

## Η ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΜΟΙΡΑ ΠΟΥ ΜΑΣ ΕΚΑΝΕ ΑΕΡΟΠΟΡΟΥΣ

Ήταν ένα πρωί, αρχές Δεκεμβρίου του 1970, όταν δέκα Ίκαροι Ιπτάμενοι, με τον αριθμό "4" στους ώμους, πέρασαν την πύλη της 114 Π.Μ., στην Τανάγρα.

Με το που έφτασαν στα γραφεία της 342ΜΠΚ, τα οποία, τότε ήταν η νότια πλευρά του μεγάλου υποστέγου συντήρησης των αεροσκαφών, δέχθηκαν βροχή ερωτήσεων: «... από πότε έχουμε τεταρτοετείς ικάρους ;». Δεν είχε γίνει γνωστό ότι ήδη η Σ.Ι. είχε γίνει τέσσερα χρόνια και οι αποφάσεις που είχαν ληφθεί ήταν οι Ιπτάμενοι της 43<sup>ης</sup> Σειράς να ορκιστούν τον Απρίλιο του 1971, κόβοντας τον επί πλέον χρόνο στη μέση και οι Μηχανικοί της 19<sup>ης</sup> Σειράς να ολοκληρώσουν τον χρόνο. Ετσι για να κερδιθεί χρόνος επελέγησαν οι δέκα ιπτάμενοι που μετά την ορκωμοσία τους θα ετοποθετούντο στα F-102A.

Ο τότε Διοικητής της Μοίρας και ο Αξιωματικός Επιχειρήσεων (Α.Ε.) τους υποδέχθηκαν και τους ενημέρωσαν για το πρόγραμμα που θα ακολουθήσουν. Από την ίδια μέρα άρχισαν τα μαθήματα για τα συστήματα του αεροσκάφους. Οι εκπαιδευτές ήταν, σχεδόν όλοι, έμπειροι τεχνικοί από την ΣΤΥΑ.

Στον δρόμο που συνδέει τη Θήβα με την Χαλκίδα, τότε μόνο αυτός υπήρχε, στην περιοχή της Ριτσώνας, ήταν οι εγκαταστάσεις για την τεχνική εκπαίδευση στα F-104 και F-102A., το ΚΕΜ (Κέντρο Εκπαίδευσης Μονάδος), όπως το έλεγαν. Κάθε πρωί οι δέκα Ίκαροι έκαναν την διαδρομή Τατόι - Ριτσώνα και μερικές μέρες και στην 342Μ, στο αεροσκάφος, μέχρι να ολοκληρώσουν αυτή την εκπαίδευση και να γράψουν εξετάσεις επί όλων των συστημάτων του.

Τον Απρίλιο του 1971 οι δέκα Ίκαροι φόρεσαν την στολή του Ανθυποσμηναγού και μετά την μικρή άδεια, παρουσιάστηκαν στον Διοικητή της 114Π.Μ., αφού πλέον ήταν προσωπικό της Μονάδος. Ο συγκεκριμένος ήταν μέλος της επιτροπής των εισαγωγικών μας εξετάσεων στην Σ.Ι., το καλοκαίρι του 1967 και θυμήθηκε την περίπτωση ενός εκ των δέκα που είχε κάποιο θέμα με το μάθημα της έκθεσης.

Η 342 είχε ετοιμάσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης στο έδαφος και στον αέρα , διότι τότε αυτό ήταν αρμοδιότητα και ευθύνη κάθε Μοίρας με την έγκριση της Πτέρυγας φυσικά. Είναι σημαντικό ότι η 342 δεν είχε και μεγάλη εμπειρία στον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους (F-102), αφού μόλις πριν δύο, περίπου χρόνια είχαν έρθει στην Ελλάδα. Και τώρα κάποιοι έπρεπε να αναλάβουν την εκπαίδευση δέκα νέων και άπειρων Ιπταμένων. Το έργο το ανέλαβαν περί τους πέντε εκπαιδευτές, μέχρι να πετάξουν με το μονοθέσιο και να αρχίσει το πολεμικό στάδιο, που και αυτό η Μοίρα το είχε ετοιμάσει.

