



Αεροπορική Βάση Τανάγρας-114ΠΜ

ΑΙΧΜΗ ΤΟΥ ΔΟΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΑ

Η εξιστόρηση της ζωής μιας αεροπορικής μονάδας όχι μόνο κάνει γνωστή την προσφορά της στο ευρύ κοινό, αλλά αναπτύσσει το ηθικό του προσωπικού της και τονώνει τη δημιουργικότητα, την αφοσίωση και τον ζήλο του μαθαίνοντας από την πείρα του παρελθόντος. Στο δεύτερο άρθρο της σειράς ιστορικών αναδρομών στις Πτέρυγες της Πολεμικής Αεροπορίας (μετά την 110ΠΜ, Π&Δ 354) εστιάζουμε στην Αεροπορική Βάση Τανάγρας και την ιστορική 114ΠΜ.

Του Σγού (Δ) Δρ. Αλέξιου Καρυτινού, Ιστορικού, Διδάκτορα του Πανεπιστημίου του Sheffield και του Εσμία (ΔΜΛ) Ηλία Καλύβα, Πτυχιούχου του Τμήματος Ελληνικού Πολιτισμού του ΕΑΠ.

Το αεροδρόμιο της Τανάγρας λειτούργησε ως βοηθητικό μέχρι το 1954 και χρησιμοποιούνταν συχνά, ιδιαίτερα κατά το διάστημα πριν από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Μετά τον εκσυγχρονισμό της Αεροπορίας με αεριωθούμενα αεροσκάφη προέκυψε η ανάγκη δημιουργίας μιας σύγχρονης αεροπορικής βάσης στην ίδια θέση, κι έτσι τον

Μάρτιο του 1954 ξεκίνησε η κατασκευή της. Περί τα τέλη Οκτωβρίου του 1956 περατώθηκαν τα έργα και κυκλοφόρησε η διαταγή μετακίνησης πολεμικών Μοιρών στο αεροδρόμιο. Προηγουμένως, το απαιτούμενο προσωπικό εδάφους είχε τοποθετηθεί μέχρι τον Αύγουστο του 1956, όταν η Μονάδα συγκροτήθηκε σύμφωνα με τη διαταγή

ΓΕΑ/Ε.2137/ΟΡΓ/4681/22-8-56, οπότε και λειτούργησε ως 114 Πτέρυγα Μάχης. Υπάχθηκε στο 28^ο ΑΤΑ και πρώτος Διοικητής της τοποθετήθηκε ο Ασχος Π. Παππάς, ο οποίος στις 27-9-56 προήχθη σε Σμήναρχο.

Η Πτέρυγα οργανώθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες τόσο της ειρηνικής όσο και της πολεμικής περιόδου, περιλαμβάνοντας σχηματισμούς επιχειρήσεων και υποστήριξης για τη διεξαγωγή της αποστολής της. Αποτελούνταν από το Επιτελείο, τη Μοίρα Επιτελείου και τέσσερις Σμηναρχίες (Μάχης, Συντηρήσεως και Εφοδιασμού, Βάσης και Υγειονομικού). Αρχικά η 114ΠΜ συγκροτήθηκε με **τρεις Μοίρες** αεροσκαφών F-86E, τις **341, 342 και 343ΜΑΗ** (Μοίρες Αναχαίσεως Ημέρας), οι οποίες μετακινήθηκαν από την 112ΠΜ στις 2, 3 και 4-11-56 αντίστοιχα. Αν και οι θέσεις εγκατάστασής τους δεν ήταν πλήρως έτοιμες και παρουσίαζαν μεγάλες και πολλαπλές ελλείψεις, το προσωπικό τους μαζί με αυτό της Πτέρυγας με συνεχή και εντατική εργασία, που πολλές φορές επεκτάθηκε και μέχρι τις μεσονύχτιες ώρες, πέτυχε την αξιοποίηση των χώρων και πρόχειρων εγκαταστάσεων ώστε να είναι σε θέση στις **5-11-56** να αναλάβουν το έργο τους.

Η εκπαίδευση του προσωπικού της Πτέρυγας έγινε γενικά με κανονικό ρυθμό, αν και αντιμετώπιζονταν πάρα πολύ σοβαρά προβλήματα, που οφείλονταν κυρίως:

α. Στο ότι απαιτούνταν ένας ορισμένος χρόνος για να οργανωθούν οι Μοίρες μετά τη μετακίνησή τους.

β. Στην απασχόληση του προσωπικού με άλλες επείγουσες εργασίες για αξιοποίηση των εγκαταστάσεων, υλικών και μέσων της Πτέρυγας πριν να έρθει ο χειμώνας.

γ. Σε ελλείψεις κάθε είδους εκπαιδευτικού υλικού.

Με την πάροδο του χρόνου και τις δραστήριες προσπάθειες του προσωπικού, σε συνδυασμό με το ότι διατάχθηκε περιορισμός των πτήσεων λόγω έλλειψης καυσίμων από τον αποκλεισμό της Διώρυγας του Σουέζ, επιτεύχθηκαν πάρα πολύ ικανοποιητικά αποτελέσματα ως προς την αξιοποίηση χώρων και εγκαταστάσεων της Πτέρυγας. Η εκπαίδευση αέρος όμως των χειριστών του σταδίου συντήρησης και των τριών Μοιρών ήταν πολύ περιορισμένη λόγω των δεμευτικών

διαταγών του 28^{ου} ΑΤΑ για περιορισμό της κατανάλωσης καυσίμων, λόγος για τον οποίο διατάχθηκε και η διακοπή των πτήσεων των χειριστών μετεκπαίδευσης και πολεμικού σταδίου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να προωθηθεί μόνο η εκπαίδευση εδάφους και να πραγματοποιηθεί μεγάλος αριθμός διαλέξεων πέρα από τις προβλεπόμενες ώρες.

Στις **αρχές Ιανουαρίου του 1957** είχε γίνει μεγάλη πρόοδος στις εγκαταστάσεις της Πτέρυγας κι έτσι η προσοχή της Διοίκησης στράφηκε στην εφαρμογή του παρακάτω προγράμματος:

α. Περιορισμένη εκπαίδευση αέρος των χειριστών του σταδίου συντήρησης.

β. Εντατική εκπαίδευση εδάφους των χειριστών των Μοιρών.

γ. Στρατιωτική εκπαίδευση όλου του προσωπικού της Πτέρυγας.

Την άνοιξη του ίδιου έτους αίρονται οι απαγορευτικές διαταγές του 28^{ου} ΑΤΑ για περιορισμό των καυσίμων και η «Πτέρυγα ακολούθει ολοκληρωμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης», δηλαδή:

α. Εκπαίδευση αέρος και των τριών σταδίων των χειριστών.

β. Εκπαίδευση εδάφους των χειριστών.

γ. Εκπαίδευση των τεχνικών ειδικοτήτων στην πράξη (OJT).

δ. Στρατιωτική εκπαίδευση όλου του προσωπικού.



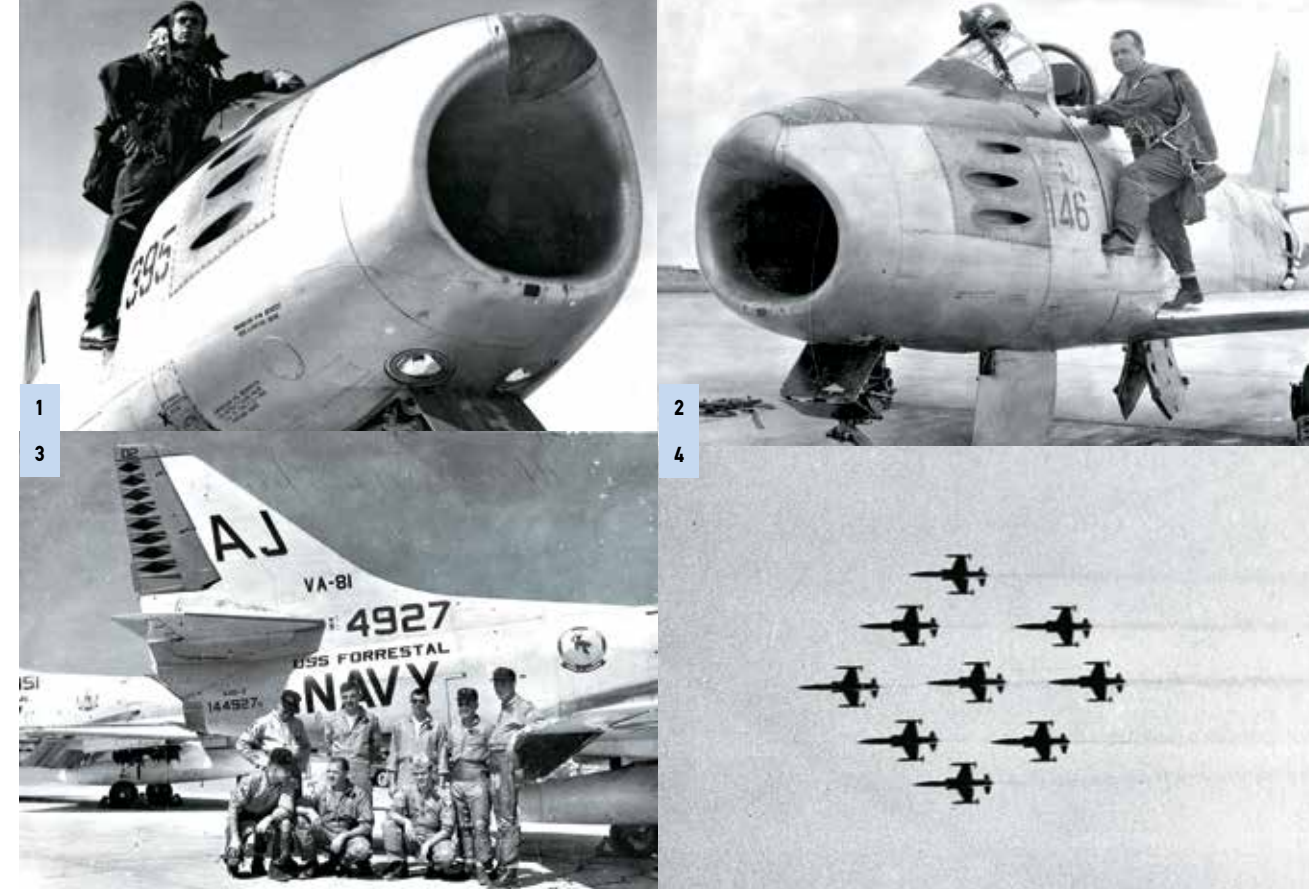
1. Θεαματική απογείωση των επτά F-86E του Ακροβατικού Σμήνους της 341ΜΑΗ «Ελληνική Φλόγα».
2. Αεροπορική επίδειξη του Ακροβατικού Σμήνους «Ελληνική Φλόγα».
3. Οι χειριστές του Ακροβατικού Σμήνους «Ελληνική Φλόγα» της 342 Μοίρας Αναχαίσεως Ημέρας μπροστά σε αεροσκάφος F-86E.
4. Χειριστές της 341ΜΑΗ έτοιμοι για πτήση



(Θέμης Βρανάς)

