

Χαράλαμπος Νίκας



ΟΙ ΑΘΛΟΙ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΗ

ΟΙ ΑΘΛΟΙ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΗ

Χαράλαμπος Νίκας Σμηναγός (P)

Το βιβλίο αυτό αφιερώνεται στην 356 Μοίρα Τακτικών Μεταφορών και είναι ένας ελάχιστος φόρος τιμής, στη μνήμη αυτών που χάθηκαν, στα δύο ατυχήματα C-130 της Πολεμικής Αεροπορίας.

«Η 356 Μοίρα Τακτικών Μεταφορών, προσφέρει εδώ και 25 χρόνια, ένα πολυποίκιλο, σημαντικό και πολύτιμο έργο, στην Πολεμική Αεροπορία, στις Ένοπλες Δυνάμεις γενικότερα αλλά και στην ελληνική κοινωνία. Το προσωπικό της Μοίρας (Ιπτάμενο και Τεχνικό) εργάζεται αδιάλειπτα 365 μέρες το χρόνο, μέρα και νύκτα, όχι μόνο στην ελληνική επικράτεια αλλά και σε δεκάδες άλλες χώρες του πλανήτη, όπου μεταφέρει επάξια τα χρώματα της ελληνικής σημαίας.

Μέχρι σήμερα, το έργο αυτό είχε καταγραφεί μόνο αποσπασματικά, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει μία ολοκληρωμένη εικόνα του. Ο Σμηναγός (P) Χαράλαμπος Νίκας τόλμησε να καταδυθεί στο παρελθόν και να συνθέσει μεθοδικά το πορτραίτο της Μοίρας. Έτσι μετά από κοπιαστική προσπάθεια τεσσάρων ετών, με μοναδικό κίνητρο και οδηγό την αγάπη του για τη Μοίρα, παραδίδει στην Πολεμική Αεροπορία τους Άθλους του Ηρακλή. Το έργο του, χωρίς αμφιβολία, τιμά τόσο τον ίδιο όσο και την 356 MTM στην οποία ανήκει. Εύχομαι η προσπάθεια αυτή να έχει στο μέλλον ανάλογο συνέχεια.»

Σμήναρχος (I)
Ευάγγελος Φλέσσας
Διοικητής 356 MTM

Ευχαριστώ θερμά,

τους κυρίους Σπύρο Γκίνη, Κώστα Χουτόπουλο, Ευάγγελο Μαραγκάκη, Νίκο Παπαδάκο, και Δημήτρη Αρμενάκη για την παραχώρηση συνεντεύξεων.

Τους κυρίους Κώστα Γρηγοριάδη, Δημήτρη Ρίνη και Γιώργο Δούκα για την παραχώρηση φωτογραφιών.

Τους κυρίους Γιάννη Καλογερά, Αντώνη Τσαγκαράτο και όσους με πληροφορίες, συμβουλές και υποδείξεις προσέφεραν πολύτιμη βοήθεια για τη συγγραφή του βιβλίου.

Χαράλαμπος Νίκας

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
356 ΜΟΙΡΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	7
ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	9
ΕΛΠΙΔΑ ΖΩΗΣ	10
ΣΤΑ ΙΧΝΗ ΤΟΥ ΗΦΑΙΣΤΟΥ	14
ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	15
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΥΛΙΚΩΝ	18
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ.....	19
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ Σ.Ι.Ρ.....	20
ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ	20
Ο ΗΡΑΚΛΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ	21
ΕΟΡΤΑΣΤΙΚΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ.....	21
Ο ΑΤΑΚΤΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ	22
ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΣΤΗΝ ΑΙΩΝΙΟΤΗΤΑ	23
ΠΥΡΙΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ	24
ΟΠΟΥΔΗΠΟΤΕ - ΟΠΟΤΕΔΗΠΟΤΕ.....	27
ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	27
ΕΥΡΩΠΗ	30
ΑΦΡΙΚΗ	45
ΑΣΙΑ ΣΤΑ ΙΧΝΗ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ	52
ΑΜΕΡΙΚΗ.....	59
ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ C-130 ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	64
ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΗΜΕΡΕΣ	67
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΨΗΦΙΔΩΤΟ	91
ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	92
C-130 HERCULES PERFORMANCE AND CHARACTERISTICS	95
ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΟΣΕΙΣ	97
Ο ΗΡΑΚΛΗΣ ΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ	116
ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	121
ΑΣΥΝΗΘΙΣΤΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΣΤΟ ΒΙΕΤΝΑΜ.....	127
Ο ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΟΣ ΗΡΑΚΛΗΣ	149
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΩΝΕΣ	150
ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ	150
ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ	153
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	160
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	161

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αεροπορική Βάση Ελευσίνας, Τρίτη 15 Νοεμβρίου 1983. Ένας άγουρος απόφοιτος της Σχολής Ιπταμένων Ραδιοναυτίλων (Σ.Ι.Ρ.) σαρώνει με το λαίμαργο βλέμμα του ό,τι προβάλλεται στη νοητή οθόνη-παράθυρο ενός λεωφορείου της Πολεμικής Αεροπορίας. Κατακλυσμός εικόνων του αεροδρομίου που αποτελεί το επίκεντρο των εναέριων μεταφορών της ΠΑ. Μετά από λίγο, μια μεγάλη σκούρα φιγούρα ξεπροβάλλει. Το αεροσκάφος C-130 Ηρακλής, ένας σύγχρονος ημίθεος αυτοπροσώπως! Η μεγαλοπρέπεια του μαγνητίζει το βλέμμα με μια δύναμη ακατανίκητη.

Λίγο πιο πάνω το λεωφορείο σταματά σε ένα συγκρότημα κτιρίων για να αποβιβάσει εκτός από το νεοφερμένο νεαρό και πολλούς άλλους. Η οπτική επαφή με τον ημίθεο έχει πια χαθεί. Προσωρινά όμως, γιατί ο χαρακτηριστικός βόμβος των τεσσάρων κινητήρων συνοδεύει με μιαν ελάχιστη χρονική διαφορά, το επιβλητικό σχήμα ενός Ηρακλή που απογειώνεται από τον διάδρομο 36. Το όλο σκηνικό συμπληρώνεται από μια βροντή (τον αιώνιο συνοδοιπόρο της αστραπής) που, μαζί με τις πρώτες σταγόνες βροχής, υποδηλώνουν πως μία καταιγίδα είναι πολύ κοντά.

Η έντονα χαραγμένη αυτή εικόνα ήταν που την επόμενη μέρα (μόλις οι διαδικασίες υποδοχής το επέτρεψαν) οδήγησε τα βήματα μου στο χώρο στάθμευσης των αεροσκαφών της 356 Μοίρας Τακτικών Μεταφορών. Αυτή τη φορά όμως για να γνωρίσω από πολύ κοντά τον Ηρακλή. Η δυναμική γοητεία που ακτινοβολούσε ο σιωπηλός γίγαντας (παραμένει μέχρι και σήμερα το μεγαλύτερο αεροσκάφος της ΠΑ) ήταν καθηλωτική. Ασυναίσθητα, ανέβηκα τη σκάλα που οδηγεί στο θάλαμο διακυβέρνησης. Εκεί, ένας απέραντος γαλαξίας από όργανα κινητήρων, πτήσεως, ναυτιλίας, διακόπτες και λαμπάκια συστημάτων βρισκόταν σε μια αξιοζήλευτη αρμονία με τις θέσεις του πληρώματος, δύο κουκέτες και μία κουζίνα με φούρνο, ψυγείο και παροχή ζεστού νερού. Όταν ρώτησα τον "ξεναγό" μου τι χρειάζονται όλα αυτά, μου απάντησε πως "χρειάζονται στα μεγάλα ταξίδια". "Πόση είναι η διάρκεια πτήσεως σ' αυτά τα μεγάλα ταξίδια", ξαναρώτησα. "Μέχρι 9 ώρες*", μου απάντησε υπομονετικά εκείνος. Εκείνη τη στιγμή είχα ήδη αποφασίσει για το μέλλον μου. Ήθελα να γίνω μέλος εκείνων των εκλεκτών πληρωμάτων. Ναυτίλος σε κείνο το μικροσκοπικό γραφείο πίσω από τη θέση του Συγκυβερνήτη.

Η επιθυμία μου αυτή έμελλε να πραγματοποιηθεί έξι χρόνια αργότερα. Αυτό που, κατ' αρχήν περιγράφεται λοιπόν σε τούτο το βιβλίο, είναι οι εμπειρίες 4.500 ωρών στη θέση του Ναυτίλου του Ηρακλή, καθώς επίσης και η ιστορία της 356 MTM για το διάστημα 1975 - 2000. Η ιδέα ξεκίνησε όταν ανακάλυψα το ενδιαφέρον με το οποίο παρακολουθούσαν τις αφηγήσεις - που πιεστικά ζητούσαν από μένα - άτομα φιλικά με λίγη ή και καμία σχέση με την Αεροπορία. Ωρίμασε δε όταν γνωρίζοντας ανάλογα παραδείγματα του εξωτερικού, αρκετοί συμφώνησαν πως το έργο το οποίο προσφέρουν επί 25 χρόνια ακούραστα τα αεροσκάφη C-130 Ηρακλής της Πολεμικής Αεροπορίας είναι ελάχιστα γνωστό. Ο κύβος ερρίφθη !

(*) Η μεγαλύτερη σε διάρκεια πτήση ελληνικού Ηρακλή πραγματοποιήθηκε στις 27 Μαρτίου 1996, όταν το αεροσκάφος 752, εφοδιασμένο με εξωτερικές δεξαμενές καυσίμων, κάλυψε την απόσταση των 3.001 ναυτικών μιλίων από το Keflavik (Ισλανδία) στο Jacksonville (Florida, USA) σε 13 ώρες και 5 λεπτά συνεχούς πτήσης (λόγω των ισχυρών αντίθετων ανέμων).

Όμως το ρεκόρ διάρκειας επιχειρησιακής πτήσεως αεροσκάφους Ηρακλής, όλων των εποχών, κατέχει η Βρετανική Αεροπορία (RAF), όταν στις 18 Ιουνίου 1982 ένα αεροσκάφος C-130K (XV179) πέταξε από την Αγγλία στο Sapper Hill των νησιών Falklands (στα ανοιχτά της Αργεντινής), καλύπτοντας απόσταση 7.000 μιλίων σε 28 ώρες και 4 λεπτά. Αυτό επετεύχθη με διαδοχικούς ανεφοδιασμούς στον αέρα από αεροσκάφη Handley Page Victor και η αποστολή αφορούσε ρίψη 8 καταδρομέων και φορτίου 1.000 λιβρών.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Ηρακλής δεν ήταν απλώς ένας ημίθεος, αλλά ο ιδεώδης συνδυασμός της ρώμης με τη σύνεση. Στην Ελληνική Μυθολογία κατέχει ξεχωριστή θέση για τις πράξεις του. Την εκτίμηση που έτρεφαν οι προγονοί μας προς αυτόν, την αντικατοπτρίζει το τέλος του μύθου του. Σύμφωνα με αυτόν ο Ηρακλής δεν πέθανε αλλά τον κάλεσαν οι θεοί στον Όλυμπο. Περίπτωση μοναδική σε ολόκληρη τη μυθολογία.

Είναι πολύ λίγες οι φορές, που ένα αεροσκάφος γνωρίζει τόσο ευρύ πεδίο εφαρμογών. Από τη μεταφορά στρατιωτών και φορτίων μέχρι την παρακολούθηση των τυφώνων. Ξεχωριστή φιγούρα το C-130 που, προφητικά, οι σχεδιαστές του ονόμασαν ΗΡΑΚΛΗΣ, ένα όνομα που έμελλε να δικαιώσει πλήρως στη διάρκεια της μακρόχρονης σταδιοδρομίας του. Το αεροσκάφος Ηρακλής έχει πραγματοποιήσει περισσότερους άθλους από τον ημίθεο της Ελληνικής Μυθολογίας, οι οποίοι δεν εντάσσονται εύκολα σε κατηγορίες σε έναν συγκεκριμένο κατάλογο.

Στις 23 Αυγούστου 1954, ο Ηρακλής πέταξε για πρώτη φορά (μία ώρα και ένα λεπτό) από το Burbank (California, USA) στην Edwards AFB. Στα 46 χρόνια που ακολούθησαν έγινε θρύλος. Έχει πάει σχεδόν παντού. Από την Αρκτική ως την Ανταρκτική. Έχει προσγειωθεί σε χωμάτινους διαδρόμους, σε χιόνι και πάγο, σε δρόμους ακόμα και σε αεροπλανοφόρο. Έχει μεταφέρει παντός είδους φορτία: βόμβες και σφαίρες στα πεδία των μαχών ανά τον κόσμο, τρόφιμα και φάρμακα σε ανθρωπιστικές αποστολές ανακούφισης, μπουλντόζες, φορτηγά, κινητήρες αεροσκαφών, βυτιοφόρα με καύσιμα, ζώα, αεροσκάφη χωρίς πτέρυγες, ελικόπτερα χωρίς στροφέα, τζιπ, κινητό νοσοκομείο, βαρέλια με καύσιμα, σάκους με δημητριακά, συσκευές καθαρισμού νερού και παλέτες φορτίου. Έχει αναλάβει τη μεγαλύτερη ποικιλία αποστολών από οποιονδήποτε άλλο τύπο αεροσκάφους. Από μεταφορά φορτίων, φωτο-χαρτογράφηση, ανεφοδιασμό εν πτήση, μέχρι έρευνα και διάσωση. Το πιο αξιόλογο όλων, ίσως, είναι το γεγονός πως εξακολουθεί να βρίσκεται σε παραγωγή -στη Marietta (Georgia, USA)- πάνω από τέσσερις δεκαετίες, περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος του δυτικού κόσμου.

Μέχρι το Μάιο του 1998, είχαν παραχθεί συνολικά 2.163 αεροσκάφη C-130 τα οποία κατανέμονται σε 63 χώρες. Από αυτά, 840 παρέλαβαν οι ΗΠΑ (Αεροπορία 698, Πεζοναύτες 75, Ναυτικό 31, Ακτοφυλακή 31, NASA 3, Εθνικό Επιστημονικό Ίδρυμα 2). Τα βασικά μοντέλα του αεροσκάφους είναι τα C-130A, C-130B, C-130E και C-130H. Τα άλλα γράμματα που έπονται του αριθμού 130 (όπως D, F, G, K, P, Q, R, S, T, U, V) προσδιορίζουν παραλλαγές των βασικών μοντέλων, που οφείλονται σε αλλαγή προδιαγραφών κατά τη παραγγελία ή αφορούν προσθήκη νέων δυνατοτήτων εκ των υστέρων. Όταν υπάρχει γράμμα που προηγείται του C (όπως A, D, E, H, J, K, L, M, N, R, V, W) αυτό προσδιορίζει την ειδική χρήση του αεροσκάφους και τον ανάλογο εξοπλισμό. Όταν δεν υπάρχει, το αεροσκάφος είναι καθαρά μεταφορικό. Σήμερα, η κατασκευάστρια εταιρία παράγει το μοντέλο C-130J που διαφέρει σημαντικά από τις προηγούμενες εκδόσεις.

Στις 29 Σεπτεμβρίου 1975, προσγειώθηκε στην 112 Πτέρυγα Μάχης στην Ελευσίνα το πρώτο ελληνικό C-130H Ηρακλής με αριθμό 741. Η ένταξη των C-130H στην Ελληνική Αεροπορία έγινε στις 28 Νοεμβρίου 1975. Η 356 Μοίρα Τακτικών Μεταφορών, η οποία πετούσε πριν με αεροσκάφη C-47 Dakota, είχε επανασυσταθεί την 1η Σεπτεμβρίου 1975 για να υποδεχτεί τα αεροσκάφη C-130H. Ως τον Ιούλιο του 1976 είχαν παραληφθεί τέσσερα αεροσκάφη. Μέχρι το τέλος Μαΐου 1977 παρελήφθησαν άλλα οκτώ αεροσκάφη, όλα C-130H. Επίσης, το 1992 (από τον Αύγουστο μέχρι το Νοέμβριο) παρελήφθησαν πέντε αεροσκάφη C-130B.

Τεράστιο το εύρος των αποστολών και για τον Ηρακλή της Ελληνικής Αεροπορίας. Η αποτύπωση των άθλων του στο χαρτί σίγουρα δεν είναι απόλυτα εφικτή. Ωστόσο πιστεύω πως ακόμα και μια ατελής προσπάθεια "εκ των έσω" να μεταφερθεί η δύναμη των συναισθημάτων που προκαλεί ο Ηρακλής προς οικείους και μη οπωσδήποτε αξίζει τον κόπο!

Σημείωση: Για την εξοκείωση του αναγνώστη με κάποιες έννοιες που χρησιμοποιούνται, ο αστερίσκος που τις συνοδεύει σημαίνει ότι αυτές αναλύονται στο κεφάλαιο Επεξηγήσεις, λίγο πριν το τέλος του βιβλίου.



*«Και πρέπει η Ελλάδα, όσο από σένα κι από με περνά,
ελεύτερη να μένει...»*

ΕΥΡΙΠΙΔΗ, «ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ ΕΝ ΑΥΛΙΔΙ»



Το πρώτο αεροσκάφος C-130H (741) προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο Ελευσίνας στις 29 Σεπτεμβρίου 1975



Το πρώτο αεροσκάφος C-130B (300) προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο Ελευσίνας στις 25 Αυγούστου 1992

356 ΜΟΙΡΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

ΤΥΠΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΦΙΞΗ ΣΤΗΝ 112 ΠΜ
C-130H	741	29-09-1975
C-130H	742	31-10-1975
C-130H	743	16-04-1976
C-130H	744	16-07-1976
C-130H	745	11-02-1977
C-130H	746	01-03-1977
C-130H	747	21-03-1977
C-130H	748	28-03-1977
C-130H	749	18-04-1977
C-130H	750	23-04-1977
C-130H	751	06-05-1977
C-130H	752	21-05-1977
C-130B	296 (USAF 60-0296)	27-08-1992
C-130B	300 (USAF 60-0300)	25-08-1992
C-130B	303 (USAF 60-0303)	01-10-1992
C-130B	723 (USAF 58-0723)	15-09-1992
C-130B	948 (USAF 61-0948)	30-11-1992

Σημείωση:

1. Το αεροσκάφος 748 απωλέσθηκε σε ατύχημα το 1991.
2. Το αεροσκάφος 750 απωλέσθηκε σε ατύχημα το 1997.
3. Δύο αεροσκάφη φέρουν εξωτερικές δεξαμενές καυσίμων από το 1996.

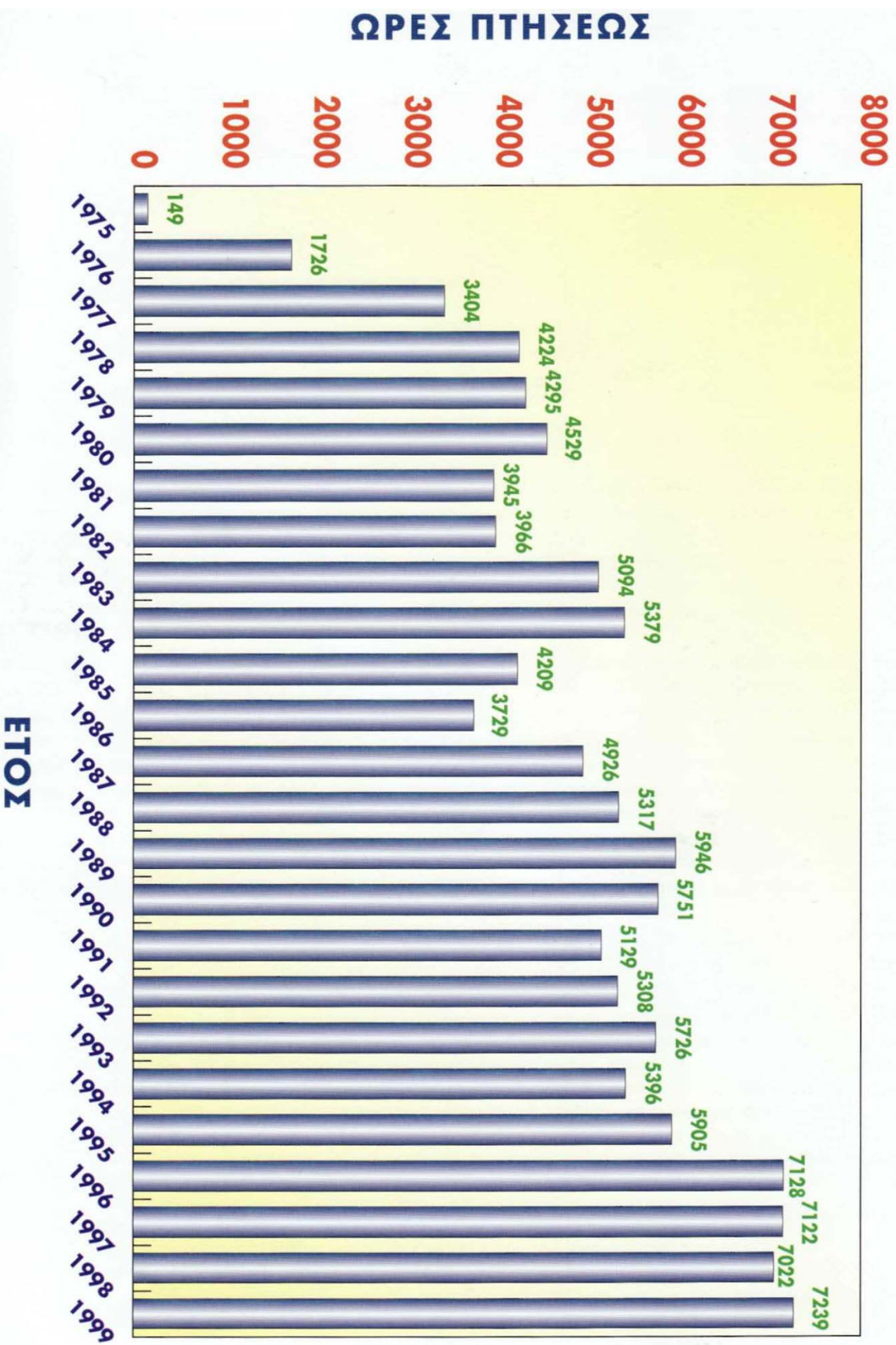
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Το ελάχιστο πλήρωμα αεροσκάφους για μια πτήση ρουτίνας αποτελείται από πέντε άτομα:

Pilot	Κυβερνήτης
Copilot	Συγκυβερνήτης
Navigator	Ναυτίλος
Flight Engineer	Μηχανικός Πτήσεως
Loadmaster	Επόπτης Φορτώσεως

Ανάλογα με τις απαιτήσεις της αποστολής το πλήρωμα αυξάνεται. Για παράδειγμα, όταν το φορτίο του αεροσκάφους είναι ιδιαίτερα μεγάλο ή δύσκολο ή σε αποστολές ρίψεων εφοδίων και αλεξιπτωτιστών απαιτείται η ύπαρξη δύο εποπτών φόρτωσης. Επίσης, σε διηπειρωτικά δρομολόγια (Αμερική. Αφρική) το πλήρωμα διπλασιάζεται.

ΠΗΓΗΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ C-130



ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Όταν στις 29 Σεπτεμβρίου 1975 προσγειωνόταν στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, το πρώτο αεροσκάφος C-130 Ηρακλής της Πολεμικής Αεροπορίας, στον ουρανό της Ελλάδας, και όχι μόνο, έμελλε να γραφτούν νέα κατορθώματα. Έγινε το αεροσκάφος για όλες τις δουλειές και για να ακριβολογούμε, αυτό που βγάζει το φίδι από την τρύπα όταν κανένας άλλος δεν μπορεί.

Σώζει σε καθημερινή βάση ζωές μεταφέροντας ασθενείς, τραυματίες και μοσχεύματα από τα πιο μακρινά αεροδρόμια της επικράτειας προς την πρωτεύουσα. Είναι το μέσο που θα φτάσει πρώτο σε οποιαδήποτε περιοχή συνέβη κάποιο ναυάγιο ή πτώση αεροσκάφους. Συμβάλλει στην καταπολέμηση των δασικών πυρκαγιών, μεταφέροντας προς τα νησιά πυροσβεστικά οχήματα και πυροσβέστες ή ρίχνοντας επιβραδυντικό υγρό μπροστά από τη φωτιά. Φέρει εις πέρας ζωτικές για την άμυνα της χώρας αποστολές, μεταξύ των οποίων ρίψεις αλεξιπτωτιστών, βατραχανθρώπων και εφοδίων. Μεταφέρει κάτω από οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες προσωπικό και υλικά προς πάσα κατεύθυνση. Συνδέει σε τακτική βάση τις ακριτικές περιοχές με το κέντρο, μεταφέροντας στρατιωτικό προσωπικό που υπηρετεί σε αυτές. Υποστηρίζει τις μετασταθμεύσεις μαχητικών αεροσκαφών σε διάφορα αεροδρόμια. Μεταφέρει βοήθεια σε περιοχές που επλήγησαν από θεομηνίες. Έχει μεταφέρει από αθλητές και μαθητές στρατιωτικών σχολών μέχρι θέματα πανελληνίων εξετάσεων και δελτία ΠΡΟ-ΠΟ. Έχει επίσης μεταφέρει τις σωρούς θανόντων εν υπηρεσία μελών προσωπικού των ενόπλων δυνάμεων. Η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία της χώρας, καθώς επίσης και φιλοξενούμενοι, ξένοι, ανώτατοι στρατιωτικοί μεταφέρονται συχνά. Ζωτικής σημασίας είναι και η εκπαίδευση νέων πληρωμάτων, καθώς επίσης και η διατήρηση της επιχειρησιακής ετοιμότητας των ήδη υπαρχόντων στα αεροσκάφη Ηρακλής.

Ο χώρος στάθμευσης των αεροσκαφών της 356 MTM έχει σε καθημερινή βάση, πληρότητα, η οποία εάν αφορούσε ιδιωτική επιχείρηση αυτή θα είχε κλείσει προ πολλού. Το αντίθετο ακριβώς συμβαίνει με τον χώρο στάθμευσης των αυτοκινήτων του προσωπικού της Μοίρας. Το ωράριο εργασίας και ο προγραμματισμός των οικογενειακών και κοινωνικών υποχρεώσεων του προσωπικού της Μοίρας μοιάζουν με πλανήτες που απέχουν εκατομμύρια έτη φωτός. Η ανατολή και η δύση του ηλίου συχνά βρίσκει τα πληρώματα στον αέρα και τους τεχνικούς επί το έργον. Τα κατά τόπους αρτοποιεία του λεκανοπεδίου έχουν ανακηρύξει επίτιμους πελάτες τους υπηρετούντες στην 356 MTM, οι οποίοι προμηθεύονται από αυτά το πρωινό τους ή τα απαραίτητα τρόφιμα για τα μεγάλα ταξίδια.

Η επαγγελματική κατάρτιση πληρωμάτων και τεχνικών βασίζεται, κυρίως, σε βιβλιογραφία του εξωτερικού που είναι γραμμένη στην αγγλική γλώσσα. Ένα μεγάλο μέρος της αφορά εκδόσεις με μηνιαίο κύκλο ανανέωσης ακόμα και εβδομαδιαίο. Αυτό δημιουργεί την υποχρέωση της τακτικής ενημέρωσης, αν και η γραφειοκρατία ως σύγχρονη Λερναία Ύδρα δημιουργεί ακόμα αρκετά εμπόδια. Τα πληρώματα έρχονται καθημερινά σε επαφή με καταστάσεις για ορισμένες εκ των οποίων η αντιμετώπιση δεν αναφέρεται πάντα στα βιβλία. Καταλυτική επίδραση έχει και ο χρόνος ανάπαυσης που συνήθως δεν είναι επαρκής. Τους καλοκαιρινούς μήνες, το πτητικό έργο αυξάνεται δραματικά, αφού γίνονται επιπλέον αποστολές μεταφοράς πυροσβεστών και πυροσβεστικών οχημάτων, ρίψεις επιβραδυντικού υγρού και μεταφορές υλικών για λογαριασμό των πυροσβεστικών αεροσκαφών.

Ο Ηρακλής αποτελεί για την Πολεμική Αεροπορία τη Λυδία λίθο και για τα πληρώματα ένα μοναδικό κομμάτι της ζωής τους.

ΕΛΠΙΔΑ ΖΩΗΣ

Από τις πλέον σημαντικές αποστολές - από πλευράς προσφοράς στο κοινωνικό σύνολο - η αποστολή A/N, της οποίας τη σκυτάλη παρέλαβε ο Ηρακλής από τα αεροσκάφη C-47 Dakota και Noratlas. Καθημερινά σε 24ωρη βάση ένα αεροσκάφος, το πλήρωμα και η απαραίτητη τεχνική υποστήριξη βρίσκονται σε ετοιμότητα στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας. Η αποστολή είναι διπλής φύσεως:

Έρευνα - Διάσωση. Το αεροσκάφος καλύπτει ολόκληρη την ελληνική επικράτεια και είναι το μέσο που θα φτάσει πρώτο σε οποιαδήποτε περιοχή συνέβη ναυάγιο ή πτώση αεροσκάφους. Αντικειμενικός σκοπός με την εκτέλεση έρευνας είναι να εντοπιστούν οι επιζώντες, ώστε να καθοδηγηθεί το πλοίο ή το ελικόπτερο για την περισυλλογή τους. Στην περίπτωση που το σημείο του συμβάντος είναι γνωστό με μεγάλη ακρίβεια, η αποστολή συνεχίζεται και τη νύκτα με τη ρίψη φωτιστικών βομβών, κυρίως για την ψυχολογική υποστήριξη των ναυαγών μέχρι την περισυλλογή τους. Σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς (του ICAO), η έρευνα ολοκληρώνεται μετά παρέλευση 72 ωρών εκτός αν άλλοι λόγοι επιβάλλουν τη συντόμευση της (π.χ πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες). Η όλη επιχείρηση κατευθύνεται από το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας Διάσωσης (ΚΣΕΔ), το οποίο στεγάζεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στον Πειραιά, επανδρώνεται από την ΠΑ και το Λιμενικό Σώμα και έχει στη διάθεση του αεροσκάφη, ελικόπτερα και πλοία, σε καίριες θέσεις ανά την χώρα. Η επιτυχής έκβαση της αποστολής είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων όπως, χρονική απόσταση μεταξύ συμβάντος και κινητοποίησης των μέσων έρευνας - διάσωσης, αριθμός διατιθέμενων μέσων, δυνατότητες εντοπισμού - περισυλλογής, συνθήκες φωτός στην περιοχή του συμβάντος (μέρα - νύκτα), επίδραση των καιρικών συνθηκών στην πτήση και τον εντοπισμό, κατοχή μέσων εντοπισμού από πλευράς των ναυαγών καθώς επίσης και της εγκυρότητας των πληροφοριών που είναι διαθέσιμες.

Ενδεικτικές αποστολές είναι οι ακόλουθες:

- α) 16 Ιανουαρίου 1991, έρευνα (χωρίς αποτέλεσμα) στη θαλάσσια περιοχή της Σκύρου για τον εντοπισμό ελικοπτέρου AB. 212 ASW το οποίο έπεσε στη θάλασσα, όταν τα συρματόσχοινα που το συγκρατούσαν στο κατάστρωμα του αντιτορπιλικού "Θεμιστοκλής" (D-210) έσπασαν κατά τη διάρκεια καταιγίδας.
- β) 18 Ιουνίου 1992, εντοπισμός μόνο της κηλίδας από πτώση ελληνικού αεροσκάφους Mirage F1 στη θαλάσσια περιοχή του Αγίου Ευστρατίου. Το αεροσκάφος κατέπεσε ενώ λάμβανε μέρος μαζί με άλλο σε αερομαχία με τουρκικά αεροσκάφη που παραβίασαν τον ελληνικό εναέριο χώρο.
- γ) 30 Ιανουαρίου 1994, εντοπισμός πλοίου που εξέπεμψε σήμα κινδύνου στη θαλάσσια περιοχή της Σκύρου. Ο (βόρειος) άνεμος στα 1.000 πόδια είχε ταχύτητα 55 κόμβους* (10 μποφόρ), υπήρχαν ισχυρές αναταράξεις και χαμηλή νέφωση. Το πλοίο τελικά δεν βυθίστηκε.
- δ) 8 Φεβρουαρίου 1995, εντοπισμός χειριστού τουρκικού αεροσκάφους F-16 στη θαλάσσια περιοχή της Ρόδου. Το αεροσκάφος κατέπεσε λόγω βλάβης ενώ ο σχηματισμός στον οποίο ανήκε εγκατέλειπε τον ελληνικό εναέριο χώρο μετά από παραβίαση. Το A/N ελικόπτερο της Ρόδου, περισυνέλεξε τον χειριστή.
- ε) 12 Σεπτεμβρίου 1995, έρευνα (χωρίς αποτέλεσμα) για τον εντοπισμό αλλοδαπών επιβατών φουσκωτού σκάφους δυτικά της Κέρκυρας και εντός των ιταλικών χωρικών υδάτων.
- στ) 6 Οκτωβρίου 1995, εντοπισμός χειριστού ελληνικού αεροσκάφους F-16 το οποίο κατέπεσε στη θάλασσα βόρεια της Σκύρου. Ακολούθησε περισυλλογή του από το A/N ελικόπτερο της Νέας Αγχιάλου.
- ζ) 11 Ιανουαρίου 1996, έρευνα (χωρίς αποτέλεσμα) για τον εντοπισμό ελληνικού αεροσκάφους A-7 το οποίο κατέπεσε στη θάλασσα ενώ εκτελούσε βολή σε πεδίο ασκήσεων στις βραχονησίδες Καραβία του Μυρτώου Πελάγους.

Αεροδιακομιδή. Με αυτό τον όρο καλύπτονται οι περιπτώσεις μεταφοράς από απομακρυσμένα ελληνικά αεροδρόμια στην Αθήνα βαριά ασθενών, βαριά τραυματιών από ατυχήματα (συνήθως τροχαία) και ανθρωπινων μοσχευμάτων από δωρητές οργάνων.

Στις δύο πρώτες περιπτώσεις, επιβιβάζεται στο αεροσκάφος στην Ελευσίνα ή στο Ελληνικό γιατρός και νοσοκόμος του ΕΚΑΒ με σκοπό την παροχή ιατρικής φροντίδας κατά τη μεταφορά στην Αθήνα.

Στην τρίτη περίπτωση, επιβιβάζεται στο αεροσκάφος ειδική ιατρική ομάδα για την παραλαβή των μοσχευμάτων. Έχουν μεταφερθεί από νεογέννητα μέχρι προχωρημένης ηλικίας ασθενείς. Την Κυριακή του Πάσχα 11 Απριλίου 1999, με το αεροσκάφος 745 που απογειώθηκε από την Ελευσίνα στις 18:55, μεταφέρθηκε από την Κέρκυρα στο Ελληνικό ο κ. Κ. Φακιάλας ηλικίας 100 ετών ασφαλισμένος του ΟΓΑ, ο οποίος έπασχε από ειλεό. Δυστυχώς, υπήρξαν και περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ασθενής ή ο τραυματίας έχασε τη μάχη με τον θάνατο κατά την πτήση.

Τους καλοκαιρινούς μήνες, εξαιτίας των τουριστών παρουσιάζεται μεγάλη αύξηση των αποστολών μεταφοράς τραυματιών από τροχαία ατυχήματα. Έχει συμβεί μέσα σε μια νύκτα να γίνουν πέντε αποστολές αυτού του είδους. Υπήρξαν όμως και περιπτώσεις κατά τις οποίες έγινε κατάχρηση της αερομεταφοράς. Η διπλή αυτή αποστολή είναι για τα πληρώματα μια από τις δυσκολότερες. Κι αυτό γιατί πολλές φορές ο χρόνος ανάπαυσης συμπιέζεται ασφυκτικά, εξαιτίας των πολλαπλών απογειώσεων στο ίδιο 24ωρο. Επίσης, μπορεί να απαιτηθεί απογείωση μετά τα μεσάνυχτα. Αυτό σημαίνει πως ο οργανισμός εξαναγκάζεται να μεταπέσει από την κατάσταση του ύπνου σε εκείνη της μέγιστης απόδοσης πολύ σύντομα. Ιδιαίτερα δε, όταν οι καιρικές συνθήκες είναι άσχημες και το αεροδρόμιο προορισμού πολύ δύσκολο.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΤΗΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ Α/Ν

ΕΤΟΣ	ΩΡΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΣΘΕΝΩΝ	ΩΡΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ	ΕΤΗΣΙΟ ΣΥΝΟΛΟ ΩΡΩΝ Α/Ν	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΤΗΣΙΟΥ ΓΕΝ. ΣΥΝΟΛ. ΩΡΩΝ
1990	376,91	17,67	394,58	6,86 %
1991	335,50	34,25	369,75	7,20 %
1992	433,66	73,25	506,91	9,55 %
1993	434,16	88,00	522,16	9,11 %
1994	411,50	68,83	480,33	8,90 %
1995	621,58	146,92	768,50	13,01 %
1996	742,00	162,91	904,91	12,69 %
1997	581,50	150,50	732,00	12,79 %
1998	793,33	62,67	856,00	12,19 %
1999	809,80	31,90	841,70	11,62 %

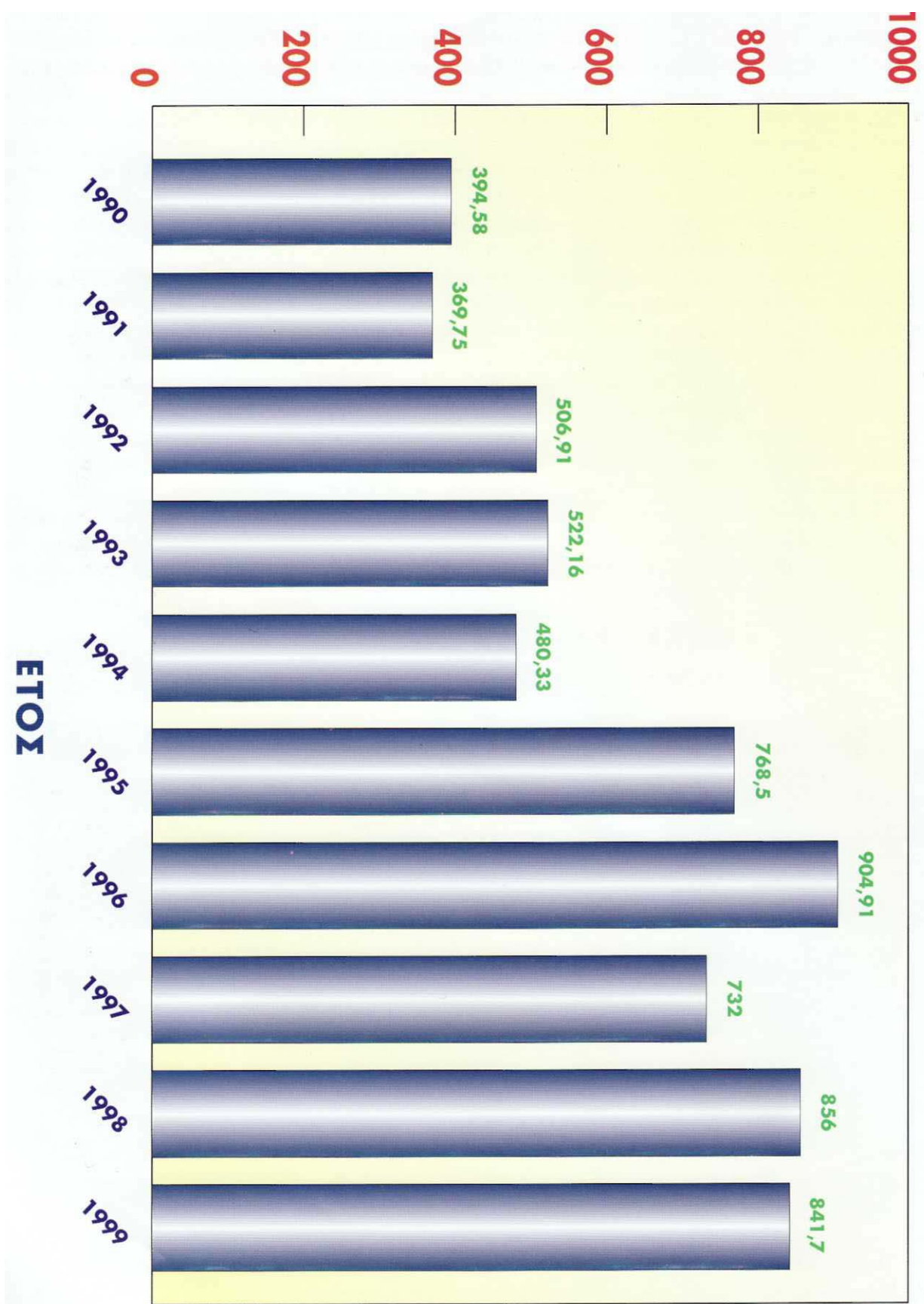
Ενδεικτικά, το σύνολο των ωρών πτήσεως του έτους 1996 για αποστολές Α/Ν αντιστοιχεί κατά μέσο όρο σε πτήση 2 ωρών και 29 λεπτών ημερησίως, για όλες τις μέρες του έτους!



Παραλαβή ασθενούς από το αεροδρόμιο της Ζακύνθου

ΑΠΟΙΣΤΟΛΕΣ Α/Ν ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ C-130

ΩΡΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ





ΣΤΑ ΙΧΝΗ ΤΟΥ ΗΦΑΙΣΤΟΥ

Αποστολή MAFFS. Η ελληνική αεροπορία διαθέτει τρία συστήματα MAFFS. Πρόκειται για ένα σύνολο δεξαμενών που γεμίζουν με επιβραδυντικό υγρό, το οποίο στη συνέχεια εκτοξεύεται με τη βοήθεια εγκλωβισμένης πίεσης αέρα, από δύο σωλήνες μεγάλης διαμέτρου τοποθετημένους στη ράμπα του αεροσκάφους. Λόγω της πολυπλοκότητας του συστήματος, ο χρόνος φόρτωσης του στο αεροσκάφος (συμπεριλαμβανομένων και των επιβαλλόμενων ελέγχων ασφαλείας) είναι μεγάλος. Το σύστημα καταλαμβάνει ολόκληρο τον χώρο μεταφοράς φορτίου. Το βάρος του υγρού είναι 19.500 λίβρες*, ενώ ο χρόνος ρίψεως είναι 10 δευτερόλεπτα. Το μεγάλο συνολικό βάρος του αεροσκάφους κατά την απογείωση, σε συνδυασμό με τις υψηλές θερμοκρασίες το καλοκαίρι, δημιουργεί μια αρκετά δύσκολη κατάσταση.

Η μετάβαση στην περιοχή της πυρκαγιάς γίνεται από την συντομότερη διαδρομή. Η προσέγγιση γίνεται κατόπιν επικοινωνίας με το ελικόπτερο που συντονίζει την επιχείρηση ή με το επικεφαλής πυροσβεστικό αεροσκάφος. Γίνεται μια δοκιμαστική διέλευση, επιλέγεται το σημείο αφέσεως (που είναι μπροστά από τη φωτιά), το ίχνος της τελικής προσέγγισης και το ίχνος διαφυγής σε σχέση με τα εμπόδια. Στη συνέχεια γίνεται η διαμόρφωση και η όπλιση του συστήματος και κατόπιν εντολής του κυβερνήτη, ο συγκυβερνήτης πατάει το κουμπί ρίψεως του υγρού. Από τη στιγμή που το σύστημα οπλιστεί (με πίεση), πρέπει μετά από ελάχιστο χρονικό διάστημα να γίνει ρίψη διαφορετικά ενδέχεται λόγω της μεγάλης εγκλωβισμένης πίεσης να σπάσει κάποια δεξαμενή υγρού. Μια άλλη αιτία που μπορεί να έχει το ίδιο αποτέλεσμα είναι οι αναταράξεις.

Οι περιορισμοί αυτοί σε συνδυασμό με την πολύ χαμηλή ταχύτητα και το μεγάλο βάρος του αεροσκάφους επιβάλλουν την μέγιστη προσοχή του πληρώματος, τόσο κατά τη ρίψη όσο και κατά τη διαφυγή που δεν πρέπει να απαιτεί άνοδο. Το σύστημα είναι αποτελεσματικό όταν το έδαφος είναι επίπεδο και υπάρχουν πολλά αεροσκάφη, προϋποθέσεις εκ των οποίων καμία δεν υφίσταται στην Ελλάδα. Στο παρελθόν εντοπίστηκαν και διαβρώσεις στη δομή του αεροσκάφους λόγω του υγρού.

Μεταφορά πυροσβεστών και πυροσβεστικών οχημάτων. Σε περιπτώσεις μεγάλων πυρκαγιών και ιδιαίτερα στα νησιά, τόσο οι επίγειες δυνάμεις κατάσβεσης όσο και τα μέσα που διαθέτουν δεν επαρκούν. Για τον λόγο αυτό, μεταφέρονται με αεροσκάφος πυροσβέστες και πυροσβεστικά οχήματα. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μεταφέρθηκαν και στρατιώτες. Όταν

ολοκληρώσουν το έργο τους, γίνεται η επιστροφή του προσωπικού και των μέσων.



Φόρτωση βαρελιών με καύσιμα σε αεροσκάφος C-130H

Μεταφορά καυσίμων αεροσκαφών. Υπήρξαν περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ανεφοδιασμός των πυροσβεστικών αεροσκαφών (κατά τη φάση της επανεξυπηρέτησης) σε νησιά ήταν από πολύ δύσκολος έως αδύνατος. Για τον λόγο αυτό, φορτώθηκε στο αεροσκάφος βυτιοφόρο αυτοκίνητο γεμάτο με καύσιμα αεροσκαφών. Μία από τις πρώτες αποστολές αυτού του είδους έγινε στις 10 Ιουλίου 1984 με το αεροσκάφος 751 προς τη Ρόδο. Σε άλλες περιπτώσεις μεταφέρθηκαν καύσιμα σε βαρέλια. Πρόκειται ίσως για την πιο επικίνδυνη αποστολή εσωτερικού που ανέλαβαν ποτέ τα αεροσκάφη Ηρακλής της ΠΑ.

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ



Ρίψεις αλεξιπτωτιστών στατικού ιμάντα στη Ζώνη Ρίψεων Μεγάρων

«Αν θέλεις ειρήνη, προετοιμάσου για πόλεμο». Πρόκειται για μια έκφραση ευρέως διαδομένη στους στρατιωτικούς κύκλους. Οι αποστολές ρίψεων προσωπικού και εφοδίων, δοκιμασμένες στα πεδία των μαχών ανά τον κόσμο, αποτελούν κρίσιμο παράγοντα για την έκβαση ενός πολέμου. Η εκπαίδευση και η διατήρηση της ετοιμότητας πληρωμάτων και προσωπικού ρίψεων είναι ζωτικής

σημασίας για τις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις.



Ρίψεις αλεξιπτωτιστών από αεροσκάφος C-130H στη ζώνη ρίψεων Μεγάρων

Σε μεγάλης ή μικρής κλίμακας ασκήσεις γίνονται ρίψεις αλεξιπτωτιστών (Δυνάμεις Καταδρομών) στη στεριά και βατραχανθρώπων (Μονάδες Υποβρυχίων Καταστροφών) στη θάλασσα.





Ρίψη φορτίου Heavy στη Ζώνη Ρίψεων Μεγάρων, από το αεροσκάφος 752

Επίσης, γίνονται ρίψεις εφοδίων σε επιλεγμένα σημεία. Η πολύ καλή σχεδίαση των αποστολών αυτών έχει καταλυτική επίδραση στην επιτυχή έκβαση. Η επιλογή της διαδρομής και η ακρίβεια των υπολογισμών αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση. Η ακριβής εκτέλεση της σχεδίασης (π.χ. τήρηση χρόνων με ακρίβεια δευτερολέπτων, προσαρμοσμένης στα πραγματικά δεδομένα που μπορεί να αλλάξουν, είναι το κλειδί της επιτυχίας.



Ρίψη φορτίων CDS στη Ζώνη Ρίψεων Μεγάρων

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΥΛΙΚΩΝ

Πρόκειται για την πλέον συχνή και επί καθημερινής βάσεως αποστολή. Όταν κάποιο μαχητικό αεροσκάφος καθηλωθεί λόγω βλάβης μακριά από τη βάση του, μεταφέρονται από αυτήν οι τεχνικοί και τα απαραίτητα υλικά για την αποκατάσταση του προβλήματος. Σε μεγάλης κλίμακας διακλαδικές ασκήσεις των ενόπλων δυνάμεων μεταφέρεται στρατιωτικό προσωπικό και υλικά, σύμφωνα με το σενάριο. Επί πραγματικής βάσεως, αυτό γίνεται σε περιόδους κρίσεων στην ευρύτερη περιοχή. Αστυνομικοί των ΜΑΤ μεταφέρθηκαν όταν χρειάστηκε ενίσχυση των αστυνομικών δυνάμεων σε ακριτικές περιοχές, με σκοπό την αντιμετώπιση κρίσεων που αφορούσαν τη δημόσια τάξη και ασφάλεια. Αθλητές στίβου των νησιών μεταφέρθηκαν προς και από τον τόπο διεξαγωγής συλλογικών αγώνων. Μαθητές στρατιωτικών σχολών μεταφέρονται κατά τις εορταστικές περιόδους προς και από την περιφέρεια, καθώς επίσης και όταν πραγματοποιούν εκπαιδευτικά ταξίδια. Στρατεύσιμοι πυροβολητές μεταφέρονται για εξάσκηση στο πεδίο βολής Κρήτης. Αγήματα στρατιωτικών σχολών μεταφέρονται στη Θεσσαλονίκη για την παρέλαση της 28ης Οκτωβρίου. Επίσης, γίνονται προγραμματισμένες και έκτακτες μεταφορές υλικών, που δεν εντάσσονται στις παραπάνω κατηγορίες. Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελούν πέντε αποστολές, που έγιναν στις 19 Ιανουαρίου 1997, από το Τυμπάκι της Κρήτης. Σκοπός τους ήταν η μεταφορά ευπαθών οπωροκτηπευτικών προϊόντων λόγω απεργίας των εργαζομένων στην εμπορική ναυτιλία.

ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Πρόκειται για προγραμματισμένες πτήσεις μεταφοράς στρατιωτικού προσωπικού, οι οποίες συνδέουν τις ακριτικές περιοχές μεταξύ τους και με την πρωτεύουσα. Οι υπηρετούντες σε αυτές τις περιοχές μόνιμοι και έφεδροι κυριολεκτικά στηρίζονται σε αυτές (ιδιαίτερα σε περιόδους αιχμής όπως γιορτές και καλοκαίρι), ειδικά εκείνοι των οποίων οι οικογένειες διαμένουν στην Αθήνα. Με αυτές τις πτήσεις γίνεται και η αντικατάσταση των πληρωμάτων των ελικοπτέρων και αεροσκαφών που εκτελούν αποστολές Α/Ν.

ΜΕΤΑΣΤΑΘΜΕΥΣΕΙΣ ΜΑΧΗΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Για να διατηρηθεί το ετοιμοπόλεμο του ιπτάμενου και τεχνικού προσωπικού, που υπηρετεί σε μοίρες μαχητικών αεροσκαφών, προγραμματίζονται ασκήσεις μικρής ή μεγάλης κλίμακας. Κατά τις ασκήσεις αυτές, σμήνη αεροσκαφών μετασταθμεύουν μακριά από τη βάση τους. Ολόκληρος ο απαιτούμενος εξοπλισμός και το τεχνικό προσωπικό μεταφέρονται στο αεροδρόμιο της μεταστάθμευσης, στο οποίο διαμένουν όσο διαρκεί η άσκηση. Μετά την ολοκλήρωση της άσκησης μεταφέρονται πίσω στη βάση τους.

ΑΡΩΓΗ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΘΕΟΜΗΝΙΕΣ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ

Οι αποστολές αυτού του είδους έχουν σκοπό την παροχή άμεσης βοήθειας σε περιοχές που επλήγησαν από θεομηνίες. Οι καταστροφές που προκαλούνται απαιτούν επίσης ταχύτατη πρόσβαση για την εκτίμηση της κατάστασης και την λήψη των απαραίτητων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μέτρων από την πολιτεία. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις ήταν ο σεισμός της Καλαμάτας (13 Σεπτεμβρίου 1986, μέγεθος 6,0 R, νεκροί 20, κατάρρευση 4 πολυκατοικιών) και ο σεισμός της Κοζάνης (13 Μαΐου 1995, μέγεθος 6,6 R). Και στις δύο περιπτώσεις μεταφέρθηκαν κλιμάκια εμπειρογνομόνων και είδη πρώτης ανάγκης (σκηνές, κουβέρτες). Στο σεισμό της Αθήνας με επίκεντρο την Πάρνηθα (7 Σεπτεμβρίου 1999, μέγεθος 5,9 R, νεκροί 143), μεταφέρθηκαν σκηνές από τη Θεσσαλονίκη.

ΔΙΑΚΟΜΙΔΗ ΣΩΡΟΥ

Οι αποστολές αυτού του είδους έχουν καθαρά ανθρωπιστικό χαρακτήρα. Δυστυχώς, υπάρχουν περιπτώσεις όπου στρατεύσιμοι ή μόνιμο στρατιωτικό προσωπικό βρίσκουν το θάνατο υπηρετώντας την πατρίδα από φυσικά ή άλλα αίτια (π.χ ατυχήματα). Όταν κοντά στον τόπο καταγωγής τους υπάρχει αεροδρόμιο, η μεταφορά της σωρού γίνεται με αεροσκάφος Ηρακλής. Μερικές φορές μεταφέρεται και άγημα αποδόσεως τιμών.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΤΕΛΩΝ

Οι επισκέψεις επιτελών των ενόπλων δυνάμεων σε ακριτικές μονάδες είναι απαραίτητες και σημαντικές. Για παράδειγμα, οι επιθεωρήσεις και αξιολογήσεις που γίνονται από το επιτελείο στο οποίο ανήκει η μονάδα. Ένας άλλος λόγος είναι οι επίσημες επισκέψεις επιτελών του ΝΑΤΟ ή ξένων χωρών. Στην περίπτωση αυτή, επειδή ο χρόνος είναι περιορισμένος, οι μετακινήσεις γίνονται με αεροσκάφη Ηρακλής.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΥΨΗΛΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ (VIP)

Η στρατιωτική και πολιτική ηγεσία της χώρας ταξιδεύει αρκετές φορές με αεροσκάφη Ηρακλής. Οι αρχηγοί των επιτελείων (ΓΕΣ, ΓΕΝ, ΓΕΑ, ΓΕΕΘΑ) και όλο το φάσμα της πολιτικής ηγεσίας (Υπουργοί, ο Πρωθυπουργός και ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας) έχουν ταξιδέψει για να παραστούν σε εορταστικές εκδηλώσεις και επετείους, για να επισκεφθούν περιοχές που επλήγησαν από θεομηνίες ή για να παρακολουθήσουν μεγάλης κλίμακας διακλαδικές ασκήσεις των ενόπλων δυνάμεων.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Οι επιχειρησιακές απαιτήσεις στις οποίες καλούνται να αντεπεξέλθουν τα πληρώματα των αεροσκαφών C-130 είναι μεγάλες, ποικίλες και δύσκολες. Όπως όλες οι αεροπορίες έτσι και η ελληνική έχει θεσπίσει κριτήρια ικανότητας, τα οποία πρέπει να πληρούν τα πληρώματα των αεροσκαφών Ηρακλής. Από τις θεμελιώδεις απαιτήσεις είναι η εκπαίδευση νέων πληρωμάτων, ώστε να καταστούν ικανά να πετούν το αεροσκάφος. Αυτό γίνεται σε ειδικές εκπαιδευτικές πτήσεις. Με την απόκτηση καθορισμένης πτητικής εμπειρίας και αφού μεσολαβήσει νέα εκπαίδευση γίνεται η μετάβαση στο επόμενο στάδιο. Μετά από κάθε στάδιο ακολουθούν ειδικές πτήσεις συντήρησης της επιχειρησιακής ικανότητας. Τα στάδια αφορούν μεταξύ άλλων ετοιμοπόλεμα πληρώματα εσωτερικού, πληρώματα εξωτερικού, διηπειρωτικών δρομολογίων και εκπαιδευτών πτήσεων. Σημαντική βοήθεια προσφέρει και η εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσεων στις Βρυξέλλες (Βέλγιο). Αυτή αφορά τα πληρώματα ανεξαρτήτως πτητικής εμπειρίας και συγκεκριμένα Κυβερνήτη, Συγκυβερνήτη και Μηχανικό. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις κατά τις οποίες το βεβαρημένο πτητικό έργο της 356 MTM πιέζει ασφυκτικά τα χρονικά περιθώρια για την εκπαίδευση.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ Σ.Ι.Ρ.

Η απαίτηση της πτητικής εκπαίδευσης των μαθητών της Σχολής Ιπταμένων Ραδιοναυτίλων οδήγησε στη μελέτη και κατασκευή (στην Ελλάδα) ενός σύγχρονου, προσθαφαιρούμενου συστήματος στο αεροσκάφος Ηρακλής. Στο αεροσκάφος 749, εγκαταστάθηκε στον θάλαμο διακυβερνήσεως η υποδομή για δύο τηλεοπτικές κάμερες κλειστού κυκλώματος. Η μια βρίσκεται κάτω και δεξιά από τη θέση του συγκυβερνήτη, μεταδίδοντας εικόνα του εδάφους. Η άλλη βρίσκεται στη αριστερή γωνία της πάνω κουκέτας, μεταδίδοντας εικόνα από τα όργανα της θέσης του ναυτίλου.

Οι δέκα μαθητές κάθονται ανά ζεύγη σε γραφεία που βλέπουν εμπρός, σε διαμορφωμένες παλέτες στον χώρο του φορτίου. Κατά τον ίδιο τρόπο κάθονται και οι δύο εκπαιδευτές. Τόσο οι μαθητές όσο και οι εκπαιδευτές έχουν μπροστά τους από μία οθόνη με εικόνα από τα όργανα της θέσης του ναυτίλου και ανάμεσά τους μία οθόνη με εικόνα εδάφους. Οι εκπαιδευτές ελέγχουν πλήρως την κίνηση και την εστίαση στις κάμερες. Το σύστημα έχει τη δυνατότητα να εστιάσει σε ένα όργανο της θέσης του ναυτίλου (π.χ BDHI) μέχρι του σημείου που να καλύπτει ολόκληρη την οθόνη. Ιδιαίτερα χρήσιμο σε πτήσεις IFR.

Το αεροσκάφος 749 μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οποιαδήποτε αποστολή, εάν αφαιρεθούν οι κάμερες (μένουν μόνο οι βάσεις στήριξης που δεν ενοχλούν) και οι παλέτες πάνω στις οποίες βρίσκονται οι θέσεις και οι οθόνες. Το όλο σύστημα είναι εκπληκτικά απλό και αποτελεσματικό.



