



ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

50 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΑΝΤΟΜ







ΦΑΝΤΟΜ

Μια λέξη, χίλιες εικόνες

Στον μακρινό ορίζοντα, μια μαύρη γραμμή σπρώχνει μια κουκίδα, που σε ελάχιστο χρόνο, μεταμορφώνεται σε μια αγέρωχη σιλουέτα. Ένα θαύμα της *old school* σχεδίασης, η οποία δαμάζει και ταυτόχρονα συνδυάζει κάθε διαφορετικό αεροδυναμικό φαινόμενο, ώστε να παρέχει υψηλές επιδόσεις και τακτικά πλεονεκτήματα στους χειριστές του. Πέντε δεκαετίες παρουσίας ενός εμβληματικού αεροσκάφους, που έχει συνδέσει την ιστορία της **Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας** με την τακτική και τεχνολογική εξέλιξη, ενώ ταυτόχρονα έχει συνδεθεί, περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο μαχητικό, με τον κόσμο που το πέταξε, το συντήρησε, το βελτίωσε ή απλά το είδε να σκίζει τον ουρανό από πάνω του πριν 50 χρόνια.

«**Αέρα στον 2 δεξιά**», μια φράση που έχει ακουστεί περισσότερες από 1.000.000 φορές ανα την Ελλάδα και συνεχίζει να ακούγεται στην Ανδραβίδα. Ένα στροφόμετρο φτάνει στο **10%**, *ignition* μανέτα *idle* και η κατάλληλη σπίθα δίνει για άλλη μια φορά ζωή στον J-79, την καρδιά αυτού του αεροσκάφους. Ο βρυχηθμός του χαρακτηριστικός, σήμα κατατεθέν που συνοδεύει κάθε απογείωση, κάθε χαμηλό πέρασμα στο Αιγαίο, κάθε διεύλεση πάνω από την Ακρόπολη.

Κάθε εικόνα αποτυπώνει ένα κομμάτι της ζωής του, από τις φλόγες που γλύφουν τον διάδρομο καθώς μπαίνουν οι 10 μοίρες ανόδου, το stabilator που ψαλιδίζει τον αέρα για να έρθουν οι 19.2 μονάδες ΑΟΑ στην προσγείωση, το κίτρινο αλεξιπρωχώριο που ανοίγει σε κάθε επιστροφή του «θρύλου» στο έδαφος. Οι βαμμένες κόκκινες πίστες από τα ευαίσθητα υδραυλικά συστήματα, η κιμωλία των «κινητήρων» στις τουρμπίνες, η «ρούλα» που χοροπηδάει στην πίστα καθώς είναι φτιαγμένη για αεροπλανοφόρο, το μεγάλο πλακέ κατσαβίδι που ζει για μια μισή στροφή. Το eject light στις διαδικασίες προ εκκίνησης, το λαμπερό anticollision φως τη νύχτα, το ανάποδο πέρασμα από μια κορυφή, ο ακροβατικός ελιγμός του υπολόγου για να μπει στον στενό αεραγωγό για την μετά πτήσης επιθεώρηση.

Σύστημα κάτω και ασφαλισμένο, ελεύθερος για προσγείωση, αλεξίπτωτο άνοιξε παρέμεινε, ελεύθερος να σβήσεις τον ένα αριστερά... Άλλη μια πτήση έφτασε στο γλυκόπικρο σημείο. Από την μια όλα πήγαν όπως είχαν αναλυθεί στο *briefing*, από την άλλη όμως έρχεται αυτό το 53% όπου η ψυχή αυτού του αεροσκάφους μπαίνει σε χειμερία νάρκη. Οι επιφάνειες χάνουν την δύναμη τους, τα λαμπάκια τρεμοπαίζουν καθώς δεν τα πάνε και πολύ καλά με την μπαταρία, ο ήχος σιγά-σιγά, η κάσκα βγαίνει ενώ ο μεταλλικός θόρυβος, καθώς η σκάλα ακουμπάει στη κουπαστή, σου θυμίζει ότι ήρθε η ώρα να κατέβεις και πάλι στην γη.

Πόσες ακόμα τέτοιες στιγμές μένουν;

Το παρών πόνημα είναι μια επιλεγμένη και μικρή συλλογή από τις χιλιάδες εικόνες που το ΦΑΝΤΟΜ έχει προσφέρει. Αφιερώνεται σε όλους όσους συνδέθηκαν με το F-4 Phantom τα τελευταία 50 χρόνια. Σε αυτούς που το πέταξαν, το συντήρησαν, το όπλισαν ή του έδωσαν το "Ελεύθερος για Α/Γ" ώστε να μπορέσει να βρεθεί στο φυσικό του περιβάλλον. Σε αυτούς που δέθηκαν με το δυσανάλογο αεροδυναμικά σκαρί του, με τον μπάσο ήχο του J-79, με τον πυκνό καπνό της ώσης. Αφιερώνεται σε αυτούς, που 50 χρόνια μετά από την πρώτη επαφή του με τον διάδρομο 34R, είναι ακόμα εδώ και φροντίζουν για το αξιόπλοο και αξιόμαχο αυτού του εμβληματικού αεροσκάφους.

Μα πάνω από όλα, αφιερώνεται στους ΦΑΝΤΟΜΑΔΕΣ που θα συνεχίζουν να πετάνε μαζί του για όσες δεκαετίες και αν περάσουν. Τα 24 αστέρια που είναι εκεί ψηλά, στον Ελληνικό ουρανό, και είναι αυτά που στα μάτια μας φωτίζουν περισσότερο από όλα τα άλλα...

ΙΚΑΡΟΣ ΤΗΣ ΕΙΡΗΝΗΣ

PEACE ICARUS I

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗ

**Δίδονται
στην Έλλάδα
δύο μοῖρες
„Φαντόμ“**

ΥΠΕΓΡΑΦΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ



Λόγω της αυξημένης Τουρκικής προκλητικότητας, η τότε Ελληνική Βασιλική Αεροπορία (ΕΒΑ), αναζητούσε ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '60, την αγορά ενός αεροσκάφους 3ης γενιάς που θα αντιστάθμιζε και θα υπερτερούσε έναντι της Τουρκικής αριθμητικής υπεροχής.

Στις αρχές της δεκαετίας του '70, η ΕΒΑ άρχισε μια πιο εντατική "έρευνα αγοράς" για το νέο της μαχητικό, με τελική κατάληξη ο κύριος ανταγωνισμός να είναι ανάμεσα στο νέο γαλλικό μαχητικό Mirage F.1 της Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation και στο αμερικανικό F-4 Phantom II της McDonnell Douglas.

Η ιστορία των Ελληνικών Phantom ξεκινάει το 1972, όταν η Ελλάδα υπέγραψε τελικά συμβόλαιο με την USAF για την αγορά 36 καινούργιων F-4E Phantom II. Το πρόγραμμα αγοράς έλαβε την ονομασία Peace Icarus I (PI I). Ήταν μια διακρατική συμφωνία μεταξύ των ΗΠΑ και της Ελλάδας και ως συμβαλλόμενοι αναγράφονταν η USAF ως πωλητής, και η Ελληνική Βασιλική Αεροπορία ως αγοραστής. Η πληρωμή θα γινόταν μέσω πιστώσεων FMS (εξαιτίας αυτού του τρόπου αποπληρωμής, οι πωλήσεις αυτές έλαβαν την ονομασία Peace). Αυτός ήταν και ο λόγος που η σύμβαση ήταν μεταξύ των δύο αεροποριών. Η USAF δηλαδή αγόραζε τα αεροσκάφη από τη McDonnell Douglas, τα οποία αφού τα δοκίμαζε, τα παραλάμβανε επισήμως και τα μεταβίβαζε στην ΕΒΑ. Το συνολικό κόστος της σύμβασης για τα αεροσκάφη πλησίασε τα 150 εκ. δολάρια ή περίπου 5 δισ. δραχμές της εποχής. Από αυτά το 15% καλύπτονταν από εθνικούς πόρους, και το υπόλοιπο 85% μέσω δανείων. Στο κόστος συμπεριλαμβάνονταν οι κινητήρες, ένα μέρος του επίγειου εξοπλισμού εξυπηρέτησης των αεροσκαφών, τα ανταλλακτικά που θα προέρχονταν από τα αποθέματα της USAF και η εκπαίδευση των Ελλήνων πιλότων και του τεχνικού προσωπικού στην Αμερική.

Με τα νέα αεροσκάφη αποφασίστηκε να εξοπλιστούν η 339 Μοίρα Δίωξης -Βομβαρδισμού (339 ΜΔΒ) που εξορμούσε από την 117 Πτέρυγα Μάχης (117 ΠΜ) στην Ανδραβίδα και η 338 Μοίρα Δίωξης-Βομβαρδισμού (338 ΜΔΒ) που εξορμούσε από την 115 Πτέρυγα Μάχης στη Σούδα. Και οι δυο Μοίρες χρησιμοποιούσαν το Republic F-84F Thunderstreak. Έδρα τους θα ήταν πλέον το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας, το οποίο είχε αναβαθμιστεί από Σμηναρχία σε Πτέρυγα Μάχης, ήδη από τον Μάιο του 1969.

Οι εργασίες για την υποδοχή των νέων αεροσκαφών, ξεκίνησαν το 1972 καθώς απαιτούνταν νέες εγκαταστάσεις για τα σύγχρονα αεροσκάφη (όπως προστατευμένα Κέντρα Επιχειρήσεων, καταφύγια αεροσκαφών, σύγχρονα ραδιοβοηθήματα και επικοινωνίες κλπ), που έγιναν με ταχύτατους ρυθμούς, με χρηματοδότηση κατά 50% από το ΝΑΤΟ και κατά 50% από εθνικά κονδύλια. Με την ολοκλήρωση των έργων, η 117 ΠΜ πλησίαζε πλέον εκείνη την εποχή τα πρότυπα των βάσεων της USAF ως

Το 72-01512 κατά τις πτητικές δοκιμές στο St. Louis των ΗΠΑ με ελληνικά εθνόσημα.



προς την οργάνωση, τις εγκαταστάσεις, τη λειτουργικότητα και την ετοιμότητα υποδοχής των νέων αεροσκαφών.

Η παραγωγή των ελληνικών Phantom στο εργοστάσιο του St. Louis στο Missouri προχωρούσε με εντατικούς ρυθμούς. Το F-4E Phantom II με αύξοντα αριθμό της USAF 72-01500 ήταν το πρώτο που προοριζόταν να παραδοθεί στην Πολεμική Αεροπορία και ήταν έτοιμο στον προκαθορισμένο χρόνο. Στις 29 Ιανουαρίου 1974 πραγματοποίησε την παρθενική του πτήση από το αεροδρόμιο Lambert του St. Louis, με τον δοκιμαστή πιλότο της McDonnell Douglas E.D Francis στο πιλοτήριο. Τα 01500 και 01501 ήταν τα πρώτα αεροσκάφη που παραδόθηκαν από τη McDonnell Douglas, την Παρασκευή 15η Μαρτίου 1974, στο Lambert Field του St. Louis, στο 2nd ADG (Air Delivery Group) το οποίο και θα αναλάμβανε την οργάνωση μεταφοράς με αμερικανικά πληρώματα στην Ελλάδα. Στην ΠΑ παραδόθηκαν επί αμερικανικού εδάφους στις 21 Μαρτίου 1974. Το 01501 μεταφέρθηκε πρώτο στην αεροπορική βάση Seymour Johnson της Νότιας Καρολίνας, ενώ το 01500 παρέμεινε στις εγκαταστάσεις της McDD για την προγραμματισμένη φιέστα στις 28 Μαρτίου 1974.



Το 01514 με USAF εθνόσημο και 01512 με ελληνικά εθνόσημο σε σχηματισμό με ένα ιρανικό και ένα ισραηλινό F-4E, κατά τις δοκιμές στο St. Louis των ΗΠΑ.

Παρόντες στην επίσημη τελετή παραλαβής των F-4E Phantom εκείνη τη μέρα, ήταν ο Αρχηγός Αεροπορίας Πτέραρχος Αλέξανδρος Παπανικολάου (25/11/1973 - 23/1/1975), συνοδευόμενος από τους Αντισμηνάρχους (Ι) Χ. Αγγελόπουλο (Μοίραρχο της 338 ΜΔΒ), Σωτήρη Κοντογιάννη (Μοίραρχο της 339 ΜΔΒ) και τους Παναγιώτη Μπαλέ και Στέφανο Σκρέκα (Αξιωματικοί Επιχειρήσεων των δύο Μοιρών αντίστοιχα). Την ημέρα εκείνη παραδόθηκε στην ΠΑ και το τέταρτο αεροσκάφος, το 01504. Δύο μέρες νωρίτερα είχε παραδοθεί το 01503. Τα 2 αεροσκάφη προωθήθηκαν από το 2nd ADG στη Seymour Johnson AFB, όπου βρίσκονταν και το 01501, έχοντας παραδοθεί στην ΠΑ από την 21η Μαρτίου 1974. Μόλις θα περνούσαν επιτυχώς τους τελευταίους τεχνικούς ελέγχους θα μπορούσαν να ξεκινήσουν το ταξίδι τους προς την Ελλάδα.

Δεν είναι καθόλου υπερβολικό να πούμε ότι οι πάντες στην Ανδραβίδα εκείνες τις ημέρες ήταν σε «κατάσταση συναγερμού», ενόψει της παραλαβής των νέων αεροσκαφών. Στόχος των στελεχών της 117 ΠΜ, ήταν τα F-4E Phantom II να παραληφθούν και να ενσωματωθούν στην ΠΑ άμεσα, με όσο το δυνατόν λιγότερα προβλήματα.

Το 72-01512 κατά τις πτητικές δοκιμές.
Για τις δόκιμες φέρει συσκευή
τηλεμετρίας/αποφυγής συγκρούσεων EROS rod
(Eliminate Range Zero System).
Ήταν ένα σύστημα που έφεραν τα F-4 αλλά
και τα πρώιμα F-15 της McDonnell Douglas



Από αριστερά: 1. Ο Μοίραρχος της 339 ΜΔΒ, Ασμχος (Ι) Σωτήρης Κοντογιάννης και οι Ασμχοι (Ι) Παναγιώτης Μπαλές και Στέφανος Σκρέκας, Αξιωματικοί Επιχειρήσεων της 338 ΜΔΒ και 339 ΜΔΒ αντίστοιχα, μαζί με το Σμχο (Ι) Β. Οικονόμου (αεροπορικός ακόλουθος στις ΗΠΑ) κατά τη τελετή ένταξης των πρώτων F-4E στο St. Louis του Missouri. 2. Ο Ασμχος (Ι) Σ. Σκρέκας, ο Α/ΓΕΑ Α. Παπανικολάου και ο Ασμχος (Ι) Χ. Αγγελόπουλος με το διευθυντή της McDD στο εργοστάσιο παραγωγής στο St. Louis. 3. Ο Α/ΓΕΑ Α. Παπανικολάου, ο Ασμχος (Ι) Χ. Αγγελόπουλος και ο Ασμχος (Ι) Σ. Σκρέκας στα γραφεία της McDD στο St. Louis.



P. BALES ARCHIVES



2
ΜΙΣΠΑ



ILIAS DALOUMIS ARCHIVES



ΜΙΣΠΑ

Ένα από τα ελληνικά Phantom στο εργοστάσιο
παραγωγής της McDD στο St. Louis του Missouri.

ILIAS DALOUMIS ARCHIVES



Στη φωτογραφία, Έλληνες αξιωματικοί φωτογραφίζονται εκείνη την ημέρα μπροστά από το 72-01501 στην 117 ΠΜ. Πρώτος από δεξιά ο Α/ΓΕΑ Α. Παπανικολάου, δεύτερος ο Σμήναρχος (Ι) Μ. Τσιγκρής.



ΜΙΣΠΑ

Τα αεροσκάφη ξεκινούσαν το ταξίδι τους από τη Seymour Johnson AFB όπου το 2nd ADG είχε ζητήσει για τις παραδόσεις διαθέσιμα πληρώματα από ολόκληρη την TAC (Tactical Air Command) της USAF. Συνήθως όμως, η μεταφορά γινόταν με πληρώματα των Μοιρών που έδρευαν στη βάση αυτή, όπως η 336th TFS. Πετώντας πάνω από τον Ατλαντικό με ενδιάμεσους εναέριους ανεφοδιασμούς, κατέληγαν στην αεροπορική βάση Torrejon στην Ισπανία, για εφοδιασμό και διανυκτέρευση των πληρωμάτων. Μερικές φορές χρησιμοποιούνταν πληρώματα, τα οποία επέστρεφαν στις βάσεις τους στην Ευρώπη.

Η ιστορική στιγμή για την 117 ΠΜ, και κατά συνέπεια για όλη την ΠΑ, ήταν η Παρασκευή, 5 Απριλίου 1974, όταν το 01501, το πρώτο ελληνικό F-4E Phantom II προσγειώθηκε στον διάδρομο 34R της Αεροπορικής Βάσης Ανδραβίδας. Λίγο αργότερα ακολούθησε το 01503.

Το αμερικανικό πλήρωμα του πρώτου Phantom υποδέχτηκε ο διοικητής της πτέρυγας Σμήναρχος (Ι) Μιχάλης Τσιγκρής, με τον Επισμηνία (ΤΜΑ) Α. Ράπτη που ανέλαβε την εξυπηρέτηση του αεροσκάφους.

Τις επόμενες ημέρες, άρχισαν να καταφτάνουν σποραδικά στην Ανδραβίδα τα 01504 και 01505. Τέλος του μήνα κατέφτασε και το "πρώτο" 01500. Εκείνο τον Απρίλιο παραδόθηκαν αυτά τα 6 αεροσκάφη τα οποία παραλάμβαναν οι ιπτάμενοι/εκπαιδευτές και μηχανικοί που είχαν γυρίσει λίγες ημέρες πριν από την εκπαίδευσή τους στην Αμερική.

Το πρόγραμμα έλαβε την ονομασία Peace Icarus και προέβλεπε την παράδοση 4 αεροσκαφών στη ΠΑ κάθε μήνα. Εξαίρεση αποτέλεσε ο Αύγουστος κατά τον οποίο δεν έγιναν παραδόσεις, λόγω της Τουρκικής εισβολής στη Κύπρο, καθώς οι Αμερικανοί τις πάγωσαν. Τα αεροσκάφη κρατήθηκαν στη Torrejon AFB και στη NAS Rota στην Ισπανία. Όλα τα αεροσκάφη παραδόθηκαν πριν από το τέλος εκείνης της χρονιάς.

Επάνω δεξιά: Υποδοχή του 72-01501 και του αμερικανικού πληρώματος από τον Σμήναρχο (Ι) Μιχάλη Τσιγκρή και τον Επισμηνία (ΤΜΑ) Α. Ράπτη.
Κάτω: Από την εκδήλωση υποδοχής των αμερικανικών πληρωμάτων.



Η αεροπορική βάση Homestead. Τα ακραία καιρικά φαινόμενα και οι τροπικές καταιγίδες είναι χαρακτηριστικό της περιοχής. Το 1992 καταστράφηκε ολοσχερώς από τον τυφώνα Andrew και έκλεισε οριστικά.



Η γέννηση των Ελλήνων Φαντομάδων

Από το Αρχηγείο Αεροπορίας, επιλέχθηκαν να εκπαιδευτούν στην Αμερική, με αυστηρά κριτήρια εμπειρίας, απόδοσης και επίδοσης, συνολικά 36 Ιπτάμενοι και κάποιοι επιπλέον εφεδρικοί. Όλοι σχεδόν προέρχονταν από τα αεροσκάφη F-84F Thunderstreak (το οποίο ήταν το πιο πολυάριθμο μαχητικό αλλά και ο πιο παλιός τύπος στην υπηρεσία της ΠΑ, στα πρόθυρα της απόσυρσης από την ενεργό υπηρεσία). Όλοι έπρεπε να έχουν συμπληρώσει περισσότερες από 1.000 ώρες πτήσης στον τύπο.

Η οδηγία της USAF για την εκπαίδευση των 36 ιπταμένων της ΕΒΑ στην αεροπορική βάση Homestead, στο Miami της Florida, έδρα της 31 TFW (Tactical Fighter Wing), εξεδόθει στις 21 Μαΐου 1973 για το οικονομικό έτος 1974. Με τη σειρά της, η 309th TFS (Tactical Fighter Squadron) με Μοίραρχο τον Lt. Col. Steve Braswell, επιφορτίστηκε με την εκπαίδευσή τους. Οι Έλληνες Ιπτάμενοι συμμετείχαν σε ένα νέο πιο εξειδικευμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, με περισσότερες ώρες πτήσεων και ακαδημαϊκής εκπαίδευσης διάρκειας περίπου 6 μηνών, ενώ τα εκπαιδευτικά προγράμματα της USAF διαρκούσαν περίπου 4 μήνες.

Οι Ιπτάμενοι μετέβησαν στην Αμερική σε 3 αποστολές και χωρίστηκαν σε 5 τάξεις, προκειμένου να αποφευχθεί από τη USAF το βάρος της ταυτόχρονης εκπαίδευσης 36 χειριστών από την αρχή.

Η πρώτη ελληνική τάξη με αριθμό 74HA, αποτελούμενη από 3 κυβερνήτες αεροσκάφους και 3 συγκυβερνήτες (στην ορολογία της USAF οι χειριστές της πίσω θέσης του Phantom αναφέρονται ως Weapons Systems Officers δηλ. Χειριστές Οπλικών Συστημάτων ή ΧΟΣ), ξεκίνησε την εκπαίδευση στο TAC Syllabus Course III507MH, USAF/HAF Conversion Training Course F-4 στις 20 Αυγούστου 1973. Στις 11 Ιανουαρίου 1974, οι ιπτάμενοι της τάξης 74HA αποφοίτησαν από το εκπαιδευτικό πρόγραμμα διάρκειας 20 εβδομάδων. Ακολούθως, στις 14 Ιανουαρίου, οι ίδιοι 6 Ιπτάμενοι εισήλθαν στην Ελληνική τάξη εκπαιδευτών με αριθμό 74HU, στο TAC Syllabus Course 1115071, USAF Instructor Pilot Course F-4. Μετά από την αποφοίτησή τους και από αυτό το πρόγραμμα στις 22 Μαρτίου 1974, επέστρεψαν στην Ελλάδα για να αναλάβουν να εκπαιδεύσουν πλέον άλλους Έλληνες ιπταμένους στα F-4 (κυβερνήτες και συγκυβερνήτες/ΧΟΣ).

Τέλη Δεκεμβρίου 1974 πραγματοποιήθηκε η δεύτερη αποστολή 18 ιπταμένων προς το Homestead και στις 7 Ιανουαρίου 1974 ξεκίνησε η εκπαίδευσή τους σε 2 τάξεις: την 74HB αποτελούμενη από 3 κυβερνήτες και 3 ΧΟΣ και την 74HB Accelerated με 6 κυβερνήτες και 6 ΧΟΣ. Οι ιπτάμενοι των τάξεων αυτών, επέστρεψαν στην Ελλάδα περίπου στα τέλη Ιουνίου του 1974. Στις 15 Φεβρουαρίου 1974, ξεκίνησε η εκπαίδευση

της τρίτης αποστολής, στην τάξη με αριθμό 75HA (οικονομικό έτος 1975 πλέον), με 6 κυβερνήτες και 6 ΧΟΣ. Η εκπαίδευσή τους ολοκληρώθηκε στις 6 Ιουλίου 1974 και επέστρεψαν στην Ελλάδα στις 19 Ιουλίου 1974, παραμονές της Τουρκικής εισβολής στην Κύπρο.

Η εκπαίδευση όλων των Ελλήνων πιλότων πραγματοποιήθηκε με τα παλαιότερα F-4E Phantom "Early" που εξόπλιζαν την 309th TFS από το 1970 και τα οποία διέθεταν Normal Edge Slats. Η Πολεμική Αεροπορία, προμηθεύτηκε τη μεταγενέστερη έκδοση του "E" ("Late" όπως είναι σήμερα γνωστή), που άρχισε να παράγεται από τα μέσα του 1972. Η κύρια διαφορά της νέας έκδοσης ήταν στον εξελιγμένο σχεδιασμό των Leading Edge Slats των πτερύγων που διέθεταν αντί για Normal Edge Slats. Αυτά επεκτείνονταν αυτόματα, όταν η γωνία προσβολής (AoA*) του αεροσκάφους ξεπερνούσε τις 6 Μοίρες και ανασύροντας όταν η AoA έφτανε τις 4 Μοίρες.

Σύμφωνα με τα διασωθέντα αρχεία στην Homestead AFB, η πτητική εκπαίδευση περιελάμβανε 12 φάσεις: μεταβατική εκπαίδευση, χειρισμό αεροσκάφους, όργανα, σχηματισμό, αεροπορική επίθεση, Dart, BFM και ACM, προσβολή εδάφους, τακτική προσβολή εδάφους, νυχτερινή μεταβατική εκπαίδευση και νυχτερινή προσβολή εδάφους. Κάθε κυβερνήτης έπρεπε να πραγματοποιήσει 55 εξόδους και να συμπληρώσει 71,8 ώρες πτήσεων. Αντίστοιχα, κάθε ΧΟΣ έπρεπε να πραγματοποιήσει 32 εξόδους και να συμπληρώσει 40,5 ώρες πτήσεων. Στην ακαδημαϊκή εκπαίδευση και την εκπαίδευση εδάφους, οι κυβερνήτες συμπλήρωναν 430,8 ώρες εκπαίδευσης και οι ΧΟΣ 400,5 ώρες εκπαίδευσης για την ολοκλήρωση του εκπαιδευτικού προγράμματος των 20 εβδομάδων. Η εκπαίδευση ήταν ιδιαίτερα απαιτητική, σκληρή, μεθοδική και υψηλών επαγγελματικών προδιαγραφών. Πραγματικά η πτητική εκπαίδευση ήταν καθημερινά ένα λουτρό ιδρώτα, ακόμα και με φαινόμενα πλήρους εξάντλησης. Άλλωστε, όλοι οι Αμερικανοί εκπαιδευτές αέρος που χρησιμοποιήθηκαν, ήταν όλοι βετεράνοι του πολέμου του Βιετνάμ, που πρόσφατα είχε τελειώσει, και ήταν ιδιαίτερα απαιτητικοί και σκληροί.

Με την αποστολή των 36 ιπταμένων στην Homestead AFB της Αμερικής, για πρώτη φορά στην ιστορία της ΠΑ εκπαιδεύονταν 18 πληρώματα σε ένα νέο τύπο αεροσκάφους και γινότουσαν πλήρως ετοιμοπόλεμοι και στους δύο ρόλους, Δίωξης-Βομβαρδισμού και Αναχαίτισης, έχοντας υψηλές αποδόσεις σε όλες τις φάσεις της εκπαίδευσής τους. Το κυριότερο ήταν πως οι εκπαιδευτές τους μετέδωσαν στα ελληνικά πληρώματα όλη την εμπειρία που είχαν αποκτήσει στον πόλεμο του Βιετνάμ. Αυτός ήταν και ο λόγος που οι Έλληνες πιλότοι κατά την επιστροφή τους στην Ελλάδα ένιωθαν πέραν του ενθουσιασμού, απολύτως ικανοί να ανταποκριθούν σε οποιαδήποτε αποστολή μπορούσε να τους ανατεθεί.

Ο ΠΥΡΙΝΑΣ ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗ

Α. ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ

ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ

01. Επγός (Ι) Κουκούλας Νικ.
02. Επγός (Ι) Κοντομάρης Σπ.
03. Επγός (Ι) Γεωργούλης Χρ.

ΣΥΓΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ

01. Υπγός (Ι) Μανούσος Παν
02. Υπγός (Ι) Σκουριάς Δημ.
03. Υπγός (Ι) Λιαγκορίδης Κ.

