

**ΙΚΑΡΟΙ**  
**ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΟΝΟΜΑΧΟΙ**



**1952 - 2002**

**ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2003**



# ΙΚΑΡΟΙ

## ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΟΝΟΜΑΧΟΙ

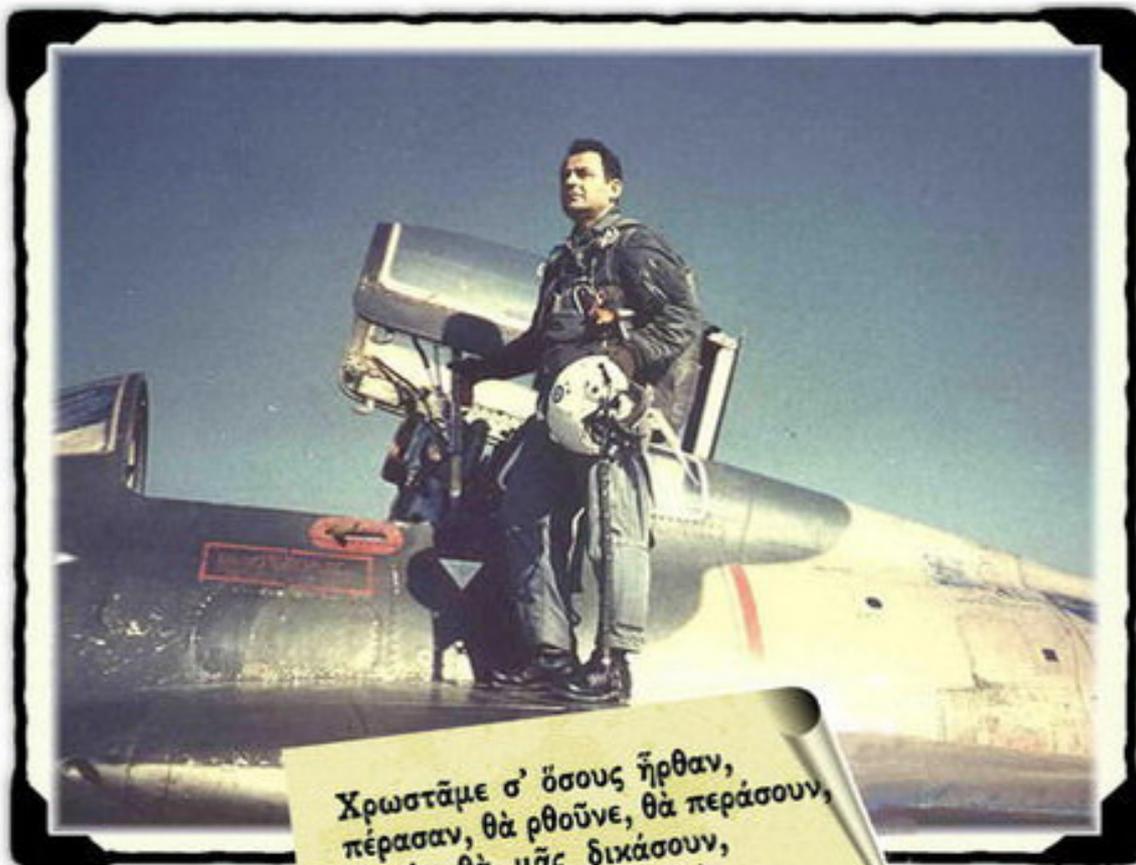


*50 χρόνια με αεριωθούμενα αεροσκάφη  
Επετειακό Λεύκωμα 1952 - 2002*



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

*Το παρόν πόνημα εκτυπώθηκε από την Π.Α./Υ.Α.Ε. και διατίθεται δωρεάν.*



ΑΝΩ: Αφίσα από την εορτή της Αεροπορίας το 1972. Στη φ. ο Διότης της 348 ΜΤΑ, Ασχος Δ. Ζέλιος, της 28ης Ικ. με αφος 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 εσωφύλλου :

28η Οκτωβρίου 1954 - Η Σημαία της Αεροπορίας με τους μαθητές της Μοίρας Ικάρων παρελαύνει προ του Μνημείου του Αγνώστου Στρατιώτη, στη διάρκεια του εορτασμού του έπους του '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 Π. Λάπλα και Α/ΓΕΑ Αντιπτέραρχο Εμμανουήλ Κελαϊδή.

Επιτρέπεται η έντυπη ή η ηλεκτρονική αναπαραγωγή αποσπασμάτων χειμένου 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

26η Σειρά Ικάρων - 4η ΣΜΑ

# **ΙΚΑΡΟΙ**

## **ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΟΝΟΜΑΧΟΙ**

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

Έρευνα - Κείμενα - Ηλεκτρονική Επεξεργασία  
Υποπτεράρχος 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 Δκτή 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 26ης σειράς Σχολής Ικάρων και 4ης 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 εκτίμηση .

Αντιπτέραρχος Παναγιώτης Παπανικολάου



*Canadair F-86E Sabre,  
το αεροπλάνο που μας έφερε στην ταχύτητα του ήχου*

\*

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

**Αριστοτέλης**



**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 πενήνταετία 1952 - 2002 συνιστά για την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία ένα σημαντικό τμήμα της λαμπρής ιστορίας της. Είναι η εποχή της μετάπτωσης από τα ελικοφόρα στα αεριοθούμενα 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 Σκρο 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 αεριοθούμενα εντάσσονταν και αυτοί στους κόλπους της Αεροπορίας.

Στον σχεδιασμό της ελετειακής 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 Αεριοθούμενα στην Ελλάδα. Προς τούτο κνοφόρησε 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.*





*Μία 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 αεροπόρους,  
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" (αεριοθούμενα) 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 κοσμεί 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 επιτυχόντες στο τμήμα μονίμων Αξι/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 Υποσημηναγός 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 επιτυχόντες στη ΣΜΑ - Σχολή Μηχανικών (Αξι/κών) Αεροπορίας, που λειτουργούσε ως "Τμήμα Μηχανικών της Σχολής Αεροπορίας" και στεγαζόταν στο ίδιο κτίριο με τους μαθητές του τμήματος Μονίμων Αξι/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 Ανθυποσημηναγών.

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 βρισκόνταν 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), διέσχιζαν τον αττικό ουρανό για την εκπαίδευση των πρώτων αξ/κών χειριστών, που εξοικειώνονταν στα αεριωθούμενα. Τα αφη 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 έφεραν 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 IXc στην αρχή και στη συνέχεια με Spitfire XVIc, 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 α/φ 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 α/φους 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". Αρχετοί Ίκαροι 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, απαλλαγμένη από τα στοιχεία αποστασιοποίησης του παρελθόντος, που μείωναν την εικόνα του όπλου και μάλιστα 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 Υπαξι/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 αεροναυτίλων από τη ΣΙΑ (Σχολή Ιπταμένων Αεροπορίας), που έδρευε στην Ελευσίνα. Το ανθρώπινο δυναμικό ομοίως αυξήθηκε από απόφοιτους της ΣΥΔ (Σχολή Υπαξι/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 στη 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 Πανλίδης, 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, εργαζοίμε 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 νύχτα 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 κανσαέρια που άφηναν οι ατοάλινες 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 I.X. 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 αεριωθούμενα.

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 μεταλαμπάδευσαν μέσα απ' τις διαδοχικές πτητικές γενιές των χειριστών μας, στους σημερινούς Ιπτάμενους Ιππότες μας του Αιγαίου, σαν μια συνέχεια που πήγαζε από την Ελευσίνα."

\*

**Ο**ι 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. Στη συνέχεια εστάλησαν άλλα δύο C-47 για αναπλήρωση απωλειών και επέστρεψαν από το σύνολο των εννέα αφων τα πέντε στις 23 Μαΐου 1955. Από τα άτομα των πληρωμάτων δώδεκα έχασαν τη ζωή τους στις επιχειρήσεις του Σμήνους στη μακρινή Κορέα και σήμερα τα ονόματά τους τα συναντάμε στο Μανσωλείο του Α' Νεκροταφείου Αθηνών.

\*

**Τ**ο 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 υλοστήριξη 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 Α/Α 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 πενήτηκονταετίας. 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 γειτνιάζουσα 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 πρόμήθεια συγγραμμάτων και την αναπροσαρμογή των θεωρητικών και πρακτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων.





*Άνω : 1948, προσωπικό  
της 335 Μ. στη διάρκεια των  
επιχειρήσεων στα Γιάννενα.  
Κάτω : 1949, πληρώματα  
της 336 Μ. στη διάρκεια των  
επιχειρήσεων στη Λάρισα.*



Με τα ελληνικά χρώματα  
α/φη Spitfire και Helldiver,  
αφού έδωσαν το παρόν  
στη νεότερη ιστορία μας,  
αποσύρθηκαν με τις τελευταίες  
πτήσεις τους το 1953.



Τα όργανα του Spitfire

## Supermarine Spitfire

Μεγ. ταχ. με κινητήρα  
Rolls-Royce Griffon : 736 χλμ/ώρ.  
Ακτίνα δράσης : 800 χλμ.

## Curtiss SB2C Helldiver

Αίφος διθέσιο ελαφρού βομβαρδισμού,  
μεγάλης γωνίας βύθισης.  
Μεγ. ταχ. : 450 χλμ/ώρ.  
Ακτίνα δράσης : 1780 χλμ.

Τα α/φη Helldiver παρουσίαζαν δυσκολία  
στην προσγείωση, ιδιαίτερα σε αεροπλανοφόρο,  
όπου και είχαν πολλά ατυχήματα.  
Γι' αυτό και τα πληρώματα αποκαλούσαν  
το αεροπλάνο αυτό "Son of a Bitch, 2nd Class,"  
παραφράζοντας τα σύμβολα του ονόματός του SB2C.





*Μάταια το φθινόπωρο του 2000 αναζητήσαμε το κτίριο που μας θύμιζε τα πρώτα ανοίγματα των φτερών μας. Το είχε πάρει μαζί με άλλα ο μεγάλος σεισμός της περιοχής, το 1999.*



*Στις φωτογραφίες, δύο στιγμιότυπα που ποζάρουμε με μισό αιώνα "απόστασ", στα ίδια σκαλιά, στο βάθρο της σημαίας.*



*Κάποιοι είναι απόντες αλλά όχι ξεχασμένοι.*



ΟΙΚΗΜΑ ΜΟΙΡΑΣ ΙΚΑΡΩΝ

## ΑΝΟΙΓΜΑ ΦΤΕΡΩΝ



Ένας έφηβος προσέρχεται  
στη Σχολή Ικάρων και ένας  
ευρύς οπίζοντας ανοίγεται  
με την αποφοίτηση.

ΕΞΑΙΡ. ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ  
Αρ.θ. Πρωτ. 2851

Αριθ. Έγκ. 35

Περίληψις  
«Περί προκηρύξεως διαγωνισμού διὰ τὴν εἰσαγωγὴν μαθη-  
τῶν εἰς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας (Τμήμα Μονίμων Ἀξιω-  
ματικῶν Χειριστῶν (Ἰκάρων)).»



ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ

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

Πρὸς ἀπάσας τὰς Ἀεροπορικὰς, Στρατιωτικὰς  
καὶ Ναυτικὰς Ἀρχάς, Αστυνομίας, Χωρο-  
φυλακίᾳ, Διοικητικὰς, Δημοτικὰς καὶ  
Κοινοτικὰς το αὐτάς.

Ἐχόντες ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις:

- 1) τοῦ ὑπ' ἀριθ. 969/1946 Α. Ν. «περὶ συγκροτήσεως καὶ  
ὀργανώσεως τῆς Β. Α.».
- 2) τοῦ ὑπ' ἀριθ. 117/1946 Ν. Δ/τος «περὶ ὀργανώσεως  
Β. Α.»

**ΠΡΟΚΗΡΥΣΣΟΜΕΝ**

διαγωνισμὸν διενεργηθησόμενον τὴν 10.8.52 πρὸς εἰσαγωγὴν  
μαθητῶν εἰς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας (Τμήμα Μονίμων  
Ἀξιωματικῶν Χειριστῶν (Ἰκάρων) καὶ ὄριζομεν τὸν ἀριθ-  
μὸν τῶν εἰσαχθησομένων εἰς τριάκοντα πέντε (35).

II) Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ συμμετάσχῃσι τοῦ διαγωνισμοῦ  
δεόν νὰ ὑποβάλωσι εἰς τὸ Γενικὸν Ἐπιτελεῖον Ἀεροπορίας  
(Δ/σιν Β1/Π/2) τὰ κάτωθι πιστοποιητὰ δι' αἰτήσεως τῶν  
συντεταγμένων ἐπὶ τοῦ νομίμου χαρτασήμου καὶ συμφώνως  
τῶ συννημένῳ ὑποδείγματι ὥστε νὰ ἔχωσι περίληθι εἰς  
τοῦτο μέχρι καὶ τῆς 31.7.52.

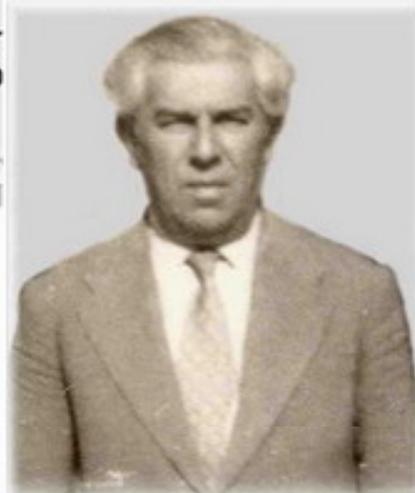
1) Πιστοποιητικὸν τῆς Δημοτικῆς ἢ Κοινοτικῆς Ἀρχῆς  
εἰς τὰ μητρώα ἀρρένων τῆς ὁμοίας εἶναι ἐγγεγραμμένοι ἐμ-  
φαίνον τὸν αὐθόνα ἀριθμὸν καὶ τὸ ἔτος γεννήσεως ἧτοι:  
1932, 1933, 1934 καὶ 1935, ὑπ' & εὐρίσκονται ἐγγεγραμ-  
μένοι εἰς ταῦτα καὶ δεῖ εἶναι ἀγαθοὶ καὶ ὑπολογιζόμενοι



α υπ' οφιν .  
 2) Απολυτήριο Δημοσίας Σχολής Μέσης 'Εκπαίδευσως ή Ισοτίμου ανεγνωρισμένης Σχολής με διαγωγήν τουλάχιστον Κοσμίαν.  
 3) Πιστοποιητικόν τῆς 'Αστυνομικῆς 'Αρχῆς τοῦ τόπου τῆς κατοικίας του, ἐμφαίνον ὅτι οὗτοι ἀπὸ ἀπόψεως ἤθους καὶ διαγωγῆς κρίνονται κατάλληλοι διὰ τὴν εἰσαγωγήν των εἰς Σχ. 'Αεροπορίας (Τμήμα Μονίμων 'Αξιῶν Χειριστῶν).  
 4) Πιστοποιητικὸν Εἰσαγγελικῆς 'Αρχῆς ὅτι δὲν διώκονται ὡς φυγόδικοι ἐπὶ ἀδικήμασι συνεπαγομένους τὴν στερῆσιν τῶν ἀρθρῶν 59-65 τοῦ νέου Ποινικοῦ Κώδικος.  
 5) 'Αντίγραφον δελτίου ποινικοῦ Μητρώου τοῦ οἰκείου ἐπὶ ἀδικήμασι, συνεπαγομένους τὰς στερήσεις τῶν ἀρθρῶν 59-65 τοῦ νέου Ποινικοῦ Κώδικος.  
 6) 'Ἐγγραφοὶ συγκατάθεσιν τοῦ γονέως ἢ κηδεμόνος ἢ 'Επιτρόπου ἐφ' ἀπλοῦ χάρτου, ὅτι συναινεῖ.  
 γ) Ἐὰν τὸ ὑπ' ἀριθ. 1 πιστοποιητικὸν ἐπικολλάται φωτογραφίαν ἧς κυροῦται διόντως ὑπὸ τῆς 'Αστυνομικῆς 'Αρχῆς ἢ ταυτότητος του.



Ο Διοικητὴς Μοίρας Ἰκάρων Απ. Δημακόπουλος



Ο καθηγητὴς Κυράνης, μαθηματικὸς

ἵνα λάβωσι μέρος εἰς τοῦτον, καθορίζων ἐκάστοτε καὶ τὰς ἡμερομηνίας, ὥρας καὶ τόπον τῶν ἐκάστοτε διαγωνισμῶν, οἵτινες θέλουσι ἐνεργηθῆναι κατὰ σειρὰν ὡς ἑξῆς :

**Α'. Σωματικὴ 'Αγωγή.**

Αὕτη περιλαμβάνει τὰ κάτωθι ἀγωνίσματα εἰς ἃ οἱ ὑποψήφιοι δέον νὰ ἐπιτύχωσι τὰς ἑξῆς ἐπιδόσεις :

1. Δρόμος 100 μέτρων εἰς 16"
  2. Δρόμος 1000 μέτρων εἰς 4'
  3. Ἄλμα εἰς ὕψος μετὰ δρόμου 100 μ.
  4. Ἄλμα εἰς μῆκος ἀπλοῦν μετὰ δρόμου 3.20 μ.
  5. Ρίψις δι' ἑκατέρας χειρὸς σφαίρας βάρους 7.257 χιλ. (μέσος δρος ρίψιως δεξιᾶς καὶ ἀριστερᾶς χειρὸς 4.50 μ.).
- Οἱ μὴ ἐπιτυχόντες τὰς ὡς ἄνω ἐπιδόσεις θεωροῦνται ἀποτυχόντες καὶ ἀποκλείονται τῶν περαιτέρω ἐξετάσεων.

**Θεωρητικὴ 'Εξέτασις**

Αὕτη περιλαμβάνει τὰ κάτωθι μαθήματα με ἀνώτατα βρα βαθμολογίας τὰ ἐναντι ἐκάστου ἐμφαινόμενα :

1. Ἑλληνικὴ γλῶσσα (Σύνταξις 'Εκθέσεως ἐπὶ ἐλευθέρου θέματος εἰς τὴν ἐπίσημον τοῦ Κράτους γλῶσσαν.....	Ἀνώτ. Ὄριον Βαθμ.	200
.....		
2. Γεωμετρία ('Ασκήσεις) > > >		200
3. Ἄλγεβρα ('Ασκήσεις) > > >		200
4. Ἐπίπεδ. τριγ/τρία ('Ασχ.) > > >		200
5. Ἀγγλικὴ γλῶσσα > > >		160
6. Φυσικὴ Πειραματικὴ (θεωρία ἀσκήσεις) > > >		150
7. Γεωγραφία (Παγκόσμιος) > > >		100



Οἱ καθηγητὲς μας, ἀπὸ ἀριστερὰ : Καραμπέτσος (χορὸ), Καμπουρόπουλος (αγγλικά) καὶ Αναστασόπουλος (ελληνικά).

κυκλίου και δια του Τύπου κλουμένων των διαλαμβανομένων όπως παρουσιασθώσιν εις ώρισμένην ήμέραν εις την Σχολήν 'Αεροπορίας.

#### Γενικά.

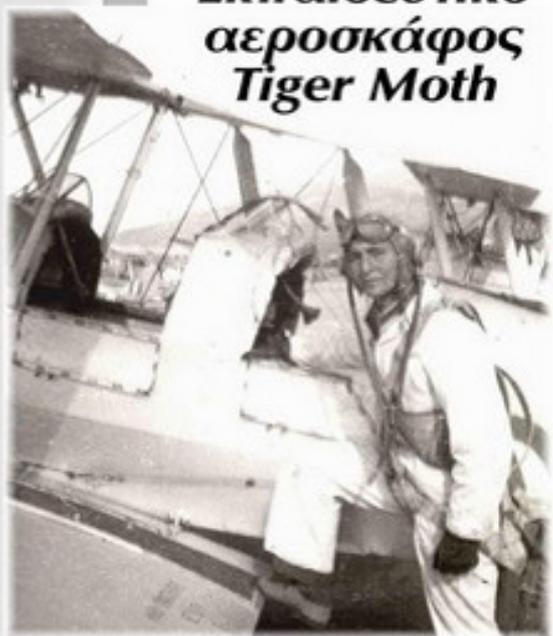
12. Οί υποψήφιοι μετά την παραλαβήν των ταυτότητων υποχρεούνται να καταβάλωσι εις τὸ Γραφείον Διαχειρίσεως 'Αεροπορίας τριάκοντα χιλιάδ. (30.000) δραχμὰς δι' εξετάστρα, γραφίλην ύλην και λοιπά, καταθέτοντες τὸ διπλότυπον πρὸ τῆς 'Υγειονομικῆς των εξετάσεως εις τὸν Ταμίαν τοῦ Γραφείου Διαχειρίσεως Γ. Ε. Α.

13. 'Απαντες οί εισερχόμενοι εις την Σχολήν 'Αεροπορίας υποχρεούνται όπως καταβάλωσιν εις τὸ Ταμείον τῆς Σχολῆς Δραχμὰς (75.000) ἑβδομήκοντα πέντε χιλιάδας δι' ἀποζημίωσιν τοῦ Δημοσίου λόγω ζημιῶν παντὸς εἶδους, ἃς ὁ καταβάλλων ἤθελε προξενήσῃ κατά την διάρκειαν τῆς ἐν τῇ Σχολῇ φοιτήσεώς του. Τὸ μετὰ την ἀποφοίτησιν τούτου ὑπόλοιπον ἐπιστρέφεται τῷ μαθητῇ τὸ δὲ ἐπὶ πλέον φθορῶν χρέος αὐτοῦ εἰσπράττεται ὡς Δημόσιον ἔσοδον ἐκ τῆς πρώτης αὐτοῦ μισθοζοσίας.

14. Τὰ διὰ την ἐκπαίδευσιν, διατροφήν κ.λ.π. ἔξοδα τῶν μαθητῶν βαρύνουσι τὸ Δημόσιον.

15. 'Επιστάται ἡ προσοχή των ἐνδιαφερομένων πύσης ἐνεργείας διὰ την ἔκδοσιν τῶν ποιοτικῶν των, μεριμνήσασθαι ἐπισημοποιητικῶν τῆς 'Αστυλειτουργίας, ὑπηρεσιακῶς, και συλλογῶν ἵνα δέον νὰ ἔχῃ περιέλθῃ εις τὴν ἐπιμέλειαν τῆς τάσῃ τοῦ διαγωνισμοῦ ἐν

## Εκπαιδευτικό αεροσκάφος Tiger Moth



— 10 —

16. 'Η ἐκπαίδευσις τῶν ἐπιτυχόντων κατά τὰς εξετάσεις θὰ λάβῃ χώραν εις την Σχολήν 'Αεροπορίας, ἡ διάρκεια τῆς ὁποίας εἶναι τριετής μετὰ την λήξιν τῆς ὁποίας οί ἐπιτυχῶς ἀποφοιτῶντες θὰ ὀνομάζονται Μόνιμοι 'Ανθυποσμηναγοὶ Χειρισταὶ εις την 'Ελληνικὴν Βασιλικὴν 'Αεροπορίαν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 14 Ἀπριλίου 1952

Ὁ Ὑφυπουργὸς Ἐθνικῆς Ἀμύνης  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΟΣ

Διὰ την ἀκρίβειαν τῆς ἀντιγραφῆς  
'Ο Γραμματεὺς Γ. Ε. Α.



1953 - Εκπαιδευόμενοι στα Tiger Moth

ΔΙΝΟΠΟΙΗΣΙΣ

Ἐν: Ἐπιτ. Στρατοῦ (5)  
Ἐν: Ἐπιτ. Ναυτικοῦ (5)

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΒΑΣΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ  
Γ.Σ.Α.--ΚΛΑΔΟΣ Β.  
Δ/ΣΙΣ ΒΙ/ΙΙ/Α

ΕΣΑ Π. ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ

Έν Αθήναις τῷ 11 Σεπτεμβρίου 1952

Αριθ. Πρωτ. 1661

ΠΡΟΕΚΛΗΣΙΣ ΠΡΟΣ ΒΙΒΛΙΩΓΙΝΗΝ ΚΑΙ ΦΟΙΤΗΤΗΝ ΕΙΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ  
(ΜΟΝΙΜΟΝ ΔΕΙΞΜΑΤΙΚΗΝ ΧΕΙΡΙΣΤΗΝ) ΕΠΙΤΥΧΟΝΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΔΙΕΝΕ-  
ΣΑΝΤΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΝ

Δ Ι Α Τ Α Γ Μ Η

Έχοντες υπ' όψιν :

- 1.- Τό υπ' αριθ. ΙΙ 7 / 1946 Νομ. διάταγμα "Περὶ ὀργανώσεως Βασιλικῆς Ἀεροπορίας", -
- 2.- Τὸν υπ' αριθ. 969 / 1946 Α.Π. "Περὶ συγκροτήσεως καὶ ὀργανώσεως Προσωπικοῦ τῆς Βασιλικῆς Ἀεροπορίας", -
- 3.- Τὰς διατάξεις τῆς ἀπόφ. 20 / 22 / 51 τοῦ Ἐπιτελείου τῆς Σχολῆς Ἀεροπορίας", -
- 4.- Τὴν υπ' αριθ. 100 / 52 / 51 ἐπιτελικήν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**  
**ΟΙ ΕΠΙΤΥΧΟΝΤΕΣ**

Τὸ Γ.Ε.Α. καλεῖ τοὺς κάτωθι ἐπιτυ-  
 χόντας εἰς τὸν διαγωνισμόν διὰ τὴν εἰ-  
 σαγωγὴν μαθητῶν εἰς τὴν Σχολὴν Ἀε-  
 ροπορίας (τμημα μονίμων ἀξιωματικῶν  
 χειριστῶν), ὅπως τὴν 25ην Σεπτεμβρί-  
 ου 1952 ἐν π.μ. εὐρίσκωνται εἰς τὸ γραφεῖ-  
 ον πληροφοριῶν τοῦ Γ.Ε.Α. (Πανεπιστη-  
 μίου καὶ Ἀμερικῆς), προκειμένου νὰ ἐ-  
 πιβίβασθῶν ὀχημάτων καὶ μεταφερθῶν  
 εἰς τὴν σχολὴν πρὸς κατάταξιν. Οἱ κα-  
 λούμενοι εἶναι οἱ Πλέσσας Ν., Μπαλῆς  
 Κ., Μπέλιας Δ., Σαρηγιάννης Ν., Γρα-  
 Παπαδάκης Π. ἢ Βαρδῆς, Χατζηδάκης  
 Γ., Δελγιώργης Χρ., Βενετσάνος Γ.,  
 Κας, Πολυμέρου Χρ., Σκεαρνάκος  
 Ἡλ., Χρηστοκότης Χρ., Σκεαρνάκος  
 Χ., Χατζήρης Ι., Μαρῖνος Γ., Καφετζό-  
 Γ., Ξυνός Ι., Ντόκας Α., Μπούμπας  
 Κασοῦμης Ε., Μπραοῦζος Α., Μπούμπας  
 πούλος Σ., Φράγκος Αδάμ, Μπούμπας  
 Σ.π., Ἀβδελᾶς Ν., Δημακογιάννης Ι.,  
 Παπανικολάου Α., Καραδήμας Α., Κυ-  
 ριακός Ν., Βενετσάνος Ε., Ρούλιας Ε.,  
 Κράϊας Δ. καὶ Σφουντούρης Κ.

- 5.- Τὴν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν (35) μαθητῶν εἰς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 6.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν κεκυρωμένον πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 7.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 8.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 9.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 10.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 11.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 12.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 13.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 14.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 15.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 16.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 17.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 18.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 19.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 20.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 21.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 22.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 23.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 24.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 25.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 26.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 27.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 28.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 29.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 30.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 31.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 32.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 33.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 34.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 35.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 36.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 37.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 38.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 39.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 40.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 41.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 42.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 43.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 44.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 45.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 46.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 47.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 48.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 49.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 50.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 51.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 52.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 53.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 54.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 55.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 56.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 57.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 58.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 59.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 60.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 61.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 62.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 63.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 64.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 65.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 66.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 67.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 68.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 69.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 70.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 71.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 72.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 73.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 74.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 75.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 76.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 77.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 78.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 79.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 80.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 81.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 82.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 83.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 84.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 85.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 86.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 87.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 88.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 89.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 90.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 91.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 92.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 93.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 94.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 95.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 96.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 97.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 98.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 99.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.
- 100.- Τὸν ἀποφασίσαντων διαταγὴν ἡμῶν πρὸς τὴν Σχολὴν Ἀεροπορίας.