Διαμόρφωση αεροσκάφους C-130H για εκπαίδευση μαθητών της Σχολής Ιπταμένων Ραδιοναυτίλων

ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

Οι πτήσεις αυτού του είδους συνήθως χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη έχει να κάνει με την δοκιμή συστημάτων του αεροσκάφους μετά από αποκατάσταση βλάβης επισκευαστικής ικανότητας μονάδας. Η δεύτερη έχει να κάνει με την δοκιμή όλων των συστημάτων του αεροσκάφους, προκειμένου να γίνει παραλαβή του από την ΕΑΒ μετά από μεγάλης εκτάσεως επιθεωρήσεις και αποκαταστάσεις βλαβών εργοστασιακού επιπέδου. Τα πληρώματα που λαμβάνουν μέρος σε αυτές τις πτήσεις επιλέγονται με βάση την εμπειρία τους.

Ο ΗΡΑΚΛΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ

Το κλίμα της Ελλάδας χαρακτηρίζεται από έντονα καιρικά φαινόμενα, ιδιαίτερα κατά τις αλλαγές των εποχών αλλά και το χειμώνα. Ενδεικτικές της δριμύτητας του καιρού είναι οι ακόλουθες έξι περιπτώσεις.

Στην πρώτη, αεροσκάφος που εκτελούσε τακτικό δρομολόγιο χρειάστηκε να παραμείνει προσγειωμένο στο αεροδρόμιο της Αλεξανδρούπολης επί μία ώρα. Αιτία ήταν μία ζώνη καταιγίδων που ξεκινούσε από το αεροδρόμιο και έφτανε ως την Σαμοθράκη. Όταν επιβεβαιώθηκε με το ραντάρ του αεροσκάφους ότι η ζώνη των καταιγίδων μετακινήθηκε ανατολικότερα, το αεροσκάφος απογειώθηκε.

Στη δεύτερη, αεροσκάφος που εκτελούσε νυκτερινή αποστολή μεταφοράς ασθενούς από την Κάρπαθο στο Ελληνικό χρειάστηκε να ανέβει στο FL 240 για να είναι έξω από τον καιρό.

Στην τρίτη, ο κυβερνήτης αεροσκάφους που εκτελούσε νυκτερινή αποστολή μεταφοράς ασθενούς από τη Μυτιλήνη στο Ελληνικό χρειάστηκε να εφαρμόσει διόρθωση 20 μοιρών στην πορεία ώστε το αεροσκάφος να τηρηθεί στο ίχνος λόγω του ισχυρού ανέμου. Στο Ελληνικό, ο ανατολικός άνεμος ήταν τόσο ισχυρός ώστε πριν την απογείωση ο μηχανικός έκανε έλεγχο στο σύστημα προσγείωσης, επειδή το αεροσκάφος έγερνε αριστερά τόσο που η πόρτα του πληρώματος ανοικτή σχεδόν ακουμπούσε στο έδαφος!

Στην τέταρτη, στο ραντάρ αεροσκάφους που εκτελούσε νυκτερινή αποστολή μεταφοράς υλικών από τη Σούδα στην Ανδραβίδα, το σχήμα της καταιγίδας ήταν ένα από αυτά που αναφέρονται στη βιβλιογραφία ως πολύ ισχυρές καταιγίδες.

Στην πέμπτη, αεροσκάφος που εκτελούσε τακτικό δρομολόγιο από την Ελευσίνα στη Σούδα χρειάστηκε να πετάξει μέσω Ηρακλείου για να παρακάμψει τις καταιγίδες.

Στην έκτη, αεροσκάφος που κατευθυνόταν από τη Λάρισα στο Ελληνικό χρειάστηκε 1 ώρα και 40 λεπτά πτήσης, αντί των 40 λεπτών της κανονικής διαδρομής. Αιτία ήταν ο συμπαγής καιρός που κάλυπτε την κανονική διαδρομή αλλά και το λεκανοπέδιο της Αττικής.

Κάμποσα περιστατικά κατά τα οποία κεραυνός χτύπησε αεροσκάφος συνέβησαν στον ελληνικό εναέριο χώρο. Ενδεικτικά (ημερομηνία: αεροσκάφος) 22-4-1994: 303, 21-10-1994: 743, 20-3-1997: 751, 3-4-1997: 746. Το σημείο του αεροσκάφους που χτυπήθηκε ήταν το ρύγχος όπου βρίσκεται η κεραία του ραντάρ, πηγή ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε όλες τις περιπτώσεις τα αεροσκάφη προσγειώθηκαν με ασφάλεια.

ΕΟΡΤΑΣΤΙΚΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Η συμμετοχή των αεροσκαφών C-130 της ΠΑ σε εορταστικές εκδηλώσεις είναι πολύ σπάνιο γεγονός. Ωστόσο την 25η Μαρτίου 1977, τέσσερα αεροσκάφη C-130H (744, 745, 746, 747) πέταξαν σε σχηματισμό επίδειξης, συμμετέχοντας στις εορταστικές εκδηλώσεις για την εθνική επέτειο. Ήταν η πρώτη φορά, που αεροσκάφη Ηρακλής της ΠΑ, έλαβαν μέρος σε επίδειξη κατά τη διάρκεια εορταστικής εκδήλωσης.

Την 25η Οκτωβρίου 1995, διοργανώθηκε από την ΠΑ τελετή στο αεροδρόμιο του Σέδες με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 50 χρόνων από το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Η εκδήλωση, στην οποία παρέστη ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, περιελάμβανε αναπαράσταση αερομαχιών "ελληνικών" και "ιταλικών" αεροσκαφών καθώς και αερομαχία ανάμεσα σε σύγχρονα αεροσκάφη. Ο τερματισμός της έγινε με τη διέλευση ενός C-130 (747) που άφησε πίσω του δεκάδες μπαλόνια.

Ο ΑΤΑΚΤΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ

ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΜΑΧΗΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Η πάγια τακτική της Τουρκικής Αεροπορίας να παραβιάζει τον ελληνικό εναέριο χώρο και να παραβαίνει τους κανονισμούς πτήσεων είναι γνωστή. Τουρκικά μαχητικά αεροσκάφη έχουν πλησιάσει σε μικρή απόσταση τα ελληνικά αεροσκάφη Ηρακλής κάμποσες φορές. Συναντήσεις τέτοιου είδους έχουν γίνει τόσο κοντά στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου όσο και σε πτήσεις προς και από την Κύπρο.

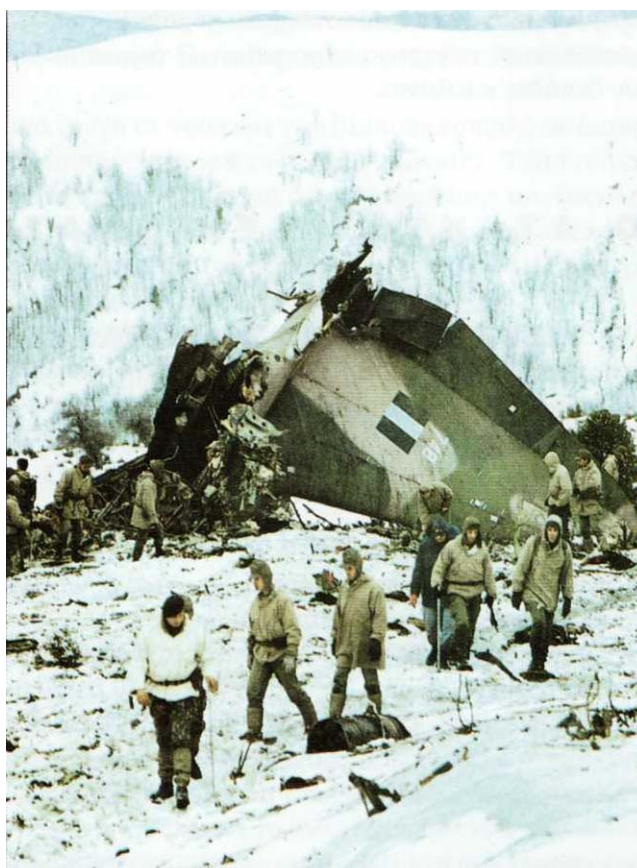
ΕΛΛΗΝΟ-ΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ

Τα αεροσκάφη της 356 MTM χρειάστηκε να υποστηρίξουν τις ένοπλες δυνάμεις σε περίοδο έντασης τουλάχιστον δύο φορές.

Η πρώτη ήταν στην κρίση του Μαρτίου του 1987. Στις 24 Μαρτίου 1987, σημειώθηκε έξοδος στο Αιγαίο του τουρκικού σκάφους για πετρελαϊκές έρευνες "Σισμίκ Ι". Στις 26/3/87 η Ελλάδα κινητοποίησε τις ένοπλες δυνάμεις της, ενώ ανακοινώθηκε στην Αθήνα το κλείσιμο της αμερικανικής βάσης επικοινωνιών της Νέας Μάκρης. Στις 27/3/87 κινητοποίησε και η Τουρκία τις ένοπλες δυνάμεις της. Ο έλληνας υπουργός Εξωτερικών πραγματοποίησε έκτακτη επίσκεψη στη Σόφια (Βουλγαρία). Τελικά με αμερικανική μεσολάβηση η κρίση εκτονώθηκε, αφού το τουρκικό σκάφος περιορίστηκε στα τουρκικά χωρικά ύδατα.

Η δεύτερη ήταν στην κρίση του Ιανουαρίου του 1996, όταν υπήρξε αμφισβήτηση της κυριότητας των βραχονησίδων Ίμια της Δωδεκανήσου. Η κρίση αυτή έφτασε στο αποκορύφωμα τη νύχτα της 31ης Ιανουαρίου με την εμφάνιση τούρκων κομάντος στην ανατολική Ίμια, ενώ η δυτική βραχονησίδα και όλα τα γύρω μικρά ελληνικά νησιά φυλάσσονταν ήδη από ελληνικές δυνάμεις. Στην περιοχή υπήρχε μεγάλος αριθμός πολεμικών πλοίων ελληνικών και τουρκικών. Μετά από αμερικανική παρέμβαση, ελληνικά και τουρκικά τμήματα αποσύρθηκαν από τις βραχονησίδες. Δυστυχώς όμως, ένα ελικόπτερο ανθυποβρυχιακού πολέμου του ΠΝ κατέπεσε στη θάλασσα στις 31 Ιανουαρίου 1996, παρασύροντας στο βυθό το τριμελές πλήρωμα του.

ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΣΤΗΝ ΑΙΩΝΙΟΤΗΤΑ



*Το αεροσκάφος 748 συνετρίβη στο όρος Όθρυς στις 5 Φεβρουαρίου 1991
Περιοδικό ΠΤΗΣΗ (Τεχνικές Εκδόσεις Α. Ε)*

ΤΡΙΤΗ, 5 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1991

Το αεροσκάφος 748 με πενταμελές πλήρωμα και 58 επιβάτες απογειώνεται από το αεροδρόμιο της Ελευσίνας στις 12:36. Είχε προηγηθεί αποκατάσταση βλάβης λόγω απόκλισης των στροφών σε έναν από τους κινητήρες. Η διαδρομή που θα ακολουθούσε ήταν: Ελευσίνα - Νέα Αγχίαλος - Σούδα - Τυμπάκι - Ηράκλειο - Νέα Αγχίαλος - Ελευσίνα. Στις 12:49 το πλήρωμα ανέφερε στον πύργο ελέγχου της Ν. Αγχιάλου τη θέση του (διόπτρευση 130 μοίρες, απόσταση 40 μίλια, ύψος FL 140*), υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης 12:58 και ζήτησε οδηγίες προσγείωσης. Η τελευταία επαφή του αεροσκάφους έγινε στις 12:54 (ενώ βρισκόταν σε απόσταση 20 ναυτικών μιλίων* νοτιοανατολικά, κατερχόμενο για τα 4.000 πόδια) χωρίς να αναφερθεί κανένα πρόβλημα. Στην περιοχή του αεροδρομίου οι βάσεις των νεφών ήταν στα 3.500 πόδια, η ορατότητα ήταν 6 χιλιόμετρα και ο κυβερνήτης είχε αρχίσει διαδικασία ενόργανης προσέγγισης (LOW TACAN RWY 26). Μετά τις επανειλημμένες αναπάντητες κλήσεις του ελεγκτή σήμανε συναγερμός. Στην ευρύτερη περιοχή επικρατούσε πυκνή ομίχλη, η θερμοκρασία ήταν πολύ χαμηλή, έβρεχε στα πεδινά και χιόνιζε στα ορεινά. Στην κορυφή του όρους Όθρυς το ύψος του χιονιού ήταν δύο μέτρα.

Αμέσως ξεκίνησε μια μεγάλης κλίμακας έρευνα στην οποία έλαβαν μέρος συνολικά οκτώ αεροσκάφη F-16C, δύο αεροσκάφη C-130H, δύο πυροσβεστικά αεροσκάφη CL-215, ελικόπτερα και τρία αεροσκάφη του ναυτικού των ΗΠΑ (δύο P-3C Orion και ένα S-3A Viking). Παράλληλα, από την ξηρά την επιχείρηση υποστήριζαν δυνάμεις καταδρομών και πεζοναυτών, ενώ τη θαλάσσια περιοχή ερευνούσαν μονάδες του Πολεμικού Ναυτικού. Στο μεταξύ άρχισαν να βλέπουν το φως της δημοσιότητας τερατώδεις ανακρίβειες σχετικά με τα αίτια του ατυχήματος αλλά και κατάλογοι με τα ονόματα των θυμάτων από αυτόκλητους ειδικούς. Την ίδια στιγμή, όλες οι πληροφορίες που έφταναν στους έχοντες την ευθύνη των ερευνών εξετάζονταν με την δέουσα προσοχή.

Την Παρασκευή 8 Φεβρουαρίου 1991, εντοπίστηκαν στο όρος Όθρυς (κορυφή Πηλιούρας) τα

συντρίμμια του αεροσκάφους από ελικόπτερο της ΠΑ. Το σημείο του δυστυχήματος ήταν 6,5 ναυτικά μίλια δυτικά του ίχνους TNG-ANL και 18,8 ναυτικά μίλια από το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου. Με βαριά συναισθήματα υπεράνω πάσης περιγραφής για τα πληρώματα και όχι μόνο, άρχισε η αερομεταφορά των νεκρών από τη Νέα Αγχιάλο στην Ελευσίνα. Εκεί σε ένα υπόστεγο που είχε μετατραπεί σε νεκροτομείο, επανδρωμένο με στρατιωτικό ιατρικό προσωπικό, προετοίμαζαν τις σωρούς των θυμάτων πριν δοθούν στους συγγενείς τους.

Επρόκειτο για το πλέον πολύνεκρο ατύχημα στην ιστορία της ΠΑ. Το σοκ που υπέστησαν οι οικογένειες των θυμάτων, τα πληρώματα της 356 MTM, η Πολεμική Αεροπορία, οι Ένοπλες Δυνάμεις γενικότερα και η κοινή γνώμη άφησε ανεξίτηλα σημάδια. Η ψυχολογία των πληρωμάτων, που χρειάστηκε αρκετός καιρός για να βελτιωθεί, είναι αδύνατο να περιγραφεί με λόγια. Ένα αεροσκάφος θρύλος για τις αεροπορίες όλων των χωρών, για τις επιδόσεις και τις ικανότητες του αποτέλεσε το κύκνειο άσμα για 63 στελέχη της ΠΑ. Ένα πετυχημένο ανθρώπινο κατασκεύασμα, με συμφυσείς όμως τις ατέλειες της ύλης και του πνεύματος, απέδειξε για μία ακόμα φορά το πόσο ωμά, αμείλικτα και επώδυνα επιβεβαιώνεται η επιστήμη των πιθανοτήτων. Όλοι τότε γνωρίζαμε ότι μετά το ατύχημα αυτό (του οποίου ο αντίκτυπος είχε μεγάλη διάρκεια) τίποτα πια δεν θα είναι όπως πριν.

Το πλήρωμα του μοιραίου αεροσκάφους 748 αποτελούνταν από τους: Επισμηναγό (Ι) Μπίνα Δημήτριο (Κυβερνήτη), Επισμηναγό (Ι) Τζωρτζακάκη Αντώνιο (Συγκυβερνήτη), Ανθυπασπιστή (Ρ) Βαρελά Βασίλειο (Ναυτίλο), Ανθυπασπιστή (ΤΜΣ) Ρούσση Μιχαήλ (Μηχανικό) και Σμηναγό (Ρ) Κάβουρα Σωκράτη (Επόπτη Φορτώσεως).

Ο γράφων, ζητώντας εκ των προτέρων την επιείκεια του αναγνώστη, παραθέτει μια προσωπική, συναισθηματική καταγραφή του χρονικού του τραγικού αυτού δυστυχήματος:

ΠΥΡΙΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ

*Φλεβάρης, καταμεσήμερο και γκρίζος ουρανός
ο αετός τινάζει τις φτερούγες του περήφανα
γέλια χαράς, ανακούφιση μα και κάποιοι στεναγμοί απογοήτευσης
κι ο άνθρωπος που τιθασεύει τις μηχανές
η αντίστροφη μέτρηση έχει αρχίσει...*

*Άξαφνα βροντή κακού συθέμελα ταραίζει μας
δεκάδες ψυχές έγιναν ένα με τα σύννεφα
κι ο κόσμος όλος στον ύπνο του πετάχτηκε
κι αλαφιασμένος τρέχει με την ελπίδα,
ψάχνοντας δάκρυ καυτό και προσευχή στον Άρχοντα των πάντων*

*Ο χρόνος αμείλικτα γυρνάει το μύλο της αγωνίας
μέρες απελπισίας, νύχτες αγρύπνιας πάνε κι έρχονται
κι ο Ηρακλής χίλια κομμάτια πάνω στο χιόνι κείται
παγωνιά στους Μάηδες των παλικάριών, παγωνιά και στις καρδιές μας
η λογική ανήμπορη γκρεμίζεται απ' τους θρήνους*

*Στο νου μας έρχεται η μορφή σου, ανέμελη κι όλο ζωντάνια
πηγή χαράς κι η μυρωδιά νωπή του ενθουσιασμού
κι οι γραφικοί που τους παρίστανες, κλαίνει κι αυτοί για σένα
σφαίρες στον ουρανό, σαν το κορμί σου πάει στο χώμα,
σφαίρες και στις ψυχές μας για την παρηγοριά που τέλειωσε*

*Κάποτε ίσως μάθουμε το πως και το γιατί, ποιος ξέρει
κόκκινο τριαντάφυλλο το αίμα σου στο χιονισμένο το βουνό
πύρινος δρόμος, που χάνεται στο δειλινό το κόκκινο
κι αν γιατρευτεί ο πόνος, φωτιά η μνήμη σου θα σιγοκαίει στις καρδιές μας
έφυγες νωρίς, μα πάντα ζεις...*

ΣΑΒΒΑΤΟ, 20 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1997

Θα μπορούσε κάλλιστα να είναι μια κινηματογραφική ταινία με εφιαλτικό σενάριο. Από αυτά που μόνο η ζωή ξέρει να γράφει. Και αυτό έκανε και αυτή τη φορά. Την Τετάρτη 17 Δεκεμβρίου 1997 λίγο μετά τις εννέα το βράδυ, ένα Ουκρανικό αεροσκάφος τύπου Yakovlev YAK-42 με 71 επιβαίνοντες (μεταξύ των οποίων 40 Έλληνες) προσεγγίζει το αεροδρόμιο Μακεδονία της Θεσσαλονίκης. Από τον έλεγχο προσέγγισης εξουσιοδοτείται για κάθοδο ILS στο διάδρομο 16. Κατά την εκτέλεση της διαδικασίας δεν επιτυγχάνεται από το πλήρωμα η οπτική επαφή με το διάδρομο, που θα εξασφαλίσει την προσγείωση. Αφού εκτελεί λανθασμένη διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης, το πλήρωμα μη γνωρίζοντας επακριβώς τη θέση του ζητά καθοδήγηση με το ραντάρ του αεροδρομίου. Ραντάρ προσέγγισης όμως δεν υφίσταται, αν και στις διεθνείς αεροπορικές εκδόσεις που χρησιμοποιούν όλες οι αεροπορικές εταιρίες, αναγράφεται ότι υπάρχει. Λίγο μετά το αεροσκάφος συντρίβεται στα Πιέρια Όρη.

Αμέσως σημαίνει συναγερμός. Αρχίζει μια τεράστια κινητοποίηση που περιλαμβάνει ελικόπτερα (Apache, AB-212, Seahawk, Chinook), αεροσκάφη (C-130, RF-4), μία φρεγάτα, οχήματα και πάνω από 5.500 άνδρες (στρατιώτες, ορειβάτες, άνδρες της Ειδικής Μονάδας Αποκατάστασης Καταστροφών του Πυροσβεστικού Σώματος και απλούς πολίτες). Οι έρευνες εστιάζονται στην περιοχή του τελευταίου στίγματος του αεροσκάφους, που κατέγραψε ραντάρ της Πολεμικής Αεροπορίας στις 21:14. Οι καιρικές συνθήκες είναι εξαιρετικά άσχημες (πυκνή νέφωση, χιονοπτώσεις, ορατότητα ελάχιστη), η πρόσβαση από το έδαφος σχεδόν αδύνατη και οι πτήσεις των αεροσκαφών και ελικοπτέρων γίνονται με μεγάλη δυσκολία. Καθώς οι ώρες κυλούν χωρίς αποτέλεσμα, ζητείται η βοήθεια αμερικανικού αεροσκάφους P-3C με υπερσύγχρονο ανιχνευτικό εξοπλισμό, το οποίο και έρχεται στις 19 Δεκεμβρίου από τη βάση Sigonella της Ιταλίας.

Ξημερώματα Σαββάτου 20 Δεκεμβρίου 1997. Ο εντοπισμός του αεροσκάφους δεν κατέστη ακόμα δυνατός. Αποφασίζεται η περαιτέρω ενίσχυση των δυνάμεων εδάφους. Στο μεταξύ, ο τύπος (έντυπος και ηλεκτρονικός) επιδίδεται σε κάθε είδους εικασίες, συζητήσεις και συμπεράσματα, διαμορφώνοντας μια κατάσταση αντίστοιχη εκείνης του 1991. Στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, το αεροσκάφος 750 απογειώνεται στις 08:58 με προορισμό το αεροδρόμιο της Τανάγρας. Σκοπός της αποστολής του η μεταφορά στρατιωτών από την Τανάγρα στη Θεσσαλονίκη, με σκοπό να ενταχθούν στις δυνάμεις που ερευνούν τα Πιέρια Όρη. Το C-130 εκτελώντας πτήση VFR συντρίβεται στο όρος Πάστρα βορειοδυτικά της Ελευσίνας μέσα σε πυκνή ομίχλη. Η τραγωδία είναι πλέον διπλή. Η σύγκρουση του Ηρακλή στην πλαγιά του βουνού ήταν σφοδρότατη. Σφοδρότατο επίσης ήταν το πλήγμα για τις οικογένειες των πέντε μελών του πληρώματος, την Πολεμική Αεροπορία και την κοινή γνώμη. Ειρωνεία της τύχης: Μία ώρα αργότερα εντοπίζονται τα συντρίμια του Ουκρανικού αεροσκάφους από ελικόπτερο του Πολεμικού Ναυτικού. Θρήνος ανείπωτος...

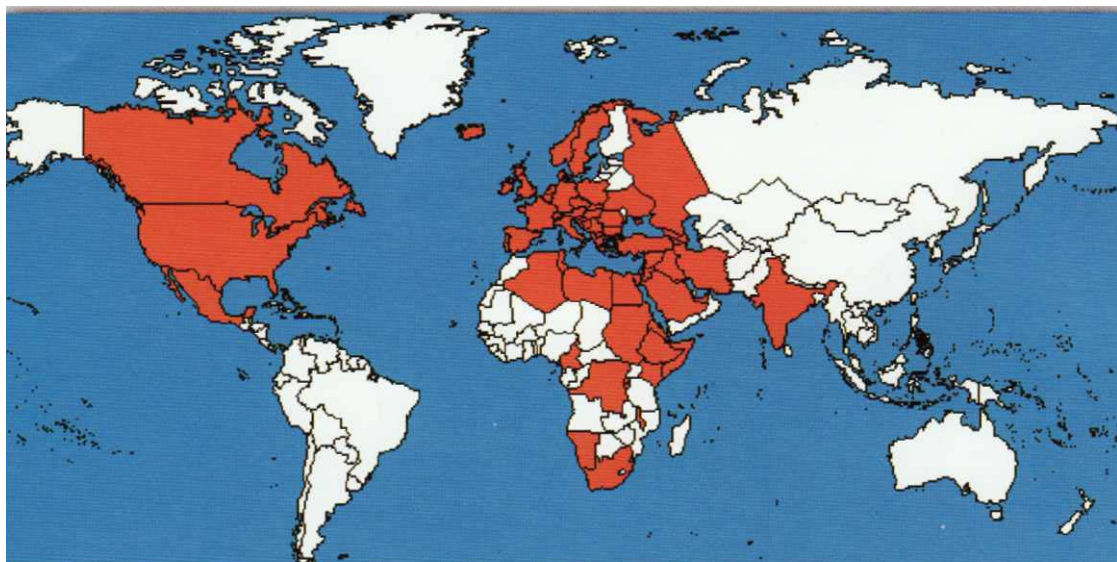
*Κύριε, Εσύ που υμνείσαι στα ουράνια
από στρατιές αγγέλων και αγίων
εισάκουσε την ταπεινή μου παράκληση
ανάπαυσε τις ψυχές εκείνων
που έπεσαν πετώντας με φτερά επίγεια...*

Το πλήρωμα του μοιραίου αεροσκάφους 750 αποτελούνταν από τους: Αντισμήναρχο (Ι) Παπαγιαννόπουλο Γεώργιο (Κυβερνήτη, Διοικητή της 353 Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας), Σμηναγό (Ι) Γκολφινόπουλο Παναγιώτη (Συγκυβερνήτη), Αντισμήναρχο (Ρ) Μουτσάτσο Σαράντη (Ναυτίλο, Διοικητή της Σχολής Ιπταμένων Ραδιοναυτίλων), Ανθυπασπιστή (ΤΜΣ) Αλεξίου Παναγιώτη (Μηχανικό) και Αντισμήναρχο (Ρ) Γεωργακόπουλο Θεόφιλο (Επόπτη Φορτώσεως).



*«Τον άνδρα τον πολύπραγο τραγούδησε μου,
ω Μούσα, που περισσά πλανήθηκε,
και πολλών ανθρώπων είδε χώρες κι έμαθε γνώμες...»*

ΟΜΗΡΟΥ, «ΟΔΥΣΣΕΙΑ»



Οι 65 χώρες που επισκέφθηκαν τα ελληνικά C-130 στο διάστημα 1975 - 2001

ΟΠΟΥΔΗΠΟΤΕ - ΟΠΟΤΕΔΗΠΟΤΕ

ΕΥΡΩΠΗ

Αγγλία, Αλβανία, Αυστρία, Βέλγιο, Βοσνία, Βουλγαρία, Γαλλία, Γερμανία, Γιουγκοσλαβία, Δανία, Ελβετία, Ιρλανδία, Ισλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Κροατία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Νορβηγία, Ολλανδία, Ουγγαρία, Ουκρανία, Πορτογαλία, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σκόπια, Σλοβακία, Σλοβενία, Σουηδία, Τσεχία.

ΑΦΡΙΚΗ

Αίγυπτος, Αιθιοπία, Αλγερία, Ερυθραία, Ζαΐρ, Καμερούν, Κένυα, Λιβύη, Μαλάουι, Μπουρούντι, Ναμίμπια, Νότιος Αφρική, Ρουάντα, Σομαλία, Σουδάν, Τζιμπουτί, Τυνησία.

ΑΣΙΑ

Αζερμπαϊτζάν, Αρμενία, Γεωργία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (Ντουμπάι), Ινδία, Ιορδανία, Ιράκ, Ιράν, Ισραήλ, Κύπρος, Λίβανος, Σαουδική Αραβία, Συρία, Τουρκία.

ΑΜΕΡΙΚΗ

Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ), Καναδάς, Μεξικό.

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Η παρουσία των αεροσκαφών C-130 της Πολεμικής Αεροπορίας στο εξωτερικό είναι, χωρίς αμφιβολία εντυπωσιακή. Ποτέ άλλοτε η Ελλάδα δεν είχε ταυτόχρονα τόσο άμεση, επίκαιρη, σημαντική, αποτελεσματική και συνεχή εκπροσώπηση σε ένα σύνολο χωρών που φτάνει τις 65 (το 1/3 των χωρών μελών του ΟΗΕ!!!).

Ενδεικτικό του έργου που επιτελούν τα αεροσκάφη ανά τον κόσμο, είναι το γεγονός ότι το 1999 πραγματοποιήθηκαν 401 αποστολές εξωτερικού. Αυτό σημαίνει ότι κατά μέσο όρο, τη χρονιά αυτή, γίνονταν 33,4 αποστολές εξωτερικού κάθε μήνα! Σημειώθηκε δηλαδή αύξηση 49,6% (!!) σε σχέση με τις αποστολές του έτους 1998, το οποίο κατείχε την πρώτη θέση ως τότε.

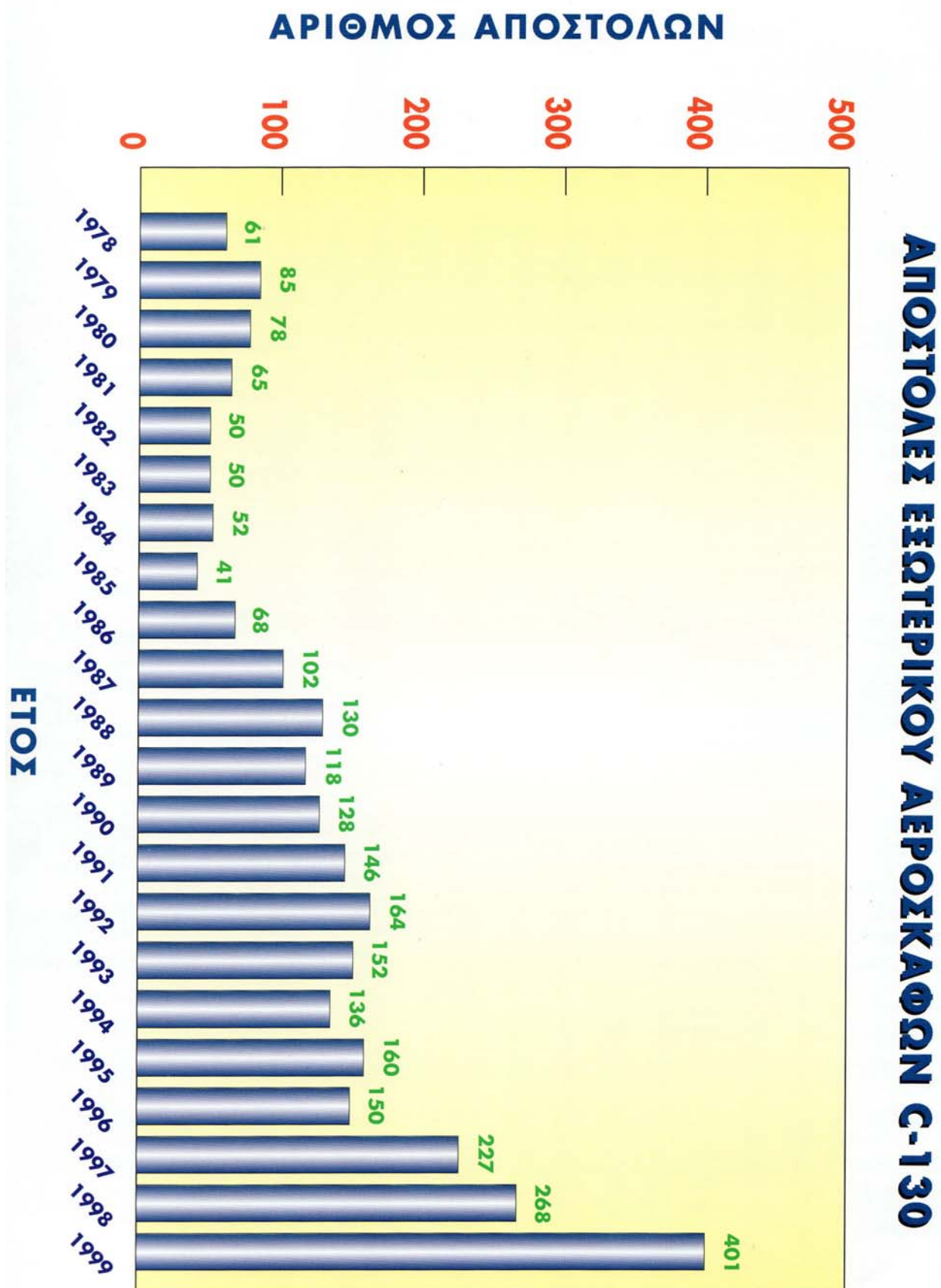
Οι αποστολές αυτές γίνονται με σκοπό: μεταφορά φορτίων για λογαριασμό των ενόπλων δυνάμεων, υποστήριξη ανταλλαγών μοιρών μαχητικών αεροσκαφών, παροχή τεχνικής βοήθειας σε αεροσκάφη που καθελώθηκαν λόγω βλάβης σε ξένες χώρες, μεταφορά στρατιωτικού προσωπικού για συμμετοχή σε πολυεθνικές ασκήσεις, εκπαιδευτικά ταξίδια στρατιωτικών σχολών, υποστήριξη της Ελληνικής Δύναμης Κύπρου (ΕΛΔΥΚ), επίσημες επισκέψεις στρατιωτικής ηγεσίας σε ξένες χώρες, συμμετοχή αεροσκαφών σε ειρηνευτικές αποστολές, υποστήριξη ελληνικών στρατιωτικών τμημάτων που συμμετέχουν σε πολυεθνικές αποστολές, μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας, θρησκευτικές αποστολές, μεταφορά τιμητικών αντιπροσωπειών για τους έλληνες πεσόντες του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, επαναπατρισμό ελλήνων πολιτών των οποίων η παραμονή στο εξωτερικό είναι επισφαλής, επαναπατρισμό ελλήνων που έχασαν τη ζωή τους ή τραυματίστηκαν σε ατυχήματα σε ξένες χώρες, επίσημες επισκέψεις πολιτικής ηγεσίας σε ξένες χώρες. Επίσης, έχουν μεταφερθεί και ξένοι επίσημοι, όπως για παράδειγμα ο Γενικός Γραμματέας του NATO το 1998.

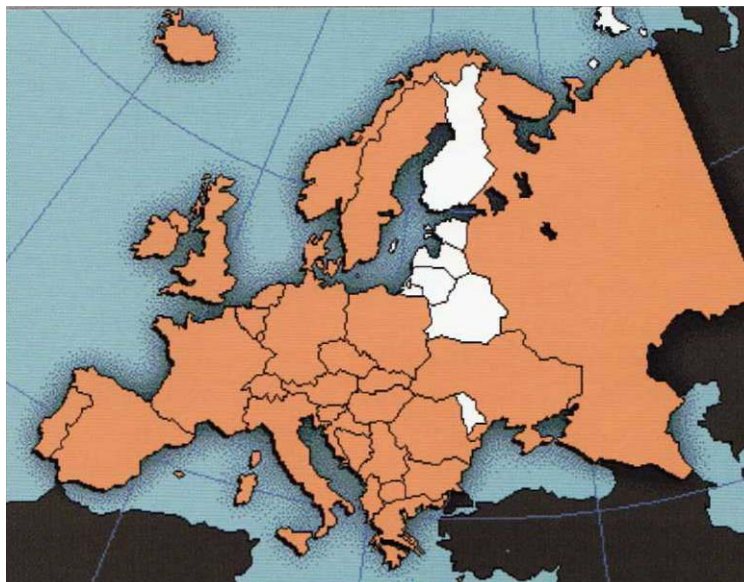
Η προετοιμασία των αποστολών αυτών είναι μια εξαιρετικά χρονοβόρα, κοπιαστική και περίπλοκη διαδικασία. Πρώτα διερευνάται η δυνατότητα προσγείωσης στα αεροδρόμια. Ακολουθεί η σχεδίαση της διαδρομής λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως ανεφοδιασμός σε καύσιμα, αποφυγή εμπολέμων χωρών, αεροδρόμια ανάγκης διαδρομής, εναλλακτικά αεροδρόμια προορισμού, ημερομηνίες και χρόνους εισόδου και εξόδου των FIR* κ.λπ. Στη συνέχεια, η σχεδιασμένη διαδρομή προωθείται προς το Υπουργείο Εξωτερικών, για την εξασφάλιση των απαραίτητων διπλωματικών αδειών υπέρπτησης (των χωρών της διαδρομής). Σε ειδικές περιπτώσεις (Αφρική) γίνεται προληπτικός εμβολιασμός των πληρωμάτων. Επίσης, λαμβάνεται μέριμνα για πληρωμές τελών προσγείωσης και καυσίμων. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στις καιρικές συνθήκες, κάτω απ' τις οποίες θα επιχειρήσει το αεροσκάφος και οι οποίες επηρεάζουν άμεσα τις επιδόσεις του. Η αυτάρκεια του αεροσκάφους, για τυχόν απαίτηση τεχνικών εργασιών μικρής έκτασης, εξασφαλίζεται στο μέτρο του δυνατού. Πολλές φορές τα απαιτούμενα στενά χρονικά περιθώρια πραγματοποίησης της αποστολής πιέζουν αφόρητα όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό.

Η πραγματοποίηση των αποστολών φέρνει τα πληρώματα αντιμέτωπα με τις πλέον αντίξοες συνθήκες. Από τις ταχύτατα αναπτυσσόμενες τροπικές καταιγίδες και τις πολύ υψηλές θερμοκρασίες της Αφρικής, μέχρι τις χιονοθύελλες της Ισλανδίας και τους -35° Κελσίου του Καναδά. Από τις ισχυρές αναταράξεις στο FL 310, λόγω Jetstream* πάνω από τη Γαλλία, μέχρι τη μαγεία που προσφέρει το Βόρειο Σέλας* στη νυκτερινή πτήση, μεταξύ Γροιλανδίας και Ισλανδίας. Από τον, υψηλού επιπέδου, έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας της Αμερικής, που δίνει άδεια για κατευθείαν μετάβαση στον προορισμό που βρίσκεται σε απόσταση πχ 1.000 νμ, μέχρι το επικοινωνιακό χάος της Αφρικής, όπου κράτη και αεροσκάφη μιλούν σε μία συχνότητα HF. Από την περιπετειώδη κάθοδο, με άσχημο καιρό στο Sarajevo της Βοσνίας, μέχρι την υπερσύγχρονη προσέγγιση στη Jeddah της Σαουδικής Αραβίας.

Μερικές μόνο κατηγορίες των αποστολών εξωτερικού καλύπτονται από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Ο κύριος όγκος πραγματοποιείται αθόρυβα. Δεν είναι υπερβολή να πει κανείς ότι τα αεροσκάφη Ηρακλής αποτελούν σημαντικό παράγοντα άσκησης της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής. Όπως, κάθε άλλο παρά υπερβολή, είναι το ρητό της 356 MTM: "Οπουδήποτε, οποτεδήποτε".

Αποστολή, είναι το δρομολόγιο του αεροσκάφους, από την αναχώρησή του από την Ελευσίνα, ως την επιστροφή του σε αυτήν.





Χώρες της Ευρώπης τις οποίες επισκέφτηκαν τα ελληνικά C-130 στο διάστημα 1975 – 2001

ΕΥΡΩΠΗ

ΑΓΓΛΙΑ

Η Γηραιά Αλβιόνα δέχεται πολύ συχνά επισκέψεις ελληνικών C-130, σε ετήσια βάση. Το αεροδρόμιο Prestwick της Σκωτίας χρησιμοποιείται για ανεφοδιασμό από τα αεροσκάφη, που πετούν για το Keflavik (Ισλανδία), με τελικό προορισμό τις ΗΠΑ. Το αεροδρόμιο Lyneham (έδρα των βρετανικών αεροσκαφών Ηρακλής), χρησιμοποιείται επίσης συχνά, τόσο για τη μεταφορά φορτίων (πχ 2 Νοεμβρίου 1994) όσο και ως αεροδρόμιο που παρέχει τεχνική βοήθεια, όταν αυτό απαιτηθεί (πχ 13 Σεπτεμβρίου 1994).

Οι πολυεθνικές ασκήσεις αποτελούν επίσης αιτία επισκέψεων ελληνικών αεροσκαφών. Ενδεικτική αποστολή είναι αυτή που έγινε προς στο αεροδρόμιο St. Mawgan στις 27 Μαΐου 1993. Σκοπός της ήταν ο επαναπατρισμός τεχνικού προσωπικού και υλικών, που συνόδευαν τα ελληνικά Mirage 2000. Τα τελευταία είχαν μετασταθμεύσει εκεί λίγες μέρες πριν για να συμμετάσχουν σε πολυεθνική άσκηση. Επίσης, γίνονται εκπαιδευτικά ταξίδια στρατιωτικών σχολών (ενδεικτικά, 24 Απριλίου 1983).

Μεταξύ των άλλων αεροδρομίων που υποδέχτηκαν ελληνικά C-130 είναι και τα Mildenhall, Manchester, Coltishall, Cambridge και Brize Norton.

ΑΛΒΑΝΙΑ

Η "χώρα του αετού" που είναι η φτωχότερη της Ευρώπης, υποδέχτηκε ελληνικά αεροσκάφη κυρίως μετά τις πολιτικές αλλαγές του 1990. Η αναρχία που ακολούθησε το 1991 προκάλεσε μία καταστροφική πείνα. Περίπου 500.000 Αλβανοί εγκατέλειψαν τη χώρα τους αναζητώντας καλύτερη τύχη. Προς το μοναδικό εν ενεργεία αεροδρόμιο της χώρας (Τίρανα) έχουν γίνει πτήσεις μεταφοράς υψηλών προσώπων, μεταφοράς προσωπικού και μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας.

Ωστόσο οι περιπέτειες της Αλβανίας είχαν μόνο ανασταλεί προσωρινά, όπως απέδειξαν οι περιστάσεις. Το σύνολο σχεδόν των πολιτών της (δύο στις τρεις οικογένειες) σαγηνεμένο από τις σειρήνες του εύκολου κέρδους σε ελάχιστο χρονικό διάστημα, επένδυσε οικονομίες μιας ζωής αλλά και τα χρήματα από την πώληση των σπιτιών σε απατηλές παρατράπεζες γνωστές ως "πυραμίδες". Οι περισσότερες από αυτές κήρυξαν πτώχευση, ενώ οι ελάχιστες που δεν το έπραξαν είχαν επίσης χρεοκοπήσει. Σύμφωνα με την εκτίμηση μικτής επιτροπής παρατηρητών (διπλωματών από όλες τις

χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσώπων του Οργανισμού για την Ανάπτυξη και τη Συνεργασία στην Ευρώπη και μελών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) που επισκέφθηκε τη χώρα 17-19 Μαρτίου 1997, τέσσερα δισεκατομμύρια δολάρια ...έκαναν φτερά.

Οι κατεστραμμένοι πλέον οικονομικά Αλβανοί εξεγέρθηκαν στις 19 Ιανουαρίου 1997, απαιτώντας αποζημιώσεις από την κυβέρνηση αλλά και την παραίτηση του προέδρου της χώρας, κατηγορώντας τον ως κυρίως υπεύθυνο. Από τις 28 Φεβρουαρίου 1997, οι ταραχές έλαβαν τη μορφή αιματηρών συγκρούσεων, αποτέλεσμα των οποίων ήταν να χάσουν τη ζωή τους τουλάχιστον 2.000 άτομα και να τραυματιστούν εκατοντάδες. Η χώρα βυθίστηκε στο χάος καθώς καταλύθηκε κάθε έννοια νόμου και τάξης, η αστυνομία και ο στρατός διαλύθηκαν, όλοι οι φυλακισμένοι δραπέτευσαν, στρατόπεδα λεηλατήθηκαν και ο οπλισμός τους (1.000.000 όπλα καθώς και άρματα μάχης) πέρασε στα χέρια πολιτών, παιδιών και επικίνδυνων κακοποιών. Η απόλυτη φτώχεια είχε ως φυσικό επακόλουθο την πείνα, δημιουργώντας την ανάγκη για άμεση αποστολή τροφίμων αλλά και φαρμάκων. Το πρώτο (μετά την κρίση) ελληνικό αεροσκάφος C-130, μετέφερε στα Τίρανα στις 29 Μαρτίου 1997, δεκαεννέα τόνους μικτού φορτίου ανθρωπιστικής βοήθειας με τρόφιμα και ιατροφαρμακευτικό υλικό.

Η κατάσταση έλαβε τέτοιες διαστάσεις ώστε να αποφασιστεί η αποστολή οκταεθνούς πολυεθνικής δύναμης 7.000 ανδρών, υπό την εποπτεία του Οργανισμού για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη (ΟΑΣΕ). Καθήκον της Force Multinationale de Protection (FMP) ήταν η διασφάλιση της διανομής της ανθρωπιστικής βοήθειας έως τις εκλογές του Ιουνίου. Οι πρώτοι 120 άνδρες του ελληνικού τάγματος (ΕΛΔΑΛ), που αποφασίστηκε να συμμετάσχει στη δύναμη αυτή, αναχώρησαν από τη Θεσσαλονίκη για τα Τίρανα στις 16 Απριλίου 1997. Έξι αεροσκάφη C-130H μετέφεραν εκτός από τους άνδρες, τον εξοπλισμό τους και τα απαραίτητα εφόδια για τις πρώτες μέρες. Η αποχώρηση της πολυεθνικής δύναμης ολοκληρώθηκε στις 12 Αυγούστου 1997 όπως είχε προγραμματιστεί. Στις 13 Αυγούστου 1997, Ελλάδα και Αλβανία συμφωνούν να παραμείνει ελληνική δύναμη με την κωδική ονομασία ΕΛΔΑΛ-2. Η δύναμη αυτή (205 άνδρες) δημιούργησε τις κατάλληλες συνθήκες για την υποδοχή και έγκαιρη διανομή της ελληνικής ανθρωπιστικής βοήθειας. Αποκατέστησε κτιριακές εγκαταστάσεις και συνέβαλλε στην αναδιοργάνωση των αλβανικών ενόπλων δυνάμεων (κυρίως στον εκπαιδευτικό και τον οργανωτικό τομέα) και στη φύλαξη του στρατιωτικού νοσοκομείου Τιράνων. Η παρουσία της τερματίστηκε τον Αύγουστο του 2000.

Ωστόσο, τα ταραγμένα Βαλκάνια δεν είχαν βρει ακόμα την πολυπόθητη ηρεμία. Στην (από το 1974) αυτόνομη περιοχή του Κοσσυφοπεδίου (Γιουγκοσλαβία), το Σεπτέμβριο του 1991, έγινε δημοψήφισμα και οι Αλβανόφωνοι κάτοικοι ζήτησαν την ίδρυση ανεξάρτητης Δημοκρατίας.

Το Μάιο του 1992, έκαναν εκλογές τις οποίες το Βελιγράδι κήρυξε παράνομες. Οι ένοπλοι μαχητές του Απελευθερωτικού Στρατού του Κοσσυφοπεδίου έκαναν την πρώτη τους εμφάνιση το Φεβρουάριο του 1996, αναλαμβάνοντας την ευθύνη για σειρά βομβιστικών ενεργειών.

Το Φεβρουάριο του 1998, οι σερβικές δυνάμεις εξαπολύουν επίθεση και ξεσπά νέα κρίση. Μετά από αλλεπάλληλες διαμεσολαβητικές προσπάθειες και τελεσίγραφα του NATO για στρατιωτική επέμβαση, οι αντιμαχόμενες πλευρές συναντήθηκαν στη Γαλλία. Οι συνομιλίες αυτές (λήξη πρώτου γύρου 17 Φεβρουαρίου 1999 και δεύτερου γύρου 19 Μαρτίου 1999) ναυάγησαν. Το NATO άρχισε την 24η Μαρτίου 1999 να βομβαρδίζει σερβικές θέσεις κατά τα πρότυπα των επιχειρήσεων του Περσικού Κόλπου. Κύματα αλβανόφωνων προσφύγων εγκατέλειψαν το Κοσσυφοπέδιο με κατεύθυνση την Αλβανία και τα Σκόπια.

Η Ελλάδα, σε μια προσπάθεια να βοηθήσει τις γειτονικές χώρες στην υποδοχή των προσφύγων, άρχισε την αποστολή ανθρωπιστικής βοήθειας. Τα δύο πρώτα ελληνικά C-130 έφτασαν στα Τίρανα στις 31 Μαρτίου 1999. Συνολικά, οι αποστολές ανθρωπιστικής βοήθειας προς τη χώρα αυτή είναι: 1995 (2), 1997 (5), 1998 (1) και 1999 (19).

ΑΥΣΤΡΙΑ

Οι Αυστριακές Άλπεις, με υψηλότερη κορυφή τα 12.457 πόδια αποτελούν ορόσημο για τη χώρα της οποίας η πρωτεύουσα Βιέννη υπήρξε παγκόσμιο πολιτιστικό κέντρο τον 18ο και 19ο αιώνα. Μία από τις πρώτες αποστολές προς τη χώρα αυτή έγινε στις 12 Μαρτίου 1978. Το 1979 έγιναν τέσσερις αποστολές, ενώ μία ακόμα αποστολή έγινε στις 9 Μαΐου 1995.

ΒΕΛΓΙΟ

Η χώρα, με τις τρεις επίσημες γλώσσες και συνολική πυκνότητα πληθυσμού μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, υποδέχτηκε ελληνικά αεροσκάφη λίγες φορές. Μία από τις πρώτες αποστολές προς τη χώρα αυτή έγινε στις 8 Μαΐου 1982. Επρόκειτο για εκπαιδευτικό ταξίδι στρατιωτικής σχολής. Οι αποστολές αφορούν κατά κύριο λόγο τη μεταφορά στρατιωτικού προσωπικού για συμμετοχή σε πολυεθνικές ασκήσεις. Μία από αυτές έγινε στις 17 Ιουνίου 1991 στο αεροδρόμιο Koksijde. Στις 2 Σεπτεμβρίου 1996, έγινε μία αποστολή μεταφοράς προσωπικού και υλικών από τη Νέα Αγχίαλο (111 ΠΜ) στην αεροπορική βάση Kleine Brogel. Επρόκειτο για αποστολή υποστήριξης δύο αεροσκαφών F-16, με τα οποία η Ελλάδα έλαβε μέρος στην άσκηση του NATO Ample Train 96/2.

Άλλες αποστολές προς τη χώρα αυτή έγιναν (ενδεικτικά) στις 29 Ιανουαρίου 1996 και στις 4 Μαρτίου 1997 και αφορούσαν μεταφορές φορτίων. Με μία διαφορετική αποστολή, στις 25 Φεβρουαρίου 1996, μεταφέρθηκε το Λύκειο Ελληνίδων Θηβών. Το Μάιο του 1998, μεταφέρθηκε από το Βέλγιο στη Ρόδο και αντίστροφα ο Γενικός Γραμματέας του NATO. Στις 19 Ιανουαρίου 1999, πραγματοποιήθηκε εκπαιδευτικό ταξίδι στρατιωτικής σχολής από το Τατόι προς τις Βρυξέλλες.

ΒΟΣΝΙΑ - ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ

Το 1992 είναι η τρίτη φορά, στην ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας, κατά την οποία ελληνικά μεταγωγικά αεροσκάφη λαμβάνουν μέρος σε πολεμικές αποστολές έξω από τα σύνορα της Ελλάδας. Η πρώτη ήταν το 1950, όταν αεροσκάφη C-47 Dakota έλαβαν μέρος στον πόλεμο της Κορέας*. Η δεύτερη ήταν το 1974, όταν αεροσκάφη Noratlas μετέφεραν καταδρομείς στην Κύπρο*.

Μετά τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας, ακολούθησε ο πόλεμος για την οριοθέτηση των συνόρων των νέο-ανακηρυχθέντων ανεξάρτητων κρατών. Στο κράτος της Βοσνίας, (ανακήρυξη ανεξαρτησίας 29 Φεβρουαρίου 1992), υπήρξαν παρατεταμένες συγκρούσεις και για τον έλεγχο του Sarajevo.

Τον Απρίλιο του 1992, η επίθεση των Βοσνίων Σέρβων είχε μετατρέψει το Sarajevo σε πραγματική κόλαση. Οι κάτοικοι της πόλης πέθαιναν από τις οβίδες, τα πυρά των ελεύθερων σκοπευτών και την έλλειψη τροφίμων, νερού και φαρμάκων.

Τον Ιούλιο, οργανώθηκε από τον ΟΗΕ και τέθηκε σε εφαρμογή από το NATO μια μεγάλη επιχείρηση μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας (Operation Provide Promise) στους κατοίκους της πόλης. Η ανθρωπιστική βοήθεια, η οποία συγκεντρωνόταν στο Zagreb (Κροατία), μεταφερόταν στη συνέχεια με αεροσκάφη στο Sarajevo.

Η Ελλάδα συμμετείχε σε αυτή την επιχείρηση με ένα αεροσκάφος C-130H. Το αεροσκάφος αυτό με έδρα το Zagreb, πραγματοποιούσε στο διάστημα 4-7 Ιουλίου 1992, καθημερινές πτήσεις προς το Sarajevo. Συνολικά, πραγματοποίησε 4 αποστολές μεταφέροντας κάθε φορά 30.000 λίβρες τροφίμων.

Η ένταση του πολέμου ήταν τέτοια ώστε η δύναμη 200 ανδρών της Γαλλικής Αεροπορίας (DETAIR), που είχε την ευθύνη του αεροδρομίου, αρκετές φορές το έκλεινε μη μπορώντας να εγγυηθεί την ασφάλεια των αεροσκαφών. Τα αεροσκάφη πετούσαν χωρίς ραδιοβοηθήματα* (εδάφους) διαδρομής, τα οποία είχαν καταστραφεί ή δεν λειτουργούσαν. Το ελληνικό αεροσκάφος στηριζόταν στο σύστημα ναυτιλίας Omega*. Για να αποφύγουν τα πυρά, τα αεροσκάφη έκαναν απότομη κάθοδο από μεγάλο ύψος.

Το ελληνικό πλήρωμα πολλές φορές λαχτάρισε όταν κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης οι κάλυκες των οβίδων έπεφταν μέσα στο αεροδρόμιο. Μάλιστα μερικοί από αυτούς (των 100 χιλιοστών) μεταφέρθηκαν ως ενθύμιο στην 356 MTM. Στο αεροσκάφος υπήρχε δεξιά από την πόρτα του πληρώματος το σήμα UNHCR (United Nations High Commissioner for Refugees). Επειδή η κατάσταση γινόταν ολοένα και πιο επικίνδυνη, έγινε ανάκληση του ελληνικού αεροσκάφους και ακυρώθηκε η ετοιμότητα στην οποία βρισκόταν η 356 MTM για αντικατάσταση του πληρώματος.

Λίγες μέρες αργότερα, ένα μεταγωγικό G-222 της Ιταλικής Αεροπορίας καταρρίφθηκε από φορητό αντιαεροπορικό πύραυλο. Η κατάρριψη είχε σαν αποτέλεσμα τη διακοπή της αερογέφυρας

μεταφοράς βοήθειας για 130 μέρες. Στο διάστημα 1993-1996, τα αεροσκάφη παρέμεναν προσγειωμένα στο Sarajevo μόνο για 10 λεπτά για λόγους ασφαλείας. Τον Δεκέμβριο του 1994, ένα ρωσικό αεροσκάφος IL-76 συνετρίβη πάνω στο διοικητήριο του Γαλλικού Αποσπάσματος, όταν κατά την προσγείωση ο κυβερνήτης έχασε τον έλεγχο. Ευτυχώς δεν υπήρξαν θύματα, ενώ το κατεστραμμένο αεροσκάφος αποτελεί οικείο θέαμα στα πληρώματα των διερχόμενων αεροσκαφών.



Sarajevo (Βοσνία), Ιούλιος 1992. Το πρώτο βάπτισμα του πυρός

Στις 16 Δεκεμβρίου 1995, το NATO ανέλαβε (με χρονοδιάγραμμα ενός έτους) με την Operation Joint Endeavour και πολυεθνική δύναμη 60.000 στρατιωτών (με τη συμμετοχή 34 κρατών περιλαμβανομένης και της Ελλάδας), να επιτηρήσει την εφαρμογή της ειρηνευτικής συμφωνίας του Dayton* (21 Νοεμβρίου 1995, Οχάιο, ΗΠΑ). Η δύναμη αυτή, που ονομάστηκε IFOR (Implementation Force), θα αποτελούσε τον αποφασιστικό παράγοντα του τέλους των εχθροπραξιών μέσω του αποπλισμού και της πολιτικής (εκλογές 14ης Σεπτεμβρίου 1996) και οικονομικής σταθερότητας της Βοσνίας - Ερζεγοβίνης.

Η διαδικασία των εκλογών οργανώθηκε από τον OSCE (Organization for Security and Cooperation in Europe), με τη συμμετοχή παρατηρητών από 54 χώρες. Η Ελληνική Δύναμη Βοσνίας (ΕΛΔΥΒ) που εδρεύει στο Visoko και αριθμεί 251 άτομα, αποτελεί μέρος ενός πολυεθνικού τάγματος μεταφορών της IFOR, γνωστού ως BELUGA από τα κράτη που το απαρτίζουν (Belgium, Luxembourg, Greece, Austria). Η ελληνική επιχείρηση ονομάστηκε ΒΟΥΚΕΦΑΛΑΣ. Στις 27 Δεκεμβρίου 1995, μεταφέρθηκαν με αεροσκάφος Ηρακλής από τη Θεσσαλονίκη στο Sarajevo οι πρώτοι 16 άνδρες, ο διοικητής της ΕΛΔΥΒ και δύο οχήματα. Αποστολή τους ήταν να εξετάσουν τον χώρο που επρόκειτο να εγκατασταθεί η ΕΛΔΥΒ. Η υποστήριξη της IFOR δεν θα ήταν δυνατή χωρίς μεταγωγικά αεροσκάφη. Μεταξύ των άλλων δημιουργήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 1995 στο Rimini (Ιταλία) μια πολυεθνική μοίρα μεταγωγικών αεροσκαφών. Σε αυτήν συμμετείχαν οι χώρες Αγγλία, Ελλάδα, Νορβηγία και Ολλανδία.