Β. ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ

01. Ασμχός (Ι) Κοντογιάννης Σωτ.
02. Ασμχός (Ι) Αγγελόπουλος Χαρ.
03. Ασμχός (Ι) Μπαλές Παν.
04. Ασμχός (Ι) Σκρέκας Στεφ.
05. Επγός (Ι) Κολοβός Ιωαν.
06. Επγός (Ι) Βρεττός Ηρ.
07. Επγός (Ι) Παπαδόπουλος Επαμ.
08. Σγός (Ι) Σαμπάνης Ευαγγ.
09. Σγός (Ι) Κατσιαντώνης Βασ.
10. Σγός (Ι) Πουλάκος Νικ.
11. Σγός (Ι) Παπαγεωργίου Δημ.
12. Σγός (Ι) Σκαρλάτος Γεωρ.
13. Υπγός (Ι) Μπουραντάς Αν.
14. Υπγός (Ι) Σπηλιωτόπουλος Σπ.
15. Υπγός (Ι) Μητροκώτσας Αντ.
16. Υπγός (Ι) Κωνσταντινίδης Ν.

ΣΥΓΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ

01. Υπγός (Ι) Βιδάκης Δημ.
02. Υπγός (Ι) Μουρελάτος Δ.
03. Υπγός (Ι) Σχορτσιανίτης Θ.
04. Υπγός (Ι) Σίσσας Παυλ.
05. Υπγός (Ι) Κωστάκος Μιχ.
06. Υπγός (Ι) Ζερβός Δημ.
07. Υπγός (Ι) Ψυχογιός Μ.
08. Υπγός (Ι) Τσιάνος Γ.
09. Υπγός (Ι) Φλάσκος Στ.
10. Υπγός (Ι) Παπαδούδης Κ.
11. Υπγός (Ι) Ράλλης Ζαχ.
12. Υπγός (Ι) Σακελαρόπουλος Α.
13. Υπγός (Ι) Γκαρώνης Γ.
14. Υπγός (Ι) Βέλος Αντ.
15. Υπγός (Ι) Λάππας Ν.

Σύνολο 37

• Η διαφορά (επιπλέον ένας) που προκύπτει στους κυβερνήτες των πληρωμάτων προέρχεται από την πρόσθεση του Σγού (Ι) Β. Κατσιαντώνη ο οποίος τοποθετήθηκε μετά τον τραυματισμό του Υπγού (Ι) Μπουραντά ο οποίος είχε ολοκληρώσει εις το ήμισυ την εκπαίδευση στην Αμερική και την περάτωσε στην Ελλάδα. Το κενό που δημιουργήθηκε στα πληρώματα από την αναγκαστική μετακίνηση του Υπγού (Ι) Κ. Λιαγκορίδη στους εκπαιδευτές, για αντικατάσταση λόγω επιβεβλημένης νοσηλείας του άτυχου Υπγού (Ι) Μπατάση, συμπληρώθηκε με επιπρόσθετο συγκυβερνήτη στα πληρώματα.

• Οι κυβερνήτες Επγοι (Ι) Μακρής και Κληρονόμος είχαν μεταβεί στην Αμερική ως ΟJT και εκπαιδεύτηκαν ως εκπαιδευτές στον εξομοιωτή πτήσεων (flight simulator). Μετά την επιστροφή τους στην 117 ΠΜ, οι εν λόγω χειριστές μετά την προσαρμογή τους με πτήσεις εθισμού, διατέθηκαν αμέσως ως κυβερνήτες των αεροσκαφών F-4E.

APPENDIX 4	
31 TACTICAL FIGHTER WING ACADEMIC AND GROUND TRAINING REQUIREMENTS COMPLETED OCTOBER-DECEMBER 1974	
October	
Class 74BRH	New Developments (16 hours)
Class 74CRH	Nonuclear Weapons (15 hours) Nonuclear Weapons Delivery (12 hours)
Class 74HA	Fuel Control System (5 hours) Formation (12 hours) Air Attack (12 hours) Air Combat Maneuvers (12 hours)
Class 74AH	Aircraft General (16 hours)
November	
Class 74CRH	Nonuclear Weapons Delivery (5 hours) Weapons Effects and Tactics (10 hours) Nuclear Weapons Delivery (12 hours) Weapons Release Computer Systems (17 hours)
Class 74HA	Air Combat Maneuvers (5 hours) EW/ECM (7 hours) Nonuclear Weapons (11 hours) Nonuclear Weapons Delivery (12 hours)
Class 74AH	Aircraft General (16 hours) Fuel Control System (5 hours) Air Attack (5 hours) Air Combat Maneuvers (8 hours) Nonuclear Weapons Delivery (5 hours)



Ιανουάριος 1974, Homestead AFB. **Από αριστερά:** Κωστάκος, Ζερβός, Barnes (εκπαιδευτής), Σακελαρόπουλος, Μητροκώτσας, **Κάτω:** Τσιάνος, Βόρρης, Σχορτσιανίτης.



Τεχνικοί κατά την εκπαίδευσή τους στην George AFB το 1974.

Τεχνικοί

Για το τεχνικό προσωπικό εδάφους επιλέχθηκαν 5 αξιωματικοί και 95 υπαξιωματικοί. Βασικά κριτήρια για την επιλογή του τεχνικού προσωπικού, ήταν για τους μηχανικούς κινητήρων να έχουν πείρα στους κινητήρες J-79 των F-104G. Αντίστοιχα για τους οπλουργούς ήταν επιθυμητό να έχουν πείρα σε συστήματα ελέγχου πυρός αεροσκαφών σύγχρονου τύπου.

Στην Αμερική θα εκπαιδεύονταν συνολικά 100 τεχνικοί, 5 αξιωματικοί και 95 υπαξιωματικοί όλων των ειδικοτήτων.

Αξιωματικοί: 3 Μηχανικοί, 1 Τ-Η, 1 Οπλισμού

Υπαξιωματικοί: 44 Μηχανικοί, 24 Οπλουργοί, 18 Τηλεπικοινωνιών, 4 Ηλεκτρολόγοι, 5 ΓΕΟ.

Η μετάβασή τους στην Αμερική ήταν σε μια κοινή αποστολή, καθώς η εκπαίδευσή τους έγινε κατά Groups εξειδικεύσεων (κινητήρων, ηλεκτρισμού, υδραυλικών, Radar, κ.α.), σε διαφορετικές αεροπορικές βάσεις. Κάποιοι εκπαιδεύτηκαν στην George AFB στο Victorville της California και κάποιοι στη Seymour Johnson AFB στη North Carolina. Η εκπαίδευσή τους είχε διάρκεια 2 μήνες.





Μάρτιος 1974, Homestead AFB.

Από αριστερά: Ζερβός, Μητροκώτσας, Σακελαρόπουλος, Τσιάνος, Κωστάκος και Σκαρλάτος της τάξης 75ΗΑ.

Η εκπαίδευση στην Ελλάδα

Στην 117 ΠΜ στη συνέχεια θα εκπαιδεύονταν νέοι ιπτάμενοι από τους εκπαιδευτές του πυρήνα εξ Αμερικής εντός του 1974. Η πρόβλεψη για να εκπαιδευτούν και να αναλάβουν καθήκοντα στα Phantom, ήταν για 2 Επγούς, 4 Σγούς, 10 Υπγούς και 18 Ανθσγούς.

Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα του προσωπικού ιπτάμενου και τεχνικού, μέχρι τον εξοπλισμό της 338 ΜΔΒ Άρης με δικά της αεροσκάφη το Σεπτέμβριο της ίδιας χρονιάς, γινόταν από κοινού με τη 339 ΜΔΒ Αίας και υπό την εποπτεία αυτής, καθώς τα αεροσκάφη που παραλαμβάνονταν, θα εξόπλιζαν πρώτα τον Αίαντα.

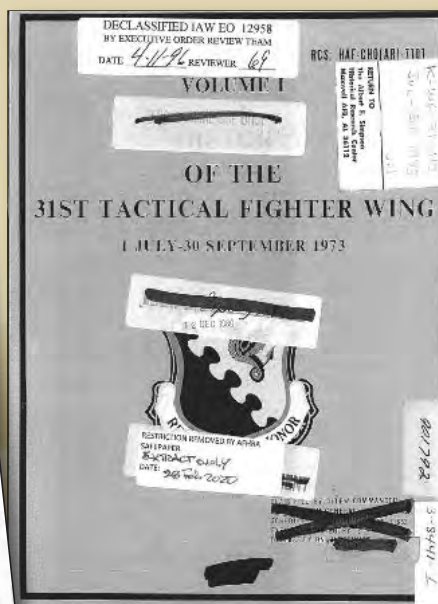
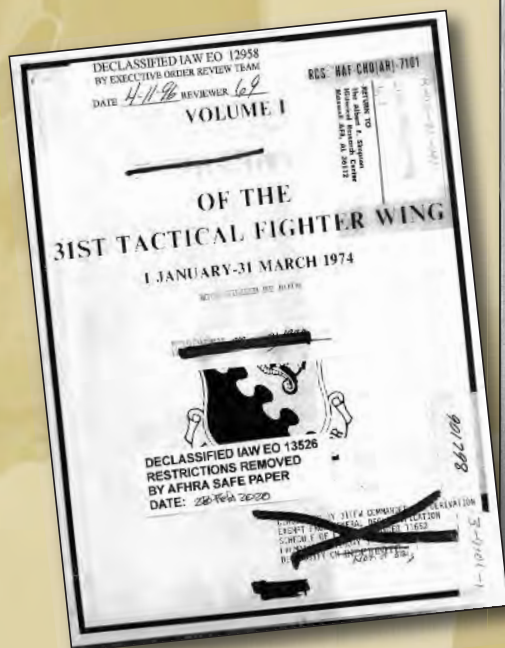
Το ΚΕΜ ήταν το πρώτο στάδιο και η βάση για την εισαγωγή του νεοτοποθετηθέντος προσωπικού, ιπτάμενου και τεχνικού στο F-4E. Σκοπός ήταν, στη συνέχεια μέσω της πρακτικής εξάσκησης για τους τεχνικούς και μέσω των πτήσεων για τους ιπτάμενους, το προσωπικό αυτό να αντικαταστήσει σε συγκεκριμένη στιγμή τον πρώτο πυρήνα του προσωπικού που εκπαιδεύτηκε στις ΗΠΑ.

Για όλους τους χειριστές απαιτείτο η εκπαίδευση σε Flight Simulator βάσει των κριτηρίων του NATO και είχε αποφασιστεί η εκπαίδευση να γίνεται σε μονάδα της USAF στο Ramstein της Δυτικής Γερμανίας.

Από αρχές Απριλίου 1974 κιάλας, στην Ανδραβίδα συνέρρεαν νεοτοποθετηθέντες ιπτάμενοι για να αρχίσουν κύκλο εκπαίδευσης στα F-4E στην Ελλάδα.

Οι ιπτάμενοι εξ Αμερικής και οι εκπαιδευόμενοι, θα στελέχωναν και τις δύο Μοίρες την 338 ΜΔΒ και 339 ΜΑΠΚ αντίστοιχα. Μόλις η 339 ΜΑΠΚ παραλάμβανε συνολικά 18 αεροσκάφη, θα άρχιζε ο εξοπλισμός της 338 ΜΔΒ με τα υπόλοιπα που θα παραλαμβάνονταν στη συνέχεια.

Από τη σύμβαση προμήθειας των αεροσκαφών, προβλεπόταν η αποστολή 9 τεχνικών της κατασκευάστριας εταιρείας Mc Donnell Douglas στην Ελλάδα. Οι 6 εξ αυτών θα παρέμεναν για περίοδο 32 μηνών για την υποστήριξη των κινητήρων, του συστήματος ναυτιλίας, του συστήματος ελέγχου πυρός και υποστηρίξεως του αεροσκάφους. Οι υπόλοιποι 3 θα έμεναν στην Ανδραβίδα για 12 μήνες και είχαν ως αντικείμενο τη συντήρηση των συστημάτων επικοινωνίας.





ΜΙΣΠΑ

Αριστερά. Διακρίνονται ο τότε ΑΓΕΑ Πτχος (Ι) Α. Παπανικολάου (τρίτος από αριστερά), με επιτελείς και παρευρισκόμενους των τοπικών αρχών.
Καθιστοί οι ιπτάμενοι: Επγός (Ι) Κουκούλας, Υπγός (Ι) Μανούσος, Επγός (Ι) Γεωργούλης, Επγός (Ι) Κοντομάρης, ο Υπγός (Ι) Σκουριάς και ο Υπγός (Ι) Λιαγγορίδης. **Κάτω:** Το 01501 ως στατικό έκθεμα με τον διαθέσιμο οπλισμό της περιόδου, την ημέρα εκείνη.



ILIAS DALOUMIS ARCHIVES

Η τελετή ένταξης

Το Σάββατο 20 Απριλίου 1974, γίνεται στην 117 ΠΜ, η επίσημη τελετή ένταξης των νέων αεροσκαφών στην ελληνική αεροπορία. Τα Phantom στην Ανδραβίδα είναι πλέον 6 καθώς έχουν παραδοθεί και τα 01502 και 01505. Η τελετή, έγινε παρουσία του Αρχηγού Ενόπλων Δυνάμεων Στγού (ΠΖ) Γρηγόρη Μπονάνου, τον οποίο υποδέχτηκε στην 117 ΠΜ ο Αρχηγός Αεροπορίας Απτχος (Ι) Α. Παπανικολάου. Παρέστησαν επίσης ο Διοικητής των Αμερικανικών Αεροπορικών Δυνάμεων Νοτίου Ευρώπης, Αντιπτέραρχος Ουίλσον, ο Αρχηγός των Αμερικανικών Δυνάμεων στην Ελλάδα, Υποστράτηγος Ράιντερ, αντιπροσωπίες Ελλήνων και ξένων αξιωματικών, οι τοπικές αρχές, επίσημοι και άλλοι. Οι πόρτες της αεροπορικής βάσης ήταν ανοιχτές για το κοινό. Οι εφημερίδες της Δευτέρας, 22 Απριλίου 1974, είχαν πρωτοσέλιδο το γεγονός.

Στον χώρο της τελετής, ήταν παρατεταγμένα 3 από τα νέα Phantom (01502-04) και μία τετράδα F-84F με τους χειριστές τους παραπλεύρως τα οποία και θα πραγματοποιούσαν αεροπορική επίδειξη. Το 01501 βρισκόταν λίγα μέτρα πιο πέρα, πλήρως οπλισμένο και διαμορφωμένο έτσι για στατική επίδειξη στο κοινό ενώ το 01505 βρισκόταν σε κάποιο από τα νέα shelter της βάσης, ώστε να είναι προσβάσιμο στους αξιωματούχους, Έλληνες και ξένους.

Μετά την ομιλία του Αρχηγού Αεροπορίας, περί της 11:05 π.μ., άρχισε η εντυπωσιακή επίδειξη των αεροσκαφών. Πραγματοποιήθηκε διέλευση F-5 και F-104G σε σχηματισμό και ακολούθησε μικτός σχηματισμός των τεσσάρων F-84F και των τριών Phantom (ΑΙΑΣ "BLUE") σε χαμηλό ύψος σε μια πτήση χαιρετισμού. Αμέσως μετά, τα F-4E αποσπάστηκαν από τον σχηματισμό και άρχισαν να πραγματοποιούν θεαματικούς ελιγμούς και ασκήσεις ακριβείας πάνω από τους επισήμους. Στη συνέχεια έκαναν μια τελευταία διέλευση σε σχηματισμό και προσγειώθηκαν.

Τα πληρώματα F-4E του σχηματισμού επιδείξεων ήταν οι 6 εκπαιδευόμενοι εκπαιδευτές εξ Αμερικής:

Σχηματισμός επιδείξεως "ΑΙΑΣ BLUE", 20/04/1974:

01. Επγός (Ι) Κουκούλας - Υπγός (Ι) Σκουργιάς (01504)
02. Επγός (Ι) Κοντομάρης - Υπγός (Ι) Λιαγγορίδης (01503)
03. Επγός (Ι) Γεωργούλης - Υπγός (Ι) Μανούσος (01502)

Η όλη επίδειξη διήρκεσε 40 λεπτά. Στον χώρο υποδοχής περίμεναν τους πιλότους των Phantom, ο Αρχηγός Ενόπλων Δυνάμεων Γρ. Μπονάνος και ο Αρχηγός Αεροπορίας Αλ. Παπανικολάου, όπου και τους συνεχάρησαν έναν προς ένα.



ΜΙΣΠΑ

Επάνω: Μπροστά από το 01503 ο Υπγός (Ι) Λιαγγορίδης και ο Επγός (Ι) Κοντομάρης και κάτω ο Υπγός (Ι) Σκουργιάς και ο Επγός (Ι) Κουκούλας μαζί με υπόλογους, μπροστά από το 01504 κατά τη τελετή ένταξης.



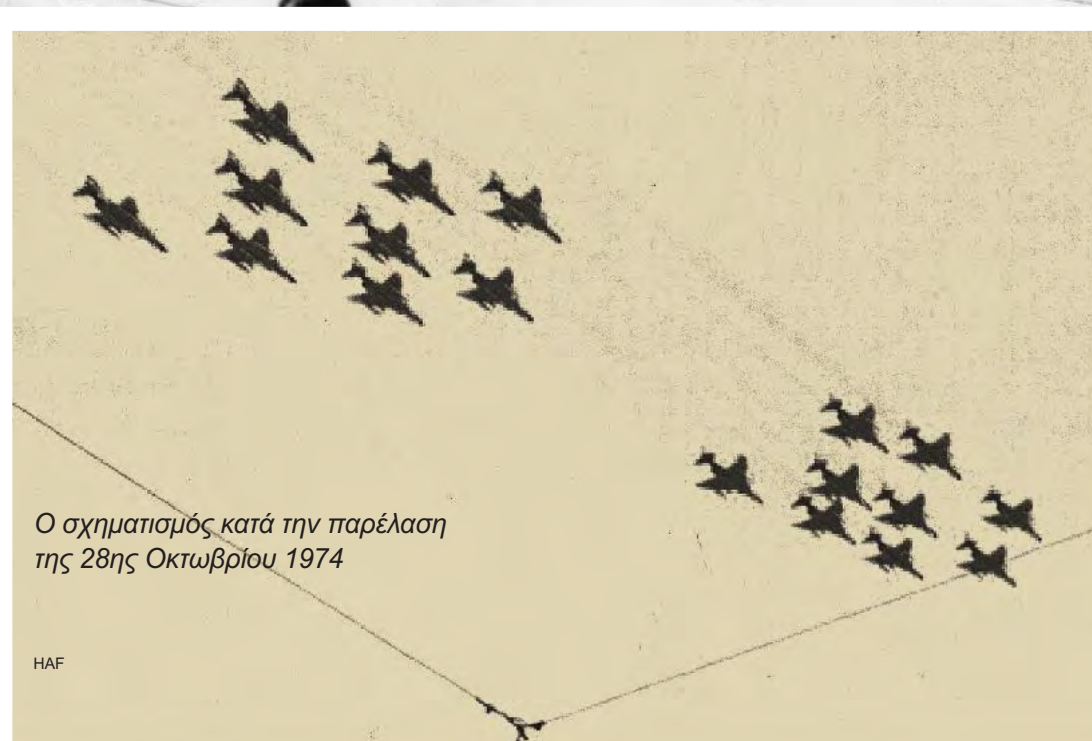
ILIAS DALOUMIS ARCHIVES



Οι πρώτες δημόσιες εμφανίσεις

Τα F-4E Phantom II, πραγματοποίησαν την πρώτη τους εμφάνιση στο ελληνικό κοινό στην τελετή ένταξης, εκείνο το Σάββατο της 20ης Απριλίου 1974. Επόμενη εμφάνιση ήταν κατά την παρέλαση της 28ης Οκτωβρίου, την πρώτη μετά τη μεταπολίτευση, όταν ο σχηματισμός 20 Phantom (18 βασικά και 2 εφεδρικά) της 338 ΜΔΒ (χαρακτηριστικό κλήσεως «ΑΡΗΣ») και της 339 ΜΔΒ (χαρακτηριστικό κλήσεως «ΑΙΑΣ ΑΛΦΑ»), πέταξε πάνω από τη Θεσσαλονίκη.

Ο σχηματισμός κατά την επιστροφή του στην Ανδραβίδα, πέταξε και πάνω από την Αθήνα.



Ο σχηματισμός κατά την παρέλαση της 28ης Οκτωβρίου 1974



Λίγες ημέρες μετά, στις 2 Νοεμβρίου 1974, επισκέφτηκε την 117 ΠΜ ο νέος Υπουργός Εθνικής Αμύνης κ. Ε. Αβέρωφ. Επιθεώρησε την Πτέρυγα και συνεχάρη τους χειριστές για την πρόσφατη παρουσία τους στην παρέλαση. Σε ομιλία του προς τους αξιωματικούς, τόνισε την αποφασιστική συμβολή της Πολεμικής Αεροπορίας και των νέων Phantom στην άμυνα της χώρας.

Από αριστερά: Ο Υπουργός Εθνικής Αμύνης Ε. Αβέρωφ συνοδεία του Α/ΓΕΑ Α. Παπανικολάου, χαιρετάει τους Αντισμηνάρχους (Ι) Χ. Αγγελόπουλο και Παναγιώτη Μπαλέ της 338 ΜΔΒ, και τους Σωτήρη Κοντογιάννη και Στέφανο Σκρέκα της 339 ΜΔΒ αντίστοιχα.



Το σύνολο των νεοαφιχθέντων Phantom και των δύο Μοιρών, παραταγμένα προς επιθεώρηση.



1974 - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ F-4E ΑΠΟ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟ ΑΒΕΡΩΦ

Οι Παπαγεωργίου-Ξένος της 338 ΜΔΒ, μπροστά από ένα F-4E Phantom II.



339 Μ “ΑΙΑΣ”

Η πρώτη Μοίρα Phantom της ΠΑ

Η ανασυγκρότηση της 339 Μοίρας Διώξεως Βομβαρδισμού - Αναχαίτισης Παντός Καιρού, της πρώτης Μοίρας που εξοπλίστηκε με F-4E Phantom II, έγινε στις 26 Μαρτίου του 1974 στην 117 ΠΜ της Ανδραβίδας. Πρώτος Διοικητής της ορίστηκε ο Ασμηχος (Ι) Σωτήρης Κοντογιάννης ο οποίος μόλις επέστρεψε από την εκπαίδευσή του στην Αμερική στις 23 Μαΐου 1974, ανέλαβε άμεσα τα καθήκοντά του. Ως Αξιωματικός Επιχειρήσεων (ΑΕ), θα αναλάμβανε ο Ασμηχος (Ι) Στέφανος Σκρέκας.

«Η επιλογή μου ως αρχηγού της αποστολής (σ.σ. στην Αμερική) και διοικητή της 339 Μοίρας, πού ήταν η πρώτη Μοίρα Phantom, με βρίσκει επιτελή στον Β' Κλάδο του ΑΕΔ (Αρχηγείο Ενόπλων Δυνάμεων), υπεύθυνο για τα θέματα σημαιών, λαβάρων, νοσοκόμων και δικαστικών γραμματέων. Είχα την τύχη να υπηρετήσω υπό τις διαταγές του νυν Αντιπτεράρχου (Ι) Γεωργίου Βαγιακάκου, Διοικητή τότε της 335 Μοίρας Strike. Έμαθα πάρα πολλά από αυτόν, τα οποία μου χρησίμευσαν πολύ όταν εκλήθην να οργανώσω και να διοικήσω την πρώτη Μοίρα των F-4», γράφει ο Αντιπτεράρχος (Ι) ε.α. Σωτήρης Κοντογιάννης στο περιοδικό "Στρατιωτική Ιστορική Έρευνα" τον Σεπτέμβριο του 2013.

«Οι δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε, ιδιαίτερα τις πρώτες εβδομάδες της εγκατάστασής μας, θα μπορούσαν να κριθούν σημαντικές, παρά το γεγονός ότι η προετοιμασία για τα έργα υποδομής της Μονάδας είχε αρχίσει σχετικά έγκαιρα. Ωστόσο, όλο το προσωπικό έδειξε ιδιαίτερη κατανόηση και ικανότητα προσαρμογής, εστιάζοντας στο κύριο ΑΝΣΚ που ήταν η εκπαίδευση και ει δυνατό άμεση αξιοποίηση του νέου αεροσκάφους. Ευτυχώς λειτουργούσαν πλήρως ο κυρίως διάδρομος και ο τροχόδρομος, ενώ επίσης σημαντικό ήταν ότι είχαν παραδοθεί και τα καταφύγια των αεροσκαφών, χωρίς αρχικά ωστόσο τις απαιτούμενες υποδομές επικοινωνιών. Όλα τα υπόλοιπα έργα εγκαταστάσεων (Διοικητήριο Μοίρας, οίκημα τεχνικού προσωπικού, ΒΟC, συνεργεία, κλπ), ήταν στα τελικά στάδια παράδοσης, με ελλείψεις σε εξοπλισμό, κυρίως λόγω καθυστερήσεων στη διαδικασία παραλαβής αυτών. Παρ' όλες τις δυσκολίες, η Μοίρα βρήκε τους απαιτούμενους ρυθμούς λειτουργίας και πιέζοντας συμπληρωματικά προς όλες τις κατευθύνσεις, επιτάχυνε τη διαδικασία επίλυσης των εκκρεμών, κυρίως επιχειρησιακών προβλημάτων και άλλων εκκρεμοτήτων. Πέραν αυτών, το ιδιαίτερα θετικό ήταν ότι η ροή άφιξης των αεροσκαφών συνεχίζονταν

σύμφωνα ακριβώς με τις προβλέψεις της σύμβασης προμήθειας. Έτσι τον Μάιο η δύναμη των αεροσκαφών ήταν 8, και περί τα μέσα του Ιουνίου είχε φθάσει τα 13 αεροσκάφη».

Από τον Απρίλιο, βρίσκονταν στην Ανδραβίδα δύο Αμερικανοί εκπαιδευτές, ο Hartman και ο Smith με αποστολή να εξοικειώσουν τους Έλληνες χειριστές στις ιδιαιτερότητες των L. E. Slats, ειδικά σε πτήσεις και ελιγμούς με χαμηλές ταχύτητες. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε από τον Μάιο σε ασκήσεις ACM, ασκήσεις αναχαίτισεων, BFM και σε βολές Αέρος-Εδάφους. Αργότερα όταν έγινε ο διαχωρισμός των Μοιρών, ο Smith ανέλαβε την 338 ΜΑΡΗΣ και ο Hartman την 339 ΜΑΙΑΣ.

Με τον διαχωρισμό αεροσκαφών, εξοπλισμού και προσωπικού για τη λειτουργία και των δύο μοιρών, η 339 ΜΔΒ βρέθηκε το Σεπτέμβριο με 17 F-4E Phantom. Ενέταξε στο δυναμικό της τα πρώτα 18 αεροσκάφη, από το 01500 έως και 01517, (ένα αεροσκάφος όμως, το 01506, είχε απολεσθεί λόγω ατυχήματος κατά την ανάπτυξη της Μοίρας στη Κρήτη). Στα τέλη του 1974, η Μοίρα διέθετε 19 πληρώματα ετοιμοπόλεμα, τα 9 από αυτά εκπαιδευμένα εξ Αμερικής (19 ιπτάμενοι μαζί με τον Διοικητή της Μοίρας), και 10 πληρώματα (20 ιπτάμενοι) που εκπαιδεύτηκαν στην Ελλάδα.

Πρώτες πτήσεις σε ελληνικό έδαφος

Στις 10 Απριλίου 1974 στις 13.30, πραγματοποιείται η πρώτη πτήση ελληνικού Phantom σε ελληνικό έδαφος από την 339 ΜΑΠΚ, διάρκειας μιάμισης ώρας. Πλήρωμα του 01503, ήταν ο Κουκούλας και συγκυβερνήτης ο Αμερικανός εκπαιδευτής Hartman. Την επομένη, με το ίδιο αεροσκάφος πραγματοποιούνται 2 πτήσεις μιάμισης ώρας πάλι η κάθε μία, με κυβερνήτες τους Γεωργούλη και Κοντομάρη αντίστοιχα και τον Hartman πάντα στην πίσω θέση του συγκυβερνήτη.