τη συγκρότησή του το 1958 αντικαθιστώντας το πρώτο (Σημ. 1). Το νέο Σμήνος ονομάστηκε «Ελληνική Φλόγα» («Hellenic Flame») και αρχικά αποτελούνταν από πέντε F-86E Sabre, τα οποία κατέληξαν να είναι επτά, αφού προστέθηκαν δύο ακόμη χειριστές στην ομάδα. Αρχηγός του τοποθετήθηκε ο Σγος Τσαμουσόπουλος Ηλίας, ενώ από το 1960 την αρχηγία ανέλαβε ο Σγος Φραγκοπανάγος Ανδρέας. Η «Ελληνική Φλόγα» αντιπροσώπευσε την ΠΑ σε πάρα πολλές επιδείξεις εντός και εκτός των συνόρων και παντού απέσπασε τον θαυμασμό, με τα σχόλια που διατυπώθηκαν να είναι πολύ ευμενής για την ΠΑ. Να σημειώσουμε ότι το Ακροβατικό Σμήνος «Ελληνική Φλόγα» διαλύθηκε τελικά τον Σεπτέμβριο του 1964 (Σημ. 2). Το 1958 στην Πτέρυγα ακολουθήθηκε σχεδόν το πρόγραμμα εκπαίδευσης των προηγούμενων χρόνων με τη μόνη διαφορά ότι δόθηκε μεγαλύτερη προσοχή στην εκπαίδευση αέρος, δεδομένου ότι το 1957 είχε καλυφθεί πλήρως το πρόγραμμα εκπαίδευσης εδάφους. Στις 24-5-58 η Πτέρυγα βρέθηκε με δύο Μοίρες Αναχαιτίσεως, αφού η 343ΜΑΗ μετακινήθηκε για μόνιμη εγκατάσταση στην 111ΠΜ (Σημ. 3). Στις 13 Νοεμβρίου του 1959 μετακινήθηκε προσωρινά στην 114ΠΜ από την 112ΠΜ η 361^η Μοίρα Προκεχωρημένης Εκπαίδευσης, εφοδιασμένη με T-33 και αποστολή την εκπαίδευση των Ικάρων. Στη Μοίρα παρασχέθηκαν όλες οι εξυπηρετήσεις κι έτσι μπόρεσε να ανταποκριθεί πλήρως στο δύσκολο έργο που είχε αναλάβει.

Το 1960 βρίσκει την Πτέρυγα με δύο Μοίρες Αναχαιτίσεως Ημέρας και το εκπαιδευτικό σμήνος T-33 της Σχολής Ικάρων, εικόνα όμως που δεν διατηρήθηκε για πολύ χρονικό διάστημα, αφού είχαμε ορισμένες μετακινήσεις. Η 337ΜΠΚ μετακινήθηκε για δύο μήνες στην 114ΠΜ και στις 13-5-60 επέστρεψε στην 112ΠΜ η 361ΜΠΕ (Σημ. 4). Στις 18-5-60 έφτασε στην Τανάγρα από την 110ΠΜ η 335ΜΔΒ (F-84G) με Διοικητή τον Εηγό Τσασάκο Ηλία (Σημ. 5), μετακίνηση που πρέπει να θεωρηθεί σταθμός στην ιστορία της 114ΠΜ δεδομένου ότι ο ρόλος της άλλαξε ριζικά. Από την εγκατάστασή της έπαψε πλέον να είναι Μοίρα Διώξεως Βομβαρδισμού και ανέλαβε τη σοβαρότερη αποστολή της ΠΑ ως Μοίρα Κρούσεως (Strike). Έτσι η 114ΠΜ έγινε η πρώτη Πυρηνική Μονάδα της ΝΑ Πτέρυγας του ΝΑΤΟ. Οι απαιτήσεις της Μοίρας (335) λόγω της νέας αποστολής ήταν πολλές και οι προσπάθειες που κατέβαλλαν τόσο το προσωπικό εδάφους όσο και οι χειριστές ήταν σημαντικά μεγαλύτερες, ενώ εξαιτίας των πολλών απαιτήσεων υποστήριξής της μετακινήθηκε η 341ΜΑΗ από την Πτέρυγα στην 111ΠΜ (Σημ. 6). Στην Τανάγρα υπήρχαν τότε δύο πολεμικές Μοίρες με ιδιαίτερη αποστολή η καθεμιά. Σε αξιολογήσεις τους παραβρέθηκαν αντιπρόσωποι του SIXATAF, του ΓΕΑ και του 28^{ου} ΑΤΑ, οι οποίοι εκφράστηκαν με τα πλέον κοθακευτικά σχόλια για την κατάσταση που επικρατούσε στην Πτέρυγα. Με νέα διοίκηση (τον Αύγουστο του 1961 παρέλαβε ο Ασχος Α. Δημακόπουλος) και πλήρως αξιοποιημένες



>1. Χειριστής F-86E της 341ΜΑΗ. >2. F14 Χειριστής της 342ΜΑΗ της 114ΠΜ ετοιμάζεται για πτήση με F-86E. >3. Επίσκεψη Μοίρας αεροσκαφών στην 114ΠΜ από το αεροπλανοφόρο USS Forrestal (CV-59). >4. Από την αεροπορική επίδειξη, εννέα F-104G της 335 Μοίρας στον εορτασμό της 28ης Οκτωβρίου.

τις Μοίρες της συνεχίστηκε το έργο της Μονάδας μέχρι τον Ιούνιο του 1962, όταν η 342ΜΑΗ μετακινήθηκε στην 111ΠΜ έπειτα από σχετική διαταγή του ΑΤΑ. Το 1963 βρήκε την Πτέρυγα με μία μόνο Μοίρα, την 335ΜΚ, η οποία υπό τη διοίκηση του Εηγού Γ. Βαγιακάκου κατόρθωσε να φτάσει στο μέγιστο της απόδοσής της. Σε αξιολόγηση που έγινε το έτος αυτό από εκπαιδευτές του ΝΑΤΟ η Μοίρα κατατάχθηκε στην κατηγορία Α και πήρε το έπαθλο ασφάλειας πτήσεων. Τον Νοέμβριο του 1963 ανέλαβε Διοικητής της Πτέρυγας ο Σχμος Ε. Χατζηγιάννου. Η νέα διοίκηση είχε να φέρει εις πέρας ένα δύσκολο έργο, την υποστήριξη ενός σύγχρονου μαχητικού, του F-104G, με το οποίο εξοπλήθηκε η ΠΑ (1961), έτος που συγκαταλέγεται σε έναν από τους σημαντικότερους σταθμούς της ιστορίας της 114ΠΜ και γενικότερα της

ΠΑ. Οι μεταρρυθμίσεις των εγκαταστάσεων ξεκίνησαν από τον Ιανουάριο, για να υποδεχτούν τον Απρίλιο τα πρώτα Starfighter. Η νέα Μοίρα που συγκροτήθηκε ονομάστηκε 335ΜΔΒ, ήταν στελεχωμένη με 22 χειριστές για τα 19 αεροσκάφη της και είχε διοικητή τον Εηγο Π. Αναγνώστου. Λόγω της συγκρότησης της Μοίρας αποχώρησε στις 11-6-64 για την 115ΣΜ η παλιά 335ΜΚ που ήταν εφοδιασμένη με τα F-84F, αφού πρώτα μετονομάστηκε σε 340ΜΔΒ. Προς το τέλος του ίδιου έτους άρχισε να εφαρμόζεται και το νέο σύστημα εργασίας του προσωπικού (συντήρησης αεροσκαφών) με την επωνυμία 66-1. Τον Ιανουάριο του 1965 έγινε η συγκρότηση της δεύτερης νέας Μοίρας με αεροσκάφη F-104G, της 336ΜΔΒ, κι έτσι το νέο έτος βρήκε την 114ΠΜ με δύο Μοίρες Starfighter. Το 1965 τελειοποιήθηκε το νέο σύστημα εργασίας 66-1 κι άρχισε να

Μοίρες 114 ΠΜ σε χρονολογική σειρά

Μοίρα	Χρονολογία, από	Χρονολογία, μέχρι	Τύπος αεροσκαφών	Σημειώσεις
341 ΜΑΗ	Νοέμβριο 1956	Ιανουάριο 1960	F-86E	Μεταφέρθηκε στην 111 ΠΜ
342 ΜΑΗ	Νοέμβριο 1956	Ιούνιο 1962	F-86E	Μεταφέρθηκε στην 111 ΠΜ
342 ΜΠΚ 342 ΜΠΚ	Δεκέμβριος 1969	Αρχές του '77	F-102A	Διαλύθηκε στις αρχές του '77
	Ιούλιο 1975	Ιούνιος 2003	Mirage F1CG	Αναστολή λειτουργίας
343 ΜΑΗ	Νοέμβριο 1956	Μάιο 1958	F-86E	Μεταφέρθηκε στην 111 ΠΜ
361 ΜΠΕ	Νοέμβριο 1959	Μάιο 1960	T-33	Εκπαιδευτική
335 ΜΔΒ	Μάιο 1960	Ιούνιο 1964	F-84F	Μετονομάστηκε σε 340ΜΒ και μεταφέρθηκε στην 116 ΠΜ
	Απρίλιο 1964	Ιούνιο 1977	F-104	
336 ΜΔΒ	Ιανουάριο 1965	Δεκέμβριος 1966	F-104	Μεταφέρθηκε στην 116ΠΜ
334 ΜΠΚ	Μάιο 1977	Ιούλιο 1989	Mirage F1CG	Μεταφέρθηκε στην 126 ΣΜ
366 ΣΕΕ	Σεπτέμβριο 1976	Αύγουστο 1998	T-33	Κατάργηση
331 ΜΠΚ	Απρίλιο 1988		Mirage 2000	
332 ΜΠΚ	Αύγουστο 1989		Mirage 2000	



1

εφαρμόζεται πλήρως. Το επόμενο έτος η Πτέρυγα έπρεπε να εργαστεί και πάλι εντατικά, γιατί εκτός από την πτητική αξιοποίηση των χειριστών της 335ΜΔΒ αναμενόταν και η πρώτη αξιολόγηση από αρχές του ΝΑΤΟ. Νωρίς το 1966 εγκαταστάθηκε στη Μονάδα αμερικανικό κλιμάκιο στο πλαίσιο συνεργασίας μαζί του. Τον Απρίλιο του 1966 τέθηκε επίσης σε λειτουργία ο **εξομοιωτής πτήσης F-104G** για την πτητική εκπαίδευση των χειριστών επί εδάφους και στις 28 και 29 Ιουνίου έγινε η αξιολόγηση της 335ΜΔΒ, η οποία κρίθηκε ικανή να αναλάβει **ρόλο κρούσης** (ΜΔΒ-Κρούσης). Τον Ιούλιο του 1966 πραγματοποιήθηκε ανταλλαγή Σμηνών πολεμικών Μοιρών της Ελληνικής και Ομοσπονδιακής Γερμανικής Αεροπορίας: Σμήνος της 335ΜΚ αποτελούμενο από 6 αεροσκάφη, 8 χειριστές και 15 τεχνικούς μετακινήθηκε στο αεροδρόμιο Lechfeld της Δ. Γερμανίας και εντάχθηκε στην 321^η Μοίρα F-104G της Γερμανικής Αεροπορίας που έδρευε εκεί. Το ίδιο χρονικό διάστημα σμήνος της 321^{ης} γερμανικής Μοίρας αποτελούμενο από την ίδια δύναμη αεροσκαφών και προσωπικού μετακινήθηκε στην 114ΠΜ και εντάχθηκε στη δύναμη της 335ΜΚ.