Είχε καθορισθεί να γίνουν πέντε πτήσεις με το διθέσιο και μετά μονοθέσιο. Βέβαια αν για κάποιον έλεγε ο εκπαιδευτής ότι ήταν έτοιμος πριν τις πέντε πτήσεις τον έστελναν για εξέταση με άλλον εκπαιδευτή και στη συνέχεια SOLO με F-102A.

Και οι πέντε συνάδελφοι εκπαιδευτές, παρά την σχετικά μικρή εμπειρία στον τύπο, ήταν εξαιρετικοί. Αγκάλιασαν τους νέους με φροντίδα, κατανόηση και νουθεσία

ή και με κάποια αυστηρότητα, στόχευαν στην μεταφορά των αναγκαίων γνώσεων και εμπειριών. Ήταν κοινό γνώρισμα όλων, η επιμονή να μας περάσουν το πνεύμα της ανάγκης για μελέτη και γνώση του αεροσκάφους, όλων των διαδικασιών και των ασκήσεων για την αποστολή μας. Νομίζω ότι το πέτυχαν σε πολύ υψηλό ποσοστό.

Υπόψη ότι τότε οι εκπαιδευόμενοι Ανθυποσμηναγοί στις Πολεμικές Μοίρες, έβγαιναν από τις Μονάδες μόνο Τετάρτες και Σαββατοκύριακα. Έτσι έπεσε πολύ διάβασμα για το F-102A, αφού κάθε πρωί, στην ενημέρωση για το πρόγραμμα της ημέρας, το οποίο έβγαινε εκείνη τη στιγμή, ο Α.Ε. και ο Αξιωματικός Τυποποίησης και Αξιολόγησης (T/A) «ξεσκόνιζαν» πρώτα τους νέους. Διαδικασίες Ανάγκης, Όρια Αεροσκάφους και συστημάτων του, περιγραφή των ασκήσεων της ημέρας, ήταν καθημερινά αντικείμενα εξέτασης.

Όποιος αστοχούσε κάπου, μάλλον δεν θα πετούσε εκείνη την ημέρα. Μπορεί αυτή η πίεση να μην ήταν ευπρόσδεκτη τότε, αλλά στην συνέχεια, νομίζω στους περισσότερους, είχε γίνει βίωμα που καθόρισε τη στάση τους στα νέα αεροσκάφη μεγαλύτερων απαιτήσεων, αλλά και στις θέσεις ευθύνης, όσοι βρέθηκαν.

Το δελταπτέρυγο F-102A δεν ήταν δύσκολο αεροσκάφος, αλλά ήταν ιδιαίτερο. Λόγω του Radar που είχε, χαρακτηριζόταν «Παντός Καιρού». Από ραδιοβοηθήματα όμως το πλέον σύγχρονο ήταν το TACAN. Με έναν κινητήρα (P&W J57-P-23 ή 25, και ώση 17200 lbs) πολύ αξιόπιστο, χωρίς σοβαρά προβλήματα όσα χρόνια πέταξε στην Ελλάδα (1969-1977-78), είχε ικανοποιητική εμβέλεια. Όταν παραδόθηκαν στην Ελλάδα (Μία Μοίρα 24 αφών) και στην Τουρκία (Δύο Μοίρες), είχαν ήδη υπηρετήσει στην αμερικανική αεράμυνα από το 1956 έως το 1970 περίπου.

