

ΕΒΑ 13ο ΣΜΗΝΟΣ

Το Μάιο του 2005 συμπληρώνονται πενήντα χρόνια από την επιστροφή του 13ου Σμήνους της ΕΒΑ από την Κορέα. Με την προσγείωσή του στην Ελευσίνα στις 23 Μαΐου του 1955 τερματίστηκε η πιο μακρινή σε απόσταση, πιο μεγάλη σε διάρκεια και πιο αιματοβαμμένη πολεμική αποστολή της Αεροπορίας μας κατά το δεύτερο ήμισυ του εικοστού αιώνα.



Ο ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ του Β' Π.Π. βρήκε την Κορέα υπό ιαπωνική κατοχή. ΗΠΑ και Σοβιετική Ένωση συμφώνησαν να αποπλίσουν οι μεν πρώτες τις ιαπωνικές δυνάμεις που βρίσκονταν νότια του 38ου παράλληλου, η δε δεύτερη τις ιαπωνικές δυνάμεις στα βόρεια. Στη συνέχεια τα δύο μέρη θα ενώνονταν και οι κάτοικοι της ενοποιημένης Κορέας θα αποφάσιζαν μόνιμα για το μέλλον τους. Αντί αυτού, τόσο οι Αμερικανοί όσο

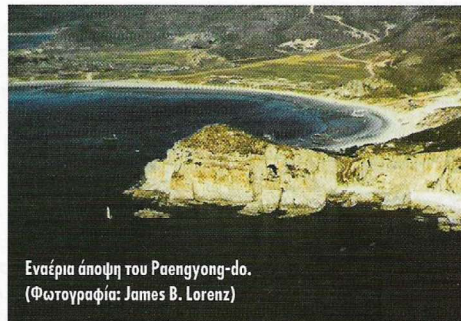
και οι Σοβιετικοί εγκατέστησαν κυβερνήσεις στα δύο τμήματα της Κορέας σύμφωνα με τα δικά τους συμφέροντα, προσβλέποντας ο καθένας στην κηδεμονία της μελλοντικά ενοποιημένης Κορέας. Στις 25 Ιουνίου 1950 η Βόρεια Κορέα εισβάλλει στη Νότια Κορέα και ο ΟΗΕ αποφασίζει να σταλούν δυνάμεις του προς ενίσχυση της τελευταίας. Οι ΗΠΑ στέλνουν πολυάριθμες στρατιωτικές δυνάμεις και απωθούν τους Βορειοκορεάτες βόρεια του 38ου παράλληλου, ενώ η Σοβιετική Ένωση εφοδιάζει με κάθε είδους στρατιωτικό υλικό τη Βόρεια Κορέα. Τον Οκτώβριο του 1950 εμπλέκε-



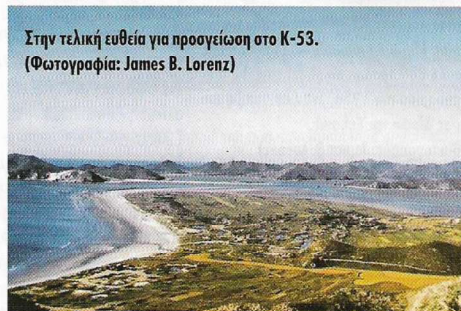
Το σήμα του Συλλόγου των βετεράνων της 21ης Μοίρας Μεταφορών (Kyushu Gypsies), όπου ήταν ενταγμένο και το 13ο Σμήνος της ΕΒΑ.

K-53, 18 Σεπτεμβρίου 1951. Την επομένη του ατυχήματος έφθασε στο K-53 ο διοικητής του 13ου Σμήνους επισημναγός Ανδρέας Γκορένκο. Από αριστερά προς τα δεξιά, ο ασυρματιστής του 49-2622 σμηνίας Ίων Χρυσολωράς, ο επισημναγός Γκορένκο, ο υποσημναγός Α/Τ (ασυρματιστής) Δημήτριος Πολυμενάκος και ο συγκυβερνήτης του 49-2622 ανθυποσημναγός Κων/νος Μαγκλίνης. Γονατιστός, ο ναυτίλος υποσημναγός Παιρασμάκης.
(Φωτογραφία: Σπύρος Ανδρέαπουλος)

