

Εγκατάλειψη μαχητικού αεροσκάφους F-84F Thunderstreak.
Εγκατάλειψη μαχητικού αεροσκάφους F-84F Thunderstreak.
(Ζωντανή αφήγηση από το χειριστή)



Ήταν Τετάρτη, 29 Ιουλίου του 1959, όταν ο Ανθυποσμηναγός Ευθύμιος Φλέσσας του Κωνσταντίνου έλαβε την διαταγή από τον Αξιωματικό επιχειρήσεων της 335 Μοίρας Διώξεως Βομβαρδισμού, Σμηναγό Ραβαζούλα, να εκτελέσει δοκιμαστική πτήση στο υπ' αριθμόν 944 **F-84F** αεροσκάφος της 110 Πτέρυγας Μάχης που είχε μετασταθμεύσει στην Λάρισα. Ήταν η ώρα περίπου 13:30 και στη Λάρισα και η θερμοκρασία προσέγγιζε τους 38 βαθμούς Κελσίου.

Ο νεαρός Ανθυποσμηναγός πολύ ενωρίς με το εγερτήριο σάλπιγμα, ξεπετάχτηκε από το κρεβάτι του, στα δωμάτια των εργένηδων αξιωματικών όπου συγκατοικούσε μαζί με τους αείμνηστους Υποσμηναγό Αχιλλέα Τζελίλη και Ανθυποσμηναγό Θεόδωρο Αγιασοφίτη, για την πρωινή επιθεώρηση των σμηνιτών της 335 ΜΔΒ και την εν συνεχεία οδήγησή τους στο εστιατόριο(που ήταν τότε σε σκηνή) για να πάρουν το πρωινό τους.

Μετά το πρωινό, ο κάθε σμηνίτης πήγε στο πόστο του, άλλοι στην πίστα, άλλοι στα μαγειρεία για αγγαρεία και άλλοι για σκοπιά. Στη 335 ΜΔΒ εκείνη την ημέρα δεν υπήρχαν άλλοι αξιωματικοί διότι είχαν πάρει την καλοκαιρινή τους άδεια. Μόνο ο Φλέσσας με τον αξιωματικό Επιχειρήσεων Σμηναγό Φώτη Ραβαζούλα είχαν μείνει. Ο Φλέσσας ήταν απόφοιτος της Σχολής Ικάρων (Ε.Κ.Ε.Χ. Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών) και επρόκειτο να μονιμοποιηθεί και αυτός ήταν ένας επί πλέον λόγος που είχε πολλές υπευθυνότητες στη Μοίρα. Ήταν προσωπάρχης, βοηθός αξιωματικού ασφαλείας πτήσεων και ετοιμοπόλεμος πιλότος, καθήκοντα τα οποία εκτελούσε με πολύ ζήλο για να συμβάλλει και αυτός, ώστε η μικρή τότε Αεροπορία μας να μπορέσει αναπτυχθεί μέσα στα πλαίσια του ΝΑΤΟ (North Atlantic Treaty Organization).

Μετά τις πρωινές ενέργειες με του σμηνίτες, ο Φλέσσας πήγε στον Πύργο ελέγχου για να κατευθύνει τις τοπικές πτήσεις και κατά τις 12:00 πήγε στο λεγόμενο "conduct car" για να αλλάξει στη «βάρδιά» τον προηγούμενο πιλότο. Περίπου στις 13:30 επέστρεψε πάλι στο γραφείο επιχειρήσεων της Μοίρα, όπου μόνος του ήταν ο Σγός Ραβαζούλας. Πηγαίνοντας προς το κυλικείο για να πάρει ένα αναψυκτικό (γκαζόζα), πέρασε μπροστά από το γραφείο του Σμηναγού ο οποίος τον κάλεσε μέσα και του είπε «Ρε Φλέσσα έχουμε προγραμματίσει μία δοκιμαστική πτήση σήμερα και πρέπει να την βγάλουμε. Όπως βλέπεις όμως δεν έχει μείνει κανένας. Δεν την πας να τελειώνουμε για σήμερα.»

Ο Φλέσσας, ο οποίος δεν έλεγε ποτέ όχι σε κανέναν, κούνησε καταφατικά το κεφάλι και του είπε ένα μεγάλο «ΝΑΙ». Πήρε στα χέρια του τη διαταγή και τα απαιτούμενα έντυπα της δοκιμής και κατευθύνθηκε προς το δωμάτιο των αλεξιπτώτων για να πάρει το αλεξιπτωτό του και τη σωσίβιο βάρκα και να πάει στη πίστα για την απογείωση. Όταν όμως έφτασε εκεί διαπίστωσε ότι το αλεξιπτωτό του δεν ήταν κρεμασμένο στη συνηθισμένη θέση, με την πινακίδα που έφερε το όνομά του, αλλά η θέση ήταν κενή με ένα σημείωμα «προς επιθεώρηση».

Αυτόματα πήγε στη διπλανή θέση, όπου ήταν το αλεξιπτωτο του συμμαθητή του Γιώργη Χαραλαμπόπουλου (μακαρίτης και αυτός) και πήρε το δικό του. Όπως όμως ήταν βιαστικός, διότι η ώρα περνούσε, δεν ρύθμισε τις ζώνες του αλεξιπτώτου στα μέτρα του αλλά το έβαλε όπως ήταν. Όποιος γνώριζε το Γιώργο, αυτός ήταν κοντός και αδύνατος μπροστά στον Φλέσσα που πάντοτε ήταν «χοντρούλης». Η ρύθμιση λοιπόν των ζωνών του αλεξιπτώτου είχε πολύ ζωτική σημασία, την οποία ο Φλέσσας, βιαστικός όπως ήταν, την αγνόησε, πράγμα το οποίον θα προβεί μοιραίον, όπως θα δούμε αργότερα.

Βιαστικός λοιπόν παίρνει το αυτοκίνητο «Πικ απ» της μοίρας και κατευθύνθηκε στη θέση όπου το 944 αεροσκάφος ήταν παρκαρισμένο, με δύο μηχανικούς υπόλογους να περιμένουν δίπλα από αυτό. Ο ένας ήταν ο Σμηνίας μηχανικός Γιώργης Δούφας από την Ζαχάρω Ολυμπίας, πατριώτης και γνωστός του Φλέσσα. Ο άλλος ήταν κάποιος σμηνίτης που δεν έμαθα ποτέ το όνομά του. Όταν ο Φλέσσας, μετά την εξωτερική επιθεώρηση, πλησίασε το αεροσκάφος και ετοιμαζόταν να ανέβει στη σκάλα για να μπει στη θέση του πιλότου, ο Γιώργης είπε στον πιλότο. «Κύριε Φλέσσα, πρόσεξέ το αυτό, ξέρεις το είχαμε στο υπόστεγο για πολύ καιρό και έχουν γίνει πολλές μετατροπές». Και ο Φλέσσας του απάντησε. «Ε καλά ρε Γιώργη το πολύ-πολύ να το εγκαταλείψω».

Από εκεί και πέρα τα πράγματα εξελίχθηκαν κανονικά, τροχοδρόμηση στο διάδρομο 08R, δοκιμή κινητήρα με στοιχεία μεγίστης απόδοσης, άδεια απογείωσης από το πύργο ελέγχου, απογείωση, ανάρτηση σκέλους προσγειώσεως και κατευθειαν άνοδο με στροφή δεξιά μετά τα 500 πόδια ύψος για την περιοχή δοκιμής που ήταν δίπλα από τη λίμνη Κάρλα, την οποία αργότερα αποξέραναν.

Ανεβαίνοντας πάντοτε ο Φλέσσας κατέγραφε στο ειδικό έντυπο τα στοιχεία του κινητήρα, θερμοκρασίες, πιέσεις κλπ., απαιτούμενα στοιχεία για τους μηχανικούς. Προτού καλά-καλά να καταλάβει έφθασε σε μεγάλο ύψος, το υψόμετρο έδειχνε 44,000 πόδια και τότε άρχισε να ελαττώνει στοιχεία πιέζοντας

το μοχλό ισχύος προς τα πίσω και ταυτόχρονα κάνοντας στροφή δεξιά για να φτάσει πάνω από το αεροδρόμιο. Η πτήση ήταν ολιγόλεπτος επειδή ακριβώς ήταν δοκιμαστική.

