

ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ Π.Α.



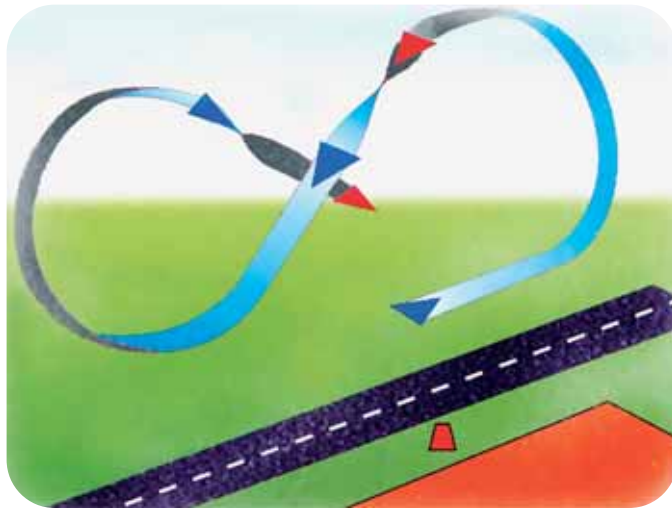
ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ  
ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΑ ΣΜΗΝΗ  
1954 - 1968



ΑΘΗΝΑ 2012

ΕΚΤΥΠΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ  
ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΑ ΣΜΗΝΗ  
1954 - 1968



ΓΙΑ ΝΑ ΘΥΜΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΟΙ  
ΚΑΙ ΝΑ ΕΝΗΜΕΡΩΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΝΕΟΤΕΡΟΙ

*Εκδότης:*  
*ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΑ Copyright © 2012,*

*Εκτύπωση:*  
*ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΠΑ*

*ISBN 978-960-9778-00-8 Έτος 2012*

*\* Επετειακή έκδοση μη εμπορεύσιμη*

*\* Επιτρέπεται η έντυπη ή ηλεκτρονική αναπαραγωγή αποσπασμάτων κειμένου ή φωτογραφιών, με την προϋπόθεση της αναγραφής της πηγής.*

*Επισήμανση*

*Οι φωτογραφίες που παρατίθενται στο παρόν πόνημα συνιστούν θεματική καταγραφή και δεν έχουν επιλεγεί με γνώμονα ή κριτήριο την προβολή ατόμων.*



ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΑ

# ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΑ ΣΜΗΝΗ

1954 - 1968

\*

60 ΧΡΟΝΙΑ

ΜΟΙΡΕΣ ΑΕΡΙΩΘΟΥΜΕΝΩΝ

1952 – 2012

ΑΘΗΝΑ 2012

“Ολίγον άλκιμον δόρυ κρείσσον  
Στρατηγού μυρίου στρατεύματος”  
Ευριπίδης

(Ολίγοι γενναίοι ισχυρότεροι πολλών στρατιωτών)



## ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΑΡΧΗΓΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 60 χρόνων από τη συγκρότηση των πρώτων Ελληνικών Πολεμικών Μοιρών με αεριωθούμενα αεροσκάφη (1952), χαιρετίζω με ιδιαίτερη ικανοποίηση την παρουσίαση μιας ξεχωριστής σελίδας της ιστορίας μας, όπως αυτή καταγράφεται στο παρόν πόνημα, της δράσης των Ελληνικών Ακροβατικών Σμηνών.

Είναι μία έκδοση που αναδεικνύει το υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού του Έλληνα Αεροπόρου. Επίπεδο διαχρονικό, από τις πρώτες πτήσεις στην Ελλάδα, που διατηρείται και συνεχίζεται αμείωτο.

Τα Ακροβατικά Σμήνη, πραγματοποιώντας επιτυχημένες επιδείξεις, για μια 15ετία από το 1954, με τα αεριωθούμενα πρώτης γενιάς F-84G, F-86E και F-5A, διέδωσαν την αγάπη και την εκτίμηση του κοινού προς την Αεροπορία και προσέλκυσαν νέους στις τάξεις της. Επιπλέον προέβαλαν την Ελλάδα στο εξωτερικό και κυρίως απέδειξαν ότι η ασφάλεια των πτήσεων προάγεται με σωστή εκπαίδευση, καλή συντήρηση των μέσων, άρτια προετοιμασία προ πτήσης και σύνεση.

Μνήμονες του έργου εκείνων που επάνδρωσαν ή εξυπηρέτησαν τα αεροσκάφη των αναφερόμενων Ακροβατικών Σμηνών, τρέφουμε βαθιά εκτίμηση για την προσφορά τους στην ιστορία και το γόητρο της Πολεμικής μας Αεροπορίας. Με θάρρος και ευψυχία τίμησαν το Όπλο των αιθέρων.

Εκφράζοντας τα συγχαρητήρια μου σε όλους όσους συνέβαλαν στη συλλογή των απαιτούμενων στοιχείων του παρόντος έργου, έχω την πεποίθηση ότι αυτό θα προκαλέσει το ενδιαφέρον όχι μόνο του αεροπορικού αλλά και του ευρύτερου κοινού.

Αντιπέραρχος (Ι) Αντώνιος Τσαντηράκης  
Αρχηγός

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Εκφράζονται ιδιαίτερες ευχαριστίες προς την  
Ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας  
τον τέως Αρχηγό ΓΕΑ Αντιπτέραρχο (Ι) κ. Β. Κλόκλοζα και  
τον νέο Αρχηγό ΓΕΑ Αντιπτέραρχο (Ι) Α. Τσαντηράκη  
για την έγκριση και την έκδοση του παρόντος πονήματος.

# ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ

**Η** παρούσα έκδοση βασίστηκε σε αρχειακό υλικό του Μουσείου Ιστορίας ΠΑ, σε έντυπο υλικό και σε στοιχεία που δόθηκαν από τους: Υποπτεράρχους (Ι) ε.α. Ηλία Τσαμουσόπουλο και Νικόλαο Πατήρη (Ακροβατικά Σμήνη F-86E) και Ταξίαρχους (Ι) ε.α Ιωάννη Στυλιανάκη, Εμμανουήλ Παπαδημητρόπουλο και Σταύρο Φιρφυλώνη (Ακροβατικό Σμήνος F-84G).

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ  
Παναγιώτης – Βαρδής Παπαδάκης  
Υποπτεράρχος (Ι) ε.α.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ – ΦΙΛΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ  
Τριανταφυλλιά Καισάρου - Πανταζοπούλου,  
Ιστορικός του Μουσείου Ιστορίας ΠΑ

- \* -

## ΕΠΙΤΕΛΙΚΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ

- Σμήναρχος (ΕΑ) Μιχαήλ Σκληρός, ΓΕΑ/ΕΓΑ/Δημ. Σχέσεις
- Σμήναρχος (Ι) Δημήτριος Μάνος, Δκτής ΥΑΕ
- Αντισμήναρχος (Ι) Νικόλαος Σοφιανός, Δκτής ΜΙΣΠΑ
- Χαράλαμπος Λυκούδης, Προϊστάμενος Παραγωγής ΥΑΕ

## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΤΟΙΧΕΙΟΘΕΣΙΑ

- Μαρία Νάσσερ, Γραφίστας ΥΑΕ/ ΠΑ

## ΔΙΑΘΕΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ – ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΣΥΜΒΟΛΗ

- Μουσείο Ιστορίας ΠΑ (ΜΙΣΠΑ)
- Αντιπτεράρχοι ε.α.: Κ. Χατζηλάκος (Κ.Χ.) – Ε. Συνούρης Ε.Σ.) – Δ. Δαμάσκος (Δ.Δ.) – Υποπτεράρχοι ε.α.: Η. Τσαμουσόπουλος (Η.Τ.) – Α. Φραγκοπανάγος (Α.Φ.) – Ν. Πατήρης (Ν.Π.) – Μπέλιας (Δ. Μ.) – Π.-Β. Παπαδάκης (Π.-Β.Π.)
- Ταξίαρχοι ε.α.: Ι. Στυλιανάκης (Ι. Σ.) – Ε. Παπαδημητρόπουλος (Ε.Π.) – Στ. Φιρφυλώνης (Σ.Φ.) – Χ. Βάσσης (Χ. Β.) – Σμχος ε.α. Δ. Δήμου (Δ.Δ.)
- Γ. Κόκκας (Γ. Κ.) – Θ. Βρανάς (Θ.Β.) – Ι. Μυλωνάς (Ι.Μ.) – Ν. Κάτσουρα (Ν.Κ.)





▲ Οι αρχηγοί των Ελληνικών Ακροβατικών Σμηνών περιόδου 1954-1968. από άνω αριστερά:

- Επισμηναγός Κωνσταντίνος Κόκκας, αρχηγός Σμήνους τεσσάρων αεροσκαφών F-84G με την ονομασία “Acroteam” – “Καρέ των Άσων”
- Σμηναγός Ιωάννης Στυλιανάκης, δεύτερος αρχηγός του Σμήνους F-84G
- Σμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος, αρχηγός Σμήνους πέντε και στη συνέχεια επτά αεροσκαφών F-86E με την ονομασία “Acroteam”
- Σμηναγός Ανδρέας Φραγκοπανάγος, δεύτερος αρχηγός του Σμήνους των επτά F-86E “Acroteam” και στη συνέχεια με την ονομασία “Ελληνική Φλόγα”. Ο ίδιος διετέλεσε, μετά, αρχηγός και των πέντε αεροσκαφών F-5A με την ονομασία “Νέα Ελληνική Φλόγα”

*15 χρόνια χωρίς ανύχνημα*

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ .....	13
ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....	25
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	29
* <b>“Acroteam” - “Καρέ των Άσων” ΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ</b>	
REPUBLIC F-84G Thunderjet 1953 – 1958	
- Ιστορικό συγκρότησης .....	39
- Η δράση .....	47
- Αγώνες βολής NATO .....	51
- Αλλαγή αρχηγού .....	56
- Βελτίωση ελιγμών .....	58
- Νέες επιτυχίες .....	62
- Τα εύσημα .....	66
- Οι χειριστές .....	71
- Τα αεροσκάφη Republic F-84G Thunderjet .....	75
* <b>“Acroteam” ΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ</b>	
CANADAIR F-86E SABRE 1957 – 1960	
- Συγκρότηση .....	83
- Εκπαίδευση .....	84
- Πρώτη περίοδος (1957 – 1958). Πέντε F-86E .....	85
- Δεύτερη περίοδος (1958 – 1960). Επτά F-86E .....	89
- Επίδειξη στο αεροδρόμιο Fürstenfeldbruck του Μονάχου .....	95
- Επίδειξη στο αεροδρόμιο Büchel της Δυτικής Γερμανίας .....	100
- Αλλαγή Αρχηγού .....	101
* <b>“Ελληνική Φλόγα” Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΜΗΝΟΥΣ</b>	
ΤΩΝ F-86E 1960 – 1965 .....	103
- Νέες επιτυχίες .....	109
- Τιμητικές διακρίσεις .....	116
- Οι χειριστές .....	118
- Βιογραφικά των χειριστών .....	120
- Οι επιδείξεις (1958 -1964) .....	127
- Τα αεροσκάφη Canadair F-86E Sabre .....	131
* <b>“Νέα Ελληνική Φλόγα” ΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ</b>	
NORTHROP F-5A FREEDOM FIGHTER 1967 – 1968 .....	137
- Βιογραφικά αναπληρωματικών .....	140
- Τα αεροσκάφη Northrop F-5A Freedom Fighter .....	143
ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΠΤΥΧΕΣ - ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΩΝ	
ΕΛΙΓΜΩΝ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΟ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟ .....	147
ΟΙ ΕΛΙΓΜΟΙ .....	163
ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	165
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α' - Μαρτυρίες .....	167
- <<< - Β' - Στιγμιότυπα – Έντυπα .....	175
ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	206



▲ Τα αεροσκάφη των Ελληνικών Ακροβατικών Σμηνών, από επάνω, F-84G Thunderjet, F-86E Sabre και F-5A Freedom Fighter.

## ΠΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αντιπτεράρχου (Ι) ε.α. Κωνσταντίνου Χατζηλάκου \*  
 Πρόεδρου  
 Συνδέσμου Παλαιμάχων Αεροπόρων περιόδου 1940 – 45  
 (γνωστού και ως Royal Air Forces Association – Athens Branch)

**Μ**ε βαθιά συγκίνηση δέχτηκα την πρόταση να προσθέσω στην ιστορική αυτή έκδοση προσωπικές αναμνήσεις και εμπειρίες, άγνωστες στους πολλούς, που όμως όλες έχουν - άμεσα ή έμμεσα - σχέση με τα Ελληνικά Ακροβατικά Σμήνη που είναι ο τίτλος και το θέμα του βιβλίου.

Όταν μου δόθηκε το προσχέδιο, το διάβασα με πολύ ενδιαφέρον. Το είδα σαν ένα αφιέρωμα στις μεγάλες αξίες της ζωής, στην τόλμη, στη ψυχική δύναμη, στην υπευθυνότητα, στην αυτοπειθαρχία και πιο πολύ στην αμοιβαία απόλυτη εμπιστοσύνη, που προϋποθέτει αγάπη, γιατί αυτή δένει μια ακροβατική ομάδα.

\*

Για την ιστορία, πριν ακόμα αναφερθώ στην μεταπολεμική Αεροπορία μας και ειδικότερα στην περίοδο του εκσυγχρονισμού και εφοδιασμού της με αεροπλάνα αεριωθούμενα, θεωρώ χρήσιμο να αναφερθώ σε μερικές από τις πρώτες προσπάθειες, που έγιναν διαρκούντος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Οι προσπάθειες αυτές, αν και δεν περιλάμβαναν ομαδικούς ακροβατικούς ελιγμούς, αφού τα ελικοφόρα αεροπλάνα δεν προσφέρονταν για κάτι τέτοιο, λειτούργησαν όμως προκαταρκτικά ως προμήνυμα για τα άλλα τα πιο σημαντικά κατορθώματα που επακολούθησαν μια δεκαετία περίπου αργότερα.

Θα πρέπει να πω λοιπόν αρχικά ότι το πρώτο ελληνικό ακροβατικό ζευγάρι έκανε την εμφάνισή του το καλοκαίρι του 1941, στο αεροδρόμιο της Γάζας. Ήταν δυο αεροπλάνα τύπου Avro Tutor 621, διπτέρυγα, από αυτά που πετούσαμε στην αρχική μας εκπαίδευση στο Άργος Πελοποννήσου. Τα μόνα που διασώθηκαν κατά την προέλαση των Γερμανών προς την Αθήνα. Έπειτα από περιπέτειες κατόρθωσαν να φθάσουν πετώντας – μέσω Κρήτης - έως την Αίγυπτο κι από εκεί στην Παλαιστίνη, στο ελληνικό στρατόπεδο που παραχωρήθηκε από τις Βρετανικές Στρατιωτικές Αρχές, στην αναγεννώμενη – εκ της τέφρας – Αεροπορία μας.

Η επίδειξη έγινε προς τιμήν Βρετανού πτεράρχου, που ήρθε να χαιρετήσει τους Έλληνες Αεροπόρους που σταδιακά εγκατέλειπαν την Ελλάδα και συγκεντρώνονταν εκεί για ένα νέο ξεκίνημα. Οι ακροβατικοί ελιγμοί περιορίστηκαν σε ανακυκλώσεις, περιστροφές σε μικρό ύψος και περιστροφές στην κορυφή των ανακυκλώσεων. Η επίδειξη υπήρξε επιτυχής και οι άψογοι ελιγμοί ικανοποίησαν τον Βρετανό επίσημο. Χειριστές ήταν, στο ένα ο Σμηναγός τότε Αν. Βλαντούσης και στο άλλο ο Αρχισμηναγός Κώστας Λαμπρόπουλος.

\*

Τιμώντας τη μνήμη και σεβόμενος το γεγονός ότι οι ίδιοι οι συνεργάτες του τον παραδέχθηκαν ως αρχηγό τους, οφείλω να αρχίσω από τον Κώστα Κόκκα, πηγή έμπνευσης και δημιουργίας του πρώτου Ακροβατικού Σμήνους των τεσσάρων αεριωθουμένων F-84G. Πέραν των όσων γράφονται στην παρούσα έκδοση, για τη δράση του ως αρχηγού του Σμήνους αυτού, θα προσθέσω μερικά στοιχεία που απεικονίζουν τον άνθρωπο Κόκκα. Στοιχεία απλά του χαρακτήρα, του ήθους και της στάσης του στα προβλήματα της ζωής. Μέσω αυτού σκιαγραφώ όλους τους συνεργάτες και συνεχιστές μιας τόσο τολμηρής και αξιοθαύμαστης προσπάθειας.

Ο Κόκκας, από τα χρόνια της αρχικής μας εκπαίδευσης, έδειξε τα ιδιαίτερα χαρίσματα. Ήταν ήπιος, σεμνός, φιλομαθής, αυθόρμητος στις εκδηλώσεις του· με άλλα λόγια μία καθαρή και μεγάλη καρδιά. Στις εισαγωγικές εξετάσεις μας έρχονταν και έγραφε με τη σολή του Λοχία του Πυροβολικού. Για τη στρατιωτική του εμφάνιση και το επιβλητικό παράστημά του, τον “βαφτίσαμε” τ σ α ο ύ σ η. Όπως αποδείχτηκε όμως αργότερα,

δεν ήταν ούτε αυταρχικός, ούτε ιδιότροπος, κατά την ερμηνεία της λέξης από τα λεξικά. <<Κατατάχτηκα εθελοντής στο Στρατό, για να μάθω την πειθαρχία>>, έλεγε.

Μιλούσε με σεβασμό πάντα και ανέφερε συχνά το όνομα του Διοικητή της Μονάδος του, Συνταγματάρχη Μετζελόπουλου, στην προκάλυψη, στα οχυρά του ιστορικού Ρούπελ. Ήταν περήφανος γι' αυτόν και επαναλάμβανε τόσο συχνά το όνομά του, που, αν και πέρασαν τόσα χρόνια, δεν το έχουμε λησμονήσει. Ιδιαίτερα τον ανέφερε κατά την επίθεση των Γερμανών στις 6 Απριλίου 1941, για την αξιοθαύμαστη και σθεναρή αντίσταση του Συντάγματός του, και δάκρυζε η ψυχή του γιατί, αεροπόρος πια, δεν ήταν ακόμα ετοιμοπόλεμος, για να πετάξει σαν αετός στα σύνορα και να βοηθήσει τους συντρόφους του.

Σε κάθε πρώτη του γνωριμία, αυτοσυστηνόταν πρόθυμα: «*Κώστας Κόκκας*». Και πρόσθετε: «*Από τον Άγιο Γεώργιο Ισπαιάς Ευβοίας*».

Ένωθε περήφανος για το μικρό φτωχικό χωριουδάκι του και τους συγχωριανούς του, λέγοντας: «*Θέλω αν ζήσω, να γίνω κάτι, για να μπορέσω να βοηθήσω αυτούς τους απλούς και φτωχούς ανθρώπους*».

Στις αρχές του 1942, στη Νότια Ροδεσία, μπήκαμε στο προχωρημένο στάδιο της εκπαίδευσής μας με τα πιο σύγχρονα τότε μονοπτέρυγα εκπαιδευτικά αεροπλάνα τύπου Harvard. Όταν αρχίσαμε τις περιδινήσεις, τους απότομους ελιγμούς μάχης και τα ακροβατικά, ο Κόκκας - και ας μη φανεί περίεργο - ο μετέπειτα μεγάλος και θαυμαστός ακροβάτης, έκανε εμετούς! Παρουσίαζε μία ψυχοσωματική αδυναμία, η οποία εκδηλωνόταν μόλις πατούσε στο έδαφος.

Δεν το έβαλε όμως κάτω. «*Θα το ξεπεράσω*», έλεγε και χτυπούσε με δύναμη και πείσμα τα πόδια του στην πίστα. «*Θα το ξεπεράσω και θα το ποδοπατήσω σαν... ζαγάρ*», πρόσθετε, χρησιμοποιώντας - με χιουμοριστική διάθεση - τη χαρακτηριστική διάλεκτο του τ σ α ο ύ σ η, για να μας κάνει να γελάμε. Και πράγματι το ξεπέρασε και το «*ποδοπάτησε*». Σε κάθε του πτήση, εύρισκε λίγο χρόνο και έκανε - εκτός προγράμματος - μόνος του ακροβατικά. Ήταν μια δική του τακτική, που εφάρμοσε τότε και την επανέλαβε μια δεκαετία αργότερα, στη Λάρισα, με την τετράδα των F-84G, όταν προετοιμάζε το πρώτο Ακροβατικό Σμήνος.

Τα καταγράφων αυτά, και ελπίζω να μη θεωρηθούν λεπτομέρειες, διότι τέτοιοι είναι, χωρίς να το δείχνουν, όλοι αυτοί που συγκρότησαν ακροβατικά σμήνη. Τους χαρακτηρίζει η θέληση, η επιμονή και η αποφασιστικότητα. Χωρίς αυτά τα χαρίσματα, δεν θα υπήρχαν ακροβατικά Σμήνη και δεν θα είχαν καμιά ευκαιρία οι Έλληνες να αισθανθούν περήφανοι γι' αυτά τα παιδιά.

\*

Θα πάω τώρα στις αρχές του 1943 στη βορειοαφρικανική έρημο. Έτυχε οι δέκα από τους συμμαθητές μου της 10ης σειράς Σχολής Αεροπορίας (Ικάρων), μεταξύ των οποίων και εγώ, να τοποθετηθούν στην 336 Μοίρα Διώξεως. Στους επτά μήνες και πριν κλείσει το 1943 είχαμε μείνει πέντε. Ο Κόκκας την περίοδο εκείνη είχε την ιδέα αλλά και τη θέληση να συγκροτήσει μια τετράδα επίδειξης με ελικοφόρα αεροπλάνα Hurricane. Εξασκηθήκαμε τέσσερις σε κλειστό σχηματισμό, ώστε τα φτερά τους - όπως ήθελε και το έλεγε - να “δαγκώνουν” μεταξύ τους. Με την επιμονή του το καταφέραμε.

Για την ιστορία θα προσθέσω πως η τετράδα αυτή έκανε τρεις, κάπως επίσημες θα έλεγα, εμφανίσεις.

Η πρώτη έγινε στα τέλη Νοεμβρίου 1943 από το αεροδρόμιο Sidi-Barani. Το Σμήνος των τεσσάρων Hurricane εκτελούσε αποστολή προστασίας ενός καταδρομικού, διερχόμενου από την περιοχή ευθύνης της Μοίρας μας, με προορισμό την Αλεξάνδρεια. Αποστολή υψίστης σπουδαιότητας και άκρως εμπιστευτική. Η τετράδα, ενώ βρισκόταν σε διάταξη μάχης καθ' όλη τη διαδρομή, πριν παραδώσει την ευθύνη σε μια άλλη Αυστραλιανή Μοίρα, μετασχηματίστηκε σε τετράδα επίδειξης και πέρασε σε πολύ χαμηλό ύψος πάνω από το καταδρομικό.

Ήταν παράβαση των οδηγιών που είχαμε. Τα μέτρα ασφαλείας και η μυστικότητα της αποστολής δεν το επέτρεπαν, αλλά ο Κόκκας ως αρχηγός της τετράδας “ανέλαβε την ευθύνη”. Ευτυχώς που το ταχύπλοο καταδρομικό δεν ανταπέδωσε τον χαιρετισμό μας με τα αντιαεροπορικά πολυβόλα του.

Η δεύτερη έγινε τη μεθεπόμενη μέρα, όταν πέρασε από την περιοχή ένα τετρακινητήριο βομβαρδιστικό τύπου Liberator, με αμερικανικά σήματα. Η τετράδα, στο τέλος της αποστολής προστασίας του, πέρασε και αυτή τη φορά σε κλειστό σχηματισμό επίδειξης τόσο κοντά που βλέπαμε κάποιους από

μέσα να μας χαιρετούν. Μετά την προσγείωσή μας, ο Κόκκας με ικανοποίηση δήλωσε:

*«Ήταν ευκαιρία. Όποιοι κι αν ήταν, έπρεπε να δουν τα σήματά μας. Να ξέρουν πως τους προστάτευαν ελληνικά Hurricane».*

Πέρασαν αρκετές μέρες από τα δύο αυτά περιστατικά και ο Βρετανός αξιωματικός σύνδεσμος στη Μοίρα, αφού είχε λήξει πλέον το απόρρητο, μας πληροφόρησε πως στις αποστολές προστασίας που είχαμε εκτελέσει προστατεύαμε δυο μεγάλες προσωπικότητες. Στο καταδρομικό επέβαινε ο Πρωθυπουργός της Μ. Βρετανίας Winston Churchill και στο Liberator ο Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών Franklin D. Roosevelt. Πήγαιναν στη συνάντηση με τον τρίτο από τους πολύ μεγάλους, τον Joseph Stalin, στην Τεχεράνη. Μια συνάντηση στην πιο κρίσιμη ώρα του πολέμου, που γράφτηκε και παρέμεινε στην ιστορία ως Διάσκεψη της Τεχεράνης.

Να λοιπόν που ο Κόκκας είχε δίκαιο, που ήθελε να φανούν τα σήματα των αεροπλάνων μας. Και είχε διπλά δίκαιο, γιατί μετά τη συγκλονιστική αυτή είδηση έλεγε:

*«Δεν σας έλεγα εγώ πως μου φάνηκε ότι μέσα απ' το Liberator κάποιος μας χαιρετούσε κρατώντας ρεπούμπλικα;»*

Λέγαμε τους συνήθεις αυτούς αστεϊσμούς μας και γελούσαμε. Ήμασταν πολύ νέοι τότε και με κάτι τέτοια δίναμε διέξοδο στη μοναξιά και στο άγχος που μας προκαλούσαν οι καθημερινοί κίνδυνοι.

Η τρίτη εμφάνιση έγινε τον Φεβρουάριο του 1944, όταν η Μοίρα βρισκόταν στο El Adem, νότια του ιστορικού Tobruk. Η τετράδα των Hurricane, σε σχηματισμό επίδειξης, συνόδευσε ένα δικινητήριο αεροπλάνο της RAF, που μετέφερε τον τότε διάδοχο και αργότερα Βασιλέα Παύλο. Στο αεροπλάνο επέβαινε και ο Ανώτατος Αεροπορικός Διοικητής του Βορειοαφρικανικού Μετώπου. Ο λόγος της επίσκεψης ήταν η επιθεώρηση της Μοίρας και κυρίως η επικοινωνία με τους χειριστές εν όψει της επικείμενης αντικατάστασης των Hurricane με Spitfire, η οποία ολοκληρώθηκε στο τέλος Μαρτίου 1944, ένα χρόνο περίπου από την ίδρυση της Μοίρας.

Πρέπει να προσθέσω ότι υπήρξαν και άλλες τέτοιες ομαδικές προσπάθειες, ιδιαίτερα προς το τέλος της κυριαρχίας των ελικοφόρων αεροσκαφών. Για την ιστορία και πάλι, στο τέλος του προλογικού αυτού σημειώματος, θ' αναφερθώ, φωτογραφικά



αυτή τη φορά, σε μερικές από τις αξιομνημόνευτες πτήσεις μεγάλων σχηματισμών με αεροσκάφη Harvard και Sptitfire, στις οποίες έτυχε να συμμετέχω.

\*

Δέκα χρόνια αργότερα βρισκόμουν στην 113 Πτέρυγα Μάχης στο Σέδες, κοντά στη Θεσσαλονίκη. Ο Πρόεδρος της Γιουγκοσλαβικής Ομοσπονδίας Στρατάρχης Τίτο, θέλοντας να συνάψει σχέσεις με τη “Δύση”, έκανε το πρώτο άνοιγμα με επίσημη επίσκεψη στην Ελλάδα. Κατά την επιστροφή του, μετά το πέρας των συνομιλιών στην Αθήνα, μέσω Θεσσαλονίκης, μετέβη στο αεροδρόμιο του Σέδες, όπου είχε προγραμματιστεί προς τιμήν του παρέλαση στρατιωτικής μονάδας και αεροπορική επίδειξη. Τον Τίτο συνόδευαν ο Βασιλέας Παύλος, η ηγεσία των Ενόπλων Δυνάμεων και μέλη της Ελληνικής Κυβέρνησης.

Τον υποδέχτηκα - ως διοικητής τότε της 113 ΠΜ - στην είσοδο του αεροδρομίου και, μετά την επιθεώρηση της 11ης Μεραρχίας, που είχε μετακινηθεί από την Καβάλα, κατευθυνθήκαμε στην εξέδρα στον βοηθητικό διάδρομο που συνέδεε τα αεροδρόμια Σέδες και Μίκρας.

Η παρέλαση της Μεραρχίας άρχισε. Ο Στρατάρχης Τίτο έδειχνε εντυπωσιασμένος. Ξαφνικά το κλίμα διαφοροποιήθηκε. Δεν ξέρω αν έχει συμβεί ποτέ, οπουδήποτε στον κόσμο, να γίνει σεισμός με ταυτόχρονη πτώση κεραυνού. Αυτό νιώσαμε όλοι μας. Ο Τίτο δεν μπόρεσε να συγκρατήσει την ταραχή του. Ηρέμησε μόνο όταν είδε μπροστά του το Σμήνος των τεσσάρων αεριωθουμένων αεροσκαφών F-84G να ανυψώνεται κατακόρυφα προς τον ουρανό, να συνεχίζει ανάστροφα και να εκτελεί ελιγμό βύθισης για την ολοκλήρωση της ανακύκλωσης.

Ήμουν μάρτυς της φοβερής αυτής σκηνής. Η παρέλαση έχασε τον υπέροχο ρυθμό της. Οι στρατιώτες κοντοστάθηκαν και βαδίζοντας κοίταζαν δεξιά και αριστερά προς τον ουρανό με αμηχανία. Ο Τίτο που αντιλήφθηκε τι συνέβη έκανε δυο βήματα εμπρός και χειροκροτούσε. Ο Κόκκας, εκτός από την επιτυχία της ακροβατικής του επίδειξης, πέτυχε πλήρως και τον αιφνιδιασμό, με τον ασυνήθιστο τρόπο της εμφάνισης του Σμήνους. Δεν έμαθα ούτε ρώτησα ποτέ τον Κόκκα αν τιμωρήθηκε.

\*

Βρισκόμαστε τώρα στη Γερμανία το 1960. Το Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος των επτά F-86E που είχε στο μεταξύ συγκροτηθεί, με την ονομασία Acroteam, προσκλήθηκε να συμμετάσχει στους αγώνες των ακροβατικών σμηνών των χωρών-μελών του NATO. Μετά την έγκριση της συμμετοχής αυτής, συμπεριλήφθηκα ως αρχηγός της αποστολής. Αρχηγός του ακροβατικού Σμήνου ήταν ο Επισμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος, ικανός αξιωματικός και αεροπόρος.

Η αγωνιστική συνάντηση έγινε στην Αεροπορική Βάση Büchel της Δυτικής Γερμανίας. Την ημέρα των αγώνων οι καιρικές συνθήκες, ο κυριότερος παράγοντας για αυτό το είδος των επιδείξεων, δεν ήταν ευνοϊκές. Πολύ χαμηλή νέφωση, με πιθανότητα βροχής. Υπήρχαν αμφιβολίες ως προς την εκτέλεση του προγράμματος. Στην κεντρική εξέδρα κάθονταν οι εκπρόσωποι των χωρών που συμμετείχαν και άλλοι επίσημοι. Ενώ χιλιάδες άτομα είχαν συγκεντρωθεί εντός και εκτός των ορίων του αεροδρομίου.

Η ώρα έναρξης που αναγραφόταν στο πρόγραμμα είχε ήδη παρέλθει και δεν είχαμε ακόμα καμιά πληροφορηση. Η ευθύνη για την απόφαση εκτέλεσης ή αναβολής των αγώνων ανήκε στους αρχηγούς των Ακροβατικών Σμηνών και ο καθένας για το δικό του Σμήνος. Κανείς άλλος δεν είχε το δικαίωμα παρέμβασης. Όλοι ανέμεναν να ανακοινωθεί κάτι για την αναβολή των αγώνων. Ξαφνικά η προσοχή στράφηκε προς κάποιο σημείο στο βάθος, στο άκρο του διαδρόμου απογειώσεων, όπου άρχισε να παρατηρείται κάποια ακαθόριστη και συγκεχυμένη κίνηση αεροπλάνων. Πράγματι τα αεροπλάνα αυτά, άγνωστης ακόμα εθνικότητας, έφθασαν στο άκρο του διαδρόμου και ανέμεναν. Τότε ανακοινώθηκε από τα μεγάφωνα πως το Ελληνικό Σμήνος Acroteam, με αρχηγό τον Επισμηναγό Ηλ. Τσαμουσόπουλο, θα έκανε την έναρξη.

Τα επτά F-86E μπήκαν στον κύριο διάδρομο και άρχισαν την απογείωση. Στα μισά περίπου της διαδρομής, με αριστοτεχνική επιδεξιότητα σαν να ήταν δεμένα σε ένα σώμα, απογειώθηκαν και πετώντας χαμηλά έκαναν διάφορους ελιγμούς, προφανώς αναγνωριστικούς της επικρατούσας καιρικής κατάστασης.

Κάποια στιγμή το Σμήνος εθεάθη από μακριά να πλησιάζει προς το αεροδρόμιο πολύ χαμηλά και με πολύ μεγάλη ταχύτη-

τα. Τη στιγμή που τα αεροπλάνα βρίσκονταν στα μισά του διαδρόμου, όπου και οι εξέδρες των επισήμων, με απότομη, σχεδόν κατακόρυφη άνοδο, χάθηκαν μέσα στη χαμηλή νέφωση.

Ένα αυθόρμητο ααα... ακούστηκε τη στιγμή εκείνη ταυτόχρονα από χιλιάδες θεατές, μια κραυγή αγωνίας, έκπληξης, ανησυχίας και θαυμασμού συγχρόνως. Ένωσα βαθιά συγκίνηση αλλά και ανησυχία. Τι πάει να κάνει ο Τσαμουσόπουλος, σκέφτηκα.

Επικράτησε απόλυτη σιγή. Ο βόμβος των επτά αεροπλάνων ακουγόταν άλλοτε ισχυρός και άλλοτε μειωμένος, σημάδι πως το Σμήνος έκανε ακροβατικούς ελιγμούς και όχι απλή πτήση. Οι χιλιάδες θεατές παρακολουθούσαν νοερά, χωρίς να βλέπουν τίποτα· άκουγαν μόνο με εμφανή ανησυχία τον βόμβο των αεροπλάνων σε μια απόλυτη σιωπή. Ατμόσφαιρα άκρως τεταμένη. Κάποια στιγμή το Σμήνος ακούστηκε να αυξάνει την ταχύτητά του, κάτι σαν κατακόρυφη βύθιση, πράγμα που μεγάλωσε την ανησυχία των θεατών, που με αγωνία περίμεναν να δουν επτά αεροπλάνα να τσακίζονται. Με έκπληξη όμως είδαν πάλι το Σμήνος των επτά αεροπλάνων να βγαίνει μέσα από τα σύννεφα κατακόρυφα σχεδόν προς τα κάτω, να διαγράφει καμπύλη εξόδου, να οριζοντιώνεται χαμηλά, λίγα μέτρα από την επιφάνεια του διαδρόμου και με πολύ μεγάλη ταχύτητα στο ύψος της κεντρικής κερκίδας, να ανυψώνεται κατακόρυφα και να χάνεται και πάλι μέσα στα σύννεφα.

Ο κόσμος με την εμφάνιση του Σμήνους επανέλαβε το εκπληκτικό πρώτο ααα, εκδήλωση θαυμασμού και ικανοποίησης αυτή τη φορά, και, με τη δεύτερη είσοδό του μέσα στα σύννεφα, αυθόρμητα σηκώθηκε όρθιος και χειροκροτούσε παρατεταμένα. Ήταν μια στιγμή αποθέωσης. Ο Διοικητής της Αεροπορικής Βάσης που φιλοξενούσε τους αγώνες, Γερμανός Σμήναρχος Κρουπίνσκι, άσος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όρθιος λίγα καθίσματα πιο πέρα, έστρεψε προς το μέρος μου και, με κλεισμένη την παλάμη και υψωμένο τον αντίχειρα, μου έκανε νόημα που σήμαινε συγχαρητήρια στο Σμήνος. Ήδη είχε διαφανεί πως το Ελληνικό Σμήνος θα ήταν ο νικητής.

Ο ενθουσιασμός και οι έντονες εκδηλώσεις του πλήθους συνεχίστηκαν μερικά λεπτά. Χωρίς ν' ακούγεται βόμβος κινητήρων αεροπλάνων, ούτε να φαίνονται αυτά ακόμα καθαρά, το Σμήνος των επτά πλησίαζε το αεροδρόμιο, με μικρή ταχύτητα

αυτή τη φορά και με τους τροχούς κατεβασμένους. Άγγιξε απαλά σαν μια γροθιά και πάλι την αρχή του διαδρόμου, αφέθηκε να προχωρεί προς το μέσο της όλης διαδρομής και με ελαττωμένη πλέον την ταχύτητα έστρεψε αριστερά, κάθετα προς την κεντρική εξέδρα και στάθμευσε προ των επισήμων.

Όλοι σηκωθήκαμε σε ένδειξη χαιρετισμού. Το πλήθος από παντού όρθιο χειροκροτούσε. Ο Πτέραρχος Steinhof, Γενικός Επιθεωρητής της Γερμανικής Αεροπορίας, συγκινημένος είπε την αλησμόνητη φράση:

*«Έχω δει πολλά ακροβατικά σμήνη έως τώρα, αλλά Σμήνος που να κάνει ακροβατικά μέσα στα σύννεφα και να προσγειώνει επτά αεριωθούμενα ενωμένα, δεν έχω ξαναδεί!»*

Ήταν η κορυφαία στιγμή της όλης επίδειξης. Θύμιζαν πρωταγωνιστές αρχαίου δράματος, όταν στο τέλος της μεγάλης παράστασης, συγκινημένοι και πιασμένοι από το χέρι, υποκλίθηκαν μπροστά στο πλήθος των θεατών που τους χειροκροτούσε.

Ας τους χειροκροτήσουμε κι εμείς τώρα, έστω νοερά, έστω καθυστερημένα. Τα Ελληνικά Ακροβατικά Σμήνη, από το 1954 έως το 1968, ήταν ό,τι πιο θαυμαστό, πιο ευγενικό και πιο ωραίο είχε να επιδείξει η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Επί δεκατέσσερα ολόκληρα χρόνια αποτελούσαν τη ζωντανή και εμβληματική έκφρασή της. Το αξιοθαύμαστο αυτό τόλμημα αποκτά ιδιαίτερη σημασία, ιστορική θα έλεγα, διότι παραμένει επί 42 χρόνια ανεπανάληπτο κι απ' ό,τι φαίνεται θα εξακολουθεί να παραμένει μοναδικό.

\*

Τελειώνω την καταγραφή των αναμνήσεων και προσωπικών εμπειριών μου με κάτι που το θεωρώ ως το πιο σημαντικό, το ουσιωδέστερο, την πεμπτούσια της όλης προσπάθειας, αυτό που διαρκεί, αυτό που διδάσκει, αυτό που τελικά μένει και πρέπει να το θυμόμαστε. Το παίρνω από το βιβλίο και είναι αυτό που ο απερχόμενος τότε αρχηγός του Ακροβατικού Σμήνους Ηλίας Τσαμουσόπουλος, αποχαιρετώντας τους συντρόφους του και βαθύτατα συγκινημένος, αφού τους αγκάλιαζε, με δάκρυα στα μάτια τους έλεγε:

*«Σας αγαπώ όλους! Είστε όλοι αδέρφια μου!»*

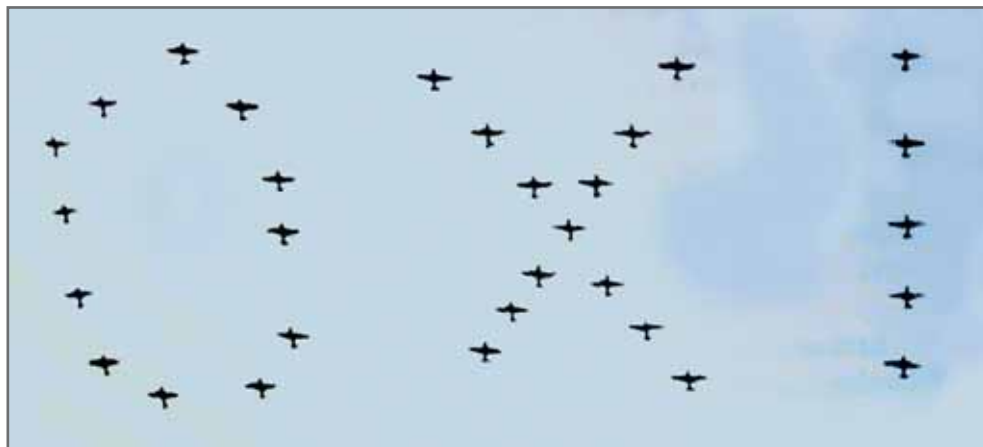


▲ Ο Κ. Κόκκας (αριστερά) και ο Κ. Χατζηλάκος στο βόρειοαφρικανικό μέτωπο, υπηρετώντας στην 336 Μοίρα Διώξεως το 1943.

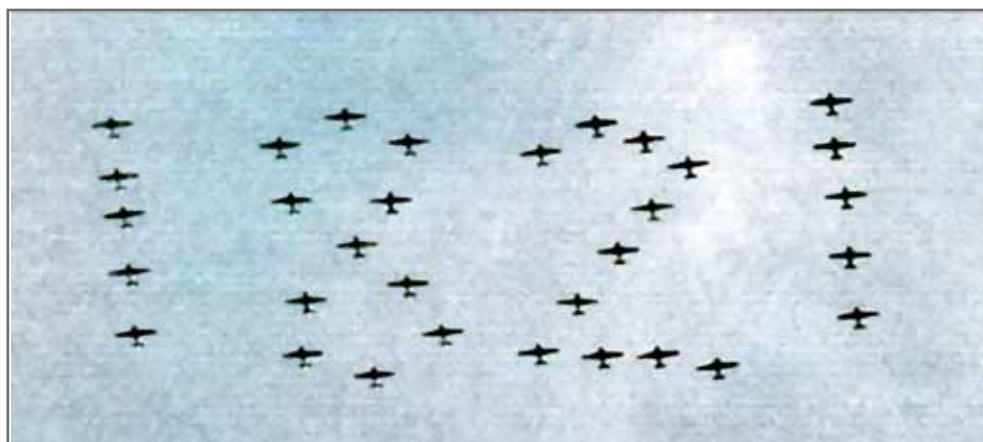
*(Αρχείο Κ. Χ.)*

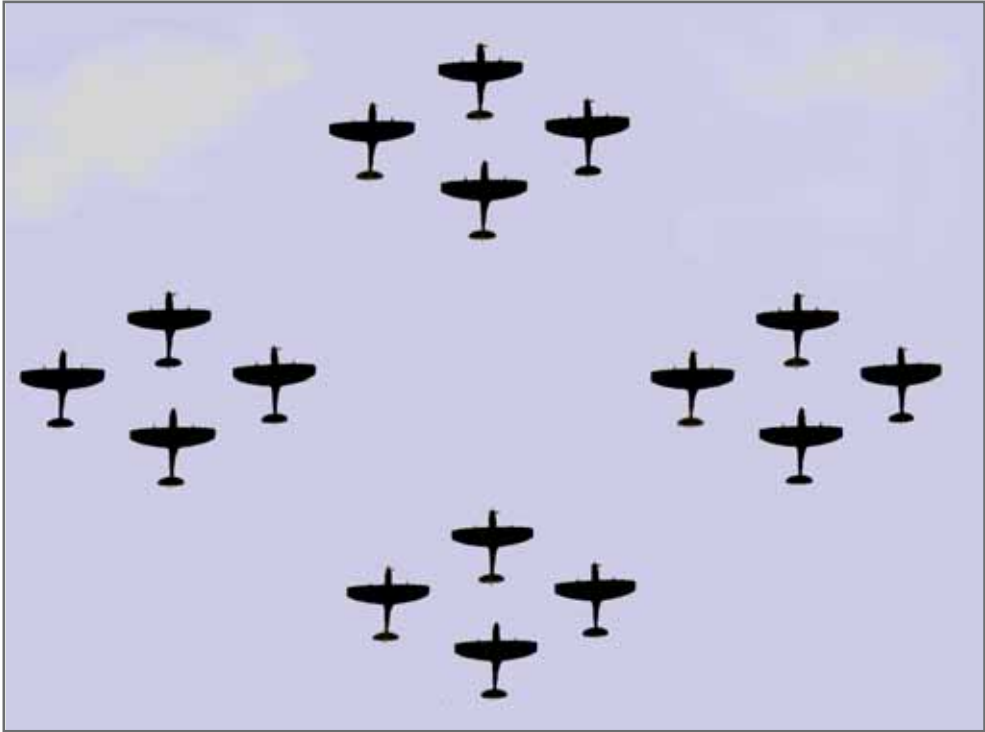
---

\* Ο Αντιπτέραρχος Κων/νος Χατζηλάκος είναι της 10ης σειράς της Σχολής Αεροπορίας (μετέπειτα Ικάρων), τελευταίας προπολεμικής (είσοδος 1940). Εκπαιδεύτηκε στην Ελλάδα και στη Νότια Ροδεσία. Έλαβε μέρος στις επιχειρήσεις του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου ως χειριστής της 336 Μοίρας Διώξεως σε αποστολές στη Βόρεια Αφρική, Μεσόγειο, Κρήτη, Ιταλία και Γιουγκοσλαβικές ακτές με αεροσκάφη Hurricane και Spitfire, καθώς και στις επιχειρήσεις 1946 – 1949. Έχει στο ενεργητικό του πάνω από 200 πολεμικές αποστολές. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Διετέλεσε Διοικητής Πτερυγίων Μάχης (113ΠΜ/1954, 111ΠΜ/1959, 110ΠΜ/1964), Διευθυντής Επιχειρήσεων 28 ΑΤΑ και 6ου Αεροπορικού Στρατηγείου του ΝΑΤΟ, ως και Αεροπορικός Ακόλουθος στην Ουάσιγκτον.



▲▼ Σχηματισμοί αεροπλάνων Harvard της Σχολής Αεροπορίας πάνω από την πλατεία του Αγνώστου Στρατιώτη κατά τη διάρκεια στρατιωτικής παρέλασης στην Αθήνα. Επάνω το 1952, στην επέτειο του ΟΧΙ της 28ης Οκτωβρίου 1940, και κάτω το 1953, στην επέτειο της 25ης Μαρτίου 1821. (Αρχείο Κ.Χ.)





▲ 25η Μαρτίου 1954. Είναι η τελευταία ομαδική εμφάνιση των Spitfire, κατά τη στρατιωτική παρέλαση πάνω από την παραλιακή λεωφόρο στη Θεσσαλονίκη, παρουσία του τότε Πρωθυπουργού Στρατάρχου Αλέξανδρου Παπάγου.

Πετούσαν οι αποφοιτήσαντες αξιωματικοί από τη Σχολή Πολεμικής Εκπαίδευσης - που λειτουργούσε στην 113 Πτέρυγα Μάχης - και των δύο Τμημάτων της Σχολής Αεροπορίας Μονίμων και Εφέδρων. Μεταξύ αυτών πρέπει να υπήρχαν και κάποιοι από τους μετέπειτα διακριθέντες ως μέλη των Ακροβατικών Σμηνών. Ήταν μια άγιοχη εμφάνιση σχηματισμού 16 Spitfire.

Λίγες μέρες αργότερα, την 30η Απριλίου 1954, έγινε η καθήλωση (παγκόσμια) όλων των Spitfire. Από την άποψη αυτή η φωτογραφία θα πρέπει να θεωρηθεί ιστορική, γι' αυτούς τουλάχιστον που συμμετείχαν.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

**Α**νατρέχοντας στην ιστορία των ελληνικών ακροβατικών σμηνών, με αεριοθούμενα, παρατηρούμε ότι συγκροτήθηκαν και έδρασαν με επιτυχία και ασφάλεια στις δεκαετίες του '50 και '60, σε μία εποχή με αυξημένο δείκτη ατυχημάτων. Στις τεχνολογικές ατέλειες των πρώτης γενιάς αεριοθουμένων εκείνης της εποχής, προσετίθετο ο ανθρώπινος παράγοντας στην πρόκληση των ατυχημάτων. Θα πρέπει να αναγνωριστεί, στο δυσμενές αυτό κλίμα, η ταχύρρυθμη αρχική εκπαίδευση των χειριστών, σε συνδυασμό με τον χαρακτήρα της επείγουσας μετάπτωσης στα αεριοθούμενα. Χωρίς να αγνοούνται και άλλοι παράγοντες, όπως η επίβλεψη, η σωστή ενημέρωση, η ελλιπής υποστήριξη των πτήσεων και η μη τήρηση κανόνων ασφαλείας. Οι καιρικές συνθήκες αποτελούσαν επίσης έναν πολύ σοβαρό παράγοντα.

Μέσα σ' αυτό το αβέβαιο περιβάλλον ασφαλείας πτήσεων, ξεχώρισε η φυσιογνωμία του Επισμηναγού Κωνσταντίνου Κόκκα, που στη δική του πρωτοβουλία οφειλόταν η συγκρότηση του πρώτου Ακροβατικού Σμήνους με αεροσκάφη F-84G. Η επιτυχημένη δράση του Σμήνους συνεχίστηκε και με αρχηγό τον Σμηναγό Ιωάννη Στυλιανάκη. Ακολούθησε, βάσει διαταγής του ΓΕΑ, η συγκρότηση του δεύτερου Σμήνους με αεροσκάφη F-86E. Αρχηγός αυτού του Σμήνους ήταν ο Σμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος. Έτσι η προβολή των ελληνικών φτερών εντός και εκτός Ελλάδος συνεχίστηκε για χρόνια και με τη συμμετοχή του διαδόχου αρχηγού Σμηναγού Ανδρέα Φραγκοπανάγου. Τέλος δημιουργήθηκε και τρίτο Σμήνος με αεροσκάφη F-5A, αρχηγός του οποίου ήταν επίσης ο Α. Φραγκοπανάγος, αλλά η ιστορία του ήταν βραχύβια.



Κύριος σκοπός των ακροβατικών σμηνών δεν ήταν η εκτέλεση ελιγμών σε χαμηλό ύψος προς τέρψη των θεατών, αλλά:

- Η ανύψωση του ηθικού των νέων αεροπόρων και κατ' επέκταση όλου του προσωπικού της Αεροπορίας, που ένοιωθε ότι και αυτό με την εργασία του συμβάλλει στο αποτέλεσμα που όλος ο κόσμος θαυμάζει.