Στις 16 Απριλίου 1974 πραγματοποιείται στις 16:10, η πρώτη σόλο πτήση αμιγώς ελληνικού πληρώματος επί ελληνικού εδάφους με το 01503, με κυβερνήτη τον Κουκούλα και συγκυβερνήτη τον Σκουργιά, σε σχηματισμό με το 01501 με πλήρωμα τους Κοντομάρη-Hartman. Ο σχηματισμός είχε την κωδική κλήσης ΑΙΑΣ BLUE από την ονομασία της 339 Μοίρας και η πτήση του σχηματισμού είχε διάρκεια 1 ώρα και 10 λεπτά.



ALL PHOTOS HAF

Επάνω από αριστερά: Ο πρώτος Μοίραρχος της 339Μ και των Ελληνικών Phantom, Αντισμήναρχος (Ι) Σωτήρης Κοντογιάννης και ο Αντισμήναρχος (Ι) Στέφανος Σκρέκας, πρώτος ΑΕ της Μοίρας.

Τα πρώτα βήματα της 339 Μοίρας με F-4E

Από αριστερά: Γαλανόπουλος, Γιαννακούλιας, Χατζηπούφλης, Καρβουτζής, Γιαννικάκης, Αντωνέτσης, Κολοβός, Τσιάνος, Κονδυλόπουλος, Κοντογιάννης, Σακελλαρόπουλος, Σκρέκας, Τσαπαράς, Στεφανόπουλος, Μυτιλινάκης, Διδώλης, Βόρρης, Βέλος, Μαστραντωνάκης, Παναγάκος. Καθιστοί: Κανελλόπουλος, Μακρής, Μπεθάνης, Φαραζής, Λάππας, Ζερβός, Ανδριανόπουλος, Σπηλιωτόπουλος, Μουρελάτος.



ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Στις 7 Ιουλίου του 1952, σύμφωνα με τις επιχειρησιακές ανάγκες της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας συγκροτείται στην 112 ΠΜ, στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, η 339 Μοίρα με αεροσκάφη F-84G με ρόλο ΔΒ,

Τον Αύγουστο του 1959 γίνεται η αλλαγή των αεροσκαφών της Μοίρας σε F-84F και η Μοίρα μετασταθμεύει στην 110 ΠΜ στη Λάρισα όπου παραμένει επί 8 μήνες. Τον Απρίλιο του 1960, η Μοίρα μετασταθμεύει στην Αγχίαλο στην 111 ΠΜ και το Μάρτιο του 1973 το πρώτο αεροσκάφος προσγειώνεται στην 117 Σμηναρχία Μάχης.

Τον Μάρτιο του 1973 μετασταθμεύει, προσωρινά, στην 116 Πτέρυγα Μάχης προκειμένου να γίνουν έργα υποδομής στο Αεροδρόμιο της Ανδραβίδας για την υποδοχή των νέων αεροσκαφών F-4E.

Ιστορική ημερομηνία για τα ελληνικά F-4E Phantom είναι η 5η Απριλίου του 1974. Το μεσημέρι εκείνης της Παρασκευής προσγειώθηκαν στην 117 ΠΜ τα πρώτα 6 F-4E της Ελληνικής Αεροπορίας. Το Σάββατο 20 Απριλίου 1974, έγινε στην 339 Μ, η ένταξη των νέων αεροσκαφών στην Ελληνική Αεροπορία. Η αλλαγή των αεροσκαφών συμπίπτει με την αλλαγή ρόλου της Μοίρας από Δίωξη Βομβαρδισμού σε Μοίρα Αναχαίτισης Παντός Καιρού. Με την απόκτηση και των τελευταίων αεροσκαφών F-4E (σειρά 7) η Μοίρα επανέρχεται στον αρχικό της ρόλο το Σεπτέμβριο του 1978. Αλλαγή κατευθύνσεων στις επιδιώξεις και τα σχέδια της ΠΑ επιβάλλουν την επάνοδο της Μοίρας σε ρόλο Αναχαίτισης που συντελείται το Φεβρουάριο του 1982. Το Μάρτιο του 1995 η Μοίρα αλλάζει πάλι ρόλο και επανέρχεται στην προηγούμενη κατάσταση, Δίωξης Βομβαρδισμού με επιπλέον ωστόσο απαίτηση, την εκτέλεση υπηρεσιών Αναχαίτισης ημέρα και νύκτα. Τελικά το 1998 αναλαμβάνει πρωτεύοντα ρόλο Αναχαίτισης και δευτερεύοντα ρόλο της Δίωξης Βομβαρδισμού, με τους οποίους επιχειρούσε μέχρι και την αναστολή της τον Οκτώβριο του 2017.



Τα 36 αρχικά F-4E που παρέλαβε η ΠΑ στο ΡΙ Ι το 1974, ήταν κατασκευής 1972-1974 και παρτίδας (Block) από 54 ως 57. Στην παραγγελία προστέθηκαν σε δεύτερο χρόνο 2 ακόμη αεροσκάφη τον Απρίλιο του 1974, λίγο πριν αρχίσουν οι παραλαβές, ανεβάζοντας την παραγγελία αυτή σε 38 F-4E Phantom II. Τα 2 επιπλέον αυτά F-4E ήταν Block 60 και κατασκευής 1975-1976 και είχαν ως S/N τα νούμερα 01618 και 01619 (αρχικά ήταν 41618 και 41619). Η παραγγελία του ΡΙ Ι ολοκληρώθηκε με την παραλαβή των 2 αυτών επιπλέον αεροσκαφών τον Ιούλιο του 1976.





338 M “ΑΡΗΣ”

Την 1η Ιουλίου 1974 ανασυγκροτείται στο αεροδρόμιο της Ανδραβίδας η 338 Μοίρα Διώξεως Βομβαρδισμού – Αναχαίτισης Παντός Καιρού, προκειμένου να επανεξοπλιστεί με τα F-4E Phantom II. Πρώτος Μοίραρχός της ορίστηκε ο Ασμχος (Ι) Χαρ. Αγγελόπουλος και Αξιωματικός Επιχειρήσεων (ΑΕ), αναλάμβανε ο Ασμχος (Ι) Παναγιώτης Μπαλές.

Επιστρέφοντας στην 117 ΠΜ μετά το τέλος της Κυπριακής κρίσης, όλοι στην 338 Μοίρα εργάστηκαν με ακόμη εντονότερους ρυθμούς για τη λειτουργία της, μιας και δεν υπήρχε ακόμη πλήρης εικόνα σχετικά με την αποκλιμάκωση της κρίσης. Η εκπαίδευση και ο ρυθμός προετοιμασίας των στελεχών των δύο μοιρών υπό την αιγίδα της 339 ΜΔΒ, είχε ενταθεί.

Επίσημα, τον Σεπτέμβριο δόθηκε εντολή να διαχωριστεί ο εξοπλισμός και το προσωπικό της 339Μ, προκειμένου να εξοπλιστεί και η 338 ΜΔΒ.

Η 338 ΜΔΒ ως το τέλος του 1974 διέθετε 9 ετοιμοπόλεμα πληρώματα εξ Αμερικής (19 ιπτάμενοι μαζί με τον Διοικητή της Μοίρας) και 10 πληρώματα (19 ιπτάμενοι) που εκπαιδεύτηκαν στην Ελλάδα, εντάσσοντας στο δυναμικό της τα υπόλοιπα 18 αεροσκάφη, από το 01518 έως και 01535, οι παραδόσεις των οποίων ολοκληρώθηκαν τον Νοέμβριο του 1974.

Η Μοίρα ξεκινάει τη λειτουργία της αρχικά με πυρήνα 5 αεροσκαφών (01518-01522). Η έναρξη των πτήσεων για την αμιγώς 338 ΜΔΒ ξεκινάει στις 11 Σεπτεμβρίου 1974 με σχηματισμό 2 αεροσκαφών έχοντας την κωδική ονομασία "ΑΡΗΣ ΑΣΠΡΟ". Το 01521 με πλήρωμα τους Αγγελόπουλο - Σίσσα και το 01522 με πλήρωμα τους Σκαρλάτο - Σχορτσιανίτη εκτελούν ασκήσεις αναχαίτισης.

Την ίδια ημέρα πραγματοποιείται και η δοκιμή παραλαβής του 01523, το πρώτο αεροσκάφος Phantom που παραδόθηκε απευθείας στη Μοίρα από την Αμερική και που είχε φτάσει στην Ανδραβίδα λίγες μόλις ημέρες πριν. Πλήρωμα σε αυτή τη πρώτη δοκιμή αέρος ήταν οι Κοντομάρης-Βρεττός.

Το πρόγραμμα στην 117 ΠΜ εκείνο τον Ιούλιο του 1974, συνεχίζονταν σε εντατικούς ρυθμούς με έμφαση στην οργάνωση της 339 ΜΔΒ και στην εκπαίδευση του προσωπικού και των δύο μοιρών, της 339 και 338, μέσα φυσικά από αντιξοότητες και προβλήματα εξαιτίας ελλείψεων σε εξοπλισμό υποστήριξης. Μέχρι μέσα Ιουλίου



Ο πρώτος Μοίραρχος της 338Μ (F-4Ε), Αντισμήναρχος (Ι) Χ. Αγγελόπουλος.

η δύναμη των F-4E Phantom II είχε ανέλθει στα δεκαεπτά αεροσκάφη (0500-0516), τόσα είχαν παραδοθεί ως τότε και ανήκαν στη 339 ΜΔΒ.

Στη νεοσύστατη πλέον 338 Μοίρα παραδόθηκε το αρχείο της παλιάς 338 ΜΔΒ. Σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα οι χειριστές που είχαν εκπαιδευτεί στην Αμερική μετέδωσαν τις γνώσεις τους και στον υπόλοιπο κορμό της Μοίρας. Το αποτέλεσμα ήταν εντός 6 μηνών, τον Μάρτιο του 1975, η 338 Μ με υπερεντατική προσπάθεια να καταστεί επιχειρησιακή με 27 πλήρως ετοιμοπόλεμα και άριστα εκπαιδευμένα στην αποστολή της Μοίρας, πληρώματα.

Στις αρχές του καλοκαιριού του 1976, η 117 ΠΜ υπέστη την τακτική ετήσια αξιολόγηση από το ΑΤΑ, όπου η 338 ΜΔΒ παρέταξε όλη την οργανική της δύναμη, 18 Phantom ετοιμοπόλεμα και εξοπλισμένα σύμφωνα με τα σχέδια επιχειρήσεων. Στα 4 είδη βολών αέρος-εδάφους που εκτέλεσαν οι χειριστές, τα ποσοστά επιτυχίας ανήλθαν από 93,75 – 100%.



P. BALES ARCHIVES

© DICK LEWIS



Το 01518 είναι το πρώτο Phantom που παραδόθηκε απευθείας στη 338 ΜΔΒ τον Σεπτέμβριο του 1974.

Ο πρώτος ΑΕ της 338 ΜΔΒ, Αντισμήναρχος (Ι) Π. Μπαλλές.



HAF



HAF

50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II ♦ 23

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

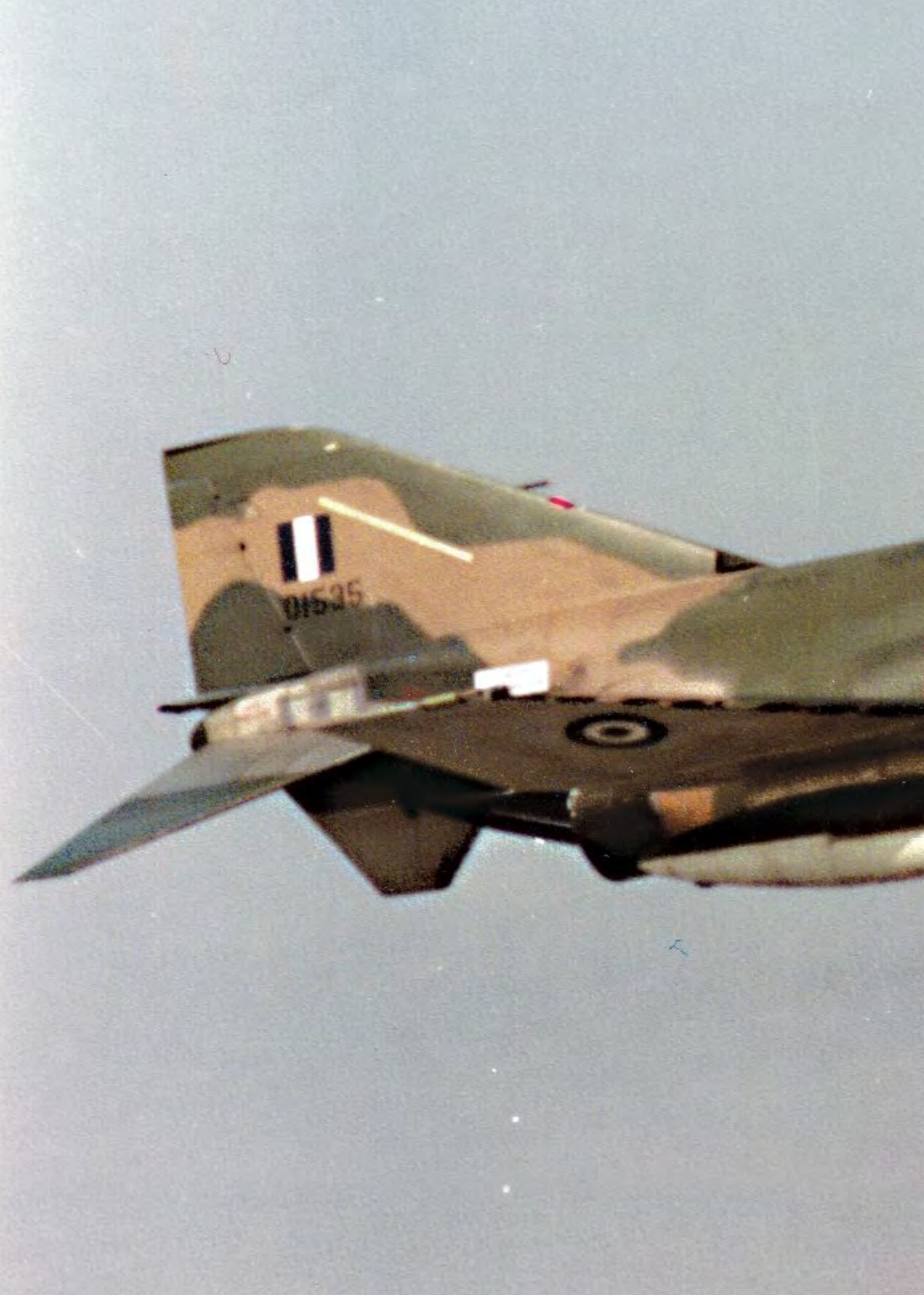
Η 338 Μοίρα Διώξεως Βομβαρδισμού, ιδρυμένη στην Αεροπορική Βάση Ελευσίνας το 1952 με αεροσκάφη F-84G, αντιπροσωπεύει μία από τις πιο ιστορικές μονάδες της Πολεμικής Αεροπορίας. Μετά από μεταστάθμευση στην 110 ΠΜ Λάρισας και επιστροφή στην Ελευσίνα, η Μοίρα έλαβε νέα έδρα στην Πτέρυγα Μάχης Σούδας το 1958, γενόμενη η πρώτη Μοίρα που εγκαταστάθηκε εκεί. Τη δεκαετία του '60, η Μοίρα υποβλήθηκε σε επανασυγκρότηση και εκσυγχρονισμό, αποκτώντας αεροσκάφη F-84F και συνεχίζοντας την επιχειρησιακή της δράση από τη Σούδα έως το 1974.

Η στιγμή-ορόσημο για την 338 ΜΔΒ ήρθε το 1974, όταν επανασυγκροτήθηκε στην Ανδραβίδα με την παραλαβή αεροσκαφών F-4E, καθιστώντας την μία από τις πλέον προηγμένες μονάδες της Πολεμικής Αεροπορίας. Η εκπαίδευση χειριστών στην Αμερική και η γρήγορη μεταφορά γνώσεων στο υπόλοιπο προσωπικό της Μοίρας, κατέστησαν τη Μοίρα άμεσα ετοιμοπόλεμη. Η εκπαίδευση ενισχύθηκε περαιτέρω το 1981 με τη συμμετοχή της κινητής ομάδας εκπαίδευσης της USAF, ενώ το 1983 και 1984 εστιάστηκε στην πιστοποίηση νέων οπλικών συστημάτων, αυξάνοντας την μαχητική ικανότητα της Μοίρας.

Το 1991, η Μοίρα αναβαθμίστηκε με την παραλαβή F-4E SRA, ενισχύοντας τις επιχειρησιακές της δυνατότητες. Η ενσωμάτωση των νέων αεροσκαφών συνοδεύτηκε από εκπαιδευτικές πτήσεις για την αποτελεσματική επιχειρησιακή αξιοποίησή τους. Η συνεχής ενσωμάτωση τεχνολογικών βελτιώσεων επιβεβαιώθηκε με την επιστροφή των αναβαθμισμένων Phantom το 2002, καθιστώντας τη Μοίρα ικανή να διατηρεί προηγμένες μαχητικές δυνατότητες.

Σήμερα, μετά από 70 χρόνια υπηρεσίας, η 338 ΜΔΒ συνεχίζει να είναι ένας σημαντικός πυλώνας της Πολεμικής Αεροπορίας, συνεισφέροντας στην εκπλήρωση της αποστολής της με άριστα εκπαιδευμένο προσωπικό και τεχνολογικά προηγμένα αεροσκάφη.

Η συμμετοχή της Μοίρας σε εθνικές και διεθνείς ασκήσεις, καθώς και σε σημαντικές επιχειρησιακές αποστολές, επιβεβαιώνει τη συνεχή συνεισφορά της στη διαφύλαξη της εθνικής ασφάλειας και των συμφερόντων της Ελλάδας και της Κύπρου.



Το 01535 παραδόθηκε τον Νοέμβριο του 1974 στην 338 ΜΔΒ.



Κύπρος

Μετά την έναρξη της εισβολής της Τουρκίας στην Κύπρο στις 20 Ιουλίου 1974 (ΑΤΤΙΛΑΣ Ι) την οποία βάφτισε «ειρηνευτική επιχείρηση», σύμφωνα με τις διαταγές του Αρχηγού Αεροπορίας, 2 αεροσκάφη μεταστάθμευσαν στην 114 ΠΜ στην Τανάγρα με το ανάλογο τεχνικό προσωπικό, για να χρησιμοποιηθούν σε αποστολές αναχαίτισης με τον κωδικό ΑΙΑΣ "BLUE". Το ζευγάρι αποτελείτο από τους Επισμηναγό (Ι) Σ. Κοντομάρη - Υποσμηναγό (Ι) Κ. Λιαγκορίδη (αεροσκάφος 01513) και τους Σμηναγό (Ι) Σ. Σπηλιωτόπουλο - Ανθυποσμηναγό (Ι) Ζ. Ράλλη (αεροσκάφος 01500) και φτάνει στην 114 ΠΜ στις 14:00.

Ο σχηματισμός αυτός πραγματοποίησε το πρώτο readiness στην ιστορία των ελληνικών F-4E από την Τανάγρα στις 20 Ιουλίου 1974 ενώ τα 01513 και 01500 απογειώνονται για το πρώτο scramble στις 21 Ιουλίου 1974 με ώρα απογείωσης 19:30 και ώρα προσγείωσης 20:45.

Στις 22 Ιουλίου 1974 το πρωί, η 339 Μ λαμβάνει εντολή για μεταστάθμευση στην 126 ΣΜ στο Ηράκλειο της Κρήτης. Εκεί τα αεροσκάφη εξοπλίζονται εκ νέου με βόμβες CBU και Rockeye για αποστολές κρούσης με τα ετοιμοπόλεμα πληρώματα εκπαιδευμένα στην Αμερική, να αναμένουν διαταγές για τον βομβαρδισμό του τουρκικού προγεφυρώματος στην Κερύνεια της Κύπρου. Ωστόσο, η πολιτική ηγεσία ουδέποτε έδωσε εντολή για την αποστολή αυτή.

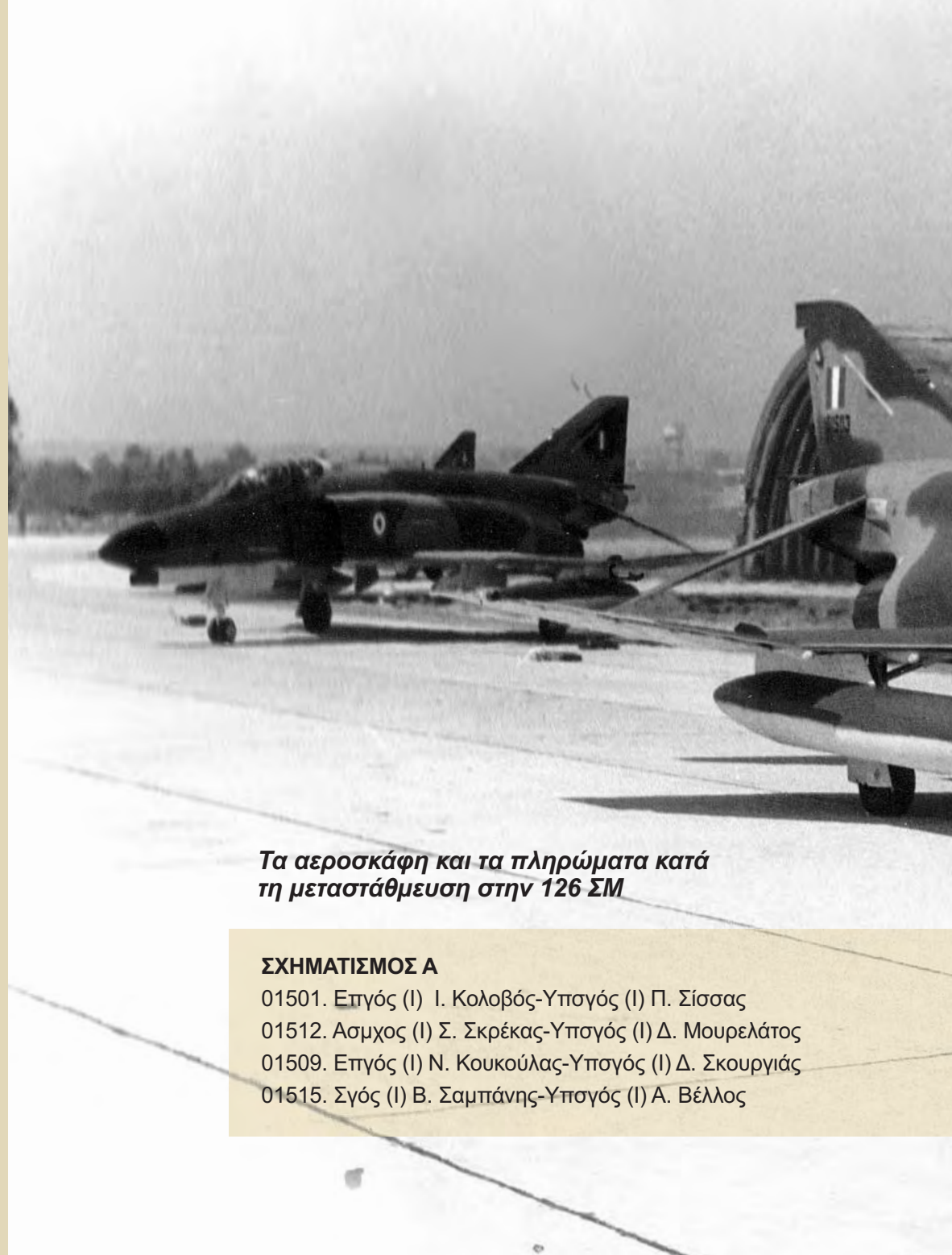
Στη Κύπρο στάλθηκαν από την 117 ΠΜ, 8 αεροσκάφη σε 2 σχηματισμούς, σε ρόλο ΔΒ τα οποία και ενισχύθηκαν με 2 Phantom αναχαίτισης, προερχόμενα από τη Τανάγρα με όπλα αέρος-αέρος, τα οποία θα είχαν ρόλο συνοδείας και προστασίας των 2 σχηματισμών για την αποστολή στην Κύπρο.

Δυστυχώς, κατά την μεταστάθμευση αυτή, χάθηκε το αεροσκάφος 01506, έπειτα από ατύχημα κατά την προσγείωσή του στο Ηράκλειο. Το πλήρωμα διεσώθη.

Στην 126 ΣΜ, παρευρισκόταν και ο Μοίραρχος της 339 Μ, Ασμχος (Ι) Σωτήρης Κοντογιάννης και το ανάλογο τεχνικό προσωπικό, που μεταφέρθηκαν από την 117 ΠΜ με μεταγωγικά αεροσκάφη.

Οι ιπτάμενοι της 338Μ, συμμετείχαν στη μεταστάθμευση στη Κρήτη όπου είχαν μεταβεί τα μαχητικά της 339 ΜΔΒ τα οποία και επανδρώθηκαν με πληρώματα και από τις δύο Μοίρες.

Η πλήρης αναδίπλωση της Μοίρας στην 117 ΠΜ πραγματοποιήθηκε στις 2 Αυγούστου 1974.



Τα αεροσκάφη και τα πληρώματα κατά τη μεταστάθμευση στην 126 ΣΜ

ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ Α

01501. Επγός (Ι) Ι. Κολοβός-Υπσγός (Ι) Π. Σίσσας
01512. Ασμχος (Ι) Σ. Σκρέκας-Υπσγός (Ι) Δ. Μουρελάτος
01509. Επγός (Ι) Ν. Κουκούλας-Υπσγός (Ι) Δ. Σκουργιάς
01515. Σγός (Ι) Β. Σαμπάνης-Υπσγός (Ι) Α. Βέλλος



ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ Β

01510. Ασχος (Ι) Π. Μπαλές -Υπσγός (Ι) Δ. Βιδάκης
 01506. Επγός (Ι) Ε. Παπαδόπουλος-Υπσγός (Ι) Κ. Παπαδούδης
 01516. Σγός (Ι) Γ. Σκαρλάτος-Υπσγος (Ι) Μ. Κωστάκος
 01508. Σγός (Ι) Ν. Πουλάκος-Υπσγός (Ι) Θ. Σχορτσιανίτης

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗΣ

01500. Σγός (Ι) Σ. Σπηλιωτόπουλος - Ανθγός (Ι) Ζ. Ράλλης
 01513. Επγός (Ι) Σ. Κοντομάρης- Υπγός (Ι) Κ. Λιαγκορίδης



1976.

Στην αίθουσα ενημερώσεων της 339 ΜΑΠΚ, οι Ιπτάμενοι των δύο Μοιρών της 117 ΠΜ.

Διακρίνονται από δεξιά προς τα Αριστερά:

ο Αντισμήναρχος (Ι) Ιωάννης Κολοβός ΑΕ της 339 ΜΑΠΚ, ο Αντισμήναρχος (Ι) Στέφανος Σκρέκας διοικητής της 339 ΜΑΠΚ, ο Αντισμήναρχος (Ι) Παναγιώτης Μπαλές ΑΕ της 338 ΜΔΒ, ο διοικητής της 117 ΠΜ Σμήναρχος (Ι) Χρήστος Μαραγκάκης, ο διοικητής της 338ΜΔΒ Αντισμήναρχος (Ι) Χαρίλαος Αγγελόπουλος, ο Σμηναγός (Ι) Σπήλιος Σπηλιοτόπουλος και ο Σμηναγός (Ι) Βασίλειος Κατσιαντώνης. **Διακρίνονται** στη πίσω σειρά από αριστερά προς τα δεξιά οι Σμηναγοί (Ι): Αθανάσιος Μπουραντάς, Παύλος Σίσσας και Γεώργιος Σκαρλάτος.