2

Στα **τέλη του 1966** (21-12-66) μετακινήθηκε στην 116ΣΜ η 336ΜΔΒ και το **1967** βρήκε τη Μονάδα με μία **και πάλι μοίρα**, την 335ΜΚ. Μια νέα ανταλλαγή Σμηνών εκτελέστηκε από τις 10 μέχρι τις 22 Σεπτεμβρίου ανάμεσα στην 335ΜΚ και τη δυτικογερμανική 331Μ. Το έργο της Πτέρυγας συνεχίστηκε το **1968** με μία μόνο Μοίρα, την 335ΜΚ. Από 4-6-68 έως 6-6-68 τέσσερα F-104G μετακινήθηκαν στο αεροδρόμιο Grazzanize στην Ιταλία μετέχοντας στο πρόγραμμα ανταλλαγής SOUTHERN FLAG, ενώ στις 17-8-68 μετακινήθηκε στην Πτέρυγα η 108^η Μοίρα της USAF με δώδεκα F-105. Διεξήγαγε επιχειρήσεις από το αεροδρόμιο Τανάγρας μαζί με την 335ΜΚ στο πλαίσιο της άσκησης DEEP FURROW, που πραγματοποιήθηκε από 18 έως 24-8-68 και η αμερικανική Μοίρα αναχώρησε από τη Μονάδα στις 27-8-68. Από 7 έως 18-10-68 φιλοξενήθηκε στην 114ΠΜ γερμανικό Σμήνος από τέσσερα αεροσκάφη από τη βάση Memmingen. **Το ίδιο έτος άρχισε η προετοιμασία υποδοχής των αεροσκαφών F-102.**

Το επόμενο έτος και συγκεκριμένα στις **10-2-69** άρχισε η προετοιμασία συγκρότησης της **342ΜΠΚ** (Σημ. 7) που περατώθηκε μέχρι το τέλος του 1969.

Από 17 μέχρι 27-4-69 μετακινήθηκε στην 114ΠΜ Σμήνος τεσσάρων αεροσκαφών F-4C της 81^{ης} TFW της USAF στο πλαίσιο του προγράμματος ανταλλαγής, ενώ από 5-16/5/69 κλιμάκιο αεροσκαφών της 335ΜΚ μετακινήθηκε στην 116ΠΜ για εκτέλεση εκπαιδευτικών πτήσεων. Στις άλλες μετακινήσεις του προγράμματος SOUTHERN FLAG, δύο τριάδες F-104G πέταξαν την 1-7-69 και στις 29-7-69 στην Ιταλία και επέστρεψαν στις 3-7-69 και 31-7-69 αντίστοιχα. Τον Αύγουστο του 1969 έφτασε στη Μονάδα σμήνος αεροσκαφών G.91 της 412^{ης} γερμανικής Μοίρας.

Τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους και συγκεκριμένα στις 6-9-69, στο πλαίσιο πάλι του προγράμματος ανταλλαγής, Σμήνος αεροσκαφών F-104G της Πτέρυγας με το προσωπικό εξυπηρέτησης μετακινήθηκε στη βάση Lechfeld όπου και παρέμεινε για επτά ημέρες. Την ίδια ημερομηνία (6-9-69) Σμήνος δυτικογερμανικών αεροσκαφών F-104G μετακινήθηκε από την ίδια βάση στην 114ΠΜ, όπου παρέμεινε μέχρι τις 15-9-69.

Το 1970 είχαμε πάλι μετακινήσεις στο πλαίσιο ανταλλαγής Σμηνών: στις 29-6-70 τέσσερα F-104G της 335ΜΚ πέταξαν στο Leck της Δ.



(Θέμης Βρανάς)

Γερμανίας και την ίδια μέρα Σμήνος από τέσσερα RF-104G της 521^{ης} Μοίρας της αεροπορίας της Δ. Γερμανίας έφτασε στην Τανάγρα και εντάχθηκε στη δύναμη της 335ΜΚ.

Από τον Ιανουάριο του νέου έτους (**22-1-71**) ανατέθηκε στην 342ΜΠΚ (Σημ. 8) επιχειρησιακός ρόλος ανακαίσεων ύστερα από επιτυχή αξιολόγηση από την 28^η ΤΑΔ. Έτσι, η Ελληνική Αεροπορία απέκτησε ετοιμοπόλεμη Μοίρα για όλες τις καιρικές συνθήκες ημέρας και νύχτας, εξοπλισμένη με αεροσκάφη μεγάλων επιδόσεων, τα **F-102**.

Στις 22-11-71 έφτασε στη Μονάδα σμήνος από έξι αεροσκάφη RF-104G της 2^{ης} Πτέρυγας της γερμανικής ναυτικής αεροπορίας, το οποίο αναχώρησε στη 1-12-71.

Τον Ιανουάριο του επόμενου έτους (**13-1-72**) κλιμάκιο της 342ΜΠΚ από επτά αεροσκάφη μετακινήθηκε στο Ηράκλειο Κρήτης και επέστρεψε στις 2-2-72. Από τον Ιούλιο του ίδιου έτους άρχισε να εφαρμόζεται στην 335ΜΚ το νέο πρόγραμμα ασκήσεων τακτικής του σταδίου συντήρησης το οποίο απέστειλε η 28^η ΤΑΔ. Το πρόγραμμα αυτό είχε σκοπό την εκπαίδευση των χειριστών σε πραγματική και ουσιαστική βάση με σχεδίαση των αποστολών προσβολών (διάρκειας όσης περίπου και των πραγματικών) επί του στόχου (συμβατικές και πυρηνικές).

Το **1973** και στο διάστημα 12-18 Απριλίου κλιμάκιο της 342ΜΠΚ αποτελούμενο από 25 ιταμένους και τεχνικούς μετέβη στην ιταλική βάση Cameri με το πρόγραμμα ανταλλαγής Σμηνών. Το ίδιο χρονικό διάστημα έφτασε στην 114ΠΜ κλιμάκιο της Ιταλικής Αεροπορίας με αεροσκάφη F-104G.

Η διαδρομή της ΠΑ, από τη δημιουργία της έως και σήμερα, καταγράφεται και διακρίνεται μέσα από τους πεσόντες Αεροπόρους. Η 114 ΠΜ υπηρετώντας πιστά το καθήκον συμπληρώνει την «επιτύμβια στήλη» με τους εξής Αεροπόρους:

25 Ιουνίου 1957 Ανθυποσμηναγός Μπεσούρης Κωνσταντίνος	19 Ιουνίου 1965: Υποσμηναγός Νικολάου Στυλιανός
3 Οκτωβρίου 1957 Ανθυποσμηναγός Φίλιος Αθανάσιος	15 Ιουλίου 1965 Αντισμήναρχος Ευσταθίου Χρήστος
9 Απριλίου 1958 Ανθυποσμηναγός Ρέππας Γεώργιος Ανθυποσμηναγός Παυλόπουλος Παναγιώτης	18 Ιανουαρίου 1968 Υποσμηναγός Κωστολάμπος Γεώργιος
29 Οκτωβρίου 1958 Ανθυποσμηναγός Δρακόπουλος Αλέξιος	3 Ιουλίου 1972 Υποσμηναγός Νικολόπουλος Θεοφάνης
14 Μαΐου 1959 Ανθυποσμηναγός Ανδριανόπουλος Γεώργιος	28 Απριλίου 1977 Ανθυποσμηναγός Κίζας Κωνσταντίνος
2 Νοεμβρίου 1959 Ανθυποσμηναγός Παπαϊωάννου Ιωάννης Ανθυποσμηναγός Δρίστιας Αθανάσιος	5 Ιουλίου 1977 Ανθυποσμηναγός Πάντος Χρήστος
26 Απριλίου 1960 Ανθυποσμηναγός Πανταζόπουλος Γεώργιος	29 Σεπτεμβρίου 1978 Υποσμηναγός Δερμούσης Δημήτριος
26 Ιανουαρίου 1962 Ανθυποσμηναγός Δεμάγκος Ιωάννης Ανθυποσμηναγός Νανόπουλος Κωνσταντίνος	6 Ιουνίου 1980 Υποσμηναγός Μπισμπιγιάννης Μιλτιάδης
8 Μαΐου 1964 Επισμηναγός Αναγνώστου Παναγιώτης Επισμηναγός Μαρίνος Πέτρος	18 Νοεμβρίου 1981 Σμηναγός Αντωνόπουλος Ιωάννης
26 Απριλίου 1983 Σμηναγός Παπαδημητρίου Γρηγόριος	28 Ιουλίου 1997 Υποσμηναγός Παντελάκης Ιωακείμ
10 Φεβρουαρίου 1988 Ανθυποσμηναγός Κοντογιώργος Κωνσταντίνος	30 Σεπτεμβρίου 1997 Υποσμηναγός Στρατάκιος Δημήτριος
18 Ιουνίου 1992 Υποσμηναγός Σιαλαμάς Νικόλαος	4 Νοεμβρίου 1998 Υποσμηναγός Παρούσης Νικόλαος
7 Νοεμβρίου 1994 Υποσμηναγός Παπαγυφτόπουλος Στυλιανός	14 Απριλίου 2006 Σμηναγός Γκέλης Παντελής



3

1. Χειριστές F-104G της 335 Μοίρας με τον Δκτή και τον ΑΕ
2. Χειριστές της 335 Μοίρας με τα νεοπαραληφθέντα Starfighter
3. Συντήρηση F-104G στην 114ΠΜ

Στις 2 και 3-10-73 η 335ΜΚ αξιολογήθηκε στις επίγειες βολές από την 28^η ΤΑΔ για την επιλογή της καλύτερης Μοίρας της Ελληνικής Αεροπορίας, για να πάρει μέρος στους ετήσιους αγώνες βολών «BEST HIT» μεταξύ των χωρών μελών της ΝΑ Πτέρυγας του ΝΑΤΟ, Ελλάδας-Ιταλίας-Τουρκίας.

Τον Ιανουάριο του επόμενου έτους είχαμε μετακίνηση της 335ΜΚ στην 116ΠΜ, που πραγματοποιήθηκε σε δύο στάδια: στις 7-1-74 έγινε η μεταφορά του απαιτούμενου αεροπορικού υλικού και στις 9-1-74 πήγαν έξι αεροσκάφη και χειριστές. Το μετακινήθην Σμήνος επέστρεψε στην 114ΠΜ στις 11-4-74. Τον ίδιο μήνα (9-1-74) έγινε μετακίνηση της 342ΜΠ στο αεροδρόμιο της Αγκιάθου απ' όπου επέστρεψε στις 10-4-74. Στις 20-07-1974 Σμήνος από έξι F-4E της 339 Μοίρας μετακινήθηκε στην Πτέρυγα και την ίδια ημερομηνία η 342ΜΠ με τέσσερα αεροσκάφη μετακινήθηκε στην 126ΣΜ μέχρι τις 22-7-74. Από 22-8-74 έως 10-9-74 η ίδια Μοίρα με οκτώ αεροσκάφη μετακινήθηκε στην 112ΠΜ. Τον **Φεβρουάριο του 1975** συγκροτήθηκε και υπήχθη στην πτέρυγα το ΚΕΜ F.1CG (Σημ. 9), ενόψει της παραλαβής των νέων γαλλικών μαχητικών, που άρχισε να λειτουργεί από τον Σεπτέμβριο του 1975. Τον Μάρτιο του ίδιου έτους συγκροτήθηκαν η Μοίρα Συντηρήσεως Βάσεως Αεροσκαφών F.1CG (ΜΣΒ/F.1CG) (Σημ.10) και η Μοίρα Αεροπορικής Βάσεως Τανάγρας (ΜΑΒ Τανάγρας) (Σημ. 11).