1.- Ἰδιώτης ΠΛΕΣΣΑΣ  
 2.- ΜΠΑΛΗΣ  
 3.- ΜΠΕΛΙΑΣ

... τοῦ ΝΙΚΟΛΑΟΥ κλ. 1953 ἐκ Πειραιῶς (Κάτοικος Πειραιῶς οἴκου Σκλαβοῦνου 2 )  
 ΔΗ ΜΗΤΡΙΟΣ τοῦ ΠΕΤΡΟΥ κλ. 1954 ἐξ Ἀθηνῶν (Κάτοικος Ἀθηνῶν Παρσῆ Ι ).



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

Ψυχή και σώμα δυνατός  
σαν πάνω το τιμόνι  
να γίνομαι πότε αιητός  
και πότε χελιδόνι.

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



## ΠΡΟΣΕΥΧΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΙΚΑΡΟΥΣ

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

Ἐσὺ πού ἀνοίγεις τὰ φτερά τῶν ἀετῶν,  
καί πρὸς τὰ οὐράνια Σου ὀδηγᾶς τὸ πέταγμα τους,  
μάθε τους πάνω ἀπὸ πελάγη καὶ στεριᾶς  
τὰ νεανικά ν' ἀνοίγουνε φτερά τους.

Παλιὸ εἶναι τ' ὄνομα πού φέρνουν καὶ τρανὴ  
κληρονομιά πάνω στοὺς ὤμους των βαραίνει,  
καί μιὰ πατρίδα ἥρωομάννα, 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 δλους πρὸς τὴ βᾶσι τους καὶ πάλι.

Νίκου Σφυρόερα, "Γαλάζια φτερά", Αθήνα 1953, σελ. 34.





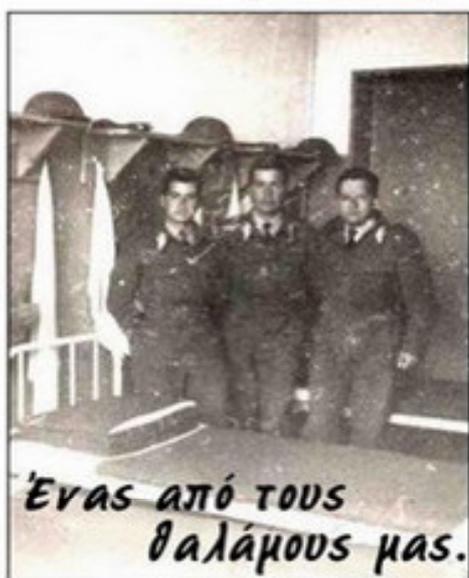
Με νεότερη διαταγή, στην 26η Ικάρων συμπεριελήφθησαν και οι : Παπακωνσταντίνου Σ., Βακάλης Α., Μπούνταλης Μ. και Μώρος Γ.



Χωρίς φροντίδα για χωρίστρα κλπ.



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



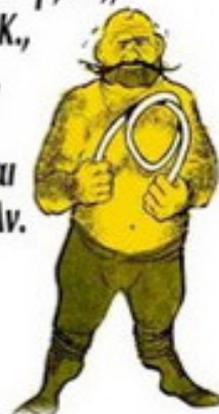
Ένας από τους θαλάμους μας.



Η αίθουσα διδασκαλίας.



2η Σειρά ΣΜΑ, διοικούσα τάξη (Ζετείς) Σχ. Ικ. 1952-53. Από αριστερά : Αβαγιανός Δ., Πασιαλάκος Α., Δενδρινός Ν., Βέρροιος Π. (24ης Ικ.), Καράμπελας Κ., Μποζάνας Ε., Μακρής Α., Σβάρνας Γ. και Κοντολέφας Αν.





*Ηλίας Αντωνόπουλος*



*Νικόλαος Αβδελάς*



*Δημήτριος Αχτίδας*



*Γεώργιος Βαγενάς*



*Αντώνιος Βακάλης*



*Γκίκας Βενετσάνος*



*Ευάγγελος Βενετσάνος*



*Νικ. Γιαννακούλας*



*Παναγιώτης Γραφάκος*



*Βασίλειος Δελιγεώργης*



*Ιωάννης Δημακογιάννης*



*Μιλτιάδης Ητουνάς*



*Αναστ. Καραδήμας*



*Ευάγγελος Κασούμης*



*Δημήτριος Κράϊας*



*Νικόλαος Κυριακός*



**Κωνστ. Κέρτσος Χρήστος Μαρίνος Δημ. Μπέλιος**



**Γ. Μπίνας**



**Μ. Μπούνταλης**



**Α. Μπραούζος**

Ο συμμαθητής μας Γεώργιος Μώρος έχασε τη ζωή του στις 12 Ιαν. 1970, σε διατεταγμένη αποστολή ρίψης αλεξιπτωτιστών, όταν το αφος C-47 Dakota που χειριζόταν προσέκρουσε στο όρος Κιθαιρώνα, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.



**Θεόδωρος Νιφάκος**



*Γεώργιος Ντόκας*



*Παν.-Βαρδής Παπαδάκης*



*Σωτ. Παΐκωνσταντίνου*



*Χρ. Πολυμέρου*



*Λουκάς Παΐνικολάου*



Ο συμμαθητής μας Παναγ. Πορφύρης έχασε τη ζωή του στις 22 Μαρτ. 1960, όταν ιπτάμενος με αεριωθούμενο φωτοαναγνωριστικό αφος, τύπου RF-84F, κατέπεσε και συνετρίβη στην περιοχή Τερψιθέας Λάρισας.



*Ευθύμιος Ρούλιος*



*Γεώργιος Ρούσος*



*Νικ. Σαργένης*



**Χαράλαμπος  
Σκαπανίκος**



**Πέτρος  
Τσατσούλης**



**Αδάμ Φράγκος**

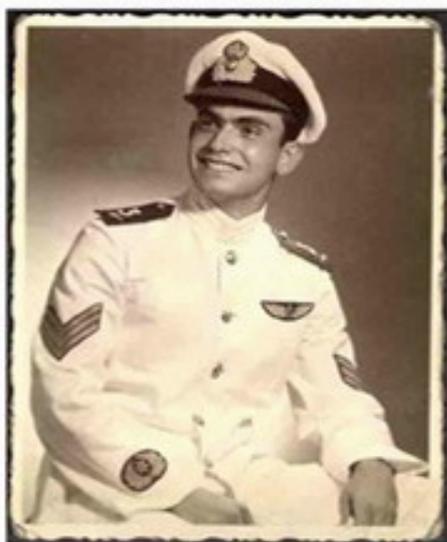


**Γεώργιος  
Χατζηδάκης**



**Θωμάς Τζάκος,  
Σμηνίας ως Βετής,  
Αρχηγός 4ης ΣΜΑ.**

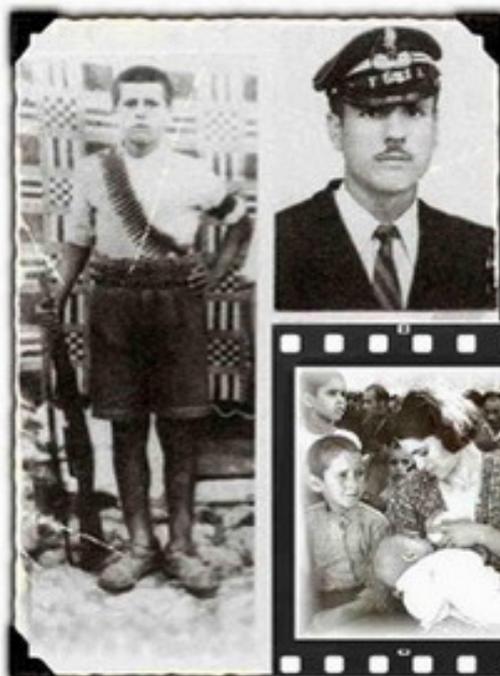
**Ιωάννης Χατζήρης,  
Επισημνίας ως Βετής,  
Αρχηγός  
26ης Σειράς Ικάρων  
και Σχολής 1954-55.**



Στη ζωή μάς 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 Λουκάς Παπανικολάου, που επέζησε της σφαγής του Διοστώμου με δύο τραύματα γερμανικών σφαιρών στο σώμα του. Στη φωτογραφία δίπλα ποζάρει με τα φυσεκλίκια του πατέρα του.

**Αυτή είναι η γενιά μας.**





**ΔΙΠΛΑ :** 1954 - Ομάδα μαθητών 26ης Ικάρων και 4ης ΣΜΑ, ως 2ετείς.

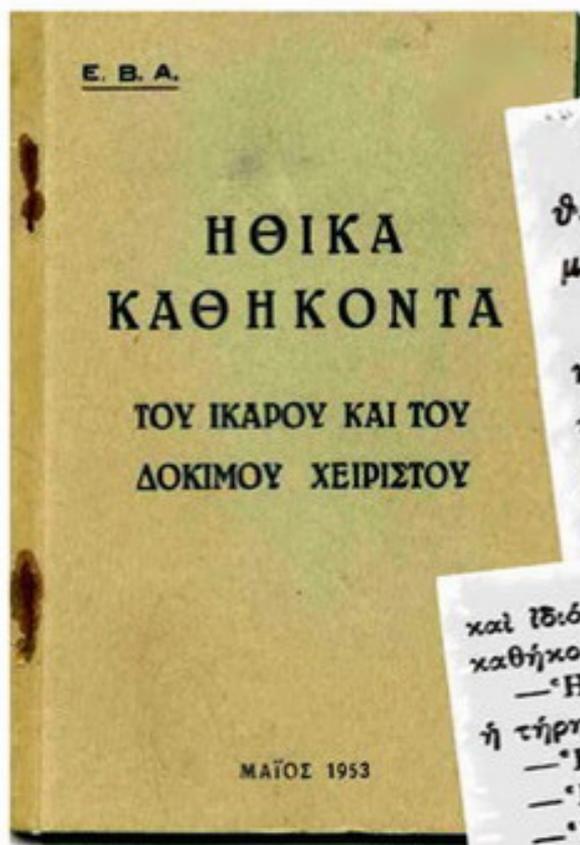
**ΚΑΤΩ :** Σεπτ. 1997 - Οι παλιοί συμμαθητές 26ης Ικ. και 4ης ΣΜΑ σε μία αναμνηστική φ/φία μετά από προσκύνημα και απόδοση σεβασμού στα θύματα του Διστόμου στο αντίστοιχο μνημείο της περιοχής.



**Όρθιοι από αριστερά :** Μπούνταλης Μ., Μπούμπας Σ., Κασούμης Ε., Παπανικολάου Λ., Χατζήρης Ι., Γραφάκος Παν., Πολυμέρου Χρ., Σκεπαρνάκος Χαρ., Τζάκος Θ. και Αχτίδας Δ.  
**Καθιστοί από αριστερά :** Παπακωνσταντίνου Σ., Αβδελάς Ν., Παπαδάκης Π.-Β., Σφουντούρης Κ. και Μαρίνος Χ.

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





Ὁ Ἀξιωματικός τηρεῖται ἐπιμόνως καὶ σταθερῶς μακρὰν πάσης πολιτικῆς καὶ κομματικῆς ἀναμίξεως.

Μόνον καὶ ἀποκλειστικὸν πολιτικὸν φρόνημα τοῦ Ἀξιωματικοῦ εἶναι ἡ πιστὴ τήρησις τοῦ δοθέντος Ὁρκου καὶ ἡ Πίστις καὶ Ἀφοσίωσις του πρὸς τὴν Πατρίδα.

καὶ ἰδιότητες, ὡς ἐγκλείει ἐν ἑαυτῇ ἡ ἔννοια τοῦ καθήκοντος, εἶναι:

— Ἡ πίστις πρὸς τὸν στρατιωτικὸν ὄρκον καὶ ἡ τήρησις αὐτοῦ,

— Ἡ αὐταπάρνησις καὶ ἡ αὐτοθυσία,

— Ἡ ὑπομονὴ καὶ ἡ ἐγκαρτέρησις,

— Ἡ ἀλληλεγγύη καὶ ἡ συναδελφότης,

— Ἡ ἀμοιβαία ἐμπιστοσύνη μεταξὺ προϊσταμένων καὶ ὑφισταμένων,

— Ἡ προσήλωσις εἰς τὸ γόητρον τῆς Ἀεροπορίας καὶ ἡ ἐξύψωσις αὐτοῦ

— Ἡ τόλμη καὶ ἡ γεναιότης

— Ἡ τιμὴ καὶ ἡ περιφρόνησις πρὸς τὸν θάνατον.

## ΚΩΔΙΞ ΤΙΜΗΣ ΙΚΑΡΟΥ

Εἶμαι ΙΚΑΡΟΣ ΜΕ ΤΗ ΒΟΥΛΗΣΗ ΜΟΥ  
ΚΑΙ ΘΑ ΤΗΡΩ ΤΑ ἔΘΙΜΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ  
ΘΑ ΜΕΡΙΜΝῶ Τὸν ἨΘΙΚΟ  
ὉΡΘΟΤΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΣΘΗΤΙΚΟ ΜΟΥ ΒΙΟ  
Μ' ἘΡΙΓΝΩΣΗ ΕΙΛΙΚΡΙΝΕΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ  
ΣΑΝ ἈΝΔΡΑΣ ὙΠΕΥΘΥΝΟΣ  
ὙΠΕΡΦΑΝΟΣ ΚΙ ἘΛΕΥΘΕΡΟΣ ΔΕΝ ΘΑ  
ΚΑΜΩ ΠΟΤΕ ΠΡΑΞΗ ΠΟΤΑΠΗ ΓΕΝΝΗΜΕΝΗ  
ΑΠὸ ΜΙΚΡΟΤΗΤΑ ἢ ΦΟΒΟ ΚΑΙ  
ΔΕΝ Θ' ΔΝΕΧΟΜΑΙ ΚΑΝΕΝΑΝ  
ΜΕΤΑΣΥ ΤῶΝ ΙΚΑΡῶΝ 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 Ανθυποσημηναγοί. 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 Ανθυποσημαγοί 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 λγότερο 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 Ανθυποσημαγοί 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. Γιαγκου 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 E.N.S.A. προσέφερε τις υπηρεσίες του ως Αξιωματικός Μηχανικός. Μετά τον Πόλεμο, ως Αντισμηναρχος 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 III**. Στις 6/2/39 δεκαπέντε νεαροί δόκιμοι εισήλθαν στη Σχολή, οι οποίοι με την άρτια ακαδημαϊκή μόρφωση που έτυχαν, επιπέδου ΕΜΠ, στελέχωσαν ελάξια 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, Γ. Χούλης, Μ. Τομπούπουλος, Δ. Χρυσάιτης, Δ. Κανελλόπουλος, Π. Μέρης, Σ. Μωραϊτίης, 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. Πρόββαλαν 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 αποτελείται 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 αεροθούμενα 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 σταδιοδρόμησαν 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 Μόνιμων 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 εκπαίδευσως παραγωγή μόνιμων 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 επάλξεων.

= \* =

## De Havilland D.H.82 Tiger Moth



## ΣΤΙΣ ΠΡΩΤΕΣ ΜΑΣ ΠΤΗΣΕΙΣ



Μετά από πολύωρα θεωρητικά μαθήματα και άλλα που αφορούσαν στην τεχνική πτήσεως, το δημοφιλέστερο εκπαιδευτικό διπλό 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 στο αρχικό στάδιο της εκπαίδευσής μας με το θρυλικό διπλό Tiger Moth.





Στις αρχικές πτήσεις μας με α/φ 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/φία δίπλα, στη γιγαντοτύπο του 1953. Από τους έξι που είμαστε, αργότερα ως Αξιωματικοί, δύο θα χάσουν τη ζωή τους σε διατεταγμένες αποστολές - όρθιοι από αριστερά, Πορφύρης Π. και Μώρος Γ. - και άλλοι δύο θα αναγκαστούν να εγκαταλείψουν σε πτήση τα α/φ τους για να σωθούν - όρθιοι από δεξιά, Κράιας Δ και Μπέλιας Δ. Οι δύο καθιστοί είναι από αριστερά, Χατζηδάκης Γ. και Παπαδάκης Π.-Β.

Το Tiger Moth, δημιούργημα 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 22 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).

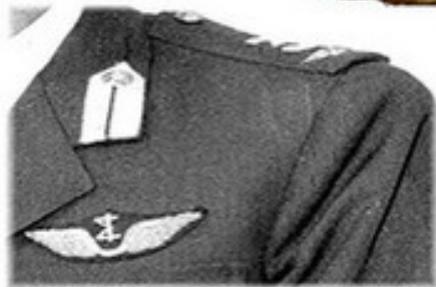
Το T. M. χρησιμοποιήθηκε από την Ελληνική Αεροπορία μεταπολεμικά και μέχρι το 1954, ως εκπαιδευτικό και σε αποστολές αναγνώρισης κατά την περίοδο των επιχειρήσεων 1946 - 49.



## 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 πήγαμε. 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 θεοπίστηκαν τα αρχικά Σ. Ι., τα οποία και διατηρούνται σήμερα.



Άνω δεξιά : Στιγμιότυπο στις 30 Απριλίου 1953.  
Ο Ίκαρος δέχεται τις τελευταίες οδηγίες από τον εκπαιδευτή του.  
Θα πετάξει για πρώτη φορά μόνος (SOLO), με το 634 αεροπλάνο Tiger Moth.

### ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΗΚΑ του D.H.82A TIGER MOTH

**Κινητήρας :** Gipsy Major 130 ίππων.

**Μεγ. Ταχύτητα :** 175 χ.α.ώ.

**Οροφή :** 15.000 πόδια.

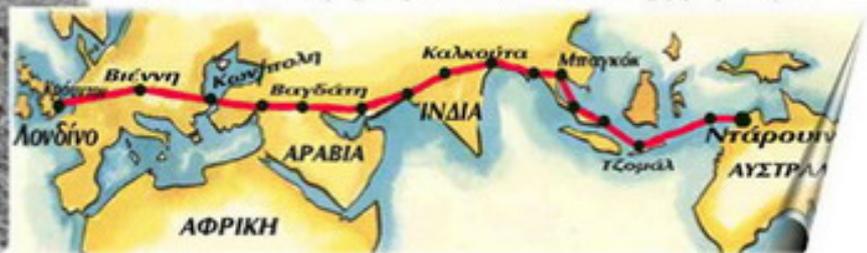
**Ακτίνα δράσης :** 302 μίλια.

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



Στη διπλανή σφίφια του 1930 ποζάρει η Αγγλίδα Amy Johnson με το αεροπλάνο της τύπου D.H.60 Gipsy Moth, με το οποίο έγινε διάσημη πετώντας από Αγγλία προς Αυστραλία. Απογειώθηκε στις 5 Μαΐου 1930 από το Κρόοντον 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.

Στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η Amy Johnson προσέφερε τις υπηρεσίες της στη RAF, μεταφέροντας αΐφια από τα εργοστάσια παραγωγής στις Πολεμικές Μοίρες. Στις 6 Ιαν. 1941 σκοτώθηκε με αΐφος Oxford, όταν αυτό συνετρίβη λόγω καιρού.





Τα εκπαιδευτικά αεροπλάνα D.H. 82 Tiger Moth και North American T-6 Harvard έγιναν γραμματόσημα μετά τη διεθνή αναγνώριση της προσφοράς τους.



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

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





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

North American T-6 Texan/Harvard

Το πρωτότυπο Harvard πέταξε για πρώτη φορά τον Απρίλιο του 1936 (ως NA-26). Έκτοτε είχε ραγδαία ανάπτυξη ως ένα επιτυχημένο εκπαιδευτικό αεροπλάνο. 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.



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 α/φους

T-6 Harvard

Κινητήρας :

Pratt & Whitney

550 ίππων.

Μεγ. Ταχύτητα :

205 μ.α.ώ.

Ακτίνα δράσης :

1118 μίλια



*Στο Τατόι το 1954 πριν απογειωθούμε για ένα εκπαιδευτικό ταξίδι SOLO.  
Η διακριτική επιτήρηση από εκπαιδευτή, που πετά κάπου στην περιοχή,  
θεωρείται απαραίτητη όχι μόνο για να μη χαθούμε,  
αλλά και για να μη κάνουμε χαμηλή πτήση πάνω από το χωριό μας.*



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



Στα 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



Η είσοδος του οικήματος της Μοΐρας Ικάρων







Αριστερά : Γ. Μαρκαντωνάτος, Αρχηγός της 1ης Σειράς ΣΕΦΑ (εφοδιασμού), με συμμαθητές τους Α. Γιωτάκο, Π. Τσηγάκο, Φ. Παπαχρήστου, Γ. Βαγενά, Π. Παπαδάκη, Π. Κατάρια, Ι. Βασιλάκο, Γ. Πα'δημητρίου, και Σ. Παρασκευόπουλο. Η σειρά αυτή αποφοίτησε μαζί με την 4η ΣΜΑ και τη 14η ΕΚΕΧ στις 24/11/1955.



Όλοι νέοι και ωραίοι ...



Με φόντο τη Μεγαλόχαρη της Τήνου



Ο Βαγγέλης νοσηλευόμενος στο ΓΝΕΒΑ (Κυβέλη). Μπήκε για αμυγδαλές και τον ζόρισαν για σκωληκοειδίτιδα.



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



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



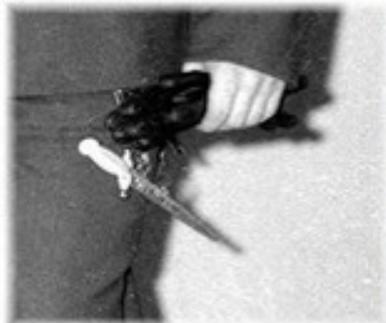
- Μιχάλη, είδες τι ωραία είναι η πατρίδα μου γκ, η Τήνος.  
- Ναι Γιάννη, σειρά τώρα το Κριεκούκι.



Οι στολές  
ήταν ίδιες  
για τους μαθητές  
των δύο τμημάτων  
χειριστών της Σ.Α.,  
της Μοίρας Ικάρων  
και της Σχολής  
ΕΚΕΧ.

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

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 Σ. ΕΚΕΧ





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



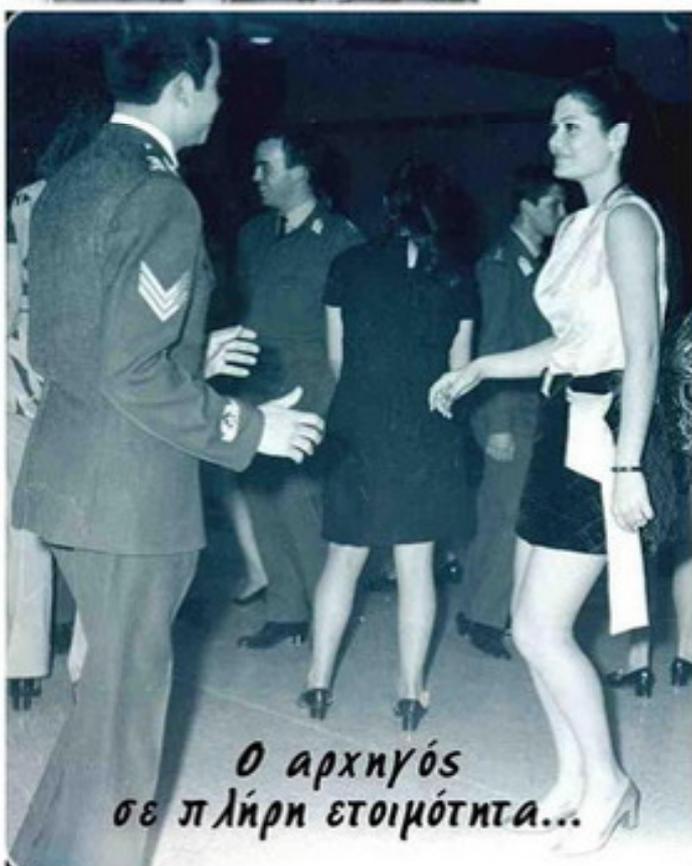
Οι αλλοδαποί μαθητές  
 σημειώνουν επιτυχίες  
 και ... στο χορό.



## Η ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ

Άνω :  
 Στη δεκαετία του '50.

Δίπλα και κάτω :  
 Στη δεκαετία του '70.



Ο αρχηγός  
 σε πλήρη ετοιμότητα...



Όταν ο χορός ενώνει φυλές  
 και ...καρδιές.



Άνω : 1955, από τον ετήσιο χορό στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Στο μέσον ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, αείμνηστος Παναγιώτης Κανελλόπουλος.

Δίπλα : Τι ευτυχία να είσαι Αρχηγός Σχολής !



Κορίτσια αν είστε φρόνιμες,  
ο Δημητράκης θα σας πάει βόλτα  
με το αεροπλάνο ...



*Άνω και δίπλα : 1953, ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Παν. Κανελλόπουλος, σε ηλικία 50 ετών, εκπαιδεύεται στις απογευματινές ώρες στα αεροπλάνα T. Moth και Harvard με εκπαιδευτή τον τότε Υποσμηναγό Ηλ. Τσασάκο.*





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





*Προσέλευση Ιερού Ευαγγελίου σε κάποια από τις πολλές κατ' έτος τελετές αποφοίτησης μαθητών από τη Σ.Α., στη διάρκεια της 10ετίας του '50.*



*Το εκκλησάκι του Αγ. Δημητρίου στην Αεροπορική Μονάδα της Δεκέλειας (Τατόι).*

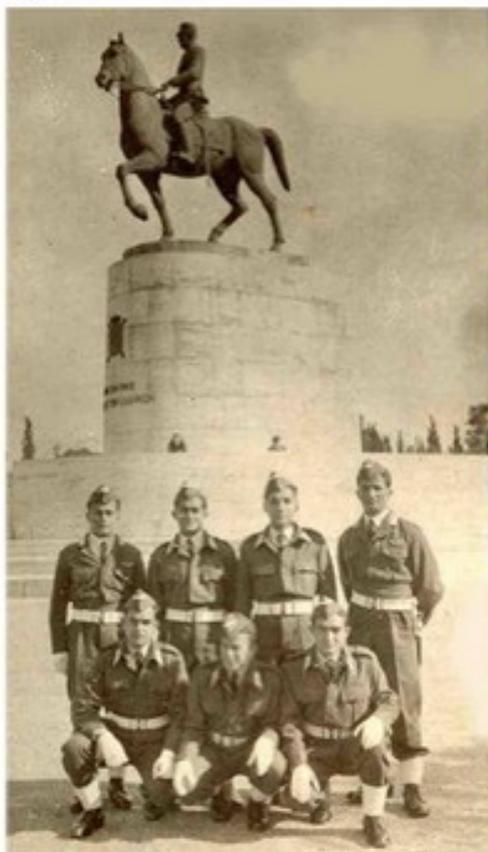


*Όλα καλά φτάνει να μη θέλεις να ζυστεις...*



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

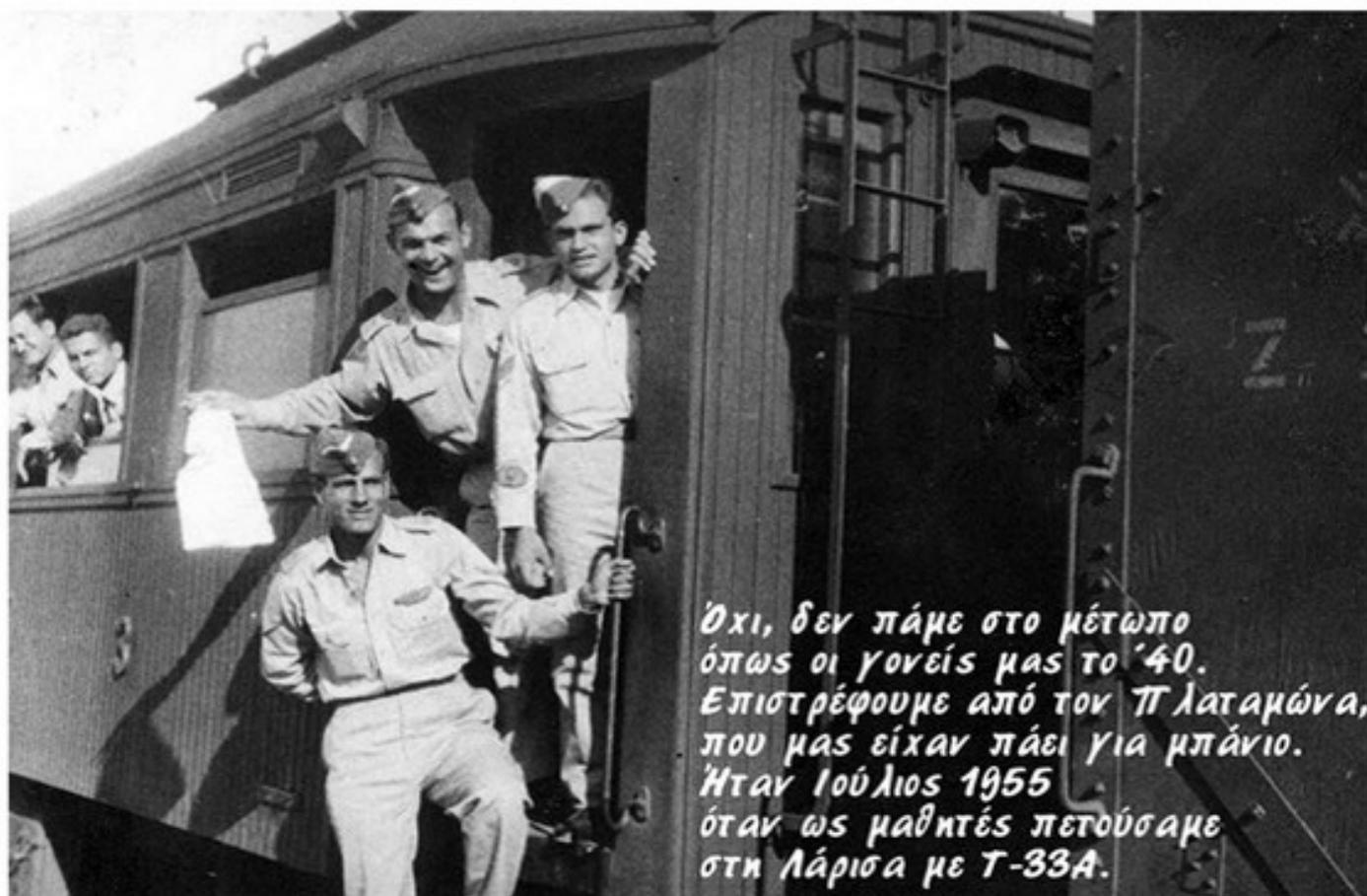




**ΑΝΩ :** Καθαρισμός όπλων πριν από τη μεγάλη παρέλαση. Στο στιγμιότυπο μαθητές 27ης Ικάρων και 5ης ΣΜΑ.

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







Οι κυριακάτικες εξορμήσεις μας προς Πλαταμώνα και Καλά Νερά Βόλου γίνονταν με τη 14η Σειρά ΕΚΕΧ, που εκπαιδευόταν μαζί μας στα Τ-33Α στη Λάρισσα (φίδια άνω αριστερά και κάτω στη βάρκα).