Εκείνη τη στιγμή κοιτάζοντας τα όργανα είδε το κίτρινο φωτάκι, το υπ' αριθμόν 7 στο διάγραμμα, να είναι αναμμένο και ανησύχησε πολύ διότι αυτό σημαίνει υπερθέρμανση του κινητήρα. Προτού συνέλθει από τη λαχτάρα του, ευθύς αμέσως το κίτρινο φωτάκι έγινε κόκκινο, που σημαίνει ότι τώρα πλέον ο κινητήρας έχει πιάσει φωτιά. Επικράτησε πανικός και προσπαθώντας να καταλάβει τι συμβαίνει άκουσε μια έκρηξη στο πίσω μέρος της ατράκτου, τα πηδάλια να παγώνουν, όπως λέγεται στη αεροπορική ορολογία, το αεροπλάνο να πέφτει σε δεξιιά ανάστροφη περιδίνηση και ν' αρχίζει να βιδώνει προς το έδαφος. Εκείνη τη στιγμή μπαίνει σε εφαρμογή η διαδικασία ανάγκης εγκατάλειψης (μία διαδικασία που όλοι οι χειριστές την είχαμε μελετήσει προσεκτικά και που ακόμα και σήμερα την κρατώ για ενθύμιο μεταφρασμένη στα Ελληνικά από το Αγγλικό εγχειρίδιο πτήσεως του **F-84F**) του αεροσκάφους διότι τα πηδάλια πλέον δεν λειτουργούσαν και από περιδίνηση σε μεγάλο ύψος το **F-84F** δεν βγαίνει ποτέ. **Κανένας πιλότος δεν έχει διασωθεί για να μας διηγηθεί τον τρόπο εξόδου από τέτοιου είδους περιδίνηση.**

Από εκεί και πέρα τα πράγματα έγιναν περισσότερο αυτόματα. Ο πιλότος κόλλησε τα πόδια του στο κάθισμα, τράβηξε το μοχλό εκτίναξης, αριθ. 6 στο διάγραμμα του καθίσματος του πιλότου και μέσω της καλύπτρας βρέθηκε δεμένος στο κάθισμά του έξω από το αεροπλάνο πέφτοντας με τούμπες προς τα κάτω. Η κάσκα του εξαφανίστηκε μαζί με τη φιάλη οξυγόνου ανάγκης, είχε τρομερούς πόνους και έβλεπε αστράκια στο ορίζοντα αισθανόμενος ότι σύντομα θα λιποθυμήσει. Αμέσως θυμήθηκε το συγκάτοικό του τον Αχιλλέα τον Τζελίλη, που του είχα κάνει τη κηδεία του με το άγημα της Αεροπορίας στο χωριό του κοντά στο Κιλκίς, πριν κάμποσους μήνες. Δεν βρέθηκε η σωρός του υπ' όψη χειριστή και μέσα στο φέρετρο είχε τοποθετηθεί μόνο η στολή του και μερικά βαρίδια.

Το να ανοίξει κανείς το αλεξίπτωτο σε μεγάλο ύψος είναι καθαρή αυτοκτονία, αλλά λόγω των τραυμάτων του ο πιλότος Φλέσσας αποφάσισε να το ανοίξει «για να βρουν τη σωρό του και να του κάνουν καλή κηδεία και όχι όπως του φίλου του Αχιλλέα». Αυτή η λογική κυριάρχησε στη σκέψη του και ευτυχώς η ενέργειά του αυτή τον έσωσε από βέβαιο θάνατο.

Λύθηκε λοιπόν από το κάθισμά του, το κλότσησε προς τα πίσω και τράβηξε τη D λαβή του αλεξίπτωτου.

Σε μια στιγμή έριξε μια ματιά προς τα δεξιά του και είδε μία φλεγόμενη μάζα να καρφώνεται στο το έδαφος. Δεν πρόλαβε καλά-καλά να το ανοίξει και τα πάντα μαύρισαν γύρω του. Είχε πλέον λιποθυμήσει και έπεφτε με μεγάλη ταχύτητα στο έδαφος. Από εκεί και πέρα δεν θυμάται τίποτα παρά μόνο μετά από 8 ημέρες αισθάνθηκε να είναι κρεμασμένος στο λαιμό μιας χοάνης που κρεμόταν στο χείλος του Άδη. Το κεφάλι του ήταν μέσα στο χωνί, τα πόδια του κρεμιόνταν προς τα κάτω στον αέρα, έβλεπε μία μεγάλη πεδιάδα από κάτω και πολλές ανθρώπινες φωνές να τον καλούν να κατέβει. Εκείνη τη στιγμή κάποιος τον τράβηξε βίαια προς τα πάνω και άρχισε να φωνάζει δυνατά. Είχε γλυτώσει τον θάνατο αλλά οι περιπέτειες συνεχίζονται.

Σημειωτέον ότι τότε δεν υπήρχαν αυτόματα αλεξίπτωτα στην Υπηρεσία. Τα καινούργια αυτόματα αλεξίπτωτα ανοίγουν βάσει βαρομετρικού υψομέτρου αυτόματα και είχαν μεν παραληφθεί, αλλά δεν τα είχαν δώσει ακόμη στους χειριστές. Μετά από αυτό το ατύχημα όλοι οι χειριστές παρέδωσαν τα παλαιά τους αλεξίπτωτα και πήραν τα καινούργια. Αν Ο Φλέσσας το είχε πάρει ενωρίτερα δεν θα είχε όλα τα προβλήματα που έπαθε.

Βρισκόταν στο 401 Στρατιωτικό νοσοκομείο στη Λάρισα. Τον είχαν βάλει στο γύψο διότι έπαθε πολλά κατάγματα κατά την εκτίναξη και κατά την προσγείωση, όπως έμαθε αργότερα.

Του έκαναν μεταγίσεις αίματος αλλά το αίμα ξανάβγαине από το τραύμα που είχε στη δεξιά κλείδωση στη ρίζα του μηρού. Όταν άνοιξε το αλεξίπτωτο στο μεγάλο ύψος, επειδή οι ζώνες του δεν είχαν ρυθμιστεί στο σώμα του Φλέσσα, διότι το αλεξίπτωτο όπως είπαμε ήταν του μακαρίτη του Χρονόπουλου, δημιουργήθηκε ροπή επειδή η μία ζώνη ήταν πολύ σφικτή και η άλλη χαλαρή με αποτέλεσμα η δεξιά ζώνη (που ήταν ποιο σφικτή) να κόψη το πόδι στη βάση του και να εισχωρήσει μέχρι το Ιστιαίο οστό με συνέπεια να αρχίσει μεγάλη αιμορραγία.

Όταν οι στρατιωτικοί γιατροί τον ξάπλωσαν στο χειρουργικό τραπέζι, το τραύμα φαινόταν επιφανειακό και έτσι έραψαν το τραύμα εξωτερικά και άρχισαν τη μετάγγιση αίματος. Οι φλέβες όμως και οι αρτηρίες ήταν κομμένες με αποτέλεσμα να συνεχίζεται η αιμορραγία και ο μηρός να εξοντώνεται. Έκαναν συμβούλιο και γνωμάτευσαν ότι έχει πάθει γάγγραινα και ότι πρέπει να το κόψουν το δεξί πόδι από τη ρίζα του.

Κατά καλή τύχη του Φλέσσα στο νοσοκομείο βρέθηκε ο υπασπιστής της 110 Σμηναρχίας Μάχη, Υποσμηναγός Παναγιώτης Πορφύρης (μακαρίτης και αυτός), ο οποίος πληροφορήθηκε την ιατρική γνωμάτευση περί ακρωτηριασμού και έκανε γνωστό στους στρατιωτικούς γιατρούς ότι θα πρέπει να γνωματεύσει γιατρός της Αεροπορίας προτού γίνει η εγχείρηση. Πάλι για καλή του τύχη στο 28ο ΑΤΑ ήταν εκείνη την ημέρα ο Αρχίατρος της Αεροπορίας ο Σμήναρχος Κορομπίλης, ο οποίος έτρεξε στο νοσοκομείο όταν του είπαν το περιστατικό. Γνώστης της αεροπορικής ιατρικής και ειδικός σε αεροπορικά ατυχήματα γνώριζε πολύ καλά τι σήμανε το τραύμα στο μηρό. Διέταξε αμέσως να φύγουν όλοι από το χειρουργείο και

μόνο με τους βοηθούς αυτός ανέλαβε την εγχείρηση. Έραψε τις φλέβες και τις αρτηρίες, έκλεισε το τραύμα και ξανάρχισε την μετάγγιση, αίματος γλυτώνοντας έτσι το πόδι του νεαρού Ανθυποσημηναγού.

Μετά την εγκατάλειψη στη Λάρισα, στη 110 Πτέρυγα Μάχης σήμανε συναγερμός και ένα Ντακότα απογειώθηκε για διάσωση. Δίπλα από τη λίμνη της Κάρλας ολόκληρος ο κάμπος καιγότανε, ήταν το τέλος του θερισμού των σιτηρών και οι καλαμιές πήραν φωτιά από την πρόσκρουση των συντριμμάτων του αεροσκάφους. Επειδή το Ντακότα δεν είδε κανένα αλεξιπτώτο ή δεν βρήκε το πιλότο, γύρισε πίσω στη βάση δηλώνοντας ότι ο χειριστής δεν βρέθηκε μάλλον έχει καεί μέσα στα συντρίμια.

