

ΠΤΗΣΗ ΜΝΗΜΗΣ The Gypsies are Back

ΤΑ ΦΤΕΡΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ ΠΕΤΟΥΝ ΚΑΙ ΠΑΛΙ

Στις 11 του περασμένου Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε από την 113 Πτέρυγα Μάχης μια παγκοσμίως μοναδική, ιστορική πτήση, μια Πτήση Μνήμης. Έλληνες αεροπόροι, βετεράνοι του Πολέμου της Κορέας, πέταξαν μαζί με Αμερικανό συνάδελφό τους της ίδιας Μοίρας, της περίφημης Kyushu Gypsy Squadron, με το μοναδικό σε όλο τον κόσμο αεροπλάνο που έλαβε μέρος στις επιχειρήσεις και βρίσκεται ακόμη σε στρατιωτική υπηρεσία, το θρυλικό C-47S/n 49-2622 «ΠΟΣΕΙΔΩΝ». Η «Π&Δ» με την ιδιαίτερη ευαισθησία των ανθρώπων της στο θέμα βρέθηκε εκεί.





Το σχετικό αίτημα για την πτήση υποβλήθηκε από τον αμερικανικό σύλλογο βετεράνων Kyushu Gypsy Squadron Association (KGSA) και η Πολεμική Αεροπορία από την πρώτη στιγμή το αντιμετώπισε με πολύ θετική διάθεση, μέσα στο νέο πνεύμα που τη διέπει τα τελευταία χρόνια. Έτσι, μέσα σε χρόνο που αποτελεί πραγματικό ρεκόρ, ο Α/ΓΕΑ αντιστράτηγος (Ι) Γεώργιος Αυλωνίτης έδωσε το πράσινο φως για την υλοποίησή του.

Σκοπός της Πτήσης Μνήμης ήταν να τιμηθούν όλοι οι βετεράνοι, πεσόντες, αποβιώσαντες ή εν ζωή της Μοίρας των «Αθίγγανων» της Kyushu, καθώς και το αθάνατο αεροπλάνο τους, το θρυλικό Dakota για τους Έλληνες ή Gooney Bird για τους Αμερικανούς. Το ιστορικό 13ο Σμήνος της ΠΑ εκπροσωπήθηκε στην πτήση από τον ταξίαρχο (Ι) ε.α. Αργύριο Δεβετσιώτη και το σμήναρχο (PNA) ε.α. Κωνσταντίνo Γούλα, ενώ την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους ο σμήναρχος (PNA) ε.α. Γεώργιος Κωνσταντόπουλος και ο σμήναρχος (PNA) ε.α. Κωνσταντίνος Αντώνιος Λαμπρινός.

Η Μοίρα 21st/6461st 100th Carrier Squadron της USAF, στην οποία ήταν ενταγμένο επιχειρησιακά το 13ο Σμήνος, εκπροσωπήθηκε από τον αρχισμηνία MSgt (USAF) ret. Joseph L. Smith, ιπτάμενο μηχανικό, πρόεδρο του KGSA την περίοδο αυτή. Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι ανέκαθεν οι Έλλη-

νες αεροπόροι που βρέθηκαν στην Κορέα θεωρούσαν εαυτούς Gypsies, ενώ οι Αμερικανοί τους αποδέχονται πλήρως σαν μέλη της 21ης/6461ης Μοίρας. Χαρακτηριστική μάλιστα είναι η φράση με την οποία απευθύνθηκε ο Joe Smith προς τους Έλληνες συναδέλφους του: «We were flying in the same planes, we were living in the same tents, we were chasing the same women!» (Πετούσαμε τα ίδια αεροπλάνα, ζούσαμε στις ίδιες σκηνές... κυνηγούσαμε τις ίδιες γυναίκες!).

Σαν επίτιμο μέλος του KGSA, στην ιστορική πτήση συμμετείχε και ο υπογράφων, αν και δυστυχώς δεν κατέστη δυνατόν στον αγαπητό φίλο και επίσης μέλος του KGSA Ηλία Μαγκλίνη να έρθει στη Θεσσαλονίκη, παρά το γεγονός ότι είχε ήδη εγκριθεί και η δική του συμμετοχή. Λόγοι πέραν της θηλήσεώς του εμπόδισαν επίσης και το βετεράνο αεροπόρο σμήναρχο (Ι) ε.α. Ακριβό Τσολάκη να παρευρεθεί στην εκδήλωση και να πετάξει με τον ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ. Εδώ επίσης θα πρέπει να ευχαριστήσουμε το ΓΕΑ, που ικανοποιώντας σχετική παράκληση του KGSA ενέκρινε την επιβίβαση στο «622» των Δημήτρη Άγιου και Νίκου Χαντζή, χωρίς τη φωτογραφική (αλλά και κινηματογραφική) συμβολή τους οι μοναδικές εικόνες του άρθρου δεν θα είχαν γίνει ποτέ πραγματικότητα.



Ο κ. Smith χαιρετά τους συναδέλφους του μηχανικούς πριν την επιβίβαση στο αεροπλάνο. (Πασχάλης Παλαβούζης)

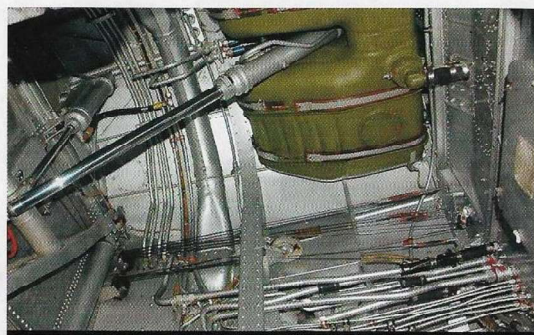


Ο ανθυποσμηναγός (ΤΥΜ) Ιωάννης Καραγαβριηλίδης μαζί με τον κ. Smith κάνουν τον προ πτήσης έλεγχο του ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ. (Νίκος Χαντζής)

1950

1980

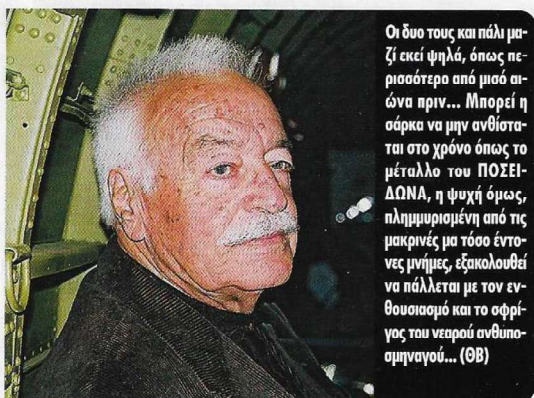
2000



Ο χώρος ανάυωσης του δεξιού κύριου τροχού δίνει μια μικρή μόνο ιδέα της άριστης κατάστασης που βρίσκεται ο ΠΟΣΕΙΔΩΝ! (Πασχάλης Παλαβούζης)



