

Μια Αεροπορική Επέτειος . . .

### Η 336 Πολεμική Μοίρα στην 8η Δεκαετία!

Ο πίνακας δια χρωστήρος αεροπόρου Νίκου Μανουσάκη, επιδόθηκε από τον ίδιον στον Μοίραρχο της 336 Μ/116 ΠΜ/ Άραξος, την Παρασκευή, 30 Ιουνίου 2023, με αφορμή την επέτειο των 80 χρόνων από της ιδρύσεώς της. Η σχετική διαταγή συγκροτήσεως είχε εκδοθεί στις 25 Φεβρουαρίου 1943, με 21 αεροσκάφη Hygricane και 25 χειριστές, με πρώτον Μοίραρχο τον Σμηναγό Σπύρο Διαμαντόπουλο και Αρχιμηχανικό τον Σμηναγό Μ. Ζαχαριάδη, και έδρα την Αλ Μάζα της Αιγύπτου. Οι Συμμαχικές Αεροπορικές Δυνάμεις της Μέσης Ανατολής, στις οποίες ήταν ενταγμένες και οι ελληνικές 335 και 336 Μ, κατά τη διάρκεια του αντιΝΑΖιστικού αγώνα αναλάμβαναν αποστολές συνοδείας νηοπομπών στη Μεσόγειο και προσβολής επίγειων στόχων. Αποφασιστικής σημασίας η προσφορά τους. Πολλές οι απώλειες, βαρύς ο φόρος αίματος.

Από της ιδρύσεως μέχρι σήμερα, η 336Μ άλλαξε οκτώ τύπους αεροσκαφών και πολλές έδρες. Από το 1962 επιχειρεί από το αεροδρόμιο Αράξου με αψη F84F, και για τριάντα περίπου χρόνια, μέχρι το 1993, θα έχει στο inventory αεροσκάφη F-104G/Starfighter, τα αεροσκάφη των 2 mach. Θα τα διαδεχθούν τα A-7 Corsair και κατόπιν τα F-16 Falcon, μέχρι σήμερα.

Η πρώτη εκκωφαντική εμφάνιση ενόπιον κοινού του ελληνικού Starfighter/F-104G έγινε στις 25 Μαρτίου 1964, πάνω από τον Άγνωστο Στρατιώτη, σε κατακόρυφη άνοδο, για να εξαφανιστεί στο βαθύ μπλε του αττικού ουρανού. Και εμείς, η Σχολή Ικάρων, τη στιγμή εκείνη, σε επίγεια παράταξη έμπροσθεν των επισήμων. Η Πολεμική Αεροπορία έμπαινε στην αστραφτερή εποχή, με τις δύο πρωτοποριακές Μοίρες, 335 και 336, να εκμεταλλεύονται για ΝΑΤΟϊκούς και εθνικούς σκοπούς ένα οπλικό σύστημα που έμοιαζε να έρχεται από το μέλλον. Ιπτάμενοι και Τεχνικοί καλούντο να εκσυγχρονιστούν σε γνώσεις και δεξιότητες, αλλά και σε νοοτροπία, για την πλήρη και ασφαλή εκμετάλλευση αυτής της ξεχωριστής ιπτάμενης πλατφόρμας, που προσομοίαζε σε rocket with pilot.

