

**ΚΥΠΡΟΣ 21- 7- 1974 – ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΥΤΟΚΤΟΝΙΑΣ
50 ΟΛΟΚΛΗΡΑ ΧΡΟΝΙΑ ΚΑΙ Ο ΑΤΤΙΛΑΣ ΑΚΟΜΗ ΕΚΕΙ!!**



“Δ Ε Ν Ξ Ε Χ Ν Ω”

Πώς είναι δυνατόν να ξεχάσει κανείς, από όσους υπηρετούσαν στην 354 MTM την 21-7-1974; Έγινε ένα εγχείρημα που τα ξένα ειδησεογραφικά κέντρα το αποκάλεσαν **“ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΥΤΟΚΤΟΝΙΑΣ”**. Και μόνο αυτές οι λέξεις αναδεικνύουν και την παλιότερη **ρήση του Τσόρτσιλ ότι “οι ήρωες μάχονται σαν Έλληνες”**. Η ανδρεία, η γενναιότητα, το φρόνημά, το πνεύμα αυτοθυσίας είναι στοιχεία του DNA του Έλληνα. Το έπος αυτό δεν πρέπει να ξεχαστεί. Έχει πολύπλευρο σενάριο και δυνατά μηνύματα. Να υπενθυμίζεται ιδιαίτερα για τους νεώτερους. Να νοιώθουν περήφανοι για τους παλιότερους που τους έτυχε να το βιώσουν και να το μεταδίδουν. Είναι και ένα μνημόσυνο σε εκείνους που έπεσαν με το ΝΙΚΗ 4!! Έχουν περάσει **50** ολόκληρα χρόνια. Πολλοί αναγνώστες δεν θα είχαν ακόμη γεννηθεί ή ήσαν μικρά παιδιά. Όμως οι αρμόζουσες επετειακές εκδηλώσεις πολύ λίγες για να μάθουν τι έγινε τότε. Δεν επαναλαμβάνονται όπως θα έπρεπε να κάνουν οι αρμόδιοι γιατί ίσως και αυτοί να ήσαν παιδιά. Βέβαια οι χρυσές σελίδες αυτού του έπους έχουν γραφτεί στην ιστορία της ΠΑ. Και είναι για διάβασμα και από τους αρμόδιους κρατικούς φορείς, ώστε το γεγονός εκείνο που συντάραξε το διεθνές ενδιαφέρον και θαυμασμό να μην ξεχαστεί. Αφορά και όλες τις ΕΔ που περισσότερο ή λιγότερο συμμετείχαν. Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, εκτιμώ, ότι ανά τακτά επετειακά διαστήματα 5 ή 10 ετών θα πρέπει να διοργανώνει αξιόλογες αναμνηστικές εκδηλώσεις για πλήρεις ενημερώσεις των Ελλήνων.

Το ΥΕΘΑ να μην ΞΕΧΝΑ. Και οι ΕΛΛΗΝΕΣ να μαθαίνουν, Να θυμούνται!!

Θα προσπαθήσω στη συνέχεια να το παρουσιάσω όσο το δυνατόν πιο ζωντανό, πιο γλαφυρά όπως το έζησα. Ας πάρει και πολλές σελίδες για να μεταφερθούν οι εικόνες που πρέπει να μείνουν για προβληματισμό και παραδειγματισμό. !

Η χούντα του Ιωαννίδη με Γκιζίκη και Μπονάνου αποφασίζουν να ανατρέψουν το Μακάριο! Πιστεύουν ότι οι Αμερικανοί δεν θα έφερναν αντίρρηση. Αποφασίζουν ότι τούτο θα πρέπει να γίνει μεταξύ 13 και 14 του Ιουλίου.

Μετά από συνεννοήσεις με μνημένους αξιωματικούς τους στην Κύπρο καταλήγουν τελικά να μην εκδηλώσουν το πραξικόπημα στη Μονή Κύκου όπου Μακάριος συνήθιζε να περνά τα Σαββατοκύριακα. Έτσι το πρωί που ο Μακάριος επιστρέφει στην Αρχιεπισκοπή το εκδηλώνουν. Ακούγονται πυροβολισμοί. Βγάζει αμέσως τα παπαδίστικα. Βγαίνει από τη Δυτική πόρτα και καταφεύγει τελικά στην Πάφο, όπου τον περιμένουν οι οπαδοί του. Μέσα από μικρό ραδιοφωνικό σταθμό εκφωνεί μήνυμα ότι ζει. Αντιλαμβάνεται, όμως, ότι έχασε το παιγνίδι. Κινδυνεύει και καταλήγει στην Αγγλική βάση. Του διαθέτουν ελικόπτερο που τον μεταφέρει στη Μάλτα. Από εκεί φτάνει στο Λονδίνο.

Όλοι καταλάβαμε μετά τα γεγονότα του πραξικοπήματος κατά του Μακαρίου τι πιθανόν θα επακολουθούσε!

Η Χούντα του Ιωαννίδη κυβερνούσε αυταρχικά και είχε προκαλέσει σοβαρότατες και τραγελαφικές καταστάσεις. Ο Κίσιγκερ με την παρέα του δρουν μεθοδικά. Η Χούντα πανικόβλητη κάνει επιστράτευση για κλάματα. Μονάδες μετασταθμεύουν, ενεργοποιούνται.

Τα NORATLAS είναι διασπαρμένα σε αποστολές σε όλη την επικράτεια ή εκτελούν διάφορα δρομολόγια εξυπηρέτησης αναγκών μονάδων.

Η ενίσχυση της Κύπρου προβάλλει εξαιρετικά αναγκαία και επείγουσα. Οι αρμόδιοι της χούντας επιχειρούν τη μεταφορά δυνάμεων καταδρομέων με πτήσεις αεροσκαφών της Ο.Α. Επί δύο ημέρες και τραγελαφικές ενέργειες ή και περίεργες συμπτώσεις η εκτέλεση της αποστολής ματαιώνεται!!

Η ΠΑ έχει ήδη εφαρμόσει σχέδια διασποράς των αεροσκαφών της F-5, F-84F, F-102A, όπου τα NORATLAS διεκπεραίωσαν το έργο.

Ήταν την 21-7-1974 γύρω στις 11:00. Βρισκόμουν στο υπόστεγο της ΜΣΒ της 112ΠΜ, υπεύθυνος για τις Π.Ε. και αποκατάστασης μείζονος σημασίας βλαβών των κινητήρων Η-759 των αεροσκαφών NORATLAS. Ξαφνικά φτάνει ασθμαίνων με ένα τζιπάκι ο αξκός γραμμής Θανάσης Παπαναστασίου, και μου φωνάζει να ανέβω αμέσως να πάμε στη Μοίρα. Μου λέει έρχεται ένα αεροπλάνο που παρουσίαζε συνεχείς πτερώσεις της έλικας του ενός κινητήρα και δεν έχω κανένα άτομο κινητήρων στην πίστα, γιατί όλοι πετούν.

Μέχρι να φτάσουμε στη μοίρα το αεροπλάνο έχει προσγειωθεί και τροχοδρομούσε για το BOX που ήταν ακριβώς δίπλα στη Μοίρα.

Ιπτάμενος Μηχανικός ο Γιώργος Δάβαρης. Κατεβαίνοντας ο Γιώργος με ενημέρωσε σχετικά με τη βλάβη. Η αριστερή έλικα πτέρωνε κατά διαστήματα.

