

Πέμπτη, 23 Ιανουαρίου 1992: Μία μαύρη Πέμπτη βαμμένη με ...κόκκινο χρώμα.

Υπάρχουν μαύρες ημέρες; Και βέβαια υπάρχουν. Ή, πιο ακριβέστερα, είθισται μεταφορικά να αποκαλούνται με αυτόν τον χαρακτηρισμό, οι ημέρες που συνέβη κάποιο δυσάρεστο γεγονός. Καθ' υπερβολή θα πει κάποιος. Πολλές φορές, ίσως και ναι. Όμως, από τις αποκαλούμενες μαύρες ημέρες, οι πιο θλιβερές είναι αυτές που βάζονται με ...κόκκινο χρώμα. Είναι αυτές που δικαίως αποκαλούνται με αυτό τον χαρακτηρισμό, καθότι, οποιοδήποτε άλλο χρώμα, ναι μεν είναι ορατό από τα μάτια, αλλά, όχι από τον εγκέφαλο και την ψυχή.

Ελευσίνα, 112 Πτέρυγα Μάχης, Πέμπτη 23 Ιανουαρίου 1992, ώρα 13:00, και στην 353 Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας (ΜΝΑΣ), είχε προγραμματιστεί η κοπή της καθιερωμένης Χριστουγεννιάτικης πίτας. Μία μικρή εκδήλωση όπως έχει καθιερωθεί να πραγματοποιείται στους εργασιακούς χώρους της Πολεμικής Αεροπορίας, οι οποίοι χώροι, αποτελούν την δεύτερη μεγάλη οικογένειά μας που συντηρεί την πρώτη, την μικρότερη.

Αλλά, πριν φτάσουμε στην ώρα αυτής της εκδήλωσης, επιτρέψτε μου δύο λόγια για αυτή την άγνωστη στην μη αεροπορική κοινότητα Μοίρα, και στον τύπο του αεροσκάφους με τα οποία αυτή επιχειρούσε. Και λέω άγνωστη στο ευρύ κοινό, διότι, το πεδίο επιχειρήσεων της Μοίρα ήταν κυρίως το Αιγαίο και η Μεσόγειος.

Η σιλουέτα και ο θόρυβος των αεροσκαφών της ήταν γνώριμη, σχεδόν μόνον από τους κατοίκους της νησιωτικής μας χώρας. Αυτοί έβλεπαν τις πολύωρες καθημερινές πτήσεις επιτήρησης επιφανείας-και όχι μόνον-, που σάρωναν το Αιγαίο από τα Κύθηρα, την νότιο Κρήτη, το Καστελόριζο, την Ρόδο, την Αστυπάλαια, την Λήμνο και την Σαμοθράκη. Αυτός είναι και ο λόγος που αιτιολογεί το "άγνωστο" και "αθόρυβο" στοιχείο της 353 ΜΝΑΣ.

HU-16B Albatross, ο τύπος του αμφίβιου αεροσκάφους με τα οποία επιχειρούσε η Μοίρα, ο γνωστός λόγω του ρύγχους του "Γκούφης". Δώδεκα αεροσκάφη που η Π.Α. προμηθεύτηκε το 1969, έτος που δημιουργήθηκε και η 353 ΜΝΑΣ.



Παρά την ηλικία του, ο "Γκούφης" μας με τα συστήματά του, που συντηρούσαμε και πετούσαμε, καθημερινώς αποδείκνυε την αξιοπιστία του δίνοντας σιωπηρά τις δικές του μάχες, μακριά από το προσκήνιο. Αργοκίνητος σε σχέση με τα άλλα αεροσκάφη, αλλά, πολύ αποτελεσματικός στην αποστολή του. Δεν ήταν και λίγες οι φορές που σε νατοϊκές ασκήσεις ο "Γκούφης" με τα

επιχειρησιακώς έμπειρα πληρώματά του πρωταγωνιστούσε έναντι των άλλων εξελιγμένων ανθυποβρυχιακών τύπων αεροσκαφών, αποκαλύπτοντας και υποχρεώνοντας τα υποβρύχια να αναδυθούν στη επιφάνεια. Οι "απέναντι" το ήξεραν πολύ καλά αυτό!

Η σύνθεση του προσωπικού της Μοίρας ιδιόμορφη. Αποτελείτο από Αξιωματικούς και Υπαξιωματικούς της Πολεμικής Αεροπορίας και του Πολεμικού Ναυτικού, και παρά αυτή την ιδιομορφία και διαφορετικότητα των δύο κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων, η συνύπαρξη υπήρξε άριστη. Οι χειριστές, οι ιπτάμενοι Μηχανικοί και οι τεχνικοί των άλλων ειδικοτήτων προερχόμασταν όλοι από τύπους των μαχητικών αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας με αρκετή εμπειρία, καθώς και οι συνάδελφοι του Πολεμικού Ναυτικού στις ειδικότητές των.