Από τον Γεωργάκη στον  
 Αλεωνάκη δια μέσου του  
 Γεωργάκη εις ένδειξιν 'αγά-  
 θης φιλίας τε και συμπραξίας.  
 Η. Μανώλης





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



**ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ  
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ  
LOCKHEED T-33A SILVER STAR**  
Μέγιστη ταχ. : 600 μ.α.ω. (960 χ.α.ω.)  
Μέγιστη ακτίνα : 1.600 μίλια  
Μέγιστη επιχ. οροφή : 47.300 πόδια  
Κινητήρας : Allison J33-A-23 turbojet,  
5200 λιβρών ώσης.



1955 - Άνω και δίπλα μαθητές 26ης Ικάρων και 14ης ΕΚΕΧ εκπαιδευόμενοι στα T-33A με εκπαιδευτή τον Ηλ. Τσασιάκο (στο μέσον). Ο Γ. Ρέππας (όρθιος δεξιά) σκοτώθηκε στις 9/4/1958 ως χειριστής α/φους F-86E λόγω πρόσκρουσης και συντριβής του στο όρος Πάρνων.



**ΑΝΩ :** Ένα από τα δύο πρώτα T-33A που παρέλαβε η Αεροπορία στις 21 Σεπτ. 1951.  
**ΔΙΠΛΑ :** Ένα από τα α/φη Dakota που μας μετέφεραν από τη Σχολή στην Ελευσίνα για πτήσεις στα T-33 τον Αυγούστο 1955. Σημειώνεται ότι Ιούνιο και Ιούλιο πετούσαμε στη Λάρισα λόγω επισκευής του διαδρόμου 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 αεροσκάφη στα οποία εκπαιδεύτηκαν όλες οι νεότερες γενιές των Ικάρων μας επανδρώνοντας τα α/φη F-84, F-86, F-104, F-5, F-4, F-1 και A-7. Ήταν η ημερομηνία που έγινε η τελετή καθήλωσης των ελληνικών α/φών T-33A.**

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



Σμηναγός  
Οικονόμου Περικλής  
Δκτής του Σμήνους



Σμηναγός  
Τσαυμάκος Ηλίας



Σμηναγός  
Κεχριμπάρης Νικ.



Υποσμηναγός  
Ναούμ Ηρακλής



Υποσμηναγός  
Παπαδόπουλος Γ.



Υποσμηναγός  
Παγώνης Νικ.



Υποσμηναγός  
Χαλκιάς Θεόδ.



Υποσμηναγός  
Μαρίνος Πέτρ.



Υποσμηναγός  
Ραβαζούλας Φ.



Υποσμηναγός  
Φυγκάς Ορφέας



Υποσμηναγός  
Θωρόπουλος Π.



Ανθυποσμηναγός  
Κόλλας Ευθύμιος

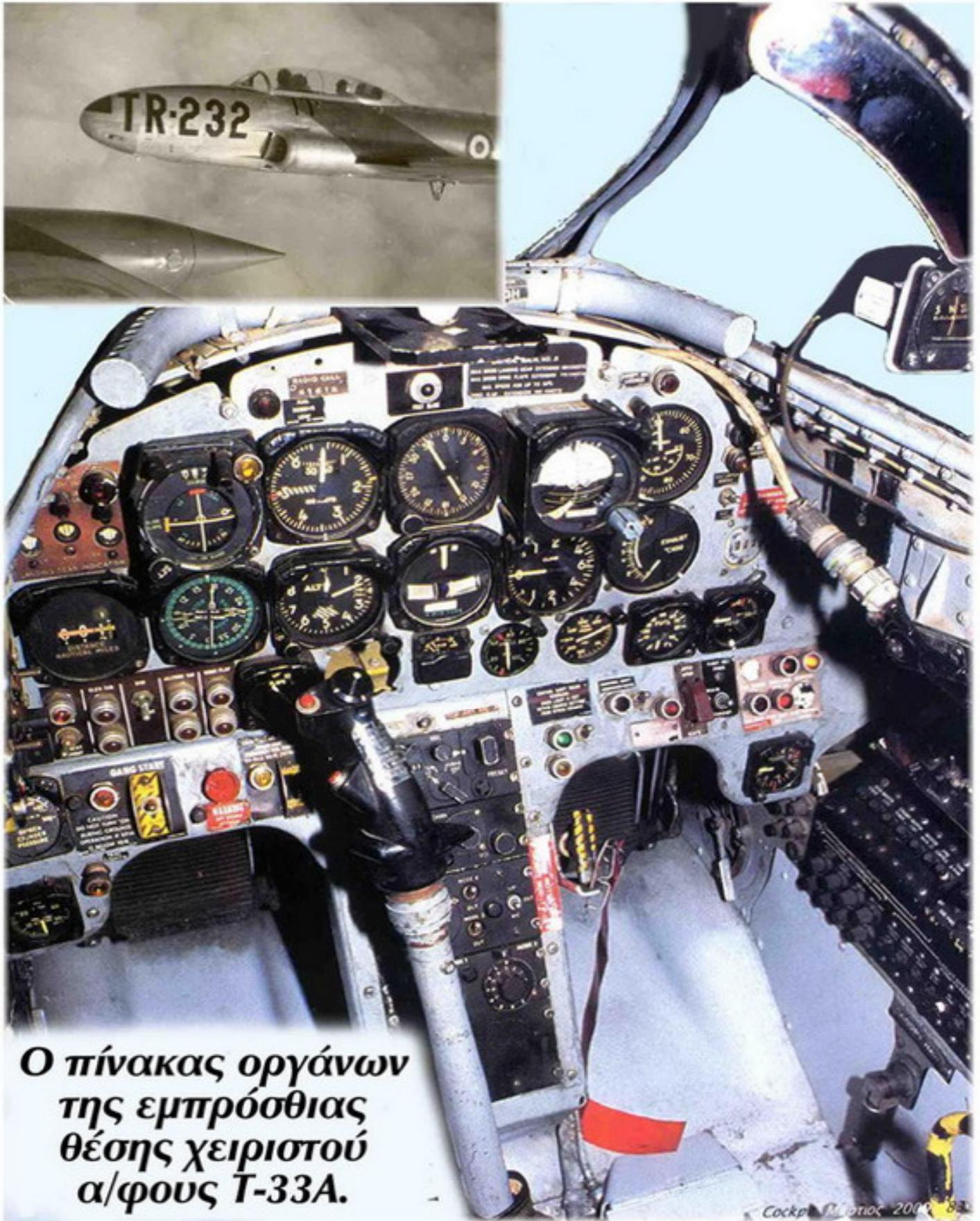
## ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Το διθέσιο εκπαιδευτικό α/φος 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 α/φη που κατασκευάστηκαν, ο τύπος του εκπαιδευτικού α/φους έλαβε στις 5 Μαΐου 1949 την ονομασία T-33A.

## ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Κατασκευάστηκαν συνολικά 6557 T-33A. Από αυτά τα 5691 βγήκαν από το εργοστάσιο της Lockheed, 656 από αυτό 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 τηλεκατινόμενος στόχος και DT-33 ως ρυμουλκό στόχων. Η γνωστή έκδοση ήταν το RT-33 ως φωτογραφικό, αφού 20 α/φη από αυτά είχε η Αεροπορία μας στα έτη 1955-1956.





## 50 χρόνια με την ίδια ... "δασκάλα".

Τα T-33A χρησιμοποιήθηκαν από 40 χώρες. Στο δυναμικό της Ελλ. Αεροπορίας περιλήφθηκαν για μία πενήκονταετία, από τον Σεπτ. του 1951 μέχρι τον Ιαν. του 2002.

Εκπαιδεύθηκαν σ' αυτά περισσότεροι από 1.200 νέοι χειριστές.

Εκτός από το καθαρά 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 α/φ (130 T-33A και 20 RT-33A).



Στα πρώτα χρόνια τα T-33A παρέμεναν με το γυαλιστερό ασημί χρώμα τους.

Στη συνέχεια θεσπίστηκε το χρώμα της παραλλαγής. Τα α/φ που ήταν για τη 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 Μακρής	9/10/54
Υπο/γός Αθανάσιος Κατωπόδης	9/10/54
Δοκ. Εφ. Χειριστής Εμμανουήλ Αγορασατάκης	23/9/55
Ικ. Στυλιανός Σταυρουλάκης	6/6/58
Ικ. Νικόλαος Βαλαής	16/4/59
Ανθο/γός Γεώργιος Κοντομυτάκης	15/9/62
Ανθο/γός Ευάγγελος Γιαννάκης	15/9/62
Ανθο/γός Σωτήριος Νταρακλίτσας	23/1/63
Ανθο/γός Γεράσιμος Καρναμπατίδης	23/1/63
Υπο/γός Ιωάννης Σούρας	4/7/63
Υπο/γός Παύλος Πανούσης	4/7/63
Υπο/γός Στυλιανός Παπαδόκης	21/1/66
Ανθο/γός Σπυρίδων Παπαγεωργίου	21/1/66
Ικ. Λουκάς Λύγκος	10/1/69
Υπο/γός Θεόδωρος Κουργιαντάκης	13/5/74
Ικ. Αλέξιος Καλεύρας	13/5/74
Ανο/χος Αθανάσιος Μπουρολιάς	20/12/74
Ανθ/σής Αντώνιος Σουφάκης	29/5/79
Σ/γός Νικόλαος Παπαγεωργίου	29/5/79
Ανθο/γός Δημήτριος Μαρδίκης	18/12/81
Επο/γός Ιωάννης Γαλανός	8/4/85
Επο/γός Ιωάννης Τότσας	7/3/89
	7/3/89



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ**  
**ΤΕΛΕΤΗΣ ΟΡΚΩΜΟΣΙΑΣ ΤΩΝ ΑΝΘΥΠΟ-**  
**ΣΗΜΗΝΑΤΩΝ ΤΗΣ 26ης ΣΕΙΡΑΣ ΙΚΑΡΩΝ**

**ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 30-9-55**



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



**ΑΝΩ :** Οι αξ/κοί της 24ης Σειράς Ικάρων. Η σειρά αυτή εισήλθε στη Σχολή στις 26/9/49 και αποφοίτησε στις 25/7/52.  
**ΚΑΤΩ :** Η 1η Σειρά ΣΜΑ. Αυτή εισήλθε στη Σχολή στις 29/9/49 και στις 6/10/52 οι μαθητές της ορκίστηκαν Ανθ'γοί Μηχ/κοί.  
**ΚΑΤΩ ΔΕΞΙΑ :** Ο Ασχμος Μηχ. ε.α. Π. Γιάγκος, καθηγητής της αεροδυναμικής στη Σχολή, παραδίνει στον Βασιλιά Παύλο το ξίφος του για να απονεμηθεί ως δώρο στον πρώτο αποφοιτησαντα της ΣΜΑ Αχτίδα Αν., κατά την υπόψη τελετή.



## 24η Ικάρων :

Χαρλαύτης Δ., Στεφασαδούρος Γ., Σκούρας Π., Αντωνόπουλος Ν., Οικονομίδης Κ., Γαρδίκης Γ., Τρακάκης Γ., Γεωργίου Κ., Αρπινός Ν., Χρυσασφόπουλος Β., Πάνος Π., Τυροβολάς Ν., Πανουσίου Χ., Μαριόλης Π., Πανταζόπουλος Φ., Κοκκινίδης Κ., Μούσας Χ., Δοβανίδης Π., Τσίγκρης Μ., Πολίτης Ι., Θανάπουλος Δ., Μπινιάρης Α., Ντινίδης Α., Βέρροιος Π., Παπανικολάου Α.

Φονευθέντες σε αερ/κά Ατυχήματα : Αντωνόπουλος Ν., Τυροβολάς Ν., Πανουσίου Χ., Μπινιάρης Α. και Βέρροιος Π.

## 1η ΣΜΑ :

Απέναντι (σ.62) από αριστερά : Αχπίδας Α., Παπαί ώάννου Ν., Φραγκογιάννης Γ., Τούνης Χ., Δόβας Φ. και Στραπατσάκης Α.



## 2η ΣΜΑ

Από αριστερά οι Αβραγιανός Δ., Πασικλάκος Α., Δενδρινός Ν., Βέρροιος Π. (24ης Ικ.), Καραμπέλας 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 μέχρι Φεβρ. 1953 τον Παπανικολάου Ασ. (24ης Ικ.) που είχε καθυστερήσει λόγω ασθένειας και στη συνέχεια τον Κοντολέφα Α. Σημ. : Το έτος 1950 δεν συγκροτήθηκε Σειρά Ικάρων.

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



## 25η Ικάρων

Όρθιοι από αριστερά : Σωτηρίου Α., Ρούσος Κ., Λυπριδής Α., Κουλαδούρος Ν., Αγγέλου Α., Φούντης Α., Υπήγος Τσασάκος Η., Θεοδωρακάκος Γ., Κωστάκος Μιχ., Δημάκος Π., Γεωργαντζιάς Ν., Θεοδωρόπουλος Δ., Σταθόπουλος Γ. και Κοτάς Β. Καθιστοί από αριστερά : Μίχας Γ. (σκοτώθηκε με α/φος C-47), Μάγειρος Ν., Οικονόμου Β., Μαραγκάκης Χ., Σούκουλης Γ., Φίλης Θ., Φέξης Ι., Πανταζάτος Α., Αναγνωστός Α. και Καρασαπτήρας Ι. Η Σειρά αυτή φοίτησε στη Σχολή από 28/9/51 έως 18/8/54.



### 3η ΣΜΑ (δίπλα)

Από αριστερά : Βαφειάδης Π., Σπύρου Β., Σπανάκος Π., Κανούσης Δημ., Κατάρης-Πάλλας Γ., Σωτηρόπουλος Κ., Βισσέντζος Π. και Αναγνωστόπουλος Β.  
Καθιστοί από αριστερά : Βύνιος Αghσ., Δημητριάδης Γ. και Ζερβουδάκης Ι.  
Η Σειρά συγκροτήθηκε στις 5/10/51 και οι μαθητές της ονομάστηκαν ανθυποσημηναγοί Μηχανικοί στις 18/8/54.



### 4η ΣΜΑ (δίπλα)

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

### 26η Ικάρων (κάτω)

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

Χατζήρης Ι.  
Μπραούζος Α.  
Πορφύρης Π.  
Χατζηδάκης Γ.  
Ήτουνας Μ.,  
Γραφάκος Π.,  
Παπαδάκης Π.  
-Βαρ.,  
Δελιγεώργης Β.,  
Μπέλιας Δ.,  
Ρούσσος Γ.,  
Μπούνταλης Μ.,  
Ρούλιας Ε.,  
Μώρος Γ.,  
Πα"νικολάου Α.,  
Μαρίνος Χρ.,  
Πα"κωνσταντί-  
νου Σ.  
Βενετσάνος Γκ.,  
Κράιας Δ.,  
Βενετσάνος Ε.,  
Πολυμέρου Χρ.,  
Δημακογιάν-  
νης Ι.,  
Σαργέννης Ν.,  
Σκεπαρνάκος Χ.,  
Φράγκος Αδ.  
Βακάλης Α.,  
Ντόκας Γ.,  
Κυριακός Ν.,  
Καραδήμας Α.,  
Κασούμης Ε.,  
Αβδελάς Ν.



Σχολή Αεροπορίας, 30 Σεπτ. 1955.

Αναμνηστική φωτογραφία μετά την τελετή ορκωμοσίας της 26ης Ικάρων.



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



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



## 5η ΣΜΑ (δίπλα)

Από αριστερά όρθιοι : Κοντοδιός 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, Ευστραπίου Ν. (6), Κοντογιάννης Σ. (7), Ζέλιος Δ. (8), Διαμαντίδης Γ. (9), Γκλεζάκος Στ. (10), Σιδεράκης Β. (11), Παντελής Γλ. (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).  
Εισηλθαν στη Σχολή στις 25/9/54 και ονομάστηκαν Ανθ'γοι Ιππ. στις 11/10/57.

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



Κάτω : Από την τελετή της ορκωμοσίας της 2ης Σειράς 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.),  
 Λαβάκη Π. (28ης Ικ.) και  
 Οικονομάκο Π. (28ης Ικ.)



Αριστερά :  
 Ο Υποπύραρχος Μηχανικός ε.α.  
 Ανδρέας Παυλίδης.  
 Με το υψηλό επίπεδο γνώσεων  
 και εμπειρίας του στον τεχνικό  
 κλάδο της Αεροπορίας, συνέβα-  
 λε τα μέγιστα στη δημιουργία  
 μιας ισχυρής βάσης στην οργά-  
 νωση και στη λειτουργία της  
 Σχολής Μηχανικών (Αξιωματι-  
 κών) Αεροπορίας - ΣΜΑ.



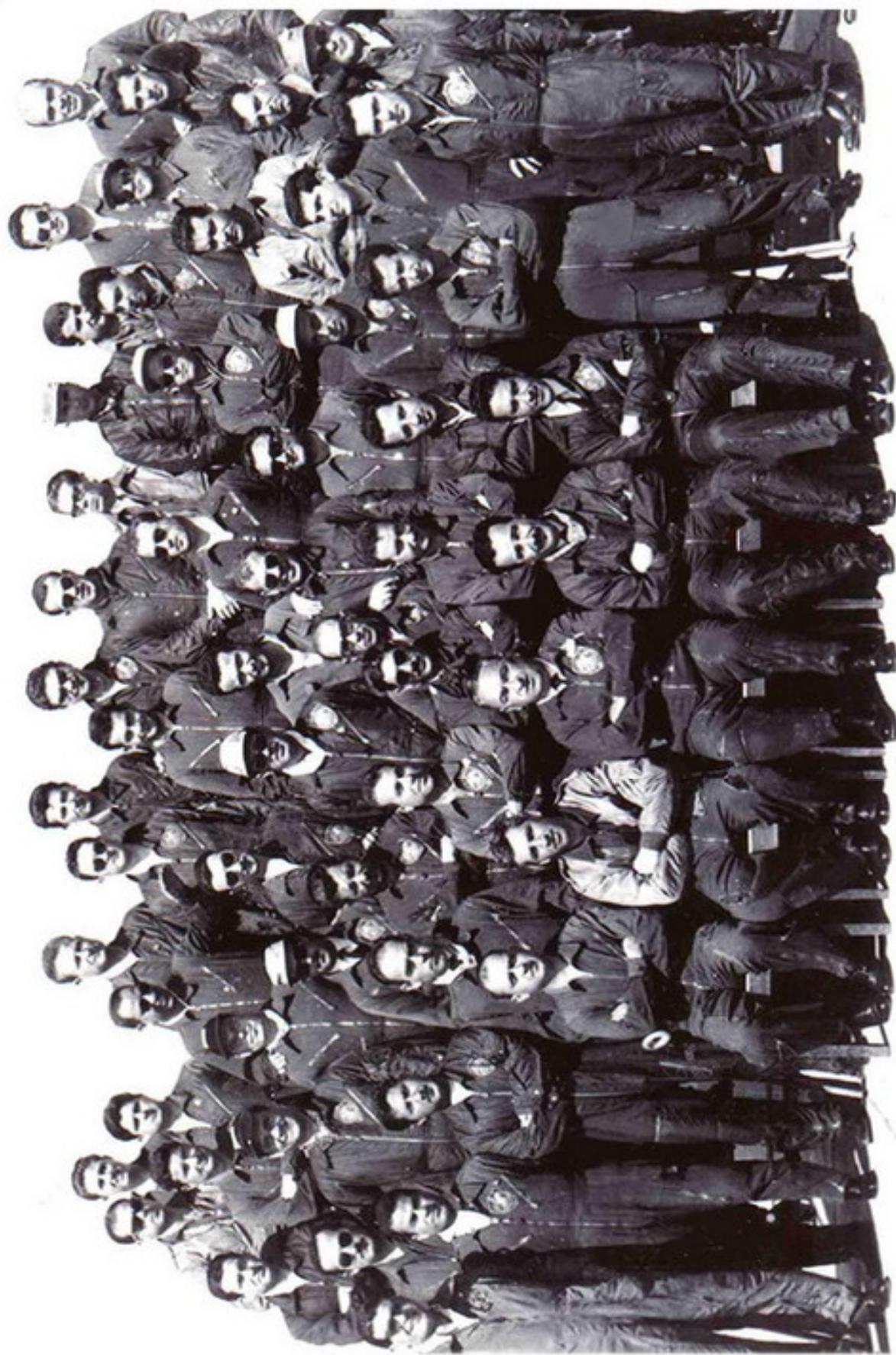
Οι καθηγητές της Σχολής Ικάρων παρακολουθούν την αποφοίτηση των μαθητών τους και αναλογίζονται τη δική τους προσφορά.



Α  
 Ξ  
 Ι  
 Ω  
 Μ  
 Α  
 Τ  
 Ι  
 Κ  
 Ο  
 Ϊ  
 Ε  
 Π  
 Ι  
 Τ  
 Ε  
 Λ  
 Ο  
 Υ  
 Σ



Στην εναλλαγή των επωμιδών



**Οι Αξιωματικοί εκπαιδευτές πτήσεων της Σχολής Ικάρων  
στην περίοδο 1959 - 1961**

## Στα χρόνια που πέρασαν

Το υψηλοπτέρυγο αφος Cessna T-41 (κάτω) χρησιμοποιείται στη Σχολή από το 1968 για τον έλεγχο της καταλληλότητας των Ικάρων στην ειδικότητα του ιπταμένου.  
Μεγ. ταχ. : 240 χ.α.ω. - Οροφή : 19.600 πόδια



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



ΚΑΤΩ : Το εκπαιδευτικό αφος Rockwell International T-2E Buckeye. Αυτό στη δύναμη της Π.Α. από το 1976, χρησιμοποιείται για την προχωρημένη και επιχειρησιακή εκπαίδευση των Ικάρων.  
Μεγ. ταχ. : 530 μ.α.ω. ή 853 χ.α.ω.  
Εμβέλεια : 909 ν.μλ. ή 1685 χλμ.





## Το εκπαιδευτικό Αφος T-6A Texan II της Raytheon

Μετά από μία προσφορά σχεδόν τεσσάρων δεκαετιών του αφους T-37 B/C στη βασική εκπαίδευση των Ικάρων, το αφος 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 πτητικών χαρακτηριστικών περισσότερο ως ένα αεριωθούμενο παρά ως ελικοφόρο, με τον στροβιλοελικοφόρο κινητήρα που διαθέτει. Η αρχική κατασκευή του, στα μέσα της 10ετίας του '90, έγινε από τη Beech A/c Cgr., 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 εκμηθεθεί 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 εκατομμύρια χειριστές ανά τον κόσμο.



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

Στο δυναμικό της Π.Α. θα περιληφθούν 45 αφη, με την ολοκλήρωση της παραλαβής, από τα οποία τα 20 θα είναι τροποποιημένα για να έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς οπλικών φορτίων.

### ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ T-6A TEXAN II

Κινητήρας : Pratt & Whitney Canada PT6A-68, 1.100 ίππων

Μέγιστη ταχύτητα : 310 νμ.α.ω. ή 574 χ.α.ω.

Επιχειρησιακή οροφή : 35.000 πόδια

Ακτίνα δράσης : 900 νμ. 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  
παραδίδομε στην  
τάξη σου τα ηγετι-  
κά 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 στρα-  
τιώτες 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, υποσχό-  
μαστε να τηρήσουμε  
τους κανόνες της  
στρατιωτικής τιμής  
και να φανούμε  
αντάξιοι συνεχιστές  
των παραδόσεων  
και των ιδανικών  
της Σχολής.



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



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



362 ΜΠΕ  
με αφη T-2E προ-  
χωρημένης εκπ/σης  
Έδρα : Καλαμάτα



363 ΜΕΕ  
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 μία νέα σύγχρονη Σχολή κατασκευάζεται.**

**Η 5η Οκτωβρίου 2001 σηματοδοτεί την τελετή της θεμελίωσης των νέων κτιρίων από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας κ. Άκη Τσοχατζόπουλο, παρουσία του Υφυπουργού και Επιτίμου Αρχηγού ΓΕΑ Απτχου (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 συνεχισαν με σθένος το κύριο έργο τους, αυτό της επιστημονικής τους κατάρτισης, έστω σε πρόχειρες και με πολλές ελλείψεις εγκαταστάσεις.**

**Τα νέα κτίρια της σχολής είναι βέβαιο ότι εκπληρούν τις απαιτήσεις της εποχής για μία 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  
ουρανούς με τα πρώτα  
αεριοθούμενα





# Ταχύτερα Ψηλότερα



## Ο πρώτος Έλληνας JETίστας

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



Άνω : Ο Ανθός Πολίτης Ν. της 21ης Σειράς Ικάρων, εκπαιδευόμενος στα αεριωθούμενα αφη 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 Υπγός Τζαβάρας Αν. και Ανθός 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 αφη T-33, F-80 και F-84E στις Βάσεις Williams, Georgia και Nellis των ΗΠΑ, των Υπγών Βούλγαρη Ε., Δαρμάρου Γ., Πασχαλίδη Α., Καραχάλιου Τ., Τράκα Η., Μήτσανα Θ., Στυλιανάκη Ι. και των Ανθγών 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 Επγούς Κόκκα Κ. και Φραγκιά Α. ανεχώρησε τον Ιανουάριο του 1952 και η δεύτερη με τους Σινούρη Ε. και Αθανασόπουλο Ε. τον Οκτώβριο του 1952.



# Εκπαίδευση στρατευσίμων στις ΗΠΑ

Η Αεροπορία στην προσπάθειά της να καλύψει το κενό σε Υπαξι/κούς 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 αφών.