Στο μεταξύ την 21-7-1974, γύρω στις 19:00 δίνεται εντολή όπως όλα τα NORATLAS να μεταβούν κατευθείαν στο αεροδρόμιο της Σούδας. Επίσης ανάλογη εντολή δίνεται και στα EN/EN DAKOTA να μεταβούν στη Σούδα.

Μετά την ενημέρωση από το Δάβαρη, οργάνωσα μια ομάδα, εξασφάλισα τα μέσα και εργαλεία και σε λίγο άρχισα την αποκατάσταση του προβλήματος. Διαπιστώνω, στο μεταξύ, ότι καταφθάνουν στρατιωτικά αυτοκίνητα γεμάτα καταδρομείς. Ότι είχα σχεδόν τελειώσει τη βλάβη φτάνει και πάλι ο Black και μου λέει "μόλις τελειώσεις να με φωνάξεις να σε πάω στο υπόστεγο να βάλεις φόρμα, να πάρεις τσάντα, ακουστικά και να γυρίσεις να ετοιμάσεις αυτό το αεροπλάνο, γιατί θα μεταφέρετε καταδρομείς στα Χανιά και στη συνέχεια, μάλλον, Κύπρο".

Πράγματι, μετά από λίγο, αφού πήγα στο υπόστεγο και πήρα τα σχετικά για πτήση, κατέβηκα στο αεροπλάνο που είχα πριν λίγο επισκευάσει και άρχισα να το ετοιμάζω, περιμένοντας καταδρομείς και το υπόλοιπο πλήρωμα.

Στο μεταξύ καταφθάνουν και κάποιοι επίστρατοι στο ΕΠΧ.. Θα χρειαστεί σύντομα να απογειωθούν τα λίγα που βρίσκονται στη Μοίρα με ετοιμοπόλεμα πληρώματα ή και με επίστρατους. Εκείνη την ώρα, ιδιαίτερα τα μικτά πληρώματα ορίζονται από το Μοίραρχο σε συνεργασία με τον ΑΕ.

Ότι είχα τελειώσει την επιθεώρηση, που λόγω της αποστολής ήταν πιο εκτεταμένη, από τη συνηθισμένη που έκανα για κάθε πτήση. Εμφανίζεται ο Γιάννης Κομιανός, που πριν λίγο είχε προσγειωθεί από άλλο δρομολόγιο και μου λέει: " Τακούλη – έτσι συνηθίζε να με αποκαλεί – ξέρεις θα πετάξω εγώ με αυτό το αεροπλάνο, γιατί έβαλαν εδώ το υπόλοιπο πλήρωμα που πετούσαμε να πετάξει με αυτό το αεροπλάνο και ζήτησα από το Μοίραρχο να συνεχίσουμε να πετάμε μαζί ". Τι ήταν που μου το είπε. " Γιάννη ξέχνα το, εγώ δεν ετοιμάζω άλλο αεροπλάνο. Το έχω ετοιμάσει στην εντέλεια και θα το πετάξω εγώ. Δεν το συζητάω ".

Στο μεταξύ οι καταδρομείς που είχαν ήδη φτάσει ανέβαιναν στο αεροπλάνο. Εμείς, ωστόσο, μέναμε ανυποχώρητοι στις θέσεις μας, ανταλλάσσοντας πολλές κουβέντες. Σε λίγο φτάνει το υπόλοιπο πλήρωμα. " Κύριε Αδαμόπουλε, λέει ο Γιάννης στον κυβερνήτη, ο Παναγιώτης δεν συμφωνεί να πετάξω εγώ με αυτό το αεροπλάνο, γιατί το έχει ετοιμάσει να πετάξει, όπως του είχαν πει νωρίτερα ". "Ρε Πανάγο, μου λέει ο Νίκος Αδαμόπουλος, δεν του κάνεις τη χάρη μιας και θέλει να συνεχίσουμε; "Αν πάμε έτσι, τότε μπορεί να ετοιμάσω μερικά ακόμη αεροπλάνα και να πετάνε άλλοι, του απαντώ. Εγώ δεν προτίθεμαι να βρεθώ μπροστά σε μια τέτοια διαδικασία. Θα πάω στο Μοίραρχο να το αναφέρω να πετάξω εγώ, του λέω ".

Πηγαίνοντας στο Μοίραρχο ακολουθεί και ο Κομιανός. Αφού ενημέρωσα σχετικά το Μοίραρχο παρεμβαίνει και ο Κομιανός και επαναλαμβάνει την επιθυμία να συνεχίσει με το ίδιο πλήρωμα. " Κύριε Καράμπελα, σε παρακαλώ, μην δίνεις συνέχεια, κάτω από τις σημερινές συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί. Καταλαβαίνω τους δικούς σου λόγους, γιατί σε έβλεπα από το μεσημέρι που παιδεύσουν να φτιάξεις τη βλάβη. - και να το επιθεωρήσεις. Το α/φος είναι απέναντι από το γραφείο του. Άστον να πάει, ήταν η απάντηση του Μοίραρχου, κ. Βασίλη Νικολάου". Κατανόησα και υποχώρησα.

Ρωτάω τον Παπαναστασίου, τι να κάνω και μου λέει "να πας να συνεχίσεις να τελειώσεις το συντομότερο η επιθεώρηση, που ήταν σε εξέλιξη. Ανέβηκα στο υπόστεγο. Σε λιγότερο από μια ώρα φτάνει το τζιπ και ο οδηγός μου λέει : ο κ. Παπαναστασίου είπε πως πρέπει να κατέβεις στην πίστα.

Μπαίνω στο τζιπ όπως ήμουν με τη φόρμα εργασίας και πηγαίνω. " Παναγιώτη, πήγαινε σε παρακαλώ στο απέναντι - από τα γραφεία Τεχνικών - αεροπλάνο να το ετοιμάσεις για πτήση, μου λέει ο Black. Πριν καλά-καλά τελειώσω την επιθεώρηση, καταφθάνουν καταδρομείς και αρχίζουν να ανεβαίνουν στο αεροπλάνο. Το ίδιο γίνεται και στα άλλα α/φη. Σε λίγο φτάνει το πλήρωμα, χωρίς Ιπτάμενο Μηχανικό. Έρχεται ο Παπαναστασίου και μου ζητάει να ανέβω να βάλω μπροστά και θα κοιτάξει να βρει Ιπτάμενο Μηχανικό.

Ανεβαίνω. Εγώ χωρίς check list, ακουστικά, τσάντα βοηθητικών σημειώσεις, πίνακες κ.λ.π. Βάζω μπροστά. " Πού θα πάμε έτσι, αν ρίξουν φωτοβολίδα να φύγουμε, με ρωτάει ο κυβερνήτης, Μιχ. Χοχλακάκης". Και εγώ το ίδιο διερωτώμαι", του απαντώ.

Πριν πάει και ο Αξιωματικός Γραμμής Θανάσης Παπαναστασίου στο αεροσκάφος που έχει οριστεί ως Ιπτάμενος Μηχανικός, το Επιχειρήσεων τον ενημερώνει ότι υπάρχει πλήρωμα από επίστρατους και ζητεί αεροσκάφος να πετάξουν για Σούδα. Δεν υπάρχει άλλο διαθέσιμο α/φος, πλέον. Έρχεται στο αεροσκάφος που βρίσκομαι ανεβαίνει, και μου λέει έρχεται ο Ζελενίτσας και μου δίνει εντολή να πάω μετά να ετοιμάσω το α/φος 131 που είναι σε απόθεση και μόλις το ετοιμάσω να ενημερώσω αμέσως το Επιχειρήσεων να έρθει το υπόψη πλήρωμα από επίστρατους. (με τον ίδιο ως Ιπτάμενο Μηχανικό).

