



ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - AFW 2026

ΤΡΑΓΩΔΙΑ ΣΤΗΝ ΤΑΝΑΓΡΑ

Η συντριβή του F-4E της Πολεμικής Αεροπορίας στην έδρα τής 114ΠΜ στην Τανάγρα, στη διάρκεια του AFW26, με την απώλεια της ζωής του πληρώματος, βύθισε στο πένθος την αεροπορική οικογένεια και συγκλόνισε το πανελλήνιο. Στιγμάτισε όμως και τη μακρά καριέρα του εμβληματικού μαχητικού, λίγους μήνες πριν από την αποχώρησή του από την ενεργό υπηρεσία.

ΡΕΠΟΡΤΑΖ ΒΑΒΑΚ ΤΑΧΝΙΑΕΕ. ΑΝΑΛΥΣΗ - ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΑΙΔΩΝ Γ. ΚΑΡΑΪΩΣΗΦΙΔΗΣ

Το αεροπλάνο που κατέπεσε στα όρια της βιομηχανικής περιοχής Οινόης ήταν το **McDonnell Douglas F-4E AUP «01504»** (c/n 4455, «72-1504»), που αξιοποιείτο από την 338Μ ΑΡΗΣ της 117ΠΜ, με έδρα την ΑΒ Ανδραβίδας, και ήταν Phantom II της πρώτης ελληνικής παραγωγής **Peace Icarus** του 1972. Το συγκεκριμένο μάλιστα συγκαταλεγόταν στην παρτίδα των αρχικών έξι που προσγειώθηκαν επί ελληνικού εδάφους στις 05/04/1974.

Το αεροσκάφος, που προσέκρουσε σε στύλους μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος μέσης τάσης και δέντρα στην πορεία του προς το έδαφος, διαλύθηκε σε κομμάτια, κάποια από τα οποία κατέληξαν και σε βιομηχανική εγκατάσταση, περίπου πέντε χιλιόμετρα νοτιοανατολικά του διαδρόμου 28C, μόλις δύο λεπτά μετά την έναρξη της πτήσης επίδειξης, παρασύροντας στον θάνατο τον κυβερνήτη Επισμηναγό Ιωάννη Μπλέσια και τον Χειριστή Οπλικών Συστημάτων Σμηναγό Δημήτριο Πέτρου. Η τραγωδία προκάλεσε σοκ σε ολόκληρη την Ελλάδα αλλά και στην παγκόσμια κοινότητα της στρατιωτικής αεροπορίας, με τον υπουργό Εθνικής Άμυνας Νίκο Δένδια να κηρύττει τριήμερο επίσημο πένθος για τις Ένοπλες Δυνάμεις. Πέρα από τις άμεσες ανθρώπινες απώλειες, το συμβάν προκάλεσε σοβαρό επιχειρησιακό πλήγμα στην 338Μ, τη μοναδική εναπομείνασα ελληνική μονάδα F-4E, με λιγότερα από δέκα αεροπλάνα και τον τελευταίο χρήστη του τύπου στην Ευρώπη, ενώ ανέκοψε και τον προγραμματισμό για μια σειρά εμφανίσεων και επιδείξεων που προορίζονταν να αποτελέσουν τον αποχαιρετισμό των ελληνικών Phantom.