ΚΑΤΩ : Στιγμιότυπα του έτους 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 η 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.**

*Φωτ. πρώτη άνω : Ο Δκτής των Δυνάμεων του ΝΑΤΟ Στρατηγός Ντ. Αΐζενχάουερ με τον Δκτή της Ελευσίνας (112 Π.Μ.) Σμήναρχο Χρ. Κατσιγιάννη (6/3/52).*

*Στις δύο άνω φωτ. από αριστερά : Αντιπτέραρχος Εμμαν. Κελαΐδης - Α/ΓΕΑ, Παν. Κανελλόπουλος - ΥΕΘΑ, Αντισμήναρχος Ε. Σινούρης - Δκτής Σμηναρχίας Μάχης / 112Π.Μ., Στρατηγός Μοντγκόμερυ - Υπαρχηγός Δυνάμεων ΝΑΤΟ και λοιποί που έχουν αναφερθεί.*

*Δίπλα : Ο Α/ΓΕΑ Εμ. Κελαΐδης εξοικειώνεται στα JET από τον Σμηναγό Ηλία Τσαμουσόπουλο.*



# Οι πρώτες Μοίρες JET

## Δίωξης και Βομβαρδισμού

Δεξιά : 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 (110ΠΜ).



Η δεύτερη και η τρίτη κατά σειρά Μοίρες που συγκροτήθηκαν  
 με αψη F-84G ήταν η 339Μ. (αριστερά) με έμβλημα "Moon Shine"  
 και η 338Μ. (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 (117ΠΜ).



Οι επόμενες Μοίρες με τα πρώτα αεριωθούμενα F-84G,  
 ήταν οι Μοίρες 340 (πλάι), Αλεπού, η 335 (κάτω), Τίγρης και  
 η 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 (115ΠΜ). 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 (116ΠΜ).



Τα εμβλήματα  
 των Μοιρών 335 και 336  
 που κατά καιρούς  
 είχαν θεοσιωθεί.





Χειριστής  
Κοκκινίδης Κ.



Χειριστής  
Μήτσανας Θ.

## Αφη F-84G Thunderjet



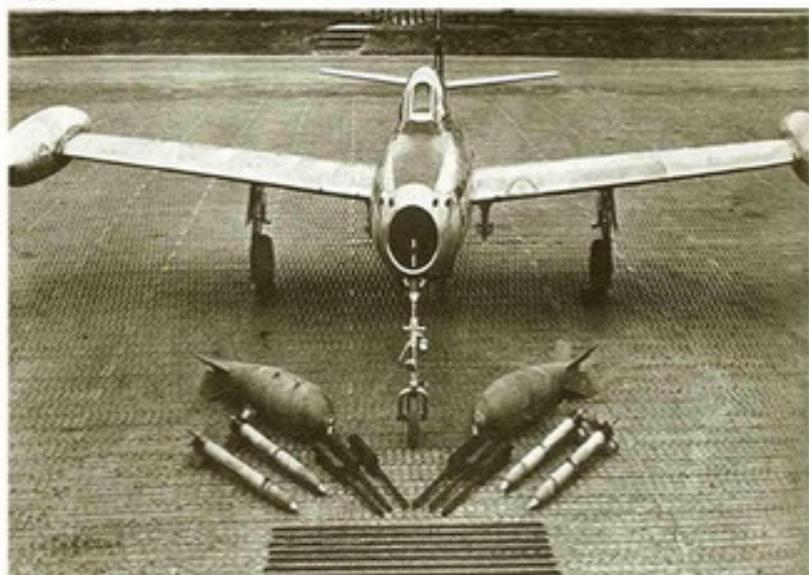
Μπορεί τα ελικοφόρα αφη ν' άνοιξαν τον δρόμο προς τον ουρανό, όμως τα αεριωθούμενα έφεραν τον άνθρωπο ψηλότερα και ταχύτερα. Τα αφη Republic F-84 Thunderjet άφησαν εποχή, κόβοντας την ανάσα των θεατών στο έδαφος, με την ταχύτητα που πετούσαν και με τους θεαματικούς ελιγμούς που εκτελούσαν, ως πρόδρομοι νέας περιόδου. Αποτελέσαν την κύρια αεροπορική δύναμη των χωρών του NATO, στις αρχές της δεκαετίας του '50 και τον πρώτο μαχητικό τύπο αεριωθουμένου αφους για τις Ελληνικές Μοίρες.



Χειριστής  
Αβδελάς Ν.



Χειριστής  
Δελιγεώργης Β.



## Τα χαρακτηριστικά του αεροσκάφους Republic F-84G Thunderjet

**Ρόλος :** Μαχητικό - βομβ/κό  
**Κινητήρας :** Allison J35-A-29  
turbojet με ώση 5.600 λιβρών  
**Μέγ. ταχύτητα :** 960 χλμ./ώρα  
**Οπλισμός :** 4 πολυβόλα των  
0.5 ιντσών και οπλικό φορτίο  
(βόμβες-ρουκέτες-NAPALM)  
μέχρι 4.500 λίβρες.



Χειριστής  
Βακάλης Α.



Τα αφη F-84G είχαν παραχωρηθεί στην Ελλάδα προς χρήση και όταν στα τέλη της δεκαετίας του '50 αντικαταστάθηκαν με τα F-84F, αυτά μεταβιβάστηκαν στη Γιουγκοσλαβία.



Ο χειριστής  
Κυριακός Ν.

Δίπλα : Στιγμιότυπο του 1955 από τη στατική έκθεση αεροπορικού υλικού στην Ελευσίνα (112ΠΜ), με την ευκαιρία της εορτής της Αεροπορίας. Αριστερά στη φωτογραφία ο τότε Α/ΓΕΑ Κ. Μαργαρίτης με τον βαθμό του Υποπτεράρχου. Όταν συμπληρώθηκε ο απαιτούμενος χρόνος στον βαθμό αυτό προήχθη σε Αντιπτέραρχο.



**Κάτω αριστερά :** Ο Σμήναρχος Μ. Κοντολέφας, Δκτής της 110ΠΜ από 12/1/53 έως 14/8/54. Αξιωματικός της 6ης Σειράς Ικάρων (Σχολής Αεροπορίας) με πλούσια πηητική εμπειρία, ανέλαβε τη Δκση της Μονάδας με τον βαθμό του Αντισμηναρχου.  
**Κάτω δεξιά :** Ο Αντισμήναρχος Δ. Κωστάκος, Δκτής της Σμηναρχίας Μάχης της 110ΠΜ την περίοδο της υποδοχής και αξιοποίησης των πρώτων Μοιρών αεριωθουμένων αφών.





**"Flying Ghost"**

## Η 337 Μοίρα Δίωξης - Βομβαρδισμού

ενέταξε στη δύναμή της αψη F-84G στη Βάση της Ελευσίνας την άνοιξη του 1952, με Δκτή τον Επγό Ε. Σινούρη και τον Νοέμβριο μεταστάθμευσε στη Βάση της Λάρισας, με Δκτή τον Επγό Κ. Κόκκα.



Επισμηναγός Κόκκας Κ.  
Δκτής



Υποσμηναγός Στυλιανάκης Ι.  
Αξκός Επιχ/σεων



Πα'γεωργίου Α.,  
Υποσμηναγός



Δαμάσκος Δ.,  
Υποσμηναγός



Λυμπουσάκης Ι.,  
Ανθυποσμηναγός



Πα'δημητρόπουλος Ε.  
Ανθυποσμηναγός



Ανθυποσμηναγοί :  
Φραγκοπανάγος Α.,



Κουτσομπίνας Δ.,



Τουργέλης Κ.



### Τεχνικοί Αξιωματικοί της Μοίρας

Από αριστερά : Ανθγος Κυπραίος Δ., Ανθγος  
Φακλής Κ., Σγος Σμυρνωτόπουλος Θ.,  
Υπγος Μανωλέας Π. και Ανθγος Φύλης Ν.



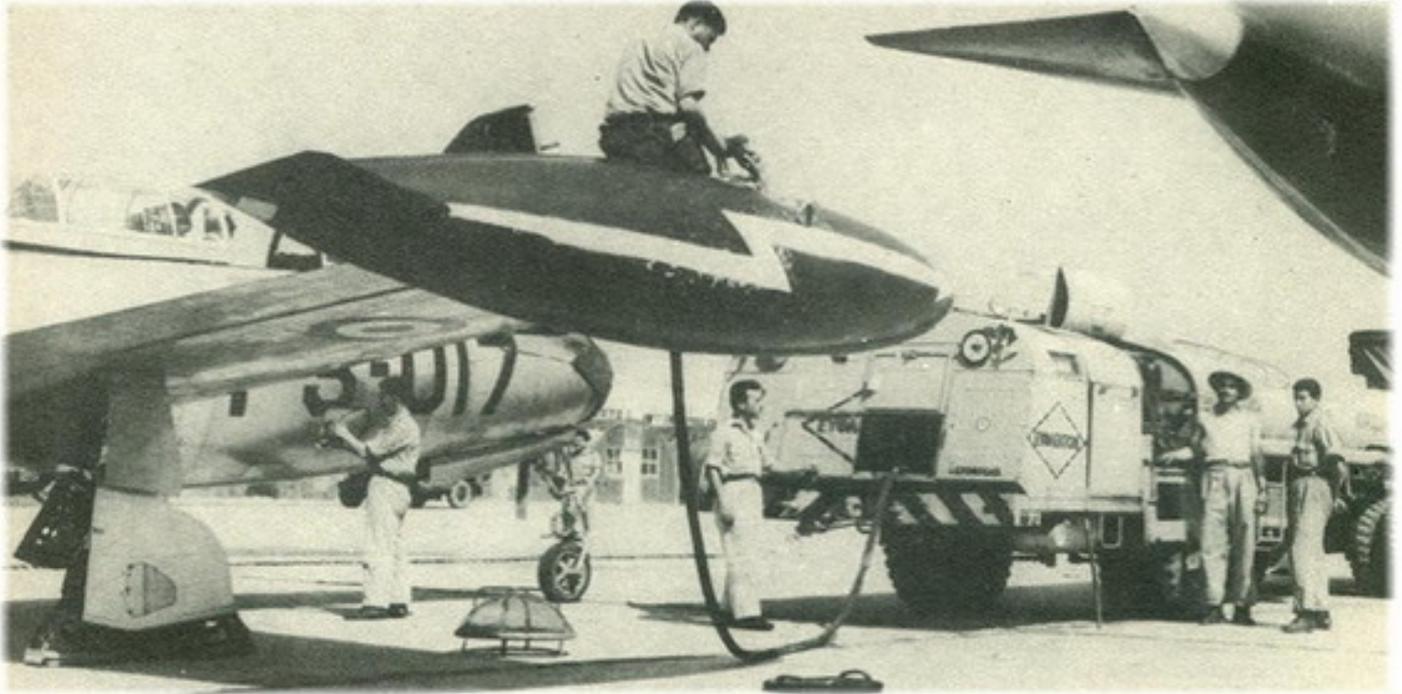
Ανθυποσμηναγοί :  
Καραδημητρίης Α.,



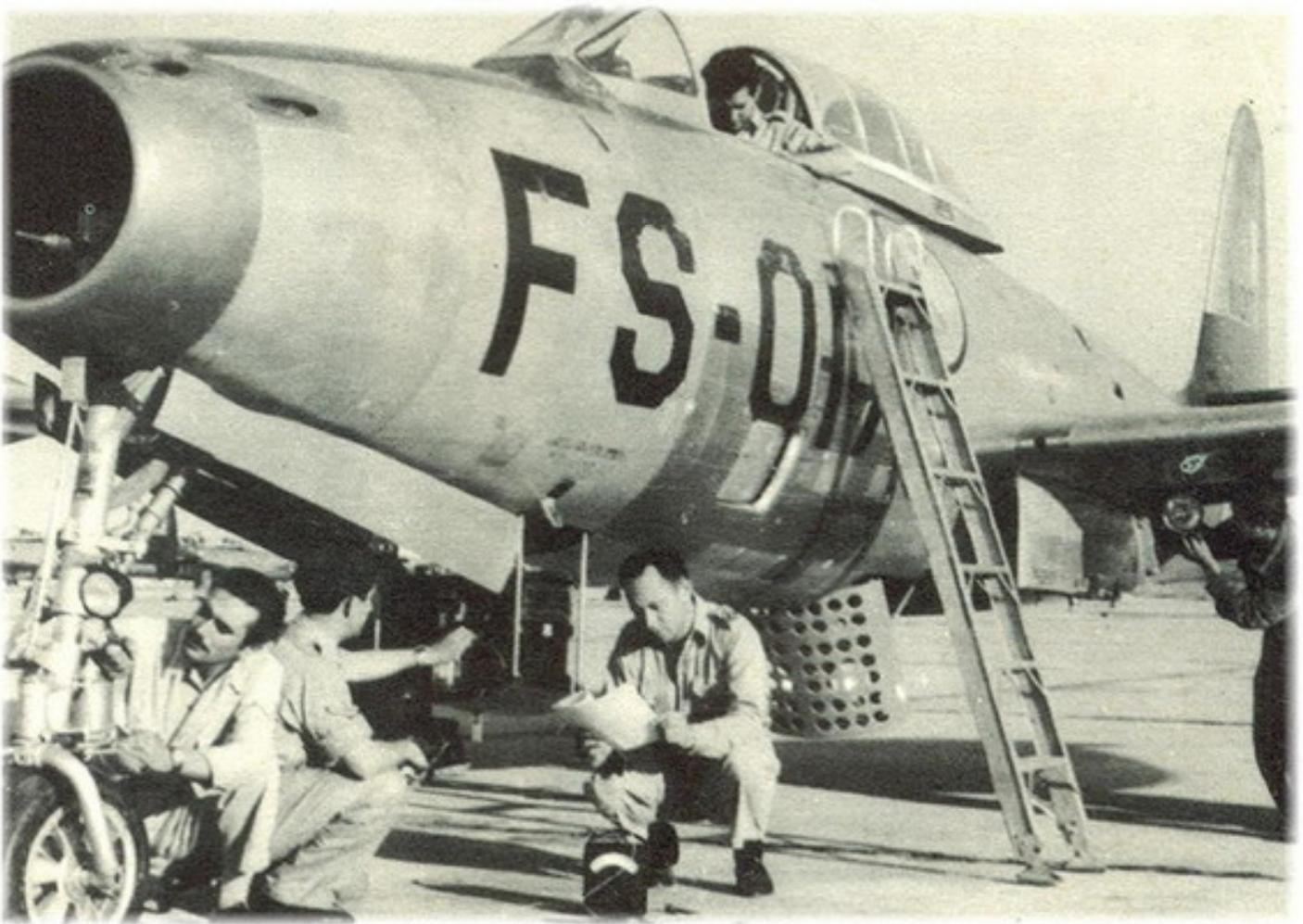
Κωτσάκης Ι.,



Μπάρτζης Κ.



*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 Δκμή τον Επισμηναγό Φραγκιά Α., στη Βάση της Λάρισας, η οποία είχε οργανωθεί ως Πτέρυγα Μάχης με την ονομασία 110 Π.Μ.



Υποσμηναγός Τράκας Η.  
Δκτής



Υποσμηναγός Πατεράκης Σ.  
Αξκός Επιχ/σεων



Ανθυποσμηναγοί : Αγγελέτος Δ., Τυροβολάς Ν., Τσίγκρης Ι., Στεφαιδούρος Γ.



Ανθυποσμηναγοί : Δοβανίδης Π., Μωρθανάσης Ε., Τσίρκας Ι., Αυγερινίδης Κ.  
Κωνσταντάκος Α.



# Η 338 Μοίρα Δίωξης - Βομβαρδισμού

συγκροτήθηκε στην Ελευσίνα στις αρχές του 1953  
και τον Απρίλιο μεταστάθμευσε στην 110 Π.Μ.



**" Flat Foot "**



Επισμηναγός Σινούρης Ε.  
Διευθυντής



Υποσμηναγός Γκικόπουλος Γ.  
Αξικός Επιχ/σεων



Υποσμηναγοί : Πανουτσόπουλος Ε., Αγοραστός Π., Ανδρεάδης Μ.      Ανθός Χαρλαύτης Δ.

Πλάι : Ανθυποσμηναγοί Σκούρας Π. και Βαλέντης Δ.



Πλάι : Ανθυποσμηναγοί Φωτόπουλος Α. και Παυλόπουλος Κ.

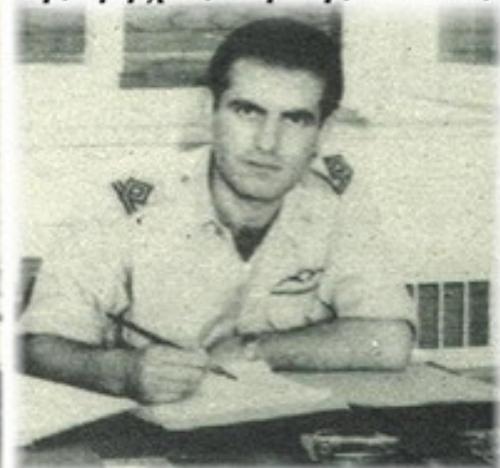
110

ΠΤΕΡΥΞ

ΜΑΧΗΣ



Πλάι : Ο Δκτής της Σμ/ρχίας  
Συντ/σεως και Εφ/σμού, Ασρχος  
Σ. Μωραΐτης με Αξ/κούς.  
Κάτω : Ο Ανθγός Κουστίνης Π.  
της Σμ/ρχίας Αερ/κής Βάσεως.



Ο επόπτης οικονομικών  
Σγός Δανιήλ Ηλ.



Ανθγός Δημητριάδης Χ.  
Δικαστικού Γραφείου

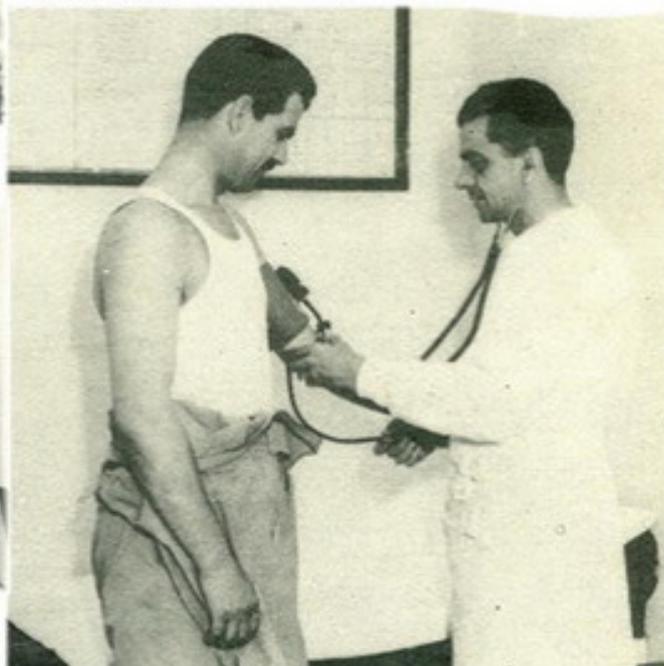
Κάτω : Ο προΐστάμενος της Υ.Υ., Επγός  
Ιατρός Α. Ηλιόπουλος, εξετάζει τον Επγό  
Κ. Κόκκα.



Υπογός Τσίκας Α.  
Τεχνικού Τμήματος

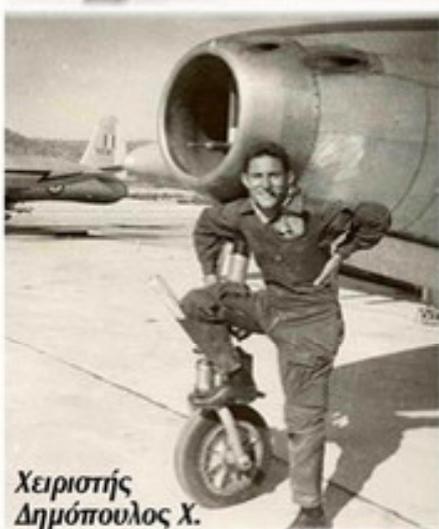


Υπογός Κεχρής





Χειριστής  
Σκεπαρνάκος Χ.



Χειριστής  
Δημόπουλος Χ.



Χειριστής  
Κοκκινίδης Κ.





**1953 - 110 Π.Μ.**

*Άνω : Ο Δκτής και οι χειριστές της 338 Μ.Δ.Β.*

*Κάτω : Ο Δκτής της Πτέρυγας, Σμχος Μ. Κοντολέφας, με αξιωματικούς των Μοιρών.*



## Το αφος F-84G σε φωτογραφική αποστολή



Άνω : Τοποθέτηση φωτογραφικής συσκευής στον κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο της αριστερής δεξαμενής καυσίμου αφους F-84G. Πλάι και κάτω : Πριν και μετά από μία φωτοαναγνωριστική αποστολή. Στη φ. ο Υπγός Παπανικολάου Αλ., Δκτης του τότε 348 Σμήνους Τακτικής Αναγνώρισης και οι Ανθογοί Σβόλης Β. (αριστερά) και Παπαδόπουλος Γ.

Στις αρχές της δεκαετίας του '50 εκτελούντο επιχειρησιακές αποστολές φωτ/γνώρισης σε χώρες της Βαλκανικής, με πρώτη στις 10/9/53 άνω του α/δ Kumaritsa της Σόφιας στη Βουλγαρία από τον Δκτη του Σμήνους, ιπτάμενος με αφος F-84G στα 20.000 πόδια.

Πηγή : Ημερίδα Ε.Α.Α. 23/11/02



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



Επιδέξιος χειριστής και  
βιρτουόζος βιολιστής



Πάσχα στο ...  
Σ' ένα άλλου είδους  
"Μέτωπο",  
σ' αυτό της δράσης  
της 110 Π.Μ.





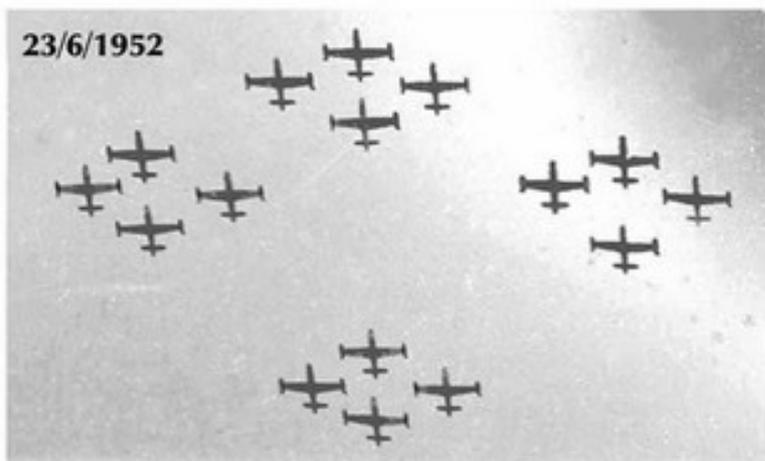
**Οκτώβριος 1953 - Η 338 Μοίρα πετάει πάνω από την Ιωνία, με αφη F-84G σε άσκηση με αντίστοιχη τουρκική Μοίρα. Άνω στιγμιότυπο από την άφιξη της Μοίρας στο Μπαλί Κεσίρ της Τουρκίας. Ο Δκτής της Βάσης, με Τούρκους επιτελείς του, υποδέχεται τον Μοίραρχο Επγό Ε. Σινούρη.**



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

**Δίπλα :** 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 Δκτή τον τότε Επι γό Ε. Σινούρη, στις 23 Ιουνίου 1952, μετά από μία επίδειξη θεαματικών ελιγμών που πραγματοποιήθηκε το ακροβατικό Σμήνος "Skyblazers" της USAF. Το Σμήνος αυτό των Αμερικανών αποτελείτο από τέσσερα F-84G και μετέβαινε στις χώρες μέλη του ΝΑΤΟ προς επίδειξη των πτητικών ικανοτήτων χειριστών και αφών.

23/6/1952



**Το ακροβατικό Σμήνος "Skyblazers"**



**Το πρώτο  
Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος**

Τον Αύγουστο του 1952 τη Δκση της 337 Μ. παρέλαβε ο Επιγός Κ. Κόκκας, ο οποίος παρέμεινε Δκτης μέχρι τον Ιούνιο του 1954. Με έδρα της Μοίρας τη Λάρισα (110 Π.Μ.) ο Κ. Κόκκας με τόλμη και αποφασιστικότητα συγκρότησε Ακροβατικό Σμήνος με αφη Republic F-84G Thunderjet.

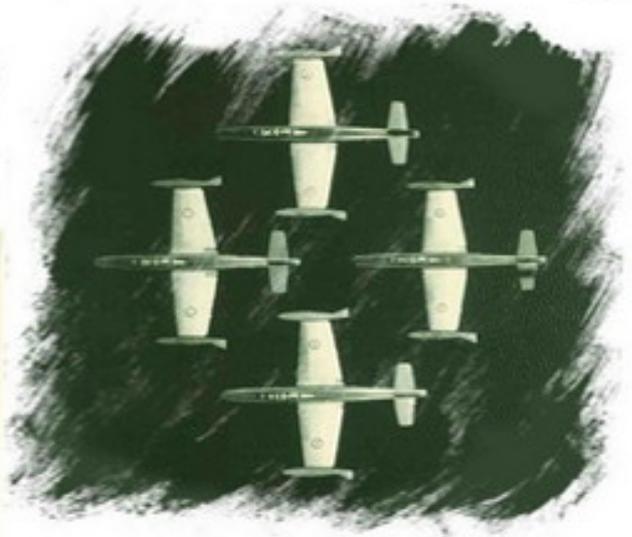
**ΔΙΠΛΑ :** Ο Κ. Κόκκας στο αφος F-84G.



Η πρώτη σύνθεση του Ακροβατικού Σμήνου F-84G. Από αριστερά στη φωτογραφία Δ. Δαμάσκος, Κ. Κόκκας, Ι. Στυλιανάκης και Ε. Πα'δημητρόπουλος. Στη μέση ο Π. Κανελλόπουλος - ΥΕΘΑ.



Κάτω : Στιγμιότυπο από την επίδειξη του Ακροβατικού Σμήνους F-84G στις 20/7/1954 στην Ελευσίνα, με την ευκαιρία της τελετής ένταξης στην Αεροπορία των αφών αναχαίτισης ημέρας F-86E Sabre.



Κάτω : Η νέα σύνθεση του Ακροβατικού Σμήνους μετά την αποχώρηση του Κ. Κόκκα (1954), με αρχηγό τον Ι. Στυλιανάκη και τη συμμετοχή του Στ. Φιρφυλιώνη (δεξιά). Το Σμήνος με τις δύο συνθέσεις του, από το 1953 έως το 1958, έλαβε μέρος σε πολλές επιδείξεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό δοξάζοντας τα Ελληνικά Φτερά.

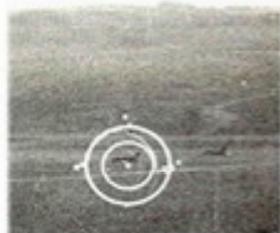


Καλλιτεχνική απεικόνιση αφους F-84G, του πρώτου ελληνικού ακροβατικού Σμήνους. Σημειώνεται ότι το χρώμα σκούρο μπλέ πήραν τα αφη του Σμήνους στο τελευταίο έτος της δραστηριότητάς τους, το 1958, με υλικό χρώματος που δώρισαν οι του Αμερικανικού Ακροβατικού Σμήνους Blue Angels.



**Στιγμιότυπα με τους πρώτους χειριστές  
και τον Δκτή της 338 Μοίρας με αφη  
F-84G, το 1953 στη Λάρισα (110Π.Μ.)**

Άνω από αριστερά : Σερ. Καμούσης, Δ. Χαρλαύτης,  
Ν. Στάμενας, Μ. Ανδρεάδης, Ε. Σινούρης - Δκτής 338Μ.,  
Π. Αγοραστός, Μ. Ρεγκής, Π. Σκούρας και Δ. Βαλέντης.



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

Κάτω : Στιγμιότυπο αγιασμού πριν από μία πε-  
ρίοδο αγώνων στα μέσα της δεκαετίας του '50.  
Από αριστερά Γ. Γκικόπουλος, Θ. Μήτσανας  
και Σ. Βαβαρούτσος.





Άνω : Δύο φωτογραφίες της ομάδας βολής του 28 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 κύπελλο, 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 στα μάτια των ξένων τις δυνατότητες της φυλής μας. Στη φωτογραφία άνω ο αρχηγός της ομάδας Κ. Κόκκας έχει στα χέρια του την εν λόγω διάκριση. Μαζί του οι χειριστές μέλη της ομάδας Ε. Παπαδημητρόπουλος και Ι. Λυμπουσάκης από αριστερά και Ι. Στυλιανάκης πρώτος από δεξιά.