Τον Ιούλιο συγκροτήθηκε η **342 Μοίρα Παντός Καιρού/F.1CG** (Σημ. 12), ενώ τον επόμενο μήνα και συγκεκριμένα στις 4-8-75 προσγειώθηκαν στην 114ΠΜ και εντάχθηκαν στη δύναμή της τα δυο πρώτα αεροσκάφη προερχόμενα από τη Γαλλία.

Τον **Μάιο του 1976** συγκροτήθηκε η 404ΜΠΑ (Σημ. 13) και τον Σεπτέμβριο ακολούθησε το 366ΣΕΕ (Σημ. 14). Το 366 Σμήνος Εφηρμοσμένων Εκπαιδεύσεως είχε ως αποστολή την εκπαίδευση των χειριστών των

Μοιρών αεροσκαφών στην Π.Δ.Ο. (Πτήση δι' Οργάνων) και χρησιμοποιούσε αεροσκάφη T-33 Α.

Τον **Μάιο του 1977** συγκροτήθηκε η δεύτερη Μοίρα F.1CG, η **334ΜΠΚ**, (Σημ. 15) και στις 17 του ίδιου μήνα εκδόθηκε η διαταγή για την ενεργοποίησή της (Σημ. 16), ενώ στις 30 Ιουνίου του 1977 μετακινήθηκε στην 116ΠΜ η 335ΜΚ, όπου και παρέμεινε.

Κατά το επόμενο έτος, το **1978**, η 114ΠΜ δεν υπέστη καμιά διαρθρωτική μεταβολή ούτε ως προς την οργάνωση ούτε ως προς την αποστολή της. Εξακολούθησε το επιχειρησιακό της έργο με τις **δύο πολεμικές Μοίρες** (334ΜΠΚ και 342ΜΠΚ) καθώς και το 366ΣΕΕ.

Η 114ΠΜ από τον Οκτώβριο του 1979 λειτούργησε στη Βάση νέου οργανωτικού σχήματος, που καθιερώθηκε με διαταγή του ΓΕΑ, και οι πολεμικές Μοίρες της Πτέρυγας αναπτύχθηκαν από τον Νοέμβριο του 1979 με νέα οργανογράμματα. Αυτά εστίαζαν περισσότερο στη δομή της διοίκησης και τη λειτουργία της: τον Διοικητή της Πτέρυγας επικουρούσαν τρεις Σμήναρχοι, οι οποίοι διοικούσαν εν ονόματι του διοικητή και είχαν δικαίωμα αξιολόγησης των Μοιρών. Οι τρεις Σμήναρχοι διοίκησης ήταν ο Σμήναρχος Μάχης, ο Σμήναρχος Υποστηρίξεως και ο Σμήναρχος Εφοδιασμού (Σημ. 17).

Τη συγκεκριμένη περίοδο η 334ΜΠΚ διέθετε δεκαοκτώ F.1CG, η 342ΜΠΚ δεκαοκτώ F.1CG και το 366ΣΕΕ έξι T-33. Το **χρονικό διάστημα Δεκεμβρίου 1979-Ιουνίου 1982** τα αεροσκάφη των δύο Μοιρών και του 366 Σμήνους πραγματοποίησαν συνολικά 11.830 εξόδους και 14.422 ώρες πτήσης, οι οποίες αναλύονται ως εξής: F.1CG 9.721 εξόδους και 11.589 ώρες, T-33 2.109 εξόδους και 2.833 ώρες. Η πτητική αυτή δραστηριότητα πραγματοποιήθηκε για την εκπαίδευση των χειριστών των Μοιρών αθλά και τη συντήρηση της ικανότητας των ετοιμοπόλεμων. Με ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση της εκπαίδευσης των



Ο Δκτής της 28ης ΤΑΔ Υπτιχος Αθ. Δεληγεώργης με τον ΑΕ της 335ΜΚ Επγό Δ. Αποστολάκη ετοιμάζονται για πτήση με TF-104G στο Α/Δ Τανάγρας.

Ο Υπτιχος Α. Μπουραντάς της 114ΠΜ έτοιμος για πτήση με F-102A

νέων πιλότων και στην αύξηση και συντήρηση της μαχητικής ικανότητάς τους η εκπαίδευση αέρος γινόταν βάσει των προγραμμάτων του ΑΤΑΔ. Σημαντικό, επίσης, ποσοστό πτητικού έργου σημειώθηκε με τη συμμετοχή της Πτέρυγας σε διάφορες ασκήσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας της ΠΙΑ και σε συνδυασμένες ασκήσεις με άλλους κλάδους των ΕΔ. Η Πτέρυγα έλαβε μέρος σε σαράντα πέντε συνολικά ασκήσεις όλων των κατηγοριών (ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΔΙΑΣ, ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ, ΑΣΤΕΡΙΑΣ, ΙΩΛΚΟΣ, ΓΕΡΑΚΙ, ΑΣΠΙΔΑ, WINTEX CIME, ΙΕΡΑΞ, ΦΑΕΘΩΝ, COBRA), στις οποίες πραγματοποιήθηκαν συνολικά 1.071 εξοδοί αεροσκαφών και συμπληρώθηκαν 1.433 ώρες πτήσεων.

Το **1979** και συγκεκριμένα στις 29-5-79 στο πλαίσιο της ανταλλαγής Σμηνών, η 342ΜΠΚ έστειλε τέσσερα αεροσκάφη και κλιμάκιο εξυπηρέτησης με C-130 στη γαλλική βάση Reims και παράλληλα μετακινήθηκε στη Μονάδα κλιμάκιο αεροσκαφών F.1C της Γαλλικής Αεροπορίας σε ανταλλαγή διάρκειας 10 ημερών.

Το **χρονικό διάστημα από τις 15/12/1979 μέχρι τις 10/6/1981** προέκυψαν δύο μείζονα αεροπορικά ατυχήματα και πέντε αεροπορικά συμβάντα. Ο δείκτης ατυχημάτων διαμορφώθηκε για το 1980 σε 18,97 και το 1981 σε μηδέν. Ο μηδενισμός του δείκτη ατυχημάτων, η αποκάλυψη επισφαλών καταστάσεων για λήψη αποτελεσματικών μέτρων και η αντιμετώπιση του κυριότερου αιτίου πρόκλησης ατυχημάτων -που είναι ο ανθρώπινος παράγοντας- ήταν τα στοιχεία στα οποία δόθηκε αυξημένη βαρύτητα κι έγιναν «πίστη» από το προσωπικό της 114ΠΜ.

Σε αξιολόγηση της Πτέρυγας που διενεργήθηκε από το ΑΤΑΔ το **1980** η 114ΠΜ κατατάχθηκε στην κατηγορία Α'. Επίσης, από τον Φεβρουάριο του 1980 λειτούργησε στη Ριτσώνα ως ανεξάρτητη Μονάδα υπό την 142ΠΑΕ ΑΤΑΔ το 2^ο ΑΚΕΠ, για το οποίο η Πτέρυγα επιφορτίστηκε με την υποστήριξη σε τομείς διοικητικής μέριμνας (υγειονομικό, οικονομικό, εφοδιασμός, τροφοδοσία, στρατωνισμός). Με ΝΑΤΟϊκό πρόγραμμα ανταλλαγής, γαλλικό

Σμήνος της 12^{ης} Μοίρας επισκέφθηκε τη Μονάδα από τις 13-6-80 έως τις 28-8-80. Για τον ίδιο σκοπό μετέβη στην έδρα της παραπάνω γαλλικής Μονάδας από 19-6-80 έως 26-6-80 ελληνικό Σμήνος της 334ΜΠΚ υπό τον διοικητή της Ασμοχ Κ. Χίου.

Η Πτέρυγα από τον Ιούνιο του 1981 μέχρι τον Ιούνιο του 1982 έλαβε μέρος σε 56 εθνικές/διακλαδικές και ΝΑΤΟϊκές ασκήσεις, στις οποίες καλύφθηκαν συνολικά 1.445 εξοδοί αεροσκαφών και πραγματοποιήθηκαν 1.730 ώρες πτήσεων. Οι κυριότερες ήταν οι ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΖΕΥΣ 81, ΑΣΠΙΣ 3-4, ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ, ΙΕΡΑΞ, ΚΡΑΝΕΑ, ΑΜΠΕΛΩΝ, FLYING SPIDER, DISPLAY DETERMINATION 81, DENSE CROP 82, DEMON JACK 81, ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ 82 κ.ά. Η Μονάδα και η υπό αυτή Μοίρες (334, 342, 404ΜΠΑ) σε αξιολόγηση από το ΑΤΑΔ τον Ιούλιο του 1981 κατετάγησαν στην κατηγορία Α'.

Ένα αξιοσημείωτο γεγονός ήταν αυτό κατά το οποίο ο (τότε) Α/ΓΕΑ Απτιχος (Ι) Νικόλαος Κουρής συμμετείχε ως εκπαιδευτής στο ΚΕΜ F.1CG από τις 15 Μαΐου 1982 μέχρι και τις 30 Αυγούστου του ίδιου έτους, ολοκληρώνοντας το εκπαιδευτικό πρόγραμμα: πραγματοποίησε τη διδασκαλία της θεωρητικής εκπαίδευσης, το στάδιο μετεκπαίδευσης στο Mirage και συμμετείχε στο πρόγραμμα πολεμικού σταδίου.

Τον Οκτώβριο του **1982** αφίχθησαν στη Μονάδα δύο αεροσκάφη **Tornado** της RAF, τα οποία συνοδεύονταν από Βρετανούς αξιωματικούς με σκοπό την επίδειξή τους και ενημέρωση επί του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους. Στο πλαίσιο αυτό έγινε επίδειξη και ο Α/ΓΕΑ πραγματοποίησε δοκιμαστική πτήση.

Ο **Πίνακας 1** παραθέτει την επιχειρησιακή εικόνα των δύο πολεμικών Μοιρών της 114ΠΜ (334ΜΠΚ, 342ΜΠΚ) του έτους 1983.

Η δύναμη των αεροσκαφών στις δύο Πολεμικές Μοίρες το **1984** ήταν 34 F.1CG και 10 T-33 στο 366ΣΕΕ. Τον Ιούλιο του 1984 με διαταγή του ΓΕΑ υπήρξε ανακατανομή αεροσκαφών T-33 των Σμηνών Εφαρμοσμένων Εκπαίδευσης των Μονάδων της ΠΑ. Έτσι, μετά την κατάργηση του ΣΕΕ της 113ΠΜ τα 10 αεροσκάφη του μεταφέρθηκαν στην 114ΠΜ και συμπλήρωσαν τον αριθμό των T-33 του 366ΣΕΕ (Σημ. 18).