Η συμμετοχή της Ελλάδας ξεκίνησε στις 22 Δεκεμβρίου 1995 και αποτελούνταν από δύο αεροσκάφη C-130H. Τα αεροσκάφη της MAMDRIM* (όπως ονομάστηκε η μοίρα) πετούσαν επί καθημερινής βάσεως από και προς τα αεροδρόμια Naples (Ιταλία), Sarajevo (Βοσνία), Mostar (Βοσνία), Tuzla (Βοσνία), Banja Luka (Βοσνία), Zagreb (Κροατία) και Split (Κροατία). Στο αεροδρόμιο του Sarajevo, τα αεροσκάφη παρέμεναν αρχικά μόνο 10 λεπτά για λόγους ασφαλείας. Υπήρξαν κάποια περιστατικά κατά τα οποία αεροσκάφη δέχτηκαν πυρά (χωρίς ευτυχώς κατάρριψη), μεταξύ των οποίων και εκείνο του ενός ελληνικού αεροσκάφους στις 6 Ιανουαρίου 1996 (περιγράφεται παρακάτω). Στα ελληνικά αεροσκάφη έγινε θωράκιση του θαλάμου διακυβέρνησης για πυρά ελαφρών όπλων και τα πληρώματα εφοδιάστηκαν με αλεξίσφαιρα γιλέκα. Πέραν των άλ-

λων κινδύνων, τα αεροσκάφη αντιμετώπισαν και τις πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες. Από την 21η Δεκεμβρίου 1996, την IFOR διαδέχτηκε η μικρότερη SFOR (Stabilization Force) με 31.000 στρατιώτες από 34 χώρες.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΕΙΡΗΝΕΥΤΙΚΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ C-130						
	1994	1995	1996	1997	1998	1999
ECMM (Κροατία)	9	-	-	-	-	-
IFOR & SFOR (Βοσνία)	-	5	243	200	143	96
ΕΛΔΥΒ (Βοσνία)	-	1	14	24	28	24
ΕΛΑΔΑ (Αλβανία)	-	-	-	16	34	30

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Η σύμμαχος της Ελλάδας στον Πρώτο Βαλκανικό Πόλεμο και αντίπαλος κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, υποδέχτηκε πολλές φορές τα ελληνικά αεροσκάφη Ηρακλής, κυρίως για μεταφορά στρατιωτικού προσωπικού (πχ Πλονdiv 7 Μαρτίου 1994, 21 Φεβρουαρίου 1995 και 19 Μαΐου 1996) και επίσημες επισκέψεις της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας (π.χ. Varna 14 Αυγούστου 1993, Sofia 15 Φεβρουαρίου 1994, 2 Δεκεμβρίου 1996 και 2 Οκτωβρίου 1997). Επίσης, η Βουλγαρία χρησιμοποιήθηκε ως ενδιάμεσος σταθμός για ανεφοδιασμό (Varna, 18 Δεκεμβρίου 1993), κατά την εκτέλεση αποστολών προς το Tbilisi (Γεωργία), επειδή δεν υπήρχαν καύσιμα στο αεροδρόμιο προορισμού.

Μια διαφορετική - από τις παραπάνω - αποστολή έγινε στις 9 Ιανουαρίου 1993. Σκοπός της αποστολής ήταν ο επαναπατρισμός 7 τραυματιών και η μεταφορά 2 σωρών. Ο τραγικός αυτός απολογισμός ήταν το αποτέλεσμα τροχαίου δυστυχήματος. Λεωφορείο που εκτελούσε το δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Craiova (Ρουμανία) με 45 έλληνες φοιτητές, στις τρεις μετά τα μεσάνυχτα και ενώ χιόνιζε, ανετράπη λόγω της ολισθηρότητας και βγήκε στα χωράφια, 15 χλμ από την πόλη Pleven της Βουλγαρίας και 70 χλμ από τα σύνορα με τη Ρουμανία. Οι κακές καιρικές συνθήκες ήταν ένας από τους λόγους που τα ασθενοφόρα έφτασαν στον τόπο του δυστυχήματος με καθυστέρηση 3 ωρών. Σε μια παρόμοια αποστολή στις 21 Δεκεμβρίου 1996, ένα αεροσκάφος μετέφερε από τη Sofia έναν τραυματία φοιτητή.

Στις 7 Μαρτίου 1997, ένα αεροσκάφος Ηρακλής απογειώθηκε από την Ελευσίνα με προορισμό τη Sofia, προκειμένου να μεταφέρει ανθρωπιστική βοήθεια. Η αποστολή εντασσόταν στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας που είχε αναλάβει η Ένωση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Ελλάδος, σε συνεργασία με την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος, για την ανακούφιση του πληθυσμού της γειτονικής χώρας που μαστίζεται από φτώχεια και πείνα. Ενδεικτικό της κρισιμότητας της κατάστασης ήταν το γεγονός ότι η κυβέρνηση της Βουλγαρίας έδωσε την άδεια να χρησιμοποιηθούν τα αποθέματα σιταριού που φυλάσσονταν για καιρό πολέμου.

Τέλος, προς τη χώρα αυτή πραγματοποιήθηκαν αποστολές υποστήριξης μαχητικών αεροσκαφών της ΠΑ, που συμμετείχαν σε πολυεθνικές ασκήσεις ενδεικτικά 26 Σεπτεμβρίου 1997, 22 Ιουνίου 1999.

ΓΑΛΛΙΑ

Οι Γαλλικές Άλπεις με την υψηλότερη κορυφή 15.771 πόδια αποτελούν ένα από τα ορόσημα για τη χώρα των Καλών Τεχνών και των cafe. Μία από τις πρώτες αποστολές έγινε στις 26 Φεβρουαρίου 1978 στο Παρίσι (Orly). Αρκετές από τις αποστολές προς τη Γαλλία έχουν να κάνουν με την υποστήριξη των αεροσκαφών Mirage F1 και 2000 που διαθέτει η ΠΑ. Το αεροδρόμιο Chateauroux είναι τακτικός προορισμός πολλών αποστολών. Μία από αυτές έγινε στις 16 Μαΐου 1995. Εξαίρεση αποτελούν κάποια εκπαιδευτικά ταξίδια ελληνικών στρατιωτικών σχολών (π.χ. 29 Απριλίου 1985) και μεμονωμένες αποστολές με διαφορετικό χαρακτήρα. Μεταξύ των άλλων αεροδρομίων που υποδέχτηκαν ελληνικά C-130 είναι και τα Villaroche, Istres/Le Tube, Lyon/Satolas, Dijon/Longvic, Nice/Cote D Azur.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ



Φόρτωση υλικών στο αεροδρόμιο Hamburg (Γερμανία)

Το 1945, η επί 74 χρόνια ενωμένη Γερμανία διαιρέθηκε στα δύο, για να ενοποιηθεί και πάλι το 1990 (μετά την κατάρρευση του τείχους του Βερολίνου στις 9 Νοεμβρίου 1989). Η πιο πυκνοκατοικημένη χώρα της Ευρώπης με τους 19 πυρηνικούς αντιδραστήρες πιθανότατα είναι η πιο συχνά επισκεπτόμενη από τα ελληνικά C-130 ευρωπαϊκή χώρα. Αποστολές υποστήριξης ανταλλαγών μοιρών μαχητικών αεροσκαφών (π.χ. Horsten, 7 Ιουλίου 1993), μεταφορές φορτίων (π.χ. Landsberg, 24 Οκτωβρίου 1995), μεταφορές στρατιωτικών, περιπολικών σκύλων (π.χ. Cologne, 11 Μαρτίου 1993) και μεταφορές κινητήρων αεροσκαφών E-3 AWACS (στο Geilenkirchen), τους οποίους επισκευάζει η ΕΑΒ (πχ 23 Δεκεμβρίου 1993), είναι οι πιο συνηθισμένες. Επίσης, πραγματοποιούνται και εκπαιδευτικά ταξίδια στρατιωτικών σχολών (π.χ. 4 Μαΐου 1987).

Δύο διαφορετικές από τις παραπάνω αποστολές αφορούσαν μεταφορές φορτίων στη διάρκεια του πολέμου στον Περσικό Κόλπο και αναλυτικά έγιναν ως εξής:

Ελευσίνα - Ελληνικό - Moron (Ισπανία, 29/1/91) - Torrejon (Ισπανία, 30/1/91) - Frankfurt (Γερμανία, 30/1/91) - Torrejon (30/1/91) - Frankfurt (2/2/91) - Torrejon (3/2/91) - Ramstein (Γερμανία, 4/2/91) - Torrejon (4/2/91) - Ελευσίνα η πρώτη και Ελευσίνα - Torrejon (1/2/91) - Frankfurt (2/2/91) - Ελευσίνα (3/2/91) η δεύτερη.

Την 1η Αυγούστου 1992, ένα αεροσκάφος Ηρακλής μετέφερε στο Hamburg τμήμα του πληρώματος της φρεγάτας ΥΔΡΑ (F-452), η οποία παρελήφθη από το Πολεμικό Ναυτικό στις 15 Οκτωβρίου 1992.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, κατά τις οποίες οι καιρικές συνθήκες ήταν ιδιαίτερα δυσμενείς (χιόνι και εξαιρετικά χαμηλή θερμοκρασία), απαιτήθηκε αποπάγωση του αεροσκάφους πριν την απογείωση. Η διαδικασία είναι ίδια με αυτήν που ακολουθείται στην Ισλανδία. Ενδεικτικές περιπτώσεις ήταν στις 6 Δεκεμβρίου 1991 (Landsberg) και στις 26 Ιανουαρίου 1996 (Cologne).

Μεταξύ των άλλων αεροδρομίων που υποδέχτηκαν ελληνικά C-130 είναι και τα Bremgarten, Buchel, Bruggen και Stuttgart.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Ο όρος αυτός αναφέρεται στην ομοσπονδία Σερβίας και Μαυροβουνίου. (Επίσημη ονομασία από

το 1992 Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας). Τα ελληνικά αεροσκάφη έχουν επισκεφθεί το Βελιγράδι αρκετές φορές, κυρίως μεταφέροντας ανθρωπιστική βοήθεια για τους 600.000 Σέρβους πρόσφυγες του εμφυλίου πολέμου. Ενδεικτικά, το 1995 έγιναν 10 αποστολές μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας από την Ελλάδα και 8 αποστολές μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας από τη Λάρνακα της Κύπρου. Αποστολές που αφορούν μεταφορά πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας έγιναν (ενδεικτικά) στις 10 Οκτωβρίου 1996 (Βαταϊνίκα) και στις 21 Μαΐου 1997 (Βελιγράδι). Στις 9 Απριλίου 1998, το αεροσκάφος 745 μετέφερε από το Ελληνικό στο Βελιγράδι την ομάδα μπάσκετ του Ερυθρού Αστέρα Βελιγραδίου.

Στην (από το 1974) αυτόνομη περιοχή του Κοσσυφοπεδίου (Γιουγκοσλαβία), το Σεπτέμβριο του 1991 έγινε δημοψήφισμα και οι Αλβανόφωνοι κάτοικοι ζήτησαν την ίδρυση ανεξάρτητης Δημοκρατίας. Το Μάιο του 1992, έκαναν εκλογές τις οποίες το Βελιγράδι κήρυξε παράνομες. Οι ένοπλοι μαχητές του Απελευθερωτικού Στρατού του Κοσσυφοπεδίου έκαναν την πρώτη τους εμφάνιση το Φεβρουάριο του 1996 αναλαμβάνοντας την ευθύνη για σειρά βομβιστικών ενεργειών. Το Φεβρουάριο του 1998, οι σερβικές δυνάμεις εξαπολύουν επίθεση και ξεσπά νέα κρίση. Μετά από αλληπάλληλες, διαμεσολαβητικές προσπάθειες και τηλεσίγραφα του ΝΑΤΟ για στρατιωτική επέμβαση, οι αντιμαχόμενες πλευρές συναντήθηκαν στη Γαλλία. Οι συνομιλίες αυτές (λήξη πρώτου γύρου 17 Φεβρουαρίου 1999 και δεύτερου γύρου 19 Μαρτίου 1999) ναυάγησαν.

Το ΝΑΤΟ άρχισε την 24η Μαρτίου 1999 να βομβαρδίζει σερβικές θέσεις, κατά τα πρότυπα των επιχειρήσεων του Περσικού Κόλπου. Κύματα αλβανόφωνων προσφύγων εγκατέλειψαν το Κοσσυφοπέδιο με κατεύθυνση την Αλβανία και τα Σκόπια. Την 1η Απριλίου, τα τηλεοπτικά δελτία ειδήσεων παρουσιάζουν εικόνες τριών αμερικανών στρατιωτών, που έχουν συλληφθεί από τις γιουγκοσλαβικές δυνάμεις. Στις 8 Απριλίου (Μ. Πέμπτη), ο πρόεδρος της Κυπριακής Βουλής κ. Κυπριανού μεταβαίνει με αεροσκάφος C-130H της ΠΑ στο Βελιγράδι, σε μια διπλωματική προσπάθεια μείωσης της έντασης μέσω της απελευθέρωσης των τριών αμερικανών αιχμαλώτων. Η προσπάθεια αυτή απέτυχε.

ΔΑΝΙΑ

Τόσο η Γροιλανδία όσο και τα νησιά Faeroe ανήκουν στη Δανία. Οι θαλασσοπόροι Βίκινγκς αποίκισαν τα νησιά Faeroe γύρω στο 800 μ.Χ. και τη Γροιλανδία γύρω στο 985 μ.Χ. Πάνω από τη Γροιλανδία (το μεγαλύτερο σε έκταση νησί του κόσμου) πετούν τα ελληνικά αεροσκάφη Ηρακλής στο τμήμα Ισλανδία - Καναδάς της διαδρομής προς και από τις ΗΠΑ. Στις 31 Ιανουαρίου 1994, το αεροσκάφος 750 πέταξε πάνω από τα νησιά Faeroe, στη διαδρομή από Νορβηγία (Gardermoen) προς Ισλανδία (Keflavik), με τελικό προορισμό τις ΗΠΑ. Οι λίγες επισκέψεις ελληνικών αεροσκαφών στη Δανία αφορούσαν κυρίως εκπαιδευτικά ταξίδια ελληνικών στρατιωτικών σχολών (πχ 13 Μαΐου 1990) και μεταφορές φορτίων. Ενδεικτικά, αποστολές μεταφοράς φορτίων έγιναν στις 5 Δεκεμβρίου 1989, 28 Σεπτεμβρίου 1994, 4 Οκτωβρίου 1994 και 9 Μαΐου 1995. Μεταξύ των αεροδρομίων που υποδέχτηκαν ελληνικά C-130 είναι και τα Kastrup και Skrydstrup.

ΕΛΒΕΤΙΑ

Εικοσιτρία καντόνια συνθέτουν την Ελβετία, της οποίας το 70% του εδάφους καλύπτεται από τις Άλπεις (ψηλότερη κορυφή 15.203 πόδια). Οι αποστολές στη χώρα αυτή αφορούσαν συνήθως τη μεταφορά φορτίων, κυρίως από τη Ζυρίχη. Η πρώτη αποστολή έγινε την 1η Νοεμβρίου 1981 και η τελευταία στις 8 Μαΐου 1985. Συνολικά, το 1981 έγιναν 3 αποστολές, το 1982 έγιναν 13 αποστολές, το 1983 έγιναν 6 αποστολές, το 1984 έγιναν 12 αποστολές και το 1985 έγιναν 6 αποστολές.

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Ο Ατλαντικός Ωκεανός επηρεάζει το κλίμα της χώρας, που είναι θερμότερο το χειμώνα και δροσερότερο το καλοκαίρι από οποιαδήποτε άλλη τοποθεσία με το ίδιο γεωγραφικό πλάτος στην Ευρώπη και την ανατολική ακτή των ΗΠΑ. Η πρώτη αποστολή (αφορούσε μεταφορά φορτίου) προς τη χώρα αυτή έγινε στις 23 Μαΐου 1993, στο Dublin.

ΙΣΛΑΝΔΙΑ

Η "χώρα του πάγου" είναι γνωστή για τα πολλά ηφαίστεια (100), τις θερμές πηγές και τους πολλούς σεισμούς. Την 1η Οκτωβρίου 1996 εξερράγη το ηφαίστειο Lokí κάτω από τον παγετώνα Vatnajökull, λειώνοντας στις 5 Νοεμβρίου 1996 τον πάγο και προκαλώντας τεράστιες καταστροφές. Δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα νερού, ανακατεμένα με λάσπη και πάγο (μεταφέροντας μεγάλα τμήματα του παγετώνα), ρέοντας προς τη θάλασσα, παρέσυραν δρόμους, γέφυρες και το ηλεκτρικό δίκτυο. Σύμφωνα με δήλωση του πρωθυπουργού της χώρας, μέσα σε 3-4 ώρες το οδικό και ηλεκτρικό δίκτυο πήγε 30 χρόνια πίσω. Το 1963, η έκρηξη ενός υποθαλάσσιου ηφαιστείου είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία του νησιού Surtsey, στη νότια ακτή. Θερμές πηγές και πίδακες ξάφνιασαν τους Σκανδιναβούς αποίκους, που πρωτοπήγαν στην Ισλανδία γύρω στο 870 μ.Χ. Οι περισσότεροι Ισλανδοί είναι απόγονοι των αποίκων. Λέγεται πως οι Ισλανδοί δεν έχασαν ποτέ τη νοοτροπία των Βίκινγκς, ενώ διατήρησαν την αρχαία σκανδιναβική γλώσσα.



Keflavik (Ισλανδία), αεροσκάφος C-130H σε πολικές συνθήκες

Η Ισλανδία είναι από τις πλέον οικείες χώρες στην 356 ΜΤΜ. Αποτελεί τον αναγκαίο ενδιάμεσο σταθμό των δρομολογίων προς και από τις ΗΠΑ. Πρόκειται για την μεγαλύτερη δοκιμασία που υφίστανται πληρώματα και αεροσκάφη, καθώς οι πολικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο Keflavik (χιονοθύελλες, εξαιρετικά χαμηλές θερμοκρασίες, πολύ περιορισμένες ορατότητες και πολύ χαμηλές βάσεις νεφών) αποτελούν τον κανόνα από πλευράς καιρού. Πολλές φορές πριν την απογείωση γίνεται αποπάγωση του αεροσκάφους. Με ένα ειδικό σύστημα εκτοξεύεται με πίεση ειδικό υγρό μεγάλης περιεκτικότητας σε αλκοόλη. Ολόκληρη η άτρακτος του αεροσκάφους, με έμφαση στα κινητά μέρη (πηδάλια κλπ), καθαρίζεται με το υγρό. Υπήρξαν και αποστολές παροχής τεχνικής βοήθειας σε δικά μας αεροσκάφη C-130 που καθηλώθηκαν λόγω βλάβης στο αεροδρόμιο αυτό (πχ 29 Ιουνίου 1995).

ΙΣΠΑΝΙΑ

Η χώρα καταλαμβάνει το 85% της Ιβηρικής χερσονήσου. Η ψηλότερη κορυφή 12.198 πόδια βρίσκεται σε ένα από τα Κανάρια Νησιά, την Τενερίφη. Το στενό του Γιβραλτάρ (Βρετανική κτήση με 30.000 κατοίκους) χωρίζει την Ισπανία από την Αφρική. Μετά τους Φοίνικες, οι Έλληνες έμποροι αποίκισαν την μεσογειακή ακτή της Ισπανίας και ξανοίχτηκαν στον Ατλαντικό μέσω των "Στηλών του Ηρακλέους". Αρκετές φορές τα ελληνικά αεροσκάφη προσγειώθηκαν σε ισπανικά αεροδρόμια. Με μία αποστολή στις 30 Απριλίου 1984 πραγματοποιήθηκε εκπαιδευτικό ταξίδι στρατιωτικής σχολής. Κυρίως υποστηρίζονται ανταλλαγές μοιρών μαχητικών αεροσκαφών.

Μία από αυτές ήταν στη Zaragoza στις 8 Ιουνίου 1992. Εξαίρεση αποτελούν δυο αποστολές (οι οποίες αναφέρονται αναλυτικά στην παράγραφο της Γερμανίας) προς τα αεροδρόμια Moron (29/1/91) και Torrejon (30/1/91, 1/2/91). Στις 18 Δεκεμβρίου 1996, έγινε μία αποστολή μεταφοράς φορτίου, από τα Κανάρια Νησιά (Lanzarote) προς το Entzheim (Γαλλία), στα πλαίσια πολυεθνικής άσκησης.

ΙΤΑΛΙΑ

Στο διάστημα 750-550 π.Χ. οι Έλληνες αποίκισαν τη Σικελία σε τέτοιο βαθμό που έγινε γνωστή με το όνομα Μεγάλη Ελλάδα. Δύο ανεξάρτητα κρατίδια ενσωματώνονται στην ενδοχώρα της Ιταλίας, το Βατικανό και το Σαν Μαρίνο. Οι Άλπεις με την ψηλότερη κορυφή 14.692 πόδια δεσπόζουν στη βόρεια χώρα, ενώ στο νότο βρίσκεται ο Βεζούβιος.

Η χώρα αυτή δέχτηκε πολλές φορές ελληνικά αεροσκάφη Ηρακλής στα αεροδρόμια της. Από τις πιο παλιές αποστολές είναι εκείνες που έχουν σχέση με το (ιδρυθέν το 1951) στρατηγείο του NATO (AFSOUTH, Naples). Μία από τις πρώτες αποστολές αυτού του είδους έγινε στις 15 Απριλίου 1978. Στις 27 Νοεμβρίου 1980, δύο αεροσκάφη μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Naples. Αιτία ο καταστροφικός σεισμός στο Avellino, που κόστισε τη ζωή σε 3.000 άτομα. Άλλες αποστολές είναι εκείνες που μεταφέρουν αντιπροσώπους για να αποτίσουν φόρο τιμής στους έλληνες ήρωες που έπεσαν στη μάχη του Rimini (1944) κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Επίσης, έγιναν αποστολές παροχής τεχνικής βοήθειας σε ελληνικά μαχητικά αεροσκάφη (πχ Grosseto, 10 Απριλίου 1992).

Από τις 22 Δεκεμβρίου 1995, στο αεροδρόμιο του Rimini έδρευαν δύο ελληνικά C-130H (και κλιμάκιο υποστήριξης 35 ατόμων), τα οποία συμμετείχαν σε πολυεθνική μοίρα της δύναμης IFOR του NATO. Τα αεροσκάφη αυτά πετούσαν σχεδόν επί καθημερινής βάσεως στην Κροατία και τη Βοσνία, υποστηρίζοντας την πολυεθνική δύναμη 60.000 στρατιωτών, που επέβλεπε την εφαρμογή της ειρηνευτικής συμφωνίας του Dayton (Ohio, ΗΠΑ).

Από τον Απρίλιο του 1997, η Ελλάδα συμμετείχε στην διάδοχο SFOR με ένα αεροσκάφος Ηρακλής ενώ η πολυεθνική μοίρα διαλύθηκε. Στις 2 και 3 Οκτωβρίου 1998, επαναπατρίστηκε το ελληνικό αεροσκάφος και το κλιμάκιο υποστήριξης.

Το ελληνικό κλιμάκιο αεροσκαφών C-130 του Rimini επιτέλεσε (στο διάστημα από 26 Δεκεμβρίου 1995 έως 3 Οκτωβρίου 1998) το εξής έργο: Συμπλήρωσε 3.800 ώρες πτήσης, πραγματοποιώντας 765 αποστολές. Μετέφερε 68.850 επιβάτες και 11.475.000 λίβρες φορτίου, καταναλώνοντας 18.675.000 λίβρες καυσίμων. Το έργο αυτό αφορούσε την IFOR & SFOR (3.040 ώρες πτήσης σε 612 αποστολές) και την ΕΛΔΥΒ (760 ώρες πτήσης σε 153 αποστολές). Οι αποστολές για λογαριασμό της SFOR και της ΕΛΔΥΒ συνεχίζονται από την Ελευσίνα.

Μεταξύ των άλλων αεροδρομίων που υποδέχτηκαν ελληνικά C-130 είναι και τα Gioia Del Colle, Grazzanise, Grosseto, Pisa, Trapani, Villafranca, Venezia/Tessera, Istrana, Sigonella, Aviano.



Τμήμα του κλιμακίου Ρίμινι (Ιταλία), 1995 - 1998

ΚΡΟΑΤΙΑ

Στη νεότευκτη αυτή χώρα (ανακήρυξη ανεξαρτησίας το 1991), οι Δαλματικές ακτές αποτελούν κυρίαρχο γεωγραφικό χαρακτηριστικό. Οι αποστολές στη χώρα αυτή έχουν σχέση με τη διάλυση της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Συγκεκριμένα, υποστηρίχτηκαν οι έλληνες παρατηρητές της επιτροπής ελέγχου (ECMM), που συγκρότησε η Ευρωπαϊκή Ένωση για την πρώην Γιουγκοσλαβία με έδρα το Zagreb (9 αποστολές, η πρώτη στις 7 Ιανουαρίου 1994 και η τελευταία την 1η Ιουλίου 1994). Ακόμα, έλαβαν χώρα οι αποστολές των δυο ελληνικών C-130 (ενός από τον Απρίλιο του 1997) που στάθμευαν στο Rimini (Ιταλία), για λογαριασμό της IFOR (Από 22 Δεκεμβρίου 1995) και της SFOR (Από 21 Δεκεμβρίου 1996). Μετά τον επαναπατρισμό του ελληνικού κλιμακίου Rimini (3 Οκτωβρίου 1998), οι αποστολές για την SFOR συνεχίζονται από την Ελευσίνα.



Zagreb (Κροατία), αποστολή SFOR, αεροσκάφος 744

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Από τα ιδρυτικά κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (σήμερα Ευρωπαϊκής Ένωσης). Λίγες φορές τα ελληνικά αεροσκάφη προσγειώθηκαν στη χώρα των 386.000 κατοίκων. Πρόκειται συνήθως για μεταφορές προσωπικού. Μία από τις πρώτες αποστολές έγινε στις 14

Φεβρουαρίου 1984. Άλλες δύο αποστολές έγιναν στις 27 Ιουνίου 1990 και στις 13 Μαΐου 1993. Ενδεικτικές αποστολές μεταφοράς φορτίων έγιναν την 1η Ιουνίου 1994, στις 26 Ιουνίου 1995 και στις 24 Απριλίου 1996.

ΜΑΛΤΑ

Το 736 π.Χ. οι Έλληνες κατέλαβαν τη Μάλτα. Κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, το νησί αποτέλεσε βάση για τα συμμαχικά μαχητικά αεροσκάφη και υποβρύχια. Η Μάλτα έγινε ανεξάρτητο κράτος το 1964. Το 70% του νερού που καταναλώνεται προέρχεται από την αφαλάτωση θαλασσινού νερού.

Αποστολή δύο ελληνικών αεροσκαφών στη χώρα αυτή έγινε στις 25 Νοεμβρίου 1985. Σκοπός ήταν να μεταφερθούν οι σωροί 16 ατόμων στην Ελλάδα. Στις 23 Νοεμβρίου 1985, εκδηλώθηκε αεροπειρατεία σε αεροσκάφος Boeing 737 της EGYPTAIR, που εκτελούσε την πτήση Αθήνα - Κάιρο. Το αεροσκάφος υποχρεώθηκε να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο Luqa της Μάλτας. Αιγύπτιοι κομάντος, που μεταφέρθηκαν με αεροσκάφος C-130 της Αιγυπτιακής Αεροπορίας από το Κάιρο, εισέβαλλαν στο αεροσκάφος και έδωσαν μάχη με τους αεροπειρατές. Ο τραγικός απολογισμός ήταν 58 νεκροί (εκ των οποίων 16 Έλληνες) καθώς και 3 από τους 4 αεροπειρατές, οι οποίοι έριξαν χειροβομβίδες κατά των επιβατών μόλις αντελήφθησαν ότι άρχισε η επιδρομή των κομάντος.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Το 1/3 της χώρας των Vikings βρίσκεται βόρεια του Αρκτικού Κύκλου. Το Bodo ονομάζεται "Γη του Ήλιου του Μεσονυκτίου", αφού για ένα μήνα το καλοκαίρι ο ήλιος δεν δύει τελείως. Τα ελληνικά αεροσκάφη πραγματοποιούν αραιές πτήσεις προς την έκτη σε παραγωγή πετρελαίου χώρα. Δύο από τις πρώτες αποστολές έγιναν στις 16 Ιανουαρίου 1978 και στις 7 Μαΐου 1978. Συνήθως, πρόκειται για μεταφορά φορτίων προς και από το αεροδρόμιο Gardermoen. Μία από αυτές τις αποστολές έγινε στις 6 Απριλίου 1993. Με μία διαφορετική αποστολή στο Orland (29 Μαΐου - 2 Ιουνίου 1995) υποστηρίχτηκε η μεταστάθμευση ελληνικών F-16 στα πλαίσια άσκησης του NATO.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Περίπου η μισή έκταση της χώρας βρίσκεται κάτω από το επίπεδο της θάλασσας. Την 1η Φεβρουαρίου 1953, όταν η ανοιξιάτικη παλίρροια πλημμύρισε την περιοχή του δέλτα (νοτιοδυτικά), 1.800 άτομα έχασαν τη ζωή τους. Οι πτήσεις των ελληνικών αεροσκαφών προς τη χώρα αυτή είναι σχετικά αραιές. Μία από τις πρώτες αποστολές έγινε στις 13 Φεβρουαρίου 1978. Συνήθως πρόκειται για μεταφορά φορτίων προς και από τα αεροδρόμια Soesterberg (πχ 16 Μαρτίου 1994) και Eindhoven (πχ 17 Ιουνίου 1991). Επίσης, γίνονται αποστολές υποστήριξης ανταλλαγών μοιρών (π.χ. Twenthe 6 Ιουνίου 1994). Μεταξύ των άλλων αεροδρομίων που υποδέχτηκαν ελληνικά C-130 είναι το Valkenburg και το Gilze-Rijen.

ΟΥΓΓΑΡΙΑ

Αν και, επίσημα η χώρα δήλωσε ουδετερότητα με το ξέσπασμα του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου το 1939 συντάθηκε με τις δυνάμεις του Άξονα. Στις 7 Οκτωβρίου 1944, τα Σοβιετικά στρατεύματα εισέβαλλαν στη χώρα. Ελάχιστος φορές ελληνικά αεροσκάφη προσγειώθηκαν στη χώρα αυτή. Μία από αυτές ήταν 6-8 Νοεμβρίου 1995 και επρόκειτο για επίσημη επίσκεψη του Αρχηγού Γ.Ε.Ε.Θ.Α. Η αποστολή ήταν: Ελευσίνα - Τατόι - Tokol - Τατόι -Ελευσίνα.

ΟΥΚΡΑΝΙΑ

Η δεύτερη σε μέγεθος χώρα της Ευρώπης μετά τη Ρωσία. Πρώην δημοκρατία της Σοβιετικής Ένωσης απέκτησε την ανεξαρτησία της το 1991. Η συλλογική οργάνωση της γεωργίας και οι απαλλοτριώσεις που επιβλήθηκαν στην επαρχία από την Σοβιετική Ένωση είχαν σκοπό να καταπνίξουν τον άκραιο εθνικισμό των Ουκρανών. Αποτέλεσμα ήταν η καταστροφική πείνα του 1932-1933, στη διάρκεια της οποίας 7.000.000 άνθρωποι πέθαναν. Τον Απρίλιο του 1986, το τραγικό ατύχημα στο πυρηνικό εργοστάσιο του Chernobyl συντάραξε τον κόσμο. Αυτό είχε σαν συνέπεια να χάσουν τη ζωή τους 12.519 άνθρωποι στο διάστημα 1986-1998 συμφωνά με στοιχεία του Υπουργείου Υγείας της Ουκρανίας.



Simferopol (Ουκρανία), 11 Φεβρουαρίου 2000

Σπάνιες οι επισκέψεις ελληνικών αεροσκαφών C-130, στη χώρα αυτή. Στις 9 Φεβρουαρίου 1992, ένα αεροσκάφος μετέφερε ανθρωπιστική βοήθεια από τη Frankfurt (Γερμανία) στο Κίεβ. Η αποστολή έγινε στα πλαίσια παροχής βοήθειας της Δύσης προς τις δημοκρατίες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Το αεροδρόμιο Simferopol χρησιμοποιήθηκε ως σταθμός ανεφοδιασμού σε δύο αποστολές μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας (27, 29 Δεκεμβρίου 1993) με προορισμό το Tbilisi (Γεωργία) και αποδέκτες τους Ποντίους της Γεωργίας. Για τον ίδιο σκοπό έγινε στις 2 Φεβρουαρίου 1994 μία ακόμα αποστολή και ήταν: Ελευσίνα - Θεσσαλονίκη - Simferopol - Tbilisi (Γεωργία) - Ελευσίνα. Αποστολή μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας με προορισμό την Ουκρανία και αποδέκτες τους Ποντίους που ζουν εκεί έγινε στις 22 Αυγούστου 1996. Στις 4 Ιουνίου 1998, το αεροσκάφος 746 μετέφερε στην πόλη Simferopol τον πρωθυπουργό κ. Κ. Σημίτη που πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη.

Στα πλαίσια του προγράμματος του NATO "Partnership for Peace", έγινε στο Λνόν πολυεθνική άσκηση με την ονομασία "Cooperative Neighbour 1997". Σε αυτήν έλαβαν μέρος δυνάμεις από 11 χώρες, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Τα ελληνικά αεροσκάφη C-130 εκτός από τη μεταφορά προσωπικού και υλικών πραγματοποίησαν και ρίψεις εφοδίων. Συνολικά, πραγματοποίησαν 9 αποστολές (Ιούνιος - Ιούλιος 1997). Στις αποστολές αυτές συμπεριλαμβάνεται και η μεταφορά του Υπουργού Εθνικής Άμυνας, καθώς και των Αρχηγών ΓΕΕΘΑ και ΓΕΣ.

Η επόμενη αποστολή προς τη χώρα αυτή πραγματοποιήθηκε στις 30 Μαρτίου 1999. Επρόκειτο για μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας (ιατροφαρμακευτικό υλικό βάρους 25.000 λιβρών) από την Ελευσίνα στο Κίεβ.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Η χώρα με τις 9.300 λίμνες έχει το θλιβερό προνόμιο να διαθέτει στο νότιο τμήμα της το περίφημο στρατόπεδο συγκέντρωσης Huschwitz. Εκεί, στη δίνη του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, περίπου 1,5 εκατομμύρια άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους.

Η πρώτη αποστολή ελληνικού αεροσκάφους C-130 προς τη χώρα αυτή πραγματοποιήθηκε στις 4 Μαΐου 1997 στο αεροδρόμιο Okęcie (Warsaw). Επρόκειτο για επίσημη επίσκεψη του Υπουργού Εθνικής Άμυνας. Ακολούθησε επίσημη επίσκεψη του Αρχηγού ΓΕΕΘΑ, την 1η Ιουλίου 1997.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Η χώρα περιλαμβάνει τα συμπλέγματα των νησιών Azores και Madeira στον Ατλαντικό, καθώς επίσης και το Macao στην ανατολική Ασία κοντά στο Hong Kong.

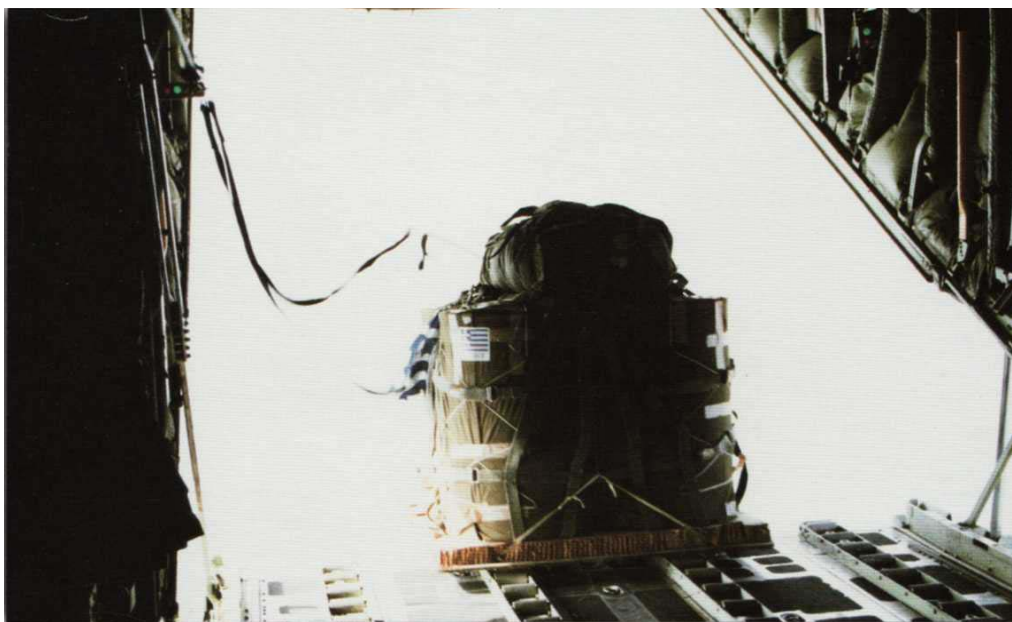
Η σχέση των ελληνικών αεροσκαφών Ηρακλής αφορά κυρίως τις Αζόρες. Πρόκειται για μια ομάδα νησιών, που βρίσκονται δυτικά της Πορτογαλίας, στον μέσο Ατλαντικό ωκεανό. Το 1976 το σύμπλεγμα των νησιών έγινε αυτόνομη περιοχή της Πορτογαλίας. Η υψηλότερη κορυφή έχει υψόμετρο 7.713 πόδια και τα νησιά σαρώνονται από ισχυρούς ανέμους και καταιγίδες. Ενδεικτικά, στις 31 Οκτωβρίου 1997, μία γραμμή καταιγίδων που έπληξε τα νησιά προκάλεσε κατολισθήσεις βράχων, με αποτέλεσμα 10 άτομα να χάσουν τη ζωή τους. Το αεροδρόμιο Lajes (839 ναυτικά μίλια δυτικά της Lisbon) χρησιμοποιήθηκε αρχικά από τα ελληνικά αεροσκάφη ως ενδιάμεσος σταθμός κατά την επιστροφή από τις ΗΠΑ. Όμως για λόγους επάρκειας καυσίμων που έχουν άμεση σχέση με τις καιρικές συνθήκες, τα ελληνικά αεροσκάφη ακολουθώντας το παράδειγμα αεροσκαφών Ηρακλής άλλων χωρών υιοθέτησαν τη διαδρομή μέσω Καναδά - Ισλανδίας - Αγγλίας. Μετά από πολλά χρόνια, το αεροσκάφος 752 εφοδιασμένο με εξωτερικές δεξαμενές καυσίμων επισκέφθηκε την 1η Απριλίου 1996 τα νησιά, επιστρέφοντας από τις ΗΠΑ. Αναλυτικά η αποστολή ήταν: Ελευσίνα - Keflavik NAS (Ισλανδία) - Jacksonville NAS (Florida, ΗΠΑ) - Dover AFB (Delaware, ΗΠΑ) - St. John's (Newfoundland, Καναδάς) - Lajes (Αζόρες) - Ελευσίνα.

Λίγες επισκέψεις έχουν γίνει στην ενδοχώρα της Πορτογαλίας (Lisbon). Αφορούσαν κυρίως μεταφορές φορτίων. Δύο από αυτές έγιναν στις 10 Μαΐου 1994 και στις 2 Φεβρουαρίου 1995. Επίσης, πραγματοποιήθηκαν εκπαιδευτικά ταξίδια στρατιωτικών σχολών (π.χ. 9 Μαΐου 1988).

ΡΟΥΜΑΝΙΑ

Το 1967, ο Nicolae Ceausescu ανέλαβε πρόεδρος της χώρας. Από τότε πολλά άλλαξαν. Το 1989, οι αντικυβερνητικές διαδηλώσεις έστρεψαν τον στρατό εναντίον του. Όταν πλέον η κατάσταση ξέφυγε από κάθε έλεγχο, ο υπό αμφισβήτηση πρόεδρος εγκατέλειψε το Βουκουρέστι μαζί με τη σύζυγο του. Συνελήφθησαν όμως, δικάστηκαν μυστικά, καταδικάστηκαν και εκτελέστηκαν στις 25 Δεκεμβρίου 1989.

Οι αποστολές στη χώρα αυτή συνήθως είναι επίσημες επισκέψεις στρατιωτικής, πολιτικής ηγεσίας και μεταφορές στρατιωτικού προσωπικού. Μία από τις παλαιότερες αποστολές έγινε στις 25 Αυγούστου 1979 και ήταν: Ελευσίνα - Otopeni - Iasi - Otopeni - Ελευσίνα. Ακολούθησε μία αποστολή στις 5 Σεπτεμβρίου 1979 και μία 4-8 Ιουνίου 1982. Οι πρώτες αποστολές μετά την πτώση του Nicolae Ceausescu έγιναν στις 11 Απριλίου και στις 31 Αυγούστου 1990. Μεταφορές πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας έγιναν (ενδεικτικά) στις 4 Απριλίου 1993, 6 Ιουλίου 1994, 27 Μαρτίου 1997, 26 Μαΐου 1997. Δύο από τις μεταφορές στρατιωτικού προσωπικού έγιναν στις 10 Ιουλίου 1995 και στις 19 Μαΐου 1996 (Sibiu). Το αεροσκάφος 745 έλαβε μέρος στην πολυεθνική άσκηση COOPERATIVE KEY (NATO) στο διάστημα 14-18 Οκτωβρίου 1996. Παρόμοια αποστολή για την άσκηση COOPERATIVE PARTNER έγινε στο διάστημα 19-24 Ιουνίου 1998.



Ρουμανία, Οκτώβριος 1996. Ρίψεις εφοδίων, για την άσκηση COOPERATIVE KEY

ΡΩΣΙΑ

Η μεγαλύτερη και κυρίαρχη δημοκρατία της πρώην Σοβιετικής Ένωσης στις 25 Δεκεμβρίου 1991 έγινε ανεξάρτητη χώρα με το όνομα Ρωσική Ομοσπονδία. Είναι η μεγαλύτερη σε έκταση χώρα του κόσμου (περίπου διπλάσια από τις ΗΠΑ ή την Κίνα). Κατέχει τμήματα δύο ηπείρων (Ευρώπης και Ασίας) με τα Ουράλια Όρη να τις διαχωρίζουν. Με πληθυσμό 150.000.000 κατατάσσεται στην έκτη θέση παγκοσμίως.

Λίγες φορές τα ελληνικά C-130 επισκέφθηκαν τη Μόσχα (πέμπτη σε πληθυσμό -8.967.000- πόλη του κόσμου). Οι πρώτες αποστολές έγιναν στις 8, 11 και 13 Ιανουαρίου 1981. Αφορούσαν τη μεταφορά ελληνικών αρχαιοτήτων για έκθεση τους εκεί. Η επιστροφή τους στην Ελλάδα έγινε με τρεις αποστολές στις 12, 15 και 17 Ιουνίου 1981. Με αποστολή που έγινε στις 25 Οκτωβρίου 1995 μεταφέρθηκε εικόνα της Παναγίας (του Αγίου Όρους) στην πρωτεύουσα της Ρωσίας. Αναλυτικά ήταν: Ελευσίνα - Θεσσαλονίκη - Moscow - Ελευσίνα. Μια ίδια αποστολή πραγματοποιήθηκε στις 19 Ιουλίου 1997. Με αποστολή που έγινε στις 25 Αυγούστου 1997 μετέβη στη Μόσχα για επίσημη επίσκεψη ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ. Η επιστροφή του από την Αγία Πετρούπολη (Leningrad) έγινε με άλλη αποστολή στις 29 Αυγούστου 1997.

ΣΚΟΠΙΑ

Το Νοέμβριο του 1991, η δημοκρατία αυτή ανακήρυξε την ανεξαρτησία της από την Γιουγκοσλαβία. Τον Απρίλιο του 1993, η χώρα έγινε δεκτή στα Ηνωμένα Έθνη με την προσωρινή ονομασία FYROM μέχρι να διευθετηθεί το θέμα με την Ελλάδα.

Αρκετές φορές τα ελληνικά αεροσκάφη επισκέφθηκαν τη γειτονική μας νεοσύστατη χώρα. Μία από αυτές έγινε στις 3 Οκτωβρίου 1995 και αφορούσε τη μεταφορά ομάδας ελλήνων γιατρών με σκοπό την παροχή βοήθειας προς τον πρόεδρο της χώρας μετά από απόπειρα δολοφονίας του. Η αποστολή ήταν: Ελευσίνα - Θεσσαλονίκη - Skopje - Θεσσαλονίκη - Ελευσίνα. Άλλες δύο αποστολές έγιναν στις 9 και στις 13 Οκτωβρίου 1995, μεταφέροντας επιτροπή του Υπουργείου Εξωτερικών για συνομιλίες μεταξύ των δύο χωρών.

Όμως, στα παραγμένα Βαλκάνια δεν είχε επέλθει ακόμα η πολυπόθητη ηρεμία. Στην (από το 1974) αυτόνομη περιοχή του Κοσσυφοπεδίου (Γιουγκοσλαβία), το Σεπτέμβριο του 1991 έγινε δημοψήφισμα και οι Αλβανόφωνοι κάτοικοι ζήτησαν την ίδρυση ανεξάρτητης Δημοκρατίας. Το Μάιο του 1992, έκαναν εκλογές τις οποίες το Βελιγράδι κήρυξε παράνομες. Οι ένοπλοι μαχητές του Απελευθερωτικού Στρατού του Κοσσυφοπεδίου έκαναν την πρώτη τους εμφάνιση το Φεβρουάριο του 1996, αναλαμβάνοντας την ευθύνη για σειρά βομβιστικών ενεργειών. Το Φεβρουάριο του 1998, οι σερβικές δυνάμεις εξαπολύουν επίθεση και ξεσπά νέα κρίση. Μετά από αλληπάλληλες διαμεσολαβητικές προσπάθειες και τηλεσίγραφα του ΝΑΤΟ για στρατιωτική επέμβαση, οι αντιμαχόμενες πλευρές συναντήθηκαν στη Γαλλία. Οι συνομιλίες αυτές (λήξη πρώτου γύρου 17 Φεβρουαρίου 1999 και δεύτερου γύρου 19 Μαρτίου 1999) ναυάγησαν. Το ΝΑΤΟ άρχισε την 24η Μαρτίου 1999 να βομβαρδίζει σερβικές θέσεις κατά τα πρότυπα των επιχειρήσεων του Περσικού Κόλπου. Κύματα αλβανόφωνων προσφύγων εγκατέλειψαν το Κοσσυφοπέδιο με κατεύθυνση την Αλβανία και τα Σκόπια.

Η Ελλάδα σε μια προσπάθεια να βοηθήσει τις γειτονικές χώρες στην υποδοχή των προσφύγων, άρχισε την αποστολή ανθρωπιστικής βοήθειας. Το πρώτο ελληνικό C-130 έφτασε στα Σκόπια την 1η Απριλίου 1999. Την αποστολή συνόδευε και ο Υφυπουργός Εξωτερικών. Το δεύτερο ελληνικό C-130 έφτασε εκεί στις 3 Απριλίου 1999.

ΣΛΟΒΑΚΙΑ

Η Τσεχοσλοβακία ανακηρύχτηκε σε ανεξάρτητο κράτος το 1918 και διασπάστηκε σε δύο ανεξάρτητες δημοκρατίες την Τσεχία και την Σλοβακία το 1993. Η πρώτη αποστολή ελληνικού αεροσκάφους C-130 προς τη χώρα αυτή έγινε στις 17 Ιουλίου 1997 στο αεροδρόμιο Sliač. Επρόκειτο για μεταφορά προσωπικού και υλικών. Τον Ιανουάριο του 1998, το αεροσκάφος 745 μετέφερε στη Bratislava τον Υπουργό Εθνικής Αμύνης που πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη.

ΣΛΟΒΕΝΙΑ

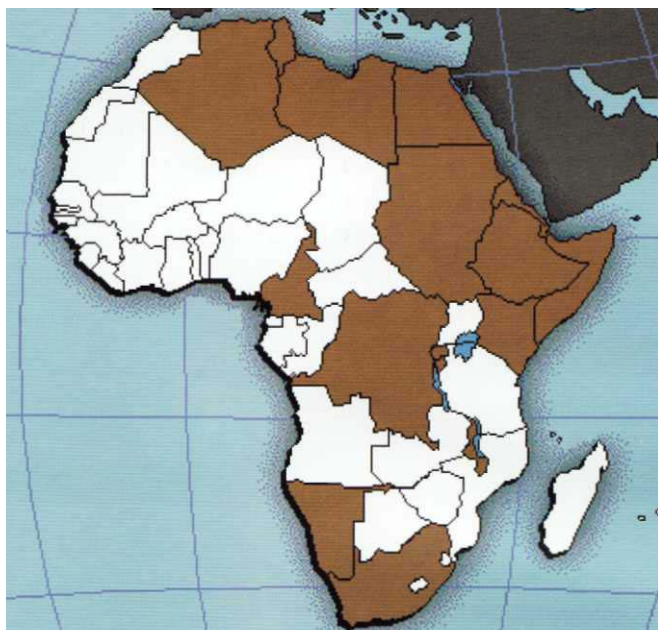
Δημοκρατία της πρώην Γιουγκοσλαβίας, η οποία απέκτησε την ανεξαρτησία της τον Ιούνιο του 1991. Στα μέσα του 1993, βρίσκονταν στο έδαφος της 70.000 πρόσφυγες από τη Βοσνία - Ερζεγοβίνη. Η πρώτη αποστολή ελληνικού αεροσκάφους Ηρακλής προς τη χώρα αυτή πραγματοποιήθηκε στις 3 Ιουνίου 1998. Επρόκειτο για επίσημη επίσκεψη του Υπουργού Εθνικής Αμύνης κ. Τσοχατζόπουλου στην πρωτεύουσα Ljubljana.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η τέταρτη σε μέγεθος χώρα της Ευρώπης διαθέτει το 15% των παγκόσμιων αποθεμάτων ουρανίου. Λιγοστές οι επισκέψεις ελληνικών αεροσκαφών C-130 προς τη χώρα αυτή. Συνήθως, αφορούν εκπαιδευτικά ταξίδια στρατιωτικών σχολών και μεταφορές φορτίων. Στην πρώτη κατηγορία, ανήκουν οι αποστολές που έγιναν στις 22 Ιουλίου 1987 και στις 15 Μαΐου 1989. Στη δεύτερη κατηγορία, ανήκουν οι αποστολές που έγιναν στις 8 Ιουνίου 1988 (Stockholm) και στις 23 Ιουνίου 1996 (Orebro).

ΤΣΕΧΙΑ

Η Τσεχοσλοβακία ανακηρύχτηκε σε ανεξάρτητο κράτος το 1918 και διασπάστηκε σε δύο ανεξάρτητες δημοκρατίες την Τσεχία και την Σλοβακία το 1993, όπως ήδη αναφέρθηκε. Η πρώτη αποστολή ελληνικού αεροσκάφους C-130 προς τη χώρα αυτή έγινε στις 27 Ιανουαρίου 1998, όταν ο Υπουργός Εθνικής Αμύνης πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη.



Χώρες της Αφρικής τις οποίες επισκέφθηκαν τα ελληνικά C-130 στο διάστημα 1975 – 2001

ΑΦΡΙΚΗ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Η μεγάλη ιστορία της Αιγύπτου είναι άρρηκτα δεμένη με τον ποταμό Νείλο, τον μεγαλύτερο σε μήκος - 6.671 χλμ - ποταμό του κόσμου. Συχνές οι πτήσεις ελληνικών αεροσκαφών, προς τη χώρα αυτή. Μία από τις πρώτες αποστολές έγινε στις 16 Νοεμβρίου 1976 και ήταν: Ελευσίνα - Σούδα - Cairo - Ελευσίνα. Μία αποστολή, που γίνεται κάθε χρόνο, είναι η μεταφορά αντιπροσωπίας για την απόδοση φόρου τιμής προς τους Έλληνες ήρωες που έπεσαν στη μάχη του El Alamein (1942). Μία άλλη αποστολή έγινε στις 14 Οκτωβρίου 1992 στο Cairo. Επρόκειτο για μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας, ειδικής ομάδας πυροσβεστών (ΕΜΑΚ), ιατρικής ομάδας και φαρμάκων. Ήταν η ελληνική συνδρομή μετά τον σεισμό των 5,9 R που είχε 600 νεκρούς.

Στις 8 Νοεμβρίου 1994, ένα αεροσκάφος Ηρακλής μετέφερε ανθρωπιστική βοήθεια (σκηνές, κουβέρτες, μαγειρικά σκεύη) και πάλι στο Cairo. Αυτή τη φορά αιτία ήταν οι καταστροφικές πλημμύρες, που είχαν σαν αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 580 άτομα και 50.000 να μείνουν άστεγοι, στο νότιο τμήμα της χώρας. Μία ακόμα αποστολή έγινε στις 18 Απριλίου 1996. Δύο ελληνικά C-130 μετέφεραν στην Ελλάδα το ένα τραυματίες και το άλλο τις σωρούς 14 Ελλήνων προσκυνητών, που υπήρξαν θύματα τρομοκρατικής επίθεσης σε ξενοδοχείο του Καΐρου. Την ευθύνη ανέλαβε ισλαμική οργάνωση, η οποία ισχυρίστηκε ότι εξέλαβε τους Έλληνες ως Ισραηλινούς. Με άλλη αποστολή που έγινε στις 27 Απριλίου 1996 επαναπατρίστηκαν και οι υπόλοιποι τραυματίες, που είχαν παραμείνει για νοσηλεία λόγω της σοβαρότητας της κατάστασης τους.

Στις 27 Ιουλίου 1996, μεταφέρθηκε από το Ελληνικό στο Κάιρο η σωρός του Πατριάρχη Αλεξανδρείας και Πάσης Αφρικής, ο οποίος πέθανε ενώ βρισκόταν στην Ελλάδα. Στις 8 Μαρτίου 1997, έγινε μία αποστολή στην Αλεξάνδρεια για τη μεταφορά στρατιωτικής ηγεσίας. Στις 24 Ιουνίου 1997, πραγματοποιήθηκε αποστολή που αφορούσε εκπαιδευτικό ταξίδι στρατιωτικής σχολής. Στις 15-19 Ιανουαρίου 1999, πραγματοποιήθηκε αποστολή Ελευσίνα - Ελληνικό - Cairo - Αλεξάνδρεια - Ελληνικό - Ελευσίνα για τη μεταφορά Μητροπολιτών και προσωπικού του Πατριαρχείου Αλεξανδρείας.

Στις 23 Φεβρουαρίου 1999, πραγματοποιήθηκε αποστολή Ελευσίνα - Χρυσούπολη - Cairo - Ελευσίνα για τη μεταφορά της έκθεσης ζωγραφικής "Αλέξανδρος 2000" και οργανώθηκε από το Κέντρο Τέχνης Βεργίνας.



Addis Ababa (Αιθιοπία), 29 Σεπτεμβρίου 1993

ΑΙΘΙΟΠΙΑ

Στη δεκαετία του 1980, ο πόλεμος για την ανεξαρτησία του ΒΑ τμήματος της Αιθιοπίας (σημερινής Ερυθραίας) είχε φέρει τη χώρα σε δεινή οικονομική κατάσταση. Ιδιαίτερα οι περιοχές που πλήττονταν από τον πόλεμο και την ξηρασία στην κυριολεξία λιμοκτονούσαν. Η διεθνής κοινότητα με αεροσκάφη Ηρακλής μετέφερε ανθρωπιστική βοήθεια προς αυτή τη χώρα. Μάλιστα, όπου δεν ήταν δυνατή η προσγείωση των αεροσκαφών γίνονταν ρίψεις εφοδίων. Η Ελλάδα έδωσε το παρών με τρεις αποστολές αεροσκαφών C-130. Οι αποστολές έγιναν στις 17, 19, 21 Δεκεμβρίου 1984 και ήταν: Ελευσίνα - Jeddah (Σαουδική Αραβία) - Addis Ababa (Αιθιοπία) - Jeddah (Σαουδική Αραβία) - Ελευσίνα. Επίσης, μερικές αποστολές με προορισμό τη Σομαλία πέρασαν από την πρωτεύουσα της χώρας, όπως έγινε στις 29 Σεπτεμβρίου 1993. Η παρατεταμένη ξηρασία και η επακόλουθη πείνα αποτέλεσαν την αιτία για δύο ακόμη αποστολές μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας. Οι αποστολές αυτές πραγματοποιήθηκαν στις 21 και 31 Ιουλίου 2000: Ελευσίνα - Jeddah (Σαουδική Αραβία) - Addis Ababa (Αιθιοπία) - Jeddah (Σαουδική Αραβία) - Ελευσίνα.

ΑΛΓΕΡΙΑ

Η δέκατη σε έκταση χώρα του κόσμου απέκτησε την ανεξαρτησία της από τη Γαλλία στις 5 Ιουλίου 1962. Περισσότεροι από 60.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους, (στο διάστημα 1992-1997), από το κύμα βίας που ξέσπασε από τον Ιανουάριο του 1992, όταν ακυρώθηκαν εκλογές στις οποίες προηγείτο το Ισλαμικό Μέτωπο Σωτηρίας. Λίγες φορές ελληνικό αεροσκάφος Ηρακλής προσγειώθηκε στη χώρα αυτή. Η πρώτη φορά ήταν στις 16 Οκτωβρίου 1980 και επρόκειτο για αποστολή ανθρωπιστικής βοήθειας. Αιτία ήταν ο σεισμός των 7,3 R (10 Οκτωβρίου 1980). Ο σεισμός που είχε σαν αποτέλεσμα 5.000 νεκρούς, 9.000 τραυματίες και εκτεταμένες ζημιές στην περιοχή El Asnam, έγινε αισθητός στην ευρύτερη περιοχή της ΒΔ Αλγερίας και στη ΝΑ Ισπανία. Η επόμενη αποστολή έγινε στα αεροδρόμια Algiers (4/9/86, 8/9/86) και Tamanrasset (5/9/86, 8/9/86), κατά τη μετάβαση δύο αεροσκαφών προς το Καμερούν και κατά την επιστροφή τους. Μία άλλη αποστολή έγινε στις 29 Ιουνίου 1993 από το Α/Ν αεροσκάφος. Σκοπός ήταν να μεταφερθεί στην Ελλάδα ο σοβαρά άρρωστος Ακόλουθος Εθνικής Αμύνης (αξιωματικός του ΓΕΝ) της ελληνικής πρεσβείας. Μετά από πολύωρη καθυστέρηση, οι γιατροί αποφάσισαν ότι ο ασθενής δεν ήταν σε θέση να ταξιδέψει και έτσι το αεροσκάφος επέστρεψε άπρακτο. Ακολούθησε μία αποστολή στις 2 Ιουλίου 1993 για την μεταφορά της σωρού του θανόντος αξιωματικού.



Asmara (Ερυθραία), 30 Σεπτεμβρίου 1993. Υψόμετρο αεροδρομίου 7.617 πόδια! ΕΡΥΘΡΑΙΑ

Στην πρωτεύουσα της χώρας Asmara, (ανακήρυξη ανεξαρτησίας το 1993), τα ελληνικά αεροσκάφη προσγειώθηκαν αρκετές φορές κατά την εκτέλεση των αποστολών προς και από τη Σομαλία. Δύο από αυτές ήταν στις 19 Απριλίου 1993 και στις 29 Σεπτεμβρίου 1993. Αναχωρώντας στις 30 Σεπτεμβρίου 1993, το αεροσκάφος μετέφερε στην Ελλάδα αρκετούς νέους της ίδιας χώρας, οι οποίοι φοίτησαν στις ελληνικές, στρατιωτικές σχολές. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του αεροδρομίου της Asmara ήταν το ασυνήθιστα μεγάλο υψόμετρο: 7.617 πόδια. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το μεγάλο μεταφερόμενο φορτίο και τις υψηλές θερμοκρασίες, μείωνε πάρα πολύ τις επιδόσεις του αεροσκάφους.

ΖΑΪΡ

Από τις πρώτες αποστολές προς την τρίτη σε μέγεθος χώρα της Αφρικής ήταν αυτή που έγινε στην Kinshasa στις 3 Οκτωβρίου 1991. Σκοπός της αποστολής ήταν ο επαναπατρισμός ελλήνων πολιτών που ζούσαν σε χώρες της Αφρικής με πολιτική αστάθεια, με αποτέλεσμα να θεωρείται επισφαλής η περαιτέρω παραμονή τους. Αναλυτικά η αποστολή ήταν: Ελευσίνα - Ηράκλειο - Nairobi (Κένυα, 1/10/91) - Bujumbura (Μπουρούντι, 2/10/91) - Kigali (Ρουάντα, 2/10/91) - Bujumbura (Μπουρούντι, 2/10/91) - Kinshasa (Ζαΐρ, 3/10/91) - Bujumbura (Μπουρούντι, 3/10/91) - Nairobi (Κένυα, 4/10/91) - Ελληνικό (6/10/91) - Ελευσίνα.