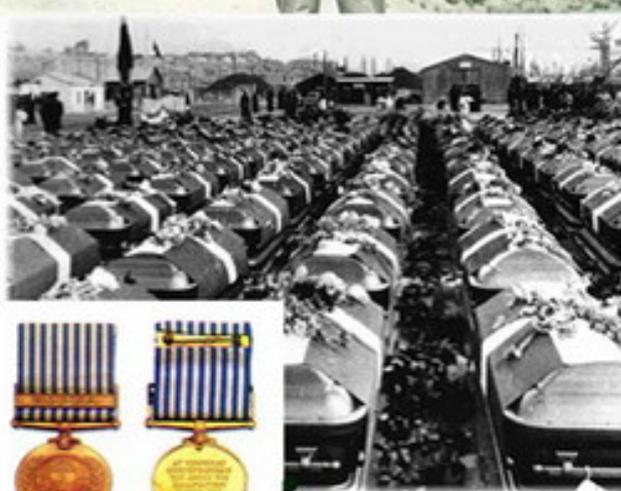


## Τα ελληνικά φτερά με τις δυνάμεις του ΟΗΕ στον Πόλεμο της Κορέας 1950 - 1955



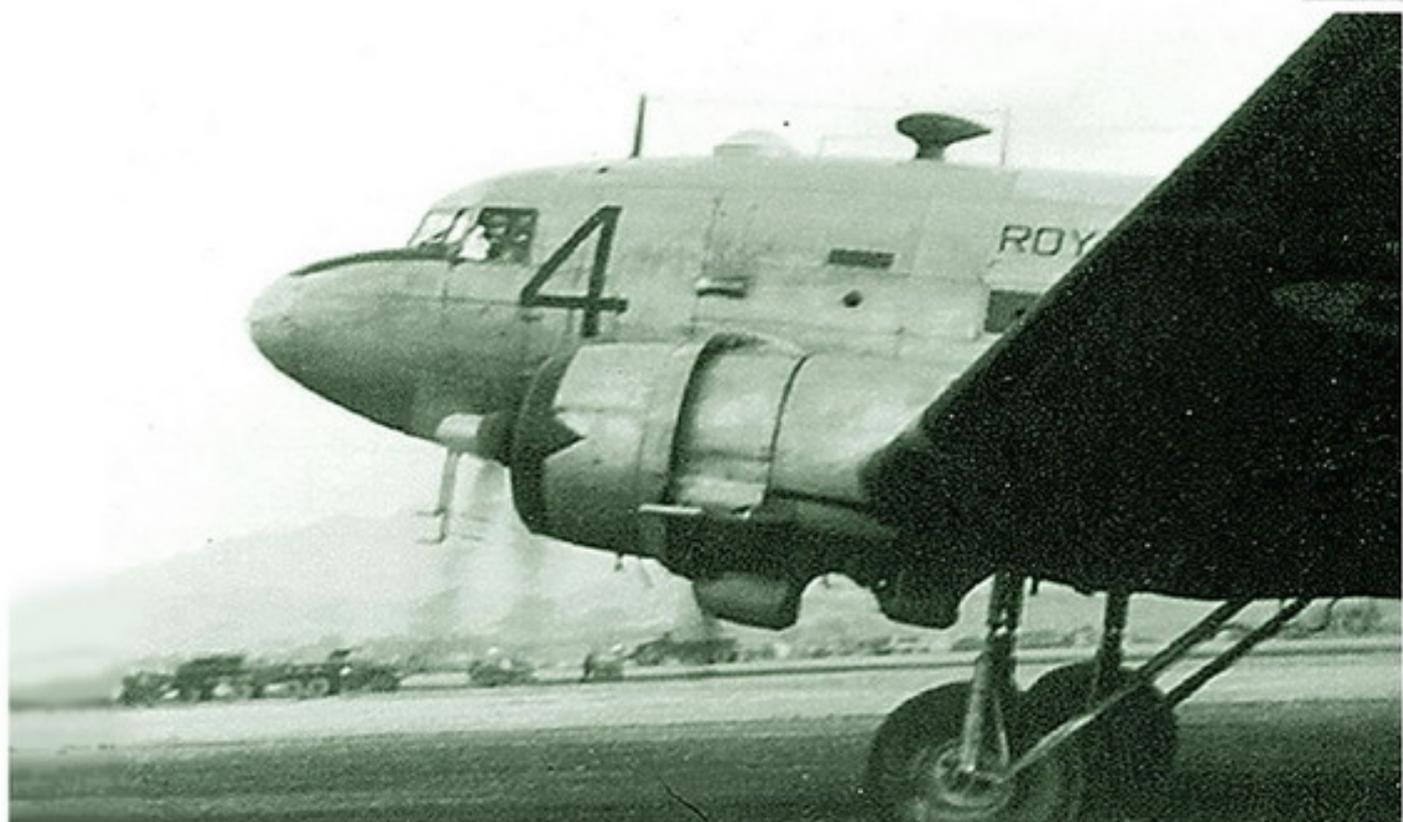
Το 13ο Σμήνος C-47, με επτά αφη στην αρχή και με άλλα δύο στη συνέχεια που αναπληρώσαν απωλεσθέντα, εκτέλεσε 2.916 πολεμικές αποστολές σε 13.777 ώρες πτήσεων, υπό δυσμενείς συνθήκες πολέμου και καιρικών συνθηκών.

Μετέφερε 70.568 επιβάτες, 9.243 τραυματίες, 11.104.550 λίβρες υλικού πολέμου και ενήργησε ρίψεις πυρομαχικών και εφοδίων βάρους 17.000 λιβρών.



Άνω : Μεταφορά οστών από την Κορέα στην Ελλάδα, φονευθέντων μαχητών του Εκστρατευτικού Σώματος της Ελλάδας.

Το 13ο Σμήνος έχασε 12 άνδρες μέλη πληρωμάτων των αφών 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 ήταν η συμμετοχή του Σμήνους, τον Δεκέμβριο του 1950, στη διάσωση 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 οι ακραίες καιρικές συνθήκες και τα πρωτόγονα αεροδρόμια της Κορέας.

Στημιότυπο από μία πτήση της κατηγορίας ανορθοόξου πολέμου, η οποία πραγματοποιήθηκε σε νησί βορείως του 38ου παραλλήλου. Στη φ. ο Α/ναυπλος Κατζαγιαννάκης Ι.





Στις 8 Μαΐου 1955 το Σμήνος με 5 αψη ανεχώρησε 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, τεχνολογικής προόδου της εποχής του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.



## Αποστολή στο Κονγκό

Μετά την Κορέα, στις αρχές της δεκαετίας του '60, η Αεροπορία έδωσε το επόμενο "παρόν" στο Κονγκό (το σημερινό Ζαΐρ), με αποστολή την μεταφορά ομογενών από τις περιοχές που είχαν εξεγερθεί σε άλλες περισσότερο ασφαλείς. Με πρωτόγονες συνθήκες, χωρίς P/B εδάφους και με ελλιπή αεροδρόμια, τα ελληνικά πληρώματα εκπλήρωσαν με επιτυχία δύο αποστολές, η πρώτη με δύο C-47 από 17 Ιουλίου μέχρι 5 Αυγούστου 1960 και η δεύτερη το 1961, με ιπταμένους και τεχνικούς και με αψη του ΟΗΕ.



## Στην ταχύτητα του ήχου με αφη F-86E Sabre

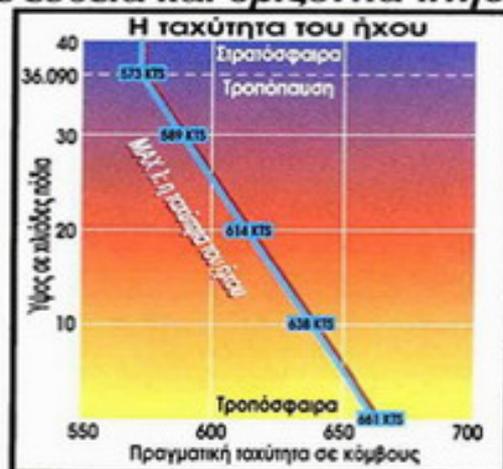


Συχνά από τα μέσα του 1954 και για ένα χρονικό διάστημα μετά, οι κάτοικοι του Θριάσιου πεδίου, στην ευρύτερη περιοχή της πόλης της Ελευσίνας, παρατηρούσαν τα νέα αφη με τις οπισθοκλινείς πτέρυγες να σχίζουν τον ουρανό σε βύθιση. Όμως δύσκολα ηρεμούσαν όταν ξαφνικά έφθαναν στ' αυτιά τους βροντές. Ήταν 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 οπισθοκλινής, απέτρεπαν το φαινόμενο της συμπίεστικότητας 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 υπέρβασή του σε εύθεια και οριζοντία πτήση.



# Οι πρώτες Μοίρες JET Αναχαίτισης Ημέρας

**ΔΕΞΙΑ :** Το έμβλημα της 341 Μ. με τους τέσσερις άσους και το βέλος. Η μοίρα αυτή με χαρακτηριστικό κλήσης "Βέλος ή Arrow" συγκροτήθηκε στο δεύτερο εξάμηνο του 1954 στην Ελευσίνα, μετά την άφιξη των πρώτων αφών F-86E. Αρχές Νοεμβρίου 1956 μεταστάθμευσε στην Τανάγρα (114Π.Μ.) και τον Μάιο του 1960 στη Νέα Αγχιάλο (111Π.Μ.). Τον Ιούλιο του 1965 αντικατέστησε τα αφη F-86E με τα νεότερα αφη F-5A Freedom Fighter.

Η Μοίρα διατήρησε τα αφη F-5A/B (B=διθέσια) μέχρι το 1993, οπότε διαλύθηκε για να συγκροτηθεί εκ νέου στις 30 Μαρτίου 1998 με αφη F-16C/D (D=διθέσια) Block 50, τα οποία έχει στη δύναμή της σήμερα με το αρχικό έμβλημα σε ασπίδιο.

341 M.A.



Στην ιστορία της 341 Μ. ξεχωριστή θέση κατέχει το Ακροβατικό Σμήνος που συγκροτήθηκε το 1957 με αφη F-86E. Αυτό ήταν το δεύτερο μετά το αντίστοιχο με τέσσερα αφη F-84G της 337 Μ.

Δημιουργός του νέου Σμήνους με επτά αφη και με την ονομασία "Acroteam", ήταν ο τότε Δκτής της Μοίρας Επισμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος. Μετά από πολλές με επιτυχία επιδείξεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, το 1960 την αρχηγία του Σμήνους ανέλαβε ο τότε Υποσμηναγός Α. Φραγκοπανάγος.

Η λαμπρή πορεία του Σμήνους συνεχίστηκε με νέα ονομασία ως "Ελληνική Φλόγα ή Hellenic Flame" και με χρώματα στα αφη αυτά της Ελληνικής Σημαίας.

Τον Μάρτιο του 1965, το Σμήνος τερμάτισε τη δράση του ως αποτέλεσμα της καθήλωσης των αφών F-86E και της αντικατάστασής τους με τα αφη F-5A/B.



342 M.A.



**ΑΝΩ :** Το αρχικό έμβλημα της 342 Μ. (σπάθες) το 1955 στην Ελευσίνα με αφη F-86E. Μετά από χρόνια θεσπίστηκε το εικονιζόμενο ασπίδιο με ίδιο χαρακτηριστικό κλήσης "Σπάρτη ή Sparta". Τον Νοέμβριο του 1956 η Μοίρα μεταστάθμευσε στην Τανάγρα όπου διατήρησε τα F-86E μέχρι το 1962. Το 1964 εξοπλήστηκε με αφη F-84F και το 1969 με αφη F-102A Delta Dagger οπότε ανέλαβε ρόλο Αναχαίτισης Παντός Καιρού.

Η 342 Μ.Α. από τον Αύγουστο του 1975 είχε στη δύναμή της και αφη Mirage F.1CG που διαδοχικά παραλάμβανε. Τελικά στις αρχές του 1977 τα F-102A καθηλώθηκαν οριστικά.

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



343 M.A.



Χαρακτηριστικό κλήσης : "Star"

**ΑΝΩ :** Τα κατά καιρούς εμβλήματα της 343 Μ. Με τα ζάρια ήταν το αρχικό όταν συγκροτήθηκε το 1955 με αφη F-86E στην Ελευσίνα. Το 1956 η Μοίρα μαζί με τις άλλες δύο Μοίρες F-86E μεταστάθμευσε στην Τανάγρα. Το 1961 παρέλαβε αφη F-86D με έδρα τη Νέα Αγχιάλο. Τα αφη αυτά διατήρησε μέχρι το 1966 όταν εφοδιάστηκε με αφη F-5A. Στις 29 Μαρτίου 2001 σε επίσημη τελετή στη Μίκρα (113Π.Μ.) έγινε η απόσυρση των τελευταίων αφών F-5A/B και συγχρόνως η αναστολή λειτουργίας της 343 Μ.



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



**Κάτω : Το F-86E σήμερα στο Μουσείο  
της Αεροπορίας στη Δεκέλεια**



### **Τα ελληνικά F-86E**

Κατασκευάστηκαν 9.502 σκάφη σε όχι λιγότερες από 13 εκδόσεις από εργοστάσια και εκτός της North American Aviation κατόπιν αδείας, στον Καναδά, στην Αυστραλία και στην Ιαπωνία.

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



### **Ιστορικό**

Το αφος F-86 Sabre ήταν η εξέλιξη του, από το 1944, σχεδιαζομένου 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 της ταχύτητας του ήχου αλλά αυτό ήταν αεροεκτοξευόμενο.



Σμηναγός  
Τζαβάρας Αναστ.  
Δκτής Μ.



Σμηναγός  
Παπαγεωργίου Δ.  
Αξκός Επχσεων



Υποσμηναγός  
Χαρλαούτης Διογ.



Υποσμηναγός  
Σκούρας Παναγ.



Ανθυποσμηναγός  
Κουτσομπίνας Δημοσθ.



Ανθυποσμηναγός  
Φραγκοπανής Ανδρ.



Ανθυποσμηναγός  
Τουργέλης Κωνστ.



Ανθυποσμηναγός  
Τζώρτζης Γεώργιος



Ανθυποσμηναγός  
Πα'κωνοσταντίνου Σ.



Ανθυποσμηναγός  
Δημακογιάννης Ιωάν.



Ανθυποσμηναγός  
Κυριακός Νικολ.



Ανθυποσμηναγός  
Μπραούζος Ανδρέας



Ανθυποσμηναγός  
Γραφάκος Παναγ.



Ανθυποσμηναγός  
Αδάμ Κων'νος



Ανθυποσμηναγός  
Κουτσός Δημήτριος



Ανθυποσμηναγός  
Γεωργόπουλος Δημήτρ.



Ανθυποσμηναγός  
Κωνοσταντινίδης Κωνστ.



Ανθυποσμηναγός  
Κόλλιας Φίλιππος



Ανθυποσμηναγός  
Τρηιάζης Γεώργιος



Ανθυποσμηναγός  
Μπάρτζης Κωνστ.



Ανθυποσμηναγός  
Βάσσης Χαράλ.



Ανθυποσμηναγός  
Καρβελάς Αθαν.



Ανθυποσμηναγός  
Παπαηλίου Δημ.



Ανθυποσμηναγός  
Σαμαράς Ιωάν.



Ανθυποσμηναγός  
Γακίδης Εμμαν.



Ανθυποσμηναγός  
Πατήρης Νικολ.



Ανθυποσμηναγός  
Φωτόπουλος Αθαν.



Σμηναγός  
Λάιτμερ Εδμ.  
Δακτής Μ.



Σμηναγός  
Παπαγεωργίου Αν.  
Αξκός Επιχειρων



Υποσμηναγός  
Μπατσαλιάς Σπ.



Υποσμηναγός  
Χομπίτης Ιωάν.



Υποσμηναγός  
Ρουχωτάς Σπ.



Υποσμηναγός  
Τυροβολάς Νικ.



Ανθυποσμηναγός  
Χατζήρης Ιωάννης



Ανθυποσμηναγός  
Παπαδάκης Παναγ.  
ή Βαρδής



Ανθυποσμηναγός  
Μπέλιας Δημ.



Ανθυποσμηναγός  
Βενετσάνος Γκ.



Ανθυποσμηναγός  
Σαργένης Νικολ.



Ανθυποσμηναγός  
Δημητρός Δημ.



Ανθυποσμηναγός  
Μαρίνης Παναγ.



Ανθυποσμηναγός  
Φάκος Κυριάκος



Ανθυποσμηναγός  
Μποργανός Γεώρ.



Ανθυποσμηναγός  
Σελλής Δημήτριος



Ανθυποσμηναγός  
Στεφανάκης Στ.



Ανθυποσμηναγός  
Παπαλόης Ευθ.



Ανθυποσμηναγός  
Χατζηδάκης Κων.



Ανθυποσμηναγός  
Καλυντέρης Ιωάν.



Ανθυποσμηναγός  
Μήλας Χρήστος



Ανθυποσμηναγός  
Κοντογιάννης Κων.



Ανθυποσμηναγός  
Γιαλελής Δημ.



Ανθυποσμηναγός  
Λέλεκας Αναστ.



Ανθυποσμηναγός  
Σκορδής Κων.



Ανθυποσμηναγός  
Δημάκος Αλεξ.



Ανθυποσμηναγός  
Τσιλίκας Κων.

Ανθυποσμηναγός  
Μπεσίρης Κων.



Ανθυποσμηναγός  
Μπρέντας Βασ.





Σμηναγός  
Κοντέας Γεώρ.  
Δκτής Μ.



Σμηναγός  
Πατεράκης Στ.  
Αξκός Επχσεων



Υποσμηναγός  
Μαγκλίνης Κ.



Υποσμηναγός  
Αγγελέτος Δημ.



Υποσμηναγός  
Λυμπουσάκης Ι.



Ανθυποσμηναγός  
Φούντης Αθαν.



Ανθυποσμηναγός  
Οικονόμου Βασίλ.



Ανθυποσμηναγός  
Αργείτης Ιωαν.



Ανθυποσμηναγός  
Γκέλιος Λεων.



Ανθυποσμηναγός  
Λούρδης Ευάγ.



Ανθυποσμηναγός  
Αρβανιτάκης Κων.



Ανθυποσμηναγός  
Ζώτος Σπυρίδων



Ανθυποσμηναγός  
Μαρκαντές Δημ.



Ανθυποσμηναγός  
Ξυπόλυτος Παν.



Ανθυποσμηναγός  
Φάκλαρης Θεόδ.



Ανθυποσμηναγός  
Βροντίλης Γεώρ.



Ανθυποσμηναγός  
Μπασιάς Γρηγ.



Ανθυποσμηναγός  
Κουλάκος Αναστ.



Ανθυποσμηναγός  
Στέφας Ιωάν.



Ανθυποσμηναγός  
Κατωπόδης Ιωάν.



Ανθυποσμηναγός  
Πα'κωνσταντίνου Ι.



Ανθυποσμηναγός  
Λίδας Πάρης

## Οι Αρχιμηχανικοί των πρώτων Μοιρών Αναχαίτισης



Υποσμηναγός  
Φακλής Κων.  
της 341 Μ.

Υποσμηναγός  
Κουρής Σωτ.  
της 342 Μ.



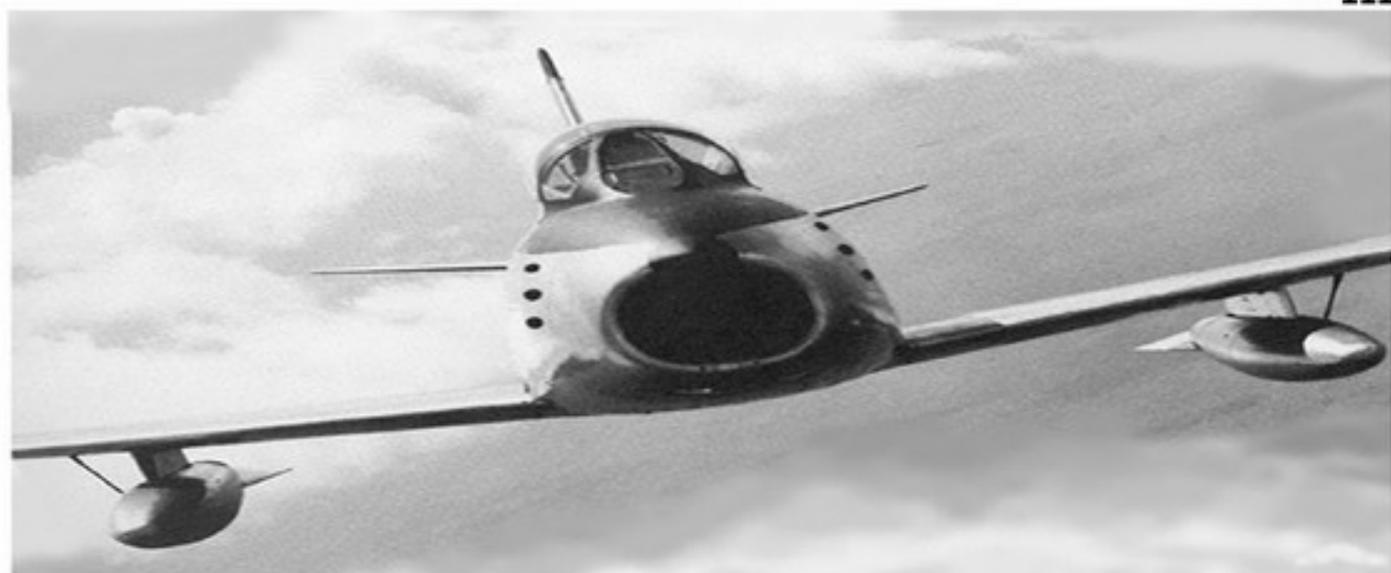
Υποσμηναγός  
Πριόβολος Ευθ.  
της 343 Μ.







**Δίπλα :** 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 Μπεσύρης Κ., Ρέπας Γ., Παυλόπουλος Π., Ανδριανόπουλος Γ. και Τυροβολάς Νικ.

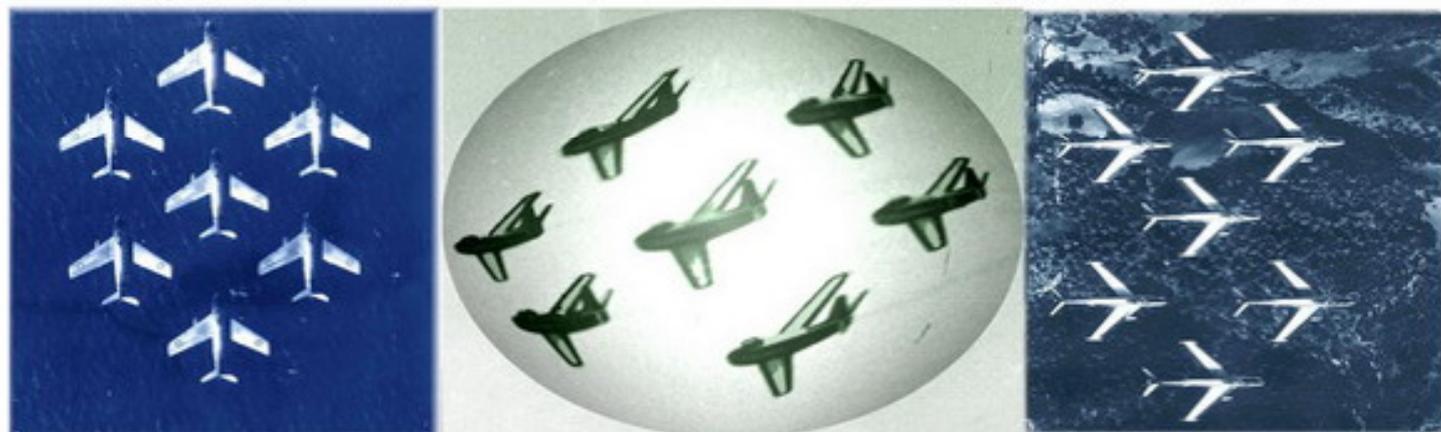


Στη φ. αρ/ρά (από κάτω) : Ανδριανόπουλος Γ.  
(σκοτώθηκε στις 14/5/59 με F-86E),  
Επιτροπάκης Μ., Μπρέντας Β., Σιμωνίδης  
Όμ., Δημάκος Αλ. και Καλεντέρης Ι.

## Το Ακροβατικό Σμήνος των F-86E



Οι Αξιωματικοί χειριστές του Σμήνους (όρθιοι από αριστερά) : Πατήρης Ν., Αδάμ Κ., Βλάσης Χ., Τσαμουσόπουλος Η. (αρχηγός), Φραγκοπανάγος Α. και Κόλιας Φ. Καθιστοί : Παπαηλίου Δ., Γαβριηλίδης Ι. και Καρβελιάς Α.



ΔΙΠΛΑ : Η δεύτερη σύνθεση του Σμήνους των F-86E με την ονομασία "Ελληνική Φλόγα" και με χειριστές τους Αξιωματικούς (όρθιοι από αριστερά) Γαβριηλίδη Ι., Πετρουλάκη Ε., Φραγκοπανάγο Α. (αρχηγός), Ζαχαριάδη Ι., Π'χριστόπουλο Β. και Παπαηλίου Δ. Καθιστοί από αριστερά : Μεθανίτης Γ., Καρδάσης Π., Κουκουβάος Α. και Βλάσσης Θ.

\*  
Σύντομο ιστορικό του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E αναπτύσσεται στη σελίδα 102.

## Η "Ελληνική φλόγα" στο Le Bourget



**ΑΝΩ :** Πριν από την απογείωση των επτά αφών F-86E "Ελληνική Φλόγα" στο Le Bourget της Γαλλίας, στις 16 Ιουνίου 1963. Στην ακροβατική επίδειξη που ακολούθησε η ελληνική συμμετοχή κυριολεκτικά αποθεώθηκε από τους 1.300.000 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 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 αφών F-5A, το 1967.

Όρθιοι από αριστερά είναι οι : Π"χριστόπουλος Β., Καρδάσης Π., Φραγκοπανάγος Α. (αρχηγός), Πετρουλάκης Ε. και Ζαχαριάδης Ι. Καθιστοί από αριστερά : Καλαμπάκας Κ., Μπέλιας Δ. (εφεδρικός αρχηγός) και Ευαγγελόπουλος Γ.

# Ο μεγάλος νικητής στον πόλεμο της Κορέας

Τα αφη F-86 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 *Beauteous Butch II*, φέρει στο πλάι τις 16 καταρρίψεις αφών MiG-15 που πέτυχε ο πρώτος Αμερικανός άσος της Κορέας, Σμηναγός Joseph M. McConnell.

Όταν κάποτε καταρρίφθηκε, αυτός σώθηκε. Όμως το 1954 ατύχησε και σκοτώθηκε σε ατύχημα με αφος F-86H Sabre.

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



Στον πόλεμο της Κορέας οι αερομαχίες γίνονταν όπως οι κλειστές του Β'Π.Π., με τη διαφορά ότι οι ταχύτητες και τα ύψη είχαν σχεδόν διπλασιαστεί.. Τα κατευθυνόμενα βληματα 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 χαρακτηριστικά του F-86E Sabre

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

MACH BUSTER'S CLUB



THIS CERTIFIES THAT

2nd LT PAPADAKIS PAN. - VARDHS  
IS A MEMBER IN GOOD STANDING AND HAS  
EXCEEDED THE SPEED OF SOUND IN A

CANADAIR BUILT F-86 SABRE JET

MADE UNDER LICENSE FROM NORTH AMERICAN AVIATION, INC.

*Joseph M. McConnell*  

CANADAIR  
LIMITED - MONTREAL

Άνω : Διάκριση που ελάμβαναν  
οι χειριστές των F-86E SABRE





**ΑΝΩ :** Οι τρεις Μοίρες των Canadair F-86E Sabre στην Ελευσίνα το 1956.  
**ΔΠΛΑ :** Στιγμιότυπο από την απονομή επάθλου "Ασφαλείας Πτήσεων" έτους 1956 στην 342 Μ. με Δκτή τον Σμηναγό Λάιμερ Ε. Η απονομή έγινε από τον Αρχηγό ΑΤΑ Υποπτέραρχο Σ. Διαμαντόπουλο (αριστερά).  
**ΚΑΤΩ :** Οι ενδείξεις οργάνων αφους F-86E σε πτήση.



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





Από μαλλιά προς  
το παρόν πάμε  
καλά!



**Άνω :** Το μεταλλικό κατάλυμα της 343 Μ.  
στην Τανάγρα στη δεκαετία του '50.  
**Κάτω :** Τυπικό κτίριο Μοίρας με  
χρηματοδότηση ΝΑΤΟ.