Ενώ οι κινητήρες δούλευαν για 15 περίπου λεπτά καταφτάνει ο Παναγιώτης Ζελενίτσας. "Φύγε, μου λέει". Δεν είχα απομακρυνθεί σχεδόν 50 μέτρα από το αεροπλάνο και από τον ΠΕΠ εκτοξεύεται φωτοβολίδα. Αμέσως τα αεροπλάνα αρχίζουν να τροχοδρομούν!!

Όλα τα ετοιμοπόλεμα αεροσκάφη της Μοίρας έχουν διατεθεί με ετοιμοπόλεμα ή και μικτά με επίστρατους. Ένα θέμα σοβαρό που εκτιμώ ότι προβάλλει παραλήψεις αρμοδίων για έγκαιρη πρόβλεψη εξασφάλισης εφεδρικού αριθμού πληρωμάτων με διατήρηση της διαθεσιμότητάς των στον τύπο. Για κάποια περίοδο τούτο γινόταν. Αυτό το είχα και εγώ εκτελέσει σύμφωνα με διαταγή που είχε εκδοθεί από το ΑΤΑ, αλλά μετά από δύο χρόνια καταργήθηκε. Άγνωστο ποίοι και γιατί το διέκοψαν με συνέπεια να προκύψει έλλειψη ετοιμοπόλεμων πληρωμάτων για τη δύσκολη περίπτωση της αποστολής της Κύπρου. Κάποιοι είπαν ότι το εισηγήθηκαν για λόγους οικονομίας! Όμως, "Οι καιροί ου μενεοί"! Ίσως αν αυτό δεν είχε διακοπεί, θα υπήρχαν κάποια ετοιμοπόλεμα πληρώματα. Πολύ δεν πιθανόν τούτο θα είχε συμβάλει και στην διατήρηση περισσότερων NORATLAS σε ενεργή διαθεσιμότητα και όχι σε παροπλισμό πολλών σε μακρά απόθεση, Ζ κατηγορία που είχα την τύχη να βιώσω δεδομένου ότι δεν υπήρχαν άλλα διαθέσιμα αεροσκάφη.

Στην 112 ΠΜ/354 ΜΤΜ αυτές τις μέρες όλο το μόνιμο προσωπικό ειδικοτήτων και το στρατεύσιμο με μοναδική υπευθυνότητα και υψηλό φρόνημα καταβάλλει συγκινητικές προσπάθειες να αποκαταστήσει βλάβες και τα όποια προβλήματα α/φων αρμοδιότητάς των στο έδαφος ή και σε όσα προσγειώνονται εκτάκτως λόγω βλάβης. Όλο το υπόλοιπο προσωπικό, μετά την αναχώρηση των αεροσκαφών ξέρει ότι πηγαίνουν για μια πολλή σοβαρή, κατά τα φαινόμενα, επιχειρησιακή αποστολή. Αγωνιά και αυτό. Πρωτόγνωρες καταστάσεις, εμπειρίες, αγωνίες ανθρώπων για ανθρώπους συναδέλφους!

Προβληματισμένος από την εξαιρετική κατάσταση που είχα να αντιμετωπίσω για την αξιοποίηση του 131 α/φους, παρακάλεσα τους προϊσταμένους όλων των ειδικοτήτων Τ/Η, Ηλεκτρολόγων, Μ.Μ.Μ και Μ, Οργάνων να πάρουν μαζί τους και σμηνίτες τους και να ακολουθήσουν προς το σταθμευμένο στο πιο απομακρυσμένο ΒΟΧ της Μοίρας αεροσκάφος 131 (κατηγορία Ζ, μακρά απόθεση). Επέλεξα και εγώ τρεις σμηνίτες και έναν έφεδρο Σμηνία μηχανικούς α/φων. Ζήτησα από τη Μ.Μ. να έχουν άμεσα διαθέσιμο βενζινοφόρο και ελαιοφόρο, ώστε όταν ζητηθούν να σταλούν άμεσα για να συμπληρώσουμε το α/φος με καύσιμο και λάδι (λόγω εκτάκτων καταστάσεων αδύνατη η τήρηση κανονικών διαδικασιών αποστράγγισης και επαναπλήρωσης!!).

Η πρώτη εικόνα του α/φους εντελώς απογοητευτική!! Οι κινητήρες έχουν μετατραπεί σε φωλιές και τόπους αναπαραγωγής απογόνων. Τα ελαστικά αποπαγωτικά στα χείλη προσβολής όλου του μήκους των πτερύγων, του οριζοντίου και καθέτου σταθερού

κρέμονται φθαρμένα και σκισμένα. Τα ελαστικά των τροχών χωρίς αέρα. Τα βάρη των σκελών καθισμένα. Τίποτα στο αεροσκάφος δεν ήταν ούτε καν σε ανεκτή κατάσταση. Ανάλογες συνθήκες και στους τομείς των ειδικοτήτων. Και όμως το α/φος πρέπει να γίνει πτήσιμο! Δεν απογοητευτήκαμε. Αναλάβαμε μια πρωτόγνωρη ευθύνη να συνδράμουμε στις επιτακτικές ανάγκες της ΠΑ. Ξεκινήσαμε περί την 18:00 ώρα με συγκεκριμένες οδηγίες σε κάθε άτομο. Στις 21:40, περίπου, έχουν όλοι αναφέρει πέρασ εργασιών αρμοδιότητάς των. Ακολουθεί από τον υποφαινόμενο ένας επισταμένος έλεγχος γενικός έλεγχος. Λαμβάνοντας όλα τα μέτρα ασφαλείας (Πυροσβεστήρες, τροχοεμποδιστήρες), βοηθούντων και όλων των παρευρισκομένων από συγκεκριμένες θέσεις και οδηγίες σε προϊσταμένους ειδικοτήτων, στους σμηνίτες μηχανικούς και στον εφ. Σμηνία ανεβαίνω στο α/φος για δοκιμή! Ξεκίνησα, ευτυχώς, χωρίς πρόβλημα τη δοκιμή. Τελικά, ο μεγάλος Θεός ήταν μαζί μας. Μετά από κάποιες μικροπαρατηρήσεις σε στάδια διαφορετικών λειτουργιών των συστημάτων του α/φους και λειτουργικές παρεμβάσεις, διαπιστώθηκε ότι το α/φος μπορούσε να θεωρηθεί ότι ήταν μέσα σε κανονικά πλαίσια επιδόσεων των κινητήρων και των λοιπών συστημάτων του. Όλοι αισθάνθηκαν ανακούφιση και χαρά. Ο ένας μετέφερε στον άλλο συναισθήματα περηφάνιας και συγκίνησης για τη συμβολή τους σε μια τόσο κρίσιμη αποστολή με την προσθήκη ενός τέτοιου α/φους στην επικείμενη επικίνδυνη αποστολή. Δυνατές εμπειρίες! Τις τυπικές υπογραφές για την έγκριση εκτέλεσης όλων αυτών των εκτός των κανονικών διαδικασιών γενόμενων εργασιών, λόγω μη υπάρξεως κανενός προς τούτο αρμοδίου ποιοτικού ελέγχου και πιστοποιήσεως αυτών, ήταν φυσικό να αναλάβω ο ίδιος την ευθύνη και να υπογράψω τα σχετικά μητρώα, το οποίο με υπευθυνότητα και τόλμη έκανα.