Μία άλλη αποστολή έγινε στη Goma στις 29 Αυγούστου 1994. Σκοπός της αποστολής ήταν η μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας για τους πρόσφυγες του εμφυλίου της Ρουάντα. Στην πόλη αυτή, που είναι σχεδόν στα σύνορα του Ζαΐρ με την Ρουάντα, ο ΟΗΕ συγκέντρωνε την ανθρωπιστική βοήθεια από πολλά κράτη και οργανισμούς που έφτανε αεροπορικώς.

Αναλυτικά η αποστολή ήταν: Ελευσίνα - Jeddah (Σαουδική Αραβία, 27/8/94) - Nairobi (Κένυα, 28/8/94) - Goma (Ζαΐρ, 29/8/94) - Nairobi (Κένυα, 29/8/94) - Jeddah (Σαουδική Αραβία, 31/8/94) - Ελευσίνα (1/9/94). Ακολούθησε μία αποστολή μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας στο Ιεραποστολικό κλιμάκιο του Koiwezi, που ήταν: Ελευσίνα (8/10/94) - Jeddah (Σαουδική Αραβία, 8/10/94) - Nairobi (Κένυα, 9/10/94) - Lubumbashi (Ζαΐρ, 10/10/94) - Nairobi (Κένυα, 11/10/94) - Jeddah (Σαουδική Αραβία, 12/10/94) - Ελευσίνα (13/10/94). Το βάρος 13,5 τόνων και αξίας 30 εκατομμυρίων δραχμών φορτίο περιελάμβανε είδη γεωργικά, κηπευτικά, αρδευτικά, κτηνοτροφικά, οικοδομικά, υλοτομικά, εκκλησιαστικά, σχολικά, ιατρικά, γενικά καθώς και τρόφιμα. Τα γεωργικά μηχανήματα και τα υλικά για την οργάνωση των καλλιεργειών προορίζονταν για τους ιθαγενείς της επαρχίας Samba του Ζαΐρ.



Φόρτωση ιεραποστολικής βοήθειας για το Lubumbashi (Zaire) τον Οκτώβριο του 1994

KAMEROYN

Σημαντική υλική βοήθεια έστειλε η Ελλάδα στη χώρα αυτή στις 6 Σεπτεμβρίου 1986, για την ενίσχυση των κατοίκων της περιοχής Wum, μετά την έκρηξη δηλητηριώδους αερίου από ηφαιστειακή λίμνη*. Από τη λίμνη Nyos εκτοξεύτηκε νέφος διοξειδίου του άνθρακα με αποτέλεσμα το θάνατο 1.700 ατόμων. Στην αποστολή συμμετείχαν δύο αεροσκάφη, τα οποία προσγειώθηκαν στην πρωτεύουσα Yaounde, μεταφέροντας 35 τόνους εφόδια (15 τόνους ρύζι, 10 τόνους γάλα, 7 τόνους νερό και 800 δέματα με φάρμακα). Την αποστολή ακολούθησαν και 3 γιατροί (πνευμονολόγος, ορθοπαιδικός, ειδικός στις τροπικές παθήσεις). Αναλυτικά η αποστολή του ενός αεροσκάφους ήταν: Ελευσίνα - Algiers (Αλγερία, 4/9/86) - Tamanrasset (Αλγερία, 5/9/86) - Yaounde (Καμερούν, 6/9/86) - Tamanrasset (Αλγερία, 8/9/86) - Ελευσίνα (9/9/86). Η αποστολή του δεύτερου αεροσκάφους διαφέρει στο ότι στις 8/9/86 διανυκτέρευσε στο Algiers (Αλγερία).

KENYA

Η χώρα απέκτησε την ανεξαρτησία της από την Αγγλία στις 12 Δεκεμβρίου 1963. Δύο είναι οι επίσημες γλώσσες: Αγγλική και Σουαχίλι. Το όρος Κένυα με ύψος 17.058 πόδια (δεύτερο μεγαλύτερο όρος της Αφρικής μετά το Κιλιμάντζαρο) δεσπόζει στη χώρα. Αρκετές φορές τα ελληνικά αεροσκάφη προσγειώθηκαν στο Nairobi. Στην αποστολή που είχε τελικό προορισμό τη Ναμίμπια, το αεροσκάφος προσγειώθηκε στις 5 και 11 Ιουνίου 1989 κατά τη μετάβαση και την επιστροφή αντίστοιχα. Στην αποστολή του επαναπατρισμού των ελλήνων από το Μπουρούντι, τη Ρουάντα και το Ζαΐρ, το αεροσκάφος προσγειώθηκε στις 1 και 4 Οκτωβρίου 1991 κατά τη μετάβαση και την επιστροφή αντίστοιχα. Μία ακόμα αποστολή που αφορούσε μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας προς τη Σομαλία έγινε στις 20 Σεπτεμβρίου 1992 και ήταν η εξής: Ελευσίνα - Cairo (Αίγυπτος, 19/9/92) - Djibouti (20/9/92) - Nairobi (20/9/92) - Djibouti (20/9/92) - Ελευσίνα (22/9/92). Επίσης, το αεροσκάφος που μετέφερε ανθρωπιστική βοήθεια με προορισμό το Ζαΐρ (για να δοθεί στους πρόσφυγες της Ρουάντα) προσγειώθηκε στις 28 και 29 Αυγούστου 1994, κατά τη μετάβαση και την επιστροφή αντίστοιχα.

ΛΙΒΥΗ

Το πρώτο ελληνικό αεροσκάφος προσγειώθηκε στη χώρα αυτή στις 15 Αυγούστου 1976 μεταφέροντας ροδάκινα! Η αποστολή ήταν η εξής: Ελευσίνα - Θεσσαλονίκη - Benina - Ελευσίνα. Επίσης, στις 17 Σεπτεμβρίου 1982 έγινε άλλη μία αποστολή που αφορούσε μεταφορά φορτίου. Δύο αεροσκάφη πέταξαν προς τη χώρα αυτή στις 15 Απριλίου 1988 και η αποστολή ήταν η εξής: Ελευσίνα - Τατόι - Sebha - Τατόι - Ελευσίνα. Η αποστολή αφορούσε τη μεταφορά γεωργικών

φαρμάκων για την καταπολέμηση των ακρίδων.

ΜΑΛΑΟΥΙ

Κυρίαρχο γεωγραφικό χαρακτηριστικό της χώρας είναι η ομώνυμη λίμνη, τρίτη σε μέγεθος στην Αφρική. Το πρώτο ελληνικό αεροσκάφος Ηρακλής προσγειώθηκε στην πρωτεύουσα Lilongwe, στις 15 Νοεμβρίου 2000, μεταφέροντας ιατροφαρμακευτική βοήθεια. Στην αποστολή που πραγματοποιήθηκε στο διάστημα 13-18 Νοεμβρίου, χρησιμοποιήθηκαν ως ενδιάμεσοι σταθμοί η Jeddah (Σαουδική Αραβία) και το Nairobi (Κένυα).

ΜΠΟΥΡΟΥΝΤΙ

Εκτελώντας την αποστολή επαναπατρισμού ελλήνων από τις χώρες Μπουρούντι, Ρουάντα και Ζαΐρ, ένα αεροσκάφος προσγειώθηκε στην πρωτεύουσα Bujumbura στις 2 και 3 Οκτωβρίου 1991. Η αποστολή αναφέρεται αναλυτικά στην παράγραφο του Ζαΐρ. Από τον Οκτώβριο του 1993 μέχρι τον Δεκέμβριο του 1996, τουλάχιστον 150.000 άτομα (κυρίως πολίτες) σκοτώθηκαν σε βίαιες εθνικιστικές ταραχές μεταξύ της μειοψηφίας των Tutsi και της πλειοψηφίας των Hutu.

NAMIMΠΙΑ

Οι παλαιότερες, ζωγραφικές παραστάσεις της Αφρικής ανακαλύφθηκαν το 1969 στη Ναμίμπια. Η Ναμίμπια, αρχικά ήταν υπό τον πλήρη έλεγχο της Νοτίου Αφρικής. Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος, ήταν με την εφαρμογή των φυλετικών διακρίσεων και ισχυρών μέτρων ασφαλείας να αποκλειστούν οι μαύροι από την κυβέρνηση. Ο αποκλεισμός έπαψε να υπάρχει όταν ο Οργανισμός Πολιτών Νοτιοδυτικής Αφρικής (SWAPO) κέρδισε την πλειοψηφία στις εκλογές του Νοεμβρίου του 1989. Οι εκλογές έγιναν υπό την επίβλεψη δύναμης 8.000 ανδρών του ΟΗΕ. Τελικά, η Νότιος Αφρική της επέτρεψε έναντι κάποιων ανταλλαγμάτων να γίνει ανεξάρτητο κράτος, τον Δεκέμβριο του 1989.

Η Ελλάδα έστειλε στη χώρα αυτή ανθρωπιστική βοήθεια τον Ιούνιο του 1989. Αναλυτικά η αποστολή ήταν η εξής: Ελευσίνα - Ηράκλειο - Khartoum (Σουδάν, 5/6/89) - Nairobi (Κένυα, 5/6/89) - Johannesburg (Νότιος Αφρική, 6/6/89) - Windhoek (Ναμίμπια, 7/6/89) - Johannesburg (Νότιος Αφρική, 7/6/89) - Nairobi (Κένυα, 11/6/89) - Ελευσίνα (13/6/89).

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

Το αεροσκάφος που μετέφερε ανθρωπιστική βοήθεια με τελικό προορισμό τη Ναμίμπια, προσγειώθηκε στο Johannesburg στις 6 και 7 Ιουνίου 1989, κατά τη μετάβαση και την επιστροφή αντίστοιχα. Η αποστολή περιγράφεται στην παράγραφο της Ναμίμπια και είναι η πρώτη που έγινε προς τη Νότια Αφρική.

ΡΟΥΑΝΤΑ

Η πρώτη φορά που ελληνικό αεροσκάφος προσγειώθηκε στην πρωτεύουσα της χώρας Kigali ήταν στις 2 Οκτωβρίου 1991. Σκοπός της αποστολής ήταν ο επαναπατρισμός ελλήνων από χώρες της κεντρικής Αφρικής και αναλύεται στην παράγραφο του Ζαΐρ.

Τον Απρίλιο του 1994, ο πρόεδρος της Ρουάντα (από την φυλή των Hutu) σκοτώθηκε σε αεροπορικό ατύχημα. Αυτό αποτέλεσε την αφορμή της γενοκτονίας της μειοψηφίας των Tutsi (500.000 νεκροί σε 5 μήνες) από πολιτοφύλακες Hutu. Η Γαλλία, που διατηρεί 6.000 άνδρες σε βάσεις έξι χωρών της κεντρικής Αφρικής με ελικόπτερα και μαχητικά αεροσκάφη, παρενέβη. Αν και η σφαγή σταμάτησε, δεν συνελήφθησαν οι υπεύθυνοι Hutu, οι οποίοι διέφυγαν στο Ζαΐρ όταν οι Tutsi ανακατέλαβαν την εξουσία. Φοβούμενοι αντίποινα από τον στρατό των Tutsi, 1.200.000 πρόσφυγες Hutu διέφυγαν επίσης στο Ζαΐρ. Βρέθηκαν όμως σε απελπιστική κατάσταση από την πείνα και τις επιδημίες και 20.000 τελικά πέθαναν.

Η Ελλάδα έστειλε ανθρωπιστική βοήθεια στους πρόσφυγες, στην πόλη Goma του Ζαΐρ (πολύ κοντά στα σύνορα με τη Ρουάντα), στις 29 Αυγούστου 1994. Και αυτή η αποστολή περιλαμβάνεται στην παράγραφο του Ζαΐρ.



Baidoa (Σομαλία), 16 Απριλίου 1993, η πρώτη αποστολή, με τον υφυπουργό Εθνικής Άμυνας κ. Σταθόπουλο

ΣΟΜΑΛΙΑ

Ο εμφύλιος είχε σαν αποτέλεσμα τον θάνατο 350.000 ατόμων και ήταν η αιτία που ο ΟΗΕ εγκατέστησε ειρηνευτική δύναμη από 21 χώρες. Σκοπός της ήταν η αποκατάσταση της τάξης και η διανομή ανθρωπιστικής βοήθειας προς τους Σομαλούς οι οποίοι πέθαιναν από την πείνα και τις αρρώστιες. Η Ελλάδα συμμετείχε στην ειρηνευτική δύναμη με 115 άνδρες που εγκαταστάθηκαν στο χωριό Waajid.

Η Ελληνική Δύναμη Σομαλίας (Hellenic Humanitarian Aid Unit In Somalia) είχε σαν κύρια αποστολή την ασφαλή διανομή της βοήθειας προς τους κατοίκους, οι οποίοι συμπάθησαν ιδιαίτερα τους Έλληνες, εξαιτίας κυρίως της καλής μεταχείρισης. Ταυτόχρονα, έλληνες γιατροί που συμμετείχαν στους "γιατρούς χωρίς σύνορα" παρείχαν τις υπηρεσίες τους στους Σομαλούς. Η ελληνική αποστολή στρατοπέδευσε σε ένα εγκαταλειμμένο νοσοκομείο, σε απόσταση 48 ναυτικών μιλίων βορειοδυτικά από το πλησιέστερο (επίσης εγκαταλειμμένο) αεροδρόμιο της Baidoa.

Η ελληνική αποστολή χρειαζόταν υποστήριξη και γρήγορα έγινε αντιληπτό πως ο Ηρακλής έπρεπε να αναλάβει δράση. Έγιναν 13 αποστολές ελληνικών αεροσκαφών προς τη Σομαλία. Το πρώτο αεροσκάφος έφτασε στη Baidoa στις 16 Απριλίου 1993. Η αποστολή ήταν η εξής: Ελευσίνα - Jeddah (Σαουδική Αραβία, 15/4/93) - Djibouti (15/4/93) - Mogadishu (Σομαλία, 16/4/93) - Baidoa (Σομαλία, 16/4/93) - Djibouti (19/4/93) - Asmara (Ερυθραία, 19/4/93) - Khartoum (Σουδάν, 19/4/93) - Ελευσίνα (20/4/93). Στην αποστολή αυτή συμμετείχε και ο Υφυπουργός Εθνικής Αμύνης, ο οποίος γιόρτασε το Πάσχα με την ελληνική δύναμη και πραγματοποίησε επίσημες επισκέψεις στην Ερυθραία και το Σουδάν.

Η τελευταία φορά που ελληνικό αεροσκάφος προσγειώθηκε στη Baidoa ήταν στις 3 Μαρτίου 1994 και η αποστολή είχε ως εξής: Ελευσίνα - Djibouti (1/3/94) - Baidoa (3/3/94) - Djibouti (3/3/94) - Ελευσίνα (3/3/94). Με μία αποστολή που έγινε 14-15 Οκτωβρίου 1993, μεταφέρθηκε στην Ελλάδα η σωρός του έλληνα λοχία που σκοτώθηκε από Σομαλούς αντάρτες. Ο άτυχος νέος και άλλοι τρεις έλληνες επέβαιναν σε τζιπ συνοδεύοντας φάλαγγα μεταφοράς τροφίμων.



Baidoa (Σομαλία)...

ΣΟΥΔΑΝ

Το 1988, ο ποταμός Γαλάζιος Νείλος προκάλεσε φοβερές πλημμύρες στην ένατη σε έκταση χώρα του κόσμου. Περίπου 1.000.000 άτομα έμειναν άστεγα στην περιοχή του Khartoum, ενώ τουλάχιστον 11 άτομα έχασαν τη ζωή τους. Η Ελλάδα έστειλε ανθρωπιστική βοήθεια με 6 αποστολές αεροσκαφών C-130. Οι αποστολές που προσγειώθηκαν στο Khartoum έφτασαν εκεί στις 14, 18, 22, 26, 30 Αυγούστου 1988 και στις 12 Σεπτεμβρίου 1988. Η πρώτη αποστολή ήταν: Ελευσίνα - Khartoum (14/8/88) - Jeddah (Σαουδική Αραβία, 14/8/88) - Ελευσίνα (15/8/88). Η δεύτερη αποστολή ήταν: Ελευσίνα - Ηράκλειο - Khartoum (18/8/88) - Jeddah (18/8/88) - Ελευσίνα (19/8/88).

Επίσης, ελληνικό αεροσκάφος προσγειώθηκε στην πρωτεύουσα της χώρας στις 5 Ιουνίου 1989 μεταφέροντας ανθρωπιστική βοήθεια στη Ναμίμπια. Μία ακόμα προσγείωση έγινε, στις 19 Απριλίου 1993, από το αεροσκάφος που επέστρεφε από την πρώτη αποστολή στη Σομαλία. Επρόκειτο για επίσημη επίσκεψη του Υφυπουργού Εθνικής Αμύνης.

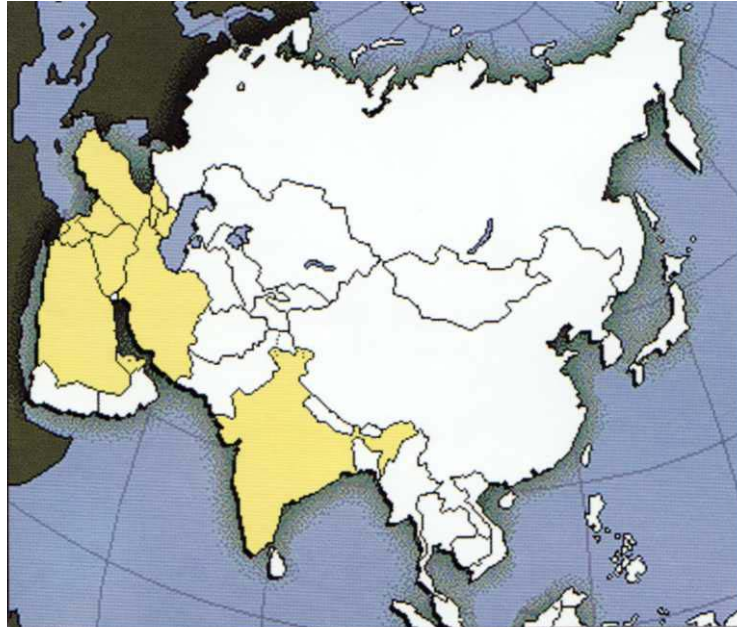
ΤΖΙΜΠΟΥΤΙ

Η πρώτη φορά, που αεροσκάφος Ηρακλής της ΠΑ προσγειώθηκε στην ομώνυμη πρωτεύουσα της μικρής αυτής χώρας, ήταν στις 20 Σεπτεμβρίου 1992. Τελικός προορισμός της αποστολής ήταν το Nairobi (Κένυα). Στη συνέχεια, χρησιμοποιήθηκε ως ενδιάμεσος σταθμός στις αποστολές προς και από τη Σομαλία. Όπως για παράδειγμα, στην πρώτη αποστολή (15 και 19 Απριλίου 1993) και στην τελευταία αποστολή (1 και 3 Μαρτίου 1994).

ΤΥΝΗΣΙΑ

Η πρώτη αποστολή στη χώρα έγινε στις 8-10 Δεκεμβρίου 1981. Ακολούθησε μία αποστολή στις 27-29 Οκτωβρίου 1984, μεταφέροντας αντιπροσωπεία για απότιση φόρου τιμής στους έλληνες πεσόντες στη χώρα αυτή κατά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Στις 30 Μαρτίου 1988, πραγματοποιήθηκε προς το αεροδρόμιο Carthage (Tunis) αποστολή μεταφοράς γεωργικών φαρμάκων για την καταπολέμηση των ακρίδων. Η επόμενη αποστολή έγινε στις 12 Μαΐου 1993 και είχε τελικό προορισμό την Ιταλία. Ένα ακόμα αεροσκάφος προσγειώθηκε στο Monastir στις 17 Μαΐου 1993, μεταφέροντας τον Αρχιεπίσκοπο Βορείου Αφρικής.



Χώρες της Ασίας, τις οποίες επισκέφτηκαν τα ελληνικά C-130 στο διάστημα 1975 - 2001

ΑΣΙΑ

ΣΤΑ ΙΧΝΗ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ



Baku (Αζερμπαϊτζάν), 24 Μαΐου 1992. Μεταφορά επιτροπής του ΟΗΕ

ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ

Η Κασπία Θάλασσα, που απέχει ενάμισι χιλιόμετρο από την πρωτεύουσα της χώρας Baku, στις αρχές του 20ου αιώνα παρήγε το μισό πετρέλαιο του πλανήτη. Ο εξερευνητής Μάρκο Πόλο είχε διαπιστώσει πόσο άφθονο ήταν εκεί το πετρέλαιο πριν από 700 χρόνια. Το βόρειο σύνορο της χώρας συνιστούν τα Καυκάσια όρη με υψηλότερη κορυφή τα 14.653 πόδια*. Σπάνιες οι επισκέψεις των ελληνικών αεροσκαφών στη χώρα αυτή. Η πλέον χαρακτηριστική έγινε στο Baku στις 24 Μαΐου 1992. Σκοπός της αποστολής ήταν η μεταφορά πενταμελούς ομάδας του ΟΗΕ αντικείμενο της οποίας ήταν το θέμα του Nagorno - Karabakh*. Ήταν η πρώτη φορά που ελληνικό αεροσκάφος

έφερε τα διακριτικά UN στην άτρακτο. Αναλυτικά η αποστολή ήταν: Ελευσίνα - Yerevan (Αρμενία, 21-5-92) - Baku (24-5-92) - Yerevan (28-5-92) - Θεσσαλονίκη (28-5-92) - Ελληνικό - Ελευσίνα. Πέντε χρόνια αργότερα, στις 17 Ιουλίου 1997 πραγματοποιήθηκε αποστολή που αφορούσε μεταφορά πολιτικής ηγεσίας. Επρόκειτο για επίσκεψη του Υπουργού Εθνικής Άμυνας στις χώρες Αρμενία - Γεωργία - Αζερμπαϊτζάν.

ARMENIA

Το όρος Αραράτ, με υψηλότερη κορυφή τα 13.420 πόδια δεσπόζει στη χώρα, της οποίας οι δεσμοί με την Ελλάδα είναι αρκετά δυνατοί. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας μετά τον καταστρεπτικό σεισμό του 1988. Πραγματοποιήθηκαν τέσσερις αποστολές με προορισμό την πρωτεύουσα Yerevan (13, 14, 15, 16/12/88). Ο σεισμός αυτός, μεγέθους 6,8 R, είχε σαν αποτέλεσμα 25.000 νεκρούς και βιβλικές καταστροφές μετατρέποντας σε ερείπια σχεδόν τη μισή χώρα. Επρόκειτο για τον ισχυρότερο σεισμό στην περιοχή, από το 1908. Ένα χωριό εξαφανίστηκε τελείως από τον χάρτη. Η πόλη Gyumri (πρώην Leninakan) καταστράφηκε σε ποσοστό 75%. Στον μεγάλο αριθμό των θυμάτων συνέβαλε και το γεγονός, πως λίγες μέρες πριν τον σεισμό η περιοχή κατακλύστηκε από χιλιάδες Αρμένιους, που έφυγαν από το γειτονικό Αζερμπαϊτζάν λόγω των διώξεων που υφίσταντο.

Ένα ακόμη ελληνικό αεροσκάφος επισκέφθηκε την πρωτεύουσα της χώρας στις 21 και 28 Μαΐου 1992, μεταφέροντας πενταμελή ομάδα του ΟΗΕ. Αντικείμενο της ομάδας ήταν το θέμα του Nagorno - Karabakh. Η ομάδα αυτή, μετά από τρεις μέρες, αναχώρησε με το αεροσκάφος για το Baku (Αζερμπαϊτζάν). Επιπλέον, προς τη χώρα αυτήτα ελληνικά αεροσκάφη έχουν μεταφέρει ανθρωπιστική βοήθεια αρκετές φορές. Ενδεικτικά, τέτοιες αποστολές έγιναν το 1994 (3), το 1995 (8), το 1996 (2), το 1997 (1), το 1998 (2) και το 1999 (1). Η βοήθεια αυτή αποτελεί μέρος των προσπάθειών υποστήριξης των Ποντίων που ζουν σε περιοχές της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, προοριζόταν για τους Ποντίους που ζουν στην πρωτεύουσα και σε άλλες περιοχές της Αρμενίας. Η όλη προσπάθεια κατευθύνεται από το Εθνικό Ίδρυμα Υποδοχής και Επανεγκατάστασης Εξορισθέντων και Επαναπατρισθέντων Ελλήνων. Αποστολές που αφορούσαν μεταφορά πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας έγιναν (ενδεικτικά) στις 20 Ιουλίου 1995, στις 18 Ιουνίου 1997 και στις 15 Ιουλίου 1997. Η τελευταία αφορούσε επίσκεψη του Υπουργού Εθνικής Άμυνας στις χώρες Αρμενία - Γεωργία - Αζερμπαϊτζάν.

Τα ελληνικά πληρώματα στις επισκέψεις τους στη χώρα, μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης (1991), βρέθηκαν σε μια καταθλιπτική ατμόσφαιρα. Δεν υπήρχε νυκτερινός φωτισμός στους δρόμους και στο ξενοδοχείο η θέρμανση και το ζεστό νερό παρέχονταν... με δόσεις. Στους δρόμους υπήρχαν ελάχιστα αυτοσχέδια παντοπωλεία, ενώ σε μία ατελείωτη σειρά στάθμευαν ιδιωτικά βυτιοφόρα αυτοκίνητα, που αποτελούσαν και τη μοναδική πηγή προμήθειας καυσίμων. Στα σημεία όπου είχαν ξεκινήσει διάφορα δημόσια έργα, επί των ημερών της Σοβιετικής Ένωσης, είχαν απομείνει όλα μισοτελειωμένα λες και ξαφνικά κάποιος σταμάτησε το χρόνο. Ωστόσο σε νεότερες επισκέψεις ήταν εμφανής μια αργή αλλά σταθερή πρόοδος. Τα αυτοσχέδια παντοπωλεία είχαν διπλασιαστεί σε αριθμό και μέγεθος, ενώ ταυτόχρονα το ηλεκτρικό ρεύμα ήταν περισσότερο διαθέσιμο. Οι Αρμένιοι επιφύλαξαν στα πληρώματα εξαιρετική φιλοξενία, ενώ αγκάλιαζαν κάθε τι ελληνικό και ιδιαίτερα τη μουσική. Για τη χώρα τους - όπως μας εκμυστηρεύτηκαν - είχε ιδιαίτερη σημασία εκτός από τη βοήθεια και η επίσημη αναγνώριση από το ελληνικό κοινοβούλιο το 1994 της γενοκτονίας 1.500.000 συμπατριωτών τους από τους Τούρκους (1915-1918). Μάλιστα, η 19η Μαΐου ορίστηκε από το ελληνικό κοινοβούλιο ως Ημέρα Μνήμης της Γενοκτονίας των Ποντίων.



Yerevan (Αρμενία), 1 1 Δεκεμβρίου 1995. Μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας

ΓΕΩΡΓΙΑ

Με ψηλότερη κορυφή τα 16.628 πόδια, τα Καυκάσια Όρη προστατεύουν τη χώρα από τον ψυχρό βόρειο άνεμο και εγκλωβίζουν τον θερμότερο άνεμο που φυσά από τη Μαύρη Θάλασσα. Σπάνιες οι επισκέψεις των ελληνικών αεροσκαφών στη χώρα αυτή. Αφορούν κυρίως τη μεταφορά βοήθειας προς τους Ποντίους της Γεωργίας. Η βοήθεια αυτή αποτελεί μέρος των προσπαθειών υποστήριξης των Ποντίων, που ζουν σε περιοχές της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Η όλη προσπάθεια κατευθύνεται από το Εθνικό Ίδρυμα Υποδοχής και Επανεγκατάστασης Εξορισθέντων και Επαναπατρισθέντων Ελλήνων.

Τα αεροσκάφη προσγειώνονταν στο Tbilisi (Τυφλίδα), παρακάμπτοντας το Sukhumi όπου από το 1993 γίνονταν μάχες για την απόσχιση της Αμπχαζίας από τη Γεωργία. Μία από αυτές τις αποστολές έγινε στις 18 Δεκεμβρίου 1993, με ενδιάμεσο σταθμό τη Varna (Βουλγαρία). Ακολούθησαν άλλες δύο αποστολές το 1993. Στις 3 Φεβρουαρίου 1994, έγινε μία αποστολή με ενδιάμεσο σταθμό τη Simferopol (Ουκρανία). Ακολούθησαν άλλες δύο αποστολές το 1994.

Ο εμφύλιος πόλεμος, που ξεκίνησε με την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης (1991) και την ανακήρυξη της ανεξαρτησίας, έφερε τους Γεωργιανούς σε απελπιστική οικονομική κατάσταση. Στις 16 Ιουλίου 1997, πραγματοποιήθηκε αποστολή που αφορούσε μεταφορά πολιτικής ηγεσίας. Επρόκειτο για επίσκεψη του Υπουργού Εθνικής Άμυνας στις χώρες Αρμενία - Γεωργία - Αζερμπαϊτζάν. Η επόμενη αποστολή στη Γεωργία, έγινε στις 17-19 Ιανουαρίου 1999. Επρόκειτο για επίσκεψη του κ. Αρχηγού ΓΕΕΘΑ, η οποία σφράγισε την πρώτη αποστολή ανθρωπιστικής βοήθειας προς τις ένοπλες δυνάμεις της χώρας αυτής.

ΗΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ

Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, (ομοσπονδία επτά ανεξάρτητων κρατών), βρίσκονται στην κεντρική, ανατολική ακτή της Αραβικής χερσονήσου. Διαθέτουν τα τέταρτα σε μέγεθος αποθέματα πετρελαίου στον Οργανισμό Χωρών Εξαγωγής Πετρελαίου. Οι κλιματολογικές συνθήκες ερήμου είναι υπεύθυνες για την έλλειψη νερού που υπάρχει. Η πρώτη αποστολή ελληνικού αεροσκάφους Ηρακλής, πραγματοποιήθηκε στο Ντουμπάι στο διάστημα 15-18 Νοεμβρίου 1999. Επρόκειτο για επίσημη επίσκεψη του Υφυπουργού Εθνικής Άμυνας.

ΙΝΔΙΑ

Η χώρα των 935.744.000 κατοίκων βίωσε έναν καταστροφικό σεισμό 7,9 R στις 26-1-2001. Οι νεκροί υπολογίστηκαν στους 25.000. Δύο ελληνικά C-130 μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια. Η

αποστολή τους ήταν: Ελευσίνα - Dubai (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα) - Ahmadabad (Ινδία, 31-1-2001) - Dubai (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα) - Ελευσίνα.



Παραλαβή αεροσκαφών T-37 από την Ιορδανία, στις 10 Αυγούστου 1988

ΙΟΡΔΑΝΙΑ

Οι πρώτες αποστολές στην Ιορδανία, έγιναν στις 6, 10, 11, 12, 28 Νοεμβρίου 1983. Τον Αύγουστο του 1988, υποστηρίχτηκε η παραλαβή αεροσκαφών T-37. Τον Δεκέμβριο του 1988, υποστηρίχτηκε η παραλαβή αεροσκαφών F-5. Και στις δύο περιπτώσεις, ο Ηρακλής και τα άλλα αεροσκάφη απογειώθηκαν μαζί για το ταξίδι προς την Ελλάδα. Στη συνέχεια, μεταξύ άλλων πραγματοποιήθηκε μία αποστολή στο Αμμαν στις 29 Οκτωβρίου 1995. Επρόκειτο για μεταφορά Έλληνα Υπουργού που συμμετείχε σε διεθνή σύσκεψη. Ακόμα μία αποστολή, πραγματοποιήθηκε στις 8 Ιανουαρίου 1996. Αναχώρησε από το Τατόι μεταφέροντας τη Σχολή Πολέμου Αεροπορίας (ΣΠΑ) που πραγματοποίησε εκπαιδευτικό ταξίδι.

ΙΡΑΚ

Η πρώτη αποστολή εκτελέστηκε προς τη δεύτερη σε αποθέματα πετρελαίου χώρα στον κόσμο την 31η Αυγούστου 1991. Οργανώθηκε από την ελληνική αντιπροσωπεία της διεθνούς οργάνωσης "Γιατροί του Κόσμου". Σκοπός της ήταν η μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας στους Κούρδους αυτής της χώρας. Το φορτίο των 20 τόνων περιελάμβανε φαρμακευτικό υλικό και παιδικές τροφές, που ήταν προσφορά φορέων κυρίως της Βορείου Ελλάδος. Η αποστολή καθυστέρησε να αναχωρήσει επειδή η Τουρκία άργησε να δώσει άδεια χρησιμοποίησης του εναέριου χώρου της. Πρώτος σταθμός του αεροσκάφους ήταν η Ankara (Τουρκία) για ανεφοδιασμό σε καύσιμα. Αργότερα, μέσα στον εναέριο χώρο του Ιράκ και ενώ δεν υπήρχε επικοινωνία με τη Βαγδάτη, ένα ιρακινό, μαχητικό αεροσκάφος πέταξε πάνω από τον Ηρακλή της ΠΑ. Τελικά, η επικοινωνία αποκαταστάθηκε και το ελληνικό C-130 προσγειώθηκε στη βάση Al Habbaniyah (34 ναυτικά μίλια βορειοδυτικά της Βαγδάτης).

ΙΡΑΝ

Η χώρα διαθέτει το 9% των παγκόσμιων κοιτασμάτων πετρελαίου. Στις 20 Ιουνίου 1990, ένας ισχυρός σεισμός, μεγέθους 7,7 R στην πόλη Rudbar (118 ναυτικά μίλια βορειοδυτικά της πρωτεύουσας Tehran), είχε σαν αποτέλεσμα 50.000 νεκρούς, 60.000 τραυματίες και 400.000 άστεγους. Ο σεισμός προκάλεσε εκτεταμένες ζημιές και κατολισθήσεις και έγινε αισθητός στην Tehran και το Αζερμπαϊτζάν. Στις 21 Ιουνίου 1990, ακολούθησε άλλος σεισμός 5,3 R σε γειτονική περιοχή με αποτέλεσμα 20 νεκρούς. Η Ελλάδα έστειλε με ένα αεροσκάφος Ηρακλής ανθρωπιστική βοήθεια στην πρωτεύουσα Tehran στις 25 Ιουνίου 1990. Ένας άλλος ισχυρός σεισμός ήταν το αίτιο

μιας ακόμα αποστολής μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας, στην Uromiyeh στις 12 Απριλίου 1991.

Τον Μάρτιο και τον Απρίλιο του 1991, αμέσως μετά τον πόλεμο του περσικού κόλπου, οι Κούρδοι* του Ιράκ εξεγέρθηκαν, προκαλώντας το καθεστώς του Saddam Hussein. Οι Κούρδοι επαναστάτες φτωχά οπλισμένοι και χωρίς εμπειρία, εύκολα συνεντρίβησαν από την κυβέρνηση του Ιράκ. Με επείγον σήμα του Διεθνούς Ερυθρού Σταυρού έγινε γνωστό ότι 771.000 Κούρδοι και Σίίτες είχαν περάσει μέχρι το πρωί της 12ης Απριλίου 1991 τα σύνορα του Ιράν. Ενώ υπολογιζόταν ότι 1.000.000 ακόμα πρόσφυγες διέφυγαν στην Τουρκία και τις ορεινές περιοχές του βορείου Ιράκ. Πιστεύεται ότι πολλά γυναικόπαιδα σκοτώθηκαν είτε στην εξέγερση είτε στις προσπάθειες να διαφύγουν από το Ιράκ.

Η Ελλάδα έστειλε ανθρωπιστική βοήθεια με 5 αποστολές αεροσκαφών Ηρακλής (3, 6, 11, 12, 14 Μαΐου 1991). Η πρώτη αποστολή περιελάμβανε ομάδα του Ε.Ε.Σ. προκειμένου να μεταφέρει εφόδια και να επισκεφθεί καταυλισμούς Κούρδων στο Ιράν. Το αεροσκάφος μετέφερε τρόφιμα, φάρμακα, ρουχισμό, σκηνές και κουβέρτες, ενώ ήταν η πρώτη οργάνωση Ερυθρού Σταυρού της Ευρώπης που μετέφερε εφόδια, σε προκεχωρημένες θέσεις κουρδικών καταυλισμών.

Στις 10 Μαΐου 1997, σεισμός μεγέθους 7,1 R έπληξε το βορειοανατολικό Ιράν. Το αποτέλεσμα ήταν 2.400 νεκροί και 40.000 τραυματίες. Η Ελλάδα ανταποκρινόμενη στην έκκληση της Ιρανικής κυβέρνησης, έστειλε ανθρωπιστική βοήθεια (κυρίως ιατροφαρμακευτικό υλικό) με δύο αποστολές αεροσκαφών C-130 (15, 16 Μαΐου 1997). Τα αεροσκάφη προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο Mashhad.

ΙΣΡΑΗΛ

Μία από τις πρώτες αποστολές προς το Ισραήλ, έγινε στις 27 Σεπτεμβρίου 1985. Στις 30 Νοεμβρίου 1994, έγινε αποστολή μεταφοράς του Υπουργού Εθνικής Αμύνης. Ακολούθησαν και άλλες αποστολές που αφορούσαν στην πλειοψηφία τους μεταφορές φορτίων όπως στις 10 Νοεμβρίου 1995, στις 15 Ιανουαρίου 1996 και στις 8 Ιουλίου 1996. Αποστολές μεταφοράς ελληνικής στρατιωτικής ηγεσίας έγιναν (ενδεικτικά) στις 3 Νοεμβρίου 1991 και στις 28 Ιουλίου 1993. Μία διαφορετική αποστολή έγινε το Μεγάλο Σάββατο 18 Απριλίου 1998 στο Tel Aviv (Ben Gurion). Επρόκειτο για τη μεταφορά του Αγίου Φωτός από τον Πανάγιο Τάφο. Το αεροσκάφος 746 μετέφερε το Άγιο Φως στο Ελληνικό και τη Λάρισα. Στην ίδια αποστολή εκτός από την ομάδα ιερέων συμμετείχε και ο υφυπουργός Άμυνας κ. Δ. Αποστολάκης.

ΚΥΠΡΟΣ

Το πολύπαθο αυτό τμήμα του Ελληνισμού απέκτησε την ανεξαρτησία του από τη Βρετανία το 1960. Τις αποτυχημένες προσπάθειες για ένωση με την Ελλάδα, ακολούθησε η τουρκική εισβολή και κατοχή το 1974. Μία από τις πρώτες αποστολές έγινε στις 9 Σεπτεμβρίου 1978. Δρομολόγια προς την Κύπρο γίνονται σε τακτική βάση για την υποστήριξη της Ελληνικής Δύναμης Κύπρου (ΕΛΔΥΚ), η οποία σταθμεύει στο νησί από το 1960.

Επίσης, μία φορά κάθε χρόνο τον Ιούλιο, γίνονται δρομολόγια που μεταφέρουν συγγενείς πεσόντων και αγνοουμένων Ελλήνων για να παραστούν σε εκδηλώσεις της μαύρης επετείου της εισβολής και κατοχής του βορείου τμήματος της χώρας. Μεταξύ των μεταφερομένων είναι και ο μοναδικός επιζών (καταδρομέας) από αεροσκάφος Noratlas, που καταρρίφθηκε τότε. Στις 18 και 19 Ιουλίου 1994, έγιναν δύο αποστολές μεταφοράς προσωπικού, το οποίο έλαβε μέρος στις εκδηλώσεις για τα 20 χρόνια από την τουρκική εισβολή.

Στις 21 Οκτωβρίου 1994, ένα αεροσκάφος Ηρακλής μετέφερε από την Θεσσαλονίκη στη Λάρνακα την εικόνα "Άξιον Εστί". Από τη Λάρνακα έγιναν 8 αποστολές μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας με προορισμό το Βελιγράδι (Σερβία) στο δεύτερο εξάμηνο του 1995 και 2 το 1996. Τρεις από τις αποστολές μεταφοράς του Υπουργού Εθνικής Αμύνης έγιναν στις 16 Μαρτίου 1994, στις 23 Μαρτίου 1995 και την 1η Σεπτεμβρίου 1996. Στις 14 Ιουνίου 1994, στις 24 Ιανουαρίου 1995, και στις 22 Ιουλίου 1996 μεταφέρθηκε στην Κύπρο η Σχολή Πολέμου Αεροπορίας.

ΛΙΒΑΝΟΣ

Η πρώτη αποστολή προς τη Beirut έγινε στις 5 Ιουλίου 1996. Η αποστολή μετέφερε ομάδα από

τους "Γιατρούς Χωρίς Σύνορα" με σκοπό την παροχή βοήθειας στα παιδιά - θύματα του εμφυλίου.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Η πρώτη φορά που ελληνικό αεροσκάφος C-130 προσγειώθηκε στη χώρα αυτή ήταν στις 13 Αυγούστου 1976, μεταφέροντας ροδάκινα (!) από τη Θεσσαλονίκη στη Jeddah. Άλλη μία αποστολή έγινε στις 22 Αυγούστου 1981. Το αεροδρόμιο της πόλης χρησιμοποιήθηκε ως ενδιάμεσος σταθμός, των αποστολών μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας προς την Αιθιοπία (17, 19, 21/12/1984), και το Σουδάν (14, 18, 22, 26, 30/08/1988, 12/09/1988). Μία ακόμα αποστολή έγινε στις 24 Νοεμβρίου 1990. Στο διάστημα 2-5 Ιανουαρίου 1991 έγινε μία αποστολή μεταφοράς του Υπουργού Εθνικής Αμύνης, ο οποίος επισκέφθηκε και τη φρεγάτα του ΠΝ που συμμετείχε στην πολυεθνική, ναυτική δύναμη του περσικού κόλπου, έχοντας σαν αποστολή τον αποκλεισμό του Ιράκ. Η αποστολή ήταν: Ελευσίνα - Ελληνικό - Jeddah - Taif - Jeddah - Riyadh - Ελληνικό - Ελευσίνα. Μία ακόμα αποστολή έγινε στις 22 Αυγούστου 1991. Το αεροδρόμιο της Jeddah χρησιμοποιήθηκε ως ενδιάμεσος σταθμός της αποστολής μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας προς τη Ρουάντα (27, 31/08/1994) και των αποστολών προς τη Σομαλία, από τον Απρίλιο του 1993 μέχρι τον Μάρτιο του 1994. Χρησιμοποιήθηκε επίσης ως ενδιάμεσος σταθμός, των αποστολών μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας προς την Αιθιοπία (21/07/2000, 31/07/2000).

ΣΥΡΙΑ

Οι αποστολές προς τη Συρία είναι ελάχιστες. Μία από αυτές με προορισμό τη Latakia έγινε στις 12 Μαΐου 1988. Αφορούσε τη μεταφορά βαρελιών καυσίμων για εφοδιασμό αεροσκαφών T-37. Άλλη μία, με προορισμό τη Damascus, έγινε 18-20 Ιουνίου 1995. Επρόκειτο για μεταφορά του Υπουργού Εθνικής Αμύνης (που πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη) και δημοσιογράφων.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Σύμφωνα με μια παροιμία, η Τουρκία μοιάζει με κάποιον που τρέχει προς τη Δύση πάνω σε ένα τρένο που πηγαίνει προς την Ανατολή. Αρκετές αποστολές έγιναν προς τη χώρα αυτή. Η πρώτη, αποτελούμενη από δύο αεροσκάφη με προορισμό την Ankara, έγινε στις 28 Νοεμβρίου 1976 και επρόκειτο για μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας. Αιτία ήταν ο σεισμός μεγέθους 7,3 R, ο οποίος στις 24 Νοεμβρίου 1976 έπληξε την ανατολική Τουρκία (σύνορα με ΒΔ Ιράν και Σοβιετική Ένωση) με αποτέλεσμα 5.000 νεκρούς, πολλούς τραυματίες και ζημιές 25 εκατομμυρίων δολαρίων. Ακολούθησαν δύο αποστολές στις 30 Ιουλίου 1978 και στις 4 Αυγούστου 1978. Άλλη μία αποστολή από την Τανάγρα στην Κορυα έγινε στις 27 Δεκεμβρίου 1990.

Στις 9 Απριλίου 1991, ένα αεροσκάφος μετέφερε από την Κωνσταντινούπολη στο Ελληνικό τις σωρούς 34 Ελλήνων, οι οποίοι έπεσαν θύματα εμπρησμού ελληνικού, τουριστικού λεωφορείου. Στις 31 Αυγούστου 1991, ένα αεροσκάφος που μετέφερε ανθρωπιστική βοήθεια με τελικό προορισμό το Ιράκ, προσγειώθηκε στην Ankara για ανεφοδιασμό.

Στις 15 Μαρτίου 1992, δύο αεροσκάφη μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια (φάρμακα, είδη πρώτης ανάγκης, προσωπικό της ΕΜΑΚ με ειδικά εκπαιδευμένους σκύλους, πυροσβεστικό όχημα, ιατρικό προσωπικό και εξοπλισμό, ασθενοφόρο) στο Erzurum. Τελικοί αποδέκτες της βοήθειας ήταν οι κάτοικοι του Erzincan που επλήγη από σεισμό 6,8 R, ο οποίος κατέστρεψε το 70 % της πόλης και προκάλεσε τον θάνατο 653 ατόμων και τον τραυματισμό 4.000.

Στις 2 Οκτωβρίου 1995, δυο αεροσκάφη μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια προς το Afyon, με τελικούς αποδέκτες τους κατοίκους της πόλης Dinar, που επλήγη από σεισμό 6,0 R με αποτέλεσμα τον θάνατο 101 ατόμων και ζημιές 206 εκατομμυρίων δολαρίων.

Επίσης, έγιναν και αποστολές κατά τις οποίες επαναπατρίστηκαν τούρκοι χειριστές μαχητικών αεροσκαφών, των οποίων τα αεροσκάφη κατέπεσαν εντός του ελληνικού εναερίου χώρου μετά από παραβιάσεις. Η πρώτη αποστολή έγινε στις 8 Φεβρουαρίου 1995 και ήταν Ελευσίνα - Ρόδος - Dalaman - Ελευσίνα, με σκοπό τον επαναπατρισμό τούρκου χειριστή αεροσκάφους F-16. Η δεύτερη αποστολή αυτού του είδους έγινε από τη Χίο στη Σμύρνη στις 9 Οκτωβρίου 1996.

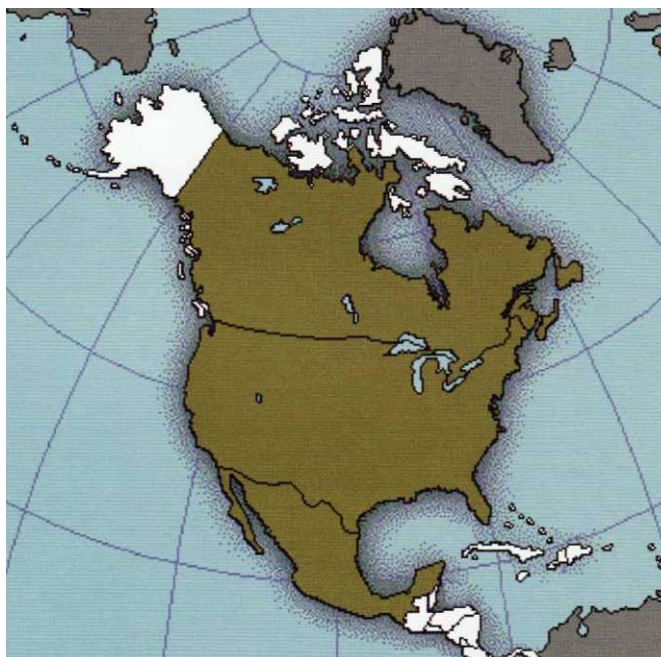
Στις 17 Αυγούστου 1999, τρία αεροσκάφη Ηρακλής (στο πλήρωμα του ενός είχε την τιμή να

συμμετέχει ο γράφων) μετέφεραν στην Κωνσταντινούπολη ανθρωπιστική βοήθεια. Η βοήθεια που αποτελούνταν από 23 άνδρες της ΕΜΑΚ με δύο εκπαιδευμένους σκύλους, κλιμάκιο του ΕΚΑΒ με δύο ασθενοφόρα και 7 ειδικούς του ΟΑΣΠ, στάλθηκε λόγω του σεισμού των 7,4 R με επίκεντρο την πόλη Izmit, 130 χιλιόμετρα ανατολικά της Κωνσταντινούπολης. Τουλάχιστον 18.000 ήταν οι νεκροί και 35.000 οι τραυματίες από τον σεισμό που έγινε αισθητός στην Ανατολική Μακεδονία, τη Θράκη, σε νησιά του Βορείου Αιγαίου και στο νομό Κοζάνης. Η ελληνική αποστολή ήταν η δεύτερη που έφτασε μετά τη Ρωσική.

Στις 18 Αυγούστου 1999, ένα αεροσκάφος Ηρακλής μετέφερε στην Κωνσταντινούπολη την απαραίτητη τεχνική υποστήριξη ελληνικού πυροσβεστικού αεροσκάφους CL-415, που έσπευσε για την κατάσβεση πυρκαγιάς σε διυλιστήρια λόγω του σεισμού. Συνολικά στο διάστημα 17 Αυγούστου έως 2 Σεπτεμβρίου 1999 πραγματοποιήθηκαν 16 αποστολές προς την Τουρκία. Νέος σεισμός μεγέθους 7,2 R ακολούθησε στις 12 Νοεμβρίου 1999, με το επίκεντρο να έχει μετακινηθεί ανατολικότερα σε σχέση με εκείνο του Αυγούστου. Αυτή τη φορά η ανθρωπιστική βοήθεια που στάλθηκε, έλαβε χώρα με 12 αποστολές στο διάστημα 13-22 Νοεμβρίου 1999. Τα αεροδρόμια στα οποία μεταφέρθηκε η βοήθεια ήταν το Ataturk (Κωνσταντινούπολη) και η αεροπορική βάση Topel.



Ελευσίνα 17 Αυγούστου 1999. Φόρτωση κλιμακίου της ΕΜΑΚ, για παροχή βοήθειας στη σεισμόπληκτη Τουρκία



Χώρες της Βόρειας Αμερικής, που επισκέφτηκαν τα ελληνικά C-130 στο διάστημα 1975 – 2001

ΑΜΕΡΙΚΗ

Η ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

Αμέσως μετά τον καθορισμό της ημερομηνίας αναχώρησης για τις ΗΠΑ, αρχίζει μια πολύμορφη και πολυήμερη, προπαρασκευαστική διαδικασία. Το γραφείο Ναυτιλίας της 356 MTM καταρτίζει το χρονοδιάγραμμα και τη διαδρομή της αποστολής, τα οποία προωθούνται στο Υπουργείο Εξωτερικών προκειμένου να εξασφαλιστούν οι διπλωματικές άδειες υπέρπτησης των χωρών της διαδρομής. Ταυτόχρονα, ζητείται έγκριση προσγείωσης και παραμονής από τα αεροδρόμια προορισμού, αφού υποβληθούν όλες οι απαραίτητες λεπτομέρειες. Η Τεχνική Υποστήριξη της Μοίρας ορίζει κύριο και εφεδρικό αεροσκάφος για την αποστολή. Και τα δύο αεροσκάφη ελέγχονται στην πτήση για τυχόν προβλήματα στα διάφορα συστήματα. Οι έλεγχοι ολοκληρώνονται στο έδαφος από τους Μηχανικούς, τους Ναυτίλους και τους Επόπτες Φόρτωσης στους αντίστοιχους τομείς. Στη συνέχεια φορτώνεται το φορτίο, καθώς επίσης και ένα καθόλου ευκαταφρόνητο βάρος ανταλλακτικών, εργαλείων, αεροναυτιλιακών εκδόσεων και χαρτών. Όταν όλα πια είναι έτοιμα, τα δύο πληρώματα ξεκινούν για την κατάκτηση... της Δύσης.



Η διαδρομή που ακολουθούν τα ελληνικά αεροσκάφη C-130 προς και από την ανατολική ακτή των ΗΠΑ

ΠΕΡΝΩΝΤΑΣ ΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ ΩΚΕΑΝΟ

Πρόκειται για μία μεγάλη πρόκληση για αεροσκάφη και πληρώματα, που αντιμετωπίζεται συνεχώς από το 1975. Οι διαδικασίες εναερίου κυκλοφορίας είναι το πρώτο πράγμα που αλλάζει. Σχεδόν όλη η διαδρομή γίνεται πέρα από την εμβέλεια ραδιοβοηθημάτων. Επικρατούν ισχυροί άνεμοι καθ' ύψος ενώ ταυτόχρονα η τήρηση στα ίχνη του σχεδίου πτήσεως και η επιτρεπόμενη απόκλιση του χρόνου αφίξεως στα σημεία της διαδρομής (3 λεπτά), δεν επιτρέπουν σφάλματα ναυτιλίας. Μερικές φορές τα δύο συστήματα πυξίδων του αεροσκάφους παίρνουν ...διαφορετικούς δρόμους. Όταν η διαφορά τους ξεπεράσει το ανώτατο, αποδεκτό όριο των δύο μοιρών, επιστρατεύονται ...τα άστρα. Με τον εξάντα* ο ναυτίλος σκοπεύει τον ήλιο, τη σελήνη ή άλλο ουράνιο σώμα και με υπολογισμούς ακριβείας μισής μοίρας στη συνέχεια εξάγεται η πραγματική πορεία του αεροσκάφους. Διαπιστώνεται έτσι ποια πυξίδα δείχνει σωστά και διορθώνεται η άλλη. Εφαρμογή λάθους στην πορεία κατά μια μοίρα σημαίνει (αθροιστική) εκτροπή του αεροσκάφους ένα μίλι εκτός ίχνους για κάθε 60 μίλια που διανύονται.



Ο παγωμένος Βόρειος, Ατλαντικός Ωκεανός γύρω από το νότιο άκρο της Γροιλανδίας

Με βάση τους προγνωστικούς ανέμους υπολογίζεται από το ναυτίλο ο χρόνος κάθε σκέλους πτήσεως αλλά και ολόκληρης της διαδρομής. Για την περίπτωση κατάστασης ανάγκης υπολογίζεται ένα σημείο ίσου χρόνου (ETP) από τα αεροδρόμια αναχωρήσεως και προορισμού. Οτιδήποτε κι αν συμβεί μέχρι εκείνη τη χρονική στιγμή το αεροσκάφος επιστρέφει στο αεροδρόμιο αναχωρήσεως επειδή θα απαιτηθεί λιγότερος χρόνος. Αν συμβεί κάτι μετά από εκείνη τη στιγμή, συνεχίζει για το αεροδρόμιο προορισμού καθόσον απαιτείται λιγότερος χρόνος. Η αναμενόμενη κατανάλωση καυσίμων με βάση τους ανέμους, τις θερμοκρασίες, το ύψος πτήσεως και το βάρος του αεροσκάφους αποτυπώνεται σε μία γραφική παράσταση (Range Control Chart). Εάν η γραμμή της πραγματικής κατανάλωσης καυσίμων είναι παράλληλη ή απομακρύνεται από εκείνη της αναμενόμενης κατανάλωσης δεν υπάρχει πρόβλημα. Αν όμως τείνει να την συναντήσει τότε τα καύσιμα ή δεν θα φτάσουν για τον προορισμό (ή το εναλλακτικό αεροδρόμιο) ή θα είναι κάτω από τα όρια ασφαλείας στην προσγείωση.

Όλα αυτά αναπροσαρμόζονται στα πραγματικά δεδομένα της πτήσης. Υπήρξαν και περιπτώσεις κατά τις οποίες η θερμοκρασία στο ύψος πτήσεως πλησίασε (διαφεύδοντας την μετεωρολογική πρόβλεψη) τη θερμοκρασία παγοποίησης των καυσίμων. Το πρόβλημα λύθηκε με την κάθοδο σε μικρότερο ύψος.

Οι συνήθειες, καιρικές συνθήκες (το χειμώνα) στα αεροδρόμια αναχώρησης και προορισμού είναι χιονόπτωση, ισχυροί άνεμοι και πάγος στο διάδρομο, χαμηλές βάσεις νεφών και πολύ περιορισμένες ορατότητες. Όλα αυτά συνιστούν ισχυρή δοκιμασία των ορίων του ανθρώπου και της

μηχανής.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ C-130H

Η παραλαβή των δώδεκα αεροσκαφών C-130H άρχισε τον Σεπτέμβριο του 1975 και ολοκληρώθηκε τον Μάιο του 1977. Είχε προηγηθεί εκπαίδευση ελληνικών πληρωμάτων στις ΗΠΑ. Τον Μάιο του 1975, μετέβησαν στις ΗΠΑ (Little Rock AFB, Arkansas) τα πρώτα πληρώματα που θα εκπαιδεύονταν στα νέα αεροσκάφη. Οι επόπτες φόρτωσης πήγαν πρώτα στην Dyess AFB (Texas) και στη συνέχεια ενώθηκαν με τους υπόλοιπους. Τα δύο πρώτα αεροσκάφη πέταξαν προς την Ελλάδα με μικτά πληρώματα (Αμερικανών και Ελλήνων). Η αποστολή του 741 (πρώτου αεροσκάφους) ήταν: Dobbins AFB (Georgia-ΗΠΑ, 27/9/75) - Goose Bay (Newfoundland-Καναδάς, 27/9/75) - Lyneham (Αγγλία, 28/9/75) - Ελευσίνα (29/9/75). Μετά την παραλαβή και του 742 (δεύτερου αεροσκάφους) κατά τον ίδιο τρόπο, τα υπόλοιπα αεροσκάφη έφεραν στην Ελλάδα αμιγώς ελληνικά πληρώματα.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ MAFFS

Τον Ιούνιο του 1983 έγινε στις ΗΠΑ, στην πολιτεία του Idaho όπου βρίσκεται η έδρα της U. S. Forest Service, η εκπαίδευση του πρώτου, ελληνικού πληρώματος σε αποστολές MAFFS. Από εκεί αναχώρησαν στις 27 Ιουνίου 1983 για την Ελλάδα, μεταφέροντας ένα νοικιασμένο σύστημα που θα κάλυπτε το διάστημα μέχρι την παραλαβή του πρώτου ελληνικού MAFFS. Αυτό παρελήφθη με μια αποστολή από 17 Μαΐου μέχρι 3 Ιουνίου 1984.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ C-130B

Η παραλαβή των πέντε αεροσκαφών C-130B άρχισε τον Αύγουστο του 1992 και ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του 1992. Είχε προηγηθεί σύντομη εκπαίδευση ελληνικών πληρωμάτων (λόγω προγενέστερης εμπειρίας στα C-130H) στις ΗΠΑ (Peterson AFB, Colorado). Ενδεικτικά, η αποστολή παραλαβής του 723 (τρίτου κατά σειρά παραληφθέντος αεροσκάφους, στο οποίο επέβαινε και ο γράφων) ήταν: Peterson AFB (Colorado-ΗΠΑ, 9/9/92) - El Toro MCAS (California-ΗΠΑ) - Little Rock AFB (Arkansas-ΗΠΑ) - Dover (Delaware-ΗΠΑ) - Goose Bay (Newfoundland-Καναδάς) - Keflavik NAS (Ισλανδία) - Κέρκυρα (15/9/92) - Τανάγρα (15/9/92) - Ελευσίνα (15/9/92). Στην συγκεκριμένη αποστολή τα ελληνικά πληρώματα πέταξαν πάνω από το περίφημο Grand Canyon (μήκους 240 ναυτικών μιλίων).

