

358ΜΕΔ, Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ-ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΤΗ ΝΥΚΤΑ ΤΩΝ ΙΜΙΩΝ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2024 | 7€

Πτήση.

70 Χρόνια

356 Μοίρα Τακτικών
Μεταφορών

Tank Challenge 23

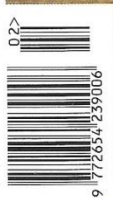
Leopard 2HEL/A4
Vs M1A2 Abrams

Ελλάδα:

F-35A & εξοπλιστικό «πακέτο»

Τουρκία:

F-16V και όπλα \$23 δις



Πετάμε Air Refuelling

A330MRTT Phenix σε
Baltic Air Policing

A400M στην Ocean Sky
23 με συμμετοχή της ΠΑ

**Mirage 2000-5Mk2
στην TLP 23-4**

Αρχηγοί αποστολών
5^{ns} Γενιάς

Το AB.205 «4391» σε άσκηση διάσωσης. Σχολείο Εκπαίδευσης Θαλάσσιας Επιβίωσης (ΣΕΘΕ), Καλαμάτα, 5/10/2005. Τα ένθετα εθνόσημα και μοιρόσημα είναι αυτά εν χρήση την εποχή της αποστολής.
(Φωτογραφία Αντισμάνναρχος ε.α. Ευστράτιος Πανταζίδης, μέσω Επισημναγού ε.α. Δημητρίου Καπετάνη).



ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ-358ΜΕΔ

ΕΡΕΥΝΑ-ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΑ ΙΜΙΑ

Για το τι έλαβε χώρα στα Ίμια στο τέλος Ιανουαρίου 1996 έχουν γραφεί πολλά και πιθανότατα να γραφούν και άλλα στο μέλλον, όταν τα γεγονότα εκείνης της εποχής γίνουν πιο απόμακρα στον χρόνο. Μικρή συμβολή στην Ιστορία αποτελεί η πτυχή που εξιστορούμε παρακάτω, με την ελπίδα να φωτίσει περισσότερο την αλήθεια για τους ανθρώπους που πρωταγωνίστησαν.

ΤΟΥ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗ ΒΡΑΝΑ

Στις 24 Ιανουαρίου 1996 το πλήρωμα του **AB.205A s/n «4391»** της 358 Μοίρας Έρευνας Διάσωσης (**358ΜΕΔ**) ανέλαβε καθήκοντα ΑεροΝαυαγοσωστικού (Α/Ν) στο αεροδρόμιο Μαρितσών Ρόδου.

Κυβερνήτης ήταν ο Υποσμηναγός (ΧΕΜ) Θανάσης Ασφής, συγκυβερνήτης ο Ανθυποσμηναγός (ΧΕΜ) Δημήτρης Καπετάνης και ιπτάμενος μηχανικός/χειριστής βαρούλκου διάσωσης ο Ανθυπασπιστής (ΤΜΑ) Χαράλαμπος Παπαδάς.

Το ελικόπτερο επιφυλακής ήταν έτοιμο να αναλάβει όποτε απαιτηθεί αποστολές στην ευρύτερη περιοχή ευθύνης του, ενώ η κατάσταση επιφυλακής παρέμενε η συνηθισμένη για την περιοχή.

Το σκηνικό όμως αυτό έμελλε πολύ σύντομα να αλλάξει δραματικά...



Από τις 27 Ιανουαρίου το θερμόμετρο της έντασης ανάμεσα σε Ελλάδα και Τουρκία άρχισε να ανεβαίνει επικίνδυνα, με την αμφισβήτηση από μέρους της Άγκυρας της ελληνικής κυριαρχίας επί των βραχονησίδων Ίμια. Οι Ένοπλες Δυνάμεις των δύο χωρών τέθηκαν σε επιφυλακή και τα πλοία των πολεμικών τους ναυτικών προσέγγισαν τις βραχονησίδες για να δηλώσουν τη δέσμευσή τους· οι μεν ελληνικές να υπερασπιστούν το πάτριο έδαφος, οι δε τουρκικές να αμφισβητήσουν έμπρακτα τα κυριαρχικά μας δικαιώματα.

