας Μάχης. Κατέπεσε και συνετρίβει στην περιοχή Πάρνηθας.
24. ΤΣΙΛΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΦΩΤΙΟΥ. Ανθυποσημναγός της 5ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στο Βύρωνα Αττικής. Σκοτώθηκε στις 2-3-54, με HARVARD, σε εκπαιδευτική πτήση, όταν το αεροπλάνο του συγκρούστηκε στην περιοχή Μπογιατίου με άλλο αεροπλάνο και κατέπεσε.
25. ΚΑΡΑΒΟΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ. ΔΕΧ 1Α, της 13ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στην Αλυσσό Πατρών. Σκοτώθηκε στις 2-3-54, με HARVARD, σε εκπαιδευτική πτήση συγκυβερνήσεως, όταν το αεροπλάνο του συγκρούστηκε με άλλο αεροπλάνο και κατέπεσε στην περιοχή Μπογιατίου.
26. ΡΑΠΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημναγός της 7ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933, στη Συβίστρα Φεναιού Κορινθίας. Σκοτώθηκε στις 29.4.54 με

- HELLDIVER, σε εκπαιδευτική πτήση, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου στο έδαφος, 500 μέτρα ΝΔ του διαδρόμου, του Αεροδρομίου Ελευσίνας.
27. ΚΑΡΑΜΑΝΛΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ. Ανθυποσηναγός της 10ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στην Ελευθερούπολη Καβάλας. Σκοτώθηκε στις 4-10-54, με αεροπλάνο F-84G, σε εκπαιδευτική πτήση, από την 110 Πτέρυγα Μάχης, λόγω προσκρούσεως του αεροπλάνου του στο έδαφος, κατά την διάρκεια βολής στο Καζακλάρ της Λαρίσης.
28. ΔΡΑΜΟΥΝΤΑΝΗΣ ΖΑΧΑΡΙΑΣ του ΑΝΤΩΝΙΟΥ. Ανθυποσηναγός της 9ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στα Ανώγεια Μυλοποτάμου Ρεθύμνου. Σκοτώθηκε στις 20-10-54, με αεροπλάνο F-84G της 111 Πτέρυγας Μάχης, σε εκπαιδευτική πτήση, λόγω προσκρούσεως του αεροπλάνου του στη θάλασσα, κοντά στο πεδίο βολής Μαραθώνος.
29. ΦΑΪΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ. Ανθυποσηναγός της 11ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στη Νεάπολη Λασιθίου. Σκοτώθηκε στις 4-12-54, με αεροπλάνο F-84G της 110 Πτέρυγας Μάχης, σε εκπαιδευτική πτήση, λόγω μηχανικής βλάβης και πτώσεως του αεροπλάνου του μέσα στο Αεροδρόμιο της Λάρισας.
30. ΠΑΠΑΔΑΚΟΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ του ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ. Ανθυποσηναγός της 9ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στο Δαφνί Λακωνίας. Σκοτώθηκε στις 2-2-55, σε διατεταγμένη πτήση, με αεροπλάνο F-84G της 111 Πτέρυγας Μάχης, του οποίου κατέπεσε λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών στη Μακρακώμη Λαμίας.
31. ΚΟΥΡΥΜΠΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ. Ανθυποσηναγός της 9ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στην Ζάκυνθο. Σκοτώθηκε στις 25-3-55, σε διατεταγμένη πτήση, με αεροπλάνο F84-G, της 111 Πτέρυγας Μάχης, λόγω προσκρούσεως του αεροπλάνου στη θαλάσσια περιοχή Κερατσινίου Πειραιά.
32. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ του ΙΩΑΝΝΟΥ. Ανθυποσηναγός της 5ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στον Πειραιά. Σκοτώθηκε στις 8-4-55, σε διατεταγμένη πτήση, με αεροπλάνο F-84G της 111 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου στη θαλάσσια περιοχή Αγκιάλου Μαγνησίας.
33. ΑΓΟΡΑΣΤΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ του ΜΙΧΑΗΛ. ΔΕΧ 2Ε της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στα Χανιά. Σκοτώθηκε στις 23-9-55, σε διατεταγμένη εκπαιδευτική πτήση ακροβατικών SOLO, με αεροπλάνο T-33 της 112 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του στη θαλάσσια περιοχή Σεληνίων Αττικής.
34. ΓΕΡΤΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ. Ανθυποσηναγός της 10ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στο Ελαιχώρι Αρκαδίας. Σκοτώθηκε στις 28-9-55, σε διατεταγμένη πτήση, με αεροπλάνο F-84G της 110 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του στον Άραξο Αχαΐας μετά από ανεπιθύμητη περιδίνηση.
35. ΜΠΑΡΜΠΟΥΝΗΣ ΗΛΙΑΣ του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. Ανθυποσηναγός της 12ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στις Καμάρες Αχαΐας. Σκοτώθηκε 12-10-55, σε διατεταγμένη πτήση, με αεροπλάνο F-84G της 110 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του στη θαλάσσια περιοχή ανατολικά της Αγυιάς Λάρισας.
36. ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. Ανθυποσηναγός της 4ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στο Γεράκι Λακωνίας. Σκοτώθηκε στις 12-2-56, σε διατεταγμένη αποστολή, σαν Συγκυβερνήτης, με αεροπλάνο DACOTA (C-47), της 113 Πτέρυγας Μάχης, λόγω προσκρούσεως του αεροπλάνου στο όρος Δίρφη Ευβοίας, κατά την διαδρομή του από την Ελευσίνα για Σέδες.
37. ΜΠΟΥΡΓΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ. Ανθυποσηναγός της 7ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στη Νέα Μακρυσή Δομοκού. Σκοτώθηκε στις 21-3-56, σε διατεταγμένη πτήση με αεροπλάνο F-86E της 112 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του στη θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού, κατά την διάρκεια ενοργάνου καθόδου εντός νεφών στο Ελληνικό.
38. ΚΟΥΛΑΚΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ του ΗΛΙΑ. Ανθυποσηναγός της 13ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στην Πανίτσα Γυθείου Λακωνίας. Σκοτώθηκε στις 21-3-56, σε διατεταγμένη πτήση με αεροπλάνο F-86E της 112 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως

του αεροπλάνου του, στη θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού κατά τη διάρκεια ενοργάνου καθόδου εντός νεφών στο Ελληνικό.

39. ΒΑΪΡΑΜΗΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ του ΠΕΤΡΟΥ. Ανθυποσημναγός της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στην Αντίς Αμπέμπα. Σκοτώθηκε στις 25-4-56, σε διατεταγμένη πτήση με αεροπλάνο F-84G, της 110 Πτέρυγας Μάχης, λόγω εγκαταλείψεως του αεροπλάνου, μετά από ανάφλεξη και μη απασφάλισης του αλεξιπτώτου του, κατέπεσε στη θέση Νειάματα ανατολικά της Λάρισας.
40. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ. Ανθυποσημναγός της 11ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στο Σουφλί Έβρου. Σκοτώθηκε στις 2-5-56, σε διατεταγμένη πτήση, με αεροπλάνο F-84G της 111 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του, μετά από βλάβη, στην περιοχή Σοφάδων Καρδίτσας.
41. ΦΡΑΓΚΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΓΕΩΡΓ. Ανθυποσημναγός της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στον Πλάτανο Ηλείας. Σκοτώθηκε στις 16-5-56, σε διατεταγμένη πτήση, με αεροπλάνο F-84G, λόγω συντριβής του αεροπλάνου του στην Κάρλα Λάρισας.
42. ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΠΕΡΙΚΛΗ. Ανθυποσημναγός της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1935 στην Κομοτηνή. Σκοτώθηκε στις 11-10-56, σε διατεταγμένη πτήση, με αεροπλάνο F-84G της 111 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του, στην περιοχή Αγδινών Ευβοίας.
43. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημναγός της 13ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στην Θεσσαλονίκη. Σκοτώθηκε στις 8-6-57, σε διατεταγμένη πτήση με αεροπλάνο F-84G της 111 Πτέρυγα Μάχης λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του, στην θαλάσσια περιοχή του χωριού Τρίκερι Μαγνησίας.
44. ΜΠΕΣΥΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του ΜΙΧΑΗΛ. Ανθυποσημναγός της 12ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932, στη Γαβαλού Αιτωλοακαρνανίας. Σκοτώθηκε στις 25-6-57, σε διατεταγμένη πτήση με αεροπλάνο F-86E της 114 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του, πλησίον του χωριού Τανάγρα, μετά από ανάφλεξη που είχε εκδηλωθεί αμέσως μετά την απογείωση.
45. ΚΟΥΤΣΟΥΡΕΝΤΣΗΣ ΤΡΥΦΩΝ του ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ. Ανθυποσημναγός της 9ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στην Έδεσσα Πέλλης. Σκοτώθηκε στις 5-8-57, σε διατεταγμένη πτήση με αεροπλάνο F-84G, της 111 Πτέρυγας Μάχης, λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του στην θαλάσσια περιοχή Ψαθούρας.
46. ΦΙΛΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. Ανθυποσημναγός της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934, στον Πυργετό Λάρισας. Σκοτώθηκε στις 3-10-57, σε διατεταγμένη πτήση με αεροπλάνο F-86E της 114 Πτέρυγα Μάχης, όταν το αεροπλάνο του λόγω μηχανικής βλάβης, στη φάση προσγειώσεως, κατέπεσε 300 μέτρα βόρεια έξω από το Αεροδρόμιο της Τανάγρας.
47. ΚΑΓΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΗΛΙΑ. Ανθυποσημναγός της 18ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στο Λιδωρίτσι Φωκίδας. Σκοτώθηκε στις 21-1-58, όταν το αεροπλάνο του, F-84G, που εκτελούσε πτήση σχηματισμού σε ναυτιλιακό ταξίδι, κατέπεσε κοντά στην Τρίπολη.
48. ΜΠΑΛΑΚΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ. Ανθυποσημναγός της 13ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στην Αμάρυνθο Ευβοίας. Σκοτώθηκε στις 11-3-58, όταν το αεροπλάνο του, F-84G, της 112 Πτέρυγας Μάχης κατά την διάρκεια σχηματισμού τετράδος συγκρούστηκε με άλλο αεροπλάνο και κατέπεσε στην περιοχή Άργους.
49. ΣΥΝΔΡΕΒΕΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημναγός της 17ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1936 στο Ανθοχώρι Ιωαννίνων. Σκοτώθηκε στις 11-3-58, όταν το αεροπλάνο του, F-84G, της 112 Πτέρυγας Μάχης, κατά την διάρκεια σχηματισμού τετράδος συγκρούστηκε με άλλο αεροπλάνο και κατέπεσε στην περιοχή Άργους.
50. ΡΕΠΠΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Θεοδώρου. Ανθυποσημναγός της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στην Αλίφειρα Ανδρίτσαινας Ηλείας. Σκοτώθηκε στις 9-4-58, όταν το αεροπλάνο του F-86E της 114 Πτέρυγας Μάχης προσέκρουσε στην κορυφή προφή τη Ηλία του Πάρωνα, κοντά στο χωριό Καστανίτσα Κυνουρίας.
51. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΠΑΥΛΟΥ. Ανθυποσημναγός της 15ης σειράς

- ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στον Άγιο Σώστη Τριφυλίας. Σκοτώθηκε στις 9-4-58, όταν το αεροπλάνο του F86E της 114 Πτέρυγας Μάχης, προσέκρουσε στην κορυφή Προφήτη Ηλία του Πάρωνα, κοντά στο χωριό Κασιτανίτσα Κυνουρίας.
52. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΙΟΣ του ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ. Ανθυποσμηναγός της 20ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στα Φίλια Καλαβρύτων. Σκοτώθηκε στις 29-10-58, όταν το αεροπλάνο του, F-86E της 114 Πτέρυγας Μάχης κατέπεσε 200 μέτρα δυτικά από το χωριό Σχηματάρι Βοιωτίας.
53. ΤΣΕΛΙΑΗΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ του ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ. Υποσμηναγός της 6ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1931 στο Λαγκαδά Θεσσαλονίκης. Σκοτώθηκε στις 15-1-59, όταν το αεροπλάνο του F-84G της 110 Πτέρυγας Μάχης κατέπεσε στη θάλασσα περιοχή 10 χιλιόμετρα δυτικά του ακρωτηρίου Ποσειδώνας Χαλκιδικής.
54. ΜΠΟΥΛΤΑΔΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ του ΠΑΥΛΟΥ. Ανθυποσμηναγός της 16ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στην Πτολεμαίδα Κοζάνης. Σκοτώθηκε στις 29-1-59, όταν το αεροπλάνο του, HARVARD της 112 Πτέρυγας Μάχης κατέπεσε στην Μαλακιά Αττικής
55. ΚΑΡΑΘΑΝΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του Κων/νου. Ανθυποσμηναγός της 21ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1937 στο Βόλο Μαγνησίας. Σκοτώθηκε στις 8-4-59, όταν το αεροπλάνο του F-84G της 112 Πτέρυγας Μάχης συγκρούστηκε με άλλο αεροπλάνο κατά την διάρκεια ακολουθίας Αρχηγού και κατέπεσε Βορειοδυτικά του χωριού Μάνδρα Αττικής.
56. ΣΚΟΥΡΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ του Θεοδώρου. Ανθυποσμηναγός της 18ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1936 στην Πάτρα. Σκοτώθηκε στις 11-5-59, όταν το αεροπλάνο του F-84F της 112 πτέρυγας Μάχης, σε διατεταγμένη εκπαιδευτική πτήση συγκρούστηκε με άλλο αεροπλάνο και κατέπεσε ανατολικά της Επιδαύρου.
57. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΙΩΑΝΝΗ. Ανθυποσμηναγός της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στα Φιλιατρά Μεσσηνίας. Σκοτώθηκε στις 14-5-59, όταν εγκατέλειψε το αεροπλάνο του F-86E της 114 Πτέρυγας Μάχης, μετά απο μηχανική βλάβη, αλλά λόγω χαμηλού ύψους δεν άνοιξε το αλεξίπτωτο και κατέπεσε στη θάλασσα νότια του λιμένα Χαλκίδας.
58. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Κων/νου. Ανθυποσμηναγός της 18ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στη Ζαχάρω Ηλείας. Σκοτώθηκε στις 20-5-59, όταν το αεροπλάνο του F-84G, της 115 Πτέρυγας Μάχης, προσέκρουσε σε μνημείο πεσόντων, έξω από τα Χανιά, κατά την διάρκεια επιδείξεως σχηματισμού.
59. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ. Υποσμηναγός της 6ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στα Λετρινά Ηλείας. Πνίχθηκε στις 18-8-59, όταν το Ελικόπτερο της 112 Πτέρυγας Μάχης στο οποίο ήταν Συγκυβερνήτης προσθαλασώθηκε λόγω βλάβης στην περιοχή της Μήλου
60. ΖΑΜΑΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ του Δημητρίου. Ανθυποσμηναγός της 18ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στη Φρέγκαίνα Αργολίδος. Σκοτώθηκε στις 16-9-59, όταν το αεροπλάνο του F-84G της 112 Πτέρυγας Μάχης συγκρούστηκε με άλλο αεροπλάνο του ίδιου τύπου και κατέπεσε Βορειοδυτικά του Αεροδρομίου Ελευσίνας.
61. ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ του Αναστασίου. Ανθυποσμηναγός της 19ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στην Παλαιά Οινόη Ορεστιάδας. Σκοτώθηκε στις 2-11-59, όταν το αεροπλάνο του F-86E της 114 Πτέρυγας Μάχης, προσέκρουσε στο έδαφος δυτικά και λίγο έξω από την Θήβα.
62. ΔΡΙΣΤΙΛΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του ΙΩΑΝΝΟΥ. Ανθυποσμηναγός της 19ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1935 στο Κόμα Φθιώτιδας. Σκοτώθηκε στις 2-11-59, όταν το αεροπλάνο του F-86E της 114 Πτέρυγας Μάχης, προσέκρουσε στο έδαφος δυτικά και λίγο έξω από την Θήβα.
63. ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΑΚΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ του ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗ. Ανθυποσμηναγός της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στην Κερατέα Αττικής. Σκοτώθηκε στις 11-12-59, όταν το αεροπλάνο του HARVARD, της Σχολής Αεροπορίας, κατέπεσε στη Λιβαδειά, εκτελώντας πτήση ρυμουλκήσεως στόχου για εξάσκηση προσωπικού εδάφους στις εναέριες βολές

64. ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημναγός της 21ης ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στα Φιλιατρά Μεσσηνίας. Πέθανε μετά από θανάσιμο τραυματισμό στις 26-4-60, όταν το αεροπλάνο του F-86E της 114 Πτέρυγας Μάχης κατέπεσε μέσα στο Αεροδρόμιο της Τανάγρας.
65. ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΘΩΜΑ. Ανθυποσημναγός της 20ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στην Μονοκαρνά Ευβοίας. Σκοτώθηκε στις 11-10-60 όταν το αεροπλάνο του F-86E της 111 Πτέρυγας Μάχης κατέπεσε στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ Ποτειδαίας και Ψαθούρας.
66. ΔΕΜΑΓΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ανθυποσημναγός της 20ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στις Αφίδνες Αττικής. Σκοτώθηκε στις 26-1-62, όταν το αεροπλάνο του F86E της 114 Πτέρυγας Μάχης, προσέκρουσε σε λόφο δυτικά του Αεροδρομίου Τανάγρας.
67. ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. Ανθυποσημναγός της 20ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στη Σκεπιαστή Ευβοίας. Σκοτώθηκε στις 15-9-62, μαζί με τον Ανθυποσημναγό ΚΟΝΤΟΜΥΤΑΚΗ ΓΕΩΡΓΙΟ, όταν το αεροπλάνο τους T-33 της 111 Πτέρυγας Μάχης, με το οποίο πετούσαν προσέκρουσε στο Πήλιο, μεταξύ Χανίων – Ζαγοράς.
68. ΝΤΑΡΑΚΛΙΤΣΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ του ΠΕΤΡΟΥ. Ανθυποσημναγός της 19ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1936 στους Αγίους Θεοδώρους Καρδίτσας. Σκοτώθηκε στις 23-1-63, όταν το αεροπλάνο του T-33 της 112 Πτέρυγας Μάχης, σε πτήση με όργανα κατέπεσε στην θαλάσσια περιοχή 15 χιλ. Νότια του Αεροδρομίου Ελευσίνας.
69. ΚΩΣΤΟΥΛΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Υποσημναγός της 10ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στα Τρίκαλα. Σκοτώθηκε στις 24-10-64, όταν το αεροπλάνο του HARVARD του Τατοίου, όπου πετούσε σαν εκπαιδευτής σε πτήση με τα όργανα, προσέκρουσε στο όρος Πεντέλη, λόγω χαμηλής νέφωσης.
70. ΠΑΠΑΜΙΧΑΗΛ ΜΙΧΑΗΛ του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. Υποσημναγός της 16ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1935 στην Ερμιόνη Αργολίδος. Πνίγηκε την 1-11-65, μετά από αναγκαστική προσθαλάσσωση, λόγω βλάβης του αεροπλάνου του HARVARD, του Τατοίου, στον Ευβοϊκό κόλπο, κοντά στο χωριό Γιάλτρα.
71. ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Σημναγός της 19ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1935 στη Δράμα. Σκοτώθηκε στις 10-11-67, εκτελώντας πτήση εθισμού με μαθητή Γυμνασίου, κατά την εορτή της Αεροπορίας, όταν το αεροπλάνο του HARVARD, του Τατοίου κατέπεσε στην περιοχή Αγινιάς Λάρισας. Ο μαθητής διεσώθη!.
72. ΠΑΠΑΜΙΧΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Επισμηναγός της 13ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934, στο Κουμαρίτσι Φθιώτιδος. Σκοτώθηκε στις 11-3-68, όταν αναγκάστηκε να εγκαταλείψει το αεροπλάνο του F-5B, της 111 Πτέρυγας Μάχης, μετά την απογείωση, λόγω μηχανικής βλάβης, χωρίς να μπορέσει να ανοίξει το αλεξίπτoto σινεπεία χαμηλού ύψους.
73. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Επισμηναγός της 15ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στο Διαβολίτσι Μεσσηνίας. Σκοτώθηκε την 1-9-70, ως Κυβερνήτης, σε διατεταγμένο δρομολόγιο, μεταφοράς προσωπικού, Θεσσαλονίκη-Κοζάνη- Πρέβεζα, όταν το αεροπλάνο του DACOTA, της 113 Πτέρυγας Μάχης, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών προσέκρουσε στο Όρος Μιτσικέλι.
74. ΚΑΤΣΙΜΠΟΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του ΣΠΥΡΙΔΩΝΑ. Σημναγός της 10ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στους Σελλάδες Άρτας. Σκοτώθηκε στις 20-6-71, όταν το αεροπλάνο του PIPER της Αερολέσχης Αθηνών, κατέπεσε κατά την διάρκεια της απογείωσης, στο Αεροδρόμιο Τατοίου.
75. ΧΑΛΙΚΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΣΠΥΡΙΔΩΝΑ. Υποσημναγός της 21ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1936 στην άνω Γαρούνα Κερκύρας. Σκοτώθηκε στις 24-3-72, όταν το ελικόπτερό του κατέπεσε στην περιοχή Αθηνών.
76. ΔΑΜΙΑΝΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ του ΜΩΥΣΗ. Επισμηναγός της 15ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στην Έδεσσα Πέλλης. Σκοτώθηκε στις 31-7-72, όταν το αερο-

- πλάνο του TR-104G, της 116 Πτέρυγας Μάχης, κατέπεσε στην περιοχή Νεραϊδο-
ράχης Ηλείας, μαζί με τον σημαγδό ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΧΡΗΣΤΟ.
77. ΡΟΥΠΑΚΑΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ του ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Επισμηναγός της 17ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
Γεννήθηκε το 1933 στην Κατερίνη Πιερίας Σκοτώθηκε στις 12-6-74, όταν το ελικό-
πτερό του, σε διατεταγμένη πτήση κατέπεσε και συνετρίβει, στην περιοχή Καλαμά-
τας.
78. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του ΝΙΚΟΛΑΟΥ. Αντισμήναρχος της 20ης σειράς
ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1935 στο Αργίτιο. Σκοτώθηκε στις 22-7-74, όταν το αερο-
πλάνο του NORATLAS της 112 Πτέρυγας Μάχης το οποίο πετούσε σαν Κυβερνή-
της σε διατεταγμένη Πολεμική αποστολή στην Κύπρο, καταρρίφθηκε κατά την φά-
ση προσγειώσεως στο Αεροδρόμιο Λευκωσίας.
79. ΣΥΜΕΩΝΙΔΗΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Αντισμήναρχος της 10ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
Γεννήθηκε το 1933 στις Σέρρες. Σκοτώθηκε στις 22-7-74, όταν το αεροπλάνο του
NORATLAS της 112 Πτέρυγας Μάχης, το οποίο πετούσε σαν Κυβερνήτης, σε δια-
τεταγμένη Πολεμική αποστολή στην Κύπρο καταρρίφθηκε κατά την φάση προσγει-
ώσεως στο Αεροδρόμιο Λευκωσίας.
80. ΜΠΟΥΡΟΛΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗ. Αντισμήναρχος της 18ης σειράς
ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στον Ανεμόμυλο Μεσσηνίας. Σκοτώθηκε στις 29-5-
79, όταν το αεροπλάνο του T-33 της 115 Πτέρυγας Μάχης, κατέπεσε στην περιοχή
του Αεροδρομίου της Σούδας, με συνεπιβαίνοντα τον μηχανικό Ανθυπασπιστή
ΣΥΦΑΝΗ ΑΝΤΩΝΙΟ.
81. ΣΚΑΜΑΓΚΟΥΛΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Σμήναρχος της 13ης σειράς
ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1932 στην Ελάτεια Φθιώτιδας. Σκοτώθηκε στις 9-3-84, ό-
ταν το αεροπλάνο του CL215, Πυροσβεστικό, της 112 Πτέρυγας Μάχης το οποίο
πετούσε σαν Κυβερνήτης, κατέπεσε στο Αεροδρόμιο Ελευσίνας, κατά την φάση
προσγειώσεως, λόγω μηχανικής βλάβης.