Περί την 22:00, ενημερώνω τον ΑΕ για ετοιμότητα του Α/φους. Αμέσως καταφθάνει το πλήρωμα. Κυβερνήτης ο Επγός Ιωάννης Σταματελοπούλος, Συγκυβερνήτης ο Σμηναγός Σπ. Μακρυγιάννης, Ιπτάμενος Μηχανικός ο μόνος στη Μοίρα και υποφαινόμενος Ανθστης Παν. Καράμπελας, Ναυτίλος ο Ν. Πατσιάς χειριστής Ο.Α. Έχουμε, λοιπόν, ένα πλήρωμα, όπου ο μόνος ετοιμοπόλεμος ήταν ο Ιπτάμενος Μηχανικός!

Καλωσόρισα και το υπόλοιπο πλήρωμα και αμέσως ενημέρωσα τον Κυβερνήτη και μαζί το υπόλοιπο πλήρωμα για την αρχική κατάσταση του α/φους και την τελική με την οποία εκτιμώ ότι είναι δυνατή η αξιοποίησή του για την συμμετοχή στην αποστολή. Μετά από κάποιες ερωτήσεις του κ. Σταματελόπουλου – με τον οποίο είχαμε πετάξει πολλές φορές μαζί όσο ήταν στην 354MTM – και εφόσον κανένας από τα άλλα μέλη του πληρώματος δεν εξέφρασε κάποια αντίρρηση ή δισταγμό αμέσως έκανε και αυτός την καθιερωμένη προ πτήσεως επιθεώρηση και ανεβήκαμε στο αεροσκάφος. Έκανα εκκίνηση κινητήρων σύμφωνα με το check list και τις λοιπές ενέργειες και τροχοδρομήσαμε για Α/Γ. Έγινε η τελική δοκιμή στο χώρο δοκιμών στο τέρμα του διαδρόμου Α/Γ. Με τις ενδείξεις σε κανονικά πλαίσια τροχοδρομήσαμε και απογειωθήκαμε κανονικά. Όλα τα συστήματα επικοινωνίας και φωτισμού του α/φους κλειστά, δεδομένου ότι η πτήση είναι σε συνθήκες ανορθόδοξου πολέμου. Μετά την απογείωση και πάνω από τη Σαλαμίνα ο κυβερνήτης ζητεί από τον (υποτιθέμενο) Ναυτίλο κ. Πατσιά πορεία για Σούδα. Ο κ. Πατσιάς απαντά “Δεν ξέρω από Ναυτιλία σε χαμηλά ύψη, ούτε βοηθήματα έχω, ούτε το NORATLAS γνωρίζω”. Τότε γιατί ήρθες ως πλήρωμα, ερωτά ο κυβερνήτης. “Να ρωτήσετε αυτούς που με προγραμματίσαν. Όχι εμένα, Ήμουν επιστρατευμένος και δεν μπορούσα να αρνηθώ”. Ήταν μια βόμβα

εγκαιροφλεγής που μπορούσε κάπου στη διαδρομή της πτήσης να σκάσει!! Ασυναίσθητα πολλά σενάρια πέρασαν από το μυαλό μου. Ο Ναυτίλος σε μια τέτοια αποστολή ανορθόδοξου πολέμου, ειδικά στην προκειμένη περίπτωση, απαιτείται να έχει πολλές γνώσεις και εμπειρία. Η εμπιστοσύνη μας στην ικανότητα του κυβερνήτη μας, ωστόσο, δεν μας αλλάζει την αρχική απόφαση. Οι ώρες κρίσιμες! Η Κύπρος κινδυνεύει. Έχει την ανάγκη μας.

Ο κυβερνήτης συνέχισε την πτήση λαμβάνοντας όλα τα μέτρα ασφάλειας πτήσεων (πορεία, ύψος) και μετά από πολλές δυσκολίες μπορέσαμε να εντοπίσουμε το αεροδρόμιο της Σούδας μετά από αναβόσβησμα των φώτων του διαδρόμου προσγείωσης. Προσγειωθήκαμε και ο ΠΕΠ μας οδήγησε στην περιοχή της Αμερικανικής βάσης για στάθμευση. Υπήρχαν και άλλα α/φη εκεί.

Κατέφθασε άμεσα ο υπεύθυνος για την εξυπηρέτηση του α/φους και μερίμνησε για ανεφοδιασμό του, τον οποίο έκανα προσωπικά με παράλληλο εξονυχιστικό έλεγχο επιφανειών και ιδιαίτερα των κινούμενων, στη συνέχεια. Στο μεταξύ από όχημα του Σ.Ξ. εκφορτώνονταν κιβώτια πυρομαχικών, τα οποία φορτώθηκαν στο α/φος σύμφωνα με τις υποδείξεις μου, ελλείψει πιστοποιημένου Ναυτίλου. Κάποια στιγμή κατέφθασε ο υπεύθυνος εκτέλεσης της αποστολής "NIKH" - έτσι είχαν συμφωνήσει όσα πληρώματα είχαν στο μεταξύ προσγειωθεί νωρίτερα και προηγουμένως τα είχε ενημερώσει και παραδώσει βοηθήματα πτήσης, χάρτες κ.α. - ο Ταξχος Σταμπούζος. Ενημερώνει σε συντομία τον Κυβερνήτη του α/φους για την αποστολή που θα εκτελέσει και του δίνει τους χάρτες. Στο μεταξύ, αεροσκάφη ήδη απογειώνονται.

Μετά τη φόρτωση και την προ πτήσεως επιθεώρηση ανεβαίνουμε στο α/φος και εκκινώ τους κινητήρες αναμένοντας οδηγίες για γραμμή και απογείωση. Η καθυστέρηση είναι μεγάλη. Για αποφυγή δυσλειτουργιών και πτώσης ισχύος στην Α/Γ αναγκάζομαι να μεταβάλλω στοιχεία λειτουργίας των κινητήρων. Καταφθάνει πάλι ο κ. Σταμπούζος και μας λέει να σβήσουμε, εξηγώντας ότι δεν υπάρχει ασφαλής επιχειρησιακός χρόνος για την εκτέλεση της αποστολής σε νυκτερινό περιβάλλον!! Τα DAKOTA τελικά δεν συμμετέχουν στην αποστολή.

Κατόπιν τούτου διατάσσεται η εκφόρτωση του α/φους από τα πυρομαχικά και μας δίνεται εντολή να μεταβούμε στο Καστέλι και στη συνέχεια στο Ηράκλειο. Στη συνέχεια μας δόθηκε άλλο δρομολόγιο για Τανάγρα. Κατά την πτήση κοντά στη Μήλο ακούγεται ένας μικρός κραδασμός στον αριστερό κινητήρα. Μια μικρή θυρίδα προσιτότητας ελέγχου έχει αποκοχλιωθεί και προκαλεί σχετικό τον κραδασμό. Ο Κυβερνήτης αποφάσισε, για λόγους ασφαλείας, να προσγειωθούμε στην 112 ΠΜ. Από τον έλεγχο που έκανα μετά την προσγείωση διαπιστώθηκε ότι όντως είχε αποκοχλιωθεί μια βίδα μισής στροφής σε μια μικρή στρόγγυλη θυρίδα προσιτότητας ελέγχου του κινητήρα και κάποια στιγμή θα μπορούσε να φύγει εν πτήσει, χωρίς να μπορεί προκαλέσει κανένα σοβαρό πρόβλημα στον κινητήρα ή στο αεροσκάφος. Τούτο καταχωρήθηκε στο μητρώο του α/φους για αντικατάστασή της σε εύθετο χρόνο.