Όπως μου ανέφεραν αργότερα οι χωριάτες, που τους επισπεύτηκα μετά την ανάρρωσή μου, μερικές γυναίκες που θέριζαν προς την πλευρά ενός λόφου, είδαν το αλεξιπτώτο να πέφτει και έτρεξαν προς την κατεύθυνση προσγειώσεως. Προτού προλάβουν, ο πιλότος είχε σκάσει στο έδαφος, μέσα στις φλεγόμενες καλαμιές. Πλημμυρισμένος στο αίμα από το τραύμα στο μηρό, είχε βάψει μεγάλη περιοχή με αίμα, καθ' ότι αιμορραγούσε και κατά την πτώση. Οι γυναίκες, όπως μου έλεγαν, έβαλαν τις φωνές και δεν ήξεραν τι να κάνουν. Μία νεώτερη έτρεξε στο διπλανό χωριό και φώναξε το δάσκαλο, ο οποίος έφθασε στο μέρος του ατυχήματος και αντίκρισε τον Φλέσσα μέσα σε μία λίμνη αίματος. Ήταν καταμεσήμερο και ο Λαρισινός ήλιος έκαιγε πάρα πολύ. Ο δάσκαλος το μόνο που μπόρεσε να κάνει ήταν να τραβήξει το αλεξιπτώτο, να το απλώσει και με τέσσερες γυναίκες, κρατώντας τις άκρες, κρατούσαν ίσκιο στον πληγωμένο πιλότο. Ταυτόχρονα κάποιος έτρεξε και κάλεσε ένα τρακτέρ με πλατφόρμα ο οποίος έφθασε και αυτός στο σημείο του ατυχήματος. Μάζεψαν το αλεξιπτώτο, το έκαναν ένα είδος φορείου και έβαλαν τον λαβωμένο πιλότο στην πλατφόρμα του. Ο οδηγός έβαλε μπρος το τρακτέρ και μέσα στα χωράφια, σε λακκούβες, έτρεχε προς το δρόμο Βόλου-Λάρισας, τραντάζοντας τον πιλότο πάνω-κάτω στην πλατφόρμα.

Στο δρόμο πίσω από το τρακτέρ έφθασε ένα ταξί κορνάροντάς του για να ανοίξει το δρόμο. Το μόνο που προσπαθούσε να κάνει ο ταξιτζής ήταν να προσπεράσει το τρακτέρ που του έφραζε το δρόμο μη γνωρίζοντας το τι υπήρχε στην πλατφόρμα. Ο οδηγός του τρακτέρ, φωνάζοντας σταμάτησε το ταξί και αμέσως στήθηκε επιχείρηση μεταφοράς του πιλότου από την πλατφόρμα του τρακτέρ στο πίσω κάθισμα του ταξί. Η αιμορραγία συνεχίζονταν. Όταν μετά την ανάρρωσή μου, πήγα και βρήκα τον ταξιτζή, μού είπε χαρακτηριστικά ότι το αίμα είχε πλημυρίσει όλο το πίσω κάθισμα και έτρεχε στην πίσω βάση σχηματίζοντας μία λίμνη αίματος η οποία του στοίχισε αρκετά χρήματα για να την καθαρίσει. Το ταξί κατευθύνθηκε προς τη Λάρισα στο 401 Στρατιωτικό Νοσοκομείο.

Ιδού πως περιγράφει το ατύχημα του Φλέσσα η εφημερίδα:

31 Ιουλίου 1959

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΚΑΤΕΠΕΣΕ ΧΘΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΣΤΡΑΦΗ ΕΙΣ ΛΑΡΙΣΑΝ ΔΙΑΣΩΘΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ ΤΟΥ

Νέον αεροπορικόν δυστύχημα ἐπλήξε τὴν Β. Ἀεροπορίαν χθὲς ὅταν τὴν 1.30 μ. αεροσκάφος τῆς 110 πτέρυγος Μάχης τύπου F-84F ἐκτελοῦν διατεταγμένην ὑπηρεσίαν κατέπεσε καὶ συνετρίβη πέντε χιλιόμετρα ἔξω τοῦ ἀεροδρομίου. Ὁ χειριστὴς τοῦ αεροσκάφους ἀνθυποσημηναγὸς Φλέσσας χρησιμοποίησας τὸ ἀλεξιπτώτον του διεσώθη. Τὸ αεροσκάφος κατέπεσεν εἰς ἐρημικὴν περιοχὴν χωρὶς νὰ προκαλέσῃ ζημίαν.

Σχετικῶς ἐκ τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ἀεροπορίας ἐξεδόθη χθὲς ἡ κάτωθι ἀνακοίνωσις :

«Τὴν 13.30 ὥραν τῆς 30ῆς τρέχοντος αεροσκάφος τῆς 110 Πτέρυγος Μάχης, τὸν F-84F, ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ χειριστοῦ του ὑπερθεν περιοχῆς ἀεροδρομίου Λαρίσης καθ' ὃν χρόνον ἐξετέλει διατεταγμένην πτήσιν.

Ὁ χειριστὴς τοῦ αεροσκάφους ἀνθυποσημηναγὸς Φλέσσας Εὐθύμιος διεσώθη

δι' ἀλεξιπτώτου. Τὸ αεροσκάφος κατέπεσε 5 μίλια Ν)Α τοῦ ἀεροδρομίου χωρὶς νὰ προκαλέσῃ ἐτέρας ζημίας ἢ θύματα.

Ἡ ἐπιτροπὴ ἀτυχημάτων τοῦ 28ου Ἀρχηγείου Τακτικῆς Ἀεροπορίας ἐπέληφθη ἤδη τῆς διερευνήσεως τῶν συνθηκῶν καὶ αἰτίων τοῦ ατυχήματος».

ΛΑΡΙΣΑ, 30. (Τοῦ ἀναποκριτοῦ μας) — Ἀεριοβούμενον τῆς 110ῆς Πτέρυγος Μάχης κατέπεσε σήμερον τὴν 1.30 μ.μ. μετὰ τὴν Χάλικας καὶ Μελλίας καὶ κατεστράφη. Ὁ πιλότος ἀνθυποσημηναγὸς Εὐθύμιος Φλέσσας ἐγκαταλείψας ἐγκαίρως τὸ σκάφος ἐβρίφη διὰ τοῦ ἀλεξιπτώτου καὶ διεσώθη. Κατὰ τὴν ἐκτόξευσιν ὁμως τοῦ καθίσματος του ὑπέστη κάταγμα εἰς τὴν σπονδυλικὴν στήλην. Τὰ αἶτια τῆς πτώσεως τοῦ ἀεροπλάνου δὲν ἐγνώσθησαν εἰσέτι.



Διετέλεσε Διοικητής του Γ.Ν.Ε.Β.Α.

Το Κέντρο Αεροπορικής Ιατρικής (Κ.Α.Ι.) ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 1956 προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες της τότε ταχέως αναπτυσσόμενης Ελληνικής Αεροπορίας και να συμβάλλει στην εκπαίδευση των χειριστών της στη φυσιολογία της πτήσεως.

Ως πρωτεργάτης για την ίδρυση του Κ.Α.Ι. θεωρείται ο Υποπτέραρχος (ΥΙ) Παναγιώτης Κορομπίλης (1906-1987), ο οποίος το 1952 απεστάλη για εκπαίδευση στις ΗΠΑ, αποτελώντας έτσι τον πρώτο Έλληνα αξιωματικό που εκπαιδεύτηκε στην Αεροπορική Ιατρική. Με την επιστροφή του στην Ελλάδα συνέβαλε στη δημιουργία του Κέντρου Φυσιολογικής Εξέτασης Ιπταμένων (ΚΦΕΙ). Επίσης, πρωτοστάτησε στη δημιουργία (το 1957) του Κέντρου Εκπαίδευσης Αεροπορικής Ιατρικής (ΚΕΑΙ) και δικαίως θεωρείται ο θεμελιωτής της Αεροπορικής Ιατρικής στην Ελλάδα.

Ιδού πως περιγράφει το ατύχημα του Φλέσσα ο συμμαθητής του Κώστας Κέππας στην ΗΧΩ ΤΩΝ ΑΙΘΕΡΩΝ, ΝΟΕΜΒΡΗΣ 1983.

ΜΙΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΤΗΣΗ (Από τον Αντισμήναρχο ΚΩΣΤΑ ΚΕΠΠΑ).

Επειδή στην στήλη αυτή συνηθίζεται να γράφεται πάντοτε η τελευταία πτήση ενός χειριστή και ενός αεροπλάνου, που μετά από αυτή δεν υπάρχει τίποτε άλλο παρά συντρίμμια από σίδερα και αν βρεθεί κανένα καπνισμένο κομμάτι κρέας από τον χειριστή σε περίπτωση που το α/φ πέσει στην ξηρά, σήμερα θα προσπαθήσω να σας περιγράψω μια διαφορετική τελευταία πτήση... Τελευταία για το αεροπλάνο γιατί δεν έμεινε τίποτε απ' αυτό μετά την πτώση του στο έδαφος. Τελευταία όμως και για τον χειριστή, που έμεινε όχι βέβαια αιωρούμενος συνέχεια στον αέρα, αλλά επειδή μετά την προσγειώσή του με το αλεξίπτωτο δεν ξαν' απογειώθηκε σαν χειριστής πια με το αεροπλάνο του... Και να γιατί:

Ήταν 29 Ιούλη 1959, δεν θυμάμαι αν ήταν και ημέρα Τετάρτη, όταν οι περισσότεροι από τους χειριστές της 335 ΜΔΒ βρισκότουσαν σε άδεια, δόθηκε από τους μηχανικούς της Μοίρας ένα Α/Φ τύπου F-84F στο Γραφείο επιχειρήσεων, που τότε Αξιωματικός Επιχειρήσεων ήταν ο κ. Φώτιος Ραβαζούλας, με διοικητή της Μοίρας τον μακαρίτη Ηλεία Τσασάκο, για δοκιμή..

