

Αισθάνομαι ιδιαίτερη τιμή και συγκίνηση που βρίσκομαι σε τούτο το βήμα, μπροστά σε τόσο εκλεκτό ακροατήριο, που ο καθένας, αν στρέψει το βλέμμα προς τα πίσω, θα φέρει πολλές μνήμες και εμπειρίες για να αποχαιρετήσω έναν θρύλο, έναν έρωτα για πολλούς, έναν αντίζηλο για κάποιους άλλους που έμελλε να ταράξει τα δεδομένα της εποχής και να γράψει τις δικές του ανεξίτηλες σελίδες στην ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας.

Και νομίζω ότι μπορώ να το κάνω, μια και είχα τη χαρά να το πετάω από νέος Υποσμηναγός μέχρι και Ταξίαρχος και να περάσω από όλες τις θέσεις που ένας αεροπόρος επιθυμεί να υπηρετήσει.

Είναι το αεροσκάφος A-7, ο θρυλικός κουρσάρος, που σβήνει σήμερα για πάντα τον κινητήρα του και αναπαύει πλέον τα φτερά του. Ένα είναι όμως σίγουρο, ότι οι άνθρωποι που το πέταξαν και το υποστήριξαν με οποιοδήποτε τρόπο, θα το έχουν μέσα στην καρδιά τους, ως ένα από τα πλέον αξιόπιστα και αγαπημένα αεροσκάφη που υπηρέτησαν. Τα ιδιαίτερα δε χαρακτηριστικά του που το καθιέρωσαν για δεκαετίες, παραμένουν αναλλοίωτα, για να μην πω αξεπέραστα.

Για την ιδέα της πτήσης έχουν γραφτεί πολλά και έχουν ειπωθεί ακόμα περισσότερα. Όπως η φιλία οδηγεί στο σύντροφο, ο έρωτας στο ταίρι και η ανάγκη σε κάτι, έτσι και πολλοί νέοι επένδυσαν την προσωπικότητά τους, τις γνώσεις και την τόλμη της νιότης τους σε μια πολύτιμη αρετή που είναι η «αεροπορική ιδέα».

Είναι το μεγαλύτερο μέρος των παρευρισκομένων, που στα πρόσωπά τους βλέπεις ανθρώπους που διδάχθηκαν και δίδαξαν, εκπαιδεύθηκαν και εκπαιδευσαν ακόμη και ενέπνευσαν νεώτερους κατά τη διάρκεια της υπηρεσιακής τους καριέρας.

Είναι όλοι αυτοί που με το μόχθο της προσωπικής εργασίας, το φιλότιμο και την προσήλωσή τους στο καθήκον, σε μια σφιχτή γροθιά, κατάφεραν το αεροσκάφος, που αποχαιρετούμε σήμερα, να το καταστήσουν «σταθμό». Δε συμβιβάστηκαν με τα εύκολα, αλλά με τα δύσκολα κάνοντας το άριστο εξαιρετικό, γνωρίζοντας ότι συμβιβασμοί κάτω του άριστου εμπεριέχουν ρίσκο και οδηγούν σε δυσάρεστα αποτελέσματα. Για τούτο και το θαυμάσιο αυτό οπλικό σύστημα αξιοποιήθηκε άμεσα και χρησιμοποιήθηκε αποτελεσματικά σε κάθε του κάλεσμα.

Σήμερα, λοιπόν, με το χάρισμα της γνώσης που έρχεται με του χρόνου το πέρασμα, «απογαλακτισμένος» αρκετά χρόνια από την καθημερινή δράση, αποφεύγοντας όσο μπορώ το συναίσθημα και χρησιμοποιώντας τη γλώσσα της λογικής, θα προσπαθήσω στον λίγο χρόνο που μου διατίθεται να φέρω στη μνήμη μου μερικές από τις πάμπολλες προσφορές του A-7 στον καθένα μας, αλλά και στην Πολεμική Αεροπορία γενικότερα.

Βρισκόμαστε στη δεκαετία του '60 όπου η τεχνολογία έχει αλλάξει τη φύση της ανθρώπινης ύπαρξης. Στις, μέχρις εκείνης της στιγμής, γνώσεις της αεροναυτιλίας και της τεχνικής, προστέθηκαν οι ραγδαίες εξελίξεις και οι ανακαλύψεις των φυσικών επιστημών, συνδυασμένες με τα πρώτα στάδια της πληροφορικής και άρχισαν να παράγονται οπτικά συστήματα με πρωτόγνωρες για την εποχή επιδόσεις.

Ήταν η κρίσιμη καμπή της αντικατάστασης του ανθρώπινου χεριού από πολλαπλούς μηχανισμούς με συνέπεια την επέκταση της ανθρώπινης δραστηριότητας σε περισσότερους τομείς.