Τύχη αγαθή οδήγησε τα αεροπορικά μου βήματα, ερχόμενος, μετά από τριετή παραμονή στη Σούδα με πεντακόσιες ώρες στα F-84F, στο αεροδρόμιο Αράξου, για να ενταχθώ στην οικογένεια των Αστρομαχητών, η οποία μετράει δεκαέξι απώλειες συναδέλφων σε ατυχήματα με F/TF-104G. Πρώτη μου πτήση στις 12 Σεπτεμβρίου 1969, με εκπαιδευτή τον αείμνηστο Μοίραρχο, Άγγελο Κατζιλιεράκη. Τελευταία πτήση, ως Διοικητής Πτέρυγας, τον Ιούνιο του 1989, Σ' αυτή την εικοσαετία, ως τακτικός και άλλοτε ως προσκεκολλημένος χειριστής, ως Αξιωματικός Επιχειρήσεων στην 335 Μ, ως Διοικητής Μοίρας στην 336 Μ και ως Διοικητής της 116 Πτέρυγας Μάχης, συμπλήρωσα κάτι παραπάνω από δύο χιλιάδες ώρες στον τύπο. Ευγνώμων προς τη Μοίρα και τη μοίρα που μου επέτρεψαν να χειριστώ το θρυλικό F-104G στα όριά του και ασφαλώς, ικανοποιώντας σε υπέρμετρο βαθμό τον αεροπορικό ρομαντισμό αλλά και την συνεισφορά στην εθνική άμυνα.

Πως προσέρχεται ένας βετεράνος αεροπόρος, ειρηνικής περιόδου, βέβαια, στις πίστες των αεροσκαφών, στον χώρο της αποφασιστικής πράξης, εκεί όπου ακουμπάει η άμυνα της χώρας, εκεί όπου ο ήχος της ελευθερίας και η οσμή της κηροζίνης σε ταξιδεύουν στοχαστικά και νοσταλγικά; Ναι, είναι πολλοί οι συνειρμοί που κάνουν τα μάτια να υγραίνουν. Και όπως λέει ο Γκόγκολ στο Ημερολόγιο ενός Τρελού,

«Χρόνοι ολόκληροι, πώς πέρασαν.  
Πώς είναι δυνατόν να ζω, αναρωτήθηκα»!

Και να, τότε, σχηματισμός ζεύγους αφών F-104G σε διαδικασία missed approach μετά από κάθοδο TACAN-GCA. Επικρατούν χαμηλές νεφώσεις. Βρίσκομαι στο βόρειο contact car με τον Χοχλακάκη και παρακολουθούμε όλη τη διαδικασία. Ο σχηματισμός θα στρέψει για μία δεξιόστροφη συνεργασία με το GCA και ξαναεισέρχεται στα σύννεφα, Στο 180 σκέλος ο Νο 2 του σχηματισμού θα απωλέσει το αρχηγό αεροσκάφος και θα προσκρούσει σε λόφο. Το ημερολόγιο έγραφε 27 Νοεμβρίου 1969. Ο Γιώργος Δημάκης δεν θα είναι πια κοντά μας.

Ήταν το πρώτο αεροπορικό ατύχημα F-104G που αντίκρυζα, αλλά και το πρώτο της 336 Μ στον τύπο. Είχαν προηγηθεί άλλα τέσσερα της 335 Μ που έδρευε στην Τανάγρα, με πρώτο την πτώση του TF-104G, 8 Μαΐου 1964, κάπου στο βασικό σκέλος του αεροδρομίου από τεχνική βλάβη. Οι δύο χειριστές, Παν. Αναγνώστου, Μοίραρχος, και Πετρ. Μαρίνος, Αξιωματικός Επιχειρήσεων, δεν πρόλαβαν να εγκαταλείψουν. Στις 19 Ιουνίου 1965 το F-104G με χειριστή τον Στυλ. Νικολάου θα ματαιώσει την απογείωση και θα αναφλεγεί στην προέκταση του αεροδρομίου. Και μετά από έναν μήνα, θα χάσει τη ζωή του και ο δεύτερος Μοίραρχος της 335 Μ, Χρ. Ευσταθίου, όταν το αεροσκάφος ευρισκόμενο στην τελική για προσγείωση κατέπεσε από BLC malfunction. Το τέταρτο θανατηφόρο ατύχημα θα γίνει μετά από δυόμιση χρόνια, στις 18 Ιανουαρίου 1968, στο πεδίο βολής Μαραθώνος με χειριστή τον Γεώργιο Κοστολάμπρο.

