



ΙΚΑΡΟΙ

ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΟΝΟΜΑΧΟΙ



**50 χρόνια με αεριοθούμενα αεροσκάφη
Επετειακό Λεύκωμα 1952 - 2002**



**Οι Ίκαροι του 1952, 26ης Σειράς και 4ης ΣΜΑ,
θυμούνται και προβάλλουν
το χρονικό των Πολεμικών Μοιρών Αεριοθουμένων.**



ΑΝΩ: Αφίσα από την εορτή
της Αεροπορίας το 1972.
Στη φ. ο Δκτής της 348 ΜΤΑ,
Ασμχος Δ. Ζέλιος, της 28ης Ικ.,
με αφορ RF-84F.
Πηγή : 110 Π.Μ. / ΜΑΦΚ

Χρωστᾶμε σ' ὅσους ἦρθαν,
πέρασαν, θὰ ρθοῦνε, θὰ περάσουν,
κριτές θὰ μᾶς δικάσουν,
οἱ ἀγέννητοι, οἱ νεκροὶ
Κωστής Παλαμάς

*

Φωτογραφία εξωφύλλου :

28η Οκτωβρίου 1954 - Η Σημαία της Αεροπορίας με τους μαθητές της
Σχολής Ικάρων παρελαύνει προ του Μνημείου του Αγνώστου Στρατιώτη,
στη διάρκεια του εορτασμού του έπους τού '40.

Στον χώρο των επισήμων, ο ΥΕΘΑ Παναγιώτης Κανελλόπουλος
με τη στρατιωτική ηγεσία, Α/ΓΕΕΘΑ Αντιστράτηγο Κων/νο Δόβα,
Α/ΓΕΣ Αντιστράτηγο Σόλων Γκίκα, Α/ΓΕΝ Αντιναύαρχο Παν. Λάππα
και Α/ΓΕΑ Αντιπτέραρχο Εμμανουήλ Κελαϊδή.

*

Επιτρέπεται η έντυπη ή η ηλεκτρονική αναπαραγωγή αποσπασμάτων κειμένου ή
φωτογραφιών από το παρόν πόνημα, με την προϋπόθεση της αναγραφής της πηγής :

"ΙΚΑΡΟΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΟΝΟΜΑΧΟΙ - 1952 -2002 ",
τάξεων 26ης Ικάρων και 4ης ΣΜΑ.

*

ΕΚΤΥΠΩΣΗ : Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων Π.Α.

26η Σειρά Ικάρων - 4η ΣΜΑ

ΙΚΑΡΟΙ

ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΟΝΟΜΑΧΟΙ

**50 χρόνια με αεριωθούμενα αεροσκάφη
Επετειακό Λεύκωμα 1952 - 2002**

**Έρευνα - Κείμενα - Ηλεκτρονική Επεξεργασία
Υποπτέραρχος ε.α. ΠΑΝΑΓ. - ΒΑΡΔΗΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ**

**Διορθώσεις - Ιστορικός Έλεγχος
Υπηρεσία Ιστορίας Π.Α.
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΑ ΚΑΙΣΑΡΟΥ - ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΥ
Φιλολόγος - Ιστορικός**

**Σελιδοποίηση - Διαχωρισμοί - Ηλεκτρ. Μοντάζ
Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων
Μ.Υ. ΚΩΝΣΤ. ΠΟΛΙΤΗΣ
Μ.Υ. ΙΩΑΝ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ
Μ.Υ. ΔΗΜΗΤ. ΨΥΛΛΙΑΣ
Μ.Υ. ΕΛΕΥΘ. ΚΑΡΑΤΣΙΝ
Μ.Υ. ΝΙΚΗ ΔΟΝΟΥ**

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Επιθυμούμε να εκφράσουμε τις ιδιαίτερες ευχαριστίες μας προς την ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας, με επικεφαλής τον Αρχηγό ΓΕΑ Αντιπτέραρχο (Ι) κ. Παναγιώτη Παπανικολάου, για την αποδοχή και την έγκριση της έκδοσης του παρόντος πονήματος.

Ομοίως τους υπηρεσιακούς παράγοντες για τις ενέργειές τους και το ενδιαφέρον που επέδειξαν:

Υπηρεσία Ιστορίας με Δντή τον Ταξίαρχο (ΤΑ) κ. Γ. Χατζητόλιο, Δνση Δημοσίων Σχέσεων με Δντή τον Σμήναρχο (Ι) κ. Α. Ασημακόπουλο και Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων με Δντή τον Σμήναρχο (Ι) κ. Κ. Φαλάγγη.

Η εκτύπωση του υπόψη βιβλίου θα ήταν αδύνατη με τις δικές μας δυνάμεις.

Οι Αξιωματικοί ε.α. των Σειρών 26ης Ικάρων και 4ης ΣΜΑ



ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΑΡΧΗΓΟΣ

Αθήνα, 4 Φεβρουαρίου 2003

Αντιπτέραρχο ε.α.
Κύριο Ιωάννη Χατζήρη
Επίτιμο Αρχηγό ΑΤΑ

Κύριε Πτέραρχε .

Ευχαριστώ ειλικρινά, για την αποστολή του ιδιαίτερα ενδιαφέροντος Λευκάματος που εκπονήσατε και το οποίο αναφέρεται εκτός των άλλων σε μία πολύ σημαντική περίοδο της ιστορίας της Πολεμικής μας Αεροπορίας, με αφετηρία το 1952, έτος εισόδου της σειράς σας στη Σχολή Ικάρων.

Συγχαίρω θερμώς εσάς προσωπικά, τους πρωτεργάτες της προσπάθειας αυτής αλλά και όλους τους συναδέλφους συμμαθητές σας, της 26^{ης} σειράς Σχολής Ικάρων και 4^{ης} ΣΜΑ για την εξαιρετική δουλειά που επιτελέσατε, η οποία είμαι βέβαιος ότι θα τύχει της αναλόγου αναγνώρισης από το προσωπικό μας.

Βρίσκομαι στην ευχάριστη θέση να σας γνωρίσω ότι ήδη έχει δοθεί εντολή για την εκτύπωση σημαντικού αριθμού αντιτύπων, τα οποία θα πλουτίσουν τις βιβλιοθήκες των Μονάδων και των Μοιρών της Π.Α. καθώς επίσης θα διανεμηθεί και σε όλους τους συμμαθητές σας.

Με ευγένεια .

Αντιπτέραρχος Παναγιώτης Παπανικολάου



*

**"Πρέπει να σπουδάζουμε την τέχνη του πολέμου
και πρέπει να προπαρασκευαζόμαστε
όχι για να υποδουλώσουμε,
αλλά για να μην υποδουλωθούμε."**

Αριστοτέλη



McDonnell Douglas F-4E Phantom II,
μας έφερε στη διπλάσια ταχύτητα του ήχου

*Αεροπλάνο,
η τέλεια αίσθηση
δύναμης και ελευθερίας.*

Τα Ελληνικά Ακροβατικά Σμήνη
στις σελίδες 92, 93, 112, και 113



**Όταν απολαμβάνεις τη ζωή
στην κόψη του ξυραφιού**



Αντί Προλόγου

Η τελευταία πεντηκονταετία 1952 - 2002 συνιστά για την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία ένα σημαντικό τμήμα της λαμπρής ιστορίας της. Είναι η εποχή της μετάπτωσης από τα ελικοφόρα στα αεριωθούμενα αεροσκάφη μέχρι τη σημερινή με τα αντίστοιχα τρίτης γενιάς, εφοδιασμένα με σύγχρονα και πολύπλοκα οπλικά και ναυτιλιακά συστήματα που φέρνουν την αεροπορική ισχύ κύριο παράγοντα προστασίας της εδαφικής μας ακεραιότητας.

Η αφετηρία της ιστορίας της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας συναντάται, ως γνωστόν, στην περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων και στη συνέχεια στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, που τα ελληνικά φτερά συγκροτημένα σε Μοίρες Στρατού και Ναυτικού, πετούσαν με τις παράτολμες εκείνες πολεμικές αποστολές τους στο Μέτωπο της Μακεδονίας, στα Δαρδανέλια, στο Σκρά κλπ.

Στις επιχειρήσεις της Μικράς Ασίας συνεχίζουν τη δράση τους στο πλευρό του Έλληνα μαχητή, που νίκησε και ας χάθηκε εκείνος ο πόλεμος.

Στη νεότερη ιστορία οι Έλληνες αεροπόροι έδειξαν τη μεγάλη τους ευψυχία στον πόλεμο του '40, στη Μέση Ανατολή, στο μέτωπο της Ιταλίας, στις αποστολές στα κατεχόμενα Δωδεκάνησα και στις επιχειρήσεις της περιόδου 1946 - 1949.

Όμως, το έτος 1952 προβάλλει στη θύμησή μας ως νέα σελίδα. Είναι η χρονιά που η Αεροπορία μας ανοίγει τα φτερά της σε νέους ορίζοντες, διασχίζοντας τους ελληνικούς ουρανούς ψηλότερα και ταχύτερα. Πενήντα χρόνια μετά, το 2002, οι τάξεις των Ικάρων, ιπταμένων και μηχανικών, θυμούνται το άνοιγμα και των δικών τους φτερών, όταν το ίδιο έτος με τα πρώτα μαχητικά αεριωθούμενα εντάσσονταν και αυτοί στους κόλπους της Αεροπορίας.

Στον σχεδιασμό της επετειακής συγκέντρωσης για τα πενήντα χρόνια από την είσοδο στη Σχολή Αεροπορίας των Σειρών 26η Ικάρων και 4η ΣΜΑ, οι αποτελούντες τις τάξεις αυτές, εμείς οι σημερινοί απόστρατοι θελήσαμε να συνδράμουμε τιμητικά στον εορτασμό των πενήντα χρόνων των Πολεμικών Μοιρών με Αεριωθούμενα στην Ελλάδα. Προς τούτο κυοφόρησε μεταξύ μας η ιδέα της δημιουργίας ενός λευκώματος. Η ιδέα αυτή καρποφόρησε και το παρόν πόνημα αυτόν τον σκοπό εξυπηρετεί στο μέτρο του δυνατού. Είναι μία εργασία του συμμαθητή μας Υποπτεράρχου ε.α. Παναγιώτη - Βαρδή Παπαδάκη, ο οποίος ανέλαβε την έρευνα, τη συλλογή του υλικού και στη συνέχεια τη σύνταξη και σύνθεση με τη βοήθεια του δικού του Η.Υ.

Μπορούμε αδίστακτα να ομολογήσουμε ότι η προσπάθεια αυτή αν και δεν καλύπτει το άπαν της περιόδου με όλους τους πρωτεργάτες ιπταμένους και εδάφους, εντούτοις συνιστά ένα ιστορικό χρονικό των Πολεμικών μας Μοιρών, με τα κυριότερα στάδια αυτών ως φάροι της περιόδου 1952 -2002, αρχής γενομένης με το τότε πνεύμα στην διαπαιδαγώγηση των Ικάρων. Αυτό που παραμένει μέχρι σήμερα αναλλοίωτο για να είναι οι Ίκαροι σύγχρονοι μονομάχοι στην υπεράσπιση των ελληνικών ουρανών.

Αντιπτεράρχος (Ι) ε.α. Ιωάννης Χατζήρης



Το πέταγμα του Ικάρου
σύμβολο θυσίας στον βωμό μιας ευγενούς προσπάθειας,
με την οικουμενική του διάσταση
γίνεται πηγή έμπνευσης για την κατάκτηση των αιθέρων.
Το πέταγμα του αετού,
σύμβολο δύναμης και ελευθερίας,
γίνεται έμβλημα κυριαρχίας των Ελληνικών Φτερών.



Πηγή: "ΠΤΗΣΗ & διάστημα", τεύχος 183



*Μια αξέχαστη αφίσα άλλης εποχής,
που κοσμούσε στη δεκαετία του '50 το γραφείο πληροφοριών
της Αεροπορίας στη γωνία Πανεπιστημίου και Αμερικής.
Βλέμμα εκφραστικό αυτόδηλου "ασπασμού" της Αεροπορικής Ιδέας·
της ιδέας κατάκτησης του ουρανού, που μόνο όσοι έκλεισαν
στην καρδιά τους μπορούν και αισθάνονται το μεγαλείο της.*

*Το παρόν πόνημα αφιερώνεται στους συναδέλφους μας,
που χάθηκαν σε διατεταγμένες αποστολές,
στον πόλεμο και στην ειρήνη, πιστοί στα ιδανικά της φυλής μας.*



*

Το 1952 μας βρήκε στην ώριμη εφηβεία μας, να επιθυμούμε μια σταδιοδρομία στην Αεροπορία, ως ιπτάμενοι ή ως μηχανικοί..

Ήταν η περίοδος που η Αεροπορία αναδιοργανωνόταν με σύγχρονα αεροπλάνα τύπου "τζετ" (αεριωθούμενα) και η αφίσα με τον Αεροπόρο στο γραφείο πληροφοριών, στη γωνία Πανεπιστημίου και Αμερικής, συμπληρωνόταν με τη φράση:

"Οι ουρανοί είναι δικοί σας"

Το Τμήμα Μονίμων Αξιωματικών Χειριστών και το αντίστοιχο Αξιωματικών Μηχανικών, που λειτουργούσαν υπό τη Διοίκηση της Σχολής Αεροπορίας στο Τατόι και συγκροτούσαν τη Μοίρα Ικάρων, πρόβαλαν στη σκέψη μας ως στόχος για την εκπλήρωση των ονείρων μας. Η Σχολή Αεροπορίας με τη μετέπειτα οριστική ονομασία Σχολή Ικάρων, αποτελούσε την κυψέλη παραγωγής νέων στελεχών μονίμων και εφέδρων (βλ. σελ. 29 - 32).

Σήμερα, όταν διαβαίνουμε κάποιον από τους οκτώ δρόμους που έχουν ονομαστεί "ΟΔΟΣ ΙΚΑΡΩΝ" στο λεκανοπέδιο Αττικής, καταλαβαίνουμε την εκτίμηση που τρέφει η κοινωνία προς τους Ικάρους, υπερασπιστές των ουρανών μας και μια βαθιά ικανοποίηση μας κυριεύει. Είναι μία ονομασία στη μνήμη αυτών που πετώντας δεν γύρισαν στις βάσεις τους και στις οικογένειές τους. Στα τελευταία πενήντα χρόνια εκτός από τους δέκα έξι (16) που έπεσαν σε εμπόλεμη κατάσταση, Κορέα και Κύπρο, ένας αριθμός τριών εκατοντάδων ιπταμένων κοσμή το πάνθεον των νεκρών της Αεροπορίας μας, που χάθηκαν στην προσπάθειά τους να καλύψουν τις απαιτήσεις της επιχειρησιακής εκπαίδευσης, να συνδράμουν στο έργο της κοινωνικής αλληλεγγύης και τέλος να επικρατήσουν στο Αιγαίο με αποφασιστικότητα και σθένος έναντι των αλλοεθνών "συμμάχων" μας.

*

Ξεπερνώντας με επιτυχία τις δοκιμασίες που επιβάλλονταν για την επιλογή μας, κάποιες ημερομηνίες έγιναν ορόσημα στη μετέπειτα ζωή μας.

Η 25η Σεπτεμβρίου του 1952 είναι η ημερομηνία εισόδου στην αεροπορική οικογένεια όσων από εμάς επέλεξαν την καριέρα του ιπταμένου, συγκροτώντας την 26η Σειρά Ικάρων και η 7η Νοεμβρίου του ίδιου έτους όσων προτίμησαν να σταδιοδρομήσουν στο Σώμα Μηχανικών της Αεροπορίας, συγκροτώντας την 4η Σειρά ΣΜΑ.

Με σχετική διαταγή του ΓΕΑ, 39 υποψήφιοι κληθήκαμε να παρουσιαστούμε στη Σχολή Αεροπορίας, ως επιτυγχόντες στο τμήμα μονίμων Αξ/κών Χειριστών (Ικάρων). Μετά από τρία χρόνια στρατιωτικών - ακαδημαϊκών σπουδών και πτήσεων με αεροσκάφη Tiger Moth, T-6 Harvard και T-33A Silver Star, 30 ονομαστήκαμε Ανθσοι στις 20/9/55, με ημερομηνία τελετής αποφοίτησης από τη σχολή την 30η Σεπτεμβρίου 1955. Από εμάς οι 24 σταδιοδρόμησαν με την ειδικότητα του Ιπταμένου Γενικών Υπηρεσιών και οι έξι σε ειδικότητες υποστήριξης του έργου της Αεροπορίας, στην αεράμυνα και στη μετεωρολογία. Εκ των ιπταμένων τρεις συνέχισαν καριέρα στην Ο.Α., ως κυβερνήτες αφών.

Ήταν γραφτό όμως η μοίρα να βαρύνει τις ψυχές μας με δύο νεκρούς που έπεσαν στην εκτέλεση του καθήκοντος, τους Πορφύρη Παναγιώτη την 22α Μαρτίου 1960, ιπτάμενος με αφος RF-84F ως Υποσμηναγός και Μώρο Γεώργιο την 12η Ιανουαρίου 1970 με αφος C-47 ως Επισμηναγός. Δεν ξεχνάμε και τους συμμαθητές μας που έφυγαν από κοντά μας όταν αυτοί πια είχαν αποχωρήσει από την Υπηρεσία, τους Αντωνόπουλο Ηλία, Βενετσάνο Γκίκα, Βαγενά Γεώργιο και Κράια Δημήτριο.

Με άλλη σχετική διαταγή του ΓΕΑ, επτά υποψήφιοι κληθήκαμε να παρουσιαστούμε στη Σχολή Αεροπορίας, ως επιτυγχόντες στη ΣΜΑ - Σχολή Μηχανικών (Αξ/κών) Αεροπορίας, που λειτουργούσε ως "Τμήμα Μηχανικών της Σχολής Αεροπορίας" και στεγαζόταν στο ίδιο κτίριο με τους μαθητές του τμήματος Μονίμων Αξ/κών Χειριστών (Ικάρων). Το κτίριο αυτό έφερε την ονομασία ΜΟΙΡΑ ΙΚΑΡΩΝ.

Το πρόγραμμα των εξετάσεων για την εισαγωγή μας στη ΣΜΑ ήταν ίδιο με το αντίστοιχο των υποψηφίων του Ε.Μ.Π., η δε φοίτησή μας τέσσερα έτη. Σημειώνεται ότι η φοίτηση στο τέταρτο έτος λάμβανε χώρα την εποχή εκείνη, μετά την ονομασία μας ως Ανθυποσμηναγών.

Ανθσοι ονομαστήκαμε στις 12/11/55, με ημερομηνία τελετής ορκωμοσίας την 24η Νοεμβρίου 1955. Σημειώνεται ότι ο συμμαθητής μας Τσατσούλης Πέτρος δεν αποφοίτησε μαζί μας αλλά με την επομένη σειρά ΣΜΑ, διότι για προσωπικούς λόγους είχε διακόψει για ένα διάστημα τις σπουδές του.

*

Η όλη αναδιοργάνωση και ο εκσυγχρονισμός της Αεροπορίας είχε επιτακτικό χαρακτήρα παρά τις οικονομικές δυσχέρειες της εποχής.

Είχε προηγηθεί η λαίλαπα του Β/ Π. Πολέμου και ο εμφύλιος της περιόδου 1946-49 με την άφρονα λογική αυτών που τον προκάλεσαν. Η χώρα μας ήταν εξαθλιωμένη και μία αναγεννητική προσπάθεια είχε αρχίσει σε όλους τους τομείς της διαβίωσης, της οικονομίας, της εθνικής άμυνας κλπ..

Η Ελλάδα ενταγμένη στη Δύση συνέπλεε πολιτικοϊδεολογικά με τα κράτη που την εκπροσωπούσαν. Ήταν η εποχή που οι σχέσεις Ανατολής και Δύσης βρίσκονταν στα πρόθυρα της οριστικής ρήξης και οι δύο αντίπαλοι στρατιωτικοί συνασπισμοί, το Σύμφωνο της Βαρσοβίας και το Βορειοατλαντικό Σύμφωνο, ήταν έτοιμοι για τον εξοντωτικό και ολοκληρωτικό πόλεμο με σκοπό

την παγκόσμια επικράτηση. Η οικονομική βοήθεια που έφθανε από τις ΗΠΑ, συντελούσε στην αναστήλωση της χώρας και το στρατιωτικό υλικό, που παραλαμβάνονταν από την ίδια πηγή, ενίσχυε την εθνική μας άμυνα στα πλαίσια του NATO. Στον οργανισμό αυτό της συλλογικής ασφάλειας (NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION), που δημιουργήθηκε το 1949, η Ελλάδα και η Τουρκία συμπεριλήφθηκαν επίσημα στις 18 Φεβρουαρίου 1952.

Η νέα μορφή του αεροπορικού μας όπλου περιέλαβε νέες οργανικές μονάδες για την αξιοποίηση του σύγχρονου υλικού της εποχής που ήταν τα αεριωθούμενα αεροπλάνα και τα συστήματα RADAR, για την αεράμυνα του ελληνικού χώρου. Παράλληλα αναπτύχθηκε ένα αποτελεσματικό δίκτυο διοικητικής μέριμνας για τον εφοδιασμό των μονάδων με ανταλλακτικά και καύσιμα, σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις. Η όλη προσπάθεια, όπως ήταν φυσικό περιέλαβε και την κατασκευή νέων κατάλληλων εγκαταστάσεων διακίνησης υλικού, πέραν των νέων αεροδρομίων που κατασκευάστηκαν με χρηματοδότηση του NATO.

Οι πρώτες πτήσεις στην Ελλάδα των αεριωθούμενων Lockheed T-33A Silver Star το φθινόπωρο του 1951 σήμαναν τη χαρραγή του μεγάλου άλματος της Αεροπορίας. Τα εκπαιδευτικά αυτά αεροπλάνα, ορμώμενα από την Αεροπορική Βάση της Ελευσίνας και ενταγμένα στην Εκπαιδευτική Μοίρα Αεριωθουμένων (EMA), διέσχισαν τον αττικό ουρανό για την εκπαίδευση των πρώτων αξ/κών χειριστών, που εξοικειώνονταν στα αεριωθούμενα. Τα αφα αυτά, αφού έκλεισαν έναν κύκλο στην εκπαίδευση αξ/κών, που επρόκειτο να επανδρώσουν τις πρώτες πολεμικές μοίρες αεριωθουμένων, χρησιμοποιήθηκαν στη συνέχεια για την εφηρμοσμένη εκπαίδευση των μαθητών των δύο τμημάτων ιπταμένων της Σχολής Αεροπορίας: του Τμήματος Μονίμων Χειριστών (Ικάρων) και του αντίστοιχου εφέδρων του Εκπαιδευτικού Κέντρου Εφέδρων Χειριστών (EKEX), που λειτουργούσε την περίοδο εκείνη.

Η δική μας σειρά πήρε πρώτη, από το τμήμα Ικάρων, το βάπτισμα στα T-33A, που μας έφερναν σε σχέση με τα ελικοφόρα αεροσκάφη ψηλότερα και ταχύτερα. Ήταν μέσα Ιουνίου του 1955 όταν αρχίσαμε την εκπαίδευσή μας στα αεροπλάνα αυτά και μέχρι τέλους Αυγούστου είχαμε συμπληρώσει ο καθ' ένας μας 50 ώρες πτήσεων περίπου στον τύπο, έτοιμοι για αποφοίτηση. Πριν από την εξοικειώσή μας αυτή στα αεριωθούμενα είχε προηγηθεί στην εκπαίδευσή μας η κάλυψη περίπου 40 ωρών στα Tiger Moth και 220 αντίστοιχων στα Harvard, οπότε, όταν τοποθετηθήκαμε στις Πολεμικές Μοίρες μετά την αποφοίτησή μας, η όλη πτητική μας εμπειρία ήταν της τάξης των 310 ωρών πτήσεων.

*

Το 1952 που έρχεται στη θύμησή μας, ως αφετηρία της σταδιοδρομίας μας, τυχαίνει να είναι σημείο αναφοράς για την Αεροπορία, αφού στις 5 Μαρτίου του ίδιου έτους πραγματοποιήθηκε η παραλαβή στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας των πρώτων αεριωθούμενων μαχητικών, των Republic F-84G Thunderjet. Με αυτά εξοπλίστηκε ως πρώτη Μοίρα η 337 με την ονομασία Διώξεως και

Βομβαρδισμού. Αυτή είχε συγκροτηθεί στις 30 Μαρτίου 1948 με α/φη Spitfire IXe στην αρχή και στη συνέχεια με Spitfire XVIe, καταγράφοντας στο ενεργητικό της, μαζί με τις άλλες δύο Μοίρες, 335 (με Spitfire) και 336 (με Helldiver), ένα σεβαστό αριθμό αποστολών στον Εμφύλιο, επιχειρώντας από διάφορα αεροδρόμια και συμβάλλοντας αποφασιστικά στον τερματισμό του.

Τώρα η 337 Μοίρα με Διοικητή τον Επισμηναγό Ε. Σινούρη αξιοποιείται σύντομα με τα αεριωθούμενα μαχητικά και στην συνέχεια μετασταθμεύει, τέλος του 1952, στη Λάρισα με Δκτη τον αείμνηστο Κ. Κόκκα. Στο νέο αεροδρόμιο η Μοίρα μαζί με το επιχειρησιακό της έργο συγκροτεί το πρώτο ακροβατικό σμήνος της Αεροπορίας μας, με την μεγάλη απήχηση που είχε εντός και εκτός Ελλάδας.

Έτσι η ΕΒΑ (Ελληνική Βασιλική Αεροπορία με την τότε ονομασία) δίδει την εικόνα στους συμμαχικούς παράγοντες ότι είναι σε θέση να αφομοιώσει τη νέα τεχνολογία των JET.

Η αισιόδοξη αυτή αφετηρία επέτρεψε τη συνέχιση του από κοινού με το Αρχηγείο των Συμμαχικών Δυνάμεων της Ευρώπης (Supreme Headquarters Allied Powers Europe S.H.A.P.E.) καθορισθέντος προγράμματος, που θα καθιστούσαν την Ελληνική Αεροπορία μέχρι το 1955 σύγχρονη με έξι Μοίρες F-84G Δίωξης/Βομβαρδισμού, ένα Σμήνος RT-33A (φωτογραφικά) Silver Star Τακτικής Αναγνώρισης, τρεις Μοίρες F-86E Sabre Αναχαίτισης Ημέρας και δύο Μοίρες Μεταφορών με ελικοφόρα αφη C-47 Dakota.

Την ίδια εποχή διάφορα γεγονότα μαρτυρούσαν ότι ο απόηχος της εμφύλιας σύρραξης δεν είχε ακόμη κοπάσει και η εν γένει αναδημιουργία των Ενόπλων μας Δυνάμεων θα έπρεπε να είναι θετική ώστε να αντανακλάται από τους κύκλους του NATO η επιδιωκόμενη εμπιστοσύνη. Πράγματι το έτος 1952 συνέβησαν λυπηρά περιστατικά όπως η υπόθεση κατασκοπείας Μπελογιάννη με επακόλουθο την εκτέλεσή του στις 30 Μαρτίου και τα γεγονότα στο αεροδρόμιο Τατοΐου με τη γνωστή υπόθεση περί της "Δίκης των Αεροπόρων". Πέραν των άλλων επικρατούσε και κάποια κυβερνητική αστάθεια με Πρόεδρο της Κυβέρνησης τον Νικόλαο Πλαστήρα, ο οποίος συν τοις άλλοις για ένα χρονικό διάστημα δεν εκτελούσε τα καθήκοντά του, λόγω εγκεφαλικού που έπαθε την 9η Μαρτίου, έχοντας αντικαταστάτη του τον Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης Σοφοκλή Βενιζέλο.

Από πολιτικής πλευράς αναφέρεται ότι με τις εκλογές του Νοεμβρίου του ίδιου έτους, σχηματίστηκε Κυβέρνηση υπό τον Αλεξ. Παπάγο, ο οποίος στις πρώτες ημέρες ήταν και ΥΕΘΑ. Στην συνέχεια ο Παν. Κανελλόπουλος ορκίστηκε Υπουργός Εθνικής Άμυνας. Στη διάρκεια της θητείας του ως υπουργός, εκδηλώνοντας την αγάπη του προς την Αεροπορία, εκπαιδεύεται (σε ηλικία 50 ετών) κατά τις απογευματινές ώρες ως χειριστής αφους στο Τατόι.

Όταν περάτωσε την εκπαίδευσή του και πέταγε μόνος με εκπαιδευτικό αεροπλάνο Tiger Moth ή Harvard, έπαιρνε ως επιβάτη νεοεισελθόντα μαθητή στη Σχολή Αεροπορίας, για το "βάπτισμα του αέρα". Αρκετοί Έκαροι και Δόκιμοι (του ΕΚΕΧ) θυμούνται την πρώτη τους πτήση, που ήταν με τον Υπουργό στα χειριστήρια, διατηρώντας και σχετική φωτογραφία.

Μέσα από τις δυσχέρειες της εποχής, των πολιτικών αντιπαλοτήτων και της ισχνής οικονομικής κατάστασης της χώρας, πρόβαλε το σθένος όλων εκείνων που αγάπησαν την Αεροπορία και με την άοκνη εργατικότητα τους μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα δημιούργησαν μία αξιόμαχη αεροπορική δύναμη. Μπορεί η ανάπτυξη αυτή να βασίστηκε στην αμερικανική βοήθεια και τεχνογνωσία στα πλαίσια των απαιτήσεων του ΝΑΤΟ, στην ουσία όμως πραγματοποιήθηκε από τον παράγοντα της ομοψυχίας του προσωπικού, απαλλαγμένης από τα στοιχεία αποστασιοποίησης του παρελθόντος, που μείωναν την εικόνα του όπλου και μάστιζαν την πρόοδό του.

Έτσι με το τέλος του 1955 δέκα Πολεμικές Μοίρες ήταν συγκροτημένες:

- με αψη F-84G οι Μοίρες 335, 336, 337, 338, 339 και 340 ΜΔΒ.,
- με αψη RT-33Α το Σμήνος και στη συνέχεια η Μοίρα 348 ΜΤΑ, με αψη RF-84F Thunderflash και
- με αψη F-86E Sabre οι Μοίρες 341, 342 και 343 ΜΑΗ.

Πρόσθετα, μεταφορικά αψη Douglas C-47 Dakota συγκροτούσαν την 355 Μ.Μ. (από το 1947) στην Ελευσίνα και την 356 Μ.Μ (από το 1953) στο Σέδες. Παράλληλα αναπτυσσόταν και το Σύστημα Αεροπορικού Ελέγχου με μονάδες RADAR.

Η απαξιωμένη Αεροπορία, μετά τον εξαντλητικό και δαπανηρό σε προσωπικό και υλικό αγώνα της περιόδου 1946-49, ήταν πια παρελθόν. Τα λιγοστά Spitfires και Helldivers ως απαρχαιωμένα και άχρηστα είχαν αποσυρθεί αφού η τεχνολογία των Jets τα είχε αντικαταστήσει. Το δυναμικό των 200 χειριστών αψων, που στην πραγματικότητα αριθμούσε 80 με 100 κατάλληλους για τις νέες απαιτήσεις, αυξήθηκε σημαντικά στην τετραετία 1951-54 με τα εντατικά προγράμματα εκπαίδευσης νέων στα αεροπλάνα de Havilland Tiger Moth, North American T-6 Texan Harvard και στα νεοαποκτηθέντα αεριωθούμενα T-33Α. Έτσι με το τέλος του 1954 ένας αριθμός 560 νέων χειριστών, προερχομένων από τη Σχολή Αεροπορίας, είχαν εκπαιδευτεί, εκ των οποίων οι 336 ως ετοιμοπόλεμοι ήταν τοποθετημένοι σε πολεμικές Μοίρες.

Ανάλογη αύξηση σύμφωνα με τις απαιτήσεις πραγματοποιήθηκε και σε τεχνικό προσωπικό με την αποφοίτηση ικανού αριθμού από τη λειτουργούσα από το 1949 ΣΤΥΑ (Σχολή Τεχνικών Υπαξ/κών Αεροπορίας). Το προσωπικό αυτό συμπλήρωσε τους επιτυχημένους τεχνικούς εκ της Σιβιτανιδείου Σχολής.

Από πλευράς Αξιωματικών μηχανικών, η νέα τεχνολογία υποστηρίχθηκε από τους καταξιωμένους παλαιούς και από το νέο "αίμα" Αξιωματικών αποφοίτων του τμήματος ΣΜΑ της Σχολής Αεροπορίας. Η ΣΜΑ δημιουργήθηκε το 1949 και από το 1952 στελεχώνει την Αεροπορία με Αξιωματικούς μηχανικούς που διαθέτουν υψηλή επιστημονική κατάρτιση.

Η όλη προσπάθεια περιέλαβε και την εκπαίδευση νέων αεροναντίλων από τη ΣΙΑ (Σχολή Ιπταμένων Αεροπορίας), που έδρευε στην Ελευσίνα. Το ανθρώπινο δυναμικό ομοίως αυξήθηκε από απόφοιτους της ΣΥΔ (Σχολή Υπαξ/κών Διοικ/κών) του Σέδες, από διαγωνισμούς αποφοίτων ανωτάτων σχολών και τέλος από μονιμοποίηση εφέδρων σε ειδικότητες εδάφους.

Το επίτευγμα αυτό του εκσυγχρονισμού δίκαια θεωρήθηκε άθλος, στον οποίο σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε η Σχολή Αεροπορίας, η ονομασθείσα μετέπειτα οριστικά Σχολή Ικάρων. Η σχολή αυτή, εδρεύουσα στο αεροδρόμιο Τατοΐου ή προς το ορθότερο Δεκέλειας, καταγράφει ιστορία από το έτος που ιδρύθηκε, το 1931, με μία αναστολή στα χρόνια του πολέμου και αποτελεί το λίκνο της σύγχρονης Πολεμικής μας Αεροπορίας με τη μεγάλη πτητική δραστηριότητα και τις σύγχρονες μεθόδους εκπαίδευσης (βλ.σελ.29 έως 32).

Σημαντικό έργο επίσης στην τότε ανάπτυξη της Αεροπορίας προσέφερε το προσωπικό της 112 Πτέρυγας Μάχης στην Ελευσίνα, με πρώτο, της υπόψη περιόδου, Δκτη Αντισμήναρχο Χρήστο Κατσιγιάννη (1951-1952). Εκεί γινόταν η υποδοχή και αξιοποίηση των νέων αεροσκαφών και στην συνέχεια συγκροτημένες οι πρώτες πολεμικές Μοίρες μεταστάθμευαν στα νέα σύγχρονα αεροδρόμια.

Βέβαια δεν αγνοείται ο αγώνας του προσωπικού όλων των ειδικοτήτων, που με επιμονή και σθένος ασχολήθηκε με την αξιοποίηση των χώρων υποδοχής και εξυπηρέτησης των Μοιρών JET και την τεχνική υποστήριξη αυτών, στα πρώτα αεροδρόμια, της 110 Π.Μ. (Λάρισα), 111 Π.Μ. (Νέα Αγχίαλο) και στη συνέχεια 114 Π.Μ. (Τανάγρα) και 115 Π.Μ. (Σούδα). Ένα άλλο έργο εξίσου επίπονο ήταν και ο εξωραϊσμός του περιβάλλοντος χώρου των εγκαταστάσεων των Μονάδων.

Ένας βετεράνος, ο "Πατριάρχης των Μηχανικών", όπως αποκαλείται από τους νεότερους ο Πτέραρχος ε.α. Ανδρέας Παυλίδης, είχε γράψει στην "Ηχώ των Αιθέρων" τον Απρίλιο του '98 μεταξύ των άλλων και τα εξής:

"... Η Αεροπορική Βάση της Ελευσίνας μέρα και νύχτα έσφυζε από ζωή και κίνηση! Όλες τις ώρες της ημέρας και όλες τις ημέρες της εβδομάδας, εργαζοίμενες και αργίες, στους διαδρόμους της Μονάδος τα αφη F-84G απογειώνονταν και προσγειώνονταν συνεχώς και ο θόρυβος των κινητήρων τους, που ενισχυόταν από τον θόρυβο των κινητήρων άλλων F-84G, στις πίστες και τα δοκιμαστήρια, ακουγόταν σαν ενθουσιώδες παρορμητικό σάλπισμα για εργασία και δημιουργία ...

Ιδιαίτερα τη νύκτα η σύνθεση αυτή από θέαμα και ακρόαμα, γινόταν πλέον μεγαλειώδης. Ασυγκράτητα τα F-84G ορμούσαν στον διάδρομο για απογείωση. Το ένα μετά το άλλο χανόταν στο βάθος του σκοτεινού ορίζοντα πίσω απ' τα πυρακτωμένα καυσαέρια που άφηναν οι ατσάλινες εξαγωγές τους, σαν να ήσαν τα μυθικά τέρατα της Αποκάλυψης, που ορμούσαν να κατασπαράξουν τους εχθρούς τους με τις πύρινες γλώσσες τους να σπαθίζουν τα σκοτάδια της νύκτας την ώρα που οι βρυχηθμοί τους ακουγόταν πολλά χιλιόμετρα μακριά ...

Αυτή ήταν η Ελευσίνα του 1952-53! Η Ελευσίνα της φωτιάς και του πυρακτωμένου ατσαλιού !

Ο κόσμος τότε, είχε νωπές τις μνήμες από τα δεινά της κατοχής και τη φρίκη του εμφυλίου και το προσωπικό της Ελευσίνας ευλογούσε το ψωμί που έτρωγε και τον όσο ύπνο έκανε έπειτα από την κοπιαστική μέρα και τις ατέλειωτες υπερωρίες. Δεν περνούσε στη σκέψη του η ιδέα για κίνητρα. Ήταν η εποχή που δεν διέθετε όχι μόνο Ι.Χ. αλλά ούτε τηλέφωνο και πέτυχε με τη λυτή διαβίωση να δημιουργήσει την εποποιία της Ελευσίνας, με την θριαμβευτική και μέσα σε ελάχιστο χρόνο μετάπτωση της Αεροπορίας από τα ελικοφόρα στα αεριοθούμενα.

Εκτός από το έργο αυτό της μετάπτωσης η Βάση της Ελευσίνας αναδείχθηκε ο φωτεινός φάρος και το μεγάλο σχολείο που φώτισε και δίδαξε. Όλες οι νεότερες γενιές των Αετών της Αεροπορίας μας κάτω από τη διάχυτη δραστηριότητα της μονάδας αυτής ουσιαστικά εκκολάφθηκαν και μέσα στους ατέλειωτους ευλογημένους ουρανούς της πέταξαν το πρώτο τους "σόλο" στα Jets για να αποκτήσουν στη συνέχεια πολύτιμη πτητική εμπειρία. Την εμπειρία που μεταλαμπάδενσαν μέσα απ' τις διαδοχικές πτητικές γενιές των χειριστών μας, στους σημερινούς Ιπτάμενους Ιππότες μας του Αιγαίου, σαν μια συνέχεια που πήγαζε από την Ελευσίνα."

*

Οι πρωτεργάτες αυτοί της σύγχρονης Αεροπορίας δίκαια κατέχουν στη συνείδησή όλων μας μία ξεχωριστή θέση αναγνώρισης του έργου τους. Η Ελληνική Αεροπορία (ΕΒΑ όπως ονομαζόταν) είχε το προβάδισμα από απόψεως εκσυγχρονισμού έναντι των γειτόνων μας του ΝΑΤΟ, Τούρκων και Ιταλών. Ο αριθμός των συγκροτούμενων και ετοιμοπόλεμων Μοιρών JET ήταν πρώτος έναντι των άλλων. Στους αγώνες βολών καταλάμβανε την πρώτη θέση με σημαντική διαφορά από τις ομάδες των λοιπών κρατών.

Η Αεροπορία μας βρέθηκε ακόμη και σε βαθμό δυνατότητας να συγκροτήσει Σμήνος από επτά μεταφορικά αφη C-47, τα οποία στα πλαίσια του ΟΗΕ έλαβαν μέρος στον πόλεμο της Κορέας. Το Σμήνος (με ονομασία 13ο Σμήνος) αναχώρησε στις 11 Νοεμβρίου 1950. Στην συνέχεια εστάλησαν άλλα δύο C-47 για αναπλήρωση απωλειών και επέστρεψαν από το σύνολο των εννέα αφών τα πέντε στις 23 Μαΐου 1955. Από τα άτομα των πληρωμάτων δώδεκα έχασαν την ζωή τους στις επιχειρήσεις του Σμήνους στην μακρινή Κορέα και σήμερα τα ονόματά τους τα συναντάμε στο Μανσωλείο του Α' Νεκροταφείου Αθηνών.

*

Το παρόν πόνημα, υπό τύπον λευκώματος, μπορεί να αναφέρεται στις σειρές μας, 26η Ικάρων και 4η ΣΜΑ, εντούτοις έρχεται να τιμήσει τους πρωτοπόρους αυτούς, οι οποίοι μας έδειξαν τον δρόμο προς τα ύψη για να συνεχίσουμε το έργο τους και να παραδώσουμε τη σκυτάλη σε άλλους.

Συγχρόνως επιδιώκεται η πρόκληση της μνήμης μας με τη βοήθεια της φωτογραφίας, ώστε να αναδυθούν ιστορικές σελίδες που καταξίωσαν την Αεροπορία, να βιώσουμε στιγμές που ζήσαμε και ασφαλώς να θυμηθούμε τους συναδέλφους μας, με τους οποίους μαζί πορευτήκαμε σε μια κοινή προσπάθεια ανάπτυξης του όπλου.

Σήμερα η Πολεμική Αεροπορία με τον συνεχή εκσυγχρονισμό της και την εκπαίδευση του προσωπικού της αριθμεί ένα σεβαστό αριθμό Πολεμικών Μοιρών με αφη 2ης και 3ης γενιάς αεριωθουμένων, καθώς και ένα αριθμό ακόμη για την υποστήριξη του επιχειρησιακού και κοινωνικού της έργου, πέραν των Μοιρών της Σχολής Ικάρων για την εκπαίδευση νέων χειριστών.

Εκτός από τις Μοίρες αυτές ένα σύγχρονο και εκτενές δίκτυο επιτήρησης του εναερίου χώρου, με Μονάδες RADAR και A/A βλημάτων, συμβάλλει αποτελεσματικά στον τομέα της αεράμυνας. Πρόσθετα, η Αεροπορία σήμερα διαθέτει και ιπτάμενα RADAR με την 380 ΜΑΣΕΠΕ (Μοίρα Αερομεταφερομένου Συστήματος Έγκαιρης Προειδοποίησης και Ελέγχου) με έδρα την Ελευσίνα.

*

Η καταγραφή της ιστορίας είναι έργο των καθ' ύλη αρμοδίων ή εκείνων που διεισδύουν στα πεπραγμένα του παρελθόντος. Εμείς απλώς σκεφτήκαμε να υλοποιήσουμε με όσες φωτογραφίες συγκεντρώσαμε, μία έστω επιφανειακή αναδρομή σε δεδομένα που αφορούν στην ιστορία της Π.Α. στο διάστημα της τελευταίας πεντηκονταετίας. Ίσως να δίνουμε με αυτό τον τρόπο και το έναυσμα για επανάληψη παρόμοιων εκδόσεων από συναδέλφους άλλων σειρών, πράγμα που είναι ιδιαίτερα επιθυμητό αφού οι επιμέρους επισημάνσεις συνθέτουν πάντα την ιστορική πληρότητα.

Στα επόμενα φύλλα του παρόντος, σαν ένα "Touch and Go", θα προσεγγίσουμε εκ νέου τα παλιά με εικόνες από τη μαθητική ζωή, τα αεροσκάφη που πετάξαμε, τους χώρους που εργαστήκαμε κλπ., με κατάληξη τη σημερινή μορφή της Αεροπορίας με τα σύγχρονα ατσαλένια φτερά και τους μονομάχους που τα χειρίζονται.

Η Αεροπορία, ετοιμοπόλεμη πάντα, παραμένει πιστή στις επάλξεις, φρουρός της εδαφικής μας ακεραιότητας και αρωγός στην υποστήριξη της εθνικής μας πολιτικής στα πλαίσια των συμμαχικών μας υποχρεώσεων.

Το τέλος της ψυχροπολεμικής περιόδου μπορεί να σήμανε την απαλλαγή μας από τις ιδεολογικές αγκυλώσεις του παρελθόντος, εντούτοις δεν εδραίωσε το αίσθημα της ασφάλειας και της ειρήνης. Οι συγκρούσεις με εθνικιστικά κίνητρα πήραν μορφή έξαρσης, μέχρι που έφθασαν τα τελευταία χρόνια στη γειτνιαζουσα βόρεια περιοχή της χώρας μας. Οι αιματηρές συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή που διατηρούνται όπως το άσβεστο καμίνι εγκυμονούν πάντα κινδύνους αστάθειας. Η δε εξ ανατολών απειλή συνιστά για την ελληνική πραγματικότητα μία μόνιμη υπόθεση.

Πρόσθετα, η μάστιγα της τρομοκρατίας πήρε μία ακραία αδυσώπητη μορφή με τα ανέλπιστα γεγονότα της 11ης Σεπτ. 2001 στις Η.Π.Α. Τα τρομερά κτυπήματα στη Νέα Υόρκη και στην Ουάσιγκτον προσδιόρισαν την αφετηρία μιας πλανητικής ανασφάλειας.

"Του δε πολέμου οι καιροί ου μενετοί " Θουκυδίδης



Ένας βετεράνος της ΣΜΑ θυμάται

(Από την επιθεώρηση του ΕΣΜΑ 20.12.1999. Αναμνηστικό του Υπτχου ε.α. Β. Σπύρου)

.... Οι τριτοετείς που μας υποδέχθηκαν και βοήθησαν να τακτοποιηθούμε, έδειξαν όλη την προσποιητή ευγένεια που υπαγόρευαν οι περιστάσεις. Έκαναν διάφορες παραπλανητικές ερωτήσεις για να τις χρησιμοποιήσουν, όπως απεδείχθη, στο καψόνι που θ' ακολουθούσε. Δεν παρέλειψαν και την κλασική πλέον ερώτηση : <<επειδή κάνουμε μία αναπροσαρμογή του προγράμματος συσσιτίου, θα θέλαμε να μας πείτε ποια φαγητά δεν σας αρέσουν για να μην τα περιλάβουμε στο πρόγραμμα>>. Όλοι είπαμε ότι δεν έχουμε πρόβλημα. Ένας όμως είπε ότι τρώει τα πάντα εκτός από πράσα.

Την επομένη ο "ωνίων" πήρε εντολή να αγοράσει ένα δεμάτι πράσα για να τα φάει ο περί ου ο λόγος συμμαθητής μας. Ευτυχώς δεν βρήκαν στην αγορά.

... Η στρατιωτική εκπαίδευση, όπως κατ' ευφημισμό αποκαλείται το καψόνι, κράτησε αρκετές ημέρες. Ασπάζομαι την άποψη ότι η εκπαίδευση αυτή είχε θετικά στοιχεία. Μας πήρε παιδιά και μας έκανε στρατιώτες, μας έκανε μαθητές της φημισμένης ΣΜΑ. Μια ομάδα παιδιών με διαφορετική προέλευση και νοοτροπία έπρεπε να γίνει ομοιόμορφη, να αποκτήσει στρατιωτική αντίληψη, να προσαρμοσθεί στο περιβάλλον, να ενσωματωθεί στην Πολεμική Αεροπορία.

Εντούτοις, η στρατιωτική αυτή εκπαίδευση δεν πρέπει να υπερβαίνει κάποια όρια, τα οποία επιτηρούνται με σχολαστικότητα από τους αρμόδιους.