Έτσι γεννιέται το A-7 που αναμένεται να καλύψει τις ανάγκες των Η.Π.Α. στο κρίσιμο μέτωπο της Ν.Α. Ασίας. Είναι το αεροσκάφος που θα εκτελέσει με επιτυχία τόσες αποστολές όσες όλοι οι άλλοι τύποι μαζί και δικαίωσε απόλυτα την επιλογή του.

Φθάνουμε στα μέσα της δεκαετίας του '70. Στην πατρίδα μας, τα εσωτερικά προβλήματα μεγάλα και τα εξωτερικά σε «αναμμένα κάρβουνα». Ο κύριος όγκος των αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας πεπαλαιωμένος. Οι τεχνικοί με υπεράνθρωπες και ανιδιοτελείς προσπάθειες πασχίζουν να διατηρήσουν τα αεροσκάφη ετοιμοπόλεμα.

Η ελπίδα και η ανύψωση του ηθικού βρίσκεται στην έλευση των πρώτων F-4 στην Ελλάδα και στην αναμονή των A-7.

Ο χρόνος αυτός δεν άργησε να περάσει και στις 15 Αυγούστου του 1975, τα πρώτα αεροσκάφη φτάνουν στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στο αεροδρόμιο που βρισκόμαστε, με τελικό προορισμό την 115 Πτέρυγα Μάχης στη Σούδα, που είναι και η μητρική μονάδα. Οι δυσκολίες πολλές, οι υποδομές περιορισμένες, οι γνώσεις πληροφορικής μηδαμινές (μιλάμε για δεκαετία '70), δυαδικά μαθηματικά σχεδόν άγνωστα. Ετοιμοπόλεμοι χειριστές λίγοι, προσέλευση αεροσκαφών σχετικά γρήγορη.

Νέοι όροι μπαίνουν στο λεξιλόγιο της Αεροπορίας. Το Flight Simulator σε ολοκληρωμένη μορφή, τα Avionics, τα Workshops. Ξεφεύγουμε από το σκοτεινό Cockpit των παλαιών αεροσκαφών και μπαίνουμε στο καινούριο, το ψηφιακό Head-Up Display (Ηλεκτρονική Απεικόνιση της πτήσης στο οπτικό πεδίο του χειριστή), με τακτικό υπολογιστή, με RADAR με PMDS, κάτι αντίστοιχο με το σημερινό G.P.S. και άλλα πρωτόγνωρα για την εποχή συστήματα.

Φώτα προσγείωσης στο αεροσκάφος εκείνη την εποχή δεν υπάρχουν, παρά μόνο ένα Taxi Light για την τροχοδρόμηση τη νύχτα. Ακόμα και ο τρόπος προσγείωσης διέφερε από τα μέχρι τότε δεδομένα. Γι' αυτό και χρησιμοποίησαν τον όρο ότι το «A-7 είναι κάτι άλλο». Ακόμη και οι ίδιοι οι κατασκευαστές έλεγαν ότι «για να μπορέσεις να

αξιοποιήσεις όλα αυτά που σου προσφέρει, χρειάζεσαι 1,5 χειριστές αν και είναι μονοθέσιο. Μέσα σ' όλα αυτά και η ογκώδης βιβλιογραφία όλη στα Αγγλικά. Όλοι, χειριστές και τεχνικοί, μ' ένα βιβλίο αγκαλιά προσπαθούσαμε να ρουφήξουμε και την τελευταία λεπτομέρεια από τη μυστικότητα του. Κι όμως, χάριν στον επαγγελματισμό, που μας οδήγησε να ακολουθήσουμε και την τυποποίηση των διαδικασιών, καταφέραμε, σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, να αξιοποιήσουμε και να αφομοιώσουμε αυτή την περίπλοκη οπλική πλατφόρμα.

Η απλή χειριστική ικανότητα άρχισε να μη φθάνει και να χρειάζεται περισσότερη επιστημονική γνώση και από τους συντηρητές και από τους χρήστες. Είναι η εποχή που οι διάφορες εφευρέσεις βρίσκουν την πρώτη τους εφαρμογή στο όπλο που λέγεται αεροπλάνο και οι απαιτήσεις πολλαπλασιάζονται.

Οι οπλουργοί έπαψαν να είναι μεταφορείς όπλων. Είναι χρήστες ηλεκτρονικών συστημάτων που μόνο μέσω αυτών μπορούσαν να φορτωθούν και να αφηθούν ασφαλώς τα όπλα. Αναπτύσσεται άμιλλα μεταξύ του προσωπικού για την ακρίβεια των βολών και για τη θεραπεία κάποιας αστοχίας.