- Η κατάδειξη, κυρίως στο ιπτάμενο προσωπικό, ότι η προπτήσης μελέτη-ανάλυση της επικείμενης άσκησης, η γνώση και τήρηση των ορίων λειτουργίας του αεροσκάφους και του χειριστή, καθώς και η κατάλληλη προετοιμασία και προοδευτική εκτέλεση των ασκήσεων, είναι οι παράγοντες που μετατρέπουν μία επικίνδυνη πτήση, όπως είναι τα ακροβατικά σε σχηματισμό και σε χαμηλό ύψος, σε μια αντίστοιχη ασφαλή.

- Η προσέλευση περισσότερων νέων στις τάξεις της Αεροπορίας, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα της καλύτερης επιλογής.

- Η προβολή της Πολεμικής Αεροπορίας στην Ελλάδα και στο εξωτερικό και η αναγνώρισή της ως μίας των καλύτερων του ΝΑΤΟ.

Η διαφορά των ελληνικών ακροβατικών σμηνών από τα αντίστοιχα των άλλων χωρών ήταν ότι οι χειριστές τους δεν αποτελούσαν ανεξάρτητο σμήνος, αλλά ήταν εντεταγμένοι σε πολεμική μοίρα, με όλες τις υποχρεώσεις που αυτό περιλάμβανε, στον αέρα και στο έδαφος. Οι εξασκήσεις σε προγραμματισμένες ή μη επιδείξεις γίνονταν συνήθως πριν από την έναρξη εργασίας ή αργά το απόγευμα, για να μη παρακωλύεται το επιχειρησιακό έργο της μοίρας. Ήταν δηλαδή μια καθαρά εθελοντική προσφορά από το ιπτάμενο και τεχνικό προσωπικό. Παρ' όλα αυτά, όλο το προσωπικό επιθυμούσε διακαώς να γίνει μέλος του Σμήνους, για να έχει την ικανοποίηση ότι προσέφερε στην Αεροπορία κάτι περισσότερο απ' ό,τι αυτή ζητούσε. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στα 14 περίπου χρόνια πτητικής δραστηριότητας των ακροβατικών σμηνών της Αεροπορίας μας ο υ δ ε μ ί α α π ώ λ ε ι α αεροσκάφους ή χειριστή σημειώθηκε σε πάνω από 10.000 εξόδους πτήσεων εξασκήσεων και επιδείξεων (πράγμα σπάνιο για ακροβατικά σμήνη).

Σε ατομικό βιβλιάριο πτήσεων χειριστή, με πενταετή θητεία στο Ακροβατικό Σμήνος, είναι καταχωρισμένες 434 έξοδοι σε επιδείξεις και εξασκήσεις, γεγονός που σημαίνει ότι

πραγματοποιήθηκαν πάνω από 2.000 Loop, Roll και άλλοι ακροβατικοί ελιγμοί σε πολύ χαμηλό ύψος.

Επίσης βασικός συντελεστής στις επιτυχίες των ακροβατικών σμηνών υπήρξε η άριστη συντήρηση και προετοιμασία των αεροσκαφών από το τεχνικό προσωπικό εδάφους, που είχε ως αποτέλεσμα να μη παρουσιαστεί καμία σοβαρή βλάβη κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας και της εκτέλεσης των επιδείξεων. Οι χειριστές που συμμετείχαν στα ακροβατικά σμήνη και οι τεχνικοί δεν ετύγχαναν διαφορετικής μεταχείρισης έναντι των συναδέλφων τους. Το σημαντικότερο είναι ότι ούτε οι ίδιοι το επεδίωξαν, γι' αυτό και είχαν τη γενική εκτίμηση από όλους, τόσο για το έργο τους όσο και για το ήθος τους.

Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, με τις συνθήκες της εποχής εκείνης και ιδιαίτερα τη νοοτροπία των τότε αεροπόρων, ανδρώθηκαν και μεγαλούργησαν τα Ακροβατικά Σμήνη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας.

- \* -



▲ Αεροδρόμιο Ελευσίνας 1952. Χειριστές αεριωθουμένων F-84G, από αριστερά: Ανθυποσμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος, Επισμηναγός Ευάγγελος Σινούρης (Διοικητής 337Μ) και Υποσμηναγός Εδμόνδος Λάιτμερ. (Αρχείο ΜΙΣΠΙΑ)

## *Απο το σύνολο των απόψεων:*

### Για το Σμήνος των αεροσκαφών F-84G

Ο διάσημος δημοσιογράφος Drew Pearson έγραψε το 1956 στην Washington Post:

<<... *The best I have seen...* Στην Ελευσίνα παρακολούθησα την πλέον εντυπωσιακή επίδειξη ακροβατικού σμήνους μέχρι τώρα... Από απόψεως ακριβείας εκτελέσεως ελιγμών, η επίδειξης ξεπέρασε ακόμα και την επίδειξη του Αμερικανικού Σμήνους των “Skyblazers” που έγινε προς τιμήν του Αιζενχάουερ ... .>>

Το περιοδικό FLIGHT τον Ιούλιο του 1958 έγραψε:

<<... Οι Έλληνες αμέσως έδειξαν ότι είναι μαέστροι και μαλακοί χειριστές (*masterful and smooth fliers*) με καλή αντίληψη επιδείξεως, εξαιρετικό ρεπερτόριο ελιγμών και αλλαγών.>>

### Για το Σμήνος των επτά αεροσκαφών F-86E

Ο Γενικός Επιθεωρητής της Γερμανικής Αεροπορίας Πτέραρχος Steinhof, το 1960, δήλωσε:

<<... Έχω ιδεί πολλά ακροβατικά Σμήνη μέχρι τώρα, αλλά Σμήνος που να κάνει ακροβατικά μέσα στα σύννεφα και να προσγειώνει ομαδικά επτά αεριωθούμενα δεν έχω ξαναδεί.>>

Ο Αμερικανός Διοικητής της Βάσης Spangdallem στη Γερμανία, το 1962, δήλωσε:

<<... Το Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος δεν είναι δυνατόν να το συναγωνιστεί κανένα άλλο, είναι το καλύτερο από δεκαπέντε και πλέον ακροβατικά σμήνη που έχω δει μέχρι τώρα>>

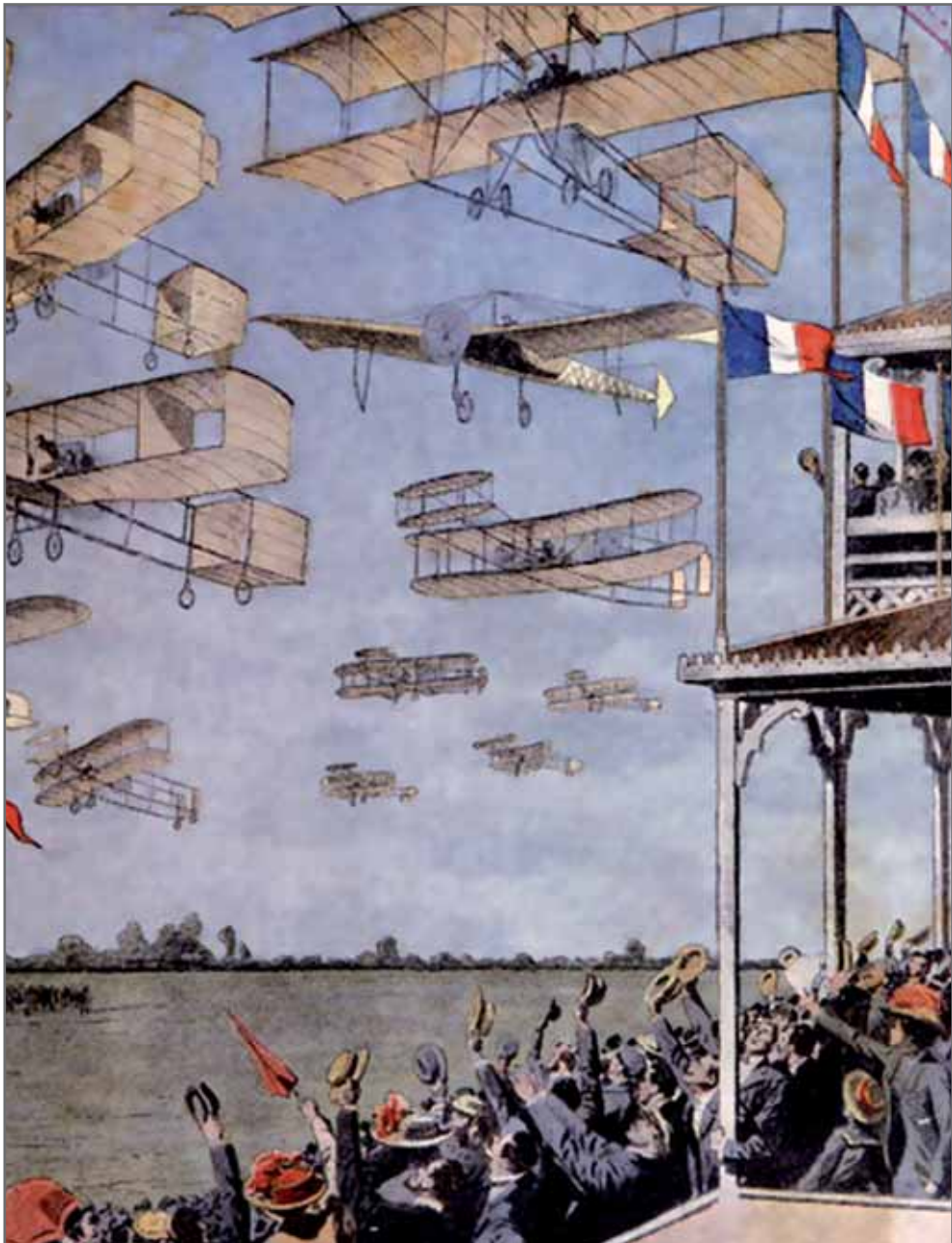
## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

**Ο**ι ακροβατικοί ελιγμοί των αεροσκαφών συγκεντρώνουν το αποτέλεσμα του συγκερασμού επιστήμης και δεξιοτεχνίας. Το στοιχείο της επιστήμης συναντάται ακόμη και στην πρώτη πτητική κατασκευή των αδελφών Ράιτ. Είναι οι πρώτοι που επινόησαν την αεροδυναμική σήραγγα, με την οποία από το 1901, δοκιμάζοντας περισσότερα από 200 πρότυπα αεροτομών διαφορετικού σχήματος, κατέληξαν στα σωστά συμπεράσματα, που τους επέτρεψαν την πρώτη ελεγχόμενη μηχανοκίνητη πτήση, στις 17 Δεκεμβρίου 1903, στο Kitty Hawk της Β. Καρολίνας των ΗΠΑ. Όμως, ο παράγοντας της δεξιοτεχνίας θεωρείται κύριος συντελεστής της αξιοποίησης των μετά την εποχή των Ράιτ ραγδαίων εξελίξεων της αεροπλοΐας. Ο άνθρωπος, στερούμενος των φυσικών προσόντων τού πτητικού ζωικού κόσμου, κατορθώνει την τιθάσευση της τεχνολογικής εξέλιξης με τη γνώση που του παρέχει η επιστήμη της αεροδυναμικής, αλλά κυρίως με την εξοικείωση που του προσφέρει η αεροπορική εκπαίδευση.

Όταν κανείς εκστασιασμένος, με κομμένη την ανάσα, παρατηρεί τους ακροβατικούς ελιγμούς κάποιου σμήνους αεροσκαφών, σίγουρα ο θαυμασμός του συνοδεύεται με την εκτίμηση που τρέφει στο επίπονο, με σοβαρούς κινδύνους, έργο της εκπαίδευσης των πρωταγωνιστών πιλότων. Εντούτοις η μεθοδική εξάσκηση φέρνει το αναμενόμενο αποτέλεσμα αποκλειστικά στους προικισμένους με πνευματική διαύγεια, ετοιμότητα σκέψης και ικανότητα ταχείας αντίδρασης.

### **Ιστορική αναδρομή**

Κατά φυσική συνέπεια, οι πρώτες αεροπορικές επιδείξεις εμφανίστηκαν με τις πειραματικές αρχικές πτήσεις των αεροπλά-



▲ Παρίσι 1909. Αφίσα εποχής από την πρώτη παγκόσμια επίδειξη αεροπλάνων. (Αρχείο Π.-Β. Π.)

νων. Μπορεί το προνόμιο της πρώτης ελεγχόμενης μηχανοκίνητης πτήσης να ανήκει στις ΗΠΑ, εντούτοις το επίκεντρο των πρώτων αεροπορικών δραστηριοτήτων ήταν η Γαλλία, όπου πραγματοποιήθηκε η πρώτη ευρωπαϊκή πτήση του Αλμπέρτο Σάντος – Ντυμόν με την συσκευή 14bis, στις 13 Σεπτεμβρίου 1906. Ακολούθησαν οι πειραματικές κατασκευές των Λουί Μπλεριό, αδελφών Βουαζέν, αδελφών Φαρμάν, Λαθάμ κ.ά., με αποτέλεσμα να διοργανωθούν τον Αύγουστο του 1909 αεροπορικές επιδείξεις στον ιππόδρομο Reims του Παρισιού. Ήταν ένα σημαντικό γεγονός που σηματοδότησε την ιστορία της αεροπλοΐας.

Για μία εβδομάδα τριάντα πέντε μονοκινητήρια αεροπλάνα “αλώνιζαν” τον ουρανό της περιοχής. Συνολικά διακόσιες χιλιάδες άτομα, κυρίως Γάλλοι, πλήρωσαν είσοδο, για να είναι παρόντες στον αγωνιστικό χώρο, να απολαύσουν τις επιδείξεις από κοντά και να είναι μάρτυρες των ρεκόρ που καλούνταν να καταρρίψουν οι πιλότοι, όπως ύψους, ταχύτητας, απόστασης, επιδεξιότητας κλπ. Άλλα εκατό χιλιάδες άτομα είχαν σκορπίσει στους γύρω λόφους, για να ζήσουν τις συγκινήσεις που μπορεί να προσφέρει ένα εναέριο “τσίρκο”.

Στα επόμενα χρόνια μέχρι την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου το 1914, η μία αεροπορική συνάντηση διαδεχόταν την άλλη, σε Ευρώπη και Αμερική. Είχαν εορταστικό χαρακτήρα με μορφή πανηγυριού.

Όλοι οι διαγωνιζόμενοι με τις προσπάθειές τους συντελούσαν στην προώθηση της αεροπορικής τεχνολογίας, προβάλλοντας τους τύπους των αεροπλάνων που πετούσαν, και ασφαλώς με τα χρηματικά βραβεία που λάμβαναν διαφήμιζαν τους μεγάλους χορηγούς.

Με το τέλος του Πολέμου ένας αριθμός αεροπόρων που είχε απολυθεί από το στράτευμα έστρεψε το ενδιαφέρον του στις επικερδείς αεροπορικές επιδείξεις, ανοίγοντας ένα πρωτότυπο κεφάλαιο θεάματος με ριψοκίνδυνες πτήσεις, όπου στις πτέρυγες των αεροπλάνων ακροβατούσαν, δέσμιες, καλλίγραμμες χορεύτριες.

Δεν έλειψαν και οι επιδείξεις αεροπλάνων ενταγμένων σε κλειστό σχηματισμό. Μία τέτοια επίδειξη απόλαυσε το αθηναϊκό κοινό στις απογευματινές ώρες της 23ης Σεπτεμβρίου 1930 στο

αεροδρόμιο του Τατοΐου. Οκτώ αεροπλάνα της Ιταλικής Αεροπορίας, ακολουθώντας πρόγραμμα επιδείξεων σε άλλες χώρες, εκτέλεσαν θεαματικούς ελιγμούς, που προκάλεσαν κολακευτικά σχόλια στις εφημερίδες.

Η “Ακρόπολις” έγραψε : <<..... Πότε έσχιζαν τον αέρα όλα μαζί εις την σειράν, κοντά - κοντά, και χωρίς να εδέχει κανένα, ουδέ επ’ ελάχιστον, των άλλων, άλλοτε εσχημάτιζαν ένα είδος πετάλου, άλλοτε επετούσαν εις δύο σειράς, άλλοτε εσχημάτιζαν ένα τρίγωνον, η αρμονία των οποίων μόνον με την αρμονίαν και την συμμετριάν που έχουν μερικά πουλιά εις το πέταγμά των εμπορεί να παραβληθή. Ως θέαμα ήτο κάτι πραγματικώς απολαυστικόν.>>

Όμως δεν αποφεύχθηκε το μοιραίο, σε εκείνη την εκδήλωση. Μετά το πέρας της επίδειξης ο σχηματισμός, στην πτήση επιστροφής προς το Τατόι, περνώντας πάνω από το Ηράκλειο Αττικής, όπου υπήρχε μεγάλη καθολική κοινότητα, θέλησε να πραγματοποιήσει μία δεύτερη, απρογραμματίστη επίδειξη. Η τραγωδία δεν άργησε, όταν σε μία χαμηλή διέλευση, σε πολύ κλειστό σχηματισμό, συγκρούστηκαν δύο αεροπλάνα, με αποτέλεσμα τον ακαριαίο θάνατο του ενός πιλότου. Σήμερα μία αναθηματική στήλη με το όνομα του άτυχου αεροπόρου Επισμηνία Gino Brizzolari, που βρίσκεται δίπλα στο κτήριο που στεγάζεται η βιβλιοθήκη της Σχολής Πολέμου Αεροπορίας στο αεροδρόμιο Δεκελείας, θυμίζει έναν άδικο χαμό. Συγχρόνως δίδει το μήνυμα ότι στους ακροβατικούς ελιγμούς πρέπει να πρυτανεύει η σύνεση και η αυστηρή τήρηση κανόνων, χωρίς αυτοσχεδιασμούς και προχειρότητες.

Με την είσοδο της αεροπορικής τεχνολογίας στην αεριώθηση, ένα νέο είδος ακροβατικών ελιγμών δημιουργήθηκε με αεριωθούμενα (Jet) αεροσκάφη. Οι μεγάλες ταχύτητες έφεραν πρωτόγνωρους ελιγμούς και πλέον εντυπωσιακά στιγμιότυπα.

Από ελληνικής πλευράς η συγκρότηση ακροβατικών σμηνών με αεριωθούμενα συνδέθηκε άμεσα με τον άθλο της επιτυχημένης μετάπτωσης από τα ελικοφόρα στα αεριωθούμενα, στη δεκαετία του ’50. Η επίδειξη δε του Αμερικανικού Ακροβατικού Σμήνους “Skyblazers” της USAFE (Europe), στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, τον Ιούνιο του 1952, σηματοδότησε το όραμα δημιουργίας αντίστοιχου ελληνικού.



▲ Το Αμερικανικό Ακροβατικό Σμήνος των “Skyblazers”.

(Αρχείο Π.-Β. Π. μέσω Διαδικτύου)

## Η μετάπτωση στα αεριωθούμενα

Το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, το 1945, διαδέχθηκε για την Ελλάδα η περίοδος των επιχειρήσεων 1946 – 1949. Έτσι, στα δεινά του πολέμου προστέθηκε η φθορά που προκάλεσε η εμφύλια αυτή σύρραξη, με αποτέλεσμα η τότε Ελληνική Βασιλική Αεροπορία (ΕΒΑ) εξουθενωμένη από πλευράς προσωπικού και υλικού, να αποζητά την αναδιοργάνωσή της.

Ενταγμένη η Ελλάδα στη Δύση, δέχτηκε την αμερικανική βοήθεια, σε μια προσπάθεια κάλυψης βασικών αναγκών της ελληνικής κοινωνίας, ενώ συγχρόνως εφοδιάστηκε με το απαραίτητο στρατιωτικό υλικό.

Στις 21 Σεπτεμβρίου 1951 παρελήφθησαν στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας τα δύο πρώτα εκπαιδευτικά αεριωθούμενα αεροσκάφη Lockheed T-33A Silver Star, οι πρώτες πτήσεις των οποίων



σήμαναν τη χαραυγή του εκσυγχρονισμού της ΕΒΑ.

Η συμμετοχή της Ελλάδας στην Οργάνωση του Βορειο-ατλαντικού Συμφώνου (NATO), με επίσημη ημερομηνία ένταξης στις 18 Φεβρουαρίου του 1952, οριστικοποίησε τον εφοδιασμό της Αεροπορίας με αεριωθούμενα πολεμικού τύπου. Έτσι, την 1η Μαρτίου του ίδιου έτους, προσγειώθηκαν στην Ελευσίνα τα δύο πρώτα Republic F-84G Thunderjet, για να ακολουθήσουν στη συνέχεια και τα υπόλοιπα, τα οποία εξόπλισαν τις πρώτες Μοίρες jet. Το 1954 προστέθηκαν τα Canadair F-86E Sabre.

Η αξιοποίηση του νέου υλικού με τη δημιουργία ετοιμοπόλεμων μοιρών, είχε τον χαρακτήρα των ταχύτατων ρυθμών. Μέσα από τις δυσχέρειες της εποχής λόγω της ισχνής οικονομικής κατάστασης της χώρας, πρόβαλε το ψυχικό σθένος του προσωπικού όλων των ειδικοτήτων, με το βαρύ φορτίο της όλης αναδιοργάνωσης να πέφτει στους ώμους του Αρχηγού ΓΕΑ Αντιπετάρχου Εμμανουήλ Κελαϊδή.



▲ Σε αγώνες βολής μεταξύ Αεροποριών του NATO. Από αριστερά οι: Σμηναγός Ι. Στυλιανάκης, Υποσμηναγός Ι. Καραμέτσος, Επισμηναγός Κ. Κόκκας και Σμηναγός Θ. Μήτσνας. Το διακρινόμενο ουραίο πτέρωμα δεξιά είναι αεροσκάφους F-84G της 492 Μοίρας της USAFE (U.S.AIR FORCES IN EUROPE). (Αρχείο Γ. Κ.)

Εντός τεσσάρων περίπου ετών (1952 – 1955) δημιουργήθηκε η απαραίτητη υποδομή με κονδύλια του ΝΑΤΟ. Έγινε νέα διοικητική οργάνωση με Αρχηγεία και Πτέρυγες, αναπτύχθηκε σύγχρονο σύστημα εφοδιασμού και περατώθηκε η εκπαίδευση του αναγκαίου προσωπικού εδάφους και αέρος, με αποτέλεσμα δέκα ετοιμοπόλεμες Μοίρες, σύμφωνα με τα κριτήρια του ΝΑΤΟ, να παρατάσσονται στο δυναμικό μιας νέας, εκ βάθρων αναγεννημένης, Ελληνικής Αεροπορίας.

## **Τα Ακροβατικά Σμήνη αεριοθουμένων**

Στην όλη αναδιοργάνωση της Αεροπορίας, τα ελληνικά φτερά όχι μόνο πρωτοστάτησαν επιχειρησιακά, σε σύγκριση με τις άλλες Αεροπορίες της νότιας πτέρυγας του ΝΑΤΟ, αλλά ως αποκορύφωμα της όλης προσπάθειας, δημιούργησαν στους κόλπους της νεοσύστατης με F-84G 337 Μοίρας το πρώτο Ακροβατικό Σμήνος αεριοθουμένων με τέσσερα αεροσκάφη. Το Σμήνος αυτό, με αρχηγό τον Επισμηναγό Κωνσταντίνο Κόκκα αρχικά και στη συνέχεια τον Σμηναγό Ιωάννη Στυλιανάκη, έμελλε να τύχει μεγάλης εκτίμησης και δόξας, με τους τολμηρούς και ποικιλόμορφους ελιγμούς που εκτελούσε σε δεκάδες αεροπορικές επιδείξεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Πριν ακόμη καταργηθεί το πρώτο αυτό Σμήνος, το 1958, λόγω της επικείμενης αντικατάστασης των F-84G, συγκροτήθηκε από την 341 Μοίρα Αναχαίτισης Ημέρας (ΜΑΗ), στο αεροδρόμιο της Τανάγρας, το δεύτερο Ακροβατικό Σμήνος με αεροσκάφη F-86E Sabre. Με ιδρυτή τον Σμηναγό Ηλία Τσαμουσόπουλο, το νέο Σμήνος συνέχισε την ένδοξη πορεία που χάραξε το προηγούμενο, με πολλές διακρίσεις και λίαν ευμενή σχόλια από ειδήμονες διεθνούς επιπέδου. Οι εκτελούμενοι ελιγμοί εμπλουτίστηκαν και περιέλαβαν πέντε αεροσκάφη και στη συνέχεια επτά. Ήταν μία πρωτοτυπία που έφερνε το Ελληνικό Σμήνος να έχει το προβάδισμα στις διεθνείς αεροπορικές συναντήσεις ακροβατικών σμηνών. Με τη μετάθεση του Η. Τσαμουσόπουλου στα τέλη του 1960, την αρχηγία του Σμήνους ανέλαβε ο Υποσμηναγός Ανδρέας Φραγκοπανάγος, μέχρι την καθήλωση των F-86E το 1965.

Με την έλευση των αεροσκαφών Northrop F-5A Freedom Fighter δημιουργήθηκε το τρίτο Ακροβατικό Σμήνος από τον

έμπειρο Α. Φραγκοπανάγο, Διοικητή τώρα της 337 Μοίρας. Το Σμήνος αυτό ήταν βραχύβιο, με πρώτη επίσημη επίδειξη στην τελετή του εορτασμού της ΠΑ στο Τατόι το 1967. Αιτία της κατάργησής του υπήρξε η δυσλειτουργία των κινητήρων σε κάποιες φάσεις που προβλέπονταν κατά τη διάρκεια των ακροβατικών ελιγμών.

Για την ιστορία αναφέρεται ότι το 1958 (16/5/58), κατόπιν εισήγησης της 110 Πτέρυγας Μάχης (110 ΠΜ, εγκρίθηκε από το 28ο Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας (28 ΑΤΑ) η συγκρότηση ακροβατικού σμήνους τεσσάρων αεροσκαφών του νέου τύπου Republic F-84F Thunderstreak, με αρχηγό τον Σμηναγό Νικόλαο Κουρή. Εντούτοις, στην επίδειξη που ζητήθηκε από τον Αρχηγό του ΑΤΑ, Υποπτέραρχο Δημήτριο Θεοδοσιάδη, στην έξοδο από μία ανακύκλωση, ο σχηματισμός προσέγγισε το έδαφος πολύ επικίνδυνα. Οι θεατές και ο Αρχηγός του ΑΤΑ τρομοκρατήθηκαν, με αποτέλεσμα να καταργηθεί το Σμήνος.

Σ' αυτές τις πτήσεις, όπου τα αεροσκάφη πετούν σε σχηματισμό με μεγάλες αρχικά ταχύτητες που στην εξέλιξη του ελιγμού μειώνονται στις ελάχιστες για πτήση, ένα σφάλμα κλάσματος δευτερολέπτου είναι αρκετό να φέρει την καταστροφή. Εντούτοις, το βασικό λάθος ήταν ότι έγινε η επίδειξη πριν ακόμη τα μέλη του σχηματισμού να είναι έτοιμα, κυρίως από ψυχολογική άποψη.

Ανεξάρτητα από την τύχη του Σμήνους των F-84F, γεγονός είναι ότι στις δεκάδες των επιδείξεων των ελληνικών ακροβατικών σμηνών, κατά την πολυετή δράση τους, από το 1954 έως το 1968, δεν σημειώθηκε ατύχημα με απώλεια χειριστή ή αεροσκάφους. Όλες οι πτήσεις τους ήταν προσεκτικά μελετημένες και εκτελούνταν από υψηλού επιπέδου επαγγελματικότητας χειριστές. Το γεγονός αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι τα αεροσκάφη ήταν πρώτης γενιάς αεριωθούμενα με σχετικές τεχνικές ατέλειες. Σε όλες τις αεροπορίες ο δείκτης ατυχημάτων είχε αυξηθεί κατακόρυφα την περίοδο που αυτές μεταπηδούσαν από τα ελικοφόρα στα αεριωθούμενα. Εξετάζοντας την ιστορία των ελληνικών F-84G, παρατηρείται ότι στα επτά χρόνια που εξόπλισαν έξι Μοίρες χάθηκαν συνολικά 36 χειριστές (ένας αντισμήναρχος, δύο σμηναγοί, ένας υποσμηναγός και τριάντα δύο ανθυποσμηναγοί). Με άλλα λόγια αντιστοιχούσαν 2,3 θανατηφόρα ατυχήματα σε κάθε μήνα που τα F-84G πετούσαν στην Ελλάδα.

Γενικά, κατά την πρώτη φάση της αεριώθησης στην Αεροπορία σημειώθηκε αύξηση του δείκτη ατυχημάτων, ο οποίος έφθασε τον αριθμό 40. Να σημειωθεί ότι ο δείκτης αυτός ερμηνεύεται με τα μείζονα ατυχήματα ανά 100.000 ώρες πτήσης. Βέβαια, στη συνέχεια με την ανάπτυξη των παραγόντων της ασφάλειας των πτήσεων ο δείκτης αυτός κατέβηκε κάτω του 5.



▲ Το πρώτο θανατηφόρο ατύχημα με F-84G στις 12/9/52 στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, του οποίου χειριστής ήταν ο Ανθυποσμηναγός Παναγιώτης Λουκόπουλος. (Αρχείο Αμερικανού τεχνικού συμβούλου Gene Armstrong – μέσω Θέμη Βρανά))

Αν και η δράση των ελληνικών ακροβατικών σμηνών έχει αναφερθεί κατά καιρούς, κυρίως από δημοσιογραφικής πλευράς, εντούτοις μία εμπειρισιασμένη καταγραφή αυτής από αρχειακό υλικό, εμπλουτισμένη με τις εμπειρίες των ίδιων των πρωταγωνιστών, έλειπε μέχρι τώρα. Η παρούσα ιστορική μονογραφία έρχεται να καλύψει το σημαντικό αυτό κενό.

Από τη μελέτη της δράσης των Σμηνών αυτών διαπιστώνεται ότι οι εμπνευστές τους αλλά και όσοι επάνδρωσαν ή εξυπηρέτησαν τα αεροσκάφη δόξασαν τα ελληνικά φτερά, προσέλκυσαν θιασώτες στην Αεροπορία και με τις εκτός Ελλάδος επιδείξεις τους κατέδειξαν ότι μία μικρή χώρα μπορεί να καταφέρει πολλά.



▲ Τιμητικές διακρίσεις που δέχθηκαν κατά καιρούς οι χειριστές των Ελληνικών Ακροβατικών Σμηνών. Από επάνω αριστερά τα μετάλλια:

1 - “Στρατιωτικής Αξίας της Λαϊκής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας”, το 1954 από τον Πρόεδρο της Γιουγκοσλαβίας Στρατάρχη Τίτο στους χειριστές του Σμήνους των F-84G, με αρχηγό τον Αντισμήναρχο Κ. Κόκκα.

2 - “Τάξης Διάκρισης Τετάρτου Επιπέδου της Αιγύπτου”, το 1960 από τον Πρόεδρο της Αιγύπτου Νάσερ στους χειριστές του Σμήνους των F-86E, με αρχηγό τον Επισμηναγό Ηλ. Τσαμουσόπουλο .

3 - “Σταυρού του Τάγματος της Λεγεώνας της Τιμής της Γαλλικής Δημοκρατίας”, το 1963 από τον Πρόεδρο της Γαλλικής Δημοκρατίας Στρατηγό Ντε Γκολ στους χειριστές του Σμήνους των F-86E, με αρχηγό τον Σμηναγό Α. Φραγκοπανάγο.

4 - “Χρυσού Σταυρού του Τάγματος Γεωργίου του Α΄ ”, στους χειριστές των Σμηνών F-84G και F-86E.

5 - “Ιπποτικού Τάγματος Αξίας της Ιταλικής Δημοκρατίας”, το 1962 από τον Πρόεδρο της Ιταλικής Δημοκρατίας Senni στους χειριστές του Σμήνους F-86E, με αρχηγό τον Σμηναγό Α. Φραγκοπανάγο.

## «Acroteam» «Καρτέ των Άσων»

### ΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ REPUBLIC F-84G THUNDERJET 1953 – 1958

Το πρώτο σμήνος, που άνοιξε τη σελίδα των Ελληνικών Ακροβατικών Σμηνών, συγκροτήθηκε το 1953 στην 337 Μοίρα Διώξεως/Βομβαρδισμού (ΜΔ/Β), η οποία έδρευε στο αεροδρόμιο της Λάρισας (110 Πτέρυγα Μάχης). Εμπνευστής και δημιουργός του ήταν ο Διοικητής της Μοίρας Επισμηναγός Κωνσταντίνος Κόκκας. Υπό την αρχηγία του και στη συνέχεια με διάδοχο αρχηγό τον Σμηναγό Ιωάννη Στυλιανάκη, το Σμήνος, με τέσσερα αεριωθούμενα F-84G Thunderjet της εταιρείας Republic, κατέγραψε στο ενεργητικό του δεκάδες εντυπωσιακές επιδείξεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό μέχρι το 1958, αποσπώντας πολλά ευμενή σχόλια.

#### **Ιστορικό συγκρότησης**

Στα πρώτα χρόνια των αεριωθουμένων ένα ακροβατικό σμήνος αποτελούσε μια απτή ένδειξη της αξιοπιστίας των αεροσκαφών, με τα οποία οι ΗΠΑ εξόπλιζαν τις χώρες μέλη του Οργανισμού της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας (ΝΑΤΟ). Έτσι στη δεκαετία του '50 το Ακροβατικό Σμήνος της Αμερικανικής Αεροπορίας "Skyblazers" (Πυρπολητές του ουρανού), εξορμώντας με τέσσερα F-84E - και ένα εφεδρικό - από τη βάση Landstuhl της Δυτικής Γερμανίας, εκτελούσε θεαματικούς ελιγμούς σε κράτη που εξοπλιζόνταν με jet. Η αντίστοιχη επίδειξη πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα στις 23 Ιουνίου 1952 στην Αεροπορική Βάση Ελευσίνας (ΑΒΕ) και άφησε έκθαμβους τους παρευρισκομένους.



▲ Στιγμιότυπο των χειριστών της πρώτης σύνθεσης του Ακροβατικού Σμήνους των F-84G. Από αριστερά Ι. Στυλιανάκης, Κ. Κόκκας (αρχηγός), Δ. Δαμάσκος και Εμ. Παπαδημητρόπουλος. (Αρχειό Γ. Κ.)

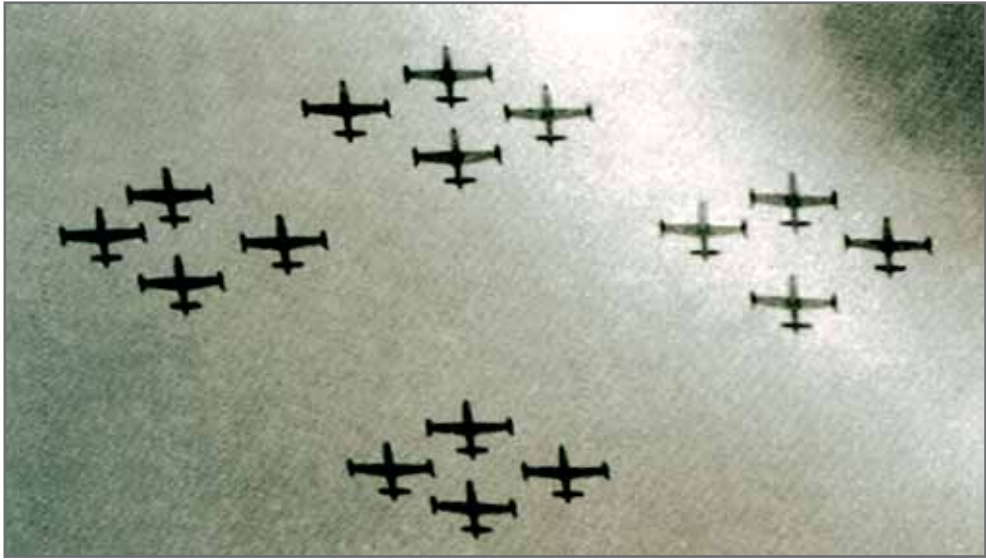
Μπορεί η επίδειξη αυτή του Αμερικανικού Σμήνους να δημιούργησε έναν ευσεβή πόθο δημιουργίας αντιστοίχου ελληνικού, πλην όμως κάτι τέτοιο δεν το επέτρεπαν οι τότε προτεραιότητες. Όμως το επεδίωξε και το πέτυχε έπειτα από ένα χρόνο με δική του πρωτοβουλία ο Επισμηναγός Κ. Κόκκας Διοικητής της 337 Μ Δ/Β, όπως προαναφέρθηκε.

Για την ιστορία να σημειωθεί ότι, όταν το Σμήνος “Skyblazers” περάτωσε την επίδειξη, εμφανίστηκε ένα ζεύγος αεροσκαφών F-84G της νεοσύστατης με jet 337 Μοίρας. Χειριστές αυτών ήταν ο Υποσμηναγός Αναστάσιος Τζαβάρας και ο Ανθυποσμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος, οι οποίοι εκτέλεσαν για 10 λεπτά θεαματικούς ελιγμούς σε κλειστό σχηματισμό ως προάγγελο δημιουργίας ελληνικού ακροβατικού σμήνους. Η ελληνική εμφάνιση περιέλαβε στη συνέχεια και πτήση σχηματισμού μοίρας. Σε άψογο σχηματισμό ρόμβου 16 F-84G εκτέλεσαν εντυπωσιακή πτήση με αρχηγό τον Διοικητή της 337 ΜΔ/Β Επισμηναγό Ευάγγελο Σινούρη.

Την ιδέα του ακροβατικού σμήνους κυοφόρησε ο Επισμηναγός Κ. Κόκκας, όταν βρισκόταν με απόσπαση, μαζί με τον ομοίοβαθμό του Α. Φραγκιά, στην Αεροπορική Βάση Neubiberg στη Δ. Γερμανία, ενταγμένοι στη 526 Μοίρα της 86ης Πτέρυγας της USAFE. Η παραμονή τους εκεί, από τον Ιανουάριο μέχρι τον Αύγουστο του 1952, είχε τον χαρακτήρα της επιχειρησιακής εκπαίδευσης με F-84E. Παράλληλα, ήταν μία καλή ευκαιρία για τον αεροπόρο Κ. Κόκκα να αντλήσει χρήσιμα στοιχεία, που αφορούσαν στους ακροβατικούς ελιγμούς, από τις επίδειξεις του Σμήνους των “Skyblazers” στα αεροδρόμια της Δ. Γερμανίας.

Συμπληρωματικά αναφέρεται ότι στις 29 Μαρτίου 1952 επισκέφτηκε την Αεροπορική Βάση Ελευσίνας (ABE), όπου γινόταν η υποδοχή των F-84G και η συγκρότηση των Μοιρών με αυτά, ο Διοικητής της 526 Μοίρας ως αρχηγός τετράδας F-84E με λοιπούς χειριστές του σχηματισμού τον Κ. Κόκκα, τον Α. Φραγκιά και έναν Αμερικανό. Η επίσκεψη έγινε στο πλαίσιο εκπαιδευτικού αεροναυτιλιακού ταξιδιού και είχε διάρκεια δύο ημερών.





▲ Αεροδρόμιο Ελευσίνας 1952. Πτήση σχηματισμού μοίρας 16 αεροσκαφών F-84G της 337 Μοίρας, μετά την επίδειξη των “Skyblazres”.

(Αρχείο. Ε. Σ.)



▲ Η Βασίλισσα Φρειδερίκη που παρακολούθησε την επίδειξη των “Skyblazres”, συγχαίρει τον Αμερικανό αρχηγό του Σμήνους, παρουσία του Αρχηγού ΓΕΑ Αντιπτεράρχου Εμ. Κελαϊδή (αριστερά) και τον Διοικητή της 337 Μοίρας Επισμηναγό Ε. Σινούρη (δεξιά).

(Αρχείο Ε. Σ.)



▲ Οι Επισμηναγοί Κ. Κόκκας (δεξιά) και Α. Φραγκιάς (αριστερά) με δύο Αμερικανούς αξιωματικούς στη διάρκεια της εκπαίδευσής τους στη Δυτική Γερμανία, μπροστά από ένα F-84E της 526 Μοίρας. (Αρχείο Γ. Κ.)

Ο Κ. Κόκκας επέστρεψε από τη Γερμανία τον Αύγουστο. Τότε παρέλαβε τη διοίκηση της 337 ΜΔ/Β από τον Επισμηναγό Ε. Σινούρη, ο οποίος μαζί με τον ομοιόβαθμό του Ε. Αθανασόπουλο μετέβησαν με τη σειρά τους σε αμερικανική βάση στη Δυτική Γερμανία για πολεμική εκπαίδευση.

Με την αναδιοργάνωση της Πολεμικής Αεροπορίας, στις αρχές της δεκαετίας του '50, αντί των αεροπορικών βάσεων συγκροτούνταν πτέρυγες μάχης με κατάλληλη οργάνωση και υποδομή για την εξυπηρέτηση των αεριωθούμενων αεροσκαφών. Έτσι το φθινόπωρο του 1952 η 337 Μ Δ/Β μετακινήθηκε στο αεροδρόμιο της Λάρισας (110 Πτέρυγα Μάχης).

Κύριο μέλημα του διοικητή της Μοίρας ήταν να καταστούν όλοι οι χειριστές ετοιμοπόλεμοι, πράγμα που επιτεύχθηκε σύντομα.

Συγχρόνως θεοπίστηκε κατά τα πρότυπα της USAF, ως έμβλημα της Μοίρας η απεικόνιση ενός φαντάσματος και ως χαρακτηριστικό κλήσης το: “Flying Ghost”.



▲ Το έμβλημα της 337 ΜΔ/Β, “Flying Ghost”

Ο δρόμος τώρα άνοιγε στον θαρραλέο αεροπόρο Κωνσταντίνο Κόκκα για την εκπλήρωση του οράματός του, τη συγκρότηση ακροβατικού σμήνους. Άλλωστε, ήταν πεπεισμένος για την επιτυχία του εγχειρήματος αυτού, καθώς είχε εκτιμήσει την ικανότητα των χειριστών της Μοίρας του.

Ο Κόκκας επέλεξε τρεις ακόμη για την επάνδρωση των τεσσάρων F-84G του Σμήνους: τους Υποσηναγούς Ιωάννη Στυλιανάκη και Δημήτριο Δαμάσκο και τον Ανθυποσηναγό Εμμανουήλ Παπαδημητρόπουλο.

Ο Ταξίαρχος ε.α. Ιωάννης Στυλιανάκης θυμάται (1992): <<Σε εμάς τους τρεις αποκαλύπτει το μυστικό, εξηγεί τους κινδύνους και μας ρωτάει αν δεχόμαστε. Δεχτήκαμε!>>

Η εξάσκηση στους ακροβατικούς ελιγμούς, που άρχισε στα μέσα του 1953, γινόταν παράλληλα με το ημερήσιο βεβαρημένο πτητικό πρόγραμμα της Μοίρας. Να σημειωθεί ότι η προώθηση στους ακροβατικούς ελιγμούς, στους οποίους τα αεροσκάφη πετούσαν σε κλειστό σχηματισμό, αποτελούσε μια πρωτοβουλία αντίθετη με τα υφιστάμενα προγράμματα εκπαίδευσης. Με άλλα λόγια, η εξοικείωση των χειριστών σε ακροβατικούς ελιγμούς κλειστού σχηματισμού άρχισε χωρίς την επιβαλλόμενη έγκριση του προϊστάμενου κλιμακίου.

Σχετικά με τις πρώτες πτήσεις του Σμήνους, ο Κ. Κόκκας αφηγείται:

*<... Ο καθένας από τους συνεργάτες μου δεν έκανε τίποτε άλλο, επί αρκετές ημέρες, από το να παίρνει τη θέση του στον σχηματισμό και να κοιτάζει χωρίς διακοπή ένα ορισμένο σημείο πάνω στο αεροσκάφος μου, ώστε κατά την πτήση, με βάση το σημείο αυτό να κρατά την απόσταση του δικού του αεροσκάφους από το δικό μου. Αυτό ήταν απολύτως αναγκαίο, δεδομένου ότι το ένα αεροσκάφος από το άλλο δεν θα απείχε κατά την ώρα των ακροβατικών περισσότερο από ένα μέτρο. Καταλαβαίνετε λοιπόν, τι κακό μπορεί να συμβεί, εάν δεν τηρηθεί με απόλυτη ακρίβεια η μικρή αυτή απόσταση, όταν θα τρέχουμε με ταχύτητα 600 μιλίων περίπου την ώρα.*

*Αφού λοιπόν, ύστερα από αρκετές ημέρες, τελείωσε το μέρος αυτό της εκπαίδευσης, αρχίσαμε τις πτήσεις των ακροβατικών. Στους συναδέλφους μας λέγαμε ότι κάνουμε συνηθισμένες ασκήσεις. Πηγαίναμε λοιπόν πίσω από τον Όλυμπο, για να μη μας βλέπουν, κι εκεί σιγά - σιγά αρχίσαμε την εκπαίδευση. Στην αρχή πέταγα μόνο εγώ, έχοντας τον Παπαδημητρόπουλο δεξιά. Αφού συνηθίσαμε, προστέθηκε ο Δαμάσκος αριστερά και ύστερα ο Στυλιανάκης στην ουρά. Έτσι καταφέραμε να φτιάξουμε τον ρόμβο και από την οριζόντια πτήση στην αρχή, να φτιάσουμε στα "loop" (σ.σ. ανακυκλώσεις - εκτέλεση κατακόρυφων κύκλων) και στα "roll" (περιστροφές). Όλες αυτές οι ασκήσεις για να επιτύχουν, πρέπει οι τρεις συνεργάτες μου να μη "ξεκολλήσουν" τα μάτια τους από το ορισμένο σημείο του αεροπλάνου μου. Εκείνοι, κατά τη διάρκεια των επιδείξεων, δεν ξέρουν εάν ευρίσκονται κοντά στο έδαφος ή στα 10.000 πόδια ψηλά ή ακόμη και πάνω από του*

*Όλυμπο. Εάν λοιπόν δεν έχουν απόλυτη εμπιστοσύνη στον αρχηγό και θελήσουν να κοιτάξουν πού βρίσκονται, η σύγκρουση ή το “κάρφωμα” στο έδαφος είναι βέβαιο. Αυτό είναι και το πιο δύσκολο σ’ όλη αυτή την υπόθεση, γιατί ο καθένας τους παλεύει με το αίσθημα της αυτοσυντήρησης και με την εμπιστοσύνη που έχει σε μένα. Η αλήθεια βέβαια είναι ότι δεν είναι εύκολο πράγμα να έχει κανείς τυφή εμπιστοσύνη σ’ έναν άνθρωπο, όταν ξέρει πως το παραμικρότερο λάθος του μπορεί να τον οδηγήσει στην καταστροφή ... >>*

Από την πλευρά του ο Ι. Στυλιανάκης αναφέρει σχετικά (1992):

*<<... Αρχίσαμε τα ακροβατικά ψηλά, ελαττώνοντας βαθμιαία το ύψος. Έτσι ξεθαρρέψαμε. Αυτά γίνονταν μακριά, για να μη μας δούνε. ... Ο Κόκκας ήταν θαυμάσιος χειριστής. Μεθοδικός και σωστός όπως ήταν, εφάρμοσε το πρόγραμμα εκπαίδευσης χωρίς βιασύνες και περικοπές ελληνικής νοοτροπίας. Αυτό μέτρησε μέχρι τέλους.>>*

Όταν μαθεύτηκε η ύπαρξη του Σμήνους, αυτό ήταν ήδη έτοιμο. Κλήθηκε τότε σε απολογία ο εμπνευστής και δημιουργός του, με αποτέλεσμα να του επιβληθεί πειθαρχική ποινή. Έπειτα από ωριμότερες όμως σκέψεις αποφασίστηκε η αξιολόγηση του Σμήνους. Έτσι τον Οκτώβριο του 1953 η σχετική επιτροπή εξεπλάγη από το άψογο θέαμα που παρακολούθησε. Η έγκριση δόθηκε και το πρώτο Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος (Acroteam) ήταν πλέον γεγονός.

Η πρώτη επίσημη επίδειξη στον ελληνικό ουρανό έγινε τον Μάιο του 1954, ενώπιον του Υπουργού Εθνικής Άμυνας, Παναγιώτη Κανελλόπουλου και του Αρχηγού ΓΕΑ Αντιπτέρραρχου Εμ. Κελαϊδή, στο αεροδρόμιο της Λάρισας. Η εμφάνιση ήταν εντυπωσιακή και το Σμήνος επιβλήθηκε οριστικά. Όπως ήταν φυσικό, διαγράφηκε η ποινή που είχε επιβληθεί στον αρχηγό. Στην επιτυχημένη πορεία του, από δημοσιογραφικής πλευράς του δίνονταν διάφοροι διθυραμβικοί τίτλοι με κυριότερο τον συνοδευτικό της ονομασίας του “A c r o t e a m” τον τίτλο “Κ α ρ έ τ ω ν Ά σ ω ν”.



▲ Οι χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους F-84G από αριστερά Εμ. Παπαδημητρόπουλος, Κ. Κόκκας (αρχηγός), Δ. Δαμάσκος και καθιστός ο Ι. Στυλιανάκης. (Αρχείο ΜΙΣΠΑ)

## Η δράση

Το πρόγραμμα των επιδείξεων του Σμήνους των F-84G ήταν στην αρχή αντιγραφή των ελιγμών του αντίστοιχου Αμερικανικού “Skyblazers”, αλλά σιγά – σιγά προστέθηκαν και νέοι ελιγμοί, από ακροβατικά σμήνη άλλων χωρών.

Στο ενεργητικό του Σμήνους καταγράφηκαν δεκάδες επιδείξεις. Εμπλούτιζε με την εμφάνισή του την ετήσια Διεθνή Έκθεση της Θεσσαλονίκης και τις εκδηλώσεις με την ευκαιρία της εορτής της Πολεμικής Αεροπορίας. Επίσης εκτελούσε επιδείξεις κατά την άφιξη στην Ελλάδα ξένων επισήμων, αρχηγών κρατών και αρχηγών αεροποριών, όπως Τουρκίας, Ιταλίας, Γιουγκοσλαβίας. Κάθε φορά το Σμήνος δημιουργούσε άριστες εντυπώσεις για την ακρίβεια των εκτελουμένων ακροβατικών ελιγμών με αποτέλεσμα να επικρατεί ο αυθόρμητος ενθουσιασμός όλων.