Ο ΠΟΣΕΙΔΩΝΑΣ (ζωντανεύει μέσα σ' ένα σύννεφο καυσαερίων από τον Νο 1 κινητήρα P&W R-1830. (Πασχάλης Παλαβούζης)



Οι δυο τους και πάλι μαζι εκεί ψηλά, όπως περισσότερα από μισό αιώνα πριν... Μπορεί η σάρκα να μην ανθίσταται στο χρόνο όπως το μέταλλο του ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ, η ψυχή όμως, πλημμυρισμένη από τις μακρινές μα τόσο έντονες μνήμες, εξακολουθεί να πάλλεται με τον ενθουσιασμό και το σφρίγος του νεαρού ανθυπομηχανικού... (ΘΒ)



11/11/2006, ώρα 11:00. Η Πτήση Μνήμης αποτελεί ήδη μέρος της Ιστορίας της ΠΑ. (Πασχάλης Παλαβούζης)

Η τελική ημερομηνία τέλεσης της πτήσης εμπεριείχε έντονο το στοιχείο της αβεβαιότητας και μέσα από αυτήν της ανησυχίας λόγω των άστατων καιρικών συνθηκών που συνήθως επικρατούν το Νοέμβριο στη Θεσσαλονίκη. Επιλέχθηκε όμως η 11η διότι συνέπιπτε με την 56η επέτειο της αναχώρησης του 13ου Σμήνους από την Ελευσίνα για την Ιαπωνία/Κορέα (11/11/1950), αλλά και διότι αυτή είναι η Ημέρα των Βετεράνων (Veterans Day) στις ΗΠΑ, ενώ δεν απέχει επίσης και από τον ετήσιο εορτασμό της ΠΑ. Τελικά, την ημέρα της πτήσης ο καιρός αποδείχθηκε κάτι παραπάνω από καλός, με ηλιοφάνεια, απεριόριστη ορατότητα και ασθενείς ανέμους, δηλαδή ιδανικές συνθήκες για να πετάξουμε στην Ιστορία.

Το πλήρωμα του ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ απαρτιζόταν από τον επισημναγό (Ι) Παναγιώτη Σαμαρά, διοικητή του 355/1 ΣΤΜ, το σμηναγό (Ι) Βασίλη Θεοδωράκη και τον ανθυπαιπιστή (Ρ/Ν) Θεόδωρο Παπαδόπουλο. Τους βετεράνους συνόδευε τιμητικά κατά την πτήση ο ιπτάμενος μηχανικός ανθυποσμηναγός (ΤΥΜ) Γιάννης Καραγαβριλίδης.

Στις 11:00 ακριβώς το «622» άφησε απλά το διάδρομο του ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ και, καθώς οι τροχοί του Ντακότα ξεκολλούσαν από το ταρμάκ, το αεροπλάνο μεταμορφώθηκε κυριολεκτικά σε μια κάψουλα του χρόνου. Οι θρυλικοί Kyushu Gypsies, οι Αθίγγανοι της Κιούσου, ήταν για άλλη μια φορά εδώ, ενωμένοι σάρκα και μέταλλο, ετοιμοπόλεμοι, έχοντας καταφέρει να γυρίσουν πίσω για πάνω από μισό αιώνα το αδυσώπητο ρολόι του χρόνου, τυ-

λιγμένοι σφιχτά στην αύρα των αναμνήσεων εκείνων των σκληρών μα τόσο ένδοξων χρόνων τους στους ουρανούς της Χώρας της Πρωινής Γαλινής... Όχι, δεν ήταν μια πτήση πάνω από τη Θεσσαλονίκη.

Ήταν άλλη μια αποστολή από το Κ-16 για το Κ-13, το Κ-6, το Κ-8, το Κ-10... Δεν ήταν ο Θερμαϊκός κόλπος κάτω από τα φτερά του ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ...

Ήταν η Κίτρινη Θάλασσα που σφικταγκάλιαζε το Κ-53 και το τραγικό Κ-54... Στον ουράνιο θόλο δεν σχηματίζονταν τα contrails των επιβατικών αεροσφαιρίων αλλά τα αντίτοικα των Sabres της USAF που πήγαιναν να συναντήσουν τα βορειοκορεατικά MiG-15 πάνω από τον ποταμό Yalu.

Τα βουρκωμένα μάτια όχι μόνο των βετεράνων αλλά και των εν ενεργεία συναδέλφων τους κατά τη διάρκεια της πτήσης καταμαρτυρούσαν αδιάφυστα τον άρρηκτο δεσμό που σφυρηλατεί η Αεροπορία ανάμεσα στα παιδιά της μέσα από έντονα φορτισμένες στιγμές, υπερφραλαγγίζοντας κάθε φραγμό ηλικίας, βαθμού, ειδικότητας, ακόμη και εθνικότητας.

Το πολύτιμο φορτίο σ' αυτή την αποστολή των Gypsies ήταν η ίδια η ιστορία τους! Αντίτυπα του καταπληκτικού λευκώματος «Ελληνικά Φτερά στον Πόλεμο της Κορέας», που με τόση αγάπη, κόπο και μεράκι δημιουργήσαν ο υποπτέραρχος (Ι) ε.α. Παναγιώτης Βαρδής Παπαδάκης και ο ταξίαρχος (Ι) ε.α. Βασίλειος Οικονόμου, παραχωρήθηκαν από το Γραφείο Δημοσίων Σχέσεων της ΠΑ και πέταξαν και αυτά στην Πτήση Μνήμης. Στη συνέχεια υπογράφηκαν από το διοικητή της 113 ΠΜ, το πλήρω-



2002

2004

2006



Φορώντας το τζάκετ από τα χρόνια της Κορέας και το καπέλο Gypsies που του χάρισε ο Joe Smith, ο ραδιοναυτίλος Κων/νος Γούλας για άλλη μια φορά επί το έργον!