Η αξιοπιστία του στις χαμηλές πτήσεις και η σχεδίασή του επέτρεπε την χωρίς αναταράξεις μετάβαση στο πεδίο της μάχης και την εκπαίδευση των χειριστών στις αποστολές αυτού του είδους με αξιοσημείωτα αποτελέσματα ακρίβειας. Έτσι, κάλυπτε πλήρως τις αποστολές υποστήριξης των χερσαίων δυνάμεων, αυξάνοντας το ηθικό των εμπλεκομένων, αλλά και την μαχητική τους ικανότητα.

Μας οδήγησε στις συνδυασμένες επιχειρήσεις (JCRs) σε συνεργασία με αεροσκάφη εναέριας επικράτησης, που βοήθησε πολύ τους σχεδιάζοντες στην οικονομία δυνάμεων. Πέραν όμως αυτού, η συνεργασία με χειριστές διαφόρων τύπων, αύξησε την εμπιστοσύνη και την ασφάλεια γνωρίζοντας ο ένας την αποστολή του άλλου.

Η μεγάλη διάρκεια πτήσεων σε συνδυασμό με την ποικιλότητα των όπλων που μετέφερε, μας έδωσε το δικαίωμα να βλέπουμε με άλλο μάτι την αποστολή και να ψάχνουμε να βρούμε άλλους τρόπους αντιμετώπισής της. Ήταν τα πρώτα αεροσκάφη που πέταξαν πάνω από την Κύπρο σε άσκηση «Νικηφόρος - Τοξότης» που είχα την τιμή να συμμετέχω μαζί με τους ανθρώπους μου ως τακτικός αρχηγός της αποστολής και διοικητής της 115 Πτέρυγας Μάχης. Μαζί μας ήταν και ο τότε Επιτελάρχης του Αρχηγείου Τακτικής Αεροπορίας και μετέπειτα αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, ο Πτέραρχος κ. Γεώργιος Αντωνετσής.

Η ηρεμία και η μοναξιά της θέσης του χειριστού, το ανακάτεμα με τα σύννεφα και η πτήση δίπλα στο απέραντο γαλάζιο που υποστηρίζαμε, μας γιγάντωνε τη θέληση για καλύτερη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του αεροσκάφους, αποβλέποντας στην αποστολή. Από την άλλη μεριά, οι τεχνικοί μας χρησιμοποιούντες τη φυσική τους

ευφυΐα, ανακάλυπταν τρόπους αντιμετώπισης των αδυναμιών του, που ούτε οι ίδιοι οι κατασκευαστές είχαν σκεφθεί. Μας όπλισε, δηλαδή, με τόλμη και αποφασιστικότητα. Τα παραδείγματα πολλά. Επιτρέψτε μου να αναφέρω μόνο ένα προς χάριν των νεώτερων ως δείγμα ανησυχίας των ανθρώπων που είχαν ταχθεί τότε να υπηρετήσουν αυτό το αεροσκάφος και την πατρίδα.

Μέσα στην ποικιλία των όπλων που μπορούσε να μεταφέρει ήταν και οι βόμβες CBU, ένα είδος βόμβας που φεύγοντας από το αεροσκάφος άνοιγε σε κάποιο σημείο και διασκορπίζονταν πολλά μικρότερα βομβίδια στο στόχο. Τότε καλύπταμε τέτοιους στόχους. Όμως, παρότι το αεροσκάφος είχε τη δυνατότητα να αφήνει βόμβες, όχι μόνο σε κάθοδο αλλά και με άνοδο, που σήμαινε αρκετή απόσταση από το στόχο άρα επιβιώσιμότητα αλλά και ισχύ, δυστυχώς, το εγχειρίδιο του αεροσκάφους δεν επέτρεπε την άφεση της συγκεκριμένης βόμβας με γωνία μεγαλύτερη των 4°. Επειδή όλα έδειχναν ότι η βόμβα μπορεί να αφεθεί και με μεγαλύτερη γωνία ανόδου, παρακαλέσαμε έναν συμμαθητή μου της Σχολής Μηχανικών Αεροπορίας, που εξειδικεύετο εκείνη την περίοδο σε τέτοιες μελέτες, να εξομοιώσει την τροχιά της συγκεκριμένης βόμβας στο computer (ελάχιστοι είχαν εκείνη την εποχή) και να μας πει σχετικά. Πράγματι, μας ανέφερε ότι η τροχιά της μετά την άφεση είναι απόλυτα ασφαλής για το αεροσκάφος μέχρι γωνίας ανόδου 42° και είναι ίδια ακριβώς με τις εκπαιδευτικές βόμβες που χρησιμοποιούσαμε. Αρχηγός του ΑΤΑ, τότε ήταν ο Πτέραρχος κος Χατζήρης, πατέρας του σημερινού Διοικητή της 116 Πτέρυγας Μάχης. Του αναφέραμε το γεγονός επειδή τακτικά ήταν πολύ σημαντικό για την επιβίωση του αεροσκάφους και τον παρακαλέσαμε να επιτρέψει μια δοκιμή με πραγματικά πυρά. Ο Αρχηγός όχι μόνο μας εμπιστεύθηκε, αλλά πέταξε και ο ίδιος με το αεροσκάφος που έκανε τη δοκιμή, η οποία στέφθηκε με απόλυτη επιτυχία.