Στις 6 Ιουνίου του 1954 επισκέφτηκε την Ελλάδα ο Πρόεδρος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας Josif Broz Tito. Προς τιμήν του πραγματοποιήθηκε στο αεροδρόμιο της Μίκρας παρέλαση πεζοπόρων τμημάτων και συγχρόνως επίδειξη του Ακροβατικού Σμήνους με άψογους ακροβατικούς ελιγμούς. Αποτέλεσμα των άριστων εντυπώσεων που αποκόμισε ο Πρόεδρος Tito, ήταν οι χειριστές του Σμήνους να κληθούν λίγες μέρες μετά στην Γιουγκοσλαβική Πρεσβεία, όπου τιμής ένεκεν τους απονεμήθηκε το Μετάλλιο Στρατιωτικής Αξίας της Λαϊκής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας. (▼)



Ο Ι. Στυλιανάκης αναφέρει (1992):

*<< Στην Ελευσίνα, στη γιορτή της Αεροπορίας, στη Θεσσαλονίκη για τον Τίτο, το ελληνικό "Acroteam" με loop και roll, με εναλλαγές σχηματισμών και εντυπωσιακό φινάλε – ένα ξεφύλλισμα σαν βεγγαλικό, που τελειώνει με μια θυελλώδη διασταύρωση των τεσσάρων F-84 χαμηλά πάνω από τους επισήμους – εντυπωσιάζει και καταχειροκροτείται ...>>*

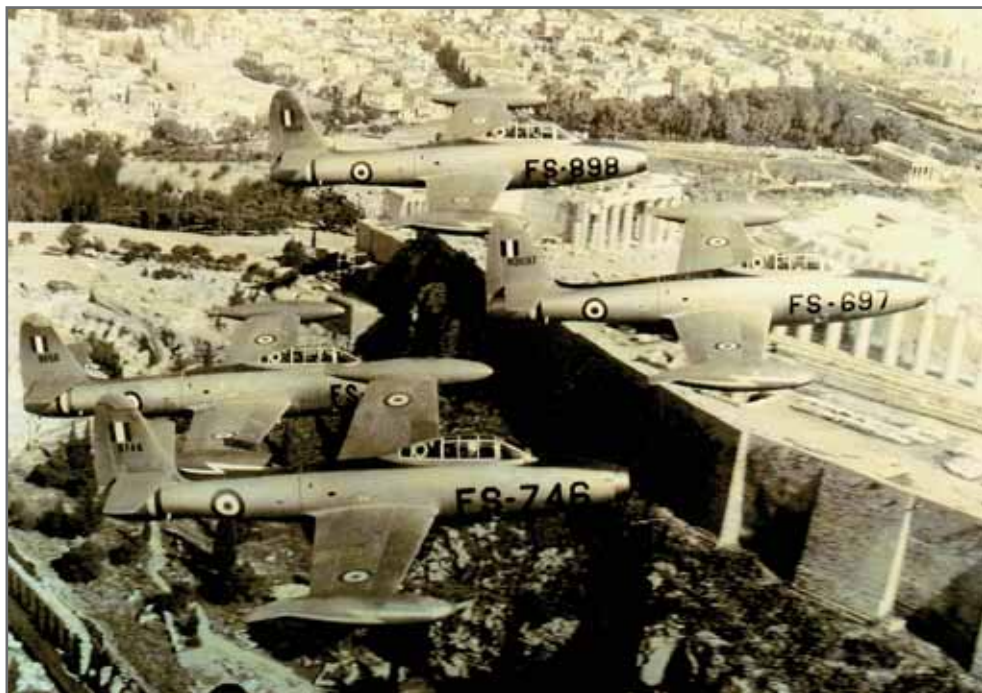
Γενικά τα στελέχη του Σμήνους ενέπνευσαν την εμπιστοσύνη στους χειριστές και απέσπασαν την εκτίμηση των αντιπροσώπων των ξένων κρατών.



▲ 1954. Οι χειριστές του Σμήνους των F-84G με τον Υπουργό Παναγιώτη Κανελλόπουλο. (Αρχείο Ε. Π.)

Η δικαίωση έφερε στους χειριστές μεγάλη ηθική ικανοποίηση. Όμως οι υποχρεώσεις τους ήταν τώρα αυξημένες. Ενώ σε άλλες Αεροπορίες τα Ακροβατικά Σμήνη αποτελούσαν ανεξάρτητες μονάδες και το προσωπικό τους, ιπτάμενο και τεχνικό, δεν είχε άλλα καθήκοντα από την προετοιμασία και την πραγματοποίηση των επιδείξεων, αυτό δεν συνέβαινε στην περίπτωση του Ελληνικού Σμήνους. Το έργο της Μοίρας παρέμενε αμετάβλητο και μαζί η υποχρέωση των χειριστών του Σμήνους να εξασκούνται και να βελτιώνουν τους ακροβατικούς ελιγμούς.





▲ Το Ακροβατικό Σμήνος πάνω από τον ιερό βράχο της Ακρόπολης.  
(Αρχείο Ι. Σ.)

▼ Το Ακροβατικό Σμήνος σε φάση έναρξης ελιγμού ανακύκλωσης (loop).  
(Αρχείο Ε. Π.)



## Αγώνες βολής NATO

Οι χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους περιελήφθησαν στην ομάδα βολής, η οποία έλαβε μέρος στους αγώνες μεταξύ των κρατών της Νοτιοανατολικής Πτέρυγας του NATO, Ιταλίας, Ελλάδας και Τουρκίας, που οργανώθηκαν από το Στρατηγείο της Νεάπολης (AIRSOUTH). Οι αγώνες πραγματοποιήθηκαν την περίοδο από 22 έως 27 Σεπτεμβρίου 1954, στη Βερόνα της Ιταλίας και τον κόλπο του Τάραντα. Περιέλαβαν βολές σε εναέριο και επίγειο στόχο με πολυβόλα, βόμβες και ρουκέτες.

Η ελληνική ομάδα αποτελούμενη από τους:

- Αντισμήναρχο Κ. Κόκκα
- Σμηναγό Ι. Στυλιανάκη
- Υποσμηναγό Επ. Πανουτσόπουλο
- Ανθυποσμηναγό Ι. Λυμπουσάκη και
- >> - Εμ. Παπαδημητρόπουλο

πέτυχε περιφανή θρίαμβο με τέσσερις πρώτες νίκες σε σύνολο πέντε αγωνισμάτων. Πρόσθετα, στη γενική βαθμολογία σημείωσε σημαντική διαφορά από τις ομάδες των άλλων κρατών, της Ιταλίας που ήρθε δεύτερη και της Τουρκίας τρίτη.

- Ελλάδα 7.600 βαθμούς 1η
- Ιταλία 3.500 βαθμούς 2η
- Τουρκία 1.500 βαθμούς 3η

Επίσης απονεμήθηκε στο Ελληνικό Σμήνος η διάκριση του “Τ ρ ο π α ί ο υ της καλύτερης Τακτικής Αεροπορίας”. Αυτό δόθηκε μεταξύ των άλλων και χάρη στη βράβευση της καλής συντήρησης των αεροσκαφών και του άριστου ήθους και πειθαρχίας των Ελλήνων χειριστών.

Άξιο θαυμασμού για τα ελληνικά χρώματα είναι το γεγονός ότι στη γενική βαθμολογία στις βολές πέτυχαν την πρώτη θέση ο Ι. Στυλιανάκης και την τρίτη ο Επ. Πανουτσόπουλος. Οι επιδόσεις του Ι. Στυλιανάκη προξένησαν κατάπληξη στους στρατιωτικούς γενικώς κύκλους του NATO.

Ο Διοικητής της Νοτιοανατολικής Πτέρυγας του NATO (COMAIRSOUTH) στο σήμα που έστειλε στο ΓΕΑ τόνιζε:

*<<...Ευτύχησα να παραστώ στη μεγάλη ελληνική νίκη συναντήσεως βολών AIRSOUTH, αναφέρω άριστη εμφάνιση Ελληνικού Σμήνους. Όλο το προσωπικό εδάφους - αέρος υπερέβη*

κάθε πρόβλεψη. Τέσσερα από τα πέντε πρώτα βραβεία έλαβε το Ελληνικό Σμήνος. Γενική εντύπωση άριστη. Άπαντες συμμετέχοντες άξιοι παντός υπηρεσιακού και εθνικού επαίνου>>

Ακόμη ο Υπουργός της Αεροπορίας των ΗΠΑ Donald Carrels, μετά τους αγώνες, δήλωσε:

<<...Ιδιαίτερη εντύπωση μου προκάλεσε το υψηλό επίπεδο εκπαιδύσεως και οργανώσεως της Ελληνικής Αεροπορίας, η οποία, υπό την εξαιρετική ηγεσία της, επιτελεί τόσο θαυμάσιο έργο, ώστε η Ελλάδα να διαθέτει σήμερα μία από τις καλλίτερες Αεροπορίες του ΝΑΤΟ.>>

<<Αντισμήναρχος Κόκκας, κομίζω τη Ν Ι Κ Η >>, ακούστηκε στον πύργο του αεροδρομίου της Λάρισας η φωνή του αείμνηστου αεροπόρου, επιστρέφοντας από την Ιταλία.

\*



▲ Ο Επισμηναγός Κ. Κόκκας στη θέση του χειριστή αεροσκάφους F-84G.  
(Αρχείο Γ. Κ.)



▲ ▼ Δύο αναμνηστικές φωτογραφίες στη Βερόνα της Ιταλίας, μετά την περιφανή νίκη της ελληνικής ομάδας βολών. (Αρχείο ΜΙΣΠΙΑ)





▲ Στο βάθρο οι πρωτεύσαντες στις βολές: Ι. Στυλιανάκης (πρώτη βαθμολογία), Ιταλός αξιωματικός (δεύτερη) και Επ. Πανουτσόπουλος (τρίτη).

Έτος	Αεροκλάση	Τόπος	№	Χαρακτήρας ή Πρώτος χαρακτήρας	Φος. Χαρακτήρας Μαύρος ή λευκός	Είδος πτήσεων (Προβλεπόμενες άμεσες πτήσεις και αεροεπιχειρήσεις)	Μορφοειδικός έλεγχος
Μ.α	Π.α						Σύνολο
1954						Σχολία ή Παρασημείο	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ							
13	F 84 G	017	ΚΟΚΚΑΣ			Χαμφιν <u>Βοήθ. άντιστασια</u>	0:36
13							0:45
13							0:20
13							0:25
14							0:40
14							0:45
15							0:50
15							0:45
15							0:45
15							0:45
15							0:45
15							0:50
16						<u>Βοήθ. άντιστασια ΠΑ/Α</u>	0:10
16						<u>Χ Ο Β ΠΑ/Α</u>	1:00
16							0:45
16							0:40
16							0:40
16			609			<u>ΜΑΡΙΝΤΣΗ</u>	1:00
ΓΕΝΙΚΟΝ ΣΥΝΟΛΟΝ ΓΕΤΗΛΑΙ 1-10						ΣΥΝΟΛΑ ΕΙΣ ΜΕΤΕΦΟΡΑΝ	10:25
2778 2ος						25 Λαύρι	

▲ Στο ατομικό ημερολόγιο πτήσεων του Κ.Κόκκα διακρίνονται έξι εξόδοι βολών την ημέρα στις παραμονές των αγώνων στην Ιταλία. Τον ίδιο αριθμό εξόδων είχαν και τα λοιπά μέλη της ομάδας βολών.



▲ Στιγμιότυπο των χειριστών του Ακροβατικού Σμήνους των F-84G με αρχηγό τον Κ. Κόκκα (όρθιος, στηριζόμενος στον Ι. Στυλιανάκη).  
(Πηγή: Εφ. "Ελεύθερος Τύπος" 8/11/2001)

## Αλλαγή αρχηγού

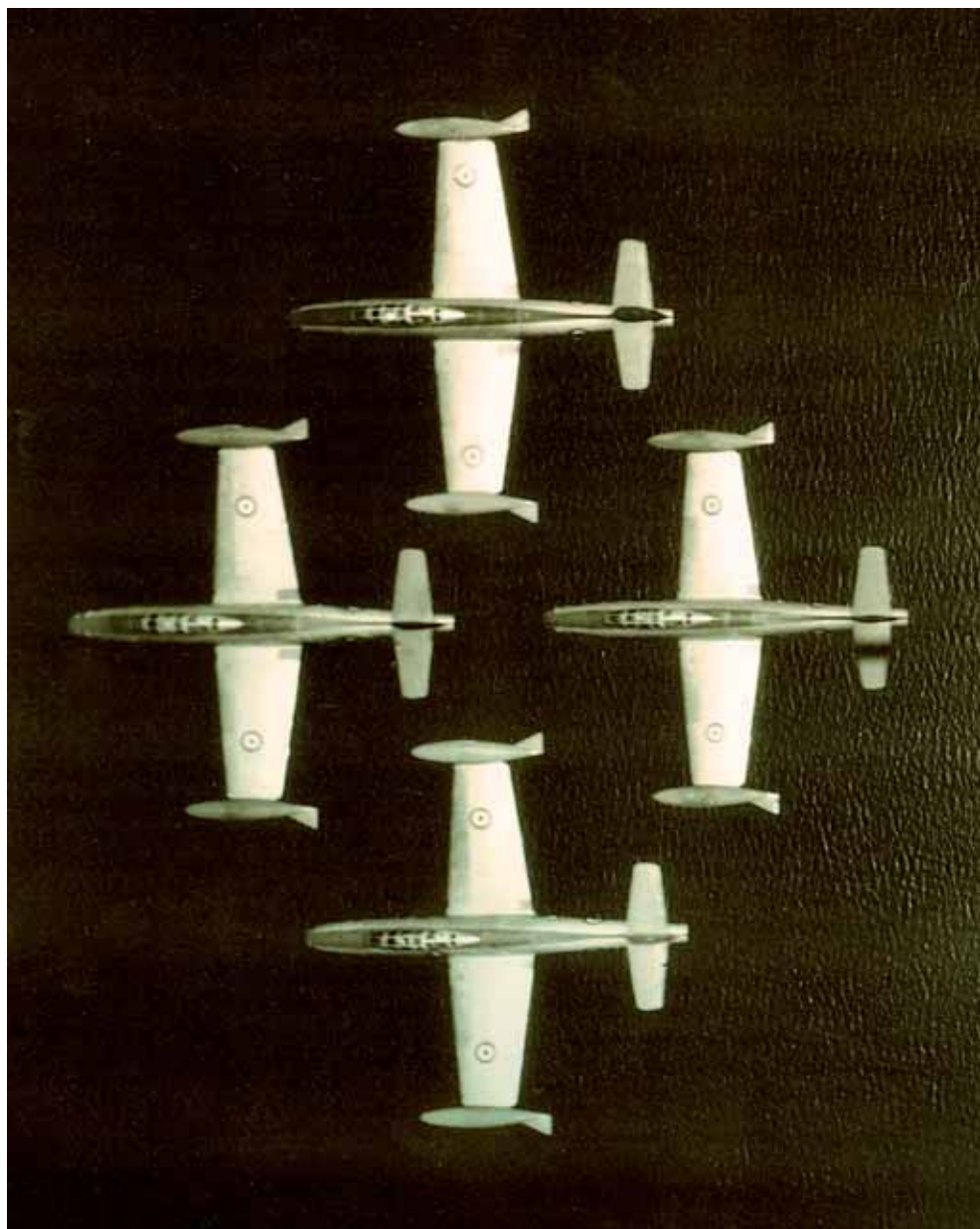
Ο Κ. Κόκκας με την προαγωγή του στον βαθμό του αντισημηνάρχου, στις 30 Ιουνίου 1954, παρέδωσε τη διοίκηση της 337 Μοίρας στον μέχρι τότε Αξιωματικό Επιχειρήσεων Ι. Στυλιανάκη. Ο Κ. Κόκκας, ο οποίος μετατέθηκε στο επιτελείο της 110 ΠΜ, παρέμενε αρχηγός του Σμήνους, με τήρηση προγράμματος εξασκήσεων και επιδείξεων. Τον Νοέμβριο του 1955, που ανέλαβε καθήκοντα υπασπιστή τού Βασιλιά Παύλου, παρέδωσε την αρχηγία του Σμήνους στον Ι. Στυλιανάκη.

Στη νέα σύνθεση του Σμήνους περιελήφθη ο Υποσημηναγός Σταύρος Φιρφιλιώνη, ο οποίος έλαβε τη θέση που κατείχε ο Στυλιανάκης, κλείνοντας τον ρόμβο ως Νο 4.

Ένα νέο πρόγραμμα εξάσκησης άρχισε για τον εθισμό του νέου αρχηγού και του νέου μέλους του σχηματισμού. Ο Στυλιανάκης θα αναδειχθεί άξιος αντικαταστάτης του Κόκκα και ο Φιρφιλιώνης, συνηθίζοντας τη δυσχερή θέση του στην τετράδα, θα δέχεται τα καυσαέρια του αρχηγού και η ουρά του αεροπλάνου του θα τρέμει ελαφρά και θα μαυρίζει.

Το Σμήνος σιγά – σιγά έδεσε και μια νέα σειρά επιδείξεων το περίμενε: ακροβασίες στα αεροδρόμια, πάνω από τον Βόλο, τα Χανιά, σούρουπο στη “Ναυτική Εβδομάδα” στο Φάληρο με τα φώτα αναμμένα! κλπ. Στην έκθεση Θεσσαλονίκης την επίδειξη ακολουθεί μία δύσκολη διασταύρωση με κέντρο τον Λευκό Πύργο. Στα Χανιά επίσης τα πράγματα ήταν δύσκολα, γιατί το – γνωστό στον αρχηγό - “ρολόι”, που ήταν το σημείο διασταύρωσης των αεροσκαφών, δεν έφτανε το ύψος των δένδρων. Αξιοσημείωτη υπήρξε και η επιτυχής επίδειξη του Σμήνους υπεράνω του βου Αμερικανικού Στόλου.

Τον Νοέμβριο του 1956 η 337 Μοίρα μετακινήθηκε στην 112ΠΜ, στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, απ’ όπου το Σμήνος συνέχισε τις εξορμήσεις του. Το ίδιο έτος σημειώνεται και η πρώτη του επίσημη εμφάνιση στο εξωτερικό, κατά τις αεροπορικές επιδείξεις στο Μιλάνο, στις οποίες έλαβαν μέρος και άλλα ακροβατικά σμήνη των κρατών - μελών του ΝΑΤΟ.



▲ Κάτι μοναδικό, που εντυπωσίαζε, ήταν η μεταξύ των αεροσκαφών απόσταση στο ένα μέτρο! Αυτό φαίνεται, συγκρίνοντας την απόσταση με το εκπέτασμα του F-84 που είναι 11 μέτρα. (Αρχείο Δ. Δ.)





▲ Εξάσκηση πάνω από τη Σαλαμίνα με αρχηγό τον Ι. Στυλινάκη  
(Αρχείο Δ. Δ.)

### **Βελτίωση ελιγμών – χρωματισμός αεροσκαφών**

Δόθηκε μεγάλη σημασία στην καλή εκτέλεση των ελιγμών, στην ελάττωση του χώρου επίδειξης και στον εμπλουτισμό των ασκήσεων. Έτσι το 1957 έγιναν αλλαγές στους ελιγμούς. Στην κορυφή του loop εκτελούνταν ένα barrel roll καθόδου. Η απογείωση και των τεσσάρων αεροσκαφών γινόταν σε κλειστό σχηματισμό, το ίδιο και η προσγείωση, Στην περίπτωση αυτή ο Νο 4 ακουμπούσε πρώτος και στη συνέχεια οι υπόλοιποι.

Έπειτα από σχετικές φωτογραφίσεις βγήκαν συμπεράσματα με τα οποία έγιναν κάποιες αλλαγές. Η θέση του Νο 4 που έκλεινε τον ρόμβο, γινόταν κινητή. Έτσι σε αριστερή κλειστή στροφή με τους θεατές αριστερά του Σμήνους, ο Φιρφυλιώνης ερχόταν λίγο πιο δεξιά, για να φαίνεται ο ρόμβος πιο σωστός. Δινόταν έμφαση στις λεπτομέρειες, όπου για να εκτελεστεί αριστερό roll, το Σμήνος έμπαινε πρώτα σε δεξιά κλίση. Έτσι

εξασφαλιζόταν απαλότητα χειρισμού, γρήγορος βαθμός περιστροφής και σιγουριά στην έξοδο.

Μία άλλη αξιόλογη βελτίωση ήταν η εύρεση τρόπου καθόδου του Σμήνους, για να εκτελέσει κλειστή στροφή, με την έναρξη από ανάστροφη θέση μίας συνεχούς περιστροφής (roll καθόδου). Αυτό προέβλεπε μεγάλη ευελιξία, που ήταν χαρακτηριστικό γνώρισμα του Σμήνους

Τα αεροσκάφη βάφτηκαν με χρώμα σκούρο μπλε για να φαίνονται ευδιάκριτα στον γαλάζιο φόντο του ουρανού. Προστέθηκαν λευκές γραμμές στο πάνω μέρος των πτερύγων και στο ουραίο τμήμα, ώστε να παρουσιάζονται τα ελληνικά χρώματα. Με τον νέο χρωματισμό οι θεατές αντιλαμβάνονταν πιο εύκολα τότε τα αεροσκάφη πετούσαν ανάστροφα και τότε σε κανονική πτήση.



▲ Ο Σμηναγός Ι. Στυλιανάκης επιβλέπει τον νέο χρωματισμό ενός αεροσκάφους του Ακροβατικού Σμήνους στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (ΚΕΑ). (Αρχείο Π.- Β. Π.)

Συγχρόνως οι χειριστές του Σμήνους εφοδιάστηκαν με μπλε φόρμες σε αντικατάσταση των πράσινων-λαδί. Μία πρόσθετη ενέργεια ήταν η αλλαγή του σήματος της 337 Μοίρας, το «Flying Ghost» (Ιπτάμενο Φάντασμα), με την καθιέρωση του πυρσού, ως νέου επιρράμματος στις φόρμες των χειριστών του Σμήνους.

Ο πυρσός με τον τίτλο «ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟΝ ΣΜΗΝΟΣ» αποτέλεσε και το λογότυπο που κόσμησε τα αεροσκάφη του Ακροβατικού Σμήνους.



▲ Οι χειριστές του Σμήνους με τις μπλε φόρμες πτήσης και το επίρραμμα του πυρσού, μπροστά από ένα βαμμένο F-84G, στο οποίο διακρίνεται το νέο λογότυπο. Τελευταίος δεξιά ο Σταύρος Φιρφιλίωνης, ο οποίος συμπεριλήφθηκε στη νέα σύνθεση του Σμήνους. (Αρχείο Δ. Δ.)



▲ Το αεροσκάφος F-84G S/N 51-10998 όπως εκτίθεται στο Μουσείο της Π.Α. στην Αεροπορική Βάση Δεκελείας. (Αρχείο Π.- Β. Π.)

Όμως το Σμήνος πέτυχε και κάτι πολύ επικίνδυνο, την ταυτόχρονη προσγείωση των τεσσάρων, από αντίθετες κατευθύνσεις στον ίδιο διάδρομο, στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας! Όσοι έβλεπαν τον τρόπο αυτό της προσγείωσης από τον Πύργο Ελέγχου, ανατρίχιαζαν, οπότε ζητήθηκε να σταματήσει. Σίγουρα οι θεατές θα νόμιζαν ότι επρόκειτο περί λάθους. Έτσι τελειοποιήθηκε η ομαδική προσγείωση σε σχηματισμό ρόμβου. Να σημειωθεί ότι ο κίνδυνος στις ομαδικές απογειώσεις και προσγειώσεις προερχόταν κυρίως από τα λάστιχα.

Με τις συνεχείς βελτιώσεις το Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος επιβάλλεται διεθνώς. Συγκέντρωνε πρωτοτυπίες που συνδυάζονταν με ακρίβεια και άρτια εκτέλεση των ελιγμών.

Ο Ι. Στυλιαννάκης θυμάται (1992):

*<<... Με τα F-84G όμως, που ήταν βαριά και σταθερά jet, δεν μπορούσαμε να κάνουμε απότομους θεαματικούς ελιγμούς, ενώ άλλα ακροβατικά σμήνη άρχισαν να χρησιμοποιούν πιο ευέλικτους*

τύπους. Από άγνοια του κανονισμού ξεκινούσαμε τα loop από “μηδέν” ύψος και έτσι μας θεωρούσαν πιο τολμηρούς. Τα αλεξιπτωτά μας δεν ήταν αυτόματα και έτσι ήμασταν “ακροβάτες χωρίς δίκτυ”.... Τα ωραία και ασφαλή ακροβατικά θέλουν χαλαρούς ώμους, απαλό χέρι και βαθμαία βελτίωση. Η μία άσκηση από την άλλη πρέπει να έχει τον ίδιο βαθμό δυσκολίας. Πιο ασφαλή ακροβατικά είναι τα roll ανόδου, το μισό roll και η χαλαρή σαντέλα. Μεγάλη προσοχή απαιτείται στην κορυφή του loop ή του roll. Στην κορυφή πρέπει να διατηρείται ο βαθμός στροφής. Αργός ρυθμός στροφής σημαίνει ότι κάνεται ύψος που θα χρειασθεί πολύ στην έξοδο.>>

## Νέες επιτυχίες

Το Σμήνος, με τις επιτυχίες των χειριστών του, δίκαια συνιστούσε “Το Καρέ των Άσων”.

Στις 3 Μαΐου του 1957 το Ακροβατικό Σμήνος εκτέλεσε στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας επίδειξη ενώπιον του Βασιλιά Παύλου, παρισταμένου του Αρχηγού ΓΕΑ, Αντιπτέραρχου Κων/νου Μαργαρίτη, ο οποίος την ίδια μέρα δια σήματος εξέφρασε την πλήρη ευαρέσκειά του προς τους χειριστές του Σμήνου για την επιτυχή επίδειξη. Ομοίως, λίγες μέρες μετά ο Βασιλιάς Παύλος κάλεσε στα ανάκτορα Τατοΐου τους χειριστές του Ακροβατικού Σμήνου και τους απένειμε, τιμής ένεκεν, τον «Χρυσούν Σταυρόν του Βασιλικού Τάγματος του Φοίνικος» για την προσφορά τους στην Αεροπορία και την Ελλάδα γενικότερα

Το Σμήνος στις εμφανίσεις του στο εξωτερικό τον Ιούνιο και Ιούλιο του 1958, κατά τη διάρκεια των αεροπορικών επιδείξεων που οργανώθηκαν αντίστοιχα στο Βέλγιο και την Ολλανδία, με τη συμμετοχή χωρών του ΝΑΤΟ, απέσπασε τα ενθουσιώδη σχόλια του ξένου Τύπου.

Τα τέσσερα F-84G, με τη νέα τους χρωματική εμφάνιση, στην οποία κυριαρχούσαν οι ασπρογάλαζες γραμμές στα φτερά τους, έφτασαν στο αεροδρόμιο Bierzet του Βελγίου την προηγούμενη ημέρα των επιδείξεων. Ήταν η περίοδος της διεθνούς έκθεσης των Βρυξελλών και το εορταστικό πρόγραμμα, που θα παρακολουθούσε μεγάλος αριθμός θεατών, περιελάμβανε την εμφάνιση ακροβατικών σμηνών από πολλές χώρες. Σχηματισμοί των τεσσάρων ή περισσότερων αεριωθούμενων με φανταχτερά

χρώματα καλούνταν να εκτελέσουν εντυπωσιακούς ελιγμούς, αφήνοντας πολύχρωμους καπνούς. Το Ελληνικό Σμήνος είχε προγραμματιστεί για την έναρξη του προγράμματος.

Ο καιρός την ημέρα των επιδείξεων ήταν βροχερός και τα υπάρχοντα σύννεφα σκοτεινίαζαν τον ουρανό. Οι ελιγμοί που θα εκτελούσαν οι Έλληνες απαιτούσαν βάση νεφών 4.000 πόδια. Άλλα σμήνη όμως ήθελαν περισσότερο ύψος, οπότε αυτά δεν θα έκαναν πλήρη επίδειξη. Έτσι, με τις συνθήκες που επικρατούσαν, η έναρξη του προγράμματος καθυστερούσε, ενώ το πλήθος ανυπομονούσε και οι χειριστές προσπαθούσαν να τιθασειύσουν την αγωνία τους.

Τελικά οι Έλληνες, ερμηνεύοντας την τάση που είχαν τα σύννεφα για μια ανεκτική βάση, πήραν την απόφαση να σηματοδοτήσουν την έναρξη του προγράμματος. Με μία πειθαρχημένη τροχοδρόμηση και στη συνέχεια με ένα "φουλάρισμα" των κινητήρων, τα τέσσερα μαύρα F-84G κολλητά αφήνουν τον διάδρομο, παίρνουν ύψος και επιστρέφουν με μία χαμηλή "βαρελοειδή" περιστροφή (Barell Roll). Οι θεατές χαίρονται για την ευελιξία και την αρμονία του ελιγμού σε ένα ασυνήθιστο οριακό χαμηλό ύψος.

Όμως για την εκτέλεση των περιστροφών επιβάλλονταν ιδιαίτερα λεπτοί χειρισμοί, λόγω της χαμηλής νέφωσης. Η δυσκολία έπεσε στον Δαμάσκο που ήταν αριστερά του αρχηγού και στον Παπαδημητρόπουλο που ήταν δεξιά. Από τον απαλό τρόπο που ο Στυλιανάκης άρχισε και τελείωσε την πρώτη περιστροφή, κατάλαβαν οι υπόλοιποι του σχηματισμού ότι ο αρχηγός τους ήταν σίγουρα σε φόρμα.

Η απαλότητα ενός χειρισμού διακρίνεται από τον τρόπο που αρχίζει και τελειώνει ένας ελιγμός. Ο Στυλιανάκης εφάρμοζε για την έναρξη μία μικρή αντίθετη κίνηση που προετοίμαζε την κύρια κίνηση του χεριού (άλλωστε, την αντίστοιχη δεξιοτεχνία της απαλότητας είχε αποκτήσει από το δοξάρι του αγαπημένου του βιολιού).

Ο επόμενος ελιγμός, που ήταν η ανακύκλωση (Loop), δημιουργούσε αμφιβολίες για την επιτυχία του, αλλά αποτολμήθηκε. Ο σχηματισμός ξεκίνησε από πολύ χαμηλά, ήλθε ανάστροφα, μέσα - έξω στα σύννεφα... Βγήκε λίγο στραβά... Ο αρχηγός διόρθωσε. Είδε τον διάδρομο και τελείωσε τον χειρισμό σωστά.

Ήλθε η σειρά του νέου ελιγμού. Σε γραμμή παραγωγής το Σμήνος άρχισε και πάλι από χαμηλά μία ανακύκλωση. Στην κορυφή είχε μετασχηματιστεί σε ρόμβο και απ' αυτή την ανάστροφη θέση "ρολλάρησε" και εκτέλεσε ελιγμό βύθισης. Ήταν μία ακραία φάση ελιγμού. Όμως το ευέλικτο Ελληνικό Σμήνος τα κατάφερε με καταληκτική την πολύ κλειστή στροφή σε χαμηλό ύψος. Ο Φιρφυλιώνης ήλθε λίγο δεξιά, οπότε φάνηκαν καθαρά τα ελληνικά χρώματα που ήταν στο πάνω μέρος των πτερύγων.

Προς το τέλος της επίδειξης σειρά είχε το ξεφύλλισμα, κατά το οποίο το Σμήνος θα σκορπιζόταν στα τέσσερα σημεία του ορίζοντα. Μία κάθετη άνοδος έφερε τον σχηματισμό πάλι κοντά στα σύννεφα. Ο αρχηγός κράτησε χρόνο και έδωσε το σύνθημα... Now! Ο καθένας βρήκε τη στιγμή που θα γύριζε ανάστροφα και θα βύθιζε, ενώ με κλεφτές ματιές έψαχνε για τους καπνούς που άφηναν οι άλλοι τρεις. Μια μικροδιόρθωση ήταν μόνο δυνατή, με κόψιμο της γωνίας ή με χρήση κινητήρα. Οι σφυγμοί των χειριστών αυξάνονταν... Χαμηλά οι καπνοί πλησίαζαν και ξαφνικά μία ταυτόχρονη διασταύρωση πραγματοποιήθηκε, που ήταν το αποκορύφωμα και το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του Σμήνου.

Μια ακόμη επιτυχημένη επίδειξη είχε περατωθεί. Τα αεροσκάφη που ήταν σκορπισμένα, ήρθαν γρήγορα σε κλειστό σχηματισμό, χάρη στην επιδεξιότητα των χειριστών που έκοψαν έντεχνα γωνία προσέγγισης. Έμενε η ομαδική προσγείωση...

Ο Ι. Στυλιανάκης θυμάται (1992):

*<<Κολλητοί ερχόμαστε σε σχηματισμό ρόμβου για προσγείωση... Το αεροδρόμιο με τα φώτα του δεν το κάνω, αλλά...διάδρομος; πού είναι ο διάδρομος; φωνάζω. "Runway lights, runway lights, please..." ζητάω. "Συνεχίστε τη δεξιά στροφή, μπροστά μας είναι..." λέει κάποιος. Συνεχίζω... Ο διάδρομος καλά φωτισμένος βγαίνει μπροστά μου. Δύσκολη φάση, λίγα, ελάχιστα τα καύσιμα. Με τους τροχούς και τα φλαπς κάτω, με λίγες στροφές στις τουρμπίνες, ο κλειστός σχηματισμός είναι πολύ δύσκολος. Βαθμιαία κάνω ύψος, πλησιάζω. "Κόβω" τους λέω. Οι τρεις ακουμπάμε ταυτόχρονα, κυριολεκτικά καθίζουμε μπροστά από τον τέταρτο... φτάνουμε στην πίστα και με σύνθημα: "Engines off...Now" κόβουμε ταυτόχρονα τους κινητήρες...>>*

Ανάλογη επιτυχία είχε και η επίδειξη που πραγματοποιήθηκε στην Ολλανδία. Εκεί οι καιρικές συνθήκες ήταν ευνοϊκότερες, με αποτέλεσμα να ακολουθηθεί με ευχέρεια το όλο πρόγραμμα και το Ελληνικό Σμήνος να αναδειχθεί και πάλι.

\*



▲ Ένα ακόμη στιγμότυπο των χειριστών του Ακροβατικού Σμήνους των F-84G. Από αριστερά Ι. Στυλιανάκης (αρχηγός), Δ. Δαμάσκος, Εμ. Παπαδημητρόπουλος και Στ. Φιρφιλιάνης. (Αρχείο Π.-Β. Π.)



## Τα εύσημα

Στο Βέλγιο, όταν το Σμήνος προσγειώθηκε και έφτασε στην πίστα, ο κόσμος, γελαστός και ευχαριστημένος, το πλησίασε χειροκροτώντας με τα χέρια ψηλά, για να το προσέξουν αυτό οι χειριστές.

Η κριτική της εφημερίδας “SPORT” του Βελγίου, που αναδημοσιεύτηκε σε ελληνικές εφημερίδες, τόνιζε:

*<<Οι Έλληνες έφτασαν κλασικοί και τέλειοι, όπως τους περιμέναμε...γιατί νομίζουμε ότι κάθε ακροτιμ εξέφραζε τη νοοτροπία του λαού που αντιπροσώπευε.>>*

Χαρακτηριστικό ήταν επίσης αυτό που έγραψε το περιοδικό “FLIGHT” του Ιουλίου του 1958 για την ίδια επίδειξη:

*<<... Οι Έλληνες αμέσως έδειξαν ότι είναι μαέστροι και μαλακοί χειριστές (masterful and smooth fliers) με καλή αντίληψη επιδείξεως, εξαιρετικό ρεπεριόριο ελιγμών και αλλαγών.>>* Στη συνέχεια έκρινε και επαινούσε τα άλλα Σμήνη. Όμως στο τέλος επανερχόταν και φέρνοντας ως μέτρο σύγκρισης το Ελληνικό, έγραφε:

*<<... αλλά δεν έφθασαν εις το ύψος τεχνικής των Ελλήνων (did not quite achieve the performance of the Greeks)>>*

Μετά την επίδειξη στην Ολλανδία η τοπική εφημερίδα “HET LAATSTE NIEUWS”, αναφερόμενη στο Ελληνικό Σμήνος, έγραψε μεταξύ των άλλων:

*<<... Οι Έλληνες διά των τολμηρών επιδείξεων προκάλεσαν μεταξύ του πλήθους ρεύμα αφάνταστου θαυμασμού>>.*

Εάν όμως τα πιο πάνω εύσημα προέκυψαν μετά τις επιδείξεις στο Βέλγιο και την Ολλανδία, αξιοσημείωτα ήταν και αυτά που ο ειδικός για θέματα αεροπορικού ενδιαφέροντος δημοσιογράφος Drew Pearson έγραψε το 1956 στην WASHINGTON POST:

*<<... Στην Ελευσίνα παρακολούθησα την πλέον εντυπωσιακή επίδειξη ακροβατικού σμήνους μέχρι τώρα... Από την άποψη της ακρίβειας των ελιγμών, η επίδειξη ξεπέρασε ακόμα και την επίδειξη του Αμερικανικού Σμήνους των “Skyblazers” που έγινε προς τιμήν του Eisenhower ... .>>*

Όμως ο Drew Pearson την ελληνική επιτυχία την παρουσίασε και ως απόδειξη του τι μπορούν να επιτύχουν οι Έλληνες, όταν έχουν τα μέσα και την υποστήριξη. Έτσι το σχετικό άρθρο

κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα πρέπει να υποστηριχθεί, διότι της αξίζει κάθε βοήθεια. Με άλλα λόγια οι χειριστές του Σμήνους, προβάλλοντας τα ελληνικά χρώματα συντελούσαν στην προαγωγή της ελληνικής αξιοπιστίας.

Στην όλη ιστοριογραφία του πρώτου Ακροβατικού Σμήνους συναντάται και το παρακάτω περιστατικό που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό “Αεροπορική Επιθεώρηση”, Ιανουαρίου του 2006: Το καλοκαίρι του 1957 η Ιταλική Αεροπορία διοργάνωσε στο αεροδρόμιο του Linate στο Μιλάνο μεγάλη αεροπορική επίδειξη, στη μνήμη του Ιταλού άσου του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου Francesco Baracca. Παρόντα ήταν τα Ακροβατικά Σμήνη, όχι μόνο των χωρών του ΝΑΤΟ, αλλά κι άλλων, όπως π.χ. της Ισπανίας. Συμφωνήθηκε οι επικεφαλής των αποστολών, οι περισσότεροι από τους οποίους ήσαν οι Αρχηγοί των αεροπορικών επιτελείων των χωρών τους, μετά το τέλος της εκδήλωσης να ανακηρύξουν το καλύτερο Ακροβατικό Σμήνος.

Το Ελληνικό πέταξε το απόγευμα της τελευταίας ημέρας. Τα τέσσερα F-84G, με τους πολύ κλειστούς ακροβατικούς ελιγμούς, “καρφωμένα” πάντα στον σχηματισμό τους, ελίσσονταν με άριστο τρόπο μέσα στα όρια του αεροδρομίου. Οι 700.000 θεατές παραληρούσαν, ενώ έμειναν άφωνοι, όταν το Σμήνος τελείωσε τους ελιγμούς του με τους κινητήρες στο φουλ, στα 10 ή στα 5 μέτρα!

Οι επικεφαλής αποσύρθηκαν σε σύσκεψη. Την Ελλάδα αντιπροσώπευε ο Αρχηγός του ΓΕΑ Αντιπύραρχος Κωνσταντίνος Μαργαρίτης. Αμέσως φάνηκε ότι το Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος είχε κερδίσει. Αντέδρασε όμως ένας εκπρόσωπος. Προτιμούσε το Ακροβατικό Σμήνος της χώρας του. Το πείσμα του δεν μπορούσε να καμφθεί με τίποτα. Τότε επενέβη ο Ισπανός Αρχηγός και είπε το καταλυτικό:

*<< Οι Έλληνες μπήκαν στο γήπεδο ως επαγγελματίες και όχι σαν ερασιτέχνες >>*

Με τη γλώσσα του ποδοσφαίρου πέρασε το μήνυμα και κάθε αντίδραση εξαφανίστηκε. Το Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος με τα τέσσερα F-84G Thunderjet της 337 Μοίρας ανακηρύχθηκε νικητής. Το ίδιο βράδυ ο Δήμαρχος του Μιλάνου επέδωσε στους χειριστές το Χρυσό Μετάλλιο της πόλης.

Όπως καταδεικνύεται, το Acroteam των F-84G είχε ένα δικό του στυλ, που το χαρακτήριζε η τόλμη μαζί με την τέχνη και την αρμονία. Στη διάρκεια της δράσης του, το βάρος της διατήρησης του υψηλού επιπέδου απόδοσης αυτού το είχαν πάντα οι ίδιοι χειριστές. Δεν υπήρχαν εφεδρικοί και επομένως δεν γινόταν αντικατάσταση αυτών, όπως στις άλλες χώρες, όπου αντικαθίσταντο κάθε δύο χρόνια.

\*

Τον Αύγουστο του 1958, λόγω της απελευθέρωσης των χειριστών του Σμήνους, προκειμένου να αναλάβουν διάφορα άλλα καθήκοντα, και δεδομένου ότι επρόκειτο να αποσυρθούν τα F-84G, το πρώτο Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος τερμάτισε την ένδοξη πορεία του, έπειτα από σχεδόν πέντε χρόνια. Κατά τη διάρκεια των ετών αυτών δεν είχε ατύχημα ή συμβάν, πράγμα που πέτυχε εξαιτίας του υψηλού επιπέδου ικανότητας των χειριστών και της καλής συντήρησης και φροντίδας των αεροσκαφών από το τεχνικό προσωπικό, το οποίο με υψηλό αίσθημα ευθύνης ανταποκρινόταν στα καθήκοντά του.

Πριν από τον τερματισμό της δράσης του πρώτου Σμήνους είχε ήδη δημιουργηθεί νέα ακροβατική μονάδα. Με διαταγή του ΓΕΑ είχε ανατεθεί στην 341 Μοίρα Αναχαίτισης Ημέρας και στον Διοικητή της Σμηναγό Ηλία Τσαμουσόπουλο η συγκρότηση ακροβατικού Σμήνους με αεροσκάφη F-86E Sabre. Μία νέα σελίδα τιμής και δόξας άνοιξε στην ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, όπως θα αναπτυχθεί στη συνέχεια.

- \* -

## Οι επιδείξεις του Ακροβατικού Σμήνους F-84G Thunderjet (1953 – 1958)

α/α	Ημερομηνία	Χώρος	Παρατηρήσεις
1	Απρίλιος 1954	Α/δ Λάρισας	Για τον Αρχηγό Τουρκικής Αεροπορίας
2	Μάιος 1954	Α/δ Λάρισας	Για τον ΥΕΘΑ Π. Κανελλόπουλος.
3	6 Ιουνίου 1954	Θεσσαλονίκη	Για τον Πρόεδρο Τίτο
4	9 Ιουλίου 1954	Α/δ Λάρισας	Για τον Αρχηγό Γιουγκοσλαβικής Αεροπορίας
5	20 Ιουλίου 1954	Α/δ Ελευσίνας	Τελετή παράδοσης αερ/φών F-86E
6	8 Νοεμβρίου 1954	Α/δ Ελευσίνας	Εορτή της Αεροπορίας
7	8 Νοεμβρίου 1955	Α/δ Ελευσίνας	Εορτή της Αεροπορίας
8	19 Οκτωβρίου 1956 22	Α/δ Ελευσίνας	Για δημοσιογράφους του NATO
9	Οκτωβρίου 1956	Α/δ Ελευσίνας	Για ομάδα ξένων δημοσιογράφων
10	Άνοιξη 1957	Α/δ Ελευσίνας	Για τους ΑΧΕΠΑΝΣ
11	3 Μαΐου 1957	Α/δ Ελευσίνας	Ενώπιον του Βασιλιά Παύλου
12	10 Ιουνίου 1957	Α/δ Ελευσίνας	Για Αμερικανούς δημοσιογράφους
13	11 Ιουνίου 1957	Α/δ Ελευσίνας	Για δημοσιογράφους του NATO
14	30 Ιουνίου 1957	Φάληρο	Ναυτική εβδομάδα
15	Καλοκαίρι 1957	.....	Για ξένους Δημοσιογράφους
16	7 Ιουλίου 1957	Μιλάνο Ιταλίας	Εορταστικές εκδηλώσεις Baracca
17	Σεπτέμβριος 1957	Θεσσαλονίκη	Διεθνής Έκθεση
18	18 Μαΐου 1958	Παλ. Φάληρο	Επίδειξη για το κοινό μαζί με το Σμήνος F-86E "Acroteam"
19	7 Ιουνίου 1958	Α/δ Ελευσίνας	Επίδειξη με Σμήνος F-86E (παράδοση σκυτάλης)
20	29 Ιουνίου 1958	Βέλγιο	Για την εορτή «Meeting Des Nations»
21	5 Ιουλίου 1958	Ολλανδία	Επέτειος της Ολλανδικής Αεροπορίας

Οι παραπάνω επιδείξεις αποτελούν μέρος του συνόλου των επιδείξεων που πραγματοποιήθηκαν από το Ακροβατικό Σμήνος των F-84G.



Εξοπλισμός  
χειριστή πρώτης  
γενιάς  
αεριωθουμένων

## Οι χειριστές

### **Κωνσταντίνος Κόκκας** (1921- 1975)

Γεννήθηκε στο Ξηροχώριο Ιστιαίας Ευβοίας. Το 1940 εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας (μετέπειτα Σχολή Ικάρων) με τη 10η σειρά. Μετά την κατάρρευση του αλβανικού μετώπου διέφυγε στη Μέση Ανατολή. Περάτωσε την αεροπορική εκπαίδευση στη Νότιο Ροδεσία και τοποθετήθηκε στην 336 Βασιλική Ελληνική Μοίρα Διώξεως, που έδρασε με τις συμμαχικές δυνάμεις στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.



Ονομάστηκε ανθυποσημηναγός το 1943. Υπηρέτησε σε μονάδες και σε επιτελεία, καθώς και ως αεροπορικός ακόλουθος στην Ουάσιγκτον. Το 1953 συγκρότησε το πρώτο Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος με αεριωθούμενα αεροσκάφη F-84G Thunderjet, του οποίου διετέλεσε αρχηγός μέχρι το 1955. Τιμήθηκε με αριθμό παρασήμων και μεταλλίων, μεταξύ των οποίων με τον Σταυρό Ιππαμένου (δύο φορές) και τον Πολεμικό Σταυρό. Αποστρατεύθηκε το 1968 ως υποπτέραρχος, λαμβάνοντας αργότερα με αποκατάσταση τον βαθμό του αντιπετάρχου.

## Ιωάννης Στυλιανάκης

Γεννήθηκε στα Χανιά το 1927. Το 1945 κατόπιν διαγωνισμού κατατάχθηκε στην Αεροπορία ως δόκιμος χειριστής και το επόμενο έτος στάλθηκε στην Αγγλία για εκπαίδευση. Το 1948 ονομάστηκε ανθυποσμηναγός. Ο ίδιος και οι υπόλοιποι επιτυχόντες συμμαθητές του αποτέλεσαν την 19η σειρά Ικάρων.



Έλαβε μέρος στο τελευταίο και πλέον αποφασιστικό στάδιο των επιχειρήσεων 1946 -1949 με πολλές αποστολές. Υπηρέτησε σε μονάδες και σε επιτελείο του ΝΑΤΟ. Στο πρώτο Ακροβατικό Σμήνος συμμετείχε από την αρχή της δημιουργίας του, κατέχοντας τη δυσχερή θέση του Νο 4, που συμπλήρωνε το σχήμα του ρόμβου στον σχηματισμό. Από το 1955 έως το 1958 διετέλεσε αρχηγός του Σμήνους. Μετά την αποστρατεία του με τον βαθμό του ταξίαρχου το 1967, δραστηριοποιήθηκε ως κυβερνήτης αεροσκαφών της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

## Δημήτριος Δαμάσκος

(1928 – 2011)

Γεννήθηκε στο Μενίδι Αττικής Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας (μετέπειτα Σχολή Ικάρων) με την 22η σειρά στις 2 Φεβρουαρίου 1949. Μαζί με άλλους επιλεγέντες στάλθηκε στις ΗΠΑ για εκπαίδευση. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός στις 27 Οκτωβρίου 1950. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις.



Στο πρώτο Ακροβατικό Σμήνος συμμετείχε από τη δημιουργία του μέχρι το τέλος της δράσης του, κατέχοντας την αριστερή θέση σε σχέση με τον αρχηγό. Αποστρατεύθηκε το 1977 με τον βαθμό του αντιπτεράρχου.

## Εμμανουήλ Παπαδημητρόπουλος

Γεννήθηκε στα Γδόγια Λασιθίου Κρήτης το 1932. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας τμήμα ΕΚΕΧ (Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών) με τη 2η σειρά στις 5 Ιουνίου 1950. Αποφοίτησε ως έφεδρος ιπτάμενος ανθυποσημηναγός στις 13 Ιουνίου 1951 και μονιμοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 1953. Διακρίθηκε ως χειριστής με τη συμμετοχή του στο πρώτο Ακροβατικό Σμήνος σε όλη τη διάρκεια της δράσης του, κατέχοντας τη δεξιά θέση σε σχέση με τον αρχηγό. Υπηρέτησε σε μονάδες και επιτελεία. Αποστρατεύτηκε το 1973 με τον βαθμό του ταξίαρχου. Στη συνέχεια διετέλεσε επί σειρά ετών κυβερνήτης αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπορίας.



## Σταύρος Φιρφιλιώνης

Γεννήθηκε στους Ωρεούς Ιστιαίας το 1931. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας τμήμα ΕΚΕΧ (Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών) με την 4η σειρά στις 23 Φεβρουαρίου 1951. Αποφοίτησε ως έφεδρος ιπτάμενος ανθυποσημηναγός στις 7 Φεβρουαρίου 1952 και μονιμοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 1954. Διακρίθηκε ως χειριστής με τη συμμετοχή του στο πρώτο Ακροβατικό Σμήνος, μετά την αποχώρηση του ιδρυτή Κ. Κόκκα το 1955, έχοντας την 4η θέση στον σχηματισμό. Υπηρέτησε σε μονάδες και επιτελεία και αποστρατεύθηκε με τον βαθμό του ταξίαρχου το 1977.