Ο κυβερνήτης του 622 κατά την Πτήση Μνήμης, επισημηναγός (Ι) Παναγιώτης Σαμαράς. (Νίκος Χαντζής)



Διέλευση πάνω από το αεροδρόμιο «Μακεδονία». (Νίκος Χαντζής)



μα του ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ και τους παρευρισκόμενους βετεράνους και μοιράστηκαν σε ανάμνηση της τόσο συγκινητικής εκδήλωσης. Αξίζει κάθε έπαινος σε όλα τα στελέχη της ΠΑ, από τον Α/ΓΕΑ μέχρι τους σπινίτες της Λέσχης Αξιωματικών της ΠΑ στο ΣΕΔΕΣ, για την ολόψυχη υποστήριξη που ιαρείαν για την επιτυχή ολοκλήρωση του πρωτοφανούς για τα ελληνικά δεδομένα εγχειρήματος. Ο Α/ΓΕΑ, αντιπρόεδρος (Ι) Γεώργιος Αυλωνίτης, ήταν ο ουσιαστικός εγγυητής της ευόδωσης της προσπάθειας, αφού έχει αποδείξει με συγκεκριμένες ενέργειες την ιδιαίτερη ευαισθησία του στις παραδόσεις της Αεροπορίας μας, αλλά και ότι τολμά να υλοποιήσει ρηξικέλευθες προτάσεις που προάγουν την αεροπορική ιδέα και αναδεικνύουν την αεροπορική μας κληρονομιά. Πολύτιμη σίγουρα η βοήθεια του εκπρόσωπου Τύπου του ΓΕΑ σπινάρκου (Ι) Ιωάννη Παπαγεωργίου, που οι συνεργάτες του φρόντισαν ώστε ο ΚΓΣΑ να είναι συνεχώς ενήμερος για την πορεία του αιτήματός του, ενώ η κυρία Βασιλική Φερλέμ, μόνιμη υπάλληλος του Γραφείου Δημοσίων Σχέσεων του ΓΕΑ, μαζί με τον υποσημναγό Ιωάννη Τουγουντζόγλου φρόντισαν όλες τις λεπτομέρειες μέχρι την άφιξη των βετεράνων στη Θεσσαλονίκη.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ αξίζει στο σπινάρκο (Ι) Χρήστο Χαρίτο, διοικητή της 113 ΠΜ. Αγκάλιασε την εκδήλωση και τους βετεράνους με τέτοια αγάπη και φροντίδα, που πραγματικά η συμπεριφορά του ήταν κλάσεις παραπάνω

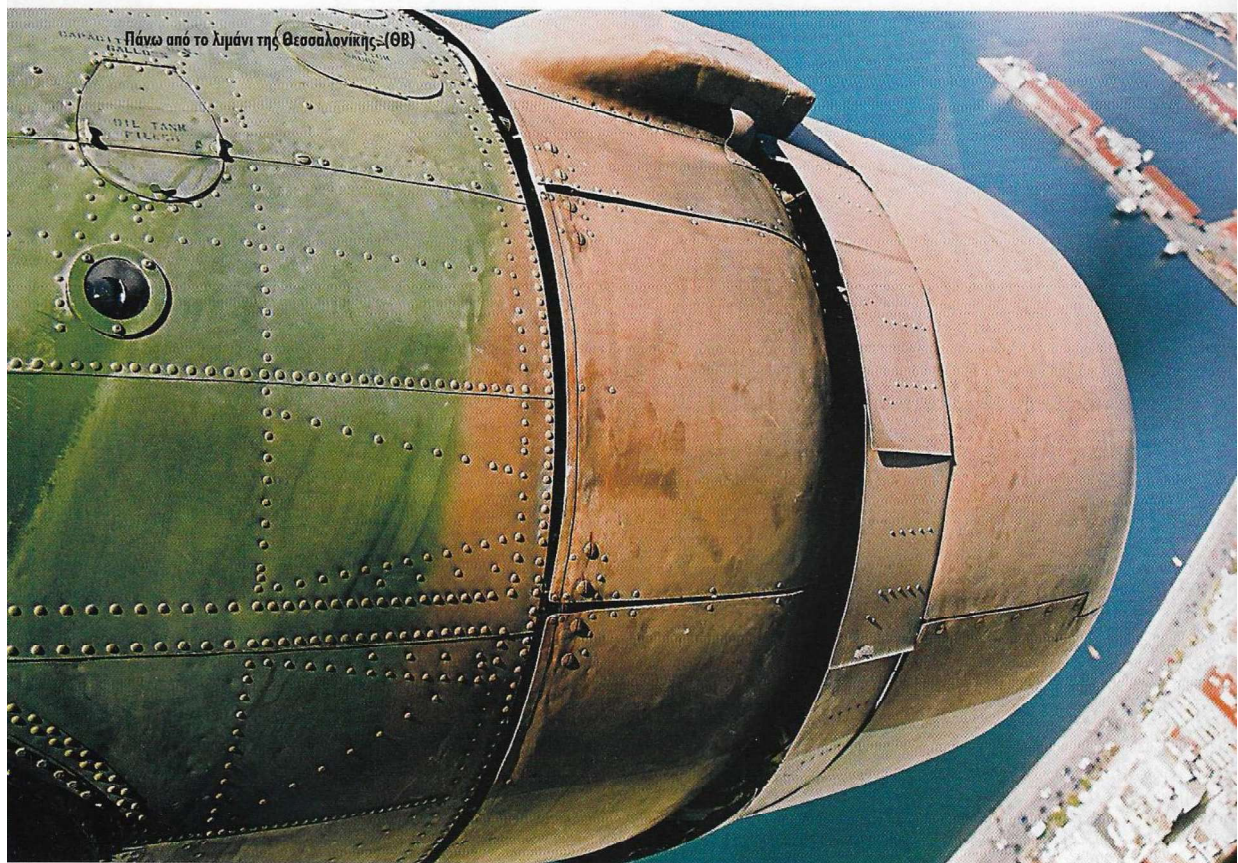
από το καλώς εννοούμενο καθήκον. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός πως, όταν πληροφορήθηκε ότι το ζεύγος Smith θα γιόρταζε σε λίγες ημέρες την πεντηκοστή επέτειο του γάμου του, φρόντισε να παρουσιαστεί στο δείπνο ως έκπληξη μια τούρτα για τον εορτασμό της επετείου τους! Ο διοικητής του 355/1 ΣΤΜ επισημηναγός (Ι) Παναγιώτης Σαμαράς, καθώς και όλο το προσωπικό του Σμήνους, έδωσαν τον καλύτερο εαυτό τους για την επιτυχία της εκδήλωσης. Μακάρι τέτοιες εκδηλώσεις να γίνονται όλο και συχνότερα, γιατί το αξίζει η Αεροπορία μας, το αξίζουν αυτοί που έγραψαν αλλά και αυτοί που συνεχίζουν να γράφουν καθημερινά με τον ιδρώτα και το αίμα τους την ηρωική σε κάθε της έκφανση Ιστορία της. Προσωπική ευχή του υπογράφοντος είναι κάτι ανάλογο να συμβεί και το Μάρτιο του 2007, όταν η ΠΑ θα γιορτάσει την εξηκοστή επέτειο από την είσοδο του Dakota σε ελληνική υπηρεσία. Σύμφωνα με την ΠΑ, το πρώτο αεροσκάφος του τύπου αποκτήθηκε το Μάρτιο του 1947 και ήταν το ΚΚ 169, το οποίο σήμερα βρίσκεται -δυστυχώς σε άθλια κατάσταση- στο Τατόι, στην πίστα της ΣΤΥΑ. Θα μπορούσε να συντηρηθεί (ακόμη και με τη βοήθεια απόστρωτων μηχανικών, για να τηρηθεί το σίγουρα σφικτό χρονοδιάγραμμα) και να εκτεθεί για την επέτειο φτερό-φτερό με τον αγέραστο ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ, σε μια εκδήλωση αντάξια της λαμπρής ιστορίας των Dakota και των ασπρομάλλικων σήμερα πληρωμάτων τους, που τα υπηρέτησαν με τόση αγάπη και αυτοθυσία σε γη και ουρανό.