Πίνακας 1: επιχειρησιακή εικόνα των δύο πολεμικών Μοιρών της 114 ΠΜ (334ΜΠΚ, 342ΜΠΚ) του έτους 1983

Μοίρα	Αεροσκάφος	Έξοδοι	Ώρες πτήσης	Μήνας
334 ΜΠΚ	F1CG	528	622.20'	Ιανουάριος-
342 ΜΠΚ	F1CG	527	589.15'	Φεβρουάριος
334 ΜΠΚ	F1CG	672	787.45'	Μάρτιος-
342 ΜΠΚ	F1CG	680	747.05'	Απρίλιος
334 ΜΠΚ	F1CG	700	790.20'	Μάιος-
342 ΜΠΚ	F1CG	728	804.30'	Ιούνιος
334 ΜΠΚ	F1CG	657	715.55'	Ιούλιος-
342 ΜΠΚ	F1CG	676	724	Αύγουστος
334 ΜΠΚ	F1CG	641	714.05'	Σεπτέμβριος-
342 ΜΠΚ	F1CG	684	751.05'	Οκτώβριος
334 ΜΠΚ	F1CG	627	721.25'	Νοέμβριος-
342 ΜΠΚ	F1CG	595	667.15'	Δεκέμβριος



(Θέμης Βρανάς)



Ο Δκτής της 342ΜΠΚ Ασμοχος Ι. Δημακογιάννης έτοιμος για πτήση με F-102A στο Α/Δ Τανάγρας.



Προετοιμασία του επσγου Δημ. Μείντάνη για πτήση με TF-102A



Υποδοχή των F-4E Phantom στην 114ΠΜ

Τον **Μάιο του 1985** πραγματοποιήθηκε ανταλλαγή Σμηνών με την ιταλική 103^η Μοίρα, η οποία ήταν εξοπλισμένη με αεροσκάφη G.91R και είχε την έδρα της στη βάση του Treviso. Το ιταλικό Σμήνος είχε δύναμη 29 ατόμων, από τα οποία έξι ήταν χειριστές, και μεταστάθμευσε με τέσσερα αεροσκάφη.

Τους θερινούς μήνες του 1985 η 342ΜΠΚ διέθεσε σημαντικό από το πτητικό της έργο σε ασκήσεις κύριας αποστολής: εναέρια μάχη και βολλές αέρος-αέρος που είναι δύσκολο να γίνουν τους χειμερινούς, ενώ η μέση διάρκεια των πτήσεων καθήλθε στα 52 λεπτά. Η μείωση αυτή έδωσε τη δυνατότητα στη Μοίρα να εξοικονομήσει επιπλέον εξόδους αεροσκαφών και να βελτιώσει ποιοτικά την εκπαίδευση των ιπταμένων της.

Την περίοδο αυτή οι Πολεμικές Μοίρες στο πλαίσιο βελτίωσης της επιχειρησιακής ικανότητας των χειριστών εστίασαν το ενδιαφέρον τους στον τομέα της Τακτικής, επιτακτική ανάγκη λόγω της κατάστασης που έπρεπε να αντιμετωπισθεί στο Αιγαίο με τις προκλητικές τουρκικές ενέργειες. Ωστόσο, θέσπισαν μια ημέρα την εβδομάδα ως «**ημέρα Τακτικής**», δηλαδή σχηματισμού αριθμού αεροσκαφών εκτελούσε άσκηση ΑΣΤ. Σκοπός της ήταν κάθε ζεύγος αεροσκαφών να σχεδιάζει και να εφαρμόζει τη δική του τακτική, ώστε να προβληματισθούν οι χειριστές και οι ελεγκτές και να βελτιωθεί επιχειρησιακά και τακτικά η σκέψη τους.

Ακόμη, οι πολεμικές Μοίρες προκείμενου να εντοπίσουν τις αιτίες και τα συστήματα εκείνα του αεροσκάφους που επηρέαζαν την υλοποίηση του πτητικού τους έργου προέβησαν σε ανάλυση των στατιστικών στοιχείων των βλαβών του τελευταίου εξαμήνου (Μάρτιος-Αύγουστος). Σκοπός ήταν η καλύτερη εκμετάλλευση των F.1CG με ελαχιστοποίηση του κόστους λειτουργίας τους. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι από την ανάλυση αυτή οι βασικοί παράγοντες που διαπιστώθηκε ότι επηρέαζαν την οικονομική εκμετάλλευση των αεροσκαφών ήταν: α) η μη εποικοδομητική και κατατοπιστική συνεργασία ιπταμένων και τεχνικών, όταν επρόκειτο να αναγραφεί από τους ιπταμένους μια παρατήρηση στο βιβλίο του αεροσκάφους και β) η όχι σε βάθος διερεύνηση των βλαβών από τους τεχνικούς πριν αντικαταστήσουν κάποιο υλικό από τα αεροσκάφη. Και οι δύο αυτοί παράγοντες είχαν ως αποτέλεσμα τη σπατάλη σημαντικού δυναμικού και χρημάτων. Στόχος των Μοιρών ήταν να βελτιώσουν

και τους δύο αυτούς τομείς.

Στις **11-11-1985** πραγματοποιήθηκε στην περιοχή αεροδρομίου Τανάγρα η άσκηση «ΒΕΛΟΣ», στην οποία συμμετείχε το αντιαεροπορικό σύστημα ΒΕΛΟΣ της Μονάδας και αεροσκάφη A-7 από την 345ΜΒ σε ρόλο εχθρικής απεικόνισης. Η Πτέρυγα και η 414 Μοίρα Άμυνας Αεροδρομίου (η οποία μετονομάστηκε από 404ΜΠΑ τον Μάιο του 1985) διέθεταν για την αντιαεροπορική άμυνα ένα σύστημα ΒΕΛΟΣ με δύο πυροβολαρχίες, πυροβόλα τύπου Rheinmetall, Bofors και Hispano όπως επίσης τετράδυμα και δίδυμα πολυβόλα.

Οι πολεμικές Μοίρες της Πτέρυγας λόγω του επιχειρησιακού τους ρόλου έδιναν ιδιαίτερη βαρύτητα σε εκείνους τους τομείς που βελτιώναν το έργο τους και θα το καθιστούσαν αποτελεσματικότερο και ασφαλέστερο. Έτσι, για τη βελτίωση των ραδιοτηλεπικοινωνιών στις εναέριες μάχες τροποποιήθηκε η διαδικασία κατάδειξης στόχου μεταξύ χειριστών και τα αποτελέσματα υπήρξαν θετικά. Αντίστοιχα υπήρξε προσπάθεια βελτίωσης της συνεργασίας Ελεγκτών Αεράμυνας και χειριστών με αμοιβαίες επισκέψεις στις Μοίρες και τις ΜΣΕΠ.

Από την Υπηρεσία αποφασίστηκε η **αλλαγή στο σύστημα συντήρησης** των αεροσκαφών σε επίπεδο Μοίρας-Μονάδας. Συγκεκριμένα, από τον **Μάρτιο του 1986** άρχισε η προσπάθεια εφαρμογής του *Ημισυγκεντρωτικού Συστήματος Συντήρησης*, που σκοπό είχε την εξοικονόμηση τεχνικού προσωπικού, ενόψει των απαιτήσεων σε στελέχη για το νέο μαχητικό αεροσκάφος Mirage 2000. Σκοπός ήταν να συγκεντρωθούν όλες οι τεχνικές ειδικότητες και από τις δύο Μοίρες F.1CG, ώστε η συντήρηση πρώτου βαθμού να γίνεται συγκεντρωτικά στη ΜΣΒ. Σε επίπεδο Πολεμικών Μοιρών θα γινόταν απλώς η προετοιμασία των αεροσκαφών πριν και μετά την πτήση.

Οι 334 και 342 Μοίρες κατά τον μήνα **Φεβρουάριο του 1986** πραγμα-

τοποίησαν συνολικά 681 εξόδους με F.1CG, από τις οποίες ένα μεγάλο μέρος διατέθηκε σε ασκήσεις εναέριας μάχης για εξάσκηση και βελτίωση των χειριστών στην κύρια αποστολή της Πτέρυγας. Ένα σημαντικό ποσοστό όμως των εξόδων αυτών αφορούσε πραγματικές αποστολές (SCRAMBLE) εναντίον τουρκικών αεροσκαφών που παραβίαζαν τον εναέριο χώρο στο Αιγαίο. Εκτελέστηκαν και νυχτερινές πτήσεις από την 334ΜΠΚ για εξάσκηση σε απογειώσεις-προσγειώσεις στα αεροδρόμια 130ΣΜ και 135ΣΜ. Τον ίδιο μήνα το 366ΣΕΕ ολοκλήρωσε έργο 73 εξόδων, από τις οποίες ένα μέρος διατέθηκε για εκπαίδευση των ελεγκτών αεράμυνας του 2^{ου} ΑΚΕΠ. Στις 25-2-1986 πραγματοποιήθηκε η άσκηση «ΒΕΛΟΣ» στην περιοχή του Α/Δ Τανάγρας, στην οποία έλαβε μέρος το σύστημα ΒΕΛΟΣ της Μονάδας και τα λοιπά Α/Α όπλα και αεροσκάφη A-7, F-104, ενώ τον ρόλο των εχθρικών δυνάμεων ανέλαβαν F-4 και η ποσοπεία έγινε από παρατηρητές του ΑΤΑ. Στις 19 Φεβρουαρίου 1986 πραγματοποιήθηκε ανάπτυξη των Α/Α όπλων της Πτέρυγας και εξάσκηση των πυροβολητών της 414ΜΑΑ στη σκόπευση αεροσκάφους T-33. Στην άσκηση συμμετείχαν πυροβολητές από τη ΜΓΑΠ, την 350ΣΝ και την 128ΣΕΤΗ. Στις 25 Φεβρουαρίου εκτελέσθηκε μεταστάθμευση μιας πυροβολαρχίας ΒΕΛΟΣ (ένα Skyguard και δύο δίδυμα Oerlikon) στην 115ΠΜ κατόπιν εντολής του ΑΤΑ/ΕΚΑΕ. Η 414 ΜΑΑ στο πλαίσιο του προγράμματος εκπαίδευσης του προσωπικού της από 12/5/1986 μέχρι 19/5/1986 μετέβη στο πεδίο Βολής Κρήτης και ολοκλήρωσε εκπαιδευτικές βολλές σε ρυμουλκούμενο στόχο. Συμμετείχε το προσωπικό του συστήματος ΒΕΛΟΣ της 114ΠΜ, της 110ΠΜ, της 111ΠΜ, της 117ΠΜ και της 130ΣΜ. Διοργανώτρια Μονάδα ήταν η 114ΠΜ.