Το αεροσκάφος αυτό λοιπόν κάποιος έπρεπε να το πετάξει και μάλιστα πεπειραμένος χειριστής ή ο διοικητής του Σμήνους, που τότε ήταν ο κ. [Νίκος Κουρής](#), σήμερα αρχηγός του ΓΕΑ. Τελικά, το αεροσκάφος το πέταξε ο ανθυποσημηναγός Ευθύμιος Φλέσσας, συμμαθητής μου από την Σχολή Ικάρων (ΕΚΕΧ), βγήκαμε ανθυποσημηναγοί ιπτάμενοι στις 16 Οκτωβρίου 1956.

Και για να μην ξεφύγουμε από το θέμα λοιπόν, απογειώθηκε κανονικά ο συμμαθητής μου και φίλος μου ΤΙΜ (το αμερικάνικό του), ανέβαινε και όλο ανέβαινε ώσπου έφθασε τα 35 - 40.000 πόδια, για να κάνει

Εγκατάλειψη μαχητικού αεροσκάφους F-84F Thunderstreak.

ορισμένες ασκήσεις που αντανακλούσαν στη δομική του αεροσκάφους. Το αεροσκάφος, μετά από έκρηξη στον κινητήρα, έπεσε σε περιδίνηση και μάλιστα ανάστροφη και έπρεπε να το εγκαταλείψει αφού διαπίστωσε ότι δεν έβγαине. Πράγματι το εγκατέλειψε. Και το μεν αεροπλάνο δεν έχασε καθόλου χρόνο, καρφώθηκε μετά από λίγα λεπτά στο έδαφος, έγινε συντρίμια, ο χειριστής όμως με το πάσο του άρχισε να κατεβαίνει από πολύ ψηλά, γιατί το αλεξιπτωτο είχε ανοίξει αμέσως από τα 40.000 πόδια, με φρικτούς πόνους από τα τραύματα που του προξένησαν οι ζώνες του αλεξιπτωτου.

Δύο μοιραία σφάλματα, που παρ' ολίγο να στοίχιζαν τη ζωή του χειριστή και που τα μοιραία αυτά σφάλματα αργότερα έγιναν οδηγός για τους μετέπειτα. Όλοι μας στη διάρκεια της εκπαίδευσης είχαμε διδαχτεί τη χρήση του αλεξιπτώτου, εκτός των άλλων, ότι δηλαδή πρέπει να είναι σφιχτό επάνω μας και κυρίως οι ζώνες για να αποφεύγουμε αυτό ακριβώς που έπαθε ο συμμαθητής μας, ο ΤΙΜ, με το άνοιγμα του αλεξιπτώτου, λόγω της χαλάρωσης των ζωνών, οι ζώνες μπήκαν στο κρέας του μηρού και τον ξύσανε μέχρι το κόκκαλο και τα γεννητικά του όργανα. Αποτέλεσμα αυτής της καταστάσεως όταν έφθασε στο έδαφος, ήταν λιπόθυμος και δεν μπορούσε να κάνει τις τελευταίες ζωτικές ενέργειες, καθώς πλησίαζε το έδαφος, και έτσι έσκασε σαν καρπούζι, που λέμε, στο έδαφος, αφήνοντας στον εαυτό του πάρα πολλά κατάγματα, αποσύνδεση λεκάνης και άλλα κατάγματα στη σπονδυλική του στήλη.

Όταν σαν συμμαθητής και συνάδελφος τον επισκέφθηκα μαζί με άλλους στο 251 [ΓΝΕΒΑ](#), τον είδαμε στο κρεβάτι κρεμασμένο λόγω των πολλαπλών καταγμάτων του και αρκετούς πόνους, μας εξιστορούσε το ατύχημα. Κάναμε μάλιστα και μαύρο χιούμορ λέγοντάς του ότι ή φύση πάντα προνοεί για τη Φύση, αφού δηλαδή καταστράφηκε η μια φύση, μπορεί να κάνει. χρήση στη παράφυση.

Μετά από αυτήν την επίσκεψη τον χάσαμε τον φίλο μας τον ΤΙΜ, αγνοώντας για την τύχη του. Και να η μεγάλη έκπληξη, μετά από 24 ακριβώς χρόνια, γίνεται η συνάντηση έξω από την ταβέρνα "ΡΟΥΜΕΛΗ" στα Μελίσσια. Η χαρά και των δύο δεν περιγράφεται. Αρχίσαμε βροχή τις ερωτήσεις ο ένας στον άλλο, όταν δε μου σύστησε και τη γυναίκα του, η χαρά μου έγινε ακόμα πιο μεγάλη, όποτε πήρα θάρρος και τον ρώτησα αν έχει παιδιά. Πράγματι η απάντηση ήταν καταφατική. Η συνέχεια δεν περιγράφεται.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΕΠΠΑΣ, Αντισμήναρχος.

Σημειώσεις:

Όπως φαίνεται στο Ατομικό Ημερολόγιο πτήσεων του Ανθυποσμηναγού Ευθυμίου Φλέσσα, η δοκιμή αέρος έγινε στις 29 Ιουλίου του 1959 με το Α/Φ τύπου F84F υπ' αριθ. 944 από την 335 ΜΔΒ της Αεροπορικής βάσης της Λάρισας και ήταν διάρκειας 45'.

Στις 31 Ιανουαρίου 1961, ο Ανθυποσμηναγός Φλέσσας, μετά από μακροχρόνια θεραπεία στο 251 ΓΝΕΒΑ, όπως τότε ονομαζόταν, και στο Αμερικάνικο νοσοκομείο του Wiesbaden, West Germany, μετέβει στην Washington D.C. USA, για να ερευνησει τυχόν υπάρχουσα θεραπεία εκεί. Όλοι οι γιατροί στην Ελλάδα και Γερμανία τον είχαν καταδικάσει και είχαν γνωματεύσει ότι δεν υπάρχει θεραπεία.

Η διάγνωσή τους ήταν: Κάταγμα 3^{ου} και 5^{ου} οσφυϊκού σπονδύλου, Αποσύνδεση των ιερολαγονίων αρθρώσεων, 25 εκατοστά άνοιγμα λεκάνης στην ηβική σύμφυση, αποκοπή του «Sacroiliac plexus, κεντρικά νεύρα της σπονδυλικής στήλης», κάταγμα στον αριστερό μηρό, και βαθύ τραύμα στη δεξιά μηριαία κλείδωση λόγω μη κανονικής εφαρμογής των ζωνών του αλεξιπτώτου. Τα κατάγματα της σπονδυλικής στήλης έγιναν κατά την εκτίναξη του καθίσματος μέσω της καλύπτρας διότι οι ζώνες ασφαλείας δεν ήταν σφιγμένες αλλά χαλαρές. Τα υπόλοιπα τραύματα τα έπαθε κατά την προσγείωση του αλεξιπτώτου διότι ο χειριστής είχε χάσει τις αισθήσεις του μετά το άνοιγμα του αλεξιπτώτου.

Διάρκεια αποστολής ήταν για 20 ημέρες. Κατά την διαμονή του εκεί να εξεταστή από έναν ειδικό μικρονευροχειρουργό του Πανεπιστημίου [JOHN HOPKINS UNIVERCITY HOSPITAL, BALTIMORE MARYLAND USA](#), Dr Walker, ο οποίος και ανέλαβε να τον χειρουργήσει. Έγιναν παρά πολλές ενέργειες από τον τότε Αεροπορικό Ακόλουθο Αείμνηστο Κωνσταντίνο Κόκκα και ενεκρίθη 20ήμερος παράταση της διαμονής του έως ότου γίνει η εγχείρηση η οποία απαιτούσε μακροχρόνια θεραπεία. Τελικά η χρηματοδότηση της θεραπείας του τερματίστηκε και του εδόθη ειδική άδεια να παραμείνει στο εξωτερικό για ειδική θεραπεία με δικά του έξοδα.

Πράγματι ο εν λόγω Ανθυποσμηναγός με δικά του έξοδα ενεγράφη στο Πανεπιστήμιο της Βιργινίας, εργαζόμενος ταυτόχρονα σε διάφορες απασχολήσεις (ακόμη και "πιατάς") για να συντηρηθεί και ταυτόχρονα να τελειώσει την θεραπεία του. Από το Πανεπιστήμιο αυτό απεφοίτησε το 1967 με MASTER'S DEGREE OF M(sc), COMPUTERS. Έκτοτε εργάστηκε στην Αμερική και Καναδά σε διάφορες εταιρίες ως Δ/ντής Μηχανογράφησης, Vice President of M.I.S, Bombardier, Ltee, Montreal, Quebec και το 1990 επέστρεψε στην πατρίδα όπου και διαμένει.