... Τα προγράμματα των μαθημάτων είχαν ως βάση τα αντίστοιχα της Σχολής Μηχανολόγων - Ηλεκτρολόγων του ΕΜΠ και επί πλέον είχαν εκσυγχρονισθεί, ώστε να περιλαμβάνονται πολλά θέματα που αφορούσαν στην αεροπορική τεχνολογία και επιστήμη. Τιμή και δόξα στους Αξ/κούς και κυρίως της πρώτης, προ του πολέμου, Σειράς Μηχανικών της Σχολής Αεροπορίας, που με ζήλο και διορατικότητα έκαναν ένα πολύ σπουδαίο έργο. Όμως ο Αξ/κός που πρωτοστάτησε στο να δώσει στη ΣΜΑ τη μορφή με την οποία ξεκίνησε και βασικά διατηρεί μέχρι σήμερα, 50 χρόνια, είναι ο γνωστός σε όλους μας Πτέραρχος ε.α. Ανδρέας Παυλίδης. Δικαίως φέρει τον τίτλο <<ο πατέρας της ΣΜΑ >>. Η αφοσίωσή του στην οργάνωση και στο έργο της Σχολής αυτής και η αγάπη με την οποία αγκάλιασε τους μαθητές της ΣΜΑ (και μετά ως Αξ/κούς), είναι άξια θαυμασμού και ευγνωμοσύνης.

Ο Ανδρέας Παυλίδης από τη θέση του Διευθυντού Σπουδών φρόντιζε για την πρόσληψη καταλλήλου διδακτικού προσωπικού, την προμήθεια συγγραμμάτων και την αναπροσαρμογή των θεωρητικών και πρακτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων.





ΑΝΩ : Γιάννενα, 1948 - αφος Spitfire
και προσωπικό της 335 Μ. στη
διάρκεια των επιχειρήσεων.

ΚΑΤΩ : Λάρισα, 1949 - αφος Helldiver
και πληρώματα της 336 Μ. στη
διάρκεια των επιχειρήσεων.



Με τα ελληνικά χρώματα
αφη Spitfire και Helldiver,
αφού έδωσαν το “παρών”
στη νεότερη ιστορία μας,
αποσύρθηκαν με τις τελευταίες
πτήσεις τους το 1953.



Ο πίνακας οργάνων του Spitfire

Supermarine Spitfire

Αφος μονοθέσιο δίκωξης -
βομβαρδισμού, κατασκευής UK.

Μέγ. ταχ. με κινητήρα

Rolls-Royce Griffon : 736 Χλμ/ώρ.

Ακτίνα δράσης : 800 χλμ.

Curtiss SB2C Helldiver

Αφος διθέσιο ελαφρού βομβαρδισμού,
μεγάλης γωνίας βύθισης, κατασκευής USA.

Μέγ. Ταχ. : 450 χλμ/ώρ.

Ακτίνα δράσης : 1780 χλμ.

Το αφος Helldiver παρουσίαζε δυσκολία
στην προσγείωση, ιδιαίτερα σε αεροπλανοφόρο,
όπου και είχαν πολλά ατυχήματα.

Γι' αυτό και τα πληρώματα το αποκαλούσαν

"Son of a Bitch, 2nd Class",

παραφράζοντας τα σύμβολα του ονόματός του SB2C





*Το φθινόπωρο του 2000 μάταια αναζητήσαμε, εμείς οι συμμαθητές της 26ης Ικ.
και της 4ης ΣΜΑ, το κτίριο της τότε Μοίρας Ικάρων στο Τατόι,
που μας θύμιζε τα πρώτα ανοίγματα των φτερών μας.
Ο μεγάλος σεισμός της περιοχής το 1999, το είχε πάρει μαζί με άλλα κτίρια.*

*Στις φωτογραφίες, δύο στιγμιότυπα που ποζάρουμε με
μισό αιώνα "απόσταση", στα ίδια σκαλιά, στο βάθρο της σημαίας.
Κάποιοι είναι απόντες, αλλά όχι ξεχασμένοι.*



ΑΝΟΙΓΜΑ ΦΤΕΡΩΝ



ΟΙΚΗΜΑ ΜΟΙΡΑΙΣ ΙΚΑΡΩΝ



Ένας έφηβος προσέρχεται στη σχολή Ικάρων και ένας ευρύς ορίζοντας ανοίγεται με την αποφοίτηση.

ΚΕΑΙΡ. ΕΠΙΘΥΓΣΑ *Αριθ. Έγκ. 36
 *Αριθ. Πρωτ. 2851
 Περὶ ληψίς
 «Περὶ παρακλήσεως διανομιᾶς διὰ τὴν ἀποφοίτην μαθη-
 τὸν εἰς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας (Τμήμα Μονίμων Ἀξιωματικών Χειριστῶν (Ικάρων).


 ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
 Δ/ΝΣΙΣ Α3/1 καὶ Δ/ΣΙΣ Β1/11/2

Πρὸς ὅσους τὰς Ἀεροπορίας, Στρατιωτικές καὶ Ναυτικές Ἀρχάς, Αστυνομίας, Χωροφυλακίας, Διοικητικές, Δημοτικές καὶ Κοινοτικές τὰ αὐτάς.

Ἔχοντας ὡς ἔφην τὰς διατάξεις:

- 1) τοῦ ὡς ἀριθ. 989/1946 Α. Ν. περὶ συγκαταστάσεως καὶ ὁργανώσεως τῆς Β. Α. Α.
- 2) τοῦ ὡς ἀριθ. 117/1946 Ν. Α/τος περὶ ὁργανώσεως Β. Α. Α.

ΠΡΟΚΗΡΥΣΣΟΜΕΝ

Κατανομήν διανεμηθήσασθαι τὴν 10.8.52 πρὸς ἀποφοίτην μαθητῶν εἰς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας (Τμήμα Μονίμων Ἀξιωματικών Χειριστῶν (Ικάρων) καὶ ὁρίζομεν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀποκλεισθῶντων εἰς τρέκοντα πέντε (85).

II) Οἱ ἐπιθυμῶντες νὰ συμμετάσχουν τῷ διανομῶν ἔχον νὰ ἐπιβάλλουν εἰς τὰ Γενικὰ Ἐπιτελεῖα Ἀεροπορίας (Δ/σιν Β1/11/2) νὰ ἀποδοῦν πιστοποιητικὰ δι' αἰτήσεως τῶν ἀποφοιτῶντων καὶ τοῦ νομίμου χαρακτηρίσιν καὶ συμφώνως τῇ ἀνταρμίνῃ ὑποδείγματι ὡςτὶ νὰ ἔχουν περιέλιξη εἰς τοῦτο μέχρι καὶ τῆς 31.7.52.

1) Πιστοποιητικὸν τῆς Δημοτικῆς ἢ Κοινοτικῆς Ἀρχῆς εἰς τὰ μαθητὰ ἀρρίνων τῆς ὁμοίας εἶναι ἐγγεγραμμένοι ἀρ-
 ρατιστὸν τὸν ἀφῶντα ἀριθμὸν καὶ τὸ ἔτος γεννήσεως ὡς:
 1932, 1938, 1934 καὶ 1930, ὅφ' ἂν εὐρίσκονται ἐγγεγραμ-
 μένοι εἰς τὰς αὐτὰς καὶ οἱ εἶναι ἀγαθοὶ καὶ ἐκλογισθῶντων



2) 'Απολυτήριον Δημοσίας Σχολής Μέσης 'Εκπαίδευσης ή Ιστίμου 'Ανεγνωρισμένης Σχολής με διαγωγήν τούλάχιστον Κοσμίαν.

3) Πιστοποιητικόν τῆς 'Αστυνομικῆς 'Αρχῆς τοῦ τόπου τῆς κατοικίας του, ἐμφαίνον δι' οὗτοι ἀπὸ ἀπόψεως ἤθους καὶ διαγωγῆς κρίνονται κατάλληλοι διὰ τὴν εἰσαγωγήν των εἰς Σχ. 'Αεροπορίας (Τμήμα Μονίμων 'Αξιῶν Χειριστῶν).

4) Πιστοποιητικὸν Εἰσαγγελικῆς 'Αρχῆς δι' ἃν δὲν διώκονται ὡς φυγάδες ἐπὶ ἀδικήμασι συνεπαγομένους τὴν στέρησιν τῶν ἀρθρῶν 59-65 τοῦ νέου Ποινικοῦ Κώδικος.

5) 'Αντίγραφον βελτίου ποινικοῦ Μητρώου τοῦ οὐκ εἰς Πρωτοδικεῖον ἐν ᾧ νὰ ἐμφαίνεται δι' ἃν δὲν καταδικάσθησαν ἐπὶ ἀδικήμασι, συνεπαγομένους τὰς στέρησεις τῶν ἀρθρῶν 59-65 τοῦ νέου Ποινικοῦ Κώδικος.

6) 'Ἐγγραφον συγκατάθεσιν τοῦ γονέως ἢ κηδεμόνος ἢ 'Επιτρόπου ἐφ' ἁπλοῦ χάρτου, δι' ὃ συναινέει.

Ἡς τὸ ὑπ' ἀριθ. 1 πιστοποιητικὸν ἐπικολλᾶται φωτογραφία ἥτις κυροῦται διόντως ὑπὸ τῆς 'Αστυνομικῆς ἡς ἐπικυροῦται ἡ ταυτότης του.

Ἡς ἀρτίως μέρος εἰς τούτον, καθορίζων ἐκάστην καὶ τὰς ἡμερομηνίας, ὅρας καὶ τόπον τῶν ἐκάστης διαγωνισμῶν, οἷσιν αἱ θέσεις ἐνεργηθῇ κατὰ σειράν ὡς ἑξῆς :

Α'. Σωματικὴ 'Αγωγή.

Αὕτη περιλαμβάνει τὰ κάτωθι ἀγωνίσματα εἰς ἃ οἱ ὑποψήφιοι δύνανται ἐπιτύχειν τὰς ἑξῆς ἐπιδόσεις :

1. Δρόμος 100 μέτρων εἰς 16"
 2. Δρόμος 1000 μέτρων εἰς 4'
 3. 'Αλμα εἰς ὕψος μετὰ δρόμου 100 μ.
 4. 'Αλμα εἰς μήκος ἁπλοῦν μετὰ δρόμου 3.20 μ.
 5. Ρίψις δι' ἑκατέρας χειρὸς σφαίρας βάρους 7.257 χιλ. (μέσος ὅρος ρίψης δεξιᾶς καὶ ἀριστερᾶς χειρὸς 4.50 μ.).
- Οἱ μὴ ἐπιτυγχόντες τὰς ὡς ἀνω ἐπιδόσεις θεωροῦνται ἀποτυχόντες καὶ ἀποκλείονται τῶν περαιτέρω ἐξετάσεων.

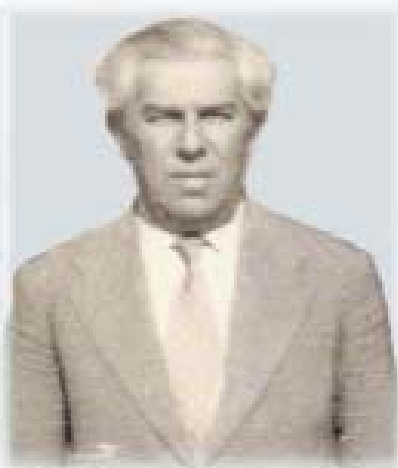
Θεωρητικὴ 'Εξέταση

Αὕτη περιλαμβάνει τὰ κάτωθι μαθήματα μὲ ἀνώτατα ὅρια βαθμολογίας τὰ ἐναντι ἐκάστου ἐμφανιζόμενα :

1. Ἑλληνικὴ γλῶσσα (Σύνταξις 'Εκθέσεις ἐπὶ ἐλευθέρου θέματος εἰς τὴν ἐπίσημον τοῦ Κράτους γλῶσσαν) 'Ανώτ. Όριον Βαθμ. 200
2. Γεωμετρία ('Ασκήσεις) " " " 200
3. 'Αλγεβρα ('Ασκήσεις) " " " 200
4. Ἐπίπεδ. τριγ/τρία ('Ασκ.) " " " 200
5. Ἀγγλικὴ γλῶσσα " " " 180
6. Φυσικὴ Πειραματικὴ (Θεωρία ἀσκήσεις) " " " 150
7. Γεωγραφία (Παγκόσμιος) " " " 100



Ο Διοικητὴς
Μοίρας Ἰκάρων
Απ. Δημακόπουλος



Ο καθηγητὴς Κυράνης,
μαθηματικὸς



Οι καθηγητὲς μας, ἀπὸ ἀριστερά :
Καραμπέτσος (χορὸ),
Καμπουρόπουλος (αγγλικά)
καὶ Αναστασόπουλος (ελληνικά).

κυκλίου και διὰ τοῦ Τύπου καλουμένων τῶν διαλαβανομένων ὅπως παρουσιασθῶσιν εἰς ὠρισμένην ἡμέραν εἰς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.

Γενικά.

12. Οἱ ὑποψήφιοι μετὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ταυτοτήτων ὑποχρεοῦνται νὰ καταβάλλωσι εἰς τὸ Γραφεῖον Διαχειρίσεως Ἀεροπορίας τριάκοντα χιλιάδ. (30.000) δραχμὰς δι' ἐξέταστρα, γραφιλὴν ὅλην καὶ λοιπά, καταθέτοντες τὸ διπλότυπον πρὸ τῆς Ὑγειονομικῆς τῶν ἐξετάσεως εἰς τὸν Ταμίαν τοῦ Γραφείου Διαχειρίσεως Γ. Ε. Α.

13. Ἀπαντες οἱ εἰσπρόχοντες εἰς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας ὑποχρεοῦνται ὅπως καταβάλωσιν εἰς τὸ Ταμεῖον τῆς Σχολῆς Δραχμὰς (75.000) ἐξομοίωσαν πέντε χιλιάδας δι' ἀποζημίωσιν τοῦ Δημοσίου λόγω ζημιῶν παντὸς εἴδους, διὰ τὰ καταβάλλοντες ἤθελε προξενήσῃ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν τῇ Σχολῇ φοιτήσεώς του. Τὸ μετὰ τὴν ἀποφοίτησιν τούτου ὑπόλοιπον ἐπιστρέφεται τῷ μαθητῇ τὸ δὲ ἐπὶ πλέον φθορῶν χρέος αὐτοῦ εἰσπράττεται ὡς Δημοσίον ἐσοδον ἐκ τῆς πρώτης αὐτοῦ μεταβολῆς.

14. Τὰ διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν, διατροφὴν κ.λ.π. ἐξοδα τῶν μαθητῶν βαρύνουσι τὸν Δημοσίον.

15. Ἐπιστάται ἡ προσοχὴ τῶν ἐνδιαφερομένων πύσης ἐνεργείας διὰ τὴν ἐκδοσὶν τῶν ποικιλικῶν των, μεριμνήσαντες ἐπὶ πιστοποιητικῶν τῆς Ἀστυνομίας, ὑπηρεσιακῶς, καὶ συλλογῶν νὰ ἔχῃ περιέλθῃ εἰς τὸν ἀποσπασμὸν τοῦ διαγωνισμοῦ ἐν



Εκπαιδευτικό
αφος Tiger Moth

— 10 —

16. Ἡ ἐκπαίδευσιν τῶν ἐπιτυχόντων κατὰ τὰς ἐξετάσεις θὰ λάβῃ χώραν εἰς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας, ἡ διάρκεια τῆς ὁποίας εἶναι τριετής μετὰ τὴν λήξιν τῆς ὁποίας οἱ ἐπιτυχόντες θὰ ἀποσπάζονται Μόνιμοι Ἀνθυποσμηναγοὶ Χρησταὶ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Βασιλικὴν Ἀεροπορίαν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 14 Ἀπριλίου 1952

Ὁ Υπουργὸς Ἐθνικῆς Ἀμύνης
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΟΣ

Διὰ τὴν ἀκόλουθον τῆς ἀντιγραφῆς
Ὁ Γραμματεὺς Γ. Ε. Α.

ΠΙΝΟΠΟΙΗΣΙΣ

ἐν: Ἐκπ. Στρατοῦ (5)
ἐν: Ἐκπ. Ναυτικοῦ (3)



1953 - Εκπαιδευόμενοι στα Tiger Moth

RAELATION THE BALANCE
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΒΕΛΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ
Γ.Ε.Α.-ΚΛΑΔΟΣ Β.
Δ/ΤΙΕ ΒΙ/ΙΙ/■

ΕΞΑΓΓ. ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ

Εν Αθήναις τῇ 11 Σεπτεμβρίου 1952

Αριθ. Πρωτ. 1661

"ΠΡΟΚΛΗΘΕΝΤΕΣ ΠΡΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΝ ΚΑΙ ΦΟΙΤΗΣΗΝ ΕΙΣ ΕΝΔΙΑΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ
(ΜΟΝΙΜΟΝ ΑΕΙΩΜΑΤΙΚΟΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ) ΕΠΙΤΥΧΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΔΙΔΑΚ-
ΤΕΩΝ ΣΧΟΛΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ"

Ο Ι Α Τ Α Ρ Η

Έχοντες υπ' όφιν :

- 1.- Τὸ ὑπ' ἀριθ. 117/1946 Κομ. Διάταγμα "Περὶ ὁργανώσεως τῆς ἡς
'Αεροπορίας", -
- 2.- Τὸν ὑπ' ἀριθ. 969/1946 Α.Π. "Περὶ συγχροήσεως καὶ ὁργανώσεως
Προσωπικοῦ τῆς ἡς Ἀσκήσεως Ἀεροπορίας", -
- 3.- Τὰς διατάξεις τῆς ἀπὸ 20ης Σεπτεμβρίου 1946 τοῦ
Σχολῆς Ἀεροπορίας", -
- 4.- Τὴν ὑπ' ἀριθ. 117/1946 Κομ. Διάταγμα "Περὶ ὁργανώσεως τῆς ἡς
'Αεροπορίας", -

προσ. τ. 1661

τὴν 11

5.-

λικὸν π.

καὶ δεκά

Τοὺς κάτωθι

1.- Ὑπ. κ.κ.

25ην Σεπτεμβρίου

11/1952

II.- Ὑπ. κ.κ.

χρεοῦνται ὡς

ἀποζημιῶσιν τοῦ

ἡσθε τυχόντος

Τό μετὰ τὴν ἀποφ.

πλέον, λόγω φθορῶν,

πρώτης αὐτοῦ μισθο.

III.- Ὑπ. κ.κ.

τῆς τοῦς κατωτέρω

τῆς κατατάξεως τῶν

τῆς μερίδος τῶν.

I. - Ὑπ. κ.κ.

2.- Ὑπ. κ.κ.

3.- Ὑπ. κ.κ.

ΟΙ ΕΠΙΤΥΧΟΝΤΕΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Τὸ Γ.Ε.Α. καλεῖ τοὺς κάτωθι ἐπι-
χόντας εἰς τὸν διαγωνισμὸν διὰ τὴν εἰ-
σαγωγὴν μαθητῶν εἰς τὴν σχολὴν Ἀε-
ροπορίας (τιμῆμα μονίμων ἀξιωματικῶν
χειριστῶν), ὅπως τὴν 25ην Σεπτεμβρίου
αὐτοῦ 1952 εὐρίσκονται εἰς τὸ γραφεῖ-
ον πληροφοριῶν τοῦ Γ.Ε.Α. (Πανεπιστή-
μιου καὶ Ἀμερικῆς), προκειμένου νὰ ἐ-
πιδείξασθαι πρὸς κατάταξιν. Οἱ κα-
τεῖχοντες εἰς τὴν σχολὴν πρὸς μεταφερθῶν
εἰς τὴν σχολὴν εἰς τὴν Πιέσσας Ν., Μπαλῆς
Κ., Μπέλιας Δ., Σαρηγιάννης Ν., Γρα-
φάκος Π., Πορφύρας Π., Βαγενάς Γ.,
Παπαδάκης Π., ἢ Βαρδῆς Β., Βενετσάνος Γ.,
Γ., Δεληγιώργης Χρ., Ἀντωνόπουλος
Κ., Πολυμέρου Χρ., Σκεπαρτάκος
Χ., Χρηστοκότης Χρ., Ντόκας Γ., Καφετζό-
πουλος Σ., Φράγκος Α., Δημακογιάννης Ι.,
Κασούρης Ε., Μπασιλάκης Α., Μπασιλά-
κης Α., Αβδελάς Ν., Καραδήμας Α., Κου-
ρτινός Ν., Βενετσάνος Ε., Ρούλιας Ε.,
Κράτας Δ. καὶ Σφουντούρης Κ.

Τοῦ Γ.Ε.Α. καλεῖ τοὺς κάτωθι ἐπι-
(Κάτοικος Πειραιῶς ὁδὸς Σκαλοῦνου 2)
ΔΗ ΜΗΤΡΙΟΣ τοῦ ΠΕΤΡΟΥ κλ. 1954 ἐκ Ἀθηνῶν
(Κάτοικος Ἀθηνῶν Περσὶ Ι).



Αεροπόρος θα γενώ
τη γη να μην αγγίζω
να' μαι ψηλά στον ουρανό
τα σύννεφα να σκίζω.

Ψυχή και σώμα δυνατός
σαν πιάνω το τιμόνι
να γίνομαι πότε αητός
και πότε χελιδόνι.

Και αν η μοίρα το καλεί
για μέρα να πεθάνω
θέλω του χάρου το φιλί
μέσ' στο αεροπλάνο.



ΠΡΟΣΕΥΧΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΙΚΑΡΟΥΣ

Θεέ μου, τὰ νέα αὐτὰ παράτολμα παιδιά,
ποὺ ξεκινᾶνε τόσο νέα γιὰ τὰ αἰθέρια,
μὲ τὸ μεθύσι ἐνὸς Ἰκάρου στὴν καρδιά,
στά δυνατὰ Σου κράτησέ τα χέρια.

Ἐσύ ποὺ ἀνοίγεις τὰ φτερά τῶν ἀετῶν,
καὶ πρὸς τὰ οὐράνια Σου ὀδηγᾷς τὸ πέταγμά τους,
μάθε τους πάνω ἀπὸ πελάγη καὶ στεριᾶς
τὰ νεανικά ν' ἀνοίγουνε φτερά τους.

Παλιό εἶναι τ' ὄνομα ποὺ φέρνουν καὶ τρανὴ
κληρονομιά πάνω στοὺς ὤμους των βαρβαίνει,
καὶ μιὰ πατρίδα ἡρωομάνια, γαλανή,
ἀπ' τὰ γαλάζια τους φτερά σκεπτὴ προσμένει.

Δώσε τους τόλμη ν' ἀντικρύζουνε ψηλά
τὸν κάθε ἐχθρὸ καὶ στὴν οὐράνια τους τὴν πάλη
τὴν νίκη πάντα νὰ κερδίζουν κι' ἀπαλὰ
γύρνα τους ὅλους πρὸς τὴ βᾶσι τους καὶ πάλι.

Νίκου Σφουρδέρα, "Γαλάζια φτερά", Ἀθήνα 1953, σελ. 34.





Με νεότερη διαταγή, στην 26η Ικάρων συμπεριελήφθησαν και οι : Παπακωνσταντίνου Σ., Βακάλης Α., Μπούνταλης Μ. και Μώρος Γ.

Την 4η Σειρά ΣΜΑ συγκρότησαν οι : Τζάκος Θ., Τσατσούλης Π., Αχτίδας Δ., Κέρτσος Κ., Γιαννακούλας Ν., Νιφάκος Θ. και Μπίνας Γ.

Χωρίς φροντίδα για χωρίστρα κλπ.

ΔΙΠΛΑ : Η 2η Σειρά ΣΜΑ, διοικούσα τάξη (3ετείς) Σχολής, 1952-53.

Από αριστερά οι :

Αβαγιανός Δ.,
Πασιαλάκος Α.,
Δενδρινός Ν.,
Βέρροιος Π. (24ης Ικ.)
Καράμπελας Κ.,
Μποζάνας Ε.,
Μακρής Α.,
Σβάρνας Γ. και
Κοντολέφας Α.



Στο θάλασό μας.



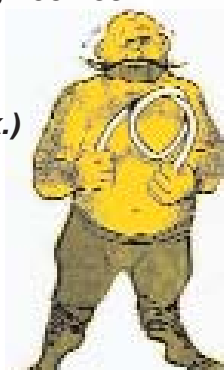
Η αίθουσα διαδασκαλίας



ΔΙΠΛΑ : Η 2η Σειρά ΣΜΑ, διοικούσα τάξη (3ετείς) Σχολής, 1952-53.

Από αριστερά οι :

Αβαγιανός Δ.,
Πασιαλάκος Α.,
Δενδρινός Ν.,
Βέρροιος Π. (24ης Ικ.)
Καράμπελας Κ.,
Μποζάνας Ε.,
Μακρής Α.,
Σβάρνας Γ. και
Κοντολέφας Α.





Αντωνόπουλος Ηλ.



Αρδελάς Νικ.



Αχτίδας Δ.



Βαγενάς Γ.



Βακάλης Α.



Βενετσάνος Γκ.



Βενετσάνος Ε.



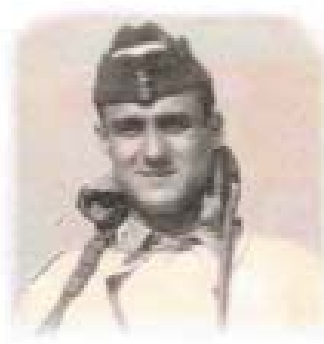
Γιαννακούλας Ν.



Γραφάκος Παν.



Δεληγεώργης Β.



Δημακογιάννης Ι.



Ήτουνας Μιλτ.



Καραδήμας Α.



Κασούμης Ε.



Κράιας Δ.



Κυριακός Ν.



Κέρτσος Κ.



Μαρίνος Χρ.



Μπέλιας Δ.



Μπίνας Γ.



Μώρος Γεώργιος

Σκοτώθηκε στις 12 Ιαν. 1970, σε διατεταγμένη αποστολή ρίψης αλεξιπτωτιστών, όταν το αφος C-47 Dakota που χειριζόταν ως κυβ/της, κατέπεσε και συνετρίβη στον Κιθαιρώνα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.



Μπούνταλης Μ.



Μπραούζος Ανδ.



Νιφάκος Θ.



Ντόκας Γεώρ.



Παπαδάκης Παν.-Β.



Πα'κωνσταντίνου Σ.



Πολυμέρου Χρ.



Παπανικολάου Λ.



**Πορφύρης
Παναγ.**

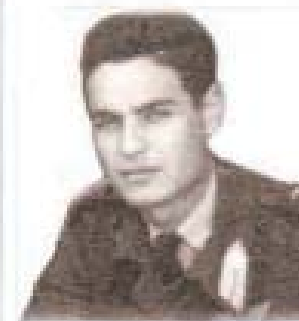
Σκοτώθηκε
στις 22 Μαρ.
1960,
όταν ιπτάμενος
με αφος RF-84F
κατέπεσε και
συνετρίβη
στην περιοχή
Τερψιθέας
Λαρίσης



Ρούλιας Ευθ.



Ρούσσοις Γ.



Σαργένης Ν.



Σκεπαρνάκος Χ.



Τσατσούλης Π.



Φράγγος Α.



Χατζηδάκης Γ.



Χατζήρης Ιωάννης
Επισμηνίας ως 3ετής,
Αρχηγός 26ης Ικάρων
και Σχολής 1954-55.



Τζάκος Θωμάς
Σμηνίας ως 3ετής,
Αρχηγός 4ης ΣΜΑ.



Στη ζωή μας έφεραν απλοί άνθρωποι. Τα δύσκολα χρόνια τούς είχαν οπλίσει με ψυχικό σθένος και ελπίδα για να μας γαλουχήσουν με όνειρα και στόχους. Είμαστε η γενιά της δεκαετίας του '30. Στην παιδική μας ηλικία γνωρίσαμε τα δεινά του πολέμου. Κάποιοι είδαν και τη φρίκη του, όπως ο συμμαθητής μας Παπανικολάου Λουκάς, που επέζησε της σφαγής του Διστόμου το 1944, με δύο τραύματα γερμανικών σφαιρών στο σώμα του.

Στη φ. δίπλα ποζάρει με τα φυσεκλίκια του πατέρα του.

Αυτή είναι η γενιά μας!





ΔΙΠΛΑ : 1954 - Ομάδα μαθητών από την 26η Ικ. και την 4η ΣΜΑ, ως δευτεροετείς.

ΚΑΤΩ : Σεπτέμβριος 1997 - Οι παλαιοί συμμαθητές 26ης Ικ. και 4ης ΣΜΑ σε μία αναμνηστική φ. μετά από προσκύνημα και απόδοση σεβασμού στα θύματα του Διστόμου, στο αντίστοιχο μνημείο της περιοχής.



Όρθιοι από αρ/ρά : Μπούνταλης Μιχ., Μπούμπας Σ., Κασούμης Ε., Παπανικολάου Λ., Χατζήρης Ι., Γραφάκος Παν., Πολυμέρου Χρ., Σκεπαρνάκος Χαρ., Τζάκος Θ. και Αχτίδας Δ.
Καθιστοί από αρ/ρά : Παΐων Κωνσταντίνου Σωτ., Αβδελάς Νικ., Παπαδάκης Παν.-Β., Σφουντούρης Κ. και Μαρίνος Χρ.

ΔΙΠΛΑ : Άνδρες της Wehrmacht μετά τη σφαγή των 223 κατοίκων του Διστόμου, στις 10 Ιουνίου 1944.



Ε. Β. Α.

ΗΘΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

ΤΟΥ ΙΚΑΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΔΟΚΙΜΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ

ΜΑΪΟΣ 1953



των 'Αξι/κών ἐκ παρεκτροπῆς 'Αξι/κού τινός.
'Ο 'Αξι/κός τηρεῖται ἐπιμόνως καὶ στα-
θερῶς μακρὰν πάσης πολιτικῆς καὶ κομ-
ματικῆς ἀναμίξεως.

Μόνον καὶ ἀποκλειστικὸν πολιτικὸν φρό-
νημα τοῦ 'Αξιωματικοῦ εἶναι ἡ πιστὴ
τήρησις τοῦ δοθέντος "Ὁρκου καὶ ἡ Πί-
στις καὶ 'Αφοσίωσίς του πρὸς τὴν Πατρί-
δα.

... χαρακτηριστικαὶ ἀρεταὶ
καὶ ἰδιότητες, ὅς ἐγκλείει ἐν ἑαυτῇ ἡ ἔννοια τοῦ
καθήκοντος, εἶναι :

—'Η πίστις πρὸς τὸν στρατιωτικὸν ὅρκον καὶ
τὴν τήρησιν αὐτοῦ,

—'Η αὐταπάρνησις καὶ ἡ αὐτοθυσία,

—'Η ὁπομονὴ καὶ ἡ ἐγκαρτέρησις,

—'Η ἀλληλεγγύη καὶ ἡ συναδελφότης,

—'Η ἀμοιβαία ἐμπιστοσύνη μεταξὺ προστα-
μένων καὶ ὑφισταμένων,

—'Η προσήλωσις εἰς τὸ γόητρον τῆς 'Αερο-
πορίας καὶ τὴν ἐξύψωσιν αὐτοῦ

—'Η τόλμη καὶ ἡ γεναιότης

—'Η τιμὴ καὶ ἡ περιφρόνησις πρὸς τὸν θά-
νατον.

ΚΩΔΙΞ ΤΙΜΗΣ ΙΚΑΡΟΥ

Εἶμαι ΙΚΑΡΟΣ ΜΕ ΤΗ ΒΟΥΛΗΣΗ ΜΟΥ
ΚΑΙ ΘΑ ΤΗΡΩ ΤΑ ΕΘΙΜΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΧΟΜΗΣ
ΘΑ ΜΕΡΙΜΝΩ ΤΟΝ ΗΘΙΚΟ
ΦΕΡΟΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΣΦΗΤΙΚΟ ΜΟΥ ΒΙΟ
Μ' ΕΠΙΓΝΩΣΗ ΕΙΛΙΚΡΙΝΕΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΕΙΑ
ΣΑΝ ΑΝΑΡΑΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ
ΥΠΕΡΗΦΑΝΟΣ ΚΙ ΕΛΕΓΧΕΡΟΣ ΔΕΝ ΘΑ
ΚΑΜΩ ΠΟΤΕ ΠΡΑΞΗ ΠΟΤΑΠΗ ΓΕΝΗΜΕΝΗ
ΑΠΟ ΜΙΚΡΟΤΗΤΑ Ή ΦΟΒΟ ΚΑΙ
ΔΕΝ Θ' ΑΝΕΧΟΜΑΙ ΚΑΜΕΝΑΝ
ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΙΚΑΡΩΝ ΠΟΥ
ΔΕΝ ΠΙΣΤΕΥΕΙ Σ' ΑΥΤΑ



Σχολή Ικάρων

Οι πρώτες Σειρές Αξιωματικών Ιπταμένων και Μηχανικών

Η ιστορία της Σχολής Ικάρων (Σ.Ι.) αρχίζει το 1931 με την τότε ονομασία Σχολή Αεροπορίας (Σ.Α.). Είχε προηγηθεί η σύσταση Υπουργείου Αεροπορίας βάσει του υπ' αριθμόν 4451 Ν.Δ. (ΦΕΚ Α 442 της 23/12/1929) και η δημιουργία Διευθύνσεως Πολεμικής Αεροπορίας με το από 23/9/1930 Διάταγμα "Περί Οργανισμού Υπουργείου Αεροπορίας" (ΦΕΚ Α 340 της 7/10/30), με το οποίο τελεσίδικα πλέον η Πολεμική Αεροπορία αποτελούσε ανεξάρτητο κλάδο των Ενόπλων Δυνάμεων. Έτσι η Σ.Α. με έδρα το αεροδρόμιο Τατοΐου, άρχισε να λειτουργεί με τον ιδρυτικό νόμο 5121 της 10ης Ιουλίου 1931, που καθόριζε την οργάνωση της Πολεμικής Αεροπορίας.

Στο διάστημα 1931-1940 λειτούργησαν, στη Σ.Α., δύο Τμήματα για την εκπαίδευση μονίμων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών χειριστών αεροσκαφών.

Το **Τμήμα Ι** ήταν σχολή τριετούς φοίτησης Δοκίμων Αξιωματικών Αεροπορίας (Χειριστών Ικάρων). Οι υποψήφιοι ήταν κάτοχοι απολυτηρίου Μέσης Εκπαίδευσης και επιλέγονταν με αυστηρές εξετάσεις. Με την αποφοίτησή τους από τη Σχολή ονομάζονταν Μόνιμοι Ανθυποσημναγοί. Μέχρι την έναρξη του Πολέμου το 1940, δέκα (10) τάξεις (Σειρές Ικάρων) είχαν συγκροτηθεί.

Το **Τμήμα ΙΙ** ήταν σχολή Υποψηφίων Υπαξιωματικών Χειριστών, οι οποίοι μετά από διετή φοίτηση, εξασφάλιζαν τις απαιτούμενες ειδικές και γενικές γνώσεις και ονομάζονταν Σμηνίες. Από το 1935 που λειτούργησε μέχρι το 1940, συγκροτήθηκαν έξι (6) τάξεις. Οι τάξεις αυτές των Υπαξιωματικών και οι δύο αντίστοιχες που δημιουργήθηκαν στη διάρκεια του Πολέμου και εκπαιδεύτηκαν στο Εκπαιδευτικό Κέντρο της Αγγλικής Αεροπορίας (RAF) στη Ν. Ροδεσία, βάσει του Αναγκαστικού Νόμου 969 του 1946 (ΦΕΚ 571 της 21/2/46), αποτέλεσαν με τις προϋποθέσεις του υπόψη νόμου, τις σειρές από ενδέκατη (11η) μέχρι και δεκάτη ογδόη (18η) της Σχολής Αεροπορίας (Σχ. Ικάρων).

Πέραν από τα δύο προηγούμενα τμήματα στα τέλη της δεκαετίας του '30 δημιουργήθηκε και το **Τμήμα ΙΙΙ** για την παραγωγή ανωτάτης βαθμίδας στελεχών στον Τεχνικό Κλάδο της Αεροπορίας, όπως θα αναπτυχθεί στη συνέχεια σε ιδιαίτερη παράγραφο.

Σημειώνεται ότι μετά την είσοδο της Ελλάδας στον Πόλεμο καθορίστηκε, με τον Α.Ν. 2703 του 1940, η ίδρυση Εκπαιδευτικού Κέντρου Ιπταμένων και η αναστολή λειτουργίας της Σχολής Αεροπορίας. Έτσι η αεροπορική εκπαίδευση συνεχίστηκε, όσο διαρκούσαν οι επιχειρήσεις στην Ελλάδα, στο Άργος Πελοποννήσου μέχρι τον Απρίλιο του 1941. Στη συνέχεια και κατά τη διάρκεια του Πολέμου η αεροπορική εκπαίδευση διαφόρων ειδικοτήτων πραγματοποιούνταν στα εκπαιδευτικά κέντρα της RAF. Τα κέντρα αυτά περιλάμβαναν μεταξύ των άλλων εθνοτήτων και Έλληνες για την επάνδρωση των τριών ελληνικών Μοιρών που έδρασαν στο πλευρό της Συμμαχικής Αεροπορίας στα μέτωπα της Αφρικής και της Ιταλίας.

Η όλη εκπαιδευτική δραστηριότητα που πραγματοποιήθηκε στο εξωτερικό, αποτέλεσε συνέχεια της λειτουργίας της Σχολής Αεροπορίας, βάσει του προαναφερθέντος Διατάγματος υπ' αριθμ. 969 του 1946.

Μεταπολεμικά η Σχολή Αεροπορίας, με έδρα και πάλι το Τατόι, συνέχισε την παραγωγή Μονίμων Αξιωματικών Χειριστών. Με τον υπόψη Α.Ν. 969/46 καθορίζονταν τρεις περίοδοι εκπαίδευσης και η ονομασία των αποφοίτων ως Ανθυποσμηναγοί Ιπτάμενοι Γ.Υ. (Γενικών Υπηρεσιών).

Εντούτοις η πρώτη μεταπολεμική σειρά, η δεκάτη ενάτη (19η) που συγκροτήθηκε στις 2 και 7 Ιουνίου 1945, ακολούθησε λόγω των υφισταμένων δυσχερειών και επιτακτικών αναγκών βραχεία εκπαίδευση στην Αγγλία. Ομοίως σε λιγότερο της προβλεπομένης τριετίας χρονικό διάστημα, αποφοίτησαν και οι επόμενες τρεις σειρές λόγω επιτακτικών αναγκών εξ αιτίας του Εμφυλίου.

Μετά τη 19η συγκροτήθηκαν οι εξής Σειρές: εικοστή (20η) στις 11/6/47, εικοστή πρώτη (21η) στις 26/1/48 και 21/2/48, εικοστή δεύτερη (22η) στις 11/9/48 και 2/2/49, εικοστή τρίτη (23η) στις 11/5/49, εικοστή τετάρτη (24η) στις 26/9/49, εικοστή πέμπτη (25η) στις 28/9/51, εικοστή έκτη (26η) στις 25/9/52 και οι επόμενες περί τον Σεπτέμβριο κάθε χρόνου.

Σημειώνεται ότι οι Σειρές 21η και 22η συγκροτήθηκαν σε δύο τμήματα κάθε μία και ένα τμήμα από κάθε σειρά εκπαιδεύτηκε σε ελικοφόρα αεροσκάφη στις ΗΠΑ.

Αναφέρεται επίσης ότι από το 1949 άρχισαν να λειτουργούν στη Σχολή Αεροπορίας δύο ακόμα σχολές, η Σχολή Μηχανικών Αεροπορίας (ΣΜΑ) και το Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών (ΕΚΕΧ), ενώ το 1950 δεν έγινε διαγωνισμός για την εισαγωγή μαθητών στη Σχολή Μονίμων Χειριστών (Ικάρων).

Σχολή Μηχανικών Αεροπορίας (ΣΜΑ)

Τους πρώτους μηχανικούς αεροσκαφών με επιστημονική κατάρτιση τους συναντάμε το 1916 στη Ναυτική Αεροπορία, με τη δημιουργία Κλάδου Μηχανικών, μετά από πρόσληψη διπλωματούχων ξένων Πολυτεχνείων. Στα τέλη της δεκαετίας του '20 οι Αεροπορίες του Ναυτικού και του Στρατού περιλαμβάνουν στο δυναμικό τους λίγους μεν αλλά με ξένα πτυχία Αξιωματικούς Μηχανικούς, όπως απόφοιτους της Ecole Nationale Supérieure d' Aeronautique (E.N.S.A.) του Παρισιού.

Στις αρχές της δεκαετίας του '30 δημιουργούνται παραγωγικές σχολές διαφόρων ειδικοτήτων, στους κόλπους πλέον της ενιαίας Αεροπορίας. Εντούτοις για την ανανέωση σε Αξιωματικούς Μηχανικούς ιδρύεται στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (Σ.Ν.Δ.) Τμήμα Αερομηχανικών, με την παραγωγή δύο σειρών από έξι (6) μαθητές κάθε μία. Η πρώτη αποφοίτησε στις 12/10/34 και η δεύτερη στις 2/11/35. Έτσι δώδεκα νέοι Ανθυποσμηναγοί με την εξέλιξη που είχαν και την αγάπη τους προς την Αεροπορία αναδεικνύουν και εξυψώνουν τον Τεχνικό Κλάδο, διακρίνονται ως επιστήμονες, καθηγητές και επιτελείς, καταλαμβάνοντας ηγετικές θέσεις στην ιεραρχία της Αεροπορίας. Από αυτούς το 1952 ήταν στην ενεργό υπηρεσία με τον βαθμό του Σμηνάρχου οι: Μ. Στρατηγάκης, Κ. Βρεττός Δ. Κουντούρης (Δκτής ΣΤΥΑ) και Ν. Πλατής. Με το βαθμό του Αντισμηνάρχου και Επισμηναγού ήταν αντίστοιχα οι : Δ. Σχορτσανίτης και Η. Παπαφράγκας.

Διευκρινίζεται ότι ο αλησμόνητος Π. Γιάγκου προερχόταν από το Τμήμα Μηχανικών της Σ.Ν.Δ., που ιδρύθηκε το 1925. Με την αποφοίτησή του το 1930 μετατάχθηκε στην Αεροπορία, όπου με πτυχίο Ε.Ν.Σ.Α. προσέφερε τις υπηρεσίες του ως Αξιωματικός Μηχανικός. Μετά τον Πόλεμο, ως Αντισμήναρχος ε.α. διετέλεσε καθηγητής στη Σ. Ικάρων επί σειρά ετών, στο μάθημα της αεροδυναμικής.

Το 1939 σηματοδοτείται η συγκρότηση για πρώτη φορά, Σειράς Δοκίμων Αξιωματικών Τεχνικών στη Σχολή Αεροπορίας και στο προαναφερθέν **Τμήμα ΙΙΙ**. Στις 6/2/39 δεκαπέντε νεαροί δόκιμοι εισήλθαν στη Σχολή, οι οποίοι με την άρτια ακαδημαϊκή μόρφωση που έτυχαν, επιπέδου ΕΜΠ, στελέχωσαν επάξια την Αεροπορία και ένας μικρός αριθμός από αυτούς ήταν σε διευθυντικές θέσεις της Αεροπορίας μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '70.

Από τους πρώτους αυτούς Αξιωματικούς Μηχανικούς προέλευσης Σ.Α., το 1952 ήταν στην ενεργό υπηρεσία με τον βαθμό του Επισμηναγού οι : Ν. Παπαδημητρίου, Τ. Χούλης, Μ. Τομπόπουλος, Δ. Χρυσάϊτης, Δ. Κανελλόπουλος, Π. Μέρης, Σ. Μωραΐτης, Κ Ντάνης, Μ. Θλιβέρης, Γ. Λιόσης, Α. Παυλίδης, Ν. Παπάς και Ε. Νικολόπουλος.

Η μεταπολεμική ανάπτυξη της Αεροπορίας δημιούργησε νέες απαιτήσεις, μεταξύ αυτών και μία σταθερής ροής παραγωγή Τεχνικών Αξιωματικών ανωτάτης βαθμίδας εκπαίδευσης. Έτσι το 1949 με σχετικό Διάταγμα ιδρύεται η "**Σχολή Μηχανικών (Αξιωματικών) Αεροπορίας**" (ΣΜΑ) και στις 29/9/1949 η Σχολή Αεροπορίας ανοίγει τις πύλες της και υποδέχεται τους έξι (6) μαθητές της πρώτης (1ης) Σειράς ΣΜΑ. Έκτοτε η ΣΜΑ, ως Τμήμα της Σχολής Αεροπορίας ή Ικάρων όπως μετονομάστηκε αργότερα, δημιούργησε με την πάροδο του χρόνου ένα αξιόλογο αριθμό αποφοίτων, επιστημονικού επιπέδου, ικανού να διευθύνει και να αξιοποιεί το εν γένει τεχνικό δυναμικό της Αεροπορίας, σε μία περίοδο συνεχών αυξανόμενων τεχνολογικών εξελίξεων και απαιτήσεων.

Σε διάρκεια πενήντα ετών από την πρώτη αποφοίτηση Αξιωματικών προελεύσεως ΣΜΑ, που πραγματοποιήθηκε στις 6 Οκτωβρίου 1952, χίλιοι και πλέον Αξιωματικοί απόφοιτοι της ΣΜΑ, με ειδικότητες μηχανικών αφών, τηλεπικοινωνιών - ηλεκτρονικών και αερ/κών εγκαταστάσεων, συνέβαλαν μαζί με το λοιπό προσωπικό στην ανάπτυξη της Πολεμικής μας Αεροπορίας για να είναι σήμερα σύγχρονη και εφάμιλλη σε αξιοπιστία και μαχητικότητα των αντίστοιχων ξένων, προπάντων όμως, ικανή να υπερασπίσει την εδαφική ακεραιότητα της χώρας. Οι προσωπικότητες των αξιωματικών ΣΜΑ που αναδείχθηκαν στο επιστημονικό και τεχνολογικό πεδίο έτυχαν διεθνούς αναγνώρισης, αποδοχής και εκτίμησης. Πρόβαλαν την Ελλάδα και την Πολ. Αεροπορία σε μεγάλους διεθνείς επιστημονικούς οργανισμούς, σε πανεπιστημιακά ιδρύματα, σε τεχνολογικά κέντρα και στις ισχυρές Αεροπορίες της Δύσης.

Το Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών

Στα τέλη της δεκαετίας του '40, αποφασίστηκε από την κεντρική υπηρεσία η ταχύρρυθμη αύξηση του δυναμικού των χειριστών αεροσκαφών, προκειμένου να επιτευχθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός της Αεροπορίας. Άλλωστε σχεδιαζόταν η ένταξη της Ελλάδας στη Βορειοατλαντική Συμμαχία του ΝΑΤΟ και οι Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις θα έπρεπε να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις. Έτσι, παράλληλα με το Τμήμα Μονίμων Αξιωματικών Χειριστών (Ικάρων), λειτούργησε στη Σχολή Αεροπορίας, σε ξεχωριστές εγκαταστάσεις στέγασης, το Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών (ΕΚΕΧ), με ημερομηνία εισόδου της πρώτης σειράς, που αποτελείτο από 58 μαθητές, στις 3/10/1949. Η διάρκεια της φοίτησης στην αρχή ήταν περί τους δεκατρείς (13) μήνες. Στη συνέχεια, όταν οι μαθητές εκπαιδεύονταν και στα αεριωθούμενα T-33A, αυξήθηκε βαθμιαία και έφθασε τους είκοσι δύο (22) μήνες.