Δύο χρόνια πριν εκείνη την μαύρη Πέμπτη, το 1990, η Αεροπορική Ακαδημία Ελλάδος βράβευσε την 353 ΜΝΑΣ για τα είκοσι χρόνια παρουσίας της στο Αιγαίο, συμπληρώνοντας ογδόντα χιλιάδες ώρες πτήσεων επιτήρησης, χωρίς κανένα ατύχημα, αλλά με πολλά επιχειρησιακά επιτεύγματα. Από τύχη, ίσως σκεφτεί κάποιος. Όχι βέβαια. Τύχη ονομάζουμε κάτι για το οποίο δεν γνωρίζουμε το αίτιο. Και στην περίπτωση της 353 ΜΝΑΣ το αίτιο ήταν γνωστό, και δεν ήταν άλλο παρά, ο από συστάσεως της Μοίρας υψηλός επαγγελματισμός του έμψυχου υλικού της.

Και φτάνουμε στην ...μαύρη Πέμπτη, δύο ώρες πριν την κοπή της Χριστουγεννιάτικης πίτας, που έμελλε ποτέ να μην κοπεί εκείνη την χρονιά. Εκείνη την ημέρα η Μοίρα είχε προγραμματίσει δύο πτήσεις, εκ των οποίων η μία ήταν πτήση δοκιμής, και η οποία, τις τρεις προηγούμενες ημέρες δεν πραγματοποιήθηκε λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Ήταν μία δοκιμαστική πτήση του αεροσκάφους με S/N 202 - "ΚΡΟΝΟΣ", λόγω αντικατάστασης του αριστερού του κινητήρα, διάρκειας μιας ώρας, πάνω από το αεροδρόμιο της Ελευσίνας. Κυβερνήτης-δοκιμαστής ο Διοικητής της, ο Αντισμήναρχος (Ι) Παναγιώτης Ζαφειράκης, με συγκυβερνήτη-δοκιμαστή τον Σμηναγό (Ι) Χρήστο Δημόπουλο, και ιπτάμενο Μηχανικό-δοκιμαστή τον Ανθυπασπιστή (ΤΜΑ) Κωνσταντίνο Παπαμιχαήλ.

Λίγο πριν τις 11:00 ο "ΚΡΟΝΟΣ" απογειώνεται, αλλά, σε ύψος ελάχιστων μέτρων από το έδαφος και σε δύσκολη φάση της πτήσης ο ένας από τους δύο κινητήρες του άρχισε να τον προδίδει προοδευτικά αλλά ελεγχόμενα. Το πλήρωμα επιχειρεί άμεση προσγείωση και κατά την αρχική φάση αυτής, ύπουλα ένα δεύτερο σύστημα του αεροσκάφους επιδεινώνει περαιτέρω την ήδη έκτακτη κατάσταση ανάγκης, αναγκάζοντας το πλήρωμα να ματαιώσει την προσγείωση με πρόθεση να την επιχειρήσει εκ νέου.

Παρά τις απέλπιδες προσπάθειες του πληρώματος, ο "ΚΡΟΝΟΣ", πετώντας πλέον ως λαβωμένος αετός ελάχιστα πάνω από την χαμηλή δόμηση της περιοχής και ενδιάμεσα από τα σπίτια, προσπαθώντας να αποφύγει αυτά, συντρίβεται και φλέγεται σε ένα στενό δρομάκι της πόλης της Ελευσίνας, λίγα μέτρα από την θάλασσα. Ειρωνεία, λίγο ακόμα να "κρατιόταν" στον αέρα θα μπορούσε να είχε προσθαλασσωθεί με ασφάλεια, διότι η σχεδίαση του επέτρεπε την προσθαλάσσωση ακόμα και σε κυματώδεις συνθήκες.

Τα "εάν" σε αυτές τις περιπτώσεις των αεροπορικών ατυχημάτων είναι πολλά και βγαίνουν αυθόρμητα από τα στόματα και σχετικών και άσχετων με την πτήση. Είναι δε δικαιολογημένα διότι πηγάζουν από την άρνηση να δεχτείς την σκληρή πραγματικότητα.