Το περιστατικό

Η μοιραία ακολουθία γεγονότων ξεκίνησε μόλις δύο λεπτά μετά την έναρξη του προγράμματος **δυναμικής επίδειξης** το απόγευμα του Σαββάτου, 5 Σεπτεμβρίου 2026, μπροστά σε χιλιάδες θεατές του AFW26, που είχαν συγκεντρωθεί κατά μήκος της γραμμής πτήσεων στη Βάση της Τανάγρας. Πετώντας σε καθαρό ουρανό, μετά από μια άσογη πρόβα που είχε πραγματοποιηθεί την προηγούμενη, 4 Σεπτεμβρίου, το F-4E AUP «01504» θα εκτελούσε διελεύσεις με υψηλή και χαμηλή ταχύτητα πάνω από τον διάδρομο «28C» της Τανάγρας. Μετά την απογείωση απομακρύνθηκε, ώστε να επιστρέψει για την πρώτη διέλευση, και εισήλθε σε μια παρατεταμένη στροφή, πετώντας περίπου στα 500 πόδια με μεγάλη ταχύτητα, «τραβώντας» πολλά G και με σκοπό να ευθυγραμμιστεί τελικά με τον διάδρομο. Από τα διαθέσιμα βίντεο που δημοσιοποιήθηκαν, το αεροπλάνο, ενώ προσπαθούσε να ολοκληρώσει τον ελιγμό, διακρίνεται να χάνει ύψος και να λαμβάνει απότομη δεξιά κλίση, πριν προσκρούσει αρχικά σε κολώνες και δέντρα και τελικά με το ανηφορικό έδαφος, καταλήγοντας νοτιοανατολικά του κατωφλίου του διαδρόμου, όπου εξερράγη με μια βίαιη έκρηξη και διαλύθηκε, με τμήματά του να φτάνουν φλεγόμενα σε μεγάλες αποστάσεις.

Από τις πληροφορίες που έγιναν γνωστές δεν υπήρξε προσπάθεια εκτίναξης του πληρώματος χρησιμοποιώντας τα καθίσματα Martin-Baker Mk7 (Mk H-7) του αεροσκάφους. Οι αρχές διέκοψαν αμέσως το πρόγραμμα πτήσεων, απομάκρυναν το πλήθος από τις εγκαταστάσεις και απέκλεισαν την εκτεταμένη περιοχή με τα συντρίμια -η οποία εκτεινόταν πολύ πέρα από τον κύριο κρατήρα πρόσκρουσης, φτάνοντας σε γειτονικά εργοστασιακά κτήρια- προκειμένου να διατηρηθούν τα υλικά αποδεικτικά στοιχεία για τεχνική ανάλυση.

Τα πιθανά αίτια του τραγικού συμβάντος και κυρίως η απώλεια ύψους που φαίνεται να είναι η αφετηρία του, με όλα τα ενδεχόμενα ανοικτά, κινούνται σε δυο άξονες: δηλαδή, είτε κάτι συνέβη στο αεροπλάνο (μηχανική βλάβη, αστοχία υλικού, απρόσμενο γεγονός, όπως εισρόφηση πουλιού στον κινητήρα) είτε υπάρχει ανθρώπινος παράγοντας, που δεν λείπει ποτέ σε τέτοιες περιπτώσεις. Αυτό δεν σημαίνει κατ' ανάγκη και «σφάλμα χειριστή», όπως συχνά (και μάλλον εύκολα) λέγεται, αλλά εστιάζεται στην τυχόν αδυναμία του πληρώματος να αντιμετωπίσει μια ραγδαία εξελισσόμενη κατάσταση, όπου είχε περιέλθει το Phantom από άλλη αιτία, λόγω του ελάχιστου χρόνου στον

οποίο αυτή εξελίχθηκε.

Πέρα από τις καθαρά μηχανικές δυσλειτουργίες ή αστοχίες, επισημαίνεται ότι ένα άλλο ενδεχόμενο είναι τα φαινόμενα A-LOC (Almost-Loss of Consciousness) ή πλήρους απώλειας συνείδησης λόγω G (G-LOC), που σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα και είναι εγγενή σε απαιτητικά περιβάλλοντα επιδείξεων. Η άσκηση έντονων και θετικών δυνάμεων G σε χαμηλό υψόμετρο ενέχει κίνδυνο οξείας εγκεφαλικής υποξίας, η οποία ενδέχεται να προκαλέσει τέτοιες καταστάσεις.