Από την αποφοίτηση της 1ης Σειράς, στις 13/2/51, μέχρι την ημερομηνία που αποφοίτησε η τελευταία, 21η Σειρά στις 22/3/58, ένα δυναμικό 608 Αξιωματικών προσέφερε τις υπηρεσίες του στην Αεροπορία.

Με την αριθμητική τους δύναμη και την προσήλωση στο καθήκον συνετέλεσαν στην ανασυγκρότηση της Αεροπορίας. Από αυτούς δε ογδόντα ένας (81) θυσίασαν τη ζωή τους κατά τη διάρκεια διατεταγμένων αποστολών.

Από το σύνολο των αποφοίτων μονιμοποιήθηκαν 253 στον Κλάδο των Ιπταμένων και 70 σε ειδικότητες εδάφους. Εκ των μη μονιμοποιηθέντων σχεδόν όλοι σταδιοδρομήσαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία (Ο.Α.) ή στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), καταδεικνύοντας την επαγγελματική τους κατάρτιση. Ομοίως και από αυτούς που είχαν μονιμοποιηθεί, ένας επί πλέον αριθμός δεν ολοκλήρωσε την σταδιοδρομία του στην Π.Α., αλλά παραιτήθηκε για να σταδιοδρομήσει στην Ο.Α., όταν πλέον ο εθνικός μας αερομεταφορέας είχε ταχύ ρυθμό ανάπτυξης. Οι παραιτηθέντες ανήλθαν στους 115 Α/κούς.

Βάσει του Ν.Δ. 4439 της 11/11/1964 και του Α.Ν. 21 της 30/5/67, οι μονιμοποιηθέντες εκ του ΕΚΕΧ εξομοιώθηκαν εξελικτικά με τους συναδέλφους τους της Σχολής Ικάρων με την αυτή ένδειξη κατατάξεως στην επετηρίδα.

Έτσι στη δύναμη των 138 Α/κών που παρέμειναν στην Αεροπορία, εξελίχθηκαν στην ανωτάτη βαθμίδα εκατόν τριάντα (130) Αξιωματικοί προελεύσεως ΕΚΕΧ (93 ως Ταξίαρχοι, 31 ως Υποπτέραρχοι και 6 ως Αντιπτέραρχοι). Πηγή : Αρχείο Ταξίαρχου (Ι) ε.α. Βασ. Οικονόμου.

Η μετονομασία της Σχολής Αεροπορίας σε Σχολή Ικάρων

Η ονομασία "Σχολή Αεροπορίας" ήταν ένας καθιερωμένος τίτλος από το 1931, όπως προαναφέρθηκε. Εντούτοις, μεταπολεμικά το Τμήμα εκπαίδευσης εδάφους ονομαζόταν "Μοίρα Ικάρων" και στις εγκυκλίους διαταγές οι υποψήφιοι Μόνιμοι Αξιωματικοί Χειριστές αποκαλούνταν ως Ίκαροι, όπως : Σχολή Αεροπορίας, Τμήμα Μονίμων Αξιωματικών Χειριστών (Ικάρων).

Τη σταθερή πλέον ονομασία "Σχολή Ικάρων" τη συναντάμε στο Β.Δ. 8/3/57 (Φ.Ε.Κ. 51 της 30/3/57) "Περί λειτουργίας της Σχολής Ικάρων".

Δέκα χρόνια αργότερα το Β.Δ. 370 της 10/6/67 (Φ.Ε.Κ. 113 της 4/7/67) "Περί Οργανισμού της Σχολής Ικάρων", καθορίζει ως σκοπό της Σχολής Ικάρων την δια καταλλήλου εκπαίδευσέως παραγωγή μονίμων αξιωματικών **Ιπταμένων** Γενικών Υπηρεσιών, **Μηχανικών** και άλλων **ειδικοτήτων**. Αναφέρει συγχρόνως ότι η Σ.Ι. είναι Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα του Κράτους ισότιμο με τα άλλα, υπαγόμενο ιεραρχικά στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας μέσω ΓΕΑ, όπως άλλωστε αυτό καθοριζόταν και από το Άρθρο 5 του Ν.Δ. 4439 της 11/11/1964, στο οποίο αναφέρονταν όλες οι σχολές Αξ/κών.

Ομοίως με το υπόψη Διάταγμα καθορίζεται για πρώτη φορά η **τετραετής** φοίτηση, όπως ίσχυε στη Σχ. Ευελπίδων και στη Σχ. Ναυτικών Δοκίμων.

Μέχρι σήμερα (μέσα του 2002) έχουν αποφοιτήσει τουλάχιστον 2.600 Ιπτάμενοι, 1200 Μηχανικοί και ένας επίσης μεγάλος αριθμός άλλων ειδικοτήτων ανάλογα με τις ανάγκες της Πολεμικής Αεροπορίας.

Ιδιαίτερα ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι η ελληνική κοινωνία θαυμάζει και αναγνωρίζει το βαρύ έργο των Αξιωματικών της Αεροπορίας ως ακοίμητων φρουρών των εθνικών μας επάλλξεων.

De Havilland D.H.82 Tiger Moth



Στις πρώτες μας πτήσεις



Μετά από πολύωρα θεωρητικά μαθήματα και άλλα που αφορούσαν στην τεχνική πτήσεως, το δημοφιλέστερο εκπαιδευτικό διπλάνο της εποχής, το de Havilland D.H.82 Tiger Moth, μας περίμενε για να μας μεταφέρει με τα φτερά του σε νέους ορίζοντες, αυτών της κατάκτησης των αιθέρων !



Απρίλιος 1953 - Με τον εκπαιδευτή μας.





Στις αρχικές πτήσεις μας με αφη T. Moth φορούσαμε λευκές φόρμες πάνω από τις στολές μας. Επίσης αντί για αρβύλες χρησιμοποιούσαμε ελαφρά αθλητικά παπούτσια, για την αίσθηση της πίεσης που εφαρμόζαμε στα ποδοστήρια. Ακόμη, αξιοσημείωτο είναι ότι οι κάσκες μας ήταν εφοδιασμένες με φωναγωγό, τον οποίο συνδέαμε σε υποδοχή στη θέση χειριστή για να έχουμε συνεννόηση με τον εκπαιδευτή μας.

Στη φ. δίπλα, στιγμιότυπο του 1953. Από τους έξι που είμαστε, αργότερα ως Αξιωματικοί, δύο θα χάσουν τη ζωή τους σε διατεταγμένες αποστολές (όρθιοι από αριβά, Πορφύρης Παν. και Μώρος Γ.) και άλλοι δύο θα αναγκαστούν να εγκαταλείψουν σε πτήση τα αφη τους για να σωθούν (όρθιοι από δεξιά, Κράιας Δημ. και Μπέλιας Δημ.). Οι δύο καθιστοί είναι από αριβά, Χατζηδάκης Γεώρ. και Παπαδάκης Παν. - Βαρ.

Το Tiger Moth, δημιουργία του μεγάλου άγγλου αεροναυπηγού Geoffrey de Havilland, κατέχει στην αεροπορική ιστορία τη θέση του δημοφιλέστερου εκπαιδευτικού διπλάνου. Οι σχεδιάσεις του χρονολογούνται από τη δεκαετία του '20, με πρώτη πτήση του μοντέλου D.H.60 στις 20 Φεβρ. 1925 και του αντίστοιχου D.H.82 στις 26 Οκτ. 1931. Η άτρακτος όλων των T.M. είχε υφασμάτινη επικάλυψη. Η έκδοση D.H.82A Tiger Moth II είχε ευρεία διάδοση σε δεκάδες αεροπορικές δυνάμεις ανά τον κόσμο.

Συνολικά κατασκευάστηκαν 10.852 Tiger Moth, (Αγγλία, Καναδά, Αυστραλία και Νέα Ζηλανδία).

Το Tiger Moth χρησιμοποιήθηκε από την Ελληνική Αεροπορία μεταπολεμικά και μέχρι το 1954, ως εκπαιδευτικό και σε αποστολές αναγνωρίσεων στις επιχειρήσεις της περιόδου 1946-49.



Οι μεγάλες στιγμές δημιουργούν τις αξέχαστες αναμνήσεις

Δεν μπορούμε να ξεχάσουμε την πρώτη μας πτήση "SOLO", τότε που ο εκπαιδευτής μας μάς είπε: και τώρα πήγαينه. Ένα αεροπλάνο, το Tiger Moth, μας περίμενε, αυτό που μας "έδωσε" το διακριτικό του ιπταμένου, τα φτερά με την ένδειξη Σ. Α. (Σχολή Αεροπορίας). Στα επόμενα χρόνια, που στη Σχολή καθιερώθηκε πάγια η ονομασία Σχολή Ικάρων θεσπίστηκαν τα αρχικά Σ. Ι., τα οποία και διατηρούνται σήμερα.



ΑΝΩ : Στιγμιότυπο στις 30 Απριλίου 1953. Ένας Ίκαρος της 26ης Σ. δέχεται τις τελευταίες οδηγίες από τον εκπαιδευτή του. Θα πετάξει για πρώτη φορά μόνος (SOLO), με το 634 αεροπλάνο Tiger Moth.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ του D.H.82A TIGER MOTH

Κινητήρας: Gipsy Major 130 ίππων.

Μέγ. Ταχύτητα: 175 χ.α.ω.

Οροφή : 15.000 πόδια.

Ακτίνα δράσης : 302 μίλια.

Το Moth αγαπήθηκε από χιλιάδες λάτρεις του αεροπλάνου και στις ημέρες μας μία λέσχη με πτήσιμα T. M. λειτουργεί στην Αγγλία, η οποία διαθέτει και ακροβατικό σμήνος.



Στη φ. δίπλα του 1930, η Αγγλίδα Amy Johnson ποζάρει με το αεροπλάνο της τύπου D.H.60 Gipsy Moth, με το οποίο έγινε διάσημη πετώντας από την Αγγλία στην Αυστραλία. Απογειώθηκε στις 5 Μαΐου 1930 από το Κρόυντον και μετά από ενδιάμεσους σταθμούς, όπως φαίνονται στο παρακάτω σχέδιο χάρτη και πολλές περιπέτειες, προσγειώθηκε στις 24 του ίδιου μήνα στο Ντάρουιν. Ήταν η πρώτη πτήση "SOLO" από γυναίκα στη διαδρομή αυτή, η οποία κατέδειξε και την αντοχή του D.H. Moth.

Στον Β' Π. η Amy Johnson προσέφερε τις υπηρεσίες της στη RAF, μεταφέροντας αψη από τα εργοστάσια παραγωγής στις Πολεμικές Μοίρες.

Στις 6 Ιαν. 1941 σκοτώθηκε με αφορ Oxford, όταν αυτό συνετρίβη λόγω καιρού.





Τα εκπαιδευτικά αεροπλάνα D.H. 82 Tiger Moth και North American T-6 Harvard έγιναν γραμματόσημα, ως αναγνώριση της μεγάλης τους προσφοράς.



Μετά την αρχική μας επιλογή και εκπαίδευση που τύχαμε στα αφη Tiger Moth, συμπληρώνοντας περίπου 45 ώρες πτήσεων, μεταπηδήσαμε στο επόμενο στάδιο, το Βασικό, με τα εξίσου φημισμένα για τη εποχή εκπαιδευτικά T-6 Harvard.

ΚΑΤΩ : Ένα πρωινό προς το τέλος του 1954, μαθητές της 26ης Ικάρων και της 14ης Σειράς ΕΚΕΧ μαζί με τους εκπαιδευτές τους στο δρόμο από το 2ο Σμήνος προς την πίστα των Harvard.





Χιλιάδες αεροπόροι πήραν το βάπτισμα του αέρα και φόρεσαν τα φτερά του ιπταμένου στο στήθος τους, πετώντας με τα αφη Tiger Moth και T-6 Harvard. Ιδιαίτερα το Harvard για δεκαετίες, δίκαια το αποκαλούσαν ως: "Pilot Maker"

Το πρωτότυπο Harvard πέταξε για πρώτη φορά τον Απρίλιο του 1936 (ως NA-26). Έκτοτε είχε ραγδαία ανάπτυξη ως ένα επιτυχημένο εκπαιδευτικό αφος. Μόνο στην Αμερικανική Ήπειρο κατασκευάστηκαν 17.000. Στη διάρκεια του πολέμου και μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '50 κυριαρχούσε σε όλες τις εκπαιδευτικές μονάδες των Συμμάχων.



North American T-6 Texan/Harvard



Στην Ελλάδα το Harvard χρησιμοποιήθηκε ως εκπαιδευτικό μέχρι το 1969 και ως αναγνωριστικό στη διάρκεια των επιχειρήσεων 1946 - 49.

- Με τον κέρβερο τον εκπαιδευτή μου πιστεύω να τα πάω και σήμερα καλά..





*Κύριοι και στις πτήσεις μας,
αφού πετάγαμε με γραβάτα ...*

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ του αφους T-6 Harvard

Κινητήρας :
Pratt & Whitney
550 ίππων
Μέγ. ταχύτητα :
205 μ.α.ω.
Ακτίνα δράσης :
1118 μίλια



*- Στο Τατόι το 1954 πριν απογειωθούμε για ένα εκπαιδευτικό
ταξίδι SOLO. Η επιτήρηση από εκπαιδευτή κρίνεται απαραίτητη,
όχι μόνο για να μην χαθούμε, αλλά και για να μη κάνουμε
χαμηλή πτήση πάνω από το χωριό μας.*



Κράτα το εδώ για κλειστό σχηματισμό
και πρόσεξε να μην τον φάμε ...



Στα αφη T. Moth ήμασταν έτοιμοι
για πρώτη πτήση "μόνος" (SOLO)
γύρω στις οκτώ ώρες εκπαίδευση.
Στα Harvard με την εμπειρία που
είχαμε από τα Moth, πετάγαμε
"μόνος" μετά από έξι ή επτά ώρες.



- Νίκο πάμε, ήρθε η σειρά μας να "σολάρουμε".
- Ναι Γιάννη, θα σκίσουμε ...



Στιγμιότυπα από τη Σχολή



Το οίκημα της Μοίρας Ικάρων







ΑΡΙΣΤΕΡΑ : Μαρκαντωνάτος Γ., Αρχηγός της 1ης Σειράς ΣΕΦΑ (εφοδιασμού) της Σχολής Ικάρων.
ΣΥΜΜΑΘΗΤΕΣ : Γιωτάκος Α., Τσιγκάκος Π., Παπαχρήστου Φ., Βαγενάς Γ., Παπαδάκης Π., Κατάρας Π., Βασιλάκος Ι., Πα"δημητρίου Γ. και Παρασκευόπουλος Σ.

Με φόντο τη Μεγαλόχαρη της Τήνου



Όλοι νέοι και ωραίοι ...



ΑΝΩ : Ο Βαγγέλης στο ΓΝΕΒΑ νοσηλεύμενος για αμυγδαλές. Όμως, πρώτα τον ζύρισαν για σκωληκοειδίτιδα από λάθος.



Στην είσοδο της Μοίρας Ικάρων με τον επιτηρητή αξ/κό στη μέση.
 "Με τον Σάκη υπηρεσία είχαμε την ψυχία"



1950 - Προσκλητήριο στη Μοίρα Ικάρων
με μαθητές των Σειρών 22ας, 23ης, 24ης
και 1ης ΣΜΑ



Οι στολές ήταν ίδιες
για τους μαθητές των
δύο τμημάτων
χειριστών της
Σχολής Αεροπορίας,
μονίμων (Ικάρων)
και εφέδρων (ΕΚΕΧ).

Η διαφορά ήταν στις
επωμίδες, που των
εφέδρων είχαν σιρίτι.

- Μιχάλη, βλέπεις τι ωραία που είναι η Τήνος !
- Ναι Γιάννη, σειρά τώρα το Κριεκούκι.



- Πάντως
το σπαθάκι
δεν το
προλάβαμε.





*Τώρα Ευέλπιδες και Ίκαροι
αύριο Ίλαρχοι και Μοίραρχοι.*



**- Απρίλιος 1953 -
Στιγμιότυπα από την
αποβατική άσκηση
στο Ναύπλιο
με τη Σχολή Ευελπίδων**





Ο Μίλτος στην ομάδα μπάσκετ της Σχολής



Σε ένα φιλικό παιχνίδι μπάσκετ με τη 14η ΕΚΕΧ





- Αξέχαστο εκείνο το απογευματινό "τέιον".
- Όλα καλά, εγώ όμως τι ήθελα και έβαλα στο τσάι μου γάλα και λεμόνι?
- Κατάλαβα, έφαγες ... μυτζήθρα.

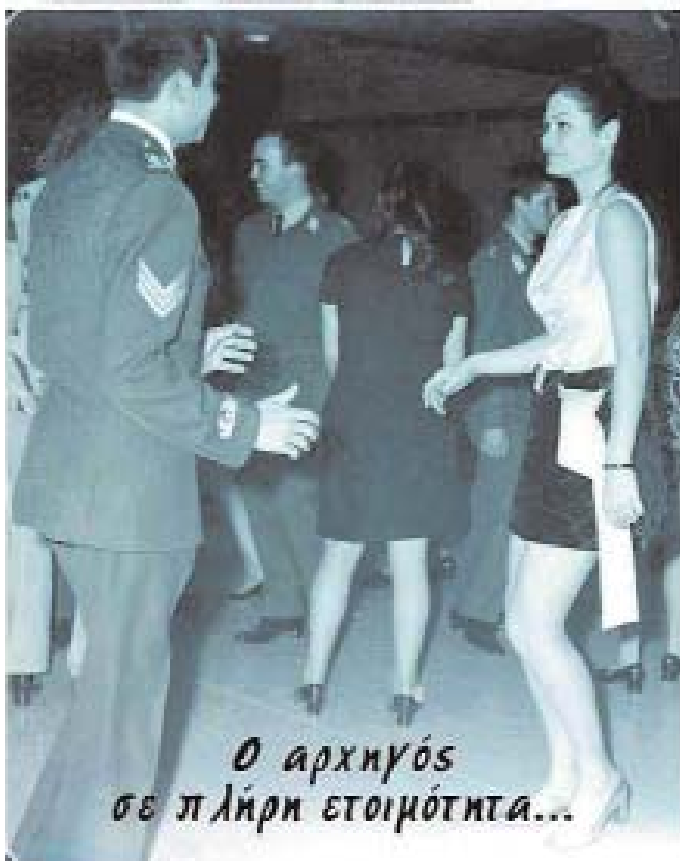


Η ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ

ΑΝΩ :
Στη δεκαετία
του '50
ΔΙΠΛΑ ΚΑΙ ΚΑΤΩ :
Αργότερα, στη
δεκαετία
του '70.



Οι αλλοδαποί μαθητές
σημειώνουν επιτυχίες
και ... στο χορό.



Ο αρχηγός
σε πλήρη ετοιμότητα...

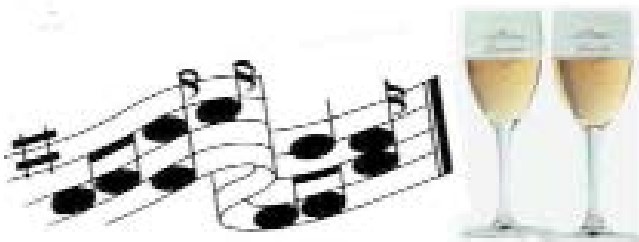


Όταν ο χορός ενώνει φυλές
και ... καρδιές



ΑΝΩ : 1955 - Από τον ετήσιο χορό στη Σχ. Ναυτικών Δοκίμων. Στο μέσον ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, αείμνηστος Παναγιώτης Κανελλόπουλος.

ΔΙΠΛΑ: Τι ευτυχία να είσαι Αρχηγός Σχολής!





ΑΝΩ και ΔΙΠΛΑ : 1953 - Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Παν. Κανελλόπουλος, σε ηλικία 50 ετών, εκπαιδεύεται στις απογευματινές ώρες στα αεροπλάνα Tiger Moth και Harvard με εκπαιδευτή τον τότε Υποσμηναγό Τσασάκο Ηλ.





ΑΝΩ ΔΕΞΙΑ : Έξω από τη Μητρόπολη των Αθηνών οι πολιτικοί άνδρες Παναγιώτης Κανελλόπουλος και Γεώρ. Παπανδρέου. Παρατηρούμε το διακριτικό ιπταμένου στον πρώτο. **ΑΠΕΝΑΝΤΙ :** Οι πρωτοετείς Ίκαροι Αγγελόπουλος Χ., Ζέλιος Δ., Τσαούσης Β. και Διαμαντίδης Γ. έχουν πάρει το βάπτισμα του αέρα πετώντας με τον Υπουργό Π. Κανελλόπουλο (στο μέσον). **ΚΑΤΩ :** Οι μαθητές Γακίδης Ε., Πράτανος Κ., Γιαλούρης Α., Λυπηρίδης Α., Τσαγκάρης Θ. και Κωστόπουλος, ομοίως με τον Υπουργό.





Προσέλευση Ιερού Ευαγγελίου σε κάποια από τις πολλές κατ' έτος τελετές αποφοίτησης μαθητών (μονίμων και εφέδρων) από τη Σχολή Αεροπορίας, στη δεκαετία του '50.



Το εκκλησάκι του Αγ. Δημητρίου στην Αεροπορική Μονάδα του Τατοΐου (Δεκέλειας).



Όλα καλά φτάνει να μη θέλεις να ζυστείς...



**1954 - Από τη συμμετοχή της Σχολής Ικάρων
στον εορτασμό της επετείου της 28ης Οκτωβρίου 1940.**





ΑΝΩ : Καθαρισμός όπλων πριν από τη μεγάλη παρέλαση.
Στο στιγμιότυπο μαθητές 27ης Ικάρων και 5ης ΣΜΑ.

ΚΑΤΩ : Άγημα της Σχολής στη Λεωφόρο Πανεπιστημίου
κατά την παρέλαση της 28ης Οκτ. 1954. Άξιον προσοχής
οι γραμμές του τραμ που ήταν σε λειτουργία τότε.

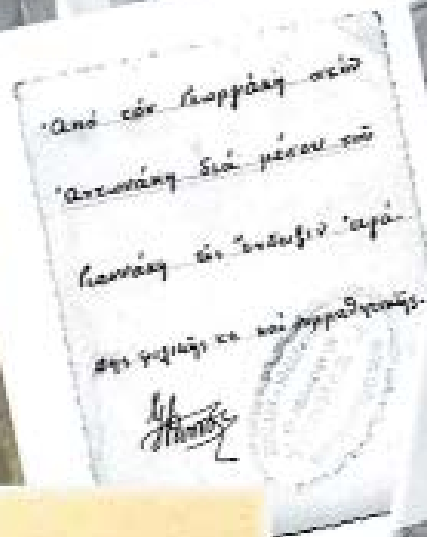






Στιγμιότυπα από τις κυριακάτικες
εξορμήσεις προς Πλαταμώνα και
Καλά Νερά Βόλου των εκπαι-
δευομένων Σειρών 26η Ικ.
και 14η ΕΚΕΧ, στα αφη
Τ-33 Α στη Λάρισα.







Όταν τον Ιούνιο 1955 αρχίσαμε την εκπαίδευσή μας στα αεριωθούμενα T-33A, είχαμε ήδη συμπληρώσει περί τις 260 ώρες σε ελικοφόρα αφη(40 στα Tiger Moth και 220 στα Harvard). Με το πέρας της εκπαίδευσής μας στα T-33A, τον Αύγουστο του ιδίου έτους, είχαμε μία εμπειρία σ' αυτά της τάξης των 50 ωρών.



**ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΑΦΟΥΣ
LOCKHEED T-33A
SILVER STAR**

Μέγ. ταχ. : 600 μ.α.ω.
(960 χ.α.ω.)

Μέγ. ακτίνα : 1.600 μίλια

Μέγ. επιχ. οροφή :
47.300 πόδια

Κινητήρας :
Allison J33-A-23 turbojet,
5200 λιβρών ώσης.

1955 - Άνω και δίπλα μαθητές 26ης Ικ. και 14ης ΕΚΕΧ εκπαιδευόμενοι στα T-33A με εκπαιδευτή τον Τσασάκο Ηλ. (στο μέσον).

Ο μαθητής Ρέππας Γ. (άνω, όρθιος δεξιά) σκοτώθηκε στις 9/4/58 ως χειριστής αφους F-86E, όταν συνετρίβη στο όρος Πάρνων.





ΑΝΩ : Ένα από τα δύο πρώτα T-33A που παρέλαβε η Αεροπορία στις 21 Σεπτ. 1951.

ΔΙΠΛΑ : Ένα από τα αφη C-47 Dakota που μας μετέφερναν στην Ελευσίνα για πτήσεις στα T-33A, τον Αύγουστο 1955. Σημειώνεται ότι τον Ιούνιο και Ιούλιο πετούσαμε με τα αφη αυτά στη Λάρισα λόγω έργων στον διάδρομο της Ελευσίνας.



Στις 19 Ιαν. 2000, με την τελευταία προσγείωση του υπ' αρ. TR-6000 T-33A στη Βάση της Σούδας (115 Π.Μ.), έκλεισε η τελευταία σελίδα για τα αφη στα οποία εκπαιδεύτηκαν όλες οι νεότερες γενιές των Ικάρων, επανδρώνοντας τα αφη F-84G και F, F-86E και D, F-104, F-5, F-4, F-1 και A-7. Ήταν η ημερομηνία απόσυρσης των T-33A Silver Star

1955
Ο Διοικητής
και οι εκπαιδευτές μας
στο Σμήνος T-33A (121 Σ.Ε.Α.)
με έδρα την Ελευσίνα (112 Π.Μ.).



Σμηναγός
Οικονόμου Περ.
Δκτήης Σμήνους



Σμηναγός
Τσασάκος Ηλ.



Σγος
Κεχριμπάρης Ν.



Υπσγος
Ναούμ Ηρ.



Υπσγος
Πα"δόπουλος Γ.



Υπσγος
Παγώνης Ν.



Υπσγος
Χαλκιάς Θ.



Υπσγος
Μαρίνος Π.



Υπσγος
Ραβαζούλας Φ.



Υπσγος
Φυγκάς Ορφ.



Υπσγος
Θωμόπουλος Π.



Ανθσγος
Κόλιας Ευθ.

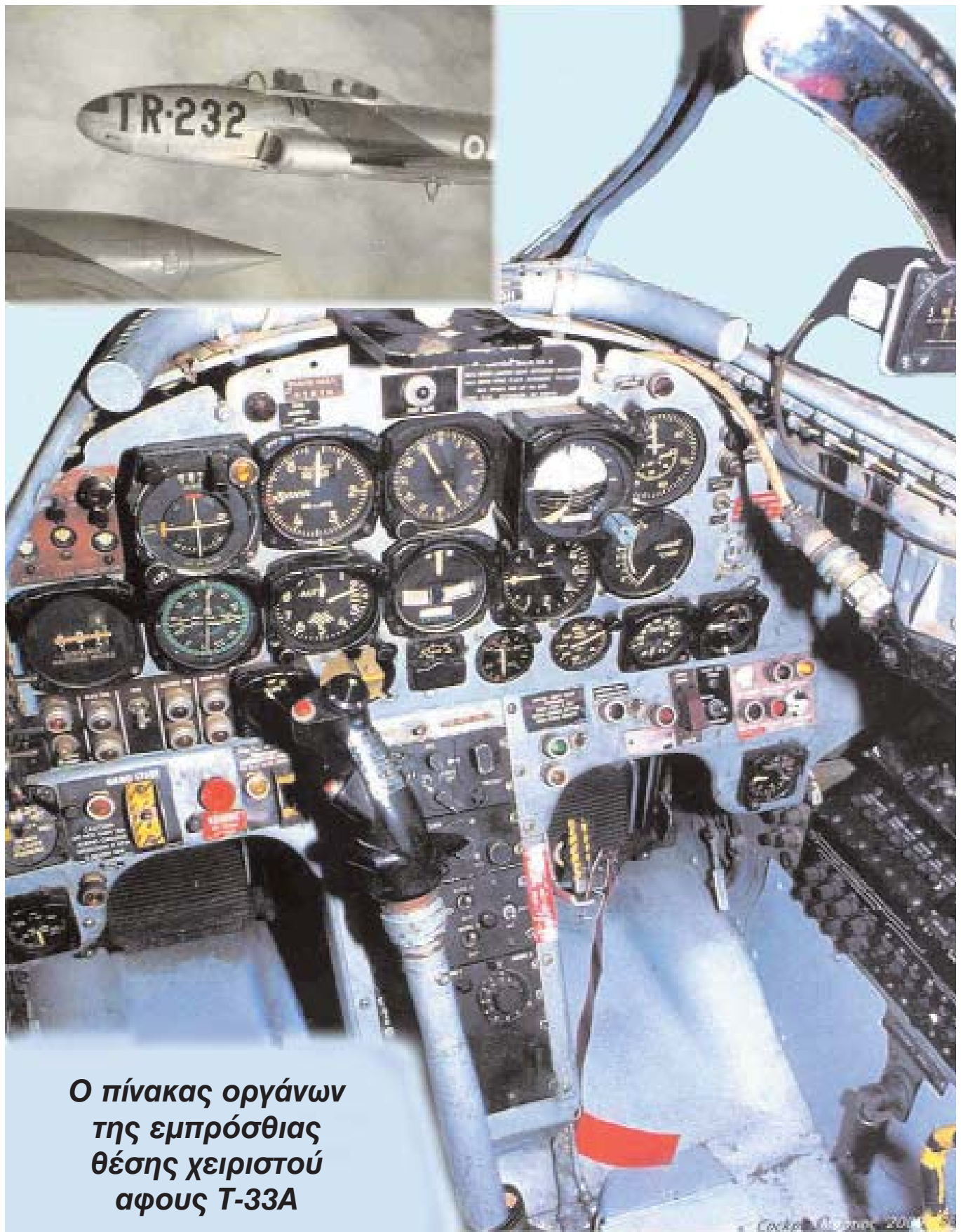
ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Το διθέσιο εκπαιδευτικό αφος T-33A της Lockheed προήλθε από το μονοθέσιο μαχητικό P-80 (F-80 Shooting Star), το οποίο άρχισε να παράγεται στους τελευταίους μήνες πριν από τη λήξη του Β' Π. Π. Το πρωτότυπο διθέσιο πέταξε για πρώτη φορά τον Μάρτιο του 1948. Μετά τα πρώτα 128 αψη που κατασκευάστηκαν, ο τύπος του εκπαιδευτικού αφους έλαβε την ονομασία T-33A στις 5 Μαΐου 1949.

ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Κατασκευάστηκαν συνολικά 6557 T-33A. Από αυτά τα 5691 βγήκαν από το εργοστάσιο της Lockheed, 656 από το εργ. της Canadair και άλλα 210 κατασκευάστηκαν με άδεια, από την Kawasaki (Ιαπωνία). Πέραν της βασικής έκδοσης T-33A, ήταν το AT-33 ως ελαφρύ επιθετικό, NT-33 για δοκιμές της NASA, QT-43 ως τηλεκατ/νόμενος στόχος και DT-33 ως ρυμουλκό στόχων. Η γνωστή έκδοση ήταν το RT-33 ως φωτογραφικό, αφού 20 α/ψη από αυτά είχε η Αεροπορία μας στα έτη 1955 - 56





**Ο πίνακας οργάνων
της εμπρόσθιας
θέσης χειριστού
αφους T-33A**

Cooper, R. J. 2004

50 χρόνια με την ίδια ... "δασκάλα".

Τα T-33A χρησιμοποιήθηκαν από 40 χώρες. Στο δυναμικό της Ελληνικής Αεροπορίας περιλήφθηκαν για μια πενήνταετία, από τον Σεπτ. του 1951 μέχρι τον Ιαν. του 2002. Εκπαιδεύτηκαν σ' αυτά περισσότεροι από 1.200 έλληνες χειριστές.

Εκτός από το καθαρό εκπαιδευτικό τους έργο, τα T-33A κάλυψαν και πολλές άλλες ανάγκες, όπως μεταφοράς ταχυδρομείου, ρυμούλκησης στόχων κ. α. συμπληρώνοντας στους ελληνικούς ουρανούς πάνω από 450.000 ώρες πτήσεων με περίπου 150 αφη (130 T-33A και 20 RT-33A).



Στα πρώτα χρόνια τα αφη T-33A παρέμεναν με το γυαλιστερό ασημί χρώμα τους. Στη συνέχεια θεσπίστηκε το χρώμα της παραλλαγής.

Τα αφη που ήταν για την ρυμούλκηση στόχων του Π. Β. Κρήτης είχαν πορτοκαλί απόχρωση.

Οι πεσόντες

Με τα T-33A ο αριθμός των ατυχημάτων περιορίστηκε σε 15 μείζονα. Αριθμός που στοιχειοθετεί ένα καλό δείκτη ασφάλειας πτήσεων, σε σύγκριση με τα παγκόσμια πρότυπα.

Οι πεσόντες με T-33A

Υπο/γός Αργύριος Μαρής	9/10/54
Υπο/γός Αθανάσιος Κατωπόδης	5/10/54
Δοκ. Εφ. Χειριστής Εμμανουήλ Αγοραστάκης	23/9/55
Ικ. Στυλιανός Τσαουρουλάκης	6/6/58
Ικ. Νικόλαος Βαλαής	16/4/59
Ανθο/γός Γεώργιος Κοντομιτόκης	15/9/62
Ανθο/γός Ευάγγελος Γιαννάκης	15/9/62
Ανθο/γός Σπυρίδης Νταρακίτσας	23/1/63
Ανθο/γός Γεράσιμος Καραμπατιδής	23/1/63
Υπο/γός Ιωάννης Σαύρας	4/7/63
Υπο/γός Παύλος Πανούσης	4/7/63
Υπο/γός Στυλιανός Παπαδόκης	21/1/66
Ανθο/γός Σπυρίδης Παπαγεωργίου	21/1/66
Ικ. Λαυκός Λύκος	10/1/69
Υπο/γός Θεόδωρος Κουρνιαγιάννης	13/5/74
Ικ. Αλέξης Κακιάρας	13/5/74
Ικ. Ιωάννης Κολαράς	20/12/74
Ανα/γός Αθανάσιος Μπουρολιάς	29/5/79
Ανθ/σής Αντώνιος Σιφάκης	29/5/79
Σ/γός Νικόλαος Παπαγεωργίου	18/12/81
Ανθο/γός Δημήτριος Μορδίου	8/4/85
Επα/γός Ιωάννης Γαλανός	7/3/89
Επα/γός Ιωάννης Τότσας	7/3/89



ΠΡΟΤΥΠΑ
ΤΕΛΕΤΗΣ ΟΡΚΩΣΙΑΣ ΤΩΝ ΑΝΘΥΠΟ-
ΣΤΗΡΩΝ ΤΗΣ 26ης ΣΕΡΑΣ ΙΚΑΡΩΝ

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 30-9-55





**Οι σειρές μαθητών της
Σχολής Αεροπορίας
των Τμημάτων
μονίμων
αξιωματικών,
στην περίοδο
1952 - 55.**



ΑΝΩ : Οι αξκοί της 24ης Σειράς Ικάρων - εισήλθαν στη Σχολή στις 26/9/49 και αποφοίτησαν στις 25/7/52. ΚΑΤΩ : Η 1η Σειρά ΣΜΑ - εισήλθε στις 29/9/49 και αποφοίτησε στις 6/10/52. ΚΑΤΩ ΔΕΞΙΑ : Ο Ασμχος Μηχ. ε.α. Γιάγκος Π., καθηγητής αεροδυναμικής, παραδίδει στον Βασιλιά Παύλο το ξίφος του για να δωριθεί στη συνέχεια στον πρώτο της ΣΜΑ, Αχτίδα Αν.



24η Ικάρων :

Χαρλαύτης Δ., Στεφαδούρος Γ., Σκούρας Π., Αντωνόπουλος Ν., Οικονομίδης Κ., Γαρδίκης Γ., Τρακάκης Γ., Γεωργίου Κ., Αρτινός Ν., Χρυσάφοπουλος Β., Πάνος Π., Τυροβόλας Ν., Πανουσίου Χ., Πανταζόπουλος Φ., Κοκκινίδης Κ., Μούσας Χ., Δοβανίδης Π., Τσίγκρης Μ., Πολίτης Ι., Θανόπουλος Δ., Μπινιάρης Α., Ντινίδης Α., Βέρροιος Π., Παπανικολάου Α.

Πεσόντες σε αερ/κά ατυχήματα :

Αντωνόπουλος Ν., Τυροβόλας Ν., Πανουσίου Χ., Μπινιάρης Α. και Βέρροιος Π.

1η ΣΜΑ :

Στη σελ. 62 από αρ/ρά :

Αχτίδας Α., Παπαϊωάννου Ν., Φραγκογιάννης Γ., Τούνης Χ., Δόβας Φ. και Στραπατσάκης Α.



2η ΣΜΑ:

Από αρ/ρά : Αβαγιανός Δ., Πασιαλάκος Α., Δενδρινός Ν., Βέρροιος Π. (24ης Ικ.), Καράμπελας Κ., Μποζάνας Ε., Μακρής Α., Σβάρνας Γ. και Κοντολέφας Α. Η σειρά συγκροτήθηκε στις 16/10/50 και στο εκπαιδευτικό έτος 1952-53 ήταν διοικούσα τάξη της Σχολής με αρχηγό τον Κοντολέφα Α.

Σημ.: Το έτος 1950 δεν συγκροτήθηκε Σειρά Ικάρων.

ΔΕΞΙΑ :
Θεοδωρακάκος Γ.
της 25ης Ικ. Επισμηνίας
Αρχηγός Σχολής στο
εκπαιδευτικό
έτος 1953 - 54



25η Ικάρων

ΟΡΘΙΟΙ από αρ/ρά : Σωτηρίου Α., Ρούσσοις Κ., Λυπιδής Α., Κουλαδούρος Ν., Αγγέλου Α., Φούντης Α., Υπσγός Τσατσάκος Η., Θεοδωρακάκος Γ., Κωστάκος Μιχ., Δημάκος Π., Γεωργαντζάς Ν., Θεοδωρόπουλος Δ., Σταθόπουλος Γ. και Κοττάς Β. ΚΑΘΙΣΤΟΙ από αρ/ρά : Μίχας Τ. (σκοτώθηκε με α/φος C-47), Μάγειρος Ν., Οικονόμου Β., Μαραγκάκης Χ., Σούκουλης Γ., Φίλης Θ., Φέξης Ι., Πανταζάτος Α., Αναγνώστου Α. και Καραστατήρας Ι. Η Σειρά αυτή φοίτησε στη Σχολή από 28/9/51 έως 18/8/54.



3η ΣΜΑ (δίπλα)

Από αρ/ρά : Βαφειάδης Π., Σπύρου Β.,
Σπανάκος Π., Κανούσης Δημ.,
Κατάρας - Πάλλας Γ., Σωτηρόπουλος Κ.,
Βιτσέντζος Π. και Αναγνωστόπουλος Β.
Καθιστοί από αρ/ρά : Βύνιος, Αγ.,
Δημητριάδης Γ. και Ζερβουδάκης Ι.
Η Σειρά συγκροτήθηκε στις 5/10/51
και οι μαθητές της ονομάστηκαν
ανθυποσμηναγοί Μηχανικοί
στις 18/8/54.



4η ΣΜΑ (δίπλα)

Από αρ/ρά: Νιφάκος Θ., Γιαννακούλας Ν., Μπίνας Γ.,
Τζάκος Θ. Καθιστοί οι Αχτίδας Δ. και Κέρτσος Κ.
Εισήλθαν στη Σχολή στις 7/11/52 και ονομάστηκαν
Ανθυποσμηναγοί Μηχανικοί στις 12/11/55.



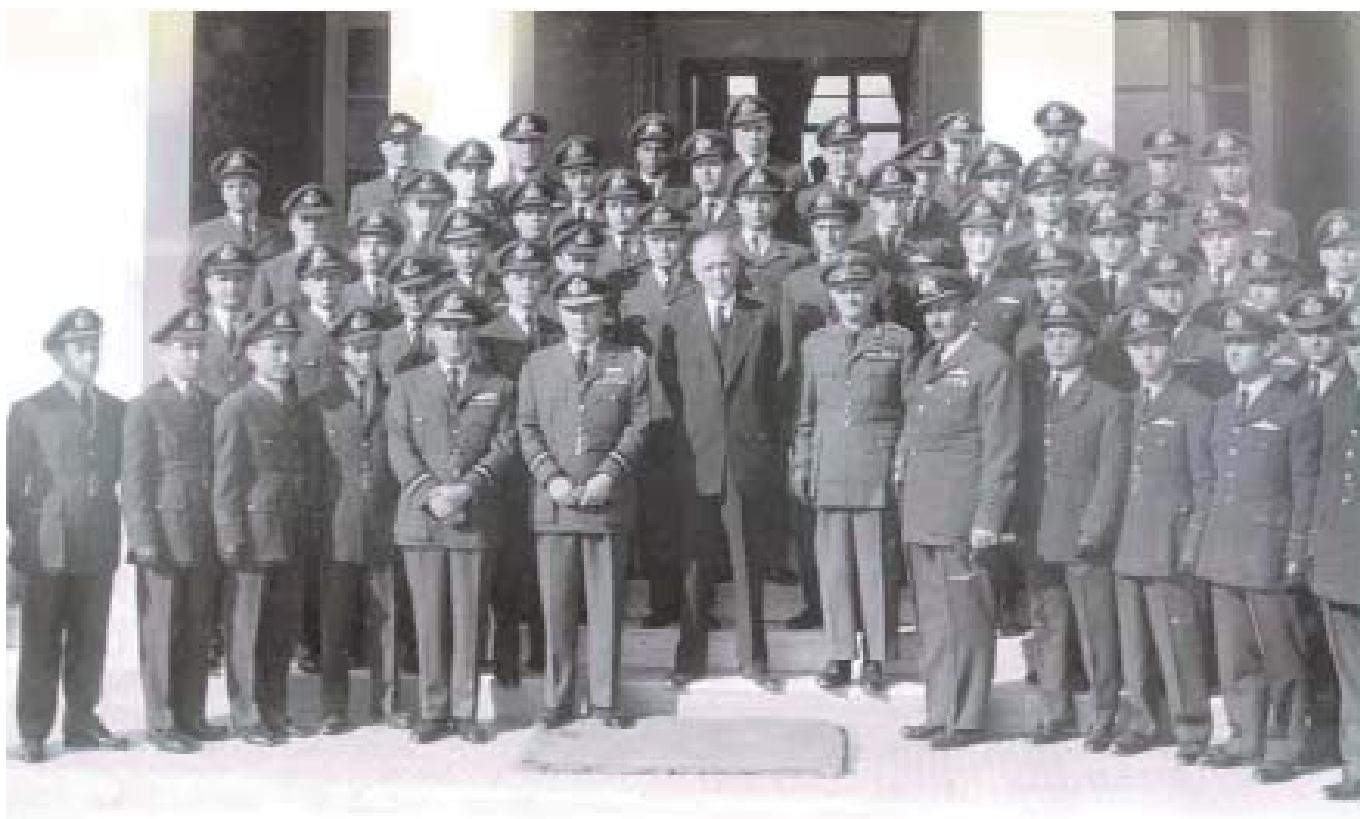
26η Ικάρων (κάτω)

Η Σειρά συγκροτήθηκε στις
25/9/52 και οι μαθητές της
(δίπλα τα ονόματα)
ονομάστηκαν Ανθσγοι
στις 20/9/55.

Χατζήρης Ιωάν.,
Μπραούζος Ανδ.,
Πορφύρης Παν.,
Χατζηδάκης Γ.,
Ήτουνας Μιλτ.,
Γραφάκος Παν.,
Παπαδάκης Παν.- Βαρ.,
Δεληγεώργης Β.,
Μπέλιας Δημ.,
Ρούλιας Ευθ.,
Μώρος Γεώρ.,
Πα'νικολάου Λ.,
Μαρίνος Χρ.,
Πα'κωνσταντίνου Σ.,
Βενετσάνος Ε.,
Πολυμέρου Χρ.,
Δημοκογιάννης Ι.,
Σαργένης Νικ.,
Σκεπαρνάκος Χ.,
Φράγκος Αδ.,
Βακάλης Αντ.,
Ντόκας Γεώρ.,
Κυριακός Νικ.,
Καραδήμας Α.,
Κασούμης Ε.,
Αβδελάς Νικ.



Σχολή Αεροπορίας, 30 Σεπτ. 1955.
Αναμνηστική φ. μετά την τελετή ορκωμοσίας της 26ης Ικάρων.



**24 Νοεμβρίου 1955 - Αναμνηστική φ. από την τελετή της ορκωμοσίας
ως Ανθυποσμηναγών των Σειρών : 4η ΣΜΑ, 1η ΣΕΦΑ και 14η ΕΚΕΧ.**



**Οκτώβριος 1956 - Αναμνηστική φ. από την τελετή της
ορκωμοσίας ως Ανθυποσμηναγών των Σειρών : 27η Ικάρων, 5η ΣΜΑ και 17η ΕΚΕΧ.**



5η ΣΜΑ (δύπλα)

Όρθιοι από αρ/ρά : Κοντοδιδός Π., Τζουράς Κ., Κατραμής Ι.,
Λαμπρινάκος Π. και Κόκκας Σ. - Καθιστοί : Σπανός Α.,
Κωστόπουλος Δ., Τζηρίτας Α. και Σαχαρίδης Κ.
Φοίτησαν στη Σχολή από 5/11/53 έως 16/10/56,
την ίδια περίοδο με την 27η Ικάρων.



28η Ικάρων

Αγγελόπουλος Εμ. (1), Ανδρεσάκης Π. (2), Τσαούσης Β. (3), Μπαμπίλης Β. (4),
Αποστολάκης Δ. (5), - Επισμηνίας, Αρχηγός Σχολής 1956-57, Ευστρατίου Ν. (6),
Κοντογιάννης Σ. (7), Ζέλιος Δ. (8), Διαμαντίδης Γ. (9), Γκλεζάκος Στ. (10),
Σιδεράκης Β. (11), Γλάρος Παντ. (12), Τσακαλάκης Κ. (13), Μποζίκης Κ. (14),
Αθανασούλιας Γ. (15), Σπηλιώτης Α. (16), Αγγελόπουλος Χ. (17), Κίκηρας Φ.
(18), Τσαγκλής Φ. (19), Κορνιλάκης Η. (20) και Μπουρλίδης Π. (21). Εισήλθαν
στη Σχολή στις 25/9/54 και ονομάστηκαν Ανθρακοί Ιππ. στις 11/10/57

ΔΙΠΛΑ: Ο τότε Ίκαρος Αποστολάκης Δημ. αφού
σταδιοδρόμησε στην Π. Α. μέχρι τη θέση του
Αρχηγού του Όπλου, στις 29/3/2001 ως ΥΦΕΘΑ
παρευρίσκεται στην τελετή καθήλωσης των αφών
F-5 και τα αποχαιρετά με μια τελευταία
30λεπτη πτήση.



ΚΑΤΩ : Από την τελετή της ορκωμοσίας της 2ης Σειρά ΣΕΦΑ και 21ης ΕΚΕΧ, στις 3/4/58



Η 2η Σ. ΣΕΦΑ (εφοδιασμού) συγκροτήθηκε από τους :
 Ροζάκη Β. (27ης Ικ.),
 Δορυφόρο Μ. (28ης Ικ.),
 Τσουνή Π. (27ης Ικ.),
 Κατράκη Ι. (27ης Ικ.),
 Τσοτσόρο Γ. (27ης Ικ.),
 Δαββέτα Ι. (28ης Ικ.)
 Δαβάκη Π. (28ης Ικ.) και
 Οικονομάκο Π. (28ης Ικ.).



ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Ο Υποπρόεδρος Μηχ. ε.α. Παυλίδης Ανδρέας. Με το υψηλό επίπεδο γνώσεων και εμπειρίας του στον τεχνικό κλάδο της Αεροπορίας, συνέβαλε τα μέγιστα στη δημιουργία μιας ισχυρής βάσης στην οργάνωση και στη λειτουργία της Σχολής Μηχανικών (Αξιωματικών) Αεροπορίας - ΣΜΑ.



**Α
Ξ
Ι
Ω
Μ
Α
Τ
Ι
Κ
Ο
Ι**

**Ε
Π
Ι
Τ
Ε
Λ
Ο
Υ
Σ**





Οι Αξιωματικοί εκπαιδευτές πήσων της Σχολής Ικάρων
στην περίοδο 1959 - 1961

Στα χρόνια που πέρασαν

Το υψηλοπτέρυγο αφος Cessna T-41 (κάτω) χρησιμοποιείται από το 1968 για τον έλεγχο της καταλληλότητας των Ικάρων στην ειδικότητα του ιπταμένου.

Μέγιστη ταχ. : 240 χ.α.ω.

Οροφή πτήσης : 19.600 πόδια



ΔΙΠΛΑ & ΚΑΤΩ : Το αφος Cessna T-37C. Χρησιμοποιήθηκε από το 1964 έως το 2002 για τη βασική εκπαίδευση των μαθητών της Σχολής. Μέγιστη ταχ. : 680 χ.α.ω. Οροφή πτ. : 38.700 πόδια



ΚΑΤΩ : Το εκπαιδευτικό αφος Rockwell International T-2E Buckeye. Αυτό στη δύναμη της Π.Α. από το 1975, χρησιμοποιείται για την προχωρημένη και επιχ/κή εκπαίδευση των Ικάρων. Μέγιστη ταχ. : 853 χ.α.ω. ή 530 μ.α.ω. Εμβέλεια : 1685 χλμ. ή 909 ν.μιλ.





Το εκπαιδευτικό Αφος T-6A Texan II της Raytheon

Μετά από μια προσφορά σχεδόν τεσσάρων δεκαετιών του αφους T-37 B/C στη βασική εκπαίδευση των Ικάρων, το νέο εκπαιδευτικό T-6A καλύπτει σήμερα τις νέες απαιτήσεις της εποχής.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ: Το αφος T-6A Texan II της Raytheon είναι η αμερικανική έκδοση του ελβετικού Pilatus PC-9, με πρόσθετες δυνατότητες που το καθιστούν από απόψεως συμπεριφοράς και πτηνικών χαρακτηριστικών περισσότερο ως ένα αεριωθούμενο παρά ως ελικοφόρο, με τον στροβιλοελικοφόρο κινητήρα του διαθέτει. Η αρχική κατασκευή του, στα μέσα της 10ετίας του '90, έγινε από τη Beech A/c Crp., πριν απορροφηθεί αυτή από τη Raytheon, με την ονομασία Beech/Pilatus PC-9 MKII ή απλώς Beech MKII.

Η τελική ονομασία T-6A Texan II επιλέχθηκε την άνοιξη του 1997, όταν πλέον είχε εκτιμηθεί και γίνει αποδεκτός ο τύπος αυτός στις ΗΠΑ, για να τιμηθεί το ιστορικό T-6 Texan, το γνωστό Harvard. Το αεροπλάνο στο οποίο από την εποχή του Β' Π. Π. εκπαιδεύτηκαν χιλιάδες χειριστές ανά τον κόσμο.



Στους πίνακες οργάνων των δύο θέσεων του αφους T-6A κυριαρχούν οι οθόνες υγρών κρυστάλλων.

Στο δυναμικό της Π. Α. έχουν ενταχθεί 45 αψη, ένας αριθμός των οποίων έχει τη δυνατότητα μεταφοράς οπλικών φορτίων.



ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ T-6A TEXAN II

Κινητήρας : Pratt & Whitney Canada PT6A-68,
1.100 ίππων. Μέγιστη ταχύτητα : 310 μ.α.ω. ή
574 χ.α.ω. Επιχ. οροφή : 35.000 πόδια
Ακτίνα δράσης : 900 ν.μ. ή 1.667 χλμ.
Αυτονομία : 3 ώρες και 40 λεπτά
στα 33.000 πόδια ύψος και
περίπου 2 ώρες σε χαμηλά ύψη.
Όρια επιταχύνσεων : +7 έως -3,5 g.



**Η μεγάλη στιγμή
τιμής και ανάληψης ευθυνών**

Αρχηγέ των Ικάρων
σου παραδίδω τη
Σημαία, ιερό
κειμήλιο παραδό-
σεων και ιδανικών
της Σχολής Ικάρων
και μαζί με τους
αποφοιτούντες
συμμαθητές μου
παραδίδουμε στην
τάξη σου τα
ηγετικά καθήκοντα
της Σχολής.
Να θυμάστε πάντα
ότι κύρια αποστολή
σας είναι συνεχώς ν'
αυτοβελτιώνεστε και
να διαπαιδαγωγείτε
τους νεότερους
Ίκαρους ώστε αυτοί
να γίνουν τέλειοι
στρατιώτες και υψηλό-
φρονες αξιωματικοί.



Κύριε Ανθυποσημηναγέ,
παραλαμβάνων την
ένδοξη Σημαία της
Σχολής συναισθάνομαι
τη μεγάλη τιμή που
γίνεται σε μένα και
στους συμμαθητές μου.
Μνήμονες του όρκου
να υπερασπιστούμε
τη Σημαία αυτή με
το αίμα μας,
υποσχόμαστε
να τηρήσουμε
τους κανόνες της
στρατιωτικής τιμής
και να φανούμε
αντάξιοι συνεχιστές
των παραδόσεων
και των ιδανικών
της Σχολής.



360 MAE
με αφη T-41
αρχικής εκπ/σης
Έδρα : Δεκέλεια



361 MBE
με αφη T-6A
βασικής εκπ/σης
Έδρα : Καλαμάτα



362 MPE
με αφη T-2E προ-
χωρισμένης εκπ/σης
Έδρα : Καλαμάτα



363 MEE
με αφη T-2E επιχει-
ρησιακής εκπ/σης
Έδρα : Καλαμάτα

**Τα εμβλήματα των εκπαιδευτικών
Μοιρών της Σχολής Ικάρων**



Μετά το χτύπημα του Εγκέλαδου της 7ης Σεπτεμβρίου 1999, τα κτίρια της Σχολής Ικάρων κρίθηκαν ακατάλληλα, κατεδαφίστηκαν και στη θέση τους μια νέα σύγχρονη Σχολή κατασκευάζεται.

Η 5η Οκτωβρίου 2001 σηματοδοτεί την τελετή της θεμελίωσης των νέων κτιρίων από τον ΥΕΘΑ κ. Άκη Τσοχατζόπουλο, παρουσία του ΥΦΕΘΑ και Επιτίμου Αρχηγού ΓΕΑ Πτχου (Ι) ε.α. κ. Δημ. Αποστολάκη, του Α/ΓΕΑ Απτχου (Ι) κ. Δημ. Λυτζεράκου και της λοιπής ηγεσίας της Π.Α.

Μπορεί ο μεγάλος σεισμός να κατέστρεψε τα κτίρια της ακαδημαϊκής εκπαίδευσης των Ικάρων, δεν άγγιξε όμως τις ψυχικές και ηθικές δυνάμεις τους και με την καθοδήγηση, συμπαράσταση και στοργή των στρατιωτικών εκπαιδευτών και καθηγητών συνέχισαν με σθένος το κύριο έργο τους, αυτό της επιστημονικής τους κατάρτισης, έστω με πρόχειρες και με πολλές ελλείψεις εγκαταστάσεις.

Τα νέα κτίρια της σχολής εκπληρούν τις ανάγκες της εποχής για μια ακαδημαϊκή εκπαίδευση υψηλής στάθμης, ώστε τα νέα στελέχη να έχουν τα εφόδια και να είναι σε θέση ν' ανταποκρίνονται πλήρως στις συνεχώς αυξανόμενες επιστημονικές και τεχνολογικές απαιτήσεις.





Δεκαετία του '50



**Στους ελληνικούς
ουρανοίς με τα πρώτα
αεριωθούμενα**





Ο πρώτος Έλληνας JETίστας

Το 1946, ο τότε Επγος Κοντολέφας Μ.(φ. σελ. 81) φοιτώντας στο Empire Test Pilot School, στην Αγγλία, πέταξε με τα αεριωθούμενα Vampire και Gloster Meteor, καταγράφοντας τις πρώτες πτήσεις Έλληνα Αεροπόρου με τα νέες τεχνολογίας αεροσκάφη.



ΑΝΩ:Ο Ανθγος Πολίτης Ν. της 21ης Σειράς Ικάρων, εκπαιδευόμενος στα αεριωθούμενα αψη στη Βάση Williams στην Αριζόνα των ΗΠΑ το 1951

Οι πρώτες αποστολές αξιωματικών στο εξωτερικό

Την πρώτη αποστολή στο εξωτερικό αξιωματικών για εκπαίδευση στα αεριωθούμενα απετέλεσαν οι Υπγος Τζαβάρας Αν. και Ανθγος Τσαμουσόπουλος Ηλ. Παρέμειναν στις ΗΠΑ από τον Μάρτιο μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1951.

Ακολούθησε δεύτερη αποστολή για εκπαίδευση, από Ιούνιο 1951 μέχρι Μάρτιο 1952, στα αψη T-33, F-80 και F-84E στις Βάσεις Williams, Georgia και Nellis των ΗΠΑ, των Υπσγων Βούλγαρη Ε., Δαρμάρου Γ., Πασχαλίδη Α., Καραχάλιου Τ., Τράκα Η., Μήτσανα Θ., Στυλιανάκη Ι. και των Ανθσγων Παπανικολάου Α., Παπαβασιλείου Β. και Πολίτη Ν.

Στη συνέχεια δύο άλλες αποστολές πραγματοποιήθηκαν, διάρκειας εξαμήνου, στην 36th Fighter - Bomber Wing της USAFE με έδρα το Bitburg της Γερμανίας. Η πρώτη με τους Επγους Κόκκα Κ. και Φραγκιά Α. ανεχώρησε τον Ιανουάριο του 1952 και η δεύτερη με τους Επγους Σινούρη Ε. και Αθανασόπουλο Ε. τον Οκτώβριο του 1952.



Εκπαίδευση στρατευσίμων στις ΗΠΑ

Η Αεροπορία στην προσπάθειά της να καλύψει το κενό σε Υπαξιωματικούς τεχνικών ειδικοτήτων, από το 1949 και μέχρι να καλυφθούν οι ανάγκες από τους προερχομένους εκ της ΣΤΥΑ, απέστειλε Σμηνίτες στις ΗΠΑ για ειδίκευση στη συντήρηση και εξυπηρέτηση ελικοφόρων και αεριωθουμένων αφων.

ΚΑΤΩ : Στιγμιότυπα του 1949 στην Αεροπορική Βάση Shanut - Illinois, με αρχηγό της αποστολής των εκπαιδευομένων τεχνικών τον τότε Ανθυπασπιστή Τασιό Κων.

Άξιον προσοχής το παρουσιαστικό και η γενική εικόνα του ηθικού των Σμηνιτών - συντεταγμένοι βαδίζουν προς τις τάξεις τραγουδώντας ελληνικά εμβατήρια.





**Οι χθεσινοί μαθητές
της Σχολής
Αεροπορίας
βιώνουν τώρα
ως Ανθυποσμηναγοί
το περιβάλλον
των Πολεμικών
Μοιρών.**



6/3/1952



Αεροπορική Βάση Ελευσίνας

Εδώ χτυπούσε δυνατά καρδιά της Αεροπορίας
στις αρχές της δεκαετίας του '50
με την αξιοποίηση των πρώτων
αεριωθουμένων.

1954



9/5/1952



Το μεγάλο έργο που συνετελείτο στην Ελευσίνα
δεν έμενε απαρατήρητο από τις πολιτικές αρχές
της χώρας και από τις στρατιωτικές του ΝΑΤΟ.

ΑΝΩ στη φ. του 1952 : Ο Δ/κτης των Δυνάμεων του ΝΑΤΟ
Στρατηγός Ντ.Αϊζενχάουζερ με τον Δκτη της Βάσης Ελευσίνας
(112 Π. Μ.), Σμήναρχο Χρ. Κατσιγιάννη (6/3/52).

Στις δύο άλλες φ. από αρ/ρά : Απτχος Εμ. Κελαϊδής - Α/ΓΕΑ,
Παναγ. Κανελλόπουλος - ΥΕΘΑ, Ασμχος Ευάγ.Σινούρης Δ/κτης
Σμηναρχίας Μάχης της 112 Π. Μ., Στρατηγός Μοντγκόμερι -
Υπαρχηγός Δυνάμεων ΝΑΤΟ και λοιποί που έχουν αναφερθεί.
ΔΙΠΛΑ : Ο Α/ΓΕΑ Εμ. Κελαϊδής (αρ/ρά) σε μία από τις πτήσεις
του με αφορ F-86Ε. Μαζί στη φ. ο Σμηναγός Ηλίας
Τσαμουσόπουλος.



Οι πρώτες Μοίρες JET Δίωξης και Βομβαρδισμού

ΔΕΞΙΑ : Το έμβλημα "Flying Ghost" της 337 Μ. Η Μοίρα συγκροτήθηκε στη διάρκεια του Εμφυλίου και την άνοιξη του 1952 παρέλαβε τα αψη F-84G. Στα επόμενα χρόνια διαδοχικά είχε στη δύναμή της αψη F-84F, F-86D, F-5A και από το 1978 αψη F-4E με έδρα τη Λάρισα (110 Π.Μ.).



Η δεύτερη και η τρίτη κατά σειρά Μοίρες που συγκροτήθηκαν με αψη F-84G ήταν η 339 Μ. (αρ/ρά) με έμβλημα "Moon Shine" και η 338 Μ. (κάτω δεξιά) με έμβλημα "Flat Foot". Στη συνέχεια οι Μοίρες αυτές απέκτησαν αψη F-84F και από το 1974 έχουν στη δύναμή τους τα αψη F-4E, με αντίστοιχα εμβλήματα "Αίας" και "Άρης" και έδρα την Ανδραβίδα (117 Π. Μ.).



Οι επόμενες Μοίρες με τα πρώτα αεριωθούμενα F-84G, ήταν οι Μοίρες 340 (δίπλα) "Αλεπού", 335 (κάτω) "Τίγρης" και 336 (κάτω δεξιά) "Όλυμπος". Η 340 Μ. απέκτησε στη συνέχεια F-84F και το 1975 τα αψη A-7H με έδρα το αεροδρόμιο της Σούδας (115 Π. Μ.). Στις 30 Νοεμ. 2001 ανέστειλε τη λειτουργία της προκειμένου το 2003 να παραλάβει τα νέα αψη F-16 Block 52 Plus. Οι Μοίρες 335 και 336 που συγκροτήθηκαν στη Μέση Ανατολή στον Β' Π. Π., απέκτησαν στη συνέχεια και αυτές αψη F-84F και το 1964 τα περιβόητα F-104G. Από τα έτη 1992 - 93 έχουν στη δύναμή τους τα αψη A-7E Corsair με έδρα τον Άραξο (116 Π. Μ.).



Τα εμβλήματα των Μοιρών 335 και 336 που κατά καιρούς είχαν θεσπισθεί





Χειριστής Κοκκινίδης Κ.



Χειριστής Μήτσανας Θ.

Αφη F-84G Thunderjet

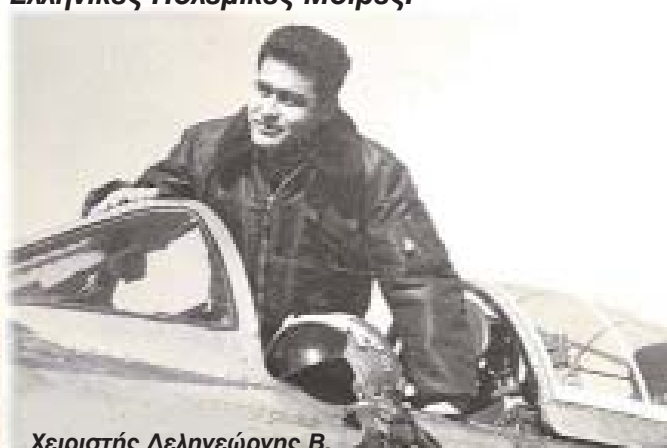


Μπορεί τα ελικοφόρα αφη ν' άνοιξαν τον δρόμο προς τον ουρανό,
όμως τα αεριωθούμενα έφεραν τον άνθρωπο ψηλότερα και ταχύτερα.
Τα αφη Republic F-84G Thunderjet άφησαν εποχή, κόβοντας την ανάσα
των θεατών στο έδαφος, με την ταχύτητα που πετούσαν
και με τους θαυματικούς ελιγμούς που εκτελούσαν,
ως πρόδρομοι νέας περιόδου.

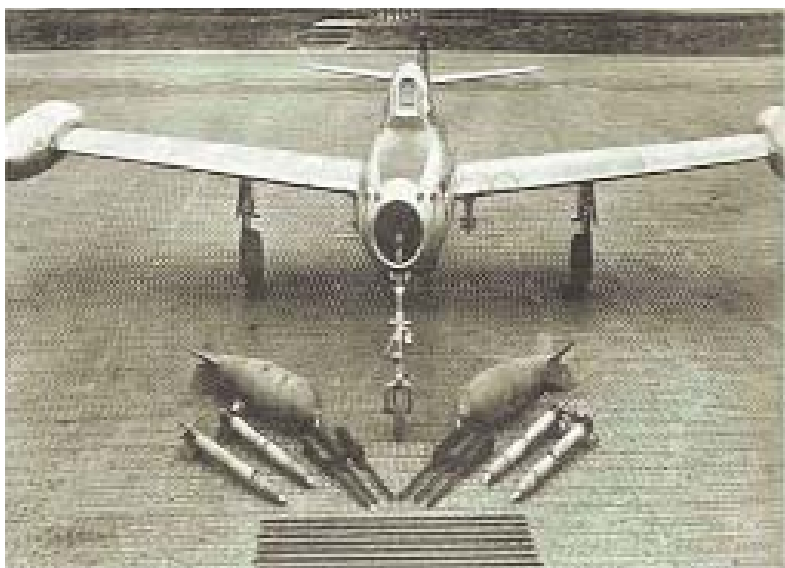
Αποτέλεσαν την κύρια αεροπορική δύναμη των χωρών του ΝΑΤΟ,
στις αρχές της δεκαετίας του '50 και τον πρώτο μαχητικό τύπο
αεριωθουμένου αφους για τις Ελληνικές Πολεμικές Μοίρες.



Αφος F-84G
Χειριστής Αβδελάς Ν.



Χειριστής Δεληγεώργης Β.



Χαρακτηριστικά του αφους **Republic F-84G Thunderjet**

**Αφος δίκωξης- βομβαρδισμού
Κινητήρας :**

Allison J35-A-29 Turbojet

με ώση 5.600 λιβρών

Μέγ. ταχ.: 540 ν.μ.α.ω ή 1000 χ.α.ω.

Οπλισμός :

**4 πολυβόλα των 0.5 ιντσών στο
ρύγχος και 2 στις πτέρυγες.**

Μέγιστο βάρος 4.500 λιβρών

εξωτερικών φορτίων

(βόμβες, ρουκέτες και Tip Tanks).



Αφος F-84G,
χειριστής Βακάλης Αντ.



Χειριστής
Σκεπαρνάκος Χ.

**Τα αφη F-84G είχαν παραχωρηθεί στην Ελλάδα προς χρήση
και αντικαταστάθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του '50 με τα F-84F.**



Χειριστής
Κυριακός Ν.

ΔΙΠΛΑ :

**Στιγμιότυπο του 1955 από τη στατική
έκθεση αεροπορικού υλικού στην
Ελευσίνα (112 Π.Μ.), με την ευκαιρία
της εορτής της Αεροπορίας.**

**Στη φ. αρ/ρά ο τότε Α/ΓΕΑ Κωνστ.
Μαργαρίτης με τον βαθμό του
Υποπτεράρχου. Όταν συμπληρώθηκε
ο απαιτούμενος χρόνος στον βαθμό
αυτό προήχθη σε Αντιπτεράρχο.**



ΚΑΤΩ αρι/ρά : Ο Δκτης της 110 Π.Μ. από 12/1/53 έως 14/8/54, Σμήναρχος Μιχ. Κοντολέφας. Αξιωματικός της 6ης Σειράς Ικάρων (Σχολής Αεροπορίας) με πλούσια πτητική εμπειρία, ανέλαβε τη Δκση της Μονάδας με τον βαθμό του Αντισμήναρχου.

ΚΑΤΩ δεξιά : Ο Δκτης της Σμηναρχίας Μάχης της 110 Π.Μ. την περίοδο της υποδοχής και αξιοποίησης των πρώτων Μοιρών αεριωθουμένων αφων, Αντισμήναρχος Κωστάκος Δ.



Η 337 Μοίρα Δίωξης - Βομβαρδισμού

ενέταξε στη δύναμή της αψη F-84G στη Βάση της Ελευσίνας την Άνοιξη του 1952, με Δκτη Μ. τον Επισμηναγό Σινούρη Ε. και τον Νοέμβριο μεταστάθμευσε στη Βάση της Λάρισας, με Δκτη Μ. τον Επισμηναγό Κόκκα Κ.



"Flying Ghost"



Επιγος
Κόκκας Κ., Δκτης



Υπογος
Στυλιανάκης Ι., Α.Ε.



Υπογος
Παγγεωργίου Α.



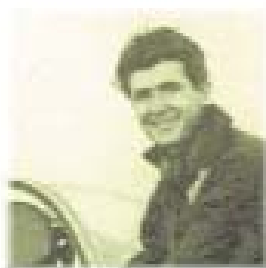
Υπογος
Δαμάσκος Δ.



Ανθagos
Λυμπουσάκης Ι.



Ανθagos
Παπδημητρόπουλος Ε.



Ανθagos
Φραγκοπανάγος Α.



Ανθagos
Κουτσομπίνας Δ.



Ανθagos
Τουργέλης Κ.



Ανθagos
Καραδημήτρης Α.



Ανθagos
Κωτσάκης Ι.



Ανθagos
Μπάρτζης Κ.



Τεχνικοί

Αξιωματικοί της Μοίρας

Από αρ/ρά : Ανθagos Κυπραίος Δ.,
Ανθagos Φακλής Κ., Σγος Σμυρنيωτόπουλος
Θ., Υπογος Μανωλέας Π. και Ανθagos
Φύλης Νικ.



Στιγμιότυπα από τις δραστηριότητες στον χώρο στάθμευσης των αφών





"Moon Shine"

Η 339 Μοίρα Δίωξης - Βομβαρδισμού

συγκροτήθηκε στη Βάση της Ελευσίνας στο δεύτερο εξάμηνο του 1952 και τον Ιανουάριο του 1953 μεταστάθμευσε με Δκτη Μ. τον Επισμηναγό Φραγκιά Α., στη Βάση της Λάρισας, η οποία είχε οργανωθεί πλέον ως Πτέρυγα Μάχης με την ονομασία 110 Π.Μ.



Σγος Τράκας Η.,
Δκτης 1954-55



Υποσος
Πατεράκης Σ., Α.Ε.



Ανθσος
Αγγελέτος Δ.



Ανθσος
Τυροβολάς Ν.



Ανθσος
Τσίγκρης Μ.



Ανθσος
Στεφαιδούρος Γ.



Ανθσος Δοβανίδης Π.



Ανθσος
Μωρθανάσης Ε.



Ανθσος
Τσίρκας Ι.



Ανθσος
Αυγερινίδης Κ.



Ανθσος Κωνσταντάκος Α.





"Flat Foot"

Η 338 Μοίρα Δίωξης - Βομβαρδισμού

συγκροτήθηκε στην Ελευσίνα στις αρχές του 1953
και τον Απρίλιο, με Δκτη Μ. τον Επισμηναγό
Σινούρη Ε., μεταστάθμευσε στην 110 Π.Μ.



Επιγος
Σινούρης Ε, Δκτης



Υπαγος
Γκικόπουλος Γ. Α.Ε.



Υπαγος
Πανουτσόπουλος Ε.



Υπαγος
Αγοραστός Π.



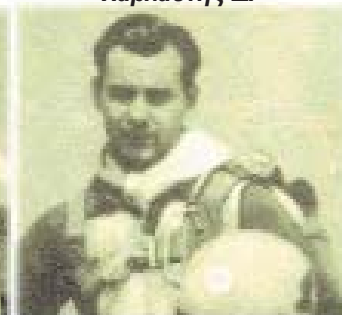
Υπαγος
Ανδρεάδης Μ.

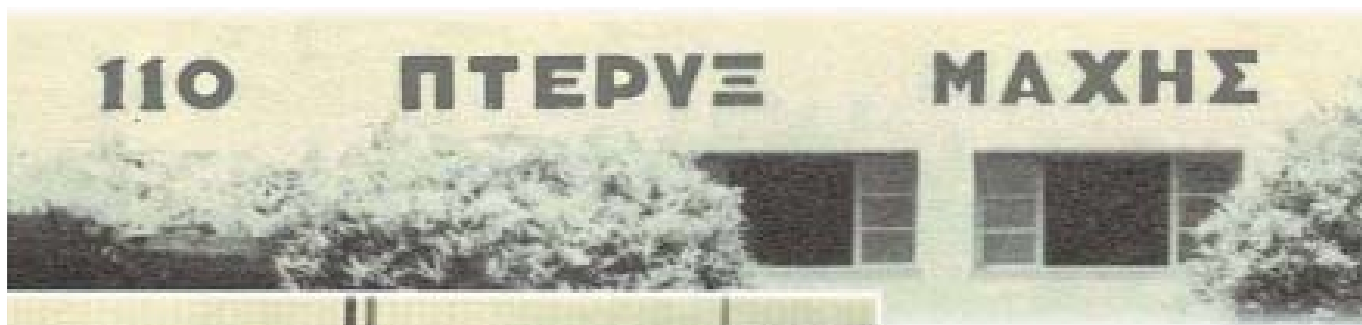


Ανθagos
Χαρλάυτης Δ.



ΔΙΠΛΑ : Ανθagoi Σκούρας Π. και Βαλέντης Δ.
ΔΙΠΛΑ : Ανθagoi Φωτόπουλος Α. και Παυλόπουλος Κ.





ΔΙΠΛΑ : Ο Δκτης της Σμ/ρχίας Συν/σεως & Εφ/σμού, Ασμχος Μωραΐτης, με Αξκούς.

ΚΑΤΩ : ο Ανθσγος Κουστένης Π. της Σμ/ρχίας Αερ/κής Βάσης.



Ανθσγος Δημητριάδης Χ.
Δικαστικού Γραφείου



Υπσγος Τσίκας Α.
Τεχνικού Τμήματος

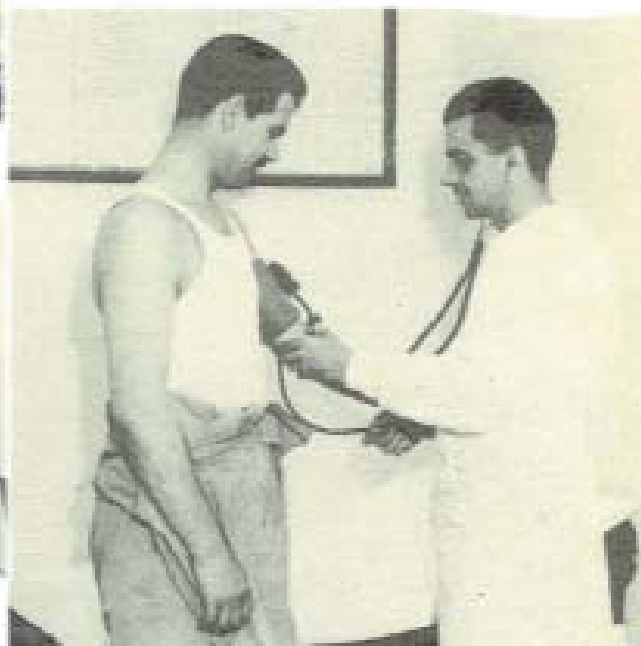


Υπσγος Τσίκας Α.
Τεχνικού Τμήματος



Υπσγος Κεχρής

ΚΑΤΩ :
Ο προϊστάμενος της Υ.Υ., Επγος Ιατρός
Ηλιόπουλος Α., εξετάζει τον Επγο Κόκκα Κ.





Χειριστής
Σκεπαρνάκος Χ.



Χειριστής
Δημόπουλος Χ.



F-84G,
χειριστής
Κοκκινίδης Κ.



Χειριστές 338 Μ με F-84G.





1953 - 110 Π.Μ.

ΑΝΩ : Ο Δκτης και οι χειριστές της 338 Μ.Δ.Β.

ΚΑΤΩ : Ο Δκτης Πτέρυγας, Σμχος Μ. Κοντολέφας, με χειριστές των Μοιρών.



**Το αφος F-84G σε
φωτογραφική
αποστολή**



ΑΝΩ: Τοποθέτηση φωτογραφικής συσκευής στο διαμορφωμένο αριστερό tip tank ενός F-84G.
ΔΙΠΛΑ & ΚΑΤΩ : Πριν και μετά από μία αποστολή φ/αναγνώρισης. Στη φ. ο Υπσχος Παπανικολάου Αλ. Δκτης του 348 Σ.Τ.Α. και οι Ανθσγοί Σβόλης Β. (αρ/ρά) και Παπαδόπουλος Γ.
Στις αρχές της δεκαετίας του '50 εκτελούντο επιχειρησιακές αποστολές φ/αναγνώρισεων σε χώρες της Βαλκανικής, με πρώτη στις 10/9/53 άνω του α/δ Kumaritsa της Σόφιας από το Δκτη του Σμήνους, με αφος F-84G στα 20.000 πόδια.
Πηγή πλήρ.: Ημερίδα ΕΑΑΑ, στις 23/11/2002.



Όταν σταματούσε ο "βρυχηθμός" των JET κι ερχόταν η σχόλη



Επιδέξιος χειριστής και
βιρτουόζος βιολιστής



Πάσχα στον
απόηχο των JET.
Σ' ένα άλλου είδους
"Μέτωπο",
σ' αυτό της δράσης
της 110 Π.Μ.





**Οκτώβριος 1953 - Η 338 Μοίρα πετάει με F-84G
πάνω από την Ιωνία, σε άσκηση με αντίστοιχη τουρκική Μοίρα.
Στη φ. στιγμιότυπο από την άφιξη της Μοίρας στο Μπαλί Κεσίρ
της Τουρκίας. Ο Τούρκος Δκτης της Βάσης με τους επιτελείς του,
υποδέχεται τον Μοίραρχο Επγο Σινούρη Ευαγ.**



Ένα F-84G Thunderjet, όπως εκτίθεται σήμερα στον εκθεσιακό χώρο της 110 Π.Μ.

ΔΙΠΛΑ : Ο πρώτος σχηματισμός Μοίρας με αφη F-84G στον αττικό ουρανό. Ο σχηματισμός αυτός προετοιμάστηκε και πέταξε από τους χειριστές της νεοσύστατης 337 Μοίρας, με Δκτη τον τότε Επγο Ε. Σινούρη, στις 23 Ιουνίου 1952, μετά από μια επίδειξη θεαματικών ελιγμών που πραγματοποιήσε το ακροβατικό Σμήνος "Skyblazers" της USAF. Το Σμήνος αυτό των Αμερικανών αποτελείτο από τέσσερα F-84G και μετέβαινε στις χώρες μέλη του NATO προς επίδειξη των πτητικών ικανοτήτων χειριστών και αφών.



Το ακροβατικό Σμήνος "Skyblazers"



Το πρώτο Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος

Τον Αύγουστο του 1952 τη Δκτη της 337 Μ. παρέλαβε ο Επγός Κ. Κόκκας, ο οποίος παρέμεινε Δκτης μέχρι τον Ιούνιο του 1954. Με έδρα της Μοίρας τη Λάρισα (110ΠΜ) ο Κ. Κόκκας με τόλμη και αποφασιστικότητα συγκρότησε ακροβατικό σμήνος με αφη F-84G Thunderjet.

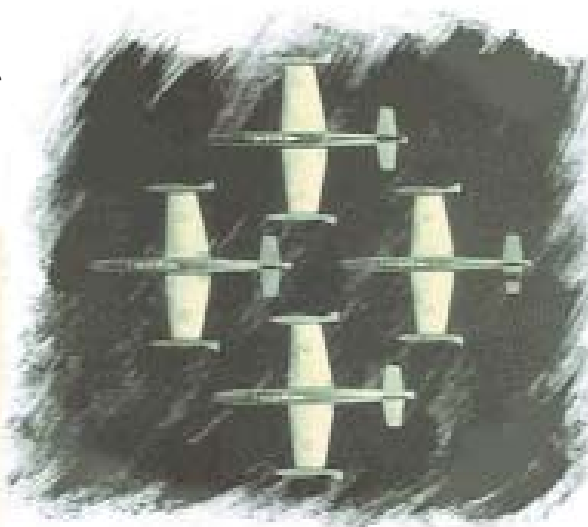
ΔΙΠΛΑ : Ο Κ. Κόκκας στο άφος F-84G.



Η πρώτη σύνθεση του Ακροβατικού Σμήνου F-84G.
Στη φ. από αρι/ρά : Δαμάσκος Δ., Κόκκας Κ.,
Στυλιανάκης Ι. και Πα"δημητρόπουλος Εμ.
Στη μέση ο ΥΕΘΑ Παν. Κανελλόπουλος.



ΚΑΤΩ : Από την επίδειξη του Ακροβατικού Σμήνους των F-84G στις 20 Ιουλίου 1954 στην Ελευσίνα, με την ευκαιρία της τελετής ένταξης των νέων αφών F-86E Sabre αναχαίτισης ημέρας.



ΚΑΤΩ : Η νέα σύνθεση του Ακρ. Σμήνους το 1954, με αρχηγό τον Στυλιανάκη Ι. και τη συμμετοχή του Φιρφυλιώνη Στ. (δεξιά). Το Σμήνος με τις δύο συνθέσεις χειριστών, από το 1953 έως το 1958, έλαβε μέρος σε πολυάριθμες επιδείξεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό προβάλλοντας και δοξάζοντας τα Ελληνικά Φτερά.

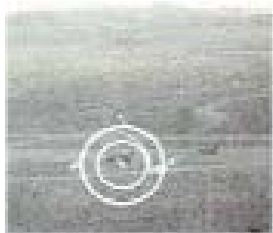


Καλλιτεχνική απεικόνιση αφους F-84G (προσφορά Μ. Τσώνου), του πρώτου ελληνικού ακροβατικού συγκροτήματος. Σημειώνεται ότι το χρώμα σκούρο μπλε πήραν τα αψη του υπόψη Σμήνους στο τελευταίο έτος της δράσης τους, το 1958, με ποσότητα χρώματος που δώρισαν οι χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους "Blue Angels" των ΗΠΑ.



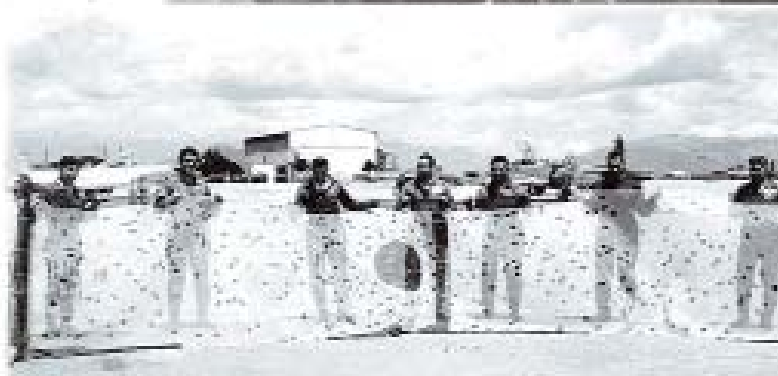
**Μοίραρχος και χειριστές της 338 Μ.
στην πίστα των F-84G**

ΑΝΩ από αρ/ρά : Καμούτσης Σερ., Χαρλαύτης Δ.,
Στάμενας Ν., Ανδρεάδης Μ., Σινούρης Ε. (Δκτής Μ.)
Αγοραστός Π., Ρεγκής Μ. Σκούρας Π και Βαλέντης Δ.



**Αγώνες βολής
σε στόχους
εδάφους και
σε ανεμούριο**

**ΚΑΤΩ : Στιγμιότυπο αγιασμού πριν από
μία περίοδο αγώνων, στα μέσα της
δεκαετίας του '50. Από αρ/ρά
Γκικόπουλος Γ., Μήτσανας Θ.
και Βαβαρούτσος Σ.**





ΑΝΩ : Δύο φωτογραφίες της ομάδας βολής του 28ου Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας (όπως λεγόταν τότε το σημερινό ΑΤΑ). Είναι η ώρα της απονομής των επάθλων από τον Αρχηγό του 28 ΑΤΑ, Υποπτέραρχο Σπ. Διαμαντόπουλο. Εκτός από το σχετικό κύπελο, στα μέλη της ομάδας δόθηκαν ως βραβεία κυνηγετικά όπλα και ψαροντούφεκα.



Στους αγώνες βολής χωρών NATO - AIRSOUTH, το 1954, η ελληνική ομάδα κατέλαβε την πρώτη θέση, δεδομένου ότι κέρδισε τέσσερα από τα πρώτα πέντε βραβεία. Η Ελληνική Αεροπορία πρόβαλε τις δυνατότητες της φυλής μας. Στη φ. άνω ο αρχηγός της ομάδας Κόκκας Κ. έχει στα χέρια του την εν λόγω διάκριση. Μαζί του οι χειριστές μέλη της ομάδας Πα΄δημητρόπουλος Ε. και Λυμπουσάκης Ι. από αριστερά και Ι. Στυλιανάκης πρώτος από δεξιά.

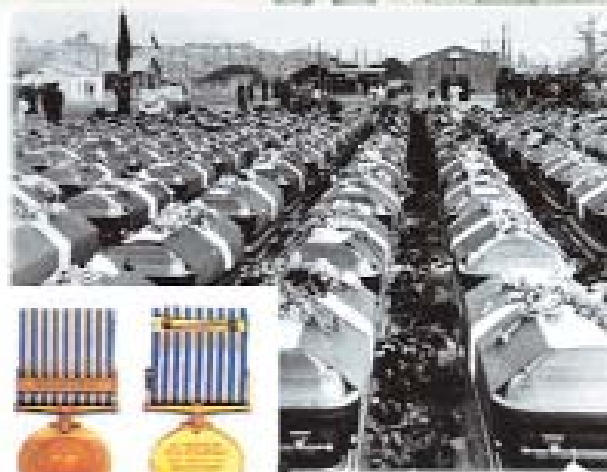




Τα ελληνικά φτερά με τις δυνάμεις του ΟΗΕ στον Πόλεμο της Κορέας 1950 - 1955



Το 13ο Σμήνος C-47 Dakota με επτά αψη στην αρχή και με άλλα δύο στη συνέχεια, που αναπλήρωσα καταστραφέντα, εκτέλεσε στη διάρκεια των επιχειρήσεων στην Κορέα, 2.916 πολεμικές αποστολές σε 13.777 ώρ. πτήσεων κάτω από δυσμενείς συνθήκες, εχθρικού περιβάλλοντος και έντονων καιρικών φαινομένων. Μετέφερε 70.568 επιβάτες, 9.243 τραυματίες, 11.104.550 λίβρες πολεμικού υλικού και ενήργησε ρίψεις πυρομαχικών και εφοδίων βάρους 17.000 λιβρών



ΑΝΩ : Οι σωροί των φονευθέντων μαχητών του Ελλ. Εκστρατευ. Σώματος όταν μεταφέρθηκαν στον Πειραιά. Το 13ο Σμήνος έχασε 12 άνδρες μέλη πληρωμάτων των αψων C-47 που έπεσαν.



Ελευσίνα, 11 Νοεμβρίου 1950

**Επιθεώρηση πριν από την αναχώρηση για την Κορέα
του 13ου Σμήνους αφών Douglas C-47 Dakota/Skytrain**





**Το 13ο Σμήνος, με ονόματα ολύμπιων θεών στ' αεροπλάνα του,
διέδωσε το ελληνικό πνεύμα στη μακρινή Ανατολή.
Τα πληρώματα, με τις ικανότητες και την ευψυχία τους,
ανέδειξαν την ελληνική αρετή, σώζοντας ζωές
με τη μεταφορά μεγάλου αριθμού τραυματιών.**



Τα ελληνικά φτερά πέταγαν σε όλη την έκταση του Κορεατικού Πολέμου. Κορυφαία περίπτωση επικινδυνότητας και τόλμης ήταν η συμμετοχή του Σμήνου τον Δεκέμβριο του 1950, αμέσως μετά την άφιξή του στην εμπόλεμη περιοχή, στην επιχείρηση διάσωσης από την πρώτη γραμμή του πυρός, στο Χαγκαρού Ρι, χιλίων περίπου Αμερικανών τραυματιών, με ιδιαίτερα αντίξοες συνθήκες από τη δράση του εχθρικού πυροβολικού. Εντούτοις ένας μεγάλος και διαρκής εχθρός ήταν τα έντονα καιρικά φαινόμενα και τα πρωτόγονα αεροδρόμια της Κορέας.



Από μία πτήση της κατηγορίας "ανορθόδοξων αποστολών", που πραγματοποιήθηκε σε νησί βορείως του 38ου παραλλήλου. Στη φ. ο Κατζαγιαννάκης Ι. που συμμετείχε ως Αεροναυτίλος



1952 - Ο Δκτης του Σμήνου Εργος Γ. Πλειώνης
με χειριστές αφων C-47, μετά από τελετή
παρασημοφόρησης.

Στις 8 Μαΐου 1955 το Σμήνος με 5 αψη αναχώρησε από την Κορέα για το ταξίδι της επιστροφής και με ενδιάμεσους σταθμούς προσγειώθηκε στην Ελευσίνα στις 23 του ίδιου μήνα. Ένα ακόμη κεφάλαιο της λαμπρής ιστορίας της Ελληνικής Αεροπορίας είχε συμπληρωθεί.

ΔΙΠΛΑ : Το πιλοτήριο ενός C-47, τεχνολογίας εποχής Β' Παγκοσμίου Πολέμου



Αποστολή στο Κονγκό

Μετά από την Κορέα, στις αρχές της δεκαετίας του '60, η Αεροπορία έδωσε το "παρών" και στο Κονγκό (το σημερινό Ζαΐρ), με τη μεταφορά ομογενών από τις περιοχές που είχαν εξεγερθεί σε άλλες περισσότερο ασφαλείς. Με πρωτόγονες συνθήκες, χωρίς ραδιοβοηθήματα εδάφους και με ανασφαλή αεροδρόμια, τα ελληνικά πληρώματα των C-47 εκπλήρωσαν με επιτυχία τις απόστολές τους, σε δύο περιόδους, η πρώτη με δύο ελληνικά C-47, από 17/7/60 μέχρι 5/8/60 και η δεύτερη το 1961 με αψη του ΟΗΕ.

Στην ταχύτητα του ήχου με αφη F-86E Sabre



Συχνά από τα μέσα του 1954 και για ένα χρονικό διάστημα μετά, οι κάτοικοι του Θριάσιου πεδίου, στην ευρύτερη περιοχή της πόλης της Ελευσίνας, παρατηρούσαν τα νέα αφη με τις οπισθοκλινείς πτέρυγες να σχίζουν τον ουρανό σε βύθιση. Όμως δύσκολα ηρεμούσαν όταν ξαφνικά έφθαναν στ' αυτιά τους βροντές. Ήταν η εποχή που η Ελληνική Αεροπορία αξιοποιούσε τα αφη αναχαίτισης ημέρας, τα ιστορικά F-86E Sabre που στην υπερηχητική τους πτήση δημιουργούσαν τα γνωστά "sonic booms".



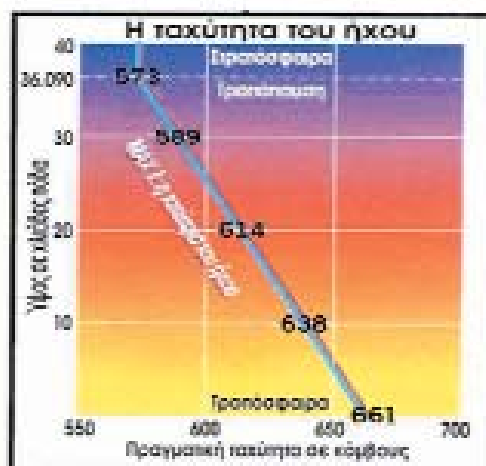
Στη δεκαετία του '50 η υπέρβαση της ταχύτητας του ήχου απαιτούσε προσοχή γιατί εγκυμονούσε πολλούς κινδύνους.

Σήμερα που τα αφη της 3ης γενιάς αεριωθουμένων εύκολα υπερβαίνουν με τους κινητήρες και την ισχυρή δομή που διαθέτουν τα δύο Mach, η υπερηχητική πτήση διατηρεί την αίγλη της χωρίς να είναι δύσκολη.

(Mach 1: η ταχύτητα του ήχου)

Η γωνία βέλους των 35 μοιρών, που είχαν οι πτέρυγες των F-86 σε σύγκριση με τα T-33 και F-84G που δεν ήταν οπισθοκλινή, απέτρεπε το φαινόμενο της συμπίεσότητας με αποτέλεσμα να είναι δυνατή η ταχύτητα πέραν του 95% αυτής του ήχου.

Γενικά τα F-86 ήταν αφη μαχητικά με διηχητικές δυνατότητες, που έφθαναν την ταχύτητα του ήχου σε βύθιση, αφού δεν διέθεταν κινητήρα κατάλληλο για την υπέρβαση του σε ευθεία και οριζόντια πτήση.



Οι πρώτες Μοίρες JET Αναχαίτισης Ημέρας

ΔΕΞΙΑ : Το έμβλημα της 341 Μ. με τέσσερις άσσους και βέλος. Συγκροτήθηκε στα μέσα του 1954 στην Ελευσίνα, με την άφιξη των πρώτων αφών F-86E. Ως χαρακτηριστικό κλήσης θεσπίστηκε η ονομασία "Βέλος ή Arrow". Αρχές Νοεμβρίου 1956 μεταστάθμευσε στην Τανάγρα (114 Π. Μ.) και τον Μάιο του 1960 στην Νέα Αγχιάλο (111 Π. Μ.). Τον Ιούλιο του 1965 αντικατέστησε τα F-86E με τα νεότερα αφν F-5A Freedom Fighter. Η Μοίρα διατήρησε τα F-5A/B (B = διθέσια) μέχρι το 1993, οπότε διαλύθηκε για να συγκροτηθεί εκ νέου στις 30 Μαρτίου 1998 με αφν F-16C/D (D = διθέσια) Block 50, τα οποία έχει στη δύναμή της σήμερα με το αρχικό έμβλημα σε ασπίδιο.

341 Μ.Α.



Στην ιστορία της 341 Μ. ξεχωριστή θέση κατέχει το Ακροβατικό Σμήνος που συγκροτήθηκε το 1957 με αφν F-86E. Αυτό ήταν το δεύτερο μετά το αντίστοιχο με τέσσερα F-84G της 337 Μ. Δημιουργός του νέου Σμήνους με επτά αφν και με την ονομασία "Acroteam", ήταν ο τότε Δκτήης της Μοίρας Επγος Ηλίας Τσαμουσόπουλος. Μετά από πολλές με επιτυχία επιδείξεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, το 1960 την αρχηγία του Σμήνους ανέλαβε ο τότε Υπστος Φραγκοπανάγος Ανδρ. Η λαμπρή πορεία του Σμήνους συνεχίστηκε με νέα ονομασία ως "Ελληνική Φλόγα" ή "Hellenic Flame" και με χρώματα στα αφν αυτά της Ελληνικής Σημαίας. Τον Μάρτιο του 1965, το Σμήνος τερμάτισε τη δράση του ως αποτέλεσμα της καθήλωσης των F-86E και της αντικατάστασής τους με τα αφν F-5A/B.