Οι **συζητήσεις** μεταξύ Ελλάδας και ΗΠΑ για συμφωνία αμυντικής και οικονομικής συνεργασίας, ξεκίνησαν το καλοκαίρι του 1976 και επισημοποιήθηκαν στις 22 Οκτωβρίου 1976 με την υπογραφή LOI (Letter of Intent /επιστολή προθέσεων) για την ενίσχυση της αμυντικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, όπου έγινε και το αίτημα παραγγελίας νέων μαχητικών Phantom. Η ΠΑ ζητούσε να αποκτήσει 18 αεροσκάφη F-4E Phantom II, block 65-66 κατασκευής 1976-1978, και 8 αναγνωριστικά RF-4E Phantom II, block 66, αναβαθμίζοντας το στόλο των απαρχαιωμένων φωτοαναγνωριστικών RF-84F που διέθετε ως τότε.

Το συμβόλαιο για τα 26 αεροσκάφη υπογράφηκε στην Αθήνα, την Πέμπτη 16 Ιουνίου 1977 και για την ΠΑ υπέγραψε ο τότε Α/ΓΕΑ Αντιπτέραρχος (Ι) Περικλής Οικονόμου.

Η νέα παραγγελία είχε αρκετές διαφορές από την προηγούμενη του 1974. Τα 2 αναγνωριστικά RF-4E θα αποκτούνταν μέσω προγράμματος MAP και κάποια από

τα 18 F-4E, θα αγοράζονταν μέσω της αμερικανικής κυβέρνησης και της USAF όπως ακριβώς γινόταν και στο PI I, μέσω δανείων FMS. Τα υπόλοιπα F/RF-4E θα αγοράζονταν απευθείας από τη McDonnell Douglas και χαρακτηριζόταν ως Direct Commercial Sale (απευθείας εμπορική πώληση).

Η αξία της σύμβασης έφτασε τα 252 εκ. δολάρια, εκ των οποίων τα 161 εκ. αφορούσαν τα 18 F-4E Phantom και τα υπόλοιπα 91 εκ. δολάρια, τα αναγνωριστικά RF-4E.

Οι χειριστές ήταν ήδη έμπειροι στα F-4 και έτσι στάλθηκαν στην Αμερική μόνο 2 πληρώματα για εκπαίδευση και το ανάλογο τεχνικό προσωπικό, τον Απρίλιο του 1978.

Αφηγείται ο Απχος (Ι) ε.α. Αθηναίος Φλωρίνης, πρώτος Διοικητής της 348 MTA/RF-4E (1978-1980):

Το ΑΑΣ (Ανώτατο Αεροπορικό Συμβούλιο) έχοντας αποφασίσει με διαδικασίες express



Ο ΙΚΑΡΟΣ ΤΗΣ ΕΙΡΗΝΗΣ II

PEACE ICARUS II

την προμήθεια 8 φωτογραφικών PHANTOMS, επιλέγει και αποστέλλει για εκπαίδευση στις ΗΠΑ τον Απρίλιο του 1978, 2 πληρώματα. Κυβερνήτες ήταν ο Αντισμήναρχος (Ι) Αθηναίος Φλωρίνης και ο Επισμηναγός (Ι) Βασίλειος Κατσιαντώνης και συγκυβερνήτες οι Υποσμηναγοί (Ι) Αστέριος Χατζημπαλιώτης και Ιωάννης Γκανιάς, αλλά και ανάλογο τεχνικό προσωπικό για εκπαίδευση επί των φωτομηχανών.

Η εκπαίδευση εδάφους διαρκείας ενός μηνός για εξοικείωση με την αεροπορική ορολογία λαμβάνει χώρα στο SAN ANTONIO, TEXAS, Lackland Air Force Base. Η εκπαίδευση αέρος διαρκείας 3 μηνών λαμβάνει χώρα στο SUMPTER της Νότιας Καρολίνας (SUMPTER AIRFORCE BASE).

Με το τέλος της πτητικής εκπαίδευσης, τον Αύγουστο του 1978, ο γράφων αποσπάται για ένα μήνα στην 17 η Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισης της USAF που εδρεύει στο Zweibrücken (Τσβαϊμπρίκεν) της Γερμανίας για ΟΥΤ εκπαίδευση, ενώ οι υπόλοιποι επιστρέφουν στην Ελλάδα στην 110 ΠΜ.

Ο εξοπλισμός των νέων F-4E

Σημαντική διαφορά των νέων F-4E, ήταν πως εξοπλίστηκαν με τη συσκευή ASX-1 TISEO (Target Identification System Electro-Optical) σύστημα τηλεοπτικής αναγνώρισης στόχου/κατεύθυνσης όπλων της Northrop, που είχε ως αντικείμενο την προσβολή στόχων επιφάνειας, το οποίο και ήταν τοποθετημένο στην αριστερή πτέρυγα του αεροσκάφους. Το TISEO συνεργαζόταν με το ραντάρ και το σύστημα ελέγχου πυρός του αεροσκάφους και στον εξοπλισμό του περιλαμβανόταν κάμερα και οθόνη για το DSCG (Digital Scan Converter Group/Σύστημα Μετατροπέα Ψηφιακής Σάρωσης) του συστήματος. Για τους λόγους αυτούς τα νέα Phantom απέκτησαν το νεότερο ραντάρ AN/APQ-120F(V). Επίσης όλα τα νέα Phantom ήταν εφοδιασμένα από επιλογή της ΠΑ, με τους άκαπνους κινητήρες J79-GE-17C παρότι ο βασικός εξοπλισμός τους από τη McDD περιελάμβανε τον παλαιότερο -17A, γεγονός που ανέβαζε το κόστος.

Μεταφορά

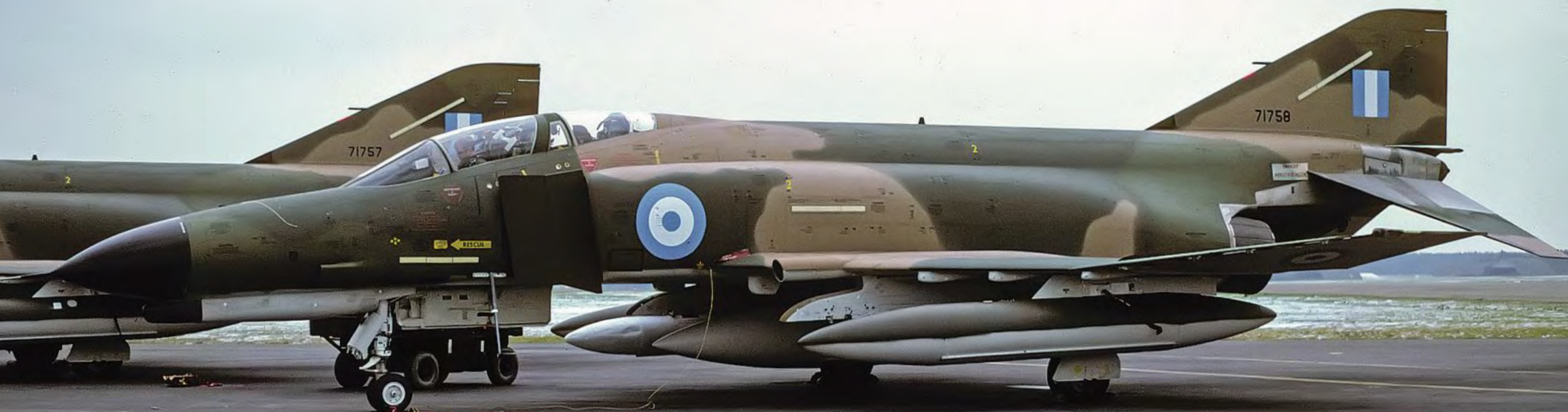
Την ευθύνη της παράδοσης των αεροσκαφών που είχαν αγοραστεί απευθείας από την McDonnell Douglas, την είχε η ίδια η εταιρεία. Αυτή κατόπιν συμφωνίας με την ΠΑ, είχε επιλέξει για τη μεταφορά τους η Skyways Inc., μια εταιρεία που ειδικευόταν στις παραδόσεις αεροσκαφών. Τα Phantom από το Saint Louis του Missouri, προωθούνταν με πληρώματα τους δοκιμαστές πιλότους της McDD στο Capital Airport του Springfield του Illinois, όπου και παραδίδονταν στους Αμερικανούς κυβερνήτες της εταιρείας που είχε αναλάβει τη μεταφορά/παράδοση των αεροσκαφών στην Ελλάδα. Σημαντική διαφορά σε σχέση με τη μεταφορά του PI I, ήταν πως κατά τη διάρκεια του



© BALDUR SVEINSSON

Κάτω. Άφιξη του πρώτου αεροσκάφους 71-1761 στη Λάρισα, με κυβερνήτη τον Newnaster και συγκυβερνήτη τον Επισμηναγό Βασίλη Κατσιαντώνης στις 3 Νοεμβρίου 1978.





ταξιδιού σαν συγκυβερνήτης (Back Seater) στην παράδοση που οργάνωνε η εταιρεία, είχε αποφασιστεί να βρίσκεται Έλληνας ιπτάμενος κάτι το οποίο περιορίσε και το κόστος στο σύνολο της αγοράς.

Τα RF-4E

Όλα τα Recce Phantom της ελληνικής παραγγελίας, ήταν Block 66 κατασκευής 1976-78 και έφεραν ως κινητήρα τον J79-GE-17C όπως είχαν εξοπλιστεί και τα νεότερα F-4E του PI II.

Το ραντάρ που διέθεταν ήταν το AN/APQ-99A της Texas Instruments με κύριο ρόλο τη χαρτογράφηση, αλλά και σαν βοήθημα ναυτιλίας σε πτήση χαμηλού ύψους (collision avoidance). Το Ραντάρ αυτό παρείχε λειτουργίες αποφυγής αναγλύφου (terrain avoidance) και παρακολούθησης αναγλύφου (terrain following).

Τα Recce Phantom της έκδοσης "E" που προμηθεύτηκε η 348 ΜΤΑ, φιλοξενούσαν μια ποικιλία φωτογραφικών μηχανών κάθε τύπου που είχαν επιλεγεί για να τα εξοπλίσουν από την ΠΑ. Συνδυασμός των φωτομηχανών μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ταυτόχρονα.



ATLANTIC OCEAN

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

PI I Τα αεροσκάφη ξεκινούσαν το ταξίδι τους από τη Seymour Johnson AFB πετώντας πάνω από τον Ατλαντικό με ενδιάμεσους εναέριους ανεφοδιασμούς, κατέληγαν στην αεροπορική βάση Torrejon στην Ισπανία, για εφοδιασμό και διανυκτέρευση των πληρωμάτων και από εκεί στην Ανδραβίδα.

PI II Η μεταφορά των αεροσκαφών από το Saint Louis (USA) στην Ελλάδα. Το ακολουθούμενο δρομολόγιο ήταν Saint Louis, Capital, Griffis (USA), Goose Bay (Καναδάς), Sondrestrom (Γροιλανδία), Keflavik (Ισλανδία), Bentwaters (Αγγλία), Aviano (Ιταλία), Ανδραβίδα ή Λάρισα, μία διαδρομή πάνω απο 5000 ν.μ.



Το 77-357 από την Γροιλανδία τον Ιούνιο του 1979. Πλήρωμα οι Newmaster-Φλωρίνης.

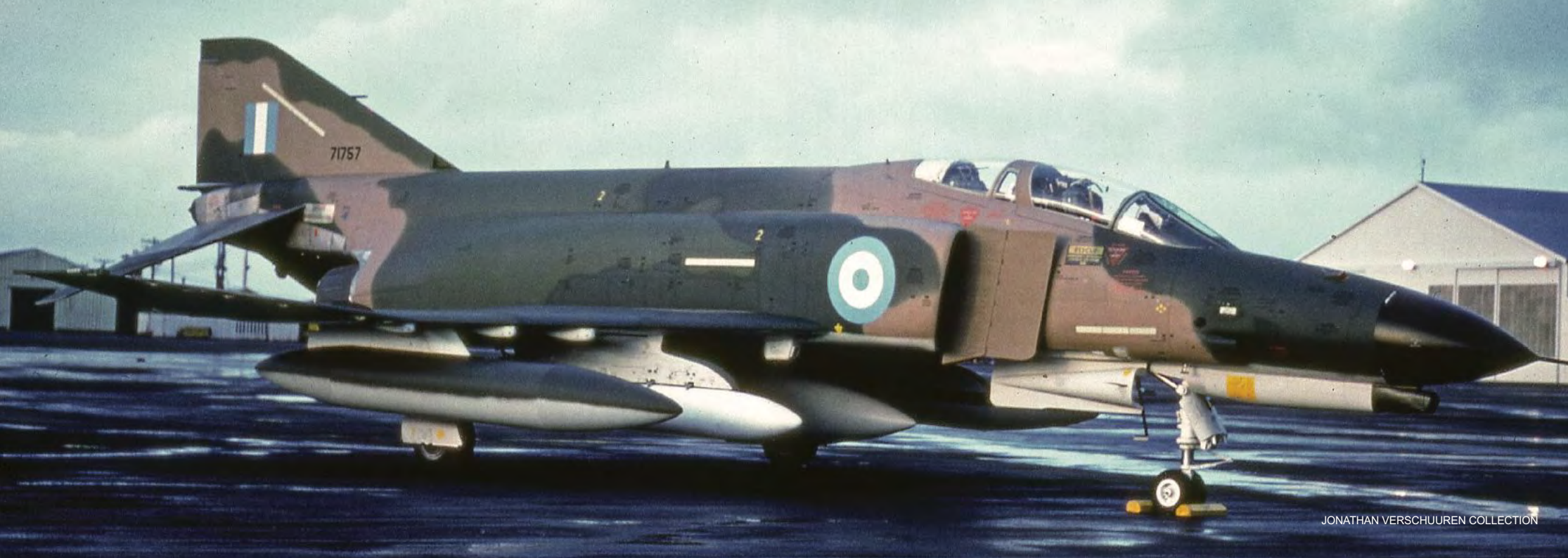
Αριστερά, ο Αντισμήναρχος (Ι) Φλωρίνης Αθηναίος (Διοικητής της 348 ΜΤΑ) και ο Σμηναγός (Ι) Αθανάσιος Μπουντούρης (Αξ/κός Τυποποίησης Αξιολόγησης) κατά την αναχώρησή τους ως συγκυβερνήτες από την Αμερική, για τη μεταφορά των RF-4E με αριθμούς 77-0357 (επάνω) και 77-0358 (κάτω) στην Ελλάδα. Τα περισσότερα F-4E και όλα τα RF-4E, έφτασαν στην Ελλάδα με μεγάλα κυανού χρώματος εθνόσημα.



Το 77-358 με πλήρωμα τους Anderson-Μπουντούρης.



Αριστερά. Οι Newmaster-Φλωρίνης και Quisenberry-Μπουντούρης για ανεφοδιασμό στη Γροιλανδία το 1979. Ο Αθανάσιος Μπουντούρης το Νοέμβριο του 1978 είχε φέρει για τη 337 ΜΠΚ και το 71758 (F-4E) πετώντας με κυβερνήτη τον Steinbrecher.



Η παράδοσή των νέων F-4E άρχισε το Μάιο του 1978 και ολοκληρώθηκε ένα χρόνο αργότερα. Τα πρώτα 10 από τα «καινούρια» F4-E Phantom παραδόθηκαν αρχικά στην Ανδραβίδα.

Από αυτά, τα 4 αεροσκάφη έφτασαν με μικτά πληρώματα (Αμερικανός κυβερνήτης-Έλληνας συγκυβερνήτης), τα οποία έφεραν μεγάλα κυανά ελληνικά εθνόσημα ενώ τα υπόλοιπα παραδόθηκαν με αμιγώς αμερικανικά πληρώματα και εθνόσημα USAF καθώς ήταν αγορά με καθεστώς FMS μέσω της Αμερικανικής Αεροπορίας (ιδιοκτησίας της Κυβέρνησης των ΗΠΑ μέχρι να φτάσουν στο τελικό προορισμό).

Στις 25 Μαΐου 1978 έφτασε το πρώτο από τα νέα F-4E Phantom του PI II, το 71743, με κυβερνήτη τον Αμερικανό Donald και συγκυβερνήτη τον Επγό (Ι) Σπηλιωτόπουλο στην 117 ΠΜ.



Τα αεροσκάφη των οποίων η αγορά έγινε μέσω της USAF, έρχονταν με αμερικανικά εθνόσημα και πληρώματα USAF όπως στο PI I το 1974, ακολουθώντας το ίδιο δρομολόγιο με αυτά της McDonnell Douglas.

JONATHAN VERSCHUUREN COLLECTION

ALL PHOTOS ATHNASIOS BOUNTOURIS ARCHIVES



337 ΜΠΚ Ανδραβίδα 1976-78
Όρθιοι από αριστερά:
Καλλιβετάκης,
Σχορτσιανίτης, Χουρίδης,
Σταγωνάς, Μπουντούρης,
Κολοβός (Μοίραρχος),
Μιχαλάκης, Ανάγνος,
Αναστασίου. Φασιλής,
Μπακλαγής, Κανάριος.
Καθιστοί από αριστερά:
Κόρακας, Βιδάκης,
Κουμπούρης, Ξένος,
Θαναασκόπουλος, Σίσσας,
Μπιμπίλας, Κολέτσος.

Με τα νέα F-4E θα εξοπλιζόταν η 337 ΜΑΠΚ (Μοίρα Αναχαίτισης Παντός Καιρού) η οποία μετονομάστηκε από ΜΑΗ (Μοίρα Αναχαίτισης Ημέρας) καθώς μέχρι τότε χρησιμοποιούσε αεροσκάφη F-5A Freedom Fighter. Η οργάνωση και η εκπαίδευση του προσωπικού της πραγματοποιήθηκε στην 117 ΠΜ.

Τα RF-4E εξόπλισαν τη 348 ΜΤΑ/ RF-4E (Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισης). Και οι δύο Μοίρες θα είχαν έδρα τους την 110 ΠΜ στη Λάρισα. Παράλληλα, στην 117 ΠΜ τοποθετούνται δύο Αμερικανοί εκπαιδευτές, οι Haskel και Sayers, με αποστολή να εξοικειώσουν τους Έλληνες ιπταμένους στα νεότερα συστήματα των αεροσκαφών, όπως του LN-33 αντί του LN-12 που έφεραν τα πρώτα αεροσκάφη, αλλά κυρίως για το σύστημα TISEO που διέθεταν τα νέα Phantom.





337 ΜΠΚ ΦΑΝΤΑΣΜΑ

Τα φαντάσματα των Φαντασμάτων

Ήταν 11 Σεπτεμβρίου 1978, όταν άξαφνα ο ΑΡΗΣ και ο ΑΙΑΣ γέννησαν ένα ΦΑΝΤΑΣΜΑ στην Ανδραβίδα, το οποίο αποτέλεσε έναν από τους σημαντικότερους σταθμούς στην ιστορία των ελληνικών Phantom. Τη "Φαντομική" 337 ΜΠΚ.

Εκείνο το καλοκαίρι ξεκίνησε επιλογή χειριστών που προέρχονταν από την 339 ΜΠΚ και την 338 ΜΔΒ (δόθηκε έμφαση στην επιλογή σε ιπταμένους που κατάγονταν από τη Θεσσαλία). Οι επιλεγμένοι χειριστές ξεκίνησαν από τον Ιούλιο την εκπαίδευσή τους ως 337 ΜΠΚ, με τα πρώτα F-4E Phantom II του δεύτερου προγράμματος PI που παραλαμβάνονταν στην 117 ΠΜ. Πρώτος Μοίραρχος της "Ανδραβικής" 337 ΜΠΚ, ανέλαβε ο Ασμχος (Ι) Μακρής ο οποίος το φθινόπωρο αντικαταστάθηκε από τον Ασμχο (Ι) Σουκούλη που εκτελούσε καθήκοντα ΑΕ ως τότε στη Μοίρα.

Στις 11 Σεπτεμβρίου, από την 117 ΠΜ ξεκινούν 4 σχηματισμοί για τη μετεγκατάσταση στο νέο σπίτι της 337 ΜΠΚ, την 110 ΠΜ στη Λάρισα με τα νέα Phantom. Όλα τα υπόλοιπα του προγράμματος, παραδόθηκαν στην 110 ΠΜ που θα ήταν η έδρα της 337 ΜΠΚ.

Στις 23 Σεπτεμβρίου 1978 γίνεται η επίσημη τελετή λειτουργίας της 337 ΜΠΚ με τα νεοαποκτηθέντα αεροσκάφη F-4E Phantom II. Η 337 ΜΠΚ ήταν επίσημα η τρίτη Μοίρα αεροσκαφών F-4E της ΠΑ.

Οι εγκαταστάσεις της Μοίρας είχαν υποστεί ανακαίνιση. Κτίρια, γραφεία, αίθουσες ενημέρωσης ήταν νεόχτιστα. Στη Λάρισα βρισκόταν ήδη ο (Ι) Σουκουλης που θα αναλάμβανε νέος Μοίραρχος λίγες μέρες αργότερα, με τεχνικό προσωπικό το οποίο είχε εκπαιδευτεί στην Ανδραβίδα ώστε να οργανώσουν και να υποδεχτούν τα νέα αεροσκάφη. Όλοι δούλευαν πυρετωδώς. Η τεχνική επιμελητεία είχε οργανωθεί από τον Πιτούλη που ως εκπρόσωπος της κατασκευάστριας εταιρείας McDD, είχε μεταβεί από την Ανδραβίδα στη Λάρισα από τις αρχές του 1977.

Το πρώτο καιρό αξιοποίησης του νέου τύπου αεροσκαφών στην 337 ΜΠΚ, βρισκονταν επίσης στη Λάρισα, Αμερικανοί εκπαιδευτές για να εκπαιδεύσουν τα πληρώματα σε εξειδικευμένους ελιγμούς και στα νέα όπλα.

Η Μοίρα εκτός από τον αρχικό πυρήνα ιπταμένων, είχε ανάγκη από νέα πληρώματα και έτσι ξεκίνησε ένας νέος εκπαιδευτικός κύκλος για την ενίσχυσή της. Η εκπαίδευσή τους ήταν εξαντλητική και γίνονταν δυο και τρεις έξοδοι την ημέρα με τουλάχιστον τη μία νυχτερινή. Σκοπός ήταν να βγουν όσο περισσότερα πληρώματα, όχι μόνο



Σεπτέμβριος 1978, 117 ΠΜ. Λίγο πριν την αναχώρηση των πληρωμάτων και των αεροσκαφών της 337 για την 110 ΠΜ. Όρθιοι από αριστερά: Καρβουτζής, Νιαβής, Μακρής (πρώτος Μοίραρχος), Τσαλαπόρτας, Παπαδάκης (Δκτης 117), Γιάγκος, Τσαούσης (Υπόκτης 117), Παρασκευάς, Μπεθάνης, Ζαρακιώτης, Μπουντούρης. Καθιστοί από αριστερά: Χήρας, Αναστασίου, Σακελλαρόπουλος, Βόρρης, Μπιμπίλας, Ραφαηλίδης, Σκλήκας.

προσαρμοσμένα στο νέο τύπο, αλλά και αξιόμαχα ώστε να επανδρωθούν όλα τα αεροσκάφη. Οι απαιτήσεις εκπαίδευσης ήταν 90 ώρες περίπου, ήτοι 60 έξοδοι για τη θέση του κυβερνήτη, και 60 ώρες, ήτοι 45 έξοδοι για την εκπαίδευσή του συγκυβερνήτη.

Από τον Φεβρουάριο του 1979 η 337 ΜΠΚ αξιολογείται και καθίσταται πλήρως επιχειρησιακή και ετοιμοπόλεμη. Τον Μάρτιο ξεκίνησαν οι αποστολές CAP στο Αιγαίο. Στις 6 Απριλίου 1979 εκτελείται το πρώτο Scramble της 337 ΜΠΚ με τα αεροσκάφη 71759 και πλήρωμα τους Μπεθάνη-Ραφαηλίδη και με το 71754, με πλήρωμα τους Τσιαπάρα-Τσαλαπόρτα. Από εκείνη τη στιγμή, η 337 ΜΠΚ είναι η αιχμή του δόρατος και επιφορτίστηκε με το ρόλο της Αναχαίτισης οποιουδήποτε αγνώστου ή εχθρικού ίχνους στο FIR Αθηνών, κυριαρχώντας στην "αρένα" του Αιγαίου ως τις αρχές της δεκαετίας του '90, με αεροσκάφη F-4E Phantom II.



1



2

1. 11/9/1978. Μεταστάθμευση της 337 ΜΠΚ στην 110 ΠΜ από την 117 ΠΜ. Υποδοχή του 71744 και του πληρώματός του (Μπουντούρη/Τσαλαπόρτα) από τον Δκτη της 110 ΠΜ, Αντισμήναρχο (Ι) Αγγελόπουλο. 2. Οι πρώτες μέρες των Phantom στην 110 ΠΜ στη Λάρισα. Από αριστερά πάνω στο φτερό: Καβούρης, Διαμαντίδης, Κρικώνης, Μπουντούρης (καθιστός), Χήρας, Καπανάκης, Τζουμάκας (καθιστός), Μανίκας, Ζαρακιώτης, Τσαπάρας, Σαντικός, Σούκουλης και Τσαλαπόρτας. Από αριστερά κάτω: Λάππας, Βλαχάβας, Παρασκευάς, Σχορτσιανίτης, Σακελλαρόπουλος, Μπιμπίλας, Μακρής (Μοίραρχος) και Σκλήκας (στην εισαγωγή). **Κάτω.** Από τη επίσημη τελετή λειτουργίας της 337 ΜΠΚ με τα νεοαποκτηθέντα αεροσκάφη F-4E Phantom II, στις 23 Σεπτεμβρίου 1978.





ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η 337 Μοίρα Παντός Καιρού αποτελεί μία από τις παλαιότερες Μοίρες της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας με ημερομηνία σύστασης την 30 Μαρτίου του 1948 στην Αεροπορική βάση Ελευσίνας.

Αρχικά η Μοίρα εξοπλίστηκε με αεροσκάφη Spitfire και έλαβε μέρος και στις επιχειρήσεις του Εμφυλίου. Το Νοέμβριο του 1956 η 337 ΜΔΒ μεταστάθμευσε από την 110 Πτέρυγα Μάχης στην 112 ΠΜ, με αεροσκάφη F-84G και T-33, και παρέμεινε μέχρι το Νοέμβριο του 1959, οπότε μεταστάθμευσε στην 115 ΠΜ (Σούδα). Τον Ιανουάριο του 1960, μετονομάστηκε σε 337 Μοίρα Παντός Καιρού (ΜΠΚ), τον Απρίλιο του ίδιου έτους αναχώρησε για την 112 ΠΜ, και τον επόμενο μήνα προστέθηκαν στη δύναμή της τα αεροσκάφη F-86D. Από τις αρχές του 1967 η 337 Μοίρα λειτουργούσε υπό εκπαίδευση

στην 111 ΠΜ με αεροσκάφη F-5, ενώ ταυτόχρονα παρέμενε σε ετοιμότητα επιφυλακής με αεροσκάφη F-86D στην 112 ΠΜ. Στις 31 Μαΐου 1967 καταργήθηκε η 337 ΜΠΚ και ανασυστάθηκε στις 16 Νοεμβρίου 1967 στην 111 ΠΜ ως 337 Μοίρα Αναχαιτίσεως Ημέρας (ΜΑΗ) με αεροσκάφη F-5, τα οποία άρχισε να παραλαμβάνει από τον επόμενο μήνα.

Στις 31 Μαρτίου του 1978 ύστερα από τη συμφωνία του προγράμματος "Peace Icarus II", η 337 ΜΑΗ διαλύεται επίσημα ως Μοίρα αεροσκαφών F-5A στην 111 ΠΜ. Ανασυσταίνεται στις 7 Σεπτεμβρίου του 1978 στην 117 ΠΜ, ενώ στις 11 του ίδιου μήνα μεταστάθμευσε και ενετάχθη στη δύναμη της 110 ΠΜ, ως η τρίτη Μοίρα αεροσκαφών F-4E.

Το 71756 της 337 ΜΠΚ στις 7.11.80
στη γιορτή της Πολεμικής Αεροπορίας.