Επιπλέον, οι απότομες κλίσεις σε χαμηλό ύψος εκθέτουν τους πιλότους στην κλασική ψευδαίσθηση υπερβολικής επιτάχυνσης G, όπου οι κινήσεις της κεφαλής υπό υψηλό φορτίο G προκαλούν στα αισθητήρια όργανα του εσωτερικού αυτιού παραγωγή ψευδών αισθήσεων ότι το αεροσκάφος έχει ανεπαρκή κλίση και ανυψωμένο ρύγχος, οδηγώντας σε μοιραίες διορθώσεις βύθισης. Αυτή η φυσιολογική ευπάθεια επιδεινώνεται από τα χαρακτηριστικά του ραδιούψομέτρου του F-4E, το οποίο μπορεί να χάσει την αξιοπιστία του κατά τη διάρκεια ακραίων γωνιών κλίσης, στερώντας από το πλήρωμα ζωτικές προειδοποιήσεις για την απόσταση από το έδαφος, όταν η οπτική τους προσοχή κατευθύνεται έξω από το πιλοτήριο.

Η αεροπυρόσβεση

Η πρόσκρουση με μεγάλη ταχύτητα του F-4E «01504» προκάλεσε άμεση κατάσταση έκτακτης ανάγκης νοτιοανατολικά της Αεροπορικής Βάσης Τανάγρας. Με την έκρηξη που ακολούθησε το φορτίο καυσίμου JP-8 του αεροσκάφους και τα υπολείμματα υδραυλικών υγρών εκτινάχθηκαν φλεγόμενα, με την πυρκαγιά που προκλήθηκε να καταστρέφει όχι μόνο τα συντρίμια, αλλά να προκαλεί πολλαπλές δευτερεύουσες εστίες σε γειτονικές αγροτικές και δασικές εκτάσεις, όπως και εργοστασιακά κτήρια εντός της παρακείμενης βιομηχανικής ζώνης. Με τον πυκνό μαύρο καπνό να εξαπλώνεται

ραγδαία προς κατοικημένες περιοχές και την απειλή κλιμάκωσης των βιομηχανικών πυρκαγιών να αυξάνει, οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης ξεκίνησαν άμεση επιχείρηση περιορισμού της πυρκαγιάς από ξηρά και αέρα. Περίπου 85 μέλη της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και οχημάτων υποστήριξης των τοπικών δήμων, όπως και της ΕΑΒ, κινητοποιήθηκαν στο έδαφος, για να δημιουργήσουν γραμμές περιορισμού. Αντίστοιχα ανταποκρίθηκε γρήγορα ένα εκτεταμένο «πακέτο» αεροπυρόσβεσης που περιλάμβανε έντεκα αεροπλάνα και βαρέα ελικόπτερα. Την κύρια δύναμη αποτελούσαν τρία Sikorsky S-64E Skycrane της Helicopter Express Inc, τα οποία είχαν αναπτυχθεί σε όλη την Ελλάδα για την πυροσβεστική περίοδο του 2026. Το «N217AC», που είχε φτάσει στην Τανάγρα στις 5 Ιουνίου, απογειώθηκε αμέσως από τη βάση, για να καταπολεμήσει τη δασική πυρκαγιά και τη φωτιά στο εργοστασιακό κτήριο στην περιοχή Οινόης/Οινοφύτων. Με υδροληψία από τον Νότιο Ευβοϊκό Κόλπο, το συγκεκριμένο S-64E πραγματοποίησε μια πρώτη αποστολή διάρκειας δύο ωρών και δώδεκα λεπτών, επέστρεψε στην Τανάγρα για ανεφοδιασμό και αμέσως ξεκίνησε μια δεύτερη αποστολή κατάσβεσης των εστιών φωτιάς στα εργοστάσια και στη γύρω περιοχή. Ενισχύθηκε γρήγορα από το S-64E «N189AC», το οποίο



Φωτογραφία του «01504» από την πρόβα της 04/09/2026.