ΙΣΤΟΡΙΑ

1950

1980

2000



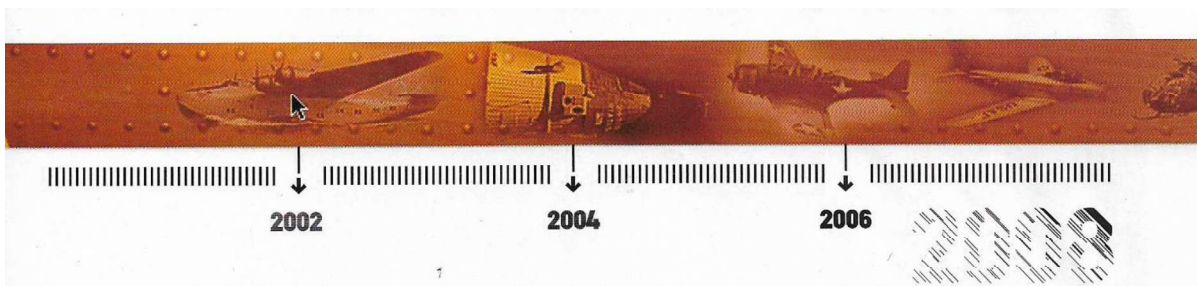
Douglas C-47 s/n 49-2622

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΚΕ στο εργοστάσιο της Douglas στο Long Beach της California ως Skytrain C-47A-90-DL με αριθμό κατασκευής c/n 20474. Παραδόθηκε στη USAAF στις 7 Ιουνίου 1944, φέροντας το serial number 43-16008. Εντάχθηκε στην Πτέρυγα της Αλάσκας της Διοίκησης Αεροπορικών Μεταφορών, με έδρα την Αεροπορική Βάση Gore στο Great Falls της Πολιτείας Montana. Κρίθηκε ως πλεονάζων των απαιτήσεων της USAAF στις 30 Ιουνίου 1946 και μεταφέρθηκε στο αεροδρόμιο Bush Field στην Augusta της πολιτείας Georgia, όπου εκπονήθηκε μέσω του Οργανισμού Διάθεσης Πολεμικού Υλικού (War Assets Administration) στις 24 Ιουλίου 1946. Σε πολιτική υπηρεσία απέκτησε τα ντολόγια NC15836 και N15836 και χρησιμοποιήθηκε από την εταιρεία «The

Kansas City Southern Skyways Inc». Επανακτήθηκε από την USAF στις 13 Ιουλίου 1949 και αποστέλλεται για συντήρηση στην εταιρεία Aviation Maintenance Corporation στο Van Nuys της California. Εκεί, μαζί με άλλα είκοσι εννέα C-47 και C-47A, μετονομάζεται σε C-47-DL με serial number 49-2622 και δίνεται στην Ελλάδα. Η διαγραφή του από τη δύναμη της USAF και η εγγραφή του στην ΕΒΑ γίνεται σύμφωνα με τα αμερικανικά αρχεία στις 7 Οκτωβρίου 1949, ενώ σύμφωνα με τα αντίστοιχα ελληνικά στις 17 Οκτωβρίου 1949. Εντάσσεται στην 355 Μοίρα Μεταφορών με έδρα την 112 ΠΜ στην Ελευσίνα.

Στις 26 Αυγούστου 1951, με κυβερνήτη τον ανθυποσμηναγό Κρικιγιάννη Σ., μηχανικό τον υπο-

σμηναγό Νιαρχάκο Γ., αεροναύτιο τον ανθυποσμηναγό Τσαγκαράκη Ι., αουρματιστή τον ανθυποσμηναγό Λιαπτή Β. και συνοδό τον επισημναγό Κασουν της USAF, απογειώνεται σε σχηματισμό με το C-47B KJ 989 με προορισμό το αεροδρόμιο της Ashyia στην Ιαπωνία, όπου φθάνουν μετά από 16 ημέρες, στις 10 Σεπτεμβρίου 1951. Εντάσσονται στο 13ο Σμήνος της ΕΒΑ, για αναπλήρωση των δύο μέχρι τότε απωλειών, του 49-2617 και του 49-2612. Το 13ο Σμήνος υπάγεται στην 21η Μοίρα Μεταφορών -αργότερα μετονομάστηκε σε 6461η της USAF, τους περίφημους Kyushu Gypsies. Στις 17 Σεπτεμβρίου 1951, μόλις μία εβδομάδα μετά την άφιξή του, κατά τη διάρκεια απογείωσης από το προωθημένο πεδίο προσγείωσης K-53 στο νησάκι Πάεγκ Γιογκ Ντο, με κυβερνήτη τον υποσμηνα-



«Θα μου μείνει αξέχαστη αυτή η ιστορική και συγκινητική μέρα, που ξανάφερε στη μνήμη μου τόσα ηρωικά γεγονότα του παρελθόντος. Όταν βρέθηκα στην 113 ΠΜ έχοντας δίπλα μου τους παλιούς συναδέλφους, τον Αμερικανό αρχισμηνία και τον ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ, ένιωσα σαν να μη βρισκόμουν επί ελληνικού εδάφους, αλλά πίσω στο K-16, στη Σεούλ.