Β/2. ΠΕΣΟΝΤΕΣ ΣΕ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

(Μετά την απόλυση ή αποστρατεία τους)

1. ΚΟΥΛΟΥΜΟΥΔΙΩΤΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ του ΙΩΑΝΝΟΥ. Ανθυποσμηναγός της 14ης σειράς
ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934, στο Δαράτσι Κυδωνίας Χανίων. Απολύθηκε 1-7-59.
Σκοτώθηκε στις 8-12-69 στο Μαυροβούνι Κερατέας με SKY MASTER της ΟΑ
2. ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ του ΙΩΑΝΝΗ. Ανθυποσμηναγός της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
Γεννήθηκε το 1932 στην Αθήνα. Απολύθηκε 15-4-62. Σκοτώθηκε στις 8-12-69 στο
Μαυροβούνι Κερατέας με SKY MASTER της ΟΑ
3. ΚΟΥΡΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΣΠΥΡΙΔΩΝΑ. Ανθυποσμηναγός της 9ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννή-
θηκε το 1930 στη Λευκίμη Κέρκυρας. Απολύθηκε 22-4-58. Σκοτώθηκε με μικρό
αεροπλάνο Lear Jet της ΟΑ στο Μόντε Κάρλο, θαλάσσια περιοχή 8-2-72.
4. ΣΚΙΑΔΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του Ιωάννου. Σμήναρχος της 8ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε
το 1932 στην Αθήνα. Αποστρατεύθηκε 15-8-72. Σκοτώθηκε στις 23.11.76 με YS-11
της ΟΑ στην περιοχή Κοζάνης.
5. ΤΑΡΝΑΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Αντισμήναρχος της 10ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ Γεννή-
θηκε το 1932 στη Λυγιά Κορινθίας. Αποστρατεύθηκε 15-8-72. Σκοτώθηκε στις
23-11-76 με YS-11 της ΟΑ στην περιοχή Κοζάνης.
6. ΔΡΑΣΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΑΝΘΙΜΟΥ. Ανθυποσμηναγός της 3ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννή-
θηκε το 1930 στο Μακροπλάγι Δράμας. Αποστρατεύθηκε 10-10-53. Σκοτώθηκε σε
πτήση αεροψεκασμού στην Μάνη.
7. ΚΑΡΔΑΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Επισμηναγός της 19ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
Γεννήθηκε το 1935 στην Θήβα. Αποστρατεύθηκε 22-10-77. Σκοτώθηκε στις 14-7-81
εκτελώντας πτήση αεροψεκασμού στη ΜΑΕΔΥ.

8. ΑΡΓΥΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Ανθυποσημναγός της 8ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1951 στην Αθήνα. Αποστρατεύθηκε 15-5-55. Σκοτώθηκε με ψεκαστικό αεροσκάφος.

Β/3.ΘΑΝΟΝΤΕΣ ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

1. ΣΤΑΜΕΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΣΩΚΡΑΤΗ. Ανθυποσημναγός της 1ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1929 Απεβίωσε 22-9-53 συνεπεία εγκεφαλικής αιμορραγίας, πιθανότατα μετά από απότομη κάθοδο με το αεροπλάνο του.
2. ΚΕΛΑΦΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του ΝΙΚΟΛΑΟΥ. Ανθυποσημναγός της 16ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1936 στον Ορχομενό Βοιωτίας. Σκοτώθηκε σε τροχαίο ατύχημα στις 4-10-62.
3. ΣΟΦΙΑΝΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του ΔΗΜΟΥ. Αντισμήναρχος της 13ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1935 στην Αθήνα. Απεβίωσε στις 11.6.75.
4. ΣΙΑΚΟΣ ΝΑΟΥΜ του ΛΑΖΑΡΟΥ. Σμήναρχος της 14ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στη Φλώρινα. Απεβίωσε την 1.7.77
5. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ ΑΛΕΚΟΣ του ΣΤΕΡΓΙΟΥ. Σμήναρχος της 5ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε στη Βέρροια το 1930. Απεβίωσε στις 15.7.75.
6. ΣΙΓΑΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Σμήναρχος της 19ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1937 στον Άγιο Νικόλαο Χαλκίδας. Απεβίωσε στις 7.8.78.
7. ΚΟΥΚΛΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ του ΧΡΗΣΤΟΥ. Αντισμήναρχος της 15ης ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1934 στον Πλάτανο Κυνουρίας. Απεβίωσε στις 11.3.79.
8. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΝΕΛΟΣ του ΤΑΞΙΑΡΧΗ. Ταξίαρχος 18ης ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε στη Δημητσάνα το 1933. Απεβίωσε την 1.8.83.

Β/4.ΣΕ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ

1. ΓΚΛΑΒΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ του ΘΕΟΔΩΡΟΥ. Αντισμήναρχος της 4ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
2. ΦΟΥΡΝΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΠΑΝΤΕΛΗ. Αντισμήναρχος της 6ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Απεβίωσε 27-4-98.
3. ΚΑΡΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΗΛ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Ταξίαρχος της 6ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
4. ΟΡΦΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ του ΖΑΧΑΡΙΑ. Αντισμήναρχος της 7ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ. Γεννήθηκε το 1933 στο Ηράκλειο Κρήτης. Απεβίωσε στις 19.11.81.
5. ΔΑΣΚΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ. Αντισμήναρχος της 8ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
6. ΚΑΛΑΪΤΖΙΔΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του ΜΙΧΑΗΛ. Αντισμήναρχος της 8ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
7. ΛΑΜΠΡΙΑΝΙΔΗΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ του ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Επισμηναγός της 9ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
8. ΒΡΕΤΤΟΣ ΗΡΑΚΛΗΣ του ΧΡΗΣΤΟΥ. Ταξίαρχος της 16ης σειράς ΣΑ/ΕΚΕΧ.
9. ΦΛΕΣΣΑΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ του ΚΩΝ/ΝΟΥ Αντισμήναρχος της 17ης ΣΑ/ΕΚΕΧ.

Εκτός από τους παραπάνω, ευρισκόμενους σε Πολεμική Διαθεσιμότητα, λόγω συγκεκριμένων προβλημάτων υγείας τους, μετά από αεροπορικά ατυχήματα ή συνεπεία των πτήσεων, υπάρχουν και ένας πρόσθετος αριθμός άλλων αεροπόρων, οι οποίοι δεν υπέστησαν σοβαρά προβλήματα για να τεθούν σε Πολεμική Διαθεσιμότητα, αλλά οπωσδήποτε υπέστησαν βλάβες στην υγεία τους, ως κληρονομιά των πτήσεων ή και των αεροπορικών ατυχημάτων, για όλη τους τη ζωή. Τέτοια προβλήματα, συνήθως και σε μεγάλο αριθμό δημιουργούνται στην σπονδυλική στήλη και πιθανόν στην καρδιά.

Στα παραπάνω στοιχεία, πρέπει να προστεθούν και οι μαθητές οι οποίοι απομακρύνθηκαν από την Σχολή, λόγω υγειονομικής ακατάλληλότητας, που μπορεί να προέρχεται από την ναυτία στις πτήσεις ή από την σκληρή στρατιωτική εκπαίδευση και την εν γένει διαβίωση στα όρια της ανθρώπινης αντοχής. Οι επίσημα απομακρυνθέντες μαθητές, συνεπεία υγειονομικής ακατάλληλότητας, ανέρχονται στους σαράντα (40)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ'

Γ/1 ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΝΟΜΩΝ - ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΥΚΛΙΩΝ
που αναφέρονται στη ΣΑ/ΕΚΕΧ

Κατηγορία	Στοιχεία	Θέμα	Περίληψη περιεχομένου
-----------	----------	------	-----------------------

Α' Εγκύκλιοι Εισαγωγικών Εξετάσεων

Περί προκηρύξεως διαγωνισμού για την εισαγωγή μαθητών στην Σχολή Αεροπορίας ΣΑ / ΕΚΕ'.