ΗΠΑ

Πάρα πολλές αποστολές έγιναν και γίνονται προς την 3η σε πληθυσμό (257.000.000) και 4η σε έκταση χώρα του κόσμου. Και αυτό επειδή είναι η κατασκευάστρια χώρα των αεροσκαφών Ηρακλής, καθώς και των περισσότερων τύπων μαχητικών αεροσκαφών της ΠΑ. Οποιασδήποτε μορφής υποστήριξη αυτών των αεροσκαφών έχει να κάνει με τις ΗΠΑ. Επίσης, είναι ο προμηθευτής πολύ μεγάλου ποσοστού που αφορά γενικά υλικό για τις ελληνικές, ένοπλες δυνάμεις. Κατά συνέπεια, πάντοτε υπάρχουν υλικά τα οποία για διάφορους λόγους μεταφέρονται στην Ελλάδα με τα αεροσκάφη C-130.

Αυτές οι αποστολές αποτελούν για τα πληρώματα μια διαρκή πρόκληση όσον αφορά τη σχεδίαση και την εκτέλεση. Αφήνοντας πίσω την Αγγλία και μπαίνοντας στον Ατλαντικό, τα πάντα αλλάζουν σχετικά με τον τρόπο εργασίας του πληρώματος και τις καιρικές συνθήκες. Η διαφορά της ώρας (7 ώρες μεταξύ Ελλάδας και ανατολικής ακτής των ΗΠΑ), από μόνη της αποτελεί σημαντικότερο παράγοντα που επηρεάζει την αποστολή. Οι μεγάλες αποστάσεις επίσης, επιβάλλουν τον μέγιστο, δυνατό επαγγελματισμό. Το διπλό πλήρωμα κάθε άλλο παρά αποτελεί πολυτέλεια. Κατά τη διάρκεια της αποστολής απαιτείται η συμμετοχή μελών και των δύο πληρωμάτων.

Μία τυπική αποστολή προς την ανατολική ακτή των ΗΠΑ είναι η εξής: Ελευσίνα - Prestwick (Αγγλία) - Keflavik NAS (Ισλανδία) - Goose Bay (Καναδάς) - Dover AFB (Delaware, USA). Η κάθε αποστολή έχει τις δικές της απαιτήσεις και με βάση αυτές σχεδιάζεται. Για παράδειγμα, μπορεί να απαιτηθεί μετάβαση του αεροσκάφους οπουδήποτε εντός των ΗΠΑ ακόμα και στη δυτική ακτή. Για όλους τους παραπάνω λόγους, οι αποστολές αυτές έχουν ελάχιστη διάρκεια οκτώ μέρες. Επιστρέφοντας στην Ελλάδα τα μέλη των πληρωμάτων που έχουν συμπληρώσει τουλάχιστον 40

ώρες πτήσεως, χρειάζονται 2-3 μέρες μέχρι το βιολογικό τους ρολόι να προσαρμοστεί στη χρονική ζώνη της περιοχής.

Κατά την εκτέλεση της αποστολής μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας προς το Μεξικό (1985), το αεροσκάφος προσγειώθηκε στην Wright-Patterson AFB (Ohio) κατά τη μετάβαση και στο Norfolk NAS (Virginia) κατά την επιστροφή.



Το Βόρειο Σέλας φωτογραφημένο απ' το διάστημα στη διαδρομή των ελληνικών C-130 προς και από τις ΗΠΑ

ΚΑΝΑΔΑΣ

Οι θαλασσοπόροι Βίκινγκς αποίκισαν τις Καναδικές επαρχίες Newfoundland και Nova Scotia, γύρω στο 1.000 μ.Χ. Η δεύτερη σε έκταση χώρα του κόσμου, και κατά κύριο λόγο το αεροδρόμιο Goose Bay (Newfoundland) χρησιμοποιείται ως ενδιάμεσος σταθμός των αποστολών προς και από τις ΗΠΑ. Η επιλογή του αεροδρομίου έγινε με βάση τα κριτήρια ασφαλείας υπερατλαντικών πτήσεων που αφορούν τα καύσιμα του αεροσκάφους. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του Goose Bay είναι ότι το χειμώνα οι καιρικές συνθήκες είναι εξαιρετικά δυσμενείς με χιονοπτώσεις, παγωμένο διάδρομο και πολύ χαμηλές θερμοκρασίες (-35°C).

Στις 16-22 Ιουλίου 1983, με αποστολή δύο αεροσκαφών μεταφέρθηκαν στο Toronto (Ontario) οι θησαυροί της Βεργίνας για να παρουσιαστούν στο κοινό. Κατά καιρούς, τα αεροσκάφη της 356 MTM επισκέφθηκαν τα αεροδρόμια Montreal (Quebec, πχ 14/7/93), Bagotville (Quebec, πχ 12/6/99), Cold Lake (Alberta, πχ 15/6/99) και Shearwater (Nova Scotia, π.χ. 25/3/93) για να παραλάβουν φορτία.

Επίσης, ελληνικά αεροσκάφη Ηρακλής προσγειώθηκαν στο Greenwood (Nova Scotia) είτε χρησιμοποιώντας το ως εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού (λόγω άσχημων καιρικών συνθηκών στο αεροδρόμιο προορισμού), είτε για αποκατάσταση βλάβης (7/2/96). Ακόμα, ελληνικό αεροσκάφος Ηρακλής προσγειώθηκε στο Sept-Iles (Quebec), χρησιμοποιώντας το ως εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού (13/4/2000).



Τροχοδρόμηση στο παγωμένο Goose Bay (Καναδάς), ενδιάμεσο σταθμό προς και από τις ΗΠΑ

ΜΕΞΙΚΟ

Στις 19 Σεπτεμβρίου 1985 ένας σεισμός μεγέθους 8,1 R στην περιοχή Michoacan είχε σαν αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 9.500 άτομα και να τραυματιστούν 30.000. Η Ελλάδα έστειλε ανθρωπιστική βοήθεια με ένα αεροσκάφος Ηρακλής, το οποίο προσγειώθηκε στο Mexico City (μεγαλύτερη σε πληθυσμό -15.047.000- πόλη του κόσμου) στις 6 Οκτωβρίου 1985. Το υψόμετρο του αεροδρομίου είναι 7.341 πόδια!!! Αναλυτικά η αποστολή που έγινε 4-17 Οκτωβρίου 1985 ήταν: Ελευσίνα - Prestwick (Αγγλία) - Keflavik NAS (Ισλανδία) - Goose Bay (Καναδάς) - Wright-Patterson AFB (ΗΠΑ) - Mexico City (Μεξικό) - Norfolk NAS (ΗΠΑ) - Goose Bay (Καναδάς) -Keflavik NAS (Ισλανδία) - Prestwick (Αγγλία) - Lyneham (Αγγλία) - Ελευσίνα.

ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ C-130 ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ	
1976	Τουρκία, μετά το σεισμό.
1980	Αλγερία, μετά το σεισμό. Ιταλία, μετά το σεισμό.
1984	Αιθιοπία, στην πείνα εξαιτίας του εμφυλίου πολέμου.
1985	Μεξικό, μετά το σεισμό.
1986	Καμερούν, για τους πληγέντες από την ηφαιστειακή έκρηξη αερίου.
1988	Αρμενία, μετά το σεισμό. Σουδάν, μετά τις πλημμύρες.
1989	Ναμίμπια, στην προσπάθεια για ανεξαρτησία.
1990	Ιράν, μετά το σεισμό.
1991	Ιράν, βοήθεια στους Κούρδους. Ιράν, μετά το σεισμό. Ιράκ, βοήθεια στους Κούρδους.
1992	Αίγυπτος, μετά το σεισμό. Βοσνία, στους πολιορκημένους του Sarajevo. Τουρκία, μετά το σεισμό. Κένυα, προς τους Σομαλούς που λιμοκτονούσαν λόγω του εμφυλίου πολέμου. Ουκρανία, βοήθεια της Δύσης μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης.
1993	Γεωργία, προς τους Ποντίους της Γεωργίας.
1994	Αρμενία, προς τους Ποντίους της Αρμενίας. Γεωργία, προς τους Ποντίους της Γεωργίας. Ζαΐρ, για τους πρόσφυγες του εμφυλίου πολέμου της Ρουάντα. Αίγυπτος, μετά τις πλημμύρες.
1995	Αρμενία, προς τους Ποντίους της Αρμενίας. Γιουγκοσλαβία, για τους πρόσφυγες του εμφυλίου πολέμου. Σκόπια, ιατρική βοήθεια στον πρόεδρο μετά την απόπειρα δολοφονίας. Τουρκία, μετά το σεισμό. Αλβανία, στην ανάκαμψη της φτωχότερης χώρας της Ευρώπης.
1996	Αρμενία, προς τους Ποντίους της Αρμενίας. Ουκρανία, προς τους Ποντίους της Ουκρανίας.
1997	Βουλγαρία, στη φτώχεια και την πείνα. Αλβανία, στη φτώχεια και την πείνα μετά την αιματηρή οικονομική εξέγερση. Ιράν, μετά το σεισμό. Αρμενία, προς τους Ποντίους της Αρμενίας.
1998	Αρμενία, προς τους Ποντίους της Αρμενίας.

	Αλβανία, μεταφορά ιατροφαρμακευτικού υλικού.
1999	Γεωργία, προς τις ένοπλες δυνάμεις της χώρας. Ουκρανία, προς τους Ποντίους της Ουκρανίας. Αλβανία, στους πρόσφυγες από το Κοσσυφοπέδιο. Σκόπια, στους πρόσφυγες από το Κοσσυφοπέδιο. Τουρκία, μετά τους σεισμούς. Αρμενία, προς τους Ποντίους της Αρμενίας.
2000	Αιθιοπία, ιατροφαρμακευτική βοήθεια. Μαλάουι, ιατροφαρμακευτική βοήθεια. Αρμενία, προς τους Ποντίους της Αρμενίας. Γεωργία, προς τους Ποντίους της Γεωργίας. Ουκρανία, προς τους Ποντίους της Ουκρανίας.
2001	Ινδία, μετά το σεισμό.

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ

1985	Μάλτα, θύματα αεροπειρατείας.
1991	Ζαΐρ - Μπουρούντι - Ρουάντα, πολίτες σε κίνδυνο. Τουρκία, θύματα εμπρησμού τουριστικού λεωφορείου.
1993	Αλγερία, σωρός Ακολούθου Εθνικής Αμύνης της Ελληνικής Πρεσβείας. Βουλγαρία, φοιτητές - θύματα ανατροπής τουριστικού λεωφορείου. Σομαλία, σωρός λοχία Ελληνικής Δύναμης Σομαλίας.
1996	Αίγυπτος, προσκυνητές - θύματα τρομοκρατικής ενέργειας. Βουλγαρία, φοιτητής - τραυματίας τροχαίου.
1997	Αλβανία, ασθενής και τραυματίας.
1998	Αίγυπτος, ασθενής ακόλουθος ελληνικής πρεσβείας. Αλβανία, δύο ασθενείς.

ΕΙΡΗΝΕΥΤΙΚΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ

1992	Αζερμπαϊτζάν - Αρμενία, μεταφορά ομάδας αξιωματούχων του ΟΗΕ.
1993 - 94	Σομαλία, υποστήριξη της Ελληνικής Δύναμης Σομαλίας.
1994	Κροατία, υποστήριξη επιτροπής παρατηρητών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
1995 - 2000	Βοσνία, υποστήριξη δύναμης IFOR/SFOR και Ελληνικής Δύναμης Βοσνίας.
1997 - 2000	Αλβανία, υποστήριξη της Ελληνικής Δύναμης Αλβανίας.
1999 - 2000	Γιουγκοσλαβία, μεταφορά του προέδρου της Κυπριακής Βουλής με σκοπό την απελευθέρωση τριών αμερικανών αιχμαλώτων, υποστήριξη δύναμης KFOR. Σκόπια, υποστήριξη δύναμης KFOR.

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

1993	Τυνησία, μεταφορά Αρχιεπισκόπου Βορείου Αφρικής.
1994	Κύπρος, μεταφορά της εικόνας της Παναγίας "Άξιον Εστί". Ζαΐρ, μεταφορά ιεραποστολικής βοήθειας.
1995	Ρωσία, μεταφορά της εικόνας της Παναγίας "Άξιον Εστί".
1996	Αίγυπτος, μεταφορά της σωρού του Πατριάρχη Αλεξανδρείας και Πάσης Αφρικής.
1997	Ρωσία, μεταφορά της εικόνας της Παναγίας "Άξιον Εστί".
1998	Ισραήλ, μεταφορά Αγίου Φωτός.
1999	Αίγυπτος, μεταφορά Μητροπολιτών και προσωπικού του Πατριαρχείου Αλεξανδρείας. Αλβανία, μεταφορά υλικών Αρχιεπισκοπής.

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

1981	Ρωσία, μεταφορά ελληνικών αρχαιοτήτων.
1983	Καναδάς, μεταφορά ελληνικών αρχαιοτήτων (θησαυροί της Βεργίνας).
1994	Κύπρος, μεταφορά ορχήστρας ενόπλων δυνάμεων.
1996	Βέλγιο, μεταφορά Λυκείου Ελληνίδων Θηβών.
1997	Γαλλία, μεταφορά ορχήστρας Βαγγέλη Παπαθανασίου.
1998	Γιουγκοσλαβία, μεταφορά ομάδας μπάσκετ Ερυθρού Αστήρα Βελιγραδίου.
1999	Γιουγκοσλαβία, μεταφορά ορχήστρας Μίκη Θεοδωράκη. Αίγυπτος, μεταφορά έκθεσης ζωγραφικής "Αλέξανδρος 2000".

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΑΓΡΟΤΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

1976	Λιβύη, μεταφορά ροδάκινων. Σαουδική Αραβία, μεταφορά ροδάκινων.
1988	Λιβύη, μεταφορά φαρμάκων για την καταπολέμηση των ακρίδων. Τυνησία, μεταφορά φαρμάκων για την καταπολέμηση των ακρίδων.

ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΗΜΕΡΕΣ



ΤΟ ΜΕΝ ΠΝΕΥΜΑ ΠΡΟΘΥΜΟ, Η ΔΕ ΣΑΡΚΑ ΑΔΥΝΑΜΗ

Ελευσίνα, Τρίτη 26 Ιουνίου 1990. Ήταν ήδη απόγευμα όταν δόθηκε η εντολή να μεταφερθούν πυροσβέστες από το αεροδρόμιο της Ελευσίνας στο αεροδρόμιο της Καρπάθου. Μια μεγάλη πυρκαγιά είχε ξεσπάσει στο νησί και γίνονταν προσπάθειες να περιοριστεί. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Στις 17:45 το αεροσκάφος 749 απογειώθηκε γεμάτο με πυροσβέστες. Καθώς κατευθυνόμασταν προς τη Μήλο, μια κλήση στον ασύρματο ανέτρεψε τα δεδομένα της αποστολής. Τώρα πια θα έπρεπε επιπλέον να μεταφέρουμε στην Κάρπαθο δύο πυροσβεστικά οχήματα από τη Ρόδο και άλλα δύο από το Ηράκλειο. Αφού ολοκληρώθηκε η επικοινωνία με τη Μοίρα, ο κυβερνήτης γυρνώντας προς το πλήρωμα είπε: "παιδιά όπως καταλαβαίνετε απόψε θα το ξενυχτίσουμε". Είχε υπολογίσει τις αναπόφευκτες καθυστερήσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και το χρόνο πτήσεως.

Ήταν ήδη περασμένα μεσάνυχτα όταν και το τελευταίο πυροσβεστικό όχημα ξεφορτώθηκε στην Κάρπαθο. Αφού πήραμε την εξουσιοδότηση για την επιστροφή μας στην Ελευσίνα, αρχίσαμε τροχοδρόμηση για την αρχή του διαδρόμου 30. Ενώ γινόταν η δοκιμή των κινητήρων, νέες οδηγίες μας ήλθαν από τον ασύρματο. Σύμφωνα με αυτές θα έπρεπε να κατευθυνθούμε στη Μύκονο όπου θα παραλαμβάναμε έναν βαριά τραυματισμένο σε τροχαίο. Η σοβαρότητα της κατάστασης μας υποχρέωνε να είμαστε εκεί το συντομότερο δυνατό. Επιλέξαμε λοιπόν να πετάξουμε εκτός αεροδιαδρόμων (σε συνεργασία με τα ραντάρ της ΠΑ), κατευθείαν από την Κάρπαθο στη Μύκονο, στα 6.000 πόδια. Το ύψος αυτό μας εξασφάλιζε από τα εμπόδια πέντε μίλια δεξιά και αριστερά του ίχνους, ενώ ταυτόχρονα η πτήση μας δεν επηρέαζε τα ύψη των αεροδιαδρόμων που διασταυρώναμε.

Μετά από λίγα λεπτά βρισκόμασταν στον αέρα με τον αυτόματο πιλότο εμπλεγμένο στο σύστημα Doppler*, υπολογίζοντας να φτάσουμε στον προορισμό σε 35 λεπτά. Ενώ περνούσαμε την Αμοργό και βρισκόμασταν δύο μίλια αριστερά του ίχνους, ο αυτόματος πιλότος άρχισε ανεπαίσθητα να χάνει ύψος. Η κόπωση του πληρώματος ήταν τέτοια που κανείς δεν αντελήφθη την αλλαγή ενώ οι ομιλίες στην ενδοσυνεννόηση ήταν ελάχιστες. Όλοι μας είχαμε συμπληρώσει 17 ώρες απασχόλησης. Στη θέση του ναυτίλου, τα μάτια μου πήγαιναν διαδοχικά από το υψόμετρο στο ραντάρ και κατέληγαν στη χαραγμένη διαδρομή στο χάρτη. Η κόπωση είχε υποβαθμίσει την κρίση σε τέτοιο βαθμό που αδυνατούσε να συνδυάσει τις οπτικές αυτές πληροφορίες. Βρισκόμασταν ήδη σε ύψος 4.500 ποδών πλησιάζοντας το μεγαλύτερο εμπόδιο της Νάξου με ύψος 3.341 ποδών, όταν ζήτησα από τον κυβερνήτη να σταματήσει την κάθοδο. "Ποια κάθοδο;" φώναξε και αναπήδησε στη θέση του. Η κατάσταση αντιστρεφόταν ήδη, καθώς ο έλεγχος του αεροσκάφους περνούσε στα χέρια του κυβερνήτη. Όλα επανήλθαν σε κανονικούς ρυθμούς και λίγα λεπτά αργότερα προσγειωθήκαμε στη Μύκονο. Η αποστολή μας όταν ολοκληρώθηκε ήταν η εξής: Ελευσίνα - Κάρπαθος - Ρόδος - Κάρπαθος - Ηράκλειο - Κάρπαθος - Μύκονος - Ελληνικό -Ελευσίνα.

Την άλλη μέρα στην πρωινή ενημέρωση από τον κυβερνήτη αναφέρθηκε το περιστατικό, έτσι ώστε τα πληρώματα να γίνουν ιδιαίτερα προσεκτικά απέναντι στον ύπουλο εχθρό που λέγεται κόπωση".

ΑΝΥΠΑΚΟΥΟΙ ...ΤΡΟΧΟΙ

Ελευσίνα, Τετάρτη 27 Φεβρουαρίου 1991. Το αεροσκάφος 749 απογειώνεται στις 12:55 εκτελώντας το δρομολόγιο Ελευσίνα - Τανάγρα - Λάρισα - Ανδραβίδα - Σούδα - Ανδραβίδα - Ελευσίνα για μεταφορά υλικών. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Ενώ ο συγκυβερνήτης ανεβάζει το σύστημα προσγείωσης, παρουσιάζεται η ένδειξη πως το ένα από τα δύο κύρια σκέλη προσγείωσης δεν ασφαρίζει στην πάνω θέση. Με μια χαμηλή διέλευση που αποφασίζει να κάνει ο κυβερνήτης, ο πύργος ελέγχου του αεροδρομίου το επιβεβαιώνει. Μετά από συνεννόηση με το μηχανικό, ο κυβερνήτης δίνει εντολή στον συγκυβερνήτη να κατεβάσει το σύστημα προσγείωσης. Η εντολή εκτελείται αλλά το συγκεκριμένο κύριο σκέλος - σύμφωνα με την ένδειξη - μένει ανασφάλιστο στην κάτω θέση.

Με μια νέα, χαμηλή διέλευση έρχεται και πάλι η οπτική επιβεβαίωση από τον πύργο ελέγχου. Μετά από συνεννόηση του κυβερνήτη με το μηχανικό και το συγκυβερνήτη, αποφασίζεται να εφαρμοστεί η εναλλακτική λύση...τρία. Αυτό σημαίνει πως ο μηχανικός με τη βοήθεια του επόπτη φόρτωσης πρέπει να ασφαλίσει χειροκίνητα το σκέλος στην κάτω θέση, ώστε το αεροσκάφος να προσγειωθεί με ασφάλεια. Η εφαρμογή της διαδικασίας απαιτεί χρόνο, όμως πρόβλημα καυσίμων δεν υπάρχει καθώς ο αεροσκάφος έχει αρκετά καύσιμα για την αποστολή. Στο μεταξύ, το αεροσκάφος πετάει πάνω από το αεροδρόμιο της Ελευσίνας, βοηθώντας και του καλού καιρού. Η ώρα περνάει και ο μηχανικός επί το έργον ενημερώνει ταυτόχρονα τον αδημονούντα κυβερνήτη και το υπόλοιπο πλήρωμα. Ταυτόχρονα, ο Διοικητής της Μοίρας που έχει ενημερωθεί εξαρχής, βρίσκεται στον πύργο ελέγχου σε συνεχή επικοινωνία μαζί μας. Ο μηχανικός ολοκληρώνει με επιτυχία τη χειροκίνητη ασφάλιση του σκέλους στην κάτω θέση και ο κυβερνήτης προσγειώνει με ασφάλεια το αεροσκάφος, μετά από πτήση μίας ώρας και δεκαπέντε λεπτών. Ανακουφισμένοι επιστρέφουμε στη Μοίρα. Να σημειωθεί ότι το κλίμα ήταν βαρύ λόγω του πρόσφατου ατυχήματος (της 5ης Φεβρουαρίου). Την επομένη μέρα μάθαμε πως η βλάβη οφειλόταν σε μια σπάνια αστοχία ενός διακόπτη του συστήματος προσγείωσης".

Η ΑΛΥΣΙΔΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ ΘΗΛΙΑ

Ελευσίνα, Τετάρτη 15 Μαΐου 1991. Το αεροσκάφος 745 απογειώνεται στις 15:05 εκτελώντας το δρομολόγιο Ελευσίνα - Σούδα - Μυτιλήνη - Αλεξανδρούπολη - Ελευσίνα. Σκοπός της αποστολής ήταν να επιστρέψουν στις μονάδες τους στρατεύσιμοι πυροβολητές, μετά από εξάσκηση στο Πεδίο Βολής Κρήτης. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Μετά την επιβίβαση των πυροβολητών στο αεροσκάφος απογειωθήκαμε στις 16:20 από τη Σούδα. Ενώ πετούσαμε στον αεροδιάδρομο G 8, στο FL 150 και σε απόσταση 50 ναυτικών μιλίων προς το LSV VOR, παρατηρήσαμε μια στιγμιαία ταλάντευση στις βελόνες των δεκτών VOR No.1 και

VOR No.2. Στο συγκεκριμένο αεροσκάφος, το πλήρωμα της προηγούμενης πτήσης είχε εντοπίσει πρόβλημα στους εν λόγω δέκτες. Το πρόβλημα αυτό, σύμφωνα με τη φόρμα παρατηρήσεων του αεροσκάφους, είχε αποκατασταθεί. Επίσης, στις ειδικές αγγελίες της ημέρας δεν αναφερόταν πρόβλημα του LSV VOR. Αποφασίστηκε να συνεχίσουμε την προσέγγιση μέχρι το LSV VOR και εφόσον δεν διαπιστώσουμε πρόβλημα να εκτελέσουμε την κάθοδο στο διάδρομο 15 με βάση το LSV VOR. Στην κάθοδο αυτή, η προβολή του ίχνους της τελικής προσέγγισης βρίσκεται στη θάλασσα, οπότε με τη βοήθεια του ραντάρ του αεροσκάφους μπορούσαμε να διακόψουμε εκ του ασφαλούς την προσέγγιση σε περίπτωση προβλήματος. Από τον ελεγκτή εναερίου κυκλοφορίας της Μυτιλήνης ζητήσαμε το τελευταίο μετεωρολογικό του αεροδρομίου και οδηγίες προσεγγίσεως. Ο καιρός στο αεροδρόμιο ήταν νεφοσκεπής, με ασθενή βροχή και τις βάσεις των νεφών να βρίσκονται αρκετά πάνω από τα ελάχιστα όρια για προσγείωση. Αφού δεν είχε προκύψει κανένα πρόβλημα μέχρι στιγμής, λάβαμε δε και εξουσιοδότηση για κάθοδο, όλα εξελίσσονταν όπως τα είχαμε σχεδιάσει.

Πλησιάζοντας το ελάχιστο ύψος καθόδου, εξακολουθούσαμε να είμαστε μέσα στα σύννεφα. Φτάνοντας δε σε αυτό και μη βλέποντας το διάδρομο, αρχίσαμε τη διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης. Κατά την εκτέλεση της ο κυβερνήτης ενημέρωσε τον ελεγκτή, (που μόλις είχε αντικαταστήσει αυτόν που προηγουμένως συνεργαζόταν μαζί μας), και του ζήτησε να επανελέγξει το μετεωρολογικό. Ήταν προφανές πως δεν ανταποκρινόταν στην πραγματικότητα. Ο ελεγκτής απάντησε πως αυτή ήταν η τελευταία, γραπτή αναφορά καιρού της μετεωρολογίας. Στη συνέχεια, ο κυβερνήτης ενημέρωσε τον ελεγκτή για την πρόθεσή μας να συνεχίσουμε την πτήση προς τη Λήμνο. Το αίτημα μας εγκρίθηκε και λίγο πριν κλείσει η επικοινωνία μας με τη Μυτιλήνη, ο κυβερνήτης ρώτησε αν υπήρχε κάποιο πρόβλημα με το LSV VOR. Η απάντηση ήταν αναπάντεχη: "Βεβαίως κύριε, το ραδιοβοήθημα είναι εκτός ενεργείας εδώ και μισή ώρα!". Ο κυβερνήτης που έμεινε έκπληκτος προς στιγμήν ρώτησε: "Και τότε γιατί ο προκάτοχός σας μας ενέκρινε την κάθοδο με αυτό το ραδιοβοήθημα και παρέλειψε να μας ενημερώσει;". Ουδεμία απάντηση. Εκείνη τη στιγμή, ο κυβερνήτης διερχόμενου αεροσκάφους της Ολυμπιακής επέπληξε τον κυβερνήτη του C-130 λέγοντας του πως δεν ήταν ο κατάλληλος τόπος και χρόνος για συζήτηση!

Η πτήση μας συνεχίστηκε χωρίς άλλο πρόβλημα προς τη Λήμνο, όπου και προσγειωθήκαμε στις 18:10. Η αλυσίδα των γεγονότων που δεν έγινε θηλιά στο λαιμό του πληρώματος και των επιβατών του Ηρακλή, έκλεισε με την υποβολή εκ μέρους του κυβερνήτη πολυσέλιδης αναφοράς επικίνδυνης κατάστασης μετά το πέρας της αποστολής".

ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΗΣ ΧΩΡΙΣ ΑΙΤΙΑ

Ελευσίνα, Τρίτη 15 Οκτωβρίου 1991. Το αεροσκάφος 743 απογειώνεται στις 10:40 με προορισμό το αεροδρόμιο Cambridge της Αγγλίας. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Η μετεωρολογική ενημέρωση που είχε προηγηθεί, καθιστούσε σαφές πως υπήρχε ένα ψυχρό μέτωπο στην περιοχή της κεντρικής Γαλλίας με πολύ έντονα φαινόμενα. Αποφασίστηκε λοιπόν να πετάξουμε στο μεγαλύτερο ύψος που θα επέτρεπε το βάρος του αεροσκάφους και η θερμοκρασία αέρος.

Περνούσαμε πάνω από το Brindisi της Ιταλίας όταν αρχίσαμε άνοδο για το FL 310. Καθώς πλησιάζαμε προς τη Γαλλία, οι επιστροφές καιρού στο ραντάρ επιβεβαίωναν την πρόγνωση. Μετά την είσοδο μας στον γαλλικό εναέριο χώρο, οι μέτριες αναταράξεις μας προειδοποιούσαν πως θα ήταν καλύτερα να βάλουμε τους καφέδες σε ασφαλές μέρος. Τρία λεπτά αφότου περάσαμε τη Λυών (LSA VOR) ακούστηκε ένας δυνατός θόρυβος, το αεροπλάνο με ένα δυνατό τράνταγμα έχασε 500 πόδια ύψος και υπήρχε η αίσθηση πως κάποια εξωτερική επιφάνεια ήταν ανοικτή. Το χειριστήριο έτρεμε αλλά ελεγχόταν και με μια γρήγορη εκτίμηση της κατάστασης ο κυβερνήτης αποφάσισε να προσγειωθούμε στο αεροδρόμιο Satolas της Λυών, του οποίου ο καιρός ήταν καλός. Το αεροσκάφος έκανε αλλαγή πορείας 180 μοίρες και ο κυβερνήτης ενημέρωσε τον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας για την κατάσταση και τις προθέσεις μας. Διευκρινίστηκε στον γάλλο ελεγκτή πως υπάρχει υποψία ότι κάποια σωστική λέμβος στη ράχη των πτερύγων έχει ανοίξει, και πως θα προσγειωθούμε για να ελεγχθεί το αεροπλάνο. Στο συμπέρασμα αυτό οδήγησε το γεγονός ότι είχε προηγηθεί παρόμοιο περιστατικό σε δικό μας αεροπλάνο, πάνω από τη Βουλγαρία.

Μετά την προσγείωση ο μηχανικός διαπίστωσε πως πράγματι μια σωστική λέμβος, φουσκώνοντας χωρίς λόγο, στράβωσε το μεταλλικό κάλυμμα και τελικά έσκισε. Το κάλυμμα επισκευάστηκε και λίγο αργότερα το δρομολόγιο μας συνεχίστηκε χωρίς άλλο πρόβλημα. Το περιστατικό αυτό μαζί με κάμποσα άλλα, ήταν η αιτία να εφαρμοστεί μια τεχνική οδηγία της κατασκευάστριας εταιρείας που έλυσε το πρόβλημα".

ΑΝ ΕΧΕΙΣ ΤΥΧΗ ΔΙΑΒΑΙΝΕ

Αεροπορική Βάση Σούδας Κρήτης, Τετάρτη 4 Μαρτίου 1992. Το αεροσκάφος 743 απογειώνεται στις 08:00 με προορισμό το Τυμπάκι για ρίψεις αλεξιπτωτιστών. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Ο καιρός ήταν καλός, ο άνεμος στη ζώνη ρίψεων εντός ορίων οπότε οι πρώτες ρίψεις ξεκίνησαν κανονικά. Ξαφνικά, κάποια στιγμή στην ενδοσυνεννόηση ο loadmaster φώναξε: "Κρεμάστηκε αλεξιπτωτιστής!" Αμέσως μπήκε σε εφαρμογή η διαδικασία ανάγκης για αυτή την περίπτωση. Ο κυβερνήτης κατεύθυνε το αεροπλάνο ώστε να μην βρίσκεται πάνω από κατοικημένη περιοχή ή θάλασσα, παραμένοντας σε ύψος 1.000 πόδια. Ο loadmaster μαζί με τον jumpmaster (αλεξιπτωτιστής υπεύθυνος ρίψεων) τραβούν τον αλεξιπτωτιστή (που έχει τις αισθήσεις του) προς την paratroop door. Χρειάζεται υπεράνθρωπη προσπάθεια για την περισυλλογή του αλεξιπτωτιστή, καθώς οι δυνάμεις είναι μεγάλες. Ο αλεξιπτωτιστής ακουμπούσε πλέον το κατώφλι της πόρτας ενώ ο loadmaster και ο jumpmaster του λένε να τραβήξει το εφεδρικό αλεξίπτωτο σε περίπτωση που κοπεί ο ιμάντας, συνεχίζοντας να τον τραβούν. Δευτερόλεπτα μετά, ο ιμάντας κόβεται και ο αλεξιπτωτιστής χάνεται από το οπτικό πεδίο των δύο ανδρών.

Η αγωνία του πληρώματος κορυφώνεται ενώ ο κυβερνήτης ζητά από τη ζώνη ρίψεων να μάθει νέα. Ένας στεναγμός ανακούφισης συνοδεύει την είδηση ότι ο αλεξιπτωτιστής είναι απολύτως καλά. Μετά την προσγείωση, ο διοικητής της μοίρας των αλεξιπτωτιστών μας είπε πως ο νεαρός αλεξιπτωτιστής του έδειξε το σκισμένο, εφεδρικό αλεξίπτωτο!!! Το περιστατικό, σύμφωνα πάντα με τον διοικητή της μοίρας αλεξιπτωτιστών, είναι πρωτοφανές ως προς το αίσιο τέλος! Η ζωή για τον νεαρό φαντάρο δεν είχε πει την τελευταία της λέξη...".

ΣΤΑ ΒΑΘΗ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΑΣ

Ελευσίνα, Κυριακή 15 Μαρτίου 1992. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Στον χώρο στάθμευσης των αεροσκαφών της 356 MTM υπάρχει μεγάλη κινητικότητα από ανθρώπους και μηχανήματα. Φάρμακα, είδη πρώτης ανάγκης, προσωπικό της Ειδικής Μονάδας Αποκατάστασης Καταστροφών (ΕΜΑΚ) με ειδικά εκπαιδευμένους σκύλους, ένα πυροσβεστικό όχημα, ένα ασθενοφόρο, γιατροί και νοσοκομειακός εξοπλισμός χρειάζονται τέχνη και προσοχή για να χωρέσουν σε δύο αεροσκάφη Ηρακλής. Ο ισχυρός σεισμός που έπληξε το προηγούμενο βράδυ την Τουρκία, έδωσε το έναυσμα όλης αυτής της κινητοποίησης. Όταν η φόρτωση τελείωσε, κάποιοι δημοσιογράφοι ...περίσσεψαν. Όχι για πολύ όμως. Στριμώχτηκαν ανάμεσα σε σκύλους, ανθρώπους και φορτίο, την ανάγκη φιλοτιμία ποιούμενοι.

Στις 07:55 το αεροσκάφος 751 απογειώνεται, με διαχωρισμό λίγων λεπτών από άλλο αεροσκάφος Ηρακλής, με προορισμό το Erzurum. Λίγα λεπτά μετά την είσοδο των αεροσκαφών στον τουρκικό, εναέριο χώρο μας περιμένει η πρώτη έκπληξη. Οι τουρκικές αρχές ζητούν να προσγειωθούμε στην Άγκυρα για να ελεγχθούν τα αεροσκάφη και το φορτίο! Υποχωρούν μόνο όταν διασταυρώνουν την πληροφορία που τους δίνουμε ότι έχουμε άδεια από την τουρκική πρεσβεία της Αθήνας να πετάξουμε κατευθείαν στον προορισμό. Οι κατάλευκοι, ορεινοί όγκοι όλο και γίνονται ψηλότεροι καθώς περνάει η ώρα. Η επικοινωνία με το αεροδρόμιο μας δίνει την εικόνα που θα αντιμετωπίσουμε κατά την προσέγγιση: πυκνά σύννεφα και ισχυρό άνεμο. Είμαστε ελεύθεροι για την κράτηση, της οποίας ελάχιστο ύψος είναι το FL130! Ο κυβερνήτης για να κρατήσει το αεροσκάφος στα σχεδιασμένα ίχνη της εφαρμόζει διόρθωση πορείας 30 μοίρες λόγω του ισχυρού ανέμου. Στη φάση της τελικής προσέγγισης, έχουμε ούριο άνεμο 25 κόμβους και μέτριες αναταράξεις. Τρεις ώρες και δεκαπέντε λεπτά από τη στιγμή της απογείωσης, οι τροχοί του αεροσκάφους μας αγγίζουν το διάδρομο που έχει υψόμετρο 5.764 πόδια. Είμαστε η πρώτη αποστολή ανθρωπιστικής βοήθειας

από ξένη χώρα.

Μετά τις απαραίτητες διατυπώσεις αρχίζει η εκφόρτωση. Εκείνη τη στιγμή, πλησιάζει τον κυβερνήτη του ενός αεροσκάφους ένας δημοσιογράφος ιδιωτικού, τηλεοπτικού σταθμού που είχε έρθει μαζί μας. Προφανώς, επειδή δεν του άρεσαν αυτά που έβλεπε γύρω του λέει στον κυβερνήτη: "Καπετάνιε μη φύγεις για την Ελλάδα χωρίς εμάς!". Ελέγχουμε το σχέδιο πτήσεως της επιστροφής και μας γίνεται μετεωρολογική ενημέρωση από τον αερο-λιμενάρχη! Αργότερα ο πύργος ελέγχου μας εξουσιοδοτεί για το ταξίδι της επιστροφής. Με απόφαση του κυβερνήτη θα αναχωρήσουμε εκτελώντας τη διαδικασία αποτυχημένης προσέγγισης, παραμένοντας σε συνθήκες όψεως μέχρι να φτάσουμε το ύψος πλεύσεως. Είναι η μόνη επιλογή καθώς η διαδικασία ενόργανης αναχώρησης δεν υπάρχει. Λίγα λεπτά μετά την απογείωση μας νέα έκπληξη μας περιμένει. Ένα άλλο αεροσκάφος του οποίου την άφιξη δεν γνωρίζαμε έχει ήδη εξουσιοδοτηθεί από τον πύργο ελέγχου για προσέγγιση, κατεβαίνοντας στο ίδιο με εμάς ίχνος και αντίθετη πορεία! Ο μέγιστος βαθμός ανόδου του Ηρακλή και ο καλός έλεγχος χώρου, οπτικά αλλά και με το ραντάρ του αεροσκάφους, επαναφέρουν τους χτύπους της καρδιάς στα φυσιολογικά επίπεδα. Μία καινούργια σελίδα στην ιστορία της 356 MTM έχει μόλις γραφτεί...".

ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ - ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΟΔΙΚΩΣ

Ελευσίνα, Παρασκευή 27 Μαρτίου 1992. Το αεροσκάφος 744 απογειώνεται στις 13:30 για να εκτελέσει το τακτικό δρομολόγιο Ελευσίνα - Καστοριά - Θεσσαλονίκη - Λάρισα - Ελευσίνα. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Η πρόγνωση της μετεωρολογίας για το λεκανοπέδιο της Αττικής κάθε άλλο παρά καθησυχαστική είναι. Έχοντας φτάσει πια στη Λάρισα, το πλήρωμα του αεροσκάφους ενημερώνεται για τον παρόντα καιρό αλλά και την πρόσφατη πρόγνωση. Στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας πλησιάζει καταιγίδα ενώ στο Ελληνικό ο σχετικά καλός καιρός θα χειροτερέψει λίγο αργότερα. Πλησιάζοντας προς το TNG NDB, επικοινωνούμε με την Ελευσίνα απ' όπου μαθαίνουμε πως το αεροδρόμιο είναι κλειστό λόγω καταιγίδας. Ταυτόχρονα από το ATIS ενημερωνόμαστε για τον καιρό του Ελληνικού. Εκεί επικρατεί μέτρια βροχή, οι βάσεις των νεφών είναι χαμηλές, η ορατότητα περιορισμένη ενώ εν χρήσει διάδρομος είναι ο 15 L.

Ο έλεγχος προσέγγισης της Αθήνας μας εξουσιοδοτεί να κατέβουμε στο FL 100 και από το TNG NDB να κατευθυνθούμε στο DDM VOR. Σκοπός είναι να εκτελέσουμε την κάθοδο ATH VOR RWY 15L. Φτάνοντας στο FL 100 μπαίνουμε σε ένα συμπαγές στρώμα νεφών, το οποίο καλύπτει όλο τον ουρανό. Το ραντάρ του αεροσκάφους δείχνει ισχυρή βροχή, χωρίς πυρήνες καταιγίδων τουλάχιστον στην περιοχή της καθόδου. Με την αδρεναλίνη του πληρώματος αλλά και του ελεγκτή εναερίου κυκλοφορίας να ανεβαίνει, ο κυβερνήτης στρέφει δεξιά και το αεροσκάφος βρίσκεται στο ίχνος της τελικής προσέγγισης. Ο δυνατός, νότιος άνεμος σε συνδυασμό με την ισχυρή βροχή μαστιγώνει το αεροσκάφος. Ο κυβερνήτης έχει το κεφάλι σκυμμένο στα όργανα, ο συγκυβερνήτης ρίχνει κλεφτές ματιές έξω ενώ ο γράφων παρακολουθεί την τήρηση στο ίχνος καθόδου πλευρικά αλλά και καθ' ύψος.

Τη στιγμή που αναγγέλλω την άφιξη στο σημείο αρχής αποτυχημένης προσέγγισης (Missed Approach Point), ο συγκυβερνήτης φωνάζει πως βλέπει τα φώτα του διαδρόμου. Σχεδόν ταυτόχρονα βλέπει και ο κυβερνήτης το διάδρομο. Μόνο τη στιγμή που οι τροχοί του Ηρακλή αγγίζουν το διάδρομο και ο κυβερνήτης εφαρμόζει αναστροφή ώσης, ο θόρυβος της βροχής υπερκαλύπτεται από τον θόρυβο των κινητήρων. Ο πύργος ελέγχου μας ζητάει να κατευθυνθούμε στον χώρο στάθμευσης της Ολυμπιακής. Φτάνοντας εκεί διαπιστώνουμε πως άλλο ένα αεροσκάφος C-130 της 356 MTM έχει σταθμεύσει εκεί (!). Η βροχή είναι τόσο δυνατή που είναι αδύνατο να βγούμε από το αεροσκάφος για να πάμε στο πλησιέστερο κτίριο (υπόστεγο συντήρησης αεροσκαφών) σε απόσταση 150 μέτρων. Τελικά τα καταφέρνουμε με τη βοήθεια ενός λεωφορείου μεταφοράς πληρωμάτων της Ολυμπιακής.

Εκεί συναντάμε και το άλλο πλήρωμα που είχε επιστρέψει από εκπαιδευτική πτήση. Τη στιγμή που τηλεφωνούμε στη μετεωρολογία το αεροδρόμιο έχει 4/8 νέφη CB, πράγμα που σημαίνει πως το αεροδρόμιο είναι κλειστό λόγω καιρού. Η πρόβλεψη της ΕΜΥ είναι επίσης αποθαρρυντική. Κατόπιν διαβουλεύσεων με τη Μοίρα αποφασίζεται τα αεροσκάφη να διανυκτερεύσουν στο Ελληνικό, ενώ τα

πληρώματα να επιστρέψουν στην Ελευσίνα ...οδικώς! Οι επιβάτες χρησιμοποίησαν τις αστικές συγκοινωνίες. Λίγο αργότερα μέσα στο μικρό λεωφορείο της 129 Πτέρυγας Υποστήριξης καθ' οδόν προς Ελευσίνα, διαπιστώναμε πως δεν ήταν ούτε η πρώτη ούτε η τελευταία φορά που συνέβαινε κάτι τέτοιο".

"ΧΡΙΣΤΟΣ ΑΝΕΣΤΗ" ΣΕ ΞΕΝΟΥΣ ΟΥΡΑΝΟΥΣ

Το μεγάλο πτητικό έργο της 356 MTM πραγματοποιείται και τις 365 ημέρες του έτους. Οι γιορτές και οι αργίες δεν αποτελούν εξαίρεση. Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί η αποστολή του αεροσκάφους 746 προς τις ΗΠΑ, που πραγματοποιήθηκε στο διάστημα 16-27 Απριλίου 1992. Σε αυτήν, τα πληρώματα έκαναν Χριστός Ανέστη (Μ. Σάββατο 25 Απριλίου) δεκαπέντε λεπτά πριν προσγειωθούν στο Goose Bay (Καναδάς). Η Κυριακή του Πάσχα βρήκε τα πληρώματα στο Keflavik (Ισλανδία), ενώ η επιστροφή στην Ελλάδα έγινε τη Δευτέρα του Πάσχα. Το επόμενο Πάσχα εκτός Ελλάδος αφορούσε το πλήρωμα της πρώτης αποστολής στη Σομαλία (Αφρική) το 1993. Τη ...σκυτάλη παρέλαβε το κλιμάκιο του Rimini (Ιταλία) που γιόρτασε το Πάσχα εκεί για τα έτη 1996, 1997 και 1998.

Η ΜΕΛΙΣΣΑ ΚΑΙ Η ΦΩΛΙΑ

Ελευσίνα, Τρίτη 19 Μαΐου 1992. Το αεροσκάφος 751 απογειώνεται στις 19:40 με προορισμό τη Λάρισα, μεταφέροντας πυροβολητές. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Σαράντα λεπτά αργότερα, οι πυροβολητές αποβιβάζονται στον χώρο στάθμευσης του Γραφείου Φόρτου της 110 Πτέρυγας Μάχης. Ενώ ο ήλιος δύει, απογειωνόμαστε για το ταξίδι της επιστροφής. Πλησιάζοντας στο TNG NDB, το ATIS* της Αθήνας μας πληροφορεί πως μία καταιγίδα πλησιάζει από δυτικά το Ελληνικό. Με το ραντάρ του αεροσκάφους επιβεβαιώνω πως η καταιγίδα βρίσκεται στο βορειοδυτικό άκρο της Αίγινας. Ο έλεγχος προσέγγισης της Αθήνας μας εξουσιοδοτεί μετά το TNG NDB να κατευθυνθούμε στο DDM VOR. Σκοπός είναι να εκτελέσουμε την κάθοδο ATH ILS RWY 33R. Όμως η καταιγίδα στην Αίγινα μας έκλεινε το δρόμο. Ενημερώνω τον κυβερνήτη πως θα ήταν ασφαλέστερο να κατευθυνθούμε προς το KEA VOR.

Ο κυβερνήτης συμφωνώντας, υποβάλλει το αίτημα στην προσέγγιση. Η προσέγγιση το εγκρίνει και ενώ κατευθυνόμαστε προς το KEA VOR με το ραντάρ του αεροσκάφους διερευνώ τον καιρό. Η καταιγίδα που είναι πολύ ισχυρή (Heavy) εκτείνεται από τη βόρεια πλευρά της Αίγινας ως το μέσο της Σαλαμίνας. Το ανατολικό άκρο της καταιγίδας βρίσκεται 4 μίλια αριστερά του ίχνους της τελικής προσέγγισης ILS. Αυτό θα μας επιτρέψει να εκτελέσουμε την κάθοδο στο Ελληνικό και στη συνέχεια με ARA* να προσγειωθούμε στην Ελευσίνα. Ακολουθώντας τις οδηγίες του ραντάρ της Αθήνας, συναντάμε το ίχνος καθόδου του ILS. Πλησιάζοντας το αεροδρόμιο ακούμε τον κυβερνήτη αεροσκάφους της EGYPTAIR, που μόλις απογειώθηκε, να ζητάει άδεια να κατευθυνθεί κατευθείαν στο MIL VOR για να αποφύγει την καταιγίδα. Το αίτημα του απορρίπτεται "λόγω μεγάλης κυκλοφορίας αφικνούμενων αεροσκαφών".

Λίγο αργότερα, ο ίδιος κυβερνήτης με τρεμάμενη φωνή και διακοπές στην εκπομπή του επαναλαμβάνει το αίτημα. Προφανώς, το αεροσκάφος του άγγιζε την καταιγίδα. Αυτή τη φορά το αίτημα του εγκρίνεται. Εμείς εκτελώντας προσέγγιση ARA, βρισκόμασταν στο στενό του Περάματος με δυτική πορεία. Οι αστραπές από την καταιγίδα αριστερά μας έκαναν τη νύχτα μέρα. Με τις πρώτες σταγόνες βροχής στα τζάμια του αεροσκάφους, με δεξιά στροφή βγήκαμε στην τελική ευθεία για προσγείωση. Η ορατότητα στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας ήταν ότι καλύτερο μπορούσαμε να περιμένουμε. Τη στιγμή της προσγείωσής μας, νοτιοανατολικά από εμάς στο Ελληνικό, η καταιγίδα μαινόταν. Τροχοδρομώντας για το χώρο στάθμευσης της 356 MTM, ο κυβερνήτης απευθυνόμενος στο πλήρωμα είπε: "Ότι καιρό και αν κάνει, η μέλισσα πρέπει πάντα να γυρίζει στη φωλιά της". Και ο γράφων απάντησε: Αν και δεν είμαι ...εντομολόγος, συμφωνώ απολύτως!".

TAXEIA ΑΠΟΣΥΜΠΙΕΣΗ

Αεροδρόμιο Lyneham (Αγγλία), Τρίτη 25 Αυγούστου 1992. Τα δύο πρώτα ελληνικά C-130B (με αριθμούς 296 και 300), που είχαν απογειωθεί μαζί από το Keflavik (Ισλανδία), είχαν μόλις προσγειωθεί εδώ λόγω προβλήματος που παρουσιάστηκε σε κάποιο τζάμι στον θάλαμο

διακυβερνήσεως του 296. Η αντικατάσταση του τζαμιού απαιτούσε δύο μέρες πριν το αεροσκάφος πετάξει πάλι. Το αεροσκάφος 300 παρέλαβε και ορισμένους τεχνικούς που ταξίδευαν με το 296 και στις 15:00 UTC απογειώθηκε με προορισμό την Ελευσίνα. Ο Κυβερνήτης του αεροσκάφους, Αντισμήναρχος Σπ. Γκίνης θυμάται:

"Είχαμε απογειωθεί από το Lyneham είμαστε εντός νεφών και στο FL 230 σε επαφή με το Λονδίνο, περίπου στις νότιο-ανατολικές ακτές της Αγγλίας. Εντελώς ξαφνικά, αισθανόμαστε ένα... ξεφούσκωμα μαζί με ένα δυνατό θόρυβο χωρίς να γνωρίζουμε από που προέρχεται, μια ησυχία μέσα στο cockpit και πολλή σκόνη. Ακούμε μια δυνατή φωνή που προερχόταν από τον χώρο του cargo. Η πρώτη μου σκέψη ήταν ότι μας έφυγε η crew door γιατί ο θόρυβος προερχόταν από αυτή την περιοχή, σε συνδυασμό με τη δυνατή φωνή και ότι κάποιος από το cargo βρέθηκε στο κενό. Σίγουροι ότι είχαμε χάσει τη συμπίεση, ζητάμε emergency descent. Το μυαλό μας πήγε κατ' ευθείαν στις μάσκες οξυγόνου. Δόθηκε η εντολή "φορέστε όλοι τις μάσκες".

Πήρα το αεροπλάνο manual και άρχισα να κατεβαίνω πριν καν μας εκχωρήσει άδεια καθόδου το Λονδίνο. Το μόνο που με απασχολούσε ήταν να κατέβω το ταχύτερο δυνατό, κάνοντας πράξεις στο μυαλό μου για το πότε θα βρισκόμασταν στα 10-12.000 πόδια. Χρειαζόμασταν οπωσδήποτε τρία με τέσσερα λεπτά. Το μυαλό μου πήγε τότε που περνούσαμε θάλαμο χαμηλής πίεσεως στο ΚΑΙ και στα συμπτώματα της υποξυγονίας. Είχαν αρχίσει να με επηρεάζουν. Σκέφτηκα ότι ίσως είχε αρχίσει να επηρεάζεται και το υπόλοιπο πλήρωμα. Κάπου στα 13.000 πόδια και με έντονα πλέον τα συμπτώματα, αισθάνθηκα μία μάσκα να την βάζουν στο πρόσωπο μου και με μερικές ανάσες να ανακουφίζομαι. Είχε αποκατασταθεί και πάλι η ισορροπία στο cockpit και στους επιβαίνοντες".

Το αεροσκάφος προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Lyneham στις 16:45 UTC με ασφάλεια και χωρίς άλλο πρόβλημα. Το αίτιο του προβλήματος ήταν η αποκόλληση της κεραίας του συστήματος Doppler από την άτρακτο. Ήταν η πρώτη φορά στην ιστορία της 356 MTM που συνέβη τέτοιο περιστατικό.

ΧΩΡΙΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΙΣΧΥ

Παρασκευή, 6 Νοεμβρίου 1992. Το αεροσκάφος 723 εκτελεί το τακτικό δρομολόγιο Ελευσίνα - Σαντορίνη - Ηράκλειο - Κάρπαθος - Ηράκλειο - Χανιά - Ελευσίνα. Ο Μηχανικός του αεροσκάφους, Ανθυπασπιστής Δημ. Αρμενάκης θυμάται:

"Επιστρέψαμε από Χανιά προς Ελευσίνα, περίπου στις 17:30. Πετούσαμε στο FL 120 στον αεροδιάδρομο J-56, προσεγγίζοντας τη Μήλο. Ο ήλιος είχε δύσει πέρα από τη Λακωνία και τα Κύθηρα. Τα φώτα στο θάλαμο διακυβέρνησης και στο χώρο των επιβατών άρχιζαν δειλά-δειλά να κάνουν αισθητή την παρουσία τους. Στην ενδοσυνεννόηση υπήρχε ησυχία και ακουγόταν μόνο ο θόρυβος των κινητήρων. Ο Ναυτίλος έδωσε την επόμενη πορεία στον Κυβερνήτη, ενώ εγώ ετοίμαζα την TOLD CARD με τα δεδομένα προσγείωσης.

Ξαφνικά, άλλαξε ο θόρυβος των κινητήρων, χάθηκαν οι ενδείξεις όλων των οργάνων και τα φώτα έσβησαν. Βουβαμάρα προς στιγμήν στο πλήρωμα, ενώ ελέγχω σχολαστικά τα όργανα και τους διακόπτες. Έχουμε τέλεια, ηλεκτρική απώλεια αναγγέλλω και ο προβληματισμός όλων γίνεται ακόμη πιο μεγάλος. "Μηχανικέ, προσπάθησε να κάνεις κάτι αλλά και αν δε γίνει τίποτα εγώ θα το προσγειώσω στην Ελευσίνα". Ήταν η φωνή του Κυβερνήτη σταθερή, δυνατή και με αυτοπεποίθηση, ανακούφιση για όλους. "Κύριε Κυβερνήτη σε λίγο θα είναι όλα εντάξει, βρήκα τι φταίει", του απαντώ. Έτσι και έγινε.

Ο χρόνος από την παρουσίαση της βλάβης μέχρι την αποκατάσταση της ήταν λίγα δευτερόλεπτα, σε μένα όμως εκείνη τη στιγμή φάνηκε πολύ μεγαλύτερος. Οι ενενήντα επιβάτες δεν κατάλαβαν σχεδόν τίποτα, για το πλήρωμα όμως ήταν πρωτόγνωρη εμπειρία. Ο Ναυτίλος έπλεξε το εγκώμιο του Κυβερνήτη και του Μηχανικού, ενώ μας εκμυστηρεύτηκε πως μέχρι να ακούσει τη φωνή μου και να ησυχάσει, έψαχνε για περιοχή προσθαλάσσωσης. Προσωπικά πιστεύω ότι κατά κύριο λόγο με βοήθησε η αυτοπεποίθηση και η ψυχραιμία του Κυβερνήτη".

Το αεροπλάνο συνέχισε κανονικά την πτήση του και προσγειώθηκε στην Ελευσίνα, χωρίς άλλο πρόβλημα.

Η ΑΛΛΗ ΟΨΗ ΤΗΣ ΖΩΗΣ (1)

Κυριακή, 4 Απριλίου 1993. Το αεροσκάφος 746 που έχει απογειωθεί από το Ελληνικό και μεταφέρει τον Αρχηγό ΓΕΑ, προσγειώνεται στο Bucharest (Ρουμανία). Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Μετά την αποβίβαση του κ. Αρχηγού και των επιτελών που τον συνόδευαν, ζητήσαμε από δύο Ρουμάνους αξιωματικούς να μας μεταφέρουν (Κυβερνήτη και Ναυτίλο) με αυτοκίνητο στα γραφεία που θα γινόταν η μετεωρολογική ενημέρωση και η κατάθεση του σχεδίου πτήσεως για την επιστροφή στην Ελλάδα. Αφού μας ρώτησαν γιατί τόσοι πολλοί για το σχέδιο πτήσεως (!) μας μετέφεραν στο κεντρικό κτίριο του αεροδρομίου. Περπατώντας μέσα στο κτίριο, προς έκπληξη μας είδαμε τους συνοδούς μας να σταματούν και να συζητούν με όποιον γνωστό συναντούσαν μπροστά τους! Μόλις τελειώσαμε τη δουλειά μας, οι συνοδοί πρότειναν να μας οδηγήσουν στο μπαρ της αίθουσας επισήμων του αεροδρομίου για να πάρουμε σάντουιτς.

Η εικόνα του μπαρ ήταν αν μη τι άλλο αξιομνημόνευτη. Ο συμπαθέστατος μπάρμαν ντυμένος άψογα, ζήτησε να μας εξυπηρετήσει. Μπροστά του υπήρχε μία ζυγαριά απροσδιόριστου έτους κατασκευής, από εκείνες που διαθέτουν δύο δίσκους, έναν για το προϊόν και έναν για τα σιδερένια βάρη! Δεξιά από τη ζυγαριά βρίσκονταν δύο, μεγάλα χαρτιά περιτυλίγματος, ένα με τυρί και ένα με σαλάμι! Αριστερά της ζυγαριάς σε μια πλαστική σακούλα υπήρχαν μικρά ψωμάκια. Το πάνω μέρος της παρακείμενης τοστιέρας βοηθούσαν τα μεταλλικά βάρη στην άσκηση πίεσης πάνω στα σάντουιτς. Πληρώνοντας ένα δολάριο για κάθε σάντουιτς (υποτίθεται πως θα ήταν κερασμένα), "οι επίσημοι" γυρίσαμε στο αεροσκάφος για το δώρο ταξίδι της επιστροφής".

