



Οι κακοί της είχαν κάθε βδομάδα να ξεχωρίζουν στο μέταλλο της σπράτς του «ΑΠΟΜΟΝ», εμφάνιση ταιριαστή για ένα βετεράνο που μόλις γύρισε δοκιμασμένος από την Κορέα! Τα χρόνια που ακολούθησαν, κάποιοι βιάστηκαν να πουν ότι οι ντακότες «τα έφαγαν τα ψωμιά τους»... όμως ο χαρακτηριστικός θόρυβος των R-1830 θα τους περιγελοῦσε κάθε φορά που ακουγόταν. (Φωτ. Αρχείο Κ. Μεγαλοκονόμου)

νταν και πιο κοντά στους κανονισμούς...

ΜΕ ΤΗ ΝΟΣΤΑΛΓΙΑ ΠΙΣΩ ΣΤΟ CARGO BAY...

Αφίγησαν το Κίμρο, το ελληνικό Σμήνος μετακινήθηκε πρώτα στη νότιο Ιαπωνία μετασταθμεύοντας στην αεροπορική βάση της Ashiya. «Από την Ashiya απογειωθήκαμε με προορισμό τη Naha στην Οκινάουα, μια πτήση 4,5 ωρών και αφού διανυκτερεύσαμε, πετάξαμε για την Clark στις Φιλιππίνες, ένα ταξίδι που κράτησε γύρω στις 6,5 ώρες.» Τα πληρώματα παρέμειναν εκεί δύο ημέρες πριν την εκτέλεση του μακρύτερου σκέλους του ταξιδιού της επιστροφής: Clark AFB-Σαϊγκόν (περίπου 9 ώρες). Όλα τα αεροσκάφη είχαν εφοδιασθεί με πρόσθετες δεξαμενές καυσίμου τοποθετημένες στο εσωτερικό της καμπίνας οι οποίες ήταν συνδεδεμένες με το σύστημα τροφοδοσίας των δύο κινητήρων. «Η κατανάλωση άρχιζε μετά την απογείωση», υπενθυμίζει ο κ. Κανελλόπουλος. «Απογειωνόμασταν με τις κανονικές δεξαμενές και μόλις παίρναμε ύψος, αλλάζαμε, καταναλώνοντας για λόγους προνοίας πρώτα το καύσιμο των εφεδρικών δεξαμενών πριν γυρίσουμε στις κύριες.» Η πλήρωση των εφεδρικών δεξαμενών γινόταν μέσα στο αεροπλάνο, ενώ τα πληρώματα τις χρησιμοποιούσαν καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού τους, ακόμη και στις μικρές διαδρομές. Κανονικά, οι εσωτερικές δεξαμενές καυσίμου (804 γαλ. στο center section, μεταξύ των κινητήρων) προσέδιδαν στο αεροπλάνο της Douglas δυνατότητα παραμονής στον αέρα επί 8 συνεχείς ώρες «ωστόσο, εμείς γερμίζαμε και τις εφεδρικές... τον φόβο των Ιουδαίων», λέει ο συνταξιούχος.

«Μετά τη Σαϊγκόν, όπου οι Γάλλοι μας φιλοξένησαν στο αεροδρόμιο λόγω των συγκρούσεων που είχαν ξεσπάσει αρχικώς μεταξύ θρησκευτικών αιρέσεων και των αρχών, φύγαμε για την Μπανγκόκ, μια διαδρομή μικρή -λιγότερο από τρεις ώρες- την οποία την κάναμε εξ' όψεως πετώντας χαμηλά πάνω από τη ζούγκλα. Στο Ντον-Μουάγκ, το σημειντό διεθνές αεροδρόμιο της Μπανγκόκ, μέναμε μια-δυο μέρες και στη συνέχεια αναχωρήσαμε με προορισμό την Καλκούτα, κάπου 6,5 ώρες ταξίδι. Επόμενος σταθμός το Νέο Δελχί όπου φιλοξενηθήκαμε σε ένα πολύ καλό ξενοδοχείο με αιρ κοντίσιον, η μοναδική φορά που ξεκουραστήκαμε πραγματικά. Από το Νέο Δελχί φύγαμε και προσγειωθήκαμε στο Καρατσι και την επόμενη ημέρα πετάξαμε για το Νταχράν. Εκεί μέναμε στις εγκαταστάσεις της USAF και την άλλη μέρα, ακολουθώντας τον πετρελαιοαγωγό μέχρι τις ακτές της Μεσογείου (παρόλο που είχαμε πάρει άδεια για IFR πτήση), φθάσαμε στη Λευκωσία μετά από 7,5-8 ώρες.