Στιγμιότυπο με τους πρώτους χειριστές της 348 Μοίρας Τακτικής Αναγνώρισης.



## Ιστορικό της 348 Μ.Τ.Α.

Η ιστορία της Μοίρας άρχισε τον Αύγουστο του 1953, όταν το ΓΕΑ αποφάσισε τη συγκρότηση Σμήνους φωτοαναγνωριστικών αεροσκαφών. Διευθυντής του Σμήνους ορίστηκε ο τότε Υπός Αλεξ. Παπανικολάου. Ως αεροσκάφη χρησιμοποιήθηκαν έξι F-84C, στα οποία οι φωτομηχανές εφένοντο στο εμπρόσθιο 1/3 της αριστερής εξωτερικής δεξαμενής καυσίμου.

Το Σμήνος με την ονομασία 348 Σ.Α. (Σμήνος Αναγνώρισεων) αξιοποιήθηκε στην Ελευσίνα (112 Π.Μ.) και στις 5/7/1954 μεταστάθμευσε στη Λάρισα (110 Π.Μ.).

Στις 5/5/1955 το Σμήνος παρέλαβε 20 αεροσκάφη RT-33A Silver Star και έγινε πλέον Μοίρα με την ονομασία 348 Μ.Τ.Α. Τα νέα αεροσκάφη ήταν παραλλαγή του γνωστού εκπαιδευτικού 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 αεροσκαφών Republic RF-84F Thunderflash. Η αξιοποίηση 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 μεταξύ του προσωπικού, με άριστα αποτελέσματα στο έργο της φωτοαναγνώρισης τόσο στον τομέα της επιχειρησιακής σχεδίασης όσο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Τα 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. 154 & 155). Έτσι τα RF-84F για 35 χρόνια προσέφεραν ένα αξιόλογο έργο, μέχρι στις 29/3/91 που αποσύρθηκαν τα τελευταία.



**ΑΝΩ :** Το αφος RT-33A Silver Star. Χρησιμοποιήθηκε από την 348 Μ σε φωτογραφικές αποστολές στα έτη 1955 και 1956. **ΑΝΩ ΔΕΞΙΑ :** Στιγμιότυπο του 1957. Ο τότε Σμηναγός Βαγιακάκος Γ. στο αφος RF-84F.



**ΑΝΩ :** Το φωτοαναγνωριστικό αφος RF-84F Thunderflash σε εκθεσιακό χώρο σήμερα. **ΑΝΩ ΔΕΞΙΑ :** Πίνακας οργάνων χειριστού αφος 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 στις 29 Μαρτίου 1991.



- Αντώνη αρκετές ώρες βγάλαμε 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 Γ., Πα΄κων-  
 σταντίνου Σ., Δημακογιάννης Ι. και Παπαδάκης Π. - Β.





1954 - Στο αεροδρόμιο της Λάρισας οι χειριστές της 338 ΜΔΒ,  
με Δκτή τον Σμηναγό Βαβαρούτσο Σ., έχουν αναρρηχθεί σ' ένα F-84G Thunderjet



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





## 1958

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

## 115 ΠΤΕΡΥΓΑ ΜΑΧΗΣ

### Ιστορικό

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

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 ίδιο τύπο αφών. Το 1960 τη θέση της 337 Μ. έλαβε η 340 Μ. με αφη F-84F Thunderstreak. Τον νεότερο αυτό τύπο αφούς διέθετε τότε και η 338Μ. Το 1964 η Μονάδα γίνεται Πτέρυγα και στα έτη 1975-76 αποκτά αφη A-7H Corsair με Μοίρες 340 και 345 Ελαφρού Βομβαρδισμού.



Τα αφη Republic F-84F Thunderstreak εντάχθηκαν στην Ελληνική Αεροπορία το 1957 σε αντικατάσταση των αφών F-84G Thunderjet. **Χαρακτηριστικά :** Αφος μονοθέσιο δίκωξης - βομβαρδισμού με δυνατότητα ανάληψης αποστολών strike (με ατομικά όπλα). Οι οπισθοκλινείς πτέρυγες που διέθετε επέτρεπαν διηχητικές πτήσεις. Τα τελευταία αφη του τύπου αυτού αποσύρθηκαν το 1984.



## Αφη F-84F Thunderstreak



Δεξιά κατά σειρά : Χρ. Δημόπουλος, Χαρ. Σκεπαρνάκος, Δκτης 338 Μ. το 1968 και Παρ. Παπαντωνίου. Κάτω δεξιά : Μιλτιάδης Ήτουνας.



# Έλεγχος Εναέριου Χώρου

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



## Σύστημα "ΝΙΚΗ"



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

Κάτω : Η ομάδα των αξιωματικών διαφόρων ειδικοτήτων που εκπαιδεύτηκε στα κατευθυνόμενα βλήματα συστήματος Nike, το 1959 στις ΗΠΑ. Από αριστερά : Πεντάρης Ε., Φέξης Ι., Αναγνώστου Α., Αστερίου Ι., Μανωλακάκης Ι., Χομπήτης Ι., Γαρδίκης Γ., Τζαβάρας Αν. (αρχηγός αποστολής), Πολίτης Ι., Βαλαβάνης Σ., Βαΐτης, Σούκουλης Γ., Φίλης Θ., Βλαχογιάννης Α. και Παπανικολάου Α.





## 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 κρατών του ΝΑΤΟ περιλαμβανομένης και αντίστοιχης Αμερικανών, ήλθε πρώτη με πρωτοφανή αποτελέσματα αφού πέτυχε και στις 12 βολές τον στόχο.

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

Κάτω : Οι Διτές των Σμηνών με τις πλακέτες έπαθλα που έλαβαν.





## Εκπαιδευόμενοι στην τεχνολογία του RADAR, στις ΗΠΑ το 1958

Στη φωτογραφία δίπλα, από αριστερά : Σαχαρίδης Κ., Αγγελίδης Εμ., Μπίνας Γ. και καθιστός Νιφάκος Θ.



ΑΝΩ : Οι Νιφάκος Θ. (με τον επίδεσμο) και Τζάκος Θωμάς, στο νοσοκομείο μετά από μία βόλτα με "Κάντιλακ".



ΑΝΩ : Hot dogs και hot Dogs, ας κάνουμε και μία ομελέτα αλλά ελληνικά.



ΔΙΠΛΑ : Όχι, δεν είμαστε το "Τρίο Μπελκάντο".



1976. Επίσκεψη - ενημέρωση του Γεν. Δντή ΥΠΕΞ  
στη μονάδα Radar του Πήλιου.  
Στο μέσον ο Υπαρχηγός ΓΕΑ, Υπτικός Ι. Κοτσολάκης



1976 - 2ος Τομέας Αεράμυνας (Πήλιο).  
Δτς 142 ΠΑΕ, Ταξχος Κ. Κοκκινίδης (μέσον),  
Δτς Τομέα, Ασχος Ε. Κασούμης (δεξιά).

## 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 περιστροφή, κολύμβηση, καλαθόσφαιρα και δραπέτευση - διαφυγή.



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

Άνω : Οι Αξιωματικοί της ελληνικής συμμετοχής. Από αριστερά οι Υποσημηναγοί Λεδάκης Σ., Μπέλιας Δ., Κατσιλιεράκης Α., Ητουνας 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 Δαρμάσκος Δ.



Η ελληνική ομάδα στα αγωνίσματα εδάφους, συχνά έπαιρνε τη δεύτερη ή την τρίτη θέση, ενώ στον αέρα σημειωνόνταν 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 (112Π.Μ.) και διαθέτει 4 Σμήνη :

- 1ο και 2ο με Α. Bell-205 σε αποστολές Έρευνας/Διάσωσης.
- 3ο με Α. Bell-212 ως VIP και Α. Bell-206 και
- 4ο με τα ενταχθέντα το 1999 ελικόπτερα Super Puma.



## Το ελικόπτερο παντός καιρού AS.332C-1 Super Puma

Το επιχειρησιακό πλήρωμα κάθε ελικοπτερού αποτελείται από 7 άνδρες, εκ των οποίων ο Σύνδεσμος και δύο Διασώστες είναι του Λιμενικού, που έχει και τον επιχειρησιακό έλεγχο.

# Αεροψεκασμοί

## 359 Μοίρα Αεροπορικής Εξυπηρέτησης Δημοσίων Υπηρερεισίων



Στα τέλη της δεκαετίας του '60 συγκροτήθηκε η 359ΜΑΕΔΥ με κύρια αποστολή την εκτέλεση αεροψεκασμών, σύμφωνα με τις ανάγκες του Υπουργείου Γεωργίας.



Για την εκπλήρωση της αποστολής της η Μοίρα περιέλαβε στη δύναμή της ελικόπτερα Agusta-Bell 47G, καθώς και ένα Σμήνος μεταφορικών αφών C-47 Dakota, ειδικά διαμορφωμένων για την εκτέλεση αεροψεκασμών.  
 Άνω : Αφος C-47 σε φάση ψεκασμού.  
 Άνω αριστερά : Ελικόπτερο Agusta - Bell 47G σε πτήση, διακρίνεται το σύστημα ψεκασμού.

Το 1974 η 359 Μοίρα 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 αφη Grumman/Schweizer G.164 AG - CAT, κατάλληλα για αποστολές ψεκασμού και πυρόσβεσης και στη δεκαετία του '80 αφη P.Z.L. M-18 Dromader με ίδια καταλληλότητα.

Άνω : Αφος Grumman G.164 AG-CAT.  
 Δίπλα : Αφος P.Z.L. M-18 Dromader.



## Τα πρώτα αφη Αναχαίτισης Παντός Καιρού



### Αφη 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 αναχαίτισεων παντός καιρού (προσβολή εχθρικού αφους στη διάρκεια της νύκτας ή εντός νεφών)*



*Ο πυρήνας των χειριστών που εκπαιδεύτηκε στα αφη F-86D με την άφιξη των στην Ελευσίνα (112 Π.Μ.), στα μέσα του 1960. Με τις φόρμες είναι οι Αμερικανοί εκπαιδευτές. Οι Έλληνες χειριστές είναι, από αριστερά στην πρώτη σειρά : Σγός Παλαιολόγου Ι., Ασχος Παντελίδης Γ. (Δκτής Σμ/ρχίας Μάχης), Επγός Οικονόμου Π. (Δκτής 337ΜΠΚ - μετέπειτα Α/ΓΕΑ), Επγός Χαλικιάς Θ. (Αξκός Επχ/σεων), Σγός Τυροβολάς Ν. (σκοτώθηκε με F-86D). Στη δεύτερη σειρά από αριστερά : Οι Υγιοί Δημακογιάννης Ι., Παπαδάκης Π.-Β., Βενετσάνος Γκ., Μήλας Χρ. και Ρούσσος Κ.*



Χειριστής  
Παπαδάκης Π.-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 Αγχιάλο (111 Π.Μ.) αντίστοιχα. Τα F-86D διέθεταν RADAR αέρος, με το οποίο ο χειριστής εγκλώβιζε τον στόχο για τη βολή στη συνέχεια των 2,75 in. ρουκετών, που ήταν μη αυτοκατευθυνόμενες και επιλέγονταν σε ομάδες των 6, 12 ή 24.

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

Το 1965 τα F-86D της 343Μ συγχωνεύτηκαν στην 337Μ, 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.

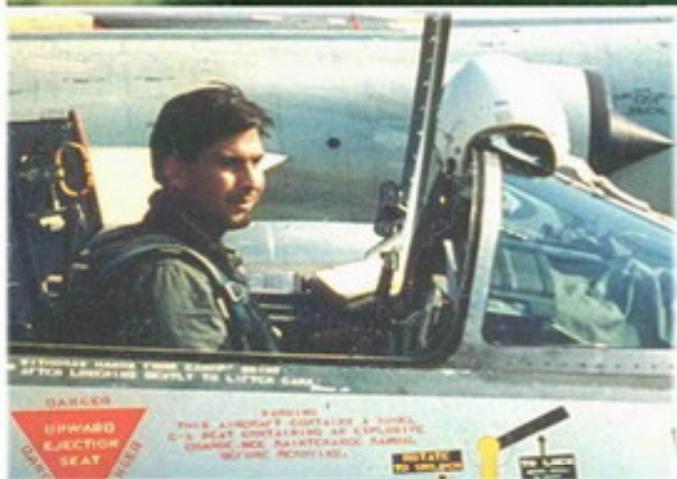
Σημειώνεται ότι στην Ελληνοτουρκική κρίση του Νοεμβρίου - Δεκεμβρίου του 1967 συγκροτήθηκε το 821 Σμήνος Αναχαίτισης Παντός Καιρού με F-86D και Διοικητή τον Επισμηναγό τότε Παπαδάκη Παν. - Βαρδή.

Χειριστές 337 ΜΑΠΚ  
με αψη F-86D, στην  
Ελευσίνα το 1962.  
Δκτής Μοίρας  
Ασμχος Στυλιανάκης Ι.  
Α.Ε. 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 αφών F-104G της Lockheed και F-5A της Northrop.**

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

Τον Δεκ. 1966 η 336 Μ. μεταστάθμευσε στον Άραξο (116 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 ΝΑΤΟ 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. Συνδιάζει 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 335Μ., στα 85.000 πόδια και με διθέσιο οι Μπέκας και Καραγιώργος στα 81.500 πόδια ύψος.

Γενικά το F-104 ενώ είχε μικρή αντωπική 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.ά.

Τα Starfighter αφού πέταξαν με τα ελληνικά χρώματα 29 χρόνια, αποσύρθηκαν σε μία 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 την 336.

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



Χειριστής  
Ήτσουνας Μ.



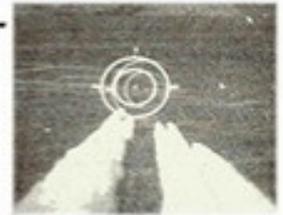
Χειριστής  
Δελιγιώργης Β.

Χειριστές 336 Μ.  
με αφη F-104G,  
στην Τανάγρα το 1966.  
Δκτης Μοίρας  
Ασμχος Πρωτοπαπάς Λ.  
Α.Ε. Επγός  
Χρυσάφopoulos Β.



## Ο οπλισμός του F-104G

- Ένα εξάκανο πυροβόλο M61 Vulcan 20 mm
- Φορτία βομβών
- Πύραυλοι AGM - 12 Bullrup
- 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 Ασμοχο (Ι) Ν. Μανουσάκη με την ευκαιρία της απόσυρσης του τύπου. Σήμερα τα αφη αυτά κοσμούν το Μουσείο της Αεροπορίας στη Δεκέλεια.

ΔΙΠΛΑ : Ο Επίτιμος Αρχηγός Α.Τ.Α. Απτοχος Ι. Χατζήρης (στο μέσον), μετά από μία πτήση με TF-104G, στην τελετή απόσυρσης του τύπου. Δεξιά του ο γαμπρός του Σμχος Π. Παγώνης και αριστερά του ο γιός του Επτός Π. 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 αριστερά οι Βάλσαμος Π., Χατζήρης Π., Τσακογιάννης Γ. (Δκτής Μ.), Παπαλέξης Γ. και Νικολόπουλος Χ. Καθιστοί οι 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, που αναδείχθηκε αξιόπιστο και αξιόμαχο.

**ΚΑΤΩ :** Η ομάδα των Ελλήνων χειριστών που εκπαιδεύτηκε το 1964 στη βάση Williams στην Αριζόνα των ΗΠΑ, μαζί με ξένους.

Από αριστερά όρθιοι οι Δημητρουλόπουλος Κ., Μήλας Χρ., Μπέλιας Δ., Αρτινός Ν., Ξένος, Ξένος και Κοκκινίδης Κ. Καθιστός τέρμα αριστερά ο Παπαμήχος Ν.



Τα αφη αυτά εντάχθηκαν στην Ελληνική Αεροπορία το 1965. Αν και εμπλούτησαν το δυναμικό της 111Π.Μ. (Νέα Αγχίαλος), η τελετή παράδοσης έγινε στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας την 15/7/65.

Με τις διαδοχικές αφίξεις ο αριθμός των αφών 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 φωτογραφήκα RF-5A, οπότε συγκροτήθηκε η 349 Μ., ενώ τον Μάρτιο 1978 τα αφη της 337 Μ. μοιράστηκαν στις άλλες Μοίρες και η Μοίρα αυτή παρέλαβε F-4E Phantom.



## 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 την 10/4/1959. Εκτός από τις ΗΠΑ το F-5 περιελήφθηκε στο αεροπορικό δυναμικό 29 άλλων χωρών.



Οι χειριστές Μπέλιας Δ. και Χατζήρης Ι.



## Χαρακτηριστικά

Το F-5 Freedom Fighter αρχικά σχεδιάστηκε με έμφαση για αποστολές αέρος-εδάφους με δεύτερη χρήση τις αντίστοιχες 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 2 στα ακροπτερύγια 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 παλληκάρια έχασαν τη ζωή τους στην προσπάθειά τους να εκπληρώσουν το καθήκον τους.





1968 - Ο Δκτής 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 μετάκαυση.



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



Χειριστές της 349 Μ. με RF-5A στην 110 Π.Μ. το 1974.  
Δκτής Πτέρυγας Σμχος Αναγνώστου Α. (στο μέσον)  
και Υπόδκτής Πολυμέρου Χρ. (τρίτος από αριστερά).  
Πρώτος από αριστερά ο χειριστής Παπανικολάου Π.,  
ο ανάλαβών το 2002 καθήκοντα Αργηγού Αεροπορίας.





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

Το δελταπτερυγό 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 Ελληνική Αεροπορία, που την περίοδο εκείνη δεν διέθετε αφη αναχαίτισης παντός καιρού, αφού ο προγενέστερος τύπος F-86D είχε αποσυρθεί το 1967. Τα αφη αυτά εξόπλισαν την 342 Μ. μέχρι το 1977, ενώ από το 1975 άρχισε να παραλαμβάνει αφη Mirage F-1CG.



**ΑΝΩ :** Ο πρώτος Δκτής της 342 Μ.Α.Π.Κ. με αφη F-102A Ασχος Ι. Δημακογιάννης, μετέπειτα Υ/ΓΕΕΘΑ

**ΔΙΠΛΑ :** Οι εκπαιδευθέντες στη Βάση Perrin στο Τέξας των ΗΠΑ, Έλληνες χειριστές από αριστερά Ε. Συκάς, Κ. Χίου, Α. Κοζανίτης, Αμερικανός Αξκός και Ι. Δημακογιάννης.

## Ιστορικό

Το Convair F-102 προήλθε από το δελταπτερόγιο πειραματικό αεροσκάφος XF-92A που πρωτοπέταξε στις 18/9/1948. Ακολούθησαν διάφοροι επανασχεδιασμοί προκειμένου να επιτευχθεί το "υπέριπτο αναγκαστικό" 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 Αεράμυνα των ΗΠΑ τον Απρίλιο του 1956, υπηρετώντας το δόγμα της αντιμετώπισης των ρωσικών διηπειρωτικών βομβαρδιστικών.

Κατασκευάστηκαν 889 αεροσκάφη περιλαμβανομένων 111 διθεσίων εκπαιδευτικών TF-102A, με παράλληλη διάταξη καθισμάτων.

## Χαρακτηριστικά

Το Convair F-102A με την ονομασία, λόγω σχήματος ρόγχους και πτερυγίων, Delta Dagger, ανέλαμβανε αποστολές αναγκαστικής 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 ύψους.

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 Μ.Α.Π.Κ. με έδρα την Τανάγρα (114 Π.Μ.). Τέταρτος από αριστερά στην πρώτη σειρά ο παραλαβών δεύτερος τη Δοση της Μοίρας με αεροσκάφος 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 αμφιπρόσδεκτη 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 Αξκός Τακτικής και οι δύο υπεύθυνοι 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 εντοπισμού στόχων θαλάσσης, συσκευές ανίχνευσης υποβρυχίων, βόμβες βυθού, τорπιλες κλπ. Η μετασκευή έγινε το 1961 και τα παραδοθέντα στην Ελλάδα 12 αμφιπρόσδεκτες ήταν σε προηγούμενη χρήση από τη Νορβηγία. Στα ελληνικά χέρια προσέφεραν ένα αξιόλογο έργο και αποδυναμωμένα αποσύρθηκαν το 1998.



Ο πρώτος Δκτης 353 Μ.  
Ασρχος Παπαδάκης Π-Β.





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

Ο τύπος αυτός του αφους αντικατέστησε από το 1996 τα διαδοχικά απαξιούμενα Albatross της Μοίρας. Τα νέα αφη ήταν σε χρήση από το Ναυτικό των ΗΠΑ και παραδόθηκαν επιχειρησιακά αναβαθμισμένα με τον χαρακτηρισμό TACNAVMOD.

Χαρακτηριστικά : Μέγιστο ύψος 27.000, αυτονομία 4.470 ν.μ., κνητήρες 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 αφών C-47 Dakota. Τα αφη C-130 Hercules δεν ήταν ακόμη προσεγγίσιμα και το 1969 γίνεται η προμήθεια 51 αφών Noratlas, μεταχειρισμένα από τη Luftwaffe. Ένας αριθμός από τα αφη αυτά χρησιμοποιήθηκε για ανταλλακτικά και όσα αξιοποιήθηκαν συγκρότησαν την 354 Μοίρα Τακτικών Μεταφορών με πρώτο Δκτῆ 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 πλήρους εκμετάλλευσης από το προσωπικό της Μοίρας γράφοντας μία ξεχωριστή σελίδα ηρωισμού στη σύγχρονη ιστορία της Αεροπορίας τον Ιούλιο του 1974 με τη μεταφορά καταδρομέων στην Κύπρο και την κατάρριψη από πυρά εδάφους ενός αφους που στοίχισε τη ζωή του τετραμελούς πληρώματος και 27 αλεξιπτωπιτών.



# 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 Ασμχο Ι. Χατζήρη, τον Απρίλιο του 1968, την πιητική αξιολόγηση του αφους Mirage. ΔΙΠΛΑ : Σπγμιότυπο από την πτήση με μονοθέσιο αφος Mirage III RD του Ασμχου Ι. Χατζήρη στο αεροδρόμιο Ιστρ της Γαλλίας.

## Αφη F-4E Phantom

Τον Μάρτιο του 1972 υπογράφηκε με τη McDonnell Douglas συμβόλαιο για την αγορά 36 αφών F-4E Phantom II, αξίας 150 εκ. δολ. και με πληρωμή μέσω FMS. Η εκπαίδευση τεχνικών και 18 πληρωμάτων έγινε στις ΗΠΑ και στις 5/4/1974 προσγειώθηκαν στην Ανδραβίδα (117 Π.Μ.) τα πρώτα αφη. Παραλαμβάνονταν βάσει του προγράμματος "Peace Icarus" και εξόπλισαν κατά σειρά τις Μοίρες 339 και 338 με έδρα την 117 Π.Μ. Το 1978 η 337 παρέλαβε F-4E και τέλος του 1978 η 348 RF-4E.

1974  
Phantom  
στην Ελλάδα



ΑΝΩ : Ο Ταξχος Παν. - Βαρδής Παπαδάκης, Δκτης 117Π.Μ. το έτος 1978.



Ο ΥΕΘΑ Ε. Αβέρωφ επιθεωρεί το 1974, τις Μοιρες F-4E στην 117 Π.Μ. μαζί με τον Αρχηγό Αεροπορίας Αντιπτέραρχο Αλεξ. Παπανικολάου.

Πρώτοι Δκτης Μοιρών F-4E ανέλαβαν οι : Ασμχοι Σωτ. Κοντογιάννης και Χαρ. Αγγελόπουλος. Δκτης 117 Π.Μ. στα πρώτα χρόνια των F-4E, διετέλεσαν κατά σειρά οι : Σμχος Χρ. Μαραγκάκης και Ταξχος Βασ. Οικονόμου.

## 1975 Mirage F.1CG



Πρώτοι Δκτές  
Μοιρών F-1CG  
ανέλαβαν οι Ασμοχοί  
Α. Μαμάης (342Μ.) και  
Χ. Παλιούδης (334Μ.)



## Dassault Mirage F.1CG

Τα δύο πρώτα αψη F-1CG (το G εκ του Greece) προσγειώθηκαν στην Τανάγρα για τον εξοπλισμό της 342Μ. στις 5 Αυγ. 1975. Βάσει της σύμβασης η παραλαβή θα άρχιζε το 1977, αλλά με ενέργειες της κυβέρνησης Καραμανλή τα προοριζόμενα για τη Γαλλική Αεροπορία παραδόθηκαν στην Ελλάδα. Αψη F-1CG έλαβε και η 334Μ. ΑΝΩ: Ο ΥΕΘΑ Ε. Αβέρωφ με τον ΑΓΕΑ Απτχο Π. Οικονόμου παρακολουθούν πτήση F.1CG το 1975 σε τελετή ένταξης. Αριστερά ο Δκτής της 114 Π.Μ. Σμχος Ι. Δημακογιάννης.

## Η μεγαλύτερη μαζική αγορά αεροσκαφών στην ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας

Την άνοιξη του 1974 οι επιτελείς του ΑΑ (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.

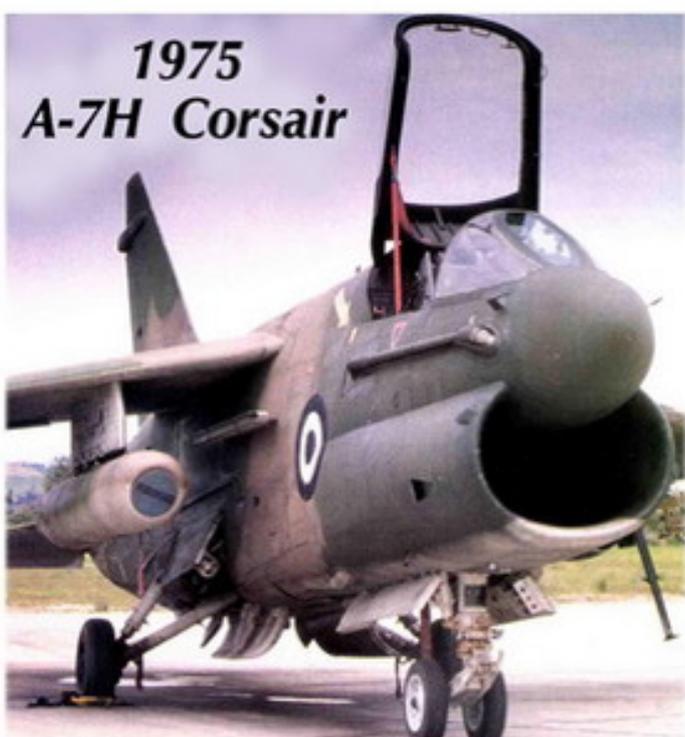
Τα 118 αψη αμερικανικής παραγωγής προμηθεύονταν με εξόφληση μέσω FMS και τα γαλλικά Mirage κανονικά.



## 1975 C-130H Hercules



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



## Vought A-7H Corsair II

Στις 30/8/1975 η 115 Π.Μ. με Δκτή τον Σμήναρχο Αθ. Πανταζάτο υποδέχτηκε τα πρώτα Α-7Η. Μέχρι τον Απρίλιο του 1977 συγκροτήθηκαν οι Μοίρες 340, 345 και 347 Βομβαρδισμού.

ΚΑΤΩ : Ο Αντιπτέραρχος Ιωάν. Χατζήρης ως Αρχηγός ΑΤΑ σε στιγμιότυπο πετώντας με Α-7Η, το 1984.

ΚΑΤΩ : 1976 - Ο ΥΕΘΑ Ε. Αβέρωφ στην 115 Π.Μ. με τον Α/ΓΕΑ Αντιπτέραρχο Περ. Οικονόμου



Ο Σμήναρχος Π. - Β. Παπαδάκης, Δκτης 115Π.Μ. από Ιούλιο 1976 έως Αύγουστο 1977.

Ο Αντισμήναρχος Ν. Παπαδόπουλος (στη θέση χειριστή) εκπαιδευόμενος το 1975 στη Βάση CECIL των ΗΠΑ σε αψη Α-7Η. Διετέλεσε πρώτος Δκτης της 340Μ. με τα αψη αυτά.



## 1975 Εκπαιδευτικά T-2 Buckeye



Με την παραλαβή το 1975 των δικινητήριων αεροθουμένων T-2 Buckeye της Rockwell International, αναβαθμίστηκε η εκπαίδευση των Ικάρων σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις.



## 1975

Τα αποκτηθέντα το 1973 πυροσβεστικά CL-215 Canadair εντάχθηκαν το 1975 στην 355 ΜΤΜ. Σήμερα η Μοίρα διαθέτει και τα σύγχρονα CL-415 (δίπλα).