Χαρακτηριστικό είναι το κάτωθι επεισόδιο:

Τον Αύγουστο του 1986, επισκέφτηκε την Ελλάδα για διακοπές. Στην πτήση της Ολυμπιακής από Μόντρεαλ του Καναδά προς Αθήνα, συγκυβερνήτης του JAMBO 747 ήταν ο κ. **Βασίλης Πρόνιος** με τον οποίον ο Φλέσσας συνυπηρετούσε στην 335 ΜΔΒ την εποχή του ατυχήματος. Φυσικά μετά την γνωριμία που επακολούθησε ο Βασίλης τον κάλεσε στο Cockpit . Εκεί του εκμυστηρεύτηκε το έξις. " Ξέρεις Φλέσσα ποιός σε πήρε στο λαιμό του όταν έπεσες με το Αεροπλάνο στη Λάρισα"; Τον ερώτησε ποιός και αυτός απάντησε, «Εγώ ήμουν προγραμματισμένος να πετάξω αυτή τη Δοκιμή αέρος. Την προηγούμενη όμως την κοπάνισα να πάω στη Θεσσαλονίκη για να ιδώ την αγαπημένη μου και τώρα πλέον σύζυγο μου και δεν πρόλαβα να επιστρέψω. Ο Ραβαζούλας λοιπόν για να με καλύψει έστειλε εσένα δια την δοκιμή με τα γνωστά αποτελέσματα» . Για να με κάνει να χάσω το θυμό μου σηκώθηκε από τη θέση το συγκυβερνήτη και κάθισα για λίγο να απολαύσω το μεγαθήριο το οποίο ήταν σε αυτόματο πιλότο. Μετά από λίγο ξαπλώσαμε στο launch του δευτέρου ορόφου και μας κέρασε με την γυναίκα μου Μερόπη ένα ποτό. Συζητώντας για τα ωραία εκείνα χρόνια που περάσαμε μαζί στην 335 ΜΔΒ πέρασε αρκετή ώρα αυτός επέστρεψε στο πιλοτήριο και εγώ στη θέση μου.

Η ΑΛΗΘΕΙΑ ΠΑΝΤΑ ΒΓΑΙΝΕΙ ΕΣΤΩ ΚΑΙ ΚΑΠΩΣ ΑΡΓΑ.

Σχόλια Γιάννη Μητρόπουλου.
(στο ατύχημα του Τιμ Φλέσσα)

-Ο Γιάννης Μητρόπουλος ήταν συμμαθητής του Τιμ Φλέσσα από το Λύκειο Κυπαρισσίας. Αυτό που γνώριζα από τότε ήταν ότι ο Τιμ (Ευθύμιος) ήταν καλός στα μαθηματικά. Το στοιχείο αυτό καθώς και η αγάπη του προς την Αεροπορία, συνετέλεσαν ώστε ο Τιμ να γίνει πιλότος.

-Και εγώ είμαι μέλος της οικογένειας της Πολεμικής Αεροπορίας γιατί εκεί σταδιοδρόμησα ως τεχνικός, με βασική ειδικότητα την του μηχανικού αεροσκαφών (Μηχανοσυνθέτου).

-Την εποχή του ατυχήματος εγώ βρίσκομαι για εκπαίδευση στις ΗΠΑ. και δεν άκουσα τίποτα περί αυτού, αλλά ούτε μέχρι τότε καν γνώριζα ότι ο Φλέσσας ήταν χειριστής. Αυτά τα έμαθα αργότερα. Το 2004 πρωτοσυνάντησα το Φλέσσα, όταν ιδρύσαμε το Σύλλογο Αποφοίτων Λυκείου Κυπαρισσίας και μου διηγήθηκε τα της περιπέτειάς του και από τότε έχουμε γίνει φίλοι και συνεργάτες στο Σύλλογο.



-Διαβάζοντας το κείμενο της αφήγησης της «περιπέτειας» του Φλέσσα, ομολογώ ότι «φορτίστηκα» συναισθηματικά τόσο πολύ, ώστε αναγκάστηκα να διακόψω την ανάγνωση πέντε-έξι φορές. Ίσως αγγίχθηκαν οι ευαίσθητες χορδές μου για την αγάπη και την συνεργασία που είχαμε εμείς οι μηχανικοί με τους χειριστές των αεροσκαφών. Η τελευταία μας κατευόδωση που δίναμε στο χειριστή, μετά την βοήθεια που προσφέραμε να φορέσει τις ζώνες του αλεξιπτώτου, όταν του δίναμε το αεροσκάφος μας που ήμασταν υπόλογοι για να πετάξει, ήταν «καλή πτήση». Αγωνιούσαμε πολύ μέχρι να επιστρέψει το αεροσκάφος μας που πετούσε και όταν ακούγαμε ή βλέπαμε κάποιες ασυνήθιστες κινήσεις στον Πύργο Ελέγχου Πτήσεων, ρωτούσαμε εναγωνίως να μάθουμε τι συμβαίνει και με πιο αεροσκάφος.

-Ο μηχανικός υπόλογος που αναφέρει ο Φλέσσας, πριν παραλάβει το αεροπλάνο για τη

δοκιμαστική πτήση, ήταν συμμαθητής μου.

-Είναι άξιον μνείας το ότι ο Φλέσσας παραδέχεται και ομολογεί ότι πριν εκείνη την τελευταία πτήση έκανε κάποιες μικρό-παραλείψεις (αδικαιολόγητες για ένα χειριστή) που του δημιούργησαν μετά τα σοβαρά προβλήματα και παρ' ολίγον να του στοιχίσουν τη ζωή του. Αυτό από τη διερεύνηση που ακολούθησε, στην πράξη βοήθησε τους μετέπειτα χειριστές να μην επαναλάβουν εκείνα τα λάθη. Αυτό άλλωστε είναι και η ουσία της διερεύνησης κάθε αεροπορικού ατυχήματος.

-Στην Πολεμική Αεροπορία λένουν ότι: «1 γραμμάριο πρόληψης ισούται με ένα κιλό θεραπείας». Αυτό ισχύει παντού. Ας το έχουμε υπόψη μας. Δηλαδή με λίγη προσπάθεια στην πρόληψη μπορούμε να αποτρέψουμε ένα ατύχημα,

Εγκατάλειψη μαχητικού αεροσκάφους F-84F Thunderstreak.

παρά μετά αφ' ότου αυτό θα έχει γίνει. Εκτός του ανθρώπινου παράγοντα, στην Πολεμική Αεροπορία και κατά συνέπεια στο κράτος στοιχίζει πολύ, τόσο η απώλεια ενός πιλότου όσο και απώλεια ενός αεροσκάφους.

-Τα σημερινά αεροσκάφη είναι πολύπλοκα και οι ταχύτητές τους μεγάλες. Οι αποφάσεις από το χειριστή πρέπει να λαμβάνονται σε κλάσματα του δευτερολέπτου, ιδιαίτερα σε δύσκολες καταστάσεις.

-Εν κατακλείδι, θα ήθελα να συστήσω στους νέους να πηγαίνουν στην Αεροπορία από «μεράκι» και επειδή αγαπούν την Αεροπορία και όχι απλά για να σταδιοδρομήσουν επαγγελματικά. Είναι πολύ δύσκολο και επικίνδυνο το επάγγελμα του Πιλότου. Ο χειριστής Αεροσκάφους φεύγει το πρωί από το σπίτι του και δεν ξέρει αν επιστρέψει το μεσημέρι και αν δει πάλι τη γυναίκα του και τα παιδιά του.

-Εύχομαι, ότι το καλλίτερο στον Τιμ Φλέσσα και στην οικογένειά του και ας προσπαθήσει να ξεχάσει την περιπέτειά του, πάντα υπό την προϋπόθεση ότι: «ότι συνέβη, συνέβη χάριν της αγάπης του προς την Πολεμική Αεροπορία την οποία πιστεύω πως ακόμη υπεραγαπά.

Γιάννης Μητρόπουλος

από



2nd/ Lt Effthimios Flessas RHAf ejecting through the canopy of an F-84F



Ο φίλος μου ο Λευτέρης Σμυρνιοτόπουλος¹, την Αμερική, το 1962 ζωγράφησε τη στιγμή της εγκαταλείψεως από αφηγήσεις μου.



Ανθ'οί Ευθύμιος Φλέσσας και Χρήστος Τούμπας τον καιρό του ατυχήματος

Κωνσταντίνος Κόκκας² και Κώστας Χατζηλάκος

¹ Ελευθέριος Σμυρνιοτόπουλος Ιπτάμενος. Γεννήθηκε το 1929 στο Μωριά, απεβίωσε στις 28 Δεκεμβρίου 2017 στην Washington D.C. Συμμαθητής του κ. Χατζηλάκου, Μπουκουβάλα και λοιπών από την Μέση Ανατολή τραυματίστηκε από χειροβομβίδα κομμουνιστών στο Σέδες της Θεσσαλονίκης και έχασε το ένα του μάτι. Διετέλεσε επί πολλά χρόνια Γραμματέας του Αεροπορικού Ακολουθού Ουασιγκτόν, πατέρας πέντε παιδιών με Ελληνίδα γυναίκα γιατρό.