απογειώθηκε από την αεροπορική βάση Τατοΐου και καταπολέμησε τη φωτιά για περισσότερες από δύο ώρες. Προσγειώθηκε στην Τανάγρα για ανεφοδιασμό και στη συνέχεια ολοκλήρωσε μια δεύτερη αποστολή πάνω από τη φωτιά κοντά στην Οινόη, πριν επιστρέψει στο Τατόι. Παρέχοντας επιπλέον ικανότητα ένα τρίτο Skycrane, το «N218AC», το οποίο επιχειρούσε από την Αεροπορική Βάση Ελευσίνας, στάλθηκε στην Τανάγρα το απόγευμα, πραγματοποιώντας αποστολή διάρκειας επίσης δύο ωρών και ρίχνοντας νερό πάνω στον δασώδη λόφο και στις κατεστραμμένες πλέον βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Η εναέρια κατάσβεση με αεροσκάφη σταθερής πτέρυγας πραγματοποιήθηκε ταυτόχρονα από πέντε Canadair: τρία CL-215 της 355MTM και δύο CL-415 της 383ΜΕΕΑ. Εξορμώντας από την ΑΒ Ελευσίνας, επιχειρήσαν σε «κλειστό» σχηματισμό με υδροληψίες από τον γειτονικό κόλπο της Ελευσίνας και αναχαίτισαν την πρόοδο του μετώπου της φωτιάς, αφήνοντας τα ελικόπτερα να καταπολεμούν τις τοπικές εστίες.

Η σεζόν επιδείξεων του 2026 και η αποχαιρετιστήρια περιοδεία

Το τραγικό δυστύχημα στην Τανάγρα διέκοψε απότομα αυτό που είχε προγραμματιστεί να είναι η μεγαλοπρεπής διεθνής αποχαιρετιστήρια περιοδεία του βετεράνου μαχητικού αεροσκάφους της



Άλλη μια φωτογραφία του «01504» στην πρόβα για το AFW26.



Το «01504», εδώ στην ΑΒ Florennes, στο τέλος Ιουνίου 2026, ήταν το τελευταίο Phantom II της 338Μ με τους General Electric J79-GE-17Α που «κάννιζαν».

ΠΑ, καθώς η 338Μ είχε ξεκινήσει μια φιλόδοξη σειρά δημόσιων εμφανίσεων καθ' όλη τη διάρκεια του 2026, για να γιορτάσει την πεντηκονταετή κληρονομιά του Phantom πριν από την επικείμενη απόσυρσή του. Η περίοδος αεροπορικών επιδείξεων της Μοίρας στο εξωτερικό ξεκίνησε τον Μάιο του 2026 στον Αεροναύσταθμο (ΒΑΝ) Lann-Bihoué, στη Βρετάνη της Γαλλίας, συμμετέχοντας στους εορτασμούς της 80^{ης} επέτειου της βάσης παράλληλα με την 400^η επέτειο του Γαλλικού Ναυτικού (βλέπε ΠΤΗΣΗ 074, Αύγουστος-Σεπτέμβριος 2026). Γι' αυτή την εκδήλωση η ΠΑ ανέπτυξε κλιμάκιο δύο αεροσκαφών που περιλάμβανε το «01503» για τη στατική έκθεση και το «01504», στο οποίο είχε ανατεθεί το πτητικό πρόγραμμα με την υποστήριξη 22 στελεχών και του Hercules «751». Σε εκείνη την περίπτωση το «01504» πραγματοποίησε μια συναρπαστική επίδειξη διάρκειας 21 λεπτών πάνω από τους ουρανούς της Βρετάνης στις 10 Μαΐου, πριν προσγειωθεί στη Λοριάν, και στη συνέχεια το κλιμάκιο επιστρέψει στην Ανδραβίδα στις 11 Μαΐου μέσω της ΑΒ Aviano στην Ιταλία. Ακολούθησε αμέσως μετά η διοργάνωση PhanCon 2026 στην έδρα της 338Μ. Αξιοποιώντας αυτή τη διεθνή επιτυ-



Τα στελέχη της 338Μ που συμμετείχαν στην αεροπορική επίδειξη στο ΒΑΝ Lann Bihue στις 10/05/2026.



Τροχοδρόμηση μετά την προσγείωση στη ΑΒ Τανάγρας στις 04/09/2026.