342 Μ.Α.



ΑΝΩ: Το αρχικό έμβλημα της 342 Μ. (σπάθες) όταν συγκροτήθηκε με F-86E στα τέλη του 1954 στην Ελευσίνα. Μετά από χρόνια θεσπίστηκε το εικονιζόμενο ασπίδιο με ίδιο χαρακτηριστικό κλήσης "Σπάρτη" ή "Sparta".

Τον Νοέμβριο του 1956 η Μ. μεταστάθμευσε στην Τανάγρα διατηρώντας τα F-86E μέχρι το 1962. Το 1964 εξοπλίστηκε με αφν F-84F και το 1969 με F-102A Delta Dagger σε ρόλο Παντός Καιρού. Η 342 Μ.Α. από τον Αύγουστο του 1975 είχε στη δύναμή της και αφν Mirage F.1CG που διαδοχικά παρελάμβανε. Τελικά στις αρχές του 1977 τα F-102A καθελώθηκαν οριστικά.

Σήμερα η Μοίρα συνεχίζει την συμβολή της στην αεράμυνα της χώρας με τα αφν Mirage F.1CG



343 Μ.Α.



Χαρακτηριστικό κλήσης : "Star"

ΑΝΩ : Τα κατά καιρούς εμβλήματα της 343 Μ. Με τα ζάρια ήταν το αρχικό, όταν συγκροτήθηκε το 1955 με αφν F-86E στην Ελευσίνα. Το 1956 μαζί με τις άλλες δύο Μοίρες F-86E, μεταστάθμευσε στην Τανάγρα. Το 1961 παρέλαβε αφν F-86D με έδρα τη Νέα Αγχιάλο. Τα αφν αυτά διατήρησε μέχρι το 1966 όταν εφοδιάστηκε με F-5A/B.

Στις 29 Μαρτίου 2001 σε επίσημη τελετή στη Βάση της Μίκρας (113 Π. Μ.) έγινε η απόσυρση των τελευταίων αφών F-5A/B και συγχρόνως η αναστολή λειτουργίας της 343 Μ.



Ελευσίνα, 20 Ιουλίου 1954 - Τελετή παράδοσης των αφών Canadair F-86E Sabre



ΚΑΤΩ : Ένα αφος F-86E στον εκθεσιακό χώρο του Μουσείου της Αεροπορίας στο Τατόι (Δεκέλεια).



Τα ελληνικά F-86E

Κατασκευάστηκαν 9.502 σκάφη σε τουλάχιστον 13 εκδόσεις από εταιρείες και εκτός της αρχικής North American Aviation, κατόπιν αδείας (Καναδά, Αυστραλία και Ιαπωνία).

Τα ελληνικά F-86E ήταν καναδικής κατασκευής - Canadair F-86E Sabre.

Ιστορικό

Το F-86 Sabre ήταν η εξέλιξη του, από το 1944, σχεδιαζόμενου αφους με κινητήρα JET από τη North American Aviation. Το XP-86 πέταξε για πρώτη φορά την 1/10/1947 και στις 26/4/1948 κατέγραψε επίσημα την υπέρβαση του 1 MACH. Ήταν η πρώτη φορά που αφος απογειούμενο από το έδαφος περνούσε το "μαγικό" φράγμα. Βέβαια το πειραματικό Bell X-1 στις 14/10/1947 πέταξε πέραν του ήχου, αλλά αυτό αφέθηκε από άλλο μητρικό αφος.



Σμηναγός
Τζαβάρας Αν.,
Δκτης (1955-56)



Σμηναγός
Παπαγεωργίου Δ.,
Αξ. Επιχ.

1955



Υποστος
Χαρλαύτης Δ.



Υποστος
Σκούρας Π.



Ανθστος
Κουτσομπίνας Δ.



Ανθστος
Φραγκοπανάγος Α.



Ανθστος
Τουργέλης Κων.



Ανθστος
Τζώρτζης Γεώρ.



Ανθστος
Πα"κωνσταντίνου Σ.



Ανθστος
Δημακογιάννης Ι.



Ανθστος
Κυριακός Ν.



Ανθστος
Μπραούζος Α.



Ανθστος
Γραφάκος Π.



Ανθστος
Αδάμ Κων.



Ανθστος
Κουτσός Δ.



Ανθστος
Γεωργόπουλος Δ.



Ανθστος
Κωνσταντινίδης Κ.



Ανθογος
Κόλλιας Φιλ.



Ανθογος
Τριγάζης Γ.



Ανθογος
Μπάρτζης Κ.



Ανθογος
Βάσσης Χαρ.



Ανθογος
Καρβελάς Αθ.



Ανθογος
Παπαηλίου Δ.



Ανθογος
Σαμαράς Ι.



Ανθογος
Γακίδης Εμ.



Ανθογος
Πατήρης Ν.



Ανθογος
Φωτόπουλος



Σμηναγός
Λαΐτμερ Εδ.,
Δκτης (1954-55)



Σμηναγός
Παπαγεωργίου Αν.
Αξ. Επιχ.



Υπογος
Μπατσαλιάς Σ.



Υπογος
Χομπίτης Ι.



Υπογος
Ρουχατάς Σ.



Υπογος
Τυροβολάς



Ανθογος
Χατζήρης Ι



**Ανθσος
Παπαδάκης Π.- Β.**



**Ανθσος
Μπέλιας Δ.**



**Ανθσος
Βενετσάνος**



**Ανθσος
Σαργένης Ν.**



**Ανθσος
Δημητρός Δ.**



**Ανθσος
Μαρίνης Π.**



**Ανθσος
Φάκος Κυρ.**



**Ανθσος
Μπουργανός Γ.**



**Ανθσος
Σελλής Δημ.**



**Ανθσος
Στεφανάκης Σ.**



**Ανθσος
Παπαλόης Ε.**



**Ανθσος
Χατζηδάκης Κ.**



**Ανθσος
Καλεντέρης Ι.**



**Ανθσος
Μήλας Χρ.**



**Ανθσος
Κοντογιάννης Κ.**



**Ανθσος
Γιαελής Δ.**



**Ανθσος
Λέλεκας Αν.**



**Ανθσος
Σκορδής Κ.**



**Ανθσος
Δημάκος Αλ.**



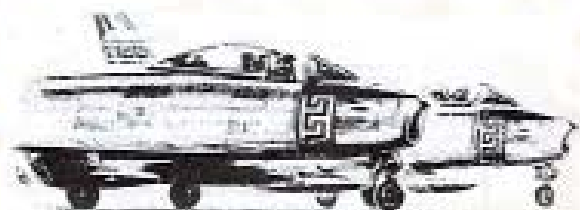
**Ανθσος
Τσιλίκας Κ**



**Ανθσος
Μπεσίρης Κ**



**Ανθσος
Μπρέντας Β.**





Σμηναγος
Κοντέας Γεωρ.
Δκτης (1955)



Σμηναγος
Πατεράκης Στ.
Αξ. Επιχ.



Υπσχος
Μαγκλίνης Κ.



Υπσχος
Αγγελέτος Δ.



Υπσχος
Λυμπουσάκης Ι.



Ανθσχος
Φούντης Αθ.



Ανθσχος
Οικονόμου Β.



Ανθσχος
Αργεΐτης Ι.



Ανθσχος
Γκέλιος Λ.



Ανθσχος
Λούρδης Ε.



Ανθσχος
Αρβανιτάκης Κ.



Ανθσχος
Ζώτος Σπ.



Ανθσχος
Μαρκαντές Δ.



Ανθσχος
Ξυπόλυτος Π.



Ανθσχος
Φάκλαρης Θ.



Ανθσχος
Βροντίλης Γ.



Ανθσχος
Μπασιάς Γρ.



**Ανthisgos
Κουλάκος Αv.**



**Ανthisgos
Στέφας Ι.**



**Ανthisgos
Κατωπόδης Ι.**



**Ανthisgos
Πα''κωνσταντίνου Ι.**



**Ανthisgos
Λίγδας Πάρ.**

Οι Αρχιμηχανικοί των πρώτων Μοιρών Αναχαίτισης



**Υποσμηναγός
Φακλής Κων.,
της 341 Μ.**

**Υποσμηναγός
Κουρής Σωτ.,
της 342 Μ.**



**Υποσμηναγός
Πριόβολος Ευθ.,
της 343 Μ.**







ΔΙΠΛΑ : Οι Αξιωματικοί της 342 Μ. ένα βράδυ του 1956 σε νυχτερινό κέντρο. Λίγα χρόνια αργότερα πέντε χειριστές της βραδιάς εκείνης θα έχουν χάσει τη ζωή τους με τα αεροπλάνα τους, οι Μπεσούρης Κ., Ρέπας Γ., Παυλόπουλος Π., Ανδριανόπουλος και Τυροβολάς Ν.



Στη φ. αρ/ρά (από κάτω) Ανδριανόπολος Γ. (σκοτώθηκε στις 14/5/59 με F-86E), Επιτροπάκης Μ., Μπρέντας Β., Σιμωνίδης Όμ., Δημάκος Αλ. και Καλεντέρης Ι.

Το ακροβατικό Σμήνος των F-86E



Οι αξιωματικοί χειριστές του Σμήνους όρθιοι από αρ/ρά :
Πατήρης Ν., Αδάμ Κ., Βάσσης Χ., Τσαμουσόπουλος Η (αρχηγός), Φραγκοπανάγος Α. και Κόλιας Φ.
καθιστοί από αρ/ρά : Παπαηλίου Δ., Γαβριηλίδης Ι. και Καρβελάς Α.



ΔΙΠΛΑ : Η δεύτερη σύνθεση του
Σμήνους των F-86E "Ελληνική φλόγα"



όρθιοι από αρ/ρά :
Γαβριηλίδης Ι., Πετρουλάκης Ε.,
Φραγκοπανάγος Α. (αρχηγός),
Ζαχαρίδης Ι., Πα΄χρηστόπουλος Β.
και Παπαηλίου Δ.

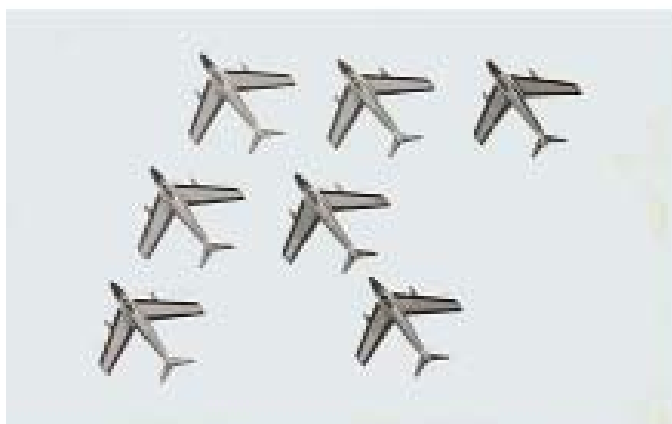
καθιστοί από αρ/ρά:
Μεθανίτης Γ., Καρδάσης Π.,
Κουκουβάος Α. και Βλάσσης Θ.

*
Σημ.: Σύντομο ιστορικό του
Ακροβ. Σμήνους των F-86E
αναπτύσσεται στη σελ. 102

Η "Ελληνική φλόγα" στο Le Bourget



ΑΝΩ : Πριν από την απογείωση των επτά αφών F-86E "Ελληνική φλόγα" στο α/δ Le Bourget της Γαλλίας, στις 16 Ιουνίου 1963. Στην επίδειξη που ακολούθησε η ελληνική συμμετοχή κυριολεκτικά αποθεώθηκε από τους άνω του 1 εκατ. Θεατές. Οι Έλληνες τόλμησαν και πέτυχαν μετασχηματισμό εντός πυκνής νέφωσης που κάλυπτε χαμηλά την περιοχή. Από τις επτά άλλες ομάδες διαφόρων κρατών που συμμετείχαν οι έξι απέφυγαν και η μία διαλύθηκε εντός των νεφών. Τα ελληνικά χρώματα για μία ακόμη φορά δοξάστηκαν.



Ομαδική προσγείωση του Σμήνους μετά την επίδειξη στο Le Bourget



ΔΙΠΛΑ : Οι χειριστές που συγκρότησαν το βραχύβιο Ακροβατικό Σμήνος των F-5A, το 1967.

Όρθιοι από αρ/ρά : Πα"χρηστόπουλος Β., Καρδάσης Π., Φραγκοπανάγος Α. (αρχηγός), Πετρουλάκης Ε. και Ζαχαριάδης Ι.

Καθιστοί από αρ/ρά : Καλαμπάκας Κ., Μπέλιας Δ. (εφεδρ. αρχηγός) και Ευαγγελόπουλος Γ.



Ο μεγάλος νικητής στον Πόλεμο της Κορέας

Τα αφη F-86 Sabre αντιμετώπισαν με επιτυχία τα σοβιετικής κατασκευής MiG-15 στον Πόλεμο της Κορέας με αναλογία καταρρίψεων / απωλειών, έξι (6) προς ένα (1), βάσει έγκυρων στοιχείων. Το εικονιζόμενο αφος με το όνομα *Beautious Butch II* φέρει στο πλάι τις 16 καταρρίψεις αφων MiG-15 που πέτυχε ο πρώτος Αμερικανός άσσος της Κορέας, Σμηναγός Joseph M. McConnell.

Όταν κάποτε καταρρίφθηκε, αυτός σώθηκε.

Όμως, το 1954 σκοτώθηκε σε ατύχημα με αφος F-86H.

*

Σημειώνεται ότι στο Μουσείο της Αεροπορίας στη Δεκέλεια, ένα ελληνικό F-86E έχει βαφτεί όπως το εικονιζόμενο *Beautious Butch II*, με τη διαφορά ότι οι 16 καταρρίψεις σημειώνονται με άστρα.



Στον Πόλεμο της Κορέας οι αερομαχίες γινόταν όπως οι κλειστές του Β' Π. Π., αν και οι ταχύτητες και τα ύψη είχαν σχεδόν διπλασιαστεί. Τα κατευθυνόμενα βλήματα αέρος - αέρος δεν ήταν ακόμη σε χρήση. Βασικό πλεονέκτημα αποτελούσε ο αιφνιδιασμός από μεγάλο ύψος και σ' αυτό υπερτερούσαν τα MiG-15 έναντι των F-86E. Όμως, κάτω από τα 20.000 πόδια τα Sabre ήταν πιο ευέλικτα, πέραν του ότι μπορούσαν να πετάξουν σε ταχύτητα $M = 1,05$, ενώ τα MiG-15 κινδύνευαν σοβαρά άνω του $M = 0,86$.

Άλλα στοιχεία του F-86E Sabre

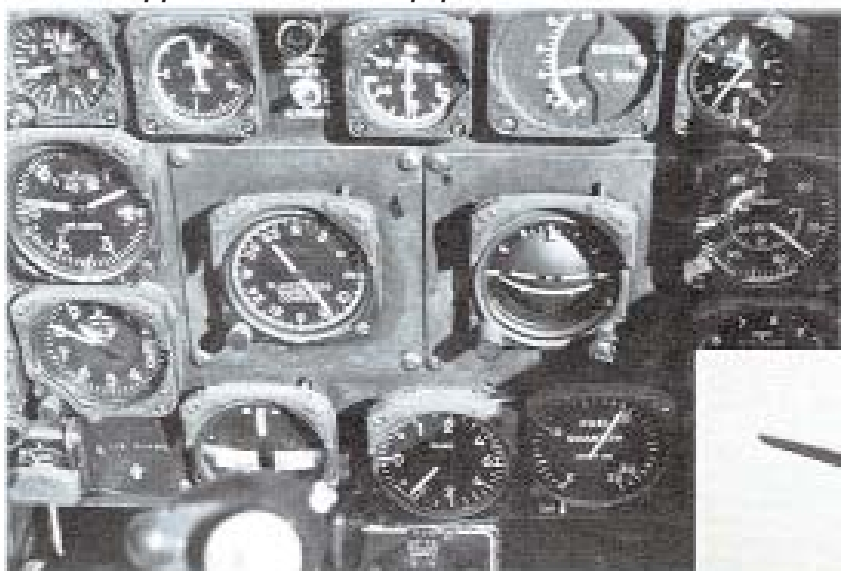
Μέγιστο ύψος πτήσης : 53.000 πόδια
Οπλισμός : Έξι πολυβόλα των 0,50 ιντσών

Διάκριση (σε μικρογραφία) που
ελάμβαναν οι χειριστές των F-86





ΑΝΩ : Οι τρεις Μοίρες των Canadair F-86E Sabre στην Ελευσίνα το 1956.
ΔΙΠΛΑ : Στιγμιότυπο από την απονομή επάθλου "Ασφαλείας Πτήσεων"
 Α΄ εξαμήνου 1955 στην 342 Μ. Στη φ. ο Δκτης Μ. Σμγος Λάιτμερ Εδ. πα-
 ραλαμβάνει το έπαθλο από τον Αρχηγό ΑΤΑ, Υπτχο Σπ. Διαμαντόπουλο.
ΚΑΤΩ : Τα όργανα του F-86E σε πτήση.



ΚΑΤΩ : Οι δύο αντίπαλοι τύποι αφων στον πόλεμο της
 Κορέας, το Μίκογαν MiG -15 (αρ/ρά) και το F-86E.
 Τα εικονιζόμενα αφη βρίσκονται στο Μουσείο της
 Αεροπορίας στο Τατόι (Δεκέλεια). Το F-86E φέρει τα
 χρώματα του Ακροβατικού Σμήνους.





ΑΝΩ : Το μεταλλικό κατάλυμα της 343 Μ. στην Τανάγρα στη δεκαετία του '50.

ΚΑΤΩ : Τυπικό κτίριο Μοίρας με χρηματοδότηση ΝΑΤΟ.





Το φωτοαναγνωριστικό αφος
Republic RF-84F Thunderflash

Στιγμιότυπο πρώτων χειριστών της
348 Μοίρας Τακτικής Αναγνώρισης
με Δκτη τον Υπσγο Παπανικολάου Αλ.



Ιστορικό της 348 Μ.Τ.Α

Η ιστορία της Μ. άρχισε τον Αύγουστο του 1953, όταν το ΓΕΑ αποφάσισε τη συγκρότηση Σμήνους φωτοαναγνωριστικών αφων. Δκτης του Σμήνους ορίστηκε ο τότε Υπσγος Παπανικολάου Αλεξ. Χρησιμοποιήθηκαν έξι F-84G, στα οποία οι φωτομηχανές εφέροντο στο εμπρόσθιο 1/3 της αριστερής εξωτερικής δεξαμενής καυσίμου. Το Σμήνος με την ονομασία 348 Σ.Α. αξιοποιήθηκε στην Ελευσίνα (112 Π. Μ.) και στις 5/7/1954 μεταστάθμευσε στη Λάρισα (110Π.Μ.). Στις 5 Μαΐου 1955 το Σμήνος παρέλαβε 20 αφη RT-33A Silver Star και έγινε πλέον Μοίρα με την ονομασία 348 Μ.Τ.Α. Τα νέα αυτά αφη ήταν τροποποιημένα εκπαιδευτικά τύπου T-33A. Στην πίσω θέση είχε τοποθετηθεί δεξαμενή καυσίμου και στο ρύγχος είχαν εγκατασταθεί φωτομηχανές.

Τον Αύγουστο 1956 άρχισε νέος κύκλος εκσυγχρονισμού της Μοίρας με την παραλαβή των Republic RF-84F Thunderflash. Η αξιοποίηση των αφων αυτών έγινε σε σύντομο χρόνο και στις 13/9/56 πραγματοποιήθηκε τελετή περάτωσης της εκπαίδευσης.

Η Μοίρα συνέχισε και στη μετέπειτα πορεία της να διατηρεί αναλλοίωτη μία παράδοση σύμπνοιας με-ταξύ του προσωπικού, με άριστα αποτελέσματα στο έργο της φωτοαναγνώρισης τόσο στον τομέα της επιχειρησιακής σχεδίασης όσο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Τα αφη RF-84F παρέμειναν στο δυναμικό της Π.Α. και μετά την προμήθεια των RF-4E Phantom, που παραλαμβάνονταν από τα τέλη του 1978 (βλ. σελ. 152 & 153). Έτσι τα RF-84F για 35 χρόνια προσέφεραν ένα αξιόλογο έργο, μέχρι στις 29/3/91 που αποσύρθηκαν τα τελευταία.



ΑΝΩ : Το φωτοαναγνωριστικό αφος RT-33A Silver Star στη δύναμη της 348 Μ. 1955-56.

ΑΝΩ δεξιά : 1957 - Ο Σμγός Βαγιακάκος Γ. στο αφος RF -84F.



ΑΝΩ : Το φωτοαναγνωριστικό αφος RF-84F Thunderflash σε εκθεσιακό χώρο σήμερα.

ΑΝΩ δεξιά : Πίνακας οργάνων χειριστού RF-84F. **ΚΑΤΩ :** Αφος τακτικής αναγνώρισης παντός καιρού RF-4E Phantom II της McDonnell Douglas. Ο τύπος αυτός χρησιμοποιείται από το 1978 και αντικατέστησε σταδιακά τα RF-84F, τα οποία αποσύρθηκαν σε τελετή που έγινε στις 29 Μαρτίου 1991.



- Αντώνη αρκετές ώρες βάλαμε στα JET, ας πετάξουμε και ελικόπτερα.
- Ναι Μιχάλη, να προλάβουμε τα H-19D Sikorsky πριν πάνε στο Μουσείο.

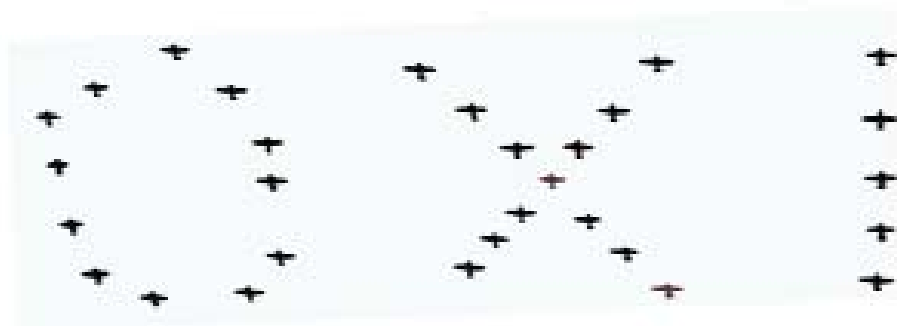


Με τη φορά του ρολογιού : Βακάλης Α., Μπούνταλης Μ., Λιωνής Κ.
(ο καλός μας ο Λιωνής !), Γραφάκος Π., Πα΄κωνσταντίνου Σ.,
Δημακογιάννης Ι. και Παπαδάκης Π.-Β.





1954 - Στο αεροδρόμιο της Λάρισας (110 Π.Μ.) οι χειριστές της 338 Μ. έχουν αναρριχηθεί σ' ένα F-84G Thunderjet. Όρθιος στη μέση με το παχύ μουστάκι ο Δκτης της Μ. Σμηναγός Βαβαρούτσος Σωτ.,



*Στις δεκαετίες του '50 και '60 η Αεροπορία έδινε το "παρών"
στις Εθνικές Εορτές και σε άλλες επετείους με μεγάλο αριθμό αφων.
Οι συμπαγείς σχηματισμοί διέσχιζαν τον αττικό ουρανό
προκαλώντας τον θαυμασμό των Αθηναίων.*





115 ΠΤΕΡΥΓΑ ΜΑΧΗΣ

Ιστορικό

Μετά την αναμόρφωση των αεροδρομίων Ελευσίνας και Λάρι-σας και την κατασκευή των αντιστοιχών Νέας Αγχιάλου και Τανάγρας, το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης της Αεροπορίας περιέλαβε στη συνέχεια τη δημιουργία αερο-δρομίου στη χερσόνησο του Ακρωτηρίου, 14 χλμ. από τα Χανιά (Βάση Σούδας).

1958

Στο αεροδρόμιο της Σούδας και με φόντο το βουνό Σκλόπα, οι χειριστές της 338 ΜΔΒ με Δκτη Μ. τον Σμηναγό Κοτσολάκη Ι.

Οι εργασίες κατασκευής άρχισαν το 1954 με χρηματοδότηση ΝΑΤΟ και το 1958 το αεροδρόμιο, ως 115 Σμηναρχία Μάχης, υποδέχθηκε την πρώτη Μοίρα, την 338 ΜΔΒ με F-84G. Ακολούθησε η 337 Μ. με τον ίδιο τύπο αφών. Το 1960 τη θέση της 337 Μ. έλαβε η 340 Μ. με τα αμφ Republic F-84F Thunderstreak. Τον νεότερο αυτό τύπο αφους διέθετε τότε και η 338 Μ. Το 1964 η Μονάδα γίνεται Πτέρυγα και στα έτη 1975 -76 αποκτά αμφ A-7H Corsair με Μοίρες 340 και 345 Ελαφρού Βομβαρδισμού.



Τα αφη Republic F-84F Thunderstreak εντάχθηκαν στην Ελλ. Αεροπορία το 1957 σε αντικατάσταση των F-84G Thunderjet.

Χαρακτηριστικά :

Αφος μονοθέσιο δίκωξης - βομβαρδισμού με δυνατότητα ανάληψης αποστολών strike (ατομικές βόμβες). Οι οπισθοκλινείς πτέρυγες που διέθετε επέτρεπαν διηχητικές πτήσεις. Τα τελευταία αφη του τύπου αυτού αποσύρθηκαν το 1984.

Αφη F-84F Thunderstreak



ΔΙΠΛΑ από αρ/ρά :
Δημόπολος Χρ., Σκεπαρνάκος
Χαρ. (Δκτής 338 Μ. το 1968)
και Παπαντωνίου Π.

ΚΑΤΩ δεξιά : Ήτουνας Μιλτ.



Έλεγχος Εναέριου Χώρου

Στα μέσα της δεκαετίας του '50 ένα σύστημα ελέγχου του εναέριου χώρου της Ελλάδας είχε αναπτυχθεί με χρηματοδότηση ΝΑΤΟ. Κατάλληλα εξοπλισμένοι σταθμοί με την τεχνολογία των RADAR της εποχής, είχαν εγκατασταθεί στα κεντρικά σημεία της χώρας με έμφαση την προς βορρά επιτήρηση.



Το 1960 στο Σύστημα Αεροπορικού Ελέγχου εντάχθηκε μονάδα κατευθυνόμενων βλημάτων εδάφους/αέρος, η 350 Μοίρα "ΝΙΚΗ". Στη συνέχεια μετονομάστηκε σε Σμηναρχία και σήμερα με το σύστημα Patriot που διαθέτει είναι Πτέρυγα με έδρα την περιοχή του Υμηττού.

ΚΑΤΩ : Η ομάδα των αξκων διαφόρων ειδικοτήτων που εκπαιδεύτηκε στα κατευθυνόμενα βλήματα συστήματος Nike, το 1959 στις ΗΠΑ.

Από αρ/ρά : Πεντάρης Ε., Φέξης Ι., Αναγνώστου Α., Αστερίου Ι., Μανωλακάκης Ι., Χομπίτης Ι., Γαρδίκης Γ., Τζαβάρας Α. (αρχηγός αποστολής), Πολίτης Ι., Βαλαβάνης Σ., Βαΐτσης, Σούκουλης Γ., Φίλης Θ., Βλαχογιάννης Λ. και Παπανικολάου Λουκάς.





Η μεγάλη νίκη στις βολές βλημάτων συστήματος "ΝΙΚΗ"

Η ελληνική ομάδα που εστάλη το 1959 στις ΗΠΑ για εκπαίδευση στο σύστημα "ΝΙΚΗ", κυριολεκτικά διέπρεψε και στην τελική αναμέτρηση μεταξύ των άλλων ομάδων του NATO περιλαμβανομένης και αντίστοιχης Αμερικανών, ήλθε πρώτη με πρωτοφανή αποτελέσματα αφού πέτυχε και στις 12 βολές τον στόχο.

ΑΝΩ : Στα χέρια του τότε Επισμηναγού Τζαβάρα Αν., αρχηγού της αποστολής, η πρώτη διάκριση, προπέλα αφους με την αναγραφή των επιτυχιών XII for XII στο ένα πτερύγιο και στο άλλο Royal Hellenic Air Force.

ΚΑΤΩ : Οι Δκτες των Σμηνών με τις πλακέτες - διακρίσεων που έλαβαν.





Εκπαιδευόμενοι στην τεχνολογία του RADAR, στις ΗΠΑ το 1958

ΔΙΠΛΑ από αρ/ρά : Σαχαρίδης Κ., Αγγελίδης Ε.,
Μπίνας Γ. και καθιστός ο Νιφάκος Θεόδ.



- Ο Νιφάκος Θεόδ. (αρ/ρά) και ο Τζάκος
Θωμ., στο νοσοκομείο μετά
από μία βόλτα με "Κάντιλακ".



- Hot Dogs και Hot Dogs, as κάνουμε
και μία ομελέτα αλλά ελληνικά.

- Όχι, δεν είμαστε το...
"Τρίο Μπελκάντο".





1976 - Επίσκεψη, ενημέρωση του Γεν. Δντη ΥΠΕΞ
στη Μονάδα RADAR του Πηλίου.
Στο μέσον ο Υ / ΓΕΑ, Υποπτέραρχος Ι. Κοτσολάκης



1976 - Ο Δκτης 142 Π.Α.Ε. Ταξχος Κ. Κοκκινίδης
στη μονάδα του Πηλίου. Στη φ. δεξιά ο Δκτης
2ου Τομέα Αεράμυνας, Ασμχος Κασούμης Ε.

**Στιγμιότυπα από τη Μονάδα
RADAR που έχει τις
εγκαταστάσεις της στο Πήλιο**



Αεροπορικό Πένταθλο

Από το 1948 είχε θεσπισθεί το αεροπορικό πένταθλο (*Pentathlon Aeronautique International Militaire - P.A.I.M.*) στα πλαίσια του Διεθνούς Στρατιωτικού Συμβουλίου Αθλητισμού (*Conseil International du Sport Militaire - C.I.S.M.*), με τα διαφορετικά μεταξύ τους αγωνίσματα όπως αεροναυτιλία χαμηλού ύψους χωρίς ραδιοβοηθήματα, ξιφασκία, σκοποβολή με περίστροφο, κολύμβηση, καλαθόσφαιρα και δραπετεύση - διαφυγή.



Η Ελληνική Αεροπορία συμμετείχε με πέντε ΑΞ/κούς χειριστές πολεμικών Μοιρών από τις σειρές 26η και 27η Ικάρων, κατά την περίοδο 1958 μέχρι 1964.

ΑΝΩ : Οι ΑΞ/κοί της ελληνικής συμμετοχής. Από αριστερά οι Υποσμηναγοί Λεδάκης Σ., Μπέλιας Δ., Κατσιλιεράκης Α., Ήτουνας Μ. και Παπαδάκης Γ.

Σημειώνεται ότι ως αρχηγοί των ετησίως εκτελουμένων αγώνων και εκπαιδευτές των αεραθλητών μας, εναλλάχθηκαν κατά σειρά οι Αξιωματικοί Τσολάκης Ακρ., Χρυσάφοπουλος Β. και Δαμάσκος Δ.



Η ελληνική ομάδα στα αγωνίσματα εδάφους, συχνά έπαιρνε τη δεύτερη ή την τρίτη θέση, ενώ στον αέρα σημειώνονταν ατομικές επιδόσεις των χειριστών. Αξιομνημόνευτο είναι το ρεκόρ που έφερε στη σκοποβολή ο Παπαδάκης Γεώρ. στο Βέλγιο το 1958, καθώς επίσης και η επιτυχία της ομάδας το 1964 που ήλθε πρώτη με αρκετή διαφορά από τη δεύτερη. Στην περίπτωση που η ομάδα ήλθε πρώτη, σημειώθηκε πρωτοφανής επιτυχία στην ακρίβεια χρόνου εντοπισμού στόχων εδάφους στην αεροναυτιλία.



Έρευνα - Διάσωση



Ελικόπτερο UH-19D



Ελικόπτερο AB - 205

Η Αεροπορία το 1958 προμηθεύτηκε τα γενικής χρήσης ελικόπτερα UH-19D Chickasaw της Sikorsky και συγκρότησε το 357 Σμήνος, μετέπειτα Μοίρα, με αποστολή την έρευνα και διάσωση, τη μεταφορά υλικών σε αποκλεισμένες Μονάδες RADAR κλπ. Αργότερα η 357 Μ. συγχωνεύτηκε με την 359 ΜΑΕΔΥ. Στη δεκαετία του '70 η Π.Α. απέκτησε ελικόπτερα Agusta-Bell 205, 206 και 212. Σήμερα τα ελικόπτερα αυτά μαζί με τα νέου τύπου παντός καιρού Super Puma είναι ενταγμένα στην 358 Μοίρα Έρευνας και Διάσωσης.

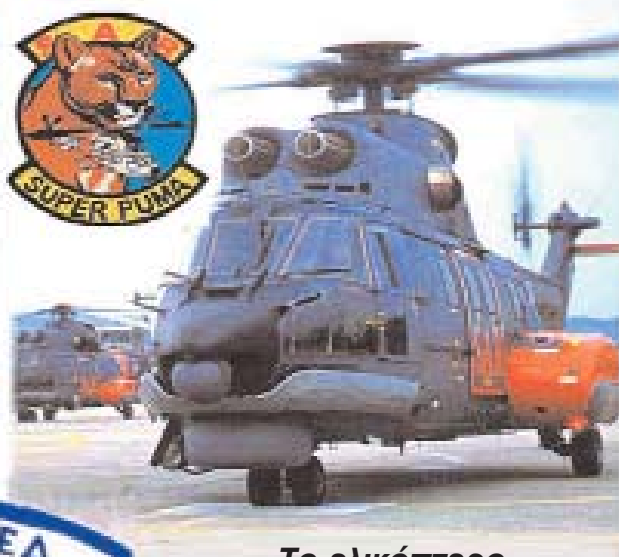


358 Μοίρα

Έρευνας - Διάσωσης

Η Μοίρα έχει έδρα την Ελευσίνα (112 Π.Μ.) και διαθέτει 4 Σμήνη :

- 1ο και 2ο με Ag. Bell - 205 σε αποστολές Έρευνας/Διάσωσης.
- 3ο με Ag. Bell - 212 (VIP) και Ag. Bell - 206 (γεν.χρ).
- 4ο με τα ενταγμένα το 1999 ελικόπτερα Super Puma.



Το ελικόπτερο παντός καιρού

AS.332C-1 Super Puma

Το επιχ/κό πλήρωμα κάθε ελικόπτερου αποτελείται από 7 άνδρες, των οποίων ο σύνδεσμος και οι δύο διασώστες είναι του Λιμενικού Σ., που έχει και τον επιχειρησιακό έλεγχο.

Αεροψεκασμοί

359 Μοίρα Αεροπορικής Εξυπηρέτησης Δημοσίων Υπηρεσιών



Στα τέλη της δεκαετίας του '60 συγκροτήθηκε η 359 ΜΑΕΔΥ για την κάλυψη των αναγκών του Υπουργείου Γεωργίας στους αεροψεκασμούς.



Στη δύναμη της Μοίρας εντάχθηκαν ελικόπτερα Agusta-Bell 47G, καθώς και ένα Σμήνος μεταφορικών αφών C-47 Dakota, ειδικά διαμορφωμένων για την εκτέλεση των αεροψεκασμών.

ΑΝΩ : C-47 σε φάση ψεκασμού.
ΑΝΩ αρ/ρά : Ελικόπτερο Agusta-Bell 47G σε πτήση, διακρίνεται το σύστημα ψεκασμού.



Το 1974 η 359 Μ. ενισχύθηκε με ένα Σμήνος πυροσβεστικών αφών CL-215 Canadair, τα οποία είχε στη δύναμή της με έδρα το Τατόι για ένα χρόνο περίπου. Αυτά στη συνέχεια εντάχθηκαν στην 355 ΜΤΜ στην Ελευσίνα. Ομοίως το 1974 απέκτησε τα Grumman-Schweizer G.164 AG- CAT, κατάλληλα για αποστολές ψεκασμού και πυρόσβεσης και στη δεκαετία του '80 αφη Ρ.Ζ.Λ. Μ-18 Dromader με ίδια καταλληλότητα.

ΑΝΩ : Αφος Grumman G.164 AG - CAT
ΔΙΠΛΑ : Αφος Ρ.Ζ.Λ. Μ-18 Dromade



Τα πρώτα αφη αναχαίτισης παντός καιρού



North American F-86D Dog Sabre

Η Ελληνική Αεροπορία με την προμήθεια, το 1960, των αφών F-86D Dog Sabre πέρασε σε μία νέα εποχή, της ανάληψης αποστολών αναχαιτίσεων παντός καιρού (προσβολή εχθρικού αφους στη διάρκεια της νύκτας ή εντός νεφών).



Ο πυρήνας των χειριστών F-86D με την άφιξη των πρώτων αφών στην Ελευσίνα (112 Π.Μ.), στα μέσα του 1960. Με τις φόρμες είναι οι Αμερικανοί εκπαιδευτές.

Από αρ/ρά στην πρώτη σειρά : Σγος Παλαιολόγου Ιωάν., Ασμχος Παντελίδης Γ. (Δκτης Σμ/ρχίας Μάχης 112 Π.Μ.), Επγος Οικονόμου Περ. (Δκτης 337 Μ.Π.Κ., μετέπειτα Α/ΓΕΑ), Επγος Χαλικιάς Θεόδ. (Αξ.Επιχ.) και Σγος Τυροβολάς Νικ. (σκοτώθηκε με F-86D).

Στη δεύτερη σειρά από αρ/ρά : Οι Υπσγοι Δημακογιάννης Ιωάν., Παπαδάκης Παν.- Βαρδ., Βενετσάνος Γκ., Μήλας Χρ. και Ρούσσος Κων.



Χειριστής
Παπαδάκης Παν - Β.

Τα F-86D Sabre Dog της North American Aviation εντάχθηκαν στις Μοίρες 337 και 343, με επιχειρησιακές βάσεις την Ελευσίνα (112 Π. Μ.) και τη Νέα Αγχίαλο (111 Π. Μ.) αντίστοιχα. Τα F-86D διέθεταν RADAR αέρος, με το οποίο ο χειριστής εγκλώβιζε το στόχο για τη βολή στη συνέχεια των 2,75 in. ρουκετών, που ήταν μη αυτοκατευθυνόμενες και επιλέγονταν σε ομάδες των 6, 12 και 24.

Από πλευράς άλλου οπλισμού, τα F-86D έφεραν μόνο δύο αυτοκατευθυνόμενα βλήματα αέρος- αέρος Sidewinder.

Το 1965 τα F-86D της 343 Μ. συγχωνεύτηκαν στην 337 Μ., η οποία τα διατήρησε σε ετοιμότητα μέχρι την 31/5/67, εποχή που οι Μοίρες αυτές θα συνέχιζαν την ιστορία τους με αψη F-5A Freedom Fighter της Northrop.

*

Σημειώνεται ότι στην Ελληνοτουρκική κρίση του Νοεμβρίου - Δεκεμβρίου του 1967 συγκροτήθηκε το 821 Σμήνος F-86D Αναχαίτισης Παντός Καιρού με Διοικητή τον Επισμηναγό τότε Παπαδάκη Παν. - Βαρδή.

Χειριστές 337 ΜΑΠΚ
με αψη F-85D,
στην Ελευσίνα το 1962.
Δκτής Μοίρας
Ασμχος Στυλιανάκης Ι.

ΑΞ. Επχ. Σμγός Ντινίδης Α.



Οι "Αστρομαχητές"

τα F-104G Starfighter στους Ελληνικούς Ουρανούς



Η Ελληνική Αεροπορία στα μέσα της δεκαετίας του '60 σημείωσε ένα σημαντικό σταθμό στην ιστορία της, με την προμήθεια των σύγχρονων για την εποχή αφων F-104G Starfighter της Lockheed και F-5A Freedom Fighter της Northrop.

Με τα F-104G Starfighter εξοπλίστηκαν το 1964, οι Μοίρες 335 και 336 με έδρα την Τανάγρα (114 Π.Μ.).

Τον Δεκ. 1966, η 336 Μ. μεταστάθμευσε στον Άραξο (114 Σ.Μ.) και τον Αύγ. 1969 η 335 Μ., ομοίως στο ίδιο αεροδρόμιο, οπότε η Βάση του Αράξου μετονομάστηκε 116 Π. Μ.

Στα ελληνικά χέρια τα F-104G αξιοποιήθηκαν για εθνικούς σκοπούς βάσει των δυνατοτήτων τους, ενώ με τις υποχρεώσεις μας έναντι του NATO μπορούσαν να αναλάβουν και αποστολές Strike με ατομικές βόμβες.

ΔΙΠΛΑ : Στιγμιότυπο στις 16 Απρ. 1964 από την τελετή ένταξης των F-104G. Ο τότε Α/ΓΕΑ Απτχος Γ. Αντωνάκος παραλαμβάνει από τον εκπρόσωπο της Lockheed ομοίωμα του F-104G.



Ιστορικό του F-104 Starfighter

Το πρωτότυπο XF-104 σχεδιάστηκε κατόπιν μακράς συνεργασίας με πιλότους που είχαν την εμπειρία του πολέμου της Κορέας και πέταξε για πρώτη φορά στις 7 Φεβρ. 1954, ενώ το μοντέλο F-104G που επικράτησε, στις 5 Οκτωβρίου 1960. Συνδύαζε ιδιαίτερα υψηλά χαρακτηριστικά πτήσης για την εποχή, όπως ταχύτητα μέχρι 2,2 Mach και δυνατότητα πτήσης σε μεγάλα ύψη.

Σημειώνεται ότι τον Νοέμβριο του 1963 ο Επγός Smith με στολή συμπίεσης πέταξε στα 118.860 πόδια ύψος, ενώ στην Ελλάδα χωρίς κατάλληλη στολή ο αείμνηστος Ευσταθίου Χρ., Δκτης της 335 Μ., στα 85.000 πόδια και με διαθέσιο οι Μπέκας και Καραγιώργος στα 81.500 πόδια ύψος.

Γενικά το F-104 ενώ είχε μικρή αντωτική επιφάνεια διέθετε ωφέλιμη διαφορά ώσεως προς βάρος και μπορούσε να υποστηρίξει υψηλά "G". Εντούτοις, το μικρό εκπέτασμα των πτερύγων του μείωνε την ευελιξία του για αερομαχίες. Άλλωστε, το αεροπορικό δόγμα της Δεκαετίας του '50 και των αρχών του '60 έδινε έμφαση στο πυρηνικό πλήγμα μακράς ακτίνας δράσης, ενώ η αεράμυνα είχε ανατεθεί σε αφη με πυραύλους όπως το F-86D, F-102A κ.α.

Τα Starfighter αφού πέταξαν με τα ελληνικά χρώματα 29 χρόνια, αποσύρθηκαν σε μια λαμπρή τελετή στις 31 Μαρτίου 1993 που πραγματοποιήθηκε στον Άραξο. Τη θέση τους πήραν τα ελαφρού βομβαρδισμού αφη A-7E Corsair στις ίδιες ιστορικές Μοίρες την 335 και 336.

Τα F-104G στα 29 χρόνια υπηρεσίας στην Ελλάδα, συμπλήρωσαν 224.500 ώρες πτήσεων, μια προσφορά μόχθου ιπταμένων και τεχνικών που επισφραγίστηκε με τη θυσία 16 συναδέλφων που πετώντας δεν γύρισαν.

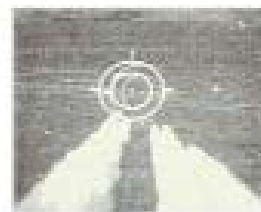


Χειριστές 336 Μ.
με αφη F-104G,
στην Τανάγρα το 1966.
Δκτης Μοίρας
Ασχος Πρωτοπαπάς Λ.
ΑΞ. Επιχ. Επγος
Χρυσάφopoulos Β.



Ο οπλισμός του F-104G

- Ένα εξάκανο πυροβόλο M61 Vulcan 20 mm
- Φορτία βομβών
- Πύραυλοι AGM-12 Bullrap
- Sidewinder



Η αρχική προμήθεια των F-104G περιέλαβε 38 μονοθέσια και 4 διθέσια, στα πλαίσια του Προγράμματος Στρατιωτικής Βοήθειας (MAP). Ακολούθησε η παραλαβή άλλων 10 αφών, ενώ στα επόμενα χρόνια αποκτήθηκε ένας μεγάλος αριθμός μεταχειρισμένων από Γερμανία, Βέλγιο και Ολλανδία για χρήση και για ανταλλακτικά.

ΑΝΩ : Δύο αφη F104G, καλλιτεχνικά βαμμένα, που αντιστοιχούν στις Μοίρες 335 με τον "Τίγρη" και 336 με τον "Όλυμπο". Η βαφή σχεδιάστηκε από τον Ασμχο (Ι) Ν. Μανουσάκη με την ευκαιρία της απόσυρσης του τύπου. Σήμερα τα αφη αυτά κοσμούν το Μουσείο Αεροπορίας στο Τατόι (Δεκέλεια).

ΔΙΠΛΑ : Ο Επίτιμος Αρχηγός ΑΤΑ Απτχος Ι. Χατζήρης (στο μέσον), μετά από μια πτήση με TF-104G, στην τελετή απόσυρσης του τύπου. Δεξιά του ο γαμπρός του Σμχος Παν. Παγώνης και αρι/ράτου ο γιος του Επγος Πετρ. Χατζήρης, με τον οποίο πέταξε στο ίδιο αφος.



ΔΙΠΛΑ: Στιγμιότυπο από την τελετή των 50 χρόνων της 335 Μ., το 1992 στον Άραξο.
Όρθιοι από αρι/ρά : Βάλσαμος Π., Χατζήρης Π., Τσακογιάννης Γ. (Δκτής Μ.), Παπαλέξης Γ. και Νικολόπουλος Χ.
Καθιστοί : Γαλανόπουλος Δ., Φαρφαράς Π., Αθανασόπουλος Α. και Κωστόπουλος Ν.



Οι "Μαχητές της Ελευθερίας", τα F-5A Freedom Fighter στην Ελλάδα



Το αφος F-5A Freedom Fighter της Northrop, αν και δεν είχε τις κορυφαίες επιδόσεις του F-104G, εντούτοις, υπήρξε ένα ευέλικτο μικρού βάρους μαχητικό, το οποίο αναδείχθηκε ως αξιόπιστο και αξιόμαχο για επιχειρήσεις ημέρας.

ΚΑΤΩ : Η ομάδα των Ελλήνων χειριστών μαζί με ξένους, που εκπαιδεύτηκε το 1964 στη βάση Williams στην Αριζόνα των ΗΠΑ.
Όρθιοι από αρι/ρά :
Δημητρουλόπουλος Κων.,
Μήλας Χρ., Μπέλιας Δ., Αρτινός Νικ.,
δύο ξένοι και Κοκκινίδης Κων.
Καθιστός τέρμα αρι/ρά,
ο Παπαμήχος Νικ.