© PETER FOSTER



348 MTA "MATIA"

Phabulous Photo Phantom

Το σημαντικότερο κεφάλαιο στην ιστορία της 348 Μοίρας ανοίγει με την ένταξη των πρώτων RF-4E Phantom II στην Πολεμική Αεροπορία το φθινόπωρο του 1978.

Το πρώτο αναγνωριστικό Phantom με S/N 77-1761 πάτησε στο διάδρομο της Λάρισας στις 3 Νοεμβρίου 1978. Μαζί του ταξιδεύουν και δύο F-4E για τη 337 ΜΠΚ (τα 71755 και 756).

Του Πτχου (Ι) ε.α. Αθηναίου Φλωρίνη, πρώτου Διοικητή της 348 ΜΤΑ:

Η απόκτηση των Φάντομς, τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, άλλαξε υπέρ ημών την ισορροπία των αεροπορικών δυνάμεων στη περιοχή, σε βαθμό που μας επιτρέπει να λέμε ότι αποκτήσαμε αεροπορική υπεροχή αν όχι κυριαρχία. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και οι αυξημένες ικανότητες των Phantoms, ο πολλαπλός ρόλος δράσης, οι υπερηχητικές ταχύτητες, η αυξημένη ακτίνα δράσης, η ακρίβεια στόχευσης, η δυνατότητα εκτέλεσης αποστολών παντός καιρού ημέρα και νύχτα, τα σύγχρονα για την εποχή radar, ραδιοβοηθήματα οπτικά συστήματα κλπ, όλα αυτά σε συνδυασμό με τα στελέχη της, ήταν που κατέστησαν την Πολεμική μας Αεροπορία ισχυρό αποτρεπτικό παράγοντα.

Ειδικότερα, τα αεροσκάφη RF-4E Phantom άλλαξαν τελείως την αποτελεσματικότητα της Τακτικής Αναγνώρισης. Η ικανότητα να επιχειρεί ημέρα και νύχτα, σε συνθήκες παντός καιρού, να λαμβάνει φωτογραφίες από μικρά και μεγάλα ύψη, κατακόρυφα, πλάγια εμπρός-δεξιά και αριστερά ταυτόχρονα, αλλά και εις βάθος 100 χιλ. και να μεταδίδει αμέσως τις πληροφορίες στο Κέντρο Επιχειρήσεων, ήταν κάτι φανταστικό για την εποχή.

Το 1976 υπηρετούσα στο 3 ο ΕΓ του ΓΕΑ ως προϊστάμενος του τμήματος «Ροή Ιπταμένων» υπεύθυνος για θέματα που αφορούσαν στην εξέλιξη και αξιοποίηση των Χειριστών και των Ραδιοναυτίλων (τοποθετήσεις, μεταθέσεις, εκπαίδευση κλπ).

Ένα απόγευμα με κάλεσε ο τότε ΑΓΕΑ Αντιπτέραρχος (Ι) Περικλής Οικονόμου και ζήτησε να ετοιμάσω ενημερωτικό σημείωμα σχετικά με την πρόοδο εκπαίδευσης των χειριστών στα αεροσκάφη Phantoms που πρόσφατα είχε προμηθευτεί η ΠΑ, προκειμένου να ενημερώσει τον τότε Πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή, ο οποίος επρόκειτο να επισκεφτεί το ΥΕΘΑ για ενημέρωσή του επί της μαχητικής ικανότητας των Ενόπλων Δυνάμεων. Εκεί βρήκα την ευκαιρία να αναφέρω στον ΑΓΕΑ, ότι η Αεροπορία ενώ προχωρούσε με ικανοποιητικούς ρυθμούς στον εκσυγχρονισμό αεροσκαφών Διώξεως/Βομβαρδισμού, Αναχαίσεως και Μεταφορών, στην Τακτική Αναγνώριση βασίζεται στα γερασμένα RF-84F. Παράλληλα ανέπτυξα

τις επιχειρησιακές δυνατότητες των αεροσκαφών RF-4 (PHANTOM) στην Τακτική Αναγνώριση και κυρίως στον εξοπλισμό τους με κάμερες που λαμβάνουν φωτογραφίες μεγάλης ευκρίνειας σε βάθος 150 νμ, αλλά και την δυνατότητα μεταφοράς της εικόνας και των πληροφοριών αμέσως στο κέντρο επιχειρήσεων.

Ο ΑΓΕΑ αποδέχεται την εισήγηση και ο Πρωθυπουργός εγκρίνει την προμήθεια Σμήνους Φωτογραφικών PHANTOMS, αλλά και μίας ακόμη Μοίρας F-4E. Στη συνέχεια το ΑΑΣ (Ανώτατο Αεροπορικό Συμβούλιο) με διαδικασίες express αποφασίζει την προμήθεια 8 φωτογραφικών PHANTOMS, επιλέγοντας και αποστέλλοντας για εκπαίδευση στις ΗΠΑ, τον Απρίλιο του 1978 δύο πληρώματα, Κυβερνήτες ο Αντισμήναρχος (Ι) Αθηναίος Φλωρίνης και ο Επισμηναγός (Ι) Βασίλειος Κατσιαντώνης, Συγκυβερνήτες οι Υποσμηναγοί (Ι) Αστέριος Χατζημπαλιώτης και Ιωάννης Γκανιάς, αλλά και ανάλογο Τεχνικό Προσωπικό για εκπαίδευση επί των φωτομηχανών.

Η εκπαίδευση εδάφους διαρκείας ενός μηνός για εξοικείωση με την αεροπορική ορολογία λαμβάνει χώρα στο SAN ANTONIO, TEXAS, Lackland Air Force Base. Η εκπαίδευση αέρος διαρκείας 3 μηνών λαμβάνει χώρα στο SUMPTER της Νότιας Καρολίνας (SUMPTER AIRFORCE BASE). Με το τέλος της πτητικής εκπαίδευσης, τον Αύγουστο του 1978, ο Αντισμήναρχος (Ι) Αθηναίος Φλωρίνης αποσπάται για ένα μήνα στην 17 η Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισης της USAF που εδρεύει στο Zweibrücken (Τσβαϊμπρίκεν) της Γερμανίας για ΟJT εκπαίδευση, ενώ οι υπόλοιποι επιστρέφουν στην Ελλάδα στην 110 ΠΜ.

Στις 17 Οκτωβρίου 1978 με απόφαση του ΑΑΣ (Ανώτατο Αεροπορικό Συμβούλιο) συγκροτήθηκε Κλιμάκιο RF-4E με έδρα το αεροδρόμιο της Λάρισας και Διοικητή τον Αντισμήναρχο (Ι) Αθηναίο Φλωρίνη. Σκοπός του Κλιμακίου ήταν να εκδηλώσει τις απαιτούμενες ενέργειες για την ταχύτερη και πληρέστερη οργάνωση της νέας Μοίρας RF-4E στους τομείς επιχειρήσεων, συντήρησης και διοικητικής μέριμνας.

Η 3 Νοεμβρίου 1978 είναι ιστορική μέρα για την Πολεμική Αεροπορία καθώς το πρώτο αεροσκάφος RF-4E PHANTOM (αρ. 77-1765) προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο της Λάρισας με πλήρωμα τον χειριστή της McDonnell J.Newmaster και τον Επισμηναγό



Επάνω. Πίσω σειρά από αριστερά: Αμερικάνος Εκπαιδευτής κυβερνήτης, Δομέτιος Χρήστος, Χατζημπαλιώτης Αστέριος, Αντζέμης Ευστάθιος, Ξυνογαλάς Ευάγγελος, Λάτσιος Ιωάννης, Πρεζεράκος Γρηγόριος, Σταγωνάς Βασίλειος, Καραμανλής Μιχαήλ, Μουζής Ιωάννης, Πλιάτσικας Νικόλαος, Ανδρώνος Ηλίας. Μπροστά σειρά από δεξιά: Μουές Ιωάννης, Τσάμης Ηλίας, Μπουντούρης Αθανάσιος (ΑΕ), Φλωρίνης Αθηναίος (Δκτης), Σωτηρόπουλος Ανδρέας, Γκανιάς Ιωάννης, Αμερικάνος Εκπαιδευτής συγκυβερνήτης

Δεξιά. 1981-83. Όρθιοι από αριστερά: Ανδρώνος Ηλίας, Δομέτιος Χρήστος, Αντζέμης Ευστάθιος, Μπουντούρης Αθανάσιος (ο τότε Μοίραρχος), Ξυνογαλάς Ευάγγελος, Τσάμης Ηλίας (μετέπειτα Μοίραρχος, 1988-90). Καθιστοί από αριστερά: Μουές Ιωάννης, Βουτίδης Αθανάσιος, Μυστακίδης Κωνσταντίνος.



Ο Αντισμήναρχος (Ι)
Αθηναίος Φλωρίνης.



ILIAS DALOUMIS ARCHIVES

(Ι) Βασίλειο Κατσιαντώνη. Στις 24 Ιουνίου 1979 προσγειώνονται στη Λάρισα τα 2 τελευταία από τα 8 αεροσκάφη RF-4 με πληρώματα Newmaster - Φλωρίνης και Anderson - Μπουντούρης.

Στις 12 Ιουλίου 1979 το Κλιμάκιο, μετά από επιτυχημένη Τακτική Αξιολόγηση, αναβαθμίστηκε σε ανεξάρτητη Μοίρα, την 348 ΜΤΑ/ RF-4E με έδρα το αεροδρόμιο της Λάρισας, Διοικητή τον Αντισμήναρχο (Ι) Αθηναίο Φλωρίνη και ΑΕ τον Επισμηναγό (Ι) Βασίλειο Κατσιαντώνη.

Η νέα Μοίρα δρούσε ανεξάρτητα και παράλληλα με την 348 ΜΤΑ/ RF-84F μέχρι το 1987, οπότε έγινε η συγχώνευση των δύο Μοιρών σε μία, την 348 ΜΤΑ με αεροσκάφη RF-4E (PHANTOM) και RF-84F.

Το 1991 τα RF-84F αποσύρθηκαν και η Μοίρα ενεργούσε μόνο με PHANTOMS ενώ άρχισε και η παραλαβή 27 Γερμανικών PHANTOMS.

Στις 05 Μαΐου 2017 αποφασίστηκε η αναστολή λειτουργίας της 348 ΜΤΑ και η απόσυρση των RF-4E. Αναφερόμενος στα Ελληνικά Αναγνωριστικά PHANTOMS και την 348 ΜΤΑ θα συνιστούσε μεγάλη παράλειψη και ασέβεια εκ μέρους μου να μην αναφερθώ έστω επιγραμματικά στην ιστορία της μίας και μοναδικής στην ΠΑ 348 ΜΤΑ από της ιδρύσεώς της το 1955 μέχρι το 2017 οπότε αποφασίστηκε η αναστολή λειτουργίας της και η απόσυρση των RF-4.

Η 348 ΜΤΑ (Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισης) είναι μία από τις αρχαιότερες και ιστορικές Μοίρες της ΠΑ και η μοναδική σε ρόλο Τακτικής Αναγνώρισης. Η ιστορία της άρχισε να γράφεται από το 1953 (26-11-1953) οπότε δημιουργήθηκε το 348 Σμήνος Τακτικής Αναγνώρισης με αεροσκάφη F-84G, έδρα το αεροδρόμιο της Ελευσίνας και Διοικητή

τον τότε Υποσμηναγό (Ι) Αλέξανδρο Παπανικολάου.

Στις 05 Ιουλίου 1954 το Σμήνος μεταστάθμευσε στο αεροδρόμιο της Λάρισας, όπου ήδη είχε συγκροτηθεί το Μικτό Αεροφωτογραφικό Κέντρο (ΜΑΦΚ).

Στις 05 Μαΐου 1955 το Σμήνος αναβαθμίστηκε σε Μοίρα, την 348 Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισης (348 ΜΤΑ), ενώ άρχισε η παραλαβή των νέων διθέσιων μικρών δυνατοτήτων αεροσκαφών RT-33A που είχαν μεγάλες και σύγχρονες για την εποχή φωτομηχανές.

Από τον Ιούλιο του 1956 η 348 ΜΤΑ άρχισε να εξοπλίζεται με τον τρίτο κατά σειρά τύπο, το θρυλικό RF- 84F το οποίο και αποσύρθηκε το 1991. Το 2017 αναστέλλεται η λειτουργία της 348 και αποσύρονται τα RF-4.

Κλείνοντας σημειώνω ότι η μεταφορά των Αναγνωριστικών PHANTOMS από το Saint Louis (USA) στην 110 ΠΜ έγινε με Αμερικανούς Κυβερνήτες Χειριστές της McDonnell και Έλληνες συγκυβερνήτες.

Τέλος, δεν θα ξεχάσω ποτέ το πλατύ χαμόγελο και περιχαρές πρόσωπο του συνήθως αυστηρού και σοβαρού Α/ΓΕΑ Αντιπτεράρχου (Ι) Περικλή Οικονόμου τη στιγμή που μου γνωστοποιούσε ότι ο Πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής ενέκρινε αμέσως την προμήθεια Αναγνωριστικών Αεροσκαφών PHANTOMS και μιας ακόμα Μοίρας F-4E.

Πτχος (Ι) ε.α. Αθηναίος Φλωρίνης
Πολεμική Αεροπορία
1970-2022



Σχολείο Όπλων Τακτικής (ΣΟΤ)

Το Σχολείο Όπλων Τακτικής (ΣΟΤ) ιδρύθηκε το 1975 από την απαίτηση για τη δημιουργία ενός εκπαιδευτικού κέντρου παροχής προηγμένης επιχειρησιακής πτητικής εκπαίδευσης στην εναέρια μάχη.

Τα εκπαιδευτικά κέντρα, αντίστοιχα του Fighter Weapons School της USAF, για την εποχή εκείνη αποτελούσαν προνόμιο των μεγάλων και συγχρόνων αεροποριών. Η ιδέα δημιουργίας τέτοιου σχολείου στην Πολεμική Αεροπορία, γεννήθηκε από την ομάδα των Αμερικανών εκπαιδευτών των Ελλήνων χειριστών του 1ου κλιμακίου στην Αμερική. Από την 117 ΠΜ και συγκεκριμένα από την 339 ΜΔΒ, δόθηκε εντολή για τη συλλογή στοιχείων, ώστε με την επιστροφή των εκπαιδευομένων στην Ελλάδα να προωθηθεί στα ανώτερα κλιμάκια της ΠΑ η ιδέα για την υλοποίησή της. Αυτονόητο είναι ότι η σημασία και η χρησιμότητα ενός τέτοιου σχολείου για την Πολεμική Αεροπορία, ιδιαίτερα την εποχή εκείνη, ήταν τεράστια.



Μια εμβληματική ιστορική φωτογραφία από το ΣΟΤ του 1991.



Από τους πρώτους εκπαιδευτές του ΣΟΤ.







ΔΕΚΑΕΤΙΑ '80

Η δεκαετία του '80, αποτελεί μια περίοδο εξέλιξης για τα ελληνικά F-4E, τόσο σε επίπεδο τακτικής της επιχειρησιακής τους δράσης, όσο και σε αυτό του εξοπλισμού τους. Εμφανίζεται και φοριέται μια νέα παραλλαγή που λατρεύτηκε όσο καμία άλλη. Επίσης οι Μοίρες Phantom, βρέθηκαν σε κατάσταση συναγερμού, μια ανάσα πριν το πόλεμο. Αυτό όμως που στιγμάτισε τη δεκαετία, είναι η γέννηση του θρύλου των Ελλήνων Φαντομάδων που κυριάρχησαν στο Αιγαίο νικώντας κατά κράτος τον αντίπαλο.

Πάρε τα δικά μου, δώσε τα δικά σου

Από τον Οκτώβριο του 1981, ξεκινούν να ανταλλάσσονται σταδιακά τα "5άρια" του PI I της 338 Μ/Β με τα "7άρια" του PI II της 337 ΜΠΚ. Ο λόγος ήταν πως τα αεροσκάφη της 337 Μοίρας, ήταν ιδανικά για το ρόλο της ΔΒ καθώς έφεραν το σύστημα τηλεοπτικής αναγνώρισης στόχου/κατεύθυνσης όπλων. Έτσι τα αεροσκάφη της 337 ΜΠΚ ήταν πιο αναγκαία για τον Άρη της 338 Μοίρας Δίωξης/Βομβαρδισμού.

Ανδραβίδα, ώρα ΚΕΑΤ

Ορόσημο της δεκαετίας αποτελεί η ίδρυση του του Κέντρου Αεροπορικής Τακτικής (ΚΕΑΤ) το 1983. Το Σχολείο Όπλων Τακτικής (ΣΟΤ) στην Ανδραβίδα, μαζί με τις υπόλοιπες εξειδικευμένες σχολές της Πολεμικής Αεροπορίας που μέχρι τότε ήταν διασκορπισμένες σε διαφορετικές αεροπορικές βάσεις υπό διαφορετική διοίκηση, συνενώθηκαν σε μια μονάδα. Έτσι, μία ακόμη μονάδα επιπέδου Πτέρυγας Μάχης έχει ως βάση την Ανδραβίδα.

«Και ο Δίας προστατεύει τα Φαντάσματα»

Καινοτομία για τα ελληνικά F-4E, αποτελεί το σύστημα αυτοπροστασίας DIAS (ΔΙΑΣ). Η τοποθέτησή του στα Phantom ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του '80. Το σύστημα αντιμέτρων ΔΙΑΣ είναι σχεδιασμένο να παρέχει κάλυψη προειδοποίησης εντοπισμού/εγκλωβισμού από αντίπαλα ραντάρ. Το πρώτο αεροσκάφος που το απέκτησε είναι το 01511 της 339Μ στην ΕΑΒ. Στα υπόλοιπα αεροσκάφη, το σύστημα τοποθετήθηκε στην ΜΣΒ της 117 ΠΜ. Τα Phantom που φέρουν το ΔΙΑΣ, ξεχωρίζουν εύκολα εξωτερικά από τις τέσσερις αυτές κεραίες που τοποθετήθηκαν. Είναι εύκολα αναγνωρίσιμα κυρίως από τις δύο μεγάλες μακρόστενες κεραίες που είναι τοποθετημένες πλάγια στις εισαγωγές αέρος και αυτή που είναι στο επάνω και πίσω μέρος του fin.



Πρώτο αεροσκάφος που απέκτησε το σύστημα αυτοπροστασίας DIAS είναι το 01511 της 339 Μ στην ΕΑΒ. Στα υπόλοιπα αεροσκάφη, το σύστημα τοποθετήθηκε στην ΜΣΒ της 117 ΠΜ.



«Με Γαλλική φινέτσα»

Από τα μέσα της δεκαετίας του '80, κάνουν την εμφάνισή τους F-4E της ΠΑ με μια καινούργια παραλλαγή Γαλλικής έμπνευσης, που αναπτύχθηκε από την Armée de l' Air και είχε μεγάλη επιτυχία και στην Ελλάδα. Η νέα παραλλαγή ονομάστηκε Aegean Blue. Οι πάνω και πλαϊνές επιφάνειες ήταν βαμμένες με μπλε και οι κάτω με αλουμίνιο. Την εμφάνιση αυτή τα Phantom τη "δανείστηκαν" από τα Mirage F.1CG. Το μπλε αποδείχτηκε πολύ αποτελεσματικό στις αναχαίσεις πάνω από το Αιγαίο. Έτσι με το χρώμα αυτό άρχισαν να βάφονται αρχικά όλα τα αεροσκάφη αναχαίτισης της 339 ΜΑΠΚ και της 337 ΜΑΠΚ, πέραν των Mirage F.1CG και F-5A.





HAF

1987. Η κρίση με το ΣΙΣΜΙΚ

Τον Μάρτιο του 1987 εκδηλώθηκε η κρίση με το τουρκικό ωκεανογραφικό Σισμίκ και η χώρα έφτασε μια ανάσα πριν τον πόλεμο. Οι διοικητές των απομακρυσμένων μοιρών από όλη την Ελλάδα εκείνο το απόγευμα στις 26 Μαρτίου 1987, πήγαν με αεροπλάνα στο ΑΤΑ στην 110 ΠΜ της Λάρισας και παρέλαβαν τα σχέδια σε σφραγισμένους φακέλους. Το ίδιο πράττουν και οι διοικητές των μοιρών της 338 ΑΡΗΣ και 339 ΑΙΑΣ όπου λίγο πριν νυχτώσει, μετέβησαν στο ΑΤΑ στη Λάρισα με T-33 του 368 ΣΕΕ της Ανδραβίδας για να παραλάβουν τα σχέδια και την αποστολή τους.

Η κατάσταση ήταν Εμπόλεμη. Η Ελλάδα διέθετε 3 ετοιμοπόλεμες Μοίρες με F-4E Phantom, (337Μ, 338Μ, 339Μ), έτοιμες να δείξουν τα δόντια τους στο Αιγαίο.

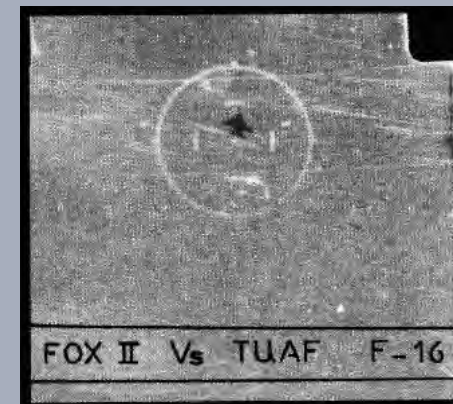
Οι 337 και 339 Μοίρες σήκωσαν το βάρος των αποστολών και βγήκαν στο Αιγαίο πετώντας σε περιπολίες μάχης (CAP). Στο πλαίσιο των εν ισχύ κανόνων εμπλοκής, η χρήση όπλων είχε αποδευτεθεί και υπήρχαν εντολές για κατάρριψη εάν αυτό κρινόταν αναγκαίο. Το ΑΤΑ μάλιστα, για τη ταχεία αντίδραση είχε συγκροτήσει μια δύναμη κρούσης από αεροσκάφη F-104G, A-7H και F-4E υπό την προστασία των Mirage F.1 και φυσικά των F-4 στο πλαίσιο της δύναμης Δέλτα.

Ο παλιός είναι αλλιώς

Από τα μέσα του 1988 η ΤΗΚ άρχισε να παρατάσσει στο Αιγαίο το νέο της απόκτημα, τα F-16C, αεροσκάφη τέταρτης γενιάς. Τα ελληνικά F-4E συνεχίζουν να είναι η αιχμή του δόρατος στην αναχαίτιση. Τα φωτοπολυβόλα των Phantom κατέγραφαν εικονικές βολές FOX-2 και FOX-3* απέναντι στα F-16C της ΤΗΚ και οι Έλληνες Φαντομάδες είχαν πολλές επιτυχίες, παίρνοντας το πλεονέκτημα στην αρχή της εμπλοκής.



HAF



ILIAS DALOUMIS ARCHIVES







© J. RIGOPOULOS

ΔΕΚΑΕΤΙΑ '90

Αν η δεκαετία του '80 ήταν η απαρχή του θρύλου των Ελλήνων Φαντομάδων, η δεκαετία του '90 είναι η χρυσή σελίδα των ελληνικών Phantom. Η ισχύ της Πολεμικής Αεροπορίας πολλαπλασιάζεται με την ενίσχυση νέων μεταχειρισμένων F/RF-4E ενώ κάνει την εμφάνισή της μια νέα παραλλαγή που ήρθε για να μείνει ως σήμερα. Οι Μοίρες Phantom, στα μέσα της δεκαετίας βρίσκονται ακόμη μια φορά στη πρώτη γραμμή, λίγο πριν τον πόλεμο. Το σημαντικότερο όμως γεγονός, είναι η απόφαση της ηγεσίας για την αναβάθμιση του αεροσκάφους η οποία επέτρεψε στο θυρλικό μαχητικό να προσφέρει τις υπηρεσίες του ως σήμερα, 50 χρόνια από την ένταξη των πρώτων F-4E Phantom στις τάξεις της ΠΑ.

F-4E SRA

Η υπογραφή της Ελληνοαμερικανικής συμφωνίας για τις βάσεις τον Ιούλιο του 1990 και η συμβολική συμμετοχή της Ελλάδας στον πόλεμο του Κόλπου στο πλευρό των συμμάχων, είχε ως αποτέλεσμα την παραχώρηση στη χώρα μας, 4 αντιτορπιλικών τύπου Adams και 3 φρεγατών Knox.

Σε αυτό το πλαίσιο, παραχωρήθηκαν στη ΠΑ 28 μεταχειρισμένα F-4E από την Εθνοφρουρά της Ιντιάνα (IANG-Indiana Air National Guard)

Το Σάββατο 3 Αυγούστου του 1991 προσγειώθηκαν στην Ανδραβίδα με πληρώματα της εθνοφρουράς της Ιντιάνα τα πρώτα 10 από τα μεταχειρισμένα "νέα" F-4E. Τα αεροσκάφη κατέφταναν στην Ελλάδα κατά ομάδες, με χαμηλής ορατότητας εθνόσημα USAF. Μόνο ένα αεροσκάφος κάθε φορά έφερε ως διακριτικό την ελληνική σημαία που ήταν αυτοκόλλητο

Αυτό που πραγματικά εντυπωσίαζε στα Phantom αυτά, ήταν η παραλλαγή Hill Gray II που ήταν βαμμένα. Για το λόγο αυτό, αρχικά στη ΠΑ τα αποκαλούσαν F-4E HILL ώστε να ξεχωρίζουν από τα υπόλοιπα Phantom που ήταν σε υπηρεσία στις τάξεις της. Τελικά όμως κυριάρχησε το ακρωνύμιο SRA (άγνωστο γιατί) από το Southeastern Regional Agreement, και έμειναν γνωστά ως F-4E SRA.

Τα F-4E SRA, αν και ήταν Block 36 ως 41, παλιότερα δηλαδή από τα Phantom που είχε προμηθευτεί καινούργια η πολεμική αεροπορία στο PI I και PI II, αποτελούσαν την πιο σύγχρονη μορφή της έκδοσης "E" τη δεκαετία του '90. Εκσυγχρονίστηκαν με ιδιαίτερη έμφαση στην εκτέλεση επιθετικών αποστολών τη διετία 1985-86, έχοντας υποστεί άλλη μία μικρή αναβάθμιση το 1989.

Η σημαντικότερη όμως καινοτομία που τα έκανε να ξεχωρίζουν από τα "αγορασμένα" Phantom του PI I-II και που βελτίωνε κατακόρυφα τις επιδόσεις των "νέων" F-4E SRA της ΠΑ στο βομβαρδισμό, ήταν η τοποθέτηση του συστήματος ναυtilίας και άφεςσης όπλων Navigation & Weapons Delivery System (NWDS εν συντομία), το AN/ASQ-203. Ήταν από τα πιο σύγχρονα



© ANTONIS KOLOTOUROUS





ALL PHOTOS © GEORGE TSIRIKOPOULOS







συστήματα για την εποχή του, και αυτό τα καθιστούσε σχεδόν εφάμιλλα σε δυνατότητες προσβολής επίγειων στόχων με αεροσκάφη 4ης γενιάς.

Όλα τα αεροσκάφη SRA είχαν παραληφθεί ως τον Νοέμβριο εκείνης της χρονιάς. Λόγω του εξελιγμένου NWDS, όλα τα "SRA" εντάχθηκαν στη 338 ΜΔΒ η οποία έδωσε τα δικά της αεροσκάφη στη 339 ΜΠΚ και στη 337 ΜΠΚ. Η 337 Μ πήρε τα "5άρια" με S/N από 521 έως 535 από τη 338 Μ η οποία πήρε τα "7άρια" από 743 έως 760 από τη 338 Μ. Η ένταξη των SRA, αναβάθμισε σημαντικά τις δυνατότητες ΔΒ της 338 Μ και κατά επέκταση της Πολεμικής Αεροπορίας εκείνη την εποχή.