Χωρίσαμε ως πλήρωμα. Με το αεροσκάφος 258, που ήταν μεταξύ των πέντε που δεν απογειώθηκαν για Κύπρο και είχε επιστρέψει στην 112 ΠΜ απογειωνόμαστε, πρωί της 22-7-74, στις 05:30 με νέο πλήρωμα, και κυβερνήτη τον Δημ. Σωτήρη, να συμμετέχουμε στη μεταστάθμευση των F-4 στο Ηράκλειο.. Πλήρες σχέδιο πτήσης για B-117ΠΜ-126ΣΜ-114ΠΜ-B. Μεταφορά προσωπικού, επίγειων μέσων, υλικών και πυρομαχικών στην 126ΣΜ όπου θα μεταστάθμευαν F-4. Προσγειωθήκαμε στην 117ΠΜ και οδηγηθήκαμε στο σημείο φόρτωσης του α/φους. Ενώ φορτώνουμε ακούγεται

η σειρά να ηχεί για αεροπορική προσβολή Αεροδρομίου. Διατασσόμαστε για άμεση απογείωση. Μη έχοντας προλάβει να προσδεθούν τα φορτία και ενώ τη φόρτωση επέβλεπε ανεβασμένος στο αεροπλάνο ο Βασίλης Πρωτόπαππας, πρώην Ιπτάμενος μηχανικός στην 354 MM, αφού έκλεισε τις πόρτες φόρτωσης και μπαίνει να ολοκληρώσουν την πρόσδεση των φορτίων. Μετά από εντολή του κυβερνήτη βάζω μπροστά τους κινητήρες, με αποτέλεσμα να εγκλωβιστούν μέσα όσοι ασχολούνταν με την πρόσδεση και αρχίζουμε να τροχοδρομούμε για απογείωση, Ο Βασίλης Πρωτόπαππας με τον Ναυτίλο και όσους είχαν εγκλωβιστεί στο α/φος προσπαθούν να συγκρατήσουν ή και να δέσουν όλα τα φορτία. Επειδή, οι πληροφορίες ήσαν συγκεχυμένες για τα στίγματα των υποτιθέμενων εχθρικών αεροσκαφών προσβολής, δεν κατευθυνθήκαμε ΝΑ προς 126ΣΜ, αλλά σε ύψος 500 ποδιών ανεβήκαμε παραλιακά τον Πατραϊκό, Κορινθιακό και από Αίγινα προς 126 ΣΜ, όπου προσγειωθήκαμε χωρίς κανένα πρόβλημα στην διαδρομή, όπου εκφορτώθηκαν τα μέσα, υλικά και προσωπικό της 117 ΠΜ. Περί την 10:30 αφού ολοκληρώσαμε και το σκέλος προς 114 ΠΜ, επιστρέψαμε στην Ελευσίνα.

Με την προσγείωση στην 112ΠΜ μαθαίνουμε ότι το ΝΙΚΗ 4 που συμμετείχε στην αποστολή είχε πέσει, χωρίς να είναι γνωστό αν είχαν σκοτωθεί οι επιβαίνοντες και αν τούτο ήταν απόρροια των συνθηκών πτήσης "ανορθόδοξου πολέμου", βλάβης ή κατάρριψής του.

Μπαίνοντας στο γραφείο του Αρχιμηχανικού για να πάρω οδηγίες για τις παραπέρα ενέργειές μου, δεν βρισκόταν κανένας εκεί. Πριν βγω από το γραφείο κτυπάει το τηλέφωνο. Το σηκώνω και από την άλλη άκρη ακούγεται γυναικεία φωνή. "Μπορώ να μιλήσω στον κ. Δάβαρη, παρακαλώ; Είμαι η σύζυγός του". Ένοιωσα πρωτόγνωρη αμηχανία, αφού πριν λίγο είχα ήδη μάθει το δυσάρεστο νέο για την πτώση του αεροπλάνου, με οποίο πετούσε ο Γιώργος. Κόμπιασα. Βρήκα τη φωνή μου και της λέω την πιο πειστική, για την ώρα, δικαιολογία: "Κυρία Δάβαρη, μόλις και εγώ προσγειώθηκα. Πιστεύω θα βρίσκεται στην επιστροφή. Εδώ δεν είναι κανένας. Τι να έλεγα; Άρχισαν οι ενοχές να με αγκαλιάζουν. Τι άλλο μπορούσε κάποιος να πει σε αυτή τη γυναίκα, που εναγώνια ζητούσε τον άνθρωπό της, αφού τα γεγονότα που προκύψανε ήταν ξαφνικά και οι περισσότεροι δεν είχαμε δώσει σημεία ζωής στις οικογένειές μας; Ίσως να είχε ακούσει κάτι από κάποιο ραδιόφωνο. Ποιος ξέρει.

Στο μεταξύ τα πρώτα αεροπλάνα της αποστολής άρχισαν να προσγειώνονται. Από τα πληρώματα παίρναμε τις πρώτες πληροφορίες. Τις πρώτες συνταρακτικές εμπειρίες τους, που δεν μπορούσαμε όχι μόνο εμείς, αλλά και εκείνοι να πιστέψουν ότι βίωσαν, δεδομένου ότι τα όσα συνέβησαν στο αεροδρόμιο της Λευκωσίας ήταν θέμα ελάχιστου χρόνου. Όλοι έλεγαν ότι ο ουρανός φλεγόταν από τις τροχιοδεικτικές σφαίρες των πολυβόλων. Οι σφαίρες σφύριζαν δίπλα τους. Κάποιοι τα αεροπλάνα είχαν χτυπηθεί από σφαίρες ή βλήματα. Κάποιοι προσγειώθηκαν με συνθήκες ανάγκης και θύματα μεταξύ των αλεξιπτωτιστών, γιατί είχαν βληθεί από ελεύθερους και ανενημέρωτους ή ασυντόνιστους σκοπευτές ή επίγεια αντιαεροπορικά όπλα. Δύο πληρώματα, δεν μπορούσαν να απογειωθούν λόγω σοβαρών ζημιών ή βλαβών στα αεροσκάφη τους. Το ένα πλήρωμα πρόλαβε να το εγκαταλείψει και να τρέξει στο διάδρομο απογείωσης να κάνει auto stop σε αεροπλάνα που απογειώνονταν. Σκληρές και υπερβολικές περιγραφές από απίθανα κινηματογραφικά σενάρια; Όχι. Εντελώς αληθινές, που κόβουν την ανάσα και θα άρεσαν σε κάποιο σεναριογράφο. Όλοι τους ενεργούσαν πέρα από τα όρια του καλώς νοούμενου καθήκοντος, αλλά μέσα στην περιοχή της

αυταπαρνήσης και της πιθανής θυσίας των, για την παροχή βοήθειας σε μια εσχατιά του Ελληνισμού. Ξεχνιούνται όλα αυτά;

Αφού επιθεωρήσαμε όλα τα αεροπλάνα που επέστρεψαν για την γενική κατάστασή τους, ετοιμάζουμε για πτήση όσα από αυτά ήταν πτήσιμα. Όσα είχαν βλάβες - τα οποία ήσαν και τα περισσότερα - γίνονται έντονες προσπάθειες να τις αποκαταστήσουμε. Ούτε για ένα ποτήρι νερό δεν ήταν δυνατό να σπαταληθεί χρόνος.