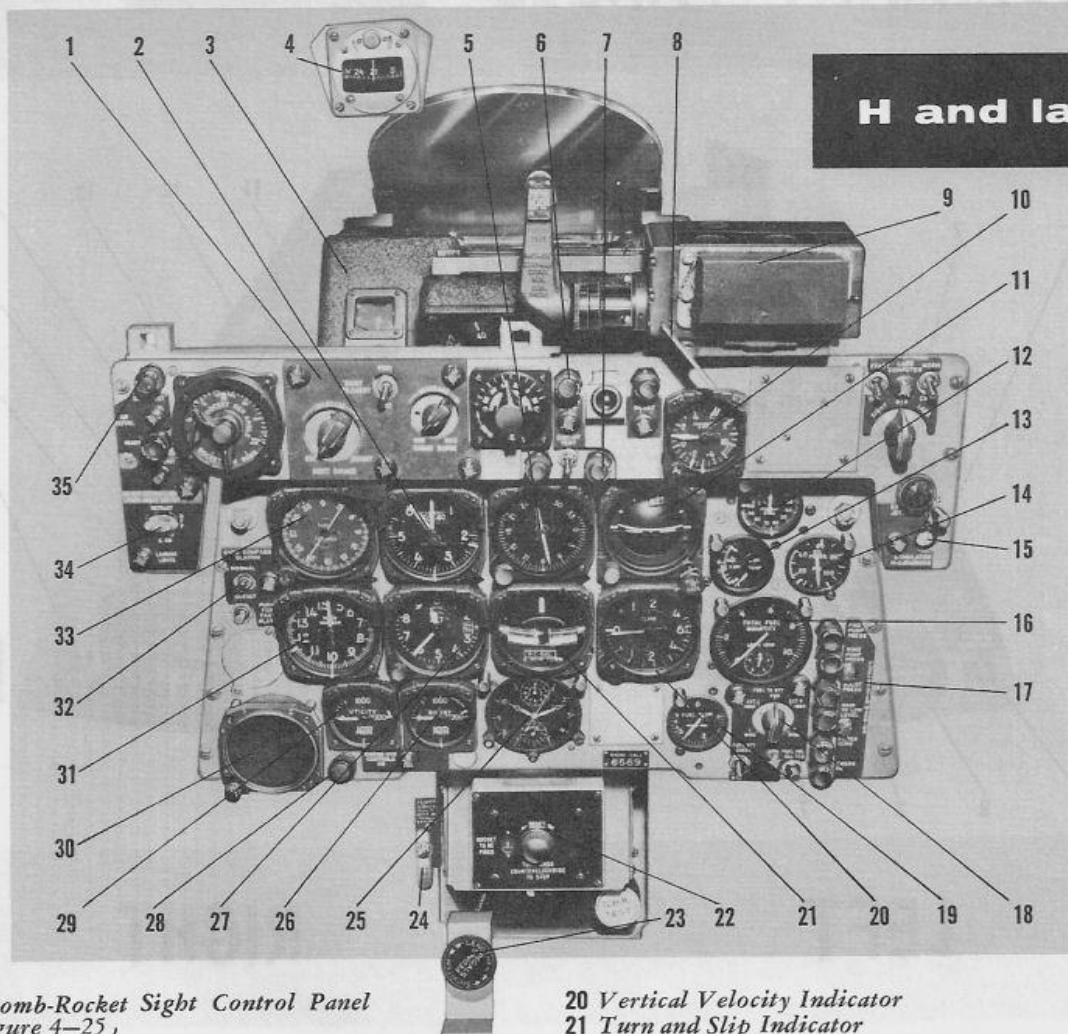
² Ο Κ. Κόκκος (αριστερά) και ο Κ. Χατζηλάκος στο βόραιοαφρικανικό μέτωπο, υπηρετώντας στην 336 Μοίρα Διώξεως το 1943. (Αρχφ Κ. Χ)

* 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 Πτερυγών Μάχης (113 ΠΜ/1954, 111 ΠΜ/1959, 110 ΠΜ/1964),

Διευθυντής Επιχειρήσεων 28 ΑΤΑ και του Αεροπορικού Στρατηγείου του ΝΑΤΟ, ως και Αεροπορικός Ακόλουθος στην Ουάσιγκτον.

INSTRUMENT PANEL

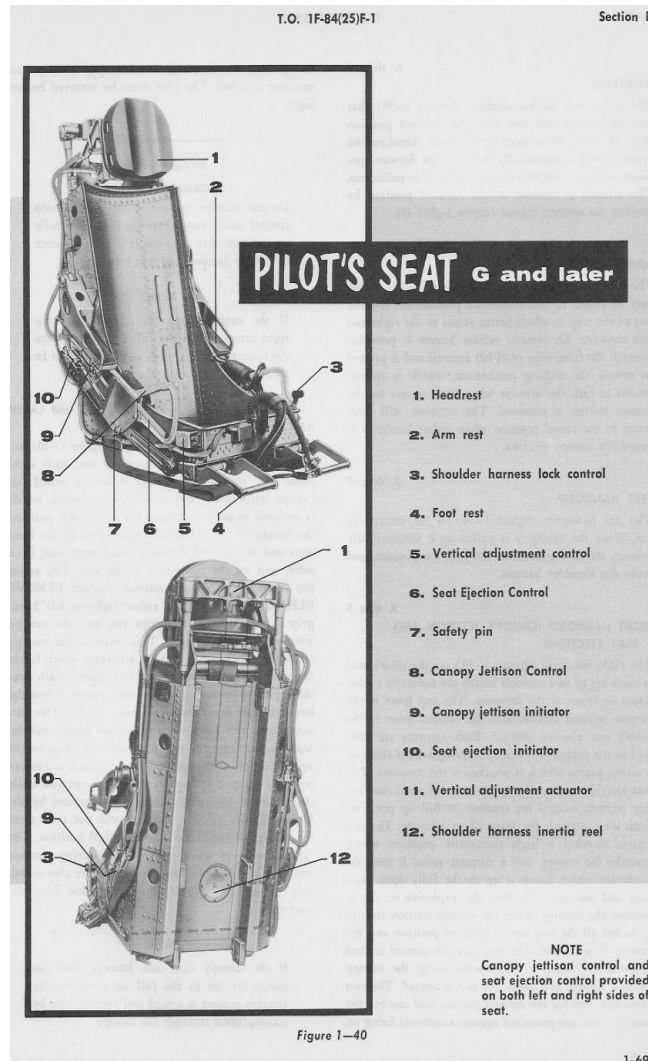


- | | |
|---|--|
| 1 Gun-Bomb-Rocket Sight Control Panel (See figure 4-25) | 20 Vertical Velocity Indicator |
| 2 Airspeed Indicator | 21 Turn and Slip Indicator |
| 3 Gun-Bomb-Rocket Sight | 22 Rocket Release Control (See figure 4-29) |
| 4 Magnetic Compass | 23 Rudder Pedal Adjusting Knob |
| 5 Directional Indicator | 24 Drag Chute Control (See figure 1-35) |
| 6 Canopy Open Indicator Light | 25 Clock |
| 7 Engine Overheat and Fire Warning System (See figure 1-36) | 26 Hydraulic Pressure Gage-Boost System (Non-Tandem) |
| 8 Gun-Bomb-Rocket Sight Mechanical Caging Lever | 27 Altimeter |
| 9 Gun Camera | 28 Emergency Hydraulic Controls On Indicator Light (Non-Tandem) |
| 10 Accelerometer | 29 Hydraulic Pressure Gage-Utility System (Non-Tandem) (Duplex Gage on Tandem) |
| 11 Attitude Indicator | 30 Flight Command Indicator |
| 12 Engine Tachometer | 31 Machmeter |
| 13 Engine Exhaust Gas Temperature Indicator | 32 Directional Indicator Controls (See figure 4-17) |
| 14 Engine Oil Pressure Indicator | 33 Radio Compass Indicator |
| 15 Stabilator Mechanical Advantage Indicator | 34 Landing Lights Switch |
| 16 Fuel Quantity Indicator (See figure 1-21) | 35 Air Refueling Controls (See figure 4-13) |
| 17 Fuel System Warning Lights (See figure 1-20) | |
| 18 Fuel Quantity Selector Switch (See figure 1-21) | |
| 19 Fuel Flow Indicator | |

Figure 1-6

Εγκατάλειψη μαχητικού αεροσκάφους F-84F Thunderstreak.

Το **Republic F-84F Thunderstreak** είναι Αμερικανικό μαχητικό αεροσκάφος δίοξης και βομβαρδισμού με οπισθοκλινείς πτέρυγες, κατασκευασμένα από την Republic Aviation. Αποτελεί έκδοση του F-84 Thunderjet παρόλο που το F-84F είναι ένα εντελώς νέο σχέδιο. Το **RF-84F Thunderflash** αποτελεί την φωτοαναγνωριστική του έκδοση.