Γερμανικά RF-4E

Το Μάρτιο του 1991 τα αξιόπιστα RF-84F αποσύρθηκαν από την ενεργό δράση. Τα αεροσκάφη της Republic είχαν επωμιστεί για 35 χρόνια περίπου, τη δύσκολη αποστολή της αεροφωτογράφισης ημέρας σε συνδυασμό με τα πέντε εναπομείναντα RF-4 Phantom II του PI II. Καθώς ο στόλος των RF-4E ήταν ήδη μειωμένος μετά από 3 απώλειες, η ανάγκη για ενίσχυση του αριθμού των Recce Phantom ήταν επιτακτική παρά το γεγονός ότι οι φιλότιμες προσπάθειες του τεχνικού προσωπικού κρατούσαν πολύ ψηλά το δείκτη της διαθεσιμότητας.

Η ευκαιρία της ανανέωσης του στόλου των φωτοαναγνωριστικών δόθηκε από γερμανικά RF-4E τα οποία παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα μετά την απόσυρσή τους από τις Πτέρυγες Αναγνώρισης (Aufklärungsgeschwader) AKG 51 'Immelmann' και AKG 52 στις αεροπορικές βάσεις Bremgarten και Leck αντίστοιχα της Luftwaffe. Έτσι η Πολεμική Αεροπορία παρέλαβε 27 RF-4E από τα γερμανικά αποθέματα. Όλα τα πρώην Γερμανικά όταν έφταναν στην Ελλάδα προσγειώνονταν πρώτα στη Τανάγρα όπου και ελέγχονταν στην ΕΑΒ.

Τα πρώτα 2 αεροσκάφη το 449 με πλήρωμα τους Μυστακίδη-Κίτσιο και το 464 με πλήρωμα τους Καλαντζή-Παπακώστα, προσγειώνονται στην 110 ΠΜ στις 4 Ιουνίου 1993. Το τελευταίο αεροσκάφος, το 503, φτάνει στη Λάρισα με πλήρωμα τους Παντζιά-Κωσταρίδη στις 7 Ιουλίου 1994.

Τα 5 αεροσκάφη που προσγειώθηκαν στην Τανάγρα στην ΕΑΒ με γερμανικά πληρώματα, μαζί με 2 ακόμα που έφτασαν μετά, 7 στο σύνολό τους, χρησιμοποιήθηκαν ως πηγή ανταλλακτικών για την υποστήριξη του τύπου.

Αυτή η αύξηση διαθεσιμότητας στο στόλο της 348 ΜΤΑ, οδήγησε στην ανάγκη νέων χειριστών. Οι διαφορές στον χειρισμό ανάμεσα στα "γερμανικά" και τα "αμερικανικά" RF ήταν μικρές. Εξαιτίας όμως της γερμανικής αριθμητικής διαθεσιμότητας πλέον σε αεροσκάφη, οι ιπτάμενοι εκπαιδεύονταν πλέον πρώτα σε αυτά και μετά η πιστοποίησή τους γινόταν στα "αμερικάνικα" με μόνο 4 πτήσεις.

Τα "γερμανικά" RF-4E θα αποτελούσαν πλέον "τα μάτια" της 348 ΜΤΑ, και θα ήταν ο λόγος που η Μοίρα θα αποκτούσε ακόμη 23 χρόνια επιχειρησιακής ζωής.



© GEORGE LAMPRAKIS





© GEORGE LAMPRAKIS



© GEORGE VOLAS



HAF



HAF

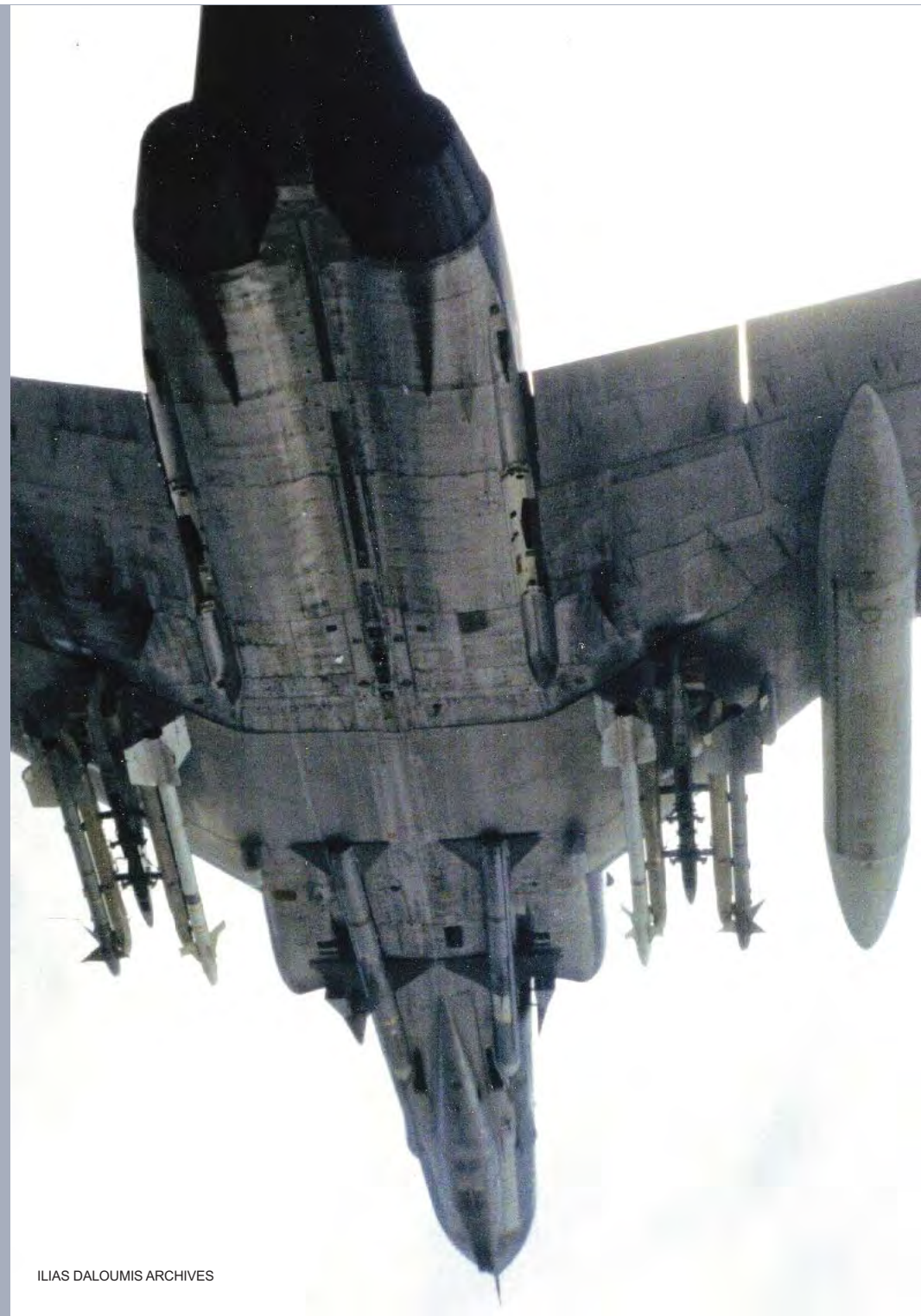
Ίμια 1996

Το 1996 η Τουρκία, πιστή στο ανά 10ετία ραντεβού της (1976 Χόρα, 1987 Σισμίκ), δημιουργεί ακόμη ένα θερμό επεισόδιο. Αυτή τη φορά η περιοχή της έντασης είναι οι ακατοίκητες ελληνικές βραχονησίδες μικρή και μεγάλη Ίμια στο ΝΑΑιγαίο, όπου η Τουρκία αμφισβητεί την ελληνικότητά τους. Έπειτα από μία σειρά προκλήσεων που ξεκίνησαν ανήμερα των Χριστουγέννων του 1995, η κρίση κορυφώνεται τη νύχτα της 31ης Ιανουαρίου 1996.

Το βάρος της περιφρούρησης του Αιγαίου τον μήνα αυτό της έντασης, αναλαμβάνουν για ακόμη μια φορά τα F-4E της ΠΑ παρότι στο οπλοστάσιό της υπήρχαν πλέον τα F-16C/D Blk30. Η επιλογή αυτή από το ΑΤΑ ήταν η καλύτερη δυνατή απόφαση καθώς με τους πυραύλους A/A AIM-7 Sparrow, τα F-4E είχαν σημαντικό πλεονέκτημα σε συνάρτηση και με τη μεγάλη εμπειρία των Φαντομάδων και τη δυνατότητα των αεροσκαφών τους για μάχη Αέρος-Αέρος πέραν του οπτικού ορίζοντα (BVR). Βέβαια, τη δυνατότητα αυτή είχαν και τα τουρκικά F-4.

Η έναρξη της κρίσης των Ιμίων βρήκε την 339Μ στο μάτι του κυκλώνα έχοντας υπηρεσία Readiness στην 135 ΣΜ στην Σκύρο με 2 F-4E. Στην κορύφωση της κρίσης είχαν μετασταθμεύσει συνολικά 6 αεροσκάφη στην 135 ΣΜ, όπου και εκτέλεσαν συνολικά 29 αποστολές Scramble. Αξιοσημείωτο είναι πως και σε αυτή τη περίπτωση, η Μοίρα είχε σε διαθεσιμότητα ξανά πάνω από το 90% των αεροσκαφών της.

Αν η 339Μ βρισκόταν σε υπηρεσία Readiness και εκτελούσε συνεχόμενα Scramble εκείνες τις ημέρες, η 337 ΜΠΚ είχε φτάσει στο υψηλότερο βαθμό επιφυλακής τη νύχτα της κρίσης. Αυτή τη φορά δεν ήταν κάποια άσκηση, αλλά πολεμική κινητοποίηση με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Εκείνο το μοιραίο βράδυ, τα F-4E της 337Μ ήταν αυτά που περιπολούσαν στο Αιγαίο καθ' όλη τη νύχτα αναλαμβάνοντας την ευθύνη περιφρούρησής του. Για την ιστορία, εκτός των «Φαντασμάτων» της 337Μ, μόνο ένα ζευγάρι Mirage 2000 εκτέλεσε νωρίτερα εκείνο το βράδυ ένα CAP. Η άμεση κινητοποίηση του προσωπικού της 337 ΜΠΚ εκείνες τις κρίσιμες ώρες, υπήρξε άκρως επαγγελματική και όπως ήταν αναμενόμενη η επιβράβευσή της από την ηγεσία του ΑΤΑ και του ΓΕΑ.





© GEORGE TSIRIKOPOULOS

F-4E με τη νέα παραλλαγή Ghost.



ILIAS DALOUMIS ARCHIVES

«Aegean Ghost»

Το 1996 συνυπήρχαν F-4E που έφεραν παραλλαγές SEA, Aegean Blue και Hill Gray. Μαζί με τη Lizard των αφιχθέντων RF από τη Luftwaffe, η ΠΑ ειχε τη παγκόσμια πρωτοτυπία με τέσσερις διαφορετικές παραλλαγές στο στόλο των F/RF-4E Phantom.

Το 1996 ήταν η χρονιά κατά την οποία ξεκινάει η προσπάθεια ώστε τα ελληνικά F-4E να αποκτήσουν χρωματική ομοιομορφία στο σύνολό τους. Έτσι εμφανίζεται μια νέα παραλλαγή με την ονομασία Ghost. Είναι κι αυτή αμερικανικής προέλευσης, η εφαρμογή της όμως στα Phantom είναι μια αποκλειστικά ελληνική υπόθεση. Χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά τη δεκαετία του '70 από τα F-5E των Aggressor Squadrons στην Αμερική, αλλά και τις αντίστοιχες μονάδες του US Navy.

Τα πρώτα ελληνικά αεροσκάφη που την έφεραν ήταν τα νεοαφιχθέντα F-16C/D Fighting Falcon Block 30 το 1989. Αποδείχθηκε εξαιρετικά πετυχημένη και στις αρχές της δεκαετίας του '90 πέρασε στα F-5A της Πολεμικής Αεροπορίας. Όσα από τα F-4E περνούσαν συντήρηση από το ΚΕΑ ή την ΕΑΒ, βάφονταν με τη παραλλαγή Ghost, η οποία και έχει καθιερωθεί ως σήμερα. Πρόκειται για παραλλαγή που καλύπτει ολόκληρο το αεροπλάνο (Wraparound).

Σούπερ Phantom στην αυγή του Μιλένιουμ

Κατά τη περίοδο 1997-2000, για ακόμη μια φορά, η 337Μ ανταλλάσσει σταδιακά τα αεροσκάφη από τα προγράμματα του ΡΙ και ΡΙ ΙΙ που διέθετε, με τα F-4E SRA της 338 Μ. Η αιτία της απόφασης αυτής ήταν πως μετά από 23 χρόνια παρουσίας των ελληνικών Phantom στο Αιγαίο, αποφασίστηκε η αναβάθμιση των αεροσκαφών που αγοράστηκαν στα πλαίσια των προγραμμάτων Peace Icarus I και Peace Icarus II. Με τα εκσυγχρονισμένα F-4E, είχε αποφασιστεί να εξοπλιστούν οι Μοίρες της Ανδραβίδας.

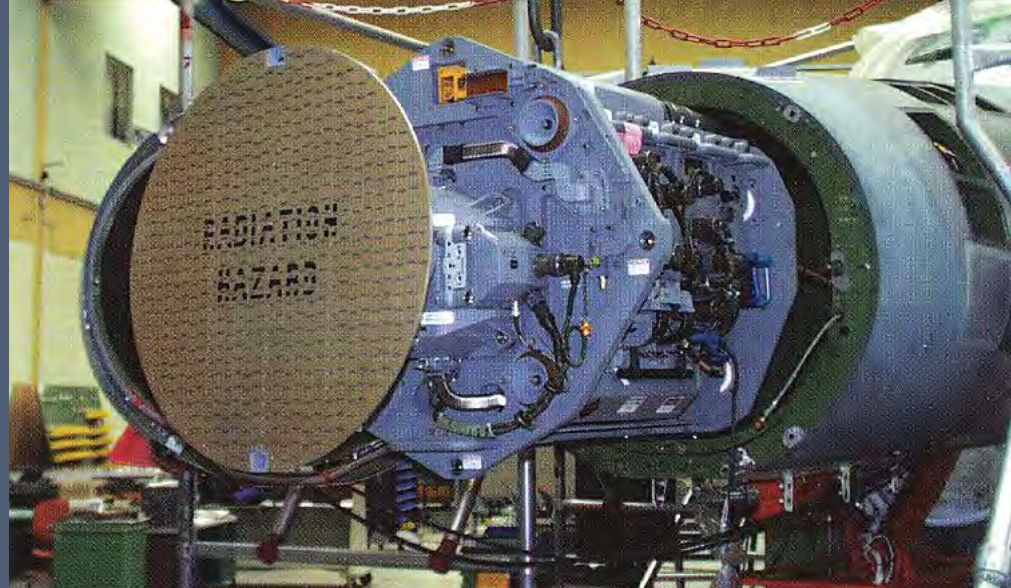
Στα πλαίσια αναβάθμισης του ρόλου και της ικανότητάς των F-4E Phantom, η ελληνική Πολεμική Αεροπορία προχώρησε στα τέλη του 1997 στην έναρξη ενός προγράμματος, τόσο για τη δομική ενίσχυση των αεροσκαφών, όσο και για την ποιοτική αναβάθμιση των ηλεκτρονικών τους. Στόχος ήταν η εφαρμογή ενός προγράμματος αναβάθμισης των μαχητικών και επιχειρησιακών τους ικανοτήτων σε 36 F-4E (26 αεροσκαφών ΡΙ Ι και 10 ΡΙ ΙΙ από τα οποία αφαιρέθηκε το σύστημα TISEO). Όσα από τα αυτά αεροσκάφη διέθεταν το σύστημα DIAS, συνέχισαν να το φέρουν ως μέρος του εξοπλισμού τους.

Οι σχετικές μελέτες ξεκίνησαν στις αρχές της δεκαετίας του '90 κι έτσι η αναβάθμιση των ελληνικών F-4E εντάχθηκε στο ΕΜΠΑΕ (Ενιαίο Μεσοπρόθεσμο Πρόγραμμα Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού) 1996-2000. Οι εταιρείες που συμμετείχαν με προτάσεις για το πρόγραμμα ήταν η γερμανική DASA και η αμερικανική Rockwell

Το πρόγραμμα ανατέθηκε στη DASA που είχε την εμπειρία από την αναβάθμιση των F-4 της Luftwaffe και ονομάστηκε Peace Icarus 2000. Στις 11 Αυγούστου 1997 υπογράφηκε έπειτα από αναβολές και επαναπροκηρύξεις η συμφωνία μεταξύ του ΓΕΑ και της ΕΑΒ εκ μέρους της ελληνικής πλευράς και της γερμανικής DASA, για τον εκσυγχρονισμό των 36 αεροσκαφών F-4E της ΠΑ. Τον Δεκέμβριο του 1998, υπεγράφη σύμβαση μεταξύ της Γερμανικής Αεροδιαστημικής Βιομηχανίας (DASA, μετέπειτα EADS) και της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας (ΕΑΒ) που προέβλεπε τον εκσυγχρονισμό των αεροσκαφών στις εγκαταστάσεις της τελευταίας, εκτός του πρωτότυπου αεροσκάφους που αναβαθμίστηκε στη Γερμανία.

Η αναβάθμιση των ηλεκτρονικών προέβλεπε την εγκατάσταση σύγχρονου ηλεκτρονικού εξοπλισμού, όπως το εξαιρετικό ραντάρ AN/APG-65 GY που χρησιμοποιούσαν και τα F-18C/D, υπολογιστή αποστολής, οθόνης HUD, έγχρωμων οθόνων πολλαπλής λειτουργίας, GPS/INS, IFF Interrogator, ασυρμάτου V/UHF, υψομέτρου-ραντάρ, ψηφιακό καταγραφέα εικόνας βίντεο κ.α. Οι αλλαγές αυτές επέτρεψαν στα αναβαθμισμένα αεροσκάφη να φέρουν πυραύλους AIM-120B AMRAAM και άλλα προηγμένα όπλα αέρος-εδάφους. Ο πύραυλος AIM-120B, εκμεταλλευόμενος τις εξαιρετικές ικανότητες του ραντάρ APG-65GY, τόσο σε εμβέλεια όσο και σε αριθμό ιχνηλατούμενων στόχων, κατέστησε το F-4E AUP κυρίαρχο στις αναχαιτίσεις πέραν του ορίζοντα, μια δυνατότητα που το καθιστά έναν υπολογίσιμο αντίπαλο ως και σήμερα.

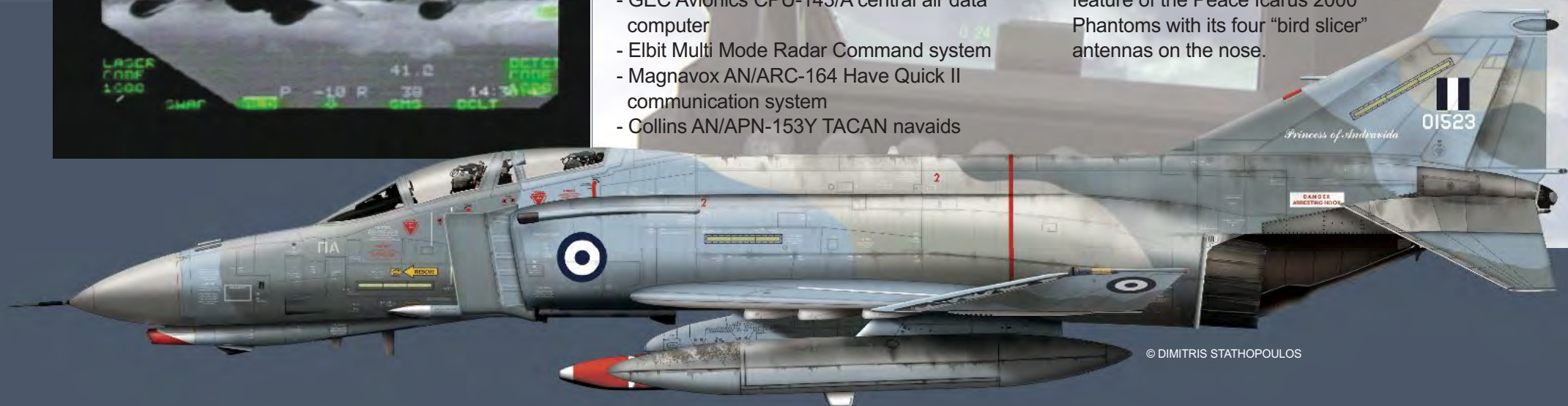
Το «01523» γνωστό και ως "Princess of Andravida", ήταν το πρωτότυπο αναβαθμισμένο





The F-4E AUP consisted of the following new components:

- Hughes APG-65GY multi-mode radar; the same as on the F/A-18C Hornet
- Honeywell H-764G navigation system; a combination of LINS and GPS
- Datalink information system (DTS)
- NAVCOM radio altimeter AN/APN-232 CARA
- GEC Avionics CPU-143/A central air data computer
- Elbit Multi Mode Radar Command system
- Magnavox AN/ARC-164 Have Quick II communication system
- Collins AN/APN-153Y TACAN nav aids
- Multi-functional colored displays in both cockpits
- EL-Op Heads Up Display (HUD)
- Data Transfer Unit
- Hands On Throttle and Stick (HOTAS) system
- Hazeltine AN/APX-113(V) IFF system (AFIDS)
- The new IFF system is the most disguisable feature of the Peace Icarus 2000 Phantoms with its four “bird slicer” antennas on the nose.



© DIMITRIS STATHOPOULOS



Ο πύραυλος AIM-120B AMRAAM, εκμεταλλευόμενος τις εξαιρετικές ικανότητες του ραντάρ APG-65GY, τόσο σε εμβέλεια όσο και σε αριθμό ιχνηλατούμενων στόχων, κατέστησε το F-4E AUP κυρίαρχο στις αναχαιτίσεις πέραν του ορίζοντα, μια δυνατότητα που το καθιστά έναν υπολογίσιμο αντίπαλο ως και σήμερα.



Η πλήρης αντικατάσταση των καλωδιώσεων ηλεκτρονικών του αεροσκάφους, απλοποίησε τις διαδικασίες συντήρησης που ήταν ένας από τους μεγάλους πονοκεφάλους με το Phantom. Η τοποθέτηση των νέων συστημάτων βασίστηκε στο αρχικό γερμανικό σχέδιο των F-4E ICE και η εμπειρία αυτή εξασφάλισε την επιτυχία του προγράμματος.

F-4E και πέταξε στις 28 Απριλίου 1999, δεκαπέντε μήνες μετά από την άφιξη του στις εγκαταστάσεις της εταιρείας στη Γερμανία. Από τον Μάιο του 2000, αφού είχαν ξεπεραστεί τα προβλήματα μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και EADS, το 01523 ολοκλήρωσε τη Φάση I του προγράμματος αναβάθμισης πραγματοποιώντας τις δοκιμές αποδοχής των όπλων αέρος-αέρος και αέρος-εδάφους. Ακολούθως ξεκίνησε η Φάση II που αφορούσε τις αποστολές κρούσης. Η ολοκλήρωση των δοκιμών αυτών, επέτρεψαν την απελευθέρωση των δεσμευμένων κονδυλίων από την Ελληνική Κυβέρνηση προς την EADS. Από τον Μάιο του 2001, το αεροσκάφος βρισκόταν στην Ανδραβίδα.

Την Τετάρτη 18 Δεκεμβρίου 2002, στις εγκαταστάσεις της EAB στην Τανάγρα, πραγματοποιήθηκε η τελετή παράδοσης στη Πολεμική Αεροπορία του πρώτου αεροσκάφους παραγωγής του προγράμματος στην Ελλάδα, του «01507», ενώ ήδη στην 117 ΠΜ στην Ανδραβίδα βρίσκονταν άλλα τρία αναβαθμισμένα αεροσκάφη, μεταξύ των οποίων και το αρχικό «01523» (Princess of Andravida).



Τα F-4E PI 2000 διακρίνονται εύκολα από τις 4 κεραίες του συστήματος IFF AN/APX-113 εμπρός από το cockpit του αεροσκάφους.

Το ραντάρ πολλαπλών λειτουργιών Hughes APG-65GY αναβάθμισε σημαντικά τις επιχειρησιακές δυνατότητες του αεροσκάφους.

Από τα 10 F-4E του προγράμματος Peace Icarus II που αναβαθμίστηκαν αφαιρέθηκε το TISEO



1. Ένας χειριστής γράφει σε ένα F-4E που φέρει παραλλαγή Αιγαίου: «Θα γυρίσω ΑΥΡ». Το τελευταίο Phantom ετοιμάζεται για το ταξίδι της αναβάθμισης στις εγκαταστάσεις της ΕΑΒ.
2. 1998. Άφιξη του 72-01523 στη Γερμανία στις εγκαταστάσεις της DASA για την αναβάθμισή του. Προσέξτε το Travel Pod που φέρει στη δεξιά πτέρυγα.
3. 28.4.1999, Manching. Το 01523 αναβαθμισμένο ως ΑΥΡ πλέον, τροχοδρομεί για τη πρώτη του δοκιμή. Προσέξτε πως ακόμα δεν έχει βαπτιστεί Princess of Andravida.
4. Τα νέα «ολόφρεσκα» cockpits του κυβερνήτη και του συγκυβερνήτη.

Από το 2000 και μετά

Από το 1974, τα Phantom της ΠΑ ήταν ο άγρυπνος φρουρός έναντι της προκλητικής συμπεριφοράς των εξ' ανατολής γειτόνων μας, επάνω από το Αιγαίο. Κάτω από οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες, οι Φαντομάδες εκτέλεσαν με αυταπάρνηση το καθήκον τους, μέχρι τη τελευταία υπηρεσία επιφυλακής (readiness) της 339 Μ από την 135 ΣΜ στη Σκύρο το 2017, όταν παρέδωσαν τη σκυτάλη σε αεροσκάφη νεότερης γενιάς. Από την 130 ΣΜ στη Λήμνο, την 134 ΣΜ στη Σαντορίνη και την 135 ΣΜ στη Σκύρο, τα F-4 απογειώθηκαν εκατοντάδες φορές από τους διαδρόμους τους με ένα και μόνο σκοπό, να επιστρέψουν νικητές από τον ακήρυχτο πόλεμο του Αιγαίου. Κατά τις επιφυλακές, το προσωπικό ήταν διαρκώς σε εγρήγορση με προγραμματισμένες ασκήσεις ενώ είχε να αντιμετωπίσει και τα scramble, μπορεί και 4 με 5 φορές τη μέρα.

ScrambleScrambleScramble



Το πρώτο readiness με F-4E AUP, πραγματοποιείται στις 22/12/2003 στην 130 ΣΜ της Λήμνου από την 339Μ με κωδικό σχηματισμού, ΑΙΑΣ "MAGENTA". Πληρώματα οι Σπυρόπουλος-Τάσου (72-1506) και Τόγιας-Παναγούλιας (77-1760). Η διαμόρφωση των αεροσκαφών ήταν "I" 204+ (4 x AIM-9, 2 x AIM-120, centerline, 60 chaff, 30 flares).



© DIMITRIS MANAKANATAS
ALL OTHER PHOTOS: HAF



Το 72-01518 της 338ΜΔΒ κατευθύνεται προς την 134
ΣΜ για να αναλάβει υπηρεσία επιφυλακής

2-9 Σεπτεμβρίου 2003, Grazzanise AB
στη Caserta της Ιταλίας.

Συνεκπαίδευση της 339M με F-104S ASA
του 9ο Stormo "Francesco Baracca" στην
Ιταλία, με τη συμμετοχή 4 Phantom.



Το 2004 κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας, τα ΑΥΡ συμμετείχαν στην επιχείρηση «Ίφιτος» για την παροχή προστασίας στους αγώνες.