Οι επόμενες στιγμές σοκαριστικές για όλους μας που βρεθήκαμε αμέσως στον τόπο της συντριβής. Συγκλονιστικές. Αποκρουστικές. Η παρουσία του θανάτου έντονη. Έντονη και στην πιο άσχημη μορφή της.

Αδυσώπητος ο χάρος φίλε αναγνώστη. Και αδυσώπητος, και ανελέητος. Ούτε καν σεβάστηκε την ομορφιά αυτών των τριών παλληκαριών του πληρώματος. Φάνηκε ότι την μισούσε πάρα πολύ. Και όχι μόνον αυτή. Μισούσε και την λεβεντιά τους. Αδυνατούσε να χωνέψει και τις αεροπορικές τους δεξιότητες.

Ακόμα-ακόμα μισούσε και τον άψυχο γέρο “Γκούφη”, την συμπαθέστατη αυτή παιδική αεροπορική σιλουέτα, και ήθελε και αυτόν να τον μεταμορφώσει σε μία άμορφη μάζα, και επιπλέον να τον κάψει. Τον μισούσε, και αυτόν, διότι πολλές φορές στο Αιγαίο προσπάθησε να τσακίσει τα φτερά του αλλά δεν μπόρεσε. Τον εμπόδισαν τα πληρώματά του. Του την φύλαγε και αυτού, λίγα μέτρα από την θάλασσα.

Ήρθε, πήρε αυτό που ήθελε, τη νιότη, και άφησε πίσω του την απαίσια οσμή του. Έφυγε εκνευρισμένος και νικημένος, και αυτό το μαρτυρούσε το τοπίο που άφησε πίσω του. Εκνευρισμένος και νικημένος, διότι, οι τελευταίοι χειρισμοί του πληρώματος δεν του επέτρεψαν να πάρει μαζί του και ανυποψίαστους πολίτες. Και οι τρεις τους το είχαν παλέψει μέχρι τέλους, μαζί με τον “Γκούφη”.

Κοιτόμασταν μεταξύ μας και ήμασταν βέβαιοι ότι βλέπουμε όρθιοι τον χειρότερο εφιάλτη, και ότι σε λίγο θα βγούμε από αυτόν. Που θα πάει, ...σκεφτόμασταν διαρκώς, θα ξυπνήσουμε. Όμως, ζούσαμε την σκληρή πραγματικότητα. Την ζούσαμε και δεν μπορούσαμε να αποδράσουμε πλέον από αυτήν. Έπρεπε να την αντιμετωπίσουμε κατάματα. Εκείνη την στιγμή, όχι αργότερα! Εκείνη την στιγμή διότι το καθήκον σε καλεί. Ναι το καθήκον. Το καθήκον να βρεθείς αμέσως κοντά στις οικογένειες αυτών των τριών παλληκαριών. Ένα καθήκον που δεν το διδάσκεσαι, δεν στο μαθαίνουν, απλά το νοιώθεις και αυθόρμητα το εκτελείς. Μαζέψαμε τα ψυχικά μας συντρίμια και τρεκλίζοντας πήγαμε.

Βαρύ. Πολύ βαρύ φορτίο τα πρώτα δυό-τρία λόγια που αναλάβαμε κάποιοι από εμάς να πούνε στις οικογένειες του πληρώματος. Στιγμές που και οι λαλίστατοι γίνονται άλαλοι. Κατόπιν, η σιωπή μας μονόδρομος. Τα δακρυσμένα “γιατί” και τα “πως” που άκουγες από τα στόματα των γονιών, των συζύγων, των παιδιών και των αδελφών, δεν είχαν απάντηση. Δεν έπρεπε να έχουν απάντηση. Δεν μπορούσες να δώσεις απάντηση, τουλάχιστον εκείνες τις πρώτες στιγμές. Αυτές τις στιγμές δεν μιλάς για ηρωϊσμό στους γονείς που έχασαν τον γιο τους, στην σύζυγο που έχασε τον άνδρα της, στα παιδιά που έχασαν τον πατέρα τους και στα αδέρφια που έχασαν τον αδελφό τους. Αυτές τις στιγμές το μεγαλείο της έννοιας του ηρωϊσμού δεν αποτελεί λεκτική διέξοδο για σένα, και βάλασμο στον πόνο αυτών. Μετά από ένα μακρύ χρονικό διάστημα, και όταν αυτά τα πρόσωπα συνηθίσουν πια να ζούνε με τις πληγές τους, ίσως και ναι. Αυτές τις στιγμές μόνον ακούς. Ακούς, και άθελά σου ταυτόχρονα σκέφτεσαι, ότι στην θέση αυτών των προσώπων μπορεί να ήταν η δική σου μάνα, ο δικός σου πατέρας, η δική σου σύζυγος, τα δικά σου παιδιά, τα δικά σου αδέρφια. Καθηλωμένος ακούς μόνον τα κλάματα, και βλέπεις την θλίψη να κυριεύει το περιβάλλον. Να στρογγυλοκάθεται σε αυτό, διότι, απλά, ήρθε για να μείνει για πάντα.

