

ΤΟ ΔΑΚΟΤΑ 92-622 ΣΤΗΝ ΚΟΡΕΑ

Απόσπασμα από το βιβλίο του ΠΑΣΥΒΕΤΑ «Ελληνικά Φτερά στον Πόλεμο της Κορέας 1950-1955»



Στις 26 Αυγούστου 1951 δύο αεροσκάφη C-47 απογειώθηκαν από τη Βάση της Ελευσίνας με προορισμό την Κορέα, σε αναπλήρωση απολεσθέντων.

C-47 Dakota 92-622, Σμγός Λαμπρόπουλος Γ. (κυβ.), Ανθσγός Κρικιγιάννης Σ. (συγκυβ.) και Τσαγγαράκης Ι. (Α/Ν), Ανθστές Λιάπης Β. (Α/Τ) και Νιαρχάκος Γ. (Μ). Επιβιβάστηκε ως σύνδεσμος και ο Αμερικανός Major Kasson.

C-47 Dakota ΚΙ-989, Υπογός Κεχαγιόγλου Στ. (κυβ.) Μηρούλλος Ι. (Β' κυβ.), Ανθστές Φούσκης Ι. (Α/Ν), Μητράκος Σ. (Α/Τ) και Υπογός Καρανάσος Π. (Μ)).

ΠΗΓΗ σχεδίων α/ρών: "ΑΝΑΞΙΜΑΝΔΡΟΣ ΝΤΑΚΟΤΙΑΔΗΣ Η Ιστορία των DOUGLAS C-47 σε Ελληνική Υπηρεσία", Γ. Μέρμηγκα με σχέδια Α. Αντωνιάδη (υπό έκδοση).

1951		Συνέχεια Αυγούστου		Αεροσκάφος		Προορισμός		Κόστος
26	622	ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ	ΚΡΙΚΙΓΙΑΝΝΗΣ	ΕΛΕΥΣΙΑ	ΝΙΚΟΣΙΑ			3.30
27				ΝΙΚΟΣΙΑ	ΘΗΒΑΙΩΝ			7.00
29				ΘΗΒΑΙΩΝ	ΚΑΒΑΛΗ			6.20
30				ΚΑΒΑΛΗ	Ν. ΔΕΛΗ			4.30
ΣΕΠΤ 1	ΔΑΚΟΤΑ	622	ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ	ΚΡΙΚΙΓΙΑΝΝΗΣ	Ν. ΔΕΛΗ	ΚΑΛΚΥΤΑ		5.20
2					ΚΑΛΚΥΤΑ	ΒΑΝΚΟΚ		6.05
4					ΒΑΝΚΟΚ	ΣΑΪΓΟΝ		2.55
6					ΣΑΪΓΟΝ	ΜΑΝΙΛΑ		6.00
8					ΜΑΝΙΛΑ	ΟΚΙΝΑΒΑ		6.00
10					ΟΚΙΝΑΒΑ	ΑΣΗΝΑ (ΣΑΡΑ)		3.55
11	637		ΔΕΔΕΣ		ΔΟΚΙΜΗ			1.00
15	620				2 G.C.A.			1.00
15	622				ΤΙ-56-ΚΙ-ΤΙ			5.15
16	630		ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ		3 G.C.A.			1.15
17	630		ΔΕΜΙΡΕΣ		ΤΙ-Κ2-Κ50-Κ18-ΤΙ			5.50
18	620		ΣΟΥΦΡΑΝΕ		ΤΙ-Κ14-Κ18-Κ9-Κ10-ΤΙ			7.25
20	637		ΤΣΟΥΓΙΑΣ		ΤΙ-Κ9-Κ2-Κ2-Κ50-Κ18-Κ14-Κ15			8.05
23	989		ΓΚΟΡΕΓΚΟ		ΤΙ-Κ14-ΛΕΡΑΡΔ ΒΑΣΕ-Κ14-ΤΙ			7.35
27	632		ΦΟΥΣΚΗΣ		ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΕΛΙΚΗΣ ΚΑΡΤΑΝ			2.30
30	632		ΡΑΥ		ΤΙ-Κ9-Κ7-Κ9-Κ7-ΤΙ			5.50
ΕΦΕΘΡΩΦΗ ΜΑΡΙΝΗΤΗ								ΣΥΝΟΛΟΝ 75.40
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ								ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ
ΓΕΝΙΚΟΝ ΣΥΝΟΛΟΝ (2 ΤΗΛΑΙ 1-10) ΣΥΝΟΛΑ ΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ 2512 - 00 - 00 - 00								

ΑΝΩ: Απόσπασμα από το Ατομικό Ημερολόγιο Πτήσεων του Σμγού Λαμπρόπουλου Γεωργ. Φαίνονται τα ενδιάμεσα αεροδρομια κατά το μακρινό ταξίδι για την Κορέα των δύο C-47.