ΗΑΦ

Απόσυρση F-4E SRA

Στις 31 Δεκεμβρίου του 2005, κλείνει το ένδοξο βιβλίο της "Φαντομικής" 337 ΜΠΚ με την απόσυρση των F-4E SRA, αφήνοντας πλέον μόνο στα F-4E AUP της 338Μ και 339Μ να συνεχίζουν το θρύλο των Phantom στην πολεμική μας αεροπορία.

Τα Phantom από την Ιντιάνα, ήταν πλέον ξεπερασμένα και είχαν συμπληρώσει την επιχειρησιακή τους ζωή. Η Μοίρα τίθεται σε αναστολή για να επανέλθει σε ενεργεία την 20η Οκτωβρίου 2006, με την επίσημη επανέναρξη λειτουργίας της μπαίνοντας σε νέα εποχή με αεροσκάφη F-16C/D Block 52+.

Δεν είναι υπερβολή να πούμε πως η 337Μ χαλύβδωσε τα φτερά της με το F-4E Phantom II. Από τον Σεπτέμβριο του 1978, τα readiness και τα scramble θα αποτελέσουν αναπόσπαστο κομμάτι του ρόλου και του έργου της 337 Μοίρας, απορροφώντας μεγάλο δυναμικό προσωπικού σε καθημερινή βάση.

Η 337Μ επιφορτίστηκε με το ρόλο της αναχαίτισης οποιουδήποτε εχθρικού ίχνους στο FIR Αθηνών και αντιπαρέταξε επιτυχώς την ποιοτική εκπαίδευση των πληρωμάτων της με αεροσκάφη F-4E έναντι του αντιπάλου, καταφέροντας να αντισταθμίσει ακόμη και τις επιδόσεις των αεροσκαφών 4ης γενιάς. Το προσωπικό της είχε αποκτήσει όλα αυτά τα χρόνια μεγάλη εμπειρία καθώς συμμετείχε ανελλιπώς σε νατοϊκές, εθνικές και διακλαδικές ασκήσεις ενώ αντιμετώπιζε καθημερινά πραγματικές πολεμικές καταστάσεις με τις τουρκικές παραβιάσεις.

Το προσωπικό της Μοίρας τεχνικό και ιπτάμενο, έχυσε τον ιδρώτα του σε όλα τα F-4E που προμηθεύτηκε η ΠΑ, τα "5άρια", τα "7άρια" και τα SRA.



© GEORGE VOLAS



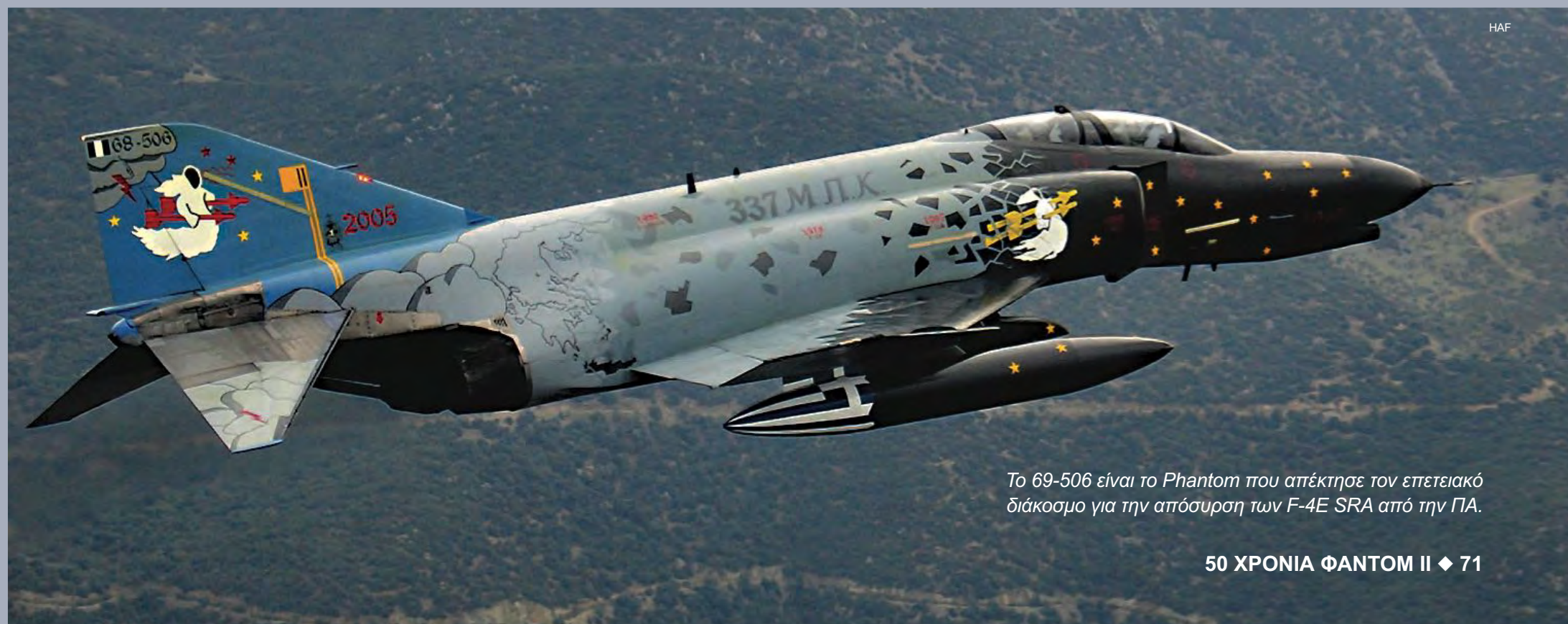
© GEORGE VOLAS



© GEORGE VOLAS



© GEORGE VOLAS



ΗΑΦ

Το 69-506 είναι το Phantom που απέκτησε τον επετειακό διάκοσμο για την απόσυρση των F-4E SRA από την ΠΑ.



DANGER
ARRESTING HOOK

Η Μοίρα την τελευταία χρονιά πριν την αναστολή της, είχε σταματήσει να εκτελεί readiness από την 135 ΣΜ στη Σκύρο, το βασικό ορμητήριό της στο Αιγαίο. Η ένδοξη ιστορία της συνεχίζεται επάξια σήμερα από το προσωπικό της με τα αεροσκάφη F-16C/D Block 52+, εν αναμονή της σειράς τους για την αναβάθμισή τους σε Viper



TLP 2005-02 Florennes AFB στο Βέλγιο.

Η 338Μ συμμετείχε με 4άδα F-4E AUP. Δύο αεροσκάφη με τα πληρώματά (full course participants), παρευρίσκονταν καθ' όλη την διάρκεια της σειράς για ένα μήνα. Άλλα 2 αεροσκάφη με τα πληρώματά τους (externals, με σκοπό παροχή υπηρεσιών "εχθρικής απεικόνισης, Red Air"), συμμετείχαν το τελευταίο 15μερο της άσκησης.



Ήταν η πρώτη φορά που τα αναβαθμισμένα Phantom συνεργαζόντουσαν με τα υπόλοιπα αεροσκάφη του NATO σε μεγάλους σχηματισμούς COMAO.

© FRITS JONGERMAN

74 ♦ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II

HAF





2-18/11/2007.

Τα F-4E AUP της 339M οργάνουν τον ουρανό του Καΐρου με τα Phantom της 222 TFW της Αιγυπτιακής Αεροπορίας στη πολυεθνική άσκηση «Bright Star» με τη συμμετοχή 13 χωρών. Τα Αιγυπτιακά Phantom ανήκαν αρχικά στην 31th TFW της Homestead AFB όπου είχαν αναβαθμιστεί ή αντικατασταθεί σταδιακά με τη νεότερη έκδοση του F-4E από τα μέσα της δεκαετίας του '70, πριν αυτά παραχωρηθούν στην Εθνοφρουρά το 1979 και στην Αιγυπτιακή Αεροπορία στη συνέχεια (σ.σ. Δεν αποκλείεται λοιπόν σε κάποια από αυτά να είχαν εκπαιδευτεί οι πρώτοι Έλληνες «Φαντομάδες»).

HAF



HAF





60 χρόνια 338 Μ

Το 72-01510, ο γνωστός «Πίου» με τον επετειακό διάκοσμο που φιλοτεχνήθηκε ειδικά για την επέτειο των 60 χρόνων (1952-2012) από την ίδρυση της 338Μ. Λόγω του μαύρου φόντου που κυριαρχεί στο διάκοσμο, το αεροσκάφος έλαβε σύντομα από το προσωπικό της βάσης το παρατσούκλι “Πίου” εξαιτίας γνωστής τηλεοπτικής διαφήμισης εκείνης της περιόδου.



HAF



12/9/2014

40 ΧΡΟΝΙΑ ΦANTOM

Την Παρασκευή 12 Σεπτεμβρίου 2014, παρουσία του Αρχηγού Τακτικής Αεροπορίας (Α/ΤΑ), Αντιπτέραρχου (Ι) Χρήστου Βαΐτση, πραγματοποιήθηκε η εκδήλωση για τη συμπλήρωση 40 χρόνων Ενεργής Υπηρεσίας των Αεροσκαφών F-4E (PHANTOM) στην ΠΑ, στην 117 Πτέρυγα Μάχης (117ΠΜ), στην Αεροπορική Βάση Ανδραβίδας.

Το πρόγραμμα περιελάμβανε επιμνημόσυνη δέηση και κατάθεση στεφάνων στο Μνημείο Πεσόντων Αεροπόρων της Μονάδας, ανάγνωση Ημερήσιας Διαταγής από τον Διοικητή της 117ΠΜ, Σμήναρχο (Ι) Δημήτριο Τζουμερκιώτη, στατική έκθεση αεροσκαφών και ιστορικών αντικειμένων, προβολή video στον χώρο της 339Μ, πτήση επίδειξης σμήνους αεροσκαφών της 338, 339 και 348 Μοίρας και συμμετοχή σε πτήση 2 Απόστρατων Ιπταμένων.

Στην τελετή παρέστησαν ο Διοικητής της Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευσης, Υποπτέραρχος (Ι) Αθανάσιος Τσαλίκης, ο Επιτελάρχης της ΔΑΕ, Υποπτέραρχος (Ι) Νικόλαος Μήλας, ο Διοικητής του Κέντρου Αεροπορικής Τακτικής, Σμήναρχος (Ι) Θεόδωρος Λίγκρης, επίτιμοι Αρχηγοί ΓΕΑ και ΑΤΑ, διατελέσαντες Διοικητές της 117 και 110ΠΜ, το εν ενεργεία και εν αποστρατεία προσωπικό της Πολεμικής Αεροπορίας, το οποίο έχει υπηρετήσει στα αεροσκάφη F/RF-4E, βουλευτές και εκπρόσωποι των τοπικών θρησκευτικών Αρχών.

Δεξιά. Το 72-01505 ήταν το επτεειακό για τα 40 χρόνια Phantom στην Ελλάδα. Οι τέσσερις κεραυνοί συμβολίζουν τις Μοίρες της ΠΑ που εξοπλίστηκαν με F/RF, τις 337 ΜΠΚ, 338 ΜΔΒ, 339 ΜΠΚ και τη 348 ΜΤΑ.



© MARCEL KIEWIK



© GEORGE KARAVANTOS



© ALKIVIADIS PARASKEVOPOULOS

50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II ♦ 79

Τα Phantom σε ασκήσεις ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ, ΙΕΡΑΚΑΣ, ΚΑΜΠΕΡΟΣ

Τα Phantom κάθε Μοίρας συμμετέχουν συνεχώς από το 1974 σε ΝΑΤΟικές ασκήσεις όπως τις Dynamic Guard, Cooperative Key, Elite, Dynamic Mix κ.α. και σε δεκάδες Squadron Exchanges. Επίσης θα συμμετέχουν αδιάλειπτα στις εκπαιδευτικές σειρές του ΣΟΤ και στην πλειοψηφία των εθνικών ασκήσεων μικρής ή μεγάλης κλίμακας, όπως Ιέρακας, Παρμενίων κλπ.

Η άσκηση ΚΑΜΠΕΡΟΣ πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια στις 3 Ιουλίου 2014 στο Πεδίο Βολής Κρανέας. Σκοπός της άσκησης ήταν η επιχειρησιακή εκπαίδευση του προσωπικού, Ιπτάμενων και Τεχνικών των Πολεμικών Μοιρών, καθώς επίσης και ο έλεγχος της λειτουργικότητας και της αποτελεσματικότητας των οπλικών συστημάτων και όπλων. Τα Phantom για μια ακόμη φορά, και μετά από τα πλείστα χρόνια υπηρεσίας απέδειξαν ότι είναι ακόμη αξιόμαχα, αντάξια των νεότερων μαχητικών της ΠΑ καθώς επίσης και αποδεικνύονται ικανά να φέρουν εις πέρας την αποστολή.



2007. Άσκηση "Ιέρακας"
με τη 343 Μ



ΙΕΡΑΚΑΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ

© J. RIGOPOULOS



2007. Άσκηση "Ιέρακας" με τη 347 Μ



ΚΑΜΠΕΡΟΣ 2014

© GEORGE LAMPRAKIS



*2018. Αφεςη βομβών
MK-83 κατά την διάρκεια
της άσκησης Παρμενίων.*

© NIKOS PAPALETOS



*1987. Σχηματισμός της 338 Μ ΔΒ
στην άσκηση Παρμενίων.*



ALL PHOTOS: HAF



82 ♦ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II



ΗΝΙΟΧΟΣ

Η διεθνής αεροπορική άσκηση "ΗΝΙΟΧΟΣ" αποτελεί ένα από τα πλέον σημαντικά και απαιτητικά στρατιωτικά γεγονότα στον τομέα της αεροπορικής άμυνας, προσελκύοντας συμμετοχές από πολλές ξένες χώρες. Σε αυτό το πλαίσιο, η συμβολή του μαχητικού αεροσκάφους F-4E Phantom II καταγράφει μια ξεχωριστή σελίδα στην ιστορία των αεροπορικών ασκήσεων. Παρά την παρουσία πιο σύγχρονων αεροσκαφών, το F-4E εξακολουθεί να εντυπωσιάζει με την αποδοτικότητα και την πολυμορφικότητά του σε ποικίλες αεροπορικές επιχειρήσεις.

Κατά τη διάρκεια της άσκησης "ΗΝΙΟΧΟΣ", το F-4E Phantom II υπήρξε ένα από τα αεροσκάφη που δραστηριοποιήθηκαν σε επιχειρήσεις Αέρος-Αέρος και Αέρος-Εδάφους, καταδεικνύοντας την εξαιρετική του δυνατότητα. Η συμμετοχή του στην άσκηση υπογραμμίζει την αξία της εμπειρίας και της εκπαίδευσης των πιλότων σε διαφορετικά σενάρια επιχειρησιακών συνθηκών, ενισχύοντας την διεθνή ασφάλεια και συνεργασία.

Πέραν της τεχνικής του αποδοτικότητας, το F-4E Phantom II αναδεικνύει επίσης τη σημασία της διατήρησης και της αναβάθμισης του στόλου αεροσκαφών, ακόμα και εκείνων με πολλά χρόνια υπηρεσίας, για την ενίσχυση της αεροπορικής ικανότητας μιας χώρας. Η συμμετοχή του στην άσκηση "ΗΝΙΟΧΟΣ" αποτελεί ένα ζωντανό παράδειγμα του πώς τα ιστορικά αεροσκάφη, μέσα από την συνεχή τους αναβάθμιση και συντήρηση, μπορούν να παραμείνουν ανταγωνιστικά και να συνεισφέρουν σημαντικά στις σύγχρονες αεροπορικές επιχειρήσεις.

2021. 100 μαχητικά αεροπλάνα από 6 χώρες, είχαν τη βάση τους στην Ανδραβίδα και έσχιζαν καθημερινά τους Ελληνικούς ουρανούς.



Ένα Phantom, τραβάει πάντα τα "φλας της δημοσιότητας".







© SATHIS HALKIDIS

2021. Εκατό μαχητικά αεροπλάνα από έξι χώρες,
είχαν τη βάση τους στην Ανδραβίδα και έσχιζαν καθημερινά
τους Ελληνικούς ουρανούς.









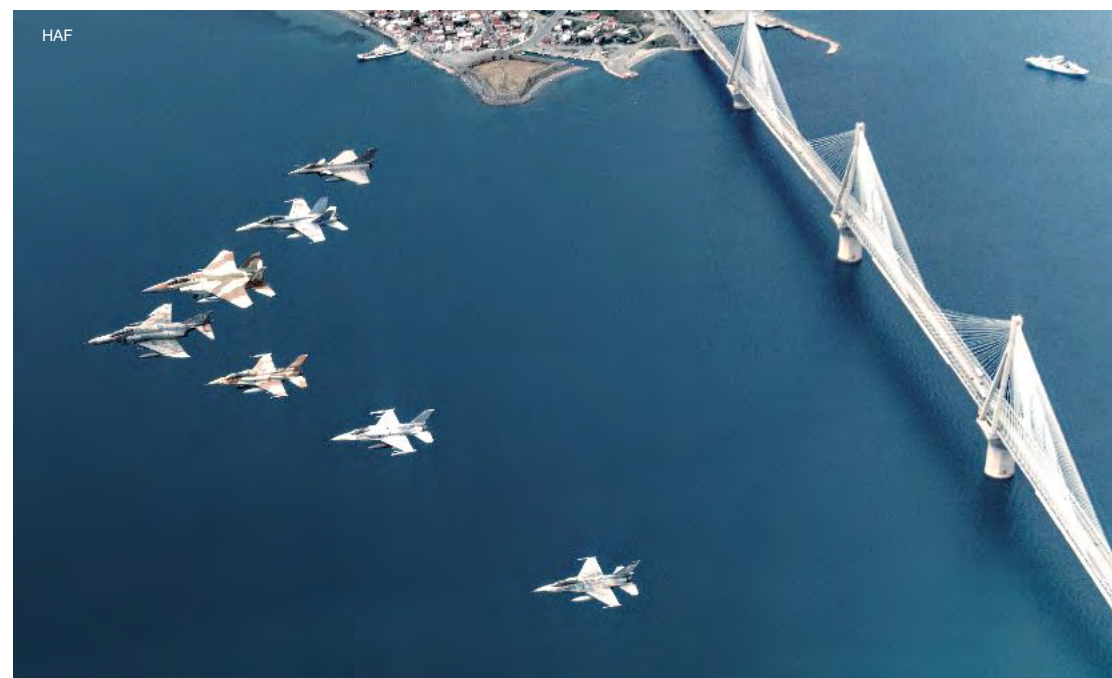
HAF



© ANASTASIA PAPAZOGLU



© NIKOS PAPALETOS



HAF

Από το 1974, τα Phantom
συμμετέχουν συνεχώς
στις διελεύσεις των εθνικών
επετείων της 25ης Μαρτίου
1821 και 28ης Οκτωβρίου 1940.





HAF

5/5/2017. Απόσυρση RF-4E και αναστολή λειτουργίας της 348 MTA

Σε συγκινησιακά φορτισμένη ατμόσφαιρα πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή η τελετή αναστολής λειτουργίας της 348 Μοίρας Τακτικής Αναγνώρισης και η απόσυρση των τελευταίων αεροσκαφών RF-4E Phantom II στην Αεροπορική Βάση Λάρισας.

«Το RF-4 ολοκληρώνει με επιτυχία τον κύκλο του στην πολεμική Αεροπορία. Ένα αεροσκάφος που προσέφερε επί 40 σχεδόν χρόνια τις πολύτιμες υπηρεσίες του, εκτελώντας 98.000 ώρες πτήσης, συνδράμοντας αποτελεσματικά στην αποστολή της πολεμικής αεροπορίας, να φυλάσσει τους ελληνικούς αιθέρες και μαζί με τον στρατό ξηράς και το πολεμικό ναυτικό να συμβάλλει στην άμυνα και την ακεραιότητα της χώρας» επισήμανε μεταξύ άλλων στο χαιρετισμό του ο αρχηγός ΓΕΕΘΑ Ναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης.

«Δεν αποχαιρετούμε απλά ένα μηχάνημα που θα αντικατασταθεί από κάποιο άλλο. Αποτίνουμε φόρο τιμής σε αυτούς που δεν αντικαθίστανται, στους 12 πεσόντες που θυσιάστηκαν φέροντας στο στήθος το έμβλημα της 348 Μοίρας, τόσο με RF-4, όσο και με προηγούμενα αεροσκάφη της Μοίρας», επισήμανε.

«Το RF-4 για 40 περίπου έτη κατείχε περίοπτη θέση στην επιχειρησιακή μας σχεδίαση, ένα ρόλο που καλούμαστε σήμερα να κατανείμουμε στον λοιπό αεροπορικό στόλο», τόνισε ο αρχηγός ΓΕΑ αντιπύραρχος Χρήστος Χριστοδούλου.

Αναφερόμενος στο έργο της 348 MTA μίας από τις αρχαιότερες Μοίρες της πολεμικής αεροπορίας και μοναδικής σε αποκλειστικό ρόλο Τακτικής Αναγνώρισης.

Ο αρχηγός ΓΕΑ διαβεβαίωσε ότι «παρά τις δυσκολίες κοιτάμε με αισιοδοξία το μέλλον. Με σεβασμό στην ιστορία μας κρατάμε μια χρυσή σελίδα για εκείνους, που θυσιάσαν τη ζωή τους στην εκπλήρωση του καθήκοντος, έτσι ώστε να μάθουν και να διδαχθούν και αυτοί που θα έρθουν, οι αγέννητοι, πως αυτός εδώ ο τόπος δεν γεννά μόνο ιδέες, αλλά και ανθρώπους που τις υπηρετούν πιστά μέχρι τέλους».

Στην τελετή παραβρέθηκαν ο Αρχηγός Τακτικής Αεροπορίας, αντιπύραρχος Γεώργιος Μπιλιούμης, ο διοικητής της 1ης στρατιάς, αντιστράτηγος Δημόκριτος Τερζάκης, η ειδική γραμματέας του υπουργείου Εθνικής Άμυνας, Καλλιόπη Παπαλεωνίδα, ανώτατοι αξιωματικοί της πολεμικής αεροπορίας, αντιπροσωπείες αξιωματικών των ενόπλων δυνάμεων και των σωμάτων ασφαλείας, επίτιμοι αρχηγοί του ΓΕΕΘΑ, του ΓΕΑ και του ΑΤΑ, εκπρόσωποι των τοπικών πολιτειακών και θρησκευτικών αρχών, ακόλουθοι Άμυνας και αεροπορικοί ακόλουθοι ξένων χωρών, το εν ενεργεία και εν αποστρατεία προσωπικό της πολεμικής αεροπορίας το οποίο έχει υπηρετήσει στην 348 MTA, καθώς και πλήθος κόσμου.

Ο τιμητικός επετειακός διάκοσμος του 7499 για την απόσυρση των RF-4E και την αναστολή λειτουργίας της 348 MTA.





«64 χρόνια γεμάτα χαρές, επιτυχίες, λύπες, προσπάθεια, κόπο, ιδρώτα, αγωνία, ανησυχία για την αποστολή, προσφορά στην Πολεμική Αεροπορία και την Πατρίδα. 64 γενιές Ιπταμένων και άλλες τόσες Τεχνικών έδωσαν τον καλύτερο εαυτό τους. Αρχηγέ, παραδίδω τη Μοίρα με 3 Αεροσκάφη όλα ενεργά και 69 άτομα προσωπικό έτοιμα να αναλάβουν οποιαδήποτε αποστολή εντός της Πολεμικής Αεροπορίας». Με αυτά τα λόγια και με εμφανή συγκίνηση αποχαιρέτησε το προσωπικό του ο Αντισμήναρχος (Ι) Δημήτριος Παπαδημητρίου, τελευταίος Διοικητής της 348 Μοίρας Τακτικής Αναγνώρισης, κατά τη τελετή αναστολής λειτουργίας της ιστορικής Μοίρας και απόσυρσης των εναπομείναντων αεροσκαφών RF-4E Phantom II, στην Αεροπορική Βάση Λάρισας, παρουσία της Στρατιωτικής Ηγεσίας και πλήθους κόσμου.



Δεξιά σελίδα:

1. Το 7519 με τον επετειακό διάκοσμο που έγινε ειδικά για τη συμμετοχή της Μοίρας στο RIAT του 2005, όπου και εντυπωσίασε.
2. Ο επετειακός διάκοσμος του 7487, είναι αφιερωμένος από τη μια πλευρά του αεροσκάφους, στη συμπλήρωση των 50 χρόνων από τη πρώτη πτήση του θρυλικού μαχητικού στις 27/05/1958. Η άλλη πλευρά, είναι αφιερωμένη για τη συμπλήρωση τριάντα χρόνων των RF-4E στη ΠΑ και τη 348 ΜΤΑ το 2008.
3. Το 7450 με τον ειδικό επετειακό διάκοσμο για τα 60 χρόνια της 348 ΜΤΑ (1953-2013).



HAF

1



HAF

2



© ALKIVIADIS PARASKEVOPOULOS

3



© ALKIVIADIS PARASKEVOPOULOS

50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II ♦ 95

«Vega 2017». Η τελευταία άσκηση της 339 M

Από τη Δευτέρα 16 έως και την Παρασκευή 27 Οκτωβρίου 2017, η 339M της 117 Πτέρυγας Μάχης συμμετείχε στην άσκηση «Vega 2017», με 4 αεροσκάφη F-4 AUP και ανάλογο προσωπικό.

Η άσκηση «Vega 2017» είναι κύρια αεροπορική Άσκηση της Ιταλικής Πολεμικής Αεροπορίας που συνδέεται με την κύρια άσκηση του Ιταλικού Ναυτικού «MARE APERTO 2-17» και την κύρια άσκηση του Ιταλικού Υπουργείου Άμυνας «JOINT STARS 17» ενώ συνδυάστηκε με τη ΝΑΤΟϊκή άσκηση Ηλεκτρονικού Πολέμου «RAMSTEIN GUARD».

Η άσκηση διεξήχθη σε ευρεία περιοχή, περιλαμβάνοντας τις νήσους Σικελία και Σαρδηνία, καλύπτοντας σχεδόν όλο το φάσμα επιχειρησιακής εκπαίδευσης, δίνοντας την ευκαιρία εξάσκησης των συμμετεχόντων στην εκτέλεση μεγάλων σχηματισμών, σε ένα ρεαλιστικό, σύνθετο και διακλαδικό επιχειρησιακό περιβάλλον.



HAF



Ο τιμητικός επετειακός διάκοσμος του 77-1744 για την συμπλήρωση των 65 χρόνων από την λειτουργία της 339M που συνέπεσε με την αναστολή της. Από τη μια μεριά του κάθετου σταθερού απεικονίζεται ο Αίαντας, με 2 αεροσκάφη σαν βέλη, ένα F-84 και ένα F-4 που υπηρέτησαν με την Μοίρα. Στην άλλη πλευρά απεικονίζεται ο Sprooky, η γνωστή μασκότ του F-4 Phantom II.



Η αναστολή της 339 M "ΑΙΑΣ"

Στις 31 Οκτωβρίου 2017 σε εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στην 117ΠΜ, η ιστορική 339 Μοίρα τέθηκε σε αναστολή. Το προσωπικό και ο εξοπλισμός της συγχωνευτήκαν με την 338 Μοίρα.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης τελέσθηκε δοξολογία, έγινε προσκλητήριο για τους 21 ήρωες πεσόντες αεροπόρους της 339 Μοίρας και εναπόθεση της Πολεμικής Σημαίας στο μουσείο της από τους διατελέσαντες διοικητές της.

Στα 66 χρόνια υπηρεσίας της, η 339 Μοίρα ΑΙΑΣ, με το απαράμιλλο μαχητικό πνεύμα των στελεχών της, εκμεταλλεύτηκε διαρκώς και πλήρως τις πολλαπλές δυνατότητες των αεροσκαφών της. Ως μία από τις αρχαιότερες Μοίρες της Πολεμικής

Αεροπορίας, διαδραμάτισε εξέχοντα ρόλο σε αποστολές εγγύς υποστήριξης και αεροπορικής υπεροχής, σε εποχές δύσκολες για την Πολεμική Αεροπορία και εποχές τεχνολογικής μετάβασης για το Αεροπορικό Όπλο.