Βασική αποστολή του η αντιμετώπιση των βομβαρδιστικών της Σοβιετικής Ενωσης που πετούσαν σε μεγάλα ύψη. Έτσι έπρεπε και η Ν.Α. Πτέρυγα του NATO να έχει κάποια σχετική δυνατότητα. Το αεροσκάφος δεν είχε πυροβόλα, αλλά ήταν στην λογική των σημερινών F-35 και F-22, δηλαδή όλος ο οπλισμός του ήταν εσωτερικός (24 Ρουκέτες των 70 mm και 6 βλήματα Falcon, 3 IR και 3 Radar).

Η ιδιαιτερότητα του αεροσκάφους ήταν οι ετοιμότητες, και οι ασκήσεις για να υπάρχει ικανότητα στην κύρια αποστολή. Η Μοίρα διατηρούσε επί καθημερινής βάσης 4 αεροσκάφη σε επιφυλακή. Δύο των 5 λεπτών και Δύο των 15 λεπτών.

Έπεσε πολύ Trailer στην άκρη του Runway "28" της 114Π.Μ. Υπήρχαν πολλές μεμονωμένες πτήσεις, ημέρα και νύχτα, με όλες τις καιρικές συνθήκες για εκτέλεση προγραμματισμένων ή έκτακτων απαιτήσεων. Αρκετές φορές, πολύ αργά τη νύχτα, ένα μονοθέσιο F-102, με κυβερνήτη Ανθυποσμηναγό ενός ή δύο ετών στη Μοίρα, έκανε συνεργασία με το Radar ΚΡΟΝΟΣ για να αναχαιτίσει ένα ή δύο αγγλικά CANBERRA, στα 35 - 40.000', 60 - 70 Ν.Μ. νοτίως της Κρήτης, όταν αυτά πήγαιναν από Αγγλία, Κύπρο. Επιστροφή και προσγείωση στην 114Π.Μ. μετά τα μεσάνυχτα.

Το συναίσθημα της απόλυτης μοναξιάς έσπαζε μόνο η φωνή του ελεγκτή και αυτό ήταν σπουδαία συντροφιά. Επίσης γινόταν συνεχής εκπαίδευση σε ειδικές

νυχτερινές αναχαιτίσεις, οι λεγόμενες SNAP-UP. Ο στόχος στα 30.000' και ο αναχαιτίζων σε Front τοποθέτηση στα 15000'. Μετά τον εγκλωβισμό του στόχου έπρεπε με το ένα χέρι να χειρίζεσαι το αεροσκάφος και με το άλλο στο χειριστήριο του Radar να ακολουθείς της οδηγίες του. Το ένα μάτι στον πίνακα οργάνων του αεροσκάφους και το άλλο στην οθόνη του Radar. Αρχιζε η άνοδος για εκτέλεση βολής σύμφωνα με την λύση που έδινε το Radar και το Οπλικό Σύστημα και η οποία άνοδος έφτανε έως και τις 60 μοίρες. Σε αυτή τη στάση του αεροσκάφους, άνοιγαν οι πόρτες, έβγαιναν οι φορείς για να φύγουν τα βλήματα και αν ήταν ανάγκη και οι ρουκέτες. Το αεροσκάφος έτρεμε ολόκληρο, λόγω της ισχυρής οπισθέλκουσας από την έκταση των φορέων του internal weapons bay του αεροσκάφους.

Την στιγμή της βολής (στην εκπαίδευση εικονική), η ταχύτητα του αεροσκάφους ήταν κοντά στην ελάχιστη πριν την απώλεια στήριξης και η έξοδος γινόταν με νυχτερινό Roll και τη βοήθεια του Τεχνητού Ορίζοντος. Δεν το λες και πολύ εύκολο όλο αυτό για νέους Ανθυποσημηναγούς. Υπόψη ότι το αεροσκάφος είχε σύστημα καταγραφής όλης της διαδικασίας Radar, από τον εγκλωβισμό του στόχου μέχρι και την βολή (splash), η οποία σε ειδική συσκευή στο έδαφος αξιολογείτο.