Την επομένη, κάπου κοντά στο μεσημέρι, μας καλούν στην αίθουσα του briefing. Γίνεται μια γενική ενημέρωση για ότι είχε γίνει γνωστό και μας πληροφορούν ότι το βράδυ θα γίνει νέα αποστολή ρίψης εφοδίων "open tail" στην περιοχή της Πάφου. Μας έδωσαν, τότε και ένα χρόνο τριών περίπου ωρών να πάμε να ιδούμε τις οικογένειές μας.

Είναι φυσικό ότι η αγωνία των οικογενειών μας να είναι στο κατακόρυφο, αφού είχαν ήδη ακούσει για τα γεγονότα από τα ραδιόφωνα. Τις καταλαγιάσαμε με αυτή μας την επίσκεψη-αστραπή, χωρίς βέβαια και να μάθουν τίποτα για ότι είχε πράγματι συμβεί, αλλά και ούτε ότι το επόμενο βήμα γυρνώντας στη μονάδα θα είχαμε να πραγματοποιήσουμε άλλη αποστολή και πάλι σε συνθήκες ανορθόδοξου πολέμου.

Και ενώ περιμένανε νεότερα για τη νέα νυκτερινή αποστολή, κάπου στις 18:00, μας ειδοποιούν ότι η αποστολή ματαιώνεται (προφανώς μετά την προσωρινή συμφωνία από παρέμβαση μεσολαβητών ΗΠΑ-Τάσκα, Σίσκο). Θα πρέπει, τώρα, να εστιάσουμε τις προσπάθειές μας στην αξιοποίηση, όσων το δυνατό περισσότερων αεροσκαφών με βλάβες και όσων ήσαν στο υπόστεγο, περιορίζοντας στο ελάχιστο την έκταση των επιθεωρήσεων τούτων, αρκεί να μην επηρεάζεται άμεσα η ασφάλεια των πτήσεων.

Στο μεταξύ αποκτούμε πιο διασταυρωμένη ενημέρωση για όσα αεροσκάφη δεν είχαν ακόμη επιστρέψει. Μάθαμε τα ιδιαίτερα δυσάρεστα για κατάρριψη του αεροσκάφους ΝΙΚΗ 4 και θάνατο των επιβαινόντων σε αυτό καταδρομένων - πλην ενός, μεταξύ των οποίων και των τεσσάρων συναδέλφων μελών του πληρώματος. Β. Παναγόπουλου, Στ. Συμεωνίδη, Γ. Δάβαρη και Η. Άνθιμου. Παράλληλα μαθαίνουμε ότι το πλήρωμα του Νίκου Αδαμόπουλου - για οποίο είχα στην αρχή αναφερθεί για την κόντρα μου με το Γιάννη τον Κομιανό - είχε μείνει στη Λευκωσία λόγω ζημιών στις δεξαμενές καυσίμου από πυρά, αλλά ούτε υπήρχε άλλο α/φος που θα απογειωνόταν. Μάλιστα τους δόθηκε και εντολή να κάψουν τα αεροπλάνα, τα οποία λόγω ανάλογων ζημιών δεν απογειώθηκαν, προκειμένου να μην πέσουν στα χέρια των εισβολέων Τούρκων. Την επομένη ημέρα ο Α/ΓΕΑ Απτ/χος (Ι) Αλέξανδρος Παπανικολάου ήρθε στη Μοίρα. Στην αίθουσα briefing των τεχνικών συγκεντρώνονται όλο το μόνιμο προσωπικό της Μοίρας. Ο Αρχηγός αρχίζει με συγκίνηση που τον οδήγησε και σε δάκρυα να εκφράσει το θαυμασμό του για την εκτέλεση της επικίνδυνης αποστολής, αλλά και την μεγάλη θλίψη του για την απώλεια αγαπημένων συναδέλφων πληρώμα του ΝΙΚΗ 4 που κατά τις πρώτες πληροφορίες είχε κατατριφθεί από Κυπρίους.

Άνθρωποι μας είχαν πέσει στην εκτέλεση του καθήκοντος. Οικογένειες με παιδιά βυθίστηκαν στη θλίψη και την αγωνία. Όλοι ζούμε όλη αυτή την κατάσταση. Τα σχόλια πολλά για τις ευθύνες και τα εγκλήματα που διέπραξαν οι άσχετοι επιτελείς του Ιωαννίδη Είναι προφανές ότι υπήρξαν πολλά σφάλματα ως προς τη σωστή και σε συγκεκριμένο αρμόδιο πρόσωπο αποστολή κατανοητής κωδικής ενημέρωσης για την έκτακτη προσγείωση τη νύκτα εκείνη αεροσκαφών NORATLAS στο Αεροδρόμιο Λευκωσίας, ώστε η άμυνα του αεροδρομίου να λειτουργήσει με δεσμευμένα όπλα και να μην βάλει κατά των α/φων αυτών.

Οι πρωταγωνιστές αναζητούνται να απαντήσουν σε πολλά ερωτήματα. Μην ανησυχείτε τους καθησύχαζαν από το ΑΕΔ, Άσκηση κάνουν!! Μαθαίνουμε ότι οι καταδρομείς που μεταφέρθηκαν στη Λευκωσία έχουν αρχίσει να μάχονται στην περιοχή του Αεροδρομίου Λευκωσίας. Να μην πέσει στα χέρια των Τούρκων γιατί πλησιάζουν οι εισβολείς της ευκαιρίας. Είναι, έστω και τώρα μια βοήθεια στη διχασμένη Κύπρο που μεταξύ τους υπάρχει μίσος, πλέον. Δεν πολεμούν τον εισβολέα. Ωστόσο το Αεροδρόμιο σώζεται από τους κομάντος!!

Οι κομάντος, τελικά – ευτυχώς – που εκ των τραγελαφικών εξελίξεων στάλθηκαν με NORATLAS ανάλαβαν ουσιαστικά την άμυνα της Κύπρου!! Ευτυχώς, που ο Α/ΓΕΑ αποφάσισε να περισώσει ότι ήταν δυνατόν και να βοηθήσουμε κάπως, έστω και μετά την αδικαιολόγητη καθυστέρηση τους αδελφούς μας Κυπρίους!! Να περισώσουμε κάτι!! Έτσι η ΠΑ έγραψε μια μοναδική ιστορία με υψηλό βαθμό επικινδυνότητας και μέγιστης συμβολής στην άμυνα της αλληλοσπαρασσόμενης Κύπρου. ΝΤΡΟΠΗ και ΚΡΙΜΑ για όλους τους εδώ και τους εκεί!!! Κάποιοι πρέπει να απολογηθούν. Να πληρώσουν. ΓΙΑ ΟΛΑ. Οι πραξικοπηματίες, οι καταπατητές του συντάγματος κάθε ευνομούμενης δημοκρατίας πρέπει να τιμωρούνται αμείλικτα. Άλλη μια μαύρη σελίδα στη μακρόχρονη ιστορία της Ελλάδας. ΠΟΤΕ θα μάθουμε να τη διαβάζουμε σωστά, αλλά και να προβληματιζόμαστε έγκαιρα για να πράττουμε σωστά:

Αργότερα μάθαμε ότι το πλήρωμα που είχε ξεμείνει στην Κύπρο, με μεταμφιέσεις τους μετέφεραν σε ασφαλέστερες περιοχές για να φτάσουν στον επαναπατρισμό. Κάτι που πήρε κάπου 11 ημέρες και με καράβι από την Πάφο επέστρεψαν στην Ελλάδα.