Αν και λόγοι υγείας δεν με άφησαν να πετάξω κι εγώ στην ιστορική πτήση, και μόνο η θέα του αεροπλάνου μου στον αέρα με συγκίνησε πολύ. Ξανάγινα ένας από τα νεαρά πληρώματα των Dakota, παιδιά γεμάτα παλμό και δύναμη που δεν βλέπαμε την ώρα να βρεθούμε στον αέρα σε παράτολμες και επικίνδυνες καταστάσεις, που πολλές φορές καταφέραμε να γυρίσουμε πίσω υγιή βάση όχι μόνο χάρη στις ικανότητές μας, αλλά κυρίως χάρη στην εκπληκτική αντοχή αεροπλάνων όπως το 622.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ στο διοικητή της 113 ΠΜ σμήναρχο (Ι) Χρήστο Χαρίτο, το διοικητή του 355/1 ΣΤΜ, επισμηναγό (Ι) Παναγιώτη Σαμαρά και όλο το προσωπικό της Πτέρυγας για τη μοναδική τιμή που μας έκαναν, χαρίζοντάς μας αξέχαστες στιγμές περιποίησης και χαράς που συμπύκνωσαν μέσα τους την αναγνώριση τόσων χρόνων γεμάτων δράση, ιδρώτα και αίμα αντάμα με τα Ελληνικά Φτερά. Η σκέψη μου μέρα-νύχτα πετάει στους ουρανούς της ηρωικής Κορέας, συντροφιά με τις ψυχές των χαμένων συναδέλφων. »

Σμήναρχος (PNA) ε.α. Κων/νος Αντωνίος Λαμπρινός



Χαμηλή διέλευση του ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ πάνω από την πίστα του 355/1 ΣΤΜ. (Πασχάλης Παλαβούζης)

γό Τσούλια Ι. και συγκυβερνήτη τον ανθυποσμηναγό Μαγκλίν Κ., ο δεξιός τροχός βούλιαξε στην αργιλώδη επιφάνεια της παραλίας και το 49-2622 εκτράπηκε από την πορεία του και κατέληξε να προσκρούσει με δύναμη στη θάλασσα και να σταματήσει σε αβαθή νερά, ευτυχώς χωρίς κανέναν τραυματισμό επιβάτη ή μέλους του πληρώματος. Χάρη στην άμεση επέμβαση δύο κληρωτών Αμερικανών του 606th ACWS, του σμηνίτη Clark και του υσμία Walter Henricks, που δε δίστασαν να βουτήξουν στα παγωμένα νερά της Κίτρινης Θάλασσας, δέθηκε με αλυσίδες από τον ουραίο τροχό και τρία φορτηγά των δυόμισι τόνων το τράβηξαν στη στεριά. Επισκευάστηκε πρόχειρα επιπλοίου αιώ κλιμάκιο Ελλήνων μηχανικών του 13ου Σμήνους και στη συνέχεια το παρέλαβε πλήρωμα της κατασκευά-

στριας εταιρείας Douglas και το μετέφερε στην αεροπορική βάση Clark στις Φιλιππίνες, όπου και υπέστη εκτεταμένες επισκευές. Στις 15 Απριλίου 1952 παραλήφθηκε από ελληνικό πλήρωμα (σμηναγός Λαμπρόπουλος Γ., υποσμηναγός Τσολάκης Α.) και επανεντάχθηκε στο 13ο Σμήνος.

Ως διακριτικό του έφερε το γράμμα Ε, τον αριθμό 9 και το όνομα Ποσειδών/Neptune. Στις 8 Μαΐου 1955 το 13ο Σμήνος αναχώρησε από την Ιαπωνία και προσγειώθηκε στην 112 ΠΜ στις 23 Μαΐου 1955. Το 49-2622 συνέχισε να πετά επιχειρησιακά με την 355 ΜΜ, ενώ είναι άγνωστο αν κάποια στιγμή εντάχθηκε και στην 356 ΜΜ με έδρα το ΣΕΔΕΣ. Τον Ιούλιο του 1960, μαζί με το C-47 49-2637, εστάλη στο Κονγκό για να βοηθήσει στη διάσωση του εκεί ελληνικού στοιχείου. Το δεύτε-

ρο ήμισυ της δεκαετίας του '70 εντάσσεται στο 355/1 ΣΤΜ με έδρα το ΣΕΔΕΣ της 113 ΠΜ στη Θεσσαλονίκη. Στις 22 Ιανουαρίου 2003 μετασταθμεύει μόνιμα στο αεροδρόμιο Μίκρας, της ίδιας πάντα Πτέρυγας. Είναι ειδικά διαμορφωμένο για την εκτέλεση φωτογραφικών αποστολών.

Στις 31 Αυγούστου 2004 το 49-2622 προσγειώνεται στην Τανάγρα για να περάσει από επιθεώρηση ΙΡΑΝ. Στις 13 Σεπτεμβρίου 2005, με το πέρας της ΙΡΑΝ, πετάει πτήση δοκιμής στην Τανάγρα και το τριήμερο 16-18 Σεπτεμβρίου εκτίθεται στατικά κατά την αεροπορική επίδειξη της ΠΑ «Αρχάγγελος 2005» στην 114 ΠΜ. Με τη λήξη των εκδηλώσεων αναχωρεί για τη βάση του, το 355/1 ΣΤΜ στην 113 ΠΜ, και αρχίζει για μία ακόμη φορά επιχειρησιακή του εκμετάλλευση.

ΙΣΤΟΡΙΑ

1950

1980

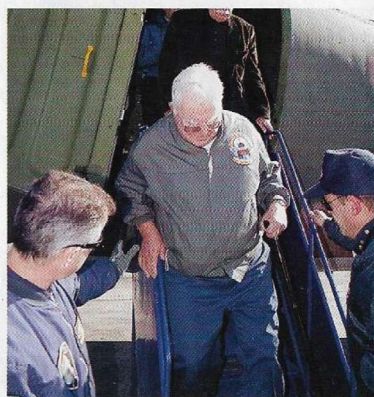
2000



Η Πτήση Μνήμης ολοκληρώνεται με το 622 να τροχοδρομεί προς το χώρο στάθμευσης. (Πασχάλης Παλαβούζης)



Βετεράνοι και προσωπικό του 355/1 ΣΤΜ μπροστά από τον ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ. (Πασχάλης Παλαβούζης)



Οι τρεις βετεράνοι αποβιβάζονται από το 622. Για άλλη μια φορά, mission accomplished! (Νίκος Χαντζής)



Ο Joe Smith με τους συναδέλφους του μηχανικούς του 355/1 ΣΤΜ. (Νίκος Χαντζής)

Ο σμήναρχος (PNA) Γεώργιος Κωνσταντόπουλος παραλαμβάνει το DVD του 355/1 ΣΤΜ που, εκτός των άλλων, περιλαμβάνει μέρος έγχρωμης κινηματογραφικής ταινίας του 13ου Σμήνους που τράβηξε στην Κορέα ο Ελληνοαμερικανός υποσμηναγός τότε της USAF John Mouzak, την περίοδο 1952-1953. (Νίκος Χαντζής)