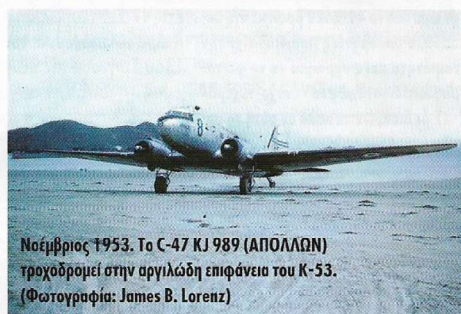
ται ανεπίσημα στις πολεμικές επιχειρήσεις και η Κίνα στο πλευρό της Βόρειας Κορέας, πολεμώντας από το έδαφος της Νότιας Κορέας. Κάπως έτσι έχουν τα πράγματα όταν αποφασίζεται η αποστολή Εκστρατευτικού Σώματος από την Ελλάδα υπό τη σημαία του ΟΗΕ, καθώς και η αποστολή Σμήνους αεροσκαφών C-47 Skytrain της τότε ΕΒΑ. Στις 11 Νοεμβρίου 1950 αναχωρεί από την Ελευσίνα το 13ο Σμήνος με επτά C-47. Οι Έλληνες Αεροπόροι φθάνουν στην Ιαπωνία την 1η Δεκεμβρίου 1950 και σε ελάχιστες ημέρες αναλαμβάνουν αποστολές κατά τη διάρκεια των οποίων δώδεκα άνδρες θα πληρώσουν το ανώτατο τίμημα σε τρία θανατηφόρα περιστατικά. Οι εχθροπραξίες θα τερματιστούν στις 27 Ιουλίου 1953 με την υπογραφή ανακωχής, ενώ το 13ο Σμήνος θα συνεχίσει την παραμονή του στην Κορέα εκτελώντας αποστολές μεταφοράς εφοδίων και προσωπικού. Στις 8 Μαΐου 1955 τα πέντε C-47 του Σμήνους (τέσσερα καταστράφηκαν στην Κορέα ενώ τον Αύγουστο του 1951 προστέθηκαν στη δύναμή του άλλα δύο ως αναπλήρωση απωλειών) αναχωρούν από την Ιαπωνία, για να προσγειωθούν στην Ελευσίνα στις 23 Μαΐου 1955. Από τα πέντε αυτά C-47, το KJ 989 (ΑΠΟΛΛΩΝ) θα συντριβεί στις 12 Φεβρουαρίου 1956 στο όρος Δίρφη της Εύβοιας. Ήταν ο μόνος Έλληνας «βετεράνος της Κορέας» που βρήκε το τέλος του σε διατεταγμένη υπηρεσία. Τα τρία από τα τέσσερα εναπομείναντα C-47 του 13ου Σμήνους διαλύθηκαν άδοξα τα τελευταία επτά χρόνια, για να πουληθούν ως άχρηστο υλικό: το 49-2620 (ΖΕΥΣ) στο ΣΕΔΕΣ το 1998, τα 49-2630 (ΑΡΗΣ) και 49-2637 (ΗΡΑ) στο ΚΕΑ Ελληνικού, το 2003. Δεν υπήρξε, δυστυχώς, καμία μέριμνα να σωθεί κάποιο από αυτά και να ενταχθεί στο Μουσείο της ΠΑ, όπου, ειρωνικά, εκτίθενται



Εναέρια άποψη του Paengyong-do.
(Φωτογραφία: James B. Lorenz)



Στην τελική ευθεία για προσγείωση στο K-53.
(Φωτογραφία: James B. Lorenz)



Νοέμβριος 1953. Το C-47 KJ 989 (ΑΠΟΛΛΩΝ) τροχοδρομεί στην αργιλώδη επιφάνεια του K-53.
(Φωτογραφία: James B. Lorenz)

ένα F-86E και ένα MiG-15 αναπαριστώντας αεροσκάφη που έδρασαν στον πόλεμο της Κορέας με αμερικανικά και βορειοκορεατικά εθνόσημα αντίστοιχα! Το μόνο διασωθέν αεροπλάνο του Σμήνους είναι το 49-2622 (ΠΟΣΕΙΔΩΝ), το οποίο βρίσκεται από τις 31 Αυγούστου 2004 στις εγκαταστάσεις της ΕΑΒ για επιθεώρηση IRAN (Inspect and Repair As Necessary), που θα του επιτρέψει να πετά για πολλά χρόνια ακόμα! Όσο κι αν ακούγεται απίστευτο, αυτός ο Μαθουσάλας της αεροπορίας δε σταμάτη-

«Πέρασα το χειμώνα του 1951 στο νησάκι Cho-do, περίπου 125 μίλια βόρεια του Paengyong-do.