Και το καθήκον σου δεν τελιώνει κάπου εδώ, απέναντι σε αυτά τα πρόσωπα. Επιπλέον, αναλαμβάνεις την ηθική υποχρέωση στο μέλλον, ίσως πολλές φορές και από εσωτερική ανάγκη, να δηλώνεις διακριτικά παρών, ανεξάρτητα εάν αυτά τα πρόσωπα στο ζητήσουν ή όχι. Το έχουν ανάγκη. Πιστέψτε με.

Έως εκείνη την ημέρα η 353 ΜΝΑΣ επιχειρούσε καταναλώνοντας μόνον καύσιμο που πλήρωνε ο Ελληνικός λαός, και ιδρώτα που κατέθετε το προσωπικό της. Φάνηκε όμως ότι δεν της αρκούσαν μόνον αυτά τα δύο υγρά στοιχεία. Ήθελε και το τρίτο. Το αίμα! Το αίμα αυτών των τριών παλληκαριών του “ΚΡΟΝΟΥ”.

Του 39χρονου Διοικητή της Μοίρας, του Αντισμηνάρχου (Ι) Παναγιώτη Ζαφειράκη με πτητική εμπειρία 4.500 ωρών, τον οποίον -εν τη απουσία του- χαριτολογώντας όλοι αποκαλούσαμε “γάτο” για τις χειριστικές του δεξιότητες στον αέρα.

Του 31χρονου Σμηναγού (Ι) Χρήστου Δημόπουλου, με πτητική εμπειρία 2.500 ωρών, ενός ήπιων τόνων ανθρώπου, τυπικότατου χειριστή, με εξαιρετικά ανταντακλαστικά στην αντιμετώπιση emergency καταστάσεων στην πτήση.

Και τέλος, του 33χρονου Ανθυπασπιστή (ΤΜΑ) Κωνσταντίνου Παπαμιχαήλ, ιπταμένου Μηχανικού, και έμπειρου δοκιμαστή πτήσεων με πτητική εμπειρία 2.000 ωρών. Ενός τεχνικού με άρτια

επαγγελματική κατάρτιση, και ενός ανθρώπου με σπάνιες αρετές. Ήθελε μεγάλη προσπάθεια να γίνει κάποιος εχθρός του συμμαθητή και αδελφικού μου φίλου Κώστα.

Τριών στελεχών, έμπειρων δοκιμαστών στα αεροσκάφη, και παρόλα αυτά....

Από εκείνη την στιγμή της συντριβής και μετά η Μοίρα πλέον ήταν και αυτή όπως οι άλλες Μοίρες της Πολεμικής μας Αεροπορίας. ...Αιματοβαμμένη!

Για την επόμενη ημέρα, ο Αξιωματικός Επιχειρήσεων, αντί πτήσεων, είχε "προγραμματίσει" τις Εξόδιους Ακολουθίες των τριών παλληκαριών της, ώστε σύσσωμο το προσωπικό της Μοίρας, και όχι μόνον, να παρευρεθεί σε αυτές.

Την επόμενη εβδομάδα, η Μοίρα συνέχισε τις επιχειρήσεις της με πτήσεις στο γνώριμο Αιγαίο, αλλά, πλέον λαβωμένη. Στο πρωινό briefing που προηγήθηκε κυριαρχούσε η θλίψη και ο πόνος. Δύσκολες στιγμές. Ο Αξιωματικός Επιχειρήσεων της Μοίρας, Επισμηναγός (Ι) Νικόλαος Ρήγας - Αξιωματικός με έντονα τα χαρακτηριστικά του ηγέτη- ανέβηκε στο βήμα και μεταξύ άλλων είπε: <<...Κύριοι, ο βαρύς φόρος πληρώθηκε για πρώτη φορά, και από αυτή την Μοίρα. Εμείς οι υπόλοιποι συνεχίζουμε την αποστολή μας, όπως και οι υπόλοιποι των άλλων Μοιρών που έχασαν συναδέλφους. Αυτή είναι η Πολεμική μας Αεροπορία. Καλή Προσγείωση.>>

Και ναι, αυτή είναι η Πολεμική μας Αεροπορία φίλε αναγνώστη!