« Η επετειακή ωριαία πτήση του αεροσκάφους Dakota 2622, ιστορικού πλέον ενδιαφέροντος, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης με τους βετεράνους του 13ου Σμήνους και της 6461ης Μοίρας της USAF προκάλεσε συναισθήματα νοσταλγίας, επανέφερε μνήμες κατάθεσης ψυχής και ανανέωσε μια σχέση τρυφερή με την αποκαλούμενη... «Γηραιά Κυρία», η οποία, παρά το προκεχωρημένο της ηλικίας της, υφύζει από... υγεία, δύναμη και κέφι για σεργιάνι στον αέρα. Είμαι βέβαιος ότι με τις φροντίδες των άξιων μηχανικών που την περιποιούνται και των έμπειρων πιλότων που συχνά-πυκνά τη βγάζουν και παίρνει τον αέρα της στους ουρανούς, για πολλά ακόμα χρόνια θα βλέπουμε τη φιγούρα της να σχίζει τον ουρανό και θα ακούμε τον ήχο της να θυμίζει σε όλους εμάς, που της κρατήσαμε συντροφιά για πάρα πολλά χρόνια, τη ζωή της νιότης μας! Η σχεδίαση, οργάνωση και εκτέλεση της εκδηλώσεως διακρινόταν σε όλες τις φάσεις για το υψηλό φρόνημα του εμπλεκόμενου προσωπικού, την πληρότητα και τον επαγγελματισμό στις ενέργειές του. Τέλος, θεωρώ καθήκον μου πέραν των θερμών μου συγχαρητηρίων να απευθύνω ένα μεγάλο ευχαριστώ προς όλους τους παράγοντες που σχεδίασαν, οργάνωσαν, συντόνισαν και εκτέλεσαν την όλη εκδήλωση με μεγάλη επιτυχία, ιδιαίτερα δε στο διοικητή της 113 ΠΜ σμήναρχο (Ι) Χρήστο Χαρίτο και το διοικητή του 355/1 ΣΤΜ επισημναγό (Ι) Παναγιώτη Σαμαρά. »

Σμήναρχος (PNA) ε.α. Γεώργιος Κωνσταντόπουλος





2002

2004

2006

« Η πτήση που πραγματοποιήθηκε την 11/11/2006 από την 113 ΠΜ με το αεροσκάφος C-47 92622 μπορεί να ακούγεται σαν κάποιο ασήμαντο περιστατικό. Για όσους όμως έζησαν ή διάβασαν για την περιπετειώδη ιστορία του και το γεγονός ότι είναι το μοναδικό ενεργειακό αεροσκάφος από τα 9 που απάρτιζαν τη δύναμη του ελληνικού 13ου Σμήνους στον Πόλεμο της Κορέας, είναι πολύ παραπάνω από σημαντικό γεγονός.

Οι ολίγοι παλαιμάχοι του Πολέμου της Κορέας που προσήλθαμε γι' αυτή την πτήση, μεταξύ των οποίων και ο Αμερικανός κ. Smith, ιπτάμενος μηχανικός της τότε 21ης Μοίρας Μεταφοράς Προσωπικού, ζήσαμε μοναδικές στιγμές τόσο κατά τη διάρκεια της ενημέρωσης από το διοικητή της 113 ΠΜ και το διοικητή του 355/1 ΣΤΜ, όσο και κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Οι μνήμες όλων μας γύρισαν πολλά χρόνια πίσω και ήταν σαν να μην πέρασαν ποτέ. Όσον αφορά στη φιλοξενία του διοικητή της 113 ΠΜ σμήναρχου (Ι) Χρήστου Χαρίτου, αλλά και την άψογη συμπεριφορά άπαντος του προσωπικού προς τους φιλοξενούμενους, οφείλουμε να πούμε ότι ήταν πραγματικά αξία προς μίμηση. »

Ταξίαρχος (Ι) ε.α. Αργύριος Δεβετσιιώτης

ΣΜΗΝΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

Η Πτήση Μνήμης της 11ης Νοεμβρίου 2006 αποτελεί μια άτυπη επίδειξη του πώς μπορεί να κινηθεί και τι μπορεί να επιτύχει ένα Σμήνος Αεροπορικής Κληρονομιάς ενταγμένο στις τάξεις της ΠΑ. Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης φάνηκαν απτά τα τεράστια οφέλη που μπορεί να προσφέρει η ύπαρξή του στην επικοινωνιακή πολιτική της ΠΑ, καθώς και στην προσπάθεια διατήρησης και ανάδειξης του γοήτρου και της ιστορικής κληρονομιάς της. Πιστεύουμε πως ήρθε πλέον ο καιρός η ξεκάθαρη θέση του Α/ΓΕΑ υπέρ της ίδρυσης Σμήνους Αεροπορικής Κληρονομιάς να πάρει σάρκα και οστά. Αν όχι, σε σύντομο χρονικό διάστημα τέτοιου είδους εκδηλώσεις θα είναι οριστικά παρελθόν για την ΠΑ και ο ΠΟΣΕΙΔΩΝΑΣ δεν θα κοσμήι πλέον τους ελληνικούς -και όχι μόνο- ουραμούς.