Ως γνωστόν, το βράδυ 30 προς 31 Ιανουαρίου απονήωθηκε από τη φρεγάτα NABAPINON (F461) το ελικόπτερο AB.212 του Πολεμικού Ναυτικού με τα στοιχεία «ΠΝ21», για να ελέγξει αν έχουν αποβιβαστεί Τούρκοι κομάντος στις βραχονησίδες. Στις 04:50 το πλήρωμά του επιβιβάζει την ύπαρξη Τούρκων και προβαίνει στην εκτίμηση ότι ο αριθμός τους ανέρχεται περίπου στους δέκα. Για να φέρει εις πέρας την παραπάνω αναγνώριση χρειάστηκαν τέσσερις περιφορές των βραχονησίδων με χρήση προβολέα, ενώ στην πέμπτη αναφέρει βλάβη και σε μικρό χρονικό διάστημα χάνεται η επικοινωνία μαζί του.

Στις 05:00 το πλήρωμα του ελικoptέρου Έρευνας -Διάσωσης AB.205A στη Ρόδο ενημερώθηκε από το ΕΚΣΕΔ (Εθνικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης) ότι το «ΠΝ21» του Πολεμικού Ναυτικού αγνοείται και ζητήθηκε, αν ήταν δυνατό λόγω των έντονων καιρικών φαινομένων, η ανάληψη αποστολής Ε-Δ.

Το πλήρωμα του Α/Ν ελικoptέρου απάντησε άμεσα θετικά, παρά τις εξαιρετικά αντίξοες συνθήκες που επικρατούσαν: η αποστολή έπρεπε να ξεκινήσει νύκτα, μέσα σε έντονη κακοκαιρία και να έχει ως χώρο έρευνας μια δυνητικά εμπόλεμη ζώνη με μεγάλο αριθμό αντίπαλων ναυτικών δυνάμεων, έτοιμων ανά πάσα στιγμή να εμπλακούν σε ανάμετρηση.

Η υψηλή αίσθηση του καθήκοντος και η αγωνιώδης σκέψη ότι ίσως κάποιοι συνάδελφοί τους να πάλευαν με τα κύματα εκείνη την ώρα δυνάμωνε τη θέλησή τους να επιχειρήσουν μια κατά τ' άλλα αδύνατη αποστολή με ελικoptερο που έφερε εξοπλισμό για πτήση μόνο υπό συνθήκες όψεως-VFR (Visual Flight Rules). Κατά τον σχεδιασμό της αποφασίστηκε η απογείωση να γίνει πριν το ξημέρωμα, η δε πτήση να εκτελεστεί σε χαμηλό ύψος και σε τέτοιο χρόνο, ώστε με το πρώτο φως της ημέρας το ελικoptερο της 358ΜΕΑ να βρεθεί λίγο πριν την



31 Ιανουαρίου 1996. Ιστορική αναμνηστική φωτογραφία λίγο μετά την προσγείωση του «4391» στο Αεροδρόμιο Μαρτίων. Την ίδια ημέρα έγινε η προγραμματισμένη αλλαγή πληρώματος επιφυλακής του Α/Η ελικόπτερου, και εδώ εικονίζονται το πλήρωμα της αποστολής SAR στις βραχονησίδες Ίμια μαζί με το πλήρωμα αλλαγής. Από αριστερά προς τα δεξιά: Υποσημναγός (ΧΕΜ) Δημήτριος Καπετάνης, Ανθυποσημναγός (ΧΕΜ) Χριστόδουλος Χριστίδης, Επισμηναγός (Ι) Ηλίας Καλομοίρης, Υποσημναγός (ΧΕΜ) Αθανάσιος Ασφής, Ανθυποασπιστής (ΤΜΑ) Χαράλαμπος Παπαδάς, Ανθυποασπιστής (ΤΜΑ) Στέφανος Ιωαννίδης. (Φωτογραφία Επισμηναγός ε.α. Δημήτριος Καπετάνης)