ΟΤΑΝ ΟΙ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ...ΚΟΜΠΙΑΣΑΝ

Πέμπτη, 8 Απριλίου 1993. Το αεροσκάφος 745 απογειώθηκε από την Ελευσίνα μεταφέροντας ομάδα τεχνικών με προορισμό το αεροδρόμιο Prestwick της Αγγλίας. Σκοπός του δρομολογίου ήταν η παροχή βοήθειας σε άλλο αεροσκάφος, το οποίο με τη σειρά του έσπευδε προς βοήθεια ενός τρίτου αεροσκάφους, που είχε επίσης πάθει βλάβη στο αεροδρόμιο Keflavik (Ισλανδία) καθ'οδόν προς τις ΗΠΑ. (Συμβαίνει και στις καλύτερες οικογένειες!). Ο Μηχανικός του αεροσκάφους, Ανθυπασπιστής Δημ. Αρμενάκης θυμάται:

"Μετά από τρεις ώρες και τριάντα λεπτά πτήσης, βρισκόμασταν πάνω από τη Νίκαια της Γαλλίας στο FL 260. Η πτήση ήταν καταπληκτική, ο καιρός καλός και το αεροσκάφος άψογο. Στο πλήρωμα υπήρχε ευδιαθεσία και κάναμε σχέδια για το που θα μείνουμε. Κάτω από το αεροσκάφος, φαίνονταν τα νότια παράλια της Γαλλίας (Νίκαια, Κάννες, Μονακό). Ενώ όλα κυλούσαν ήρεμα, άλλαξε απότομα ο θόρυβος των κινητήρων -ένδειξη ότι κάτι σημαντικό θα ακολουθήσει. Ξαφνικά, το αεροσκάφος "φρενάρισε" από απότομη ελάττωση της ταχύτητας. Οι τεχνικοί που ήταν όρθιοι, έπεσαν στο πάτωμα. Ταυτόχρονα, τα στροφόμετρα των κινητήρων έπαιζαν (ταλαντεύονταν) σαν τρελά. "Τα καύσιμα" ακούγεται από κάποιον. "Έχουμε διακοπή λειτουργίας της γεννήτριας (Gen.Out) του No.2 κινητήρα" αναφέρω.

Υπήρξε αμηχανία στην αρχή, αλλά το σημαντικό είναι ότι δεν υπήρξε πανικός όταν οι στροφές του No.2 κινητήρα έπεσαν στο 96% με ταυτόχρονη ταλάντευση στροφών στους άλλους κινητήρες. Στη συνέχεια, σε συνεργασία με τον Κυβερνήτη και τον Συγκυβερνήτη και σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσεως (flight manual), αποκατέστησα τη βλάβη. Συγκεκριμένα, ο synchro-phaser τέθηκε σε θέση off, οι έλικες σε θέση mechanical και έγινε αποσύνδεση (disconnect) της γεννήτριας του No.2 κινητήρα. Αυτή η γεννήτρια είχε κολλήσει στο Reduction Gear, με αποτέλεσμα να μειωθούν οι στροφές του No 2 κινητήρα. Επειδή ήταν master (δηλαδή οι υπόλοιποι κινητήρες συγχρονίζονταν με αυτόν) παρέσυρε σε πτώση και τους άλλους; κινητήρες. Στη συνέχεια, χωρίς άλλο πρόβλημα προσγειωθήκαμε στη Νίκαια.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι από τη στιγμή που εκδηλώθηκε η βλάβη μέχρι την αποκατάσταση της μεσολάβησαν κάποια δευτερόλεπτα. Κι αυτό γιατί η βλάβη ήταν τέτοια που ήταν δύσκολο να αναλυθεί, επειδή δεν υπήρχε ένδειξη τέτοια που να την χαρακτηρίσει μέχρι τη στιγμή που άναψε το

φωτάκι Gen.Out".

Η ιστορία όμως δεν τελειώνει εδώ. Μία ομάδα τεχνικών της 356 MTM, η οποία ταξίδεψε με αεροπορική εταιρεία για τη Νίκαια μέσω Ρώμης, ανακάλυψε φτάνοντας στον προορισμό πως τα εργαλεία και τα υλικά τους από κάποιο λάθος της εταιρείας στη μεταφόρτωση είχαν μείνει στη Ρώμη! Τελικά, η κατάσταση άρχισε να αλλάζει την επόμενη μέρα όταν έφτασαν τα "αγνοούμενα" υλικά και άρχισε η αποκατάσταση των βλαβών.

ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΦΡΙΚΗ (1)

Ελευσίνα, Μεγάλη Πέμπτη 15 Απριλίου 1993. Είχαν περάσει σχεδόν δύο εβδομάδες από τη στιγμή που η 356 MTM έλαβε την εντολή να πραγματοποιήσει το πρώτο δρομολόγιο στη Σομαλία. Σκοπός του δρομολογίου ήταν η υποστήριξη της Ελληνικής Δύναμης Σομαλίας. Με την πτήση αυτή θα επισκεπτόταν το ελληνικό κλιμάκιο και ο Υφυπουργός Εθνικής Αμύνης. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Στο διάστημα που προηγήθηκε, είχε λάβει χώρα μια άνευ προηγουμένου σχεδίαση της αποστολής. Αυτή αφορούσε την επικρατούσα κατάσταση στην περιοχή, ασφάλεια πτήσεων και εδάφους, εναλλακτικά αεροδρόμια διαδρομής και προορισμού κ.λπ. Τα τηλέφωνα της Μοίρας είχαν ανάψει από τις συνομιλίες με το κέντρο επιχειρήσεων του ΓΕΑ και με το Υπουργείο Εξωτερικών. Το αεροσκάφος έπρεπε να προσγειωθεί με το μέγιστο φορτίο στο αεροδρόμιο της Baidoa, το οποίο δεν είχε καμία επικοινωνία. Ο διάδρομος προσγείωσης ήταν κατά το πρώτο ήμισυ χωμάτινος, ενώ στο δεύτερο μισό είχε ασφαλτο αλλά και λακκούβες διαστάσεων ενός τετραγωνικού μέτρου!

Στις 08:30 το αεροσκάφος 745 απογειώθηκε, με το μέγιστο σχεδόν βάρος απογείωσης, για τον πρώτο σταθμό που ήταν η Jeddah (Σαουδική Αραβία). Εκεί μετά την επίσημη υποδοχή που μας επιφυλάχθηκε, αφού ανεφοδιαστήκαμε σε καύσιμα και ενημερωθήκαμε για τον καιρό, απογειωθήκαμε για τον δεύτερο σταθμό που ήταν το Djibouti. Στη διάρκεια αυτού του σκέλους, το αεροπλάνο δεν μπορούσε να ανέβει σε ύψος μεγαλύτερο του FL 190 εξαιτίας του μεγάλου βάρους και της πολύ υψηλής θερμοκρασίας περιβάλλοντος (Temperature Deviation* +20). Αυτό μας υποχρέωνε να βγαίνουμε αρκετά μίλια εκτός ίχνους, για να αποφύγουμε τις γρήγορα αναπτυσσόμενες, τροπικές καταιγίδες. Κανένα ραδιοβοήθημα διαδρομής δεν λειτουργούσε, ενώ το σύστημα ναυτιλίας Omega (που είναι σχεδιασμένο για πτήσεις πάνω από θάλασσα) δύο φορές παρουσίασε σφάλμα θέσεως 20 μιλίων. Οι επικοινωνίες με τα διάφορα FIR ήταν για κλάματα, αφού όλα τα αεροσκάφη που πετούσαν πάνω από την Αφρική μιλούσαν σε μία συχνότητα HP την 11.300! Τελικά φτάσαμε στο Djibouti όπου και διανυκτερεύσαμε.

Μεγάλη Παρασκευή 16 Απριλίου 1993. Αφού ανεφοδιαστήκαμε σε καύσιμα και χωρίς μετεωρολογική ενημέρωση (στη Σομαλία λόγω του εμφυλίου δεν λειτουργούσε τίποτα) αναχωρήσαμε για το Mogadishu (Σομαλία). Όταν πλέον προσγειωθήκαμε, η αμερικανική δύναμη που στάθμευε εκεί μας ενημέρωσε πως δεν μπορεί να εγγυηθεί την ασφάλεια μας! Αναχωρήσαμε λοιπόν για τον τελικό προορισμό μας τη Baidoa. Χρησιμοποιώντας αρχικά το VOR του Mogadishu και στη συνέχεια ναυτιλία όψεως, εντοπίσαμε το αεροδρόμιο. Περιχαρείς καλέσαμε μία συχνότητα που μας είχαν δώσει οι αμερικανοί και ζητήσαμε καιρό αεροδρομίου. Η απάντηση ήταν απρόσμενη: "Είμαι ο αμερικανός αξιωματικός ασφαλείας του αεροδρομίου και σας ενημερώνω ότι η προσγείωση επαφίεται στην κρίση του κυβερνήτη". Μετά από μια χαμηλή διέλευση πάνω από το διάδρομο, ο κυβερνήτης προσγείωσε το αεροπλάνο χρησιμοποιώντας μέγιστη αναστροφή ώσης και τα φρένα, προσέχοντας να μην πέσει σε καμία λακκούβα.

Στη συνέχεια, ενώ οι επόπτες φορτώσεως και ο ένας μηχανικός έμειναν να επιβλέψουν την εκφόρτωση, οι υπόλοιποι επιβιβαστήκαμε σε δύο αμερικανικά ελικόπτερα, που μας μετέφεραν στο ελληνικό στρατόπεδο (που βρισκόταν 48 ναυτικά μίλια βορειοδυτικά) στο Waajid. Πίσω στο αεροδρόμιο, είχαν μείνει πλέον μόνο οι έλληνες καταδρομείς που θα φρουρούσαν το αεροπλάνο για τρεις μέρες. Το πρώτο πράγμα που αντικρίσαμε φτάνοντας στο στρατόπεδο ήταν η ελληνική σημαία και οι τρομοκρατημένοι από τα ελικόπτερα ιθαγενείς. Το στρατόπεδο στεγαζόταν σε ένα πρώην νοσοκομείο. Τα ράντζα που μας περίμεναν διέθεταν κουνουπιέρες και το ένα και μοναδικό ντους αποτελούνταν από μια υπερυψωμένη δεξαμενή νερού και έναν σωλήνα από λάστιχο. Πόσιμο νερό είχαμε φέρει εμφιαλωμένο από την Ελλάδα. Το βραδάκι υπήρξαν και δύο, ανατριχιαστικές

συναντήσεις με ένα σκορπιό και μία δηλητηριώδη αράχνη! Άντε μετά να κλείσουμε μάτι. Ο Αρχιεπίσκοπος Αιθιοπίας (που ήρθε μαζί μας από το Djibouti) καθώς και ένας ιερέας του Ελληνικού Στρατού έβαλλαν τη λειτουργία του επιταφίου, εισάγοντας μας στο πνεύμα της ημέρας.

Μεγάλο Σάββατο 17 Απριλίου 1993. Το πρωί βγήκαμε βόλτα στο χωριό με ένοπλη συνοδεία. Γύρω μας ένα μελίσσι ιθαγενών, που αφού εξήντησαν την περιέργεια τους προσπαθούσαν να μας πουλήσουν τηνπραμάτεια τους! Το βράδυ εψάλλη η λειτουργία της Αναστάσεως και ακολούθησε η πατροπαράδοτη μαγειρίτσα αμέσως μετά. Το επακόλουθο γλέντι με ζωντανή ορχήστρα κράτησε μέχρι τις πρώτες, πρωινές ώρες. Η Κυριακή του Πάσχα μας βρήκε να ψήνουμε τον οβελία, έχοντας καλεσμένους Αμερικανούς και Γάλλους στρατιωτικούς, τους Έλληνες "γιατρούς χωρίς σύνορα" και τους φύλαρχους του χωριού. Ακολούθησε νέο φαγοπότι, νέο γλέντι και η βάπτισή μιας μικρής Σομαλής με ανάδοχο τον Υφυπουργό Εθνικής Αμύνης.

Δευτέρα του Πάσχα 19 Απριλίου 1993. Δύο, γαλλικά ελικόπτερα μας μετέφεραν στο αεροδρόμιο της Baïdoa, απ' όπου αναχωρήσαμε για το Djibouti. Μετά τον ανεφοδιασμό σε καύσιμα αναχωρήσαμε για την Asmara (Ερυθραία), όπου ο κ. Υφυπουργός έκανε μια σύντομη επίσκεψη. Στη συνέχεια, αναχωρήσαμε για το Khartoum (Σουδάν) όπου και διανυκτερεύσαμε. Η επιστροφή στην Ελλάδα έγινε την Τρίτη 20 Απριλίου 1993. Συνολικά, το ταξίδι είχε διάρκεια 5 μέρες και συμπληρώθηκαν 22 ώρες πτήσεως".

ΕΧΕΙ Ο ΚΑΙΡΟΣ ΓΥΡΙΣΜΑΤΑ

Αεροπορική βάση Dover (Delaware, ΗΠΑ), Δευτέρα 2 Αυγούστου 1993. Στις 12:10 UTC (08:10 τοπική ώρα), το αεροσκάφος 750 απογειώνεται με πρώτο σταθμό το αεροδρόμιο Shearwater (κοντά στο Halifax) του Καναδά. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Δέκα λεπτά μετά την προσγείωση μας εκεί, ξέσπασε μια ισχυρότατη καταιγίδα. Το γεγονός αυτό ήταν ανασταλτικό για την φόρτωση ενός ιδιαίτερα δύσκολου και ευαίσθητου φορτίου, αλλά και για τον ανεφοδιασμό σε καύσιμα. Περιμένοντας να περάσει η καταιγίδα, το πλήρωμα παρέμενε στην αίθουσα αναμονής του αεροδρομίου. Με την έναρξη της φόρτωσης του αεροπλάνου (μόλις πέρασε η καταιγίδα), άρχισε και η μετεωρολογική ενημέρωση. Μέχρι να τελειώσει και ο ανεφοδιασμός, η ενημέρωση επαναλήφθηκε τρεις φορές.

Τέσσερις ώρες από τη στιγμή της άφιξης μας στο Shearwater, απογειωθήκαμε με προορισμό το Keflavik (Ισλανδία). Η μετεωρολογία προέβλεπε ότι δύομισι ώρες αργότερα από την υπολογιζόμενη ώρα αφίξεως, η ορατότητα στο αεροδρόμιο προορισμού θα έπεφτε κάτω από τα ελάχιστα όρια για προσγείωση. Παρακολουθώντας την εξέλιξη του καιρού από τον ασύρματο HF, πρώτος ο κυβερνήτης άρχισε να υποπτεύεται πως κάτι δεν πάει καλά. Όσο περνούσε η ώρα και το υπόλοιπο πλήρωμα συμμεριζόταν τον προβληματισμό του. Ήταν πλέον σαφές πως η ορατότητα έπεφτε με ανησυχητικά γρηγορότερο ρυθμό από την μετεωρολογική πρόβλεψη. Ο καιρός στο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού που ήταν το Prestwick (Αγγλία) εξελισσόταν σχετικά καλά. Ήταν πλέον η ώρα των αποφάσεων.

Μελετώντας την κατανάλωση καυσίμων, τους ανέμους και τις θερμοκρασίες, αποφασίστηκε ότι το σημείο Embla 120 μίλια πριν τον προορισμό θα ήταν το κρίσιμο σημείο. Εάν φτάνοντας εκεί η ορατότητα είχε βελτιωθεί, θα συνεχίζαμε για προσγείωση. Εάν όχι, τότε με μια μικρή συντόμευση (Embla - Aldan) θα συνεχίζαμε για το εναλλακτικό αεροδρόμιο, όπου υπολογίζαμε να προσγειωθούμε με τα ελάχιστα καύσιμα. Στη δεύτερη περίπτωση, θα εξοικονομούσαμε τα καύσιμα που απαιτούνταν για κάθοδο, αποτυχημένη προσέγγιση και άνοδο. Η τελευταία αναφορά καιρού, φτάνοντας στο σημείο Embla, έδινε στο Keflavik overcast on surface-vertical visibility zero. Με άλλα λόγια, η κατακόρυφη ορατότητα ήταν μηδέν επειδή τα νέφη (που κάλυπταν όλο τον ουρανό) ακουμπούσαν στο έδαφος!

Συνεχίσαμε λοιπόν την πτήση για το Prestwick όπως είχαμε σχεδιάσει. Προσγειωθήκαμε δε εκεί (03:30 UTC της επόμενης μέρας) μετά από πτήση 8 ωρών και 50 λεπτών, με τα ελάχιστα καύσιμα. Είχαν συμπληρωθεί ήδη 15 ώρες και 20 λεπτά από τη στιγμή που αναχωρήσαμε από το ξενοδοχείο στο Dover! Το περιστατικό αυτό, που συνέβαινε για πρώτη φορά στην ιστορία της Μοίρας σε δρομολόγιο Αμερικής, λίγο έλειψε να επαναληφθεί ένα μήνα αργότερα".

ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΦΡΙΚΗ (2)

Αεροδρόμιο Baidoa (Σομαλία), Τετάρτη 29 Σεπτεμβρίου 1993. Το αεροσκάφος 750 απογειώνεται αργά το απόγευμα με προορισμό την Asmara (Ερυθραία). Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Είχαμε φτάσει εδώ αφού απογειωθήκαμε το πρωί, από τη Jeddah (Σαουδική Αραβία) με ενδιάμεσο σταθμό την Addis Ababa (Αιθιοπία), όπου μια ωραιότατη καταιγίδα μας περίμενε στην κάθοδο του ILS!

Πετούσαμε στο FL 260 σε ένα σκηνικό κινηματογραφικής ταινίας. Δύο, χιλιάδες πόδια ψηλότερα από μας, ένα στρώμα νεφών κάλυπτε τελείως τον ουρανό και δύο, χιλιάδες πόδια χαμηλότερα από μας, άλλο ένα κάλυπτε τελείως το έδαφος. Τα δύο αυτά στρώματα ενώνονταν από διάσπαρτες, τροπικές καταιγίδες, των οποίων το μέγεθος στο ραντάρ δεν ήταν καθόλου ευκαταφρόνητο. Η ένταση τους, σύμφωνα πάντα με το ραντάρ, ήταν τέτοια που δεν μας επέτρεπε να τις πλησιάσουμε σε απόσταση μικρότερη των 20 ναυτικών μιλίων. Οι βελόνες των ραδιοβοηθημάτων περιστρέφονταν συνεχώς αφού τα βοηθήματα που ήταν τυπωμένα στον χάρτη ανήκαν... στη σφαίρα της επιστημονικής φαντασίας! Το Omega δεν μπορούσε πλέον να μας βοηθήσει. Είχαμε όμως δύο ιδιωτικούς, φορητούς δέκτες GPS*, οι οποίοι λειτουργούσαν με υποδειγματική ακρίβεια εμποδίζοντας έτσι να αυξηθούν οι άσπρες τρίχες στα κεφάλια μας!

Χρειάστηκε να φτάσουμε σε απόσταση 50 μιλίων προς τον προορισμό για να έχουμε επιτέλους λήψη βοηθήματος, ώστε να εκτελέσουμε κάθοδο στο αεροδρόμιο της Asmara, που είχε υψόμετρο 7.617 πόδια!".

ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ

Asmara (Ερυθραία), Πέμπτη 30 Σεπτεμβρίου 1993. Μόλις πέντε μήνες μετά την ανακήρυξη της Ερυθραίας ως ανεξάρτητου κράτους. Τελευταία μέρα της αποστολής που περιγράφεται στην προηγούμενη παράγραφο. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Βρισκόμαστε στο αεροδρόμιο και προετοιμαζόμαστε για την πτήση επιστροφής στην Ελλάδα. Έχουμε μόλις καταθέσει το σχέδιο πτήσεως και πηγαίνουμε στους αρμόδιους να πληρώσουμε τα τέλη προσγείωσης (σε δολάρια ΗΠΑ). Με έκπληξη μας διαπιστώνουμε ότι οι οικοδεσπότες μας, μεταξύ άλλων, μας χρέωσαν και τέλη φωτισμού στον χώρο στάθμευσης του αεροσκάφους, όπου δεν υπάρχει ούτε καν εγκατάσταση! Μετά την επίμονη άρνηση μας να το δεχτούμε και αφού πήραν άνωθεν εντολή απάλειψαν το συγκεκριμένο ποσό από τον διόλου ευκαταφρόνητο λογαριασμό. Μάλιστα μας είπαν ότι μπορεί τα τέλη προσγείωσης να είναι ακριβά, τα ξενοδοχεία τους όμως είναι φτηνά!

Δίπλα στο αεροπλάνο μας περίμενε ένα πλήθος κόσμου. Ο υπουργός άμυνας της χώρας, οι επιτελείς του, μαθητές στρατιωτικών σχολών που επρόκειτο να σπουδάσουν στην Ελλάδα καθώς και οι οικογένειές τους. Βλέποντας την πειθαρχία κινήσεων και τις περιποιημένες στολές των μαθητών, θυμήθηκα μια φράση που είχα διαβάσει κάπου και έλεγε πως το μέλλον ανήκει σε αυτούς που το προετοιμάζουν. Μετά τις ομολογουμένως συγκινητικές στιγμές αποχαιρετισμού και την επιβίβαση των μαθητών στο αεροσκάφος, οι κινητήρες τέθηκαν σε λειτουργία. Λίγα λεπτά αργότερα (08:00 UTC), το αεροσκάφος 750 βρισκόταν στον αέρα έχοντας ως επιβάτες τα αυριανά στελέχη των ενόπλων δυνάμεων της νεοφώτιστης χώρας.

Είμαστε πια πάνω από την Ερυθρά Θάλασσα, από τις πλέον πολυσύχναστες του κόσμου. Εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου διακινούνται με δεξαμενόπλοια μέσω αυτής προς τη Μεσόγειο για να καταλήξουν στις ανεπτυγμένες χώρες. Ακολουθούμε τον αεροδιάδρομο που περνάει πάνω από τη Jeddah της Σαουδικής Αραβίας. Η πόλη διαθέτει ένα από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια του κόσμου, ενώ ταυτόχρονα είναι εμπορικό κέντρο και έδρα πολλών διπλωματικών αποστολών και υπουργείων. Η χώρα βασίζεται στην αφαλάτωση θαλασσινού νερού για τις ανάγκες της, ενώ το 27% του πληθυσμού της αποτελείται από αλλοδαπούς εργαζόμενους.

Λίγη ώρα αργότερα, η πορεία μας γίνεται βορειοδυτική. Δεξιά μας η χερσόνησος του Σινά, που χωρίζει το βόρειο τμήμα της Ερυθράς Θάλασσας στον Κόλπο του Suez και στον Κόλπο της Aqaba.

Στη χερσόνησο του Σινά στην Αίγυπτο, σε ένα ορυχείο ηλικίας 3.500 ετών βρίσκεται ένα από τα αρχαιότερα δείγματα φωνητικού αλφαβήτου. Στο βάθος η Διώρυγα του Suez, η πύλη προς τη Μεσόγειο. Τα βουνά της χερσονήσου, με κορυφές που φτάνουν τα 8.652 πόδια ύψος, διακρίνονται σε όλο τους το μεγαλείο. Κάπου ανάμεσα τους βρίσκεται το Όρος του Μωυσή όπου, σύμφωνα με την παράδοση, ο Μωυσής έλαβε τις δέκα εντολές. Κοντά του το μοναστήρι της Αγίας Αικατερίνης που χρονολογείται από τον 6ο αιώνα.

Καθώς η ώρα περνάει, ο Ηρακλής καταβροχθίζει με βουλιμία την απόσταση. Μπαίνουμε στον εναέριο χώρο της Αιγύπτου και λίγο αργότερα προσεγγίζουμε το Cairo. Πόλη των 9.700.000 κατοίκων, όπου ο αρχαίος κόσμος συγκρούεται έντονα με τον σύγχρονο. Αριστερά μας στη δυτική όχθη του Νείλου, η πόλη Giza τρίτη σε μέγεθος πόλη της Αιγύπτου. Εδώ, βρίσκεται η Μεγάλη Σφίγγα που κατασκευάστηκε πριν από 4.500 χρόνια. Για την κατασκευή της απαιτήθηκαν δύο εκατομμύρια τεράστιοι ογκόλιθοι και στρατιές ανθρώπων. Οι επιστήμονες πιστεύουν πως χρησιμοποιήθηκε ως αστρονομικό εργαλείο.

Στον θάλαμο διακυβέρνησης του Ηρακλή που υπερίπταται ένας ηλεκτρονικός υπολογιστής (το GPS) επεξεργάζεται σήματα από τεχνητά άστρα (τους δορυφόρους NAVSTAR), υπολογίζοντας τη θέση με ακρίβεια λίγων μέτρων. Οι τρεις, διασημότερες πυραμίδες της Αιγύπτου διακρίνονται καθαρά. Οι οκτώ δορυφόροι με τους οποίους έχει οπτική εμβέλεια η κεραία του GPS "φαίνονται" μόνο ως σύνολο αριθμών (που δείχνουν τη σχετική τους διόπτρευση, το ύψος σε μίρες, την ένταση του λαμβανόμενου σήματος και την ακρίβεια της θέσης μας) σε μια οθόνη με διαστάσεις όσο δυο κουτιά σπύρτα.

Ο ακούραστος Ηρακλής προσεγγίζει την Αλεξάνδρεια. Πόλη που ίδρυσε το 332 πΧ ο Μέγας Αλέξανδρος, ξακουστή για την πρόοδο στη γεωμετρία, την αστρονομία, τα μαθηματικά και την ιατρική. Ο περίφημος φάρος της, (ένα από τα επτά θαύματα του αρχαίου κόσμου), κάποτε βρισκόταν εδώ κάτω από τα πόδια μας. Ξεπερνούσε σε ύψος τις πυραμίδες και είχε 300 δωμάτια. Οι φωτιές, που αντανakλούνταν σε καθρέφτες στην κορυφή του φάρου, ήταν ορατές από απόσταση 30 ναυτικών μιλίων και προειδοποιούσαν τα πλοία για τους υφάλους και τις κακοτοπιές της ακτογραμμής. Το 14ο αιώνα, ο φάρος γκρεμίστηκε από σεισμό. Δεύτερη σε μέγεθος πόλη η Αλεξάνδρεια και πρώτο λιμάνι της Αιγύπτου, μέσω του οποίου διακινείται το 80% του εμπορίου της χώρας. Εδώ άνησε ο ελληνισμός και έγραψε σελίδες δόξας ως και τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Το El Alamein (τόπος θυσίας το 1942) βρίσκεται μόλις 52 ναυτικά μίλια νοτιοδυτικά. Δεξιά μας, το καταπράσινο δέλτα του Νείλου του μεγαλύτερου σε μήκος ποταμού στον κόσμο (3.602 ναυτικά μίλια). Σαράντα-πέντε λεπτά αργότερα, μπαίνουμε στον ελληνικό, εναέριο χώρο.

Όταν οι τροχοί του Ηρακλή αγγίζουν το διάδρομο της Ελευσίνας, έχουν συμπληρωθεί 6 ώρες και 25 λεπτά πτήσης. Αργότερα, οδηγώντας προς το σπίτι, προσπερνώ με το αυτοκίνητο μου το λεωφορείο με τους μελλοντικούς αξιωματικούς της Ερυθράς. Ήρθαν να πάρουν τα φώτα από το πάλοι ποτέ λίκνο του πολιτισμού. Ένα ακόμη οδοιπορικό στο χρόνο, με το αεροσκάφος που το όνομα του έχει ιστορία χιλιάδων ετών, έχει τελειώσει".

ΟΥΤΕ ΣΥΣΤΗΜΕΝΟ ΓΡΑΜΜΑ

Ελευσίνα, Σάββατο 18 Δεκεμβρίου 1993. Το αεροσκάφος 751 απογειώνεται στις 07:20 για τη Θεσσαλονίκη. Λίγο μετά την προσγείωση του εκεί, άρχιζε ένας Γολγοθάς. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Ένας σημαντικός όγκος τροφίμων, φαρμάκων και ρουχισμού που είχαν συγκεντρώσει οι επαναστατισθέντες έλληνες, που γεννήθηκαν στη Γεωργία (δημοκρατία της πρώην Σοβιετικής Ένωσης), έπρεπε να φορτωθεί με προορισμό το Tbilisi. Η πολύωρη φόρτωση έδωσε την ευκαιρία στις τηλεοπτικές κάμερες να καλύψουν το γεγονός μαζί με μια συνέντευξη από τον κυβερνήτη του αεροσκάφους.

Αφού τελείωσε η φόρτωση και η μετεωρολογική ενημέρωση, απογειωθήκαμε για τον πρώτο σταθμό που ήταν η Varna (Βουλγαρία). Αυτό γιατί δεν υπήρχε κοντινότερο αεροδρόμιο προς τον προορισμό (ούτε και το ίδιο το Tbilisi), που να μπορούσε να μας ανεφοδιάσει σε καύσιμα. Στη Varna μας περίμενε μια αρκετά μεγάλη καθυστέρηση τόσο στον ανεφοδιασμό όσο και στη διαδικασία

πληρωμής των τελών προσγείωσης και των καυσίμων που πήραμε.

Επιτέλους απογειωθήκαμε, έχοντας στη διάθεση μας και την πρόσφατη, μετεωρολογική πρόβλεψη. Πετώντας στο FL 230 η ταχύτητα εδάφους* έφτασε τους 450 κόμβους εξαιτίας ενός ούριου Jetstream, κάνοντας τον Ουκρανό ελεγκτή να μας ρωτήσει κάμποσες φορές τι τύπος αεροσκάφους είμαστε!

Η διαδρομή μας πάνω από τη Μαύρη Θάλασσα ήταν χωρίς ραδιοβοηθήματα, ενώ βγαίνοντας στη στεριά οι αεροδιάδρομοι ορίζονταν από NDB τα οποία δεν λειτουργούσαν! Το σύστημα ναυτιλίας Omega παρουσίαζε ένα αθροιστικό σφάλμα της τάξεως των πέντε ναυτικών μιλίων ανά 20 λεπτά. Την κατάσταση έσωσε ένας ιδιωτικός, φορητός δέκτης GPS. Επίσης, έπρεπε να παρακάμψουμε τον εναέριο χώρο πάνω από το Sukhumī, όπου μαίνονταν οι μάχες για την απόσχιση της Αμπχαζίας από τη Γεωργία. Αποτέλεσμα αυτής της παράκαμψης ήταν η διασταύρωση της οροσειράς του Καυκάσου πάνω από την ψηλότερη κορυφή του (Elbrus) που είχε υψόμετρο 18.510 πόδια!

Είχε ήδη νυχτώσει για τα καλά όταν αρχίσαμε την ιδιόμορφη κάθοδο ILS στο Tbilisi. Εκτός των άλλων έπρεπε και να μετατρέπουμε τα ύψη που μας έδινε ο ελεγκτής από μέτρα σε πόδια, τα οποία δέχονταν τα υψόμετρα του αεροπλάνου. Ήμασταν στη φάση της τελικής προσέγγισης με εμπόδια ύψους 2.500 ποδών ολόγυρα, όταν ξαφνικά έσβησαν όλα τα φώτα του αεροδρομίου των εμποδίων αλλά και της περιοχής. Η πρώτη σκέψη που πέρασε από το μυαλό μου ήταν πως πρόκειται να μας καταρρίψουν. Αρχίσαμε να εκτελούμε τη διαδικασία της αποτυχημένης προσέγγισης χωρίς βοήθεια από το έδαφος, έχοντας κατά νου ότι λόγω του βάρους του αεροσκάφους αλλά και του αντίθετου κατά την επιστροφή Jetstream, θα προσγειωνόμασταν στη Βουλγαρία με καύσιμα κάτω από τα όρια ασφαλείας! Το ρεύμα επανήλθε στο αεροδρόμιο (αργότερα μάθαμε πως γίνονταν συχνές διακοπές) και επιχειρήσαμε δεύτερη κάθοδο, ενώ ο ελεγκτής μας είδε στο ραντάρ μόλις ένα μίλι πριν την προσγείωση.

Μετά τη στάθμευση του αεροσκάφους εισέβαλλαν 6-7 άνδρες οπλισμένοι με αυτόματα. Όλοι ήταν ντυμένοι όπως οι κακοποιοί στον κινηματογράφο. Εκτός από τον αρχηγό τους, οι υπόλοιποι ήταν μεθυσμένοι. Ρώτησαν τους δύο ομογενείς που συνόδευαν το φορτίο που πάει και όταν έλαβαν την απάντηση αποφάσισαν να κατάσχουν το μισό! Ένας από τους κακοποιούς ο οποίος μας κοιτούσε ύποπτα, σύμφωνα με πληροφορίες, πουλούσε στη μαύρη αγορά τεθωρακισμένα! Ο εμφύλιος βρισκόταν στο αποκορύφωμα του. Με τη συνοδεία ενός ομογενή πήγα να καταθέσω το σχέδιο πτήσεως. Σε κάθε γωνιά του κτιρίου υπήρχαν μεθυσμένοι Γεωργιανοί οι οποίοι χωρίς να καταλαβαίνουν τι τους ρωτάει ο "διερμηνέας" μου, ζητούσαν λεφτά!

Όταν πλέον τελείωσαν οι διαδικασίες, απογειωθήκαμε για τη Varna. Στη διάρκεια της ανόδου, είδαμε στο βάθος αριστερά μας τροchioδεικτικά πυρά από τις μάχες που μαίνονταν στο Sukhumī. Ο κυβερνήτης με έναν στεναγμό ανακούφισης είπε: "Ούτε συστημένο γράμμα δεν στέλνω εδώ!". Αργότερα γύρω στα μεσάνυχτα, προσγειωθήκαμε στη Varna όπου και διανυκτερεύσαμε. Την άλλη μέρα επιστρέψαμε στην Ελευσίνα".

ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΦΡΙΚΗ (3)

Djibouti, Πέμπτη 3 Μαρτίου 1994. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται: "Έχοντας αφιχθεί την προηγούμενη μέρα με το αεροσκάφος 752, το πλήρωμα πραγματοποιεί την τελευταία αποστολή υποστήριξης της Ελληνικής Δύναμης Σομαλίας. Με αυτήν επαναπατριζόταν το τελευταίο τμήμα της δύναμης.

Είναι πρωί. Ένα μικρό λεωφορείο του ξενοδοχείου (αφού χρειάστηκε να ξυπνήσουμε εμείς τον οδηγό του) μας μεταφέρει στο αεροδρόμιο. Προετοιμάζοντας την πτήση, οι δύο ναυτίλοι της αποστολής πηγαίνουμε για μετεωρολογική ενημέρωση και κατάθεση του σχεδίου πτήσεως. Μπαίνοντας στο αντίστοιχο γραφείο, μας περιμένει η πρώτη έκπληξη. Ο υπάλληλος, που εκτελούσε υπηρεσία, κοιμόταν πάνω στο τραπέζι με τους χάρτες και τα έντυπα σχεδίου πτήσεως, σκεπασμένος με ένα σεντόνι που μάλλον έμοιαζε με τραπεζομάντιλο! Με αργές, νωχελικές κινήσεις φόρεσε τις σαγιονάρες του και μας ρώτησε τι θέλουμε. Αφού του εξηγήσαμε πως θέλουμε πληροφορίες καιρού για τη διαδρομή μας προς τη Σομαλία και το αεροδρόμιο προορισμού (Baidoa),

μας είπε να περιμένουμε. Μετά από μισή ώρα επέστρεψε με αυτά που του ζητήσαμε κρατώντας, επιπλέον, στα χέρια του μία φωτογραφία της Αφρικής, που προερχόταν από τον γαλλικό μετεωρολογικό δορυφόρο METEOSAT! Μόλις καταθέσαμε το σχέδιο πτήσεως, μας υπενθύμισε την πληρωμή τελών προσγείωσης (ένα αρκετά τσουχτερό ποσό δολαρίων ΗΠΑ).

Ο χορός των καθυστερήσεων κάθε άλλο παρά έβαινε προς το τέλος του. Ο έλεγχος των διαβατηρίων, στη συνέχεια, έφτασε την υπομονή μας στα όρια. Στο μεταξύ είχαμε ζητήσει αυτοκίνητο που θα μας μετέφερε στο αεροσκάφος, το οποίο βρισκόταν σταθμευμένο αρκετά μακριά. Το αυτοκίνητο μας περίμενε ήδη - όλως παραδόξως. Δεν ήταν όμως αυτό που περιμέναμε. Επρόκειτο για ανοικτό φορτηγάκι και έπρεπε να ανεβούμε με τις αποσκευές μας στην καρότσα! Η φράση "τι άλλο θα δούμε ακόμα" αποδείχτηκε κακός οιωμός. Ο οδηγός του αυτοκινήτου, για λόγους που μόνον ο Παντοδύναμος γνωρίζει, πέρασε μέσα από κυλινδρικά συρματοπλέγματα (αντί να τα παρακάμψει), τα οποία μπλέχτηκαν στους τροχούς κάνοντας αδύνατη την κίνηση του οχήματος. Βάζοντας όλοι ένα χεράκι απεγκλωβίσαμε το αυτοκίνητο, ενώ ο οδηγός επαναλάμβανε συνεχώς "Okay, no problem"! Μετά απ' αυτό, ουδείς τόλμησε να κάνει προβλέψεις για το μέλλον της αποστολής. Ευτυχώς! Η πτήση προς και από τη Σομαλία κύλησε χωρίς απρόοπτα. Μετά από ανεφοδιασμό σε καύσιμα στο Djibouti, αναχωρήσαμε αργά το απόγευμα για την Ελευσίνα. Όταν οι τροχοί του Ηρακλή άγγιζαν το διάδρομο προσγείωσης συμπληρώνονταν 11 ώρες και 50 λεπτά πτήσεως για εκείνη τη μέρα. Στον απόηχο της τελετής υποδοχής, η κόπωση συνοδευόταν από τη μυρωδιά σάπιου ξύλου (του ξενοδοχείου στο Djibouti) που επανέκαμπε στην όσφρηση μας για αρκετές μέρες αργότερα ξετυλίγοντας το κουβάρι των αναμνήσεων".

ΤΟ ΧΤΥΠΗΜΑ ΤΟΥ ΚΕΡΑΥΝΟΥ

Ελευσίνα, Παρασκευή 22 Απριλίου 1994. Το αεροσκάφος 303 απογειώνεται εκτελώντας το τακτικό δρομολόγιο Ελευσίνα - Λήμνος - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ελευσίνα. Ο Ναυτίλος του αεροσκάφους, Ανθυποσμηναγός Νίκ. Παπαδάκος θυμάται: "Εκτελούσαμε το τελευταίο σκέλος του δρομολογίου από Αλεξανδρούπολη προς Ελευσίνα. Στο ραντάρ φαίνονταν δύο ισχυρές καταιγίδες, οι οποίες βρίσκονταν εκατέρωθεν του αεροδιαδρόμου G-33 και σε απόσταση 20 ναυτικά μίλια μεταξύ τους. Αυτό μας διευκόλυνε στο να τηρήσουμε απόσταση από την κάθε μία 10 ναυτικά μίλια, όπως προβλέπουν οι κανονισμοί για ύψη πτήσεως κάτω από το FL 230.

Εφαρμόζοντας λοιπόν αυτό και ενώ απείχαμε 30 ναυτικά μίλια από την Αλεξανδρούπολη, το αεροσκάφος δέχτηκε κεραυνό. Είδα κάτω από τα πόδια του συγκυβερνήτη μια γαλάζια λάμψη ενώ ταυτόχρονα ο loadmaster ανέφερε ότι φωτίστηκε η άτρακτος. Μετά από αυτό, ο Κυβερνήτης αποφάσισε να προσγειωθούμε στη Λήμνο ώστε να γίνει έλεγχος του αεροσκάφους για τυχόν ζημιές. Μετά την προσγείωση (στις 16:00), παρατηρήσαμε κάποια καψίματα στην εξωτερική επιφάνεια της ατράκτου και υπήρχε φόβος ότι είχε διαχωριστεί ο θάλαμος διακυβέρνησης από την άτρακτο. Επικοινωνήσαμε με τη Μοίρα, η οποία και έστειλε το αεροσκάφος 751 με ομάδα τεχνικών. Εμείς με το αεροσκάφος 751 και τους επιβάτες επιστρέψαμε στην Ελευσίνα. Η ομάδα των τεχνικών εξέτασε σχολαστικά το αεροσκάφος 303 και δεν διαπίστωσε καμία σοβαρή ζημιά. Το αεροσκάφος επέστρεψε στη βάση την επόμενη μέρα".

ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΦΡΙΚΗ (4)

Nairobi (Κένυα), Δευτέρα 29 Αυγούστου 1994. Στις 07:35 το αεροσκάφος 750 απογειώνεται με προορισμό τη Goma (Ζαΐρ) μέσω Ουγκάντας. Το φορτίο των 17 τόνων περιελάμβανε ενδύματα, κουβέρτες και φάρμακα για τους πρόσφυγες του εμφυλίου της Ρουάντα, που περνούσαν από τη συνοριακή αυτή πόλη στο εσωτερικό του Ζαΐρ. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Πετώντας πάνω από τη λίμνη Victoria (τρίτη σε μέγεθος λίμνη του κόσμου) και τον Ισημερινό, μια εκπληκτική θέα μαγνήτιζε τα βλέμματα μας. Καθώς πλησιάζαμε προς τον προορισμό, διαπιστώναμε πως κανείς δεν απαντούσε στις κλήσεις μας. Τελικά, η επικοινωνία αποκαταστάθηκε σε απόσταση 50 μιλίων. Από διαφορετική κατεύθυνση συγκλίνοντας, ακολουθούσε ένα αεροσκάφος C-141 της USAF. Ο ελεγκτής, που δεν ήταν ιδιαίτερα γρήγορος στις οδηγίες του, μας έδωσε προτεραιότητα για κάθοδο. Στη φάση της τελικής προσέγγισης, το άλλο αεροσκάφος ακολουθούσε σε απόσταση αναπνοής. Τη στιγμή που οι τροχοί του Ηρακλή άγγιζαν το διάδρομο, μείναμε άναυδοι

βλέποντας πλήθος προσφύγων να διασταυρώνει το διάδρομο και να βαδίζει κατά μήκος των πλευρών του! Σίγουρος πλέον ο κυβερνήτης πως οι έλικες θα σαρώσουν μερικούς, έφερε τους κινητήρες σε πλήρη αναστροφή ώσης ώστε να μειωθεί η διαδρομή προσγείωσης. Ο ελεγκτής, με το άλλο αεροσκάφος σε απόσταση μισό μίλι από το διάδρομο, μας είπε να τροχοδρομήσουμε στην πρώτη πίστα δεξιά μας. Νέα έκπληξη μας περίμενε όταν διαπιστώσαμε πως δεν υπήρχε πίστα! Αντί αυτής, υπήρχε ένα χωράφι με πέτρες μήκους περίπου 15 εκατοστών, κοφτερές σαν μαχαίρι! Μόνον ο Θεός πλέον μπορούσε να σώσει τους τροχούς. Τελικά, εκτός από τους τροχούς έσωσε και τους πρόσφυγες από τις έλικες. Οι τελευταίοι απολάμβαναν ιδιαίτερα (όπως διαπιστώσαμε αργότερα), το να μπαίνουν στα καυσάκια αλλά και κάτω από τα φτερά των αεροσκαφών που προσγειώνονταν και απογειώνονταν!

Μόλις το αεροπλάνο ακινητοποιήθηκε, ένας οπλισμένος σαν αστακός γάλλος λεγεωνάριος κρατούσε σε απόσταση ασφαλείας τους περιεργούς ιθαγενείς. Λίγο αργότερα, διαδραματίστηκαν στιγμές απείρου κάλλους όταν από μια παλέτα που μόλις είχε ξεφορτώσει από το αεροπλάνο ο φορτωτής, έπεσαν κουβέρτες τη στιγμή της μεταφοράς. Οι πρόσφυγες που ήταν κοντά άδραξαν την ευκαιρία και τις πήραν. Αυτό όμως δεν άρεσε στους ανθρώπους του ΟΗΕ, που τους κυνήγησαν με έναν φορτωτή και με το όχημα follow me τους έπιασαν και τους πήραν πίσω τις κουβέρτες! Το γεγονός κατέγραψε με μια βιντεοκάμερα κάποιος από το πλήρωμα. Δύο ώρες και σαρανταπέντε λεπτά αργότερα, απογειωθήκαμε για το Nairobi έχοντας πια ολοκληρώσει την αποστολή μας".

ΑΡΓΟΠΟΡΗΜΕΝΟΣ ΕΡΜΗΣ

Αεροδρόμιο Ελευσίνας, Τρίτη 12 Σεπτεμβρίου 1995. Το A/N αεροσκάφος 741 απογειώνεται στις 09:25 με προορισμό τη θαλάσσια περιοχή δυτικά της Κέρκυρας. Αποστολή του αεροσκάφους ήταν να ερευνήσει μια συγκεκριμένη περιοχή για τον εντοπισμό φουσκωτού σκάφους με Αλβανούς λαθρομετανάστες, που είχε πιθανότατα ναυαγήσει. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Σχεδιάζοντας την περιοχή έρευνας στο χάρτη (με βάση τις γεωγραφικές συντεταγμένες που μας έδωσε το ΚΣΕΔ), διαπιστώσαμε πως θα έπρεπε να πετάξουμε και εντός του Ιταλικού εναερίου χώρου. Το ΚΣΕΔ μας ενημέρωσε πως είχε ληφθεί ήδη έγκριση από τις Ιταλικές αρχές. Φτάνοντας στην περιοχή, αρχίσαμε αμέσως την έρευνα (ο τύπος της οποίας είχε σχεδιαστεί κατά τη μετάβαση με βάση την περιοχή, τις καιρικές συνθήκες και τις δυνατότητες του αεροσκάφους). Πριν περάσουν 15 λεπτά, ακούσαμε στη συχνότητα κινδύνου ένα μήνυμα στα αγγλικά. Το μήνυμα, που προερχόταν από κάποιο αεροσκάφος, απαιτούσε από ένα "άγνωστο αεροσκάφος" με τη δική μας θέση, πορεία και ταχύτητα, να δώσει τα στοιχεία ταυτότητας του.

Αμέσως ο συγκυβερνήτης εντόπισε ένα αεροσκάφος P-3C Orion** του Αμερικανικού Ναυτικού, που πετούσε πολύ κοντά δεξιά μας. Στη συνομιλία που ακολούθησε, δόθηκαν όλες οι απαραίτητες διευκρινίσεις (περιλαμβανομένου του είδους της αποστολής, της περιοχής έρευνας και του χρόνου παραμονής σε αυτήν). Το P-3C απομακρύνθηκε μόλις τελείωσε η συνομιλία. Προφανώς, ο Ερμής που μετέφερε την έγκριση για πτήση στον Ιταλικό, εναέριο χώρο κάπου ...ξεκουραζόταν! Η αποστολή μας ολοκληρώθηκε μετά από 4 ώρες και 50 λεπτά, δυστυχώς χωρίς αποτέλεσμα.

(**) Το συγκεκριμένο αεροσκάφος θαλάσσιας επιτήρησης ανήκε σε ομάδα αεροσκαφών από εννέα χώρες, με έδρα τη Sigonella (Ιταλία). Τα αεροσκάφη συμμετείχαν στην επιχείρηση Sharp Guard (1993-1996), που εφήρμοζε τις κυρώσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών κατά της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Ο θαλάσσιος, εμπορικός αποκλεισμός είχε σκοπό τη ματαίωση της μεταφοράς όπλων με πλοία προς τις αντιμαχόμενες πλευρές. Η όλη επιχείρηση συμπληρωνόταν από πολεμικά πλοία (και Ελληνικά), που πραγματοποιούσαν νηοψίες σε όλα τα σκάφη που έπλεαν στην περιοχή".

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΣΩΣΗ

Αεροδρόμιο Ελευσίνας, Παρασκευή 6 Οκτωβρίου 1995. Το αεροσκάφος 741 απογειώνεται στις 12:35 με προορισμό τη Χίο. Σκοπός της αποστολής είναι η μεταφορά ασθενούς από το νησί στο Ελληνικό. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Περίπου 20 λεπτά αργότερα, το πλήρωμα του αεροσκάφους ενημερώνεται από τον ασύρματο πως η αποστολή ματαιώνεται και πρέπει να επιστρέψει στη βάση του. Πριν το πλήρωμα προλάβει να μπει στο κτίριο της Μοίρας, λαμβάνει εντολή για άμεση απογείωση. Ένα αεροσκάφος F-16 έχει μόλις πέσει, λόγω βλάβης, 12 μίλια βορείως του αεροδρομίου της Σκύρου.

Με χρονικό διαχωρισμό 25 λεπτών από την προσγείωση της προηγούμενης αποστολής, το αεροσκάφος 741 απογειώνεται στις 13:50. Υποτυπώνω το σημείο της πτώσης στον χάρτη και δίνω στον κυβερνήτη πορεία κατευθείαν για το σημείο. Ταυτόχρονα, εισάγω τις γεωγραφικές συντεταγμένες του σημείου στον ιδιωτικό φορητό δέκτη GPS. Αυτό μας βοηθάει να κατευθυνθούμε με τη μέγιστη, δυνατή ακρίβεια στο σημείο. Όταν διακυβεύεται μία ανθρώπινη ζωή δεν υπάρχουν περιθώρια λάθους. Αυτό που προβληματίζει το πλήρωμα κατά τη μετάβαση είναι η περιορισμένη ορατότητα, λόγω της νέφωσης που καλύπτει πλήρως τον ουρανό. Ο κυβερνήτης έχει ήδη τοποθετήσει τη συχνότητα κίνδυνου στη συσκευή UHF/DF του Ηρακλή. Αυτή μόλις πιάσει το σήμα του ασυρμάτου ανάγκης του ναυαγού, θα μας δείξει με μια βελόνα την κατεύθυνση στην οποία βρίσκεται. Ο χρόνος κυλάει και η βελόνα δεν δείχνει τίποτα. Με βάση το GPS, το αεροσκάφος τηρείται επακριβώς στην ευθεία που ενώνει το αεροδρόμιο της Ελευσίνας με το σημείο της πτώσης.

Πλησιάζουμε το αεροδρόμιο της Σκύρου με το οποίο έχουμε ήδη επικοινωνία. Την ίδια στιγμή που η "μαγική" βελόνα δείχνει τον πομπό ανάγκης, αποκτάμε και οπτική επαφή με τον ναυαγό, που βρίσκεται πάνω στη σωσίβια λέμβο. Η ορατότητα είναι πολύ περιορισμένη και αυτό δυσκολεύει την κατάσταση. Περνώντας πάνω από τον ναυαγό ο κυβερνήτης αρχίζει αριστερή στροφή, ενώ με εντολή του ο επόπτης φορτώσεως ετοιμάζεται να ρίξει μία καπνογόνο βόμβα κοντά στον ναυαγό. Ξαφνικά η οπτική επαφή με τον ναυαγό χάνεται. Για ελάχιστο χρόνο όμως, γιατί ο ναυαγός ενεργοποιεί μια φωτοβολίδα εντοπισμού. Η οπτική επαφή αποκαθίσταται και πάλι ενώ στο ελικόπτερο A/N, που έρχεται από την Αεροπορική Βάση της Νέας Αγχιάλου, δίνεται από τον Συγκυβερνήτη του Ηρακλή η ακριβής θέση του ναυαγού.

Λίγα λεπτά αργότερα, το ελικόπτερο περισυλλέγει τον ναυαγό, που βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση και τον μεταφέρει στο 251 Γενικό Νοσοκομείο Αεροπορίας για τις απαραίτητες εξετάσεις. Ο Ηρακλής επιστρέφει στην Ελευσίνα έχοντας επιτελέσει το καθήκον του. Πριν ακόμα ξημερώσει η επόμενη μέρα, απογειώνεται στις 03:45 με προορισμό τη Ρόδο απ' όπου θα μεταφέρει έναν βαριά ασθενή στο Ελληνικό. Οι άθλοι ζωής δεν έχουν τέλος...".

Η ΑΛΛΗ ΟΨΗ ΤΗΣ ΖΩΗΣ (2)

Αεροδρόμιο Yerevan (Αρμενία), Δευτέρα 11 Δεκεμβρίου 1995. Το αεροσκάφος 750 έχει μόλις αφιχθεί από τη Θεσσαλονίκη, μεταφέροντας βοήθεια (περιλαμβανομένου και ενός τρακτέρ) την οποία στέλνει η Αρμενική Κοινότητα Ελλάδας. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Η εκφόρτωση αρχίζει από Αρμένιους στρατιώτες, οι οποίοι τυχαίνει να είναι μαχητές στο Nagorno -Karabakh. Ο ενθουσιασμός τους βλέποντας τη βοήθεια που φτάνει από την Ελλάδα τους κάνει στην κυριολεξία να πετούν. Κάθε λογής τρόφιμα όπως αλεύρι, ζάχαρη, χυμοί, φασόλια, ρύζι έχουν χυθεί στο πάτωμα του αεροσκάφους. Όταν πλέον η εκφόρτωση τελείωσε, το πάτωμα του αεροσκάφους παρουσίαζε την εικόνα αποθήκης λιμανιού.

Βλέποντας την κατάσταση αυτή ένας συμπατριώτης μας, που ζούσε χρόνια στη χώρα αυτή και ήταν ο διερμηνέας μας (και βοηθός του πρέσβη), πρότεινε στους δύο επόπτες φόρτωσης να βρει καθαρίστριες. Πράγματι, βρήκε τρεις καθαρίστριες οι οποίες με μεγάλη προθυμία άρχισαν να καθαρίζουν το πάτωμα του αεροπλάνου. Στις μικρές λακκούβες του πατώματος, που περιείχαν κρίκους για να δένονται αλυσίδες ασφάλισης φορτίου, αλλά και στα σημεία επαφής των κυλίστρων είχαν συσσωρευτεί φασόλια και ρύζι. Οι καθαρίστριες φτάνοντας εκεί τα μάζευαν με τα χέρια και τα έβαζαν στις τσέπες τους, προφανώς για το σπίτι! Βλέποντας αυτή την εικόνα, συγκλονισμένοι αναζητήσαμε τρόπο να τις βοηθήσουμε. Χωρίς πολλή σκέψη, από το φορτίο που μόλις είχε ξεφορτωθεί, φτιάξαμε τρία, χάρτινα κιβώτια με διάφορα τρόφιμα. Επιπλέον, αρκετά γλυκά, τα οποία μας είχαν δοθεί δώρο στη Θεσσαλονίκη, αποτέλεσαν συμπλήρωμα. Όταν πια οι γυναίκες τελείωσαν, τους δώσαμε από ένα κιβώτιο με τρόφιμα, μία σακούλα με γλυκά και ότι είχαμε για κολατσιό στην πτήση. Τα δέχτηκαν με δάκρυα στα μάτια, ευχαριστώντας μας χίλιες φορές. Πρόκειται για μία από

τις πιο συγκινητικές στιγμές που έτυχε σε αποστολή εξωτερικού της 356 MTM".

Η ΑΛΛΗ ΟΨΗ ΤΗΣ ΖΩΗΣ (3)

Αεροδρόμιο Τιράνων (Αλβανία), Παρασκευή 15 Δεκεμβρίου 1995. Μία ώρα μετά το μεσημέρι, το αεροσκάφος 751 προσγειώνεται, μεταφέροντας ελληνική βοήθεια (τρόφιμα και φάρμακα). Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Είμαστε στην τελική ευθεία για προσγείωση. Καθώς οι τροχοί του Ηρακλή αγγίζουν το διάδρομο, έχουμε την αίσθηση ότι προσγειωνόμαστε σε δρόμο με λακκούβες. Η ποιότητα της επιφάνειας του διαδρόμου είναι αυτή που συναντά κανείς κυρίως στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

Ο κυβερνήτης ακινητοποιεί το αεροσκάφος στη θέση στάθμευσης. Οι κινητήρες σβήνουν και κατεβαίνουμε. Μας υποδέχεται ο Ακόλουθος Εθνικής Άμυνας Αντισυνταγματάρχης κ. Ξηρός. Τον συνοδεύουν Αλβανοί αστυνομικοί με στολές που θυμίζουν παλιές εποχές. Ένας από αυτούς με ύφος ...αρχιστρατήγου με ρωτάει με νοήματα πότε θα φύγουμε! "Σε δύο ώρες" του απαντώ. Μου προτείνει το χέρι του για να του δείξω στο ρολόι του την ώρα, προφανώς επειδή δεν κατάλαβε. Του δείχνω, μένοντας έκπληκτος από το θέαμα. Το ρολόι του είναι σαν εκείνα τα πολύχρωμα, που αγοράζουν οι γονείς στα μικρά παιδιά από τα καταστήματα παιχνιδιών. Με μια βιαστική κίνηση, ο συνομιλητής μου εμφανώς ντροπιασμένος τραβάει το χέρι του. Στην άκρη του χώρου στάθμευσης κείτονται εγκαταλειμμένα, μεταφορικά αεροπλάνα (σοβιετικής κατασκευής) της δεκαετίας του '40.

Ο Αντισυνταγματάρχης, με τη συνοδεία δύο Αλβανών αστυνομικών, μας οδηγεί σε ένα φτωχικό καφενείο δίπλα στο αεροδρόμιο. Η εκφόρτωση του αεροσκάφους έχει ήδη αρχίσει. Πίνοντας καφέ, ο κ. Ξηρός ενημερώνει τους Αλβανούς αστυνομικούς ότι θα μας κάνει μια μικρή περιήγηση στα Τίρανα με το αυτοκίνητο του. Αποκλείεται απαντούν εκείνοι! Τότε σηκώνεται πάνω και με ύφος που δεν σήκωνε αντιρρήσεις τους λέει πως αν δεν μας το επιτρέψουν, το αεροπλάνο θα επιστρέψει στην Ελλάδα μαζί με τη βοήθεια! Οι αστυνομικοί τρομαγμένοι, προσπαθούν να τον ηρεμήσουν δίνοντας όπως-όπως την άδεια τους! Λίγο αργότερα η περιήγηση αρχίζει.

Το αυτοκίνητο ακολουθεί την κατ' όνομα εθνική οδό που είναι και ο μοναδικός, ασφαλτοστρωμένος δρόμος. "Δεξιά μας βλέπετε ένα πλυντήριο αυτοκινήτων", λέει ο ξεναγός μας. "Κάποιο λάθος θα έγινε" απαντάμε, "δεν υπάρχει τίποτα". Το "πλυντήριο" αυτοκινήτων αποτελούσαν από έναν άνδρα (με πλαστικό κουβά και σφουγγάρι) και το χαντάκι στην άκρη του δρόμου από το οποίο έπαιρνε νερό! Στο δρόμο με τα λιγοστά αυτοκίνητα, κυκλοφορούσαν επίσης κάρα που τα έσερναν γαϊδουράκια. Γύρω μας διάσπαρτοι, αμέτρητοι, μικροί φούρνοι. "Δεν είναι φούρνοι" μας διορθώνει ο κ. Ξηρός. "Είναι μικρά πολυβολεία, που έκτιζε το κομμουνιστικό καθεστώς καλλιεργώντας το φόβο επίθεσης από τον εχθρό ως άλλοθι για την απομόνωση της χώρας!" Λίγο αργότερα, στα Τίρανα είχαμε την ευκαιρία να περπατήσουμε στη γνωστή μας από την τηλεόραση κεντρική πλατεία. Ποδήλατα, αυτοκίνητα και κάρα συνέθεταν το κυκλοφοριακό τοπίο της πρωτεύουσας. Μεταξύ των ηλικίας 20-30 ετών αυτοκινήτων, κυκλοφορούσαν και ελάχιστα, σύγχρονα, πολυτελή.

Επιστρέφοντας στο αεροδρόμιο, ζήτησα να βεβαιωθώ για την έγκριση του σχεδίου πτήσεως της επιστροφής. Ένας αστυνομικός με συνόδευσε στον πύργο ελέγχου όπου βρήκαμε αμπαρωμένη τη μοναδική πόρτα. Μετά από τις πολλές φωνητικές κλήσεις του αστυνομικού, βγήκε στο μπαλκόνι ο ελεγκτής εναερίου κυκλοφορίας, ο οποίος χωρίς να μας ανοίξει την πόρτα μας είπε no problem! Λίγη ώρα αργότερα, απογειωθήκαμε για το ταξίδι της επιστροφής. Ο Ηρακλής χρειάστηκε μόνο μία ώρα για να διανύσει την απόσταση των πενήντα χρόνων που χωρίζει την Αλβανία από την Ελλάδα".