Σ' ΑΥΤΗΝ όμως την κατά τα άλλα υπέροχη χώρα, η αναγνώριση έρχεται μόνο μετά θάνατον. Ίσως πρέπει πρώτα να σκεφτούμε τον ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ και να τον βαλαμώσουμε μέσα σ' ένα Μουσείο, για να αναγνωρίσουμε στη συνέχεια περίλυποι τι τραγικό και μη αναστρέψιμο λάθος ήταν η καθήλωση ενός πλήρως επιχειρησιακού ιστορικού αεροσκάφους και η καταστροφή της ήδη υπάρχουσας και λειτουργούσας υποδομής υποστήριξής του, που με τη σειρά της προμηθεύει αυτόματα τη συγκρότηση του ΣΑΚ. Αντί λοιπόν να θρηνούμε στο μέλλον, ας αντιμετωπίσουμε σοβαρά και υπεύθυνα το εν λόγω ζήτημα σήμερα. Σίγουρα η ίδρυση ανεξάρτητου Σμήνους Αεροπορικής Κληρονομιάς είναι η ιδανικότερη λύση. Αξίζει, όμως, να εξεταστεί και μια εναλλακτική πρόταση που ίσως μπορούσε να μειώσει το κόστος λειτουργίας του ΣΑΚ και να το αναδείξει όχι μόνο σε θεματοφύλακα της Αεροπορικής μας Ιστορίας, αλλά και σε μοναδική πηγή τιμής και γοήτρου για τα στελέχη που θα το επανδρώνουν. Η μετεγκατάσταση των CL-415 της 383 Μοίρας στη Θεσσαλονίκη θέτει κατά τη γνώμη μας τις βάσεις για μια βιώσιμη και οικονομική πρόταση σύστασης και λειτουργίας του Σμήνους Αεροπορικής Κληρονομιάς. Συγκεκριμένα, το ιπτάμενο και τεχνικό προσωπικό του 355/1 ΣΤΜ θα μπορούσε να απορροφηθεί από την 383 Μοίρα και τα C-47 49-2622 και ΚΚ156 (που περιμένει καρτερικά στην ΕΑΒ για πάνω από ένα χρόνο να ξεκινήσει επιτελους επιθεώρηση ΙΡΑΝ). Θα μπορούσαν να αποτελέσουν Σμήνος της 383, το 383/1 ΣΑΚ. Εναλλακτικά, τα δύο C-47 μπορούν να συγκροτούν ανεξάρτητο Σμήνος, το 355/1 ΣΑΚ, στο οποίο όμως θα ανήκουν οργανικά μόνο οι δύο Υπόλογοι των αεροσκαφών και ο Διοικητής του Σμήνους. Όλοι οι υπόλοιποι εμπλεκόμενοι θα είναι στελέχη της 383 Μοίρας. Το Σμήνος θα εξυπηρετείται αρχικά από το πρώην προσωπικό του 355/1 ΣΤΜ με την προσπικητή να εντάσσονται σε αυτό εθελοντικά μηχανικοί και χειριστές των CL-415. Γνωρίζοντας από κοντά τους χειριστές και μηχανικούς της ΠΑ, είμαστε παραπάνω από σίγουροι ότι οι αιτήσεις για το ΣΑΚ θα είναι πολλαπλάσιες των διαθέσιμων θέσεων! Με δεδομένο ότι τα αεροσκάφη του ΣΑΚ δεν θα χρησιμοποιούνται για επιχειρησιακές αποστολές αλλά μόνο για πτήσεις που θα μνημονεύουν ένδοξες στιγμές της ελληνικής και παγκόσμιας αεροπορικής ιστορίας, θα τιμούν το προσωπικό και θα ιπρούγουν το γοήτρο της ΠΑ αλλά και την αεροπορική ιδέα γενικότερα, θα μπορούσε να υιοθετηθεί ένα ευέλικτο σχήμα δωρεών/χορηγιών αποκλειστικά προς το ΣΑΚ για την αντιμετώπιση των εξόδων λειτουργίας και συντήρησης. Όσα χρήματα κι αν απαιτούνται είναι σίγουρα σταγόνα στον ωκεανό για τον επικοινωνιακό προϋπολογισμό κάποιων γιγάντων της ελληνικής οικονομίας. Ακόμη κι εμείς, οι χιλιάδες ανώνυμοι φίλοι της ΠΑ, θα μπορούσαμε να συνδράμουμε με μια απλή επιστολή μας προς το ΓΕΑ, στηρίζοντας ηθικά την ύπαρξη του Σμήνους. Απευθυνόμαστε λοιπόν στον Α/ΓΕΑ με τη θερμή παράκληση να κινήσει άμεσα τις διαδικασίες ορισμού θεσμικού πλαισίου λειτουργίας του ΣΑΚ, ώστε να σωθούν για πάντα τα δύο τελευταία C-47. Είναι ιερή υποχρέωσή μας να κληροδοτήσουμε στις επερχόμενες γενιές τη ζώσα αεροπορική ιστορία του τόπου μας - η πεμπτούσια ύπαρξη Σμήνους Αεροπορικής Κληρονομιάς που εκφράζεται με υπέροχο και μοναδικό τρόπο σε μια στροφή του ποιήματος «Γνώμες, καρδιές, όσοι Έλληνες» του κορυφαίου μας ποιητή Κωστή Παλαμά:

« Γνώμες, καρδιές, όσοι Έλληνες, ό,τι είστε μην ξεχνάτε,
δεν είστε από τα χέρια σας μονάχα, όχι. Χρωστάτε
και σε όσους ήρθαν, πέρασαν, θα 'ρθούνε, θα περάσουν.
Κριτές, θα μας δικάσουν οι αγέννητοι, οι νεκροί. »

ΙΣΤΟΡΙΑ

1950

1980

2000

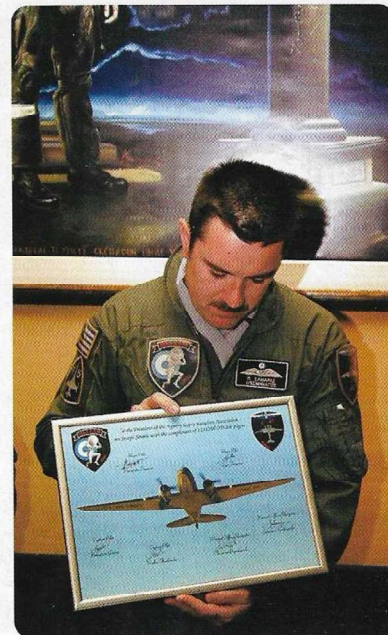


Πετώντας πάνω από τα Κάστρα. (Νίκος Χαντζής)

«Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Α/ΓΕΑ αντιπύραρχο (Ι) Γεώργιο Αυλωνίτη, που επέτρεψε σε μέλη του Kyushu Gypsy Squadron Association να ξαναπετάξουμε με τους Έλληνες φίλους μας από τα παλιά. Εύλικρινά λυπάμαι που δεν κατόρθωσαν περισσότερα μέλη μας να έρθουν για την πτήση. Η φιλοξενία που επιφυλάχθηκε στη σύζυγό μου κι εμένα από τους άνδρες της 113 ΠΜ και του 355/1 ΣΤΜ ήταν αντάξιες των υψηλότερων επιπέδων της στρατιωτικής παράδοσης. Θέλω να εκφράσω τη βαθιά μου ευγνωμοσύνη στο σμήναρχο (Ι) Χρήστο Χαρίτο, διοικητή της 113 ΠΜ, και τον επισμηναγό (Ι) Παναγιώτη Σαμαρά, διοικητή του 355/1 ΣΤΜ, για την απερίγραπτη φροντίδα που επέδειξαν προς εμένα και τη σύζυγό μου. Το αεροσκάφος C-47 49-2622, γνωστό ως ΠΟΣΕΙΔΩΝ, ήταν ένα θέαμα που σου βούρκωνε τα μάτια. Ήταν σε άψογη κατάσταση, γεγονός που δείχνει ότι το τεχνικό προσωπικό μπορεί να είναι υπερέφανο για τη δουλειά του. Ήταν μεγάλη η τιμή να συναντήσω Έλληνες βετεράνους της Κορέας και να πετάξω με κάποιους από αυτούς στην Πτήση Μνήμης του Πολέμου της Κορέας στις 11 Νοεμβρίου 2006, ημέρα κατά την οποία στις ΗΠΑ γιορτάζουμε την Ημέρα των Βετεράνων. Για άλλη μια φορά σας ευχαριστώ που κατορθώσατε να ξανακάνετε πράξη αυτή την πτήση αδελφών στα όπλα ύστερα από τόσα πολλά χρόνια. »