Στη Λευκωσία, λόγω των γεγονότων τότε με την ΕΟΚΑ, οι Άγγλοι δεν μας επέτρεψαν να βγούμε από το αεροδρόμιο παρά τις χιλιάδες προσκλήσεις από τους Ελληνοκυπρίους. Βεβαίως, το πρώτο βράδυ της παραμονής μας οι Άγγλοι "παρέθεσαν" δεξίωση προς τιμή μας. Τα εισαγωγικά είναι γιατί μετά το τέλος της δεξίωσης, μας ζήτησαν να... πληρώσουμε από 3-4 δολάρια ο καθένας! Πραγματικά μια δεξίωση προς... τιμή μας», λέει γελώντας... Όμως η πατρίδα ήταν πια λίγες ώρες μακριά. Μετά από συνενόηση με το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, το Σμήνος έλαβε διαταγή να κατευθυνθεί προς τη Ρόδο όπου θα έμενε δύο ημέρες πριν πετάξει για την Αθήνα. Στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, τους ξενητεμένους Έλληνες αεροπόρους υποδέχθηκαν ο τότε υπουργός Άμυνας Παν. Κανελλόπουλος, η στρατιωτική ηγεσία και πάνω απ' όλα οι συγγενείς και οι φίλοι τους. Στο ίδιο αεροδρόμιο απ' όπου ξεκίνησαν οι ντακότες πέντε χρόνια πριν, πίσω από την παράταξη των «πολεμικών» C-47 τα πρώτα τζετ της Πολεμικής Αεροπορίας άστραφταν στον Μαγιάτικο ήλιο, ασημένιοι άγγελοι μιας επαναστατικής νέας εποχής. Και όμως, σε πείσμα των σύγχρονων καιρών, οι ντακότες έμειναν και έδωσαν το παρόν τα χρόνια που ακολούθησαν. Πολλοί από τους πιλότους που πέταξαν μαζί τους στην Κορέα δέθηκαν αργότερα στο κρόνιο ενός τζετ και έκαναν πράγματα ασύλληπτα γι' αυτούς τους αεροπορικούς θρύλους που ακόμη και σήμερα αρνούνται να εγκαταλείψουν τους ουρανούς. Ο βαθύς, χαρακτηριστικός θόρυβος των δύο R-1830, ένας θόρυβος που δεν μπορείς να κανέναν άλλο, μας διαβεβαιώνει γι' αυτό. Μερικοί, όπως ο Ακριβός Τσολάκης και ο Λάμπρος Κανελλόπουλος, είχαν την τύχη να βιώσουν τις εξελίξεις στις

Οι ντακότες υπήρξαν αχώριστοι σύντροφοι και συμπολεμιστές των πληρωμάτων εδάφους και αέρος. Με την επιστροφή τους στην πατρίδα, συνέχισαν να εκτελούν το καθήκον τους ενταγμένα στις 355 και 356 Μοίρες Μεταφορών με έδρα την Ελευσίνα και το ΣΕΔΕΣ αντίστοιχα. Σήμερα σαράντα ακριβώς χρόνια από την επιστροφή τους στην Ελλάδα, τουλάχιστον τρία C-47 διασώζονται παρηνλισμένα, τα s/n 49-2630 και 49-2637 στο ΚΕΑ Ελληνικού και το 49-2620 στο χώρο απόσυρσης του ΣΕΔΕΣ. Το θρυλικό όμως 49-2622 συνεχίζει να πετά επιχειρησιακά ενταγμένο στο 355/1 ΣΤΜ με έδρα την Ιστορική Αεροπορική Βάση ΣΕΔΕΣ. Από όσο γνωρίζουμε, το «622» αποτελεί παγκόσμια μοναδικότητα ως το μόνο αεροπλάνο ανά την Υφήλιο που έλαβε μέρος στον πόλεμο της Κορέας και εξακολουθεί μέχρι σήμερα να πετά επιχειρησιακά τιμώντας τα χρώματα της ίδιας πολεμικής αεροπορίας. Αν όντως οι προθέσεις του Μουσείου της Π.Α. είναι η δημιουργία ενότητας με θέμα τον Πόλεμο της Κορέας, δεν νομίζουμε ότι κάποιος από τους παραπάνω βετεράνους θα είχε αντίρρηση να ξαναφορέσει τη στολή που δόξασε πριν από σαράντα χρόνια στη «Χώρα της Πρωινής Γαλήνης»... Οέμης Βρανάς

αεροπορικές μεταφορές διασχίζοντας τον κόσμο με αεροσκάφη που είχαν payload εκατονταπλάσιο του μεικτού βάρους ενός C-47... Κανείς όμως δεν θα ξεχάσει τον πιστό συμπολεμιστή του σε εκείνον τον ξεχασμένο πόλεμο. «Έκανε οτιδήποτε μπορούσες να φανταστείς... Ένα εκπληκτικό αεροπλάνο που ποτέ δεν μας "πούλησε", λέει με έμφαση ο Αση/χος Τσολάκης. «Δεν ήταν απλώς ένα αεροπλάνο με "χαρακτήρα", ήταν αληθινός Φίλος...» Ίσως η μεγαλύτερη φιλοφρόνηση για ένα πραγματικά μεγάλο αεροπλάνο, «όπως τα έφτιαχναν τότε».



Κορέα, C-47, s/n 49-2630 «92630» APHZ/MARS Πηγή: «Air Extra» 7-8/1985 Νο48, Arthur Pearcy.



C-47, s/n 49-2622 «92622». Αριθμός «2», διακριτικό γράμμα «E», NEPTUNE/ΠΟΣΕΙΔΩΝ, πηγή «Dakotas and Beches in Europe».



ΣΕΔΕΣ, C-47, s/n 49-2620 «92620», 6-5-94. Τα ηδάλια ύψους-βάθους και το ηηδάλιο διεύθυνσης είναι εντελώς κατεστραμμένα. Στην Κορέα έφερε τον αριθμό «4» και το διακριτικό γράμμα «F» (όπως και το «630») ενώ στο σύγχο αναγραφόταν το όνομα JUPITER/ZEY2.



ΣΕΔΕΣ, C-47, s/n 49-2630 «92630», 3/91 Ίσως η τελευταία φωτογραφία του «630» εν υπηρεσία. Από τον Απρίλιο του 1991 το αεροπλάνο έφυγε από το ΚΕΑ για ΙΡΑΝ, η οποία όμως δεν έμελλε να ολοκληρωθεί ποτέ.



ΣΕΔΕΣ, C-47, s/n 49-2622 «92622», 6-5-94.