▲ Το τρίπτυχο: αεροσκάφος, χειριστής, μηχανικός. Στη φωτογραφία δίπλα στο F-84G ο Ταξίαρχος (Ι) ε.α. Ιωάννης Στυλιανάκης και ο Σμήναρχος (Μ) Παναγιώτης Μανωλέας, σε ένα αναμνηστικό στιγμιότυπο το 1998 στον εκθεσιακό χώρο της 110 ΠΜ, με την ευκαιρία της τελετής εορτασμού των 50 χρόνων λειτουργίας της 337 Μοίρας.

(Αρχείο © Π.- Β. Π.)





## Τα αεροσκάφη Republic F-84G Thunderjet

**Τ**α αεριωθούμενα πολεμικού τύπου αεροσκάφη F-84G Thunderjet, της εταιρείας Republic, εντάχθηκαν στην Ελληνική Αεροπορία την περίοδο της εισόδου της Ελλάδος στο ΝΑΤΟ, το 1952. Η υποδοχή τους γινόταν στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, όπου συγκροτούνταν διαδοχικά οι Μοίρες Διώξεως/Βομβαρδισμού, οι οποίες στη συνέχεια μετακινούνταν στις νέες εγκαταστάσεις των αεροδρομίων Λάρισας και Νέας Αγχιάλου. Υπολογίζεται ότι παραλήφθηκαν περί τα 120 αεροσκάφη, με τα οποία εξοπλήστηκαν οι έξι Μοίρες, 335, 336, 337, 338, 339 και 340. Στους κόλπους της 337Μ συγκροτήθηκε και έδρασε το πρώτο Ακροβατικό Σμήνος.

Μπορεί να πει κανείς ότι τα F-84G και τα εκπαιδευτικά αεροσκάφη T-33A Silverstar της Lockheed θεμελίωσαν την αεριώθηση στην Ελλάδα. Ενώ τα T-33A αξιοποιήθηκαν για διάστημα μισού αιώνα, μέχρι το έτος 2000, τα F-84G υπερκεράσθηκαν από τον εξελιγμένο με οπισθοκλινείς πτέρυγες τύπο F-84F Thunderstreak. Έτσι, τα τελευταία Thunderjet αποσύρθηκαν στα τέλη του 1959 και παραδόθηκαν από τις ΗΠΑ στη Γιουγκοσλαβική Αεροπορία.

## Ιστορικό

Οι πρώτες παραλλαγές του F-84 δεν ήταν αξιόπιστες. Κατά τις δοκιμές παρουσιάστηκαν προβλήματα στη διαμήκη ευστάθεια και στις επιφάνειες του οριζόντιου ουραίου, όπου εμφανίστηκαν στρεβλώσεις. Επίσης ένα σοβαρό πρόβλημα προερχόταν από τις δεξαμενές των ακροπτερυγίων, οι οποίες προκαλούσαν δομικές καταστροφές στις πτέρυγες κατά τους ελιγμούς με υψηλές φορτίσεις “G”. Το πρόβλημα αντιμετωπίστηκε με την τοποθέτηση ειδικών τριγωνικών πτερυγίων στο εξωτερικό μέρος των δεξαμενών.

Γενικά οι προσπάθειες βελτίωσης του αεροσκάφους επέφεραν ραγδαία αύξηση του βάρους, που δύσκολα μπορούσε να προωθήσει η πρώτη έκδοση του στροβιλοκινητήρα J-35, με συμπιεστή αξονικής ροής της General Electric.

Η έκδοση F-84G, που τελικά προμηθεύτηκε η Ελλάδα, ήταν και η τελευταία του τύπου, με πτέρυγες χωρίς οπισθόκλιση. Διέθετε νέο κινητήρα J35-A-29 ώσης 5.600 lb.

Εντούτοις, ο αναφερόμενος κινητήρας παρουσίαζε μία σοβαρή αστοχία, από την οποία προκλήθηκαν αρκετά ατυχήματα με απώλειες χειριστών. Επρόκειτο για τη διαβόητη και δολοφονική “αστοχία της 8ης βαθμίδας του αεροσυμπιεστή” (8th Stage Failure), που καταστρεφόταν ξαφνικά και με τη “στροφορμή της” θέριζε κυριολεκτικά τα πτερύγια των άλλων βαθμίδων, με αποτέλεσμα την κατακόρυφη πτώση της ώσης και την πυρκαγιά. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος οι κινητήρες θα έπρεπε να σταλούν σε εργοστάσιο στην Καζαμπλάκα, προκειμένου να υποστούν σχετική τροποποίηση. Όμως εκτιμήθηκαν οι ελληνικές δυνατότητες και, κατόπιν συνεννόησης των αρμοδίων με την Αμερικανική Αποστολή (JUSMAG), όλες οι εργασίες πραγματοποιήθηκαν στα συνεργεία του αεροδρομίου της Ελευσίνας, αφού προηγήθηκε ταχύρρυθμη εκπαίδευση του προσωπικού και έγκαιρη προμήθεια ειδικών εργαλείων, μέσων και υλικών (kits).

Ο Υποπύραρχος ε.α. Ανδρέας Παυλίδης θυμάται (1998):

*<<... Οι Έλληνες τεχνικοί απεδείχθησαν πολύ πιο δεξιότεχνες και αποτελεσματικοί από τους Αμερικανούς δασκάλους τους. Κι αυτό αποδείχθηκε στην πράξη, όταν έπειτα από λίγο καιρό οι*

τεχνικοί μας τελείωσαν την τροποποίηση ενός αεροσυμπιεστή στον μισό χρόνο απ' ότι προέβλεπε η σχετική αμερικανική οδηγία (TOC).>>

## Εξυπηρέτηση αεροσκαφών

Στην όλη ταχύρρυθμη προσπάθεια δημιουργίας ετοιμοπόλεμων μοιρών σημαντικό ρόλο έπαιξε η καθημερινή εξυπηρέτηση των αεροσκαφών. Οι μη ολοκληρωμένες επίγειες εγκαταστάσεις και οι σημαντικές ελλείψεις σε εργαλεία και ανταλλακτικά προκαλούσαν σοβαρές δυσχέρειες στο έργο της τεχνικής υποστήριξης.

Ο Σμήναρχος ε.α. Κων. Φακλής θυμάται (2001):

<<«... Περί το τέλος του έτους 1952, και πριν καλά - καλά περατωθεί η αρχική εκπαίδευση των χειριστών, το λεγόμενο *Transition*, το ΓΕΑ διέταξε την άμεση μεταστάθμευση της 337 Μοίρας στο αεροδρόμιο της Λάρισας. Η μεταστάθμευση εκείνη για μία νεοσύστατη Μοίρα με υπερσύγχρονο υλικό θεωρήθηκε δύσκολη αλλά αναγκαία, διότι θα ακολουθούσαν οι επόμενες 338 και 339 Μοίρες Δίωξης-Βομβαρδισμού.

Πράγματι η μεταστάθμευση παρά τις δυσκολίες πραγματοποιήθηκε, σε ένα αεροδρόμιο με μικρή σχετικώς πίστα τότε και διαδρόμους χωρίς δίκτυα *Barriers* στο τέρμα, όπου υπήρχε συλλεκτική γεωργική τάφρος λίαν επικίνδυνη για τις πτήσεις ημέρας και νύκτας. Τα δύο μικρά παλαιού τύπου υπόστεγα ήταν κατασκευής του Β' Παγκοσμίου Πολέμου με διαρροές. Το πρόγραμμα πτήσεων ξανάρχισε σχεδόν από την επομένη. Ανταλλακτικά δεν ήταν διαθέσιμα ούτε καν ειδικά εργαλεία. Για το κλειδί του *aft section* σελνόταν αεροσκάφος στην Ελευσίνα να το φέρει και να το επιστρέψει αμέσως, διότι κι εκεί το είχαν ανάγκη. Οι απαιτήσεις σε ανταλλακτικά καλύπτονταν με αποψιλώσεις ευρείας κλίμακας ενός αεροσκάφους που παρέμενε μονίμως στο υπόστεγο· ήταν ο λεγόμενος κανιβαλισμός. Η προσοχή όλων και ιδιαίτερα του Μοιράρχου και του Αρχιμηχανικού ήταν στραμμένη στην ασφάλεια των πτήσεων. Για δύο πράγματα ανησυχούσαν, για την αεροκολπίτιδα που συχνά πάθαιναν οι χειριστές και ήταν κάτι το πρωτόγνωρο, και για την αστοχία της 8ης βαθμίδας αεροσυμπιεστή του κινητήρα. ...>>

Με αυτές τις δυσχέρειες, λόγω των ελλείψεων και της απουσίας

πρότερης εμπειρίας του προσωπικού στα νέες τεχνολογίας αεροσκάφη, τα ελληνικά φτερά όχι μόνο παρέταξαν ετοιμοπόλεμες έξι Μοίρες Δίωξης-Βομβαρδισμού με F-84G και τρεις Μοίρες Ανακαίτισης Ημέρας με F-86E Sabre, πριν από τις γειτονικές Αεροπορίες Τουρκίας και Ιταλίας, αλλά συγκρότησαν ευθύς εξ αρχής και το πρώτο ακροβατικό σμήνος. Θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθεί ότι, παρά τις ατέλειες των πρώτης γενιάς αεριωθουμένων που ήταν τα F-84G, το σμήνος αυτό σε όλη τη διάρκεια της δράσης του δεν είχε ατύχημα. Η ικανότητα και η επαγγελματική κατάρτιση των χειριστών συνδυάστηκε με την ιδιαίτερη φροντίδα του προσωπικού εδάφους. Επικεφαλής ήταν οι Επισμηνίες Παναγιώτης Μερτίκας και Κων/νος Ζαρκωτός, βασικοί υπόλογοι – συντονιστές εδάφους των αεροσκαφών του Ακροβατικού Σμήνους των F-84G.

## **Επιδόσεις**

Τα F-84G υστερούσαν σε επιδόσεις για κάποιες φάσεις της πτήσης. Η απογείωση απαιτούσε μεγάλο μήκος διαδρόμου• τις θερμές ημέρες ακόμα και 3000μ. Για επιχειρησιακές αποστολές με οπλισμό, προβλεπόταν η έναυση δυο ή και τεσσάρων ρουκετών JATO (Jet Assisted Take Off). Παρά τον μικρό λόγο ώσης/βάρους, η καλή αεροδυναμική σχεδίαση του σκάφους συντελούσε στην επίτευξη σύντομα ταχύτητας 0,82 Mach, που ήταν το δομικό όριο αντοχής. Η υπέρβαση της ταχύτητας αυτής, ιδιαίτερα σε χαμηλό ύψος, προκαλούσε απότομες τάσεις ανόδου και δομική καταστροφή της πτέρυγας.

Σε αποστολές αερομαχιών τα F-84 παρουσίαζαν σοβαρό πρόβλημα, δεδομένου ότι η διατήρηση παρατεταμένης φόρτισης πάνω από 3G οδηγούσε σε ραγδαία πτώση της ταχύτητας. Άλλωστε, γι' αυτό στον πόλεμο της Κορέας χρησιμοποιήθηκαν ευρέως μόνο σε αποστολές κρούσης, εκτελώντας 86.408 αποστολές.

Από πλευράς δυνατότητας μεταφοράς οπλισμού, το F-84G είχε τέσσερεις φορείς ανάρτησης και ήταν ικανό να φέρει βόμβες, ρουκέτες και δεξαμενές καυσίμου.

Κατασκευάστηκαν 4.457 Thunderjets όλων των εκδόσεων. περιλαμβανομένων 843 F-84E και 3.025 F-84G, από τα οποία 1.936 κατέληξαν σε χώρες-μέλη του ΝΑΤΟ.



▲ Απογείωση F-84G με τη βοήθεια JATO. (Αρχείο ΜΙΣΠΑ)

▼ Ο οπλισμός του F-84G (Αρχείο Π.- Β. Π.)



## Τεχνικά χαρακτηριστικά αεροσκάφους Republic F-84G Thunderjet

Χώρα κατασκευής: ΗΠΑ

Τύπος: Μονοθέσιο ενός κινητήρα μαχητικό αεροσκάφος

Κινητήρας: Ένας των 5.600lb Allison J35-A-29 turbojet

Διαστάσεις: Εκπέτασμα πτερύγων 11,10m - Μήκος 11,61m.

- Ύψος 3,83m - Επιφάνεια πτερύγων 24,10sqm.

Βάρος: Κενό 5.033kg - Μέγιστο απογείωσης 10.671kg

Οπλισμός: Έξι πολυβόλα των 0,50in (τέσσερα στο ρύγχος και δύο στις πτέρυγες). Μέγιστο βάρος οπλισμού 2.041kg

Μέγ. ταχύτητα: 540nm/h (1.000km/h) στην επιφάνεια θάλασσας

Αρχικός Βαθμός ανόδου: 4.050ft/min

Χρόνος ανόδου στα 35.000ft 9,4min.

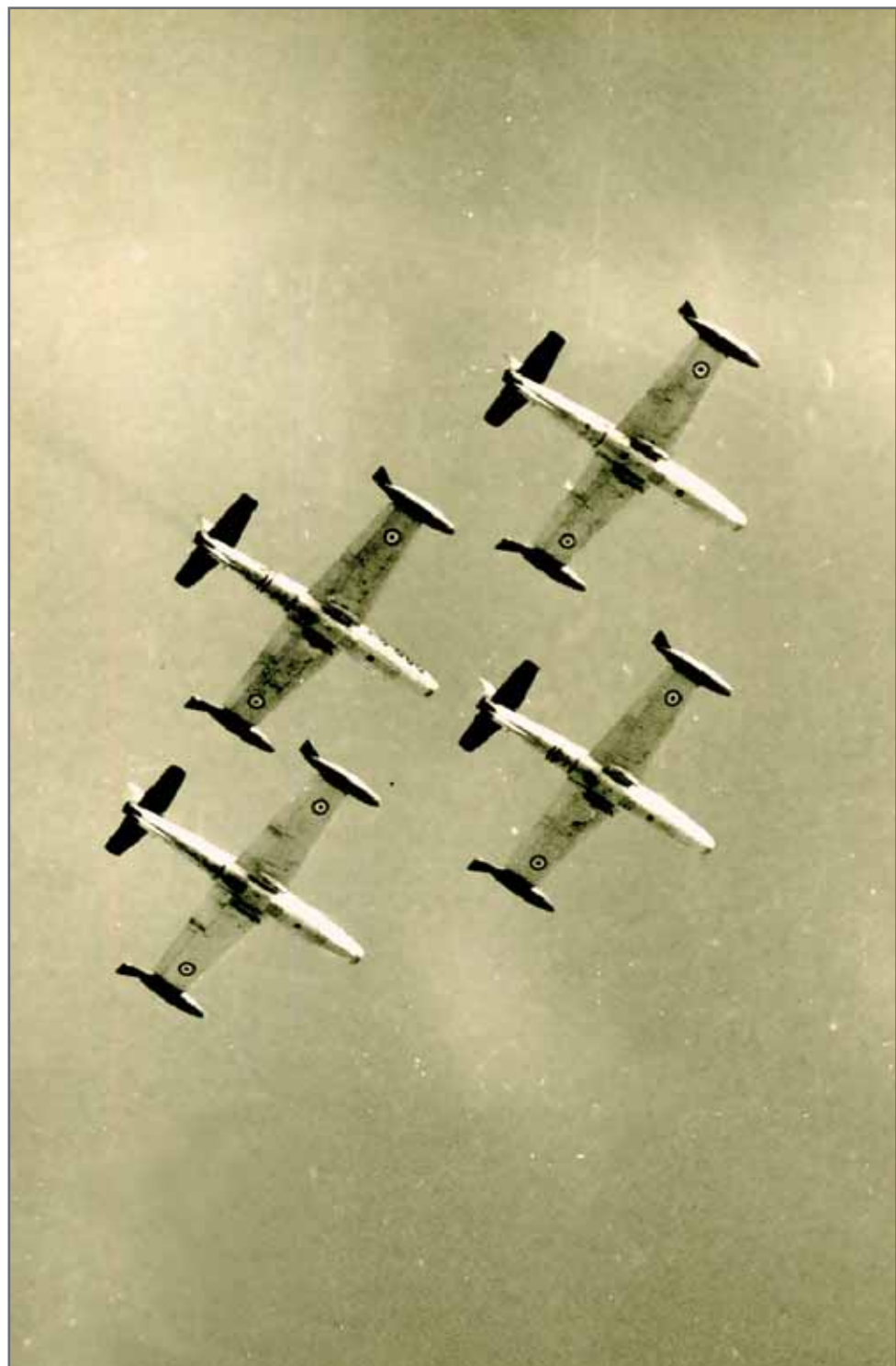
Επιχειρησιακή οροφή: 40.500ft.

Εμβέλεια: Με εσωτερικές δεξαμενές 582nm (1.078km)

Μέγιστη ταξιδίου 1.738nm (3.219km)



▲ Πίνακας οργάνων αεροσκάφους F-84G (Αρχείο Ι.Μ.)





Ο Διοικητής της 341 Μοίρας και αρχηγός του Ακροβατικού Σμήνους των επτά αεροσκαφών F-86E, Σμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος, με τους χειριστές του Σμήνους.

\*

Διέπρεψαν σε διεθνές επίπεδο στους πρωτότυπους και εντυπωσιακούς ελιγμούς.



## «Acroteam»

### ΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ CANADAIR F-86E SABRE 1957 - 1960

**Η** απόφαση δημιουργίας νέου ακροβατικού σμήνους υπαγορεύθηκε από το γεγονός της επικείμενης απόσυρσης των αεροσκαφών F-84G Thunderjet. Στο μεταξύ είχε από τριετίας αρχίσει η παραλαβή των αεροσκαφών αναχαίτισης Canadair F-86E Sabre και έτσι θεωρήθηκε σκόπιμο η σύσταση του νέου ακροβατικού σμήνους να γίνει με αυτά.

#### **Συγκρότηση**

Η συγκρότηση ακροβατικού σμήνους με F-86E Sabre προέκυψε κατόπιν διαταγής του Αρχηγού ΓΕΑ Αντιπτεράρχου Κωνσταντίνου Μαργαρίτη, στα μέσα του 1957. Η οργάνωσή του ανατέθηκε στον Σμηναγό Ηλία Τσαμουσόπουλο, Διοικητή της 341 Μοίρας Αναχαίτισης Ημέρας (ΜΑΗ), ενταγμένης στην 114 Πτέρυγα Μάχης με έδρα το αεροδρόμιο της Τανάγρας.

Τα F-86E ήταν πρώτης γενιάς αεριωθούμενα. Όμως διέθεταν οπισθοκλινείς πτέρυγες, οι οποίες έδιναν τη δυνατότητα υπέρβασης της ταχύτητας του ήχου σε βύθιση. Δεν ήταν εφοδιασμένα με ηλεκτρονικές συσκευές και ως ναυτιλιακά βοηθήματα είχαν βασικά όργανα πτήσης και μία ραδιοπυξίδα. Ήταν δηλαδή κατάλληλα για ρόλο αναχαίτισης ημέρας. Όμως όσο απλά ήταν στην κατασκευή τους, τόσο αξιόπιστα ήταν στη λειτουργία τους.

Παρ' όλα αυτά ο τύπος αυτός του αεροσκάφους στους ακροβατικούς ελιγμούς σε κλειστό σχηματισμό παρουσίαζε ορισμένα μειονεκτήματα. Ο αδύνατος κινητήρας του δυσκόλευε

τους χειριστές που πέταγαν σε γραμμή παραγωγής (line astern) να τηρήσουν τη θέση τους και ειδικά στην κορυφή της ανακύκλωσης (loop). Ομοίως παρουσίαζε ελαφρά αστάθεια στον διαμήκη και οριζόντιο άξονα κίνησης.

Πρόσθετα παρουσίαζε ευαίσθησια στις απότομες κινήσεις του μοχλού ισχύος (μανέτα), όπου εκδηλωνόταν απώλεια στήριξης αεροσυμπιεστή (compressor stall).

Το αεροδρόμιο της Τανάγρας ενεργοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 1956, με τη μετακίνηση από την Ελευσίνα των τριών Μοιρών Αναχαίτισης Ημέρας 341, 342 και 343. Δεν είχαν ολοκληρωθεί οι απαιτούμενες εγκαταστάσεις και οι υφιστάμενες ελλείψεις σε εξοπλισμούς επηρέαζαν άμεσα τις επιχειρησιακές λειτουργίες των τριών Μοιρών. Το προσωπικό εδάφους και αέρος υπό πρωτόγονες συνθήκες εργασίας, σε μεταλλικές εγκαταστάσεις και αντίσκηνα, με παγωνιά τον χειμώνα και καύσωνα το καλοκαίρι, υποστήριζε το πτητικό έργο σε βαθμό λίαν ικανοποιητικό.

Με αυτές τις συνθήκες συγκροτήθηκε το Ακροβατικό Σμήνος των F-86E. Η επιλογή των χειριστών έγινε από τον Η. Τσαμουσόπουλο, όπως καθόριζε η σχετική διαταγή, ο οποίος ως Διοικητής της 341Μ επέλεξε χειριστές από την ίδια Μοίρα. Παρ' όλο ότι του δινόταν η ευχέρεια να επιλέξει χειριστές και από άλλες Μοίρες των F-86E, που έδρευαν στην Τανάγρα, δεν το έπραξε για να μη διαταραχθεί η συνοχή της Μοίρας, καθώς είχε και άλλες υποχρεώσεις. Ο σκοπός ήταν να διατηρηθεί η Μοίρα σε ετοιμοπόλεμη κατάσταση και συγχρόνως να συνεχισθεί το εκπαιδευτικό έργο των νέων χειριστών. Με αυτό το σκεπτικό επέλεξε από την 341Μ τους χειριστές της ομάδας βολής, που ετοιμαζόταν για τους επικείμενους αγώνες, ως τους πρώτους χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους.

## **Εκπαίδευση**

Οι πρώτοι μήνες της εκπαίδευσης στα ακροβατικά ήταν πολύ κουραστικοί. Παράλληλα με την προετοιμασία για τους αγώνες βολής γινόταν και η επιχειρησιακή εκπαίδευση στις αναχαίτισεις και τα ακροβατικά. Η εναέριος βολή στο πεδίο βολής Άνδρου πραγματοποιούνταν με πέντε αεροσκάφη αντί δύο και συνδυαζόταν με την εκπαίδευση των χειριστών του Ακροβατικού Σμήνους για εξοικονόμηση ωρών πτήσης. Κατά τη μετάβαση γινόταν εξάσκη-

ση στις περιστροφές (Roll) και κατά την επιστροφή και μέχρι το αεροδρόμιο της Τανάγρας στις ανακυκλώσεις (Loop).

Έτσι οι χειριστές πετούσαν δύο έως τέσσερις εξόδους ημερησίως με συνεχή σχεδόν σωματική υποβολή, κατά τη διάρκεια της πτήσης, σε φυγοκεντρικές δυνάμεις μέχρι 4 G's.

Από ατομικά βιβλία πτήσεων χειριστών του Ακροβατικού Σμήνους προκύπτει ότι συμπλήρωσαν ατομικά γύρω στις 50 ώρες πτήσης σε απαιτούμενες από τη Μοίρα και το Ακροβατικό Σμήνος ασκήσεις, κατά τον Αύγουστο του 1957. Παρά την ακραία σωματική καταπόνηση κανείς από τους χειριστές δεν δυσανασχέτησε, δεν διαμαρτυρήθηκε και δεν απουσίασε έστω και από μία έξοδο πτήσης.

Η εκπαίδευση στα ακροβατικά άρχισε με μεμονωμένες εξασκήσεις σε χαμηλό ύψος και στη συνέχεια σε σχηματισμό δύο, τριών, τεσσάρων και πέντε αεροσκαφών σε μέσο ύψος, το οποίο προοδευτικά ελαττώθηκε στο ελάχιστο.

Πρόβλημα παρουσιάστηκε στον σχηματισμό γραμμής παραγωγής, Στην περίπτωση αυτή τα καυσαέρια του προπορευόμενου αεροσκάφους κατέστρεφαν την κεραία ασυρμάτου που βρισκόταν στο κάθετο σταθερό του επόμενου αεροσκάφους. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος τοποθετήθηκε μεταλλική ενίσχυση στο πλαστικό κάλυμμα της κεραίας.

## **Πρώτη περίοδος (1957 – 1958) Πέντε αεροσκάφη F-86E**

Μετά τις σχετικές προετοιμασίες, τον Αύγουστο του 1957, συγκροτήθηκε το Ακροβατικό Σμήνος από πέντε F-86E με την ονομασία "Acroteam".

Οι χειριστές που απετέλεσαν το Σμήνος, κατά σειρά αρχαιότητας ήταν οι εξής:

- Σμηναγός Τσαμουσόπουλος Ηλίας αρχηγός
- Υποσμηναγός Φραγκοπανάγος Ανδρέας Νο 3
- - >> - Αδάμ Κων/νος Νο 4
- Ανθυποσμηναγός Κόλλιας Φίλιππος Νο 2
- - >> - Πατήρης Νικόλαος Νο 5

Ως εφεδρικοί ορίστηκαν οι Ανθυποσμηναγοί:

Βάσσης Χαράλαμπος και Καρβελάς Αθανάσιος



▲ Μπροστά από το έμβλημα της 341 Μοίρας στην Τανάγρα, οι χειριστές των πέντε αεροσκαφών F-86E του Ακροβατικού Σμήνους “Acroteam”, από αριστερά, όρθιοι: Ν. Πατήρης, Α. Φραγκοπανάγος, Η. Τσαμουσόπουλος (αρχηγός), Φ. Κόλλιας και Κ. Αδάμ, καθιστοί: οι εφεδρικοί Χ. Βάσσης και Α. Καρβελάς. (Αρχείο ΜΙΣΠΑ)

ΕΤΟΣ 1957		ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ		Χαρακτήρ 8		2ος Χαρακτήρ Μολυβία		Είδος Πτήσεων (Προβλεπόμενες Δραστηριότητες και ποσοτήτων)	
Μην.	Ημ.	Τύπος	№	№	Πρώτος χαρακτήρ	№	Μολυβία	*En περιπτώσει	
ΑΥΓ	1	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	F-86E 45555
ΑΥΓ	2	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	T-33A 6:10
ΑΥΓ	3	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	ΣΥΝΟΛ. 52:05
ΑΥΓ	4	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	5	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	6	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	7	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	8	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	9	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	10	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	11	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	12	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	13	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	14	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	15	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	16	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	17	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	18	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	19	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	20	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	21	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	22	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	23	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	24	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	25	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	26	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	27	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	28	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	29	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	30	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	31	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	32	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	33	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	34	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	35	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	36	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	37	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	38	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	39	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	40	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	41	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	42	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	43	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	44	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	45	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	46	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	47	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	48	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	49	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	50	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	51	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	
ΑΥΓ	52	F-86E	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	455	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1957	0	

▲ Σελίδες από το ατομικό ημερολόγιο πτήσεων του αρχηγού του Ακροβατικού Σμήνου των F-86E Σμηναγού Ηλία Τσαμουσόπουλου. Σ' αυτές φαίνεται, κατά τον μήνα Αύγουστο του 1957, η πραγματοποίηση 47 εξόδων με F-86E και T-33A, στις οποίες συμπληρώθηκαν 52 ώρες πτήσεων.

ΕΤΟΣ Αν	Ημ.	ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ		Χειριστής ή πρώτος χειριστής	2ος Χειριστής Μοίρας	Είδος Πτήσεως (Περιλαμβανομένων αποστολών και παρατηρήσεις)	ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡ Μήτρας Μοίρας Χειριστή	(1)	(2)
		Τύπος	№						
						*Εκ μεταφορές			
1957	20.11	F-86E	438	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	-	ΑCRO 4 (ΕC.T)		0:45	
	20.12	F-86E	438	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	-	ΑCRO 5 (ΕΠΙΔΕΙΞΗ ΑΚΑΡΩ)		0:45	
	20.12	T-33A	093	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	ΛΟΥΖΑΝΟΣ	ΕΠΙΔΕΙΞ. ΧΑΡΑΚΤΗΡ. F-8E		0:45	
	20.12	T-33A	093	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	ΚΟΚΚΙΝΘΑΣ	ΕΠΙΔΕΙΞ. ΧΑΡΑΚΤΗΡ. F-8E		0:50	
	20.12	T-33A	093	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	ΚΑΡΔΑΡΗΣ	ΕΠΙΔΕΙΞ. ΧΑΡΑΚΤΗΡ. F-8E		0:45	
	20.12	T-33A	093	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	Θ'ΙΣΤΑΝΚΑΤ	ΕΠΙΔΕΙΞ. ΧΑΡΑΚΤΗΡ. F-8E		0:40	
	20.12	F-86E	438	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	-	ΑCRO 5 (LOOP,T)		0:50	
	20.12	F-86E	438	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	-	ΑCRO 5 (LOOP,T)		0:50	
	20.12	F-86E	438	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	-	ΑCRO 5 (LOOP,T) ΑΚΑΡΩ		0:50	
	20.12	T-33A	093	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	Θ'ΙΣΤΑΝΚΑΤ	ΕΠΙΔΕΙΞ. ΧΑΡΑΚΤ. F-8E		0:50	
	20.12	T-33A	093	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	ΠΑΤΙΣΑΡΙΚΑ	ΕΠΙΔ. ΧΑΡΑΚΤ. F-8E		0:40	
	20.12	T-33A	093	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	ΠΑΤΙΣΑΡΙΚΑ	ΕΠΙΔ. ΧΑΡΑΚΤ. F-8E		0:20	
	20.12	F-86E	438	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥΔΗΣ	ΕΠΙΔ. ΧΑΡΑΚΤ. F-8E		1:30	
	20.12	F-86E	438	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	-	ΑCRO 3 (ΘΟΚΙΜ ΕΠΙΔ.)		0:45	
	20.12	F-86E	438	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	-	ΑCRO 5 (ΠΛ. ΕΠΙΔ.)		0:50	
	20.12	F-86E	438	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	-	ΑCRO 5 (ΠΛΗΡ. ΕΠΙΔ.)		0:50	

ΓΕΝΙΚΟΝ ΣΥΝΟΛΟΝ (Σελ. 1-10) Σύνολο εις Μεταφορών  
 3095 Όροι 55 Λεπτά

▲ Έξι έξοδοι με F-86E και T-33A στις 22 Οκτωβρίου 1957 από τον Η. Τσαμουσόπουλο, για την κάλυψη απαιτήσεων εκπαίδευσης χειριστών της Μοίρας και εξάσκησης σε ακροβατικούς ελιγμούς. Ομοίως διακρίνονται σ' αυτήν τη σελίδα οι κατ' επανάληψη την ίδια ημέρα πτήσεις ακροβατικών, κατά τη διάρκεια των οποίων οι χειριστές υφίσταντο συνεχή σχεδόν σωματική υποβολή σε φυγοκεντρικές δυνάμεις μέχρι 4 G's.

Οι επιδείξεις περιελάμβαναν περιστροφές (Roll) και ανακυκλώσεις (Loop) σε διάφορους σχηματισμούς, με μετασχηματισμούς και τέλος ξεφύλλισμα (Break) σε κατακόρυφη άνοδο ή κάθοδο και συνάντηση των τεσσάρων αεροσκαφών (από τα πέντε) σε ελάχιστο ύψος στο ίδιο σημείο από τέσσερις διαφορετικές κατευθύνσεις.

Η πρώτη επίδειξη του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E έγινε στις 30 Ιανουαρίου 1958 στο αεροδρόμιο της Λάρισας, ενώπιον του Αρχηγού του 28 Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας Κων/νου Κονιωτάκη, προκειμένου να εγκριθεί η διαδοχή του μέχρι τότε Ακροβατικού Σμήνους F-84G, και ήταν άκρως επιτυχής. Έκτοτε το Σμήνος πραγματοποίησε πλήθος επιδείξεων:

- Στο αεροδρόμιο της Τανάγρας, ενώπιον του Αρχηγού ΓΕΑ (26/2/58), για τη Σχολή Εθνικής Άμυνας (8/3/58), καθώς και προς τιμήν του Αρχηγού Αεροπορίας του Καναδά (7/5/58)
- Στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, για αξιωματικούς του Καναδά (17/5/58).
- Στον χώρο της Σχολής Πεζικού Χαλκίδας (21/4/58).

Η πρώτη δημόσια εμφάνισή του πραγματοποιήθηκε στην παραλία του Παλαιού Φαλήρου στις 18 Μαΐου του 1958. Το πρόγραμμα περιέλαβε και το μέχρι τότε Σμήνος των F-84G. Η όλη επίδειξη σημείωσε μεγάλη επιτυχία και ενθουσίασε εκατοντάδες χιλιάδες θεατές.

Ακολούθησαν επιδείξεις του Σμήνους των F-86E στα Χανιά για τη γιορτή της απελευθέρωσης της μεγαλονήσου (25/5/58), στην Ελευσίνα (29/5/58) και στην Έδεσσα για τη γιορτή των ανθεστηρίων (1/6/58). Επίδειξη πραγματοποιήθηκε και πάλι στην Ελευσίνα κατά την τελετή παράδοσης της σκυτάλης από το Ακροβατικό Σμήνος των F-84G στο αντίστοιχο των F-86E (7/6/58).

## **Δεύτερη περίοδος (1958 -1960 Επτά αεροσκάφη F-86E**

Τον Αύγουστο του 1958, έναν χρόνο μετά την αρχική συγκρότηση του Ακροβατικού Σμήνους, τα αεροσκάφη από πέντε αυξήθηκαν σε επτά. Προστέθηκαν οι εφεδρικοί χειριστές Υποσμηναγός Χαράλαμπος Βάσσης και Ανθυποσμηναγός



Αθανάσιος Καρβελάς και ορίστηκαν ως νέοι εφεδρικοί οι Ανθυποσημηναγοί Δημήτριος Παπαηλίου και Ιωάννης Γαβριηλίδης.



▲ Οι χειριστές των επτά αεροσκαφών F-86E του Ακροβατικού Σμήνους “Acroteam”, από αριστερά, όρθιοι: Ι. Γαβριηλίδης (εφεδρικός), Κ. Αδάμ, Η. Τσαμουσόπουλος (αρχηγός), Α. Καρβελάς, Φ. Κόλλιας και Χ. Βάσσης, καθιστοί: Α. Φραγκοπανάγος, Ν. Πατήρης και Δ. Παπαηλίου (εφεδρικός).  
(Αρχείο Η. Τ.)

Με την αύξηση του αριθμού των αεροσκαφών διαμορφώθηκε ανάλογα και το πρόγραμμα των εκτελούμενων ελιγμών, όσον αφορά τους μετασχηματισμούς, κυρίως κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ανακυκλώσεων (Loop). Παράλληλα άρχισε η εξάσκηση του Σμήνους πρώτα σε ομαδική απογείωση και στη συνέχεια σε ομαδική προσγείωση και των επτά αεροσκαφών.

Το Σμήνος με τη νέα σύνθεση συνέχισε επιτυχώς τις πολυάριθμες εμφανίσεις του πάνω από αεροδρόμια και πόλεις, όπως στη Θεσσαλονίκη για τη Διεθνή Έκθεση και στην παραλία του Παλαιού Φαλήρου για τη βασιλική οικογένεια, καθώς επίσης και στο εξωτερικό.



▲ Το Ακροβατικό Σμήνος των επτά F-86E “Acroteam” (Αρχείο Χ.Β.)

Όλες τις επιδείξεις του Σμήνους των επτά F-86E χαρακτηρίζε η τελειότητα. Παρότι ήταν επικίνδυνες εκτελούνταν με προσοχή και μεγάλη επαγγελματικότητα. Ιδιαίτερη σημασία είχαν οι επιδείξεις εκείνες που λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών παρουσίαζαν μεγάλες δυσκολίες στην εκτέλεσή τους και αυτές που εκτελούνταν σε αντιπαράθεση με ξένα ακροβατικά σμήνη. Σε όλες τις περιπτώσεις το Ελληνικό Σμήνος διακρινόταν, αποσπώντας τον θαυμασμό όχι μόνο του κόσμου που παρακολουθούσε, αλλά και κορυφαιών αεροπορικών ηγετών της Ευρώπης.

Στις αρχές του 1959 οι εκτελούμενοι ελιγμοί είχαν μεγαλύτερη θεαματικότητα μετά την τοποθέτηση στα αεροσκάφη του Σμήνους συσκευών που εκτόξευαν λευκό καπνό με τη βοήθεια έγχυσης λαδιού στα καυσαέρια των κινητήρων. Ακόμη τον ίδιο χρόνο βάφτηκαν τα αεροσκάφη με κυρίαρχα χρώματα της ελληνικής σημαίας.

Στις 4 Απριλίου 1959, πραγματοποιήθηκε επίδειξη του Ακροβατικού Σμήνους πάνω από την παραλία του Παλαιού Φαλήρου προς τιμήν της βασιλικής οικογένειας.

Στις 10 Μαΐου 1959 οργανώθηκε από την Αμερικανική Βάση που έδρευε στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, αεροπορική έκθεση και επίδειξη από το Ακροβατικό Σμήνος "Skyblazers" της USAF με τέσσερα αεροσκάφη F-100 και το Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος "Acroteam" με επτά F-86E. Το γεγονός προαναγγέλθηκε τόσο από το ραδιόφωνο όσο και από τον ημερήσιο τύπο. Έτσι συγκεντρώθηκε πλήθος κόσμου, που ξεπερνούσε τις 200.000.

Την ημέρα εκείνη ο καιρός ήταν ιδανικός. Υπήρχε νηνεμία, αστραφτερή ηλιοφάνεια και η ατμόσφαιρα ήταν διαυγής. Τα δύο Σμήνη εκτέλεσαν το πρόγραμμά τους με εκπληκτική ακρίβεια και όλος ο κόσμος ξέσπασε σε ενθουσιώδη χειροκροτήματα. Όμως τα F-86E απέσπασαν περισσότερες εκδηλώσεις ενθουσιασμού, όχι μόνο διότι ήταν ελληνικά, αλλά και από το γεγονός ότι ήταν θεαματικότερη η εμφάνιση των επτά αεροσκαφών, έναντι των αντίστοιχων τεσσάρων του Αμερικανικού Σμήνους. Πρόσθετα, οι θεατές ενθουσιάστηκαν με το Ελληνικό Σμήνος, που πραγματοποίησε πλήθος εναλλαγών στους σχηματισμούς.

Όταν τελείωσε το πρόγραμμα των επιδείξεων, η βασιλική οικογένεια και οι λοιποί επίσημοι που είχαν παραβρεθεί, συγχάρηκαν δια χειραψίας τους χειριστές των δύο Ακροβατικών Σμηνών.

Είναι γεγονός ότι το φιλοθεάμον ελληνικό κοινό αισθάνθηκε εθνική υπερηφάνεια στη σκέψη ότι τα δικά του παιδιά έκαναν καλύτερα το ίδιο πράγμα με τους “θεοποιημένους” Αμερικανούς αεροπόρους.



▲ Από την εφημερίδα “ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ” της 11ης Μαΐου 1959.



▲ Στιγμιότυπο των χειριστών του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E με τη βασιλική οικογένεια, όταν προσκλήθηκαν σε γεύμα στα ανάκτορα του Τατοΐου, μετά την επίδειξη του Σμήνους στις 4 Απριλίου 1959 στο Παλιό Φάληρο. (Αρχείο Η. Τ.)



▲ Αεροσκάφος F-86E Sabre με χρώματα της ελληνικής σημαίας, όπως εκτίθεται στο Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας στο αεροδρόμιο Δεκέλειας. (Αρχείο © Π.-Β.Π.)

Στο μεταξύ τον Φεβρουάριο του 1959 ο Επισμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος παρέδωσε τη διοίκηση της 341 Μοίρας και τοποθετήθηκε στο επιτελείο της 114 Πτέρυγας Μάχης, αλλά συνέχισε να είναι αρχηγός του Ακροβατικού Σμήνους.

Τη διοίκηση της 341 παρέλαβε ο Επισμηναγός Ν. Τσινταβής και στη συνέχεια, τον Μάιο του 1959, ο Επισμηναγός Π. Οικονόμου. Ο τελευταίος έδωσε έμφαση στην εκπαίδευση των χειριστών στην πτήση δι' οργάνων, δεδομένου ότι χειριστές της Μοίρας θα συγκροτούσαν τον πυρήνα της 337 Μοίρας, που θα παραλάμβανε αεροσκάφη αναχαιτιστικά παντός καιρού F-86D στις αρχές του 1960.

Έτσι σε ένα πρόγραμμα συρρίκνωσης των Μοιρών Αναχαιτίσης Ημέρας και δημιουργίας δύο Μοιρών Παντός Καιρού, η 341 και η 342 διατήρησαν τα F-86E και η 337 (112 ΠΜ - Ελευσίνα) και 343 (111 ΠΜ - Νέα Αγχίαλος) εκσυγχρονίστηκαν με F-86D. Τον Μάιο του 1960 η 341 Μοίρα μετακινήθηκε από την 114 στην 111 ΠΜ.

Σ' αυτή την αναδιοργάνωση και αναδιάταξη των Μοιρών το Ακροβατικό Σμήνος των F-86E εντάχθηκε από την 341 στην 342, που συνέχισε να παραμένει στην 114 ΠΜ μέχρι τα μέσα του 1962. Τότε χειριστές και αεροσκάφη εντάχθηκαν και πάλι στην 341 στη Νέα Αγγίαλο, λόγω διακοπής της λειτουργίας της 342 με F-86E.

## **Επίδειξη στο αεροδρόμιο Fürstentfeldbruck του Μονάχου**

Στις 13 Ιουνίου 1959 το Σμήνος συμμετείχε σε επιδείξεις Ακροβατικών Σμηνών Αεροποριών του ΝΑΤΟ στο αεροδρόμιο Fürstentfeldbruck του Μονάχου της Δυτικής Γερμανίας.

Την ημέρα της επίδειξης υπήρχε στο αεροδρόμιο χαμηλή νέφωση με βάση νεφών γύρω στα 3.000 πόδια, που επέτρεπε την εκτέλεση περιστροφών αλλά όχι ανακυκλώσεων,

Έπειτα από δοκιμαστική είσοδο του Ελληνικού Σμήνους στα νέφη, διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρξαν αναταράξεις, η πυκνότητα των νεφών δεν εμποδίζει τους χειριστές στην τήρηση των θέσεων τους (άναβαν όλοι τα φώτα πλευσης) και η οροφή των νεφών ήταν στα 5.500 πόδια, πράγμα που θα επέτρεπε τη στιγμιαία έξοδο του σχηματισμού από τα νέφη στην κορυφή της ανακύκλωσης.

Τελικά, με πρόταση του αρχηγού και σύμφωνη γνώμη όλων των χειριστών του Σμήνους, αποφασίστηκε η εκτέλεση ολόκληρης σχεδόν της επίδειξης. Εξαιρέθηκαν μόνο οι αλλαγές σχηματισμού κατά τις ανακυκλώσεις και το ξεφύλλισμα στο τέλος της επίδειξης (διάσπαση των αεροσκαφών σε επτά διαφορετικές κατευθύνσεις, με παραγωγή καπνού κατά την κατακόρυφη βύθιση στην έξοδο από ανακύκλωση).

Τα λοιπά μέλη της ελληνικής αποστολής (μηχανικοί-συνοδοί-πλήρωμα αεροσκάφους C-47 Dakota), που μαζί με 350.000 περίπου θεατές παρακολούθησαν την επίδειξη, είπαν ότι μόλις το Σμήνος μπήκε σε κατακόρυφη άνοδο μέσα στα νέφη κατά την πρώτη ανακύκλωση επικράτησε “νεκρική σιγή”. Σε όλους κυριάρχησε η αγωνία με το ερώτημα πώς θα έβγαινε ο σχηματισμός από τα σύννεφα. Συγκροτημένος, όπως μπήκε; Διαλυμένος; Θα κάρφωνε ομαδικά στο έδαφος; ή θα έβλεπαν αλεξίπτωτα να πέφτουν;

Όμως όταν φάνηκε το Σμήνος να βγαίνει από τα νέφη συγκροτημένο, ένας στεναγμός ανακούφισης βγήκε από τα στήθη όλων. Ακολούθησαν ζητωκραυγές και παρατεταμένα χειροκροτήματα από τους θεατές. Όλοι οι παρόντες, επαΐοντες και μη, είδαν την υπεροχή του Ελληνικού Ακροβατικού Σμήνους, το οποίο τόλμησε και πέτυχε ελιγμούς ανακυκλώσεων εισερχόμενο στα νέφη, τη στιγμή που άλλα ακροβατικά σμήνη περιορίστηκαν σε ελιγμούς κάτω από τα νέφη.

Αναλύοντας περισσότερο την επίδειξη στο αεροδρόμιο του Förstfeldbruck σε ό,τι αφορά στις καιρικές συνθήκες, παρατηρείται ότι δεν υπήρχαν αναταράξεις στην ατμόσφαιρα. Οι αναταράξεις επηρεάζουν περισσότερο τα μέλη του σχηματισμού, καθώς όσο πιο ισχυρές είναι, τόσο πιο δύσκολη γίνεται η τήρηση της θέσης τους. Υπήρχε όμως πρόβλημα ορατότητας μέσα στα νέφη, το οποίο επηρέαζε κυρίως τον αρχηγό του σχηματισμού, που έχανε την επαφή με τον ορίζοντα, και λιγότερο τα μέλη, εφόσον συνέχιζαν να έχουν οπτική επαφή με το αεροσκάφος πίσω από το οποίο στοιχίζονταν.

Το πρόβλημα επομένως μεταφέρθηκε στον αρχηγό, ο οποίος, έχοντας εμπιστοσύνη στις δυνατότητές του, στα μέλη του σχηματισμού και στα καλοσυντηρημένα αεροσκάφη, προχώρησε στην εκτέλεση της επίδειξης όπως προαναφέρθηκε.

Σχετικά με την επίδειξη στο Fürstfeldbruck, ο Ηλίας Τσαμουσόπουλος αφηγείται (2005):

*<< ... Τώρα στο ερώτημα πώς αποφασίσαμε να τα κάνουμε όλα αυτά που δεν είχαν ξανακάνει άλλοι, τα οποία βέβαια περιέκλειαν κινδύνους και αστάθμητους παράγοντες, έχω να ειπώ τα εξής:*

- *Είχαμε εμπιστοσύνη στα αεροπλάνα μας, γιατί, με την άριστη συντήρηση που τους έκαναν τα «παλικάρια» του τότε αρχιμηχανικού της 341Μ Θεόδωρου Κωνσταντινόπουλου υπό την επίβλεψη του, δεν είχαν ποτέ παρουσιάσει καμία σοβαρή βλάβη κατά τις πτήσεις του Ακροβατικού Σμήνους.*

- *Είχα εμπιστοσύνη στους χειριστές μου (που τους ένιωθα σαν αδέρφια μου) και αυτοί σε μένα• και αυτή η εμπιστοσύνη αναπτύχθηκε με το ότι, μέχρι εκεί που είχαμε φθάσει, δεν είχαμε αντιμετωπίσει καμία σοβαρή επικίνδυνη κατάσταση, μερικές δε αστάθμητες αντιξοότητες τις αντιμετωπίσαμε με επιτυχία και για ό,τι κάναμε το αποφασίζαμε από κοινού προετοιμαζόμενοι κατάλληλα.*

Θα ρωτήσετε βέβαια «για το πρώτο Loop που κάνατε μέσα στα σύννεφα πόσο είχατε προετοιμαστεί;» Σωστή η ερώτηση. Η απάντηση είναι πως έκρινα ότι, μετά από μερικές εκατοντάδες Loop που είχαμε κάνει (για την εξέλιξη των οποίων με βοηθούσε περισσότερο η αίσθηση τού πώς καθόμουνα στο κάθισμα του αεροπλάνου και λιγότερο η παρακολούθηση του φυσικού ορίζοντα και των οργάνων του αεροπλάνου), πίστευα ότι θα μπορούσαμε να κάνουμε και αυτό το Loop μέσα στα σύννεφα με επιτυχία. Άλλοι θετικοί παράγοντες ήταν ότι βλέπαμε ο ένας τον άλλο μέσα στα σύννεφα, ότι δεν υπήρχαν αναταράξεις, ότι θα «σκάγαμε λίγο μύτη» έξω από τα σύννεφα στην κορυφή του Loop, και κυρίως η αμοιβαία εμπιστοσύνη που υπήρχε μεταξύ μας και στα άριστα συντηρημένα αεροπλάνα μας.

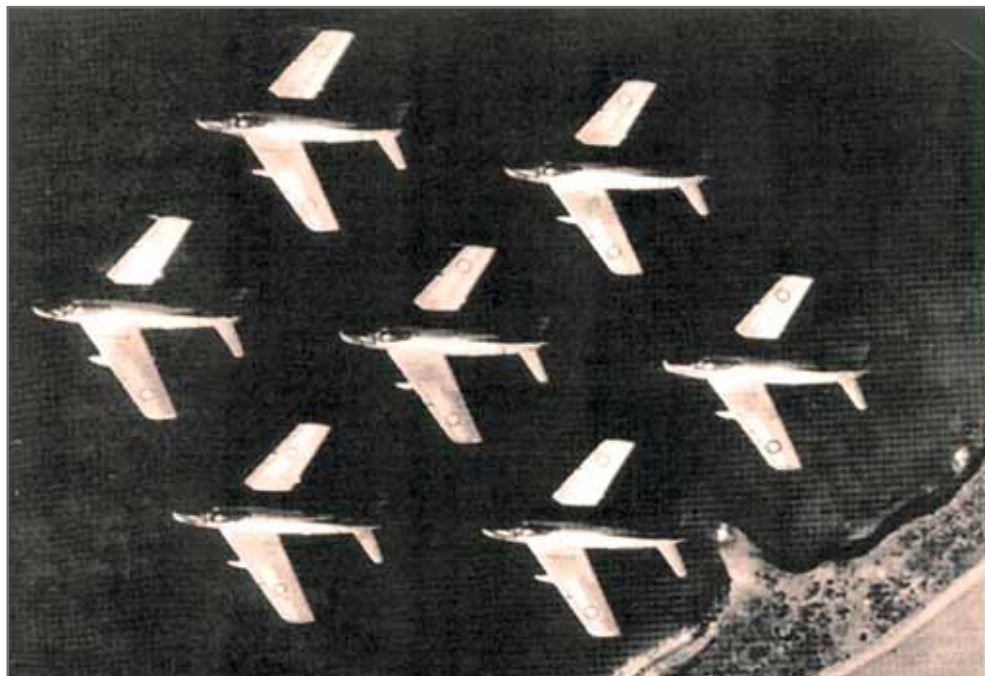
Ένας από αυτούς τους παράγοντες αν ήταν αρνητικός, το πρώτο αυτό Loop μέσα στα σύννεφα δεν θα είχε γίνει.