χία, η 338Μ συμμετείχε στις «Ημέρες Ανοιχτών Πυλών» της Βελγικής Αεροπορίας, που πραγματοποιήθηκαν στη βάση Florennes στις 27 και 28 Ιουνίου 2026. Η μονάδα απέστειλε το F-4E AUP «Ο1524» για να εκπροσωπήσει τα ελληνικά Phantom στη στατική παρουσίαση, ενώ το «Ο1504» ανέλαβε για άλλη μια φορά το πτητικό πρόγραμμα. Κατά τη διάρκεια εκείνου του Σαββατοκύριακου υψηλής προβολής στη Florennes, το «Ο1504» εκτέλεσε προσομοιώσεις της αποστολής κρούσης χαμηλού ύψους, προσελκύοντας τεράστια πλήθη, καθώς οι φίλοι της Αεροπορίας και του F-4 ειδικότερα διαισθάνονταν ότι οι επιδείξεις των ευρωπαϊκών Phantom πρώτης γραμμής πλησίαζαν ραγδαία στο οριστικό τους τέλος.

Η εγχώρια κορύφωση της περιοδείας είχε προγραμματιστεί για την AFW στις 5-6 Σεπτεμβρίου, όπου η 338Μ ανέπτυξε κλιμάκιο δύο αεροσκαφών με το F-4E AUP «Ο1501» στη στατική έκθεση αεροσκαφών και το «Ο1504» ως το αστέρι των πτήσεων. Όπως αναφέρουν ασφαλείς πληροφορίες, στο πλαίσιο της αυστηρής και ενδελεχούς προετοιμασίας για κάθε τέτοια συμμετοχή, το πλήρωμα του «Ο1504» πριν από την αναχώρησή του για την 114ΠΜ πραγματοποίησε σε δύο συνεχείς ημέρες από δύο πτήσεις με το συνολικό πρόγραμμα που θα επιδείκνυε στο κοινό. Μετά από μια άψογη πρόβα την ημέρα των μέσων ενημέρωσης, στις 4 Σεπτεμβρίου (που σκοπό

Η πρώτη έκρηξη μετά τη σύγκρουση του «Ο1504» σε λάφο κατά την τελική προσέγγιση στον διάδρομο 28C της AB Τανάγρας, στις 14:55, το Σάββατο 05/09/2026.

Μετά την αρχική πρόσκρουση με το έδαφος, μεγάλο μέρος της στράτευσης του F-4E εκτοξεύθηκε σε απόσταση αρκετών εκατοντάδων μέτρων και εξερράγη.

Προσέγγιση στο BAN Lann Bihue μετά από μια επίδειξη υπό βροχή στις 10/05/2026.

είχε την «τοποθέτηση» της ρουτίνας της επίδειξης στον χώρο της 114ΠΜ με επισήμανση σημείων αναφοράς για υποβοήθηση του πληρώματος), η θανατηφόρα συντριβή του «Ο1504» το απόγευμα του Σαββάτου έφερε έναν ακαριαίο και θλιβερό τερματισμό όχι μόνο στις εορταστικές εκδηλώσεις του Σαββατοκύριακου, αλλά και σε ολόκληρο το υπόλοιπο πρόγραμμα των αεροπορικών επιδείξεων. Πριν από την καταστροφή στην Τανάγρα η 338 Μοίρα προετοιμαζόταν εντατικά για αυτό που θα αποτελούσε άλλο ένα ορόσημο σε αεροπορικές επιδείξεις: μια αποστολή στην Αίγυπτο, για να συμμετάσχει στη Διεθνή Αεροπορική και Αμυντική Έκθεση του Αλ-Αλαμείν μεταξύ 8 και 10 Σεπτεμβρίου 2026. Το σχέδιο αποστολής προέβλεπε ότι το «Ο1501» και το «Ο1504» θα αναχωρούσαν από την Ελλάδα τη Δευτέρα 7 Σεπτεμβρίου πετώντας πάνω από τη Μεσόγειο, για να παρουσιάσουν το ελληνικό Phantom σε αιγυπτιακό έδαφος, σε εκείνη που είχε οριστεί επίσημα ως η τελευταία διεθνής εμφάνιση του αεροσκάφους σε αεροπορική επίδειξη. Η καταστροφική απώλεια του «Ο1504» και του πληρώματός του ανάγκασε την ακύρωση της αποστολής στην Αίγυπτο. Αντί να γηγηθεί μιας ιστορικής διεθνούς πτήσης αποχαιρετισμού, το «Ο1501» που προοριζόταν για στατική έκθεση αναχώρησε μόνο του από την Τανάγρα το πρωί της Δευτέρας 7 Σεπτεμβρίου,



επιστρέφοντας σε μοναχική πτήση πίσω στην Ανδραβίδα, μέσα στο τριήμερο εθνικό πένθος.