Ήταν όντως μια αποστολή την οποία δικαιολογημένα τα ξένα πρακτορεία την αποκάλεσαν αποστολή αυτοκτονίας. Παρακαλώ το θεό να αναπαύει τις ψυχές των αγαπημένων συναδέλφων μας, μελών του πληρώματος του ΝΙΚΗ 4, αλλά και των καταδρομέων που έχασαν τη ζωή τους σε αυτή την αποστολή και συνυπέγραψαν με το αίμα τους το μοναδικό έπος, το οποίο έχει να επιδείξει η Πολεμική μας Αεροπορία στη μεταπολεμική της ιστορία. Υπόψη, ότι η παγκόσμια αναγνωρισθείσα “**Αποστολή Αυτοκτονίας**”, αργότερα έγινε από τους Ισραηλινούς πρότυπο οργάνωσης ανάλογης δικής τους αποστολής στο ΕΝΤΕΜΠΕ για διάσωση δικών τους ανθρώπων.

Δυστυχώς, στη συνέχεια, σταγόνες υπερβολής και αλαζονείας κάποιων συναδέλφων προκάλεσαν πικρία, αλλά και αποδοκιμασία γιατί σε ώρες τραγωδίας, πόνου και εθνικής περηφάνιας κηλίδωσαν σελίδες μοναδικής ένδοξης ιστορίας της ΠΑ και της πατρίδας μας!! Κάποιοι λέγεται ότι είπαν πως κάποιοι απέφυγαν τη σωστή εκτέλεση της αποστολής. Άλλοι τη συμμετοχή στην εκτέλεση της αποστολής. Προσωπικά τους επιστρέφω τα υπονοούμενα, γιατί αν διαβάσουν με προσοχή ότι αφορά το πρόσωπό μου - **και όχι μόνον** - θα καταλάβουν την ηθική τους κατολίσθηση απέναντι σε συναδέλφους. **Τέτοιες ώρες μόνο** ομόνοια και ενιαίο μέτωπο χρειάζεται. Ας μην ξεχνάμε ότι κάποιοι της τότε εξουσίας κυκλοφορούσαν σκέψεις να οδηγηθούν σε στρατοδικεία και αεροδικεία όσοι συμμετείχαν σε αυτές τις αντιδράσεις!! Οι πραξικοπηματίες δεν εκτίμησαν το μέγεθος των ευθυνών της εγγυήτριας Ελλάδας με την γελοία ανατροπή του Μακάριου. Διχασμός μέγας. Στην Κύπρο μεγάλα ονόματα τελικά διασύρθηκαν. Έδωσαν την ευκαιρία στον Τούρκο να επιχειρήσει μια **αστεία** απόβαση. Αντί οι τότε ηγέτες των ΕΔ να κρύβονται και να σιωπούν που τόσα οπτικά μέσα που είχαμε δεν τα ενεργοποίησαν, ώστε η τραγική εκείνη απόβαση να μην επιχειρηθεί, αλλά αντίθετα να αποτελέσει αργότερα μια περιπέτεια και τραγική εικόνα

αναζήτησης σωστής διεκπεραίωσης της απόβασης! Τούτο αποτέλεσε αργότερα έντονο στοιχείο κριτικής και αποδοκιμασίας από Τούρκους Αξιωματικούς, ιδιαίτερα όταν έφτασαν και στο τραγελαφικό σημείο να βομβαρδίσουν δικό τους καταδρομικό κ.α.!!

Από τότε κάθε χρόνο αναρτώ μηνύματα για εκείνη την ημέρα, Όλα αυτά τα χρόνια ανακαλώ τα γεγονότα εκείνα σε αναρτήσεις μου και να ζητώ γίνουν οι **αρμόζουσες** παρασημοφορήσεις σε όλους όσους συμμετείχαν και προσγειώθηκαν στη Λευκωσία. Μετά την "διπλωματική" παρέμβαση των φίλων Αμερικάνων και ανακοπή του Αττίλα Ι, Ο τότε ο Υπτιχος Ιω. Κοτσολάκης υπέβαλε σύμφωνα με το Ν. 176/74 ονομαστικά πρόταση απονομής ηθικών αμοιβών στα πληρώματα της αποστολής ΝΙΚΗ και σε προσωπικό εδάφους που συνετέλεσε αποφασιστικά στην επιτυχή αποστολή. Η απάντηση του ΑΕΔ κ. Διον. Αρμπουζή ανέφερε ότι μετά την εθνική καταστροφή της Κύπρου (μόνο της Κύπρου;) η απονομή ηθικών αμοιβών κρίνεται επί του παρόντος (αιώνας;) άκαιρος!!!! Πόσο ευαίσθητοι αυτοί οι άνθρωποι για να αποφύγουν τυχόν σκληρή κριτική; Μάλιστα, κάποιοι υπηρεσιακοί επιτελείς, σε κάποια φάση, είχαν σκεφτεί κάποια ευτελή, σχεδόν τσίγκινα παράσημα! Θαυμάστε Εθνική συναδελφικότητα και υπευθυνότητα!!!

Ευτυχώς μετά τις εύλογες διαμαρτυρίες πολλών δικαιουμένων απόδοσης τιμών - και με τις ανάλογες δικές μου επετειακές αναρτήσεις, υποχώρησαν!!!! Συνεργάστηκα προς τούτο με επιστολές, με πολλούς ιπτάμενους και άλλα μέλη πληρωμάτων. Εκτιμώ ότι η επανάληψη και στις ετήσιες αναρτήσεις μου για την ανάγκη απόδοσης **ανάλογων τιμητικών** διακρίσεων - έστω και με τις επιφυλάξεις κάποιων μικρόψυχων εισηγητών, τούτο πραγματοποιήθηκε στο Μέγαρο Μουσικής όμορφη τιμητική τελετή επί ΥΕΘΑ κ. Π. Καμμένου και Α/ΓΕΑ κ. Χ. Βαϊτση.

Δυστυχώς και εδώ η μικροψυχία ήταν έντονα παρούσα. Ενόψη της εκδηλώσεως αυτής, με επιστολή μου στον κ. Α/ΓΕΑ εισηγούμουν να κληθούν την ημέρα εκείνη να παρευρίσκονται και τα πληρώματα όσων αεροσκαφών δεν απογειώθηκαν για Κύπρο από έλλειψη επιχειρησιακού χρόνου (νύκτα), με αιωρούμενη έκτοτε τη μομφή εναντίον των κάποιων συνάδελφων που είχαν απογειωθεί "ότι **απέφυγαν** να απογειωθούν." Δυστυχώς ο κ. Α/ΓΕΑ, εικάζεται ότι δεν συμφώνησε με την πρότασή μου, οπότε και δεν παραβρεθήκαμε τιμητικά στην εκδήλωση, δίνοντας ένα μήνυμα ότι δεν συμφωνεί με την υπόψη αιωρούμενη μομφή!!! Ήταν μια ευκαιρία να απαλλαγούμε όλοι αυτής της άδικης μομφής των "καλών" αυτών συναδέλφων, ώστε να αναδεικνύονται εκείνοι ως πιο πολλοί ήρωες!!! **Κρίμα και ντροπή σε όλους.** Έτσι δεν αποδίδεται δίκαιο.