(Φωτογραφία Αντιστράτηγος ε.α. Ευστράτιος Πανταζίδης, μέσω haf.gr)



Σε επιφυλακή στην 111ΠΜ στη Νέα Αγχίαλο, 28/10/2009 (Φωτογραφία Πασχάλης Παλαβούζης)



Το ΑΒ.205Α «4391» στην 112ΠΜ στην Ελευσίνα, 27/12/2004. (Φωτογραφία Γιώργος Τσιρικόπουλος)



ΑΒ.205Α «4391», 111ΠΜ, Νέα Αγχίαλος, 28/10/2009. (Φωτογραφία Πασχάλης Παλαβούζης)

περιοχή ενδιαφέροντος.

Η νυκτερινή απογείωση γίνεται με βροχή μέτριας έντασης και ισχυρό αντίθετο άνεμο, ενώ το ΑΒ.205 πετά σε ύψος που κυμαίνεται από 150 έως 200 πόδια (45 έως 60 μέτρα) από την επιφάνεια της θάλασσας! Τόσο η κακοκαιρία που επικρατούσε στην περιοχή όσο και οι ηλεκτρονικές παρεμβολές από τα πολεμικά πλοία καθιστούσαν αναξιόπιστες τις ενδείξεις και τις επικοινωνίες με τα ούτως ή άλλως «φτωχά» ραδιοβημάτων που φέρει το ελικόπτερο. Πέραν τούτου, λόγω της βροχής που έπεφτε εκείνη την ώρα, το νερό μαστίγωνε το αλεξήνεμο στερώντας ακόμη και την ελάχιστη νυκτερινή ορατότητα για το πλήρωμα.

Για την αποφυγή παραισθήσεων (vertigo) ο κυβερνήτης κατέβασε το τζάμι του δεξιού παραθύρου του πιλοτηρίου για να διατηρεί κατά το δυνατόν καλύτερη οπτική επαφή με τις σιλουέτες των πλοίων της περιοχής και να παρατηρεί τους αφρούς από τον κυματισμό της θάλασσας, που του έδιναν κάποια αίσθηση της θέσης του ελικόπτερου στον χώρο. Αυτό όμως είχε ως αποτέλεσμα να εισέλθει βρόχινο νερό στο δάπεδο του πιλοτηρίου και στον χώρο των κάτω αλεξήνεμων, σε ύψος πάνω από δέκα εκατοστά.

Έπειτα από περίπου 45 λεπτά στον αέρα, εκ των οποίων τα 35 σε συνθήκες σκότους, και αφού ήδη έχει πλέον ξημερώσει, το ελικόπτερο φτάνει στην περιοχή και αρχίζει άμεσα την έρευνα σε ύψος που κυμαι-

νόταν από 50 έως 100 πόδια (15 έως 30 μέτρα περίπου).

Το ίχνος που ακολουθεί το φέρνει πάνω από τη νησίδα Καλόλιμνο και τις βραχονησίδες Ίμια, με το πλήρωμα να διακρίνει τους κομάντος που βρίσκονταν πάνω σε αυτές. Ο κορεσμός της περιοχής από πολεμικά πλοία οδηγεί το ελικόπτερο σε υπερπήσεις ακόμη και άνωθεν εχθρικών μονάδων επιφανείας σε ύψος 50 ποδών (15 μέτρα περίπου), τα οποία, αν και σίγουρα αναγνωρίζουν τον τύπο και την ιδιότητά του ως SAR, το παρακολουθούν διαρκώς με τα αντιαεροπορικά τους συστήματα στραμμένα επάνω του.