Τα στοιχεία όλων αυτών των Εγκυκλίων αναφέρονται στα περιληπτικά στοιχεία εκάστης Σειράς. Καθορίζονται, αριθμός και προσόντα εισαχθέντων, ημερομηνίες διεξαγωγής των εξετάσεων, εξεταστέα ύλη και βαθμολογία ανά μάθημα, τρόπος διεξαγωγής των εξετάσεων, δικαιώματα και υποχρεώσεις μαθητών.

Β' Γενική Νομοθεσία**1. Α.Ν. 245/36 ΦΕΚ 459/36**

Περί στελέχους Εφέδρων Αξιωματικών της Αεροπορίας και περί Εφέδρων Ιπταμένων Οπλιτών.

(Άρθρο 31) Δια την συμπλήρωση των εις Εφέδρους μάχιμους Ιπταμένους Αξιωματικούς αναγκών της Αεροπορίας ιδρύεται εκάστοτε δια ΒΔ ειδική Σχολή, υπό τον τίτλο Σχολή Εφέδρων Αξιωματικών Αεροπορίας σκοπόν έχουσα τον καταρτισμόν Εφέδρων Χειριστών Αξιωματικών. Οι αποφοιτούντες ονομάζονται Έφεδροι Ανθ/γοί Χειριστές.

2. Α.Ν. 969/46
ΦΕΚ 57/21-2-46

**Περί συγκροτήσεως και οργανώσε-
ως του προσωπικού της ΕΒΑ**

(Άρθρο 4 παρ. 7) Προκειμένου περί εκπαιδεύσεως προσωπικού Εφέδρου Στρατευσίμου και εθελοντικού δύναται ο Υπουργός Αεροπορίας, να ιδρύει Εκπαιδευτικά Κέντρα προς παραγωγή αντιστοιχών στελεχών πάσης ειδικότη-
τητας, από τον βαθμό του Υποσμηνίου μέχρι του Ανθ/γού.

(Άρθρο 5 παρ. 2) Αξιωματικοί Γ Υ δύνανται να είναι μόνο Μόνιμοι Αξιω-
ματικοί προερχόμενοι εκ της Σχολής Αεροπορίας.

3. Ν.Δ. 117/46
ΦΕΚ 303/30-9-46

Περί Οργανισμού ΕΒΑ.

(Άρθρο 1) Εν ειρήνη ο Στρατός της ΕΒΑ συγκροτείται από Αξιωματικούς
και Οπλίτες, Μόνιμους, Στρατεύσιμους, Εφέδρους και Ιδιωτικό προσωπικό.

4. Ν.Δ. 2177/7-8-52.
Εγκ. 77/1952

**Περί καθορισμού κλάδων, κατηγοριών
και ειδικοτήτων του προσωπικού της
ΕΒΑ.**

(Άρθρο 2) Πρόσθεση Άρθρου 15α στον Α.Ν. 969/46, με τον οποίο καθορί-
ζεται ότι η είσοδος του προσωπικού στα Μόνιμα στελέχη, θα γίνεται είτε από
παραγωγικές Σχολές ή απευθείας δια διαγωνισμών ή δια Μονιμοποιήσεως
Εφέδρων Ανθ/γών.

5. Β.Δ. 6/25-2-53
ΦΕΚ 38 Α - Εγκ 53/53

**Περί καθορισμού κλάδων, κατηγο-
ριών και ειδικοτήτων προσωπικού
της ΕΒΑ.**

(Άρθρο 2, παρ.1) Το προσωπικό του Κλάδου Ιπταμένων, κατηγορίας ΓΥ
προέρχεται:

Α. Από την ΣΑ

Β. Δια Μονιμοποίησης από ΕΚΕΧ μετά 2ετία, 25% των εξερχομένων της
ΣΑ το έτος αυτό.

(Άρθρο 2, παρ. 3,4 και 6) Το προσωπικό των κλάδων Εφοδιασμού, Οικο-
νομικού και Αεραμύνης προέρχεται από Μονιμοποίηση από το ΕΚΕΧ, μετά
2ετία, 40% των υφισταμένων κενών θέσεων το έτος αυτό στις αντίστοιχες κα-
τηγορίες.

Γ' Οργανισμός της ΣΑ /ΕΚΕΧ

**1. Β.Δ. 7/24-7-52
ΦΕΚ 198 Α/24-7-52**

**Περί Οργανισμού του ΕΚΕΧ της Βα-
σιλικής Αεροπορίας.**

Αναφέρεται ...

1. Στην ίδρυση και το σκοπό της Σχολής (Κέντρου).
2. Τον τρόπο εισαγωγής των μαθητών (Αριθμός κατασσομένων, τρόπο προ-
κήρυξης και διενέργεια των εξετάσεων, προσόντα υποψηφίων, είδη εξε-
τάσεων, εξεταστέα μαθήματα, ύλη και βαθμολογία μαθημάτων.
3. Διοίκηση, επιτηρητές, καθηγητές εκπαιδευτές της Σχολής.
4. Ορκωμοσία, ιεραρχία, τάξεις, στολές, διακριτικά, ποινές, άδειες και δια-
βίωση μαθητών ΔΕΧ.
5. Στάδια, διάρκεια, έκταση, προγράμματα και εξετάσεις εκπαίδευσης.
6. Συντελεστές και φύλλα βαθμολογίας, κριτήρια επιτυχίας, ανεπάρκεια και
Συμβούλια Ικανότητας.
7. Απόλυση και αποβολή ΔΕΧ.
8. Αποφοίτηση και ονομασία εις Εφέδρους Ανθ/γούς Γενικών Υπηρεσιών.
9. Απονομή Πτυχίου Χειριστού.

**2. Β.Δ./24-11-53
Εγκ. 139/29-12-53**

**Περί αντικαταστάσεως διατάξεων τι-
νών του ΒΔ 7/7/52.**

Αναφέρεται σε μικρή τροποποίηση της εξεταστέας ύλης των μαθημάτων κατά τις εισαγωγικές εξετάσεις και σε διαδικαστικά θέματα των εξετάσεων αυτών. Επί πλέον αυξάνεται η διάρκεια της Εκπαίδευσης από τη μέχρι τότε προβλεπόμενη 13 έως 17 μήνες, στους 16 έως 20 μήνες.

**3. Β.Δ. 12-11-55
Εγκ 127/30-11-55**

**Περί αντικαταστάσεως διατάξεων του
ΒΔ 7-7-52.**

Αναφέρεται στην αύξηση των Σταδίων εκπαίδευσης, από τέσσερα σε πέ-
ντε, με την προσθήκη του Σταδίου Εκπαίδευσης Αεριοθουμένων

Δ' Προστασία των Εφέδρων Ιπταμένων

**1. Νόμος 2310/10-3-53
ΦΕΚ 58/11-3-53/Α'**

Περί προστασίας των Εφέδρων Ιπταμένων της Βασ. Αεροπορίας.

Αναφέρεται ...

1. Στη δυνατότητα μονιμοποίησης των αποφοίτων του Τμήματος ΕΚΕΧ.
2. Στα ποσοστά μονιμοποίησης και σε ποιες ειδικότητες και κλάδους.
3. Στις ευεργετικές διατάξεις των παραμενόντων εν Υπηρεσία Εφέδρων και των μονιμοποιουμένων σε Ειδικότητες Εδάφους καθώς και στους απολυόμενους Εφέδρους.
4. Στον καθορισμό της 5ετίας, ως χρόνου υποχρεωτικής παραμονής των Εφέδρων στην Αεροπορία.
5. Στη δυνατότητα δημιουργίας Ταμείου Ασφαλίσεως Ιπταμένων Μαθητών.

**2. Β.Δ. 8/22-1-54
ΦΕΚ. 13/22-1-54/Α'**

Περί συστάσεως Ταμείου Ειδικής Ασφαλίσεως των εν τοις Σχολαίς Ιπταμένων της ΕΒΑ, εκπαιδευομένων μαθητών Δοκίμων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών.

Αναφέρεται στην ίδρυση του παραπάνω ταμείου TEAM, στους πόρους του, στον τρόπο λειτουργίας και στις παροχές.

**3. Ν.Δ. 2932/22-7-54
ΦΕΚ 163/54**

Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του ΝΔ 2310/53.