Τον Απρίλιο του 1986 έγινε στο ΑΤΑ η απονομή βραβείων Ασφάλειας Πτήσεων στις Πολεμικές Μοίρες που είχαν μηδενικό δείκτη ατυχημάτων. Η 342ΜΠΚ βραβεύτηκε με το έπαθλο Ασφάλειας Πτήσεων, μιας



(Θέμης Βρανάς)



(Θέμης Βρανάς)



Ο Σγος Γ. Ρωμοσιός ετοιμάζεται για πτήση με F-104G στο Α/Δ Τανάγρας



Γιορτή της Αεροπορίας στην 114ΠΜ. Στο στιγμιότυπο, αεροσκάφη F-102A, F-84F και F-5 στη στατική έκθεση αεροσκαφών.

και το διάστημα από 1-1-1985 μέχρι 31-12-1985 δεν σημείωσε ατύχημα.

Η 114ΠΜ είχε ενεργό ρόλο και μεγάλη συμμετοχή στην εθνική διακλαδική άσκηση ΔΙΑΣ 86 που έλαβε χώρα από 25-28/6/1986, με τις πολεμικές Μοίρες να διαθέτουν για τους σκοπούς της άσκησης συνολικά 89 εξόδους. Επίσης, οι ιπτάμενες Μοίρες και η 414ΜΑΑ έλαβαν μέρος σε διάφορες προγραμματισμένες ασκήσεις (ΛΕΩΝΙΔΑΣ, ΙΕΡΑΚΑΣ II, ΙΕΡΑΚΑΣ IV, ΑΣΠΙΔΑ II) για τις οποίες διατέθηκαν συνολικά 135 εξόδοι.

Τον **Οκτώβριο του 1986** διατέθηκε αριθμός εξόδων F.1CG και από τις δύο Πολεμικές Μοίρες για αναγνώριση-αναχαίτηση αεροσκαφών του ΝΑΤΟ στη διάρκεια διεξαγωγής στο Αιγαίο της ΝΑΤΟϊκής άσκησης DISPLAY DETERMINATION, στην οποία δεν συμμετείχε η Ελλάδα. Επίσης, στις 16-10-1986 έγινε προαξιολόγηση της Πτέρυγας στη διάρκεια της οποίας πραγματοποιήθηκε σημαντικός αριθμός εξόδων.

Τον Αύγουστο του 1987 η 342ΜΠΚ φιλοξένησε ένα Σμήνος έξι αεροσκαφών Mirage V της 8^{ης} Μοίρας (Δ/Β) της Βελγικής Πολεμικής Αεροπορίας και εκτέλεσε 15 εξόδους με τα αεροσκάφη της.

Η έντονη δραστηριότητα της Πτέρυγας και το σημαντικό έργο που επιτελούσε (και επιτελεί) διαφαίνεται στον **Πίνακα 2** που παραθέτουμε παραπλήρως και είναι ενδεικτικός του έτους 1987, ο οποίος αναφέρει τις απογειώσεις και προσγειώσεις όλων των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο Τανάγρας.

Οι πρώτοι μήνες του 1988 υπήρξαν σημαντικοί για την 114ΠΜ με πυρετώδεις προετοιμασίες εν αναμονή των νέων αεροσκαφών τρίτης γενιάς Mirage 2000. Αρχικά, από τις 16/2/1988 μέχρι τις 10/3/1988 συγκροτήθηκε Σχολείο Προπαίδευσης στα Ηλεκτρονικά με συμμετοχή 41 αξιωματικών, υπαξιωματικών και μονίμων υπαλλήλων για την προετοιμασία των τεχνικών που θα υποστήριζαν τα νέα αεροσκάφη. Μεγάλη έμφαση δόθηκε στην υποδομή και εφαρμογή του συστήματος ISD σε όλες τις δραστηριότητες της 114ΠΜ. Επίσης καταβλήθηκε προσπάθεια σε όλους τους τομείς ώστε η υποδοχή των Μ2000 να εξελιχθεί με τα λιγότερα προβλήματα. Η Πτέρυγα επικεντρώθηκε στην ολοκλήρωση των εγκαταστάσεων των νέων αεροσκαφών, στην παραλαβή παντός είδους υλικού σχετικά με το μαχητικό και τον επίγειο εξοπλισμό του, τις μετακινήσεις δικτύου και υλικών που ήταν

απαραίτητα για την επικουρία τους αλλά και την εξασφάλιση απαιτούμενων Τ-Η μέσων. Ακόμη παρελήφθη το νέο δοκιμαστήριο κινητήρων M53-P2 των Μ2000, το οποίο ήταν εξολοκλήρου ηλεκτρονικό με υπολογιστές και χρησιμοποιούνταν ως πρότυπο. Στην ίδια εγκατάσταση, που κόστισε περισσότερο από ένα δισεκατομμύριο δραχμές, μπορούσαν να ελεγχθούν και κινητήρες ATAR 9K-50 του F.1CG.

Τον **Απρίλιο του 1988** η δύναμη των αεροσκαφών της Πτέρυγας ήταν 4 Μ2000, 30 F.1CG και 12 T-33A. Στα τέλη του μήνα, στο πλαίσιο αναδιοργάνωσης της Πτέρυγας, έγινε η παραλαβή νέου υποστεγού της ΜΣΒ, για τη συντήρηση πρώτου βαθμού των αεροσκαφών Μ2000. Ταυτόχρονα, η 331ΜΠΚ εγκαταστάθηκε στην 342ΜΠΚ που μετακινήθηκε στους χώρους της ΜΣΒ, όταν η τελευταία κατέλαβε το καινούριο υπόστεγο.

Στις **27-4** πραγματοποιήθηκε η επίσημη υποδοχή και παρουσίαση του νέου όπλου της ΠΑ που καλωσόρισαν ο Α/ΓΕΑ, ο Διοικητής της 114ΠΜ και όλο το στρατιωτικό προσωπικό της. Η εργώδης προσπάθεια της Πτέρυγας αποτυπωνόταν στην υποδοχή των πρώτων τεσσάρων Μ2000 (δύο μονοθέσιων -EG και δυο διθέσιων -BG), τα οποία προσγειώθηκαν κατά τις απογευματινές ώρες της ίδιας ημέρας. Κυβερνήτες ήταν οι Γάλλοι Σμηναγοί Μαρσόν και Γκλαβώ στα διθέσια και οι Υποσμηναγοί Μαρς και Μπορντώ στα μονοθέσια. Συγκυβερνήτες στα διθέσια ήταν οι Επισμηναγοί Καλλιγιάν και Ιωάννου. Τον ίδιο μήνα εντατικοποιήθηκε η παραλαβή των υλικών των Μ2000 και προετοιμάστηκαν οι χώροι εγκατάστασης των συνεργείων της 331ΜΠΚ και της ΜΣΒ που υποστήριζαν τα αεροσκάφη. Καταβλήθηκε επίσης τεράστια προσπάθεια και στον τομέα εξασφάλισης της ταχείας έναρξης των πτήσεων των νέων μαχητικών με ασφάλεια και επιτυχία. Η επίσημη συγκρότηση της νέας Μοίρας, της 331 Μοίρας Αναχαίτησης Παντός Καιρού, είχε γίνει στις 15-4-1988 σύμφωνα με διαταγή του ΓΕΑ και μια δεύτερη Μοίρα των Μ2000 θα συγκροτούνταν στις αρχές του επόμενου έτους. Η **επίσημη έναρξη των Μ2000** στο «οπλοστάσιο» της Πολεμικής Αεροπορίας πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της Πτέρυγας στις **6 Μαΐου 1988** και μέχρι και τα τέλη του μήνα είχε ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του εξομοιωτή συντήρησης των αεροσκαφών Μ2000 και εκδόθηκε κανονισμός λειτουργίας για την εκπαίδευση των Ιπταμένων και τεχνικών του αεροσκάφους.

Τον **Ιούλιο του 1988** η δύναμη των αεροσκαφών της Πτέρυγας ήταν: 7 Mirage 2000 (τέσσερα μονοθέσια και τρία διθέσια), 30 F.1CG και 12 T-33.

Πίνακας 2: δραστηριότητα αεροδρομίου Τανάγρας, έτος 1987

1987	Απογειώσεις ελληνικών και ξένων αεροσκαφών	Προσγειώσεις ελληνικών και ξένων αεροσκαφών
Ιανουάριος	720	720
Φεβρουάριος	738	738
Μάρτιος	- (δεν υπάρχουν στοιχεία)	- (δεν υπάρχουν στοιχεία)
Απρίλιος	756	755
Μάιος	722	797
Ιούνιος	976	976
Ιούλιος	960	960
Αύγουστος	851	844
Σεπτέμβριος	882	882
Οκτώβριος	760	754
Νοέμβριος	648	648
Δεκέμβριος	864	864

Πίνακας 3: Οι Μοίρες και τα αεροσκάφη της 114 ΠΜ στα τέλη του 1988

Μοίρα	Τύπος Αεροσκάφους	Αριθμός αεροσκαφών	Παρατηρήσεις
			2 μονοθέσια και 2 διθέσια
		4 (Απρίλιος)	
		7 (Ιούλιος)	4 μονοθέσια και 2 διθέσια
331 ΜΠΚ	M2000	10 (Ιούλιος)	7 μονοθέσια και 3 διθέσια
		14 (Δεκέμβριος)	11 μονοθέσια και 3 διθέσια
334 ΜΠΚ	F1CG	15	
342 ΜΠΚ	F1CG	15	
366 ΣΕΕ	T-33	14	

Στις αρχές του Ιουλίου ξεκίνησε η εκπαίδευση στην πράξη (OJT) σε αξιωματικούς και υπαξιωματικούς διαφόρων ειδικοτήτων από τεχνικούς της Γαλλικής Αεροπορίας και στις 25-7-1988 άρχισε η εκπαίδευση οπλισμού για τα Μ2000. Τα νέα μαχητικά πραγματοποίησαν τον Αύγουστο 135 εξόδους και συμπλήρωσαν 147,5 ώρες πτήσης. Οι Γάλλοι αναχώρησαν τον Σεπτέμβριο του 1988 έπειτα από εξάμηνη παραμονή στην Πτέρυγα και η 331ΜΠΚ είχε πλέον την αυτοδυναμία στη συντήρηση και εκμετάλλευση του οπλικού συστήματος Μ2000. Οι Γάλλοι προετοίμασαν οκτώ Έλληνες ιπταμένους ως εκπαιδευτές αέρος και δύο εξ αυτών ως εκπαιδευτές εξομοιωτή πτήσεων.

Η 331ΜΠΚ τον μήνα Οκτώβριο 1988 δεν εκτέλεσε επιχειρήσεις, αλλά έλαβε μέρος στην άσκηση ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ-ΦΙΛΙΠΠΟΣ 88 με σχηματισμό επίδειξης τεσσάρων αεροσκαφών. Επίσης, υλοποίησε σχηματισμό επίδειξης στην παρέλαση των Ενόπλων Δυνάμεων στη Θεσσαλονίκη. Οι Μοίρες και τα αεροσκάφη της 114ΠΜ στα τέλη του 1988 εμφανίζονται στον **Πίνακα 3**.