Οι δέκα, έμαθαν να πετούν με ασφάλεια, πτήσεις με όργανα, να έχουν εμπιστοσύνη στον εαυτό τους και να κερδίζουν την ανάλογη, από την ηγεσία της Μοίρας και της Πτέρυγας.

Πολύ ενωρίς συμμετείχαν στους τότε σχηματισμούς επιδείξεων των εννέα αεροσκαφών, όπως και σε ανταλλαγές Σμηνών στην Τουρκία και στην Ιταλία.

Το πρώτο εξάμηνο του 1974, λόγω επισκευών στον διάδρομο της 114 Π.Μ., η 342 μεταστάθμευσε στην 111 Π.Μ. και η 335 στην 116 Π.Μ. Από την 111 Π.Μ. οι πτήσεις εγίνοντο στα όρια των καιρικών συνθηκών του αεροδρομίου και της περιοχής. Αυτό ήταν αποτέλεσμα της δικής τους προσπάθειας, φυσικά, αλλά και της εκπαιδευτικής φροντίδας όλων των παλαιότερων της Μοίρας. Φυσικά παντού και σε όλα, υπήρχε μία κλίμακα.

Η κρίση της Κύπρου το 1974, βρήκε τους δέκα, φρέσκους Υποσημηναγούς στον ίδιο τύπο αεροσκάφους, με επιχειρησιακή επάρκεια. Από τις 20 Ιουλίου μέχρι και το τέλος Αυγούστου, η Μοίρα βρισκόταν σε αυξημένη, συνεχή επιφυλακή. Μία τετράδα, τις πρώτες μέρες, βρέθηκε στην 126 Σ.Μ. για να καλύψει την μεταφορά ενισχύσεων στην Κύπρο με μεταφορικά αεροσκάφη ( Βιβλίο Γ. Μήτσαινα: «Ελληνικά Φτερά στην Κύπρο»). Εμπειρίες οργάνωσης και αποδιοργάνωσης από την συγκεκριμένη επιχείρηση, αλλά και από το γενικότερο θέμα υποστήριξης του Ελληνισμού της Κύπρου.

Κάποιοι, τότε επενδύσεις στην αεροπορική ισχύ, σε επιχειρησιακά-ετοιμοπόλεμα Μέσα, δεν έτυχαν της σωστής εθνικής εκμετάλλευσης, νομίζω.

Από τα μέσα του 1973 μέχρι και το τέλος του 1974 η ομάδα των δέκα άρχισε να αραιώνει λόγω «μεταγραφών».

Ο εκσυγχρονισμός της Π.Α. με F-4, F-1, A-7, C-130 και T-2, απαιτούσε και νέο αίμα. Έτσι η ομάδα στην 342 Μ, έμεινε σχεδόν η μισή, και συνέχισε μέχρι την απόσυρση των Delta Dagger.

Σήμερα κάποιοι από τους δέκα έχουν φύγει για πάντα. Ένα μεγάλο ευχαριστώ και σε όλους τους τεχνικούς της 342 Μ.Π.Κ./ F-102Α, που με τις γνώσεις τους και την συναδελφική τους συμπεριφορά, βοήθησαν να μάθουν και να είναι ασφαλείς, αλλά και να ενταχθούν στην αποστολή της Μοίρας γρήγορα, δέκα νέοι Ιπτάμενοι, αμέσως μετά την αποφοίτησή τους από την Σ.Ι.

Αφορμή του παρόντος ήταν η σκέψη, παλαιότερου συναδέλφου της τότε 342 ΜΠΚ, για μία συνάντηση όλων όσων στελέχωσαν τα F-102Α. Ελπίζω να γίνει.

Για την ευθύνη των ανωτέρω,

**Αντιπτέραρχος(Ι)ε.α. Ευάγγελος Γεωργούσης**  
**Επίτιμος Δκτης Δ.Α.Ε.**  
**Ένας από τους Δέκα**