

Συμβάν στη μακρινή Κορέα



Το γράμμα «Ε» ήταν το πρώτο διακριτικό που έφερε το 49-2622 στην Κορέα. Η ύπαρξη φωτογραφιών που δείχνουν τα C-47 του 13ου Σμήνους να φέρουν κατά την αναχώρησή τους από την Ελευσίνα το Νοέμβριο του 1950 αντίστοιχα γράμματα στο πίσω μέρος της ατράκτου μάς επιτρέπει να συμπεράνουμε πως το γράμμα «Ε» είχε βαφεί στην Ελλάδα. Τα περίφημα ονόματα των Ολύμπικων Θεών δόθηκαν μετά τον Οκτώβριο του 1951, όταν ανέλαβε τη διοίκηση του Σμήνους ο Επισμηναγός Γ. Πλειώνης. Γι' αυτό άλλωστε και τα C-47 49-2617 και 49-2612, που καταστράφηκαν στις 4/1/1951 και 26/5/1951 αντίστοιχα, δεν έφεραν ποτέ στο ρύγχος τους κάποια ονομασία.

ΣΤΟ ΤΕΥΧΟΣ Οκτωβρίου 2004 παρουσιάσαμε τα δύο ιστορικότερα επιχειρησιακά αεροσκάφη της ΠΑ, τα C-47 «49-2622» και ΚΚ 156, και αναφερθήκαμε στο συμβάν με πρωταγωνιστή το «49-2622» στο νησάκι Πάεγκ Γιο Ντο στην Κορέα, το Σεπτέμβριο του 1951. Μέσω του συλλόγου στις ΗΠΑ των βετεράνων «Αθιγγάνων» της 21st / 6461st TCS «Kyushu Gypsy Squadron Association» και πιο συγκεκριμένα του απόστρατου Επισμηναγού της USAF Dana Mansur, επικοινωνήσαμε με τον κύριο Σπύρο Ανδρεόπουλο, διευθυνόν στέλεχος του Ιατρικού Κέντρου του Πανεπιστημίου Stanford στην Καλιφόρνια.

Ο κύριος Ανδρεόπουλος το 1950 υπηρετούσε τη θητεία του ως Σμηνίτης στην ΕΒΑ, όταν αποφασίστηκε η αποστολή του στην Κορέα με το 13ο Σμήνος. Η εμπλοκή του με το «49-2622» ξεκινά την ημέρα του ατυχήματός του εν λόγω αεροσκάφους στο Πάεγκ Γιο Ντο, στις 17 Σεπτεμβρίου 1951, όπως παρακάτω περιγράφει ο ίδιος: «Μόλις μάθαμε στο Σμήνος για το συμβάν, ο Διοικητής Επισμηναγός Ανδρέας Γκορένκο επιβιβάστηκε σε άλλο αεροπλάνο του Σμήνους για να μεταβεί άμεσα στο Κ-53 (κωδική ονομασία του Πάεγκ Γιο Ντο). Μου ζήτησε να πάω μαζί του με τη φωτογραφική μου μηχανή, ώστε να τραβήξω φωτογραφίες απαραίτητες για την περαιτέρω διερεύνηση του συμβάντος. Απ' ό,τι θυμάμαι, οι επισκευές στο 622 έγιναν από μηχανικούς του 13ου Σμήνους, οι οποίοι ήλθαν από το αεροδρόμιο Κίμπο. Όταν ολοκληρώθηκαν οι πρόχειρες επισκευές, ξαναεπισκέφθηκα τη βάση της Λεοπάρδαλης (ονομασία του Πάεγκ Γιο Ντο λόγω του σχήματός του), για να φωτογραφίσω την απογείωση του 622. Περιττό να αναφέρω ότι μετά τις πρόχειρες επισκευές, κατά την απογείωση, οι κινητήρες του 622 δονούνταν και έτριζαν δίνοντάς μας την εντύπωση ότι παρατηρούσαμε ένα λαβωμένο πουλί. Δυστυχώς, από τις φωτογραφίες της απογείωσης δεν κράτησα αντίγραφα, παραδίδοντας το σύνολο των φωτογραφιών και σημειώσεών μου στο Υπουργείο Αεροπορίας το 1952, όταν επέστρεψα στην Ελλάδα».