Η πρώτη Μοίρα που εξοπλίστηκε με τα μαχητικά αεροσκάφη F-4E Phantom II το 1974, ήταν αυτή που εισήγαγε τη ΠΑ στα μαχητικά 3ης γενιάς. Ήταν αυτή που με την εμπειρία των στελεχών της έπαιξε το ρόλο της "δασκάλας", στα πρώτα βήματα των άλλων "φαντομικών" μοιρών. Με απαρχή την εμπειρία των Φαντομάδων της 339Μ, η ΠΑ διατήρησε για τα επόμενα χρόνια την εύθραυστη ισορροπία δυνάμεων στο Αιγαίο. Στα πρώτα της βήματα με το Phantom, η 339Μ έχοντας εισάγει νέα



© GEORGE MAMALAKIS

νοοτροπία στις τακτικές, την εναέρια μάχη και στο βομβαρδισμό απο την εκπαίδευσή της στην Αμερική, μεταλαμπάδεψε τη γνώση της και την εμπειρία της μέσω του ΣΟΤ και στις υπόλοιπες Μοίρες της ΠΑ. Τα στελέχη της αποτέλεσαν το βασικό κορμό του Σχολείου Όπλων Τακτικής στα πρώτα του βήματα.

Από το πρώτο readiness στην 114 ΠΜ στην Τανάγρα το 1974, ως το τελευταίο της στην 135 ΣΜ το 2017, η 339Μ ΑΙΑΣ έδωσε το παρόν σε κάθε κρίση, Απογειώθηκε σε αμέτρητα Scrable από όλες τις Σμηναρχίες Μάχης. Ως όφειλε, έφερε στο έπακρο εις πέρας την αποστολή της, την υπεράσπιση της εθνικής κυριαρχίας και στο να γυρίσει νικητής.

Η 339Μ εκπλήρωσε στο έπακρο την αποστολή που της ανατέθηκε διαχρονικά. Πλέον με την συγχώνευσή της στην 338Μ εμπλουτίζει την δράση αυτής, συνεισφέροντας σήμερα τα μέγιστα με την πλούσια μαχητική εμπειρία των στελεχών της. Η συγκέντρωση του συνόλου των αεροσκαφών F-4E AUP σε μία Μοίρα ενισχυμένης σύνθεσης, εξασφάλισε ακόμη μεγαλύτερη εξοικονόμηση πόρων (οικονομικών και έμψυχων).

© DIMITRIS MANAKANATAS



Επίσημα το 2017, η 339Μ εκτέλεσε το τελευταίο της readiness στην 135 ΣΜ στη Σκύρο, κλείνοντας σχεδόν 43 χρόνια στην αναχαίτιση με F-4E Phantom II. Όλα αυτά τα χρόνια από την 130 ΣΜ στη Λήμνο, την 134ΣΜ στη Σαντορίνη και την 135 ΣΜ στη Σκύρο, τα F-4 του ΑΙΑΝΤΑ απογειώθηκαν εκατοντάδες φορές σε scrable από τους διαδρόμους τους με ένα και μόνο σκοπό, να επιστρέψουν νικητές από τον ακήρυχτο πόλεμο του Αιγαίου.

1986. Αμερικανολιβυκή κρίση

Η 339Μ κατά την Αμερικανολιβυκή κρίση μεταστάθμευσε στην 115 ΠΜ με 4 αεροσκάφη τα οποία ανέλαβαν ετοιμότητες και εκτέλεσαν 9 Scramble.

1987. Η κρίση με το ΣΙΣΜΙΚ

Κατά τις δύο εβδομάδες αυξημένης έντασης, η Μοίρα εκτέλεσε την αποστολή της είτε από την Ανδραβίδα, είτε από την 135 ΣΜ στη Σκύρο λοιπου έστειλε για μεταστάθμευση 6 αεροσκάφη, τα οποία εκτέλεσαν 20 Scramble.

1996. Κρίση των Ιμίων

Η έναρξη της κρίσης των Ιμίων βρήκε την 339Μ στο μάτι του κυκλώνα έχοντας υπηρεσία Readiness στην 135 ΣΜ στην Σκύρο με 2 F-4E. Στη κορύφωση της κρίσης είχαν μετασταθμεύσει συνολικά 6 αεροσκάφη στην 135 ΣΜ, από όπου και εκτέλεσαν συνολικά 29 αποστολές Scramble.



25/2/2014. Μια οικογενειακή φωτογραφία. Συνεκπαίδευση της Μοίρας με F-15 Strike Eagle της 494th FS της USAFE, στη Σούδα της Κρήτης.

HAF

RIAT 2016-2017-2023

Από την Παρασκευή 8 έως και την Κυριακή 10 Ιουλίου 2016, 2 αεροσκάφη F-4 της 339Μ της 117 Πτέρυγας Μάχης, συμμετείχαν στη διεθνή στρατιωτική έκθεση «Royal International Air Tattoo 2016» (RIAT), στο Fairford του Ηνωμένου Βασιλείου.

Από την Τετάρτη 12 έως και τη Δευτέρα 17 Ιουλίου 2017, 2 αεροσκάφη F-4 και ανάλογο προσωπικό της 338Μ της 117 Πτέρυγας Μάχης, συμμετείχαν στη διεθνή στρατιωτική έκθεση «Royal International Air Tattoo 2017» (RIAT), στην ίδια Αεροπορική Βάση στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Η συμμετοχή της 338Μ απέσπασε ευμενή σχόλια και τα αεροσκάφη F-4 ήταν στο επίκεντρο των στατικών εκθέσεων

Μια από αυτές τις πολυαναμενόμενες αφίξεις στο RIAT 2023 ήταν και αυτή του ελληνικού F-4 Phantom II της 338Μ της 117 Πτέρυγας Μάχης. Το ακριβοθώρητο για τον υπόλοιπο πλανήτη μαχητικό από την Αεροπορική Βάση της Ανδραβίδας προσγειώθηκε με μεγαλοπρέπεια στο τεράστιο αεροδρόμιο του Fairford “προκαλώντας” χιλιάδες κλικ από τις φωτογραφικές μηχανές των θεατών της παγκόσμιας γιορτής της Αεροπορίας.

Συγκεκριμένα, στις 3 ημέρες της παρουσίας του διάσημου και εξαιρετικά σπάνιου μαχητικού στο RIAT η ελληνική παρουσία στο μεγαλύτερο αεροπορικό σόου του κόσμου αποτέλεσε μια σημαντική διαφήμιση της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας αλλά και της Ελλάδας γενικότερα.

Η προσέλευση συνολικά ξεπέρασε τις προσδοκίες και τους υπολογισμούς της αποστολής της ΠΑ που ευγενικά δέχτηκε το κοινό από δεκάδες χώρες του πλανήτη, με πολίτες που αφήφησαν ακόμη και τις θυελλώδεις, σε κάποιες ημέρες, “διαθέσεις” του βρετανικού καιρού για ένα αναμνηστικό, μια φιλική φωτογραφία και μια αφιέρωση. Η πιο όμορφη στιγμή μάλιστα ήταν όταν την τελευταία ημέρα του σόου, την περασμένη Κυριακή, οι παρευρισκόμενοι χαιρετούσαν τα στελέχη της ΠΑ υπό τους ήχους του Ζορμπά, του χαρακτηριστικού ελληνικού ηχοχρώματος με το οποίο η αποστολή φρόντισε να γεμίσει τον χώρο εκείνη την ημέρα.

12-16/6/2016 TACTICAL WEAPON MEET

Από τη Δευτέρα 12 έως και την Παρασκευή 16 Ιουνίου 2017, η 338 Μοίρα της 117 Πτέρυγας Μάχης συμμετείχε στην άσκηση «Tactical Weapon Meet 2017», η οποία διοργανώθηκε από την 1st Squadron της Βελγικής Αεροπορίας, στο πλαίσιο εορτασμού των 100 χρόνων λειτουργίας της, στην Αεροπορική βάση Florennes. Η Μοίρα συμμετείχε με 2 αεροσκάφη F-4 AUP και ανάλογο προσωπικό και εκτέλεσε αποστολές Surface Attack Tactics και Surface Attack Tactics with Air Opposition. Οι λοιπές συμμετέχουσες δυνάμεις στην άσκηση, εκτός της ελληνικής και της βελγική, ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιταλία, η Ισπανία και η Πολωνία.



© SOTIRIOS DAVARIS





Ιούνιος 2016. Το 72-01504 κατά το ταξίδι του στην Αγγλία με τον επετειακό διάκοσμο στις δεξαμενές 370 gal, που φιλοτεχνήθηκε ειδικά για τη συμμετοχή της Μοίρας στο RIAT του 2016.







Το 72-01508 με έναν από τους πιο ωραίους
διακόσμους, που σχεδιάστηκε ειδικά για τη
συμμετοχή της 338 Μοίρας στο Royal
International Air Tatoo στο Fairford της
Αγγλίας το 2017.

Το 01503 είναι το F-4E AUP που απέκτησε ειδικό καλλιτεχνικό διάκοσμο για το RIAT 2023.



© FEDERICO CRISTOFOLI



© FEDERICO CRISTOFOLI

13/6/2019 VOLKEL

Δύο αεροσκάφη F-4E “Phantom” της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας θα συμμετάσχουν στις Ολλανδικές Ημέρες Πολεμικής Αεροπορίας 2019. Ένα από αυτά έχει σήματα που γιορτάζουν τη συμμετοχή στην αεροπορική επίδειξη στο Volkel.

Στις 13 Ιουνίου 2019 μαχητικά αεροσκάφη HAF F-4E AUP που ανήκουν στην 338M επισκέφτηκαν την Βάση Aviano στην πορεία τους προς την Air Volvel Base, στις Κάτω Χώρες.

Τα 2 Φαντάσματα συμμετέχουν στην αεροπορική εκδήλωση της Ολλανδικής Πολεμικής Αεροπορίας 2019 που διοργανώθηκε από την RNI AF (Royal Netherlands Air Force) αυτό το Σαββατοκύριακο.

4/9/2023 POGGIO DART

Από την Παρασκευή 4 Νοεμβρίου έως την Τετάρτη 9 Νοεμβρίου 2022, πραγματοποιήθηκε η Πολυεθνική Άσκηση με την επωνυμία «POGGIO DART 22» (PODA 22), η οποία σχεδιάστηκε και συντονίστηκε από το NATO Deployable Air Command and Control (NATO DACCC) και έλαβε χώρα στην Αεροπορική Βάση Cervia της Ιταλίας, με την συμμετοχή Αεροσκαφών από την Ελλάδα, τις ΗΠΑ, την Ιταλία και την Τουρκία.

Η Άσκηση «POGGIO DART 22» εντάσσεται στο πλαίσιο του ευρύτερου σχεδιασμού του ΓΕΕΘΑ ως προς τις διεθνείς συνεργασίες των Ενόπλων Δυνάμεων και αποσκοπούσε στην ενίσχυση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων της DACCC, καθώς και στην επαύξηση του επιπέδου της συνεργασίας, της συναντίληψης και της διαλειτουργικότητας σε διασυμμαχικό πλαίσιο.

Οι Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις συμμετείχαν με 3 Μαχητικά Αεροσκάφη F-4 της Πολεμικής Αεροπορίας και προσωπικό υποστήριξης από την 117 ΠΜ.

PHANCON 2022 & 2023

Η πρώτη Ευρωπαϊκή Συνάντηση Phantom, PhanCon 2022, πραγματοποιήθηκε στις 5 και 6 Ιουλίου του 2022, στην Ανδραβίδα, φέρνοντας κοντά τους φίλους των μαχητικών αεροσκαφών F-4 Phantom. Αυτή η συνάντηση σηματοδότησε έναν ιδιαίτερο χρόνο για την αεροπορική κοινότητα, προσφέροντας μοναδικές εμπειρίες μέσω αποκλειστικών επιδείξεων και παρουσιάσεων. Συνεχίζοντας με την επιτυχία του προηγούμενου έτους, το PhanCon 2023 επέστρεψε δυναμικά στις 10 και 11 Ιουλίου του 2023, ενισχύοντας τον πολιτιστικό και ιστορικό δεσμό μεταξύ των συμμετεχόντων και της εμβληματικής σειράς αεροσκαφών.



Το 01507 με τον διάκοσμο που σχεδιάστηκε ειδικά για τη συμμετοχή της 338Μ στο
RNLAf Open Days στη Volkel AFB της Ολλανδίας το 2019.



© J. RIGOPOULOS



© GEORGE KARAVANTOS



70 χρόνια 338 M

Το αεροσκάφος 72-01501, το πρώτο F-4E Phantom του προγράμματος Peace Icarus I που προσγειώθηκε στην Ανδραβίδα στις 5 Απριλίου 1974 και συνεχίζει να πετά μέχρι σήμερα ως αναβαθμισμένο F-4E AUP, έχει το προνόμιο να είναι το επετειακό αεροσκάφος για τα 70στά γενέθλια της 338M.



© STAMATIOS PITTAS

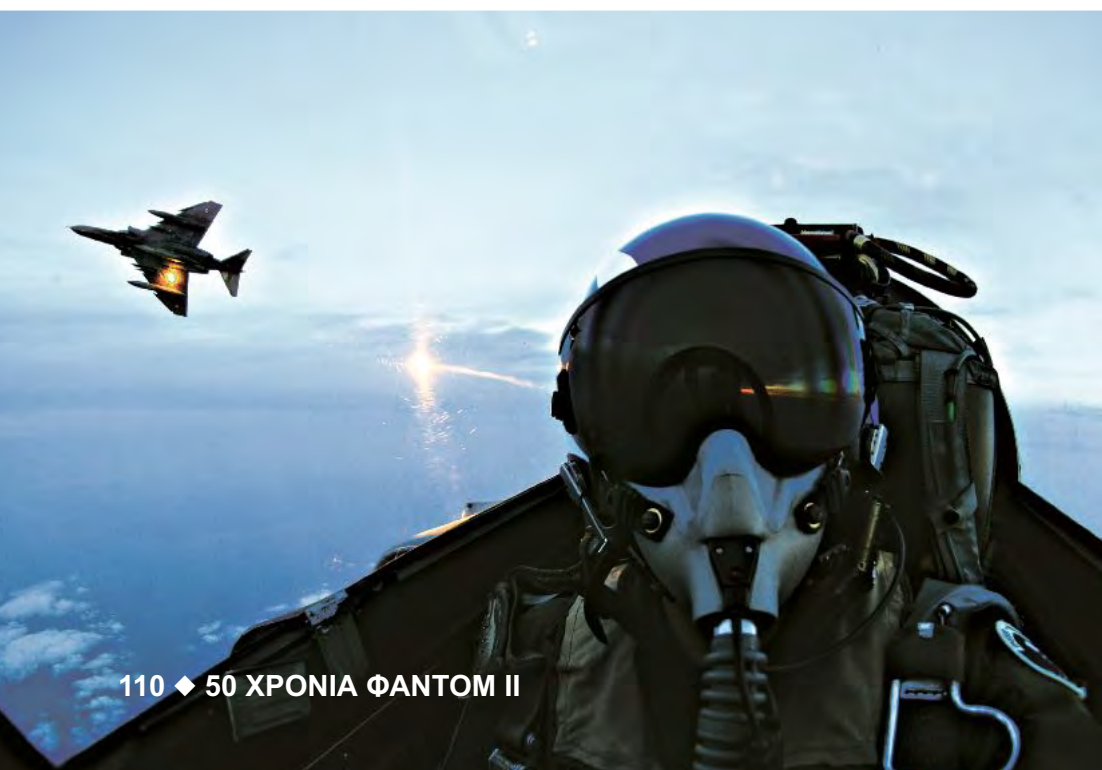
«Άρης. Ο Θεός του πολέμου».



© GEORGE MARKAKIS



© KATSUHIKO TOKUNAGA



110 ♦ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II



© GEORGE MARKAKIS



© KATSUHIKO TOKUNAGA

50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II ♦ 111





© DARTE STEFAN

50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II ♦ 113





© KATSUHIKO TOKUNAGA

50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II ♦ 115





ALL PHOTOS © AVIATION PHOTO CREW

50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II ♦ 117



GBU-16 PAVEWAY II
© KATSUHIKO TOKUNAGA



118 ◆ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II



*ΑΥΡ της 338 ΜΔΒ οπλισμένο
με AGM-65Α/Β MAVERICK.*



© J. RIGOPOULOS

50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II ♦ 119





© PAVLOS TSEKAS

AFDS (Autonomous Free-flight Dispenser System)

GBU-12 PAVEWAY I



© STAVROS SOULIS

Σοβαρό πλεονέκτημα στις επιχειρήσεις κρούσης των AUP, ημέρα και νύχτα, είναι το ατρακτίδιο στοχοποίησης AN/AAQ-28 Litening II (ALD) που τα εξοπλίζει. Το συγκεκριμένο σύστημα είναι ανώτερο σε επιδόσεις του αντιστοίχου συστήματος LANTIRN που εξοπλίζει ακόμη και τα πολύ πιο προηγμένα F-16 Block 52+ Adv. Τα F-4E AUP το εκμεταλλεύονται από το 2ο εξάμηνο του 2003. Η ελληνική παραγγελία έγινε το 1999 και περιλάμβανε 20 ατρακτίδια που παραδόθηκαν στη 338 Μοίρα.





© PANAGIOTIS PANAGIOTOPOULOS



© STAMATIOS PITTAS



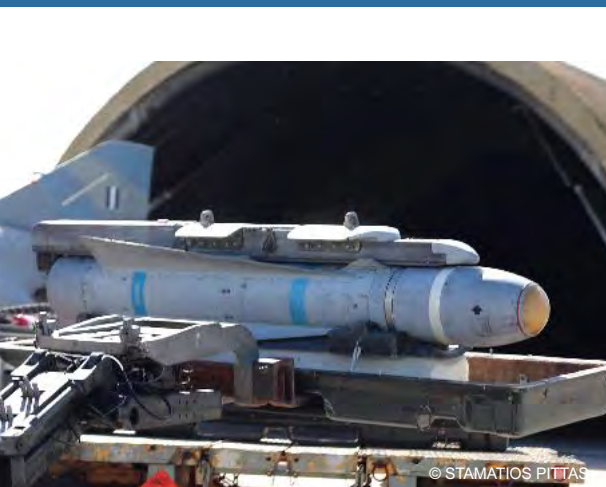
© PANAGIOTIS PANAGIOTOPOULOS



Το F-4E μπορούσε να μεταφέρει το σύνολο σχεδόν των όπλων Αέρος-Εδάφους και Αέρος-Αέρος που είχε στο οπλοστάσιο της η ΠΑ μέχρι τη δεκαετία του '90. Ως και την έλευση των F-16 το 1989, τα Phantom αποτελούσαν τα πιο ικανά αεροσκάφη της ΠΑ ιδιαίτερα στην προσβολή στόχων ακριβείας, αφού ήταν τα μόνα που μπορούσαν να μεταφέρουν κατευθυνόμενα όπλα Αέρος-Εδάφους.

Ορόσημο αποτέλεσε η αναβάθμιση που δέχτηκαν τα αεροσκάφη, όπου τα Phantom της ΠΑ εκτός τον εκσυγχρονισμό τους στα ηλεκτρονικά συστήματα, αποκτήσαν τη δυνατότητα να φέρουν σύγχρονα όπλα. Τα F-4E μπορούν πλέον να φέρουν κατευθυνόμενες βόμβες λέιζερ GBU-24 Paveway III και GBU-50 Enhanced Paveway II, Αέρος-Αέρος AIM-120B AMRAAM για μάχη πέραν του ορίζοντα (BVR), ατρακτίδια DWS 39 AFDS για την εξουδετέρωση διαδρόμων αεροδρομίων και τους νεότερους Αέρος-Εδάφους AGM-65G Maverick.

Δεξιά: Η βολή πιστοποίησης
του AGM-65G MAVERICK.





© AVIATION PHOTO CREW







2012. Το 71756 κατευθύνεται στο πεδίο βολής για την άφηση βόμβας λέιζερ GBU-24 Paveway III.



© DIMITRIS STATHOPOULOS



© J. RIGOPOULOS



130 ♦ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II





© AVIATION PHOTO CREW

132 ♦ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II



© PHILIP STEVENS



© LEONIDAS V. CHOGIANNIS



© J. RIGOPOULOS



© PHILIP STEVENS

50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II ♦ 133







READINESS ME DRONE

Σε κάθε άσκηση, εθνική ή με τη συμμετοχή συμμάχων, τα μαχητικά «θρύλος» για την Πολεμική Αεροπορία βρίσκονται στον αέρα και οι «Phantomάδες» δεν είναι λίγες οι φορές που παρέδωσαν μαθήματα σε ό,τι έχει να κάνει με σενάρια κρούσης. Το καθημερινό πρόγραμμα των «Phantomάδων» συμβαδίζει απόλυτα με εκείνο των ιπταμένων και μηχανικών από τις άλλες πολεμικές Μοίρες σε όλη την επικράτεια. Η συμμετοχή τους σε εκατοντάδες ασκήσεις της χρονιάς που μόλις πέρασε, αποδεικνύει ότι η 338Μ «Άρης» παραμένει - παρά τα χρόνια που βαραίνουν τις πτέρυγες των F-4 - μάχιμη και ετοιμοπόλεμη. Και μάλιστα το τελευταίο διάστημα

τα Phantom έχουν επιστρέψει στα readiness, αλλά απέναντί τους δεν έχουν τα τουρκικά F-16.

Το readiness των F-4 όμως είναι ταγμένο απέναντι στα τουρκικά Μη Επανδρωμένα Αεροσκάφη που αποτελούν τον «άψυχο» πονοκέφαλο για το αεροπορικό επιτελείο από την στιγμή που καταγράφουν δεκάδες, αν όχι και εκατοντάδες κάποιες φορές, παραβιάσεις του εθνικού εναέριου χώρου. Μάλιστα, είναι και τα μέσα, με τα οποία οι Τούρκοι δε σταματούν την επίσημη κατασκοπεία τους πάνω από τα ελληνικά νησιά, την οποία μάλιστα φρόντισαν πρόσφατα να τη δημοσιοποιήσουν, διαμαρτυρόμενοι για τη μεταφορά των M-1117 στα νησιά.





© PANAGIOTIS PANAGIOTOPOULOS





© RICH COOPER

140 ♦ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II

























ALL PHOTOS © RICH COOPER/COAP MEDIA









ALL PHOTOS © RICH COOPER/COAP MEDIA



“Πέταξαν” με ένα Phantom



ΣΓΟΣ (Ι) ΓΙΑΝΝΙΚΑΚΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ του Μιχάηλ 03/10/1977
ΑΝΘΣΓΟΣ (Ι) ΠΕΤΡΟΥΤΣΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ του Νικολάου 03/10/1977

ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΚΑΤΣΙΦΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Κωνσταντίνου 15/12/1982
ΑΝΘΣΓΟΣ (Ι) ΣΑΛΒΑΡΑΣ ΛΑΜΠΡΟΣ του Βασιλείου 15/12/1982

ΣΓΟΣ (Ι) ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ του Πέτρου 02/05/1984
ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΣΑΡΡΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ του Δημητρίου 02/05/1984

ΣΓΟΣ (Ι) ΑΝΔΡΩΝΟΣ ΗΛΙΑΣ του Αθανασίου 11/07/1985
ΑΝΘΣΓΟΣ (Ι) ΜΑΡΚΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του Νικολάου 11/07/1985

ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΑΤΜΑΤΖΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ του Γεωργίου 22/01/1987
ΣΓΟΣ (Ι) ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ του Χρήστου 22/01/1987

ΣΓΟΣ (Ι) ΒΟΥΤΙΔΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ του Ιωάννη 07/05/1987
ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΦΑΤΜΕΛΗΣ ΗΛΙΑΣ του Δημητρίου 07/05/1987

ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του Αντωνίου 20/08/1998
ΣΓΟΣ (Ι) ΠΟΛΥΧΡΟΝΑΚΗΣ ΠΕΤΡΟΣ του Εμμανουήλ 20/08/1998

ΣΓΟΣ (Ι) ΓΚΟΛΙΑΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ του Παναγιώτη 17/01/2000
ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΝΕΖΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ του Δημητρίου 17/01/2000

ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του Θεοφάνη 18/05/2000
ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΜΟΥΧΤΟΥΡΗΣ ΠΟΛΥΚΑΡΠΟΣ του Χρήστου 18/05/2000

ΣΓΟΣ (Ι) ΚΑΡΑΚΙΤΣΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ του Χαρίσιου 27/06/2002
ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ του Αντωνίου 27/06/2002

ΕΠΓΟΣ (Ι) ΚΑΡΑΘΑΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του Νικολάου 15/06/2004
ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ του Ιωάννη 15/06/2004

ΣΓΟΣ (Ι) ΤΣΙΤΛΑΚΙΔΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ του Αναστάσιου 30/01/2023
ΥΠΣΓΟΣ (Ι) ΤΟΥΡΟΥΤΣΙΚΑΣ ΜΑΡΙΟΣ-ΜΙΧΑΗΛ του Κωνσταντίνου 30/01/2023



The copyright of all photographs in this album are property of their respective photographers.

We would like to express our deepest gratitude to each photographer who worked tirelessly to capture these unique moments.

Special thanks to Rich Cooper and the COAP Media team, for the amazing footage they captured during their visit to Andravida in October 2023.

We would like to thank **everyone** who contributed to the creation of this album, **especially** Air Marshals (ret.), Georgios Skarlatos, Athinaio Florini, and Athanasios Bountouris, as well as Dimitris Stathopoulos for his voluntary editorial work on this album. Your commitment to **preserving** the history of the F-4 Phantom is truly invaluable.

Τα πνευματικά δικαιώματα όλων των φωτογραφιών σε αυτό το λεύκωμα είναι ιδιοκτησία των αντίστοιχων φωτογράφων τους.

Θα θέλαμε να εκφράσουμε την βαθιά μας ευγνωμοσύνη σε κάθε φωτογράφο που δούλεψε ακούραστα για να απαθανάτισει αυτές τις μοναδικές στιγμές.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες στον Rich Cooper και την ομάδα της COAP Media, για το εκπληκτικό υλικό που κατέγραψαν κατά την επίσκεψή τους στην Ανδραβίδα τον Οκτώβριο του 2023.

Ευχαριστούμε όλους όσοι συμμετείχαν και συνέβαλαν στην δημιουργία αυτού του λευκώματος και ιδιαιτέρως τους Πτεράρχους (Ι) ε.α., Γεώργιο Σκαρλάτο, Αθηναίο Φλωρίνη και Αθανάσιο Μπουντούρη καθώς και τον Δημήτρη Σταθόπουλο για την αφιλοκερδή του προσφορά επιμέλειας του παρόντος λευκώματος. Η δέσμευσή σας στη διατήρηση της ιστορίας του F-4 Phantom είναι πραγματικά ανεκτίμητη.

Δεν επιτρέπεται η αναδημοσίευση των φωτογραφιών και των άρθρων, αυτοτελή, μέρους αυτών ή τροποποιημένων, σε ηλεκτρονικά και έντυπα μέσα χωρίς τη γραπτή έγκριση του IcarusWorkshop, του συγγραφέα και της Πολεμικής Αεροπορίας/338M.

Copyright © Πολεμική Αεροπορία/338M

No part of the pictorial or written content may reproduced in whole or in part or modified in electronic or printed media without the written permission of IcarusWorkshop, the author and HAF/338 SQN.

Copyright © HAF/338 SQN

Συντονισμός Έκδοσης: Ασμχος (Ι) Καραχάλιος Θεόδωρος

Ιστορική έρευνα/σχεδιασμός/σελιδοποίηση: Σταθόπουλος Δημήτρης

Project Coordination: Lt Col Theodoros Karachalios

Historical research/design/layout: Dimitris Stathopoulos

ALL PHOTOS © RICH COOPER/COAP MEDIA

160 ♦ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΦΑΝΤΟΜ II







ΦΑΝΤΟΜ

Μια λέξη, χίλιες εικόνες

ΕΚΤΥΠΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