“Leopard Base”



ΔΙΠΛΑ: Άποψη του νησιού Raengyong-do, του επονομαζόμενου λόγω σχήματος “Leopard”. Σ’ αυτό ένας σταθμός ραντάρ της USAF επιτηρούσε τον εναέριο χώρο της Βόρειας Κορέας, ενώ ένα τμήμα της παραλίας χρησιμοποιείτο για την προσγείωση των Dakota που ανεφοδίαζαν τη Βάση. Το υποτιθέμενο αεροδρόμιο είχε τον κωδικό αριθμό K-53



ΑΝΩ: Άποψη της λωρίδας προσγείωσης στην παραλία του Raengyong-do (K-53). Οι απογειώσεις των αεροσκαφών είχαν τον χαρακτήρα του επειγόντος, γιατί θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν κατά τη διάρκεια της φρυγνευρίας. Το εικονιζόμενο Dakota είναι το 92-622 στη διάρκεια μιας αποστολής στη Βάση “Leopard Base” στο νησί Raengyong-do.

ΠΗΓΗ των έγχρωμων φωτογραφιών: James Lorenz μέσω Θέμη Βρανά.

Η θαλασσινή περιπέτεια του C-47 Dakota 92-622

Στις 17 Σεπτεμβρίου 1951 συνέβη ένα ακόμα σοβαρό όσο και περιεργο ατύχημα, ευτυχώς χωρίς να υπάρξουν θύματα.*

Το Dakota 92-622 με την ονομασία “Ποσειδών”, στο οποίο επέβαινε ως κυβερνήτης ο Υποσηναγός Τζούλιας Ιωάννης, συγκυβερνήτης ο Ανθυποσηναγός Μαγκλίνης Κωνσταντίνος και ασυρματιστής ο Αρχισμηνίας Χρυσολωράς Ιωάννης, απογειώθηκε από το αεροδρόμιο K-14 (Kimp'o) με προορισμό το νησί Paengyong-do στην Κίτρινη Θάλασσα (Yellow Sea), απέναντι από την εχθρική περιοχή της Βόρειας Κορέας. Το νησί αυτό κατείχαν οι Αμερικανοί και ήταν γνωστό ως “Λεοπάρδαλη” (“Leopard Base”), επειδή το σχήμα του έμοιαζε με το γνωστό αιλουροειδές).

Στο νησί αυτό δεν υπήρχε αεροδρόμιο και οι προσγειώσεις γίνονταν στην παραλιακή ζώνη με την ονομασία K-53. Με βάση τον χρόνο που διαρκούσε η άμπωτη, πραγματοποιούνταν οι απο-προσγειώσεις πάνω στην ισχυρή αργιλώδη επιφάνεια που άφηνε η θάλασσα, όταν υποχωρούσε (η φυρρονεριά αυτή παρουσιάζόταν ορισμένες ώρες, δύο φορές την ημέρα και ανάλογα με τη φάση της σελήνης).

Οι αποστολές στο νησί αυτό έκρυβαν πολλούς κινδύνους, όχι μόνο λόγω των ανώμαλων συνθηκών και του ισχυρού πολλές φορές πλάγιου ανέμου, αλλά και επειδή υπήρχε ο κίνδυνος να προσβληθούν τα αεροσκάφη από τα επάκτια κινεζικά πυροβόλα και από τα μαχητικά MiG-15. Γι' αυτό άλλωστε μετά από ένα ορισμένο αριθμό αποστολών στο νησί αυτό, απονεμόταν στα πληρώματα το Μετάλλιο Αέρος (Air Medal), όπως και σε άλλες επικίνδυνες αποστολές.

Η συγκεκριμένη αποστολή περιλάμβανε την εκφόρτωση τροφίμων και άλλων υλικών, καθώς και την παραλαβή Κινέζων αιχμαλώτων, τους οποίους συνόδευαν Αμερικανοί υπαξιωματικοί. Κατά τη φάση της αρχικής τροχοδρομησης για απογείωση, το C-47 άρχισε ξαφνικά να βουλιάζει προς το μέρος του δεξιού τροχού, που ήταν από την πλευρά της θάλασσας. Κάθε προσπάθεια των χειριστών να κρατηθεί στην ευθεία ήταν μάταιη. Μέσα σε λίγα δευτερόλεπτα το αεροπλάνο, που αγκομαχούσε να απογειωθεί, πήρε απότομη στροφή και κλίση προς τα κάτω, και “έσκασε” το ρύγχος του με πάταγο πάνω στα κύματα.