Συνειρμοί, λοιπόν, επί συνειρμών. Διακρίνεις στο διάβα των δεκαετιών τον υπόλογο με υψωμένους τους αντίχειρες, “ελεύθερος για τροχοδρόμηση”, και νοσταλγείς αυτή την ιερή συνεργασία ιπταμένου-τεχνικού, μια συνεργασία με νεύματα και σήματα που σε λίγο θα σε απογειώσουν. Φεύγεις και παίρνεις μαζί σου την αγωνία του για ασφαλή επιστροφή. Κανείς άλλος δεν είναι εκεί για να σε κατευοδώσει. Αυτός κρατάει στα χέρια του τη φόρμα πτήσεων με την υπογραφή σου, και, ίσως, στον κόρφο του, κάποιο μυστικό που να σχετίζεται με την ψυχολογία σου. Ακούς το “Όλυμπος ΧΧ, ελεύθερος για απογείωση” και νομίζεις ότι αντιπροσωπεύεις τον ελεύθερο άνθρωπο. Και γιατί όχι; Ανασύρεις το σύστημα προσγειώσεως και νοιώθεις να απαλλάσσεσαι από τις γήινες αλυσίδες, αφού προηγουμένως ο τεχνικός δεν σε είχε ματαιώσει στο last chance επειδή σε κάποιο βάκτρο δάκρυζε το υδραυλικό, ή γιατί δεν άναβε το καντηλάκι του after burner.

“Πώς σου φαίνεται;”, θα ρωτήσει ο εκπαιδευτής. Το TF-104G μόλις έχει απογειωθεί και βρίσκεται σε μεγάλη γωνία ανόδου με παρατεταμένη μετάκαυση. “Αν είχα χαρτί και μολύβι θα υπέβαλα εδώ και τώρα την παραίτησή

μου”, θα απαντήσει ο εκπαιδευόμενος Σμηναγός, πρώην Ντακοτιέρης, που βλέπει μόνον το pitot του Starfighter να βυθίζεται στο στερέωμα και ο ίδιος ψάχνει από κάπου να πιαστεί. Την υπέβαλε τελικά. Και ο χαβαλές της καντίνας σε έξαρση. Ναι, αυτό το αεροπορικό μοντέλο της Lockheed δεν ταίριαζε στην αεροπορική ψυχοσύνθεση όλων. Βέβαια, ο Ν. Ταρνάρης, παλαιός και πολύ έμπειρος στα ελικόπτερα, και αφού θα έχει βγει διαθέσιμος και στα F-104G, προοριζόμενος για ΑΕ, θα επιμένει σε δηλώσεις απαρέσκειας και παραιτήσεων μέχρι που κάποτε θα βρεθεί εκτός Π.Α., ήταν ο καϋμός του. Πολύ γρήγορα θα χάσει τη ζωή του σε ατύχημα της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ, σε δρομολόγιο Λάρισα – Κοζάνη, ως συγκυβερνήτης. Ναι, οι ιπτάμενοι μαχητές έχουν μόνον μία επιλογή, να είναι πάντα στη διάθεση της υπηρεσίας. Διότι, η τύχη μπορεί να ταυτίζεται με αγνοούμενη νομοτέλεια, αλλά δεν κυνηγάς και το πετρωμένο σου.

Σκέψεις και συνειρμοί ατάκτως ερριμμένοι. Ατέλειωτες οι ώρες επιφυλακής, τότε, σε ρόλο strike, φορτωμένο το F-104G με το ειδικό όπλο προοριζόμενο για στόχους εκείθεν του παραπετάσματος, μεσούντος του “Ψυχρού Πολέμου”. Και αυτό το two man concept πολύ βαρετό, ούτε την ποσότητα του οξυγόνου του αεροσκάφους δεν μπορούσαμε να ελέγξουμε χωρίς την παρουσία του Αμερικανού υπολόγου, στα ειδικά και διπλά-φυλασσόμενα shelters. Οι σχετικές εκπαιδεύσεις γίνονταν στο Πεδίο Βολής Ποτίδαιας σε πλωτό μεταλλικό στόχο. Η προσέγγιση on the deck στα 450 Knots, και το όπλο έφευγε αυτόματα μέσω του fire control system ενώ το αεροσκάφος είχε μπει σε μεγάλη γωνία ανόδου, μέθοδος LADD. Επιστροφή στον Άραξο στα 21000’ πόδια.