Τα αφη αυτά παρέλαβε η Ελληνική Αεροπορία το 1965. Αν και εντάχθηκαν στην 111 Π.Μ. (Νέα Αγχιαλο), η τελετή παράδοσης έγινε στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας την 15/7/65. Με τις διαδοχικές αφίξεις ο αριθμός των αφων ανήλθε μέχρι τον Απρίλιο 1967 σε 43 μονοθέσια (F-5A) και 5 διθέσια εκπαιδευτικά (F-5B). Με τα αφη αυτά εξοπλίστηκαν κατά σειρά οι Μοίρες 341, 343 και 337 με την ονομασία Μοίρες Αναχαίτισης Ημέρας.

Στα επόμενα χρόνια παραλήφθηκαν και άλλα αφη και το 1970 φωτογραφικά RF-5A, οπότε συγκροτήθηκε η 349 ΜΤΑ, ενώ τον Μάρτιο 1978 τα αφη της 337 Μ. μοιράστηκαν στις άλλες Μοίρες και η Μοίρα αυτή παρέλαβε F-4E Phantom.



Πάσχα στον
απόρηχο των JET
Σ' ένα άλλου
είδους Μέτωπο
σ' αυτό της δράσης
της 110 Π.Μ.

Ιστορικό

Το F-5 προήλθε από το δικινητήριο N-156 που με δύο θέσεις και με τον κωδικό T-38 χρησιμοποιήθηκε σταδιακά ως εκπαιδευτικό της USAF. Το πρωτότυπο πέταξε στις 10/4/1959. Εκτός από τις ΗΠΑ, το F-5 περιλήφθηκε στο δυναμικό 29 άλλων χωρών.

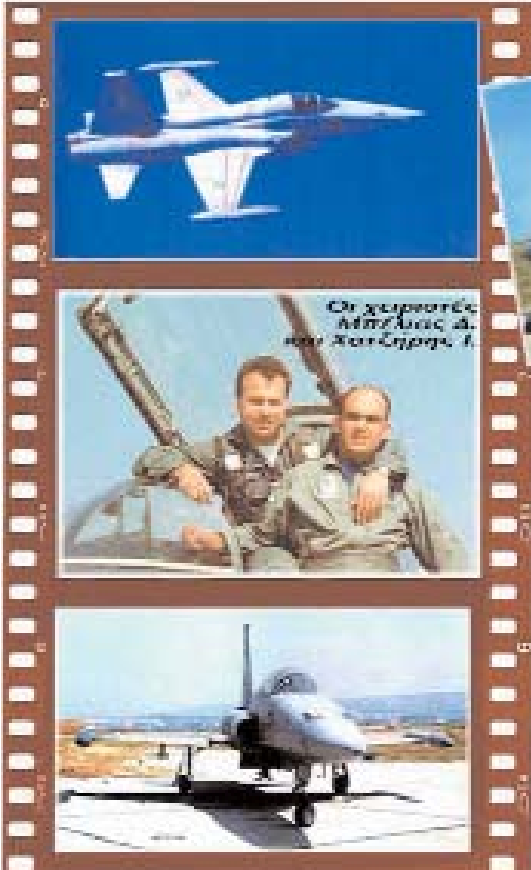
Χαρακτηριστικά

Το F-5 Freedom Fighter αρχικά σχεδιάστηκε για απόστολές κυρίως αέρος-εδάφους με δευτερεύοντα ρόλο αυτόν της αναχαίτισης. Διέθετε τον απολύτως απαραίτητο εξοπλισμό υποστήριξης, χωρίς RADAR ελέγχου πυρός.

Μέγιστη ταχύτητα : 1,4 Mach

Μέγιστο ύψος : 50.000 πόδια

Οπλισμός : 2 πυροβόλα των 20 mm και φορείς όπλων, 2 στα ακροπετερύγια για βλήματα αέρος-αέρος και 5 πτερυγικούς για ρουκέτες και βόμβες.

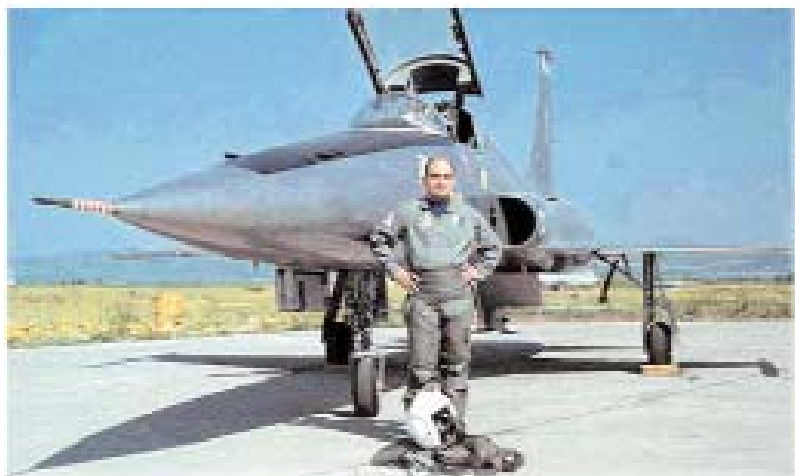


Καλλιτεχνικά βαμμένα αψη της 343 Μ. (άνω) και της 349 Μ. (κάτω), σε τελετές απόσυρσης του τύπου.



Με τα ελληνικά χρώματα F-5, αφού πρόσφεραν ένα πτητικό έργο 364.650 ωρών, αποσύρθηκαν διαδοχικά με τελευταία τα χρησιμοποιούμενα από την 343 Μ., στις 29 Μαρτίου 2001. Στα 36 χρόνια που αυτά κυριαρχούσαν στους ελληνικούς ουρανούς 23 νέοι έχασαν τη ζωή τους στην προσπάθειά τους να εκπληρώσουν το καθήκον





1968 - Ο Δκτης της 343 ΜΑΗ με F-5A, Ασχος Χατζήρης Ι.



ΑΝΩ : Το αριστερό πυροβόλο M39 των 20 mm ενός F-5A.

ΚΑΤΩ : Τα ακροφύσια των δύο κινητήρων turbojet της General Electric J85-GE-13 ενός F-5A. Καθένας 4080 λίβρες ώσης με χρήση του συστήματος μετάκαυσης.



1968 - Ο Δκτης της 337 ΜΑΗ με F-5A, Ασχος Μπέλιας Δ.



Χειριστές της 349 Μ. με RF-5A στην 110 Π.Μ. το 1974. Δκτης Πτέρυγας Σμχος Αναγνώστου Α. (στο μέσον) και Υπόκτης Πολυμέρου Χρ. (τρίτος από αρ/ρά). Πρώτος από αρ/ρά ο χειριστής Παπανικολάου Παν., ο αναλαβών το 2002 καθήκοντα Αρχηγού Αεροπορίας.



**1969 - Η 342 Μοίρα
με αφη αναχαίτισης παντός καιρού
Convair F-102 Delta Dagger**

Το δελταπτέρυγο μαχητικό F-102A της Convair αποτέλεσε για 15 χρόνια την κύρια δύναμη αναχαίτισης της U.S.A.F. μέχρι το 1970. Στο τέλος του 1969 από τα πλεονάζοντα στις ΗΠΑ, 19 μονοθέσια και 5 διθέσια εκπαιδευτικά, παραχωρήθηκαν στην Ελλ. Αεροπορία, που δεν διέθετε τότε αφη αναχαίτισης παντός καιρού, αφού ο προγενέστερος τύπος F-86D είχε αποσυρθεί το 1967. Τα αφη αυτά εξόπλισαν το δυναμικό της 342 Μ., η οποία από το 1975 άρχισε να παραλαμβάνει αφη Mirage F-1CG.



ΑΝΩ : Ο πρώτος Δκτης της 342 ΜΑΦΚ με αφη F-102Α Ασμχος Δημακογιάννης Ι., μετέπειτα Υ/ΓΕΕΘΑ.
ΔΙΠΛΑ : Οι εκπαιδευθέντες στη Βάση Perrin στο Τέξας των ΗΠΑ, έλληνες χειριστές από αρ/ρά Συκάς Ευαγ., Χίου Κων., Κοζανίτης Αντ., Αμερικανός ξεναγός και Δημακογιάννης Ιωάν.



Ιστορικό

Το Convair F-102 προήλθε από το δελταπτερυγο πειραματικό αφος XF-92A που πρωτοπέταξε στις 18/9/1948. Ακολούθησαν διάφοροι επανασχεδιασμοί προκειμένου να επιτευχθεί το "υπέρτατο αναχαιτιστικό" και το πρωτότυπο YF-102A πέταξε στις 19/12/1954. Αυτό πέτυχε ταχύτητα 1.22 Mach στα 53.000 πόδια ύψος. Τα F-102A εξόπλισαν την Αερά-μυα των ΗΠΑ τον Απρίλιο του 1956, υπηρετώντας το δόγμα της αντιμετώπισης των ρωσικών διηπειρωτικών βομβαρδιστικών. Κατασκευάστηκαν 889 αψη περιλαμβανομένων 111 διθέσιων εκπαιδευτικών TF-102A, στα οποία τα καθίσματα είχαν παράλληλη διάταξη.

Χαρακτηριστικά

Το Convair F-102A με την ονομασία λόγω σχήματος ρύγχους και πτερύγων, Delta Dagger, ανελάμβανε αποστολές αναχαίτισης παντός καιρού. Διέθετε ένα κινητήρα Pratt & Whitney J57-P-23 των 17.200 λιβρών ώσης με μετάκαυση. Το μονοθέσιο μπορούσε να αναπτύξει ταχύτητα 1.328 χ/ωρ. ή 1.25 Mach στα 36.000 πόδια ύψος.

Διέθετε ανασυρόμενο εσωτερικό φορέα στον οποίο μετέφερε 12 ρουκέτες αναδιπλούμενου πτερυγίου των 69,85 χλστ. Ομοίως διέθετε φορείς με κατάλληλες προβλέψεις για 6 βλήματα αέρος - αέρος μεταξύ των οποίων και δύο πυραύλους τύπου Falcon.



1970 - Χειριστές της 342 ΜΑΠΚ με έδρα την Τανάγρα (114 Π.Μ.). Τέταρτος από αρ/ρά στην πρώτη σειρά ο παραλαβών δεύτερος τη Δκση της Μοίρας με αψη F-102, Μαρινάκης Ι., μετέπειτα Υ/ΓΕΑ. Δεύτερος στη δεύτερη σειρά ο χειριστής Χίου Κ., μετέπειτα Α/ΑΤΑ.



353 Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας



HU-16B ASW Albatross

Η 353 ΜΝΑΣ συγκροτήθηκε το 1969 με αμφιβία Grumman HU-16B (ASW) και με έδρα την Ελευσίνα (112 Π.Μ.), για τις επιχειρησιακές απαιτήσεις του Ναυτικού. Η Αεροπορία είχε τη διοικητική μέριμνα και το Ναυτικό τον επιχειρησιακό έλεγχο. Το πλήρωμα κάθε αφους ήταν μικτό, οι δύο χειριστές και ο μηχανικός της Αεροπορίας και ο Αξιος Τακτικής με τους δύο Υπάρχοντες των Α/Υ συσκευών του Ναυτικού.

Το αφος HU-16B (ASW) ήταν διασκευή του αντίστοιχου έρευνας και διάσωσης (SAR)



που μετατράπηκε για επιχειρήσεις ανθυποβρυχιακού πολέμου ASW (Anti Submarine Warfare). Διέθετε ένα αξιόπιστο RADAR ανίχνευσης στόχων θαλάσσης, συσκευές εντοπισμού υποβρυχίων, βόμβες βυθού, τορπίλες κλπ. Η μετασκευή έγινε το 1961 και τα παραδοθέντα στην Ελλάδα 12 αφους ήταν σε προηγούμενη χρήση από τη Νορβηγία. Στα ελληνικά χέρια προσέφεραν ένα αξιόλογο έργο και αποδυναμωμένα αποσύρθηκαν το 1998.



Ο πρώτος Δκτης της 353 ΜΝΑΣ
Ασμχος Παν.- Βαρ. Παπαδάκης





P-3B Orion της Lockheed, το νέο αφος Ναυτικής Συνεργασίας της 353 ΜΝΑΣ

Τα αφη του τύπου αυτού άρχισαν από το 1996 ν' αντικαθιστούν τα πεπαλαιωμένα Albatross. Αυτά ήταν στη δύναμη του Ναυτικού των ΗΠΑ και παραδόθηκαν επιχειρησιακά αναβαθμισμένα με τον χαρακτηρισμό TACNAVMOD.

Χαρακτηριστικά

Μέγιστο ύψος 27.000, αυτονομία 4.470 ν.μ., κινητήρες 4 της Allison TS6-A-14, μέγιστο οπλικό φορτίο 10 τόνοι και πλήρωμα 10 άτομα, που στην περίπτωση της 353 Μ. είναι μικτό Αεροπορίας και Ναυτικού.

Nord N2501D Noratlas

Στα μέσα της δεκαετίας του '60 η Ελληνική Αεροπορία στόχευε στη σταδιακή αντικατάσταση των αφων C-47 Dakota. Τα αφη C-130 Hercules δεν ήταν ακόμη προσεγγίσιμα και το 1969 γίνεται η προμήθεια 51 μεταχειρισμένων αφων Noratlas από τη Γερμανία (Luftwaffe).

Ένας αριθμός χρησιμοποιήθηκε για ανταλλακτικά και τα υπόλοιπα συγκρότησαν την 354 Μοίρα Τακτικών Μεταφορών με πρώτο Δκτη τον Ασμχο Λινοξυλάκη Ζαφ.

Το μεταγωγικό μεσαίων αποστάσεων αφος Noratlas άρχισε την ιστορία του στα τέλη της δεκαετίας του '40 στη Γαλλία, για να καταλήξει σε γαλλογερμανική παραγωγή.

Τα ελληνικά Noratlas μέχρι την τελική καθήλωσή τους στα μέσα της δεκαετίας του '80, έτυχαν μιας πλήρους εκμετάλλευσης από το προσωπικό της Μοίρας, γράφοντας μια ξεχωριστή σελίδα ηρωισμού στη σύγχρονη ιστορία της Αεροπορίας, τον Ιούλιο του 1974, με τη μεταφορά καταδρομών στην Κύπρο και την κατάρριψη από πυρά εδάφους ενός αφου που στοίχισε τη ζωή του τετραμελούς πληρώματος και 27 αλεξιπτωτιστών.



Η διαμόρφωση της νεότερης Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, αεριωθούμενα δεύτερης γενιάς



1968
Αξιολόγηση
Mirage



Στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού, η υπηρεσία ανέθεσε στους Σμχο Η. Τσαμουσόπουλο και Ασμο Ι. Χατζήρη, τον Απρίλιο του 1968, την πτητική αξιολόγηση του αφους Mirage. ΔΙΠΛΑ : Στιγμιότυπο από την πτήση με μονοθέσιο αφος Mirage III RD του Ασμου Ιωάν. Χατζήρη στο αεροδρόμιο Ιστρ της Γαλλίας.

Αφη F-4E Phantom

Τον Μάρτιο του 1972 υπογράφηκε με τη Mc-Donnell Douglas συμβόλαιο για την αγορά 36 αφων F-4E Phantom II, αξίας 150 εκ. δολ. και με πληρωμή μέσω FMS.

Η εκπαίδευση των τεχνικών και 18 πληρωμάτων έγινε στις ΗΠΑ και στις 5/4/1974 προγειώθηκαν στην Ανδραβίδα (117 Π.Μ.) τα πρώτα αφη. Παραλαμβάνονταν βάσει του προγράμματος "Peace Icarus" και εξοπλίσαν κατά σειρά τις Μοίρες 339 και 338 με έδρα την 117Π.Μ. Το 1978 η 337 παρέλαβε F-4E και τέλος του ιδίου έτους η 348 RF-4E (βλ. σελ. 149 & 152).

1974
Phantom
στην Ελλάδα



ΑΝΩ :

1978 - Ο Δκτης 117 Π. Μ., Ταξχος Παν.- Βαρδής Παπαδάκης.

*

Πρώτοι Δκτες Μοιρών F-4E ανέλαβαν οι : Ασμοι Σωτ. Κοντογιάννης και Χαρ. Αγγελόπουλος.

*

Δκτες 117 Π. Μ. στα πρώτα χρόνια των F-4E, διετέλεσαν κατά σειρά οι : Σμχος Χρήστος Μαραγκάκης και Ταξχος Βασίλειος Οικονόμου.



1974 - Ο ΥΕΘΑ Ευάγ. Αβέρωφ επιθεωρεί τις Μοίρες F-4E στην 117Π.Μ. μαζί με τον Α/ΓΕΑ Απτχο Αλ. Παπανικολάου.

1975 Mirage F.1CG



Πρώτοι Δκτες
Μοιρών F-1CG
ανέλαβαν οι :
Μαμάης (342 Μ.) &
Πυλούδης (334 Μ.)



Dassault Mirage F.1CG

Τα δύο πρώτα αψη F-1CG (το G εκ του Greece) προσγειώθηκαν στην Τανάγρα στις 5 Αυγ.1975, για τον εξοπλισμό των Μοιρών 342 και 334. Βάσει της σύμβασης η παραλαβή θα άρχιζε το 1977, αλλά με ενέργειες της κυβ. Καραμανλή τα προοριζόμενα για τη Γαλλική Αερ/ρία παραδόθηκαν στην Ελλάδα.
ΑΝΩ : Ο ΥΕΘΑ Ε. Αβέρωφ με τον Α/ΓΕΑ Απτχο Περ. Οικονόμου παρακολουθούν το 1975 πτήση F.1CG, σε τελετή ένταξης αυτών στην Π.Α. Αρ/ρά ο Δκτης 114 Π. Μ. Σμχος Ι. Δημακογιάννης.

Η μεγαλύτερη μαζική αγορά αεροσκαφών στην ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας

Την άνοιξη του 1974 οι επιτελείς του Αρχηγείου Αεροπορίας (ΓΕΑ) με Αρχηγό τον Απτχο Αλ. Παπανικολάου χειρίστηκαν με επιτυχία ένα τολμηρό σχέδιο εκσυγχρονισμού της Αεροπορίας. Παραγγέλθηκαν με διάφορες συμβάσεις : 60 βομβαρδιστικά A-7H Corsair, 40 εκπαιδευτικά, με δυνατότητες προσβολής στόχων εδάφους, T-2E Buckeye, 18 μεταγωγικά C-130 Hercules (στη συνέχεια αυτά έγιναν 12) και τέλος 40 μαχητικά αναχαίτισης παντός καιρού Mirage F.1C.
Τα 118 αψη αμερικανικής παραγωγής προμηθεύονταν με εξόφληση μέσω FMS και τα γαλλικά Mirage κανονικά.



Στις 29 Σεπτ. 1975 προσγειώθηκε στην Ελευσίνα το πρώτο C-130 της Lockheed. Διαδοχικά μέχρι το 1977 έφθασαν και τα υπόλοιπα. Εντάχθηκαν στην 356 MTM με έδρα την Ελευσίνα. Η 356 Μ. ήταν η συγκροτηθείσα στις 19/12/1953 με αψη C-47 Dakota στο Σέδες. Πρώτος Δκτης της νέας Μοίρας με C-130 ανέλαβε το Ασμχος Βαρκούτας Ν.

**1975
A-7H Corsair**



**ΚΑΤΩ : 1976 - Ο ΥΕΘΑ Ευάγ. Αβέρωφ στην 115 Π.Μ.
με τον Α/ΓΕΑ Απύχ. Περ. Οικονόμου.**



**Ο Δκτης 115 Π.Μ.
1976 - 1977,
Σμχος
Παν.- Βαρ.
Παπαδάκης**



Vought A-7H Corsair II

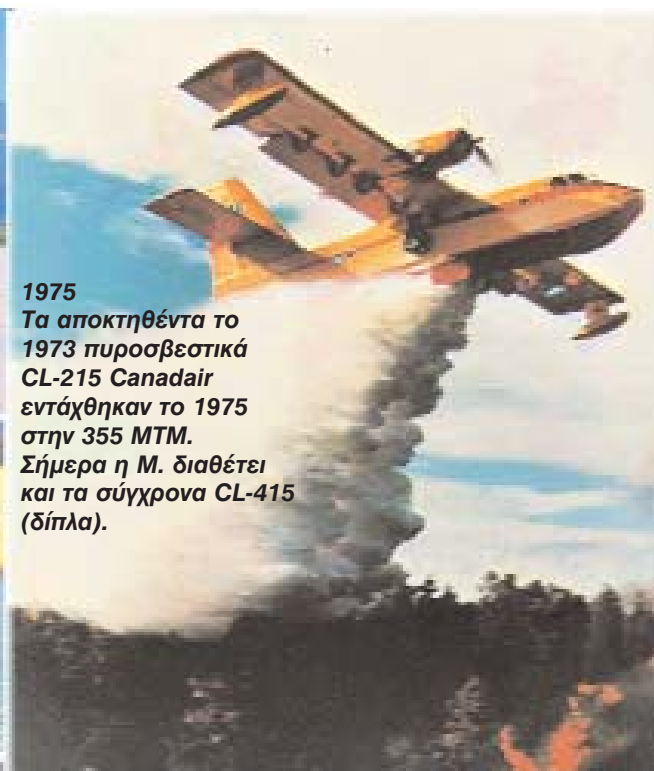
**Στις 30/8/1975 η 115 Π.Μ. με Δκτη τον
Σμχο Αθ. Πανταζάτο υποδέχτηκε
τα πρώτα A-7H. Μέχρι τον Απρίλιο του
1977 συγκροτήθηκαν οι Μοίρες
340,345 και 347 βομβαρδισμού.**

**ΚΑΤΩ : 1984 - Ο Απύχος Ιωάν. Χατζήρης ως
Αρχηγός ΑΤΑ σε στιγμιότυπο πετώντας με A-7H.**



**Ο Ασμχος Νικ. Παπαδόπουλος στη θέση χειριστή
A-7H ως εκπαιδευόμενος το
1975στη Βάση Cecil
των ΗΠΑ.Διετέλεσε
πρώτος Δκτης των
Μοιρών 340
και 347 με τα
αφη A-7H.**





Το άλμα του 1975

Το 1975 προβάλλει στη θύμησή μας ως έτος αναδημιουργίας της Αεροπορίας μας. Όλες οι βαθμίδες διοίκησης προεξάρχοντος του Αρχηγού Αεροπορίας Αντιπτεράρχου Περικλή Οικονόμου είχαν επιδοθεί σε ένα αγώνα δρόμου, προκειμένου να εκπληρωθούν οι νέες απαιτήσεις σε έργα υποδομής και σε υλικά τεχνικής και εφοδιαστικής υποστήριξης. Η ταχεία αξιοποίηση των νέων τύπων αφών ήταν επιτακτική, αφού την εποχή εκείνη συνεχιζόταν ακόμη η ένταση του 1974 με την Τουρκία. Η σύμπνοια του προσωπικού όλων των ειδικοτήτων βρέθηκε στο ύψος που επιβαλλόταν και η Αεροπορία συνέχισε την υπεράσπιση των ελληνικών ουρανών με νέα φτερά.



Παράλληλα με την αξιοποίηση του νέου υλικού δόθηκε έμφαση και σε έργα για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης του προσωπικού, ανέγερση οικημάτων, ανακαίνιση υπαρχόντων, ανανέωση μέσων μεταφοράς, κλπ.

ΔΙΠΛΑ : Στιγμιότυπο από την τελετή θεμελίωσης του Γενικού Νοσοκομείου Αεροπορίας στα μέσα της δεκαετίας του 1960.

Ο Α/ΓΕΑ Απτχος Γ. Αντωνάκος επιδεικνύει τη μακέτα του νέου νοσοκομείου στον Βασιλιά Κωνσταντίνο.

Το έργο περατώθηκε το 1976 και αμέσως άρχισε η λειτουργία του με πρώτο Δντη τον Ταξχο ΥΙ Α. Τσίγκο



Τα αφη Α-7Η που παραγγέλθηκαν ήταν μονοθέσια και με αυτά εκπαιδεύτηκαν και κατέστησαν ετοιμοπόλεμοι οι χειριστές των τριών Μοιρών. Τα εκπαι-δευτικού τύπου διθέσια ΤΑ-7Η παραγγέλθηκαν αργότερα, όταν αυτά κατασκευάζονταν από το εργοστάσιο και παραλήφθηκαν στα μέσα του 1980. ΚΑΤΩ αρι/ρά : Ένας Κρητικός εντυπωσιάζεται με το μεγάλο φορτίο βομβών του Α-7Η, που είναι μέχρι 15.000 λιβρ. βάρους, όσο μετέφεραν επτά μέλη πληρώματος ενός τετρακινητήριου Β-17 Flying Fortress στον Β' Π.Π. ΚΑΤΩ δεξιά : Ο δεύτερος Δκτης της 340 Μ. με Α-7Η, Ασμχος Νικ. Στάπας (δεξιά), μετέπειτα Α/ΓΕΑ.





1977 - Εορτή του Πάσχα στην 115 Π.Μ.



2001 - Στιγμιότυπο στην 115 Π.Μ. από την τελετή αναστολής της 340 Μ. (30/11/2001), με ένα αφος Α-7Η επετειακά βαμμένο. Στις 2/8/2002 ανεστάλη η λειτουργία και της 345 Μ. / Α-7Η. Το 2003 στην 115 Π.Μ. θα παραληφθούν τα νέα αφη F-16C/D Block 52 Plus.

Συγκρότηση 337 ΜΑΠΚ με αψη F-4E Phantom

Από τον Μάιο του 1978 άρχισε η διαδοχική παραλαβή νέων αψων F-4E για τη συγκρότηση Μοίρας αναχαίτισης παντός καιρού. Τα δύο πρώτα αψη προσγειώθηκαν στις 3/5/78 στην Ανδραβίδα (117Π.Μ.). Ως Νο 1 του σχηματισμού ήταν το υπ' αρ. 743 αφος με χειριστή τον Επγο Πουλάκο Ν.



ΑΝΩ : Τα μικτά πληρώματα Αμερικανών και Ελλήνων των δύο υπόψη αψων. Στη φ. αρ/ρά ο Σγος Μητροκώστας Α. και στο άκρο δεξιά ο Επγος Νικ. Πουλάκος. Στο μέσον ο Δκτής 117 Π.Μ. Ταξχος Παν.-Β. Παπαδάκης.

Με την ευκαιρία της άφιξης των αψων, ο ΥΕΘΑ Ε. Αβέρωφ απέστειλε το εξής σήμα στην 117Π.Μ.:
"ΚΑΛΩΣΟΡΙΖΩ ΤΗΝ ΑΦΙΞΗ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΑΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΝΕΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ.
ΕΥΧΟΜΑΙ Σ' ΟΛΟΥΣ ΣΑΣ ΝΑ ΔΩΣΕΤΕ ΚΑΙ Σ' ΑΥΤΑ ΤΗΝ ΙΔΙΑ ΟΡΜΗ ΠΟΥ ΔΩΣΑΤΕ ΣΤΑ ΗΔΗ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ.
ΣΤΙΣ ΔΥΣΚΟΛΕΣ ΩΡΕΣ ΠΟΥ ΠΕΡΝΑΕΙ ΤΟ ΕΘΝΟΣ, Η ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙ
ΤΗΝ ΑΙΧΜΗ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΟΡΥ ΠΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΕΙ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ.
ΣΥΝΕΧΙΣΑΤΕ ΤΗ ΛΑΜΠΡΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΑΣ. Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΑΣ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΙΟ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΕΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΜΥΝΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ."



Με τα νέα αψη εξοπλίστηκε η 337 σε ρόλο αναχαίτισης παντός καιρού, η οποία από τον Μάρτιο του 1978 είχε αναστείλει τη λειτουργία της με αψη F-5A. Με την υπ' αρ. Φ.505/200/Ε.231584/31-8-78 δ/γή αποτέλεσε την τρίτη κατά σειρά Μοίρα με F-4E και στις 11-9-78 μεταστάθμευσε στην 110 Π.Μ. με δέκα αψη, όσα είχαν μέχρι τότε παραληφθεί.

ΑΝΩ : Ο πυρήνας των χειριστών της 337 ΜΑΠΚ / F-4E. Καθιστοί από αρ/ρά Χήρας Β., Αναστασίου, Σακελαρόπουλος Α., Βόρρης Γ., Μπιμπίλας Ι., Ραφαηλίδης Χ. και Σωλήκας. Όρθιοι από αρ/ρά Καρβουντζής Δ., Νιαβής Κ., Μακρής Α. (Δκτής Μοίρας), Τσαλαπόρτας, Παπαδάκης Π.-Β. (Δκτής 117 Π.Μ.), Γιάγκος Ι., Τσαούσης Β. (Υδκτης 117 Π.Μ.), Πα-ρασκευάς, Μπεθάνης Π., Ζαρακιώτης Α. και Μπουντούρης Α.

ΣΟΤ

Σχολείο Όπλων και Τακτικής



Για την προαγωγή και διατήρηση της αξιόμαχης κατάστασης των χειριστών σε σύγχρονο επίπεδο τακτικής εναερίου μάχης και προσβολών στόχων εδάφους, η Π.Α. οργάνωσε το 1975 ένα αντίστοιχο "TOP GUN" της USAF, το ελληνικό ΣΟΤ, με έδρα την Ανδραβίδα (117 Π. Μ.).

Πρώτοι Δκτες του ΣΟΤ διετέλεσαν κατά σειρά οι Επγοί : Κοντομάρης Σ., Κουκούλας Ν., Κατσιαντώνης Β. και Κληρονόμος Ε. Με την εμπειρία τους και τη δραστηριότητα που επέδειξαν θεμελίωσαν την πρόοδο και την αξιοπιστία του Σχολείου. Δ/γή συγκρότησης ΣΟΤ : Φ.511/100/Ε.230128/22.1.76/ΑΑ/5ΕΓ (ΑΑ = Αρχηγείο Αεροπορίας - το 1977 και πάλι ΓΕΑ).

ΣΧΟΛΕΙΟΝ ΟΠΛΩΝ Κ' ΤΑΚΤΙΚΗΣ



Στιγμιότυπο στις 8 Ιουλίου 1978 κατά την τελετή της αποφοίτησης από το ΣΟΤ χειριστών εκπαιδευτών στην εναέρια τακτική.

ΚΑΘΙΣΤΟΙ από αρ/ρά : Κολοφούσης Γ., Μουρελάτος Δ., Μανούσος Π., Αθανασάκος Δ. και Σφήκας Ι. ΟΡΘΙΟΙ από αρ/ρά : Αφεντάκης Δ., Αλεξανδρής Δ., Παπαδάκης Παν. - Β. (Ταξχος - Δκτης 117 Π.Μ.), Πετιχαβάς, Κουρής Ν. (Υπτχος - Επιτελάρχης ΑΤΑ), Τσιάνος, Τσαούσης Β. (Σμχος - Υδκτης 117 Π.Μ.), Μπουρτζινάκος Δ., Κληρονόμος Ε. (Ασμχος - Δκτης ΣΟΤ), Πρεβεζάνος Γ., Παππάς Δ. και Πέτρου Χ.



RF-4E Phantom



Στις 15:52 της 3/11/78, το πρώτο ελληνικό αφος τακτικής αναγνώρισης παντός καιρού προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο της Λάρισας.



Στις 3 Νοεμβρίου 1978 καταγράφεται στην ιστορία της Π.Α. μία ακόμη σελίδα στον τομέα του εκσυγχρονισμού της. Το υπ' αρ. 71761 αφος RF-4E Phantom τακτικής αναγνώρισης παντός καιρού, εμπλουτίζει το ελληνικό οπλοστάσιο, ως πρώτο του τύπου αυτού.

ΑΝΩ : Στιγμιότυπο μετά την προσγείωση του υπόψη αφους στη Λάρισα (110 Π.Μ.), προερχόμενο από το εργοστάσιο McDon-nell Douglas των ΗΠΑ. Το πλήρωμα αποτελούν οι χειριστές : Επγος Κατσιαντώνης Β. (κατερχόμενος) και ο Αμερικανός ονόματι Newmaster J.



Ο Επισμηναγός Βασίλ. Κατσιαντώνης, μετέπειτα Αρχηγός ΑΤΑ, με φόντο το πρώτο ελληνικό RF-4E,

348 MTA

με αφη

RF- 4E

Phantom



Ο Ασμχος Αθην. Φλωρίνης
ως Δκτης της 348 MTA / RF-4E.
Σήμερα Βουλευτής και Υππχος (Ι) ε.α

ΙΣΤΟΡΙΚΟ :

Το ΓΕΑ με Αρχηγό τον Απτχο Περ. Οικονόμου, από το 1976 ενεργούσε για την προμήθεια ενός αριθμού RF-4E (φωτοαναγνωριστικών Phantom). Οι προσπάθειες καρποφόρησαν και τον Απρίλιο του 1978 απεστάλησαν στις ΗΠΑ (San Antonio-Texas) για εκπαίδευση δύο έμπειρα πληρώματα αφων F-4E, οι κυβ/τες : Ασμχος Α. Φλωρίνης και Επγος Β. Κατσιαντώνης και οι συγκυβ/τες : Υπσγοι Χατζημπαλιώτης Α. και Γκανιάς Ι. Τον Σεπτέμβριο, όταν επέστρεψαν, ιδρύθηκε το Σμήνος RF-4E στην 110 Π.Μ., με Δκτη τον Ασμχο Α. Φλωρίνη. Τον Μάιο του 1979, μετά από τακτική αξιολόγηση, τα νέα αφη απετέλεσαν την 348 MTA / RF-4E, με ίδιο Δκτη και Α.Ε. τον Επγο Β. Κατσιαντώνη. Η Μοίρα αυτή με οκτώ αφη λειτούργησε παράλληλα με την 348 MTA / RF-84F. Στις αρχές της δεκαετίας του '80 οι δύο Μοίρες συγχωνεύτηκαν (348 MTA) και στις 29/3/91 αποσύρθηκαν τα τελευταία RF-84F.





30/5/78 - Ο Αρχηγός της 28ης ΤΑΔ
(όπως ονομαζόταν το ΑΤΑ)
Απτχος Λαμ. Πρωτοπαππάς (αρ/ρά)
μετά από πτήση με ένα από τα αφη
General Dynamics F-111 της 429
TFS/USAFE, που είχαν μετασταθ-
μεύσει για άσκηση στην 117 Π.Μ.



ΑΝΩ : 8/7/78 - Ο Επιτελάρχης 28 ΤΑΔ
Υπτχος Νικ. Κουρής (αρ/ρά) σε μία
από τις πτήσεις του με F-4E στην
117Π.Μ. Μαζί στη φ. ο Δκτης 339 Μ.
Ασρχος Αθ. Μακρής.

ΔΙΠΛΑ : Ο Δκτης 117 Π.Μ. 1976 - 77,
Ταξχος Βασ. Οικονόμου.

Οι Μοίραρχοι των πρώτων JET

στις δεκαετίες '50, '60 και '70 κατά αριθμητική σειρά των Μοιρών

335 M.

F-84G (από Σεπτ. 1953)
 Υπαγος Μήτσας Θ. 9/53-9/55
 Σγος Παν/πουλος Ε. 10/55-12/56
 Σγος Αναγνώστου Π. 1/57-5/58
 F-84F
 Σγος Τσασάκος Η. 6/58-12/61
 Επγος Ραβαζούλας Φ. 1/62-5/62
 Επγος Βαγιακάκος Γ. 5/62-11/63
 Επγος Βολίκας Κ. 12/63-5/64
 F-104G
 Επγος Ευσταθίου Χ. 6/64-6/65
 Επγος Παπαϊωάννου Π. 7/65-1/67
 Επγος Πα"δημ/πουλος Ε. 2/67-6/67
 Επγος Σούκουλης Γ. 7/67-12/67
 Επγος Δεληγεώργης Β. 1/68-2/69
 Ασμχος Αντωνιάδης Α. 2/69-5/70
 Ασμχος Καμπιώτης Ε. 5/70-8/71
 Ασμχος Κολέζας Δ. 8/71-8/72
 Ασμχος Πλευράκης Ε. 8/72-9/74
 Ασμχος Πα"κυριάκος Κ. 9/74-10/75
 Ασμχος Γαβριηλίδης Ι. 10/75-3/77
 Ασμχος Καραθανάσης Ι. 3/77-7/78
 Ασμχος Πολυδώρου Δ. 7/78-5/80

338 M.

F-84G
 Σγος Καλογερόπουλος Σ. 2/53-3/53
 Επγος Σινούρης Ε. 3/53-5/54
 Σγος Βαβαρούτσος Σ. 5/54-10/55
 Σγος Εμμανουήλ Ε. 10/55-11/56
 Σγος Κραχάλιος Τ. 11/56-3/58
 Σγος Κοτσολάκης Ι. 3/58-8/59
 Σγος Καζαντζίδης Π. 8/59-2/64
 F-84F
 Επγος Σκουτέλης Π. 9/64-5/65
 Επγος Πολυζώης Ν. 5/65-11/66
 Ασμχος Γεωργίου Κ. 11/66-8/67
 Ασμχος Κουλαδούρος Ν. 8/67-10/68
 Ασμχος Σκεπαρνάκος Χ. 10/68-11/69
 Ασμχος Καραδήμας Α. 11/69-5/71
 Ασμχος Αγγελόπουλος Π. 5/71-9/72
 Ασμχος Κασούννης Α. 9/72-8/73
 Ασμχος Νικολαΐδης 8/73-7/74
 F-4E
 Ασμχος Αγγελόπουλος Χ. 7/74-8/75
 Ασμχος Μπαλές Π. 8/75-9/76
 Ασμχος Κολοβός Ι. 9/76-3/78
 Ασμχος Πα"δόπουλος Ε. 3/78-6/79
 Ασμχος Λαζάρου Δ. 6/79-6/80

336 M.

F-84G (από Ιούνιο 1953)
 Επγος Τσιτσόγλου Γ. 10/52-10/53
 Σγος Παντελίδης Γ. 10/53-10/55
 Σγος Παπαβασιλείου Β. 10/55-1/57
 F-84F
 Σγος Διακουμάκος Π. 1/57-10/58
 Σγος Ευσταθίου Χ. 10/58-2/60
 Επγος Καζαντζίδης Π. 2/60-6/61
 Επγος Πατεράκης Σ. 6/61-10/62
 Επγος Τσαμουσίλος Η. 10/62-10/64
 Επγος Θωμόπουλος Π. 10/64-10/66
 Επγος Αγγελέτος Δ. 10/66-4/67
 F-104G
 Επγος Φυγγάς Ο. 4/65-8/65
 Ασμχος Πρωτοπαπάς Λ. 8/65-11/65
 Ασμχος Χρυσάφης Β. 11/65-5/67
 Επγος Φέξης Ι. 5/67-5/68
 Ασμχος Βενετσάνος Γκ. 5/68-5/69
 Ασμχος Κατσιλιεράκης Α. 5/69-6/70
 Επγος Μπέκας Ι. 6/70-7/70
 Ασμχος Τσίρκας Ι. 7/70-9/71
 Ασμχος Χατζηδάκης Κ. 9/71-9/72
 Ασμχος Γιαμπουράνης Δ. 9/72-9/74
 Ασμχος Μπέκας Ι. 9/74-11/76
 Ασμχος Ψωμάς Η. 11/76-6/78
 Ασμχος Χατζηπ/γιώτης Δ. 6/78-11/79
 Ασμχος Νόκας Ν. 11/79-7/81

339 M.

F-84G
 Επγος Φραγκιάς Α. 11/52-4/53
 Επγος Αθανασόπουλος Γ. 5/53-2/54
 Σγος Τράκας Η. 2/54-9/55
 Σγος Κωστόπουλος Ι. 10/55-11/55
 Σγος Καραμέτσος Ι. 12/55-3/56
 Σγος Κωστόπουλος Ι. 3/56-2/57
 Σγος Καραμέτσος Ι. 3/57-5/58
 F-84F
 Σγος Βολίκας Κ. 6/58-2/59
 Σγος Πολυζώης Ν. 3/59-4/59
 Σγος Βολίκας Κ. 4/59-11/59
 Επγος Κεχρμπάρης Ν. 12/59-1/62
 Επγος Πα"γεωργίου Α. 1/62-2/63
 Επγος Ρούσσος Π. 2/63-3/64
 Επγος Κιούσης Κ. 3/64-1/65
 Επγος Ραβαζούλας Φ. 1/65-10/66
 Ασμχος Πα"δόπουλος Γ. 10/66-6/67
 Ασμχος Μάγειρος Ν. 7/67-7/68
 Ασμχος Κυπραΐος Α. 8/68-8/69
 Επγος Τριαντάφυλος Γ. 8/69-8/70
 Επγος Τούμπας Χ. 8/70-5/71
 Ασμχος Τσέρτος Χ. 5/71-8/72
 Ασμχος Μπαμπίλης Β. 8/72

337 M.

F-84G (από Μάρτιο 1952)
 Επγος Σινούρης Ε. 1/52-8/52
 Επγος Κόκκας Κ. 8/52-6/54
 Σγος Στυλιανάκης Ι. 6/54-1/56
 Ασμχος Πνευματικός Γ. 1/56-1/57
 Σγος Δαμάσκος Δ. 1/57-11/58
 Επγος Αλευράς Σ. 11/58-1/60
 F-86D
 Επγος Οικονόμου Π. 1/60-3/61
 Επγος Χαλκιάς Θ. 4/61-5/61
 Ασμχος Στυλιανάκης Ι. 5/61-9/62
 Ασμχος Καραγεώργης Π. 9/62-10/63
 Επγος Αλευράς Σ. 10/63-7/64
 Επγος Χομπίτης Ι. 8/64-3/66
 Ασμχος Χαλκιάς Θ. 3/66-1/67
 Επγος Παπαδάσης Π.-Β. 2/67-6/67
 F-5A
 Ασμχος Μαριόλης Π. 1/67-4/67
 Ασμχος Φραγκοπανάγος Α. 4/67-4/68
 Ασμχος Μπέλιας Δ. 4/68-9/69
 Ασμχος Μπάρτζης Κ. 9/69-9/70
 Ασμχος Παπαδάκης Γ. 9/70-9/71
 Ασμχος Ευστρατίου Ν. 9/71-9/72
 Ασμχος Τσακαλάκης Κ. 9/72-9/74
 Ασμχος Τζαμουράνης Η. 9/74-8/76
 Ασμχος Κάκαρης Γ. 8/76-3/78
 F-4E
 Ασμχος Μακρής Α. 9/78-10/78
 Ασμχος Σούκουλης Α. 10/78-3/80
 Επγος Κατσιαντώνης Β. 3/80-6/81



(συνέχεια 339 M.)

Επγος Τζαμουράνης Η. 8/73-3/74
 F-4E
 Επγος Κοντογιάννης Σ. 4/74-8/75
 Ασμχος Σκρέκας Σ. 8/75-3/77
 Ασμχος Μακρής Α. 3/77-9/78
 Ασμχος Τσίγγανος Ε. 9/78-10/79
 Ασμχος Κοντομάρης Σ. 10/79-11/80

340 M.

F-84G

Σγος Καλογερόπουλος Σ. 4/53-6/53

Σγος Κούνουπας Γ. 6/53-10/55

Σγος Γκικόπουλος Γ. 10/55-1/56

Σγος Σκούρας Π. 1/56-8/57

F-84F

Σγος Ρούσος Π. 8/57-9/59

Σγος Ραϊσης Δ. 9/59-1/61

Επγος Βασιλάκης Κ. 1/61-8/63

Επγος Βολίκας Κ. 8/63-8/64

Επγος Σβόλης Β. 8/64-1/66

Ασμχος Λυμποςάκης Ι. 1/66-7/67

Ασμχος Κοττάς Β. 7/67-10/68

Ασμχος Μπραούζος Β. 10/68-10/69

Ασμχος Λυμπερόπουλος Β.

10/69-10/70

Επγος Μανός Α. 10/70-10/71

Ασμχος Αντωνακόπουλος Α.

10/71-10/72

Ασμχος Προεστάκης Ε. 10/72-11/73

Ασμχος Φραγκής Π. 11/73-11/74

Ασμχος Βούτσας Κ. 11/74-8/75

A-7H

Ασμχος Πα"δόπουλος Ν. 8/75-2/77

Ασμχος Στάππας Π. 2/77-6/78

Ασμχος Αναστασιλος Δ. 6/78-10/79

Ασμχος Ευθυμίου Ι. 10/79-10/80

Ασμχος Μπινιάρης Δ. 10/80-10/81

348 MTA

F-84G / RT-33A / RF-84F βλ. σ. 117

Υπσγος Πα"νικολάου Αλ. 9/53-6/56

Σγος Βαγιακάκος Γ. 6/56-12/58

Επγος Γιαννακόπουλος Ι. 12/58-1/60

Σγος Βούλγαρης Ε. 1/60-3/60

Επγος Βαγιακάκος Γ. 3/60-7/60

Επγος Παπαευσταθίου Ε. 7/60-7/62

Ασμχος Ζάχος Δ. 7/62-9/64

Ασμχος Αποστολόπουλος Γ. 9/64-4/66

Επγος Στεφαδούρος Γ. 4/66-7/67

Επγος Φιρφιλιώνης Σ. 7/67-12/67

Επγος Κράϊας Δ. 12/67-6/69

Επγος Χατζόπουλος Θ. 6/69-9/70

Ασμχος Μπότας Α. 9/70-7/71

Ασμχος Μανουσίδης Χ. 7/71-7/72

Ασμχος Ζέλιος Δ. 7/72-11/73

Ασμχος Καραδήμος 11/73-9/74

Ασμχος Αναστασίου Α. 9/74-10/76

Ασμχος Σαλωνίτης Λ. 10/76-1/78

Ασμχος Δαλιανάς Ν. 1/78-2/79

Ασμχος Γκουντρουμάνης Γ. 2/79-5/80

341 M.

F-86E

Ασμχος Σινούρης Ε. 7/54-9/54

Σγος Σταμπούζος Α. 9/54-11/54

Σγος Πα"γεωργίου Δ. 12/54-1/55

Σγος Τζαβάρας Α. 1/55-1/56

Σγος Πα"γεωργίου Δ. 1/56-1/57

Σγος Τσαμουσόπουλος Η.

1/57-2/59

Επγος Τσινταβής Ν. 2/59-5/59

Επγος Οικονόμου Π. 5/59-1/60

Επγος Μπατσαλιάς Σ. 1/60-7/62

Επγος Παγώνης Ν. 7/62-8/64

F-5A

Ασμχος Φωτιάδης -

Νεγροπόντης Φ. 8/64-9/66

Ασμχος Σκούρας -

Στραβοράβδης Π. 9/66-6/67

Επγος Αγγέλου Κ. 6/67-7/68

Ασμχος Βογιατζάκης Α. 7/68-7/69

Ασμχος Βενετσάνος Ε. 7/69-7/70

Ασμχος Λεδάκης. 7/70-8/71

Ασμχος Τρεμπέλας Ε. 8/71-9/72

Ασμχος Πρόνιος Π. 9/72-9/73

Ασμχος Σπανός Π. 9/73-12/74

Ασμχος Αυλιανός Ε. 12/74-9/76

Ασμχος Διονυσόπουλος Π.

9/76-11/77

Ασμχος Ευαγγελόπουλος Γ.

11/77-12/78

Ασμχος Αποστολάκης Α.

12/78-3/80

**348 MTA**

RF-4E Phantom

Ασμχος Φλωρίνης Α. 10/78-7/80

Ασμχος Ιωαννίδης Ι. 7/80-8/81

342 M.

F-86E

Σγος Λάιτμερ Ε. 11/54-12/55

Σγος Πα"γεωργίου Α. 1/55-2/57

Σγος Δαρμάρος Γ. 2/57-6/58

Σγος Πα"βασιλείου Δ. 6/58-5/59

Επγος Τσινταβής Ν. 5/59-7/59

Σγος Χορπίτης Ι. 7/59-8/59

Επγος Ναούμ Η. 8/59-4/62

Σγος Παγώνης Ν. 4/62-6/62

F-84F

Ασμχος Τράκας Β. 5/66-5/67

Επγος Αναγνώστου Α. 5/67-5/68

Επγος Αλεξιάδης Α. 5/68-4/69

F-102A

Ασμχος Δημακογιάννης Ι.