Δίστασα αρκετά πριν περιγράψω τα παραπάνω, αλλά τελικά σκέφτηκα ότι η υπερβολική σεμνότητα δεν θα πρέπει να αποσιωπήσει κάτι που έκαναν οι Έλληνες αεροπόροι και απ' ό,τι γνωρίζουμε δεν έχουν κάνει άλλοι μέχρι σήμερα.>>



▲ Οι χειριστές των επτά αεροσκαφών F-86E του “Acroteam” με αρχηγό τον Ηλία Τσαμουσόπουλο και τους δύο εφεδρικούς. (Αρχείο Ν. Π.)



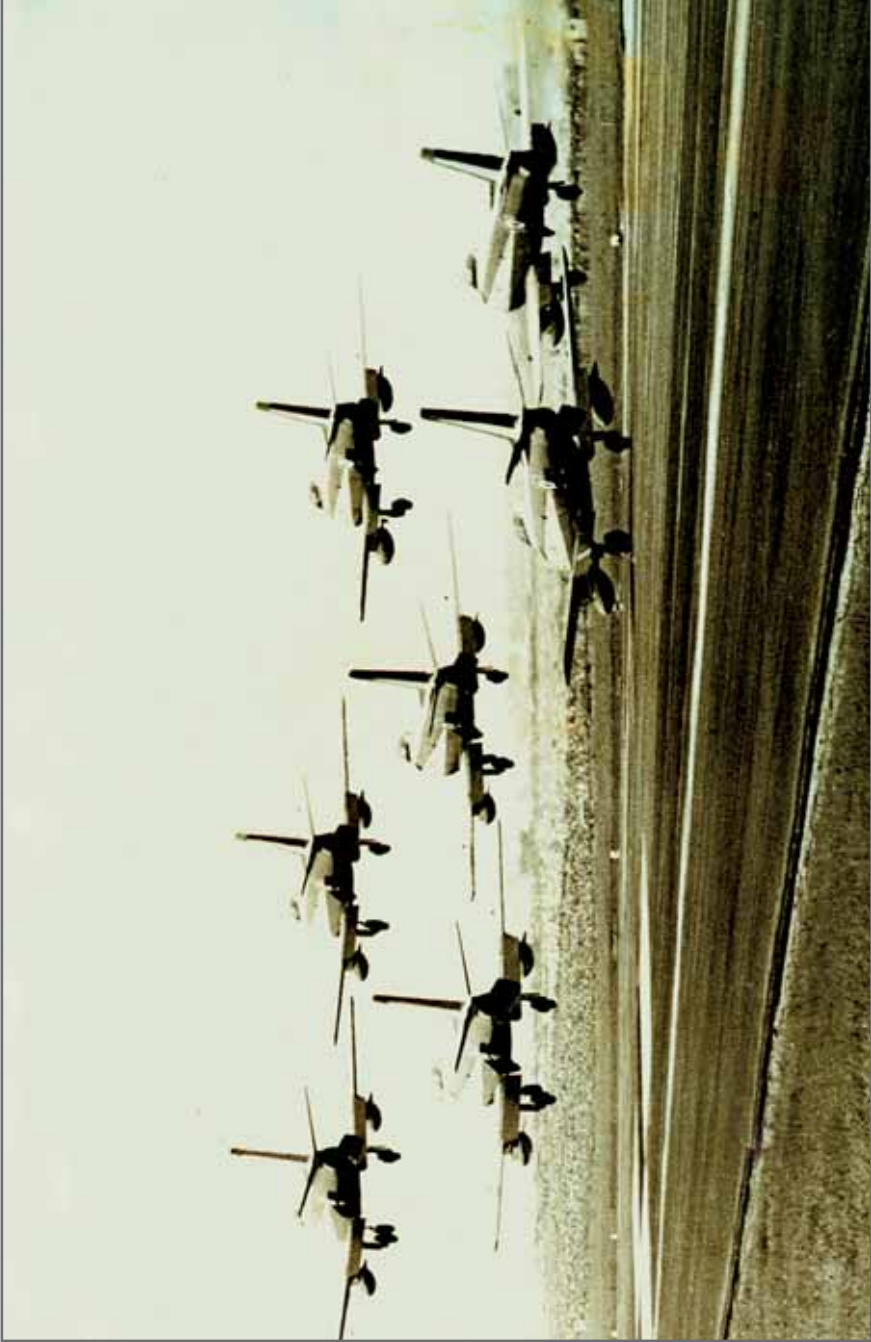


▲ Βασικός σχηματισμός ακροβατικού Σμήνους επτά αεροσκαφών F-86E

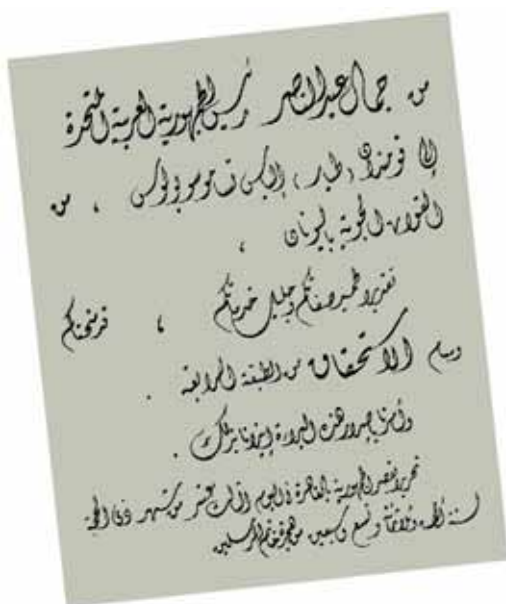
Τον Δεκέμβριο του 1959 απονεμήθηκε στους χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους ο Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος.

Στις αρχές του 1960 αποφασίστηκε να συμπεριληφθεί στο πρόγραμμα των επιδείξεων και η ομαδική προσγείωση των επτά αεροσκαφών σε κλειστό σχηματισμό. Προκειμένου να υλοποιηθεί ο σκοπός αυτός, είχε προηγηθεί προετοιμασία τριών περίπου μηνών. Κατά την ομαδική αυτή προσγείωση, προσγειωνόταν πρώτος ο Νο 7 του σχηματισμού, στη συνέχεια οι Νο5 και 6, ο Νο4, οι Νο3 και 2 και τελευταίος ο αρχηγός του Σμήνους, ο οποίος προσγειωνόταν στο 1/3 περίπου του διαδρόμου, για να αφήσει αρκετό χώρο στα υπόλοιπα μέλη του σχηματισμού, ώστε να προσγειωθούν με ασφάλεια.

Αυτό αποτέλεσε **π α γ κ ό σ μ ι α π ρ ω τ ο τ υ π ί α**, υπερβαίνοντας τη μέχρι τότε ομαδική προσγείωση “ρεκόρ” των έξι αεροσκαφών του Ιταλικού Ακροβατικού Σμήνους.



▲ Ομαδική προσγείωση των επτά αεροσκαφών F-86E σε κλειστό σχηματισμό (Αρχείο Η.Τ.)



▲ Στις 9 Ιουνίου 1960 έγινε επίδειξη του Σμήνους πάνω από το αεροδρόμιο Τατοΐου προς τιμήν του προέδρου της Αιγύπτου Νάσερ. Μετά την επίδειξη απονεμήθηκε στους χειριστές του Σμήνους το μετάλλιο της “Τάξης Διάκρισης Τετάρτου Επιπέδου” της Αιγύπτου. (Αρχείο Η. Τ.)

## Επίδειξη στο αεροδρόμιο Büchel της Δυτικής Γερμανίας

Η επόμενη επίδειξη του Σμήνους πραγματοποιήθηκε την 1η Ιουλίου 1960 στο αεροδρόμιο Büchel της Δυτικής Γερμανίας, σε προγραμματισμένη συμμετοχή ακροβατικών σμηνών του ΝΑΤΟ. Την ημέρα της επίδειξης υπήρχε χαμηλή νέφωση 3000π., που εκτεινόταν μέχρι τα 20.000π. Η επικρατούσα αυτή κατάσταση περιόρισε τις επιδείξεις των άλλων ακροβατικών σμηνών σε περιστροφές και ελιγμούς κάτω από τα σύννεφα. Το Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος, έπειτα από δοκιμαστική είσοδο στα νέφη για τον έλεγχο της πυκνότητάς τους και την ύπαρξη τυχόν αναταράξεων, εκτέλεσε μία σχεδόν πλήρη επίδειξη, μπαίνοντας κατά το ήμισυ περίπου μέσα στα σύννεφα κατά την εκτέλεση ανακυκλώσεων (loop) σε διάφορους σχηματισμούς. Στο

τέλος της επίδειξης έγινε το “ξεφύλλισμα” των αεροσκαφών προς επτά διαφορετικές κατευθύνσεις (αμέσως μετά την έξοδο από τα σύννεφα στην τελευταία ανακύκλωση). Ακολούθησε εκτέλεση μισής ανακύκλωσης των επτά μεμονωμένων αεροσκαφών μέσα στα σύννεφα, επανασυγκρότηση του Σμήνους και ομαδική προσγειώση των επτά αεροσκαφών σε κλειστό σχηματισμό.

Μετά την επίδειξη ο Γενικός Επιθεωρητής της Γερμανικής Αεροπορίας Πτέραρχος Steinhof, που την παρακολούθησε, κάλεσε τους χειριστές του Σμήνους στην εξέδρα των επισήμων και, παρουσία του αρχηγού της αποστολής Σμηναρχου Κωνσταντίνου Χατζηλάκου, τους είπε χαρακτηριστικά:

*<<... Έχω δει πολλά ακροβατικά σμήνη μέχρι τώρα, αλλά Σμήνος που να κάνει ακροβατικά μέσα στα σύννεφα και να προσγειώνει ομαδικά επτά αεριωθούμενα δεν έχω ξαναδει>>*

\*

## **Αλλαγή αρχηγού**

Μετά την επίδειξη στη Διεθνή Έκθεση της Θεσσαλονίκης στις αρχές Σεπτεμβρίου του 1960 ο αρχηγός του “Acroteam” Επισμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος, λόγω αποστολής του στο εξωτερικό, παρέδωσε την αρχηγία του Σμήνους στον αμέσως αρχαιότερο Σμηναγό Ανδρέα Φραγκοπανάγο, ο οποίος ήταν μέλος της ακροβατικής ομάδας από την αρχή της συγκροτήσεώς της το 1957.

Όταν ήρθε η διαταγή μετάβασης του Η. Τσαμουσόπουλου στις ΗΠΑ, όλοι οι χειριστές του Σμήνους συμμετείχαν στην αποχαιρετιστήρια γιορτή.

Ένας χειριστής του Σμήνους θυμάται:

*<<... Ο αρχηγός φανερά συγκινημένος και σε μια συναισθηματική έκρηξη μας αγκάλιασε όλους, μας φιλούσε και με δάκρυα μας έλεγε “είστε αδέρφια μου, σας αγαπώ όλους”. Και αυτό ήταν αλήθεια. Όχι μόνο αδέρφια ήμασταν αλλά και φίλοι. Φίλοι με την καθαρή φίλια, όπου δεν κρύβονται συμπλέγματα, όπως: Μικροεγωισμοί, μικροανταγωνισμοί και μικροπροδοσίες, που τελικά είναι οι καθημερινοί εχθροί της φιλίας. Ναι, ήμασταν φίλοι και εξακολουθούμε να είμαστε φίλοι! >>*

Πράγματι η κοινή προσπάθεια στις δύσκολες στιγμές δημιουργεί μία αληθινή φιλία.

Ο Α. Φραγκοπανάγος αποδείχθηκε άριστος στην αρχηγία του Σμήνους, το οποίο οδήγησε σε νέες επιτυχίες στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Λάτρης της Αεροπορικής Ιδέας, συγκέντρωνε υψηλά επαγγελματικά προσόντα ιπτάμενου αξιωματικού. Προσηλωμένος στο καθήκον του, διέθετε όλη του την ενεργητικότητα στην υπηρεσία της Αεροπορίας.

Η χειριστική του ικανότητα, το ήθος του και η σοβαρότητα του χαρακτήρα του δεν άφησαν κανένα ίχνος αμφισβήτησης από κανέναν, όσον αφορά την πληρότητά του ως αρχηγού του Ακροβατικού Σμήνους, πράγμα που το απέδειξε εμπράκτως.

- \* -



▲ Ο Πτέραρχος ε.α. Ηλίας Τσαμουσόπουλος σε μία στιγμή αναπόλησης μπροστά σε ένα από τα αεροσκάφη του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E, που βρίσκεται στο Μουσείο της Πολεμικής Αεροπορίας.

(Αρχείο © Π.-Β. Π.)

## «Ελληνική Φλόγα»

### Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΜΗΝΟΥΣ ΤΩΝ F-86E 1960 – 1965

Επειτα από προετοιμασία σχεδόν δύο μηνών, το Σμήνος των F-86E με τον νέο αρχηγό Ανδρέα Φραγκοπανάγο, έκανε στις 21 Οκτωβρίου 1960 την πρώτη του επίδειξη στο αεροδρόμιο της Λάρισας ενώπιον του τότε Αρχηγού του 28 Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας Υποπετεράρχου Δημητρίου Θεοδοσιάδη, ο οποίος και ενέκρινε την συνέχιση των δραστηριοτήτων του. Με τη νέα του σύνθεση το Σμήνος μετονομάστηκε σε “Ελληνική Φλόγα” (Hellenic Flame) και οι χειριστές του χρησιμοποίησαν για ένα διάστημα φόρμες λευκού χρώματος.



Παράλληλα με το έργο της 342 Μοίρας που ήταν ενταγμένο το Σμήνος, οι χειριστές συνέχισαν την εξάσκησή στους ακροβατικούς ελιγμούς και το 1961 πραγματοποιήθηκαν επιδείξεις εντός Ελλάδας. Έγιναν με επιτυχία εμφανίσεις στις 16 Μαρτίου και πάλι στο αεροδρόμιο της Λάρισας, στις 18 Μαρτίου στο Καυτατζόγλειο της Θεσσαλονίκης και στις 2 Μαΐου στην Κέρκυρα.



▲ Το Ακροβατικό Σμήνος των επτά F-86E “Ελληνική Φλόγα” (Αρχείο Χ.Β.)



▲▼ Χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους “Ελληνική Φλόγα” με λευκές φόρμες. (Αρχείο Α. Φ.)





Τον Ιούνιο ήρθε η σειρά των εμφανίσεων στο εξωτερικό. Στις 11 Ιουνίου έγινε επίδειξη του Σμήνους στο αεροδρόμιο Wiesbaden της Δυτικής Γερμανίας, με τη συμμετοχή ακροβατικών σμηνών από ΗΠΑ, Αγγλία, Γαλλία, Ιταλία, Βέλγιο, Ισπανία και Ελλάδα. Οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες υποχρέωσαν τα άλλα σμήνη να περικόψουν το πρόγραμμά τους και μόνο η “Ελληνική Φλόγα” έκανε πλήρη επίδειξη, μπαίνοντας και βγαίνοντας μέσα στα σύννεφα και εκτελώντας ομαδική προσγείωση των επτά αεροσκαφών σε κλειστό σχηματισμό.

Κατά την ομαδική αυτή προσγείωση, λόγω της βροχόπτωσης, είχε συγκεντρωθεί πολύ νερό στον διάδρομο. Έτσι, όταν προσγειώθηκαν οι Νο 3, 2 και 1 του σχηματισμού, σηκώθηκε από τον διάδρομο τόσο νερό, που κυριολεκτικά “κουκούλωσε” τους Νο 4, 5, 6 και 7, με αποτέλεσμα να μην βλέπουν σχεδόν καθόλου μπροστά τους και ο Νο 6 να βγει στη ζώνη ασφαλείας του διαδρόμου και να υποστεί ζημιά το ένα σκέλος του αεροσκάφους του. Αυτό ήταν το μοναδικό ατυχές περιστατικό που συνέβη κατά τη μακρόχρονη πορεία του Σμήνους.

Να σημειωθεί ότι ο Τύπος του Wiesbaden δεν παρέλειψε να εκθειάσει το Ελληνικό Σμήνος για την άψογη και καλλιτεχνική εκτέλεση των πολύπλοκων ακροβατικών ελιγμών.

Οι επιδείξεις στο εξωτερικό συνεχίστηκαν με τη συμμετοχή στον εορτασμό της 10ης επετείου του AFSOUTH. Η συγκεκριμένη επίδειξη έγινε στις 18 Ιουνίου 1961 πάνω από τον κόλπο της Νεάπολης με επιτυχία, προκαλώντας την έγγραφη έκφραση ευαρέσκειας του νατοϊκού διοικητή. Επίσης στις 24 Σεπτεμβρίου 1961 το Σμήνος εμφανίστηκε στο αεροδρόμιο Fürstenfeldbruck του Μονάχου, παρουσία του Καγγελαρίου της χώρας Antenauer. Στην ελληνική συμμετοχή ο γερμανικός και διεθνής τύπος αναφέρθηκε για μία ακόμη φορά με ευμενή σχόλια.

Στο περιβάλλον της 342 Μοίρας επικρατούσε εύλογα, μετά τις επιτυχημένες ακροβατικές επιδείξεις, μια ενθουσιώδης ατμόσφαιρα. Όμως αυτή ήρθε να διαταράξει ένα αναπάντεχο περιστατικό.

Στις 26 Ιανουαρίου 1962 οι Ανθυποσηναγοί Ιωάννης

Δεμάγκος και Κωνσταντίνος Νανόπουλος έχασαν τη ζωή τους σε προγραμματισμένη συνήθη νυκτερινή πτήση ζεύγους F-86E, όταν μετά την απογείωση από το αεροδρόμιο της Τανάγρας προσέκρουσαν σε παρακείμενο λόφο.

Να επισημανθεί ότι το θανατηφόρο αυτό ατύχημα δεν είχε καμία σχέση με τις πτήσεις του Ακροβατικού Σμήνους, παρά το γεγονός ότι οι δύο χειριστές συμπεριλαμβάνονταν στην ακροβατική ομάδα.



▲Οι χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους “Ελληνική Φλόγα” κατά την επίδειξη στο αεροδρόμιο Fürstenfeldbruck του Μονάχου το 1961. Από αριστερά: Οι Υποσμηναγοί Χ. Βάσσης και Ι. Γαβριηλίδης, ο Ανθυποσμηναγός Ι. Δεμάγκος, ο Σμηναγός Α. Φραγκοπανάγος (αρχηγός), οι Υποσμηναγοί Φ. Κόλλιας και Ν. Πατήρης και ο Ανθυποσμηναγός Κ. Νανόπουλος. (Αρχείο Ν. Π.)

Ένας χειριστής της 342 Μοίρας θυμάται:

<< Ήταν μια κατασκότεινη νύχτα στις 26 Ιανουαρίου του 1962. Προηγήθηκε στις νυκτερινές πτήσεις η 335 Μοίρα, που έδρευε στο ίδιο αεροδρόμιο, της Τανάγρας, με 4 ζεύγη αεροσκαφών F-84F και ακολούθησε η 342. Ο σχηματισμός Sparta Brown με τον

Δεμάγκο και τον Νανόπουλο ήταν το τρίτο από τα τέσσερα ζεύγη της 342 Μοίρας. Δευτερόλεπτα μετά την απογείωση του ζεύγους, φάνηκαν δύο διαδοχικές λάμπεις στην προέκταση του διαδρόμου απογείωσης που “έσπασαν” τη σκοτεινιά της νύχτας. Ήταν το ατύχημα, που έγινε τόσο γρήγορα, τόσο αναπάντεχα. Σαν κεραυνός εν αιθρία.

Συγκεντρωμένοι το βράδυ σ’ ένα δωμάτιο, προσπαθούσαμε να βρούμε τα αίτια του ατυχήματος. Όλοι γνωρίζαμε, από τη στιγμή που αποφασίσαμε να γίνουμε αεροπόροι, ότι αποδεχόμαστε ένα ποσοστό κινδύνου. Έτσι αόριστα. Στη συνέχεια μάθαμε ότι ο κίνδυνος προέρχεται από ενδογενείς παράγοντες, όπως η αξιοπιστία του μέσου, η συντήρησή του, η εκπαίδευσή μας, η γνώση και τήρηση των ορίων λειτουργίας του αεροσκάφους, αλλά και του ιδίου μας του εαυτού, από τη μη τήρηση των κανόνων πτήσης και την υπέρβαση των ικανοτήτων και δεξιοτήτων μας κ.ο.κ. Υπήρχαν επίσης και εξωγενείς παράγοντες όπως: η επίβλεψη, η υποστήριξη των πτήσεων, οι καιρικές συνθήκες, ο προγραμματισμός, η σχεδίαση και πολλοί άλλοι.

Συμφωνήσαμε όλοι ότι στον αέρα ο χειριστής γίνεται αποδέκτης όλων αυτών των παραγόντων και καλείται, πολλές φορές σε ελάχιστα δευτερόλεπτα, να αναγνωρίσει το πρόβλημα και να αντιδράσει άμεσα και σωστά. Παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης είναι η φάση της απογείωσης, όπου το ύψος είναι ελάχιστο και η ταχύτητα λίγο πιο πάνω από αυτή της απώλειας στήριξης. Γι’ αυτό και το ποσοστό συμμετοχής του χειριστή ως πρωτεύουσα αιτία των ατυχημάτων φθάνει και το 90%, ενώ όλοι οι άλλοι παράγοντες το 10%. Για να γίνει όμως ένα ατύχημα, δεν αρκεί ένας και μόνο παράγοντας. Σε κάθε ατύχημα υπάρχουν και συντελέσασες αιτίες που συχνά επαναλαμβάνονται.

Αφού τα δεχθήκαμε και συνειδητοποιήσαμε ότι όλα αυτά συμβαίνουν, αποσυρθήκαμε ο καθένας στις σκέψεις του. Στο βάθος του μυαλού όλων μας φώλιαζε πάντα η παρήγορη ελπίδα ότι αυτό που συνέβη στον Γιάννη και στον Κωστή δεν θα συνέβαινε σ’ εμάς. Το πρωί μας βρήκε “χύμα” στα κρεβάτια με τις φόρμες και τις αρβύλες πτήσεων ακόμα φορεμένες. Όμως όλοι έπρεπε την επομένη του ατυχήματος να πετάξουμε με τους νέους χειριστές, για να μη τους κυριέψει ο φόβος για τις πτήσεις. Έτσι γινόταν πάντα έπειτα από κάθε ατύχημα.

Τόσο ο Γιάννης όσο και ο Κωστής, θύματα ενός ακήρυκτου πολέμου. Του “πολέμου της ειρήνης” που διαρκεί και διαρκεί ... Από το 1950 έως το 2000 οι θυσίες της Πολεμικής Αεροπορίας σ’ αυτόν τον πόλεμο ήταν 308 χειριστές και 27 μέλη πληρώματος αέρος>>

## **Νέες επιτυχίες**

Τον Μάιο του 1962 η “Ελληνική Φλόγα” προγραμματίζεται για επιδείξεις στο εξωτερικό, Ιταλία και Γερμανία.

Στις 13 Μαΐου βρέθηκε προσκεκλημένη στο Αβιάνο της Ιταλίας για τη γιορτή της εκεί Αμερικανικής Βάσης. Όμως η επίδειξη δεν πραγματοποιήθηκε, αν και το Σμήνος τροχοδρόμησε για απογείωση, λόγω της επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών.

Στις 18 Μαΐου η “Ελληνική Φλόγα” στη διαδρομή προς Δυτική Γερμανία προσγειώθηκε για ανεφοδιασμό στην Αμερικανική Βάση Toul Rosiere της Γαλλίας. Ύστερα από αίτημα του Διοικητή εκτέλεσε μία πλήρη επίδειξη για το προσωπικό της Βάσης.

Στις 20 Μαΐου ακολούθησε η προγραμματισμένη επίδειξη στο αεροδρόμιο του Spangdallem της Δυτικής Γερμανίας, η οποία ολοκληρώθηκε με επιτυχία.

Ο αρχηγός του Σμήνους Α. Φραγκοπανάγος σχετικά με την επίδειξη αυτή στη Γερμανία αναφέρει:

*<<... Η ώρα της κρίσεως για τον υποφαινόμενο ήρθε. Αρχηγός της όλης αποστολής ήταν ο Επισμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος. Αυτός ήθελα να είναι ο κριτής μου, εκείνος που με το αλάθητο μάτι τού πρώην αρχηγού του “Acroteam” θα έβλεπε και την παραμικρή ατέλεια των ακροβατικών ελιγμών της “Ελληνικής Φλόγας”. Θα παρατηρούσε και την ελάχιστη δικιά μου προσωπική αδυναμία. Μέσα στο αεροδρόμιο έχουν συγκεντρωθεί 350.000 λαού και χιλιάδες άλλοι βρίσκονται έξω από τα συρματοπλέγματα. Στις 11:30 και τα επτά ατσάλινα πουλιά της “Ελληνικής Φλόγας” αφήνουν ταυτόχρονα τη γη και αρχίζουν την επίδειξή τους. Ο ουρανός είναι πεντακάθαρος, απαλλαγμένος από οποιαδήποτε ανατάραξη, ιδανικός καιρός για ακροβατικές αεροπορικές επιδείξεις. Ιδανική είναι και η όλη επίδειξη, τέλεια και η ομαδική προσγείωση των επτά αεροσκαφών. Ακολουθούν τα θερμά και*

*ευθουσιώδη χειροκροτήματα των μυριάδων θεατών και τα ζεστά και γεμάτα υπερηφάνεια αγκαλιάσματα του Επισμηναγού Ηλ. Τσαμουσόπουλου>>*

Εξάλλου, για την εμφάνιση αυτή του Σμήνους, ο Αμερικανός Διοικητής της Βάσης Spangdallem δήλωσε:

*<<Το Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος δεν είναι δυνατόν να το συναγωνιστεί κανένα άλλο· είναι το καλύτερο από τα δεκαπέντε και πλέον ακροβατικά σμήνη που έχω δει μέχρι τώρα>>*



▲ Ο Α. Φραγκοπανάγος δέχεται τα συγχαρητήρια Γερμανού Πτεράρχου.  
(Αρχείο Α. Φ.)

Λίγες ημέρες μετά την επιστροφή στην Ελλάδα, το Σμήνος μετακινήθηκε από το αεροδρόμιο της Τανάγρας στο αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου και εντάχθηκε στην 341 Μοίρα Ανακαίτισης Ημέρας, από την οποία και είχε συγκροτηθεί το 1957, όταν αυτή έδρευε στην Τανάγρα. Η μετακίνηση αυτή προέκυψε από την διακοπή της λειτουργίας της 342Μ με αεροσκάφη F-86E.

Οι χειριστές του Σμήνους, παράλληλα με τη συμβολή τους στο επιχειρησιακό έργο της 341Μ και την εκπαίδευση των νέων χειριστών, συμμετείχαν αδιάλειπτα και στο πρόγραμμα των ακροβατικών επιδείξεων, όπως στο αεροδρόμιο Τατοΐου, στον Βόλο, στη Θεσσαλονίκη, στο Φάληρο κλπ.

Μεταξύ αυτών ήταν και η εντυπωσιακή επίδειξη προς τιμήν του Προέδρου της Ιταλικής Δημοκρατίας Senni στις 28 Νοεμβρίου 1962, που επισκέφθηκε την Ελλάδα. Μετά την επίδειξη ο Ιταλός Πρόεδρος μαζί με τα συγχαρητήριά του παρασημοφόρησε τους χειριστές του Σμήνους και στη συνέχεια τους απένειμε τιμές ένεκεν το πτυχίο χειριστή της Ιταλικής Αεροπορίας και το διακριτικό του ιπταμένου.

► Το μετάλλιο του “Ιπποτικού Τάγματος Αξίας” της Ιταλικής Δημοκρατίας, το οποίο απένειμε ο Ιταλός Πρόεδρος στους χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους “Ελληνική Φλόγα”. (Αρχείο Α. Φ.)



Από τις αρχές του 1963 η “Ελληνική Φλόγα” ασχολήθηκε με πιθήσεις συντήρησης μέχρι τον Μάιο που ο Πρόεδρος της Γαλλικής Δημοκρατίας Στρατηγός De Gaulle επισκέφθηκε την Ελλάδα. Στις 19 Μαΐου πραγματοποιήθηκαν προς τιμήν του στη Θεσσαλονίκη εκδηλώσεις που συμπεριέλαβαν διέλευση 144 αεριοθούμενων αεροσκαφών από όλες τις Πολεμικές Μοίρες και μία θεαματική ακροβατική επίδειξη του Σμήνους. Ο Στρατηγός De Gaulle, ενθουσιασμένος από τους επιτυχημένους ελιγμούς, απένειμε στους χειριστές του Σμήνους τον “Σταυρό του Τάγματος της Λεγεώνας της Τιμής της Γαλλικής Δημοκρατίας”. (▼)



Τον Ιούνιο του 1963 η “Ελληνική Φλόγα” προσκλήθηκε να λάβει μέρος στις μεγάλες αεροπορικές επιδείξεις της διεθνούς έκθεσης αεροδυναμικής και διαστήματος στο αεροδρόμιο Le Bourget του Παρισιού. Συμμετείχαν και Ακροβατικά Σμήνη των ΗΠΑ, Αγγλίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Σουηδίας, Βελγίου και Ολλανδίας. Τα αεροσκάφη του Ελληνικού Ακροβατικού Σμήνους, λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στη διαδρομή, έφθασαν καθυστερημένα την επόμενη ημέρα της ενημέρωσης και του προγραμματισμού των 403 συνολικά αεροσκαφών που συμμετείχαν, δηλαδή την παραμονή της επίδειξης που είχε οριστεί στις 16 Ιουνίου 1963.

Την ημέρα της επίδειξης η βάση των νεφών ήταν στα 3000-3500 πόδια. Οι θεατές έφθαναν το ένα εκατομμύριο, μεταξύ των οποίων και ο Πρόεδρος της Γαλλικής Δημοκρατίας Στρατηγός De Gaulle. Τα Ακροβατικά Σμήνη της Αγγλίας και της Σουηδίας επιχείρησαν να εκτελέσουν μέρος των ελιγμών τους μέσα στα σύννεφα, αλλά δεν τα κατάφεραν. Τα άλλα Σμήνη περιέκοψαν το πρόγραμμά τους και περιορίστηκαν σε ελιγμούς κάτω από τα σύννεφα. Η “Ελληνική Φλόγα” έκανε μία πλήρη επίδειξη, μπαίνοντας και βγαίνοντας από τα σύννεφα σε διάφορους σχηματισμούς, καταλήγοντας στο “ξεφύλλισμα” των επτά αεροσκαφών προς ισάριθμες και ισόμορφες διαφορετικές κατευθύνσεις και την ομαδική προσγείωση των επτά σε κλειστό σχηματισμό.

Μετά την εμφάνιση αυτή των Ελλήνων το φιλοθέαμον κοινό ξέσπασε σε ενθουσιώδη χειροκροτήματα, καθώς όλοι οι χειριστές περνούσαν τροχοδρομώντας μπροστά του.

Ο αρχηγός του Σμήνους Ανδρέας Φραγκοπανάγος αναφέρει σχετικά:

*<<... Δεν είχαμε ακόμα σβήσει τους κινητήρες και μας προσκαλούν στον χώρο των επισήμων. Εκεί ... μας συγχαίρουν ... ο τότε Αρχηγός του ΓΕΑ Αντιπτέραρχος Δημήτριος Θεοδοσιάδης και άλλοι ανώτατοι ξένοι και Έλληνες αξιωματικοί. Ο ΑΓΕΑ δίκαια αισθάνεται ... υπερηφάνεια για τους χειριστές του, έπειτα από τα συγχαρητήρια που δέχτηκε από τους Αρχηγούς των Αεροποριών των άλλων χωρών, και ιδιαίτερα από το γεγονός της μη εκτέλεσης πλήρους επίδειξης από καμία άλλη ακροβατική ομάδα>>*

Για τη μοναδική αυτή επίδειξη της “Ελληνικής Φλόγας” ασχολήθηκε με εκτεταμένα κολακευτικά δημοσιεύματα ο γαλλικός και διεθνής τύπος, καθώς και τα περιοδικά “FLIGHT” και “TIME”.

Οι επίδειξεις του Σμήνους συνεχίστηκαν τον ίδιο μήνα στο Ανίανο, τον Αύγουστο στην Ελευσίνα και τον Σεπτέμβριο στο Τατόι κατά την εκεί διεξαγωγή του Jambory.

Τον Οκτώβριο του 1963 η “Ελληνική Φλόγα” προσκλήθηκε για τον εορτασμό της συμπλήρωσης 10 ετών από την ίδρυση του 6ου ΑΤΑΦ του ΝΑΤΟ στη Σμύρνη, όπου εκτέλεσε επιτυχώς μία επίδειξη πάνω από τον ομώνυμο όρμο.



Ο Αρχηγός ΓΕΑ Αντιπύραρχος Δ. Θεοδοσιάδης δέχθηκε συγχαρητήρια από τους παρευρισκομένους Αρχηγούς Αεροποριών του ΝΑΤΟ, στέλνοντας το παρακάτω σήμα στη Μονάδα του Σμήνους:

*<<Από Αρχηγόν Αεροπορίας προς Σμηναγό Α. Φραγκοπανάγο. Επίδειξις Ακροβατικού Σμήνους άνωθεν Σμύρνης υπήρξεν εξαίρετος από πάσης απόψεως. Εκφράζω τα συγχαρητήριά μου προς υμάς και τους χειριστάς του Ακροβατικού Σμήνους. Είμαι υπερήφανος διότι ηγούμαι τοιαύτης αξίας χειριστών>>*

Το 1964 η “Ελληνική Φλόγα” συνέχισε τις επιδείξεις της. Έτσι στις 16 Απριλίου εμφανίστηκε στην Τανάγρα, κατά τη διάρκεια της τελετής ένταξης των αεροσκαφών F-104G, στις 21 Ιουνίου στο Ανίανο και τέλος στις 15 Αυγούστου στο Τατόι, στην τελετή απονομής επάθλων στους συμμετέχοντες στο αεράθλημα του Πεντάθλου της εποχής, που είχε καθιερωθεί από το ΝΑΤΟ μεταξύ των χωρών της συμμαχίας.

Τον Μάρτιο του 1965 το θρυλικό Ακροβατικό Σμήνος των αεροσκαφών F-86E τερμάτισε τις δραστηριότητές του, λόγω της κατήλωσης των αεροσκαφών του τύπου που χρησιμοποιούσε. Τα F-86E Sabre είχαν πλέον αποσυρθεί από όλες σχεδόν τις Πολεμικές Αεροπορίες. Η Ελληνική Βασιλική Αεροπορία είχε ήδη αρχίσει την ανανέωση του δυναμικού της με τα αεροσκάφη αναχαίτισης παντός καιρού F-86D Dog Sabre της North American και με τα κρούσης F-104G Starfighter της Lockheed, ενώ επέκειτο ο εφοδιασμός της με τα αναχαίτισης ημέρας και προσβολής στόχων εδάφους F-5A Freedom Fighter της Northrop.



▲ Το Αεροβατικό Σμήνος των F-86E στην τελετή έναρξης διεθνών αγώνων Αεροπορικού Πεντάθλου στο Τατόι, το 1964. (Αρχείο Α.Φ.)

## Τιμητικές διακρίσεις

Στους χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους, που συγκροτήθηκε με αεροσκάφη F-86E Sabre και έδρασε στο διάστημα 1957- 1965, απονεμήθηκαν οι παρακάτω τιμητικές διακρίσεις:

- Χρυσούς Σταυρός του Τάγματος Γεωργίου του Α΄
- Μετάλλιο Τάξης Διάκρισης Τετάρτου Επιπέδου της Αιγύπτου
- Σταυρός του Τάγματος της Λεγεώνας της Τιμής της Γαλλίας
- Μετάλλιο Ιπποτικού Τάγματος Αξίας της Ιταλίας
- Πτυχίο και Διακριτικό Ιπταμένου της Ιταλικής Αεροπορίας

Όλες αυτές οι διακρίσεις απονεμήθηκαν από προσωπικότητες της πολιτικής και πολιτειακής εξουσίας των χωρών που εκπροσωπούσαν, προς τιμήν των οποίων πραγματοποιήθηκαν ακροβατικές επιδείξεις του Σμήνους των F-86E.

Εντούτοις, εκείνο που πραγματικά είναι άκρως συγκινητικό είναι η πρωτοβουλία δημάρχων και κοινοταρχών μικρών κυρίως πόλεων, καθώς και απλών πολιτών, ανέγερσης μνημείων στις περιοχές τους προς τιμήν αεροπόρων. Με αυτόν τον τρόπο εξέφραζαν την αναγνώριση της προσφοράς τους στη διατήρηση της ελευθερίας της πατρίδας.

Ένα δείγμα αυτής της εκτίμησης, που συγχρόνως συμβάλλει στην εξύψωση της Αεροπορικής Ιδέας, είναι η τοποθέτηση αεροσκάφους στην ακριτική Έδεσσα, γενέτειρα του πρώτου αρχηγού του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E, Ηλία Τσαμουσόπουλου.

- \* -

► Το αεροσκάφος που διέθεσε η ΠΑ και βρίσκεται στα όρια της πόλης της Έδεσσας. Στη μαρμάρινη στήλη που το συνοδεύει αναγράφεται η φράση:

<<ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΗΛΙΑ ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΡΧΗΓΟΥ ΤΟΥ ΑΚΡΟΤΗΜ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΟΙΠΩΝ ΕΔΕΣΣΑΙΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΩΝ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΗΣΑΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ>>



## Οι χειριστές

Πρώτη περίοδος “Acroteam” 1957-1958  
Πέντε αεροσκάφη F-86E Sabre

	<b>ΒΑΘΜΟΣ</b>	<b>ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ</b>	<b>ΘΕΣΗ</b>
1	Σμηναγός	Ηλίας Τσαμουσόπουλος	Αρχηγός
2	Ανθυποσμηναγός	Φίλιππος Κόλλιας	No 2
3	Υποσμηναγός	Ανδρέας Φραγκοπανάγος	No 3
4	Υποσμηναγός	Κωνσταντίνος Αδάμ	No 4
5	Ανθυποσμηναγός	Νικόλαος Πατήρης	No 5
6	Υποσμηναγός	Χαράλαμπος Βάσσης	Εφεδρικός
7	Ανθυποσμηναγός	Αθανάσιος Καρβελάς	Εφεδρικός

Δεύτερη περίοδος “Acroteam” 1958-1960  
Επτά αεροσκάφη F-86E Sabre

1	Σμηναγός Επισμηναγός	Ηλίας Τσαμουσόπουλος	Αρχηγός
2	Ανθυποσμηναγός Υποσμηναγός	Αθανάσιος Καρβελάς Υποσμηναγός	No 2-7
3	Υποσμηναγός	Χαράλαμπος Βάσσης	No 3-6
4	Υποσμηναγός	Κωνσταντίνος Αδάμ	No 4 – Εφεδρ.
5	Υποσμηναγός	Φίλιππος Κόλλιας	No 5
6	Υποσμηναγός	Ανδρέας Φραγκοπανάγος	No 6 – Εφ. Αρχ.
7	Ανθυποσμηναγός Υποσμηναγός	Νικόλαος Πατήρης	No 7-4
8	Ανθυποσμηναγός	Δημήτριος Παπαηλίου	Εφεδρ.- No 2

9	Ανθυποσμηναγός	Ιωάννης Γαβριηλίδης	Εφεδρ.- Νο 3
---	----------------	---------------------	--------------

Τρίτη περίοδος “Ελληνική Φλόγα” 1961-1965  
Επτά αεροσκάφη F-86E Sabre

1	Σμηναγός	Ανδρέας Φραγκοπανάγος	1961-65	Αρχηγός
2	Υποσμηναγός	Δημήτριος Παπαηλίου	1961-63	No 2-5
3	Ανθυποσμηναγός	Ιωάννης Δεμάγκος	1961-62	No 2
4	Ανθυποσμηναγός	Ιωάννης Ζαχαριάδης	1961-65	No 2-5
5	Υποσμηναγός	Ιωάννης Γαβριηλίδης	1961-63	No 3-6
6	Ανθυποσμηναγός	Παναγιώτης Καρδάσης	1961-65	Εφ. Νο3-6
7	Υποσμηναγός	Νικόλαος Πατήρης	1961-62	No 4
8	Ανθυποσμηναγός	Κωνσταντίνος Νανόπουλος	1961-62	No 4
9	Ανθυποσμηναγός Υποσμηναγός	Βλάσιος Παπαχριστόπουλος	1961-65	Εφ. Νο 4-7
10	Υποσμηναγός	Χαράλαμπος Βάσσης	1961-62	No 5
11	Υποσμηναγός	Φίλιππος Κόλλιας	1961-62	No 6
12	Υποσμηναγός	Αθανάσιος Καρβελάς	1961	No 7
13	Ανθυποσμηναγός- Υποσμηναγός	Ευάγγελος Πετρουλάκης	1962-65	No 7
14	Ανθυποσμηναγός	Γεώργιος Μεθενίτης	1962-65	Εφ. Νο 3
15	Ανθυποσμηναγός	Αριστείδης Κουκουβάος	1962-65	Εφ. Νο 2

## Τα βιογραφικά των χειριστών

### **Ηλίας Τσαμουσόπουλος**

Γεννήθηκε στην Έδεσσα το 1929. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας (μετέπειτα Σχολή Ικάρων) με την 21η σειρά στις 21/2/48 και εκπαιδεύτηκε στις ΗΠΑ.

Ονομάστηκε ανθυποσηναγός στις 16/6/49. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες και στη Σχολή Αεροπορίας ως εκπαιδευτής. Εστάλη από τους πρώτους χειριστές στις ΗΠΑ για μετεκπαίδευση στα αεριωθούμενα.

Το 1957 συγκρότησε ακροβατικό Σμήνος με πέντε αεροσκάφη F-86E και στη συνέχεια με επτά. Υπό την αρχηγία του πραγματοποιήθηκαν αεροπορικές επιδείξεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό που απέσπασαν λίαν ευμενή σχόλια του ελληνικού και ξένου τύπου, καθώς επίσης συγχαρητήρια και τιμητικές διακρίσεις από προσωπικότητες ξένων κρατών. Ιδιαίτερα, υπό την αρχηγία του, το Σμήνος πρωτοστάτησε σε διεθνές επίπεδο με την ομαδική προσγείωση των επτά αεροσκαφών και την εκτέλεση μέρους των ακροβατικών μέσα στα σύννεφα.

Ο Η. Τσαμουσόπουλος πρόσθετα υπηρέτησε σε σημαντικές διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύθηκε το 1973 και αποκαταστάθηκε το 1975, λαμβάνοντας τον βαθμό του υποπτεράρχου.



## **Ανδρέας Φραγκοπανάγος (1931 – 1990)**

Γεννήθηκε στην Ανδραβίδα. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ (Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών) με την 4η σειρά στις 23/2/51. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 7/2/52. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1954.



Στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E συμμετείχε από την ίδρυσή του το 1957.

Από το 1961 ανέλαβε την αρχηγία του Σμήνους, το οποίο συνέχισε τις εντυπωσιακές επιδείξεις του εντός και εκτός Ελλάδος. Το 1967, ως διοικητής της 337 Μοίρας, συγκρότησε με πέντε αεροσκάφη F-5A της Μοίρας Ακροβατικό Σμήνος, το οποίο, αν και εγκρίθηκε, δεν διατηρήθηκε λόγω τεχνικών προβλημάτων στους κινητήρες κατά την εκτέλεση ελιγμών σε κλειστό σχηματισμό. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύτηκε το 1975, λαμβάνοντας με αποκατάσταση τον βαθμό του υποπετάρχου.

## **Κωνσταντίνος Αδάμ**

Γεννήθηκε στο Γραμματικό Αιτωλοακαρνανίας το 1930. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με την 5η σειρά στις 14/5/51. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 26/5/52. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1954. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από την ίδρυσή του το 1957 μέχρι το 1960. Αποστρατεύθηκε κατόπιν αίτησής του με τον βαθμό του επισμηναγού στις 16/3/67.





## Φίλιππος Κόλλιας

Γεννήθηκε στην Εράτυρα Κοζάνης το 1931. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με την 7η σειρά στις 11/1/52. Ονομάστηκε ανθυποσηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 18/2/53. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1956. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από την ίδρυσή του το 1957 μέχρι το 1962. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του αντισημνάρχου το 1975.



## Χαράλαμπος Βάσσης

Γεννήθηκε στην Ελευσίνα το 1931. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με την 9η σειρά στις 25/8/52. Ονομάστηκε ανθυποσηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 27/10/53. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1955. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από την ίδρυσή του το 1957 μέχρι το 1962. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του ταξίαρχου το 1980.



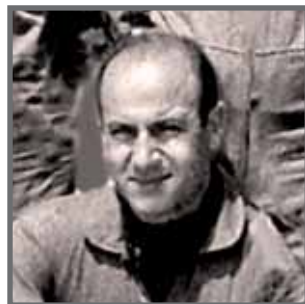
## Αθανάσιος Καρβελάς (1932-1999)

Γεννήθηκε στις Ράχες Φθιώτιδας 1932. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με τη 10η σειρά στις 15/12/52. Ονομάστηκε ανθυποσηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 12/6/54. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1957. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από την ίδρυσή του το 1957 μέχρι το 1961. Αποστρατεύτηκε κατόπιν αίτησής του ως αντισημνάρχος το 1972 και συνέχισε σταδιοδρομία ως κυβερνήτης αεροσκαφών της Ολυμπιακής Αεροπορίας.



## Νικόλαος Πατήρης

Γεννήθηκε στην Κομοτηνή Ροδόπης το 1932. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με τη 12η σειρά στις 25/7/53. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 12/3/55. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1957. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από το 1957 μέχρι το 1962. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του υποπεράρχου το 1983.



## Δημήτριος Παπαηλίου

Γεννήθηκε στην Κοσκινά Ηλίας το 1933. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με την 11η σειρά στις 9/4/53. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 9/9/54. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1957. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από το 1959 μέχρι το 1963. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του αντισμηναρχου το 1975.



## Ιωάννης Γαβριηλίδης

Γεννήθηκε στη Θεσσαλονίκη το 1934. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με τη 14η σειρά την 1/4/54. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 12/11/55. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1957. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από το 1959 μέχρι το 1963. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύτηκε το 1985, λαμβάνοντας με αποκατάσταση τον βαθμό του αντιπεράρχου.



### **Βλάσιος Παπαχριστόπουλος**

Γεννήθηκε το 1937. Εισήλθε στη Σχολή Ικάρων με την 30η σειρά στις 4/10/56. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός ιπτάμενος στις 25/9/59. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από το 1961 μέχρι το 1965. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του ταξίαρχου το 1983.



### **Ευάγγελος Πετρουλάκης**

Γεννήθηκε στην Αγ. Βασιλική Ρεθύμνου το 1938. Εισήλθε στη Σχολή Ικάρων με την 30η σειρά στις 4/10/56. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός ιπτάμενος στις 25/9/59. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από το 1962 μέχρι το 1965. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του αντιπεράρχου το 1988.



### **Παναγιώτης Καρδάσης (1935-1992)**

Γεννήθηκε στην Κόρινθο το 1935. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με τη 19η σειρά στις 12/12/55. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 3/8/57. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1961. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από το 1961 μέχρι το 1965. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του υποπεράρχου το 1988.



## **Αριστείδης Κουκουβάος (1936-1983)**

Γεννήθηκε στο Αλιβέρι Εύβοιας το 1936. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με τη 19η σειρά στις 12/12/55. Ονομάστηκε ανθυποσημηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 3/8/57. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιήθηκε το 1963. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από το 1962 μέχρι το 1965. Αποστρατεύτηκε κατόπιν αίτησής του με τον βαθμό του επισημηναγού το 1977.



## **Γεώργιος Μεθενίτης**

Γεννήθηκε στο Μαρκόπουλο Αττικής το 1937. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με την 20η σειρά στις 2/4/56. Ονομάστηκε ανθυποσημηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 31/12/57. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιήθηκε το 1961. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από το 1962 μέχρι το 1965. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του ταξίαρχου το 1984.



## **Ιωάννης Ζαχαριάδης**

Γεννήθηκε στον Νέο Πλαγιάρη Θεσσαλονίκης το 1936. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με την 20η σειρά στις 2/4/56. Ονομάστηκε ανθυποσημηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 31/12/57. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιήθηκε το 1962. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E από το 1961 μέχρι το 1965. Υπηρέτησε σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του Ταξίαρχου το 1986.



### **Κωνσταντίνος Νανόπουλος** (1936 – 1962)

Εισήλθε στη Σχολή Ικάρων με την 30η σειρά στις 4/10/56. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός ιπτάμενος στις 25/9/59. Υπηρέτησε στη 342 Μοίρα και συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E το 1961. Φονεύθηκε στις 26/1/62 σε αεροπορικό ατύχημα, κατά τη διάρκεια συνήθους νυκτερινής εκπαιδευτικής πτήσης.



### **Ιωάννης Δεμάγκος** (1934 – 1962)

Γεννήθηκε στις Αφίδνες Αττικής. Εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας/Τμήμα ΕΚΕΧ με την 20η σειρά στις 2/4/56. Ονομάστηκε ανθυποσμηναγός με την ειδικότητα του ιπταμένου στις 31/12/57. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες, μονιμοποιηθείς το 1961. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-86E το 1961. Φονεύθηκε στις 26/1/62 σε αεροπορικό ατύχημα, κατά τη διάρκεια συνήθους νυκτερινής εκπαιδευτικής πτήσης. Υπηρετούσε στην 342 Μοίρα.