Ελληνικά αεροπλάνα έριξαν ανταλλακτικά για να επισκευάσω έναν πομπό VHF, ενώ το Δεκέμβριο έριξαν αντιβιοτικά για πέντε από εμάς που είχαμε σοβαρά πνευμονολογικά προβλήματα. Μας έριχναν επίσης και την αλληλογραφία μας, ακόμα και με πολύ άσχημο καιρό.

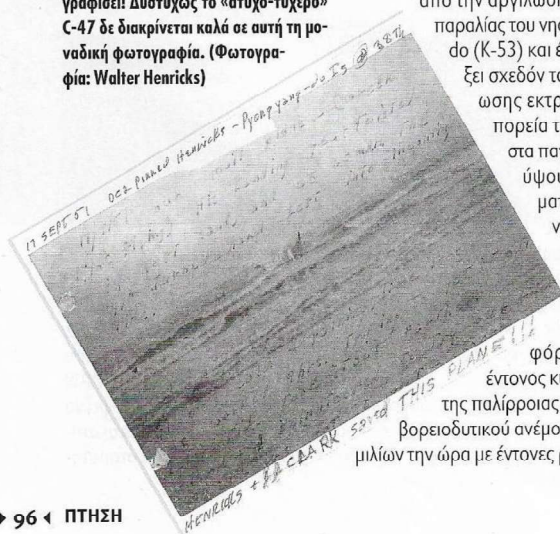
Το Σμήνος σας έδρασε αξιοθαύμαστα! Εκτιμούσαμε ιδιαίτερα τις υπηρεσίες που πρόσφεραν οι Έλληνες Αεροπόροι. Έρχονταν σ' εμάς όταν κανένας άλλος δε θα το δοκίμαζε λόγω του άσχημου καιρού. Ήταν πραγματικά σπουδαίοι Αεροπόροι!»

Walter Henricks, Cpl, USAF, 606th AC&W Sqn, Paengyong-do, Cho-do



Φόρτωση του KJ 989 στο K-53, Νοέμβριος 1953. Αν και επιβίωσε στην Κορέα, το KJ 989 έμελλε να χαθεί στις 12 Φεβρουαρίου του 1956, όταν συνετρίβη στο όρος Δίρφη της Εύβοιας. (Φωτογραφία: James B. Lorenz)

Την ώρα που το 49-2622 βρέθηκε στη Θάλασσα, ο υποσημηνίας Henricks είχε την ετοιμότητα και ψυχραιμία να το φωτογραφίσει! Δυστυχώς το «άτυχο-τυχερό» C-47 δε διακρίνεται καλά σε αυτή τη μοναδική φωτογραφία. (Φωτογραφία: Walter Henricks)



σε ούτε στιγμή να υπηρετεί την ΠΑ από το 1949 που εντάχθηκε σ' αυτήν! Αποτελεί σε παγκόσμια κλίμακα τη μόνη γνωστή περίπτωση αεροπλάνου που έδρασε στον πόλεμο της Κορέας και εξακολουθεί ακόμα να πετά με την ίδια Πολεμική Αεροπορία όπως και τότε! Στην ιστορία του C-47 s/n 49-2622 (ΠΟΣΕΙΔΩΝ) έχουμε αναφερθεί στα τεύχη Οκτωβρίου 2004 και Απριλίου 2005 της «Π&Δ», δίνοντας έμφαση στην περιπέτεια του εν λόγω αεροπλάνου στο νησάκι Paengyong-do, όταν το «49-2622» έφθασε κυριολεκτικά στο χείλος της καυστροφής.

Με αφορμή την επέτειο των πενήντα χρόνων από την επιστροφή του Ι 3ου Σμήνους της ΕΒΑ στην Ελλάδα ύστερα από πέντε χρόνια επιχειρήσεων τόσο στην πρώτη γραμμή του πυρός κατά τη διάρκεια του πολέμου όσο και μετά τη λήξη των εχθροπραξιών, παρουσιάζουμε κάποια νεότερα στοιχεία που έχουν έρθει στην επιφάνεια και φωτίζουν τις πραγματικά δραματικές συνθήκες κάτω από τις οποίες σώθηκε το C-47 s/n 49-2622.