Μία Πολεμική Αεροπορία που τα αεροσκάφη της καταναλώνουν αμέτρητα εκατομμύρια λίβρες καυσίμου, από το δικό σου υστέρημα για την δική σου ασφάλεια.

Μία Πολεμική Αεροπορία στην οποία κατατίθενται αμέτρητες εκατοντάδες λίτρα ιδρώτα από τα στελέχη της.

Μα πάνω απ' όλα, και το σημαντικότερο. Μία Πολεμική Αεροπορία, στην πορεία της οποίας, οι τεσσερισημίσι χιλιάδες λίτρα αίματος που έχουν προσφέρει τα παιδιά της είναι απολύτως μετρήσιμες. Και μάλιστα επακριβώς!

Τεσσερισημίσι χιλιάδες λίτρα αίματος που έβαψαν μαύρες, όλες τις ημέρες της εβδομάδας. Και μάλιστα, πολλές φορές την κάθε μία από αυτές.

Τεσσερισημίσι χιλιάδες λίτρα αίματος, που μέσα σε αυτά έχουν πνιγεί και πνίγονται χαροκαμένες μάνες και πατεράδες, σύζυγοι και ορφανά, αδέρφια, συγγενείς και φίλοι.

Αυτή είναι η Πολεμική μας Αεροπορία φίλε αναγνώστη.

Ένα μεγαλοπρεπέστατο "ταγκό" με τον θάνατο!

Αέναο! Αέναο στην πίστα όλου του Ελλαδικού χώρου. Από άκρη σε άκρη αυτής.

Ένα "ταγκό" με αντιμαχόμενους όμως ρόλους. Και από τους δύο "παρτενέρ". Και από τον αεροπόρο "καβαλιέρο", και από την ύπουλη "ντάμα" που υποδύεται ο χάρος. Εσύ μπορεί να ακούς μόνον τα ακανόνιστα βήματα αυτού του "ταγκό". Μπορεί και να φαντάζεσαι και τις αυτοσχεδιαστικές φιγούρες των. Αλλά δεν μπορείς να νοιώσεις την αγριότητα και το μίσος αυτής της "ντάμας". Αυτής της "ντάμας" για τον "καβαλιέρο" της. Της φόνισσας "ντάμας". Που το μόνο που επιδιώκει είναι να σε ρίξει κάτω στην πίστα. Και όταν αυτό συμβεί, τότε μόνον εσύ φίλε αναγνώστη βλέπεις το τέλος του "ταγκό". Άγνωστο στους πολλούς θνητούς και το κινησιολογικό λεξιλόγιο σε αυτόν τον χοροδιάλογο. Αλλά, πολύ οικείο στους λίγους. Σε όλους αυτούς που πετάνε! Στους Ήρωες!

Μοίραρχέ μου. Φίλε Χρήστο. Συμμαθητή και αδελφέ Κώστα.

Την Κυριακή, συμπληρώνονται τριάντα χρόνια από εκείνη την μαύρη Πέμπτη, που στέρησε την φυσική σας παρουσία από τις οικογένειές σας, και από την Πολεμική μας Αεροπορία.

Τριάντα χρόνια από την τελευταία σας προσγείωση στην Ουράνια Πτέρυγα των Αθανάτων της Πολεμικής μας Αεροπορίας. Εκεί, στην ενδοξότερή της Πτέρυγα.

Εκεί, όπου ο πρώτος πεσών Διοικητής της, ο Ίκαρος, σας επέλεξε μεταξύ των αξίων ως τους αξιότερους να συνυπηρετείτε μαζί του. Εκεί, σε κάποια Ουράνια Μοίρα της, παρέα με τους άλλους συναδέλφους των άλλων τύπων των αεροσκαφών, που προσγειώθηκαν πριν και μετά από εσάς.

Το γνωρίζω Μοίραρχέ μου, δεν θέλετε άλλους συναδέλφους μαζί σας. Μάλιστα το εύχεστε. Εξάλλου η αξιοσύνη και ο ηρωϊσμός όλων σας, περισσεύει σε αυτή την Πτέρυγα.

Τριάντα χρόνια όμως να ξέρετε ότι, παραμένετε προσγειωμένοι και στην μνήμη και στις καρδιές όλων μας, που είχαμε την τιμή συνυπηρετώντας μαζί σας να πετάμε πάνω από τα Ελληνικά νερά.

Με ταπεινότητα.

Υποκλίνομαι στην ύψιστη προσφορά σας, καθώς και στην άλλων Συναδέλφων.

Υπολήπτομαι τα μέλη των οικογενειών σας.

Θανάσης Μαλέτσικας