Ο νεαρός τότε Σμηνίτης δεν έγραψε στα αντίγραφα των φωτογραφιών που κράτησε ούτε τη ημερομηνία ούτε το serial number του εμπλεκόμενου αεροσκάφους. Όμως, τόσο οι φωτογραφίες όσο και η περιγραφή του συμβάντος σε συνδυασμό με τα γραφόμενα στο βιβλίο «ΚΟΡΕΑ» του Αντισμηναρχου ε.α. Ακριβού Τσολάκη, δεν αφήνουν καμιά απολύτως αμφιβολία για την ταυτότητα του C-47.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο τρόπος μετάβασης του Σμηνίτη Ανδρεόπουλου στην Κορέα:

«Όταν το 13ο Σμήνος ετοιμαζόταν να αναχωρήσει από την Αεροπορική Βάση Ελευσίνας το Νοέμβριο του 1950, αποφασίστηκε ένα αμερικανικό C-47 να έλθει μαζί μας ως συνοδό αεροσκάφος. Ο λόγος ήταν η έλλειψη προξενικής βοήθειας σε πολλές χώρες στις οποίες το 13ο Σμήνος θα έπρεπε να προσγειωθεί για ανεφοδιασμό και συντήρηση κατά τη διαδρομή προς την Ιαπωνία.

Αναμένεμα λοιπόν ότι οι Αμερικανοί θα μας βοηθούσαν, αν χρειαζόταν, ερχόμενοι σε επαφή με τις πρεσβείες και τα προξενεία τους σ' αυτές τις χώρες.

Η ΕΒΑ είχε ορίσει αυστηρούς περιορισμούς για το βάρος του μεταφερόμενου φορτίου στα C-47 της. Το μέγιστο επιτρεπτό βάρος ήταν 7.000 λίβρες. Μόλις λοιπόν το φορτίο

Το σύστημα προσγείωσης του 49-2622 αμέσως μετά τη ρυμούλκσή του από τη θάλασσα, στις 17 Σεπτεμβρίου 1951.



κάποιοι C-47 έφθανε στο όριο, υπήρχε μια τάση στα ελληνικά πληρώματα να προτείνουν τη φόρτωση του υπέρβαρου μέρους του φορτίου στο αμερικανικό C-47.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το συνοδό αεροσκάφος να είναι υπερφορτωμένο με πρόσθετες δεξαμενές καυσίμου, ανταλλακτικά, εργαλεία, εφόδια και το πλήρωμα εδάφους. Όντως, σε κάθε απογείωση χρειαζόταν όλο το διαθέσιμο μήκος του διαδρόμου, κάποιες φορές μάλιστα απογειωνόταν κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή. Αυτό μπορού να το καταθέσω με σιγουριά, αφού επέβαινα κι εγώ στο εν λόγω C-47!

Η κατάσταση των πτερυγίων της δεξιάς έλικας του 49-2622, καθώς και η ζημιά στο ρύγχος, μαρτυρούν τη σφοδρότητα με την οποία προσέκρουσε το αεροσκάφος στη θάλασσα.