ΤΟ ΒΑΠΤΙΣΜΑ ΤΟΥ ΠΥΡΟΣ

Βοσνία, Σάββατο 6 Ιανουαρίου 1996. Το ένα από τα δύο αεροσκάφη (751) Ηρακλής της ΠΑ, που μετέχουν στην πολυεθνική μοίρα μεταφορών με έδρα το Rimini (Ιταλία), εκτελεί δρομολόγιο υποστήριξης της IFOR (Rimini-Split-Sarajevo-Zagreb-Rimini). Ο κυβερνήτης του Επισμηναγός Κωνσταντίνος Χουτόπουλος θυμάται:

"Στις 17:15 τοπική ώρα (εννέα λεπτά πριν τη δύση του ηλίου), πηγαίναμε για προσγείωση στο Sarajevo. Ήταν η μοναδική βραδιά με άριστη ορατότητα αντί των συνηθισμένων, άσχημων, καιρικών

συνθηκών. Εκτελώντας την ιδιόμορφη κάθοδο με διαμόρφωση μάχης (φώτα σβηστά) και ευρισκόμενοι στην τελική 8 μίλια πριν το διάδρομο, βλέπουμε μπροστά από το αεροσκάφος και δεξιά του ίχνους σε απόσταση 2-3 μίλια από το αεροδρόμιο, ριπές τροchioδεικτικών πυρών. Συνεχίζοντας την προσέγγιση, βλέπουμε άλλες ριπές από την αριστερή πλευρά προς το μέρος μας (προφανώς κατευθυνόμενες από τον ήχο των κινητήρων του αεροσκάφους λόγω του σκότους). Προσεγγίζοντας στα 4 μίλια από το διάδρομο, είδα ριπές ακριβώς στο ίχνος του αεροσκάφους και 1-2 μίλια μπροστά. Να σημειωθεί ότι το ίχνος προσέγγισης και αναχώρησης ήταν το ίδιο για λόγους προστασίας των αεροσκαφών από τους ελεύθερους σκοπευτές. Ελήφθη η απόφαση να εκτελέσουμε αποτυχημένη προσέγγιση (missed approach), αν και δεν είχαμε ενδείξεις προβλήματος (ζημιών) στο αεροσκάφος κατευθυνθήκαμε στην Tuzla. Στο σημείο που εντοπίστηκε ο πρώτος πυροβολισμός, φάνηκαν φωτοβολίδες και ριπές στο έδαφος. Στην Tuzla το αεροσκάφος επιθεωρήθηκε, δόθηκαν οι απαιτούμενες καταθέσεις και συνεχίσαμε την αποστολή".

Αξίζει να σημειωθεί ότι το προαναφερθέν περιστατικό αποτελεί το δεύτερο κατά σειρά βάπτισμα του πυρός για ελληνικό αεροσκάφος Ηρακλής. Το πρώτο έλαβε χώρα, επίσης, στο Sarajevo τον Ιούλιο του 1992 και αναλύεται στην παράγραφο της Βοσνίας.

ΟΙ ΑΣΚΟΙ ΤΟΥ ΑΙΟΛΟΥ

Παρασκευή 23 Φεβρουαρίου 1996. Το αεροσκάφος 743, που εκτελεί το τακτικό δρομολόγιο Ελευσίνα -Λήμνος - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Σκύρος - Ελευσίνα, απογειώνεται από την Ελευσίνα στις 11:30 με πρώτο προορισμό τη Λήμνο. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Αφήνοντας πίσω μας την Κάρυστο είχαμε ήδη οριζοντιώσει στο FL 170, το οποίο είχαμε ζητήσει ως τελικό ύψος. Οι ελαφριές αναταράξεις γρήγορα έγιναν μέτριες και παροδικά ισχυρές. Τη στιγμή εκείνη η ταχύτητα εδάφους είχε φτάσει τους 385 κόμβους. Ο άνεμος στο ύψος πτήσεως υπολογίστηκε ότι έπνεε από διεύθυνση 185 μοιρών με ταχύτητα 97 κόμβους. Παρόλο που σε αποστολές εξωτερικού η ταχύτητα εδάφους έχει φτάσει και τους 450 κόμβους (Ατλαντικός, Μαύρη Θάλασσα), εντός Ελλάδος και μέχρι αυτό το ύψος, η συγκεκριμένη ταχύτητα ούριου ανέμου παραμένει μία από τις μεγαλύτερες που έχει καταγραφεί από αεροσκάφος της 356 MTM. Οι αναταράξεις σταμάτησαν κατά την κάθοδο για προσγείωση στη Λήμνο, όταν περνούσαμε τα 5.000 πόδια".

Ο ΦΙΛΟΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΓΚΗ ΦΑΙΝΕΤΑΙ

Παρασκευή 26 Απριλίου 1996, λίγο μετά το μεσημέρι. Το αεροσκάφος 750 πετάει το τελευταίο σκέλος του δρομολογίου Rimini (Ιταλία) - Naples (Ιταλία) - Sarajevo (Βοσνία) - Zagreb (Κροατία) - Split (Κροατία) - Rimini (Ιταλία). Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Κατά την συνήθη πρακτική, επιστρέφοντας από δρομολόγια στη Βοσνία, καλούσαμε το κέντρο επιχειρήσεων της πολυεθνικής μοίρας του Rimini. Αυτό γινόταν για μια πρώτη ενημέρωση της Μοίρας, σχετικά με τυχόν απρόοπτα του δρομολογίου καθώς επίσης και την κατάσταση του αεροσκάφους. Αυτή τη φορά μας δόθηκε εντολή να κατευθυνθούμε προς τη βάση Villafranca της Ιταλικής Αεροπορίας. Εκεί, προερχόμενο από την 116 ΠΜ (Άραξος) και υποστηρίζοντας τη μεταστάθμευση ελληνικών μαχητικών, το αεροσκάφος 752 είχε ακινητοποιηθεί λόγω βλάβης. Συγκεκριμένα, ένας κινητήρας δεν εκκινούσε λόγω αστοχίας του starter. Δεδομένου ότι δεν υπήρχε διαθέσιμο ανταλλακτικό θα έπρεπε είτε αυτό να σταλεί με άλλο αεροσκάφος από την Ελλάδα, είτε να παρασχεθεί βοήθεια με τη διαδικασία buddy start από ένα εκ των δύο, ελληνικών C-130 που στάθμευαν στο Rimini.

Η διαδικασία buddy start προβλέπει την τοποθέτηση του ρύγχους του αεροσκάφους με τη βλάβη (752) σε ελάχιστη απόσταση πίσω από την ουρά του αεροσκάφους παροχής βοήθειας (750). Στη συνέχεια, οι κινητήρες του μπροστινού αεροσκάφους (750) τίθενται σε ισχύ απογείωσης (εν στάσει), ενώ δημιουργείται ισχυρό ρεύμα αέρος από τις έλικες το οποίο περιστρέφει την έλικα του κινητήρα με τον μη λειτουργούντα starter (του 752), μέχρι ο κινητήρας να εκκινήσει. Βεβαίως το αεροσκάφος δέκτης υφίσταται καταπόνηση, αποφεύγεται όμως η πτήση μεταφοράς ανταλλακτικού εφόσον βρίσκεται κοντά άλλο αεροσκάφος.

Φτάσαμε λοιπόν στη βάση Villafranca. Εκεί διαδραματίστηκαν σκηνές απείρου κάλλους, όταν προσπαθήσαμε να εξηγήσουμε στον ιταλό ελεγκτή εναερίου κυκλοφορίας του αεροδρομίου τι ακριβώς θέλαμε να κάνουμε. Εκείνος φανερά απογοητευμένος από το ότι δεν μπορούσε να καταλάβει, μας έδωσε το ελεύθερο να κάνουμε ότι θέλουμε στο χώρο στάθμευσης. Εκτελέσαμε λοιπόν την προαναφερθείσα διαδικασία υπό τα βλέμματα των έκπληκτων ιταλών, οι οποίοι προφανώς δεν είχαν ξαναδεί τέτοιο θέαμα. Στη συνέχεια, αναχωρήσαμε για το Rimini ενώ λίγο αργότερα αναχώρησε και το 752 για να επιστρέψει στην Ελλάδα".

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΧΑΡΑΥΓΗ

Μ. Τετάρτη 16 Απριλίου 1997. Η αναμενόμενη εντολή για την ανάπτυξη πολυεθνικής δύναμης (από 8 χώρες) στην Αλβανία είναι πλέον γεγονός. Η Ελλάδα είχε από καιρό δηλώσει ότι θα συμμετάσχει με ένα τάγμα. Στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, 6 αεροσκάφη C-130H απογειώνονται στις οκτώ και μισή το πρωί με προορισμό το αεροδρόμιο Μακεδονία της Θεσσαλονίκης. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται: "Ο καιρός της συμπρωτεύουσας αρνείται πεισματικά να γίνει ανοιξιάτικος. Συννεφιά, ψιλή βροχή και θερμοκρασία οκτώ βαθμών Κελσίου υποδέχονται τα πληρώματα. Στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών της 113 Πτέρυγας Μάχης, 120 άνδρες παρατάσσονται πίσω από τα αεροσκάφη και απέναντι από τους συγγενείς τους. Πρόκειται για τον πρώτο λόχο της Ελληνικής Δύναμης Αλβανίας. Το λιτό σκηνικό ειδικά προετοιμασμένο για την τελετή αναχώρησης.

Μετά την άφιξη του Υπουργού Εθνικής Αμύνης, αρχίζει ο αγιασμός. Ο λόγος του Υπουργού που ακολουθεί, πασχίζει να νικήσει τον τσουχτερό Βαρδάρη. Το τελετουργικό τελείωσε και η διαδικασία επιβίβασης στα αεροσκάφη αρχίζει. Οχήματα, οπλισμός, συστήματα επικοινωνίας και τρόφιμα φορτώνονται στα αεροσκάφη. Είναι πια μεσημέρι. Τα αεροσκάφη απογειώνονται με διαχωρισμό δέκα λεπτών και προορισμό τα Τίρανα. Η διαδρομή μέσω Κέρκυρας επιλέχθηκε για να αποφευχθεί υπέρπτηση της "θερμής", νότιας Αλβανίας. Ο καιρός στον προορισμό είναι πολύ καλός. Οι οδηγίες του ιταλού ελεγκτή εναερίου κυκλοφορίας, από τον πύργο ελέγχου των Τιράνων, είναι σαφείς και γρήγορες. Το πρώτο, ελληνικό αεροσκάφος προσγειώνεται στα Τίρανα. Σαράντα άνδρες αποβιβάζονται και ακροβολίζονται στο αεροδρόμιο για να εξασφαλίσουν την ομαλή εκφόρτωση των αεροσκαφών που ακολουθούν. Μοναδική παρεμβολή στην ακολουθία προσγείωσης των ελληνικών αεροσκαφών, ένα τουρκικό μεταγωγικό αεροσκάφος C-160 Transall που μεταφέρει τούρκους στρατιώτες. Οι κάμερες και οι φωτογραφικές μηχανές των ελλήνων δημοσιογράφων, που αποβιβάστηκαν επίσης από το πρώτο αεροσκάφος, επί το έργον. Αργότερα, θα ακολουθήσουν τον ελληνικό λόχο στον χώρο εγκατάστασης.

Τα έξι αεροσκάφη έχοντας ολοκληρώσει την αποστολή τους, απογειώνονται για να επιστρέψουν στην Ελευσίνα. Στα 3 χρόνια που ακολούθησαν, υποστήριξαν με συχνές πτήσεις την ελληνική δύναμη. Για την 356 Μοίρα Τακτικών Μεταφορών άλλη μία πρωτιά πραγματοποιήθηκε. Είναι η μεγαλύτερη, σε αριθμό αεροσκαφών C-130, (ειρηνευτική) αποστολή πέραν των ελληνικών συνόρων".

ΑΕΡΟΜΑΧΙΕΣ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

Η αναφορά στα καμώματα της κατ' ευφημισμόν φίλης και γείτονος Τουρκίας δεν κομίζει κάτι καινούργιο. Τόσο οι διάφορες κρίσεις (από το 1974 και μετά), όσο και η διαρκώς κλιμακούμενη προκλητικότητα δεν χρειάζονται υπενθύμιση. Σε καθημερινή βάση, τα δελτία ειδήσεων των ραδιοτηλεοπτικών μέσων και οι εφημερίδες αναφέρονται σε παραβιάσεις του ελληνικού, εναερίου χώρου και παραβάσεις των κανόνων πτήσεων από τουρκικά, μαχητικά αεροσκάφη. Τα ελληνικά, μαχητικά αεροσκάφη διεξάγουν έναν ακήρυκτο πόλεμο αναχαιτίζοντας τους εισβολείς. Δυστυχώς, όχι πάντα αναίμακτα. Η ειδοποίησή διαφορά από έναν "κανονικό" πόλεμο, είναι πως όλα γίνονται χωρίς το πάτημα της σκανδάλης. Αυτό που ακολουθεί είναι η περιγραφή μίας από τις πολλές κορυφές που παρουσιάζει το διάγραμμα της τουρκικής προκλητικότητας.

Πέμπτη 16 Οκτωβρίου 1997. Λίγες μέρες πριν, τα τουρκικά μαχητικά πέταξαν κοντά στο αεροσκάφος Ηρακλής, που μετέφερε τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας κ. Τσοχατζόπουλο στην Κύπρο για να παρακολουθήσει τις ασκήσεις "Νικηφόρος" και "Τοξότης". Ο κ. Υπουργός είχε δηλώσει προς τους δημοσιογράφους που τον συνόδευαν, αστειευόμενος, πως η "τιμητική συνοδεία μας ικανοποιεί

απ' όπου κι αν προέρχεται". Οι ασκήσεις τελείωσαν και το αεροσκάφος που μεταφέρει τον κ. Υπουργό, το επιτελείο του και δημοσιογράφους απογειώνεται με προορισμό τη Σούδα (Χανιά). Η Πολεμική Αεροπορία είχε στείλει στην περιοχή 6 αεροσκάφη F-16: δύο για συνοδεία του C-130 και τέσσερα για κάθε ενδεχόμενο.

Ενώ ο Ηρακλής βρίσκεται στο FIR Λευκωσίας, ένα ζευγάρι τουρκικών μαχητικών προσπαθεί να τον προσεγγίσει. Δύο από τα ελληνικά μαχητικά (από τα τέσσερα που περιπολούσαν) σπεύδουν να τα αναχαιτίσουν, ενώ τα άλλα δύο προσέγγισαν το C-130. Τα ελληνικά μαχητικά εγκλώβισαν τα τουρκικά και τους το ανήγγειλαν. Όμως, οι τούρκοι δεν έφυγαν και επέμεναν στην πρόκληση. Ταυτόχρονα, δύο νέα τουρκικά F-16 κατευθύνονται και αυτά προς τον Ηρακλή που βρίσκεται πλέον στο FIR Αθηνών. Νέα αερομαχία ελληνικών και τουρκικών μαχητικών, με νέα επικράτηση των ελληνικών. Ο εγκλωβισμός των δύο, νέων, τουρκικών αεροσκαφών από τα ελληνικά, δεν αποθαρρύνει τους χειριστές τους από το να πλησιάσουν τον Ηρακλή.

Ξαφνικά, το καταδιωκόμενο, τουρκικό αεροσκάφος που βρισκόταν αριστερά του C-130, στρέφει δεξιά περνάει μπροστά από το ρύγχος του Ηρακλή και εκτελεί βύθιση προς τα δεξιά, επιχειρώντας ελιγμό απαγκίστρωσης. Λόγω της πολύ μικρής απόστασης (250 πόδια), τα καυσάερα του τουρκικού μαχητικού προκαλούν αναταράξεις στο C-130. Σε λίγο, τα ελληνικά μαχητικά πετούν πάλι δίπλα στον Ηρακλή και ο κ. Υπουργός χαιρετά τους χειριστές τους. Το όλο περιστατικό έλαβε χώρα από τις 10:10 μέχρι τις 10:40.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα τουρκικά μαχητικά έψαχναν από την αρχή το C-130. Αυτό ενισχύεται και από το γεγονός ότι, εντός του FIR Λευκωσίας, είχαν πλησιάσει δύο αεροσκάφη των Κυπριακών Αερογραμμών και ένα της Air France. Η ελληνική κυβέρνηση προέβη σε διαμαρτυρία για το σοβαρό αυτό συμβάν σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς και σε διάβημα στο τουρκικό υπουργείο εξωτερικών μέσω του έλληνα πρέσβη στην Άγκυρα. Όλα τα ελληνικά, τηλεοπτικά κανάλια παρουσίασαν το βίντεο του περιστατικού, όπως αυτό καταγράφηκε από την κάμερα ελληνικού F-16. Μετά απ' αυτό, ο τούρκος υπουργός άμυνας δήλωσε στα μέσα μαζικής ενημέρωσης: "Δεν θα παρενοχλούσαμε το ελληνικό, μεταγωγικό αεροσκάφος αν γνωρίζαμε ότι μεταφέρει υπουργό!!!".

OPEN SKIES

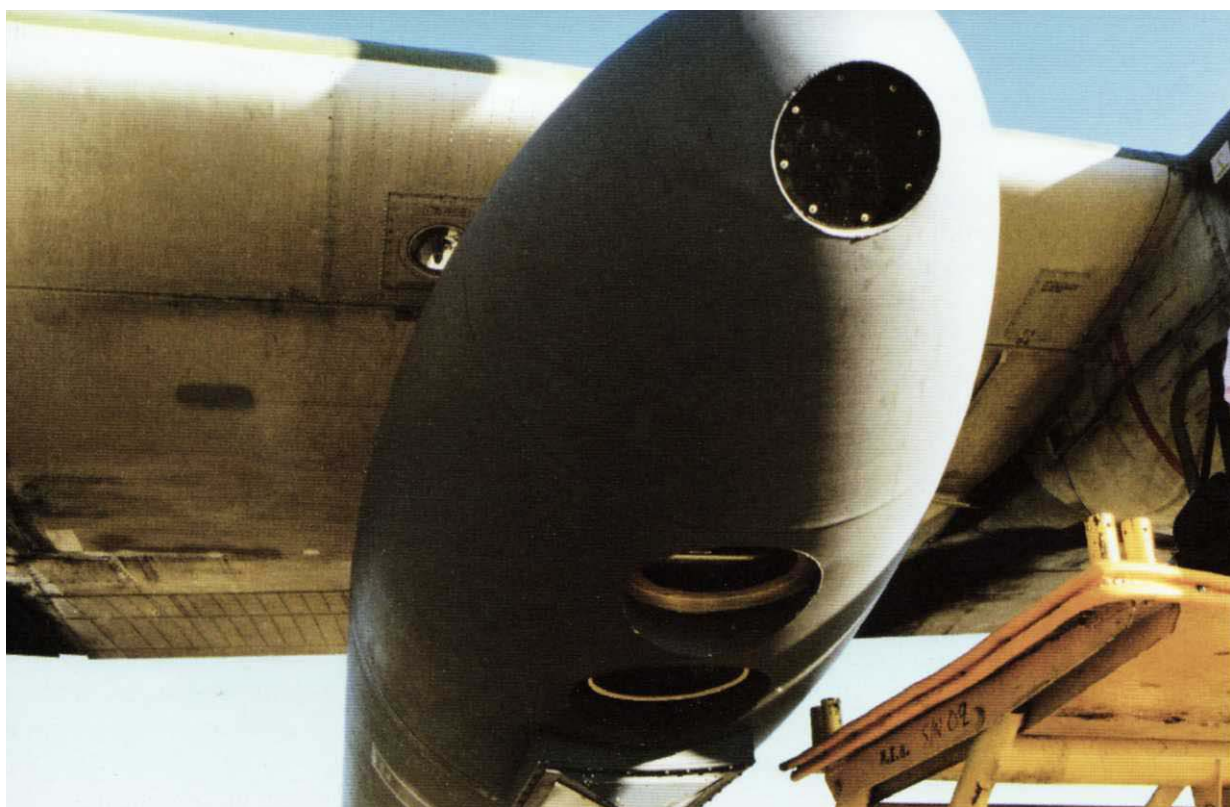
Η ιδέα για "Ανοικτούς Ουρανούς", που χρονολογείται από το 1955, επανήλθε στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων το 1989 υπό μορφή προτάσεων. Στις 24 Μαρτίου 1992, στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη, υπογράφηκε η συνθήκη για τους "Ανοικτούς Ουρανούς". Τη συνθήκη συνυπέγραψαν οι 16 χώρες - μέλη του NATO και οι χώρες Ρωσία, Λευκορωσία, Ουκρανία, Βουλγαρία, Τσεχοσλοβακία, Ουγγαρία, Πολωνία και Ρουμανία. Τα συμβαλλόμενα κράτη είναι υποχρεωμένα να δέχονται τη διενέργεια αναγνωριστικών πτήσεων πάνω από το έδαφος τους, όπως επίσης έχουν το δικαίωμα να διενεργούν τα ίδια αναγνωριστικές πτήσεις πάνω από το έδαφος άλλων, συμβαλλομένων χωρών.

Σκοπός της συνθήκης είναι ο έλεγχος για τη μείωση των εξοπλισμών και την απαγόρευση των ατομικών όπλων. Τα αεροπλάνα, που υπερίπτανται του εδάφους μίας χώρας, μπορούν να φέρουν φωτογραφικές μηχανές, βιντεοκάμερες και θα μπορούν ταυτόχρονα να αποστέλλουν σε επίγειες βάσεις τις εικόνες που λαμβάνουν κάμερες υπέρυθρης ακτινοβολίας και πλευρικά ραντάρ συνθετικής απεικόνισης. Οι φακοί που χρησιμοποιούνται δεν θα πρέπει να δείχνουν, με ευκρίνεια, αντικείμενα μεγέθους μικρότερου των 30 εκατοστών. Οι πληροφορίες, που θα λαμβάνονται μετά από κάθε πτήση, θα είναι διαθέσιμες σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη περιλαμβανομένου και του παρατηρούμενου κράτους.

Λόγω του μεγάλου κόστους της απαραίτητης υποδομής, μια ομάδα ευρωπαϊκών χωρών που διαθέτουν αεροσκάφη C-130H, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, χρηματοδότησαν από κοινού την αγορά της. Η κατασκευάστρια εταιρεία του αεροσκάφους Lockheed μετέτρεψε μία εξωτερική δεξαμενή καυσίμων του αεροσκάφους σε φορέα του απαραίτητου εξοπλισμού, για την εφαρμογή της συνθήκης. Επιπρόσθετα, στο χώρο φορτίου τοποθετήθηκε μία κονσόλα ελέγχου των φωτο-οπτικών συστημάτων. Την τεχνική υποστήριξη ανέλαβε η Βελγική Αεροπορία. Τον Οκτώβριο του 1998, η Ελλάδα φιλοξένησε στην 110 Πτέρυγα Μάχης (Λάρισα) πληρώματα αεροσκαφών Ηρακλής και ομάδες τεχνικής υποστήριξης της Νορβηγίας και του Βελγίου. Το Βελγικό αεροσκάφος ενεργούσε

και για λογαριασμό του Λουξεμβούργου και της Ολλανδίας. Το Νορβηγικό αεροσκάφος πραγματοποίησε πτήσεις πιστοποίησης του συστήματος στο διάστημα 10-15 Οκτωβρίου, ενώ το Βελγικό στις 20-24 Οκτωβρίου. Το Ελληνικό αεροσκάφος 745 πραγματοποίησε πτήσεις πιστοποίησης του συστήματος, (στις οποίες ο γράφων είχε την τιμή να συμμετέχει), στο διάστημα 27-29 Οκτωβρίου, ενώ την 1η Νοεμβρίου μετέφερε στο Βέλγιο (Βρυξέλλες, βάση Melsbroek) το σύστημα. Η επόμενη αποστολή είχε έδρα και πάλι τη Λάρισα, στο διάστημα 15-20 Νοεμβρίου 1999. Επρόκειτο για κοινή, δοκιμαστική πτήση με φιλοξενούμενη ομάδα από τις ΗΠΑ.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι το αεροσκάφος Ηρακλής είχε χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν σε ρόλο αναγνώρισης (RC-130) από την Αεροπορία των ΗΠΑ, στο διάστημα 1959-1972. Τότε ο εξοπλισμός μεταφερόταν στο χώρο του φορτίου, ενώ στο κάτω μέρος της ατράκτου είχαν ανοιχτεί δύο, μεγάλες οπές για να δημιουργηθεί το κατάλληλο, οπτικό πεδίο των φωτογραφικών μηχανών. Από το 1974 η NASA χρησιμοποιεί με παρόμοιο εξοπλισμό το αεροσκάφος Ηρακλής για χαρτογράφηση.



Φορέας OPEN SKIES (C-130H sn 745)

ΑΠΡΟΣΕΚΤΗ...ΕΛΑΦΙΝΑ

Βελγική, Αεροπορική Βάση Florennes, Δευτέρα 26 Απριλίου 1999. Το αεροσκάφος 749 προσγειώνεται στις 12:00 UTC υποστηρίζοντας τη μεταστάθμευση της 341 Μοίρας (F-16) από την 111 ΠΜ (Νέα Αγχίαλο). Αφού ολοκληρώνεται η εκφόρτωση, ετοιμάζεται να αναχωρήσει για την Πορτογαλική, Αεροπορική Βάση Montijo με σκοπό τη μεταφορά φορτίου. Ο Επόπτης Φόρτωσης, Σμηναγός Ε. Μαραγκάκης θυμάται:

"Κατά την απογείωση, ακούστηκε ένας πολύ δυνατός θόρυβος που προερχόταν από τη μπροστινή, αριστερή πλευρά της ατράκτου. Επειδή η ταχύτητα του αεροσκάφους είχε περάσει το όριο που επέτρεπε τη ματαίωση της απογείωσης, ο κυβερνήτης αποφάσισε να συνεχίσει την απογείωση. Ενώ εκτελούσαμε τη διαδικασία αναχώρησης, ο πύργος ελέγχου μας ενημέρωσε ότι βρέθηκε στο διάδρομο ένα μικρό κομμάτι λαμαρίνας και ότι πρέπει να επιστρέψουμε για προσγείωση. Έτσι και έγινε. Μετά την προσγείωση, πλησίασαν το αεροσκάφος πυροσβεστικά οχήματα και ασθενοφόρο. Οι υπεύθυνοι του Γραφείου Ασφαλείας Πτήσεων μας έδειξαν τα

ευρήματα: ένα μικρό κομμάτι λαμαρίνας και ένα ...νεκρό ελάφι! Αφού πήραν κατάθεση από τον κυβερνήτη, μας εξήγησαν τι είχε συμβεί. Τη στιγμή της απογείωσης, μία ελαφίνα, προφανώς τρομαγμένη από το θόρυβο, πετάχτηκε κάθετα στο διάδρομο και χτύπησε το αεροσκάφος μπροστά από το αριστερό σκέλος προσγείωσης. Η πρόσκρουση ήταν μοιραία γι αυτήν, ενώ το αεροσκάφος δεν έπαθε σχεδόν τίποτα. Αφού ελέγχθηκε το αεροσκάφος και διαπιστώθηκε ότι δεν έχει καμία σοβαρή ζημιά, αναχωρήσαμε για το ξενοδοχείο. Την επόμενη μέρα, αναχωρήσαμε για Πορτογαλία".

ΠΑΡΑΘΥΡΟ ΜΕ ΘΕΑ ΤΑ ΠΑΓΟΒΟΥΝΑ

Ο ήλιος που είχε ανατείλει στις 03:08 ώρα Greenwich βρισκόταν ήδη ψηλά, όταν το αεροσκάφος 746 απογειώθηκε στις 07:55 από τη Ναυτική Βάση Keflavik (Ισλανδία), το πρωί του Σαββάτου 12 Ιουνίου 1999. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Προορισμός μας το αεροδρόμιο Bagotville (Quebec, Καναδάς). Η ιδιόμορφη, προηγούμενη νύκτα (δύση ηλίου στις 23:52 ώρα Greenwich) και οι τραβηγμένες κουρτίνες στα παράθυρα, που την "επανάφεραν" στη σωστή της διάρκεια, είχαν το αναμενόμενο αποτέλεσμα: ξεκούραση.

Με τους συνήθεις, δυτικούς ανέμους του Βορείου Ατλαντικού και επακόλουθο τη μικρότερη ταχύτητα εδάφους, ο Ηρακλής πετούσε προς τη Γροιλανδία (διανύοντας το 25ο έτος). Το μεγαλύτερο νησί του κόσμου έχει μήκος 1.434 ναυτικά μίλια (2.655 χιλιόμετρα) και πλάτος 697 ναυτικά μίλια (1.290 χιλιόμετρα). Η συνολική του επιφάνεια είναι 2.175.600 τετραγωνικά χιλιόμετρα, το 84% της οποίας καλύπτεται από πάγο πάχους μέχρι και 8.000 ποδών (2.440 μέτρων). Το μεγαλύτερο υψόμετρο του νησιού είναι 12.139 πόδια (3.700 μέτρα). Στις αρχές της δεκαετίας του 1950, οι Η.Π.Α. κατασκεύασαν την τεράστια, αεροπορική βάση Thule (N 7632.0 W 06842.0, VAR 66W), η οποία απέχει 810 ναυτικά μίλια (1.500 χιλιόμετρα) από το Βόρειο Πόλο.

Με το ραντάρ του αεροσκάφους, σε κλίμακα 240 ναυτικών μιλίων, αναμέναμε την πρώτη επαφή. Η επαφή ραντάρ έγινε και μια έκπληξη μας περίμενε. Η περίμετρος της Γροιλανδίας είχε επεκταθεί λόγω συμπαγούς, υποθαλάσσιου πάγου, περίπου 25 ναυτικά μίλια στον ωκεανό. Οι χάρτες, όμως, έδειχναν πως η επέκταση αυτή αντιστοιχούσε στο διάστημα Οκτωβρίου-Απριλίου! Η οπτική επαφή αργότερα αποκάλυψε ένα μαγευτικό θέαμα. Στο τέλος της επέκτασης, το στρώμα του πάγου κοβόταν κατακόρυφα, ενώ στη συνέχεια παγόβουνα έπλεαν σε κοντινή απόσταση. Κάθε χρόνο, οι παγετώνες περνώντας από κοιλάδες καταλήγουν στη θάλασσα, σχηματίζοντας χιλιάδες παγόβουνα. Το κλίμα είναι ακραία ψυχρό και στη διάρκεια του σύντομου καλοκαιριού η θερμοκρασία στα νότια του νησιού μόλις που φτάνει τους 8,9° Κελσίου. Ένα παχύ στρώμα χιονιού σκέπαζε την ξηρά, που άρχιζε από το ακρωτήριο Farewell (νοτιότερο άκρο της Γροιλανδίας). Η Γροιλανδία ανήκει στη Δανία. Οι 55.117 κάτοικοι της Γροιλανδίας ασχολούνται με την αλιεία, το κυνήγι φώκιας και το εμπόριο γούνας.

Η αντίθεση λευκού και γαλάζιου τέλειωσε αργότερα. Η Γροιλανδία, είναι η πηγή των περισσότερων αλλαγών του καιρού στο Βόρειο Ημισφαίριο. Οι μετεωρολογικοί σταθμοί και οι σταθμοί επικοινωνιών, που βρίσκονται στο έδαφος της, έχουν ανεκτίμητη αξία για την εναέρια κυκλοφορία του Ατλαντικού. Αφήνοντας πίσω μας τη Γροιλανδία, είχαμε καλύψει μόνο το 1/3 της συνολικής απόστασης. Με αντίθετο άνεμο 33 κόμβους κατά μέσο όρο, όταν οι τροχοί του Ηρακλή άγγιζαν το διάδρομο της Bagotville συμπληρώνονταν 7 ώρες και 5 λεπτά πτήσης".

ΣΤΙΣ ΕΣΧΑΤΙΕΣ ΤΟΥ ΚΑΝΑΔΑ

Bagotville (Quebec, Καναδάς), Τρίτη 15 Ιουνίου 1999. Το αεροσκάφος 746 απογειώνεται στις 15:25 ώρα Greenwich, (11:25 τοπική ώρα), με προορισμό την αεροπορική βάση Cold Lake (Alberta, Καναδάς). Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

"Ακολουθώντας τους αεροδιάδρομους και έχοντας διανύσει το 1/3 της συνολικής απόστασης, διασταυρώνουμε τη λίμνη Superior. Έχει μήκος 304 ναυτικά μίλια (563 χιλιόμετρα), συνολική επιφάνεια 82.100 τετραγωνικά χιλιόμετρα και αρκετά, μεγάλα νησιά. Στην ακτογραμμή της, συνολικού μήκους 1.477 ναυτικών μιλίων (2.736 χιλιομέτρων), ζουν 600.000 άνθρωποι. Το έδαφος που την περιβάλλει είναι πλούσιο σε ορυκτά (σίδηρος, χαλκός, νικέλιο, ασήμι). Τα ορυκτά όπως και τα δημητριακά διακινούνται ανατολικά μέσω της λίμνης Superior και του υπολοίπου συστήματος των

μεγάλων λιμνών. Σπάνια παγώνει, όμως ο πάγος κατά μήκος των ακτών κλείνει τα λιμάνια από το Δεκέμβριο ως τα μέσα Απριλίου. Στο βυθό της βρίσκονται 350 γνωστά ναυάγια, αφού οι έντονες φθινοπωρινές καταιγίδες δημιουργούν κύματα ύψους 9 μέτρων. Ο πρώτος Ευρωπαίος, (ένας Γάλλος εξερευνητής), έφτασε εκεί το 1622.

Αργότερα, καθώς ο Ηρακλής μας έφερε στο μέσον της συνολικής απόστασης, διασταυρώνουμε τη λίμνη Winnipeg. Έχει μήκος 229 ναυτικά μίλια (425 χιλιόμετρα), πλάτος που φτάνει τα 59 ναυτικά μίλια (110 χιλιόμετρα) και συνολική επιφάνεια 24.390 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Βρίσκεται 713 πόδια (217 μέτρα) πάνω από το επίπεδο της θάλασσας. Έχει σημαντικής, εμπορικής αξίας αλιεύματα, ενώ στη νότια ακτή υπάρχει ένα δημοφιλές, καλοκαιρινό, παραθεριστικό κέντρο. Ο πρώτος Ευρωπαίος, (ένας Άγγλος εξερευνητής), έφτασε εκεί το 1690.

Απέραντες εκτάσεις, που έφερναν στο μυαλό μας τον μαθηματικό όρο "άπειρο σύνολο", ξετυλίγονταν κάτω από το αεροσκάφος καθώς εξελισσόταν η πτήση. Όταν οι τροχοί του Ηρακλή άγγιζαν το διάδρομο της αεροπορικής βάσης Cold Lake, συμπληρώνονταν 6 ώρες και 40 λεπτά πτήσης. Μας χώριζαν 9 ώρες διαφορά από την Ελλάδα και 620 ναυτικά μίλια (1.150 χιλιόμετρα) από το Βόρειο, Ειρηνικό Ωκεανό. Την επόμενη μέρα μας περίμενε το ταξίδι της επιστροφής στο Goose Bay (Newfoundland, Καναδάς). Η διαδρομή μέσω των εσχάτων, βορείων αεροδιαδρόμων (από εκεί και πέρα το χάος!) είχε μήκος 2.075 ναυτικά μίλια, ενώ η συνολική μεταβολή της μαγνητικής απόκλισης (magnetic variation) κατά μήκος της ήταν 47 μοίρες (από 19E έως 28W)!".

ΚΑΙ ΕΓΕΝΕΤΟ ... ΧΑΟΣ

Ελευσίνα, Τρίτη 17 Αυγούστου 1999. Ένας μεγάλου μεγέθους (7,5 R), καταστρεπτικός σεισμός έχει πλήξει στις 03:02 την Τουρκία. Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης μεταδίδουν τις πρώτες πληροφορίες της τεράστιας καταστροφής.

Η αναμενόμενη εντολή δόθηκε τις μεσημβρινές ώρες: αποστολή ανθρωπιστικής βοήθειας αρχικά με τρία αεροσκάφη Ηρακλής. Ο γράφων ξεφυλλίζοντας το προσωπικό του ημερολόγιο θυμάται:

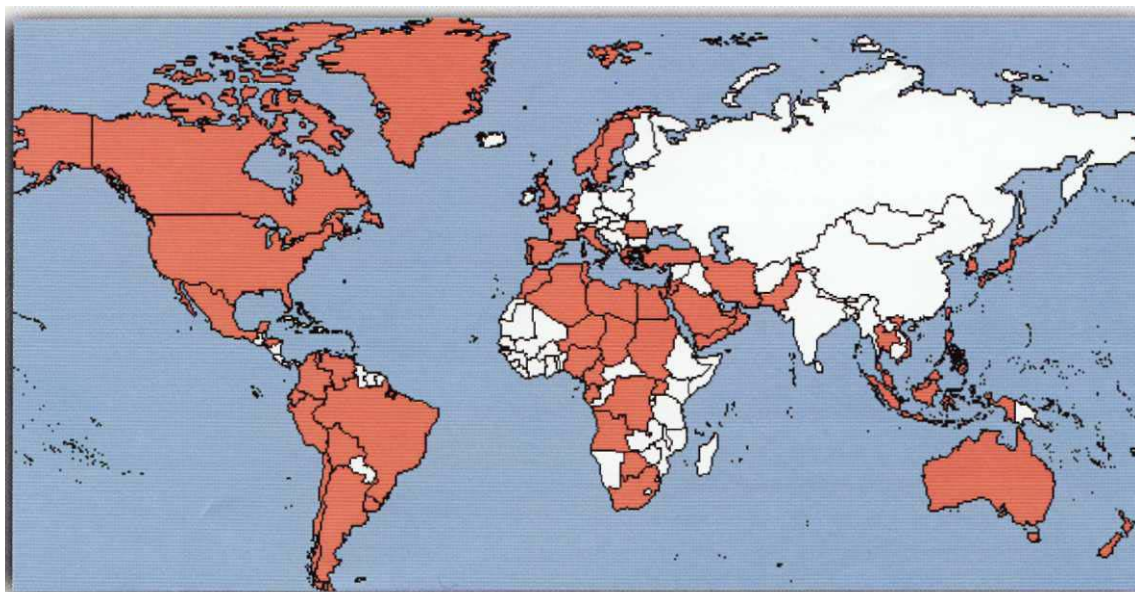
"Τα τρία C-130 (στο πλήρωμα του ενός συμμετείχε και ο γράφων) απογειώνονται το απόγευμα με προορισμό την Κωνσταντινούπολη. Μεταφέρουμε 23 άνδρες της ΕΜΑΚ με δύο εκπαιδευμένους σκύλους, κλιμάκιο του ΕΚΑΒ με δύο ασθενοφόρα, 7 ειδικούς του ΟΑΣΠ και δημοσιογράφους. Πετάμε στο FL 190 και πλησιάζουμε την Αλεξανδρούπολη. Ο ελληνικός, έλεγχος εναερίου κυκλοφορίας μας ζητάει να καλέσουμε τον τουρκικό και να τον ενημερώσουμε για την ώρα εισόδου στον τουρκικό, εναέριο χώρο διότι λόγω του σεισμού δεν υπάρχει τηλεφωνική επικοινωνία. Γυρίζουμε στην τουρκική συχνότητα. Χάος! Δεν μπορούμε να πάρουμε σειρά να μιλήσουμε. Καταιγισμός επικοινωνιών μεταξύ των αεροσκαφών και του τουρκικού ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας. Αναφορές αεροσκαφών και οδηγίες του ελέγχου κόβονται στη μέση από παρεμβολές άλλων αεροσκαφών. Έχουμε ήδη εισέλθει στον τουρκικό, εναέριο χώρο, όταν καταφέρνουμε να επικοινωνήσουμε.

Η ίδια κατάσταση επαναλαμβάνεται όταν βάζουμε τη συχνότητα του ATIS. Τρία, διαφορετικά άτομα εκφωνούν τις πληροφορίες με απότομες παρεμβολές ενός εκάστου! Μετά από 1 ώρα και 35 λεπτά πτήση, τα ελληνικά αεροσκάφη προσγειώνονται στο αεροδρόμιο Ataturk της Κωνσταντινούπολης. Οι τούρκοι μας οδηγούν στο χώρο στάθμευσης των στρατιωτικών αεροσκαφών. Κανείς αρμόδιος δεν μας περιμένει εκεί! Νυχτώνει και ο χώρος στάθμευσης δεν έχει φωτισμό! Πληρώματα και επιβάτες καθόμαστε στο τσιμέντο, στο σκοτάδι. Η επικοινωνία με την Ελλάδα είναι πολύ δύσκολη, σχεδόν αδύνατη. Επιτέλους, οι Τούρκοι δείχνουν κάποιο ενδιαφέρον. Ελέγχουν τα διαβατήρια των επιβατών και δίνουν την άδεια για εκφόρτωση των αεροσκαφών. Ελικόπτερα, πολιτικά και στρατιωτικά, πετούν από πάνω μας προς όλες τις κατευθύνσεις. Τουρκικά, στρατιωτικά, μεταφορικά αεροσκάφη έρχονται συνεχώς και αποβιβάζουν στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό.

Όταν αρχίζουμε την τροχοδρόμηση έχουν περάσει 4 ώρες αναμονής στο έδαφος. Το ίδιο έργο επαναλαμβάνεται στις επικοινωνίες. Η παροχή οδηγιών προς τα ελληνικά αεροσκάφη διακόπτεται από παρεμβολές άλλων αεροσκαφών. Περιμένουμε 15 λεπτά μέχρι να καταφέρουμε να επικοινωνήσουμε και πάλι για να λάβουμε ολοκληρωμένες οδηγίες. Η ίδια κατάσταση

επαναλαμβάνεται όταν ζητάμε άδεια διασταύρωσης ενός εκ των δύο διαδρόμων, όταν τροχοδρομούμε με ρυθμό χελώνας και μέχρι να πάρουμε την εξουσιοδότηση για απογείωση. Μεταξύ άλλων αξίζει να αναφερθεί η παρακάτω στιχομυθία μεταξύ του πύργου ελέγχου και αεροσκάφους της αεροπορικής εταιρείας HAPPA G LLOYD. "Παρακαλούμε να μας ενημερώσετε αν βρήκατε το σχέδιο πτήσης για την αναχώρηση μας", λέει το πλήρωμα του αεροσκάφους στον πύργο ελέγχου. "Δεν το βρίσκουμε", απαντά ο πύργος. "Παρακαλούμε ψάξτε καλά γιατί ξέρουμε ότι υπάρχει", λέει το πλήρωμα του αεροσκάφους. "Δυστυχώς δεν υπάρχει", απαντά ο πύργος. "Παρακαλούμε βρείτε το, γιατί επιθυμούμε να γυρίσουμε σπίτι μας", λέει το πλήρωμα του αεροσκάφους! "Το βρήκαμε αλλά θα απογειωθείτε μία ώρα αργότερα επειδή μιλάτε πολύ", απαντά ο πύργος! Τουλάχιστον 10 αεροσκάφη των τουρκικών αερογραμμών απογειώνονται πριν από μας ενώ ο καταγισμός διακοπτόμενων επικοινωνιών μαίνεται. Στην προσπάθεια τους να επιταχύνουν τη ροή πληροφοριών, οι τούρκοι ελεγκτές μιλούν γρήγορα με αποτέλεσμα να μη γίνονται κατανοητοί από τα ξένα αεροσκάφη (και τα δικά μας βεβαίως), τα οποία ζητούν επανάληψη των οδηγιών!

Επιτέλους, απογειωνόμαστε για την επιστροφή. Φτάνοντας πάνω από την Αλεξανδρούπολη, παίρνουμε από τα ραντάρ ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας εξουσιοδότηση να βάλουμε πορεία κατευθείαν για το Σούνιο. Στη συνέχεια, μας καθοδηγούν για προσέγγιση στην Ελευσίνα όπου και προσγειωνόμαστε μία ώρα μετά τα μεσάνυχτα έχοντας συμπληρώσει 19 ώρες απασχόλησης. Μία καινούργια σελίδα στην ιστορία της 356 MTM έχει μόλις γραφτεί...".



Οι 63 χώρες που διαθέτουν αεροσκάφη C-130, L-100 Hercules

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΨΗΦΙΔΩΤΟ

Ο Ηρακλής δεν έχει επιτελέσει άθλους φέροντας μόνο τα χρώματα της ελληνικής σημαίας. Σε πολύ μεγαλύτερη έκταση, έχει γράψει κυριολεκτικά λαμπρές σελίδες ιστορίας σχεδόν σε ολόκληρη την υδρόγειο.

Από τους βασικούς λόγους που οδήγησαν σε αυτό είναι η χρησιμοποίηση του από Πολεμικές Αεροπορίες και Κυβερνήσεις σε 63 χώρες. Οι χώρες αυτές είναι: Αγγλία, Αγκόλα, Αίγυπτος, Αλγερία, Αργεντινή, Αυστραλία, Βέλγιο, Βενεζουέλα, Βιετνάμ, Βολιβία, Βραζιλία, Γαλλία, Γκαμπόν, Δανία, Εκουαντόρ, Ελλάδα, Ζαΐρ, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (Αμπου Ντάμπι, Ντουμπάι), Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ιαπωνία, Ινδονησία, Ιορδανία, Ιράν, Ισπανία, Ισραήλ, Ιταλία, Καμερούν, Καναδάς, Κολομβία, Κουβέιτ, Λιβύη, Μαλαισία, Μαρόκο, Μεξικό, Μπαχρέιν, Μποτσουάνα, Νέα Ζηλανδία, Νίγηρας, Νιγηρία, Νορβηγία, Νότια Κορέα, Νότια Αφρική, Ολλανδία, Ομάν, Ονδούρα, Ουγκάντα, Ουρουγουάη, Πακιστάν, Περού, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Σουδάν, Σουηδία, Ταϊβάν, Ταϊλάνδη, Τουρκία, Τσαντ, Τυνησία, Υεμένη, Φιλιππίνες, Χιλή.

Μία σφαιρική - στο μέτρο του δυνατού - εικόνα δίνεται παρακάτω με την παράθεση αποστολών που έφερε ή φέρει εις πέρας, αλλά και αφηγήσεων των ανθρώπων που έπαιξαν πρωτεύοντα ρόλο σε αυτές.

ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



C-130A (53-3131)
HERCULES: THE C-130 IN SERVICE (Airlife Publishing Ltd)

C - 130 A

Το πρώτο αεροσκάφος παραγωγής πέταξε στις 7 Απριλίου 1955. Απογειώθηκε μετά από διαδρομή 800 ποδών και διασταύρωσε το τέλος του διαδρόμου μήκους 10.000 ποδών*, σε ύψος 2.500 πόδια. Τα πρώτα 50 αεροσκάφη διέθεταν τρίφυλλες έλικες, οι οποίες αντικαταστάθηκαν το 1978 από τετράφυλλες. Το ρύγχος πήρε το μετέπειτα διάσημο σχήμα του από το 28ο αεροσκάφος παραγωγής. Μπήκε σε υπηρεσία τον Δεκέμβριο του 1956. Η παραγωγή του σταμάτησε το 1959. Συνολικά, κατασκευάστηκαν 233 αεροσκάφη αυτού του τύπου μαζί με τις παραλλαγές. Τον Σεπτέμβριο του 1957, προσγειώθηκε το πρώτο αεροσκάφος Ηρακλής στην Ευρώπη. Ανήκε στην 317η Πτέρυγα Μάχης της USAFE (United States Air Forces in Europe) με έδρα την Evreux - Fauville AB (Γαλλία). Τα αεροσκάφη της USAFE, μέχρι τον Απρίλιο του 1964, μεταστάθμευαν συχνά στην Wheelus AFB (Λιβύη, τελευταία βάση των ΗΠΑ στην Αφρική που έκλεισε το 1970) κοντά στην Τρίπολι. Από εκεί πετούσαν 80 μίλια νοτιοδυτικά στο πεδίο βολής El Uotia (βόρεια σύνορα της ερήμου Sahara), όπου πραγματοποιούσαν ρίψεις αλεξιπτωτιστών και εξασκούσαν σε προσγειώσεις μάχης στην έρημο. Τον Δεκέμβριο του 1957, προσγειώθηκε το πρώτο αεροσκάφος Ηρακλής στην Ιαπωνία. Ανήκε στην 483η Τακτική Πτέρυγα Μάχης με έδρα την Ashiya AB.



C-130A (57-0455)
MIGHTY HERCULES, THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)

C-130B

Η πρώτη πτήση του αεροσκάφους έγινε στις 20 Νοεμβρίου 1958, ενώ το πρώτο αεροσκάφος μπήκε σε υπηρεσία στις 12 Ιουνίου 1959. Οι νέες, τετράφυλλες έλικες μείωσαν δραστικά το επίπεδο θορύβου και τις δονήσεις σε σχέση με το μοντέλο A. Μετέφερε επιπλέον 11.830 λίβρες καυσίμων, πράγμα που του έδινε μεγαλύτερη εμβέλεια. Για να γίνει πλήρως εκμεταλλεύσιμη η μεγαλύτερη εμβέλεια τοποθετήθηκαν κουκέτες που θα επέτρεπαν τη μεταφορά εφεδρικού πληρώματος. Συνολικά, κατασκευάστηκαν 231 αεροσκάφη αυτού του τύπου μαζί με τις παραλλαγές.



C-130B (61-2645)
HERCULES: THE C-130 IN SERVICE (Airlife Publishing Ltd.)

C-130E

Το πρώτο αεροσκάφος πέταξε στις 15 Αυγούστου 1961, ενώ μπήκε σε υπηρεσία την Άνοιξη του 1962. Το μέγιστο βάρος πριν την απογείωση αυξήθηκε κατά 20.000 λίβρες, φτάνοντας τις 175.000. Η χωρητικότητα των καυσίμων αυξήθηκε κατά 17.000 λίβρες. Ένα ζευγάρι εξωτερικών δεξαμενών, χωρητικότητας 8.840 λιβρών η κάθε μία, τοποθετήθηκε κάτω από τις πτέρυγες ανάμεσα στους κινητήρες. Η παραγωγή του σταμάτησε το 1974. Συνολικά, κατασκευάστηκαν 491 αεροσκάφη αυτού του τύπου μαζί με τις παραλλαγές.



C-130E (68-10935)
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (RAF)

C-130H

Η πρώτη πτήση του αεροσκάφους έγινε στις 19 Νοεμβρίου 1964. Σε σύγκριση με το μοντέλο A, μεταφέρει 26% περισσότερο φορτίο, έχει 11% μεγαλύτερη ταχύτητα, 52% μεγαλύτερη εμβέλεια ενώ η διαδρομή απογείωσης μειώθηκε κατά 17%. Η δομή της πτέρυγας έχει υποστεί δοκιμασία

κοπώσεως κατά την οποία έγινε εξομοίωση 40.000 ωρών πτήσεως. Το αεροσκάφος, που έφτασε το σύνολο των κατασκευασθέντων Ηρακλής στον αριθμό-ορόσημο 2.000, ήταν το C-130H (91-1231) το οποίο στις 14 Μαΐου 1992 παραδόθηκε στην 165η Μοίρα Αερομεταφορών της Kentucky Air National Guard. Συνολικά, κατασκευάστηκαν 1.092 αεροσκάφη αυτού του τύπου μαζί με τις παραλλαγές.



*Αεροσκάφος C-130H της Ισραηλινής αεροπορίας
AIR POWER INTERNATIONAL magazine (Enterprise Aviation Publishing!)*

C-130 HERCULES PERFORMANCE AND CHARACTERISTICS

(Source: MACR 55-130, Vol. 1, Chap 11, Annex A, 2 Jul 1987)

EMERGENCY OVERLOAD DATA	C-130A	C-130B	C-130E	C-130H
Takeoff Gross Weight - Lb.	122.900	143.700	173.700	173.700
Max. Landing Gross Weight - Lb.	122.900	143.700	173.700	173.700
ACL-Max. Cargo Weight Limit - Lb.	42.000	44.800	50.000	50.000
Normal Passenger Seats Available	91	91	91	91
Medical Air Evacuation Capacity Litter	74	74	74	74
Critical Field Length (Std day SL) - Ft	3.550	4.250	6.750	5.350
Max. Range NM (MAC reserve) max. ACL	-	-	402	463
NORMAL MAXIMUM WEIGHT DATA				
Takeoff Gross Weight - Lb.	122.900	133.700	153.700	153.700
Landing Gross Weight - Lb.	96.000	118.000	130.000	130.000
Operating Weight - Lb.	71.000	76.000	80.000	80.000
ACL-Max. Cargo Weight Limit - Lb.	30.700	35.000	46.700	46.700
Seat Capacity-Overwater/Overland	80/92	80/92	80/92	80/92
Medical Air Evacuation Capacity Litter	74	74	74	74
Usable Fuel Capacity – Lbs *	36.910**	43.238**	60.112**	60.112**
Wingspan/Overall Length-Closest Foot	133/100	133/100	133/100	133/100
Engine Type	T56-A-9	T56-A-7	T56-A-7	T56-A-15
Critical Field Length (Std day SL) - Feet	3.550	3.550	5.000	4.100
Average Cruise TAS - Knots	290	280	280	280
Landing Distance Norm. Max. Weight Feet (to clear 50' obstacle, brakes only)	3.200	3.700	3.800	3.800
PAYLOAD VRS RANGE (NO WIND NM)				
Cargo Weight 15.000 Lbs	1.700	2.400	3.250	3.370
Cargo Weight 20.000 Lbs	1.400	2.050	2.850	2.950
Cargo Weight 25.000 Lbs	1.050	1.650	2.450	2.550
Cargo Weight 30.000 Lbs	-	1.250	2.100	2.150
NOTES				
* With Fire Suppressant Foam in Tanks ** Jet Fuel Density 6.5 Lbs/Gal 1. Flight plan fuel load computed on step climb profile which includes MAC reserves for the entire range and fuel for: an alternate airport 30 minutes from destination, 1 + 15 holding and +15 for approach and landing 2. Payloads are based on maximum takeoff and operating weights and aircraft structural limitations.				

ΣΥΜΒΟΛΑ - ΠΡΟΘΕΜΑΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ C-130 ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ		
ΠΡΟΘΕΜΑ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	ΑΠΟΣΤΟΛΗ
AC-1 30	Attack	Επιθετικό αεροσκάφος (ιπτάμενο πολυβολείο).
DC-1 30	Drone control	Αεροσκάφος εκτόξευσης και ελέγχου μη επανδρωμένων σκαφών.
EC-130	Electronic Installation Carrier	Διόρθωση συστήματος LORAN, διοίκηση και έλεγχος, ηλεκτρονικός πόλεμος.
HC-1 30	Search and Rescue	Έρευνα και Διάσωση, τα HC-130N και HC-130P και εναέριο ανεφοδιασμό των ελικοπτέρων έρευνας και διάσωσης.
JC-1 30	Space and Missile operations support	Αεροσκάφος υποστήριξης διαστημικών και πυραυλικών επιχειρήσεων. Κυρίως, περισυλλογή δορυφορικής κάψουλας με φιλμ.
KC-130	Tanker	Αεροσκάφος εναέριου ανεφοδιασμού.
LC-130	Arctic and Antarctic support	Αεροσκάφος εξοπλισμένο με χιονοπέδιλα και ρουκέτες υποβοήθησης της απογείωσης, για Αρκτική και Ανταρκτική υποστήριξη.
MC-130	Special Operations	Αεροσκάφος ειδικών επιχειρήσεων. Τα MC-130P και εναέριο ανεφοδιασμό των ελικοπτέρων της Αεροπορικής Διοίκησης Ειδικών Επιχειρήσεων (AFSOC).
NC-1 30	Test and Evaluation	Κυριότερη χρήση του η χαρτογράφηση για λογαριασμό της NASA.
RC-130	Reconnaissance	Αεροσκάφος αναγνώρισης (φωτο-αναγνωριστικό).
VC-130	VIP transport	Αεροσκάφος μεταφοράς υψηλών προσώπων.
WC-1 30	Weather Reconnaissance	Αεροσκάφος αναγνώρισης καιρού.

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΗΛΩΝΟΥΝ ΕΙΔΙΚΗ ΧΡΗΣΗ		
ΣΥΝΤΜΗΣΗ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	ΑΠΟΣΤΟΛΗ
ABCCC	Airborne Battlefield Command & Control Center	Ιπτάμενο Κέντρο Διοίκησης και Ελέγχου Πεδίου Μάχης.
ΑΕΗ	Airborne Emergency Hospital	Ιπτάμενο Νοσοκομείο Εκτάκτων Αναγκών.
AEW & C	Airborne Early Warning & Control	Αεροσκάφος Έγκαιρης Προειδοποίησης και Ελέγχου.
HTTB	High Technology Test Bed	Αεροσκάφος Δοκιμών Υψηλής Τεχνολογίας (Πειραματικό).
MAFFS	Modular Airborne Fire Fighting System	Ιπτάμενο Αρθρωτό Σύστημα Πυρόσβεσης (Ρίψεις επιβραδυντικού υγρού).
MASS	Modular Aerial Spraying System	Αρθρωτό Σύστημα Αεροψεκασμού.
MP	Maritime Patrol	Αεροσκάφος θαλάσσιας περιπολίας.
TACAMO	Take Charge And Move Out	Αεροσκάφος Επικοινωνιών με τη στρατηγική δύναμη υποβρυχίων που διαθέτουν βαλλιστικούς πυραύλους (Ναυτικό ΗΠΑ).

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΟΣΕΙΣ



AC-130U (89-0514)
COMBAT AIRCRAFT magazine (Airtime Publishing Inc.)

AC - 130 GUNSHIP ΙΠΤΑΜΕΝΟ ΠΟΛΥΒΟΛΕΙΟ

Μεταφέρει πυροβόλα των 20, 40, 75 χιλιοστών και ολμοβόλο των 105 χιλιοστών τα οποία ανοίγουν πυρ μέσα από θυρίδες, στο αριστερό μέρος της ατράκτου. Το αριστερό μέρος δεν επιλέχτηκε τυχαία αλλά για το λόγο ότι στη διάρκεια μιας αριστερής στροφής ο κυβερνήτης, (που κάθεται στο αριστερό κάθισμα του θαλάμου διακυβερνήσεως), θα έχει πανοραμική άποψη του εδάφους και των στόχων που θέλει να πλήξει. Τα αεροσκάφη αυτού του τύπου ανήκουν στην AFSOC (Air Force Special Operations Command). Πέταξε για πρώτη φορά στις 6 Ιουνίου 1967.

Το AC-130H, που είναι η προτελευταία παραλλαγή, διαθέτει αισθητήρες για την αναζήτηση υπέρυθρης ακτινοβολίας και laser, τηλεοπτικό κύκλωμα χαμηλού φωτισμού για ναυτιλία μικρού ύψους, ραντάρ πλευρικής σάρωσης και ανίχνευσης στόχων, υπολογιστή ελέγχου πυρός και ηλεκτρονικά αντίμετρα (ECM), τα οποία μεταφέρονται σε ατρακτίδια προσαρτημένα στο εξωτερικό τμήμα των πτερύγων. Το πλήρωμα του αεροσκάφους αποτελείται από 14 άτομα: Κυβερνήτη, Συγκυβερνήτη, Ναυτίλο, Μηχανικό, Επόπτη Φορτώσεως, Αξιωματικό ελέγχου πυρός, Αξιωματικό ηλεκτρονικού πολέμου, Χειριστή συσκευών ανίχνευσης υπέρυθρης ακτινοβολίας, Χειριστή τηλεοπτικού κυκλώματος χαμηλού φωτισμού και πέντε πυροβολητές.