Η τύχη του στόλου

Η απώλεια του «01504» μείωσε τον επιχειρησιακό στόλο Phantom της ΠΑ σε μόλις επτά αεροσκάφη: τα «01501», «01503», «01518», «01520», «01524», «71745» και «71760», με κάποια ακόμη αεροσκάφη που θα μπορούσαν να επιστρέψουν σε επιχειρησιακή διαθεσιμότητα, εάν κριθεί απαραίτητο. Να θυμίσουμε ότι, όπως αποκάλυψε ο Αρχηγός ΓΕΑ Αντιπέραρχος (Ι) Δημοσθένης Γρηγοριάδης κατά τη διάρκεια της κρίσης του 2020 με την Τουρκία, η Πολεμική Αεροπορία κατάφερε να έχει 19 F-4 Phantom έτοιμα για δράση. Η δήλωση έγινε στο πλαίσιο των εορτασμών για τα 50 χρόνια υπηρεσίας των Phantom (Phifty Phantastic Years) και ο Α/ΓΕΑ εξήρε την προσπάθεια του τεχνικού προσωπικού αναφέροντας χαρακτηριστικά ότι μέσα σε ελάχιστες ημέρες από την έναρξη της ελληνοτουρκικής κρίσης, οι μηχανικοί της 117 Πτέρυγας Μάχης στην Ανδραβίδα κατάφεραν μόνοι τους να φέρουν σε πλήρη πτητική και επιχειρησιακή κατάσταση 19 αεροπλάνα. Τα αεροσκάφη αυτά ήταν πλήρως «φορτωμένα» με όπλα και είχαν ως αποστολή τον βομβαρδισμό και τη στρατηγική κρούση.

Η διατήρηση ακόμη και αυτού του περιορισμένου στόλου αποτελεί ένα εξαιρετικό επίτευγμα υπό συνθήκες σοβαρής υλικοτεχνικής «απομόνωσης». Από τη στιγμή που η Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία, ως πρώτη προτεραιότητα, ανακατεύθυνε το μεγαλύτερο μέρος του τεχνικού προσωπικού και των εγκαταστάσεων των υποστέγων της στην Τανάγρα προς τον εκσυγχρονισμό των F-16C/D Block 52+/Advance σε F-16V Viper, οι γενικές επισκευές εργοστασιακού επιπέδου PDM (Programmed Depot Maintenance) για τα ιστορικά F-4E ουσιαστικά έπαψαν να πραγματοποιούνται στην ΕΑΒ.



Erickson S-64E N218AC (με το όνομα «Elsie») της Helicopter Express LLC, κατά τη διάρκεια πυρόσβεσης στον τόπο συντριβής του «01504».



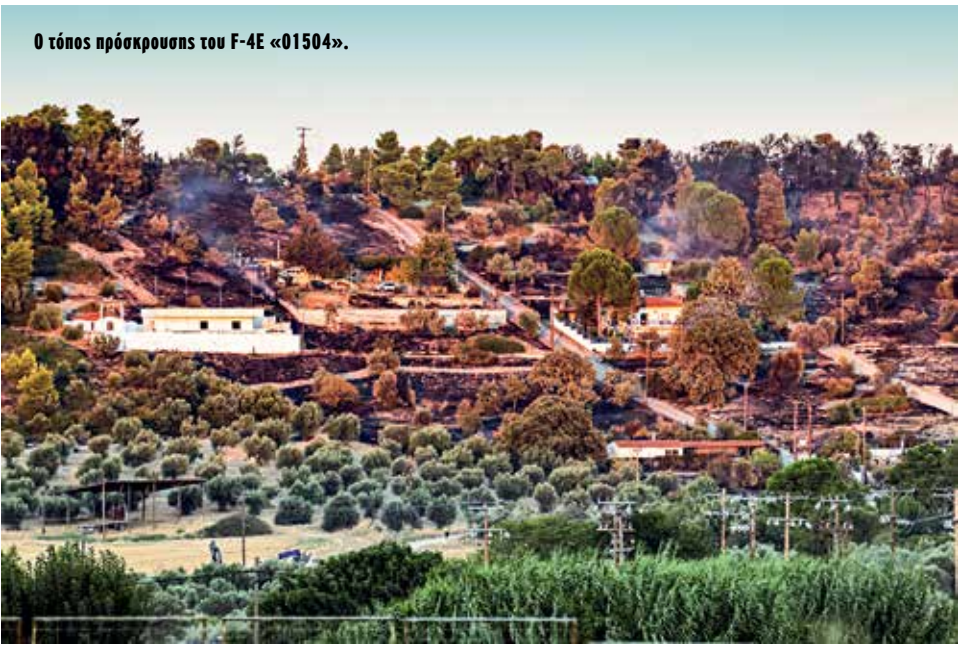
Η 355MTM με τρία CL-215 και η 383MEEA με δυο CL-415 κατέστειλαν την πυρκαγιά που προκλήθηκε από τη συντριβή του «01504».