F-84F Thunderstreak RF-84F Thunderflash



Περιγραφή

Εγκατάλειψη μαχητικού αεροσκάφους F-84F Thunderstreak.

Αποστολή	Μαχητικό Αεροσκάφος Δίωξης - Βομβαρδισμού Φωτοαναγνωριστικό Αεροσκάφος
Πλήρωμα	1
Κατασκευαστής	Republic Aviation
Διαστάσεις	
Μήκος	13,23 m
Εκπέτασμα	10,25 m
Ύψος	4,39 m
Επιφάνεια πτέρυγας	30 m ²
Βάρος	
Μέγιστο απογείωσης	12.701 kg
Πηγή ισχύος	
Κινητήρες	1× Wright J-65-W-3
Επιδόσεις	
Μέγιστη ταχύτητα	1.119 km/h (695 mph)
Αυτονομία	1.304 km
Μέγιστο ύψος	14.000 m
Οπλικό φορτίο	
Πυροβόλα	6 πυροβόλα Browning M3 των .50 in (12.7 mm)
Οπλικό φορτίο	Μέχρι 6,000lb (2,727 kg) ρουκετών και βομβών, συμπεριλαμβανομένης της πυρηνικής βόμβας Mark 7

[Republic Aviation](#)**Republic Aviation**

From Wikipedia, the free encyclopedia

Republic Aviation Corporation Republic Aviation logo.png

Former type Aircraft manufacturer

Fate Acquired by Fairchild Aircraft

Founded 1931, reorganized as Republic Aviation, 1939

Founder Alexander de Seversky, Paul Moore

Defunct 1965

Headquarters Farmingdale, Long Island, New York, United States

Website <http://sites.google.com/site/lirepublicairporths/>

The Republic Aviation Corporation was an American aircraft manufacturer based in Farmingdale, Long Island, New York. Originally known as the Seversky Aircraft Company, the company was responsible for the design and production of many important military aircraft, including its most famous products: World War II's P-47 Thunderbolt fighter, the F-84 Thunderjet and F-105 Thunderchief jet fighters, as well as the A-10 Thunderbolt II close-support aircraft.

Σχεδίαση και Εξέλιξη

Το 1949 η Republic παρουσίασε μία έκδοση του F-84 με οπισθοκλινείς πτέρυγες, ελπίζοντας να του προσδώσει επιδόσεις ανάλογες με του F-86. Έτσι στο τελευταίο F-84E παραγωγής τοποθετήθηκε οπισθοκλινές ουραίο τμήμα, νέες πτέρυγες με οπισθοκλινή γωνία 38,5 μοιρών και κινητήρα J35-A-25 που παρήγαγε 23.58 kN ώσης[2].

Το αεροσκάφος, με την ονομασία XF-96A πέταξε πρώτη φορά στις 3 Ιουνίου 1950 με πιλότο τον Otto P. Haas. Παρόλο που το αεροσκάφος ήταν ικανό να αναπτύξει ταχύτητα 602 κόμβων (693 mph, 1,115 km/h), οι διαφορές στις επιδόσεις του σε σχέση με το F-84E θεωρήθηκαν μικρές[2]. Ανεξάρτητα όμως από αυτό, τον Ιούλιο του 1950, δόθηκε παραγγελία για την κατασκευή του, με την ονομασία F-84F Thunderstreak. Η ονομασία F-84 διατηρήθηκε γιατί το μαχητικό αναμενόταν να είναι μια χαμηλού κόστους βελτιωμένη έκδοση του ευθείας πτέρυγας Thunderjet, με πάνω από το 55% ομοιομορφία στην κατασκευή[2]. Παράλληλα η Αμερικανική Πολεμική Αεροπορία κανόνισε την κατασκευή στις ΗΠΑ του Βρετανικού κινητήρα Armstrong Siddeley Sapphire, με τον κωδικό Wright J65, με την ελπίδα ότι ένας ισχυρότερος κινητήρας θα βελτιώνει τις επιδόσεις σε μεγάλο υψόμετρο. Προκειμένου να χωρέσει ο μεγαλύτερος κινητήρας τα αεροσκάφη έφεραν κάθετα μεγεθυμένη άτρακτο, δίνοντας στην εισαγωγή αέρα οβάλ σχήμα. Καθυστερήσεις όμως στην παραγωγή του F-84F ανάγκασαν την Αμερικανική αεροπορία να παραγγείλει F-84G, ως ενδιάμεση λύση[2].

Η παραγωγή σύντομα αντιμετώπισε προβλήματα, καθώς η αρχική πρόβλεψη για 55% ομοιομορφία στην κατασκευή αποδείχθηκε εσφαλμένη και μόνο το 15% των εργαλείων μπορούσε να χρησιμοποιηθεί[2]. Επιπλέον, το F-84F χρησιμοποιούσε πρεσαριστούς ορθοστάτες για τα φτερά και τα πλευρά της άτρακτου. Εκείνη την περίοδο μόνο τρία πιεστήρια σε ολόκληρες τις Ηνωμένες Πολιτείες είχαν την ικανότητα να τα κατασκευάσουν, όμως η προτεραιότητα δινόταν στην κατασκευή των τμημάτων του βομβαρδιστικού B-47 Stratojet[2]. Ο κινητήρας YJ65-W-1 θεωρούνταν παλιός και ο βελτιωμένος κινητήρας J65-W-3 δεν θα ήταν διαθέσιμος για χρήση μέχρι το 1954. Όταν το πρώτο F-84F παραγωγής πέταξε στις 22 Νοεμβρίου 1952 διέφερε από τα αεροσκάφη δοκιμών, φέροντας καλύπτρα που άνοιγε προς τα πάνω και πίσω, αντί να σύρεται προς τα πίσω, και αερόφρενα τοποθετημένα στα πλαϊνά της άτρακτου αντί κάτω από το αεροσκάφος[2]. Παράλληλα το αεροσκάφος δεν θεωρούνταν έτοιμο για επιχειρησιακή χρήση λόγω προβλημάτων ελέγχου και σταθερότητας. Τα πρώτα αεροσκάφη εμφάνιζαν προβλήματα απώλειας στήριξης με απότομη ανόρθωση της μύτης (αγγλ. pitch-up), εγγενές χαρακτηριστικό της οπισθοκλινούς πτέρυγας, και στα F-84F-25-RE υιοθετήθηκαν ολοκινούμενες ουραίες πτέρυγες. Σε κάποια αεροσκάφη τοποθετήθηκαν αεροδυναμικά πτερύγια για τη βελτίωση του ελέγχου σε υψηλές ταχύτητες. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν να κηρυχθεί το F-84F επιχειρησιακό στις 12 Μαΐου του 1954[2].

Επιχειρησιακή Ιστορία



F-84F Thunderstreaks των

[USAF Thunderbirds](#)



Αεροσκάφος RF-84F Thunderflash

Το πρόγραμμα επιχειρησιακών δοκιμών (Project Run In) ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του 1954, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι το αεροσκάφος πληρούσε τις προϋποθέσεις της Αμερικανικής Αεροπορίας και ήταν καλύτερο από το F-84G. Όμως συνεχείς αστοχίες και βλάβες των κινητήρων είχαν ως αποτέλεσμα την καθήλωση ολόκληρου του στόλου των F-84F στις αρχές του 1955. Επιπλέον, ο κινητήρας J65 έσβηνε κατά τη διάρκεια πτήσεων με βροχή ή χιόνι[2]. Ως αποτέλεσμα όλων αυτών των καθυστερήσεων η επιχειρησιακή υπηρεσία του F-84F διήρκεσε από την ένταξή του σε υπηρεσία το 1954 μέχρι το 1958. Η αυξανόμενη ένταση όμως στην Γερμανία το 1961, κατά την κατασκευή του τείχους του Βερολίνου, είχε ως αποτέλεσμα την απενεργοποίηση του στόλου των F-84F. Το 1962 ο στόλος καθηλώθηκε εκ νέου εξαιτίας διάβρωσης στις επιφάνειες ελέγχου, γεγονός που απαιτούσε συνολικά 1800 εργατο-ώρες για κάθε αεροσκάφος, ώστε να καταστεί πλήρως επιχειρησιακό[2]. Το αεροσκάφος αποσύρθηκε οριστικά από την Αμερικανική Αεροπορία το 1964, ενώ τα αεροσκάφη της Αμερικανικής Αεροπορικής Εθνοφρουράς αποσύρθηκαν το 1971, λόγω διάβρωσης.