4/69-6/71

Ασμχος Μαρινάκης Ι. 6/71-9/72

Ασμχος Κίκηρας Φ. 9/72-9/73

Ασμχος Ζέζας Σ. 9/73-9/75

Επγος Κυράκης Γ. 9/75-3/77

F-1C

Ασμχος Μαμάης Α. 8/75-7/77

Ασμχος Πρωτογεράκης Ε.

7/77-10/78

Ασμχος Παππάς Γερ. 10/78-3/80

343 M.

F-86E

Σγος Κοντέας Γ. 6/55-12/55

Σγος Καραγεώργης Π. 12/55-12/56

Σγος Πρωτοπαππάς Λ. 12/56-12/57

Σγος Πατεράκης Σ. 12/57-8/59

Επγος Μέγγουλης Χ. 8/59-2/60

Επγος Γκικόπουλος Γ. 3/60-2/61

F-86D

Επγος Κουρής Ν. 2/61-10/64

Επγος Πα"δονικολάκης Ι.

10/64-10/65

F-5A

Επγος Αρτινός Ν. 11/65-5/67

Επγος Χατζήρης Ι. 5/67-8/68

Επγος Παπακωνσταντίνου Σωτ.

8/68-8/69

Επγος Αυγερινίδης Κ. 8/69-8/70

Ασμχος Γραφάκος Π. 8/70-8/71

Ασμχος Δημητρουλόπουλος Κ.

8/71-9/72

Ασμχος Σταματίου Δ. 9/72-9/73

Ασμχος Στέφας Ι. 9/73-10/74

Ασμχος Λάμπρου Δ. 10/74-11/76

Ασμχος Ιλαρίδης Δ. 11/76-3/77

Ασμχος Παπαχρηστόπουλος Β.

3/77-8/78

Ασμχος Παπαδημητρίου Ν.

8/78-11/79

Ασμχος Υφαντής Κ. 11/79-1/81

**Μαχητικά
τρίτης γενιάς αεριωθουμένων,
στις δεκαετίες '80 και '90**



1988
αφη Mirage 2000



1989
αφη F-16 Block 30



Mirage 2000



1997
αφη F-16 Block 50



Mirage 2000



Σύστημα
υπέρυθρης
ναυτιλίας και
σκόπευσης
νύκτας
LANTIRN



HUD



Dassault Mirage 2000 EG/BC



Τον Απρίλιο του 1988 η Π.Α. άρχισε να παραλαμβάνει τα πρώτα αψη Mirage 2000, με τα οποίας εξοπλί-στηκαν διαδοχικά οι 331 και 332 Μοίρες στην Τανάγρα.

General Dynamics F-16



Τον Ιανουάριο 1989 παραλήφθηκαν τα F-16 C/D Block 30 από τις Μ. 330 και 346 και τον Ιούλιο 1997 τα F-16C/D Block 50, εφοδιασμένα με LANTIRN, από τις Μ.341 και 347 στην Ν. Αγχίαλο.

Τα νέα όπλα της Αεροπορίας στην αυγή του 21ου Αιώνα



380 Μοίρα Αερομεταφερόμενου Συστήματος Έγκαιρης Προειδοποίησης & Ελέγχου (ΑΣΕΠΕ)

Στις 6/6/2001 συγκροτήθηκε η 380 ΜΑΣΕΠΕ με έδρα την Ελευσίνα. Στη δύναμη της Μ. θα υπαχθούν αφη EMB-145H της Embraer (Βραζιλίας) την περίοδο 2003 - 2004. Σε αυτά θα τοποθετηθεί το σύστημα Eerieye της Ericsson (Σουηδίας). Στο μεταξύ η Μοίρα επιχειρεί με αφη της Σουηδίας Saab 340B ΑΕW που φέρουν το σύστημα Argus-100H. Πρώτος Δκτης Μοίρας ανέλαβε ο Σμχος Κρεβάικας Φ.



ΔΕΞΙΑ :
Το έμβλημα
της 380 Μ. "Ουρανός"



ΑΝΩ : Το νέο υπό προμήθεια μεταγωγικό
αφος της Π.Α. C-27J Spartan της Lockheed
Martin και Aleria.



Καμπύλες F-4 και F-16
στα 35.000 πόδια με
ταχύτητα 1,2 Mach.

ΔΙΠΛΑ : Ο νέος εξελιγμένος τύπος αφους
F-16 Block 52 Plus που θα παραλάβει η
Π.Α. από το 2003 με έδρα τη Βάση της
Σούδας (115 Π.Μ.). Διακρίνονται στην άνω
επιφάνεια οι δύο σύμμορφες δεξαμενές
καυσίμων (conformal fuel tank-CFT) που
φέρει.





Η Τακτική Αεροπορία των οπλικών συστημάτων παντός καιρού, 50 χρόνια από τα πρώτα αεριωθούμενα

110 Π.Μ.

337 Μ. "Φάντασμα"
346 Μ. "Ιάσων"
348 Μ. "Μάτια"

F-4E Phantom
F-16C/D Block 30
RF-4E Phantom



111 Π.Μ.

330 Μ. "Κεραυνός"
341 Μ. "Βέλος"
347 Μ. "Περσέας"

F-16C/D Block 30
F-16C/D Block 50
F-16C/D Block 50



114 Π.Μ.

331 Μ. "Αιγέας"
332 Μ. "Γεράκι"
342 Μ. "Σπάρτη"

Mirage 2000EG/BG
Mirage 2000EG/BG
Mirage F-1CG



115 Π.Μ.

340 ΜΒ "Αλεπού" A-7H Corsair
(30/11/2001 - αναστολή λειτουργίας)
345 ΜΒ "Λαίλαψ" A-7H Corsair
(2/8/2002 - αναστολή λειτουργίας)
Η Μονάδα το 2003 θα υποδεχτεί
τα F-16C/D Block 52 Plus



116 Π.Μ.

335 ΜΒ "Τίγρης" A-7E Corsair
336 ΜΒ "Όλυμπος" A-7E Corsair
Έχουν προστεθεί και τα αφη
A-7H της 115 Π.Μ.



117 Π.Μ.

338 Μ. "Άρης" F-4E Phantom
339 Μ. "Αίας" F-4E Phantom

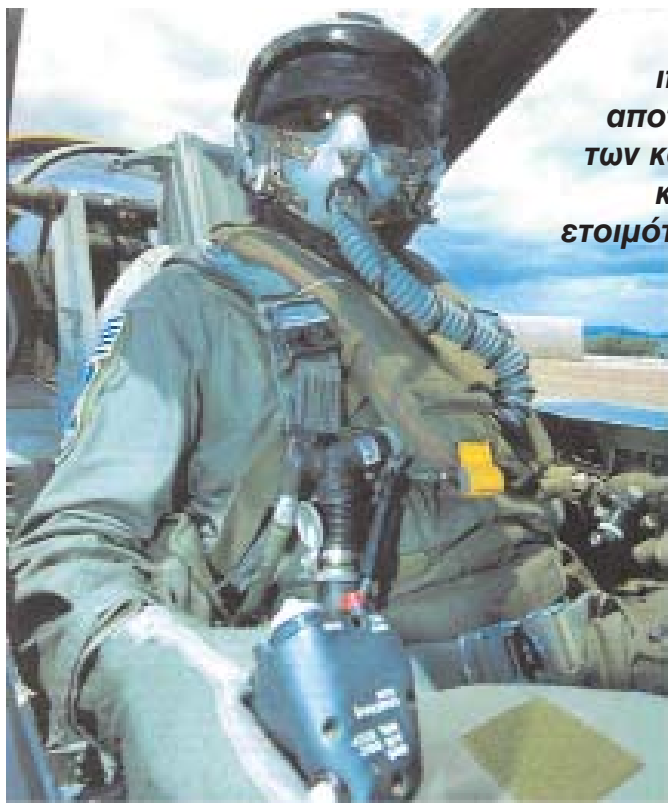


112 Π.Μ.

380 ΜΑΣΕΠΕ "Ουρανός" EMB-145H Erieye
353 ΜΝΑΣ "Τρίαινα" P-3B Orion
(υπό τον επιχ/κό έλεγχο του ΓΕΝ)
355 ΜΤΜ "Ήφαιστος" CL-215/415
356 ΜΤΜ "Ηρακλής" C-130B/H
358 ΜΕΔ "Φαέθων" ελ/ρα : Super Puma, AB205 και 212
359 ΜΑΕΔΥ αφη : M-18A, G-164 και Bell 47G (βλ. Σ. 130)



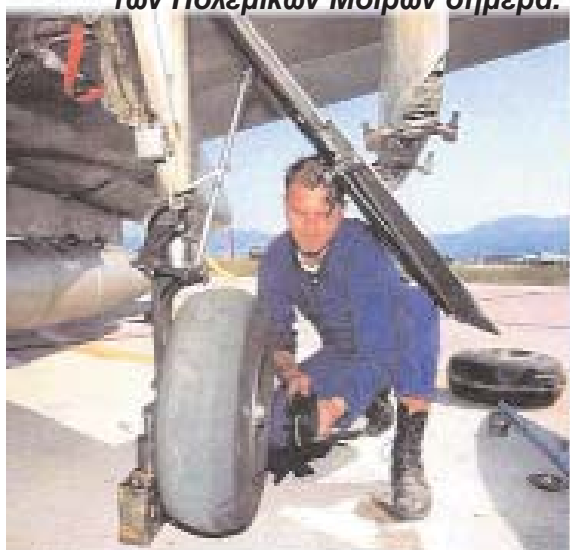
Πηγές : "Χρονικό Πολεμικής Αεροπορίας" του 1998, επίσημες
τελετές παρουσία Τύπου και Πολεμικό Μουσείο Αθηνών.



**Η διαχρονική αгаστή συνεργασία
ιπταμένων και προσωπικού εδάφους
αποτέλεσε ύψιστο παράγοντα αξιοποίησης
των κατά καιρούς νέων επιχειρησιακών μέσων
και διατήρησης της υψηλής στάθμης
ετοιμότητας και ικανότητας της Αεροπορίας μας.**



**Οι χθεσινοί μαθητές της Σχολής
Τεχνικών Υπαξ/κών Αεροπορίας,
είναι οι βασικοί υποστηρικτές του έργου
των Πολεμικών Μοιρών σήμερα.**



*“Η επιθετικότητα με διατήρησε νικητή,
κυρίαρχο στην εναέρια μάχη,
αυτή σκόρπιζε τον τρόπο στους αντιπάλους”
Baron Manfred von Richthofen*

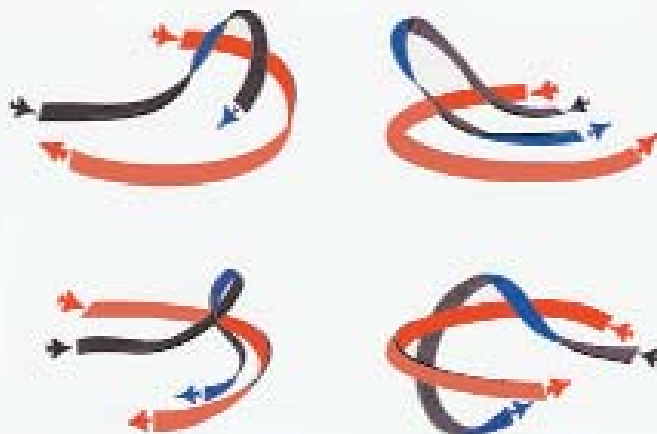
Άλλη εποχή, άλλα τα μέσα, ίδια όμως η μορφή του αεροπόρου,
να μάχεται μόνος με το ίδιο πνεύμα επιθετικότητας.

Ο von Richthofen είχε στο ενεργητικό του 80 καταρρίψεις εχθ-
ρικών αεροπλάνων, σε λιγότερο διάστημα των 15 μηνών στο
Δυτ. Μέτωπο του Α' Π. Π.



Αεροπόροι “μονομάχοι”

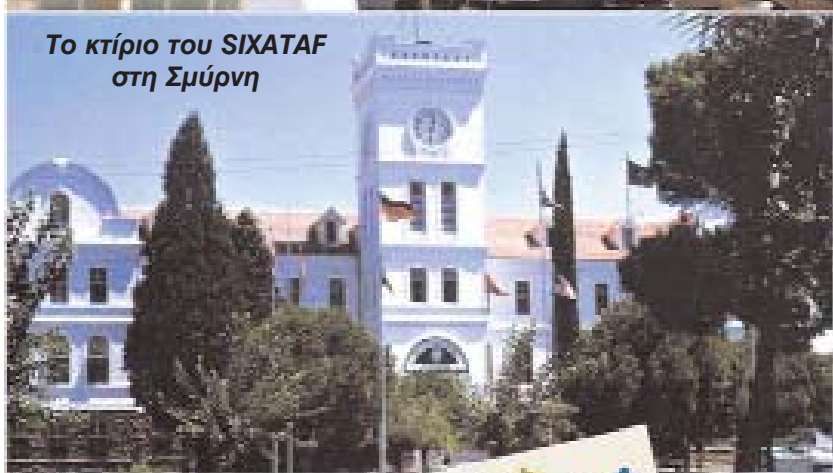
Οι χθεσινοί μαθητές της Σχολής Ικάρων
είναι σήμερα οι “μονομάχοι”
υπερασπιστές των ουρανών μας.



Ακρωτήριο Αγίου Μηνά στο Άγιον Όρος
Ο πατέρας Ιωσήφ αφοσιωμένος στην Ορθοδοξία είναι ένας
ακρίτης αξιών, που σπεύδει να σηκώσει τη σημαία
για να χαιρετίσει τους άλλους ακρίτες των ελληνικών ουρανών,
που και αυτοί υπηρετούν μέρα και νύκτα ανώτερες αξίες.



Σμύρνη, η πάλαι ποτέ
χιλιοτραγουδισμένη
νύμφη της Ιωνίας



Το κτίριο του SIXATAF
στη Σμύρνη



Υπηρετώντας στο SIXATAF με έδρα τη Σμύρνη

Οι προβλεπόμενες ΝΑΤΟϊκές επιτελικές θέσεις Ελλήνων της Αεροπορίας στο SIXATAF (Sixth Allied Tactical Air Force) με έδρα τη Σμύρνη, σχεδόν πάντα ήταν κενές, ως αποτέλεσμα σχέσεων με την Τουρκία.

Εντούτοις στο διάστημα 1970 - 1974 οι θέσεις αυτές επανδρώθηκαν και οι ΑΞ/κοί που τοποθετήθηκαν έφεραν στη μνήμη τους την άλλοτε ελληνική ικμάδα.



ΑΝΩ : Ευχητήρια κάρτα του SIXATAF
ΔΙΠΛΑ : Στο Εσκή - Σεχίρ το 1971,
Παπαδάκης Π.- Β. και Δεληγεώργης Β.





Στις 7 Οκτωβρίου 2000 η 162 Filo, Μοίρα της ΤΗΚ στο Balıkesir, υποδέχτηκε με εγκάρδιότητα τους χειριστές των έξι αφών F-16C της 347 Μοίρας που θα λάμβαναν μέρος στην άσκηση του NATO "Destined Glory 2000".

ΑΝΩ : Καλωσόρισμα σε κτίριο υποδοχής.
ΔΙΠΛΑ : Ένα κοριτσάκι, κόρη Τούρκου αξ/κού, προσφέρει λουλούδια στον αρχηγό των ελληνικών F-16C Ασρχο Βλασόπουλο, Δκτη 347 Μ.



Η "καραμέλα"

Η ΝΑΤΟϊκή άσκηση "Destined Glory 2000" μπορεί να άρχισε με την ελληνική συμμετοχή, τελείωσε όμως με καθηλωμένα τα αφν F-16, αφού δεν ήταν δυνατόν η ελληνική πλευρά να υποχωρήσει στις απαιτήσεις των Τούρκων περί μη πτήσεων άνωθεν Λήμνου και Ικαρίας.

Αποδείχθηκε έτσι ότι το καλωσόρισμα "HOS GELDİNİZ" ήταν μια ακόμη κακόγευση της τούρκικης "καραμέλα".



Οι πρώτες 2000 ώρες χειριστή F-16 της 330 Μ.

Ο Επρχος Βαγενάς Γ. στις αρχές του 2002 συμπλήρωσε 2000 ώρες πετώντας με F-16. Στο πλήθος των πτήσεων αυτών ανήκουν πολλά ελληνικά "καλώς ήρθατε", με τον ίδιο θαρραλέο τρόπο που όλοι οι συνάδελφοί του αντιμετωπίζουν με επιτυχία τις πολυάριθμες παραβάσεις και παραβιάσεις των Τούρκων στο Αιγαίο.



**Η πολιτική ηγεσία τιμά
την προσφορά της Αεροπορίας**

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κων. Τσάτσος (άνω) και ο Πρωθυπουργός Κωνστ. Καραμανλής (δίπλα) στην εορτή της Αεροπορίας το 1975. Αρχηγός ΓΕΑ Απτχος Π. Οικονόμου, Δκτης ΔΑΕ Υπτχος Λ. Πρωτοπαππάς και Δκτης Σχ. Ικ. Ταξχος Κ. Κοκκινίδης.
ΚΑΤΩ : Ο Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ Ανδ. Παπανδρέου, το 1980, με τον Δκτη Σχ. Ικ. Ταξχο Χρ. Πολυμέρου.
ΚΑΤΩ δεξιά : Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κωσ. Στεφανόπουλος, το 2000, με τον ΥΕΘΑ Α. Τσοχατζόπουλο και τον Α/ΓΕΑ Απτχο Δ. Λυτζεράκο.



Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ

(Το παρακάτω κείμενο είναι μέρος άρθρου του αείμνηστου **Κων/νου Τσάτσου** ως **Προέδρου της Δημοκρατίας**, που δημοσιεύτηκε στην "Ηχώ των Αιθέρων" τον Ιούνιο 1992.)

Αισθάνομαι την ανάγκη μιας στενότερης επαφής με το τμήμα του έθνους που ακριβώς σηκώνει ένα δυσβάστακτο βάρος και επαγρυπνεί στη στεριά, στη θάλασσα και στον αέρα για να μπορεί να επιδοθεί όλος ο άλλος λαός στο δημιουργικό του έργο.

Από τη θέση που βρίσκομαι σκέπτομαι συχνά το επιτελούμενο στις Ένοπλες Δυνάμεις μας έργο και τους άνδρες που το επιτελούν. Από τις συσσωρευμένες σκέψεις μου θα ήθελα να διατυπώσω μερικές που πρέπει να λέγονται, όσο και αν είναι για τους επαΐοντες απλές. Φαντάζομαι πως έχω ένα νεόκοπο αξιωματικό μπροστά μου και πως του απευθύνω παραινήσεις για τη σταδιοδρομία του.

Δεν θα σου μιλήσω ούτε για την πίστη προς την Ελλάδα, ούτε για την τιμημένη στολή που αξιώθηκες να φορέσεις. Αυτά τα θεωρώ δεδομένα. Πιστεύεις στην Ελλάδα και στην απόλυτη αξία της ύπαρξής της. Αλλιώς δεν θα διάλεγες ως επάγγελμα να γίνεις ο φύλακας της ανεξαρτησίας και της ακεραιότητάς της. Θα σου μιλήσω για πράγματα που δεν είναι τόσο αυτονόητα και που όμως είναι απαραίτητο να σου γίνουν βίωμα.

... Τα μέσα του πολέμου σήμερα είναι πολύπλοκοι μηχανισμοί και για τον κατάλληλο χειρισμό τους χρειάζεται όχι απλή πείρα, αλλά επιστημονική γνώση. Ο καλός αξιωματικός πρέπει να είναι και ένας επιστήμων υψηλής στάθμης, άξιος μάλιστα να παρακολουθεί και να χρησιμοποιεί όλες τις νέες εφευρέσεις που σχετίζονται με τα οιαδήποτε μέσα του πολέμου. Αυτή η αναμφισβήτητη αλήθεια επιτρέπει στους ολιγάριθμους λαούς να υπερτερούν. Στο χώρο του πολέμου η ποσότητα αντικαθίσταται από την ποιότητα, η ωμή ύλη από την δουλεμένη επιστημονική ύλη.

Δεν θα ήθελα όμως να θαμβωθείς από τη μηχανή. Απάνω από τη μηχανή υπάρχει πάντα το πρώτο κορυφαίο και ακατάλυτο στοιχείο, ο νους και η ευψυχία του ανθρώπου, ο νους και η ευψυχία του ηγέτη. Αυτός που ενεργοποιεί το συνδυασμό όλων των τεχνικών μέσων προς τον εκάστοτε ορθότερο στόχο.

Ο αξιωματικός ως ηγέτης ηγείται ανθρώπων. Γι' αυτό πρέπει να κατέχει το δώρο της εποπτείας όλου του ορίζοντος, προς όλες τις κατευθύνσεις όπου η πράξη του μπορεί να έχει επιπτώσεις. Εκεί πια δεν αρκεί η ανδρεία, ούτε η επιστήμη, χρειάζεται η σοφία, ο συνδυασμός της σωφροσύνης με την τόλμη και η ικανότητα άμεσης επαφής με την πραγματικότητα. Πρέπει να γνωρίζει τον παράγοντα άνθρωπο, την ψυχική του σύσταση, τις επιθυμίες και τις ανάγκες του και να ασκεί χρηστή διοίκηση.

... Η πειθαρχία είναι ένα γνώρισμα της στρατιωτικής ζωής. Δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι η πειθαρχία συνθλίβει την ελευθερία, το μέγιστο αυτό αγαθό του πολιτισμένου ανθρώπου. Αντίθετα, η πειθαρχία είναι όρος απαραίτητος της ελευθερίας. Χωρίς την τάξη που η πειθαρχία επιβάλλει, η ατομική ψυχή πελαγοδρομεί και η κοινωνία διαλύεται.

... ..

*“Ο θρίαμβος ενηγκαλίσθη
τον θάνατο και η δόξα
στέφει τον Ήρωα.”*

Εφημερίδα " Παρνασσός "

*“ Βεβαίως λυπηρός ο θάνατος,
αλλ' είμαι βέβαιος ότι δεν θα
σταματήσει την ευγενή ορμήν.
Θα σταθώμεν προς στιγμήν να
χαιρετήσωμεν τον θανόντα
και θα προχωρήσωμεν προς τα
εμπρός, μετά θάρρους,
αποθλέποντες εις το μέλλον.”*

Ελ. Βενιζέλος, Πρωθυπουργός

ΑΝΩ : Οι φράσεις που συνό-
δευσαν την εκφορά της σωρού
του πρώτου νεκρού Έλληνα
αεροπόρου Αλέξανδρου
Καραμανλάκη.

Έχασε τη ζωή του κατακτώντας
τον ουρανό με το αγαπημένο του
αεροπλάνο,
στις 29 Αυγούστου 1912.



ΚΑΤΩ : Ο Απχος ε.α. Ιωάν. Χατζήρης, Επίτιμος Α/ΑΤΑ, τέως
Πρόεδρος Ένωσης Απόστράτων Αξ/κών Αεροπορίας - ΕΑΑΑ
ΚΑΤΩ δεξιά : Ο Πρόεδρος του ΠΑΣΥΒΕΤΑ Απχος ε.α. Γ.
Πλειώνης (μέσον) και οι Σμχοι ε.α. Εμ. Αγγελίδης (αρ/ρά)
και Χ. Παρασκάκης (δεξιά).

Μνημείο πεσόντων αεροπόρων

Στα τέλη του 2000 οι συντονισμένες προσπάθειες ετών είχαν καρποφορήσει και ένα μεγαλοπρεπές μνημείο προς τιμή των πεσόντων αεροπόρων είχε αναγεργθεί στην πλατεία Καραϊσκάκη των Αθηνών.

Η ιδέα της κατασκευής χρονολογείται από το 1987, έτος ίδρυσης του Πανελλήνιου Συνδέσμου Βετεράνων Αεροπορίας και υλοποιήθηκε με τις από κοινού ενέργειες της ΕΑΑΑ, του ΠΑΣΥΒΕΤΑ και του ΓΕΑ.

ΚΑΤΩ : Τα αποκαλυπτήρια του Μνημείου στις 5 Δεκεμβρίου 2000, από τους Δήμαρχο Αθηναίων Δ. Αβραμόπουλο (αρ/ρά) και ΥΦΕΘΑ Δημ. Αποστολάκη, Πτέραρχο ε.α. Επίτιμο Αρχηγό ΓΕΑ.





ΑΝΩ : Ο Υπτχος ε.α. Δ. Μπινιάρης σε ομιλία του στα αποκαλυπτήρια του Μνημείου Πεσόντων Αεροπόρων, ως Πρόεδρος της ΕΑΑΑ



ΑΝΩ : Στιγμιότυπο μετά την τελετή των αποκαλυπτηρίων του Μνημείου. Στο μέσον ο Απτχος ε.α. Κων. Κοκκινίδης, Πρόεδρος Επιτροπής Ανέγερσης Μνημείου. Δεύτερος από αρ/ρά ο Απτχος ε.α. Βασ. Κατσιαντώνης, Επίτιμος Α/ΑΤΑ, Πρόεδρος της ΕΑΑΑ από τις αρχές του 2001.

Οι λοιποί από αρ/ρά είναι οι Υπτχοι ε.α. Όμηρος Σιμωνίδης (πρώτος), Παν.- Βαρδής Παπαδάκης (τέταρτος) και Χρήστος Πυλούδης, Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΑΑΑ.



Μνημείο
Ικάρου
στην
Ικαρία.



ΑΝΩ : Από τα αποκαλυπτήρια οδού Πεσόντων 335 Μ. στην 116 Π.Μ. (Άραξος) στις 7/12/2001, από την ηγεσία της Π.Α., Αρχηγό ΓΕΑ Απτχο (Ι) Δ. Λυτζεράκο και Αρχηγό ΑΤΑ Απτχο (Ι) Παν. Παπανικολάου - αναλαβών Αρχηγός Αεροπορίας τον Ιανουάριο του 2002.



**Μνημείο πεσόντων
στο Τατόι (Δεκέλεια)**



**Μνημείο πεσόντων
RAFA στην Ελευσίνα**



**Μάιος 2002 - Στιγμιότυπα στο Μνημείο RAFA από την τελετή μνήμης και τιμής πεσόντων Ελλήνων και Βρετανών Αεροπόρων, που έπεσαν στο μέτωπο της Ελλάδας 1940 - 41.
ΑΝΩ : Ο Απχος ε.α. Σ. Διαμαντόπουλος και στη φ. δίπλα η Πρόεδρος του Συλλόγου Πεσόντων Αεροπόρων Μιράντα Παπαστάυρου. ΚΑΤΩ : Βετεράνοι του Β' Π.Π. Από αρ/ρά οι Απχ οι ε.α. Σ. Διαμαντόπουλος, Κ. Χατζηλάκος (Πρόεδρος RAFA Αθηνών) και Γ. Τσιτσόγλου.**





Το σώμα των αποστράτων της Αεροπορίας με ιδιαίτερη υπερηφάνεια παρακολουθεί την πρόοδο που συντελείται στον τομέα της μαχητικής ικανότητας του όπλου. Αναγνωρίζει τον μόχθο του προσωπικού και εύχεται την εις το διηνεκές ευτυχία, ώστε να διατηρείται η ασπίδα της άμυνάς μας αδιαπέραστη.

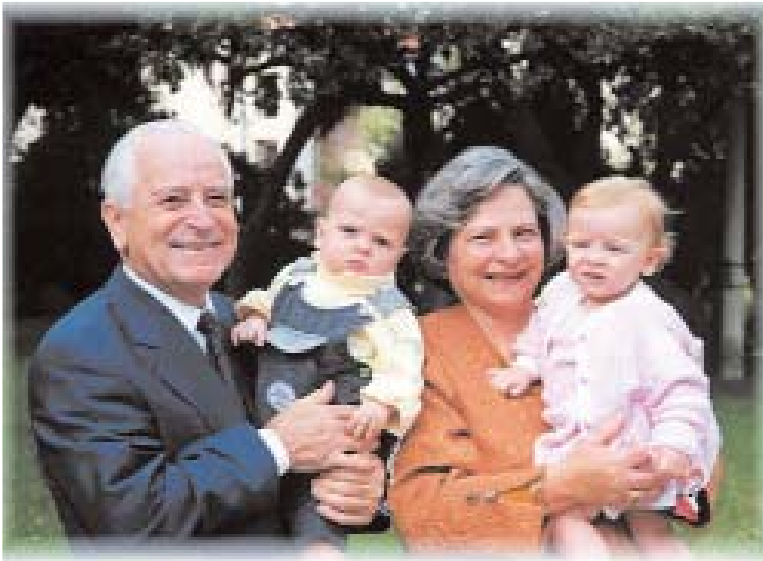




Ο Ήτουνας Μιλτιάδης (άνω) τον Απρίλιο του 1953 πετούσε τις πρώτες του πτήσεις με αφος Tiger Moth, 45 χρόνια μετά προσγειώνεται για τελευταία φορά με αφος ιδιωτικών αερογραμμών. Επί σειρά ετών υπηρέτησε σε Πολεμικές Μοίρες και σε διευθυντικές θέσεις στο ΓΕΑ. Συνέχισε τη σταδιοδρομία του αεροπόρου ως κυβερνήτης του εθνικού μας αερομεταφορέα, της Ο.Α. Από την 26η Σειρά Ικάρων ήταν ο "μεγάλος", με τις περισσότερες ώρες πτήσεων στον αέρα.

ΚΑΤΩ : Στιγμιότυπα από πιλοτήρια αφων της Ο.Α. Στη φ. αρ/ρά ο Κυριακός Νικ. Μετά από μία πολυετή σταδιοδρομία στις πολεμικές Μοίρες και στην εκπαίδευση των Ικάρων, συνέχισε να πετά με τα αφη της Ο.Α. μαζί με τους άλλους τρεις συμμαθητές του της 26ης Ικ., Ήτουνα Μ., Ρούλια Ευθ., και Αβδελά Νικ. Στη φ. δεξιά ο Μίλτος ξεναγεί το πλήρωμα καμπίνας επιβατών στα "μυστικά" ενός πιλοτηρίου.





Απόστρατοι αλλά όχι απόμαχοι





Ι σ τ ο ρ ι κ ή Α ν α δ ρ ο μ ή

Οκτώβριος 1998 - Η 50χρονη επέτειος της 337 Μοίρας

Ιδρύθηκε με αψη Spitfire το 1948

και το 1952 εξοπλίστηκε ως πρώτη Μοίρα με αεριωθούμενα αψη F-84G.
Από το 1978 με τα αψη F-4E Phantom που διαθέτει, επικρατεί στους ουρανούς
μας, μαζί με τις άλλες Μοίρες δεύτερης και τρίτης γενιάς αεριωθουμένων.



Οι βετεράνοι θυμούνται

ΑΝΩ : Ο δεύτερος κατά σειρά αρχηγός του ακροβατικού Σμήνους F-84G της 337 Μ. (1955 - 58) με τον τότε Αρχιμηχανικό της Μοίρας, Ταξχος ε.α. Στυλιανάκης Ι. (αρ/ρά) και Σμχος ε.α. Μανωλέας Π. αντίστοιχα.

ΚΑΤΩ : Ο πρώτος Δκτης της 337 Μ. με αεριωθούμενα αψη F-84G το 1952, Απτχος ε.α. Ευάγ Σινούρης. Το στιγμιότυπο της παρουσίας του δίπλα σε ένα F-4E Phantom της Μοίρας, γεφυρώνει δύο διαφορετικές εποχές και σηματοδοτεί τη διαχρονικότητα της αγάπης μας προς την Αεροπορία.

ΠΗΓΗ φ. : Από την τελετή του υπόψη εορτασμού στις 2/10/1998 στην 110 Π.Μ.



Από την εκδήλωση των 50 χρόνων 26ης Σειράς Ικάρων και 4ης ΣΜΑ



Στιγμιότυπο από την κατάθεση στεφανιού στο Μνημείο Πεσόντων Αεροπόρων στη Βάση της Δεκέλειας (Τατόι), στα πλαίσια της εκδήλωσης που πραγματοποιήθηκε στις 16 Νοεμβρίου 2002, επ' ευκαιρία της συμπλήρωσης 50 χρόνων από την είσοδο στη Σχολή Αεροπορίας (Σχολή Ικάρων) των σειρών 26ης Ιπτάμενων και 4ης ΣΜΑ.

Στη φ. οι αρχηγοί των τάξεων Απτχος (Ι) ε.α. Ιωαν. Χατζήρης (δεξιά) και Τεχχος (ΤΑ) ε.α. Θωμάς Τζάκος.

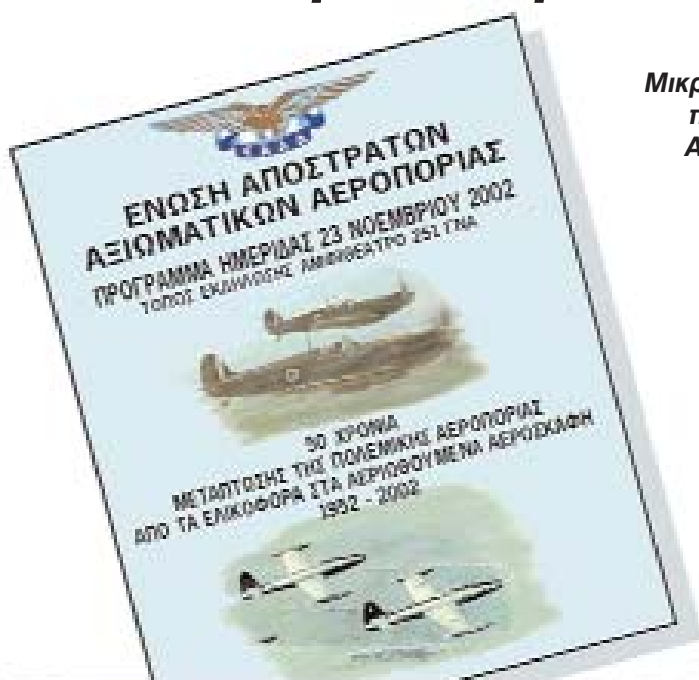
(Σημ.: Βλ. Μνημείο σελ. 168).

"Το μνημείο στην Αεροπορική Βάση της Δεκέλειας έχει ανεγερθεί όχι μόνο για να τιμηθούν οι πεσόντες αεροπόροι μας, αλλά και να θυμίζει στους επισκέπτες τούς αγώνες για την κατάκτηση του αέρα και τις θυσίες στον βωμό της υπεράσπισης των ουρανών μας."



Οι παλαιοί συμμαθητές μαζί με τους : Υπτχο (Ι) Ε. Αδάμ (Δκτη Σχολής Ικάρων), Σμχο (Ι) Γ. Κωτσίδα - δεξιά - (Δκτη Σμηναρχίας Ικάρων), Σμχο Σ. Καβούρη - δεύτερο από αρ/ρά - (Δκτη 123 ΠΤΕ και Στρατοπέδου Δεκελείας) και Επγο Ι. Μαυρόπουλο - αρ/ρά - (Συντονιστή εκδήλωσης).

Ημερίδα της ΕΑΑΑ για τα 50 χρόνια των αεριοθουμένων στην Ελλάδα



Μικρογραφία φυλλαδίου ημερίδας 23 Νοεμβρίου 2002, που οργάνωσε η Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Αεροπορίας (ΕΑΑΑ) με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 50 χρόνων από τη μετάπτωση της Πολεμικής Αεροπορίας από τα ελικοφόρα στα Αεριοθούμενα αεροσκάφη, 1952 - 2002.

Η υπόψη ημερίδα σημείωσε μεγάλη επιτυχία, όχι μόνο λόγω του θεματικού ενδιαφέροντος που συγκέντρωνε, αλλά και από το γεγονός της καλής σχεδίασης και διεξαγωγής αυτής, πέραν του ότι η παρουσία των βετεράνων πρωταγωνιστών της εποχής προσέδωσε μία ιδιαίτερη λαμπρότητα και αναπόληση ιστορικών στιγμών της Αεροπορίας μας.



Μέλη του Δ.Σ. της ΕΑΑΑ που οργάνωσαν την ημερίδα.

Από αριστερά : Επχός ε.α. Χ. Σωτηρόπουλος, Ταξχος ε.α. Μ. Δορυφόρος, Υπτχος ε.α. Κ. Πουρναράκης, Υπτχος ε.α. Β. Πολυμενάκος (Αντιπρόεδρος), Απτχος ε.α. Β. Κατσιαντώνης (Πρόεδρος), Υπτχος ε.α. Χ. Πυλούδης (Διευθ. Σύμβ.), Ασμχος ε.α. Δ. Δήμου, Σγος ε.α. Λ. Νικόπουλος και Ασμχος ε.α. Μ. Βρούβας.



Την έναρξη της ημερίδας κήρυξε ο ΥΦΕΘΑ κ. Λουκάς Αποστολίδης (στην έδρα). Τίμησαν με την παρουσία τους την εκδήλωση εκτός του ΥΦΕΘΑ και της ηγεσίας της Π.Α. με επικεφαλής τον Α/ΓΕΑ Απτχο (Ι) κ. Παναγιώτη Παπανικολάου, οι κ.κ.: πρώην ΥΦΕΘΑ, Βουλευτής και Επίτιμος Α/ΓΕΑ Πτχος Δημ. Αποστολάκης, Βουλευτής και Υπτχος ε.α. Αθην. Φλωρίνης, Επίτιμοι Α/ΓΕΑ και ΑΤΑ, Πρόεδροι Αεροπορικών Συλλόγων και Συνδέσμων και ένα μεγάλο πλήθος συναδέλφων αποστράτων Αξιωματικών

Ο ΥΦΕΘΑ κ. Λουκάς Αποστολίδης στην ομιλία του, αφού συνεχάρη την ΕΑΑΑ για την πρωτοβουλία της ημερίδας, σημείωσε τα εξής :

" Πρωτοβουλίες σαν τη σημερινή αξίζουν τριπλά : Πρώτον, διότι με το στοιχείο της μνήμης, είτε μέσω των αναμνήσεων, είτε με την αναδρομή στην πρόοδο και τον εκσυγχρονισμό που έχει συντελεσθεί, σε έναν από τους πιο κρίσιμους Κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων, είτε με τη σύνδεση αυτού του όπλου με ό,τι πιο ιερό έχει αυτός ο τόπος, με μια Αεροπορία που δεν είναι απλώς εκπαιδευόμενη, αλλά πολύ περισσότερο, μαχόμενη, αναδεικνύεται μια εμπειρία που αξίζει τον κόπο να προβάλλουμε διαρκώς.

Δεύτερον, διότι τέτοιου είδους ημερίδες εμπεριέχουν και τη διάσταση της γνώσης, πέραν των αναμνήσεων. Οι διαστάσεις των ορίων του ανθρώπινου παράγοντα, της απαραίτητης διαρκούς εκπαίδευσης, της ανάδειξης δεξιοτήτων, σε σχέση με τις δυνατότητες του ανθρώπου και τις αντοχές του, πνευματικές και σωματικές, που δοκιμάζονται ψηλά στους αιθέρες, έχουν αποτελέσει σημαντικό παράγοντα στη δημιουργία και ύπαρξη ενός Όπλου, με ισχυρή ατομική παρουσία όλων όσων το συναποτελούν και μαζί συλλογική παρουσία, στη συνείδηση όλων μας, στο σώμα της Ελληνικής κοινωνίας. Τρίτον, διότι οι νεότερες γενιές, θα πρέπει να αισθάνονται υπερήφανες για την οικογένεια των

Αεροπόρων μας, του σημερινού ακροατηρίου, οι οποίοι δημιούργησαν το Όπλο αυτό, αυτόν τον Κλάδο των Ενόπλων Δυνάμεων, οδηγώντας το σε τέτοιο επίπεδο, όπως το σημερινό.

Σήμερα, όπου ποτέ άλλοτε η Αεροπορία μας δεν είχε ενσωματώσει, σε τόσο βάθος και αποτελεσματικότητα, τις σύγχρονες τεχνολογίες που χαρακτηρίζουν τα αεροσκάφη της και τα όπλα τους, έτσι ώστε τον εναέριο χώρο μας και γενικότερα την εθνική μας ανεξαρτησία και τα κυριαρχικά μας δικαιώματα, να τα προασπίζουμε, όσο ποτέ άλλοτε, αποτελεσματικά."

*

Στη διεξαγωγή της ημερίδας που ακολούθησε, οι ομιλητές, πρωτεργάτες της υπόψη περιόδου, ο καθένας με τον δικό του τρόπο, περιέγραψαν τα γεγονότα της μεγάλης αλλαγής όπως οι ίδιοι τα έζησαν ή τα πληροφορήθηκαν και καθήλωσαν κυριολεκτικά το ακροατήριο. Με τη λήξη της ημερίδας, ο πρόεδρος της ΕΑΑΑ απηύθυνε θερμές ευχαριστίες προς όλους τους συντελεστές της εκδήλωσης.

Σημειώνεται ότι οι άξιες προσοχής, από πλευράς ιστορίας, ομιλίες δημοσιεύθηκαν στην εφημερίδα της ΕΑΑΑ "Ηχώ των Αιθέρων", στα φύλλα Δεκ. 2002 και Ιαν. 2003.

1952



Άλλες εποχές,
άλλα τα μέσα
της εναέριας μάχης.
Ίδια όμως η μορφή
του αεροπόρου
να μάχεται μόνος
με το ίδιο πνεύμα
επιθετικότητας.

2002

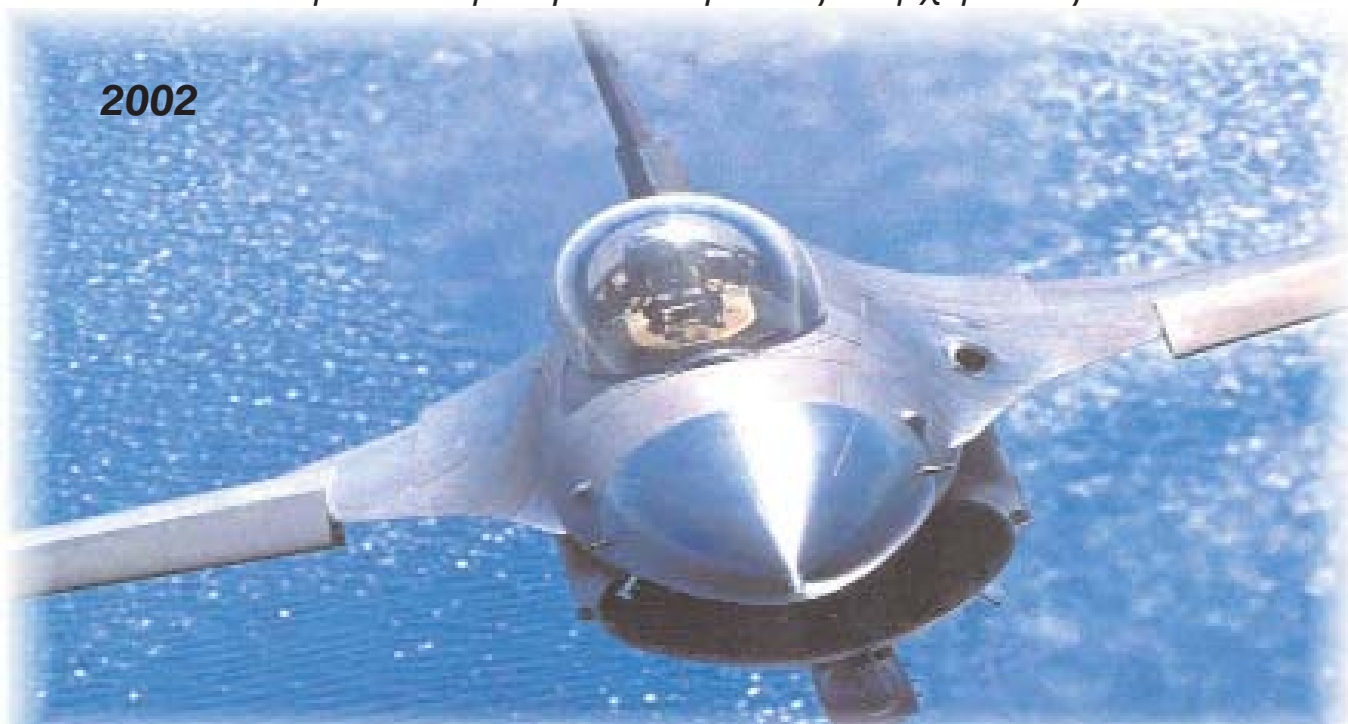


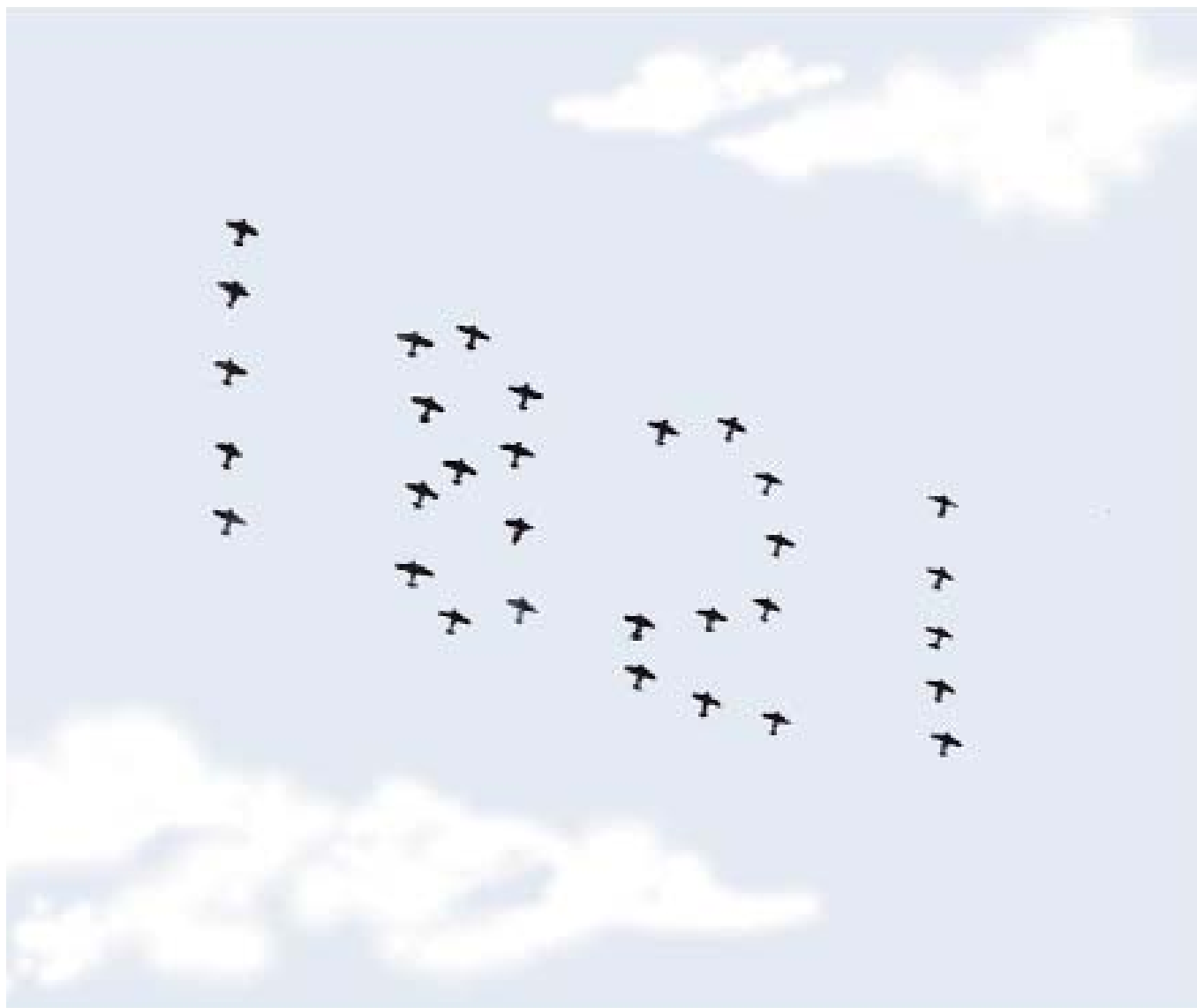
1952



*Τιμή στους πρωτοπόρους
της νεότερης αεροπορικής ιστορίας,
που μας έδειξαν τον δρόμο προς τα ύψη
για να συνεχίσουμε το έργο τους και
παραδώσουμε τη σκυτάλη στους επερχόμενους.*

2002





1959 - Από τη συμμετοχή της Αεροπορίας στην εορταστική εκδήλωση για την επέτειο της 25ης Μαρτίου 1821. Οι εκπαιδευτές της Σχολής Ικάρων πετούν με αφη T-6 Harvard πάνω από την πόλη των Αθηνών, κατά τη διάρκεια της παρέλασης των πεζοπόρων τμημάτων των Ε.Δ. προ του Μνημείου του Αγνώστου Στρατιώτη.