Το S-64E «N189AC» συμμετείχε στην κατάσβεση της πυρκαγιάς επιχειρώντας από τη βάση του Τατοΐου.



Μια εργοστασιακή εγκατάσταση έπαθε σοβαρές ζημιές από φωτιά στην περιοχή της συντριβής.



Ο τόπος πρόσκρουσης του F-4E «01504».

Προκειμένου να αποτραπεί η πρόωρη ακινητοποίηση του στόλου, η ΠΑ είχε προηγουμένως φροντίσει ώστε η **Μοίρα Συντήρησης της 117ΠΜ** να ξεκινήσει αντίστοιχο PDM εντός των υποστέγων συντήρησης της 339Μ, που είχε αναστείλει επίσημα τη λειτουργία της στις 31 Οκτωβρίου 2017, μετά από 65 χρόνια συνεχούς προσφοράς στην ΠΑ. Μέσω αυτής της πρωτοβουλίας οι τεχνικοί της Βάσης αξιοποίησαν απάρτια και συγκροτήματα που προσπορίστηκαν από αποσυρμένα αεροσκάφη και ένα (συνεχώς μειούμενο) απόθεμα ανταλλακτικών από παλαιότερες προμήθειες. Ωστόσο, οι σοβαρές πιέσεις στο εργατικό δυναμικό και οι περιορισμοί στους πόρους τελικά έκαναν τη ζημιά τους: δύο προσπάθειες γενικών επισκευών που ξεκίνησαν στην 117ΠΜ -στα αεροσκάφη «01530» και «71756»- σταμάτησαν στη συνέχεια και εγκαταλείφθηκαν στη μέση της διαδικασίας, με τους τεχνικούς να επικεντρώνονται στη συντήρηση και υποστήριξη των ενεργών αεροσκαφών. Η τραγωδία στην Τανάγρα ενδέχεται να αποδειχθεί ο καθοριστικός καταλύτης που θα επιταχύνει το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης του «Phantom». Ενώ ο προηγούμενος μακροπρόθεσμος σχεδιασμός προέβλεπε τη συνέχιση της λειτουργίας των F-4E AUP έως τον Ιούνιο ή και τον Δεκέμβριο του 2027, ήδη σταθμίζονται τα πλεονεκτήματα μιας απόσυρσης νωρίτερα, προκειμένου να διευκολυνθεί και η προετοιμασία των υποδομών στην Ανδραβίδα για την έλευση των F-35. Μια τέτοια απόφαση ενδέχεται να οδηγήσει σε διακοπή λειτουργίας της 338Μ πολύ νωρίτερα, θέτοντας τέρμα σε μισό αιώνα επιχειρήσεων των ελληνικών Phantom και αφήνοντας το Ιράν και την Τουρκία ως τους τελευταίους χρήστες του εμβληματικού τύπου με 16 και δέκα από αυτά τα θρυλικά αεροσκάφη να παραμένουν αντίστοιχα σε ενεργό υπηρεσία, όπως καταγράφεται τον Οκτώβριο του 2026. ■