Η 414ΜΑΦ, πρώην 414ΜΑΑ (η μετονομασία είχε πραγματοποιηθεί το 1987 μεταξύ Μαρτίου και Απριλίου), συμμετείχε στην εκπαίδευση Α/Α βοής του πρώτου εξαμήνου του 1989 στο Πεδίο Βοής Κρήτης, όπου κατάφερε να συγκεντρώσει 3.054 βαθμούς με βοή Rheinetall και 853 βαθμούς με το σύστημα ΒΕΛ0Σ. Στη συνέχεια, στις 11-5-1989, διεξήχθη στο πεδίο βοής της Μονάδας εκπαιδευτική βοή φορητού οπλισμού με την καθολική συμμετοχή του προσωπικού της 414ΜΑΦ. Ο επιχειρησιακός ρόλος της συνίστατο στη φύλαξη και ασφάλεια της Πτέρυγας, αλλά είχε και αντιαεροπορική συμβολή, στο πλαίσιο της οποίας το προσωπικό της λάμβανε τακτικά μέρος σε απαιτητικές ασκήσεις. Στις 7-7-1989 συμμετείχε



Από την επίσκεψη στην 114ΠΜ του Αρχηγού ΓΕΑ Απτεκού (Ι) Ν. Κουρή για πτήσεις με F1CG. Δίπλα του ο Δκτής της πτέρυγας Σμχος (Ι) Α. Κοζανίτης.



Λίγο πριν την απογείωση του ΑΕ της 334ΜΠΚ, Εγγου (Ι) Α. Παπαγερμανού για 126ΣΜ.



(Θέμης Βρανάς)

στην άσκηση ΤΟΞΟΤΗΣ με το ραντάρ αποκάλυψης στόχων, δύο Skyguard και τέσσερα πυροβόλα Derlikon. Το σύστημα ΒΕΛΟΣ έλαβε μέρος και σε άσκηση μεταστάθμευσης, λόγω για τον οποίο διατέθηκε ένα αεροσκάφος C-130 για τη μεταφορά του. Στην άσκηση δοκιμάστηκε και η φορτοεκφόρτωση δύο Skyguard, τεσσάρων πυροβόλων Derlikon, βλημάτων, οχημάτων και προσωπικού.

Η 334ΜΠΚ από τις 14-7-1989 μεταστάθμευσε στην 126ΣΜ και στις 11-8-1989 συγκροτήθηκε η 332ΜΠΚ, δεύτερη πολεμική Μοίρα Μ2000, σύμφωνα με διαταγή του ΓΕΑ. Οι ιπτάμενοι αξιωματικοί της 332ΜΠΚ ολοκλήρωσαν το στάδιο μετεκπαίδευσης τον Σεπτέμβριο και ετοιμάστηκαν για την έναρξη του πολεμικού σταδίου. Αεροσκάφη στη δεύτερη Μοίρα Μ2000 διέθεσε η 331ΜΠΚ ως ακολούθως: στις 17-11-1989 παραχώρησε 10, στις 12-12-1989 δύο και στις 17-12-1989 ένα.

Η διαμόρφωση των Μοιρών της 114ΠΜ τον Δεκέμβριο του 1989 εμφανίζεται στον Πίνακα 4 παραπλεύρως.

Τα Σμήνη Μετεκπαίδευσης (ΣΜΕΤ) της 114ΠΜ (F.1CG και Μ2000) συγχωνεύθηκαν σε ένα ενιαίο ΣΜΕΤ, το οποίο λειτουργούσε σύμφωνα με το οργανόγραμμα που εγκρίθηκε από το ΑΤΑ. Παράλληλα υπήρξε και συγχώνευση των ΣΕΕΠ (Σμήνος Εκμετάλλευσης Εξομοιωτή Πτήσεως) της 114ΠΜ σε ένα ενιαίο Σμήνος (Σημ. 19).

Οι Πολεμικές Μοίρες της Πτέρυγας το διάστημα από 15-6-1990 μέχρι 2-9-1991 πραγματοποίησαν 77 εξόδους SCRAMBLE, εκ των οποίων τις 38 εκτέλεσαν αεροσκάφη της 331ΜΠΚ, 5 της 332ΜΠΚ και 34 της 342ΜΠΚ. Ζεύγος αεροσκαφών F.1CG αναχώρησε στις 16-5-1991 με προορισμό τη βελγική βάση Florennes και ενδιάμεσο σταθμό τη βάση Solenzara στην Κορσική. Στο ίδιο πλαίσιο προγράμματος ανταλλαγής Πολεμικών Μοιρών αφίχθηκαν αντίστοιχα στην 114ΠΜ επτά αεροσκάφη της Βελγικής Πολεμικής Αεροπορίας, τα οποία αναχώρησαν από την 114 Πτέρυγα στις 27-6-1991.

Ενδεικτικά, το **συνολικό πτητικό έργο** των Πολεμικών Μοιρών από 1-6-1990 μέχρι 31-8-1991 συνοψίζεται στον Πίνακα 5.

Η 114ΠΜ τη συγκεκριμένη περίοδο παρέιχε υποστήριξη διοικητικής μέριμνας, εφοδιαστική, οικονομική και μεταφορική στις μονάδες ΥΠΑΕΑΒ, 2° ΑΚΕΠ, ΚΛΜ/ΜΕΚ, ΚΕΔΑ/Χαλκουτσίου, 6° ΜΣΕΠ, Α.Α. Μοδίου, Α.Α. Αγιάρτου, 204ΜΓΑΠ, Β.Κ. Αντίκυρας, 126ΣΜ, 130ΣΜ, 134ΣΜ και 4° ΣΑ. Επίσης, η είσοδος των νέων αεροσκαφών στη Μονάδα, η οποία ολοκληρώθηκε στα τέλη του 1992 και στο πλαίσιο αύξησης των μηχανογραφικών στοιχείων τους, επέσπευσε την απαίτηση για ανάπτυξη και λειτουργία της αντίστοιχης μηχανογραφικής εφαρμογής στην Πτέρυγα.

Βασικός στόχος της Μονάδας στον τομέα των επιχειρήσεων ήταν η εκπαίδευση του προσωπικού στις σχετικές διαδικασίες σύμφωνα με το Σχέδιο Επιχειρήσεων Τακτικής Αεροπορίας, ώστε να αποκτηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις εφαρμογής του. Στο πλαίσιο

εκπαίδευσης του επιχειρησιακού προσωπικού της και στη βάση του νέου ΣΕΤΑ οι δύο πολεμικές Μοίρες (331ΜΠΚ και 332ΜΠΚ) εκπόνησαν πιθανά σενάρια ενεργειών αμυντικών και επιθετικών.

Στο διάστημα 8-19 Μαΐου 1995 η Μονάδα συμμετείχε με πληρώματα Μ2000 σε ασκήσεις εναέριου μάχης εναντίον αμερικανικών F-16 της 510^{ης} Μοίρας της USAF, η οποία ανήκε στην 31^η Πτέρυγα και μεταστάθμευσε από το Ανίανο της Ιταλίας στην 111ΠΜ. Οι εμπειρίες που απέκτησαν τα ελληνικά πληρώματα υπήρξαν σημαντικές, ιδιαίτερα σε δύο βασικούς τομείς: στην οργάνωση και τυποποίηση των αμερικανικών πληρωμάτων κατά τη σχεδίαση και εκτέλεση της αποστολής τους και στις επιδόσεις και εκμετάλλευση των νέων βλημάτων τύπου AMRAAM. Η εν λόγω άσκηση είχε επιπλέον σημασία για τους Έλληνες χειριστές, διότι η Τουρκία σύντομα θα αποκτούσε και θα εξόπλιζε τα αεροσκάφη της (F-16) με αυτού του τύπου πυραύλων αέρος-αέρος (ΣΣ που δεν εντάχθηκαν στο ελληνικό οπλοστάσιο παρά μερικά χρόνια αργότερα, αφήνοντας ένα μεγάλο χρονικό «παράθυρο» στο οποίο η ΠΑ ήταν ευάλωτη).

Το διάστημα από 25-1-1994 μέχρι 21-7-1995 η 114ΠΜ εκτέλεσε υπηρεσίες ετοιμότητας με αεροσκάφη επιφυλακής σε καθημερινή βάση από το αεροδρόμιο της Μονάδας και την 135ΣΜ. Από το αεροδρόμιο της Πτέρυγας διατέθηκαν 238 εξοδοί SCRAMBLE με Μ2000 και F.1CG αναχαιτίζοντας 288 αεροσκάφη και από την 135ΣΜ εκτελέστηκαν 353 εξοδοί SCRAMBLE αναχαιτίζοντας 376 αεροσκάφη.

Στοχεύοντας στην αύξηση της διαθεσιμότητας και κατ' επέκταση της καλύτερης εκμετάλλευσης των αεροσκαφών, η Μονάδα εκπόνησε μελέτη για τη συντήρηση των F.1CG, στην οποία προτεινόταν αλ-

λαγή του κύκλου συντήρησης. Η πρόταση έγινε αποδεκτή από την ηγεσία και είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της εκμετάλλευσης των F.1CG σε ποσοστό 30%, αφού από 600 ώρες πτήσης και 2 χρόνια επεκτάθηκε στις 900 ώρες και στα 3 χρόνια.

Όπως είναι γνωστό, η επιβιωσιμότητα της Μονάδας αποτελεί τον πρωταρχικό παράγοντα για να φέρει σε πέρας την αποστολή της. Η διοίκηση της Πτέρυγας προσδίδοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στον τομέα Άμυνας-Φρούρησης κατέβαλλε μεγάλη προσπάθεια αναβάθμισης του ρόλου της 414ΜΑΦ με έμφαση στην αύξηση της επιχειρησιακής ικανότητάς της. Συγκεκριμένα, από τις 17 Ιουλίου 1995 μέχρι τις 31 Ιουλίου 1997 έγινε επιλογή νέων θέσεων μάχης του συστήματος ΒΕΛΟΣ, οργανώθηκε και υλοποιήθηκε εκπαίδευση μόνιμου προσωπικού έτερων ειδικοτήτων στα πυροβόλα Rheinmetall καθώς και σε άλλα θέματα Α/Α άμυνας για μια επιχειρησιακή φυλακή, λόγω του χαμηλού ποσοστού επάνδρωσης των υπόψη όπλων σε στρατεύσιμους με ειδικότητα πυροβολητού.

Την ίδια χρονιά, τα αποτελέσματα από τη συμμετοχή της Α/Α άμυνας (ΒΕΛΟΣ-Α/Α όπλα) σε ασκήσεις ΙΕΡΑΚΑ ΙΙ και COMAO κρίθηκαν πολύ ικανοποιητικά. Επίσης, τα αποτελέσματα των Α/Α βολών της Μονάδας στο Πεδίο Βοήθς Κρήτης, τόσο του ΒΕΛΟΣ όσο και των Rheinmetall, χαρακτηρίστηκαν από το ΑΤΑ από ικανοποιητικά μέχρι άριστα!