## 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 έναν 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 σύμπτωση 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 Κώνσταντινο.

Το έργο περατώθηκε το 1976 και αμέσως άρχισε η λειτουργία του νοσοκομείου με πρώτο Διτή 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 εκπαιδευτικού τύπου διαθέσια ΤΑ - 7Η παραγγέλθηκαν αργότερα, όταν αυτά κατασκευάζονταν από το εργοστάσιο και παραλήφθηκαν στα μέσα του 1980.

ΚΑΤΩ αριστερά : Ένας Κρητικός εντυπωσιάζεται με το μεγάλο φορτίο βομβών του Α-7Η, που είναι μέχρι 15.000 Lb. βάρους, όσο μετέφεραν επτά μέλη πληρώματος ενός Β-17 στον Β'Π.Π.

ΚΑΤΩ δεξιά : Ο δεύτερος Δκτής της 340Μ. / Α-7Η, Ασρχος Ν. Στάπας (δεξιά), μετέπεπα 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. με αφη Α-7Η. Το 2003 η 115 Π.Μ. θα υποδεχθεί τα νέα αφη F-16C/D Block 52 Plus.**

# Συγκρότηση 337 ΜΑΠΚ με αφη F-4E Phantom



Από τον Μάιο του 1978 άρχισε η διαδοχική παραλαβή νέων αφών F-4E για την συγκρότηση Μοίρας Αναχαίτισης Παντός Καιρού.

Τα δύο πρώτα αφη προσγειώθηκαν στις 3/5/78 στην Ανδραβίδα (117 Π.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 αφών, με τον Δκτή της Πτέρυγας στο μέσον. Στη φ. αριστερά ο Σγος Μητροκώτσας Α. και στο άκρο δεξιά ο Επγος Πουλάκος Ν.

Με την ευκαιρία της άφιξης των αφών, ο ΥΕΘΑ Ε. Αβέρωφ απέστειλε το εξής σήμα :

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

ΑΝΩ : Ο πρώτος πυρήνας των χειριστών της 337 ΜΑΠΚ / F-4E. Καθιστοί από αριστερά οι : Χήρας Β., Αναστασίου, Σακελαρόπουλος Α., Βόρρης Γ., Μπιμπιλιάς Ι., Ραφαηλίδης Χ. και Σωλήνας. Όρθιοι από αριστερά οι : Καρβουντζής Δ., Νιαβής Κ., Μακρής Α. (Δκτής Μοίρας), Τσαλαπόρτας, Παπαδάκης Π.-Β. (Δκτής 117 Π.Μ.), Γκίγκος Ι., Τσαούσης Β. (Υδκτής 117 Π.Μ.), Παρασκευάς, Μπεθάνης Π., Ζαρακώτης Α. και Μπουττούρης 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, οργανώθηκε το 1976 ένα αντίστοιχο "TOP GUN" της USAF, το ελληνικό ΣΟΤ, με έδρα την Ανδραβίδα (117 ΠΜ).

Πρώτοι Δκτές του ΣΟΤ διετέλεσαν κατά σειρά οι Επιοί : Κοντομάρης Σ., Κουκούλας Ν., Κατσιαντώνης Β. και Κληρονόμος Ε. Με την εμπειρία τους και τη δραστηριότητα που επέδειξαν θεμελίωσαν την πρόοδο και αξιοπιστία του ΣΟΤ.

Δ/γή συγκρότησης ΣΟΤ : Φ.511/100/Ε.230128/22.1.76/ΑΑ/5ΕΓ. Το ΑΑ σημαίνει Αρχηγείο Αεροπορίας, που το 1977 μετονομάστηκε και πάλι όπως ήταν παλαιά 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 αριστερά : Κολοφούσης Γ., Μουρελάτος Δ., Μανούσος Π., Αθανασάκος Δ., και Σφήκας Ι. ΟΡΘΙΟΙ από αριστερά : Αφεντάκης Δ., Αλεξανδρής Δ., Παπαδάκης Π.-Β. (Ταξχος-Δκτής 117 Π.Μ.), Πετχαβάς, Κουρής Ν. (Υπτιχος-Επιτελάρχης ΑΤΑ), Τσιάνος, Τσαούσης Β. (Σμχος-Υδκτής 117 Π.Μ.), Μπουρτζινάκος Δ., Κληρονόμος Ε. (Ασρχος-Δκτής ΣΟΤ), Πρεβεζάνος Γ., Παππιάς Δ. και Πέτρου Χ.



## RF-4E Phantom



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



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

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



Ο Επομηναγός Βασ. Κατσιαντώνης με φόντο το πρώτο ελληνικό αφος RF-4E. Μετέπειτα ως Αντιπύραρχος διετέλεσε Αρχηγός ΑΤΑ.

# 348 ΜΤΑ με αφη RF-4E Phantom



Ο Αντισμήναρχος  
Αθηναίος Φλωρίνης  
ως Δκτής 348 ΜΤΑ/RF-4E.  
Σήμερα Βουλευτής και  
Υποπύραρχος ε.α.

**ΙΣΤΟΡΙΚΟ :** Το ΓΕΑ με Αρχηγό τον Απτχο Π. Οικονόμου, είχε αρχίσει κατάλληλες ενέργειες για την προμήθεια μικρού αριθμού αφών RF-4E από το 1976. Οι προσπάθειες καρποφόρησαν και τον Απρίλιο του 1978 απεστάλησαν στις ΗΠΑ (San Antonio - Texas), για εκπαίδευση στις αποστολές των νέων αυτών αφών, δύο έμπειρα πληρώματα, οι κυβερνήτες : Ασχος Φλωρίνης Α. και Επχος Κατσιαντώνης Β. και οι συγκυβερνήτες : Υπχοι Χατζημπαλιώτης Α. και Γκανιάς Ι. Τον Σεπτέμβριο, όταν επέστρεψαν τα υπόψη πληρώματα, ιδρύθηκε το Σμήνος RF-4E στην 110 Π.Μ., με Δκτή τον Ασχο Φλωρίνη Α. Τον Μάιο του 1979, μετά από Τακτική Αξιολόγηση, τα νέα αφη απετέλεσαν την 348 ΜΤΑ / RF-4E, με ίδιο Δκτή και Α. Ε. τον Επχο Κατσιαντώνη Β. Η Μοίρα αυτή με οκτώ αφη λεπτούργησε παράλληλα με την 348 ΜΤΑ / RF-84F. Στις αρχές της 10ετίας του '80 οι δύο Μοίρες συγχωνεύτηκαν (348 ΜΤΑ) και στις 29/3/91 αποσύρθηκαν τα τελευταία RF-84F.





30/5/78 - Ο Αρχηγός της 28ης ΤΑΔ  
(όπως ονομαζόταν το ΑΤΑ)  
Απχός Λαμ. Πρωτοπαπιάς (αρ/ρά)  
μετά από πτήση με ένα από τα αηφ  
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  
Υπχός Νικ. Κουρής (αρ/ρά) σε μία  
από τις πτήσεις του με F-4E στην  
117 Π.Μ. Μαζί στη φ. ο Δκτης 339 Μ.  
Ασχός 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)  
 Υπνος Μήτσανας Θ. 9/53-9/55  
 Σγος Παν/πouλος 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 Παπα'γ'ωάννου Π. 7/65-1/67  
 Επγος Πα'δ'ημ'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'κυριακος Κ. 9/74-10/75  
 Ασμχος Γαβρηλίδης 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 Ερμανουήλ Ε. 10/55-11/56  
 Σγος Καραχάλιος 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 Κασούνης Α. 9/72-8/73  
 Ασμχος Νικολα'δης 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'δ'όπουλος 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 Τσαμουσι'λος 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 Πρωτοπαπιάς Α. 8/65-11/65  
 Ασμχος Χρυσάφιος Β. 11/65-5/67  
 Επγος Φέξης Ι. 5/67-5/68  
 Ασμχος Βενετσάνος Γ. 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 Χατζηπιγιάτης Δ. 6/78-11/79  
 Ασμχος Νόκας Ν. 11/79-7/81

## 339 M.

F-84G  
 Επγος Φραγκαίος 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 Κεχριμπάρης 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'δ'όπουλος Γ. 10/66-6/67  
 Ασμχος Μάγειρος Ν. 7/67-7/68  
 Ασμχος Κυπραίος 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

## 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  
 Ασγος 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 Χορμπίτης Ι. 8/64-3/66  
 Ασμχος Χαλκιάς Θ. 3/66-1/67  
 Επγος Παπαδάκης 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 Μπάριτζης 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



Ασμχος Μπαμπίλης Β. 8/72-8/73  
 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 Ραΐσης 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 Λυμπουσάκης 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

Α-7H

Ασμχος Παΐδopoulos Ν. 8/75-2/77

Ασμχος Στάππας Π. 2/77-6/78

Ασμχος Αναστασόπουλος 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

Υπγος Παΐνικολάου Α. 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 Στεφαιδούρος Γ. 4/66-7/67

Επγος Φιρφυλιώνης 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 Παΐγεωργίου Δ. 12/54-1/55

Σγος Τζαβάρας Α. 1/55-1/56

Σγος Παΐγεωργίου 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-Νεγρο-

πόντης Φ. 8/64-9/66

Ασμχος Σκούρας-Στραβο-

ράβδης 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 Σ. 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. 11/55-12/55

Σγος Παΐγεωργίου Α. 12/55-2/57

Σγος Δαρμάρος Γ. 2/57-6/58

Σγος Παΐβασιλείου Δ. 6/58-5/59

Επγος Τσινταβής Ν. 5/59-7/59

Σγος Χομπήτης 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 Παππας Γ. 10/78-3/80

**343 M.**

F-86E

Σγος Κοντέας Γ. 6/55-12/55

Σγος Καραγεώργης Π. 12/55-12/56

Σγος Πρωτοπαππας Α. 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 Παΐδλάκης Ι. 10/64-10/65

F-5A

Επγος Αρπινός Ν. 11/65-5/67

Επγος Χατζήρης Ι. 5/67-8/68

Επγος Παΐκντίνου Σ. 8/68-8/69

Επγος Αυγερινίδης Κ. 8/69-8/70

Ασμχος Γραφάκος Π. 8/70-8/71

Ασμχος Δημ/πουλος 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 Παΐχι/πουλος Β. 3/77-8/78

Ασμχος Παΐδ/τρίου Ν. 8/78-11/79

Ασμχος Υφαντής Κ. 11/79-1/81

## Μαχητικά τρίτης γενιάς αεριωθουμένων στις δεκαετίες '80 και '90



### Dassault Mirage 2000 EG/BG



Τον Απρίλιο του 1988 η Π.Α. άρχισε να παραλαμβάνει τα πρώτα αφη Mirage 2000, με τα οποία εξοπλίστηκαν διαδοχικά οι 331 και 332 Μοίρες στην Τανάγρα.

### General Dynamics F-16



Τον Ιανουάριο 1989 παραλήφθηκαν τα F-16 C/D Block 30 που εντάχθηκαν στις Μοίρες 330 και 346 στη Ν. Αγχίαλο και τον Ιούλιο 1997 τα F-16C/D Block 50, εφοδιασμένα με LANTIRN, που εξόπλισαν τις Μοίρες 341 και 347 ομοίως στη Ν. Αγχίαλο.

## Τα νέα όπλα της Αεροπορίας στην αυγή του 21ου Αιώνα



380 Μοίρα  
Αερομεταφερόμενου Συστήματος  
Έγκαιρης Προειδοποίησης & Ελέγχου (ΑΣΕΠΕ)

Στις 6 Ιουνίου 2001 συγκροτήθηκε η 380 ΜΑΣΕΠΕ με έδρα την Ελευσίνα. Στη δύναμη της Μοίρας θα υπαχθούν αφοι EMB-145H της Embraer (Βραζιλία) την περίοδο 2003-2004. Σε αυτά θα τοποθετηθεί το σύστημα Erieye της σουηδικής Ericsson. Στο μεταξύ η Μοίρα επιχειρεί με αφοι της Σουηδίας Saab 340B ΑΕΩ που φέρουν το σύστημα Argus-100H. Πρώτος Δκτής Μοίρας ανέλαβε ο Σμήναρχος Κρεβάικας Φ.



ΔΕΞΙΑ : Το έμβλημα της 380 Μ. "Ουρανός"



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

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

ΔΙΠΛΑ : Ο νέος εξελεγμένος 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 που φέρει (conformal fuel tank-CFT).





## Η Τακτική Αεροπορία των οπλικών συστημάτων παντός καιρού, 50 χρόνια από τα πρώτα αεριωθούμενα, το 1952

110 Π.Μ.

337 Μ. "Φάντασμα" F-4E Phantom  
346 Μ. "Ιάσων" F-16C/D Block 30  
348 Μ. "Μάτια" RF-4E Phantom

111 Π.Μ.

330 Μ. "Κεραυνός" F-16C/D Block 30  
341 Μ. "Βέλος" F-16C/D Block 50  
347 Μ. "Περσέας" F-16C/D Block 50

114 Π.Μ.

331 Μ. "Αιγέας" Mirage 2000EG/BG  
332 Μ. "Γεράκι" Mirage 2000EG/BG  
342 Μ. "Σπάρτη" Mirage F-1CG

115 Π.Μ.

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

116 Π.Μ.

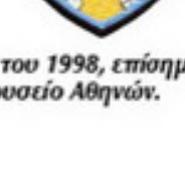
335 ΜΒ "Τίγρης" A-7E Corsair  
336 ΜΒ "Όλυμπος" A-7E Corsair  
Έχουν προστεθεί και τα αφη  
A-7H της 115 Π.Μ.

117 Π.Μ.

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

112 Π.Μ.

380 Μοίρα ΑΣΕΠΕ "Ουρανός"  
353 ΜΝΑΣ "Τρίαινα" P-3 Orion  
(υπό τον επιχ/κό έλεγχο του ΓΕΝ)  
355 ΜΤΜ "Ήφαιστος" CL-215/415  
356 ΜΤΜ "Ηρακλής" C-130B/H  
358 ΜΕΔ "Φαέθων" Super Puma,  
ΑΒ.205 και ΑΒ.212  
359 ΜΑΕΔΥ M-18A, G-164 και  
Bell 47G



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



*Η διαχρονική αγαστή συνεργασία  
ιπταμένων και προσωπικού εδάφους  
αποτελέσει 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 Υπαξι/κών Αεροπορίας,  
είναι οι βασικοί υποστηρικτές του έργου  
των Πολεμικών Μοιρών σήμερα.*



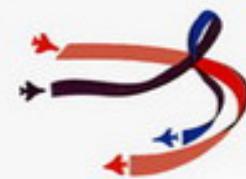
*"Η επιθετικότητα με διατήρησε νικητή,  
κυρίαρχο στην εναέρια μάχη,  
αυτή σκόρπιζε τον τρόμο στους αντιπάλους..."*  
Baron Manfred von Richthofen

Άλλη εποχή, άλλα τα μέσα, ίδια όμως η μορφή  
του αεροπόρου, να μάχεται μόνος με το αυτό  
πνεύμα επιθετικότητας.  
Ο von Richthofen είχε στο ενεργητικό του 80  
καταρρίψεις εχθρικών αεροπλάνων σε λιγότε-  
ρο διάστημα των 15 μηνών στο Δυτικό Μέτωπο  
του Α΄ Π.Π.



## Αεροπόροι "μονομάχοι"

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



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



Σμύρνη, η πάλαι ποτέ χλιοστραγουδισμένη νύμφη της Ιωνίας

Το κτίριο του SIXATAF στη Σμύρνη

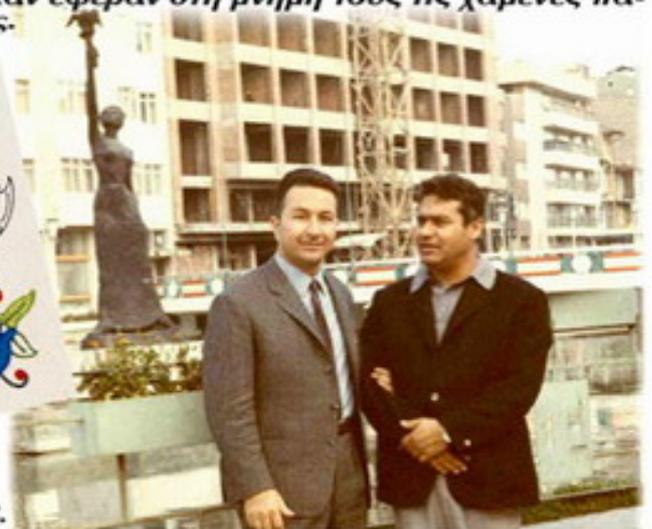


**Υπηρετώντας στο SIXATAF με έδρα τη Σμύρνη**

Οι προβλεπόμενες ΝΑΤΟ΄γκές 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 τις χαμένες πατρίδες.



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





Στις 7 Οκτωβρίου 2000 η 162 Φίλο, Μοίρα της ΤΗΚ στο Balıkesir, υποδέχτηκε με εγκάρδιότητα τους χειριστές των έξι αφών F-16C της 347 Μοίρας που θα λάμβαναν μέρος στη ΝΑΤΟ΄ική άσκηση "Destined Glory 2000".

ΑΝΩ: Καλωσόρισμα σε κτίριο υποδοχής.

ΔΙΠΛΑ: Ένα κοριτσάκι, κόρη Τούρκου αξ/κού, προσφέρει λουλούδια στον αρχηγό των ελληνικών F-16C Ασμηο Βλασόπουλο Γ., Δκτή της 347 Μ.



## Η "καραμέλα"

Η ΝΑΤΟ΄ική άσκηση "Destined 2000" μπορεί να άρχισε με την ελληνική συμμετοχή, τελείωσε όμως με καθηλωμένα τα αφνη 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 μία ακόμη κακόγευστη τούρκικη "καραμέλα".



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

Ο Επγος Βαγενάς Γ. στις αρχές του 2002 έφθασε τις 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 αντιμετώπιζουν με επιτυχία τις πολυάριθμες παραβάσεις και παραβιάσεις των Τούρκων πάνω από το Αιγαίο.





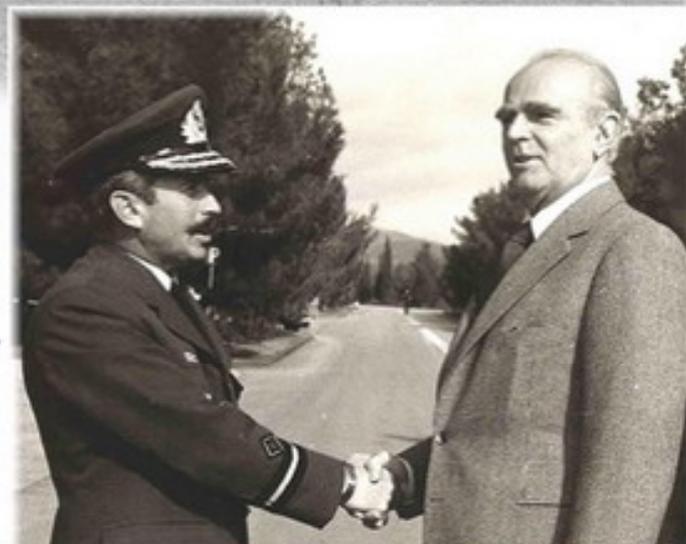
## Η πολιτική ηγεσία τιμά την προσφορά της Αεροπορίας

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κ. Τσάτσος (άνω) και ο Πρωθυπουργός Κ. Καραμανλής (δίπλα) στην εορτή της Αεροπορίας το 1975.

Α/ΓΕΑ Απτχος Π. Οικονόμου, Δ/ΔΑΕ Υπτχος Λ. Πρωτοπαπιάς και Δκτής Σχ. Ικ. Ταξχος Κ. Κοκκινίδης.

ΚΑΤΩ : Ο Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ Α. Παπανδρέου το 1980 με τον Δκτή Σχ. Ικ. Ταξχο Χ. Πολυμέρου.

ΚΑΤΩ ΔΕΞΙΑ : Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κ. 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 "Ήχώ 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 επαίοντες 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 αξιόθηκες 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,  
αποβλέποντες εις το μέλλον."*

Ελ. Βενιζέλος, Πρωθυπουργός

ΑΝΩ : Οι φράσεις που συνόδευσαν 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 Αντιπτέραρχος ε.α. Ι. Χατζήρης, τέως Πρόεδρος Ένωσης Αποστράτων ΑΞ/κών Αεροπορίας-ΕΑΑΑ (δεύτερος από αριστερά). ΚΑΤΩ δεξιά : Ο Πρόεδρος του ΠΑΣΥΒΕΤΑ Αντιπτέραρχος ε.α. Γ. Πλειώνης (μέσον) και οι Σμήναρχοι ε.α. Εμ. Αγγελίδης (αριστερά) 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 αναγερθεί στην πλατεία Καραΐσκάκη.

Η ιδέα της κατασκευής χρονολογείται από το 1987, έτος ίδρυσης του Πανελληνίου 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 (αριστερά) και ΥΦΕΘΑ Δημ. Αποστολάκη, Πτέραρχο ε.α. Επίμημο Αρχηγό ΓΕΑ.





**ΑΝΩ :** Ο Υποπτέραρχος ε.α. Δημ. 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 Αντιπτέραρχος ε.α. Κ. Κοκκινίδης, Πρόεδρος Επιτροπής Ανέγερσης Μνημείου. Δεύτερος από αριστερά ο Αντιπτέραρχος ε.α. Βασ. Κατσιαντώνης, Επίτιμος Αρχηγός ΑΤΑ, Πρόεδρος της ΕΑΑΑ από τις αρχές του 2001.

Οι λοιποί από αριστερά είναι οι Υποπτέραρχοι ε.α. Ομ. Σιμωνίδης (πρώτος), Π.-Β. Παπαδάκης (τέταρτος) και Χρ. Πυλούδης, Διευθύνων Σύμβουλος ΕΑΑΑ.



**Μνημείο Ικάρου στην Ικάρια**



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

**Μνημείο  
στη  
Δεκέλεια**



**Μνημείο  
RAFA στην  
Ελευσίνα**



**Μάιος 2002 - Στιγμιότυπα από την τελετή μνήμης και τιμής πεσόντων Ελλήνων και Βρετανών Αεροπόρων που έπεσαν στο μέτωπο της Ελλάδας 1940- 41.**

ΑΝΩ : Ο Αντιπτεράρχος ε.α. Σ. Διαμαντόπουλος και στη φ. δίπλα η Πρόεδρος του Συλλόγου Οικογενειών Πεσόντων Αεροπόρων Μιράντα Παπασταύρου.  
ΚΑΤΩ : Βετεράνοι του Β' Π.Π. Από αριστερά οι Αντιπτεράρχοι 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 ευψυχία, ώστε να διατηρείται η ασπίδα της άμυνας μας αδιαπέραστη.*





## Η τελευταία προσγείωση

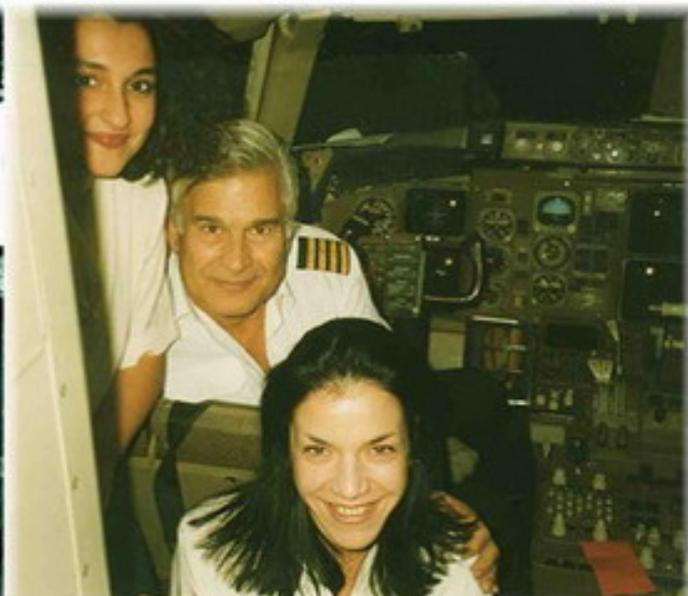
Ο Μιλτιάδης Ήτουνας (άνω) τον Απρίλιο του 1953 πετούσε τις πρώτες του πτήσεις ως Ίκαρος με αφος Tiger Moth, 45 χρόνια μετά προσγειώνεται για τελευταία φορά με αφος ιδιωτικών αερογραμμών, αφού για σειρά ετών είχε συνεχίσει τη σταδιοδρομία του αεροπόρου ως κυβερνήτης του εθνικού μας αερομεταφορέα, της Ο.Α.

Από την 26η Σειρά Ικάρων ήταν ο "μεγάλος", με τις περισσότερες ώρες πτήσεων στον αέρα.

**ΚΑΤΩ :** Στιγμιότυπα από πιλοτήρια αφών της Ο.Α.

Αριστερά ο Νικ. Κυριακός. Μετά από μία πολυετή σταδιοδρομία στις πολεμικές Μοίρες και στην εκπαίδευση των Ικάρων, συνέχισε να πετά με τα αφη της Ο.Α.

Δεξιά ο Μ. Ήτουνας ξεναγεί το πλήρωμα καμπίνας επιβατών στα "μυστικά" του πιλοτηρίου.





*Απόστρατοι αλλά όχι απόμαχοι*





## Οκτώβριος 1998 - Η 50χρονη επέτειος της 337 Μοίρας

Ιδρύθηκε με αφη Spitfire το 1948

και το 1952 εξοπλίστηκε ως πρώτη Μοίρα με αεριωθούμενα αφη F-84G.

Από το 1978, με τα αφη F-4E Phantom που διαθέτει επικρατεί στους ουραμούς 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 337Μ. (1955-58) με τον τότε Αρχημηχανικό της Μοίρας, Ταξχος ε.α. Ι. Στυλιανάκης (αριστερά) και Σμηχος ε.α. Παν. Μανωλέας αντίστοιχα.

**ΚΑΤΩ :** Ο πρώτος Δκτης της 337Μ. με αεριωθούμενα αφη F-84G το 1952, Απηχος ε.α. Ε. Σινούρης. Το σπυγμίοτυπο της παρουσίας του δίπλα σε αφος F-4E Phantom της Μοίρας, γεφυρώνει δύο διαφορετικές εποχές και σηματοδοτεί τη διαχρονικότητα της αγάπης μας προς την Αεροπορία.

**ΠΗΓΗ φωτογραφιών :**  
Από την τελετή του εορτασμού των 50 χρόνων λειτουργίας της 337Μ., στις 2 Οκτ. 1998 στην 110 Π.Μ.



Ι  
σ  
τ  
ο  
ρ  
ι  
κ  
ή  
  
Α  
ν  
α  
δ  
ρ  
ο  
μ  
ή

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



Στιγμιότυπο από την κατάθεση στεφαναίου στο Μνημείο Πεσόντων Αεροπόρων στη Βάση της Δεκέλειας, 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 Ιπταμένων και 4ης ΣΜΑ. Στη φωτογραφία οι αρχηγοί των τάξεων Αντιπτέραρχος (Ι) ε.α. Ιωαν. Χατζήρης (δεξιά) και Ταξίαρχος (ΤΑ) ε.α. Θωμάς Τζάκος. (Σημ. : Βλ. Μνημείο σελ. 168)

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



Οι παλαιοί συμμαθητές μαζί με τους Δκτή Σχολής Ικάρων Υπτιχο (Ι) Ε. Αδάμ, Δκτή Σμηναρχίας Ικάρων Σμχο (Ι) Γ. Κωτσιόδη (δεξιά), Δκτή 123 ΠΤΕ Σμχο Σ. Καβούρη (δεύτερος από αριστερά), Επγο Ι. Μαυρόπουλο - συντονιστή εκδήλωσης (αριστερά) και αντιπροσωπία Ικάρων.