Μια ακόμη αντίδραση του τουρκικού στόλου παρατηρείται όταν απογειώνεται ελικόπτερο από τουρκική φρεγάτα, το οποίο στρέφει την κεφαλή προς το ελληνικό, κυριολεκτικά σε πορεία σύγκρουσης. Το «4391» διατηρεί ψύχραιμα την πορεία του και το τουρκικό στρέφει, αφού πρώτα φτάνει σε κοντινή απόσταση.

Μετά από μία ώρα περίπου έρευνας και δίχως να υπάρχει αίσιο αποτέλεσμα, αφού μόνο ελάχιστα συντρίμια έγιναν ορατά από το πλήρωμα, η διαρκώς μειούμενη ποσότητα καυσίμου αναγκάζει το ελικόπτερο της 358ΜΕΔ να εγκαταλείψει το πεδίο συνοδευόμενο από τις ευχαριστίες της Φ/Τ NABAPINON.

Το ραντάρ περιοχής όμως ενημερώνει ότι ανάμεσα σε Κω και Ρόδο μαινεται πλέον πολύ ισχυρή καταιγίδα και ζητά να γίνει αποφυγή της πάσης θυσίας. Η μέγιστη παράκαμψη που μπορεί να γίνει, υπολογίζοντας τα καύσιμα, είναι το ΑΒ.205Α να κινηθεί νότια-δυτικά προς τη Νίσυρο. Έτσι συνεχίζει για Ρόδο μέσα σε ένα πανδαιμόνιο κεραυνών στον ουρανό και τεράστιων κυμάτων στη θάλασσα. Στο μεταξύ, στην καμπίνα του ελικοπτερού έχει εισέλθει ακόμη περισσότερο νερό, ενώ η άτρακτός του σφυροκοπείται ανελέητα από τους ισχυρούς ανέμους και τη βροχή.

Κάποια ύφεση στα καιρικά φαινόμενα έρχεται λίγο πριν από την προσέγγιση στη Ρόδο και το κατάκοπο πλήρωμα, από την πάλιν να κρατήσει το ελικόπτερο στον αέρα, το προσγειώνει με ασφάλεια ύστερα από μια πολύ δύσκολη πτήση διάρκειας τριών ωρών και είκοσι λεπτών.

Την ίδια ημέρα, 31 Ιανουαρίου 1996, ένα μεταγωγικό C-130Η της Πολεμικής Αεροπορίας έφερε το -προβλεπόμενο ανά εβδομάδα- πλήρωμα αλλαγής της 358ΜΕΔ καθώς και τους μηχανικούς για την προγραμματισμένη 25ωρη επιθεώρηση του ελικοπτερού.

Με το αεροσκάφος επέστρεψαν στην 112 Πτέρυγα Μάχης στην Ελευσίνα οι τρεις Αεροπόροι, ολοκληρώνοντας μια δύσκολη και επικίνδυνη αποστολή έρευνας και διάσωσης που θα την θυμούνται σε όλη τους τη ζωή.

Το ελικόπτερο ΑΒ.205Α «4391» (πρώην «ΕΣ647» της Αεροπορίας Στρατού) συνεχίζει εδώ και 28 χρόνια, από τον Ιανουάριο του 1996, να προσφέρει τις υπηρεσίες του, ερευνώντας και διασώζοντας ψυχές στις εσχατιές του Ελληνικού Εναέριου Χώρου με τα έμπειρα πληρώματα της 358ΜΕΔ.

Ίσως η καλύτερη «ανταμοιβή» θα ήταν, όταν ολοκληρωθεί η επιχειρησιακή του εκμετάλλευση και πρέπει πλέον να αποσυρθεί, η τελευταία του πτήση να έχει προορισμό το Μουσείο της Πολεμικής Αεροπορίας!