- \* -



▲ Αεροσκάφος F-86E Sabre με τα χρώματα της 341 Μοίρας  
(Προσφορά Ν. Κάτσουρα)



## Οι επιδείξεις

Έτους 1958 του “Acroteam”  
των πέντε αεροσκαφών F-86E

α/α	Ημερομηνία	Χώρος	Παρατηρήσεις
1	30/1/58	Α/δ Λάρισας	Για τον Αρχηγό 28ΑΤΑ
2	26/2/58	Α/δ Τανάγρας	Για τον Αρχηγό ΓΕΑ
3	8/3/58	Α/δ Τανάγρας	Για τη Σχολή Εθνικής Άμυνας
4	21/4/58	Σχ. Πεζ. Χαλκίδας	-
5	7/5/58	Α/δ Τανάγρας	Για τον Αρχηγό Αεροπορίας του Καναδά
6	17/5/58	Α/δ Ελευσίνας	Για Καναδούς αξιωματικούς
7	18/5/58	Παραλία Παλαιού Φαλήρου	Επίδειξη για το κοινό μαζί με το Σμήνος F-84G “Καρέ των Άσων”
8	25/5/58	Χανιά	Επέτειος απελευθέρωσης Κρήτης
9	29/5/58	Α/δ Ελευσίνας	-
10	1/6/58	Έδεσσα	Εορτή ανθεστηρίων
11	7/6/58	Α/δ Ελευσίνας	Αντικατάσταση Ακροβατικού Σμήνους F-84G “Καρέ των Άσων”

Περίοδου 1958 -1964 “Acroteam” και “Ελληνικής Φλόγας”  
(από το1961) των επτά αεροσκαφών F-86E

α/α	Ημερομηνία	Χώρος	Παρατηρήσεις
1	8/8/58	Σχ. Πεζ. Χαλκίδας	-
2	2/9/58	A/δ Τανάγρας	Για τον Αρχηγό 28ΑΤΑ
3	7/9/58	Θεσσαλονίκη	Διεθνής Έκθεση
4	22/9/58	Τρίπολη	-
5	2/10/58	A/δ Ελευσίνας	-
6	6/10/58	Ελασσόνα	-
7	9/10/58	A/δ Λάρισας	Λήψη κινηματογραφικής ταινίας
8	11/10/58	A/δ Ελευσίνας	-
9	16/10/58	Κατερίνη	Επέτειος απελευθέρωσης
10	22/10/58	A/δ Τανάγρας	Για τον Αρχηγό ΑΤΑ της Γιουγκοσλαβίας
11	3/11/58	A/δ Ελευσίνας	Για τον ΥΕΘΑ των ΗΠΑ
12	4/4/59	Παραλία Π. Φαλήρου	Για τη βασιλική οικογένεια
13	12/4/59	A/δ Λάρισας	-
14	7/5/59	A/δ Τανάγρας	Για τη Σχολή Πολέμου του Καναδά
15	10/5/59	A/δ Ελληνικού	Επίδειξη με Σμήνος Skyblazers
16	13/6/59	A/δ Fürstenfeldbruck Μονάχου	Επιδείξεις Σμηγών NATO
17	27/6/59	Βόλος	-
18	22/9/59	A/δ Τανάγρας	Για δημοσιογράφους NATO
19	9/6/60	A/δ Τατοΐου	Για τον Πρόεδρο της Αιγύπτου Nasser
20	1/7/60	A/δ Büchel Δ. Γερμανίας	Επιδείξεις Σμηγών NATO
21	4/9/60	Θεσσαλονίκη	Διεθνής Έκθεση
22	5/9/60	Θεσσαλονίκη	Διεθνής Έκθεση
23	21/10/60	A/δ Λάρισας	Ενώπιον Αρχηγού ΑΤΑ για την έγκριση του νέου αρχηγού του Σμήνουσ Α.Φραγκοπανάγουσε αντικατάσταση Ηλ. Τσαμουσόπουλου

24	16/3/61	A/δ Λάρισας	-
25	18/3/61	Καυτατζόγλειο	-
26	2/5/61	Κέρκυρα	-
27	11/6/61	A/δ Wiesbaden Δ. Γερμανίας	Επιδείξεις Σμηγών NATO
28	15/6/61	Νεάπολη Ιταλίας	Επιδείξεις Σμηγών NATO 10η επέτειο AFSOUTH
29	24/6/61	Παραλία Π. Φαλήρου	-
30	24/9/61	A/δ Fürstenfeldbruck Μονάχου	Επιδείξεις Σμηγών NATO
31	18/5/62	A/δ Toul Rosiere Γαλλίας	Για το προσωπικό της Αμερικάνικης Βάσης
32	20/5/62	A/δ Spangdalle Γερμανίας	-
33	12/6/62	A/δ Τατοΐου	-
34	27/6/62	Βόλος	-
35	1/7/62	Φάληρο	-
36	12/10/62	-	Για τον Στρατηγό Lemay
37	28/11/62	Αθήνα	Για τον Πρόεδρο Senni της Ιταλικής Δημοκρατίας
38	19/5/63	Θεσσαλονίκη	Για τον Πρόεδρο της Γαλλικής Δημοκρατίας Στρατηγό De Gaulle
39	16/6/63	A/δ Le Bourget Παρίσι	Διεθνής Έκθεση Αεροδυναμικής και Διαστήματος
40	23/6/63	A/δ Aviano	-
41	10/8/63	A/δ Ελευσίνας	-
42	17/9/63	A/δ Τατοΐου	Jambory
43	13/10/63	Σμύρνη	Για τη 10η Επέτειο Ίδρυσης του 6ου ATAF
44	16/4/64	A/δ Τανάγρας	Για την παραλαβή των α/φών F-104G
45	21/6/64	A/δ Aviano	-
46	15/8/64	A/δ Τατοΐου	Για το Αεραθλητικό Πένταθλο Αεροποριών του NATO





Τελετή ένταξης των F-86E ▲ Επίδειξη Ακροβατικού Σμήγους F-84G.  
 ▼ Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Π. Κανελλόπουλος (αριστερά) με τον  
 Καναδό Πρόξενο. (Αρχείο Π.-Β. Π.)





## Τα αεροσκάφη Canadair F-86E Sabre

**Τ**α αεριωθούμενα αεροσκάφη Canadair F-86E Sabre ήταν μονοθέσια μαχητικά με κύρια αποστολή την ανακαίτιση ημέρας, χωρίς να στερούνται της δυνατότητας προσβολής στόχων εδάφους. Η Ελληνική Βασιλική Αεροπορία τα προμηθεύτηκε στο πλαίσιο της ένταξης της Ελλάδας στο ΝΑΤΟ, κατόπιν παραχώρησής τους από τον Καναδά μέσω του Προγράμματος Αμοιβαίας Στρατιωτικής Βοήθειας (MDAP-Mutual Defense Assistance Program).

Τα πρώτα Sabre έφθασαν στην Ελευσίνα στις αρχές του 1954, αφού είχε προηγηθεί κλιμάκιο της RCA (Βασιλικής Καναδικής Αεροπορίας), για την εκπαίδευση του πυρήνα χειριστών και τεχνικών. Σημειώνεται ότι, λόγω της πρότερης канаδικής ιδιοκτησίας των αεροσκαφών, η λογιστική υποστήριξη αυτών είχε αναληφθεί από τον Καναδά.

Αν και η παραλαβή των F-86E ολοκληρώθηκε στα μέσα περίπου του 1955, η τελετή ένταξης έγινε νωρίτερα, στις 20 Ιουλίου 1954, όταν παραλήφθηκε ένας αριθμός αυτών. Στην τελετή, με “οικοδεσπότη” τον Αρχηγό ΓΕΑ Αντιπτέραρχο Εμμανουήλ Κελαϊδή, παραβρέθηκαν μεταξύ των άλλων επισήμων ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Παναγιώτης Κανελλόπουλος και ο Καναδός Πρόξενος.

Ήταν μία ιστορική τελετή για την ΕΒΑ, η οποία στο πρόγραμμα του εκσυγχρονισμού της αποκτούσε τα πρώτα “διηχητικά” αεροσκάφη με τις οπισθοκλινείς πτέρυγες. Την όλη τελετή λάμπρυνε και η συμμετοχή του πρώτου Ελληνικού Ακροβατικού Σμήνους, το οποίο εξέπληξε το κοινό με τους ελιγμούς σε κλειστό σχηματισμό των τεσσάρων F-84G.



▲▼ Ελευσίνα 20/7/54. Τελετή ένταξης των Canadair F-86E Sabre.  
(Αρχείο Π.-Β.Π.)



## Μεταφορά αεροσκαφών F-86E στην Ελλάδα

Πριν παραδοθούν τα καναδικά Sabre στην Ελλάδα, θα έπρεπε να υποστούν γενική συντήρηση, καθώς και μία μικρή μετασκευή της πτέρυγας. Οι εργασίες αυτές πραγματοποιήθηκαν στη Μεγάλη Βρετανία, στις εγκαταστάσεις της εταιρείας Bristol Airplane.

Μετά την άφιξη των πρώτων αεροσκαφών για την εξοικείωση του προσωπικού, τα υπόλοιπα μεταφέρθηκαν από την Αγγλία με Έλληνες χειριστές κατά τετραδες.

Ο Αντιπύραρχος ε.α. Εδμόνδος Λάιτμερ αφηγείται (2003):

*<<... Μόλις τα πρώτα Σπάθη (Sabre) έφτασαν στην Ελλάδα, μειεκπαιδευτήκαμε σε αυτά στην Ελευσίνα και στη συνέχεια αναλάβαμε τη μεταφορά των υπολοίπων από την Αγγλία. Η παράδοση γινόταν στο αεροδρόμιο Ringway του Μάντσεστερ. Η Canadair είχε αναλάβει να κάνει τις απαραίτητες τεχνικές επιθεωρήσεις και οι Έλληνες χειριστές, αφού τα δοκίμαζαν εκεί, τα μετέφεραν στην Ελλάδα. Το να μεταφερθούν 100 και πλέον αεροπλάνα από την Αγγλία στην Ελλάδα δεν ήταν απλό πράγμα. Ήταν μια δύσκολη επιχείρηση, που, για να ολοκληρωθεί δίχως παρατράγουδα, χρειαζόταν προσοχή και σύνεση, κοντά στην πείρα των χειριστών, που λάβαιναν μέρος σε αυτή!*

*Η διαδρομή προς την Ελευσίνα είχε χωριστεί σε τρία σκέλη, με σταθμούς ανεφοδιασμού καυσίμων στο Chaumont της Γαλλίας και στο Ciampino της Ρώμης. Τα μεγάλα αυτά σκέλη, σε συνδυασμό με τον μόνιμο καιρό της Ευρώπης και τα περιορισμένα καύσιμα που έπαιρνε το F-86E, δημιουργούσαν προϋποθέσεις να ξεμείνει κανείς στον αέρα από καύσιμα, αν δεν ήταν προσεκτικός και σχολαστικός. Είχαμε υπολογίσει ότι, εάν στο ύψος πτήσης των 35.000 ποδιών είχε άπνοια, τα καύσιμα μόλις επαρκούσαν για το αεροδρόμιο καταφυγής, σε περίπτωση που το αντίστοιχο προορισμού ήταν κλειστό από καιρό. Με αντίθετο άνεμο ήταν αυτοκτονία να ξεκινήσουμε, ενώ με ούριο είχαμε εξοικονόμηση καυσίμων για μία ασφαλέστερη πτήση!>>*

Συνολικά παραλήφθηκαν 120 F-86E και η όλη μεταφορά τους από την Αγγλία πραγματοποιήθηκε χωρίς ατύχημα ή συμβάν. Με την πρόοδο της άφιξής τους στην Ελευσίνα συγκροτήθηκαν τρεις Μοίρες: η 341, η 342 και η 343.

## Ιστορικό κατασκευής F-86E

Η κατασκευή του Sabre προέκυψε από την προσπάθεια που άρχισε το 1944 η εταιρεία North American Aviation να κατασκευάσει ένα εξελιγμένο αεριωθούμενο με την αξιοποίηση γερμανικών σχεδίων, που αφορούσαν την οπισθοκλινή πτέρυγα. Η πτέρυγα αυτή αντιμετώπιζε με επιτυχία το φαινόμενο της συμπίεστικότητας και επέτρεπε τη μετάβαση του αεροσκάφους σε υπερηχητικές ταχύτητες.

Γενικά τα F-86E ήταν αεροσκάφη μαχητικά με διηχητικές δυνατότητες. Με την οπισθοκλινή πτέρυγα που διέθεταν, γωνίας βέλους 35 μοιρών στο χείλος προσβολής, περνούσαν την ταχύτητα του ήχου σε βύθιση, αφού δεν είχαν κινητήρα κατάλληλο για την υπέρβασή της σε ευθεία και οριζόντια πτήση.

Η πρώτη πτήση του XP-86 έγινε την 1 Οκτωβρίου 1947 και στις 26 Απριλίου 1948 κατέγραψε επίσημα την υπέρβαση του 1 Mach. Ήταν η πρώτη φορά που αεροσκάφος έχοντας απογειωθεί από το έδαφος περνούσε το “μαγικό” φράγμα. Είχε προηγηθεί το πειραματικό Bell X-1 στις 14 Οκτωβρίου 1947, που όμως αυτό αφέθηκε στον αέρα μεταφερόμενο από μητρικό αεροσκάφος, το B-52 της Boeing.

Τα τρία πρωτότυπα XP-86, ακολούθησε η πρώτη έκδοση, που ήταν το F-86A, το οποίο τον Φεβρουάριο του 1949 τέθηκε σε υπηρεσία σε μοίρες της νεοσύστατης (1947) USAF. Τα επόμενα βελτιωμένα μοντέλα ανακαίτισης ημέρας ήταν το E (1950), το F (1952) και το H (1953).

Ο τύπος E διέφερε από τον αντίστοιχο A σε δυο βασικά σημεία, που ήταν: το σύστημα ελέγχου πυρός με ραντάρ αποστασιομέτρησης APG-30 και η ολοκινούμενη οριζόντια ουραία πτέρυγα. Γι’ αυτό άλλωστε το βελτιωμένο F-86E αντικατέστησε στον πόλεμο της Κορέας το F-86A τον Δεκέμβριο του 1951. Ακολούθησε στην εναέρια μάχη και το F-86F.

Στην Κορέα τα F-86 χρησιμοποιηθήκαν κυρίως σε ρόλο αεροπορικής υπεροχής και λιγότερο σε προσβολή στόχων εδάφους. Απέδειξαν την αξιοπιστία τους, δεδομένου ότι είχαν μία επιτυχημένη αναμέτρηση με τα σοβιετικά Mig-15, εξασφαλίζοντας στη USAF τη συνεχή εναέρια υπεροχή.

Αεροσκάφη F-86E κατασκευάστηκαν εκτός των ΗΠΑ, στον Καναδά, την Ιαπωνία και την Αυστραλία. Καναδικής προέλευσης της εταιρείας Canadair ήταν τα CL-13 Mark 2, αντίστοιχα των αμερικανικών F-86E, τα οποία είναι και ο τύπος που παραδόθηκε στην Ελλάδα.

Με F-86E συγκροτήθηκαν: η 341 Μοίρα τον Ιούλιο του 1954 με Διοικητή τον Σμηναγό Αναστάσιο Τζαβάρα, η 342 τον Ιανουάριο του 1955 με Διοικητή τον Σμηναγό Εδμόνδο Λάιτμερ και η 343 τον Αύγουστο του 1955 με Διοικητή τον Σμηναγό Γεώργιο Κοντέα.

Για μία δεκαετία τα αεροσκάφη αυτά προσέφεραν τις υπηρεσίες τους στην αεράμυνα της χώρας, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων τους που δεν ήταν παντός καιρού. Εκεί όμως που άφησαν ανεξίτηλες αναμνήσεις και δόξασαν τα ελληνικά φτερά ήταν στη χρησιμοποίησή τους στο Ακροβατικό Σμήνος, με τις επιτυχημένες επιδείξεις του εντός και εκτός Ελλάδος, από τα τέλη της δεκαετίας του '50 μέχρι τα μέσα της αντίστοιχης του '60, χωρίς καμία απώλεια.

Όμως, αναφερόμενος κανείς στην ιστορία των ελληνικών F-86E, κλίνει το γόνατο μπρος στους 17 πεσόντες χειριστές, που ως ανθυποσμηναγοί, έχασαν τη ζωή τους σε διατεταγμένες αποστολές από τον Μάρτιο του 1956 μέχρι τον Ιανουάριο του 1961. Ένας αριθμός των θανατηφόρων αυτών ατυχημάτων είχε ως αιτία τις υπάρχουσες αδυναμίες στα πρώτης γενιάς αεριωθούμενα. Οι πρώτοι στροβιλοκινητήρες, ακόμη και οι καλύτεροι, δεν είχαν την αξιοπιστία των σημερινών και μερικές φορές παρουσίαζαν πρόβλημα διακοπής τροφοδοσίας καυσίμου.

## Τεχνικά χαρακτηριστικά αεροσκάφους Canadair F-86E Sabre

Χώρα κατασκευής: Καναδάς

Τύπος: Μονοθέσιο μαχητικό

Κινητήρας: Ένας 5.200lb General Electric J47-GE-13 turbojet.

Διαστάσεις: Εκπέτασμα πτερύγων 11,30m - Μήκος 11,43m

Ύψος 4,44m - Επιφάνεια πτερύγων 28,2sqm.

Βάρος: Κενό 5.054kg - Μέγιστο Απογείωσης 7.988kg.

Οπλισμός: Έξι πολυβόλα των 0,50in εκατέρωθεν του ρύγχους.

Μέγιστο βάρος εξωτερικού οπλισμού 907kg.

Μέγιστη ταχύτητα: 617nm/h (1.143km/h) στην επιφ. Θάλασσας.

Αρχικός βαθμός ανόδου: 11.800ft/min.

Χρόνος ανόδου στα 40.000ft σε 6,0min.

Επιχειρησιακή οροφή: 54.500ft.

Εμβέλεια: Με εσωτερικές δεξαμενές 316nm (585km).

Μέγιστη με εξωτερικές δεξαμενές 1.300nm (2.408km).

\*



▲ Πίνακας οργάνων αεροσκάφους F-86E Sabre. (Αρχείο Ι. Μ.)

## «Νέα Ελληνική Φλόγα»

### ΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ NORTHROP F-5A FREEDOM FIGHTER 1967 - 1968

Τα αεροσκάφη F-5A Freedom Fighter της εταιρείας Northrop εντάχθηκαν στην Ελληνική Βασιλική Αεροπορία, σε επίσημη τελετή στην Ελευσίνα, τον Ιούλιο του 1965, όταν παραλήφθηκαν τα πρώτα από αυτά. Η διαδοχική παραλαβή των υπολοίπων ολοκληρώθηκε στις αρχές του 1967 και εξοπλήστηκαν κατά σειρά οι Μοίρες, που έδρευαν στο αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου (111ΠΜ), 341, 343 και 337 σε κύριο ρόλο αναχαιτίσης ημέρας και δευτερεύοντα προσβολής στόχων εδάφους,

Ιδιαίτερα η 337Μ ανέλαβε, παράλληλα με τις λοιπές εκπαιδευτικές και επιχειρησιακές υποχρεώσεις της, την συγκρότηση ακροβατικού σμήνους με τον τύπο αυτό. Τον Απρίλιο του 1967 η διοίκηση της Μοίρας ανατέθηκε στον Επι-



▲ Αεροσκάφος F-5A Freedom Fighter της Northrop. (Αρχείο Π.-Β.Π)



σημναγό Ανδρέα Φραγκοπανάγο. Ο οποίος, παράλληλα με την ανάληψη των καθηκόντων του, έγινε αποδέκτης της επιθυμίας του Αρχηγού ΓΕΑ Αντιπετάρχου Δημητρίου Αντωνάκου να συγκροτήσει ακροβατικό σμήνος με τα αεροσκάφη F-5A. Άλλωστε ήταν εκτιμητέα η πρότερη εμπειρία του, λόγω της μακρόχρονης συμμετοχής του στα Ακροβατικά Σμήνη των αεροσκαφών F-86E.

Το νέο Σμήνος αποτέλεσαν πέντε αεροσκάφη και οι αντίστοιχοι χειριστές που επελέγησαν ήταν μέλη του Σμήνους “Ελληνική Φλόγα” των F-86E που είχε καταργηθεί.

Οι χειριστές αυτοί ήταν οι εξής:

- Επισμηναγός Ανδρέας Φραγκοπανάγος, αρχηγός
- Σμηναγός Βλάσιος Παπαχριστόπουλος
- - >> - Ευάγγελος Πετρουλάκης
- Υποσμηναγός Παναγιώτης Καρδάσης και
- - >> - Ιωάννης Ζαχαριάδης

Ως εφεδρικοί χειριστές ορίστηκαν οι παρακάτω:

- Επισμηναγός Δημήτριος Μπέλιας, ως αρχηγός
- Σμηναγός Γεώργιος Ευαγγελόπουλος
- - >> - Κωνσταντίνος Καλαμπάκας

Η όλη εκπαίδευση, που άρχισε τον Αύγουστο του 1967, περατώθηκε σύντομα, αφού ο αρχηγός και τα κύρια μέλη διέθεταν εμπειρία από το προηγούμενο Σμήνος. Έτσι τον Σεπτέμβριο του 1967 το Σμήνος των F-5A ήταν έτοιμο, με την ονομασία “Νέα Ελληνική Φλόγα”.

Τον ίδιο μήνα πραγματοποιήθηκε η πρώτη επίδειξη στο αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου, προκειμένου να γίνει αποδεκτό από την ηγεσία της Αεροπορίας. Παρόντες ήταν, εκτός από τον Αρχηγό ΓΕΑ, οι Αρχηγοί 28ης Τακτικής Αεροπορικής Δύναμης, 30ου Αρχηγείου Αεροπορικού Υλικού και 31ου Αρχηγείου Αεροπορικής Εκπαίδευσης, οι οποίοι αναγνώρισαν την άψογη εμφάνιση του νέου Σμήνους σε ένα επιτυχημένο πρόγραμμα ελιγμών πέντε F-5A σε κλειστό σχηματισμό, που ολοκληρώθηκε με την ομαδική προσγείωσή τους.

Τον Οκτώβριο ακολούθησαν επίδειξεις για το κοινό πάνω από τον Βόλο και τη Λάρισα. Συνεχίζοντας τη δραστηριότητά του το Σμήνος συμμετείχε στην εορτή της Αεροπορίας στις 8 Νοεμβρίου 1967. Η επίδειξη έλαβε χώρα στο αεροδρόμιο Τατοΐου (Δεκέλειας) ενώπιον της ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων.

Τερματίστηκε όμως λίγα λεπτά πριν από την ολοκλήρωσή της και ενώ εξελισσόταν με επιτυχία, καθώς βάσει διαταγής το Σμήνος έπρεπε να επιστρέψει στη μητρική του βάση της Νέας Αγκιάλου και όχι στην Τανάγρα, από την οποία είχε απογειωθεί. Η διαταγή αυτή προκλήθηκε από την επείγουσα ανάγκη ετοιμότητας της Αεροπορίας, λόγω των αιφνίδιων γεγονότων της κρίσης που δημιουργήθηκε με πρωτοβουλία της Τουρκίας.



▲ Οι χειριστές της “Νέας Ελληνικής Φλόγας”, από αριστερά, όρθιοι: Σμηναγός Β. Παπαχριστόπουλος, Υποσμηναγός Π. Καρδάσης, Επισμηναγός Α. Φραγκοπανάγος (αρχηγός), Σμηναγός Ε. Πετρουλάκης και Υποσμηναγός Ι. Ζαχαριάδης και καθιστοί οι αναπληρωματικοί: Σμηναγός Κ. Καλαμπάκας, Επισμηναγός Δ. Μπέλιος (αρχηγός) και Σμηναγός Γ. Ευαγγελόπουλος. (Αρχείο Δ. Μ.)

Το Σμήνος διατηρήθηκε, πλην όμως κρίθηκε σκόπιμο για λόγους ασφαλείας πτήσεων να μη συνεχιστούν οι επιδείξεις ακροβατικών με αεροσκάφη F-5A, εξαιτίας του γεγονότος ότι κατά τις πτήσεις σε κλειστό σχηματισμό παρουσιάστηκαν προβλήματα στη λειτουργία των κινητήρων. Αυτά συνίσταντο στην ελάττωση των στροφών από την επίδραση των καυσαερίων του προηγούμενου αεροσκάφους. Έτσι τον Μάρτιο του 1968 αποφασίστηκε η διάλυση της «Νέας Ελληνικής Φλόγας».

\*

## Βιογραφικά αναπληρωματικών

### Δημήτριος Μπέλιας

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1933. Εισήλθε στη Σχολή Ικάρων με την 26η σειρά στις 25/9/52. Ονομάστηκε ανθυποσημηναγός στις 20/9/55. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες και σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-5A, που συγκροτήθηκε το 1967, ως αναπληρωματικός αρχηγός. Αποστρατεύτηκε με αίτησή του ως υποπτέραρχος το 1980.



### Γεώργιος Ευαγγελόπουλος

Γεννήθηκε στην Πελασγία το 1938. Εισήλθε στη Σχολή Ικάρων με την 32α σειρά στις 2/4/58. Ονομάστηκε ανθυποσημηναγός στις 19/4/61. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες και σε επιτελικές θέσεις. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-5A που συγκροτήθηκε το 1967, ως αναπληρωματικό μέλος. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του ταξίαρχου το 1985.



## Κωνσταντίνος Καλαμπάκας

Γεννήθηκε στο Λιτόχωρο Πιερίας το 1940. Εισήλθε στη Σχολή Ικάρων με την 35η σειρά στις 5/10/59. Ονομάστηκε ανθυποσημηναγός στις 5/10/62. Υπηρέτησε σε πολεμικές μοίρες και σε διοικητικές και επιτελικές θέσεις. Συμμετείχε στο Ακροβατικό Σμήνος των F-5A, που συγκροτήθηκε το 1967, ως αναπληρωματικό μέλος. Αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του υποπτεράρχου το 1989.



- \* -



▲ Αεροδρόμιο Νέας Αγχιάλου 1967. Οι Επισμηναγοί Α. Φραγκοπανάγος (αριστερά) και Δ. Μπέλιας, έπειτα από μία πτήση εξάσκησης σε ακροβατικούς ελιγμούς με αεροσκάφη F-5A. (Αρχείο Δ. Μ.)



▲▼ Αεροσκάφη F-5A σε κλειστό σχηματισμό τετράδας. (Αρχείο Π.-Β.Π.)





## Τα αεροσκάφη Northrop F-5 Freedom Fighter

**Τ**α πρώτα F-5A “Μαχητές της Ελευθερίας” (σε απόδοση του “Freedom Fighter”) της αμερικανικής εταιρείας Northrop βάφτηκαν με τα ελληνικά χρώματα το 1965, έξι μόλις χρόνια μετά την πτήση του πρωτότυπου N-156F, στις 30 Ιουλίου 1959.

Η Northrop από το 1954 σκόπευε να σχεδιάσει ένα μαχητικό κατάλληλο για τις ανάγκες των συμμαχικών χωρών της Ευρώπης (NATO) και της Ασίας (SEATO). Αυτό θα έπρεπε να είναι μικρό σε διαστάσεις και βάρος, εύκολο στη συντήρηση και σε απαιτήσεις διαθεσιμότητας και φυσικά φθηνό.

Η σχεδίαση, που ξεκίνησε το 1955, περιέλαβε σκάφος με δύο κινητήρες και στένεμα του μισού της ατράκτου, το οποίο βελτιώνει τη ροή του αέρα τόσο στο εσωτερικό των αεραγωγών όσο και στις εξωτερικές επιφάνειες.

Τον Αύγουστο του 1962 το N-156F ονομάστηκε F-5A “Freedom Fighter” και αποτέλεσε για το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ το κατ’ εξοχήν μαχητικό, που θα περιελάμβαναν τα προγράμματα παροχής στρατιωτικής βοήθειας (M.A.P.) προς τις συμμαχικές χώρες.

Γενικά το F-5, αν και ήταν ένα αεροσκάφος χαμηλού κόστους, με τον απολύτως απαραίτητο εξοπλισμό, χωρίς ραντάρ ελέγχου πυρός, υπήρξε ένα ελαφρό, ευέλικτο και μικρού βάρους μαχητικό, που κατά τη διάρκεια της χρησιμοποίησής του αποδείχθηκε επιχειρησιακά αξιόπιστο για την εποχή του σε ρόλους αέρος – αέρος και αέρος – εδάφους.

Την παραγωγή του F-5A ακολούθησε η διθέσια έκδοση F-5B, με μία αναλογία 1:9 μεταξύ διθέσιων και μονοθέσιων. Επίσης το 1967 παρουσιάστηκε το φωτοαναγνωριστικό RF-5A, το οποίο με την τροποποίηση του ρύγχους δεχόταν τέσσερις φωτομηχανές KS-92, χωρίς να γίνει αφαίρεση των πολυβόλων.

Από ελληνικής πλευράς, η επιχειρησιακή αξιοποίηση των F-5 συνδέθηκε με την αποτελεσματική κυριαρχία τους στον ελλαδικό χώρο σε κρίσιμες περιόδους. Τα πρώτα F-5A και B εξόπλισαν την 341 Μοίρα με Διοικητή τον Αντισμήναρχο Φωκίωνα Φωτιάδη Νεγρεπόντη (1965). Να σημειωθεί ότι την προσαρμογή του προσωπικού στον νέο τύπο διευκόλυνε η εκπαίδευση ομάδας χειριστών και τεχνικών στη Βάση Williams στην Αριζόνα των ΗΠΑ, που στάλθηκε περί τα τέλη του 1964. Έτσι σε σύντομο χρονικό διάστημα η 341 ήταν επιχειρησιακά έτοιμη, με αποτέλεσμα να είναι η πρώτη Μοίρα που στα τέλη του 1965 δηλώθηκε στο NATO ως ετοιμοπόλεμη με τα αεροσκάφη F-5.

Ακολούθησε η 343 Μοίρα με Διοικητή τον Επισμηναγό Νικόλαο Αρτινό, καθώς και η 337 με Διοικητή κατά τη συγκρότησή της τον Επισμηναγό Πέτρο Μαριόλη. Το 1970 εντάχθηκαν στην ΠΑ και τα φωτοαναγνωριστικά RF-5, με τα οποία εξοπλίστηκε η 349Μ με πρώτο Διοικητή τον Επισμηναγό Κωνσταντίνο Κωνσταντινίδη.

Έπειτα από μία μακρόχρονη εκμετάλλευση των F-5A/B, στις 29 Μαρτίου 2001, πραγματοποιήθηκε η τελετή απόσυρσης των τελευταίων αεροσκαφών που διέθετε ακόμη η 343Μ στο αεροδρόμιο της Μίκρας. Τα F-5 κυριάρχησαν 36 χρόνια στον ελληνικό χώρο, συμπληρώνοντας 364.647 ώρες πτήσεων, ενώ 23 αεροπόροι θυσιάστηκαν την ώρα του υψηλού καθήκοντος.

## Τεχνικά χαρακτηριστικά αεροσκάφους Northrop F-5A/B Freedom Fighter

Χώρα κατασκευής: ΗΠΑ

Τύπος: Μονοθέσιο (F-5A) - διθέσιο (F-5B) πολλαπλού ρόλου.

Κινητήρες: Δύο των 2.720lb και 4.080lb με χρήση μετάκαυσης General Electric J85-GE-13 turbojet.

Διαστάσεις: Εκπέτασμα πτερύγων με tip tanks 7,87m

Μήκος 14,38m - Ύψος 4,01m - Επιφάνεια πτερύγων 15,8sqm.

Βάρος: Κενό 3.667kg - Μέγιστο απογείωσης 9.375kg.

Οπλισμός: Δύο πυροβόλα των 20mm στο ρύγχος - Βλήματα αέρος-αέρος AIM-9. Μέγιστο βάρος εξωτερικών όπλων 1.995kg.

Μέγιστη ταχύτητα: 804nm/h (Mach 1,4/1.489km/h) στα 36.090ft.

635nm/h (Mach 0,96/1.176km/h) στην επιφάνεια της θάλασσας.

Μέγιστος βαθμός ανόδου: 28.700ft/min.

Επιχειρησιακή οροφή: 50.500ft.

Εμβέλεια: Hi-lo-hi 485nm με εξωτερικό βάρος οπλισμού 480kg.

Hi-lo-hi 170nm με εξωτ. βάρος οπλισμού 1.995kg.

- \* -



▲ Πίνακας οργάνων αεροσκάφους F-5A (Αρχείο Ι. Μ.)





## “ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΠΤΥΧΕΣ”

### ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΩΝ ΕΛΙΓΜΩΝ ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΟ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟ

Από την εμπειρία αρχηγού και μελών του  
Ακροβατικού Σμήνους των επτά αεροσκαφών F-86E

**Η** εμπιστοσύνη κάθε χειριστή του ακροβατικού σμήνους στον αρχηγό και στα λοιπά μέλη του σχηματισμού είναι εντελώς απαραίτητη για την επίτευξη μιας εντυπωσιακής και ασφαλούς εμφάνισης. Αυτή δύσκολα αποκτάται, ύστερα από ασφαλείς πτήσεις πολλού χρόνου, αλλά εύκολα κλονίζεται με έναν ανασφαλή ή επικίνδυνο χειρισμό του αρχηγού ή κάποιου μέλους.

Όσο περισσότερη εμπιστοσύνη έχουν οι χειριστές του σμήνους στον αρχηγό τους (και μεταξύ τους), τόσο πιο σταθεροί θα είναι στη θέση τους κατά τους διάφορους ελιγμούς του σχηματισμού.

Το χαμηλό ύψος εκτέλεσης των ελιγμών δεν είναι εκείνο που εντυπωσιάζει περισσότερο τους θεατές από την ακρίβεια των ελιγμών σε τέτοιο ύψος και θέση του σμήνους, που να μπορούν να το βλέπουν άνετα και να το παρακολουθούν.

Το σμήνος ή μεμονωμένα αεροσκάφη του δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να κατευθύνονται προς τους θεατές, για λόγους ασφαλείας. Αυτό αποτελούσε ανέκαθεν διεθνή κανόνα, που έγινε πιο αυστηρός μετά το πολύνεκρο ατύχημα του Ιταλικού Ακροβατικού Σμήνους σε επίδειξη στο Ramstein της Γερμανίας τη δεκαετία του 1990, στο οποίο δύο αεροσκάφη του συγκρούστηκαν μεταξύ τους σε χαμηλό ύψος και έπεσαν πάνω στους θεατές.

Η διασταύρωση των αεροσκαφών (έπειτα από κάποιο ξεφύλλισμα) με αντίθετες κατευθύνσεις πάνω από ένα σημείο (συνήθως το κέντρο ενός διαδρόμου) είναι μεν εντυπωσιακή, αλλά περικλείει κινδύνους σύγκρουσης, ιδιαίτερα αν γίνεται εκτός αεροδρομίου. Επιπλέον σπάνια επιτυγχάνεται η ταυτόχρονη άφιξη όλων των αεροσκαφών στο ίδιο σημείο.

Ταυτόχρονη συνάντηση 6 αεροσκαφών δεν συνιστάται, λόγω της ανάγκης καθορισμού τριών διαφορετικών επιπέδων πτήσης στο σημείο συνάντησης και της αύξησης των κινδύνων σύγκρουσης των αεροσκαφών.

Υπάρχει γενικά η τάση των χειριστών να πλησιάζουν πολύ το αεροσκάφος του αρχηγού, για να αντιλαμβάνονται γρηγορότερα τις μεταβολές της πτήσης του και να διευκολύνονται στην τήρηση της θέσης τους. Αυτό αυξάνει τις πιθανότητες σύγκρουσης των αεροσκαφών και επιπλέον επηρεάζει τη ροή αέρος στις πτέρυγες του αρχηγού του σμήνους και κατά συνέπεια την ακρίβεια των ελιγμών του. Εάν τοποθετηθούν μερικά σημάδια στις πτέρυγες του αρχηγικού αεροσκάφους, θα διευκολυνθούν οι "wingmen" στην τήρηση των κανονικών αποστάσεων, ιδιαίτερα στην αρχή της εκπαίδευσής τους.

Καλό είναι να καθιερωθεί κάποιο "συνθηματικό", που θα μεταδίδει με τον ασύρματο ο αρχηγός του σμήνους προς τους χειριστές του, για να τους ειδοποιεί σχετικά με τυχόν επικίνδυνες περιπτώσεις (π.χ. βλάβη των πηδαλίων του αεροσκάφους του), ώστε να αποφευχθεί η ομαδική συντριβή του σμήνους στο έδαφος. Για τις περιπτώσεις αυτές πρέπει να έχει προσχεδιασθεί ο τρόπος διάλυσης του σμήνους στον αέρα και η κατεύθυνση που ο καθένας θα κινηθεί (που σε πρώτη φάση θα πρέπει να είναι μακριά από το σμήνος), προκειμένου να αποφύγει σύγκρουση με άλλο αεροσκάφος του σχηματισμού ή πρόσκρουση στο έδαφος.

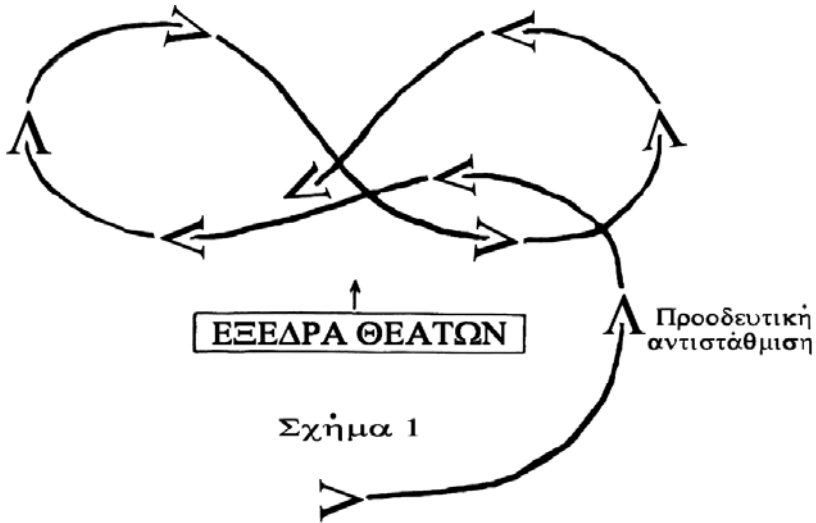
Ένα τέτοιο ατύχημα συνέβη στο Ακροβατικό Σμήνος της Αμερικάνικης Αεροπορίας (Thunderbirds) στη βάση Nellis της Νεβάδας το 1982. Όπως προέκυψε από τη διερεύνηση του ατυχήματος, λόγω βλάβης του πηδαλίου ανόδου - καθόδου του αρχηγικού αεροσκάφους, τα υπόλοιπα πέντε του Σμήνους "κάρφωσαν" στο έδαφος, το ένα δίπλα στο άλλο, κατά την έξοδό τους από μία ανακύκλωση σε σχηματισμό abreast (μετώπου).

Όσο πιο "συμμαζευμένοι" είναι οι σχηματισμοί του σμήνους, τόσο πιο εύκολα μπορούν να διατηρηθούν οι αποστάσεις των αεροσκαφών και η συμμετρία των σχηματισμών κατά τους διάφορους ελιγμούς.

Είναι π.χ. πολύ πιο εύκολο στην ανακύκλωση και περιστροφή τέσσερα αεροσκάφη να διατηρήσουν κανονικές αποστάσεις (όσον αφορά το μπρος-πίσω) σε σχηματισμό box παρά σε σχηματισμό παραγωγής. Αυτό διότι το αεροσκάφος του αρχηγού μόλις περνάει τον ορίζοντα στην κορυφή της ανακύκλωσης, αρχίζει να επιταχύνει, ενώ, για πολύ μικρό χρονικό διάστημα, τα άλλα αεροσκάφη που ακολουθούν ακόμη επιβραδύνουν και όσο πιο πολλά είναι τα αεροσκάφη σε γραμμή παραγωγής, τόσο το πρόβλημα αυτό είναι μεγαλύτερο. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα στο Σμήνος των F-86E, όταν υπήρχαν και εξωτερικές δεξαμενές καυσίμου, ο αρχηγός "έκοβε" λίγο κινητήρα, μόλις πέραγε την ανάστροφη θέση της ανακύκλωσης.

Όσο λιγότερο ο αρχηγός του σμήνους αλλάζει την αντιστάθμιση ανόδου-καθόδου του αεροσκάφους του, τόσο περισσότερο διευκολύνει τους χειριστές του να είναι σταθεροί στις θέσεις τους. Έπειτα από μία προοδευτική μέση αντιστάθμιση ανόδου-καθόδου, που μπορεί να γίνει με μία κλειστή στροφή αρχικής διέλευσης, η διατήρηση του σμήνους σε θέση τέτοια που να το βλέπουν άνετα οι θεατές μπορεί να γίνει με εναλλαγή σαντελών, περιστροφών και ανακυκλώσεων, αλλά και τις λιγότερες δυνατές μεταβολές της αντιστάθμισης ανόδου-καθόδου.

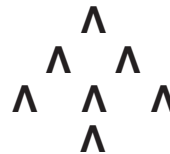
Το Ακροβατικό Σμήνος των επτά F-86E συνήθως προσέγγιζε την εξέδρα των θεατών εκ των όπισθεν με μία κλειστή στροφή προοδευτικής αντιστάθμισης. Στη συνέχεια πραγματοποιούσε το "οχτάρι", όπως δείχνει το σχήμα 1, με μία περιστροφή προς μία κατεύθυνση, τη σαντέλα για αλλαγή κατεύθυνσης και δύο συνεχόμενες ανακυκλώσεις, με ελάχιστες μεταβολές της αντιστάθμισης ανόδου-καθόδου. Οι δύο ανακυκλώσεις χρειάζονταν, διότι στην περιστροφή τα αεροσκάφη καλύπτουν διπλάσια περίπου οριζόντια απόσταση από όση με την ανακύκλωση.



Ο σχηματισμός του σχήματος 2 ήταν αυτός με τον οποίο το Σμήνος απογειωνόταν και προσγειωνόταν ομαδικά. Με τους σχηματισμούς των σχημάτων 2 και 3 το Σμήνος εκτελούσε περιστροφές και ανακυκλώσεις, ενώ με αυτούς των σχημάτων 4, 5 και 6 εκτελούσε μόνον ανακυκλώσεις. Με τον σχηματισμό του σχήματος 3 γινόταν το “ξεφύλλισμα” στην κατακόρυφη βύθιση κατά την έξοδο από ανακύκλωση. Άσπρο καπνό άφηναν τα αεροσκάφη του Σμήνους κατά διαστήματα, προκειμένου να βελτιώσουν τις εντυπώσεις των ελιγμών, και οπωσδήποτε βέβαια στο “ξεφύλλισμα”.



Σχήμα 2



Σχήμα 3



Σχήμα 4



Σχήμα 5



Σχήμα 6

Προκειμένου ο αρχηγός του σμήνους να εξοικειωθεί με τους παραπάνω ελιγμούς και να κατορθώνει να διατηρεί το σμήνος στην καλύτερη και ασφαλέστερη θέση έναντι των θεατών, με τις λιγότερες δυνατές μεταβολές στην αντιστάθμιση ανόδου-καθόδου του αεροσκάφους του, θα πρέπει να κάνει πολλή εξάσκηση μόνος του, πριν κάνει πλήρη επίδειξη με όλο τον σχηματισμό.

Η ενημέρωση προ της πτήσης πρέπει να είναι λεπτομερής και να καλύπτει όλες τις φάσεις της, περιλαμβανομένων και των τυχόν περιπτώσεων ανάγκης.

Οι χειριστές του Σμήνους θα πρέπει να γνωρίζουν από την ενημέρωση στο έδαφος την πλήρη σειρά των ασκήσεων, ελιγμών, μετασχηματισμών κλπ που θα εκτελεστούν και τι ακριβώς ο καθένας τους θα κάνει πώς και πότε.

Επίσης πρέπει όλοι οι χειριστές του σμήνους, από τον αρχηγό μέχρι τον τελευταίο, να γνωρίζουν τι θα κάνουν σε περιπτώσεις ανάγκης, όπως π.χ. κράτηση κινητήρα, σπάσιμο λάστιχου κλπ.

Κατά την πτήση ο αρχηγός πρέπει να ειδοποιεί για το τι ελιγμό πρόκειται να κάνει (π.χ. "πάμε για roll"). Εκείνοι βέβαια οι ελιγμοί που θέλουν ειδοποίηση (για προετοιμασία) και επιπλέον εκτελεστικό πρόσταγμα (π.χ. «τώρα») είναι οι αλλαγές των σχηματισμών και το "ξεφύλλισμα" του σμήνους για την ταυτόχρονη εκτέλεση των ασκήσεων αυτών από όλους τους χειριστές.

Η συνεχής επικοινωνία με τον ασύρματο μεταξύ όλων των χειριστών του σμήνους είναι τελείως απαραίτητη· εάν δεν υπάρχει, δεν θα πρέπει να γίνεται επίδειξη.

Η εκπαίδευση των χειριστών στους διάφορους ελιγμούς του σμήνους πρέπει βέβαια να γίνεται αρχικά μεμονωμένα στις θέσεις τους στον σχηματισμό και προοδευτικά να αυξάνει ο αριθμός των αεροσκαφών στο σμήνος. Το ύψος εκτέλεσης των ελιγμών κατά τη φάση της εκπαίδευσης πρέπει να είναι μεγάλο, για να υπάρχουν περιθώρια ύψους σε περίπτωση που "κάτι δεν πάει καλά", και να ελαττώνεται σταδιακά, ανάλογα με την πρόοδο της εκπαίδευσης των χειριστών. Ευνόητο είναι βέβαια ότι οι ελιγμοί πρέπει να "δυσκολεύουν" και να αυξάνουν προοδευτικά ανάλογα με την πρόοδο της εκπαίδευσης.

Εάν κάποιος ελιγμός δεν είναι βέβαιο ότι μπορεί να γίνει με ασφάλεια, θα πρέπει να απορρίπτεται.

Όσον αφορά στον ρυθμό εκπαίδευσης στους διάφορους ελιγμούς και τον χρόνο προετοιμασίας για αεροπορική επίδειξη του σμήνους, υπάρχει το "παράδειγμα προς αποφυγή" της Ιταλικής Αεροπορίας, η οποία τη δεκαετία του '50 ανέθετε κάθε χρόνο σε διαφορετική αεροπορική βάση την συγκρότηση ακροβατικού σμήνους. Αυτό είχε ως συνέπεια, η κάθε βάση μέσα στον ένα χρόνο που είχε στη διάθεσή της, να προσπαθεί να κάνει όσο περισσότερα και εντυπωσιακότερα μπορούσε. Αποτέλεσμα αυτής της "βιασύνης" ήταν ότι η Ιταλική Αεροπορία έχανε κάθε χρόνο περίπου 1-2 χειριστές και αεροσκάφη σε αεροπορικά ατυχήματα, ώσπου ίδρυσε ένα και μόνο ακροβατικό σμήνος, σταματώντας αυτή την ετήσια εναλλαγή από βάση σε βάση.

Κατά την εκτέλεση των διαφόρων ελιγμών, κύριο μέλημα βέβαια του αρχηγού είναι να εξέρχεται το σμήνος σε ασφαλές ύψος.

Και όσον αφορά τις ανακυκλώσεις και περιστροφές η έξοδος σε ασφαλές ύψος είναι σχετικά εύκολο να επιτευχθεί.

Στην ανακύκλωση π.χ., ανάλογα με την ταχύτητα εισόδου, τις στροφές του κινητήρα και τα "G" κατά την άνοδο και έξοδο από αυτή, μπορεί το σμήνος να εξέλθει στο ίδιο ή και μεγαλύτερο ύψος από αυτό της εισόδου. Κάτι ανάλογο ισχύει και για τις περιστροφές.

Οι ελιγμοί που περικλείουν κινδύνους είναι αυτοί κατά τους οποίους το σμήνος εκτελεί half roll. Κατά τον ελιγμό αυτό, επειδή δεν έχει προηγηθεί ανακύκλωση, είναι πολύ δύσκολο να επιτευχθούν πάντοτε στην κορυφή του half roll το κανονικό ύψος και η ταχύτητα για ασφαλή έξοδο.

Από έναν τέτοιο ελιγμό η Ελληνική Βασιλική Αεροπορία το 1958, σε επίδειξη στο αεροδρόμιο της Λάρισας 110ΠΜ, κινδύνευσε να χάσει 5 χειριστές και αντίστοιχο αριθμό αεροσκαφών F-84F, όταν η έξοδος έγινε σε πάρα πολύ χαμηλό ύψος.

Όταν κάποια επίδειξη γίνεται εκτός αεροδρομίου, θα πρέπει προηγουμένως ο αρχηγός του σμήνους, μόνος του, να κάνει λεπτομερή αναγνώριση της περιοχής, προκειμένου να εντοπίσει τυχόν εμπόδια και ιδιομορφίες και να σχεδιάσει την κατεύθυνση των ελιγμών, καθώς και το επίκεντρο και τον προσανατολισμό της επίδειξης. Κατά κανόνα στις περιπτώσεις αυτές αυξάνεται κάπως το ύψος εκτέλεσης των ελιγμών.

Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται, εάν το σμήνος πρόκειται να εκτελέσει επίδειξη πάνω από την γενέτειρα του αρχηγού ή και των χειριστών του σχηματισμού, όπου ο ψυχολογικός παράγοντας και η σχετική συγκίνηση μπορεί να έχουν δυσμενή επίδραση στην όλη απόδοση του σμήνους. Για την περίπτωση αυτή ο Πτέραρχος Ηλίας Τσαμουσόπουλος, που ως αρχηγός είχε εκτελέσει επίδειξη πάνω από τη γενέτειρά του, θυμάται:

*<< Στην επίδειξη πάνω από την γενέτειρά μου την Έδεσσα το 1958 και στην προσπάθειά μου να ολοκληρωθεί η επίδειξη, η οποία άργησε να αρχίσει λόγω καθυστέρησης έναρξης της τελετής των αυθρονηρίων, το Σμήνος τελικά προσγειώθηκε στην Αγκίαλο με τόσο λίγα καύσιμα, που έσβησε ο κινητήρας του τελευταίου αεροσκάφους, κατά την τροχοδρόμηση για επιστροφή στην πίστα μετά την προσγείωση>>*

Η συγκρότηση νέου ακροβατικού σμήνους με αεροσκάφη turboprop έχει δύο πλεονεκτήματα έναντι των αεριοθωμένων και δύο μειονεκτήματα.

Το πρώτο πλεονέκτημα είναι ότι ο κινητήρας turboprop αντιδρά ταχύτερα για τη διατήρηση της θέσης των αεροσκαφών στο σμήνος. Το δεύτερο είναι ότι με τις μικρότερες γενικά ταχύ-



τητες των αεροσκαφών turboprop το σμήνος διατηρείται περισσότερο και πιο εύκολα "εν όψει των θεατών".