# Ημερίδα της ΕΑΑΑ για τα 50 χρόνια των αεριωθουμένων αφών

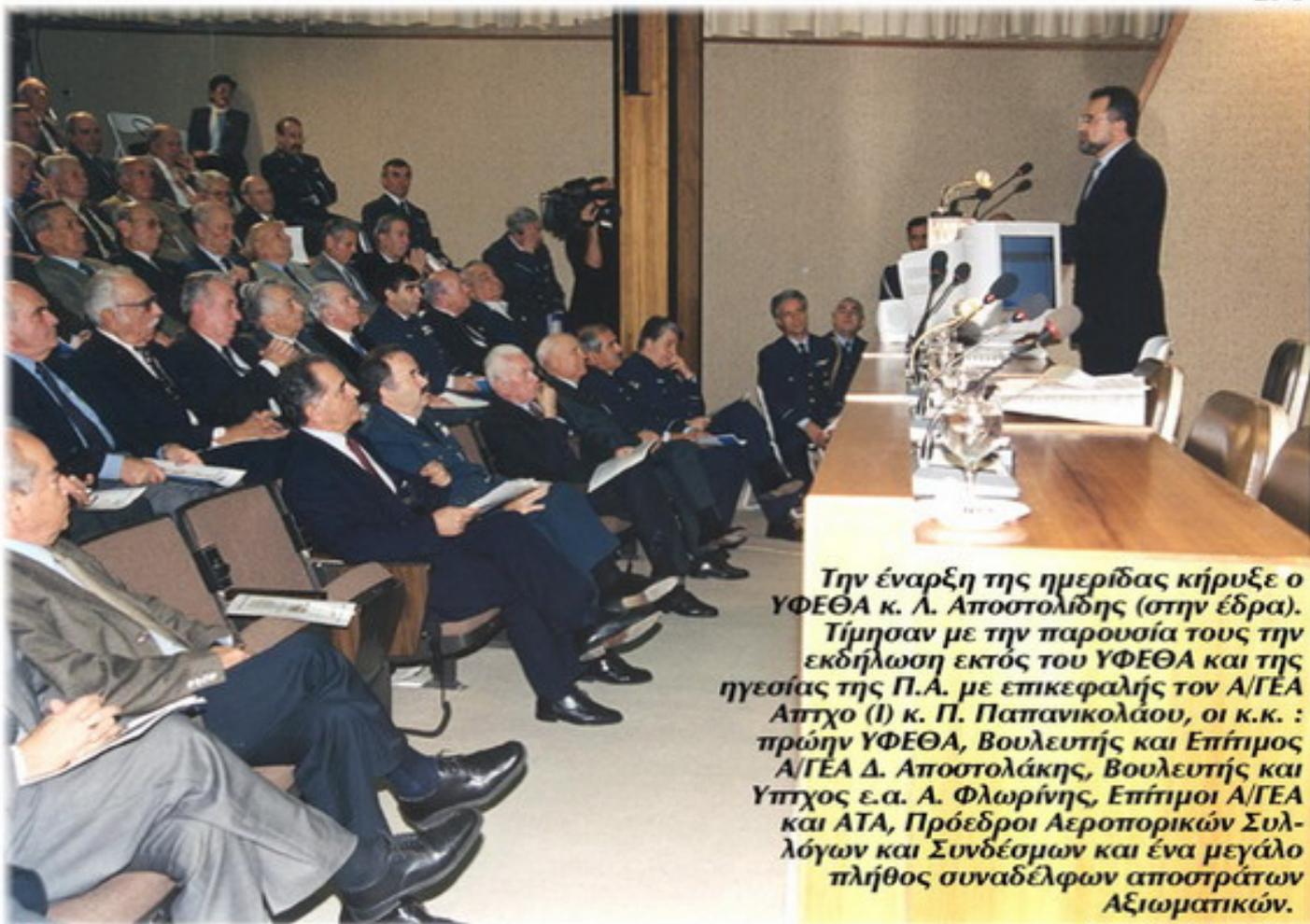


Μικρογραφία φυλλαδίου ημερίδας 23 Νοεμ. 2002 που οργάνωσε η Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Αεροπορίας (ΕΑΑΑ) με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 50 χρόνων από τη μετάπτωση της Πολεμικής Αεροπορίας από τα ελικοφόρα στα αεριωθούμενα αφη, 1952 - 2002.

Η υπόψη ημερίδα σημείωσε εξαιρετική επιτυχία, όχι μόνο λόγω του θεματικού ενδιαφέροντος που περιλάμβανε, 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 : Επχος 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 (Δ. Σύμβουλος),  
Ασχος ε.α. Δ. Δήμου, Σγος ε.α. Λ. Νικόπουλος και Ασχος ε.α. Μ. Βρούβας.



Την έναρξη της ημερίδας κήρυξε ο ΥΦΕΘΑ κ. Α. 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. Π. Παπανικολάου, οι κ.κ. : πρώην ΥΦΕΘΑ, Βουλευτής και Επίτιμος Α/ΓΕΑ Δ. Αποστολάκης, Βουλευτής και Υπτχος ε.α. Α. 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 το στοχαστικό 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 μία Αεροπορία που δεν είναι απλώς εκπαιδευόμενη, αλλά, πολύ περισσότερο, μαχόμενη, αναδεικνύεται μια εμπειρία που αξίζει τον κόπο να αναδεικνύουμε διαρκώς.

Δεύτερον, διότι τέτοιου είδους ημερίδες εμπεριέχουν και τη διάσωση 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 αιθέρους, έχουν αποτελέσει σημαντικό παράγοντα στη δημιουργία και ύπαρξη ενός Όπλου, με ισχυρή απομνημόσυνη παρουσία όλων όσων το συναποτελούν και μαζί συλλογική παρουσία, στη συνείδηση όλων μας, στο σώμα της Ελληνικής κοινωνίας.

Τρίτον, διότι οι νεώτερες γενιές, θα πρέπει να αισθάνονται περίφρανες 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 ενσωματώνουν 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 προασπίσουμε, 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 όλο 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 <<Χώ των Αιθέρων>>.

1952



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

2002



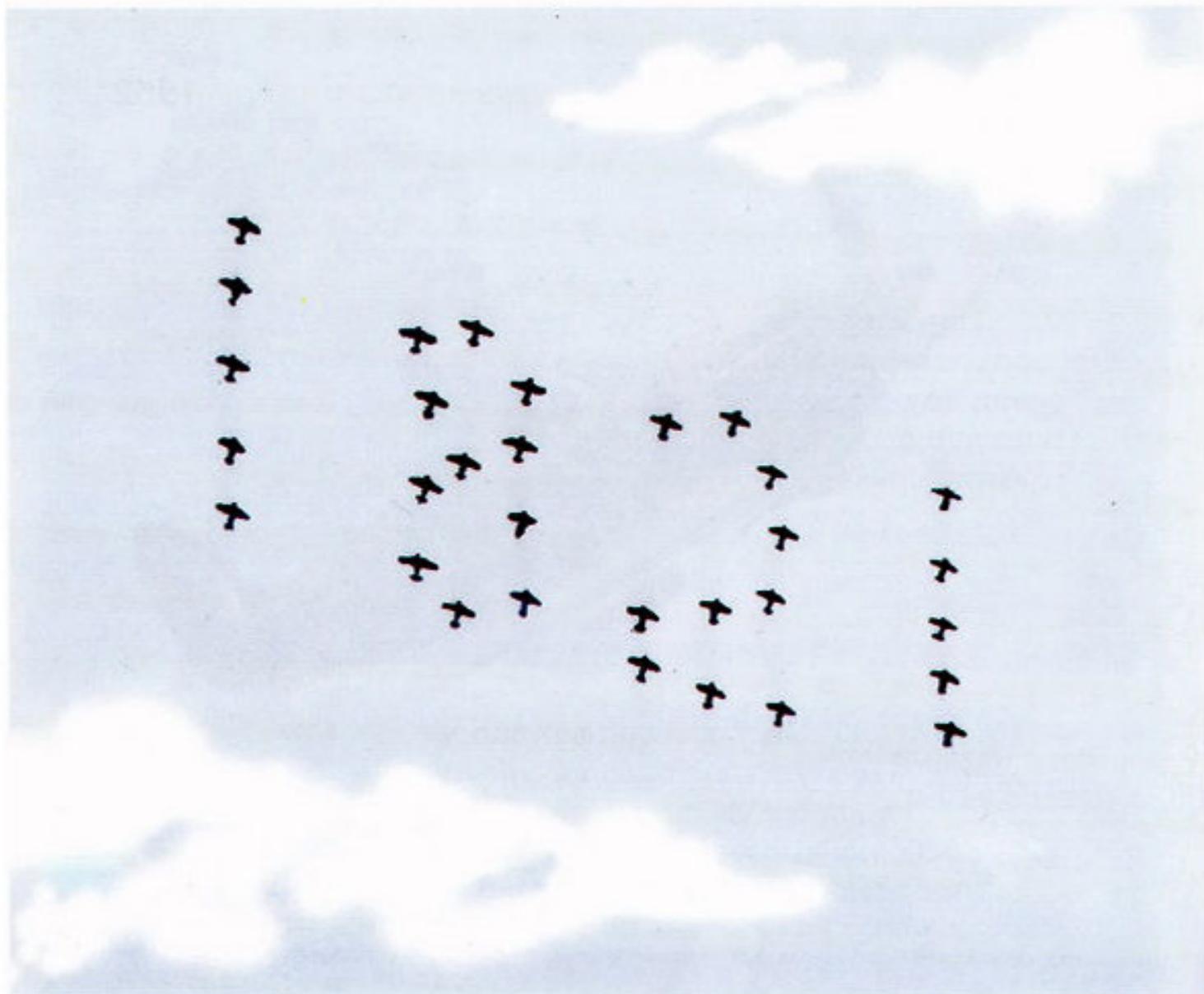
1952



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

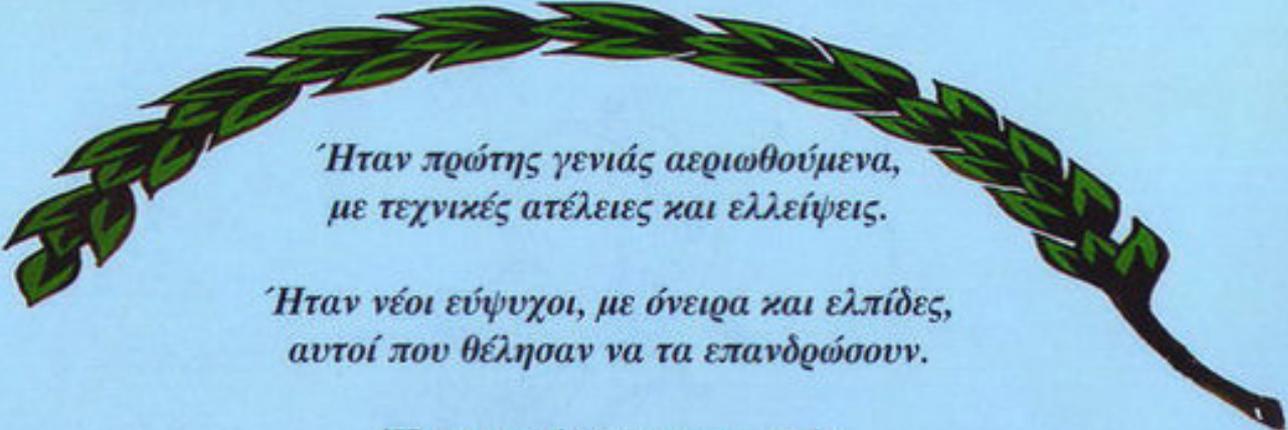
(Κ.Δ. Ματθ. 9, 22)

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*

*Με αφη Mirage F-1CG:*

*από 5/6/77 έως 7/11/94 .. έπεσαν 8*

*\**

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



**Όταν ανοίγαμε τα φτερά μας**



## **Αντί επιλόγου**

Κάπου διάβασα και το επαναλαμβάνω : "Ό,τι αγαπάς πάντα θα ζει, ό,τι θυμάσαι δεν πεθαίνει." Θα ήταν ευχής έργο παρόμοιες εργασίες να επαναληφθούν και από άλλους συναδέλφους, που θα στοχεύουν στη διάδοση της ιστορίας και του γοήτρου της Πολεμικής Αεροπορίας, του ενταγμένου ισχυρού όπλου στην υπερεσία της εθνικής μας πολιτικής. Της πολιτικής που έχει ως γνώμονα την πρακτική : "αν επιθυμείς ειρήνη, προετοίμαζε πόλεμο" (si vis pacem, para bellum).

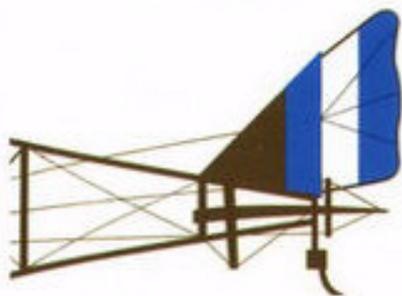
**Παναγ.- Βαρδής Παπαδάκης  
Υποπέρραχος (I) ε.α.**



*Δίπλα στο αφος F-86E Sabre  
στον εκθεσιακό χώρο της 110ΠΜ*

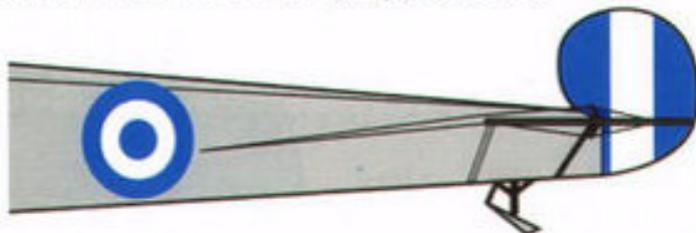
## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### Εθνόσημα - Ελληνικών Μαχητικών Αεροσκαφών

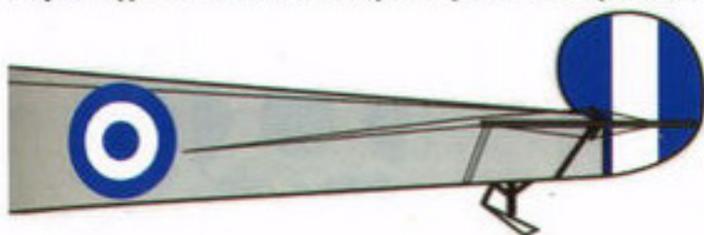


**ΑΝΩ :** Διακριτικά σήματα στη διάρκεια των Βαλκανικών πολέμων 1912 - 1913.

Στην περίοδο του Α΄ Π.Π. τα αφη των Μοιρών που συγκροτήθηκαν το 1917 και το 1918 με γαλλο - βρετανικά αφη, 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.

**ΔΕΞΙΑ:** Κεντητό διακριτικό ιπταμένων αξκών του Ναυτικού που είχαν εκπαιδευτεί σε αγγλικές σχολές R.F.C. (Royal Flight Corps).



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

## Ιστορική Αναδρομή στα Ελληνικά Μαχητικά Αεροσκάφη 1912 - 1952

ΣΤΡΑΤΟΥ 1912 - 1929				Σύνλ. Περίοδ. Σ/σεις			
Henry Farman	4	1912-16	1η	Avro 504 N/O	6	1925-41	11η
Maurice Farman M.F.7	2	1912-16		Hawker Horsley Mk II	6	1929-41	
Bleriot XI	1	1912-13	2η	Armstrong Whitworth "Atlas"	12	1929-38	12η
Henry Farman H.F.20	1	1912-		K.E.A. "ΧΕΛΙΔΩΝ"	1	1927-	13η
Farman F.40	9(;)	1917-19		<b>ΕΝΙΑΙΑΣ ΑΕΡΟΠΟΙΙΑΣ</b>			
Dorand A.R.I	22(+)	1917-23		Morane-Saulnier MS 147	20	1930-36	
Breguet 14 A2 & B2	30(+)	1917-36		Morane-Saulnier MS 230	25	1931-41	
Nieuport 24 bis & 24/27	20(+)	1917-23	3η	Fairey III F Hydroplane	14	1931-41	14η
SPAD S.VII	16(+)	1917-23		Avro 621 Tutor	50(+)	1932-41	15η
SPAD S.XIII	8(+)	1918-22		Potez Po 25 A2 T.O.E.	17(+)	1932-41	22η
Morane-Saulnier MS.35EP2	1(+)	1918-		Avro 626	22	1932-41	
Caudron G.III	1(+)	1918-21		Avia BH 33E & B 534	7	1935-41	16η
Gloster "Mars" VI Nighthawk	25	1923-39		P.Z.L. P 24 & G	36	1937-41	17η
Morane-Saulnier MS 137	16(+)	1925-35		Gloster Gladiator Mk I	2	1937-41	18η
Hanriot HD 17	12(;)	1925-		Dornier Do 22Kg	12	1938-41	19η
Breguet 19 A2/B2	41(+)	1925-41	4η	Potez 633 Grec	12	1938-41	20η
<b>ΝΑΥΤΙΚΟΥ 1912 - 1929</b>				Henschel Hs 126 A	16	1939-41	21η
Astra Hydroplane	1	1912-13	5η	Avro Anson Mk I	12	1939-41	23η
Maurice Farman Hydr.	1	1913-13	6η	Bristol Blenheim Mk IV & I	37	1939-41	24η
Sopwith "Greek Seaplane"	1	1914-14	7η	Fairey Battle B I	11	1939-41	25η
Henry Farman H.F.22 Hydr.	4	1914-17		Bloch MB 151	9	1939-41	26η
Sopwith Bat-Boat	1	1914-17		Gloster Gladiator Mk I & II	17	1940-41	27η
Henry Farman H.F.27	4	1917-17		Hawker Hurricane Mk I & IIb/c	60	1941-44	28η
Sopwith Pup	4(+)	1917-18		Bristol Blenheim Mk V (Bisley)	31	1943-43	29η
Sopwith Baby Hydr.	9	1917-		Martin A-30 Baltimore Mk III/IV/V	16(+)	1943-46	30η
Bristol Scout C & D	5	1917-18		Supermarine Spitfire Mk Vb/c	56	1943-53	31η
Sopwith Camel F.1	20	1917-21		Vickers Wellington Mk XIII	19	1945-47	
Sopwith 1½ Strutter 9400 F.	6	1917-21		Airspeed Oxford Mk I & II	13	1945-48	
Sopwith 1½ Strutter 9700 F.	6	1917-		Stearman Kaydet RT-13/17	30(;)	1945-53	32η
Short 184	5	1918-		Taylorcraft Auster A.O.P. Mk III	23	1945-53	
Airco de Havilland D.H.4	5(+)	1918-24		North American T-6 Harvard	(;)	1945-69	
Bleriot Experimental B.E.2c/e	4(+)	1918-20	8η	De Havilland DH 82A Tiger Moth	15	1946-54	
Airco de Havilland D.H.9	42	1918-32	9η	Stimson L-5 Sentinel	7	1946-	
Ansaldo A-1 Balilla	8	1921-23		Avro Anson Mk I & XII	24	1946-50	
Avro 504 K	12	1921-		Douglas C-47 Dakota/Skytrain	88(+)	1947-03	
Bristol F.2B(R)	6	1923-34		Supermarine Spitfire Mk IX	121	1947-53	
Bristol Type 81 A	6	1925-		Supermarine Spitfire Mk XVI	65	1949-53	
Blackburn T.3A Velos	16	1925-36	10η	Curtiss SB2C-5 Helldiver	37(42)	1949-53	



Henry Farman



Maurice Farman M.F 7



Blériot XI



Farman F. 40



Bréguet 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 Blériot 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 Bréguet 19 αγοράστηκαν με εράνους. Ένα αφος του τύπου με την ονομασία "ΕΛΛΑΣ" και με τους Υπολοχαγούς Ευαγγ. Παπαδάκο ως χειριστή και Συνταγματάρχη Χρ. Αδαμίδη 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 Ανθυποσημηναγός Καρακίτσος Δημοσ. και Σμηνίας Κατσούλας Ιωάν., ιπτάμενοι με Bréguet 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. Βελουδίδης. Σε μία αναγνωριστική πτήση, στις 25/6/1920, προσγειώθηκε στα περίχωρα της Προύσας πριν φθάσει εκεί ο Ελληνικός Στρατός



SPAD VII



Caudron G III



Bréguet 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 έλικα 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 αφη διέφυγαν στην Αίγυπτο.

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

17. Με τα αφη 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 12ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας. Στη συνέχεια σε οκτώ αφη 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", και 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 αφη 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 αφη 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.



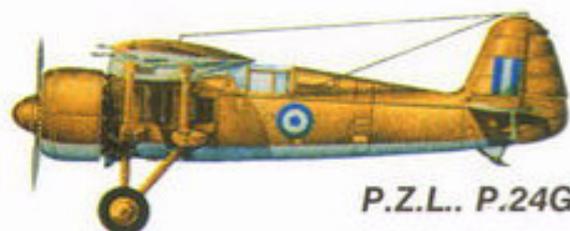
de Havilland D.H.4



Blériot Experimental B.E. 2c



de Havilland D.H.9



P.Z.L. P.24G



Gloster Gladiator Mk.1



Potez 633



Henschel Hs 126A



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.

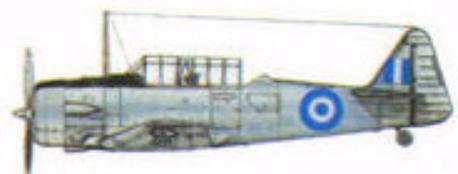
29. Τα Bristol Blenheim Mk V (Bisley) εντάχθηκαν από τον Ιαν. 1943 στην 13η Μοίρα, η οποία τα διατήρησε μέχρι την παραλαβή των αφών Baltimore (USA).

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 άρχισαν 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 ελνοσοσίας.

\*

*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**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

Ανθργος = Ανθυποσημναγός, Υπργος = Υποσημναγός  
 Σργος = Σμηναγός, Επργος = Επισμηναγός  
 Ασρχος = Αντισμήναρχος, Σρχος = Σμήναρχος  
 Ταρχος = Ταξίαρχος, Υπρχος = Υποπτέραρχος  
 Απρχος = Αντιπτέραρχος  
 Πρχος = 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, αεριωθ/νο = αεριωθούμενο,  
 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 Εφέδρων Χειριστών	31
Μετονομασίας της Σχολής Αεροπορίας σε Σ.Ι	32
ΣΤΙΣ ΠΡΩΤΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΜΑΣ	33
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΑ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΑ ΑΦΗ Τ-33Α	56
ΟΙ ΣΕΙΡΕΣ ΤΩΝ ΜΟΝΙΜΩΝ ΑΞΚΩΝ 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 ΑΝΑΧΑΙΤΗΣΗΣ ΜΕ ΑΦΗ F-86E	102
ΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ ΤΩΝ F-86E	112
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ 348 Μ.Τ.Α	117
ΑΦΗ F-84F Thunderstreak	123
ΒΑΗΜΑΤΑ 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 ΕΛΛΑ 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 Πτέραρχο (Ι) ε.α. κ. Αθηναίο Φλωρίνη, την "Εταιρεία Φίλων Παναγιώτη Κανελλόπουλου", τους Πτεράρχους 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, Σωτ. Βαβαρούτσο, Αν. Τζαβάρια, Ηλ. Τσαμουσόπουλο, Αθ. Πανταζάτο, Αθ. Αυπιρίδη, Ιωάν. Τσίγκα, Κων. Καράμπελα, Όμ. Σιμωνίδη, Σωκ. Σμυρνή και Γεώρ. Τσοτσουρό, 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. Κατραμής, 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. Σμηνηγούς και πρώην κυβ/τες Ο.Α. κ.κ. Πούλιο Ζαφειρόπουλο, Αλ. Δημάκο και Ιωάν. Καλεντέρη, καθώς επίσης τους δημοσιογράφους, αρθρογράφους αεροπορικών θεμάτων, κατ' αλφαβητική σειρά κ.κ. Σαβ. Βλάση, Φαίδ. Καραϊωσιφίδη, Γεώρ. Μέρμηγκα, Λεων. Μπλαβέρη, Ηλ. Νταλούμη, Βασ. Σιταρά, Θαν. Στάμου, Δημ. Στεργίου και Αντ. Τσαγκαράκη.

## ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

Υπηρεσία Ιστορίας Π.Α., Πολεμικό Μουσείο Αθηνών, Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας. Περιοδικός Τύπος: "ΑΜΥΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ", "СОСРІТ", "ΠΟΛΕΜΟΣ & ΙΣΤΟΡΙΑ", "ΠΤΗΣΗ", "ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ", "ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ" και "ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ". Εκδόσεις: Λεύκωμα 110 Π.Μ. - έτος 1954, Λεύκωμα 112 Π.Μ. - έτος 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 Υπτηχου (Ι) ε.α. Παν.-Βαρδή Παπαδάκη.

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

Ἡ ἀρετὴ τοῦ Ἐλευθέρου ἀνθρώπου δοκιμάζεται στοὺς κινδύνους τῆς Ἐλευθερίας.  
Παναγιώτης Κανελλόπουλος



ΕΤΑΙΡΙΑ ΦΙΛΩΝ  
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ  
ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

Ἀθήναι 10 Ἰανουαρίου 2003

Ἀριθ. Πρωτ. 884

Τὸ λεύκωμα "ΙΚΑΡΟΙ - ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΜΟΝΟΜΑΧΟΙ" ποῦ ἐπιμελήθηκε ὁ ὑποπτέραρχος ἐ.ἀ. Παναγιώτης - Βαρδῆς Παπαδάκης μᾶς ἐντυπωσίασε μὲ τὴν λεπτομερῆ καταγραφή τῆς ἱστορίας τῆς Ἑλληνικῆς πολεμικῆς Ἀεροπορίας καὶ τὸ πλούσιο φωτογραφικὸ ὕλικό, κατὰ τὰ τελευταῖα πενήντα χρόνια. Εἶναι ἀξιοθαύμαστη ἐργασία καὶ δίνει στὸν ἀναγνώστη - ποῦ δὲν ἔχει καμμιά ἄλλη σχέση μὲ τὴν ἀεροπορία - μιὰν ἐναργῆ ἐνημέρωση.

Τὴν "Ἐταιρεία Φίλων Παναγιώτη Κανελλόπουλου" συγκινεῖ ιδιαίτερα ἡ προσφορά αὐτῆ στὴν ἱστορικὴ γνώση τῆς πολεμικῆς Ἀεροπορίας, δεδομένου ὅτι ὁ Παναγιώτης Κανελλόπουλος, ὡς ὑπουργὸς Ἐθνικῆς Ἀμύνης τὸ 1952 ἐκπαιδεύτηκε ὡς πιλότος καὶ ἔδινε τὸ πρῶτο βάπτισμα τοῦ ἀέρα στοὺς πρωτοετείς Ἰκάρους γιὰ νὰ τοὺς τονώσει τὸ αἶσθημα ἐμπιστοσύνης καὶ ἀσφάλειας στὸ ἀεροπλάνο. Γενναῖος καὶ μὲ πνεῦμα ἐλεύθερο ὁ Παναγιώτης Κανελλόπουλος ἀγαποῦσε τὸ ἀεροπλάνο ποῦ δίνει τὴν αἴσθηση δυνάμεως καὶ ἐλευθερίας.

Συγχαίρομε θερμὰ τὸν κ. Παναγιώτη - Βαρδῆ Παπαδάκη γιὰ τὸ ἀξιόλογο πράγματι ἔργο ποῦ ἐπετέλεσε.

Γιὰ τὸ Δ.Σ

ὁ Πρόεδρος

Καθηγητῆς Γ. Καβαδίας

ἡ Γεν. Γραμματεὺς

Γιούλα Ζώνια

Ν. Ερυθραία 8.3.02.

Αγαπητέ Παναγιώτη,  
επιπαιτεί Προσκαθείς  
στο τα διαείσεις των 1600-  
ρισ των 26<sup>ης</sup> Σελών Ικέρων,  
συμβόλῳ και εγώ με ζήση  
υποδείματα τον παρεθόντος.  
Σον εύχομαι κορυφίο και  
βοηθητική για των Προ-  
σκαθείς σου.

Με αγάπη  
Συμμεσθολίς επί  
Ρήθιας Ευδίας

Το παρόν εκτυπώθηκε σε 1000 αντίτυπα  
Αύξ. Αρ.

### Εργάστηκαν

Για την εκτύπωση:

Σακκελαριάδης Μιχ. - Μπλάνας Κ. - Κολυγιάννης 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,  
Μέτωπο Ιταλίας,  
Δωδεκάνησα - Κρήτη,  
Επιχειρήσεις 1946 - 1949,  
Εκσυγχρονισμός με Αεριοθούμενα,  
Κορέα,  
Κονγκό,  
Αγώνες Βολών ΝΑΤΟ,  
Αεροπορικό Πένταθλο,  
Ακροβατικά Σμήνη,  
Βολές Συστήματος ΝΙΚΗ στις ΗΠΑ,  
Κοινωνική Προσφορά,  
Κύπρος,  
Ασκήσεις ΝΑΤΟ,  
Ειρηνευτικές Αποστολές εκτός Ελλάδας  
και  
αδιάλειπτα στο Αιγαίο.