Στις 17 Σεπτεμβρίου του 1951, περί τις επτά η ώρα το απόγευμα, το C-47 s/n 49-2622 του Ι 3ου Σμήνους της ΕΒΑ στην απογείωσή του από την αργιλώδη επιφάνεια της παραλίας του νησιού Paengyong-do (K-53) και έχοντας αναπτύξει σχεδόν ταχύτητα απογείωσης εκτράπηκε από την πορεία του και κατέλιξε στα παγωμένα νερά. Τα ύψους 8 ποδιών κύματα έμπαιναν συνεχώς στο εσωτερικό της ατράκτου από την ορθάνοιχτη διπλή θύρα φόρτωσης, ενώ ο έντονος κυματισμός, λόγω της παλirroιας και του δυνατού βορειοδυτικού ανέμου έντασης 30-40 μιλίων την ώρα με έντονες ριπές, ανασήκω-

νε όλο το αεροπλάνο και με κάθε κύμα το «49-2622» πα-
ρασυρόταν κατά δύο πόδια περίπου προς τα ανοικτά της
Κίτρινης Θάλασσας. Και σαν να μην ήταν αρκετά τα παρα-
πάνω, τη στιγμή του ατυχήματος ξέσπασε μια πολύ έντονη
καταιγίδα! Όλα έδειχναν ότι το αεροπλάνο ήταν καταδικα-
σμένο να παραισυχρηθεί στα ανοικτά και να χαθεί για πάντα.
Το γεγονός διαδραματίστηκε μπροστά στα έκπληκτα μάτια
των ανδρών του 2ου κλιμακίου της 606ης Μοίρας Αερο-
πορικού Ελέγχου και Προειδοποίησης της USAF (606th
AC&W Squadron), οι οποίοι περίμεναν την επιβίβαση τους
σε μεταγωγικό πλοίο LST (Tank Landing Ship) προκειμένου
να επιστρέψουν στη βάση της Μοίρας στο K-14 (Kimpo). Ο
υποσημηνίας Walter Henricks και ο σημηντής James Clark
χωρίς κανένα δισταγμό έβγαλαν τα ρούχα τους και με τα
εσώρουκα έπεσαν στα παγωμένα νερά για να βοηθήσουν
το τριμελές πλήρωμα να βγει στη στεριά.

Ο υποσημηνίας δεν θυμάται αν το C-47 μετέφερε επιβάτες.
Το σίγουρο είναι πως το ελληνικό πλήρωμα είχε μείνει τε-
λευταίο στο αεροπλάνο. Καθένας τους πήρε και από έναν
Έλληνα αεροπόρο στους ώμους και τους άφησαν στη στε-
ριά, χωρίς όμως να είναι γνωστό ποιος βοήθησε τον τρίτο.
Ο Henricks ξανακολύμπησε μέχρι το αεροπλάνο και βου-
τώντας μέσα από τη δεξιά έξοδο έκτακτης ανάγκης της
ατράκτου έσωσε και τέσσερα πακέτα με άκρως απόρρητα
έγγραφα που έστελνε ο διοικητής του Paengyong-do, συ-
νταγματάρχης των Rangers John McGee, προς το Αρχηγείο
της 8ης Στρατιάς. Ο συνταγματάρχης ήταν ο σύνδεσμος με
όλους τους Κορεάτες αντάρτες στη δυτική ακτή της Κορέ-
ας και οι πληροφορίες για τις κινήσεις του αντιπάλου που
περιείχονταν στα πακέτα ήταν ζωτικής σημασίας για την εξέ-
λιξη των στρατιωτικών επιχειρήσεων.

Στην προσπάθειά τους να επιβραδύνουν την απώλεια του
αεροπλάνου, οι Henricks και Clark περνούσαν μία αλυσίδα γύ-
ρω από τον ουραίο τροχό του «92622» και την ασφαλίζουν
σε ένα όχημα 3/4 τόνου. Είναι προφανές ότι το μικρό όχημα
δεν μπορεί να βοηθήσει παρά ελάχιστα και, έτσι, οι δύο άν-
δρες με αλληπάλληλες βουτιές στα παγωμένα νερά κατορ-
θώνουν να περάσουν άλλες δύο αλυσίδες γύρω από τον ου-
ραίο τροχό, που δένουν σε τρία φορτηγά 6x6 των δύομισι
τόνων, τα οποία με το βίντσι τους τραβούν και από μία αλυ-
σίδα, ρυμουλκώντας αργά το «92622» προς τη στεριά.
Όμως κατά την απόπειρα πρόσδεσης της τρίτης αλυσίδας η
δυνατή παλirroια ρουφάει τον Henricks, ενώ την ίδια στιγ-
μή το ουραίο τμήμα του αεροπλάνου επικάθεται στην πλά-
τη του και τον εγκλωβίζει στο βυθό.