Και να, το τρακτεράκι ρυμουλκεί το F-104G έξω από το υπόστεγο, μετά από εκτεταμένη συντήρηση δευτέρου βαθμού, σύσσωμος ο ποιοτικός έλεγχος σου το παραδίδει για δοκιμή αέρος και σε λίγο στα 35000 πόδια σε διαδικασίες επιταχύνσεως. Πρώτη διάσπαση του ήχου στο 1 mach. Το αντιλαμβάνεσαι από την αναπήδηση των οργάνων που λειτουργούν με στατική και δυναμική πίεση κι εσύ πλέον στην απόλυτη ηρεμία. Σκάφος και κινητήρας οδεύουν προς τα όρια τους με πλήρη ισχύ. Αισθάνεσαι σιγουριά σ’ αυτές τις ακραίες καταστάσεις. Κάποιος Νίκος Τριάντης, κάποιος Γιάννης Βέρρας ή κάποιος Μάρκος Κωνσταντίνου, και τόσοι άλλοι τεχνικοί όλων των ειδικοτήτων, με άριστη επαγγελματική κατάρτιση και αξιέπαινη πατριωτική φιλοτιμία, είχαν προετοιμάσει τον J-79 στο συνεργείο κινητήρων, μαζί και όλα τα υπόλοιπα συστήματα. Δεν έχεις χρόνο να σκεφθείς τα γήινα. Τα 2 mach πλησιάζουν. Αρχίζει το T-2 Reset και η διαδικασία επιβραδύνσεως δεν πρέπει να καθυστερήσει. Τα όρια σκάφους και κινητήρα δεν πρέπει να παραβιαστούν. Zoom up με 45° γωνία ανόδου και μειωμένη ισχύ. Το pitot διεμβολίζει τον μαβί ουράνιο θόλο και μεταφέρεσαι στο στοχαστικό επέκεινα. Αναστρέφεις με την αίσθηση και το υψόμετρο που γύριζε δαιμονισμένα σταθεροποιείται κάπου στα 62000’ πόδια. Η σφαιρικότητα της γης εκεί στην ανάστροφο σε μαγεύει. Φαντασία ή πραγματικότητα! Σε καλεί ο πύργος ελέγχου, “Όλυμπος ΧΧ ολοκληρώθηκε η δοκιμή;”. Ναι, εσύ στη στρατόσφαιρα, και οι γήινοι ιθύνοντες ενδιαφέρονται για την αύξηση της διαθεσιμότητας των αεροσκαφών.