Από τα μειονεκτήματα του turboprop, το πρώτο είναι το ότι η προπέλα αλλάζει την αντιστάθμιση διεύθυνσης με τις μεταβολές ταχύτητας και κάνει την εκτέλεση των ελιγμών και την διατήρηση της θέσης των αεροσκαφών στο σμήνος δυσκολότερη. Το δεύτερο μειονέκτημα είναι ότι, σε περίπτωση υπερβολικής προσέγγισης των αεροσκαφών μεταξύ τους ή και ελαφράς σύγκρουσής τους, οι συνέπειες είναι πολύ πιο σοβαρές με την παρουσία της προπέλας.

Εάν αποφασιστεί συνδυασμός της επίδειξης του ακροβατικού σμήνους με ελιγμούς μεμονωμένου αεροσκάφους jet υψηλών επιδόσεων, θα πρέπει να καταβληθεί ιδιαίτερη προσοχή στον σαφή διαχωρισμό τους, για την αποφυγή σύγκρουσης μεταξύ τους ή διέλευσης του ακροβατικού σμήνους από τις αεροδίνες/ αναταράξεις του jet.

Στο ατύχημα του Ιταλικού Ακροβατικού Σμήνους που προαναφέρθηκε, ένα μεμονωμένο αεροσκάφος του σχηματισμού, στην προσπάθειά του να περάσει κάτω από άλλα αεροσκάφη που διασταυρωνόταν σε χαμηλό ύψος, προσέκρουσε στο ένα από αυτά και στη συνέχεια τα δύο αυτά αεροσκάφη έπεσαν επάνω στο πλήθος των θεατών.

Η προσθήκη συσκευών παραγωγής καπνού στα αεροσκάφη του σμήνους κάνει την επίδειξη πιο εντυπωσιακή και ιδίως εάν τα χρώματα του καπνού είναι άσπρο και μπλε (τα χρώματα της ελληνικής σημαίας).

Η χρήση παρουσιαστή στο έδαφος, που αναγγέλλει τους ελιγμούς και σχηματισμούς του Σμήνους, βοηθάει τους θεατές να παρακολουθούν καλύτερα την επίδειξη. Επίσης μπορεί να εξετασθεί η δυνατότητα χρήσης "αξιωματικού παρατηρητή ασφαλείας" στο έδαφος, όπως χρησιμοποιεί το Αγγλικό Ακροβατικό Σμήνος, ο οποίος θα μπορεί να ειδοποιεί το σμήνος, όταν διαπιστώσει τυχόν επικίνδυνες συνθήκες, για παράδειγμα εμφάνιση πουλιών κλπ.

Καλό είναι ο αρχηγός αλλά και οι χειριστές του σμήνους να πετούν κατά το δυνατόν με το "δικό τους" αεροπλάνο, για να εξοικειώνονται με τα τυχόν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του.

Θα πρέπει να εξηγηθεί στο προσωπικό συντήρησης, παρά το

γεγονός ότι το αντιλαμβάνεται και το ίδιο, ότι η καλή κατάσταση των αεροσκαφών του σμήνους είναι ακόμη πιο σημαντική και ότι οι επιπτώσεις μίας μηχανικής βλάβης ακόμη πιο σοβαρές, όταν πρόκειται για πτήσεις ακροβατικού σμήνους.

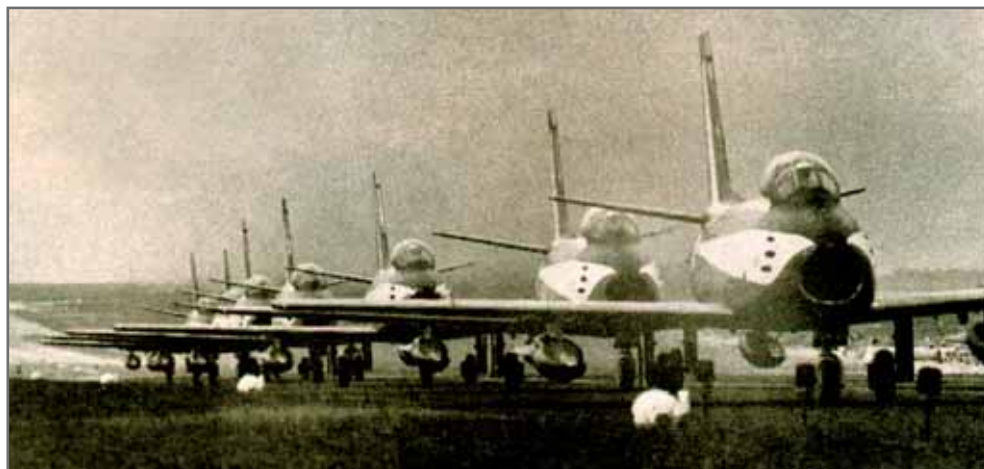
Ο αεροπόρος βέβαια δεν πρέπει να πετάει, εάν για οποιοδήποτε λόγο δεν αισθάνεται καλά. Η αρχή αυτή είναι ακόμη πιο σημαντική, όταν πρόκειται για πτήσεις ακροβατικών ελιγμών.

Οι καλές σχέσεις των χειριστών του ακροβατικού σμήνους μεταξύ τους, αλλά και μεταξύ αυτών και του προσωπικού εδάφους του σμήνους συντελούν στην καλύτερη λειτουργία του.

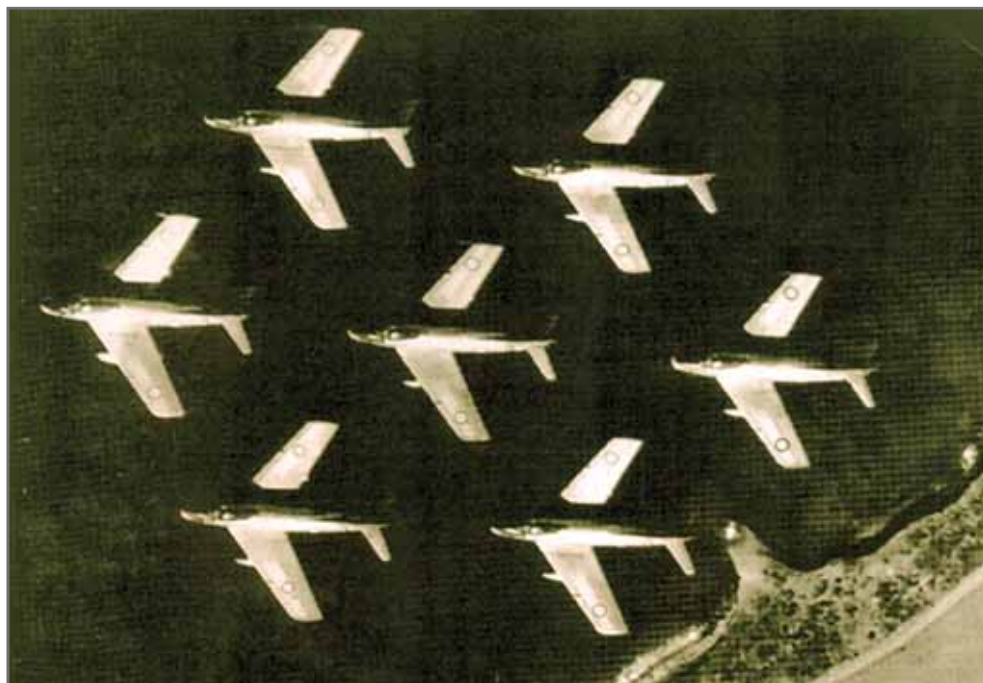
Επειδή οι χειριστές του ακροβατικού σμήνους δημιουργούν κατά κάποιον τρόπο "πρότυπα αεροπόρων", θα πρέπει να προσέχουν τα θέματα εμφάνισης και συμπεριφοράς τους και ιδιαίτερα όταν έρχονται σε επαφή με το κοινό μετά τις επιδείξεις.

Η στάση και συμπεριφορά των χειριστών του ακροβατικού σμήνους έναντι των άλλων χειριστών συναδέλφων τους θα πρέπει να διέπονται από σεμνότητα και από την αρχή ότι αυτά που κάνουν ως ακροβατικό σμήνος δείχνουν τι μπορεί να κάνει γενικά ο Έλληνας αεροπόρος.

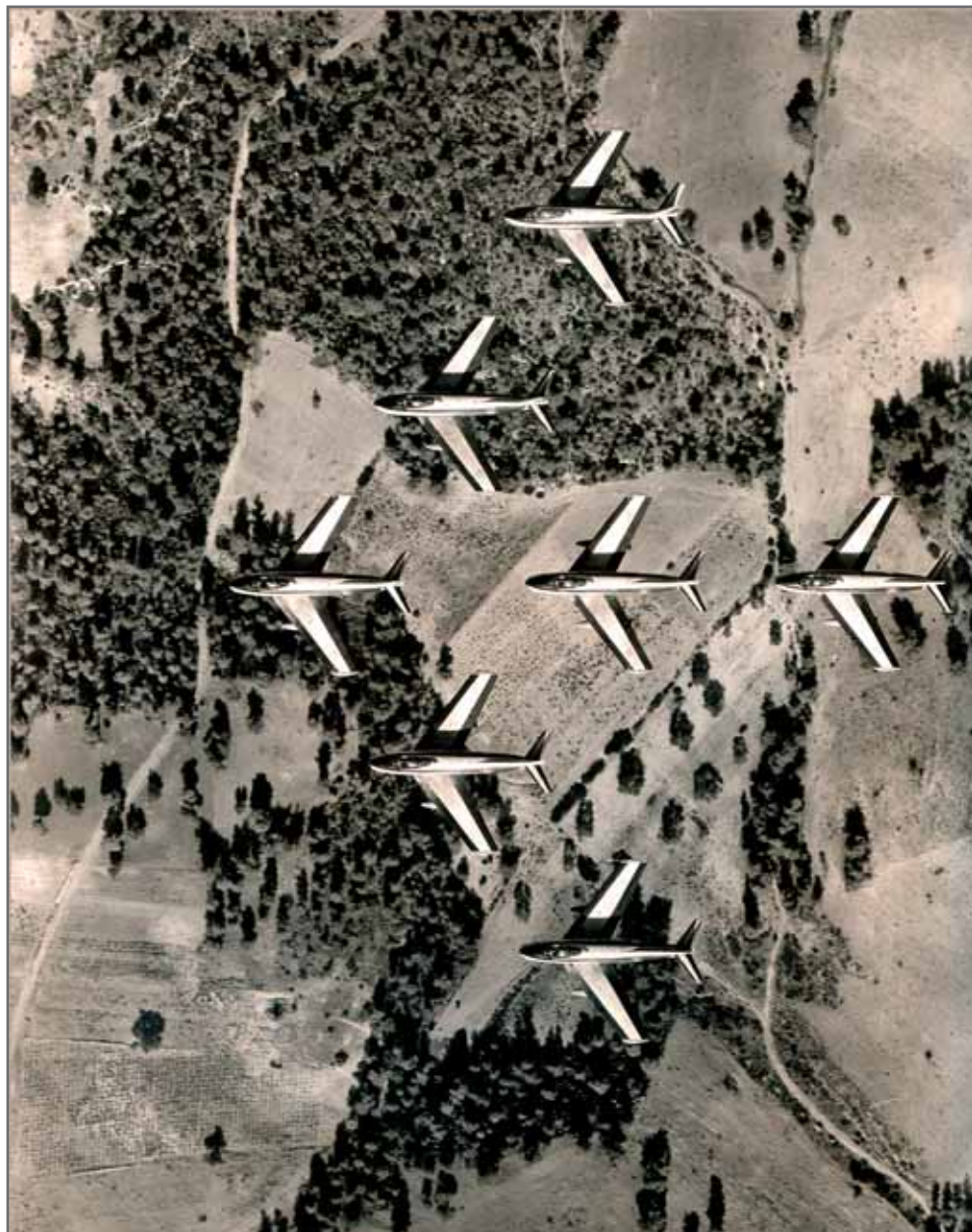
- \* -



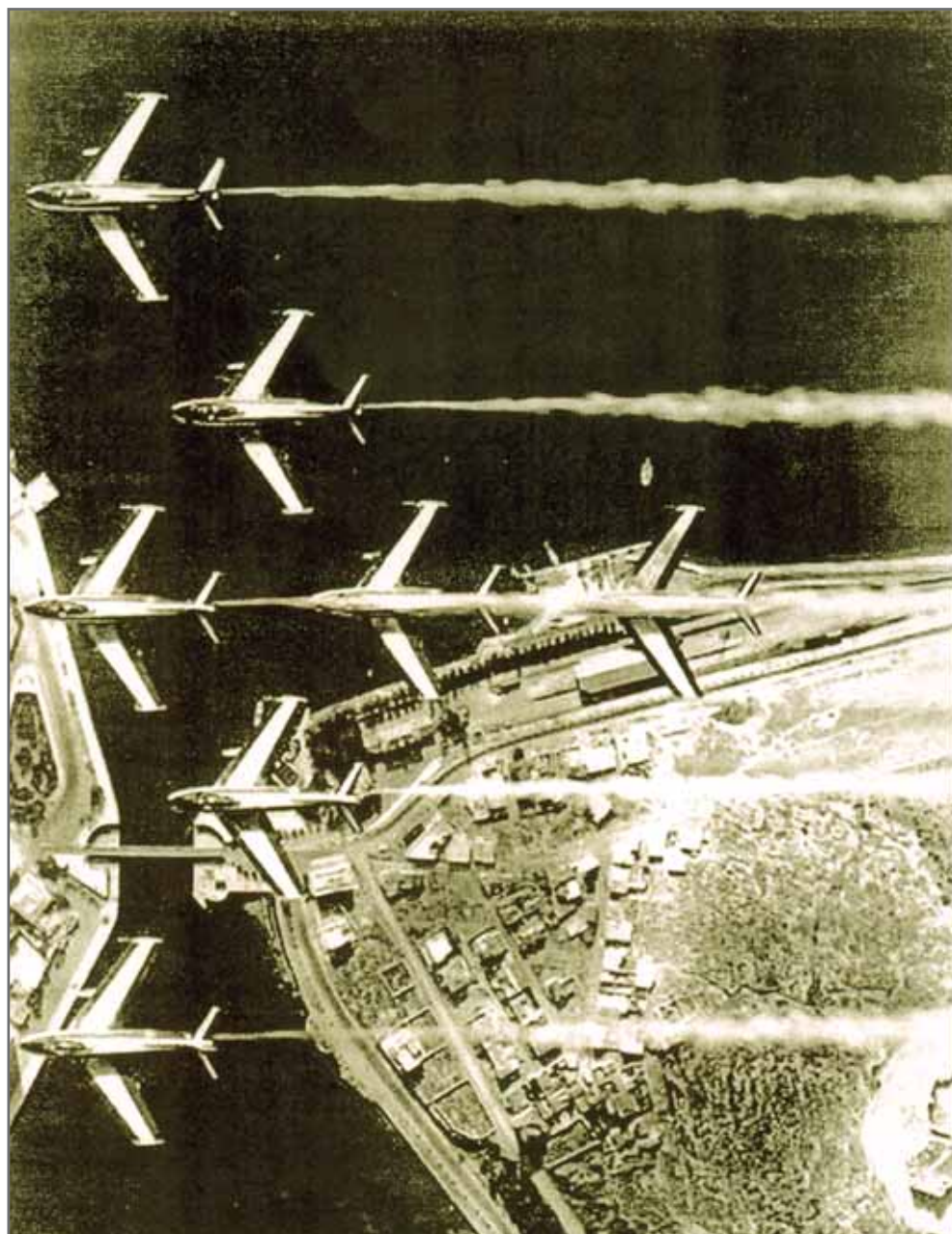
## ΟΙ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΣΜΗΝΟΥΣ ΤΩΝ F-86E SABRE



▲ Βασικός σχηματισμός. (Αρχείο Η. Τ. & Ν. Π.)



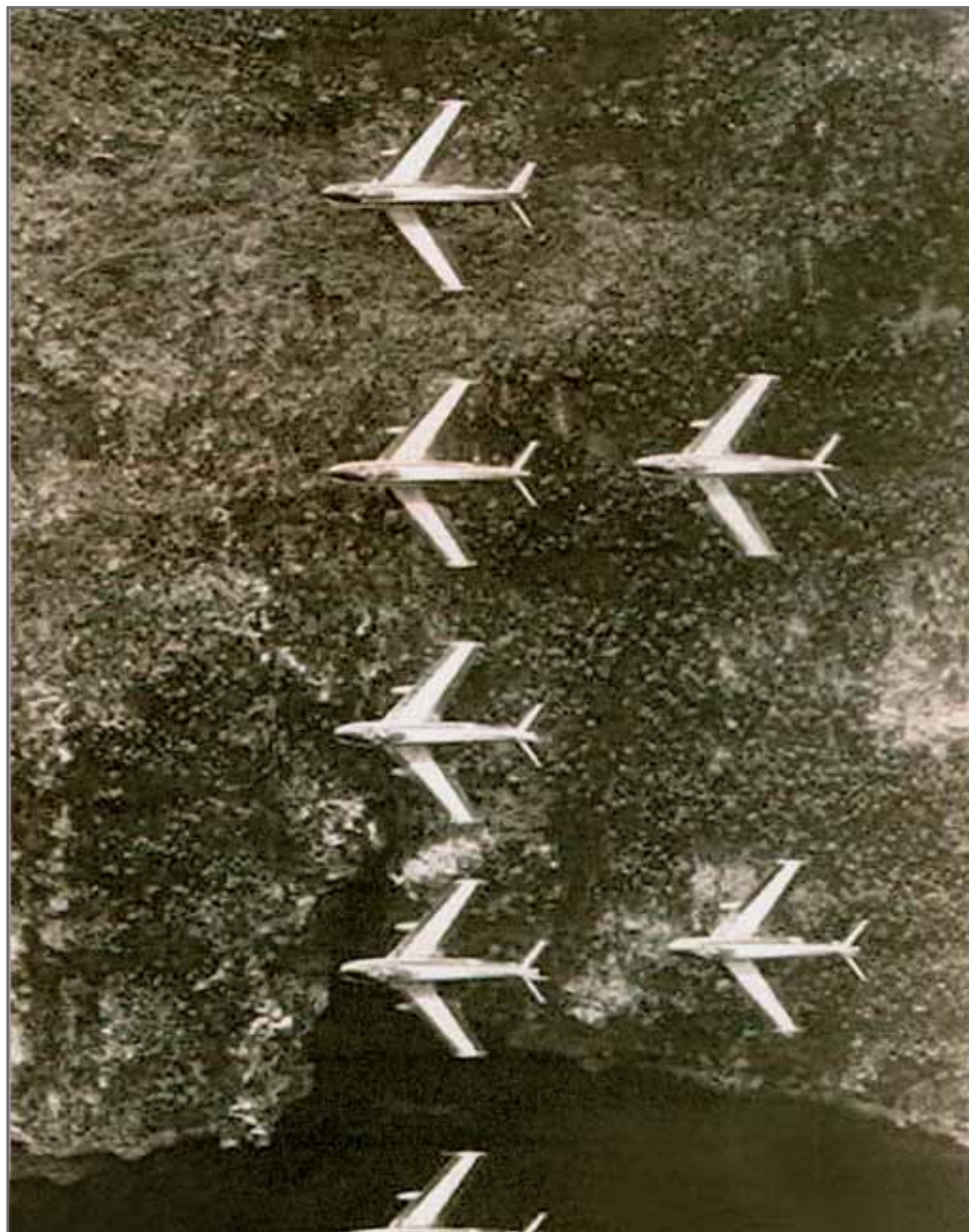
▲ Σχηματισμός Βέλους. (Αρχείο Η. Τ. & Ν. Π.)



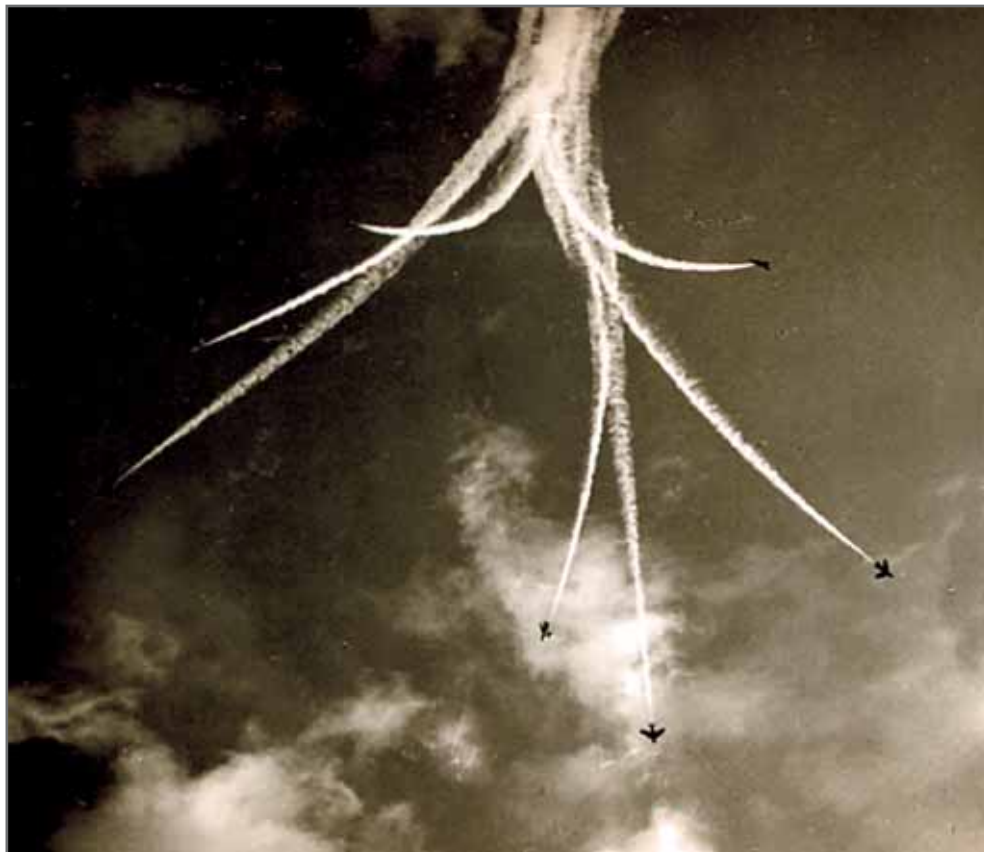
▲ Σχηματισμός Ύψιλον. (Αρχείο Η. Τ. & Ν. Π.)



▲ Σχηματισμός Διπλού Ρόμβου. (Αρχείο Η. Τ. & Ν. Π.)



▲ Σχηματισμός Μετώπου (Abreast). (Αρχείο Η. Τ. & Ν. Π.)



▲ Το “Ξεφύλλισμα” των επτά αεροσκαφών F-86E. (Αρχείο Η. Τ. & Ν. Π.)





▲▼ Στιγμιότυπα ομαδικής προσγείωσης επτά αεροσκαφών F-86E Sabre.  
(Αρχείο Η. Τ. & Ν. Π.)



## ΟΙ ΕΛΙΓΜΟΙ

**Ο**ι επιδείξεις των Ελληνικών Ακροβατικών Σμηνών στις δεκαετίες '50 - '60 έμειναν στην ιστορία ως αδιάψευστα στοιχεία του υψηλού επιπέδου αξιοπιστίας της Ελληνικής Αεροπορίας.

Με τις επιτυχημένες εμφανίσεις τους εκπλήρωσαν στο μέγιστο την αποστολή τους σε μία περίοδο εξέλιξης του αεροπορικού Όπλου. Η αποστολή αυτή κατά γενική ομολογία ήταν σημαντική, δεδομένου ότι οι ακροβατικοί ελιγμοί συνέβαλαν μεταξύ των άλλων:

- Στη διάδοση του αεροπορικού πνεύματος στο ελληνικό κοινό.
- Στη δημιουργία μιας ευγενούς άμιλλας μεταξύ των χειριστών.
- Στην κατάδειξη της επαγγελματικής ικανότητας του ιπτάμενου προσωπικού και της άρτιας συντήρησης των μέσων από το αντίστοιχο τεχνικό.
- Στην προβολή των παραγόντων εκείνων που προάγουν την ασφάλεια των πτήσεων, όπως καλή προετοιμασία, καλή φυσική και πνευματική κατάσταση, εκπαίδευση, σύνεση.
- Στη συνέχιση της λαμπρής ιστορίας των ελληνικών φτερών.
- Στην προβολή της Ελλάδας στο εξωτερικό.
- Στη δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης των συμμάχων χωρών προς την ελληνική υπόσταση.

### **Ελιγμοί Ακροβατικών Σμηνών**

1. Απογείωση σε κλειστό σχηματισμό
2. Έναρξη επίδειξης με κλειστή στροφή 360ο σε χαμηλό ύψος
3. Εκτέλεση σαντελών
4. ROLL και LOOP σε βασικό σχηματισμό
5. LOOP κατά τη διάρκεια του οποίου γίνεται μετασχηματισμός σε σχηματισμό βέλους

6. ROLL σε σχηματισμό βέλους
7. Μετασχηματισμός σε διπλό ρόμβο και LOOP (F-86E)
8. Μετασχηματισμός σε σχηματισμό βέλους και ROLL
9. LOOP και μετασχηματισμός σε γραμμή ABREAST
10. Μετασχηματισμός σε σχηματισμό Ύψιλον (Υ)
11. LOOP σε σχηματισμό Ύψιλον (Υ)
12. Μετασχηματισμός σε σχηματισμό βέλους
13. LOOP σε σχηματισμό βέλους και BOMB- BURST
14. Διασαύρωση με αντίθετες κατευθύνσεις (F-84G)
15. Χαμηλή διέλευση σε βασικό σχηματισμό
16. Προσγείωση ομαδική σε βασικό σχηματισμό

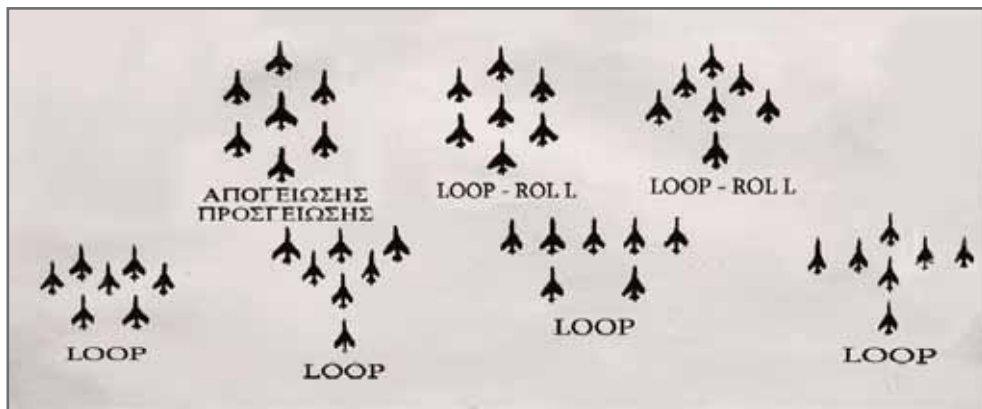
- \* -

ABREAST = μετώπου

BOMB BURST = ξεφύλλισμα

LOOP = ανακύκλωση

ROLL = περιστροφή



▲ Οι εκτελούμενοι σχηματισμοί του Ακροβατικού Σμήνους των επτά αεροσκαφών F-86E Sabre. (Αρχείο Α. Φ.)

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σε όλη τη διάρκεια της συγκέντρωσης και καταγραφής των στοιχείων που αναφέρονται στο ανά χείρας πόνημα, η επίκληση της μνήμης ήταν τόσο έντονη, που πραγματικά ζει κανείς την εποχή εκείνη για άλλη μια φορά. Η απόσταση των 50 χρόνων μπορεί εύκολα να σε παρασύρει στην μεγιστοποίηση των γεγονότων και ηρωοποίηση των προσώπων.

Αυτό πιστεύεται ότι δεν συνέβη. Άλλωστε η υποκειμενική κρίση του αναγνώστη, βασισμένη στην “λογική σκέψη”, θα κρίνει “του λόγου το αληθές”. Όμως εκείνο που αβίαστα συμπεραίνεται από την εξιστόρηση και περιγραφή της δραστηριότητας των Ελληνικών Ακροβατικών Σμηνών είναι η μεγάλη προσήλωση του προσωπικού στην αποστολή του. Άλλωστε, αυτό μας διδάσκει η ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας. Διδάγματα προσφοράς, πίστης και αυτοθυσίας από τους πρώτους αεροπόρους. Διδάγματα προσφοράς, πίστης και αυτοθυσίας από τους αεροπόρους της γενιάς του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Έτσι και η μεταπολεμική γενιά δεν θα μπορούσε να είναι διαφορετική. Και δεν είναι!



▲ Ενημέρωση προ πτήσης του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E με αρχηγό τον Η. Τσαμουσόπουλο. (Αρχείο Η.Τ.)

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

## ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ

### **Υποπτεράρχου (Ι) ε.α. Ηλία Τσαμουσόπουλου**

Παρά τις προσπάθειες που γίνονταν, στο πλαίσιο της ασφάλειας των πτήσεων, να μη κυκλοφορούν ελεύθερα σκυλιά στο αεροδρόμιο, υπήρχαν περιπτώσεις που έκαναν την εμφάνισή τους και μάλιστα στον κύριο διάδρομο.

Ένα τέτοιο κυνηγετικό σκυλί είχε κάποιος αξιωματικός οπλουργός της 114 Πτέρυγας Μάχης, το οποίο το άφηνε ελεύθερο. Τον ειδοποιήσαμε να το μαζέψει αλλά αυτός “τίποτε”.

Μια μέρα, όταν απογειωνόμαστε με το Ακροβατικό Σμήνος των επτά F-86E σε κλειστό σχηματισμό, βλέπω τον σκύλο αυτόν να διασταυρώνει τον διάδρομο. Υπολόγισα ότι μέχρι να τον φθάσουμε θα είχε διασχίσει τον διάδρομο, αλλά αυτός λίγο μετά το μέσον του διαδρόμου αποφάσισε να γυρίσει πίσω.

Είμαστε σε φάση που ούτε να ματαιώσουμε την απογείωση μπορούσαμε, ούτε να “ξεκολλήσουμε”.

Τελικά, ο σκύλος πέρασε ανάμεσα από τα επτά αεροσκάφη και ευτυχώς δεν χτύπησε κανένα, αλλά απλώς μας “λαχτάρισε” γιατί ήταν και “μεγαλούτσικος”.

Ειδοποιήθηκε πάλι ο ιδιοκτήτης του σκύλου ότι, την επόμενη φορά που θα εμφανιστεί ελεύθερος ο σκύλος στον διάδρομο προσγείωσης, θα εκτελεστεί με δίκαννο, πράγμα το οποίο δυστυχώς και έγινε, γιατί ο ιδιοκτήτης του, παρά τις επανειλημμένες προειδοποιήσεις μας, δεν έλεγε να τον “μαζέψει”, και αυτό γιατί, όπως μας είπε αργότερα, ο σκύλος αυτός ήταν άχρηστος πλέον για κυνήγι ...

## **Υποπτεράρχου (I) ε.α. Νικολάου Πατήρη**

Στο αεροδρόμιο Buechel της Δυτικής. Γερμανίας τα πρωινά ήταν παγωμένα. Στην ημερήσια επιθεώρηση ο υπόλογος ενός αεροσκάφους κάτι διέκρινε με τον φακό του στον αεραγωγό. Χωρίς δεύτερη σκέψη, όπως ήταν λεπτός και μικροκαμωμένος, μπήκε ολόκληρος μέσα στον αεραγωγό και αφαίρεσε μία βίδα. Είναι βέβαιο ότι εάν ο κινητήρας ετίθετο σε λειτουργία η βίδα θα προκαλούσε βλάβη στα πτερύγια του αεροσυμπιεστή.

Η σχέση του μηχανικού με τα αεροσκάφη, πέραν του Check List, των τεχνικών οδηγιών (TO) και λοιπών οδηγιών συντήρησης, μπορώ να πω ότι ήταν και συναισθηματική. Το αγαπούσαν το αεροπλάνο και το φρόντιζαν σα να ήταν ζωντανός οργανισμός.

\*

Διαβάζοντας κάποιος για τις δραστηριότητες των Ακροβατικών Σμηνών σχηματίζει την εντύπωση ότι δεν υπήρξαν και δύσκολες καταστάσεις, είτε από λανθασμένους χειρισμούς είτε από εσφαλμένες εκτιμήσεις. Έτυχαν όμως επιτυχούς αντιμετώπισης.

Μια απ' αυτές τις καταστάσεις ήταν όταν ο σχηματισμός παρέμεινε πέραν του κανονικού χρόνου στην επίδειξη στα ανθεστήρια της Έδεσσας. Αποτέλεσμα ήταν να επιστρέψουμε με λιγοστά καύσιμα στο αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου, απ' όπου είχαμε απογειωθεί και να σβήσει ένα αεροσκάφος στην τροχοδρόμηση όπως αναφέρθηκε.

Ένα δεύτερο περιστατικό ήταν κατά την επίδειξη στο αεροδρόμιο της Τανάγρας για τη Σχολή Πολέμου του Καναδά στις 7 Μαΐου 1959.

Οι αναταράξεις στην περιοχή δυσκόλευαν πολύ την εκτέλεση των ακροβατικών. Παρά τις δυσκολίες η επίδειξη έγινε με όλο της το πρόγραμμα. Σε κάποια εναλλαγή θέσης στη διάρκεια ανακύκλωσης ο Νο 6 ακούμπησε τον Νο 4 με το φτερό του. Η μόνη ζημιά ήταν η αλλαγή ακροπτερυγίου!

Η επίδειξη στο Fürstenreldbrunck το 1961 συνέπεσε με τη μεγάλη γιορτή των Γερμανών, το Oktoberfest. Προσκε-κλημένοι κι εμείς της Luftwafe βρεθήκαμε σ' έναν χώρο γεμάτο από χιλιάδες Γερμανούς, μεθυσμένους από την άφθονη μπύρα. Στο τραπέζι μας επισκέφθηκε η Laze Andersen, η πρώτη που τραγούδησε το περιβόητο τραγούδι Lili Marlen.

Ευθυτενής, λεπτή και σοβαρή, ανέδυε ακριβό άρωμα και περίσσεια αρχοντιά. Μας χαιρέτισε με χειραψία θερμά για την επίδειξή μας, στην οποία ήταν κι αυτή παρούσα. Άλλωστε οι Γερμανικές Ένοπλες Δυνάμεις έτρεφαν ιδιαίτερη τιμή στην Andersen. Ήταν κι αυτή ένα κομμάτι της στρατιωτικής ιστορίας. Κάτι δηλαδή σαν τη δική μας Σοφία Βέμπο.

Νιώσαμε μία ξεχωριστή ικανοποίηση, που μια τέτοια γυναίκα κάθισε στο τραπέζι μας.

\*

Πετούσαμε για τη Δυτική Γερμανία με ενδιάμεσο σταθμό και παραμονή στο αεροδρόμιο Chedi της Βόρειας Ιταλίας. Το βράδυ πριν κοιμηθούμε ο σύννοκός μου με συμβουλεύει να βάλω το πορτοφόλι μου κάτω από το μαξιλάρι, γιατί οι Ιταλοί είναι κλέφτες! Στο πορτοφόλι είχαμε το αμύθητο ποσό της δεκαήμερης αποζημίωσης (10 ημ. X 9,20 \$ = 92 \$).

Εγώ δεν τον άκουσα και άφησα το πορτοφόλι μου στην φόρμα πτήσης. Την επόμενη μέρα και λίγο πριν τροχοδρομήσουμε για απογείωση βλέπουμε έναν σμηνίτη Ιταλό να κραδαίνει ένα πορτοφόλι τρέχοντας από αεροσκάφος σε αεροσκάφος να βρει τον κάτοχό του! Έκτοτε αναθεωρήσαμε τις απόψεις μας για τους Ιταλούς.

- \* -



## **Σμηνάρχου (ΤΥΜ) ε.α. Παναγιώτη Μερτίκα\***

Οι τρεις Πολεμικές Μοίρες 337, 338 και 339 με αεροσκάφη F-84G άρχισαν τις εκπαιδευτικές πτήσεις τους στα έτη 1952 - 1953 στην 110 Πτέρυγα Μάχης με μηνιαίο συνολικό πτητικό πρόγραμμα της τάξεως των 800 - 900 ωρών.

Ο Διοικητής της 337 Επισμηναγός Κ. Κόκκας με απόλυτη μυστικότητα συγκρότησε μία ακροβατική τετράδα με τους χειριστές Στυλιανάκη, Δαμάσκο, Παπαδημητρόπουλο και αργότερα τον Φιρφιλιώνη, όπου δικαιολογούσε τις πτήσεις εξάσκησης ως πτήσεις “ναυτιλίας”.

Ο ίδιος είχε το δικό του αεροσκάφος, το S/N 609, το οποίο πετούσε μόνο ο ίδιος και μόνο με την άδειά του δινόταν σε άλλον χειριστή.

Ο Στυλιανάκης, πάντα Νο 4 στην τετράδα, επέστρεφε από τις πτήσεις με το ακροπερύγιο του κάθεται σταθερού μαυρισμένο από τα καυσαέρια του Αρχηγού Νο 1.

Οι πτήσεις της ακροβατικής τετράδας (acroteam) συνήθως γίνονταν σε ακανόνιστες ώρες και μετά την παύση εργασίας. Σε μία τέτοια περίπτωση μεσημβρινών πτήσεων, ενοχλήθηκε ο Αρχηγός Τακτικής Αεροπορίας (Υποπτέραχος Η. Κουτσούκος) και, όταν ζήτησε εξηγήσεις από τον Διοικητή της Μοίρας, ο οποίος του εξηγούσε τηλεφωνικώς ότι επρόκειτο για το acroteam, του ανταπάντησε: «*Ti free και free-drink μου κοπανάς!*»

\*

Σε μία επίσκεψη του ΥΕΘΑ Παναγιώτη Κανελόπουλου στη μονάδα, μετά την προσγείωσή του από πτήση με T-33, μας παρουσίασε ο Διοικητής της 337 Μοίρας Κ. Κόκκας (ο αεροπόρος των αεροπόρων) και του ζήτησε να επιτραπεί στους υπαξιωματικούς η πολιτική ενδυμασία, όπερ και εγένετο.

Επιπλέον είχε προτείνει στην υπηρεσία το λογότυπο ΣΤΥΑ, παραμένοντας το ίδιο να είναι διαφορετική η ερμηνεία “Σχολή Τεχνολόγων Υπολόγων Αεροπορίας”.

\*

Η αστοχία της 8ης βαθμίδας των κινητήρων J-35 των F-84G με προίκισε με 15ήμερη φυλάκιση. Το αεροσκάφος που είχα εκτελέσει περιοδική επιθεώρηση έπειτα από 12 ώρες κανονικών πτήσεων παρουσίασε ασυνήθιστους κραδασμούς και προσγειώθηκε άμεσα. Διαπιστώθηκε θραύση πτερυγίων 8ης βαθμίδας, με άλλα λόγια “κούρεμα” του αεροσυμπιεστή και τρύπημα του ουραίου τμήματος του αεροσκάφους. Η προϊσταμένη αρχή είχε εκδώσει λάθος Τ.Ο. (Τεχνική Οδηγία) και εγώ έγινα “γέφυρα”. Η ποινή μου δεν είχε συνέχεια.

Ο Υποσηναγός Ι. Καραμέτσος (συμμαθητής μου από το Γυμνάσιο) μου έλεγε: <<Στις κοπέλες από τη Λάρισα που με ρωτούν τι είναι η 8η βαθμίδα απαντώ: “Είναι μία πολύ ωραία ντιζές που έχει πάρει πολλά παιδιά στο λαιμό της”>>.

- \* -

---

\* Ο Σμήναρχος (ΤΥΜ) ε.α. Π. Μερτίκας είναι απόφοιτος της πρώτης σειράς ΣΤΥΑ (αρχηγός). Το 1951 συμμετείχε στην πρώτη αποστολή, ομάδας 25 Υπαξιωματικών όλων των ειδικοτήτων, για εκπαίδευση στη συντήρηση α/φών F-84 στην αεροπορική βάση των Αμερικανών Fertenfelbruck της Δ. Γερμανίας. Στο διάστημα της αξιοποίησης των πρώτων αεριοθουμένων 1952-1956, υπηρέτησε στην 110ΠΜ. Συγκεκριμένα στην 337Μ ως υπόλογος αεροσκάφους και ομαδάρχης επιθεωρήσεων, στην 339Μ ως βοηθός αξιωματικού γραμμής, στο Σμήνος Transition ως αρχιμηχανικός και στη Μοίρα Συντήρησης Βάσης ως επιθεωρητής.

## **Αντισμηνάρχου (ΤΕΧ) ε.α. Θεόδωρου Κωνσταντινόπουλου\***

Όταν πληροφορήθηκα ότι το Μουσείο Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας πρόκειται να εκδώσει βιβλίο με τίτλο τα Ελληνικά Ακροβατικά Σμήνη, ένοιωσα την ανάγκη να καταθέσω και εγώ την μαρτυρία μου ως αρχιμηχανικός της 341 Μοίρας, στην οποία συγκροτήθηκε το Ακροβατικό Σμήνος των F-86E.

Είμαι πολύ περήφανος διότι την περίοδο της συγκρότησης και λειτουργίας του Σμήνους, η συμβολή του τεχνικού προσωπικού, με τη σωστή και φιλότιμη προσπάθεια συντήρησης των αεροσκαφών και με την άριστη συνεργασία που είχε με τους χειριστές, ήταν καθοριστική στην εξάλειψη των ατυχημάτων, με αποτέλεσμα να απονεμηθεί στην 341 Μοίρα το Έπαθλο Ασφάλειας Πτήσεων.

Αναφέρομαι ιδιαίτερα στον κ. Τσαμουσόπουλο, Διοικητή της Μοίρας και αρχηγό του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E, αλλά και σε όλους τους ηρωικούς χειριστές που με μεγάλη συγκίνηση με χαιρετούσαν και με ευχαριστούσαν για την καλή λειτουργία των αεροσκαφών. Τους έδινε σιγουριά η αξιοπιστία της άριστης συντήρησης του μέσου, με αποτέλεσμα αυτοί να εκτελούν τους ακροβατικούς ελιγμούς απαλλαγμένοι από την έγνοια μιας πιθανής βλάβης στον αέρα. Τούτο αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ουδέποτε σημειώθηκε ματαίωση πτήσης αεροσκάφους λόγω βλάβης, τόσο σε επίσημες επιδείξεις όσο ακόμη και σε πτήσεις εξασκήσεως.

Στον κ. Ηλία Τσαμουσόπουλο αλλά και σε όλους τους χειριστές, απευθύνω τις καλύτερες μου ευχές. Ακόμη, να είναι υπερήφανοι γιατί έγραψαν χρυσές σελίδες στο βιβλίο της Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας.

- \* -

---

\* Ο Αντισμηνάρχος (ΤΕΧ) ε.α. Θ. Κωνσταντινόπουλος είναι απόφοιτος της 3<sup>ης</sup> Σειράς Σιβιτανιδείου Σχολής. Σταδιοδρόμησε ως τεχνικός στην ΠΑ, διατελέσας αρχιμηχανικός στην 341 Μοίρα και Διοικητής Μοίρας Συντηρήσεως Βάσεως αεροσκαφών F-104G. Υπηρέτησε σε επιτελικές θέσεις και αποστρατεύθηκε με την αίτησή του το 1971.

## **Επισμηναγού (TYM) ε.α. Στεργίου Δρουμπουνέτη\***

(Από επιστολή προς τον Υπτιχο ε.α. Η. Τσαμουσόπουλο, στην οποία μνημονεύει περιστατικό κατά την επίδειξη του Σμήνους των F-86E στο Büchel της Δ. Γερμανίας την 1/7/60.)

<< ... Στην αποστολή στο Büchel της Δ. Γερμανίας ήμουν κι εγώ, ως υπεύθυνος συντήρησης των κινητήρων των F-86E. Τότε λοιπόν σε κάποιο α/φος παρουσιάστηκε μία βλάβη στο υδραυλικό σύστημα. Προκειμένου να μη κατέβει ο κινητήρας για την αντικατάσταση της αντλίας υδραυλικού, αποφασίστηκε η εργασία αυτή να γίνει επί του α/φους.

Μου ανέθεσαν την εργασία, οπότε κι εγώ μπήκα στον αεραγωγό με μία μπαλαντέζα και τα απαραίτητα εργαλεία (ήμουν και αδύνατος τότε). Ασχολήθηκα όλο σχεδόν το κρύο εκείνο απόγευμα, με ένα Γερμανό σκοπό απ' έξω, να ακούω την μπότα του και κατά καιρούς να με ρωτά ΟΚ; κι' εγώ να απαντώ ΟΚ. Τελικά τα κατάφερα και άλλαξα την αντλία υδραυλικού με όλα τα απαραίτητα εξαρτήματα και όταν πιά νύχτωσε εγώ βγήκα από τον αεραγωγό και έκανα ½ ώρα να ισιώσω το κορμί μου.

Όμως, τι ικανοποίηση αισθάνθηκα την άλλη μέρα! όταν δοκιμάζοντας το α/φος όχι μόνο ήταν ΟΚ και μετέσχε στις πτήσεις, αλλά δεν παρουσίασε την παραμικρή διαρροή. Τότε κι εγώ εισέπραξα την αμοιβή μου, «μπράβο ρε Στέλιο», με πολλά «χτυπήματα στην πλάτη».

Την μεγαλύτερη όμως αμοιβή εισέπραξα, έστω και μετά τόσα χρόνια, όταν διάβασα στην “Ηχώ των Αιθέρων” το άρθρο σας με τη φράση: «Είχαμε εμπιστοσύνη στα αεροσκάφη μας με την άριστη συντήρηση που τους έκαναν τα “παλικάρια” ...»

Ένοιωσα ένα ρίγος στην ψυχή μου γιατί ένα απ' αυτά τα “παλικάρια” ήμουν κι' εγώ, και η τότε προσπάθειά μου αναγνωριζόταν - έστω και απρόσωπα - από έναν “ΚΥΡΙΟ” και ωραίο άνθρωπο και αξιωματικό.>>

- \* -

---

\* Ο Επισμηναγός (TYM) ε.α. Στεργίος Δρουμπουνέτης είναι της 6ης σειράς ΣΤΥΑ. Υπηρέτησε στην 114 ΠΜ στον τομέα συντήρησης των α/φων F-86E από το 1956 έως το 1962.



# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β'

## ΣΤΙΓΜΙΟΤΥΠΑ - ΕΝΤΥΠΑ



▲ Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Π. Κανελλόπουλος συγχαίρει τους χειριστές του Ακροβατικού Σμήνου F-84G με αρχηγό τον Κ. Κόκκα.  
(Αρχείο ΜΙΣΠΑ)



▲ Στιγμιότυπο των χειριστών του Σμήνους των F-4 G με τον Υπουργό Π. Κανελλόπουλο. ▼ Ο Ανθυποσημηναγός Εμ. Παπαδημητρόπουλος





▲ Οι χειριστές του Σμήνους των F-84G με αρχηγό τον Ι. Στυλιανάκη σε στιγμήτυπο με τον Βασιλιά Παύλο.  
(Αρχείο ΜΙΣΤΙΑ)





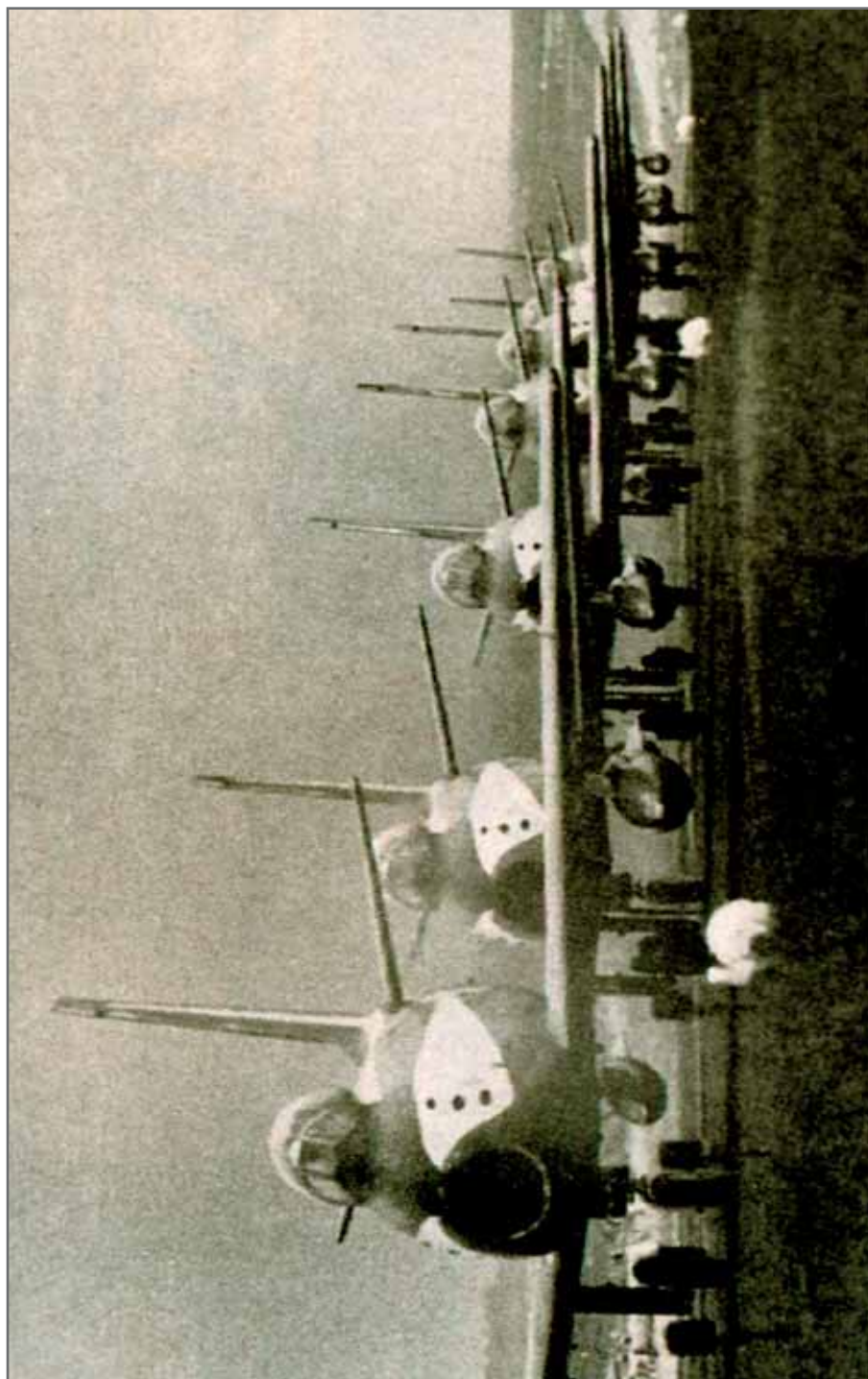
▲ Ο Ι. Στυλιανάκης αρχηγός του Σμήνου F-84G, δείχνει στον Στ. Φιρφυλιώνη την απόσταση των 2,35 μ., που θα πρέπει να διατηρεί πίσω από το αεροσκάφος του αρχηγού. ▼ Ο Ανθυποσημηναγός Στ. Φιρφυλιώνης στο αεροσκάφος F-84G.