Τροποποιεί το Άρθρο 4 του ΝΔ 2310/53 και την δυνατότητα δημιουργίας TEAM την μετατρέπει σε σύσταση και καθορισμό των βασικών διατάξεων ταμείου Ειδικής Ασφάλισης Ιπταμένων TEAI και εντάσσει σ' αυτό και το TEAM, ως τμήμα αυτού.

**4. Β.Δ. 12-2-55
Εγκ 32/18-3-55**

Περί Οργάνωσης και λειτουργίας του TEAI

Καθορίζει τις λεπτομέρειες οργάνωσης και λειτουργίας του ταμείου αυτού.

5. Νόμος 3212/26-4-55
ΦΕΚ 107 /55

**Περί τροποποίησης και συμπλήρωσε
 ως του ΝΑ 2310/53**

Αυξάνει το ποσοστό μονιμοποίησης των αποφοίτων της ΣΑ/ΕΚΕΧ από 25% των εξερχόμενων κάθε χρόνο από την Ικάρων εις 25% των εξερχόμενων από την ΣΑ/ΕΚΕΧ, καθώς και πρόσθετες διατάξεις διευκρινιστικές για τις διαδικασίες μονιμοποίησης.

6. Νόμος 3819/28-2-58
ΦΕΚ 36/7-3-58

**Περί τροποποίησης και συμπλήρωσε
 ως του Ν Δ 2310/53.**

1. Ελαττώνει τον υποχρεωτικό χρόνο προ της μονιμοποίησης από την αποφοίτηση των Ανθυποσημηναγών της ΣΑ/ΕΚΕΧ από τα 2 χρόνια στους 18 μήνες.
2. Αυξάνει το ποσοστό μονιμοποίησης από 25% στο 40%, των εξερχόμενων κάθε χρόνο από την ΣΑ/ΕΚΕΧ, στην Ειδικότητα ΙΓΥ και από 40% στο 50% για τις Ειδικότητες Εδάφους.
3. Καταργεί την ευεργετική διάταξη της δυνατότητας να πετούν οι μονιμοποιούμενοι σε Ειδικότητες Εδάφους.

Ε' Κατάταξη της ΣΑ/ΕΚΕΧ στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα.

1. ΝΔ 4439/11-11-64
ΦΕΚ 220/12-11-64/Α' (άρθρο 5)

Περί παρατάσεως προθεσμιών κλπ.

Κατατάσσει την ΣΑ/ΕΚΕΧ στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, ισότιμη των Σχολών Ευελπίδων, Ναυτικών Δοκίμων, ΣΑΣ, μαζί με τα Τμήματα Ικάρων και ΣΜΑ της Σχολής Αεροπορίας.

2. ΑΝ 21/30-5-67
ΦΕΚ 87/30-5-67 Α

Περί διατάξεων αφορουσών Αξιωματικούς του Κλάδου Ιπταμένων της ΕΒΑ

Στην παρ. 4 του Άρθρου 3, καθορίζεται, ότι όλοι οι Μόνιμοι Αξιωματικοί ΙΓΥ Ικάρων – ΕΚΕΧ αποτελούν κοινή επετηρίδα, εγγραφόμενοι με την ίδια ένδειξη κατάταξης ΣΑ/ΙΓΥ και επί πλέον, ότι όπου υπάρχει ένδειξη ΕΚΕΧ του λοιπού νοείται Σχολή Αεροπορίας.

Γ/2. ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΔΙΑΤΑΓΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ (1ης σειράς ΕΚΕΧ)

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΓΕΑ ΚΛΑΔΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
Δ/ΝΣΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ-ΙΙ ΚΑΙ
Δ/ΣΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ
ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. 45637

ΕΞ. ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ

Εν Αθήναις τη 24 Σε 1949

ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ: Πρόσκλησις Μαθητών Σχολής
Αεροπορίας

ΔΙΑΤΑΓΗ

Έχοντες υπόψη τας διατάξεις του από 22-2-47, Β Δ/τος // Περί υποψηφίων μαθητών Σχολής Αεροπορίας // ως ετροποποιήθη δια των από 17-9-47 και 16/1/48 Β Δ/των, των δια της υπ' αριθμ. 2480/4842/23-9-49 δ/γής ΥΑ κυρωθέντα πίνακα επιτυχόντων εις τον συνεπεία της υπ αριθμ. 44/1949 ΕΔΥΑ διενεργηθέντα διαγωνισμόν προς εισαγωγή μαθητών εις την Σχολήν Αεροπορίας, κατά σειράν επιτυχίας.

Κ α λ ο ύ μ ε ν

τους κάτωθι ενενήκοντα οκτώ επιτυχόντες, εις τον ως άνω διενεργηθέντα διαγωνισμόν της Σχολής Αεροπορίας όπως παρουσιασθώσιν εις την Σχολήν Αεροπορίας εις δύο σειράς (Έφεδροι-Μόνιμοι) ως ονομαστικώς ορίζεται κατά τας κατωτέρω ημερομηνίας προς φοίτησιν.

Ούτοι θα παρουσιασθώσι κατά τας οριζομένας ημερομηνίας, ώραν 10.00 πρώτον εις το αερονομείον Αθηνών ίνα μερίμνη τούτου προωθηθώσιν εις ΣΑ δια μεταφορικών μέσων αυτής.

Η Σχολή Αεροπορίας προς ην ή καθ ημάς Δ/νσις Εντύπων θέλει αποστείλη ατομικά βιβλιάρια Μητρώου πάντων των καλουμένων, να προβή εις την συμπλήρωσιν τούτων δια των Στρατολογικών στοιχείων των παρουσιασθησομένων, ως και δια της μεταβολής της κατατάξεως των, να αναφέρει δε είτα ημίν (Δ/σιν Προσ. Π2 Δ/σιν Εκπαιδεύσεως), ημερομηνίαν παρουσιάσεως και εγγραφής εις την δύναμιν της υποβάλλουσα συνάμα και πλήρη αντίγραφα φύλλου Μητρώου τούτων ημίν εις διπλούν δια τα περαιτέρω.

1. ΤΗΝ 26η ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1949

Οι κάτωθι προοριζόμενοι ως Μόνιμοι Ανθ/γοί Γ Υ

1ος Επιτυχών Γεωργίου Κων/νος - Βασίλειος του Γεωργίου.

2ος // Κωνσταντίνου Χρήστος του Ιωάννου.

40ος // Δοβανίδης Παναγιώτης του Κων/νου.

2. ΤΗΝ 29η ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1949

Οι κάτωθι προοριζόμενοι ως Έφεδροι Ανθ/γοί.

41ος	Επιτυχών	Γαμβρούλης Μάρ. του Ευθ.
42ος	//	Παπαγεωργόπουλος Δημ. του Κων/νου.
43ος	//	Δαμιανός Γεώρ. του Ανδρέου.
44ος	//	Κατσαντώνης Βασίλ. του Αναστασίου.
45ος	//	Πολιτόπουλος Παναγιώτης του Ανδρέα.
46ος	//	Τσουνάκης Αντώνιος του Γεωργίου.
47ος	//	Κιάτος Κων/νος του Ιωάννου.
48ος	//	Χριστοδούλου Χρήστος του Γεωργίου
49ος	//	Πανταζόπουλος Μιχαήλ του Θεοδώρου.
50ος	//	Κουτήφαρης Γεώργιος του Δημητρίου.
51ος	//	Δεβετσεικιώτης Αργύριος του Νικολάου.
52ος	//	Καπετανάκης Αθαν. του Ξενοφώντος.
53ος	//	Πριόβολος Δημήτριος του Γεωργίου.
54ος	//	Ντάφης Γεώργιος του Δημητρίου.
55ος	//	Μπούκης Δημήτριος του Σταματίου.
56ος	//	Κόλλιας Ευθύμιος του Νικολάου.
57ος	//	Αθανασάκης Ηρακλ. του Ευστρατίου.
58ος	//	Παύλου Θεόδωρος του Παύλου.
59ος	//	Μήλιος Γεώργιος του Γεωργίου.
60ος	//	Κανάκης Γεώργιος του Δράκου.
61ος	//	Διαμαντόπουλος Γεώργιος του Ιωάννου.
62ος	//	Παννούτσος Απόστολος του Ευσταθίου.
63ος	//	Κρικιγιάννης Στέφανος του Γεωργίου.
64ος	//	Μαυρομηχάλης ή Βοϊδής Σαρ. του Γεωρ.
65ος	Επιτυχών	Σταμέλος Γεώργιος του Σωκράτους.
66ος	//	Ζαρακωνίτης Ιωάννης του Γεωργίου.