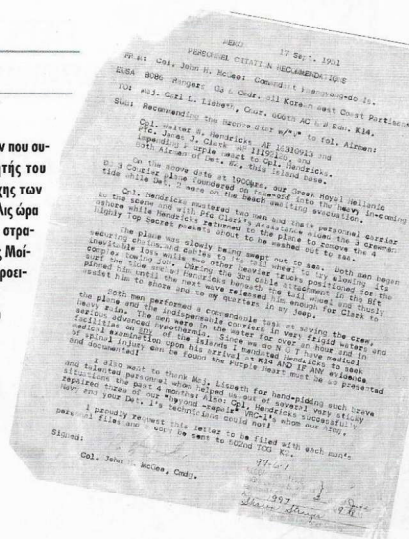
Ο Clark αντιλαμβάνεται τι συνέβη και βουτώντας τον αγκα-
λιάζει από τους αστραγάλους. Μόλις το επόμενο κύμα ανα-
σηκώνει την ουρά του αεροπλάνου, ο Clark βγάζει τον
Henricks στην επιφάνεια και τον μεταφέρει στη στεριά.
Έχει περάσει πάνω από μία ώρα από τη στιγμή που βούτη-
ξαν και είναι και οι δύο σε αξιοθρήνητη κατάσταση, μελο-
νιασμένοι από το κρύο και με υποθερμία. Στην παραλία
βρίσκεται ο συνταγματάρχης McGee, ο οποίος τους μετα-
φέρει αμέσως με το τζιπ του στο οίκημά του, όπου βρίσκε-
ται ο μοναδικός λουτήρας με ζεστό νερό σε όλο το νησί!

Το καυτό νερό και το ρούμι συνεφέρουν κάπως τους δύο ήρωες, ενώ ο συνταγματάρχης συντάσσει την ίδια ώρα πρόταση απονομής μεταλλίων για τη γενναία πράξη τους. Προτείνει στο μοίραρχο του 606th AC&W Squadron να τους απονεμηθεί το «Bronze Star with Valor», ενώ για τον Henricks επιπρόσθετα το «Purple Heart», αν αποδειχθεί ύστερα από ιατρικές εξετάσεις η σοβαρότητα του τραυματισμού του. Στην πλάτη του υποσημηνία είχε σχηματιστεί μια έντονη οδόντωση, προφανώς από την έντονη πίεση που δέχτηκε. Άμεση ιατρική γνωμάτευση δεν μπορούσε να υπάρξει, λόγω της έλλειψης οργανωμένων ιατρικών εγκαταστάσεων στο Raengyong-do. Στη συνέχεια, ο συνταγματάρχης μεταφέρει με το τζιπ του τους δύο άνδρες στην παραλία, απ' όπου επιβιβάζονται στο LST. Αν και το έγγραφο παραδόθηκε από τον Henricks στο μοίραρχο του, καμία απολύτως διάκριση δεν τους απονεμήθηκε ούτε από την USAF ούτε από την EBA. Πρέπει να σημειωθεί ότι το ουραίο τμήμα του «49-2622» προξένησε μόνιμο προβλήματα στη μέση του υποσημηνία, που για αντιμετώπισή του χρειάστηκαν δύο χειρουργικές επεμβάσεις και μία ένωση σπονδύλου.

Χάρη σε αυτούς τους δύο Αμερικανούς μπορεί σήμερα η ΠΑ να υπερφανεύεται ότι είναι η μόνη πολεμική αεροπορία σε παγκόσμιο κλίμα που διαθέτει ακόμα πλόιμο στρατιωτικό αεροσκάφος που έδρασε στον πόλεμο της Κορέας και ένα από τα τρία τελευταία στρατιωτικά C-47 που πετούν σε όλη την Ευρώπη. Οι αλυσίδες και τα συρματοδόχονα που έσωσαν το 1951 το θρυλικό «Ποσειδώνω» μετουσιώνονται στις μέρες μας σε ομφάλιο λώρο που συνδέει το χτες με το σήμερα της ΠΑ, αγκαλιάζοντας πάνω από μισό αιώνα προσφοράς και θυσίας των Ελλήνων Αεροπόρων. Δεχόμενοι τη διαχρονική αξία του ρητού «κάλιο αργά παρά ποτέ», ευχόμαστε η ηγεσία της ΠΑ να τιμήσει όπως αρμόζει αυτούς τους δύο ήρωες, παρασημοφορώντας τους έστω και μετά από 54 χρόνια. Τα στοιχεία του Walter Henricks είναι ήδη στη διάθεση της ΠΑ, ενώ συνεχίζεται η έρευνα για τον εντοπισμό του James Clark ή των άμεσων συγγενών του.