Στη δεκαετία του '50 οι απεικονίσεις "1821" και "ΟΧΙ" σχηματίζονταν με πτήσεις αφων Harvard στις αντίστοιχες εορταστικές εκδηλώσεις.



<< Η πίστις σου σέσωκέν σε >>

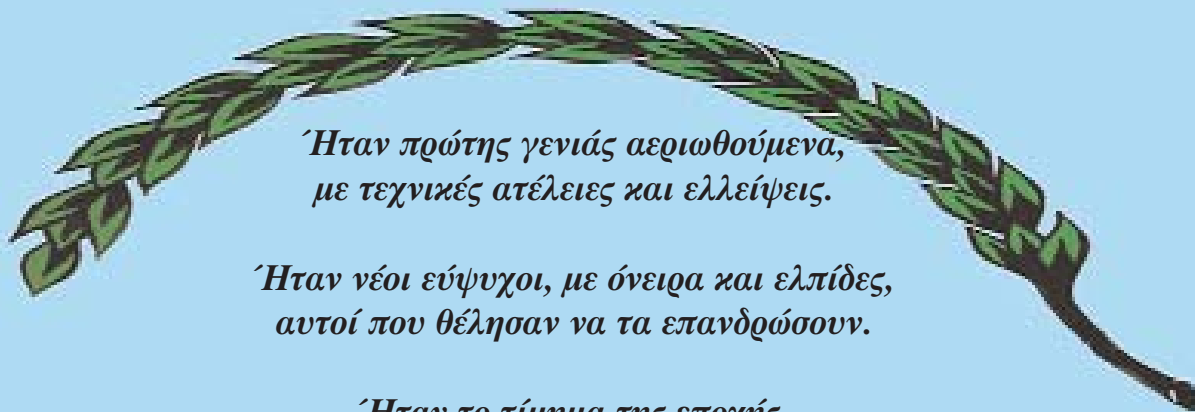
(Κ.Δ. Ματθ. 9, 22)

Κάποιο βράδυ ένας αεροπόρος ονειρεύτηκε πως βάδιζε σε κάποια παραλία με τον Κύριο. Μακριά στον ουρανό είδε να ξετυλίγονται σκηνές από τη ζωή του. Παρατήρησε πως σε κάθε σκηνή υπήρχαν δύο ζευγάρια από ίχνη ποδιών στην άμμο. Το ένα ζευγάρι ήταν δικό του και το άλλο του Κυρίου.

Όταν ξετυλίχτηκε και η τελευταία σκηνή μπροστά του, κοίταξε πίσω τα ίχνη στην άμμο. Παρατήρησε πως πολλές φορές στο μονοπάτι της ζωής του υπήρχε μόνο ένα ζευγάρι ίχνη ποδιών. Επίσης παρατήρησε πως αυτό συνέβαινε στις πιο δύσκολες και επικίνδυνες για τη ζωή του στιγμές.

Η παρατήρηση αυτή τον ενόχλησε, γι' αυτό και ρώτησε σχετικά τον Κύριο: Κύριε μου είπες ότι μόλις αποφασίσω να σε ακολουθήσω θα συνοδοιπορούσες μαζί μου σ' όλη τη διαδρομή. Όμως παρατήρησα πως στις πιο δύσκολες στιγμές μου υπάρχει ένα ζευγάρι ίχνη ποδιών. Δεν καταλαβαίνω. Όταν σε χρειαζόμουν περισσότερο, εσύ με εγκατέλειπες.

Και ο Κύριος του απάντησε: Ακριβό και πολυαγαπημένο μου παιδί, σ' αγαπώ και ποτέ δεν σε εγκατέλειπα. Στις δύσκολες στιγμές της δοκιμασίας σου, εκεί που βλέπεις μόνο ένα ζευγάρι ίχνη ποδιών, εκεί είναι όταν σε σήκωνα στα χέρια μου.



Ήταν πρώτης γενιάς αεριωθούμενα,
με τεχνικές ατέλειες και ελλείψεις.

Ήταν νέοι εύψυχοι, με όνειρα και ελπίδες,
αυτοί που θέλησαν να τα επανδρώσουν.

Ήταν το τίμημα της εποχής,
αυτοί που πετώντας δεν γύρισαν.

Με αφη F-84G:

από 12/9/52 έως 16/9/59 ...έπεσαν 36

Με αφη F-86E και D:

από 21/3/56 έως 26/1/62 ...έπεσαν 18 Με

F και RF-84F:

από 12/8/58 έως 27/3/78 ...έπεσαν 48

Με αφη F-104G:

από 8/5/64 έως 23/9/87 ...έπεσαν 16

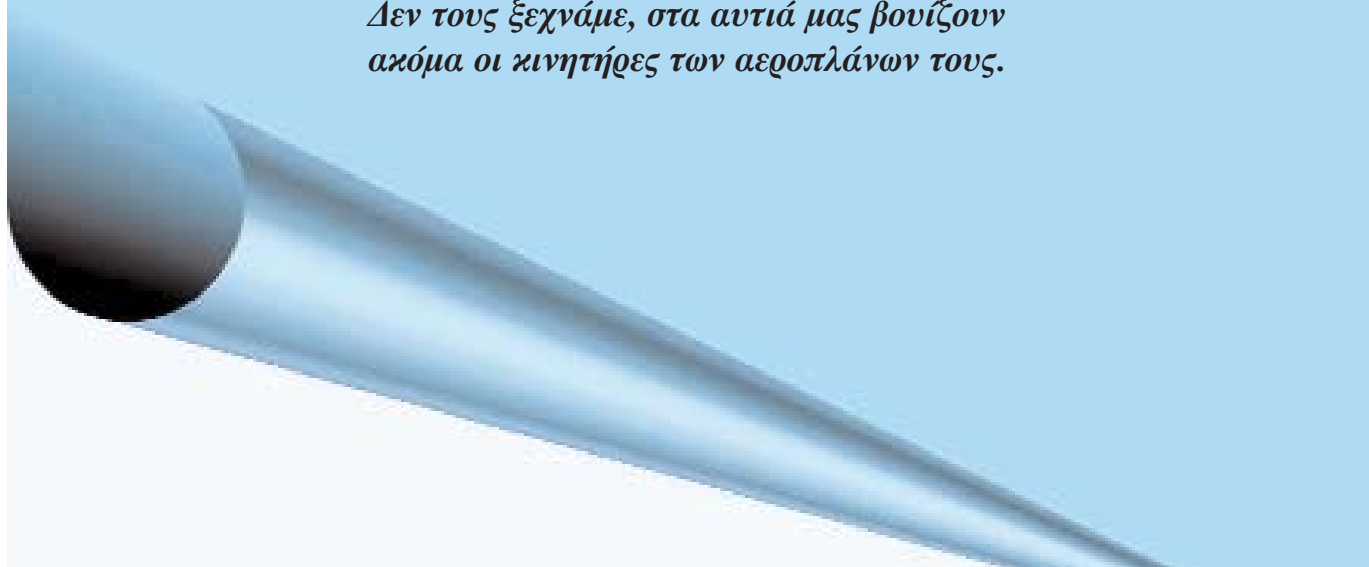
Με αφη F και RF- 5A:

από 11/3/68 έως 5/7/99 ...έπεσαν 23

Με αφος F-102 στις 3/7/72 .. έπεσε 1

*

Δεν τους ξεχνάμε, στα αυτιά μας βουίζουν
ακόμα οι κινητήρες των αεροπλάνων τους.



Όταν ανοίγαμε τα φτερά μας



Αντί Επιλόγου

Έχει λεχθεί και ας το επαναλάβουμε :

“Ό,τι αγαπάς πάντα θα ζει, ό,τι θυμάσαι δεν πεθαίνει.”

Θα ήταν ευχής έργο παρόμοιες εργασίες να επαναληφθούν και από άλλους νεότερους συναδέλφους, που θα στοχεύουν στη διάδοση της ιστορίας και του γοήτρου της Πολεμικής Αεροπορίας, του ενταγμένου ισχυρού Όπλου στην υπηρεσία της εθνικής μας πολιτικής. Της πολιτικής που έχει ως γνώμονα την πρακτική :

“Αν επιθυμείς ειρήνη, προετοίμαζε πόλεμο”

(Si vis pacem, para bellum).

Στο παρόν πόνημα κύρια θέση κατέχει ο απόφοιτος της Σχολής Ικάρων ως μαχητής, εντούτοις οι εξερχόμενοι της Σχολής καλούνται ως αξιωματικοί να υπηρετούν την πατρίδα και να διοικούν ανθρώπινο δυναμικό. Για την αποστολή τους αυτή η ακόλουθη έκφραση είναι ασφαλώς η πλέον εύστοχη. Ο Αγάθων, τραγικός ποιητής του 5ου π.Χ. αιώνα, λέει ότι ο ηγέτης είναι αναγκαίο να θυμάται τρεις συγκεκριμένες αρχές :

*“Πρώτον μεν ότι ανθρώπων άρχει
δεύτερον ότι κατά νόμους άρχει
τρίτον ότι ουκ αεί άρχει”*

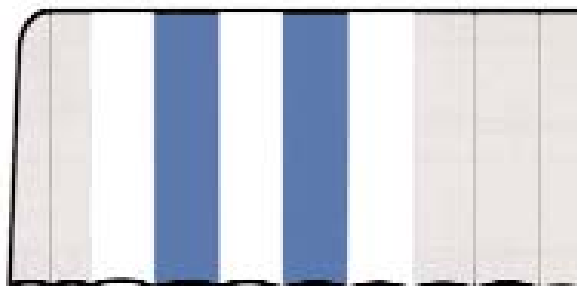
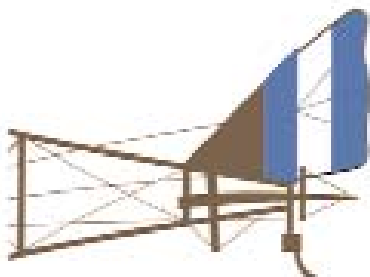
Με εκτίμηση προς τους συμμαθητές μου 26ης Ικ. και 4ης ΣΜΑ που με ενθάρρυναν στην όλη αυτή προσπάθεια.

Παναγιώτης - Βαρδής Παπαδάκης
Υποπτέραρχος (Ι) ε.α.



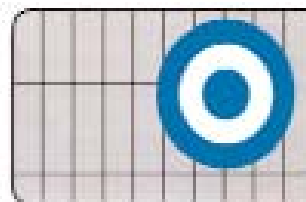
Δίπλα στο αφος Sabre F-86E
στον εκθεσιακό χώρο της 110 Π.Μ.

Εθνόσημα Ελληνικών Μαχητικών Αεροσκαφών

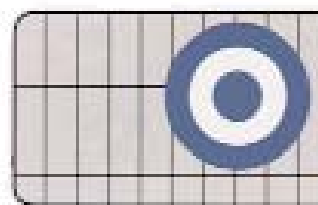
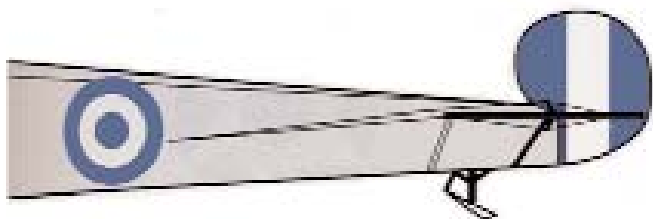


ΑΝΩ : Διακριτικά σήματα στη διάρκεια των Βαλκανικών πολέμων 1912 - 1913.

Στην περίοδο του Α΄ Π.Π. τα αψη των Μοιρών που συγκροτήθηκαν το 1917 και το 1918 με γαλλο - βρετανικά αψη, έδρασαν κάτω από τον επιχειρησιακό έλεγχο των συμμάχων με αντίστοιχα διακριτικά σήματα. Οι Μοίρες 531, 532 και 533 του Στρατού με γαλλικά σήματα και οι Μοίρες Η1, Η2, Η3 και Ζ΄ του Ναυτικού με βρετανικά.



Τον Αύγουστο του 1917 καθορίστηκε με Β.Δ. το διακριτικό σήμα των ελληνικών αεροπλάνων (τρεις ομόκεντροι κύκλοι με τα εθνικά χρώματα). Πλην όμως τα διακριτικά του Στρατού πλησίαζαν την απόχρωση του ουρανού (άνω) και του Ναυτικού της θάλασσας (κάτω). Από το 1931 στην ενιαία Αεροπορία έχει θεσπιστεί το γαλάζιο του ουρανού.



ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Μεταλλικό διακριτικό ιπταμένων του Αεροπορικού Σώματος του Στρατού.

Το αντίστοιχο των Αξιωματικών του Ναυτικού που είχαν εκπαιδευτεί στη Μεγάλη Βρετανία, έφεραν κεντητό διακριτικό ιπταμένου (αετό) του R.F.C. (ΔΕΞΙΑ)



Όπως στον Α΄ Π.Π. το ίδιο και στον Β΄ Π.Π. τα αψη των τριών ελληνικών Μοιρών (13 Ε.Β., 335 Μ.Δ. και 336 Μ.Δ.) που συγκροτήθηκαν στη Μέση Ανατολή με βρετανικά αψη και έδρασαν υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο των συμμάχων, έφεραν βρετανικά σήματα και σε κάποιες περιπτώσεις αυτοσχέδια ελληνικά διακριτικά.

ΠΗΓΗ διακριτικών : "Military Aircraft Insignia Of The World", J. Cochrane & Elliot, 1998

**Henry Farman****Maurice Farman M.F 7****Bleriot XI****Farman F. 40****Breguet 14****Nieuport 27**

Σημειώσεις:

1. Με τον τύπο αυτόν του αεροπλάνου, ο Υπολοχαγός Δ. Καμπέρος στις 5/10/1912 εκτέλεσε την πρώτη στην Ελλάδα πολεμική αποστολή αναγνώρισης θέσεων εχθρού στο μέτωπο της Θεσσαλίας. Πριν από την έναρξη των επιχειρήσεων, ένα από τα αεροπλάνα με την ονομασία "Δαίδαλος," μετατράπηκε σε υδροπλάνο και εκτέλεσε αξιόλογες πτήσεις τον Ιούλιο του 1912.

2. Τουρκικό αεροπλάνο γαλλικής κατασκευής, το οποίο περιήλθε στη δύναμη του Ελλ. Στρατού ως λάφυρο μετά την κατάληψη της Θεσσαλονίκης, στις 26/10/1912. Χρησιμοποιήθηκε σε αναγνωριστικές αποστολές με χειριστή τον έφεδρο Ανθυπολοχαγό Εμ. Αργυρόπουλο. Στις 4/4/1913 συνετρίβη στην περιοχή του Λαγκαδά παρασύροντας στον θάνατο τον εν λόγω Αξιωματικό και τον συνεπιβάτη - παρατηρητή, οπλαρχηγό Κωνστ. Μάνο. Το θανατηφόρο αυτό ατύχημα κατέγραψε το πρώτο θύμα της Στρατιωτικής Αεροπορίας και το δεύτερο από πλευράς Ελλήνων ιδιωτών που λάτρεψαν την Αεροπορική ιδέα, με πρώτο τον Αλέξ. Καραμανλάκη με το ιδιόκτητο αφος, ομοίως Bleriot XI, στις 29/8/1912.

3. Ένας προγενέστερος τύπος, το μοντέλο Nieuport IV.G του Εμ. Αργυρόπουλου, έγραψε ιστορία με τις πρώτες πτήσεις ελληνικού αεροπλάνου στην Ελλάδα, όταν στις 8/2/1912 ο εν λόγω τολμηρός αεροπόρος πέταξε πάνω από το Ρουφ και σε μία δεύτερη πτήση, την ίδια ημέρα, με συνεπιβάτη τον Πρωθυπουργό Ελευθ. Βενιζέλο.

4. Τα Breguet 19 αγοράστηκαν με εράνους. Ένα αφος του τύπου με την ονομασία "ΕΛΛΑΣ" και με τους Υπολοχαγούς Ευαγγ. Παπαδάκο ως χειριστή και Συνταγματάρχη Χρ. Αδαμίδα ως παρατηρητή, πραγματοποίησε το 1928 τον γύρο της Μεσογείου. Έλαβαν μέρος στο πρώτο διάστημα των επιχειρήσεων του '40 με την 1η και 2η Μοίρα Στρατιωτικής Συνεργασίας.

Στις 2/11/1940 οι Ανθυποσμηναγός Καρακίτσος Δημοσ. και Σμηνίας Κατσούλας Ιωάν., ιπτάμενοι με Breguet 19, αναγνώρισαν κάτω από αντίξοες συνθήκες την πανίσχυρη επίλεκτη Μεραρχία "Julia", της οποίας η προσπάθεια υπερφαλαγγίσεως των ελληνικών τμημάτων ήταν άγνωστη στο Ελληνικό Στρατηγείο. Η πληροφορία αυτή προκάλεσε την έγκαιρη αντίδραση των ελληνικών τμημάτων με επακόλουθο την προέλαση του Στρατού εντός της Αλβανίας.

5. Το αφος Astra αποκτήθηκε για την υποστήριξη επιχειρησιακών αποστολών ενδιαφέροντος Ναυτικού. Στις πρώτες πτήσεις στο Φάληρο χρησιμοποιήθηκε Γάλλος χειριστής και στις 11/11/1912 βαφτίστηκε επίσημα "Ναυτίλος". Στη συνέχεια μεταφέρθηκε στη Ναυτική βάση στον Μούδρο, όπου τελικώς δεν αξιοποιήθηκε και στην αποστολή άνωθεν του τουρκικού ναυστάθμου στον Ναγαρά στις 24/1/1913 χρησιμοποιήθηκε το Maurice Farman Hydroplane.

6. Με το υδροπλάνο Maurice Farman πραγματοποιήθηκε η πρώτη σε παγκόσμια έκταση αεροναυτική αποστολή στις 24/1/1913, με χειριστή τον Υπολοχαγό Μ. Μουτούση και παρατηρητή τον Σημαιοφόρο Αρ. Μωραϊτίνη. Οι τολμηροί αεροπόροι πέταξαν πάνω από τα Δαρδανέλια και κατόπτευσαν τον Τουρκικό Στόλο στον Ναγαρά.

7. Το Sopwith "Greek Seaplane" ήταν το πρώτο αεροπλάνο στη δύναμη του νεοσύστατου Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος. Παραγγέλθηκαν άλλα έξι του ίδιου τύπου, τα οποία δεν παραδόθηκαν από του Άγγλους λόγω της έναρξης του Α' Π.Π.

8. Το B.E. 2 ήταν αγγλικής κατασκευής, του εργοστασίου Royal Aircraft Factory. Με τον τύπο αυτόν του αεροπλάνου πετούσε στη διάρκεια των επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία ο Αξιωματικός του Ναυτικού Αθ. Βελούδιος. Σε μία αναγνωριστική πτήση, στις 25/6/1920, προσγειώθηκε στα περικόχρα της Προύσας πριν φθάσει εκεί ο Ελληνικός Στρατός

**SPAD VII****Caudron G III****Breguet 19****Sopwith Pup****Sopwith Baby****Sopwith Camel F.1**

και στην καγκελόπορτα μιας Τουρκικής Στρατιωτικής Σχολής τοποθέτησε την Ελληνική σημαία που είχε πάντα μαζί του όταν πετούσε. Στην απογείωση κτυπήθηκε από πυρά του εχθρού και η έλκα διάτρητη εκτίθεται σήμερα στο Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, στην Παλαιά Βουλή.

9. Στη διάρκεια του Α' Π.Π. η Βρετανική Κυβέρνηση δώρισε ένα D.H 9 στον Πλωτάρχη Αριστείδη Μωραϊτίνη, ως επιβράβευση για την εξέχουσα πολεμική δράση του. Ειδική πλάκα στο αεροπλάνο είχε την επιγραφή: "To The Commander A Moraitinis D.S.O." Το 1926 έξι αεροπλάνα μετατράπηκαν σε υδροπλάνα με πρώτη πτήση του Ν.Α. 27 στις 4/1/1927.

10. Αγοράστηκαν 4 αεροπλάνα τύπου Velos και τα υπόλοιπα 12 κατασκευάστηκαν στο ΚΕΑ (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων - στο Παλαιό Φάληρο), δεδομένου ότι η εταιρεία Blackburn είχε αναλάβει την οργάνωση του εργοστασίου αυτού στην Ελλάδα.

11. Ένας αριθμός Avro 504 συναρμολογήθηκε στο ΚΕΑ. Ομοίως μερικά έφεραν πλωτήρες.

12. Τα δύο πρώτα Atlas κατασκευάστηκαν στην Αγγλία και τα υπόλοιπα στο ΚΕΑ.

13. Το ΧΕΛΙΔΩΝ ήταν το μοναδικό αεροπλάνο που ήταν ελληνικής σχεδίασης και κατασκευής. Σχεδιάστηκε το 1926 και κατασκευάστηκε στο ΚΕΑ. Στις 11/2/1927 πέταξε για πρώτη φορά. Ακολούθησαν και άλλες δοκιμές πλην όμως δεν παράχθηκε σε σειρά.

14. Τα Fairey III στον πόλεμο του '40, ανήκαν στη δύναμη της 11ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας.

15. Τα Avro 621 Tutor ήταν ένας αξιόλογος εκπαιδευτικός τύπος αφους στη δύναμη της Σχολής Αεροπορίας. Αγοράστηκαν περίπου τα μισά και τα υπόλοιπα ήταν κατασκευής ΚΕΑ. Το 1941 τέσσερα αφή διέφυγαν στην Αίγυπτο.

16. Τα Avia B.534 ήταν δύο και προέρχονταν από δωρεά του εξ' Αιγύπτου ομογενούς Κουταρέλη (Αυγ. 1936).

17. Με τα αφή P.Z.L. ήταν εξοπλισμένες οι Μοίρες Διώξεως 21η, 22η και 23η που έδρασαν στις επιχειρήσεις 1940-41.

18. Τα δύο Gloster Gladiator Mk.1 ήταν δωρεά του ομογενούς από την Αίγυπτο Στυλιανού Σαρπάκη.

19. Στον πόλεμο του '40 τα Dornier ανήκαν στη δύναμη της 12η Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας. Στη συνέχεια σε οκτώ αφή αφαιρέθηκαν οι πλωτήρες και εντάχθηκαν στη 2η Μ. Στρ. Συνεργασίας. Με την κατάρρευση του μετώπου ένα υδροπλάνο διέφυγε στην Αίγυπτο.

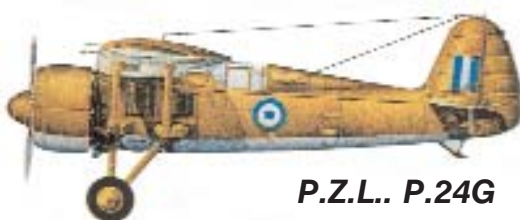
20. Παραγγέλθηκαν στη Γαλλία 24 Potez 633 και παραδόθηκαν 12. Τα χρήματα ήταν από τον "Έρανο υπέρ της Αεροπρίας", που συγκρότησαν την 31η Μ.Β.

21. Τα Henschel εξόπλισαν την 3η Μ. Στρ. Συνεργασίας.

22. Τα Potez 25 αποτέλεσαν το δυναμικό της 4ης Μ. Στρ. Συνεργασίας.

23. Τα Avro Anson ανήκαν στη δύναμη της 13ης Μ. Ναυτ. Συνεργασίας και με την κατάληψη της χώρας, το 1941, πέντε αφή μεταστάθμευσαν στην Αίγυπτο, όπου αποτέλεσαν τον πυρήνα της 13ης Μοίρας Ελαφρού Βομβαρδισμού που έδρασε στο πλευρό των συμμάχων στο μέτωπο της Μέσης Ανατολής και της Ιταλίας.

24. Δώδεκα Bristol Blenheim MkIV συγκρότησαν την 32η Μ.Β., η οποία έλαβε μέρος στο μέτωπο της Αλβανίας. Το 1941 η Μοίρα ενισχύθηκε με άλλα έξι τύπου MkI. Στη Μέση Ανατολή όπου συνέχισε τον αγώνα η Ελληνική Αεροπορία, παραδόθηκαν 19 αφή τύπου MkIV, τα οποία εντάχθηκαν στη 13 Μοίρα που ενεργούσε υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο της RAF και εις αντικατάσταση των πέντε Avro Anson που διέφυγαν από την Ελλάδα.

**Sopwith 1.5 Strutter 9700 B.****de Havilland D.H.4****Bleriot Experimental B.E. 2c****de Havilland D.H.9****P.Z.L. P.24G****Gloster Gladiator Mk.1****Sopwith Camel F.1****Sopwith Camel F.1****Potez 25**

25. Τα Fairey Battle συγκρότησαν την 33η Μ.Β. Στις 14/11/40 έλαβαν μέρος στον βομβαρδισμό του αεροδρομίου του Αργυροκάστρου με την καταστροφή 12 ιταλικών αφών.

26. Παραγγέλθηκαν από τη Γαλλία 25 Bloch M.B.151 αλλά παραδόθηκαν 9, τα οποία εξόπλισαν την 24η Μοίρα Διώξεως.

27. Με τα αφη Gloster Gladiator τον Δεκέμβριο του 1940, ενισχύθηκε η Ελληνική Αεροπορία (τότε ΕΒΑ) από την Αγγλική Αεροπορία, Μοίρες της οποίας δρούσαν στο πλευρό της Ελλάδας. Τα νέα αφη εντάχθηκαν στην 21η Μ., της οποίας τα παλαιότερα αφη που είχαν απομείνει τύπου P.Z.L., μοιράστηκαν στις Μοίρες 22η και 23η.

28. Τον Οκτώβριο του 1941 συγκροτήθηκε στη Μέση Ανατολή η 335 Μοίρα με αφη Hawker Hurricane Mk I, τα οποία τον Σεπτέμβριο του 1942 αντικαταστάθηκαν με τον τύπο Mk IIb. Ομοίως με αυτόν τον νεότερο τύπο συγκροτήθηκε και η 336 Μοίρα τον Φεβρουάριο του 1943. Στη συνέχεια τα Mk IIc αντικατέστησαν και στις δύο Μοίρες τα Mk IIb.

29. Τα Bristol Blenheim Mk V (Bisley) εντάχθηκαν από τον Ιαν. 1943 στην 13η Μοίρα, η οποία τα διατήρησε μέχρι την παραλαβή των αφών Baltimore (USA).

30. Τα αφη Baltimore MkIII αντικατέστησαν τα αφη Bristol Blenheim Mk V (Bisley) της 13ης Μοίρας, η οποία τελικά επέστρεψε στη χώρα μας μετά την απελευθέρωση, με τον τύπο Baltimore Mk IV/V.

31. Από τον Ιανουάριο του 1944 οι Μοίρες 335 και 336 άρχιζαν να εξοπλίζονται με αφη Spitfire Mk V και με τον τύπο αυτόν επαναπατρίστηκαν το φθινόπωρο του ίδιου έτους.

32. Τα Stearman χρησιμοποιήθηκαν σε αεροψεκασμούς για την καταπολέμηση της ελνοοσίας.

★



Avro Anson



Bristol Blenheim Mk I



Fairey Battle B.1



Bristol Blenheim Mk IV



Hawker Hurricane Mk IIc



Martin A-30 Baltimore Mk V



Supermarine Spitfire Mk Vc



Vickers Wellington I



North American T-6 Harvard



Douglas C-47 Dakota/Skytrain



de Havilland D.H. 82A Tiger Moth



Curtiss SB2C-5 Helldiver



North American P-51 Mustang



**Εικονίζεται το αφος P-51 Mustang εις
ανάμνηση της επιχειρησιακής
εκπαίδευσης που έτυχαν με αυτό
Έλληνες Ίκαροι.
Συγκεκριμένα τμήματα μαθητών από
την 21η και 22η Σειρά της Σχολής
Ικάρων φοίτησαν κα έλαβαν το
διακριτικό του ιπταμένου στις ΗΠΑ
στα έτη 1948 και 1949.**

ΔΙΠΛΑ :

**Ο αξέχαστος Νικόλαος Πολίτης
εκπαιδευόμενος ως Ίκαρος της
21ης Σειράς στα αφη Mustang
τον Μάρτιο του 1949 στις ΗΠΑ.**



Νέοι της Πολεμικής Αεροπορίας

*Η κάθε στιγμή που ζείτε στην Πολεμική Αεροπορία
είναι μοναδική και ανεπανάληπτη.*

*Ο μύθος του Ικάρου που καθημερινά βιώνετε,
οδηγεί στην ολοκλήρωση του ανθρώπου και του αεροπόρου.*

*Η αποστολή που υπηρετείτε αποτελεί πηγή έμπνευσης
και δημιουργίας, καθώς και χρέος προς την πατρίδα.*

*Εσείς κρατάτε στα χέρια σας την Πολεμική Αεροπορία?
στα χέρια σας, που λειτουργούν με την ψυχή και το μυαλό?*

*στα χέρια που στην προέκτασή τους γίνονται φτερά
που σκεπάζουν το Αιγαίο και ολόκληρη την πατρίδα.*

*Αφήστε να σας οδηγεί πάντα το αεροπορικό πνεύμα,
που σας κρατάει μακριά από τον μικρόκοσμό μας*

και σας θέλει άριστους επαγγελματίες,

αποφασιστικούς και ασυμβίβαστους μαχητές,

ενημερωμένους, ευαισθητοποιημένους και ανεξάρτητους πολίτες.

Σας θαυμάζουμε και σας καμαρώνουμε. Είμαστε κοντά σας.

(Από την "Η.των Α." Ιουλ. '92 - Απτχος Κ. Λάμπρου)

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Βαθμοί Αξιωματικών Αεροπορίας

Ανθσγος = Ανθυποσμηναγός, Υπσγος = Υποσμηναγός

Σγος = Σμηναγός, Επγος = Επισμηναγός

Ασμχος = Αντισμήναρχος, Σμχος = Σμήναρχος

Ταξχος = Ταξίαρχος, Υπτχος = Υποπτέραρχος

Απτχος = Αντιπτέραρχος

Πτχος = Πτέραρχος

Διοικητικές θέσεις

Δκτης = Διοικητής, Υδκτης = Υποδιοικητής, Δντης = Διευθυντής

Δτης Μ. = Διοικητής Μοίρας (Μοίραρχος)

Α.Ε. ή Αξκος Επιχ. = Αξιωματικός Επιχειρήσεων,

Α/ΑΤΑ = Αρχηγός Τακτικής Αεροπορίας

Υ/ΓΕΑ = Υπαρχηγός, Α/ΓΕΑ = Αρχηγός Αεροπορίας.

ΥΕΘΑ = Υπουργός Εθν. Άμυνας, ΥΦΕΘΑ - Υφυπουργός

Μονάδες Αεροπορίας

Μ. = Μοίρα, Μ.Α. = Μοίρα Αναχαίτισης, ΜΑΠΚ = Παντός Καιρού,

ΜΔΒ = Δίωξης Βομβαρδισμού, ΜΒ = Βομβαρδισμού,

ΜΤΜ = Τακτικών μεταφορών, ΜΕΔ = Έρευνας - Διάσωσης,

ΜΝΑΣ = Ναυτικής Συνεργασίας,

ΜΑΕΔΥ = Αεροπορικής Εξυπηρέτησης Δημοσίων Υπηρεσιών,

ΜΑΣΕΠΕ = Συστήματος Έγκαιρης Προειδοποίησης & Ελέγχου

ΣΟΤ = Σχολείο Όπλων και Τακτικής

Σ.Μ. = Σμηναρχία Μάχης

Π.Μ. = Πτέρυγα Μάχης

Π.Α.Ε. = Πτέρυγα Αεροπορικού Ελέγχου

ΑΤΑ = Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας

ΓΕΑ = Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας

Π.Α. = Πολεμική Αεροπορία

ΓΕΕΘΑ = Γεν. Επιτελείο Εθν. Άμυνας

Υλικό - Βοηθήματα - Εγκαταστάσεις

Αφος = αεροσκάφος, ελ/ρο = ελικόπτερο, αεριοθ/νο = αεριοθούμενο,

Ρ/Β = ραδιοβοήθημα, Α/Υ = ανθυποβρυχιακό,

Α/Δ = αεροδρόμιο

Άλλες λέξεις

Αρ/ρά = αριστερά, φ. = φωτογραφία, κυβ/της = κυβερνήτης (αφους)

Ξένη ορολογία

ASW = Anti Submarine Warfare, HUD = Head - Up Display,

LANTIRN = Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red, Night,

SAR = Search And Rescue

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ	1
ΙΣΤΟΡΙΟΓΡΑΦΙΑ - 50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟΤΕ	5
ΕΝΑΣ ΒΕΤΕΡΑΝΟΣ ΤΗΣ ΣΜΑ ΘΥΜΑΤΑΙ	13
ΑΝΟΙΓΜΑ ΦΤΕΡΩΝ	17
ΗΘΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΙΚΑΡΟΥ	28
ΙΣΤΟΡΙΑ Σχολής Ικάρων	29
Σχολής Μηχανικών Αξιωματικών Αεροπορίας	30
Εκπαιδευτικού Κέντρου Εφεδρών Χειριστών	31
Μετονομασίας της Σχολής Αεροπορίας σε Σ.Ι	32
ΣΤΙΣ ΠΡΩΤΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΑΣ	33
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΑ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΑ ΑΦΗ T-33A	56
ΟΙ ΣΕΙΡΕΣ ΤΩΝ ΜΟΝΙΜΩΝ ΑΞΕΚΩΝ 1952-1955	62
Η ΣΧΟΛΗ ΙΚΑΡΩΝ ΣΗΜΕΡΑ	69
ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΜΑΧΗΤΙΚΑ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΑ	73
112 ΠΤΕΡΥΓΑ ΜΑΧΗΣ	77
ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΜΟΙΡΕΣ JET ΜΕ ΑΦΗ F-84G	78
110 ΠΤΕΡΥΓΑ ΜΑΧΗΣ	81
ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ ΤΩΝ F-84G	92
ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΤΕΡΑ ΣΤΗΝ ΚΟΡΕΑ ΜΕ ΑΦΗ C-47 Dakota	96
ΣΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΗΧΟΥ	101
ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΜΟΙΡΕΣ ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗΣ ΜΕ ΑΦΗ F-86E	102
ΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ ΤΩΝ F-86E	112
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ 348 Μ.Τ.Α	117
ΑΦΗ F-84F Thunderstreak	123
ΒΛΗΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ "ΝΙΚΗ"	124
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΠΕΝΤΑΘΛΟ	128
ΕΡΕΥΝΑ - ΔΙΑΣΩΣΗ	129
ΑΕΡΟΨΕΚΑΣΜΟΙ	130
ΑΦΗ F-86D Dog Sabre	131
ΑΦΗ F-104G Starfighter	133
ΑΦΗ F-5A Freedom Fighter	136
ΑΦΗ F-102 Delta Dagger	139
ΑΦΗ HU-16B ASW Albatross και Nord N2501D Noratlas	141
ΑΦΗ F-4E Phantom	143
ΑΦΗ Mirage F.1CG	144
ΑΦΗ C-130 Hercules	144
ΑΦΗ A-7H Corsair	145
ΑΦΗ T-2 Buckeye (εκπ.) και Canadair CL-215 & CL-415 (πυροσβ.)	146
ΣΧΟΛΕΙΟ ΟΠΛΩΝ ΚΑΙ ΤΑΚΤΙΚΗΣ	150
ΟΙ ΜΟΙΡΑΡΧΟΙ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΜΟΙΡΩΝ JET	155
ΜΑΧΗΤΙΚΑ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΑ ΤΡΙΤΗΣ ΓΕΝΙΑΣ	157
ΤΑ ΝΕΑ ΟΠΛΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	158
Η ΤΑΚΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, 50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟΤΕ	159
Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ	165
ΜΝΗΜΕΙΟ ΠΕΣΟΝΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΩΝ	166
ΕΚΔΗΛΩΣΗ 50 ΧΡΟΝΩΝ 26ΗΣ Σ.Ι. ΚΑΙ 4ΗΣ ΣΜΑ	173
ΗΜΕΡΙΔΑ ΕΑΑΑ ΓΙΑ ΤΑ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΩΝ	174
ΠΕΣΟΝΤΕΣ	180
ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ	181
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ - Ιστορική αναδρομή αφών 1912 - 1952	183
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	190

ΠΗΓΕΣ

Η ολοκλήρωση του παρόντος βασίστηκε στην ένθερμη συμπαράσταση όλων των συμμαθητών μας, των τάξεων 26ης Ικάρων και 4ης ΣΜΑ. Εντούτοις, οφείλουμε να ευχαριστήσουμε θερμά όσους συνέδραμαν με εμπειριστατωμένες πληροφορίες και φωτογραφικό υλικό, όπως: Τον Βουλευτή και Υποπτεράρχο (Ι) ε.α. κ. Αθηναίο Φλωρίνη, την "Εταιρεία Φίλων Παναγιώτη Κανελλόπουλου", τους Αντιπτεράρχους ε.α. κ.κ. Γεώρ. Πλειώνη - Πρόεδρο ΠΑ.ΣΥ.ΒΕΤ.Α, Ευάγ. Σινούρη, Εδμ. Λάιτμερ, Θωμά Μήτσανα - Επίτιμο Α/ΓΕΑ, Ιωάν. Κοτσολάκη, Δημ. Δαμάσκο, Παν. Θωμόπουλο, Κων. Κοκκινίδη, Βασ. Οικονόμου, Ιωάν. Μαρινάκη, Νικ. Παπαδόπουλο, Ευαγ. Πετρουλάκη, Νικ. Παππά, Νικ. Νόκα - Πρόεδρο Α.ΑΚ.Ε. Βασ. Κατσιαντώνη - Επίτ. Αρχηγό ΑΤΑ και Πρόεδρο ΕΑΑΑ και Νικ. Πουλάκο. Τους Υποπτεράρχους ε.α. κ.κ. Σωτ. Βαβαρούτσο, Αν. Τζαβάρα, Ηλ. Τσαμουσόπουλο, Αθ. Πανταζάτο, Αθ. Λυπιρίδη, Ιωάν. Τσίρκα, Κων. Καράμπελα, Όμ. Σιμωνίδη, Σωκ. Σμυρνή και Γεώρ. Τσοτσορό, τους Ταξιάρχους ε.α. κ.κ. Ιωάν. Στυλιανάκη - πρώην κυβ/τη Ο.Α., Βασ. Σπύρου, Βασ. Οικονόμου, Ευθ. Παπαπαναγιώτου, Δημ. Ζέλιο, Γεώρ. Μαρκαντωνάτο, Γεώρ. Λιακόπουλο και Κωνστ. Κατραμή, τους Σμηνάρχους ε.α. και πρώην κυβ/τες Ο.Α. κ.κ. Ευάγ. Μορθανάση, Ζαφ. Λινοξυλάκη, Κων. Σκορδή, Χρ. Φακίνο και Βασ. Μπρέντα, τους Σμηνάρχους ε.α. κ.κ. Κων. Πράτανο, Χρ. Δημόπουλο, Εμ. Αγγελίδη, Αθ. Σωτηρίου - πρώην κυβ/τη πολ. αφων και Ιωάν. Κατσαγιαννάκη, τους Εφ. Σμηναγούς και πρώην κυβ/τες Ο.Α. κ.κ. Πούλιο Ζαφειρόπουλο, Αλ. Δημάκο και Ιωάν. Καλεντέρη. Τέλος τους δημοσιογράφους, αρθρογράφους αεροπορικών θεμάτων, κατ' αλφαβητική σειρά Σαβ. Βλάση, Φαίδ. Καραϊωσιφίδη, Γεώρ. Μέρμηγκα, Λεων. Μπλαβέρη, Ηλ. Νταλούμη, Βασ. Σιταρά, Θαν. Στάμου, Δημ. Στεργίου και Αντ. Τσαγκαράκη.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

Υπηρεσία Ιστορίας Π.Α., Πολεμικό Μουσείο Αθηνών, Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας. Περιοδικός Τύπος: "ΑΜΥΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ", "СОСКРИТ", "ΠΟΛΕΜΟΣ & ΙΣΤΟΡΙΑ", "ΠΤΗΣΗ", "ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ", "ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ" και "ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ". Εκδόσεις: Λεύκωμα 110 Π.Μ. - έτους 1954, Λεύκωμα 112 Π.Μ. - έτους 1955, "ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ" του Αντιπτεράρχου Ε. Κελαϊδή, "ΧΡΟΝΙΚΟ της ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - 1998" της Υπηρεσίας Ιστορίας Π.Α., "ΜΕ ΤΑ ΦΤΕΡΑ ΤΟΥ ΙΚΑΡΟΥ 1908-1998" των εκδόσεων ΜΙΑΗΤΟΣ, "THE AEROSPACE ENCYCLOPEDIA OF AIR WARFARE", "WARPLANES of the 20th CENTURY", "Jane's AIRCRAFT (Harper Collins)". Ημερίδα ΕΑΑΑ 23/11/02 με θέμα: "50 ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑΠΤΩΣΗΣ από τα ΕΛΙΚΟΦΟΡΑ στα ΑΕΡΙΩΘ/ΝΑ ΑΦΗ 1952-2002" και προσωπικό αρχείο Υπτχου (Ι) ε.α. Παν.-Βαρδή Παπαδάκη.

Οι Αξιωματικοί ε.α. των Σειρών 26ης Ικάρων και 4ης ΣΜΑ

Ἡ ἀρετὴ τοῦ Ἑλεύθερου ἀνθρώπου δοκιμάζεται στοὺς κινδύνους τῆς Ἑλευθερίας.

Παναγιώτης Κανελλόπουλος



ΕΤΑΙΡΙΑ ΦΙΛΩΝ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ
ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

Αθήναι 10^η Ιανουαρίου 2003

Αριθ. Πρωτ. 884

Τό λεύκωμα "ΙΚΑΡΟΙ - ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΟΝΟΜΑΧΟΙ" πού ἐπιμελήθηκε ὁ ὑποπτέραρχος ἐ.ἀ. Παναγιώτης - Βαρδῆς Παπαδάκης μᾶς ἐντυπωσίασε μέ τήν λεπτομερή καταγραφή τῆς ἱστορίας τῆς Ἑλληνικῆς πολεμικῆς Ἀεροπορίας καί τό πλούσιο φωτογραφικό ὕλικό, κατά τὰ τελευταία πενήντα χρόνια. Εἶναι ἀξιοθαύμαστη ἐργασία καί δίνει στόν ἀναγνώστη - πού δέν ἔχει καμμιά ἄλλη σχέση μέ τήν ἀεροπορία - μιάν ἐναργή ἐνημέρωση.

Τήν "Ἐταιρεία Φίλων Παναγιώτη Κανελλόπουλου" συγκινεῖ ιδιαίτερα ἡ προσφορά αὐτῇ στήν ἱστορική γνώση τῆς πολεμικῆς Ἀεροπορίας, δεδομένου ὅτι ὁ Παναγιώτης Κανελλόπουλος, ὡς ὑπουργός Ἐθνικῆς Ἀμύνης τό 1952 ἐκπαιδεύτηκε ὡς πιλότος καί ἔδινε τό πρῶτο βάπτισμα τοῦ ἀέρα στούς πρωτοετεῖς ἱκάρους γιά νά τοὺς τονώσει τό αἶσθημα ἐμπιστοσύνης καί ἀσφάλειας στό ἀεροπλάνο. Γενναῖος καί μέ πνεῦμα ἐλεύθερο ὁ Παναγιώτης Κανελλόπουλος ἀγαποῦσε τό ἀεροπλάνο πού δίνει τήν αἴσθηση δυνάμεως καί ἐλευθερίας.

Συγχαίρομε θερμά τόν κ. Παναγιώτη - Βαρδῆ Παπαδάκη γιά τό ἀξιόλογο πρᾶγματι ἐργο πού ἐπετέλεσε.

Γιά τό Δ.Σ

ὁ Πρόεδρος

Καθηγητῆς Γ. Βαββαδίας

ἡ Γεν. Γραμματεὺς

Γιούλα Ζώνα

Ν. Ερυθραία 8.3.02.

Αγαπιζέ Παναγιώτη,
στην επαινετή Προκαταδείξ
που θα διαδώσει την Ιστο-
ρίαν της 26ης Σερίας Ικάρων,
συμβολίζω μαζί σου με γρήγορα
επιχειρήματα τον παρελθόντος.
Σου εύχομαι μακάριο και
εργαστηριακό για την Προ-
καταδείξ σου.

Με αγάπη
Συμμετοχολίς σου
Ρούλας Ευδίας

Το παρόν εκτυπώθηκε σε 1000 αντίτυπα
Αύξ. Αρ.

Εργάστηκαν

Για την εκτύπωση:

Σακκελαριάδης Μιχ. - Μπλάνας Κ. - Κολιγιάννης Χρ. - Καραμπέτσος Ελ.

Για τη βιβλιοδεσία:

Παναγιούλιας Ι. - Γονίδη Μ. - Λάμπρη Ειρ. - Μακρή Παρ. - Στάππα Ωρ. -
Φραγκιουδάκης Μιχ. - Ζάχαρη Ευθ. - Βλασταρά Ι.

**Τα Ελληνικά Φτερά
ήταν εκεί
και έγραψαν ιστορία
τιμής και δόξας**

*

Βαλκανικοί Πόλεμοι,
Μακεδονικό Μέτωπο,
Δαρδανέλια,
Σκρα,
Μικρά Ασία,
Πόλεμος 1940 -1941,
Μέση Ανατολή,
Κατεχόμενη Κρήτη,
Μέτωπο Ιταλίας,
Δωδεκάνησα - Κρήτη,
Επιχειρήσεις 1946 -1949,
Εκσυγχρονισμός με Αεριοθούμενα,
Κορέα,
Κονγκό,
Αγώνες Βολών ΝΑΤΟ,
Πένταθλο,
Ακροβατικά Σμήνη,
Βολές Συστήματος ΝΙΚΗ στις ΗΠΑ,
Κοινωνική Προσφορά,
Κύπρος,
Ασκήσεις ΝΑΤΟ,
Ειρηνικές Αποστολές εκτός Ελλάδας,
Αιγαίο.