▲ Οι τεχνικοί Αξιωματικοί της 337 Μοίρας, στην οποία ήταν ενταγμένο το Ακροβατικό Σμήνος των F-84G. Από αριστερά Αρχισμηνίας Δ. Κυπραίος, Ανθυποσμηναγός Κ. Φακλής, Σμηναγός Θ. Σμυρνωτόπουλος, Υποσμηναγός Π. Μανωλέας και Ν. Φύλης. ▼ Οι Διοικητές Σμηνών της 337Μ με υπολόγους συντήρησης των αεροσκαφών F-84G.







- ▲ Χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E σε στιγμές συλλογισμού.  
▼ Ο Διοικητής της 341 Μοίρας και αρχηγός του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E, Επισμηναγός Ηλίας Τσαμουσόπουλος.





▲ Στο αεροδρόμιο της Τανάγρας οι χειριστές με τον Διοικητή της 341 Μοίρας, Επισμηναγό Ηλία Τσαμουσόπουλο, το 1957. (Αρχείο Η.Τ.)

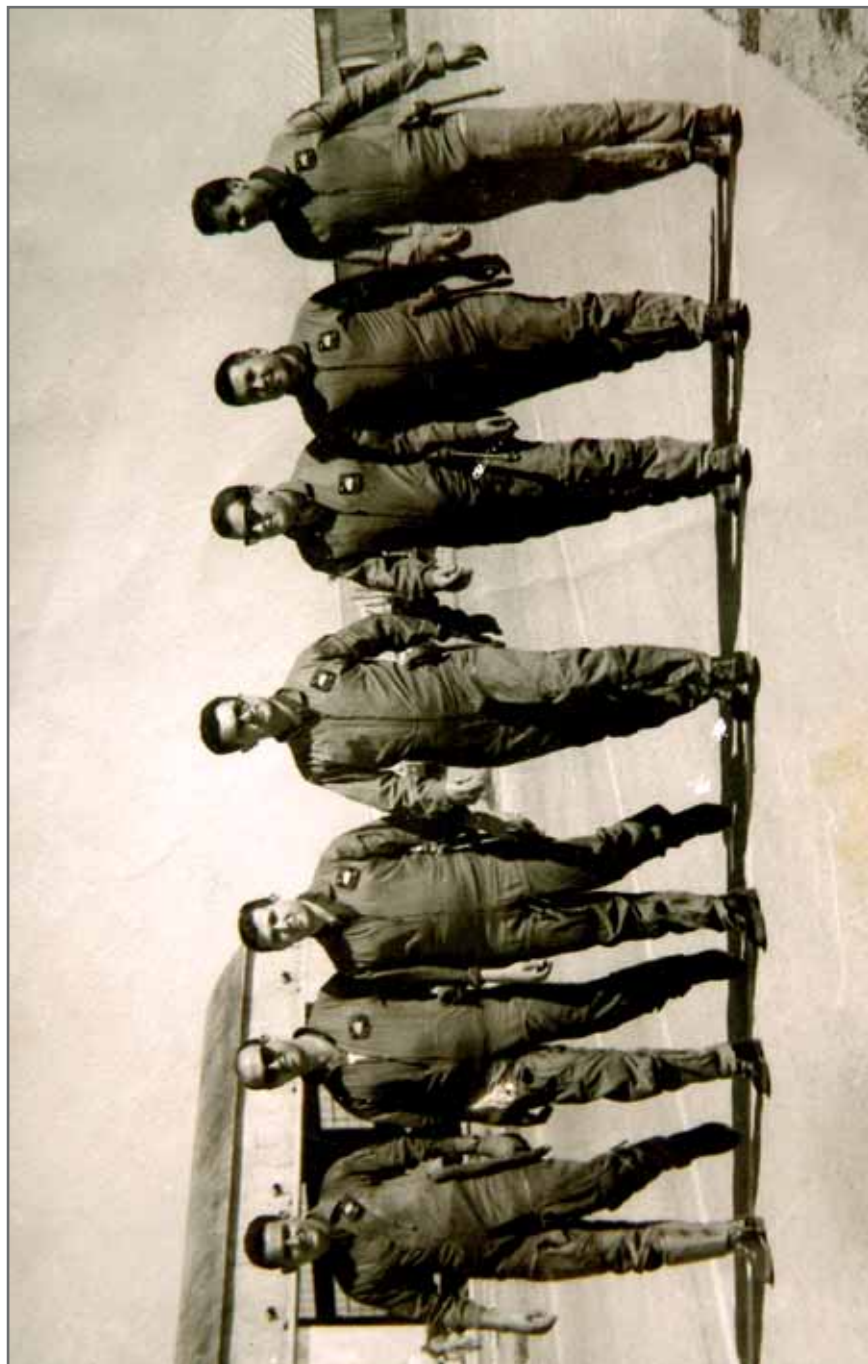


▲ Οι χειριστές της πεντάδας του “Acroteam” των F-86E, από αριστερά: Κ. Αδάμ, Α. Φραγκοπανάγος, Η. Τσαμουσόπουλος (αρχηγός), Φ. Κόλλιας και Ν. Πατήρης. (Αρχείο Ν. Π.)



▲▼ Στιγμιότυπα των χειριστών του “Acroteam”





▲ Οι χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους των επτά αεροσκαφών F-86E. Από αριστερά: Χ. Βάσσης, Ν. Πατήρης, Α. Φραγκοπανάγος, Η. Τσαμουσόπουλος (αρχηγός), Φ. Κόλλιας, Κ. Αδάμ και Α. Κορβέλας.





▲ Οι χειριστές του Σμήνους των επτά F-86E σε στιγμιότυπο πριν από μία ακόμη πτήση επίδειξης.  
(Αρχείο ΜΙΣΠΑ)



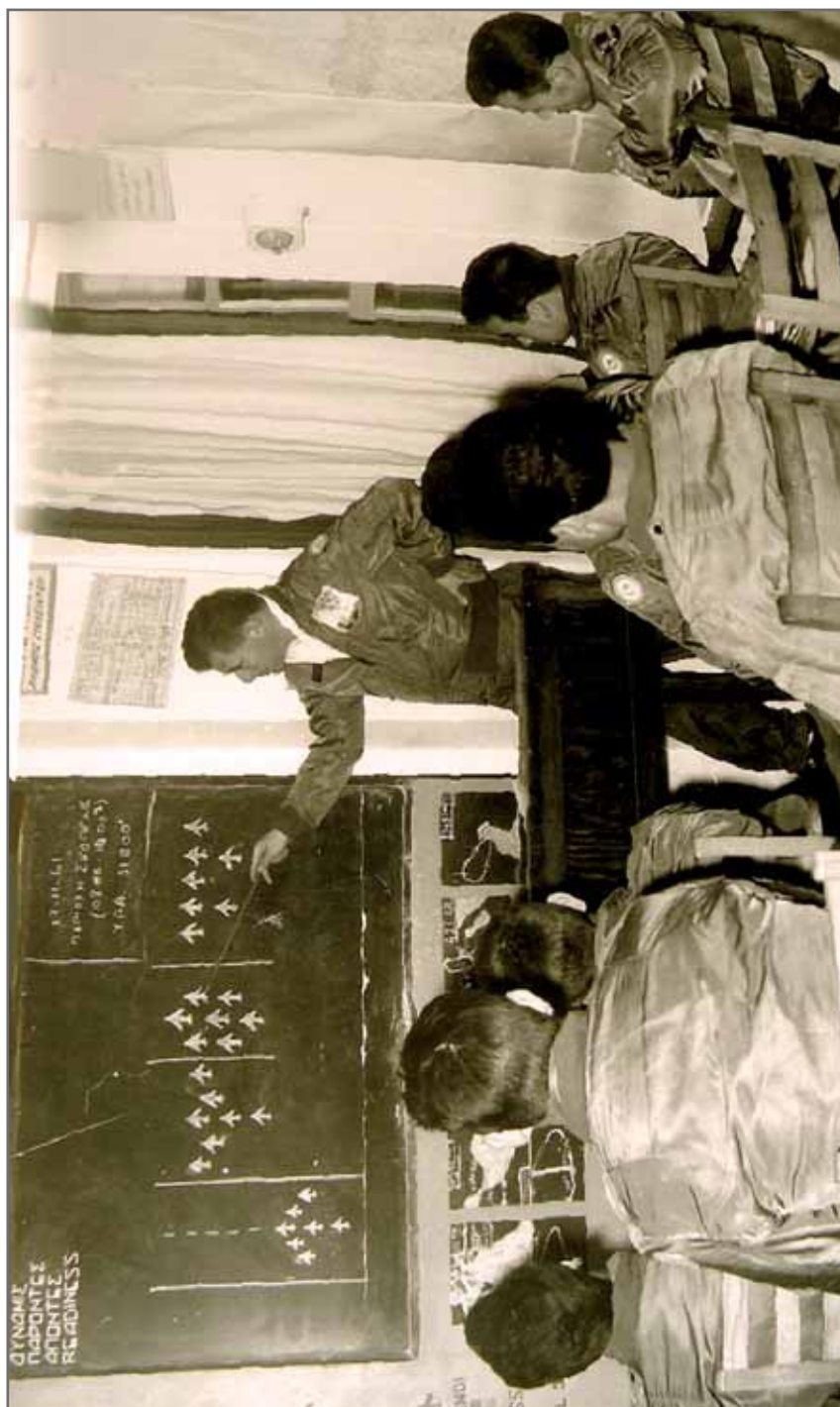
▲ Οι χειριστές , μαζί με τους εφεδρικούς, του Σμήνους των επτά F-86E με αρχηγό των Η. Τσαμουσόπουλο.  
(Αρχείο Χ.Β.)



▲ Ένα ακόμη στιγμιότυπο του “Acroteam” των επτά F-86E (Αρχείο Η.Τ.)



▲ Οι χειριστές , της “Ελληνικής Φλόγας” από αριστερά: Χ. Βάσης, Βλ. Παπαχριστόπουλος, Ι. Γαβηλιδής, Ι. Δεμάγκος, Α. Φραγκοπανάνγος (αρχηγός), Φ. Κόλλας, Κ. Νανόπουλος, Ι. Μεθενίτης και Ν. Πατήρης.  
(Αρχείο Α. Φ.)



▲ Ενημέρωση προ πτήσης του Ακροβατικού Σμήνους των F-86E “Ελληνική Φλόγα” από τον αρχηγό Α. Φραγκοπανάγο. (Αρχείο Α.Φ.)



▲ Η “Ελληνική Φλόγα” με διαφορετική σύνθεση. Πίσω από αριστερά: Α. Κουκουβάος, Χ. Βάσσης, Α. Φραγκοπανάγος, (αρχηγός), Δ. Παπαηλιού και Ι. Γαβριηλίδης και μπροστά: Ι. Ζαχαριάδης, Γ. Μεθενίτης, Ε. Πετρουλάκης, Π. Καρδάσης και Βλ. Παπαχριστόπουλος. (Αρχείο Α.Φ.)



▲ Οι χειριστές και οι μηχανικοί του Ακροβατικού Σμήνους “Ελληνική Φλόγα” (Αρχείο Α.Φ.)



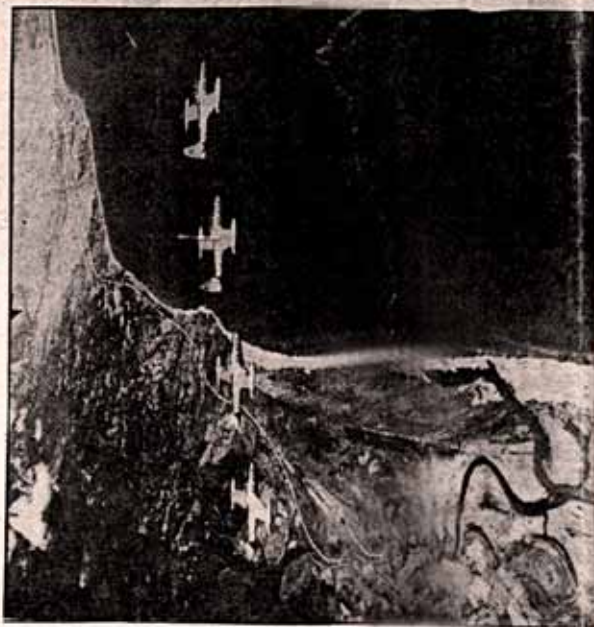
▲ Το σμήνος “Acroteam” των επτά F-86E σε επίδειξη πάνω από το Παλαιό Φάλιρο. (Αρχείο ΜΙΣΠΑ)





ΧΡΥΣΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

# ΑΚΡΟΤΙΜ, ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΙΟΣ



Με ακροβατικές δεξιότητες να κερδίσει την πίστα με το γρήγορο κρουαζιέρη αεροπλάνο της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας.

**Σκιαγραφία του σημερινού άρχηγού του σμηναγού Ι. Στυλιανάκη.- Πώς έβομβάρδισε οδό των συμμοριτών με... πρόκες!**

## ΕΝΑ ΡΕΚΟΡ : ΠΑΡΙΣΙ - ΛΑΡΙΣΑ ΣΕ 2 ΩΡΕΣ ΚΑΙ 15 ΛΕΠΤΑ!

Είκοσι πέντε μόλις λεπτά κράτησε ο Ι. Στυλιανάκης το ρεκόρ της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας για το «Λαο» - 1123 - από το αεροδρόμιο της Αθήνας στο Παρίσι. Ο σμηναγός διέσχισε τα 337 χιλιόμετρα από Αθήνα - Βουλιαδικό, Λαμία, Τρίκαλα και Καρδίτσα, φτάνοντας στο Παρίσι με το «Λαο» με ταχύτητα μέση 480 χιλ. ώρες. Αεροπλάνο κατασκευασμένο στην Αγγλία το 1935, ο «Λαο» είναι ο πρώτος ελληνικό αεροπλάνο που προσεγγίζει τα 500 χιλ. ώρες. Ο σμηναγός Ι. Στυλιανάκης έκανε το ρεκόρ αυτό με το «Λαο» που κατασκευάστηκε το 1935. Ο σμηναγός Ι. Στυλιανάκης έκανε το ρεκόρ αυτό με το «Λαο» που κατασκευάστηκε το 1935.



Ο σμηναγός Ι. Στυλιανάκης με την κόρη του, η οποία και με καταπύρα τον βοήθησε να κερδίσει το ρεκόρ.

Ο σμηναγός Ι. Στυλιανάκης έκανε το ρεκόρ αυτό με το «Λαο» που κατασκευάστηκε το 1935. Ο σμηναγός Ι. Στυλιανάκης έκανε το ρεκόρ αυτό με το «Λαο» που κατασκευάστηκε το 1935.

Ο σμηναγός Ι. Στυλιανάκης με την κόρη του, η οποία και με καταπύρα τον βοήθησε να κερδίσει το ρεκόρ.

**ΠΩΣ ΟΙ ΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΤΗΣ Ε. Β. Α. ΜΑΘΑΙΝΟΥΝ**

# ΕΚΠΛΗΚΤΙΚΕΣ ΑΚΡΟΒΑΣΙΕΣ ΣΤΟΥΣ ΓΑΛΑΖΙΟΥΣ ΑΙΘΕΡΕΣ

ΤΟ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΜΑΣ ΣΗΜΝΟΣ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ.— ΠΟΙΑΣ ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΛΙΓΜΟΥΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙ.— «ΛΟΥΠΙΓΚ», «ΡΟΛ» ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΦΗΜΟ «ΞΕΦΥΛΛΙΣΜΑ». — ΕΙΣ ΠΟΙΑΣ ΕΠΙΔΕΙΞΕΙΣ ΕΛΑΒΕ ΜΕΡΟΣ.—ΤΑ ΟΝΟΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΣΗΜΝΟΥΣ

## 20' ΔΙΑΡΚΕΙ ΜΙΑ ΠΛΗΡΗΣ ΕΠΙΔΕΙΞΙΣ

**ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ κ. ΣΤΑΜ. ΤΣΟΥΤΗ**

Η πολυετής μας άεροπορία ανακαταλύεται άναυφάσθητα μετά των πλέον άφαικτικών άποπειών του κόσμου και οι μέντοροι της ανακαταλύονται από άλλους τους ελαφίους ή καλύτερους πιλότους.

Για να γίνει άπολύτως σάφες δοκεί για έκτακτες εις ά-

νεκότεραν άποδείξεις η διαθήκη των ελαφίων του εις τήν άρχήν της 24ης μόρας άνακαταλύσεως συνιστών κ. Ήλίου Τσαμουσόπουλου.

Άπὸ τήν στιγμήν που διαδε την έπιπλοήν ο κ. Τσαμουσόπουλος, άρχως να λαμβάν-

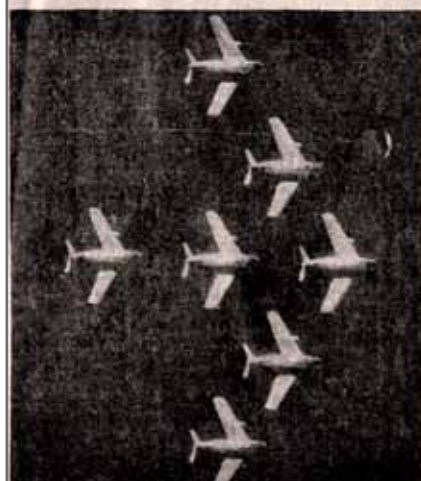
όλην έξουσίαν άπολύτως εις όλην τήν ελπίαν τήν πτήσιν.

Το 15ον άποκαταλύεται και με τους άλλους πιλότους. Μετά τήν πρώτην αυτήν έκπαύσειαν έπαι, αρχίζει η δεύτερα. Απὸ τήν φασάν οι πτήσεις γίνονται μεταξύ των πλο-

ύλων οι πιλότοι φασάου εις τα ελαφίονα, άποδείξεις των.

Για να έπιταχθή η άπολύτως άριστα των άεροπορικών έλαφίων, είναι άναγκαία η συλλογή συνειδήσεως άρχητων και γεραιών εις τήν άποκατάστασιν έπιπλοήν δίδονται άπὸ τήν

όριου του 1958 εις τήν Αθήνα, όπου τήν παρακολούθησιν και ο άρχηγός του 28ου ΑΤΑ κ. Κοκκιώτης. Έν συνεχεία έκτανόθη εις έπιπλοήν τμήμα του άρχηγού του ΓΕΑ κ. Μαργαρίτης, του άποκαταλύτου κ. Θεωλή και άποκαταλύτου κ. Θεωλή άποκαταλύτου ΜΑ 2



24 ΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, Κυριακή 1 Μαρτίου 1992



**ΟΙ ΒΕΤΕΡΑΝΟΙ ΕΛΛΗΝΗΣ ΑΚΡΟΒΑΤΗΣ ΤΩΝ ΟΥΡΑΝΩΝ ΜΙΛΑΝ**

# Σ ήταν ΥΠΕΡΟΧΟΙ Και οι Επτά

**Σ** ΤΥΛΙΑΚΗΣ Ιωάννης...παρών, Δαρμάσκος Δημήτρης...πο-  
ρων, Παπαδημητρίου Παναγιώτης... Εμμονούλη... παρών, Φιρίλιω-  
νης Σταύρος...παρών.

Κατηγορούνται ότι ως χειριστές ακροβατικού ομήνου  
αποκαλεσμένου «Αετόπτη» υπαβάντες τις λίαν χαμηλόν  
αυτοκρατορία Λαρίσης - Βολού, προκάλεσαν  
ανάσταση βίαια, την οποία οδήγησε ο υπεύθυνος πατέρας... ούτως και επου-  
μασίση ελαφρύς.

«Συγγενικός αεριοθωμέ-  
νυν με βέβαια, εγχαφόν εκει-  
νη την περίοδο του 1956 στην  
πρωτη ασκία οι εφημερίδες.  
Μια από αυτές ζητούσε να εφ-  
θεί ο πιλότος στην Αθήνα για  
να δώσει τα δικαιώματα που ενο-  
χλούν. Οι πιλότοι του αερο-  
στατικού ομήνου ιστορείται τότε  
να σβώθηκαν άλλα βίβρανα  
το μέγεθός τους αργότερα,  
στον σε μια πολύ χαμηλή πτή-  
ση εδάσκησής επίσης μια στε-  
γή!!!

Στη Θεσσαλονίκη, λίγο  
καιρό μετά, εφύγε μια μπο-  
γάδα! Παράπονα, γκρίνια και  
που να βρεθεί το δικό του!

Οι ταπεινοί ηρωοπολίτες  
του ουρανού δεν ασπασόν,  
βέβαια, μόνο μπορούσες, βε-  
σπες και στέγες Επιστραφόν  
με καπέλα, διακρισίας και  
συνόδοκα φημίκα βλεψίματα  
καρφωμένα πάνω τους.

Είναι οι άνδρες του ακρο-  
βατικού ομήνου. Αυτοί που  
προσγειώνονταν και οι 7 μαζί,  
στον ίδιο διάδρομο! Που έκα-  
νον λούπηγκ και βιβίσιας  
μες στα συνεφέ!



**Του ΠΕΤΡΟΥ ΚΑΣΙΜΑΤΗ**

Ο αρχηγός του ακροβατικού ομήνου, υποπτεράρχος ε.α. Ηλ. Τσαμουσανούλης (αριστερά) και δεξιά ο αντιπτεράρχος ε.α. Δ. Παπαφίλων.

**«ΜΑΝΑΜΕ ΑΠΙΘΑΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΣΤΑ ΣΥΝΝΕΦΑ ΑΛΛΑ ΥΠΕΡΟΥΣΑΜΕ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ»**



**ΑΠΟΚΑΘΕΛΩΣΗ**  
Ηταν ένας σχηματισμός αεροσφαιρών με επικεφαλής χειριστές που έδειχναν τις

αεροπλάνα κάτι πλαστικά καλέσματα της κέρατος του ασφαιράτου, που ήταν τοποθετημένα στο πάνω μέρος της ουράς, επειδή καίγονταν από το καυσόξυλο του κενή-

...αν του, αλλά και από τους άλλους χειριστές της μοίρας του. Όταν το μαρτικό όφωρ F-66 «Υπήρχε ανταγωνισμός» - προέβη ο αρχηγός του «Τ.ε.κ.» ο επισμηναγός ε.α. Κων. Αδαμ που πέτυχε με τα F-66

Ο Κασκας τιμωρείται. Το

ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ -  
ΑΠΟΨΕΙΣ

424 • ΜΑΪΟΣ 2005



## Για να θυμούνται οι παλαιότεροι και να ενημερώνονται οι νεότεροι

Του Υπάρχου Ε.α. ΗΛΙΑ  
ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΥ

**Κ**ΑΠΟΙΟΣ ΑΓΝΩΣΤΟΣ προ ημερών μ' ερώτησε: «Εσείς είστε ο κ. Τσαμουσόπουλος που με το ακροβατικό σας σμήνος κάνατε ακροβατικά μέσα στα σύννεφα;» Του απάντησα καταφατικά και ρώτησα πώς το ήξερε.

Μου είπε ότι είναι μανιώδης «αετοπόροφιλος» που παρακολουθεί ειδικά τα ακροβατικά σμήνη και με ρώτησε πώς αποφασίσαμε να κάνουμε κάτι που δεν είχε κάνει κανένας μέχρι τότε και ούτε μέχρι σήμερα. Δεν κρύβω ότι με συγκίνησε το ότι κάποιος μας θυμήθηκε μετά από μισό περίπου αιώνα και το μυαλό μου γύρισε πίσω στην επίδειξη της 13.6.1959 στο Fürstentfeldbruck της Γερμανίας όπου το ακροβατικό σμήνος της Αεροπορίας μας (η Ελληνική Φλόγα όπως ονομάστηκε αργότερα) με έπτά F-86Ε συμμετείχε σε διεθνή επίδειξη ακροβατικών σμηγών. Η βάση νεφών ήταν στα 3.000 πόδια περίπου και η ορατότητα καλή. Ξεκίνησαμε την επίδειξη μας κάνο-



Οι χειριστές του ακροβατικού σμήνους F-86Ε από τη συγκρότησή του το 1957 μέχρι το 1960. Όρθιοι από αριστερά: Ανδρέας Ν. Πατήρης, Υποστράτηγος Αβάμ, Χαρ. Βάσης, Ήγος Ηλ. Τσαμουσόπουλος (αρχηγός του σμήνους), Υποστράτηγος Αβ. Φραγκοπανός, Φιλ. Κόλλιας. Κάθιστοι: Ανδρέας Δημ. Παπαηλίου, Ιωάν. Γαβριηλίδης, Αθ. Κορβιελός.

πό τα σύννεφα.

Στις 9 Ιουλίου του επόμενου χρόνου στο Büschel της Γερμανίας, σε επίδειξη πάλι Αεροβατι-

επίδειξη και μπορεί να επιβεβαιώσει τα παραπάνω, όπως το έχει κάνει και στο παρελθόν.

Τώρα στο ερώτημα πώς αποφα-

σαν να τα κάναμε...

Διά τήν ἀρτίγραφον  
ἀρτίγραφον τῆς ἀρτίγραφῆς



ΤΡΕΣΣΟΣ Ι. Σ. Σμυρνάγος, Γραμματέας  
Κλάδου Β. Γ. Αεροπορίας

ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. Σ.

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΓΗ ΤΗΣ Α.Μ. ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΥΣ  
ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΤΗΣ 9.6.1960

Διά τήν ἀρίστην ἐμφάνισιν καί ἄψογον παράστασιν τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων  
κατά τήν σημερινήν ἐπιθεώρησιν καί παρέλασιν ἐνώπιον τοῦ Προέδρου τῆς Η.Α.Δ.  
Ἐκφράζω τήν εὐαρέσκειάν μου πρὸς ἀπαντας τοὺς συμμετασχόντας Ἀξιωματικούς καί  
Οπλίτας.

Ἰδιαιτέρως ἐκφράζω τήν ἱκανοποίησίν μου πρὸς τὰ πληρώματα τῶν ἀεροκα-  
φῶν τοῦ ἀκροβατικοῦ Σμήνου F-86 Εἰς διά τήν ἀκρίβειαν καί συγχρονισμόν τῶν ἐπιτε-  
λεσθέντων ἐλιγμῶν.

ΠΑΥΛΟΣ Β΄

ΠΡΟΣ : 'Εσωτερικῶν - 'Εξωτερικῶν  
 διανομῆν , -

ΚΟΙΝ : ΓΕΑ/Β4/Υ(4)-Β4/ΙΙΙ(10)  
 ΓΕΑ/ΔΟΔ (2)-ΓΕΑ/ΑΙ  
 114 ΠΜ (3)  
 Δ/ΣΙΝ ΤΥΠΟΥ κ.ΔΗΜ, ΣΧΕΣΕΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ  
 ΚΛΑΔΟΣ Β; - Β4/Υ  
 ΑΡ.Φ:ΓΕΑ/Υ1183/4/ΠΡΕ/Υ 217391  
 ΤΓΑ ΙΟΙΟ τῆς 3ῆς Αύγουστου 1960  
 ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ :  
 Τῆ Β4/Υ: ΦΥΛΛΑ ἔν (1)

Π Ε Μ Α : "Εκφρασις Εὐαρέσκειας εἰς Προσωπικὸν τοῦ 'Ακροβατικοῦ Σμήνου  
 τῆς ΕΒΑ , -

ΣΧΕΤΙΚΑ : 'Υπ'ἀριθ. 340/30-7-60 'Υπὸρ, Σημεῖωμα ΓΕΑ/Α-ΑΙ  
 'Υπ'ἀριθ. ΔΔΙ/ΑΡΧ/ΑΑ/789/16-7-60 ἀναφορὰ 28 ΑΤΑ  
 λαβάν ὑπ'ὄψιν τῶ ὑπερβεν σχετικῶ, . . . . .

Ε Κ Φ Ρ Α Ζ Ω

τῆν πλήρη εὐαρέσκεϊάν μου καὶ ἱκανοποίησιν πρὸς τοὺς :

(α)	'Επισ/γόν	Ι Γ Υ	ΤΣΑΜΟΥΣΟΠΟΥΛΟΝ ΗΛΙΑΝ	(2160)-	'Αρχηγόν τοῦ Σμήν.
(β)	'Υποσ/γόν	"	ΒΑΣΗΝ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΝ	(2364) -	Χειριστῆν
(γ)	"	"	ΚΟΛΛΙΑΝ ΦΙΛΙΠΠΟΝ	(3819) -	" "
(δ)	'Ανθ/γόν	"	ΚΑΡΒΕΛΑΝ ΑΘΑΝΑΣΙΟΝ	(4105) -	" "
(ε)	"	"	ΠΑΠΑΝΑΣΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΝ	(4122) #	" "
(στ)	"	"	ΠΑΤΗΡΗΝ ΝΙΚΟΛΑΟΝ	(4132) -	" "
(ζ)	"	"	ΓΑΒΡΙΗΛΙΔΗΝ ΙΩΑΝΝΗΝ	(4192) -	" "
(η)	'Υποσ/γόν	ΜΗΧ,	ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΝ ΓΕΩΡΓΙΟΝ	(3262) -	'Αρχιμηχανικόν "

ὡς καὶ εἰς ἅπαν τὸ λοιπὸν Τεχνικὸν προσωπικὸν τοῦ 'Ακροβατικοῦ Σμήνου  
 διότι διὰ τῆς ἀψόγου καὶ ἄριστης ἐμφανίσεως τῶν σχηματισμῶν τοῦ Σμήνου  
 κατὰ τὰς ἐν ΒΥΟΝΕΛ τῆς Γερμανίας ἀεροπορικῆς ἐπιδειξίσεως, προέβαλλον εἰς  
 οὐμαχικὰς κύκλους τὸν ὑψηλὸν βαθμὸν ἐκπαιδεύσεως τῆς ΕΒΑ, εἰς τὴν  
 ἀνῆκουσιν, γενόμενοι οὕτω πρόξενοι εὐμενῶν σχολῶν διὰ τῆν 'Ἑλληνικὴν  
 Βασιλικὴν 'Αεροπορίαν , -

2.- 'Η παρούσα κοινοποιεῖται διὰ τῆς Η,Δ, τῶν Μονάδων καὶ κατα-  
 χωρηθῆτω ἐν τῶ Μητρώφ ἠθικῶν ἀμοιβῶν τούτων , -

Διὰ τῆν 'Αρρ, τῆς 'Αντιγραφῆς  
 Β; Κλάδου/ΓΕΑ

Κ, ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ  
 'Αντιπτεράρχος  
 ΑΡΧΗΓΟΣ Γ Ε Α

ΠΑΡΕΒΑΝΘΗ Α Ζ

## ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΝ

ΠΡΟΣ : 'Εσωτερικήν-Εξωτερικήν  
Διανομήν.

ΚΟΙΝ : ΓΕΕΘΑ/Β.ΜΕΟ/ΙΙ ό.τ.δ.  
ΓΕΑ/Β4/Υ(3)

90/6  
ΓΕΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΣΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ  
ΚΛΑΔΟΣ Β' - Β4/Υ  
ΑΡ.Φ:ΓΕΑ/Υ1183/4/ΠΡΕ/Υ.260491  
ΤΡΑ ΙΟΙΟ τῆς 5 Σεπτεμβρίου 1960

Θ Ε Μ Α : " Κοινοποίησης διαταγῆς ἐκφράσεως εὐαρεσκείας π. Ὑφυπουργοῦ  
'Εθν. Ἀμύνης".-

ΣΧΕΤΙΚΑ : " Ὑπ. Αρ.Φ:4067/00/19/23-8-60 Διαταγή ΓΕΕΘΑ/Β.ΜΕΟ/ΙΙ".

Κοινοποιεῖται κατωτέρω, ὡς ἔχει ἢ ὑπερθεῖν σχετική Διαταγή  
Γ.Ε.Θ.Α./Β.ΜΕΟ/ΙΙ ἐπὶ τοῦ ἐν τῇ θέσει ἀντικειμένου, πρὸς γνώσιν καὶ  
κοινοποίησιν διὰ τῆς Η.Δ. τῶν Μονάδων καὶ Ὑπηρεσιῶν Ε.Β.Α.-

Διὰ τὴν ἀντ'φῆς

Ὁ Γεν. Διευθυντὴς Κλ. ΓΕΑ

Κ. ΓΕΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ὑποπτεύραρχος

Ὑπαρχηγὸς Γ.Ε.Α.



ΑΔΙΑΦΩΤΗΤΟΝ

ΠΡΟΣ : Γ.Ε.Α./Β.Μ.

ΚΟΙΝ : Β.ΜΕΟ/ΙΙ (2)

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ  
ΓΕΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΣΙΟΝ ΕΘΝ. ΑΜΥΝΗΣ  
Μικτὴ Ἐπιτελικὴ Ὁμάς Β/ΙΙ  
Αριθ.Φ:4067/00/19.  
Β.Σ.Τ. 902 τῆς 23.8.60

ΘΕΜΑ : Βῦφημος μνελα.-

ΣΧΕΤ : Σ.Ν.Α. Ἀκολουθοῦ ΒΟΝΝΗΣ : 478/  
ΙΟ/Ε00/6.7.1960.

Λαβάν ὑπ'ὄψει τῶ ἐν σχ. ἔγγραφον τοῦ Σ.Ν.Α. Ἀκολουθοῦ ΒΟΝΝΗΣ,

Ἐκφράζω τὴν εὐαρεσκείαν μου  
πρὸς τὸν Διοικητὴν, τοὺς Ἀξιωματικοὺς καὶ ἑκπαιδευτὰς τοῦ Ἑλληνικοῦ  
Ἀεροβατικού Σημήνου τῶν μετασχόντων τῶν ἐπιδείξεων τούτων ἐν ΒUCHEL τῆς  
Δυτικῆς Γερμανίας, οἵτινες διὰ τῆς ἐπιμελοῦς καὶ ἀριστείας ἐκπαίδευσσεως καὶ  
ἀρίστης ἐμφανίσεως τοῦ Σημήνου τούτου παρέσχον τὴν ἀκριβῆ εἰκόνα τῆς  
σταθερᾶς προόδου τῶν Ἐνοπλίων Δυνάμεων καὶ ἐν προκειμένῳ εἰδικώτερον τῆς  
(Ε.Λ. Βασ. Ἀεροπορίας.-

Γ. ΘΕΜΕΛΗΣ

Ὑφυπουργὸς Ἐθνικῆς Ἀμύνης



ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΝ

ΠΡΟΣ, Έσωτερικήν - Έξωτερικήν  
διανομήν  
ΚΟΙΝ: ΓΕΑ/Β4/Υ(4)  
Δ/σιν Τύπου καί Δημ. Σχέσεων

ΓΕΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ  
ΚΛΑΔΟΣ Β' 4/Υ  
Αριθ. Φ.ΓΕΑ/118/4/ΠΡΕ/Υ. 55283  
ΤΤΑ 1010 η 22 Οκτωβρίου 1962

ΘΕΜΑ: Έκφρασις Ευαρεσκείας.-

Λαβών υπ' όψιν την έξαιρετικήν εμφάνισιν της ΕΒΑ κατά την επίσκεψίν της του Άρχηγού του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας των Η.Π.Α Πτεράρχου CURTIS B. LEMAY την 10ην Οκτωβρίου έ.ε., ως και τα υπ' αυτού διατυπωθέντα άκρως τιμητικά διά την ΕΒΑ σόβλια

Ε Κ Φ Ρ Δ Ξ Ω

την πλήρη Ευαρέσκειάν μου προς τους:

- (α) Χειριστάς του Άκροβατικού Σμήνου της ΕΒΑ,
- (β) Τους Χειριστάς των άεροσκαφών ΧΑΡΒΑΡΤ

Διά την άριστην εμφάνισιν καί εκτέλεσιν των άκροβατικών επίδειξεων καί σληματισμών.

(γ) Τόν Άντι/ρχον ΔΑΡΜΑΡΟΝ ΓΕΩΡ. διά την άλως έπιτυχή ένημέρωσιν του Πτεράρχου επί της Οργανώσεως καί έργου της 114 Π.Μ. καί

- (δ) Τους άπισσήμους έπαινετικούς έπιστολήν, όργανωσιν καί
- αλληλεγγύην καί ενθέρμ εκδηλώσεων της Ε.Β.Α.-

Σα την ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ  
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ Β' ΚΛΑΔΟΥ ΓΕΑ

ΚΑΡΑΓΙΩΝΗΣ ΜΙΛ  
ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΟΥ

Α.Φ. ΘΕΟΔΟΣΙΑΔΗΣ  
Άντιπτεράρχος, Άρχηγός  
Γεν. Επιτελείου Αεροπορίας

ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟΝ

Σηνημμένο

ΠΡΟΣ : 'Εσωτερικήν - 'Εξωτερικήν  
διανομήν.

ΓΕΝΙΚΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΚΛΑΔΟΣ Β' - Β4/Υ

ΑΡ.Φ: ΓΕΑ/Υ1183/4/ΠΡΕ/Υ.

ΤΓΑ 1010 τη 8η Ιουλίου 1963

ΚΟΙΝ : ΓΕΑ/Β4/Υ(4)- Β4/ΥΥ(10)

ΓΕΑ/ΔΟΔ(2)-ΓΕΑ/ΑΙ

114 Π.Μ. (3)

Δ/σιν Τύπου και Δημ. Σχέσεων

Θ Ε Μ Α : "Έκφρασις Ευαρέσκειας εις Προσωπικόν 'Αεροβατικού Σμήνου  
της Ε.Β.Α."

ΣΧΕΤΙΚΑ : ΜΟΔ 457/1961.-

Λαβών υπ' όψει τό γεγονός ότι τό 'Αεροβατικόν Σμηνος  
ΕΒΑ κατά τάς έν ΓΑΛΛΙΑ και ΙΤΑΛΙΑ γενομένας αεροπορικής εμφάνισεις του,  
άντιπροσώπευσεν κατά εξαίρετικόν τρόπον τήν 'Ελλάδα εις τό 'Εξωτερικόν,

Ε Κ Φ Ρ Α Ζ Ω

τήν πλήρη Ευαρέσειάν μου και Ικανοποίησιν πρός τούς :

(α)	Σμηναγόν	Ι.Γ.Υ. ΦΡΑΓΚΟΠΑΝΑΓΟΝ	ΑΝΔΡΕΑΝ	(2302)	'Αρχηγόν Σμήνου
(β)	Υποσ/γόν	"	ΠΑΠΑΝΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΝ	(4122)	Χειριστήν "
(γ)	"	"	ΣΑΡΥΝΗΤΑΚΗΝ ΙΩΑΝΝΗΝ	(4151)	" "
(δ)	"	"	ΠΑΝΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ	(4632)	" "
(ε)	"	"	ΠΕΤΡΟΥΔΑΚΗΝ ΕΥΑΓΓΕΛΟΝ	(4646)	" "
(στ)	Ανθ/γόν	"	ΚΑΡΔΑΛΗΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΝ	(3997)	" "
(ζ)	"	"	ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΝ ΙΩΑΝΝΗΝ	(4156)	" "
(η)	"	"	ΜΕΘΕΝΙΤΗΝ ΓΕΩΡΓΙΟΝ	(4153)	" "
(θ)	"	"	ΚΟΥΚΟΥΒΑΟΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΝ	(3988)	" "
(ι)	"	"	ΠΑΛΕΣΗΝ ΘΕΟΤΟΚΗΝ	(4003)	" "

ώς και εις άλλαν τό λοιπόν Τεχνικόν προσωπικόν του Σμήνου, διότι διά  
της απόδοσης και άριστης εμφάνισεις των σχηματισμών του Σμήνου κατά τάς  
έν ΓΑΛΛΙΑ και ΙΤΑΛΙΑ αεροπορικής επιδείξεως των χωρών Ν.Α.Τ.Ο. πρόσβαλλον  
εις συμμαχικούς κύκλους τόν υψηλόν βαθμόν εκπαιδύσεως της Ε.Β.Α., εις  
την άντίκτισσιν, γινόμενοι ούτω κροζονοι εόμενων σχολίων διά τήν 'Ελληνικήν  
Βασιλικήν 'Αεροπορίαν.-

2. - Η παρούσα κοινοποιήθητν διά της Η.Δ. των Μονάδων και καταχω-  
ρηθήτω έν τή 'Μητρώμ 'Ηθικών άμοιβών τούτων μερίμνη της ΓΕΑ/Β4/Υ.-

Διά τήν άπόφ. της άντ/σης

Ο ΠΡΑΝ. ΜΤΕΜΠΕΣ ΚΑΙ ΓΕΑ

Δ.Φ. ΘΕΟΔΟΣΙΑΔΗΣ

'Αντιπέραρχος

ΑΡΧΗΓΟΣ Γ.Ε.Α.



MINISTERO DIFESA - AERONAVTICA



AL *Capitano Pilota Andrea* **FRANGOPANAGOS**

NATO A *ANDRAVIDA* IL *17. 12. 1931*

È STATO CONFERITO IL BREVETTO DI

**PILOTA MILITARE  
AD HONOREM**

CON D. M. N° *1790*

DEL *26 settembre 1963*

ROMA, LI *26 settembre 1963*



IL MINISTRO

*Gen. [Signature]*

<b>ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΩΝ ΣΜΗΝΩΝ ΟΠΩΣ ΕΧΟΥΝ ΕΝΤΟΠΙΣΤΕΙ ΣΕ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ</b>
--

ΣΜΗΝΟΥΣ F-84G “Καρέ των Άσων” 1953 – 1958

A/A	Serial No.	Tail No.	Buzz No.
1	51-9746	9746	FS-746
2	51-9836	9836	FS-836
3	51-9898	19898	FS-898
4	51-10047	110047	047
5	51-10291	110291	291
6	51-10373	110373	FS-373
7	51-10533	110533	533
8	51-10581	110581	FS-581
9	51-10567	110567	FS-567
10	51-10587	110587	FS-587
11	51-10609	110609	FS-609
12	51-10680	110680	FS-680
13	51-10697	110697	FS-697
14	51-10710	110710	FS-710
15	51-10749	110749	FS-749
16	51-10998	110998	998
17	52-8346	28346	FS-346

ΣΜΗΝΩΝ F-86E Sabre “Acroteam” και “Ελληνική Φλόγα” 1957 - 1965

A/A	Serial No.	Buzz No.
1	19202	202
2	19220	278
3	19278	278
4	19294	294
5	19347	347
6	19377	377
7	19382	382
8	19392	392
9	19395	395
10	19409	409
11	19448	448
12	19452	452

(Αρχείο Ι.Μ. και Θ.Β.)

## ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Α΄. ΑΡΧΕΙΟ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΑ

- Ιστορικόν του Ελληνικού Ακροβατικού Σμήνου F-84G
- Ελληνικό Ακροβατικό Σμήνος F-86E
- Ακροβατικό Σμήνος F-5A
- ΠΡΩΤΟΝ ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟΝ ΣΜΗΝΟΣ Ε.Β.Α. F-84G, Σημείωμα αρχηγού Επισμηναγού Ιωάννη Στυλιανάκη, (ΓΕΑ/ΥΠΕ Φ145/87)
- 114 ΠΜ/359/ΕΠΧ/1074/18-6-1959 - Έκθεσις συμμετοχής Ακροβατικού Σμήνου εις επιδείξεις Δυτικής Γερμανίας
- AIRSOUTH 10TH ANIVERSARY CELEBRATION, Operation Plan No 4-61, Naples, Italy 25-5-1961
- 111 ΠΜ/ΣΜ/Α267/2/ΕΚΠ/2222/24-9-1968 - Ακροβατικά Σμήνη της ΕΒΑ
- ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΑ/Γρ.Ιστορίας/Φ.205.3/ΑΔ404450/Σ. 184/27-9-88 Ακροβατικά Σμήνη Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας
- ΑΚΡΟΒΑΤΙΚΟ ΣΜΗΝΟΣ F-86E, Δοκίμιο Υποπτεράρχων (Ι) ε.α. Ηλία Τσαμουσόπουλου (αρχηγού) και Νικολάου Πατήρη, Σεπτέμβριος 2010

### Β΄. ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ - ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

- ΕΘΝΟΣ, 20 Σεπτεμβρίου 1954
- ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΝΕΑ, Οκτωβρίου 1954
- ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ, 15 και 16 Οκτωβρίου 1956
- ΣΤΑΥΡΑΕΤΟΣ, 1 Αυγούστου 1957
- ΣΤΑΥΡΑΕΤΟΣ, 15 Αυγούστου 1957
- ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΝΕΑ, Μαΐου 1958
- ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΝΕΑ, Ιουνίου 1958
- ΕΘΝΙΚΗ ΝΕΟΛΑΙΑ, Ιούνιος 1958
- Η ΒΡΑΔΥΝΗ, 15 Δεκεμβρίου 1958
- ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ, 30 Σεπτεμβρίου 1961
- ΗΧΩ ΤΩΝ ΑΙΘΕΡΩΝ, Φεβρουαρίου 1992. Άρθρο του Ταξιάρχου (Ι) ε.α. Ιωάννη Στυλιανάκη
- Ο ΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, 1 Μαρτίου 1992
- ΗΧΩ ΤΩΝ ΑΙΘΕΡΩΝ, Απριλίου 1998. Άρθρο του Υποπτεράρχου ε.α. Ανδρέα Παυλίδη, “Εμπυχο δυναμικό και άψυχο υλικό”
- СОСКРИТ, Αυγούστου – Σεπτεμβρίου 1999
- ΗΧΩ ΤΩΝ ΑΙΘΕΡΩΝ, Οκτώβριος 2001. Άρθρο του Σμηνάρχου ε.α. Κων/νου Φακλή.

- ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ, 8 Νοεμβρίου 2001
- ΑΜΥΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ, Αυγούστου 2003
- ΠΟΛΕΜΟΣ & ΙΣΤΟΡΙΑ, Φεβρουαρίου 2004
- ΠΟΛΕΜΟΣ & ΙΣΤΟΡΙΑ, Μαρτίου 2004
- ΗΧΩ ΤΩΝ ΑΙΘΕΡΩΝ, Μαΐου 2005. Άρθρο του Υποπτεράρχου (Ι) ε.α.

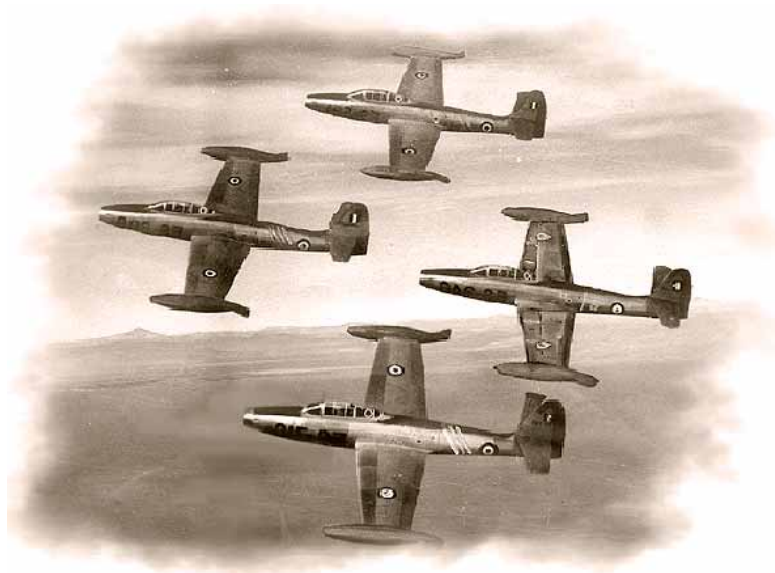
Ηλία Τσαμουσόπουλου.

- ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, τεύχος 77, Ιανουαρίου 2006
- ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ/INTERCEPTION, Απριλίου - Μαΐου 2006
- ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΤΕΡΑ, τεύχος Νο 3, 2007
- ΙΚΑΡΟΣ, έκδοση Σχολής Ικάρων, τεύχος 4ο 2009

### Γ' ΕΚΔΟΣΕΙΣ

- Εμ. Κελαϊδής, ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ, Αθήνα 1972
- Α. Φραγκοπανάγος, ΤΟ ΞΕΠΕΤΑΓΜΑ ΤΩΝ ΑΕΤΩΝ, Αθήνα 1985
- Β. Σιταράς, NORTH AMERICAN F-86 Sabre, Εκδόσεις Περισκόπιο, 2002
- Ν. Σπανός, NORTHROP F-5 FREEDOM FIGHTER, Hellenic Wings
- Ε. Λάιτμερ, ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ - ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ, Δοκίμιο, 2003
- Π. Καρίκας, ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΤΕΡΑ 1912 – 2005, Στρατηγικές Εκδόσεις
- Ν. Κουρής, ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΕΞΕΤΕΛΕΣΘΗ, Εκδόσεις Α.Α. Λιβάνη, 2010
- David W. Menard, USAFE FIGHTERS 1948-1959, Airlife Publishing Ltd, UK 1999

- \* -



---

## **Εργάστηκαν**

### **Για το μοντάζ – τσίγγους:**

Μ.Υ. Νάσσερ Μαρία  
Μ.Υ. Σιάκου Δήμητρα

### **Για την εκτύπωση:**

Εσμίας Μπάθας Κωσταντίνος  
Εσμίας Καραμπέτσος Ελευθ.  
Υσμίας Γκιούρος Θεόφιλος

### **Για τη βιβλιοθεσία:**

Μ.Υ. Παναγούλιας Ιωάννης  
Μ.Υ. Φραγκουδάκης Μιχάλης  
Μ.Υ. Μακρή Παρασκευή  
Μ.Υ. Στάππα Ωραιάνθη  
Εσμίας Μπελίτσου Παναγιώτα