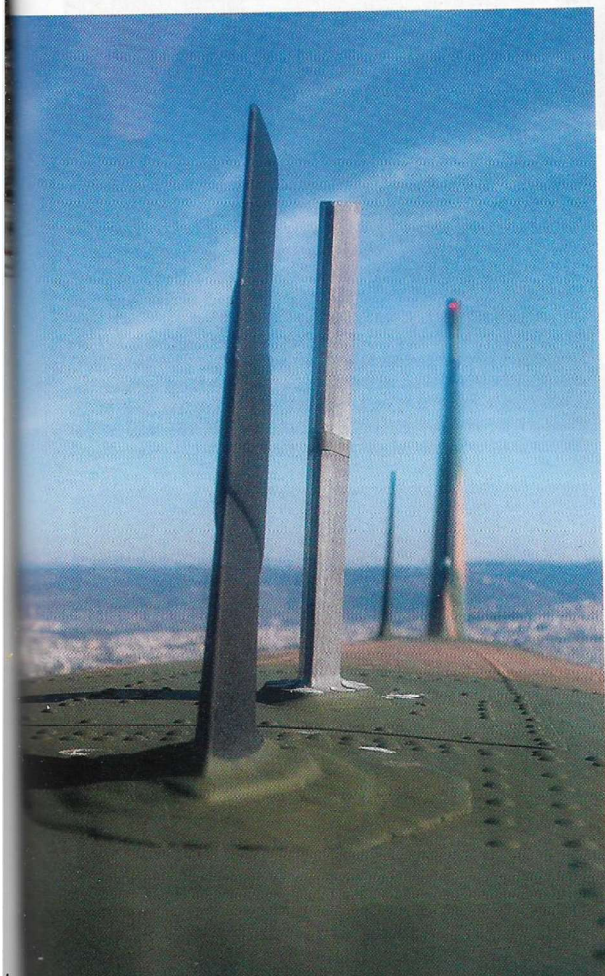
M/Sgt (USAF) ret. Joseph L. Smith

Το 49-2622
περιοιχισμένο
από τα σήματα του
355/1 ΣΤΜ και τις
υπογραφές των
ιπταμένων του, ένα
πολύτιμο αναμνη-
στικό δοσμένο στον
κύριο Smith από
το διοικητή του
Σμήνους.
(Νίκος Χαντζής)





Ο ΑΕ του 355/1 ΣΤΜ επισημναγός (Ι) Τραϊανός Γκίγκης δίνει στο σμήναρχο (PNA) ε.α. Κων/νο Γούλα αναμνηστικά του 355/1 ΣΤΜ. (Νίκος Χαντζής)



« Η ιστορική πτήση με το θρυλικό Dakota 622 άνωθεν του Θερμαϊκού επανέφερε στη μνήμη μας τα χρόνια που πετούσαμε το ίδιο ακριβώς αεροπλάνο πάνω από την Κορέα, γράφοντας σελίδες δόξας και αποσπώντας το θαυμασμό των Συμμάχων για τις ηρωικές αποστολές του 13ου Σμήνους που άνηκε στην 21η Αμερικανική Μοίρα. Οι αποστολές μας ήταν μεταφορές τραυματιών και νεκρών από τα πεδία των μαχών, μεταφορές επιβατών και υλικού, ρίψεις αλεξιπτωτιστών και υλικού, καθώς και αποστολές ανορθόδοξου πολέμου εντός της Βόρειας Κορέας. Τα ημερήσια Courier που εκτελούσε το Σμήνος μας άρχιζαν από τις 6:00 το πρωί και επιστρέφανε το απόγευμα, τα δε νυκτερινά άρχιζαν από τις 18:00 και επιστρέφανε στη βάση μας, το K-16, το πρωί, αφού μεταφέραμε σε κανονικά και πρόχειρα αεροδρόμια επιβάτες, υλικά, ταχυδρομείο. Οι προσγειώσεις σε πρόχειρους διαδρόμους για τη μεταφορά τραυματιών και νεκρών επραγματοποιούντο υπό δύσκολες συνθήκες, ενώ ο εχθρός βρισκόταν πολύ κοντά και οι όλμοι έπεφταν πλησίον των αεροσκαφών. Κατά τη μεταφορά από το μέτωπο αρκετοί από τους βαριά τραυματίες υπέκυπταν εντός του Dakota, που έμοιαζε με ορεινό χειρουργείο. Η νοσοκόμα που είχαμε μαζί μας σε παρόμοιες αποστολές τούς σκέπαζε με τη χακή κουβέρτα...

Σήμερα ήλθε έντονα στη μνήμη μου μια παρόμοια αποστολή που έτυχε να την εκτελέσω πετώντας και τότε όπως και σήμερα με τον ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ. Ο προορισμός μας ήταν το προωθημένο πεδίο προσγειώσης K-52, με κυβερνήτη τον αείμνηστο Βλαχούση. Ενώ περιμέναμε τη φόρτωση του Dakota 622, παρατηρήσαμε στο αεροσκάφος πέντε φορτηγά G.M.C. Σε λίγο, ο Αμερικανός της USAF μάς ειδοποίησε ότι τελείωσε η φόρτωση και μας έδωσε προς υπογραφή τη φόρμα φορτίου, όπου αναγραφόταν ότι θα μεταφέραμε 25 νεκρούς του Αμερικανικού Στρατού στο αεροδρόμιο K-2, Pusan, στο νεκροταφείο του ΟΗΕ. Για να φθάσουμε στο πιλοτήριο χρειάστηκε σοβαρή υπομονή και προσπάθεια, διότι ήταν Ιούλιος και οι νεκροί είχαν φορμόλη συντηρήσεως που επιπρόσθετα έντονα τα μάτια του πληρώματος. Υποφέραμε πάρα πολύ, σωματικά και ψυχικά, για το διάστημα των δύο ωρών που διήρκεσε η πτήση.

Θέλω να ευχαριστήσω τον ευγενέστατο σμήναρχο (Ι) Χρήστο Χαρίτο, διοικητή της 113 ΠΜ, και στο πρόσωπί του όλο το προσωπικό της Πτέρυγας, για την υποδοχή, τη δεξίωση και τα αναμνηστικά δώρα που μας πρόσφερε την 11η Νοεμβρίου 2006. Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ και στον Αμερικανό συνάδελφο της USAF κύριο Smith, που ξεκίνησε από τη μακρινή πατρίδα του μόνο και μόνο για να παραστεί στην υπέροχη αυτή εκδήλωση. »

Σμήναρχος (PNA) ε.α. Κωνσταντίνος Γούλας

Η «ραγχοκαλιά» του ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ! (Νίκος Χαντζής)