Η αξία του όμως δε μειώθηκε με το πέρασμα του χρόνου, αντίθετα απετέλεσε μια πλατφόρμα αξιοποίησης και απόκτησης εμπειρίας των χειριστών για να προχωρήσουν σε πιο προηγμένους τύπους αεροσκαφών. Και αυτό γιατί η τεχνολογία του και ο εξοπλισμός του ήταν, κατ' εμέ, μια εικοσαετία μπροστά από την ηλικία του. Η αξιοσύνη και η ικανότητα των τεχνικών και χειριστών που επάνδρωσαν τις Μοίρες των νέων αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας μας είναι καθημερινά ορατή.

Παράλληλα με το ευρύ φάσμα των όπλων που μετέφερε προγραμματιζέτο για αποστολές με εγγυημένη ακρίβεια, απαλλάσσοντας τα πιο προσεγμένα μαχητικά από αυτό το έργο και διατίθεντο για αποστολές στόχων υψηλότερης επιχειρησιακής αξίας, συμβάλλοντας έτσι στην οικονομία δυνάμεων.

Αυτό ήταν το A-7 που όλοι θα θυμόμαστε με νοσταλγία. Ήταν, κατά γενική ομολογία, το καλύτερο αεροσκάφος ελαφράς κρούσης που γεννήθηκε ποτέ, γι' αυτό και ο ενθουσιασμός για την αυθεντικότητα και την αξιοπιστία του δεν αμφισβητήθηκε ποτέ.

Η εξωτερική του εμφάνιση δεν γοήτευε πολλούς, αλλά καταδείκνυε την αξία και τη φήμη του μέσα από τις αποστολές του.

Για να γίνουν όμως όλα αυτά χρειάστηκαν θυσίες και θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθούμε στη μνήμη όλων εκείνων που έδωσαν ότι πολυτιμότερο είχαν, την ίδια τους τη ζωή για να μπορούμε εμείς σήμερα να ζούμε σε ελεύθερη πατρίδα, σε δημοκρατία, με την ορθόδοξη χριστιανική πίστη των πατέρων μας.

Στο σημείο αυτό ήθελα να ευχαριστήσω την Ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας που μου έδωσε τη χαρά να έχω χθες μία πτήση μαζί του. Και, όπως πάντα με προσγείωσε ασφαλώς, όπως έκανε χιλιάδες φορές στο παρελθόν. Ήταν ένα αντίδωρο προς εμένα για την εμπιστοσύνη που του έδειξα όλα αυτά τα χρόνια.

Κλείνοντας, με την ωριμότητα των χρόνων και τη συσσωρευμένη πείρα, ήθελα να απευθυνθώ στους νεότερους συνεχιστές της αεροπορικής ιδέας που θα κληθούν να υπηρετήσουν από νέα πόστα την Πολεμική Αεροπορία και να τους πω:

- ➔ Διατηρείστε και ενισχύστε την ομαδικότητα απελευθερωμένοι από οποιαδήποτε ιδιοτέλεια.
- ➔ Αφοσιωθείτε στο καθήκον με αγάπη για την αποστολή σας, ντυμένοι με την αρχοντιά της ευσυνειδησίας, αυξάνοντας τις ικανότητές σας και παράλληλα την αποτελεσματικότητα της Πολεμικής Αεροπορίας.
- ➔ Κρατήστε ψηλά τις έννοιες της προσωπικότητας, της ελευθερίας, της αρετής, της ανθρωπιάς και της πατρίδας.
- ➔ Κλείστε ερμητικά την πόρτα σε έννοιες διάφορες προς την ιδιότητα του Ικάρου και των μελών της αεροπορικής οικογένειας.

Μόνο έτσι θα πορευτείτε σε ελεύθερους ουρανούς με μια Αεροπορία αντάξια αυτών που τη γέννησαν.

Σας ευχαριστώ!

Αντιπτέραρχος ε.α Αντώνιος Ιορδάνου