67ος	//	Πασχαλίδης Δημήτριος του Κων/νου.
68ος	//	Παννακάκης Λάμπρος του Φωτίου.
69ος	//	Κραβαρίτης Δήμος του Γεωργίου.
70ος	//	Τζωρτζάκης Αντώνιος του Ορέστη.
71ος	//	Αντωνόπουλος Νικόλαος του Κων/νου.
72ος	//	Δελενίκος Θεόδωρος του Γεωργίου.
73ος	//	Μαμαλής Νικόλαος του Κων/νου.
74ος	//	Λιούρδης Βασίλειος του Κων/νου.
75ος	//	Ζουριδάκης Στυλιανός του Γεωργίου.
76ος	//	Θεοδωράκης Ιωάννης του Αντωνίου.
77ος	//	Παλαιορούτας Κων/νος του Νικολάου.
78ος	//	Αποστολάκης Αντώνιος του Σωτηρίου.
79ος	//	Λεμπέσης Σταμάτιος του Γεωργίου.
80ος	//	Μαραγκουδάκης Ευστρ. του Νικολάου .
81ος	//	Σκυλουράκης Ελευθέριος του Βασιλείου.
82ος	//	Ζής Κων/νος του Προκοπίου.
83ος	//	Φούρλας Σοφοκλής του Βασιλείου.
84ος	//	Κανάκης Γεώργιος του Αντωνίου.
85ος	//	Βανδώρος Γεώργ.- Ορφεύς του Αλκιν.
86ος	//	Μαγκανάς Σταύρος του Δημητρίου .
87ος	//	Λιάσκας Αθανάσιος του Δημητρίου.
88ος	//	Φελούρης Πέτρος του Παντελή.
89ος	//	Ζαριφόπουλος Γεώργιος του Νικολάου.
90ος	//	Κυπραίος Αντώνιος του Επαμεινώνδα.
91ος	//	Τερεζάκης Ελευθέριος του Εμμανουήλ.
92ος	//	Βίσκος Χαρίσιος ή Αλκέτας του Ιωάν.
93ος	//	Σακλής Αλέξανδρος του Δημητρίου.
94ος	//	Νικολάου Λουκάς του Δημητρίου
95ος	//	Νικόπουλος Πύρος του Περικλέους.
96ος	//	Μανιάτης Παναγιώτης του Ευθυμίου.
97ος	//	Παρασκευάς Βασίλειος του Αντωνίου.
98ος	//	Αναϊπάκος Παναγιώτης του Ιωάννου.

ΑΠΟΔΕΚΤΑΙ

Σχολή Αεροπορίας
Αερονομίο Αθηνών

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΙΣ

Δ/νσις Προς Π2
Διάφορες Δ/νσεις

ΕΝΤΟΛΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
Ο ΑΓΕΑ Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
(τίθενται υπογραφές)

Ν. ΤΡΟΥΠΑΚΗΣ
Αντισμήναρχος

Για την Ακρίβεια της Αντιγραφής
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΓΕΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Μητρώο εγγραφής, προόδου κι αποφοίτησης των Μαθητών από τη Σχολή.
- Ημερήσιες Διαταγές –Ημερολόγια της Σχολής Αεροπορίας
- Διατάγματα ονομασίας, μονιμοποίησης και αποστρατείας αποφοίτων της ΣΑ/ΕΚΕΧ
- Ημερολόγια και ενημερώσεις Μοιρών και Μονάδων της Πολεμικής Αεροπορίας
- Αρχεία Εθνικής βιβλιοθήκης, βιβλιοθήκης της Βουλής και Δικηγορικού Συλλόγου (εντοπισμός Νόμων και Διαταγμάτων)
- Επετηρίδες Αξιωματικών Αεροπορίας
- Κατάσταση Αξιωματικών εν Αποστρατεία Πολεμικής Αεροπορίας (έτους 1999)
- Άλμπουμ Πεσόντων Αεροπορίας
- Αναμνήσεις από την Αεροπορίαν (Εμ. Κελαϊδή, 1972)
- Αναδιοργάνωσις της Αεροπορίας μετά τον συμμοριτοπόλεμο (Εμ. Κελαϊδή, 1984)
- Οι Ελληνικές Δημόσιες Αερομεταφορές (Αθ. Παπαγεωργίου 1987)
- Με τα Φτερά του Ικάρου (Δημ. Δαμάσκου- Βασίλ. Απ. Οικονόμου-Σωκρ. Σμυρνή- Χρ. Φακίνου 1998).

F-16



Mirage 2000





Λιακόπουλος Γεώργιος του Παναγιώτη

Γεννήθηκε το 1934 στο χωριό Κούτσι-Νεμέας. Πέμπτος στη σειρά από τα οκτώ παιδιά της οικογένειας Παναγιώτη και Γεωργίας Λιακοπούλου. Την δημοτική παιδεία έλαβε, με μεγάλες δυσκολίες στο χωριό, λόγω κατοχής, τη δε Γυμνασιακή στη Νεμέα.

Το 1954 μετά από εξετάσεις εισήλθε στη σχολή Αεροπορίας στο Τμήμα ΕΚΕΧ με την 15η σειρά. Το 1956 εξήλθε με το βαθμό του Ανθυποσηναγού Ιπταμένου Γενικών Υπηρεσιών. Παρέμεινε και χρησιμοποιήθηκε σαν χειριστής-εκπαιδευτής σε διάφορους τύπους αεροσκαφών και συμπλήρωσε συνολικά 7.860 ώρες πτήσεων.

Αποφοίτησε από διάφορα σχολεία της Αεροπορίας (Εκπαιδευτών αέρος-εδάφους, Ασφάλεια Πτήσεων, Ανωτέρα Σχολή Πολέμου, Αεροαμύνης) και εξωτερικού, (επιβιώσες χειριστών στη θάλασσα-ζούγκλα-έρημο στις ΗΠΑ και αμύνης του ΝΑΤΟ στη Ρώμη της Ιταλίας).

Διετέλεσε επιτελής στο Αρχηγείο Αεροπορίας, Διοίκηση Αεροπολικού Υλικού, Διοικητής Μονάδας Ραντάρ Ζήρου και Διευθυντής 136 Σμηναρχίας Πολιτικών Αεροσκαφών. Αποστρατεύθηκε το 1980 με το βαθμό του Ταξίαρχου. Από το 1986 έως το 1988 διετέλεσε ειδικός σύμβουλος στο Υπουργείο Γεωργίας σε θέματα αεροπυρόσβεσης-αεροψεκασμών.

Είναι παντρεμένος με τη Δέσποινα Δασκαλογιάννη και έχουν αποκτήσει δύο παιδιά, τον Παναγιώτη απόφοιτο πολυτεχνείου μεταλλειολόγο μηχανικό και τη Μαρία απόφοιτο Αγγλικής φιλολογίας.

Έχει εκδόσει:

Εγχειρίδιο Θαλάσσιας Επιβίωσης Χειριστών

Ιστορικά Στοιχεία του Χωριού Κούτσι-Νεμέας

Το "Παρολίγο Απών" Αεροπορικού Περιεχομένου



Οικονόμου Βασίλειος του Αποστόλου

Γεννήθηκε στο χωριό Αιγές Αιγιαλείας το έτος 1933. Φοίτησε στο Γυμνάσιο Δερβενίου Κορινθίας και αποφοίτησε από το οκτατάξιο Γυμνάσιο της νήσου Λέρου.

Το Νοέμβριο του 1953 εισήλθε στην Σχολή Αεροπορίας / Τμήμα ΕΚΕΧ με τη 13η σειρά και αποφοίτησε τον Ιούλιο 1955 με το βαθμό του Ανθυποσηναγού Ιπταμένου Γενικών Υπηρεσιών, ως αρχηγός της σειράς του.