Αισθάνομαι, επίσης, λύπη και ταξική αντιμετώπιση μετά την αποσιώπηση, αντί της προβολής της συμμετοχής του εγκαταλελειμμένου για χρόνια αεροσκάφους (131), σε αθλία κατάσταση, στην υπόψη δύσκολη αποστολή. Κανένας αρμόδιος, τόσα χρόνια, δεν εκτίμησε την εξαντλητική προσπάθεια, βοήθεια και αγωνία τόσων ατόμων, Υπαξιωματικών και Σμηνιτών για την επαναφορά του υπόψη αεροσκάφους σε σωστή εικόνα, λειτουργική κατάσταση, αποδέσμευση και απόδοση ως πτήσιμου, για Έκτακτους Εθνικούς Λόγους. Μάλιστα, μόνο με την υπογραφή του επικεφαλής (υποφαινόμενου) Τεχνικού με απόλυτη υπευθυνότητα, ικανότητα και επαγγελματική ευσυνειδησία. Ο κ. Σταματελόπουλος, ο γενναίος αυτός κυβερνήτης, που δεν δειλίασε, ούτε χρησιμοποίησε εύκολα προσφερόμενες προφάσεις, παρέλαβε το υπόψη α/φος και συμμετέχοντος του υποφαινόμενου ως Ιπτάμενου Μηχανικού (μόνου ετοιμοπόλεμου από το πλήρωμα) με τόλμη ξεκινήσαμε για μια όσο κρίσιμη και επικίνδυνη αποστολή; Ούτε και αυτός με το πλήρωμά του άξιζε κάποιας ξεχωριστής

μνείας: **ΚΡΙΜΑ**. Γιατί τόση μικροψυχία; Γενναιότητα ψυχής και λογικής χρειάζεται! Δεν εμπνέεται **έτσι**, κύριοι, στο προσωπικό υψηλό ηθικό, φρόνημα και πνεύμα αυτοθυσίας!! Επιτρέψτε μου – όχι γιατί ήμουν μέλος του θέματος - να πιστεύω ακράδαντα ότι η περίπτωση συμμετοχής ενός τέτοιου αεροσκάφους σε μια τέτοια αποστολή, θα έπρεπε μαζί με τα άλλα σημαντικά της αποστολής, να είχε αναδειχθεί!

Πώς, άραγε, οι νεώτεροι θα παραδειγματιστούν θετικά ύστερα από τέτοιες συμπεριφορές; Πώς θα ενσωματώσουν στο **είναι τους** το μεγαλείο της πατρίδας; Της αξίας της αυταπάρνησης και της αυτοθυσίας; Πώς θα βεβαιωθούν για την ανεξάντλητη αγάπη, εκτίμηση και στοργή της Πολιτείας προς τους άγρυπνους φρουρούς της με τέτοιες συμπεριφορές;

Οφείλω να τελειώσω τη μεγάλη αναφορά μου αφιερωμένη στο τεράστιο αυτό ιστορικό γεγονός-έπος. Θεωρώ, όμως, ότι είναι χρέος μου για πρώτη φορά, να περιλάβω στην ανάρτησή μου αυτή τιμητικά όλα τα ονόματα όσων ως πληρώματα συμμετείχαν, στην αποστολή ΝΙΚΗ, αλλά και όσων τα αεροσκάφη δεν επετράπη να απογειωθούν, Να μάθουν περισσότερα όλοι οι Έλληνες.

ΝΙΚΗ 1: Μ. Χοχλακάκης - Α. Δέμης - Π. Ζελενίτσας - Χ. Σγούρος

ΝΙΚΗ 2: Ι. Σφήκας - Π. Πανούσης –Ι. Καραΐσκος – Κ. Τυλιγάδης

ΝΙΚΗ-3: Σ. Στέφας – Γ. Νεονάκης – Ι. Δρίτσας – Α. Παπαναστασίου

ΝΙΚΗ-4: Β. Παναγόπουλος – Σ. Συμεωνίδης – Η. Άνθιμος – Γ. Δάβαρης

ΝΙΚΗ-5: Ε. Δρακωνάκης – Σ. Παπούλης – Β. Γκάνος – Α. Λούκος

ΝΙΚΗ-6: Γ. Δημητρός – Β. Μέττας – Ι. Ράζος – Γ. Καγιαμπάκης

ΝΙΚΗ-7: Ι. Παπακωνσταντίνου – Δ. Καρδαράς – Σ. Κάβουρας – Γ. Σαλαπάτας

ΝΙΚΗ-8: Ν. Τζανάκος – Δ. Λαυράνος – Σ. Μουτσάτσος – Β. Τσιουρής

ΝΙΚΗ-9: Α. Στραβοπόδης – Α. Παπαϊωάννου – Κ. Ρουμελιώτης – Α. Καρδάκος

ΝΙΚΗ-10: Σ. Παπαθανασίου – Α. Ιλαρίδης – Γ. Κουκούλας – Σ. Πεδιαδιτάκης

ΝΙΚΗ-11: Γ. Μήτσαϊνας – Χ. Κυριακόπουλος – Α. Φούτσης – Κ. Σίμος

ΝΙΚΗ-12: Ν. Αδαμόπουλος – Δ. Χατζηπαναγιώτης – Π. Βασιλάκος – Ι. Κομιανός

ΝΙΚΗ-13: Β. Νικολάου – Γ. Χατζηδάκης – Α. Κλεφτογιάννης – Β. Γκορέζης

ΝΙΚΗ-14: Π. Λυμπερόπουλος – Β. Κωτσόπουλος – Α. Μπαρालιάκος – Δ. Μανής

ΝΙΚΗ-15: Ε. Πετρουλάκης – Σ. Παπασταματίου – Ι. Γραμματικός – Σ. Καραταϊρης

ΔΕΝ ΑΠΟΓΕΙΩΘΗΚΑΝ ΕΛΛΕΙΨΕΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΧΡΟΝΟΥ.

- 1ο. Δημ. Καλιανός,, Γεώργιος Παπαδάκης, Ανδρέας Καπότας ,.....?
2. Αχ. Σταθακόπουλος, Χαράλαμπος Στριμπάκος, Βενέδικτος Κορωνάκης, , Χρ. Κουτσολιάκος.
3. Αθ, Τζογάνης, Αναστάσιος Παπαϊωάννου, Βασ. Καλογιάννης, Χρ. Αντωνόπουλος
4. Ιω. Σταματελόπουλος, Σπ. Μακρυγιάννης, Παν, Καράμπελας, Ν. Πατσιάς (ΟΑ).
5. Γεω. Κοσμαδάκης, Ιωάννης Αργεΐτης, Γ. Σβουρδάκος.....?

Ζήτω η Ελλάδα μας.. Ζήτω η Κύπρος. Ζήτω η Πολεμική Αεροπορία.

Παναγιώτης Καράμπελας.
Ιπτάμενος Μηχανικός NORATLAS

Βόλος 16 Ιουλίου 2024