Αφού διαπιστώθηκε ότι κανείς από τους 14 επιβάτες δεν είχε τραυματιστεί από το βίαιο τράνταγμα του αεροσκάφους, εκτός ενός ελαφρά που δεν ήταν δεμένος, τα μέλη του πληρώματος διευκόλυναν όλα τα άτομα να βγουν από το αεροπλάνο και μέσα από τη θάλασσα, που στο μεταξύ περιέλουζε το αεροσκάφος, να καταλήξουν στη στεριά. Μεταξύ των επιβατών ήταν και μερικοί Κινέζοι τραυματίες, αιχμάλωτοι.

* Στοιχεία από το ένθετο 7 ημέρες της εφ. “ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ” 27 Ιουλίου 2003 σε κείμενο του δημοσιογράφου Γεώργιου Μέρμηγκα, καθώς επίσης και από την εφημερίδα της εποχής “AIR LIFT TIMES”, 15 Mar.1952, σε συνέντευξη του Δκτού του 13ου Σμήνους Επισμηναγού Πλειώνη Γεώργιου.

Την ώρα που προοδευτικά η θάλασσα έφθανε στις πτέρυγες, ο Αρχισμηνίας Χρυσολωράς Ι. με θαρραλέα μακροβούτια στα παγωμένα νερά τοποθέτησε τις περόνες ασφάλειας στα σκέλη προσγείωσης, πράγμα που διευκόλυνε στη συνέχεια τη ρυμούλκηση του αεροσκάφους με τη βοήθεια ενός Jeep, και εκατοντάδων κατοίκων του νησιού. Στη ρυμούλκηση χρησιμοποιήθηκαν και βόδια.

Στο ασφαλές σημείο που μεταφέρθηκε το θαλασσοκτυπημένο Dakota, διαπιστώθηκαν σοβαρές ζημιές στην άτρακτο, στα πηδάλια και το ρύγχος. Ήταν φανερό ότι το αεροσκάφος έπρεπε να επισκευαστεί. Το πλήρωμα παρέμεινε δύο ημέρες και επέστρεψε στη βάση του με άλλο αεροσκάφος με κυβερνήτη τον Δ/κτῆ του Σμήνους Επισμηναγό Γκορέγκο Α.

Η τεχνική επιτροπή που μετέβη με επικεφαλής τον Αρχιμηχανικό του Σμήνους Υποσμηναγό Καρανάσο Πέτρο έκρινε ότι οι ζημιές του Dakota 92-622 θα μπορούσαν να επισκευαστούν, παρά τη διαφορετική γνώμη του εμπλεκομένου συμμαχικού προσωπικού που έδρευε στο νησί.

Με σύντονες προσπάθειες τελικά οι ζημιές αποκαταστάθηκαν πρόχειρα από εξειδικευμένο προσωπικό, ώστε να μπορεί να πραγματοποιηθεί μία ασφαλής απογείωση. Έτσι 45 ημέρες μετά το συμβάν το αεροσκάφος πέταξε για το αεροδρόμιο Tachikawa της Ιαπωνίας και αργότερα για το Κλαρκ των Φιλιππίνων, όπου υπέστη ριζική ανακαίνιση.

Στο μεταξύ τη διοίκηση του Σμήνους ανέλαβε ο Επισμηναγός Πλειώνης Γεώργιος. (23.10.51).

Το καινούργιο Dakota 92-622 εντάχθηκε και πάλι στη δύναμη του 13ου Σμήνους, όταν με χειριστές τον Σμηναγό Λαμπρόπουλο Γεώργιο και τον Ανθυποσμηναγό Τσολάκη Ακριβό μεταφέρθηκε στις 17 Απριλίου 1952 από το αεροδρόμιο Κλαρκ στη Σεούλ, όπου βρίσκονταν και τα άλλα ελληνικά αεροσκάφη. Συνέχισε να προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες στη μακρινή Κορέα με τα ελληνικά χρώματα που έφερε, ενώ διατηρήθηκε αξιόπιστο και μετά την επιστροφή του στην Ελλάδα. *

-*-

* Αρχές του 2005 υπέστη γενική επιθεώρηση στην Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία για επέκταση του χρόνου της εκμετάλλευσής του και γιατί όχι προκειμένου να διατηρηθεί ως κειμήλιο μιας ένδοξης ιστορίας.