Ο σημερινός Μοίραρχος, Ι. Γραμμουσιάνος, διαβάζει την Ημερήσια Διαταγή της 336Μ και μας θυμίζει τα λόγια του πρώτου Μοιράρχου, 1943. “Ο αγώνας που ξεκινάμε θα είναι σκληρός. Καμία θυσία δεν είναι αρκετή για την 336Μ”. Ναι, τότε ήταν πόλεμος. Αλλά και στην ειρήνη, ο αγώνας θα είναι σκληρός για τους Έλληνες αεροπόρους. Ο επισμηναγός Αλέξανδρος Δαμιανίδης, με προϋπηρεσία στα εκπαιδευτικά Harvard στη Σχολή Ικάρων, ήρθε στην 336Μ προοριζόμενος για εκπαιδευτής και ΑΕ. Μετά από μερικούς μήνες εντάσσεται και ο Σμηναγός Χρίστος Φιλίππου. Είχε παλαιότερα και μια εγκατάλειψη με F-84F στη Σούδα. Ο Δαμιανίδης θα αναλάβει την εκπαίδευσή του που ουδέποτε ολοκληρώθηκε. Στην πρώτη πτήση, κατά τη διαδικασία εκτέλεσης κατακόρυφων ακροβατικών, το TF-104G θα βρεθεί εκτός φακέλου πτήσεως. Θα συντριβεί κοντά στην Ολυμπία, μαζί του και οι δύο συνάδελφοι, 31 Ιουλίου 1972. Ναι, για το Starfighter, η εκτέλεση ενός loop δεν ήταν απλή υπόθεση. Και δεν γινόταν με νοοτροπία τού οποιουδήποτε εκπαιδευτικού αεροσκάφους, με την έννοια ότι το οποιοδήποτε σφάλμα θα το διορθώσουμε στην πορεία. Οι παράμετροι ήταν σαφώς προσδιορισμένοι. Ξεκινούσες από τα 5000’ πόδια με 550 Knots και σταθερή έλξη με 4 G’s για να βρεθείς στο high apex στα 18000’ πόδια για να αρχίσεις την έξοδο στην ανάστροφο με χειρουργικές κινήσεις. Σε όλη αυτή τη διαδικασία, μια “μπαστουριά” ήταν αρκετή να σε στείλει αδιάβαστον. Ο Αστρομαχητής είχε ιδιαίτερες δυνατότητες αλλά και πολλές αδυναμίες, και έπρεπε να τις αντιμετωπίζομε σαν σε ερωτική εξομολόγηση, ήταν της μόδας κάποτε, όπως και πολλά άλλα.

Ο παρευρεθείς στην τελετή, Αρχηγός της Τακτικής Αεροπορίας, Γ. Φασούλας, τον οποίον και ευχαριστώ προσωπικά για τις φιλοφρονήσεις του, σημείωσε σε μια αποστροφή του, ότι “στις συνειδήσεις των Ελλήνων πολιτών ακουμπά η Πολεμική Αεροπορία”. Οι σειρήνες γενικής κινητοποιήσεως ήχησαν κατά το λυκόφως της 19<sup>ης</sup> Ιουλίου 1974. Έξω, στο χωριό Καλαμάκι ετοιμάζονταν για το πανηγύρι του προφήτη Ηλία, τ’ Αϊ Λιός. Αντί για πανηγυρισμούς, ο ελληνικός λαός ύψωσε το βλέμμα του τριάντα μοίρες πάνω από το ορίζοντα και έψαξε την Πολεμική Αεροπορία. Την εγγύηση της εθνικής μας αξιοπρέπειας. Κατάσταση μεγίστης ετοιμότητας. Επίκειται πόλεμος με την Τουρκία. Η 336Μ αιχμή του δόρατος. Πρώτος σχηματισμός τετράδος αεροσκαφών, Νούσιας, Κρισίκης, Βερτσέκος, Πετρόπουλος, με στόχους αεροπορικές εγκαταστάσεις στην ελληνική Ιωνία. Ηθικό ακμαιότατο. Ο Αρχηγός του Αρχηγείου Αεροπορίας, τότε, Περικλής Οικονόμου, πιέζει για αποδέσμευση των αεροπορικών δυνάμεων, κι εμείς από τα χαράματα περιμένομε την “τιμημένη” πράσινη φωτοβολίδα για απογείωση. Δεν θα την δούμε. Θα παραμείνομε καθηλωμένοι στο κατώφλι της προσμονής. Ναι, μείναμε καθηλωμένοι για να προσδιορίσομε εκ του ασφαλούς τα εθνικά συντρίμια.

Βιώματα λουσμένα στον τίμιο ιδρώτα, ιπταμένων και τεχνικών. Όλα για την πατρίδα. Δοκιμάζομε νέες τακτικές, για επίτευξη αιφνιδιασμού, καλλίτερης σκόπευσης και ασφαλούς διαφυγής. Ναι, οι εκπαιδευτικές βολές στο Πεδίο Βολής Κρανέας με πραγματικές βόμβες, με βασικό σκέλος στα 11000’ πόδια, με 45° βύθιση και άφεση στα 6000’ στα 450 Knots, ήταν ξεχωριστή εμπειρία. Άριστη η δουλειά των οπλοφυλάκων. Δεν ενθυμούμαι κάποιο παρατράγουδο. Και

όταν η τετράδα ξανάβρισκε τη συνοχή της σε κλειστό σχηματισμό, εν ανόδω για τον Άραξο, το άρμα της Ηούς έριχνε τις πρώτες ακτίνες πέρα στην Ιωνία. Κι εμείς με ένα νεύμα συμφωνούσαμε, “Χαμένες πατρίδες, για Σας εκπαιδεύομαι”.