Στην Πολεμική Αεροπορία υπηρέτησε αρχικά σε Μοίρες Αεροσκαφών Αναχαιτίσεως Ημέρας και Παντός Καιρού και μετά στη Σχολή Αεροπορίας, πλέον των 9 ετών, ως εκπαιδευτής Αέρος και εδάφους.

Πέταξε και αξιοποιήθηκε σε αεροσκάφη Harvard, T-33, F-86E, F-86D,

F-4E, T-41, T-37 και Dakota, συμπληρώνοντας 6.500 ωρών πτήσεων.

Αποφοίτησε από τα σχολεία Επιχειρήσεων Αέρος/Εδάφους (ΕΚΕΑ/Ε), εκπαιδευτών πτήσεων (ΚΕΠ) και εδάφους, Σχολή Πολέμου Αεροπορίας (ΣΠΑ), Ατομικών Όπλων του ΝΑΤΟ στο Oberammergau της Γερμανίας και απέκτησε πτυχίο χειριστού Αεροσκαφών Πολιτικής Αεροπορίας (Εναέριων Γραμμών).

Υπηρέτησε ως Διευθυντής Επιχειρήσεων και Εκπαιδύσεως στη Σχολή Αεροπορίας, στην 117 ΠΜ και στο ΓΕΑ και ως μέλος της Ομάδας Πυρηνικής Σχεδιάσεως (N P G) του ΝΑΤΟ στις Βρυξέλλες. Διετέλεσε Διοικητής στην 1η Μ.ΚΕΠ και στον 4ο Τομέα Αεραμύνης. Αποστρατεύθηκε το 1980 με το βαθμό του Ταξίαρχου. Μετά την αποστρατεία διετέλεσε διευθυντής και μέλος ΔΣ μεγάλης εταιρείας ηλεκτρονικών υπολογιστών.

Γνωρίζει αγγλικά, φοίτησε στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, τμήμα Πολιτικών Μηχανικών και είναι ένας από τους 4 συγγραφείς του βιβλίου "Με τα φτερά του Ίκαρου".

Είναι παντρεμένος με τη Μαρία Δ. Τσώνου και έχουν αποκτήσει μία κόρη την Αιμιλία, απόφοιτο της Γαλλικής φιλολογίας του Πανεπιστημίου Σορβόνης της Γαλλίας.



Σμυρνής Σωκράτης

Ο Σωκράτης Σμυρνής, γιος του Τζαννέτου και της Ιφιγένειας, γεννήθηκε το 1935, στο χωριό Λυνίσταινα Ολυμπίας. Είναι το πρώτο παιδί στην πολυμελή τους οικογένεια. (3 κόρες και 2 γιοι). Τις εγκύκλιες σπουδές, στα δύσκολα χρόνια της κατοχής, του εμφυλίου και των πρώτων χρόνων μετά τον πόλεμο, τις ολοκλήρωσε στη Λυνίσταινα και στη γειτονική Ανδρόιτσαίνα με την ιστορική βιβλιοθήκη, η οποία είχε αποτελέσει σημαντική πηγή αρωγής και βοήθειας.

Το 1955 έγινε μαθητής της 18ης σειράς ΣΑ/ ΕΚΕΧ, απ' όπου κι αποφοίτησε το 1957. Με το πέρας των βασικών του υποχρεώσεων στις Πολεμικές Μοίρες ως υπάμενος και την απόκτηση των πτυχίων χειριστού

Πολιτικών Αεροπορικών Εταιριών, ακολούθησε τον τομέα της Αεράμυνας, την οποία και υπηρέτησε, σε Επιχειρησιακές, Εκπαιδευτικές και Διοικητικές της θέσεις, όπως Ελεγκτής- Αρχιελεγκτής Αεροσκαφών, Αξιωματικός Εκπαιδύσεως και Επιχειρήσεων, Διοικητής σε 7 (επτά) Μονάδες της δημιουργώντας εκ θεμελίων και οργανώνοντας 2 (δύο) εξ αυτών (το 2ο Αεροπορικό Κέντρο Ελέγχου Περιοχής στη Ριτσώνα Τανάγρας και το Εκπαιδευτικό Κέντρο Προσωπικού Αεράμυνας στη Σχολή Αεροπορίας), Υποδιευθυντής για 2,5 σχεδόν χρόνια στην Ομάδα Εκσυγχρονισμού της Αεράμυνας από το ΝΑΤΟ στις Βρυξέλλες (ACCS=Air Command and Control System). Επικεφαλής Αποστολών σε Διασυμμαχικές Ομάδες Εργασίας και Συμβούλια. Πρόεδρος Επιτροπών Επιλογής Προσωπικού για την Αλλοδαπή, Διευθυντής Σώματος Αεράμυνας, Συμμετοχή στα Υπηρεσιακά Συμβούλια της Πολεμικής Αεροπορίας "Κρίσεων και Προαγωγών".

Συνέγραψε βιβλία τομέα Αεράμυνας κι αποφοίτησε από διάφορα Σχολεία και Σχολές, εσωτερικού κι εξωτερικού. Δίδαξε στις Σχολές ΠΑ και Εθνικής Αμυνας και έχει συμμετάσχει στην τετραμελή ομάδα για την συγγραφή του βιβλίου "Με τα φτερά του Ικάρου". Αποφοίτησε από τη Σχολή Εθνικής Αμυνας και το Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (τμήμα Αγγλικής Φιλολογίας).

Έχει τιμηθεί δύο (2) φορές με Ευαρέσκεια και μία(1) με Έπαινο από την Πολεμική Αεροπορία. Αποστρατεύτηκε το 1990 με το βαθμό του Υποπτεράρχου. Μετά την αποστρατεία του είναι τακτικός αρθρογράφος σε περιοδικά κι εφημερίδες, συγγράφει βιβλία και συγχρόνως εκδίδει εφημερίδα του Συνδέσμου Αποδήμων της ιδιαίτερης πατρίδας του.

Είναι παντρεμένος με την Ευδοκία Πολυχρόνη κι Ευαγγελίας Μουρλά από την Πάρο κι έχουν αποκτήσει ένα γιο, το Χρήστο Πολιτικό Μηχανικό.



Φακίνος Χρήστος

Ο συγγραφέας Χρήστος Φακίνος γεννήθηκε στην Αθήνα το 1932 όπου και τελείωσε τις Γυμνασιακές σπουδές. Εισήχθη στη Σχολή Αεροπορίας τμήμα ΕΚΕΧ τον Απρίλιο του 1953 και απεφοίτησε τον Σεπτέμβριο του 1954. Υπηρέτησε στην Πολεμική Αεροπορία επί 18 χρόνια σε Μοίρες διώξεως και "Ατομικής κρούσεως" καθώς και σε διάφορες επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύθηκε με τον βαθμό του Αντισμηνάρχου και προσλήφθηκε στην Ολυμπιακή. Πέταξε σχεδόν όλους τους τύπους αεροσκαφών της ΟΑ στην οποία υπηρέτησε ως κυβερνήτης μέχρι το JUMBO. Υπήρξε πρόεδρος της Ένωσης Χειριστών Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΧΠΑ). Είναι συγγραφέας των κάτωθι βιβλίων.

Του "ΠΕΤΩΝΤΑΣ" και του "ΜΕΤΑΞΥ ΟΥΡΑΝΟΥ ΚΑΙ ΓΗΣ" - διηγήματα από Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία και το "Πρωινό της ντροπής" - αναφορά στην κατάρριψη του Κορεάτικου JUMBO στο νησί Σαχαλίνη το 1983. Το βιβλίο αυτό εκδόθηκε και στην Αμερική υπό τον εκδοτικό οίκου VANTAGE PRESS της Νέας Υόρκης. Για την συγγραφική του προσφορά τιμήθηκε από το Πολεμικό Μουσείο και το Πνευματικό Κέντρο αποστράτων Αεροπορίας, καθώς και από τη ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΛΟΓΟΤΕΧΝΙΑΣ.



Επιμέλεια - Παραγωγή:
Εκδόσεις Publish ΕΠΕ • Λεωφ. Βουλιαγμένης 564, Άλιμος