Το δεύτερο πρωτότυπο YF-84F κατασκευάστηκε με τις εισαγωγές αέρα του κινητήρα στην βάση των πτερύγων, που όμως δεν υιοθετήθηκαν λόγω απώλειας ώσης. Αυτή η διάταξη όμως επέτρεπε την τοποθέτηση φωτογραφικών μηχανών και καμερών στο ρύγχος και έτσι το σχέδιο αυτό χρησιμοποιήθηκε για την φωτοαναγνωριστική έκδοση του F-84F, το RF-84F Thunderflash. Το πρώτο YRF-84F ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 1952[2]. Διατηρούσε τέσσερα πυροβόλα και μπορούσε να μεταφέρει δεκαπέντε κάμερες. Μεταξύ των άλλων συστημάτων διέθετε αυτοματοποιημένα χειριστήρια για τον έλεγχο παραμέτρων φωτός, ταχύτητας και υψομέτρου των φωτογραφικών μηχανών, ένα περισκοπικό φακό για την καλύτερη οπτική αναγνώριση του στόχου από τον πιλότο και συσκευή εγγραφής φωνής ώστε ο πιλότος να μπορεί να μαγνητοφωνεί τις παρατηρήσεις του. Παρόλα αυτά το αεροσκάφος εμφάνιζε τα ίδια προβλήματα με το F-84F και κατέστη επιχειρησιακό τον Μάρτιο του 1954, για να αποσυρθεί το 1957 και να επανενεργοποιηθεί το 1961. Τα αεροσκάφη της Αμερικανικής Αεροπορικής Εθνοφρουράς αποσύρθηκαν το 1972[2]. Πολλά τροποποιημένα RF-84F χρησιμοποιήθηκαν στο πρόγραμμα FICON.



Φωτοαναγνωριστικό RF-84F Thunderflash.

Τα F-84F αντιμετώπιζε τα ίδια προβλήματα επιδόσεων στην απογείωση με το ευθείας πτέρυγας F-84 Thunderjet, παρόλο που διέθετε δυνατότερο κινητήρα. Στην πραγματικότητα όμως σχεδόν 3.11 kN ώσης (το 10% της συνολικής ώσης) χανόταν εξαιτίας της κλίσης υπό την οποία ήταν τοποθετημένος ο κινητήρας. Σε συνθήκες υψηλών θερμοκρασιών το αεροσκάφος χρειαζόταν 2.285 μέτρα διαδρόμου για να απογειωθεί[3]. Η

Εγκατάλειψη μαχητικού αεροσκάφους F-84F Thunderstreak.

τυπική ταχύτητα απογείωσης ήταν 160 κόμβοι (185 mph, 300 km/h)[3]. Όπως και το Thunderjet, το Thunderstreak είχε προβλέψιμα πτητικά χαρακτηριστικά εντός των ορίων των επιδόσεών του. Όπως και ο προκάτοχός του όμως εμφάνιζε επιταχυνόμενη απώλεια στήριξης, που πιθανόν να οδηγούσε σε αποκόλληση των πτερύγων από την άτρακτο. Επιπλέον η έξοδος από περιδίνηση ήταν πρακτικά αδύνατη με το F-84F, με την εγκατάλειψη του αεροσκάφους από τον πιλότο να είναι η μόνη επιλογή σε υψόμετρο μικρότερο των 10000 ποδών (3000 μέτρα)[3].

Με την εμφάνιση του F-105 Thunderchief, το F-84F Thunderstreak έγινε γνωστό ως «Η μητέρα του Thud» (Thud's Mother)[3].

Στα μέσα της δεκαετίας του 1960 τα F-84F είχαν αντικατασταθεί από το F-100 Super Sabre και τα RF-84F από τα RF-101 Voodoo στην Αμερικανική Αεροπορία και είχαν προωθηθεί για χρήση στην αεροπορική εθνοφρουρά. Τα αεροσκάφη της Αμερικανικής Αεροπορικής Εθνοφρουράς αποσύρθηκαν το 1971. Τα τρία RF-84F της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας που αποσύρθηκαν το 1991 ήταν τα τελευταία επιχειρησιακά F-84.

Ο συγγραφέας Ρίτσαρντ Μπαχ, ο οποίος αργότερα έγραψε το βιβλίο «Ο Γλάρος Ιωνάθαν Λίβινγκστον» (Jonathan Livingston Seagull), υπήρξε πιλότος της Εθνοφρουράς με αεροσκάφη F-84F και υπηρέτησε στην Ευρώπη. Το πρώτο του βιβλίο «Ξένος στο Έδαφος» (Stranger to the Ground) περιγράφει με μεγάλη λεπτομέρεια πως ήταν η πτήση με το Thunderstreak. Τα F-84F και RF-84F σε Ελληνική Υπηρεσία.



RF-84F της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας.

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία παρέλαβε τα πρώτα F-84F Thunderstreak τον Ιανουάριο του 1957, τα οποία εντάχθηκαν στις 335 και 336 Μοίρες Δίωξης Βομβαρδισμού στη Λάρισα. Συνολικά παρελήφθησαν περισσότερα από 150 αεροσκάφη και ο τύπος παρέμεινε σε υπηρεσία 26 χρόνια. Τα F-84F, μαζί με τα F-5 Freedom Fighter, αποτέλεσαν τη ραχοκοκκαλιά της πολεμικής αεροπορίας, μέχρι την έλευση των Mirage F-1, F-4 Phantom II και A-7 Corsair II. Αναλυτικά οι πτέρυγες που εξοπλίστηκαν F-84F ήταν οι:

- 335 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού
- 336 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού
- 338 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού
- 339 Μοίρα Παντός Καιρού
- 340 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού
- 342 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού
- 344 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού
- 345 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού
- 346 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού
- 349 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 άρχισε η σταδιακή απόσυρση των παλαιότερων F-84F. Στις 15 Σεπτεμβρίου 1982 ο τύπος σημαδεύτηκε από ένα θανατηφόρο ατύχημα μέσα στην πόλη της Λάρισας, όταν κατέπεσε ένα F-84F, ενώ από τα συντρίμια σκοτώθηκαν τρεις πολίτες στο έδαφος. Η τελευταία Μοίρα που απέσυρε το αεροσκάφος ήταν η 344 Μοίρα Δίωξης Βομβαρδισμού τον Αύγουστο του 1983.

Τον Αύγουστο του 1956 παραλήφθηκε το RF-84F, καθιστώντας την Ελλάδα ως την πρώτη χώρα της νοτιοανατολικής πτέρυγας του NATO που εξοπλιζόταν με αυτό το υπερσύγχρονο στην κατηγορία του

Εγκατάλειψη μαχητικού αεροσκάφους F-84F Thunderstreak.

αεροσκάφος. Τα αεροσκάφη εντάχθηκαν στην 348 Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισης και παρέμειναν σε υπηρεσία μέχρι το Μάρτιο του 1991, οπότε και αποσύρθηκαν από την ενεργό δράση.

Εκδόσεις



F-84F της Ολλανδικής

αεροπορίας.



Το πρωτότυπο XF-84H

Thunderscreech. YF-84F

Δύο πρωτότυπα F-84F με οπισθοκλινείς πτέρυγες, αρχικά έφεραν την ονομασία YF-96.

F-84F Thunderstreak

Έκδοση με οπισθοκλινείς πτέρυγες και κινητήρα Wright J65. Τα αεροσκάφη της Τακτικής Αεροπορικής Διοίκησης (Tactical Air Command) εξοπλίστηκαν με Σύστημα Βομβαρδισμού Χαμηλού Υψομέτρου (Low-Altitude Bombing System - LABS) για την μεταφορά πυρηνικών βομβών. Κατασκευάστηκαν 2,711, τα 1,301 από τα οποία παραδόθηκαν σε χώρες μέλη του NATO κάτω από τα προγράμματα Αμοιβαίας Αμυντικής Βοήθειας under (Mutual Defense Assistance Program - MDAP).

GRF-84F

25 αεροσκάφη RF-84F τα οποία τροποποιήθηκαν ώστε να μεταφέρονται και εκτοξεύονται από το διαμέρισμα βομβών του βομβαρδιστικού GRB-36F, στα πλαίσια του προγράμματος FICON. Τα αεροσκάφη αργότερα μετονομάστηκαν σε RF-84K.

RF-84F Thunderflash

Φωτοαναγνωριστική έκδοση του F-84F, κατασκευάστηκαν 715.

XF-84H

Δύο F-84F τροποποιημένα σε πειραματικά αεροσκάφη. Κάθε αεροσκάφος έφερε ένα τουρμποπροπ κινητήρα Allison XT40-A-1, ισχύος 5,850 ίππων, ο οποίος κινούσε μία υπερηχητική έλικα. Λόγω του πολύ υψηλού επιπέδου θορύβου του αεροσκάφους, τα πληρώματα εδάφους αποκαλούσαν το XF-84H Thunderscreech.[2]

YF-84J

Δύο F-84F τροποποιημένα σε πρωτότυπα YF-84J με μεγενθυμένες εισαγωγές αέρα και βαθύτερη άτρακτο ώστε να δέχεται τον κινητήρα General Electric J73. Το YF-84J έφτασε την ταχύτητα των Mach 1.09 σε επίπεδη πτήση στις 7 Απριλίου 1954[2]. Το πρόγραμμα όμως τερματίστηκε εξαιτίας του υψηλού κόστους της μετατροπής των υπάρχοντων F-84F στην έκδοση -J.