Ναι, στο πεδίο βολής Αγκιάλου την Άνοιξη του 1974, ως αρχηγός τετράδος αεροσκαφών, συμμετείχαμε σε επίδειξη αεροπορικών βολών με πραγματικές ρουκέτες σε δύο καλάθους των δεκαεννέα θέσεων, ενώπιον του προέδρου της Δημοκρατίας, στρατηγού Φαίδωνα Γκιζίκη. Πραγματική γήινη κόλαση. Η επίδειξη προορίζονταν για τον δικτάτορα Γ. Παπαδόπουλο, αλλά δεν πρόκανε, τον είχε ανατρέψει ο αόρατος Δ. Ιωαννίδης στις 25 Νοεμβρίου 1973.

Ακούω κάποιον να μιλάει για το πρόβλημα ασφαλείας πτήσεων που δημιουργούν τα πουλιά στα όρια του αεροδρομίου και η σκέψη μου πετιέται στη ρομαντική περίπτωση της αγριόπαπιας, που εμφανίζεται ως ιπτάμενη τσούπρα φασκιωμένη για να με συναντήσει χωρίς όρους και προϋποθέσεις. Στο Klein Brogel του Βελγίου εκείνο το πρωινό ο καιρός είναι θαυμάσιος. Αφήνοντας τα φρένα για απογείωση, ως Νο 1 τριάδος F-104G, στην περιφερειακή μου όραση παρεισφρύει κινούμενη κουκίδα, χαμηλά στον ορίζοντα. Στο go-no-go-point η σιλουέτα της διαγράφεται χαρακτηριστικά. Αναχαίτιση των ενενήντα μοιρών και πορεία προς το πετρωμένο. Τέσσερις εξωτερικές δεξαμενές καυσίμου στο Starfighter και η ματαίωση απογειώσεως είναι έως απαγορευτική στα 210 Knots. Μετά την απογείωση, αμέσως ανάλυση του συστήματος προσγειώσεως, και η νήσσα νομίζω ότι περνά από κάτω μου. Οι ενδείξεις των οργάνων του κινητήρα, κανονικές. Οι Νο 2 και 3 ελέγχουν εξωτερικά το αεροσκάφος μου. Τίποτε το ασυνήθιστο. Στην πίστα του Grosseto, ο Ιταλός υπόλογος, μετά τις σχετικές διαδικασίες, εμφανίζεται μπροστά μου λέγοντας κάτι σαν, “αυτή την πάπια ποιος θα την πάρει”; Την κρατούσε από το λαιμό. Ήταν κοκαλωμένη. Είχε σφηνωθεί στις θυρίδες του Σ/Π. Ναι, παρ’ ολίγον εισρόφηση, και η εγκατάλειψη κάτι περισσότερο από σίγουρη λόγω compressor stall. Καλοκαίρι του 1971.