Όσο για το τριμελές πλήρωμα, ένα ταπεινό «ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ», έστω και με καθυστέρηση είκοσι οκτώ ετών, είναι το ελάχιστο που μπορούμε να προσφέρουμε, συνοδευόμενο με τον σεβασμό μας στο σύνολο των πληρωμάτων ελικοπτέρων και αεροπλάνων Ε-Δ που συνεχίζουν να πετούν καθημερινά, έτοιμοι να βρεθούν ανά πάσα στιγμή, σαν από μηχανής θεοί, όπου και όποτε χρειαστεί, για τη σωτηρία των σε κίνδυνο ευρισκόμενων συνανθρώπων μας ανεξαρτήτως φυλής, γλώσσας ή εθνικότητας. ■

Ευχαριστώ θερμά τον Αντισμήναρχο ε.α. Χαράλαμνο Παπαδά και τον Επισμηναγό ε.α. Δημήτριο Καπετάνη για τις αναμνήσεις που μοιράστηκαν μαζί μας.

Με τη σύμφωνη γνώμη του κυρίου Καπετάνη δημοσιεύουμε το ποίημα «Η Ψυχή των Ιμίων» που συνέγραψε κάποια στιγμή αργότερα για εκείνη την αξέχαστη αποστολή. Δημοσιεύτηκε για πρώτη φορά στο εξαιρετικό Λεύκωμα «25 ΧΡΟΝΙΑ 358ΜΕΔ», εκδόσεις SPECIAL PROJECTS, 2009.

Η ΨΥΧΗ ΤΩΝ ΙΜΙΩΝ

Ο χρόνος κατατρώει ύλη και μνήμη
και απέναντί του στέκει η μνημοσύνη
ψάχνοντας να βρει
λέξεις κλειδιά να αντισταθεί...

Τα Ίμια που 'ναι νησιά
για κάποιους βράχια ξερά
μα γι' άλλους χώματα ιερά,
στάθηκαν ως αφορμή
ο νους μας ν' αντισταθεί...
Πετάξαμε νέα παιδιά,
με χάρμη μέσα στην καρδιά,
πάνω απ' το σημείο το καυτό
να σώσουμε ό,τι ήταν μπορετό.
Από τη Ρόδο ως την Κω,
σε πέλαγο άγριο και σκοτεινό,
μα το Αιγαίο δικό μας πάντα σπιτικό
δεν μας πτοούσε την ψυχή
και δεν σκεφθήκαμε αφορμή
πίσω να κάνουμε στιγμή...
Νύχτα, βροχή, κύμα ψηλό
και με ασύρματο σχεδόν νεκρό
από εχθρού παρεμβολή
συνεχίζαμε την αποστολή...
Ξημέρωμα βρεθήκαμε πάνω εκεί
που 'χαν δυο στόλοι μαζευτεί
σημάδι ο ένας, του εχθρού, μας
βάζει

μα τελικώς δεν μας τρομάζει
είχαμε δίπλα μας για σκέπη
φρεγάτα Ελληνική μ' αστροπελέκι
που μας καλούσε διαρκώς
και μας προστάτευε επαρκώς...
Ψάξαμε ώρα πολλή με την ελπίδα
να βρούμε ζωντανούς
συνάδελφους αγαπητούς...
Η μοίρα όμως το είχε ορίσει
κανείς τους πίσω να μη γυρίσει.
Μείναν εκεί πεσόντες,
στης πατρίδος τους κανόνες...
Μια διαταγή για επιστροφή
στη βάση μας τη μητρική
θλίψη μας έφερε στο νου
και μια καταιγίδα τρομερή
από καύσιμο στεγνοί γι' αποφυγή
στη Νίσυρο μας βρήκε,
μα ήτανε γραφτό σώω να γυρίσουμε
της Ρόδου χώρα να πατήσουμε...
Αφήσαμε όμως πίσω μας εκεί
ένα κομμάτι από ψυχή Ελληνική...
**Σμηναγός (ΧΕΜ) Καπετάνης
Δημήτριος**