Συντήρηση Mirage F1CG στη ΜΣΒ της 114ΠΜ

Πίνακας 4: η διαμόρφωση των Μοιρών της 114ΠΜ τον Δεκέμβριο του 1989

Μοίρα	Τύπος Αεροσκάφους	Αριθμός αεροσκαφών
331 ΜΠΚ	Μ2000	15
332 ΜΠΚ	Μ2000	13
342 ΜΠΚ	F1CG	17
366 ΣΕΕ	T-33	5

Πίνακας 5: πτητικό έργο των πολεμικών Μοιρών της 114ΠΜ από 1/6/1990 μέχρι 31/8/1991

Τύπος Αεροσκάφους	Μοίρα	Έξοδοι	Ώρες
F1CG	342 ΜΠΚ	4169	3780.15'
Μ2000	331 ΜΠΚ	2899	3018.45'
Μ2000	332 ΜΠΚ	2822	2858.50'
T-33	366 ΣΕΕ	457	556.25'



(Θέμης Βρανάς)

Σημειώσεις

1. Το πρώτο Ακροβατικό Σμήνος της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας δημιουργήθηκε στις αρχές του 1953 στην Αεροπορική Βάση Λάρισας. Είχε την ονομασία «Πυροπληγές του Ουρανού» (αναλογικά με τη μετάφραση του Αμερικανικού Ακροβατικού Σμήνου «Sky Blazers») με έμβλημα τη φλόγα και περιλάμβανε τέσσερα αεροσκάφη F-84G, με αντίστοιχο αριθμό χειριστών. Διαλύθηκε τον Αύγουστο του 1958.
2. Τρία χρόνια μετά τη διάλυση του δεύτερου Ακροβατικού Σμήνου επειδή τα αεροσκάφη F-86E ήταν πολύ παλιά, αποφασίστηκε από το Αρχηγείο Αεροπορίας η συγκρότηση νέου Ακροβατικού Σμήνου με F-5A, το οποίο έλαβε την ονομασία «Νέα Ελληνική Φλόγα».
3. Η μετακίνηση έγινε σε εκτέλεση της 28 ΑΤΑ/ΕΠΧ/824/23-5-58 διαταγής
4. Σύμφωνα με την 28 ΑΤΑ/ΣΥΝΤ./131/10-5-60 διαταγή
5. Η μετακίνηση έγινε σε εκτέλεση της 28 ΑΤΑ/ΣΥΝΤ./142/14-5-60 διαταγής
6. Σύμφωνα με την 28 ΑΤΑ/ΣΥΝΤ./140/14-1-60 διαταγή
7. Σύμφωνα με την ΑΑ/2121/ΟΡΓ/Ε.150 36/22-1-69 διαταγή
8. Σύμφωνα με την 28 ΤΑΔ/3ΕΓ/16/22-1-71 διαταγή
9. Σύμφωνα με τη Φ.505/300/Ε.230419/27-2-75/ΑΑ/5ΕΓ διαταγή
10. Σύμφωνα με τη Φ.305/300/Α.85688/1-3-75/ΑΑ διαταγή
11. Σύμφωνα με τη Φ.505/300/Α.85686/1-3-75/ΑΑ διαταγή
12. Φ.511/100/Α.86780/28-7-75/ΑΑ/5ΕΓ διαταγή συγκροτήσεως της 342ΜΠΚ (F.1CG). Με τη συγκρότηση της Μοίρας αυτής έγινε διαχωρισμός της 342 σε 342 ΜΠΚ/Φ.1CG και 342 ΜΠΚ/Φ.1CG. Η πρώτη διαλύθηκε στις αρχές του 1977 και τα F-102Α μεταφέρθηκαν στην 112ΠΜ.
13. Σύμφωνα με τη Φ.505/300/Α.85417/28-2-76/ΑΑ/5ΕΓ διαταγή
14. Σύμφωνα με την Π.Δ. 6-0-5-16/76 ΓΕΑ
15. Σύμφωνα με τη Φ.505/300/Α.85770/9-5-77/ΓΕΑ διαταγή
16. Σύμφωνα με τη Φ.630/000/ΑΠ.81374/17-5-77/ΓΕΑ διαταγή
17. Σύμφωνα με τη Φ.511/100/Ε.429935/28-12-1981 διαταγή
18. Σύμφωνα με τη Φ.511/100/ΑΠ.400268/Σχ.17/22-7-1984 διαταγή
19. Σύμφωνα με τη Φ.000/ΑΔ.266323/Σ.4259 διαταγή

Άσκηση διάσωσης χειριστή Mirage 2000ΕGM της 331ΜΠΚ στην 114ΠΜ



Οι Πολεμικές Μοίρες της Πτέρυγας, με τους χειριστές των μαχητικών αεροσκαφών, κατά κύριο λόγο, και το προσωπικό υποστήριξης, καλούνταν συνεχώς να εφαρμόσουν την εκπαίδευσή τους σε πραγματικές συνθήκες «μάχης» με ακρίβεια χρόνου και αποτελεσματικότητα. Ο ενδεικτικός Πίνακας 6 για το έτος 1994 που παραθέτουμε καταγράφει τις αναγκαίες τουρκικών αεροσκαφών που πραγματοποιήθηκαν ως μέρος του συνολικού έργου και των ευθυνών/υποχρεώσεων των τριών πολεμικών Μοιρών της 114ΠΜ. Μεταξύ των ετών 1994 και 1996 η Πτέρυγα έλαβε μέρος σε σημαντικό αριθμό ασκήσεων, ολοκληρώνοντάς τις με επιτυχία. Τον Ιανουάριο του 1994 διεξήχθη η άσκηση ΑΣΤΡΑΠΗ, στην οποία συμμετείχαν οι πολεμικές Μοίρες με αεροσκάφη Μ2000. Επίσης, στο πλαίσιο βελτίωσης της μαχητικής ικανότητας των χειριστών εκτελέστηκαν τον Φεβρουάριο του 1994 προγραμματισμένες ασκήσεις ΙΕΡΑΚΑΣ μεταξύ των Μοιρών της Πτέρυγας και Μοιρών άλλων Μονάδων (340, 346, 330, 338, 335). Επιπλέον, αεροσκάφη Μ2000 της 114ΠΜ συμμετείχαν τακτικά σε ασκήσεις συνεργασίας με τις συστοιχίες ΗΑΥΚ των Β', Γ' και Δ' Πυροβοληαρχιών. Ακόμη, η 114ΠΜ έλαβε μέρος στην άσκηση επί χάρτου ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ 95 (με επάνδρωση του Κέντρου Επιχειρήσεων) στην άσκηση ΔΟΞΑ στο Πεδίο Βολής Κρανέας με τέσσερα Μ2000 και δύο F.1CG και στις ασκήσεις: ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ (Ιούνιος 1995 με έξι Μ2000 και δύο F.1CG), ΝΑΔΙΝΑΔΣ (τακτική ΝΑΤΟϊκή άσκηση), ΚΑΜΠΕΡΟΣ 95, ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ 95 κ.ά. Τον Ιανουάριο του 1996 λόγω της ελληνοτουρκικής κρίσης διακόπηκε η άσκηση ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ 96 και η Πτέρυγα λειτούργησε με αυξημένα μέτρα ασφαλείας και ετοιμότητας με μετασταθμεύσεις αεροσκαφών. Η 114ΠΜ παρά την τροποποίηση του προγράμματός της με αύξηση των επιχειρησιακών αναγκών συμμετείχε και ανταποκρίθηκε πλήρως στις απαιτήσεις των εθνικών και διασυμμαχικών ασκήσεων: ανταλλαγή Μοιρών

Πίνακας 6: πραγματοποιηθείσες αναγκαίες έτους 1994

Μοίρα	Ιαν.	Φεβ.	Μαρ.	Απρ.	Μαϊ.	Ιουν.	Ιουλ.	Αύγ.	Σεπ.	Οκτ.	Νοε.	Δεκ.
331 ΜΠΚ	8	18	14	36	12	18	13	12	8	25	48	4
332 ΜΠΚ	19	22	12	6	5	24	5	4	6	10	10	8
342 ΜΠΚ	6	30	12	-	8	8	6	-	8	18	16	6

342ΜΠΚ και ισπανικής 462Μ, SURVEY 29-30/7, ΗΝΙΟΧΟΣ, ανταλλαγή Μοιρών 332ΜΠΚ και ολλανδικής 306Μ, ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ 96 κ.ά. Η δύναμη αεροσκαφών της 114ΠΜ τον Δεκέμβριο του 1996 ήταν 37 Μ2000, 12 F.1CG και 10 T-33Α για ένα σύνολο 57. Το 366ΣΕΕ καταργήθηκε τον Αύγουστο του 1998 και τα αεροσκάφη που δεν αποσύρθηκαν από τον στόλο της ΠΑ εντάχθηκαν στη δύναμη της 222ΜΕΕ (115ΠΜ). Η 114ΠΜ μετά την κατάργηση του 366ΣΕΕ παρουσίαζε, σε επίπεδο Πολεμικών Μοιρών, την εξής δομή: 331ΜΠΚ 17 Μ2000, 332ΜΠΚ 18 Μ2000 και 342ΜΠΚ 12 F.1CG. Η 342ΜΠΚ ανέστειλε τη λειτουργία της στις 30 Ιουνίου 2003 αφήνοντας τις πολεμικές Μοίρες Παντός Καιρού 331 και 332 να συνεχίζουν το έργο της: τη διαφύλαξη των εναέριων συνόρων της χώρας μας και τη διατήρηση της εθνικής ακεραιότητας της Ελλάδας μέχρι και τον επόμενο σταθμό για την 114ΠΜ, την ένταξη σε υπηρεσία των Mirage 2000-5 Mk2 λίγα χρόνια αργότερα. Για το σύγχρονο αυτό κομμάτι της Ιστορίας της Πτέρυγας μέχρι και σήμερα θα σας παραπέμψουμε σε πρόσφατες αναφορές και άρθρα του περιοδικού. Η ιστορία της 114ΠΜ δεν μπορεί να αποτυπωθεί μέσα σε λίγες σελίδες, όμως επιχειρήθηκε να γίνουν κατανοητές από τον αναγνώστη η διαδρομή και η εξέλιξη της Πτέρυγας παράλληλα με τα «βήματα» προόδου της ΠΑ. Οι συνθήκες ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού της 114ΠΜ δεν ήταν πάντα ευνοϊκές -λαμβάνοντας υπ' όψιν τις συνθήκες που ενίοτε επικρατούσαν στο ευρύτερο πολιτικό και γεωπολιτικό πλαίσιο. Όμως ο σταθερός στόχος και σκοπός της ΠΑ όσον αφορά στον εκσυγχρονισμό της και τη διατήρηση της μαχητικής της ικανότητας σε υψηλά επίπεδα, αποτελούσε και αποτελεί τον παράγοντα εθιμικής και επίτευξης της βέλτιστης απόδοσής της. Η ιδέα της υψηλής ευθύνης είναι το κύριο χαρακτηριστικό των Πτερυγών Μάχης και εδραίωνει την αξία τους στις συνειδήσεις του προσωπικού τους και του συνόλου των Ελλήνων. **ΠΕΩ**

Ο Α/ΓΕΑ Απτος (Ι) Ν. Στάπας και ο Δκτής της 114ΠΜ Ταξχος (Ι) Ν. Παπαδάκης καλωσορίζουν τα πληρώματα και τους τεχνικούς των Αφών Mirage 2000.



Άσκηση «ΙΕΡΑΞ» μεταξύ της 331ΜΠΚ και της 346ΜΠΚ. Διακρίνεται ο Δκτής της 331ΜΠΚ Άσμος (Ι) Ι. Θωμαΐδης.