Ο Μανουσάκης επιδίδει τον πίνακα, αλλά μπροστά μου περνούν άλλοι πίνακες πραγματικοί που έρχονται από το μακρινό 1981. “Το αεροδρόμιο προορισμού πλήττεται από έντονα καιρικά φαινόμενα”, μας ενημερώνει το weather forecast. Και ο σχηματισμός τετράδος F-104G (Νούσιας-Σταθάκης-Δημόπουλος-Μανουσάκης) από τα 29000’ πόδια αρχίζει κάθοδο. Είχαμε απογειωθεί από Ολλανδία. Σε δευτερόλεπτα βρισκόμαστε σε συνεχή και συμπαγή νέφωση. Το TACAN μου δίνει σταθερές ενδείξεις διόπτευσης και απόστασης από το Grosseto, το αεροδρόμιο προορισμού. Στην οθόνη του radar (μεγάλη μου αδυναμία) του αεροσκάφους διαγράφεται ευκρινώς η ιταλική ακτογραμμή, αυτοπεποίθηση, αλλά και τα καντηλάκια των καταιγίδων, ανησυχία. Στην penetration turn θα θελήσω να έρθω σε επαφή με το GCA, για συνεργασία. Χμμμ! Καμία απάντηση. Συνεχείς οι κλήσεις. Αρχίζουν περίεργες αναταράξεις, βιβλικές οι νεφικές εικόνες, τα μελανόμορφα μας περιτυλίζουν περίεργα. Και ο σχηματισμός σφιχταγγαλισμένος. Κάθε άλλη επιλογή θα ήταν μοιραία. Συνεχίζουμε χωρίς καμία εξωτερική συμπαράσταση. Η τελική ευθεία διανύεται σε δευτερόλεπτα. Όχι, δεν μας φάνηκε αιώνας. “Αεροδρόμιο από κάτω μας”, θα με ξαφνιάσει ευχάριστα ο Νο 2. Ξεκολλάω από την προσήλωση

στον πίνακα οργάνων (τυφλή πτήση) και βλέπω έδαφος. Βρεθήκαμε με τις ενδείξεις μόνον του TACAN στο κατώφλι του αεροδρομίου στα 800' πόδια. Τότε ακούσαμε αχνά, clear to land. Και μετά την ασφαλή προσγείωση της τετράδος, ο ελεγκτής του πύργου ελέγχου δεν άντεξε, Bravo Grecia! Μόλις είχε περάσει η καταιγίδα και ακολουθούσε στο κατόπι μας και άλλη.

Τα μεγάφωνα μας ενημερώνουν για τη διέλευση σχηματισμού F-16 και Spitfire, στα πλαίσια της επετείου των 80 χρόνων. Ωραίο θέαμα. Το παρελθόν χέρι-χέρι με το παρόν. Και ο απόμαχος να εστιάζει στις μορφές αυτών που δεν επέστρεψαν, και με τους οποίους είχε πολλάκις συνεργαστεί σε κοινές αεροπορικές αποστολές. Σπύρος Ρούλιας, Δημήτρης Μπιμπίκος, Κώστας Δαβίλας, Σπύρος Παπασταύρου και Σωτήρης Λαουρδέκης, τα τελευταία θύματα του F-104G.

Η περίπτωση του Σπύρου Ρούλια, θαλαμάρχη μου στη Σχολή Ικάρων, είναι εξαιρετική. Στο break για προσγείωση ανέφερε τρέμουλο στο χειριστήριο και ρώτησε τον No 2 αν έχει αναταράξεις. Σε δευτερόλεπτα το αεροσκάφος κατέπεσε. Ανεπιτυχής εγκατάλειψη. 24 Φεβρουαρίου 1976. Είχε αποκολληθεί ένα πτερύγιο καμπυλότητας (leading edge flap). Η Lockheed αναγνώρισε το κατασκευαστικό σφάλμα.

Το διπλό ατύχημα των συμμαθητών Σωτήρη Λαουρδέκη (336) και Σπύρου Μπουρτζινάκου (335) ήταν συγκλονιστικό. Το TF-104G κατέπεσε ανοιχτά της Ζακύνθου μετά από ελιγμό εναέριας μάχης (barrel roll attack) και επίθεση σε άλλο F-104G/στόχος, στα 16000' πόδια, 15 Απριλίου 1980. Δεν είχε καταγραφεί καμία αναφορά των χειριστών. Μου έλαχε ο κλήρος να είμαι Αξιωματικός Διερευνήσεως. Το αεροσκάφος βρέθηκε εκτός φακέλου πτήσεως. Η ανάκτηση του ελέγχου δεν κατέστη δυνατή. Το τελικό συμπέρασμα είναι εν πολλοίς εικαζόμενο.