Πριν την αναχώρηση από την Ελευσίνα, ο Επισμηναγός Γκορένκο με έβαλε «εθελοντικά» να πετάξω με τους Αμερικανούς, ώστε να εκτελώ παράλληλα και χρέη συνδέσμου αφού γνώριζα την αγγλική γλώσσα. Λέω «εθελοντικά», διότι κανείς δεν έδειχνε ιδιαίτερη προθυμία να επιβιβαστεί στο υπέρβαρο αμερικανικό αεροσκάφος. Μάλιστα κυκλοφορούσε η φήμη ότι ποτέ δεν θα μπορούσε να απογειωθεί έτσι φορτωμένο. Μετά την απογείωση από την Ελευσίνα και δύο διανυκτερεύσεις - μία στη Λευκωσία και μία στο Νταχράν - προσγειωθήκαμε στο Καράτσι, όπου για υγειονομικούς λόγους όλο το Σμήνος τέθηκε σε 10ήμερη καραντίνα. Ευτυχώς, το αμερικανικό πλήρωμα επικοινωνήθηκε με την αμερικανική πρεσβεία και έτσι έληξε συντομότερα αυτή η αδικαιολόγητη καθυστέρηση και συνεχίσαμε την πτήση για το Νέο Δελχί, όπου γίναμε δεκτοί με μεγάλες τιμές. Όταν απογειωθήκαμε από το Νέο Δελχί για το Αλαχάμπ, ο Αμερικανός κυβερνήτης με κάλεσε να καθίσω στη θέση του και να απολαύσω την καταπληκτική θέα των Ιμαλαΐων στα αριστερά μας, ενώ το πλήρωμα καθόταν πάνω στις πρόσθετες δεξαμενές καυσίμου κι έπαιζε χαρτιά! (Το αεροσκάφος πετούσε με αυτόματο πιλότο). Η αποστολή του υπερφορτωμένου αμερικανικού αεροσκάφους τερματίστηκε άδοξα στις 15/11/1950 στο Αλαχάμπ της Ινδίας, κατά τη διάρκεια προσγείωσης για ανεφοδιασμό και περιοδική συντήρηση. Κάνανε πολύ βαριά προσγείωση, που προκάλεσε σοβαρές ζημιές στο σύστημα προσγείωσης, καθώς και σε άλλα μέρη του C-47.

Όταν έγινε αντιληπτό ότι τα απαιτούμενα ανταλλακτικά θα έκαναν εβδομάδες να φθάσουν στο Αλαχάμπ, μετεπιβιβάστηκα στο αεροσκάφος του Σμηναγού Τζοβλά και συνεχίσαμε με το υπόλοιπο Σμήνος για Rangoon, Saigon, Clark Field, Okinawa και τον τελικό μας σταθμό, την Αεροπορική Βάση Itazuke στο Fukuoκα της Ιαπωνίας».

Σύμφωνα με έρευνα του κυρίου Γιώργου Μέρμηγκα, στο ημερολόγιο του 13ου Σμήνους που φυλάσσεται στη Διεύθυνση Ιστορίας της ΠΑ αναγράφεται ότι το εν λόγω ατύχημα αφορούσε το C-47 με s/n 49-2613 που ανήκε στη δύναμη της ΕΒΑ.

Το πλήρωμά του αποτελούσαν οι Αμερικανοί:

Ταγματάρχης Thomson (κυβερνήτης)

Λοχαγός Irwin (συγκυβερνήτης)

Υπολοχαγός Robinson (ραδιοαυτίλος)

Επιλοχίας Doran (ασυρματιστής)

Επιλοχίας Pirmik (ιπτάμενος μηχανικός)

Για την ιστορία αναφέρουμε ότι το C-47 49-2613 σώζεται μέχρι σήμερα και εκτίθεται στις εγκαταστάσεις της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης στο Αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, όμως σε όχι ιδιαίτερα καλή κατάσταση. ☒

Αν και κατά το συμβάν το αεροπλάνο εκτράπηκε δεξιά και κατέληξε στη θάλασσα, είναι εμφανής η στρέβλωση του πτερυγίου της αριστερής έλικας.

Όσοι ενδιαφέρονται να μάθουν περισσότερες πληροφορίες και λεπτομέρειες για την πενταετή αποστολή του 13ου Σμήνους στην Κορέα θα πρέπει να κάνουν υπομονή μέχρι το Μάιο ώστε να προμηθευτούν την ειρειακή έκδοση για τα πενήντα χρόνια από την επιστροφή του 13ου Σμήνους στην Ελλάδα με τίτλο «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΤΕΡΑ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ» που ετοιμάζει ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Βετεράνων Αεροπορίας (ΠΑ.ΣΥ.ΒΕΤ.Α.)