Η παραπάνω παρουσίαση βασίστηκε σε στοιχεία που αντλήθηκαν τόσο από την αλληλογραφία μας με τον Walter Henricks όσο και από το έγγραφο σύστασης απονομής διακρίσεων που συνέταξε ο συνταγματάρχης John H. McGee με αφορμή την ηρωική προσφορά των Henricks και Clark στη διάσωση του C-47 s/n 49-2622.

Η σύσταση απονομής διακρίσεων που συνέταξε και υπέγραψε ο διοικητής του Raengyong-do, συνταγματάρχης των Rangers John H. McGee, λίγη μόλις ώρα μετά τη γενναία πράξη των δύο στρατεύσιμων Αμερικανών της 606ης Μοίρας Αεροπορικού Ελέγχου και Προειδοποίησης.
(Φωτογραφία: Walter Henricks)



«Το Raengyong-do ήταν ένα απομονωμένο νησάκι πολύ κοντά στη θάλασσα. Αυτό καθιστούσε πολύ δύσκολο τον ανεφοδιασμό του με το αναγκαίο προσωπικό, καύσιμα, φαγητό και εφόδια. Ο βιολίς εξοπλισμός κατέφθανε κατά καιρούς με μεταγωγικά πλοία LST, ενώ ελαφριά φορτία, προσωπικά και ταχυδρομεία κατέφθαναν από αέρος χάρη στο διάδρομο προσέγγισης του νησιού σχεδόν σε ημερήσια βάση. Αεροσκάφη της USAF εκτελούσαν κάποια από αυτά τα δρομολόγια, αλλά το μεγαλύτερο μέρος τους αναλογούσε κατά κύριο λόγο στην EBA.

Πετώντας χαμηλά πάνω από τη θάλασσα για να αποφυγεί ο εντοπισμός τους, αυτοί οι αξιωματικοί και κατά τα φαινόμενα στρώματα πιλότοι έφθαναν στο νησί μας ανεξάρτητα από τον καιρό που επικρατούσε.

Αναλογιστείτε ότι το Raengyong-do είναι ένα μικρό νησάκι με μια καμπυλόγραμμη παραλία πέντε χιλιάδων ποδών (κατά την άμνηψη), περιτοιχισμένη από απόκρημνα βράχια, 125 μίλια από τη Σεούλ, σε εκθροική περιοχή, χωρίς εξοπλισμό ελεγχόμενης προσέγγισης για προσέγγιση. Το μόνο ναυτιλιακό βοήθημα σε άσχημο καιρό ήταν πορείες που δίνονταν από το κλιμάκιο Αεροπορικού Ελέγχου και Προειδοποίησης της USAF στο νησί.

Παρά τις συνθήκες αυτές, αν υπήρχε αρκετή ορατότητα να δουν το διάδρομο, αυτοί οι ηρωικοί πιλότοι θα ολοκλήρωναν την αποστολή τους. Πολύ συχνά, όταν ο καιρός ήταν απειλητικός, ακούγαμε τον υπόκωφο βόμβο των κινητήρων των C-47 και ξέραμε ότι η EBA είχε φθάσει. Έκω τη μεγαλύτερη εκτίμηση για την επίπονη προσπάθεια και πίστη όλων των πιλότων μεταφορικών αεροσκαφών αλλά ιδιαίτερα για τα μέλη της EBA, που καθημερινά αντιμετώπιζαν το άγνωστο με όπλα αεροπλάνα, υποστηρίζοντας την προσπάθεια των Ηνωμένων Εθνών».

James B. Lorenz, Sgt, USAF, 608th AC&W Sqn, Paengyong-do



Το 49-2622 σε μια επίσκεψή του στο K-53 την περίοδο 1954-1955.
(Φωτογραφία: μέσω James B. Lorenz)

The author wishes to thank Rev. Walter Henricks who, despite his bad health, immediately responded to all our requests about 49-2622's accident at K-53. Also, many thanks go to James Bernie Lorenz, USAF Sergeant with the 608 AC&W Squadron at K-53, for his decisive help in contacting Rev. Walter Henricks and for the wealth of information about K-53 provided by him.