Να κλείσωμε αυτό το ψυχοφθόρο, αλλά με σεβασμό και τιμή, προσκλητήριο "απόντων", με την περίπτωση του Σταύρου Ζωγράφου της 335Μ. Ο σχηματισμός δύο F-104G προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο της Λάρισας μετά από κάποια άσκηση, 23 Σεπτεμβρίου 1987. Έγινε πλήρωση και των τεσσάρων εξωτερικών δεξαμενών. Μετά την απογείωση για Άραξο ο βαρυφορτωμένος σχηματισμός πήρε εντολή από τον πύργο ελέγχου για στροφή αριστερά και γρήγορα μπήκε στα σύννεφα χωρίς να αποκτήσει ύψος ασφαλείας, και προφανώς χωρίς προετοιμασία. Ο No 1 προσέκρουσε στις υπώρειες της Όσας, ο No2 ευρισκόμενος εξωτερικά της στροφής επέστρεψε ασφαλώς.

Τώρα, επί προσωπικού, "το κακό τρίτωσε" πολύ νωρίς. Τις χιονισμένες κορυφές της Δίρφυς διέκρινα μια ανάσα πριν την πρόσκρουση, μετά από τυφλή διάτρηση νεφών με το κύριο ναυτιλιακό βοήθημα εκτός λειτουργίας, για προσγείωση στην Τανάγρα . . . Μετά από εμπλοκή στο συρματοσχοινο, Bak-9, λόγω ματαιώσεως σε μεγάλη ταχύτητα, αναγκάστηκα να επιχειρήσω εγκατάλειψη zero speed zero feet, το F-104G είχε λουστεί με φλεγόμενο καύσιμο μετά την απόρριψη των τεσσάρων εξωτερικών δεξαμενών, το κάθισμα δεν έφυγε, οι χειρολαβές δεν εκτάθηκαν μέχρι τέλους, μάλλον από έλλειψη

αυτοπεποιθήσεως, ακολούθησε επιτυχής ταχεία απομάκρυνση με τη βοήθεια και των πυροσβεστών, με μικρά εγκαύματα στην ωμοπλάτη . . . Στο κατώφλι λίγο πριν την προσγείωση, βρίσκομαι up side down, ελάχιστα μέτρα πάνω από τον διάδρομο, προφανώς από ασυμμετρία στο κατώρευμα των trailing flap, λόγω ελαττώσεως των ΣΑΛ κάτω από το 82%. Σφάλμα. Η αστραπιαία αντίδραση, αυξάνοντας τις στροφές του κινητήρα, με επανέφεραν στην up right position. Και τύχη αγαθή!

Μέσα στον ατέρμονα κύκλο των αναμνήσεων και των συνειρμών, που άλλοτε μοιάζουν με μνημείο αρετής και προσφοράς, και, αλλοίμονο, πολλές φορές μετατρέπονται σε σωρό ερειπίων, η πολυϊστωρ Κλειώ με πλησμονή θωπεύει τα μεσουρανήματα και σκανιάζει για τα συντρίμια. Κι εμείς, περιήρτυτοι από μελαγχολία, ψελλίζουμε, “Ναί, ήμουν κι εγώ εκεί”!

Ευχόμαστε, η 336 Μοίρα να βρίσκεται στον αόριστο χρόνο στις διακεκριμένες εθνικές επάλξεις με ύψιστη αποστολή την εθνική μας κυριαρχία μέσα από ασφαλείς προσγειώσεις. Όχι άλλα αστέρια στο νέο-φιλοτεχνημένο μνημείο της, ήδη υπάρχουν 48, όσοι και οι συνάδελφοι που έχασαν τη ζωή τους στην εκτέλεση του καθήκοντος από ιδρύσεώς της.

5 Ιουλίου 2023. Γρηγόριος Δημ. Νούσιας - Αεροπόρος