Όταν βρισκόταν σε δράση στο Βιετνάμ εξαπέλυε μία πραγματική κόλαση πυρός. Επειδή η κύρια απειλή για το αεροσκάφος ήταν ο σοβιετικός πύραυλος εδάφους-αέρος Strella, ένα πρόσθετο μέλος του πληρώματος, ο Illuminator Officer, κρεμόταν πίσω από το αεροσκάφος φορώντας ζώνες για να προειδοποιήσει για τυχόν έλευση του σοβιετικού βλήματος αναζήτησης υπέρυθρης ακτινοβολίας. Οι ελιγμοί αποφυγής δεν έφερναν αποτέλεσμα γι' αυτό τοποθετήθηκαν στο αεροσκάφος συσκευές εκτόξευσης φωτοβολιδων παραπλάνησης. Τα AC-130A χρησιμοποίησαν συσκευές laser για κατάδειξη στόχων στα F-4 Phantom, που μετέφεραν βόμβες με καθοδήγηση laser.

Στο τέλος του πολέμου του Βιετνάμ, υπολογίστηκε ότι τα ιπτάμενα πολυβολεία στις νυχτερινές τους εξορμήσεις προκάλεσαν τις περισσότερες καταστροφές από οποιονδήποτε άλλο τύπο αεροσκάφους στο οπλοστάσιο των ΗΠΑ (κατέστρεφαν μέχρι 15 φορτηγά σε κάθε έξοδο). Μερικές από τις εκρήξεις στο έδαφος κλόνιζαν κυριολεκτικά τα αεροσκάφη που πετούσαν με ταχύτητα 150 κόμβους. Επειδή πετούσαν χαμηλά και με μικρή ταχύτητα, οι απώλειες έμψυχου υλικού ήταν βαριές.

Σε μία αποστολή, τα αντιαεροπορικά άνοιξαν 37 τρύπες στις πτέρυγες ενός αεροσκάφους από τις οποίες διέρρεαν καύσιμα! Μάλιστα από το μοντέλο AC-130E και μετά, υπήρχε θωράκιση που βελτιώνει κατά πολύ τις πιθανότητες επιβίωσης του πληρώματος.

Το AC-130U, που πέταξε για πρώτη φορά στις 20 Δεκεμβρίου 1990, διαθέτει πυροβόλα των 25, 40 και 105 χιλιοστών, που μέσω συστήματος υπολογιστή ελέγχου πυρός, μπορούν να εμπλακούν ταυτόχρονα με δύο στόχους. Το αεροσκάφος διαθέτει επίσης ένα ειδικό ραντάρ συνθετικής απεικόνισης (αρχικά σχεδιάστηκε για τα F-15), που του επιτρέπει να βρίσκει στόχους κάτω από τα σύννεφα, ένα υπερσύγχρονο τηλεοπτικό κύκλωμα, που λειτουργεί σε οποιοδήποτε επίπεδο φωτισμού και εντοπιστές υπέρυθρων στόχων. Διαθέτει δύο συστήματα ναυτιλίας INS*, ένα GPS και τέσσερις υπολογιστές αποστολής. Το αεροσκάφος αυτό επιτρέπει στα πληρώματα να πετούν ψηλότερα, να βλέπουν καλύτερα και να σκοπεύουν με μεγαλύτερη ακρίβεια σε σχέση με το AC-130H.



Αεροσκάφος DC-130A (57-0497) του Ναυτικού των ΗΠΑ
AIR & SPACE magazine (Smithsonian Institution/

DC-130

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΕΚΤΟΞΕΥΣΗΣ - ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

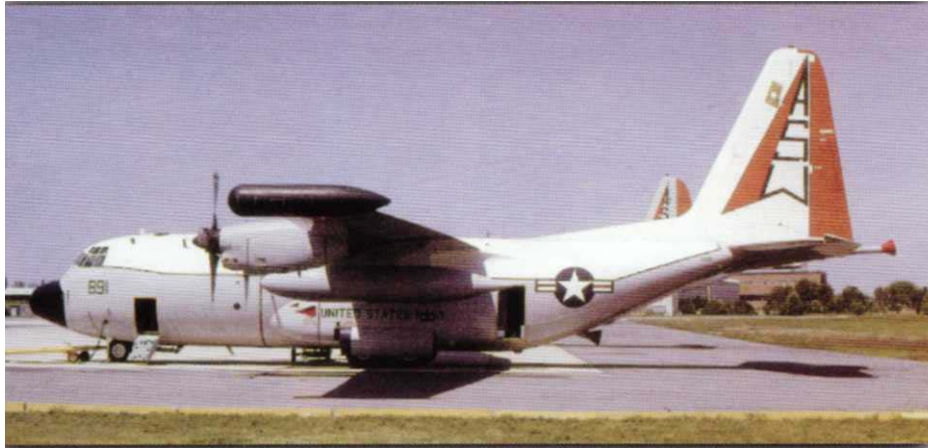
Στα σημεία συρράξεων ανά τον κόσμο μεταφέρει μέχρι 4 τηλεκατευθυνόμενα σκάφη (RPV/UAV) βάρους 10.000 λιβρών το καθένα κάτω από τις πτέρυγες του. Δύο υπεύθυνοι εκτόξευσης και δύο τηλεκατευθυνσης επιβαίνουν στο αεροσκάφος. Τέτοια αεροσκάφη διαθέτουν η Αεροπορία και το Ναυτικό των ΗΠΑ. Τα αεροσκάφη της Αεροπορίας έχουν αποστολή την αναγνώριση, κατασκοπεία και επίθεση εναντίον στόχων. Πέταξε για πρώτη φορά το 1957. Τα αεροσκάφη της Αεροπορίας είχαν έδρα την Davis - Monthan AFB (Arizona) και ανήκαν στην 11th Tactical Drone Squadron. Χρησιμοποιήθηκε εκτεταμένα στον πόλεμο του Βιετνάμ (3.000 αποστολές) εναντίων στόχων με ισχυρή άμυνα. Επίσης, χρησιμοποιείται από το Ναυτικό σε ασκήσεις με πραγματικά πυρά εναντίων τηλεκατευθυνόμενων στόχων.

EC-130

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ - ΕΛΕΓΧΟΥ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΕΔΙΟΥ ΜΑΧΗΣ

Η **Ακτοφυλακή** των ΗΠΑ χρησιμοποιεί, από τον Αύγουστο του 1966, ένα αεροσκάφος αυτού του τύπου για τον έλεγχο του συστήματος ναυτιλίας LORAN (Long Range Navigation).

Ο ρόλος του Ηρακλή στον ηλεκτρονικό πόλεμο, στην αναγνώριση με ραντάρ, στις ασφαλείς επικοινωνίες, στην παρακολούθηση και τον έλεγχο του πεδίου μάχης είναι δύσκολο να προσδιοριστεί επακριβώς.



*Αεροσκάφος EC-130G (151891) TACAMO του Ναυτικού των ΗΠΑ
COLORS AND MARKINGS OF SPECIAL PURPOSE C-130 HERCULES (Tab Books Inc.)*

Για το Ναυτικό των ΗΠΑ το αεροσκάφος επιχειρούσε σαν σύνδεσμος ασφαλών επικοινωνιών με τη στρατηγική δύναμη των υποβρυχίων Polaris. Αντικειμενικός σκοπός ήταν να αποτελέσει σημαντικό στοιχείο του στρατηγικού δικτύου επικοινωνιών, το οποίο σχεδιάστηκε για να επιβιώσει από έναν πυρηνικό πόλεμο. Το 1963, χρησιμοποιήθηκε το πρώτο αεροσκάφος αυτού του τύπου από το Ναυτικό Κέντρο Αεροπορικών Δοκιμών των ΗΠΑ, σε ρόλο TACAMO. Η αποστολή αυτή έπαψε να υποστηρίζεται από αεροσκάφη EC-130 στις 26 Μαΐου 1992, όταν αποσύρθηκε το τελευταίο ειδικά τροποποιημένο αεροσκάφος (161531). Εφεξής, τη σκυτάλη παρέλαβαν τα αεροσκάφη Boeing E-6A (τροποποιημένα Boeing 707).



*Αεροσκάφος EC-130E Rivet Rider της αεροπορίας των ΗΠΑ
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)*

Για την Αεροπορία των ΗΠΑ (Air Force Special Operations Command), το πρώτο αεροσκάφος ηλεκτρονικής κατασκοπείας πέταξε το 1958. Αργότερα, ο ρόλος των αεροσκαφών μετετράπη σε ABCCC. Η κάψουλα (Εναέριο Κέντρο Διοίκησης και Ελέγχου Πεδίου Μάχης) επανδρώνεται από 12 άτομα. Οι αποστολές περιλαμβάνουν διαχείριση τακτικών, αεροπορικών δυνάμεων, εγγύς αεροπορική υποστήριξη των δυνάμεων εδάφους και παροχή προηγμένων επικοινωνιών. Στον πόλεμο του Βιετνάμ (όπου επιχειρήσαν για πρώτη φορά τον Σεπτέμβριο του 1965), τα αεροσκάφη με τον πλέον σύγχρονο, αεροπορικό εξοπλισμό καθοδηγούσαν τους αρχηγούς των μονάδων στο

έδαφος, κατεύθυναν τα πυρά του πυροβολικού, τις εναέριες επιδρομές και τις αποστολές διάσωσης καταρριφθέντων χειριστών.

Τα αεροσκάφη EC-130, στο διάστημα 1958-1971, απογειώνονταν από την Rhein - Main AB (Γερμανία, 7406η Μοίρα Πολεμικής Υποστήριξης), την Αθήνα και τα Adana, στα πλαίσια της επιχείρησης Creek Misty και άλλων αποστολών συλλογής πληροφοριών στο Σιδηρούν Παραπέτασμα και τη Μέση Ανατολή. Ένα αεροσκάφος EC-130A (56-0528) - τότε ονομάζονταν C-130A-II - που απογειώθηκε από τα Adana (Τουρκία), κατερρίφθη από σοβιετικά μαχητικά MiG-17, στις 2 Σεπτεμβρίου 1958, όταν εισήλθε στο σοβιετικό, εναέριο χώρο κοντά στο Sasunashen της Αρμενίας (34 NM βορειοδυτικά του Yerevan). Το πλήρωμα του αποτελούνταν από 17 άτομα (6 στο θάλαμο διακυβέρνησης και 11 στο χώρο του φορτίου που ασχολούνταν με την κατασκοπεία), μεταξύ των οποίων και ο ελληνικής καταγωγής Γιώργος Π. Πετρόχειλος. Η αδελφή του (που αρχικά ενημερώθηκε ότι ήταν αγνοούμενος) έγραψε στον πρόεδρο των ΗΠΑ Eisenhower ζητώντας περισσότερες πληροφορίες. Στη συνέχεια, δώρισε την απαντητική (αλλά καθόλου διαφωτιστική) επιστολή του προέδρου, καθώς και άλλα προσωπικά αντικείμενα του αδελφού της στο Fort Meade's National Cryptologic Museum (Maryland).

Στη διάρκεια τελετής που έγινε στις 2 Σεπτεμβρίου 1997, ο διευθυντής του Συμβουλίου Εθνικής Ασφάλειας, αντιπύραρχος Kenneth Minihan παρασημοφόρησε συγγενείς των μελών του πληρώματος (μεταξύ αυτών και την αδελφή του Πετρόχειλου). Στη συνέχεια, τους παρέδωσε δεκαεπτά διπλωμένες σημαίες που είχαν μεταφερθεί εκεί με αεροσκάφος ίδιου τύπου, το οποίο κοσμεί σήμερα το μουσείο. Με το κλείσιμο της τελετής, τρία αεροσκάφη C-130E της Maryland Air National Guard's 135th Airlift Squadron πέταξαν σε σχηματισμό απόντος, όπου ένα από τα αεροσκάφη έμεινε πίσω και εγκατέλειψε το σχηματισμό. Άλλο ένα αεροσκάφος EC-130E (62-1809) απωλέσθηκε στην έρημο του Ιράν (συγκρούστηκε στον αέρα με ελικόπτερο MH-53D) στις 25 Απριλίου 1980, στην αποτυχημένη επιχείρηση διάσωσης των αμερικανών ομήρων από το νέο τότε επαναστατικό καθεστώς.



*Αεροσκάφος EC-130H (73-1580) Compass Call της Αεροπορίας των ΗΠΑ
WORLD AIR POWER JOURNAL: HERCULES (Aerospace Publishing Ltd)*

Τον Ιούλιο του 1992, ολοκληρώθηκε η κατασκευή του πρώτου αεροσκάφους με ρόλο τηλεοπτικού σταθμού και ικανότητα να επιχειρεί οπουδήποτε στον κόσμο. Η κατασκευή βασίστηκε στην εμπειρία που αποκτήθηκε στον πόλεμο του περσικού κόλπου. Το αεροσκάφος EC-130E "Commando Solo" είναι σχεδιασμένο για ψυχολογικές επιχειρήσεις. Σαν ιπτάμενος σταθμός εκπομπής λαμβάνει, αναλύει και εκπέμπει διάφορα, ηλεκτρονικά σήματα, εκπέμπει σε συχνότητες AM/FM, βραχεία, τηλεοπτικές και σε στρατιωτικά κανάλια διοίκησης ελέγχου και επικοινωνιών. Επίσης, έχει δυνατότητες παρεμβολών, παραπλάνησης και παραποίησης.

EC- 130Q (NASA)

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΒΟΗΘΗΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΙΚΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

Η NASA διαθέτει αεροσκάφη EC-130Q. Αποστολή τους είναι ο έλεγχος των βοηθημάτων προσγείωσης που χρησιμοποιεί το Διαστημικό Λεωφορείο (Space Shuttle). Καθώς η αποστολή του σκάφους πλησιάζει στο τέλος της, το πλήρωμα του πρέπει να κατευθυνθεί με ασφάλεια σε έναν απ' τους διαδρόμους προσγείωσης μήκους 15.000 ποδών, που βρίσκονται στρατηγικά τοποθετημένοι πάνω στη γη. Παρόλο που ο κυβερνήτης ελέγχει την κάθοδο, τα ναυτιλιακά συστήματα εδάφους καθοδηγούν το σκάφος από τα 160.000 πόδια ως το σημείο επαφής. Περιοδικά, αυτά τα συστήματα πρέπει να ελέγχονται από τον αέρα κάθε δύο χρόνια για να επιβεβαιωθεί πως βρίσκονται σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Το διαστημικό λεωφορείο μπορεί να επιλέξει έναν από τους τρεις, κύριους διαδρόμους προσγείωσης ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν σε αυτούς. Ανεξάρτητα από τον επιλεγμένο διάδρομο, στη διάρκεια της προσέγγισης το πλήρωμα χρησιμοποιεί συνδυασμό τεχνολογιών, που περιλαμβάνουν TACAN και Microwave Scanning Beam Landing System (MSBLS), για καθοδήγηση ακριβείας.

Κύριοι διάδρομοι προσγείωσης, μετά από μια αποστολή ρουτίνας, είναι στο Kennedy Space Center (Florida), στην Edward's Air Force Base (California) και στο White Sands Missile Range (New Mexico). Οι υπερωκεάνιοι διάδρομοι προσγείωσης (στην περίπτωση ανάγκης κατά την οποία το διαστημικό λεωφορείο χάσει τον κύριο κινητήρα κατά την εκτόξευση και δεν μπορεί να επιστρέψει στο Kennedy Space Center), βρίσκονται στη Zaragoza (Ισπανία), Moron (Ισπανία), Ben Guerir (Μαρόκο) και Banjul (Γκάμπια, Αφρική).

Στη διάρκεια της επανεισόδου και της φάσης προσγείωσης, το πλήρωμα του διαστημικού λεωφορείου χρησιμοποιεί TACAN και MSBLS. Το TACAN είναι το κύριο, ναυτιλιακό βοήθημα όταν το σκάφος βρίσκεται ανάμεσα στα 160.000 και τα 18.000 πόδια. Η απαιτούμενη ακρίβεια είναι 1 μοίρα στη μαγνητική διόπτρευση και 0,3 του ναυτικού μιλίου στην κεκλιμένη απόσταση. Κάθε σκάφος διαθέτει τρία, ανεξάρτητα συστήματα TACAN. Από το ύψος των 18.000 ποδών και την απόσταση των 15 ναυτικών μιλίων αναλαμβάνει το MSBLS. Πρόκειται για ραδιοναυτιλιακό βοήθημα για προσέγγιση ακριβείας και προσγείωση, που παρέχει πληροφορίες κεκλιμένης απόστασης, αζιμουθίου και ύψους, μέχρι το σημείο επαφής. Η απαιτούμενη ακρίβεια είναι 0,15 της μοίρας αζιμουθίου και ύψους (0,05 για προσγείωση με τον αυτόματο πιλότο) και 100 πόδια στην απόσταση. Κάθε σκάφος διαθέτει τρία, ανεξάρτητα συστήματα MSBLS.

Αρχικά, ο από αέρος έλεγχος αυτών των συστημάτων γινόταν χρησιμοποιώντας ένα Precision Laser Tracking System (PLTS). Το σύστημα αυτό είχε μεγάλο κόστος μετακίνησης και συντήρησης. Επιπλέον, οι ξένες χώρες δίσταζαν να επιτρέψουν τη λειτουργία του για λόγους ασφαλείας. Από το 1988 αντικαταστάθηκε με ένα Differential GPS (DGPS*). Έτσι η διάρκεια ελέγχου από τις έξι εβδομάδες ελαττώθηκε σε τρεις μέρες. Χρησιμοποιώντας την τεχνική carrier-phase με το DGPS επιτυγχάνεται ακρίβεια 10 εκατοστών. Το αεροσκάφος είναι εξοπλισμένο με σταθμούς εργασίας, δέκτες MSBLS και TACAN και δύο δέκτες GPS διπλής συχνότητας (L1/L2) και 12 καναλιών. Καθώς το αεροσκάφος πετάει στην περιοχή κάλυψης, γίνεται επεξεργασία των πληροφοριών θέσης. Ο επεξεργαστής πληροφοριών μετατρέπει και συγκρίνει τις λαμβανόμενες πληροφορίες από τα GPS, TACAN και MSBLS. Οι διαφορές με το GPS μετρώνται, καταγράφονται και προβάλλονται σε πραγματικό χρόνο, γραφικά σε οθόνες. Με την επεξεργασία των πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, το πλήρωμα κατευθύνει την ομάδα εδάφους (μηχανικούς και τεχνικούς) ώστε να ρυθμίσουν και να ευθυγραμμίσουν το TACAN και το MSBLS. Η ολοκλήρωση της διαδικασίας μπορεί να απαιτήσει μέχρι και 36 διελεύσεις του αεροσκάφους.

EC-130V AEW & C ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΕΓΚΑΙΡΗΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ



Αεροσκάφος EC-130V (1721) της ακτοφυλακής των ΗΠΑ
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)

Στις επιχειρήσεις επίβλεψης, που σκοπό έχουν να ανακόψουν τη ροή των ναρκωτικών προς τις νότιες ΗΠΑ, η Ακτοφυλακή χρησιμοποιούσε αεροσκάφη E-2C Hawkeye του Ναυτικού. Γρήγορα όμως έφτασε στο συμπέρασμα πως χρειαζόταν ένα αεροσκάφος με παρόμοιες ικανότητες εντοπισμού αλλά με μεγαλύτερη διάρκεια πτήσεως. Για το σκοπό αυτό επιλέχτηκε το C-130. Οι απαραίτητες μετατροπές έγιναν και το τροποποιημένο αεροσκάφος (1721) πέταξε για πρώτη φορά στις 31 Ιουλίου 1991. Ο μεγαλύτερος, διαθέσιμος χώρος στην άτρακτο επιτρέπει την εγκατάσταση 9 χειριστών σε αντίστοιχες κονσόλες. Η σκέψη της κατασκευάστριας εταιρίας ήταν το σύστημα να εξελιχθεί έτσι ώστε να μπορεί να προσθαφαιρείται.

HC-130 ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Αεροσκάφη αυτού του τύπου διαθέτουν η Αεροπορία και η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ. Σκοπός τους, αρχικά, ήταν να δώσουν (με τον εναέριο ανεφοδιασμό) παγκόσμια εμβέλεια στα ελικόπτερα. Αυτό επιδείχτηκε επιτυχώς με μία κατ' ευθείαν πτήση από την ανατολική ακτή των ΗΠΑ στο Παρίσι, με κύριο στόχο την περισυλλογή αστροναυτών. Αυτός ο τύπος αεροσκάφους χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον στο Βιετνάμ για διάσωση χειριστών των οποίων τα αεροσκάφη κατερρίφθησαν.



Αεροσκάφος HC-130H (64-14859) της Αεροπορίας των ΗΠΑ κατάλληλα διαμορφωμένο για περισυλλογή ναυαγού
WORLD AIR POWER JOURNAL HERCULES (Aerospace Publishing Ltd.)

Στα αεροσκάφη της Αεροπορίας των ΗΠΑ το σύστημα περισυλλογής Fulton STAR (Surface To Air Recovery) διαθέτει δύο δοκούς στο ρύγχος του αεροσκάφους, που όταν δεν βρίσκονται σε λειτουργία είναι αναδιπλωμένες προς τα πίσω. Για να περισυλλέξει έναν άνθρωπο από τη θάλασσα ή το έδαφος, το αεροσκάφος, ή ένα συνεργαζόμενο ελικόπτερο, ρίχνει ένα ειδικό κουτί εξαρτημάτων, που περιλαμβάνει ζώνη συνδεδεμένη με ένα μπαλόνι με ήλιον, μέσω ενός σχοινιού νάιλον μήκους 525 ποδών. Καθώς ο διασωζόμενος δένεται στις ζώνες και απελευθερώνει το μπαλόνι, το αεροσκάφος επιστρέφει και πετώντας με ταχύτητα 150 κόμβων πιάνει το σχοινί ανάμεσα στις δύο, ειδικές δοκούς. Το σχοινί κόβεται και το μπαλόνι απελευθερώνεται τελείως ενώ παράλληλα ένας μηχανισμός ασφαρίζει την άκρη του σχοινιού. Ύστερα, ο διασωζόμενος ανασύρεται με το βίντσι μέσω της ανοιχτής ράμπας, αφού έχει υποστεί δυνάμεις παρόμοιες με αυτές που υφίσταται κάποιος που πέφτει με αλεξίπτωτο. Για να αποφευχθεί η εμπλοκή του σχοινιού με τις έλικες των κινητήρων, έχουν τοποθετηθεί ειδικά σύρματα που συνδέουν το ρύγχος με τα ακροπτερύγια. Σε μία μάλιστα επίδειξη, στις 3 Μαΐου 1966 στην Edwards AFB (California, USA), έγινε περισυλλογή δύο ανθρώπων ταυτόχρονα. Δύο μέρες αργότερα, περισυλλέχθηκαν τρία άτομα από τον Ειρηνικό προκειμένου να αποδειχθεί η ικανότητα του αεροσκάφους να περισυλλέγει το πλήρωμα του διαστημοπλοίου Απόλλων. Το πρώτο αεροσκάφος παραδόθηκε το 1964. Το πρώτο HC-130N, με αποστολή έρευνα - διάσωση καταρριφθέντων πληρωμάτων στη μάχη και εναέριο ανεφοδιασμό, παραδόθηκε στις 18 Νοεμβρίου 1966. Στις 14 Δεκεμβρίου 1966, έγινε ο πρώτος ανεφοδιασμός ελικόπτερου από αεροσκάφος HC-130P.

Τα αεροσκάφη της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ διαθέτουν επιπλέον έναν χειριστή ασυρμάτου (όπως και τα HC-130P) και δύο χειριστές συστημάτων έρευνας. Στις πίσω, πλαϊνές πόρτες υπάρχουν ανοίγματα για έρευνα εξ όψεως.

Μπορούν επίσης να μεταφέρουν 22-44 επιβάτες. Μία τυπική αποστολή έρευνας είναι: κάλυψη περιοχής 1.000 μιλίων στα 25.000 πόδια, κάθοδος στα 5.000 πόδια, έρευνα 8 ωρών με ταχύτητα 145 κόμβους και δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας, εκκίνηση αυτών των κινητήρων και επιστροφή στη βάση με ταχύτητα 300 κόμβων και προσγείωση με απόθεμα καυσίμων για 25 λεπτά πτήσης. Το πρώτο αεροσκάφος HC-130B παραδόθηκε το 1960.

Τα αεροσκάφη της Ακτοφυλακής και της Αεροπορίας έχουν τη δυνατότητα ρίψης MA-1/2 Kit στους ναυαγούς. Αυτό αποτελείται από πέντε, κυλινδρικά δέματα συνδεδεμένα με τέσσερα επιπλέοντα σχοινιά πολυαιθυλενίου, μήκους 64 μέτρων. Τα δέματα ένα και πέντε περιέχουν σωσίβιες λέμβους ενώ τα δέματα δύο, τρία και τέσσερα περιέχουν αδιάβροχα κουτιά με προμήθειες. Τα αεροσκάφη της Ακτοφυλακής εντοπίζουν και ιχνηλατούν 200-400 παγόβουνα κατά μέσο όρο ετησίως στη θαλάσσια περιοχή των 116.550 τετραγωνικών χιλιομέτρων του Βορείου Ατλαντικού. Επίσης, από το 1988 με την OPBAT (Operation Bahamas, Turks and Caicos islands) περιορίστηκε δραστικά η ροή ναρκωτικών μέσω της Καραϊβικής.



*Αεροσκάφος HC-130H (1708) της ακτοφυλακής των ΗΠΑ
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)*

JC-130**ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΔΙΑΣΤΗΜΙΚΩΝ & ΠΥΡΑΥΛΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

Τα αεροσκάφη JC-130 χρησιμοποιήθηκαν πάνω απ' τον Ειρηνικό για να περισυλλέξουν κάψουλες με φιλμ, που εκτοξεύονταν από τους στρατιωτικούς, κατασκοπευτικούς δορυφόρους Discoverer.



*Αεροσκάφος JC-130B (57-0526), με ανεπτυγμένο το σύστημα ανάκτησης της δορυφορικής κάψουλας
C-130 HERCULES IN ACTION (Squadron/Signal Publications Inc.)*

Η περισυλλογή γινόταν με ένα σύστημα ανάκτησης (του αλεξιπτώτου που κρατούσε την κάψουλα), που εκτεινόταν από την ανοικτή ράμπα. Προηγουμένως, γινόταν ιχνηλάτηση του δορυφόρου με ειδικό ραντάρ που ήταν τοποθετημένο στο επάνω μέρος της ατράκτου. Το πλήρωμα είχε περιθώριο 10 λεπτών για να εκτελέσει τον ελιγμό ακριβείας που θα κατέληγε στην ανάκτηση. Πέταξε για πρώτη φορά το 1959. Τα αεροσκάφη, που είχαν έδρα την Hickam AFB (Hawaii), υποστήριξαν επίσης και τα διαστημικά προγράμματα Mercury, Apollo, Skylab καθώς και το κοινό αμερικανο-σοβιετικό πρόγραμμα Apollo-Soyuz.



*Αεροσκάφος KC-130F (148898) ανεφοδιάζει ένα EA-6B Prowler και ένα AV-8B Harrier
WORLD AIR POWER JOURNAL: HERCULES (Aerospace Publishing Ltd)*

KC-130 ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

Τα αεροσκάφη αυτού του τύπου ανήκουν στους Πεζοναύτες των ΗΠΑ. Αποστολή τους είναι ο εναέριος ανεφοδιασμός. Για το σκοπό αυτό διαθέτουν δύο ατρακτίδια καυσίμων των 934 λιβρών με μάνικες, τοποθετημένα κάτω από τα εξωτερικά πλαίσια των πτερύγων. Στο εσωτερικό του αεροσκάφους μεταφέρονται δύο δεξαμενές καυσίμων των 11.700 λιβρών. Μπορούν να ανεφοδιάζουν ταυτόχρονα δύο αεροσκάφη. Αρχικά, εξοπλίστηκαν με συστήματα ναυτιλίας Omega και INS. Το πρώτο αεροσκάφος παραδόθηκε το 1960.



*Αεροσκάφος KC-130F (149798) απογειώνεται απ' το αεροπλανοφόρο USS Forrestal (CVA-59) τον Οκτώβριο του 1963
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (RAF)*

Στις 30 Οκτωβρίου 1963 έγιναν δοκιμές σχετικά με τη δυνατότητα του αεροσκάφους (149798) να επιχειρεί από αεροπλανοφόρο (USS Forrestal - CVA 59) ανοιχτά της Μασαχουσέτης. Το συνολικό βάρος του αεροσκάφους κυμάνθηκε από 85.000 έως 121.000 λίβρες. Με το μικρότερο βάρος το αεροσκάφος χρειάστηκε για προσγείωση full stop (χωρίς γάντζο) 270-495 πόδια και για απογείωση (χωρίς καταπέλτη) 745 πόδια. Συνολικά, έγιναν 29 touch and go και 21 προσγειώσεις full stop και αντίστοιχες απογειώσεις. Η θάλασσα, την ημέρα των δοκιμών, είχε κύματα ύψους 15 ποδών. Στη διάρκεια της προσγείωσης, ο Κυβερνήτης έκανε αναστροφή ώσης ελάχιστα δευτερόλεπτα πριν την επαφή με το κατάστρωμα. Το αεροσκάφος μπορούσε να μεταφέρει φορτίο 25.000 λιβρών σε αεροπλανοφόρο που βρισκόταν σε απόσταση 2.500 μιλίων από το αεροδρόμιο. Παρά τις πολύ πετυχημένες δοκιμές, ο Ηρακλής ποτέ δεν εντάχθηκε στο στόλο των αεροσκαφών ενός αεροπλανοφόρου. Ο λόγος ήταν ότι ο Ηρακλής ήταν πολύ μεγάλο αεροσκάφος για να χωρέσει σε υπόστεγο ή στο κατάστρωμα αεροπλανοφόρου. Ιδιαίτερα στην προσγείωση έπρεπε το κατάστρωμα να είναι σχεδόν άδειο. Στο πλάι της ατράκτου του αεροσκάφους των δοκιμών ήταν γραμμένο: "Κοιτάξτε με, χωρίς γάντζο!".

Διαφορετικό τρόπο ανεφοδιασμού υιοθέτησε η RAF. Τοποθέτησε μία μόνο μάνικα, (που μπορεί να ανεφοδιάσει μόνο ένα αεροσκάφος, αντί δύο ταυτόχρονα του αμερικανικού Ηρακλή), στο κάτω μέρος της πόρτας του χώρου φόρτωσης και λίγο πριν τη ράμπα.

LC-130 SKIBIRD ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ



*Αεροσκάφος LC-130F (148321) του Ναυτικού των ΗΠΑ, απογειώνεται στην Ανταρκτική, με τη βοήθεια ρουκετών
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)*

Τα αεροσκάφη αυτού του τύπου ανήκουν στο Ναυτικό (Έδρα Point Mugu NAS, California) και την Αεροπορία των ΗΠΑ. Είναι εφοδιασμένα με χιονοπέδιλα και ρουκέτες υποβοήθησης της απογείωσης (JATO). Επιχειρούν στην Αρκτική και την Ανταρκτική.

Στην Αρκτική, τα αεροσκάφη της USAF υποστηρίζουν απομακρυσμένες θέσεις ραντάρ έγκαιρης προειδοποίησης, υπηρετώντας στην Αεροπορική Διοίκηση Αλάσκας. Το πρώτο αεροσκάφος με χιονοπέδιλα και JATO της USAF ήταν ένα (μετασκευασμένο C-130A) C-130D, που πέταξε για πρώτη φορά στις 29 Ιανουαρίου 1957. Το 1964 έγιναν αποστολές υποστήριξης διάσωσης, από την αεροπορική βάση Thule (Γροιλανδία), για να υποστηριχθεί ένας σταθμός (με την κωδική ονομασία T-3) εγκατεστημένος σε παγόβουνο κοντά στο Βόρειο Πόλο. Το πρώτο αεροσκάφος LC-130 πέταξε το 1960 και σταδιακά αντικατέστησε το C-130D.

Στην Ανταρκτική, τα αεροσκάφη του USN επιχειρούν από το Christchurch της Νέας Ζηλανδίας τον Οκτώβριο κάθε έτους για να υποστηρίξουν τις θερινές, επιστημονικές έρευνες του Εθνικού Ιδρύματος Επιστημών, το οποίο και χρηματοδοτεί τις επιχειρήσεις "Παγόβουνο" του Ναυτικού. Η Ανταρκτική είναι το σκληρότερο περιβάλλον για τον Ηρακλή. Είναι μία από τις μεγάλες έρημους του κόσμου, δεχόμενη το πολύ 50,8 χιλιοστά ατμοσφαιρικής υγρασίας ετησίως. Οι επιχειρήσεις γίνονται σε πάγο, με υψόμετρο 12.000 πόδια από την επιφάνεια της θάλασσας. Η διαδρομή από το Christchurch της Νέας Ζηλανδίας μέχρι τη βάση McMurdo της Ανταρκτικής, (S 7752.8 E 16639.8, Var. 167E, UTC+12), είναι 2.000 μίλια και διαρκεί 7-9 ώρες ανάλογα με τους ανέμους. Η μεταβαλλόμενη επιφάνεια του πάγου, που συχνά χάνεται από το οπτικό πεδίο των χειριστών λόγω του χιονιού που παρασύρεται από τον άνεμο, αποτελεί φυσιολογική αιτία ζημιών στα αεροσκάφη.

Το πρώτο αεροσκάφος C-130D (από τα 12 που είχε δανείσει η Αεροπορία στο Ναυτικό) επιχειρήσε στην Ανταρκτική στις 23 Ιανουαρίου 1960, ενώ από το 1962 τη σκυτάλη παρέλαβαν τα LC-130 που ανήκαν στο Ναυτικό. Έγιναν αρκετά ατυχήματα, για τα οποία η κύρια αιτία είναι η αύξηση του φακέλου πτήσης σε συνθήκες που παλιότερα η πτήση θα ματαιωνόταν. Τον Φεβρουάριο του 1971, ένα αεροσκάφος προσέκρουσε σε τείχος παγωμένου χιονιού στη βάση McMurdo, ανεφλέγη και καταστράφηκε. Τον Δεκέμβριο του 1971, ένα αεροσκάφος ματαίωσε την απογείωση του λόγω μερικής αστοχίας του συστήματος JATO (αποκόλληση ρουκετών) και εγκαταλείφθηκε. Ο "διάδρομος" απογείωσης είχε υψόμετρο 7.300 πόδια και βρισκόταν στο Οροπέδιο της Ανατολικής Ανταρκτικής. Η ανάσυσή του έγινε τον Δεκέμβριο του 1986. Το αεροσκάφος επισκευάστηκε και επανήλθε σε υπηρεσία.

Το 1973, άλλο ένα αεροσκάφος συνετρίβη κοντά στο Νότιο Πόλο. Μία από τις πιο θεαματικές πτήσεις διάσωσης έγινε στις 4 Δεκεμβρίου 1967, όταν ένας Βρετανός επιστήμονας από το σταθμό Halley (S 7615.2 W 02533.3) τραυματίστηκε στη σπονδυλική του στήλη. Δύο αεροσκάφη απογειώθηκαν από το McMurdo το ένα 400 μίλια πίσω από το άλλο για να κάνει ραδιοζεύξη και σε περίπτωση ατυχήματος έρευνα και διάσωση και το άλλο για να καλύψει την απόσταση των 1.543 ναυτικών μιλίων μέχρι τον Halley Station. Επειδή ο πάγος στο "διάδρομο" του Halley Station, που δεν είχε χρησιμοποιηθεί για 10 χρόνια, ήταν πολύ σκληρός και τραχύς οι επιστήμονες έψαξαν, βρήκαν τον πιο ομαλό, πιθανό "διάδρομο" προσγείωσης και τον σημάδεψαν. Τελικά, ο Κυβερνήτης κατάφερε να προσγειωθεί ομαλά και να επιστρέψει με τον τραυματία.

Εξαιτίας αυτής της εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, τα πληρώματα του πέταξαν πάνω από περιοχές που δεν είχε ξαναδεί ανθρώπινο μάτι. Στις 20 Φεβρουαρίου 1998, έγινε στο Christchurch της Νέας Ζηλανδίας η τελετή παράδοσης της επιχειρησιακής διοίκησης του Ανταρκτικού προγράμματος των ΗΠΑ (USAP) από το Ναυτικό στην 109th Mobility Air Wing της New York Air National Guard. Το πρόγραμμα αυτό χρηματοδοτείται από το Εθνικό Ίδρυμα Επιστημών και περιλαμβάνει τις επιστήμες: μελέτης των παγετώνων, βιολογίας, ιατρικής, ωκεανογραφίας, μετεωρολογίας και αστροφυσικής.

MC-130 COMBAT TALON ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Τα αεροσκάφη αυτού του τύπου ανήκουν στην AFSOC (Air Force Special Operations Command) της Αεροπορίας των ΗΠΑ. Υποστηρίζουν αποστολές των ειδικών δυνάμεων όπως ρίψεις ακριβείας μικρών ομάδων με τα εφόδια τους πίσω από τις γραμμές του εχθρού και στη συνέχεια περισυλλογή τους.



Τα αεροσκάφη MC-130E και MC-130H "Combat Talon" διαθέτουν σύστημα περισυλλογής προσωπικού Fulton STAR, ραντάρ παρακολούθησης των ανωμαλιών του εδάφους, δορυφορικές ραδιοεπικοινωνίες, ραντάρ υπέρυθρης ακτινοβολίας εμπρόσθιας σάρωσης (FLIR), συσκευές ηλεκτρονικών αντιμέτρων (ECM), υπολογιστικό σύστημα ρίψεων από μικρό ύψος με μεγάλη ταχύτητα, σύστημα εκτόξευσης παραπλανητικών φωτοβολίδων, αερόφυλλων και βλημάτων αντι-ακτινοβολίας (απαραίτητα σε περιοχές πυραύλων SAM), αδρανειακό σύστημα ναυτιλίας (INS), δορυφορικό σύστημα ναυτιλίας (GPS), εξοπλισμό ψυχολογικού πολέμου και δυνατότητα να ανεφοδιάζονται στον αέρα. Όλα αυτά επιτρέπουν επιχειρήσεις παντός καιρού σε ύψος 250 ποδών από το έδαφος. Η πρώτη παράδοση έγινε το 1967. Το πλήρωμα αποτελείται από 8 άτομα: Κυβερνήτη, Συγκυβερνήτη, Ναυτίλο ειδικών επιχειρήσεων, Ναυτίλο αερομεταφορών, Μηχανικό, δύο Επόπτες Φορτώσεως και Χειριστή Συστημάτων Επικοινωνιών.

Τα αεροσκάφη MC-130P "Combat Shadow" έχουν ως επιπλέον αποστολή τους τον εναέριο ανεφοδιασμό των ελικοπτέρων της AFSOC. Ο ανεφοδιασμός γίνεται κατά τη διάρκεια νυκτερινών επιχειρήσεων μικρού ύψους. Τα πληρώματα φορούν διόπτρες νυκτός (κόστους 6.000 δολαρίων),

που τους επιτρέπουν την πραγματοποίηση ανεφοδιασμού σε απόλυτο σκοτάδι. Οι διόπτρες επίσης παρέχουν τη δυνατότητα να δει κάποιος κάτω από το μισοφέγγαρο, το τοπίο και το νερό με μεγάλη, λεπτομέρεια.



NC- 130 ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗΣ ΕΔΑΦΟΥΣ

Ένα NC-130B χρησιμοποιεί η NASA από το 1974 με 8 επιστήμονες για χαρτογράφηση εδάφους από μικρό ύψος, ενώ οι δορυφόροι καλύπτουν τη μεγάλη, συνολική εικόνα. Το πρόγραμμα αυτό ονομάζεται NASA EARTH SURVEY 2 και αφορά συλλογή στοιχείων για δασικές εκτάσεις, αγροτικές καλλιέργειες, χρήση και κάλυψη γης, υδρολογία και γεωλογία.

Όμως για τη NASA ανέκυψε ένα πρόβλημα. Πως να σιγουρευτεί ότι οι δορυφόροι παρατήρησης της γης αποκαλύπτουν την πραγματική εικόνα. Ξεκίνησε λοιπόν ένα πείραμα με σκοπό να προσδιορίσει εάν τα στοιχεία που δίνουν οι δορυφόροι (οι φωτογραφίες των Landsat για την εκδάσωση στον Αμαζόνιο στη Βραζιλία) απεικονίζουν με ακρίβεια τις συνθήκες στο έδαφος. Υπήρχε η υποψία πως οι δορυφόροι έχαναν μεγάλα κομμάτια δάσους, για τα οποία ήταν γνωστό ότι καταστράφηκαν από τις πυρκαγιές και την υλοτόμηση. Εάν αυτή η υποψία αποδεικνυόταν αληθινή αυτό σήμαινε πως οι δορυφορικά καταγεγραμμένες περιοχές εκδάσωσης, κύρια πηγή πληροφοριών για επιστήμονες και κυβερνήσεις, ήταν πολύ μικρότερες από τις πραγματικές.

Για το σκοπό αυτό συστήθηκαν ομάδες εδάφους από το Ινστιτούτο Περιβαλλοντικής Έρευνας του Αμαζονίου. Σε τρία χρόνια, οι ομάδες ερεύνησαν περιοχή 9.065.000 στρεμμάτων. Αποδείχτηκε πως οι δορυφορικές φωτογραφίες χάνουν, τουλάχιστον, τις μισές περιοχές που καταστράφηκαν ή έπαθαν ζημιές. Μικρές καταστροφές δάσους, όπως από ελαφριά υλοτόμηση ή φωτιές για τη δημιουργία βοσκοτόπων, καταγράφονταν μόνο εντός ενός έτους αφότου συνέβησαν. Μετά από αυτό το διάστημα η περιοχή είχε καλυφθεί με αναρριχώμενα φυτά και μικρά δέντρα παραπλανώντας έτσι τους δορυφόρους που καταγράφουν τη φασματική υπογραφή της βλάστησης εκλαμβάνοντας την ως πλούσιο δάσος. Ακόμα, οι δορυφορικοί χάρτες βλάστησης που δείχνουν τα όρια μεταξύ περιοχών με φυτείες και δάσος είναι ακριβείς μόνο κατά 70%. Αυτό συμβαίνει επειδή φυτείες και δάσος έχουν όμοια μήκη κύματος και έτσι εκλαμβάνονται ως το ίδιο είδος βλάστησης. Η επαλήθευση από το έδαφος έγινε προτεραιότητα για τη NASA καθώς εκτοξεύει το κόστους 11 δις δολαρίων Σύστημα Παρατήρησης της Γης (Earth Observing System), έναν στόλο 20 δορυφόρων που θα πραγματοποιήσουν μια μακροπρόθεσμη μελέτη του εδάφους, του αέρα, των υδάτων και των πάγων του πλανήτη. Κλειδί του συστήματος αποτελεί η συσκευή εκπομπής παλμικού laser (Vegetation Canopy Lidar - VCL) που πρόκειται να εκτοξευτεί το 2001.

Στο διάστημα 1997-1999, μια ομάδα επιστημόνων και μηχανικών από το Πανεπιστήμιο του Maryland και το Κέντρο Διαστημικής Πτήσης Goddard της NASA δοκίμασε μια εναέρια έκδοση του

VCL, πετώντας πάνω από διαφορετικούς τύπους εδάφους μέσα σε ένα αεροσκάφος C-130 εξοπλισμένο με ηλεκτρονικές συσκευές. Ο αισθητήρας laser απεικόνισης βλάστησης (Laser Vegetation Imaging Sensor - LVIS) λειτουργεί όπως θα λειτουργεί το δορυφορικό VCL. Εκπέμπει παλμούς laser στη γη και μετρά το χρόνο που απαιτείται μέχρι τα φωτόνια να επιστρέφουν στον ανιχνευτή. Η τεχνική, που λέγεται εκπομπή παλμικού laser, είναι ίδια με το ραντάρ εκτός από το ότι χρησιμοποιεί ακτίνες laser αντί για ραδιοκύματα. Η χρονομέτρηση των επιστροφών δίνει την απόσταση προς το στόχο.

Πριν από κάθε πτήση, η ομάδα προσδιορίζει με GPS τη θέση του τοπικού αεροδρομίου ώστε σε σχέση με αυτή να ορίσει ακριβώς τα ίχνη του laser σε κάθε διέλευση του αεροσκάφους. Μόλις το αεροσκάφος φτάσει το ύψος των 26.400 ή των 31.680 ποδών αρχίζει η συλλογή στοιχείων. Καθώς η ομάδα παρακολουθεί τις οθόνες, το αεροσκάφος πετάει μπρος και πίσω πάνω απ' τη περιοχή του στόχου, σαρώνοντας το έδαφος με παλμούς. Στο πάτωμα του αεροσκάφους έχει κατασκευαστεί μια μεγάλη, ορθογώνια τρύπα. Προεξέχοντας μέσω της τρύπας και σφηνωμένο σε χοντρό γυαλί βρίσκεται το laser, το 8 ιντσών τηλεσκόπιο που συλλέγει την ανακλώμενη ακτίνα και μία βιντεοκάμερα. Ένας υπολογιστής στο αεροσκάφος μετατρέπει τα ανακλώμενα φωτόνια σε μια κυματομορφή, ζωγραφίζοντας μια ανεπεξέργαστη εικόνα μιας συγκεκριμένης ζώνης δάσους. Το ίχνος της σάρωσης έχει εύρος μόνο 24 μέτρα, αλλά σε 10 δευτερόλεπτα μπορεί να χαρτογραφήσει μια ζώνη δάσους μεγέθους 855 στρεμμάτων χρησιμοποιώντας έναν ηλεκτροκίνητο καθρέπτη για γρήγορη αλλαγή κατεύθυνσης της δέσμης laser. Η σύνθεση των κυματομορφών, που λαμβάνονται από όλες τις ζώνες, δίνει μια τρισδιάστατη εικόνα του δάσους. Το LVIS, ακόμα και σε πυκνό δάσος, μπορεί να μετρήσει ύψη δέντρων με ακρίβεια ενός μέτρου, ύψος εδάφους με ακρίβεια δέκα εκατοστών και τη θέση ενός ίχνους με ακρίβεια έξι μέτρων.

RC-130 ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ



Δεκαπέντε αεροσκάφη C-130A, αφού εξοπλίστηκαν ειδικά, παραδόθηκαν ως RC-130A στην Αεροδιαστημική Υπηρεσία Χαρτογράφησης. Στον εξοπλισμό περιλαμβάνονταν φωτογραφικές μηχανές καθώς και σκοτεινός θάλαμος για εμφάνιση φωτογραφιών. Μπήκαν σε υπηρεσία το Μάρτιο του 1959 στην 1375th Mapping and Charting Squadron (Turner AFB, Georgia - USA). Το 1967, δύο αεροσκάφη RC-130A εξοπλίστηκαν με ένα μεγάλο ατρακτίδιο, (BIAS - Battlefield Illumination Airborne System) εξωτερικά της κάθε πλευράς του μπροστινού τμήματος της ατράκτου, που περιείχε 56 προβολείς συνολικής εντάσεως 6,14 εκατομμυρίων κεριών. Περιελάμβαναν, επίσης, αισθητήρες υπέρυθρης ακτινοβολίας. Αποστολή τους ήταν να φωτίζουν τους στόχους των αεροσκαφών κρούσης, που πετούσαν νυκτερινές αποστολές εγγύς αεροπορικής υποστήριξης στο Βιετνάμ. Επιχειρησιακά το όλο εγχείρημα αποδείχτηκε εξωπραγματικό, καθώς πετώντας σε μικρό

ύψος τα αεροσκάφη γίνονταν εύκολος στόχος των πυρών του εχθρού. Αεροσκάφη RC-130B πετούσαν μέχρι το 1972 αποστολές στην Κορεατική, Αποστρατικοποιημένη Ζώνη. Η 1375th Mapping and Charting Squadron διαλύθηκε τον Ιούνιο του 1972 και τα αεροσκάφη επανήλθαν σε διαμόρφωση C-130A.

VC-130

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΨΗΛΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ (VIP)

Τα αεροσκάφη αυτού του τύπου σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν αποκλειστικά για τη μεταφορά πολύ σημαντικών προσώπων. Από τις καινοτομίες τους ξεχωρίζουν: τα μεγαλύτερα, στενόμακρα παράθυρα της καμπίνας, τα καθίσματα τύπου αεροπορικών εταιρειών, η πρόσθετη ηχομόνωση, η μεγαλύτερη κουζίνα και οι περισσότερες ευκολίες υγιεινής. Το πρώτο αεροσκάφος παραδόθηκε το 1977 στη Σαουδική Αραβία.



WC-130H (65-0972)
WORLD AIR POWER JOURNAL: HERCULES (Aerospace Publishing Ltd.)

WC-130

ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΚΑΙΡΟΥ

Στο μάτι του τυφώνα* όλα είναι ήσυχα. Ξαφνικά, μια φιγούρα αναδύεται μέσα από ανέμους ταχύτητας 150 κόμβων που δείχνουν τη μανία του τυφώνα. Δεν είναι τίποτα υπερφυσικό, είναι απλώς μια διείσδυση ρουτίνας στην καταιγίδα για να συλλεχθούν στοιχεία για την κίνηση, τις διαστάσεις και την ένταση της. Οι αποστολές γίνονται για λογαριασμό της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας και της Εθνικής Διοίκησης Ωκεανών και Ατμόσφαιρας (NOAA) των ΗΠΑ. Περιλαμβάνουν παρακολούθηση τυφώνων και αναγνώριση καιρού στον Κόλπο του Μεξικού, την Αλάσκα, τον Ανατολικό και Κεντρικό Ειρηνικό, την Καραϊβική και τον Ατλαντικό. Περιλαμβάνουν, επίσης, συγκέντρωση καιρικών δεδομένων για τις υπερπόντιες μετασταθμεύσεις μαχητικών αεροσκαφών της Τακτικής Αεροπορικής Διοίκησης (TAC). Τα αεροσκάφη ανήκουν στην 53η Μοίρα Αναγνώρισης Καιρού της AFRES, που εδρεύει στην Keesler AFB (Mississippi, USA).

Μια αποστολή αναγνώρισης καιρού, κατά μέσο όρο, διαρκεί 11 ώρες και καλύπτει περίπου 3.500 μίλια. Για το λόγο αυτό το αεροσκάφος, εκτός από τις εξωτερικές δεξαμενές καυσίμων των πτερύγων, είναι εξοπλισμένο και με μια εσωτερική δεξαμενή χωρητικότητας 11.700 λιβρών. Στις πρώτες πτήσεις, που γίνονται σε ύψος 500 και 1500 ποδών, προσδιορίζεται το κέντρο του τροπικού κυκλώνα που βρίσκεται στο πρώτο στάδιο ανάπτυξης. Όταν αυτός ενισχυθεί, η διείσδυση στο μάτι ή τη δίνη του τυφώνα γίνεται σε ύψος 5.000 ή 10.000 ποδών κάθε δύο ώρες. Το αεροσκάφος πετάει

μια διαδρομή σχήματος Χ με σκέλη μήκους 100 μιλίων για να συλλεχθούν οι λεπτομερείς πληροφορίες για τη δομή του τυφώνα. Υπάρχει επικάλυψη αεροσκαφών σε 24ωρη βάση. Στο διάστημα Νοεμβρίου-Απριλίου, τα αεροσκάφη συλλέγουν στοιχεία μπροστά από τα καιρικά συστήματα ώστε να προβλεφθούν ισχυρές χιονοθύελλες. Για το σκοπό αυτό πετούν σε ύψος 30.000 ποδών, εκτοξεύοντας ραδιοβολίδες σε προκαθορισμένα ίχνη με απαιτούμενο, συνολικό χρόνο κάλυψης 6-11 ώρες. Το πρώτο αεροσκάφος αυτού του τύπου μπήκε σε υπηρεσία το 1962. Ο μεγαλύτερος κίνδυνος, που αντιμετωπίζει το αεροσκάφος, είναι οι πολύ δυνατές και απότομες μεταβολές της διεύθυνσης και της έντασης του ανέμου (wind shear).

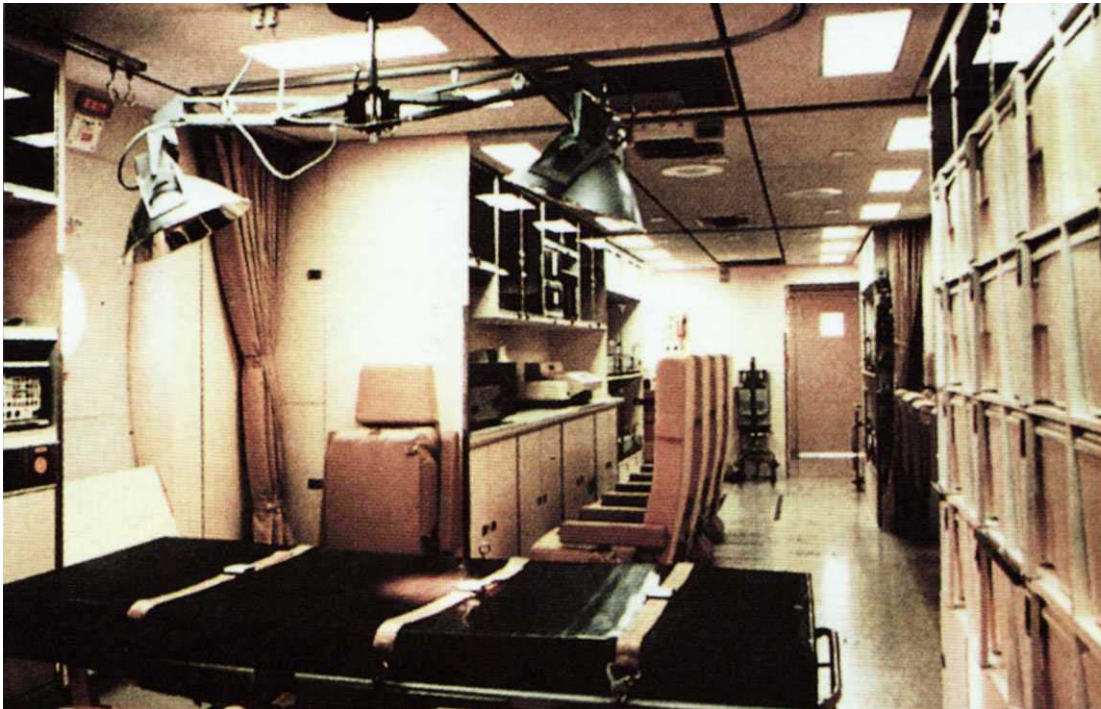
Το πλήρωμα του αεροσκάφους αποτελείται από 6 άτομα: Κυβερνήτη, Συγκυβερνήτη, Ναυτίλο, Μηχανικό, Αξιωματικό εναέριας αναγνώρισης καιρού και Χειριστή συστήματος εκτόξευσης ραδιοβολίδων. Ο αξιωματικός αναγνώρισης καιρού, με τη βοήθεια ειδικών συσκευών (ηλεκτρονικών και μετεωρολογικών αισθητήρων που είναι τοποθετημένοι στο χώρο φόρτωσης), πραγματοποιεί μετρήσεις της εξωτερικής θερμοκρασίας, του σημείου δρόσου (υγρασίας) και της βαρομετρικής πίεσης στο ύψος πτήσεως. Επίσης, αξιολογεί άλλες μετεωρολογικές συνθήκες όπως αναταράξεις, παγοποίηση, ορατότητα, τύπους και ποσότητα νεφών και ωκεάνιους ανέμους επιφανείας. Το σύστημα εκτόξευσης ραδιοβολίδων είναι ένα κυλινδρικό όργανο, εξοπλισμένο με ασύρματο υψηλών συχνοτήτων (HF) και αισθητήρες, οι οποίοι ελευθερώνονται από το πίσω τμήμα του αεροσκάφους κάθε 400 μίλια και σε κάθε πέρασμα μέσα από το μάτι του τυφώνα. Καθώς οι αισθητήρες κατεβαίνουν προς την επιφάνεια της θάλασσας, μετρούν και αναμεταδίδουν στο αεροσκάφος μια κατακόρυφη, ατμοσφαιρική τομή της θερμοκρασίας, της υγρασίας, της βαρομετρικής πίεσης και της διεύθυνσης και ταχύτητας του ανέμου καθ' ύψος. Επιβραδύνονται και σταθεροποιούνται με ένα μικρό αλεξίπτωτο. Ο χειριστής του συστήματος λαμβάνει, αναλύει και κωδικοποιεί τις πληροφορίες για εκπομπή στο Εθνικό Κέντρο Τυφώνων (Florida) μέσω δορυφόρου κάθε 30 δευτερόλεπτα. Οι πληροφορίες αυτές καθιστούν δυνατή την έγκαιρη προειδοποίηση για τυφώνες και αυξάνουν την ακρίβεια των προγνώσεων κατά 30%.



Αριστερά από την πόρτα εισόδου του πληρώματος υπάρχουν βαμμένα στην άτρακτο, κόκκινα τετράγωνα που συμβολίζουν αποστολές τυφώνων, των οποίων τα ονόματα είναι γραμμένα με μαύρα γράμματα. Επίσης, αναγράφεται και το έτος κάθε αποστολής. Ένα αεροσκάφος, το οποίο φωτογραφήθηκε στις 16 Ιουνίου 1980 (Dobbins AFB, Georgia, USA), είχε στο ενεργητικό του 20 αποστολές τυφώνων. Το αεροσκάφος ήταν ένα WC-130H της USAF με αριθμό 65-0964. Στις 13 Οκτωβρίου 1974, το αεροσκάφος WC-130H (65-0965) συνετρίβη κατά τη διείσδυση στον τυφώνα Bees στην περιοχή του Taiwan Strait.

Η Βρετανική Αεροπορία (RAF) διαθέτει το δικό της αεροσκάφος επιστημονικής, μετεωρολογικής έρευνας το οποίο διαφέρει αρκετά από τα αμερικανικά και ονομάζεται Hercules W2 Snoopy. Στο πλήρωμα περιλαμβάνεται επιστημονικό προσωπικό 4 ατόμων. Ένα προηγμένο σύστημα καταγραφής και επίδειξης πληροφοριών από τις συσκευές ναυτιλίας του αεροσκάφους υπάρχει στο

εργαστήριο στον χώρο του φορτίου. Ένα σύστημα τηλεόρασης κλειστού κυκλώματος παρέχει πληροφορίες για σχηματισμούς νεφών κατά μήκος του ίχνους πτήσεως του αεροσκάφους. Η πρώτη πτήση έγινε στις 21 Μαρτίου 1973. Ο γράφων είχε την τύχη να δει από κοντά το βρετανικό αεροσκάφος στο Ηράκλειο της Κρήτης και να ξεναγηθεί στο εσωτερικό του.



*Αποψη του χειρουργείου αεροσκάφους C-130H (ΑΕΗ)
Περιοδικό ΠΤΗΣΗ (Τεχνικές Εκδόσεις Α.Ε)*

C-130 H (ΑΕΗ) ΙΠΤΑΜΕΝΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Αποστολή αυτού του αεροσκάφους είναι η παροχή ιατρικών υπηρεσιών σε απομονωμένες περιοχές. Διαθέτει χειρουργείο, μονάδα εντατικής φροντίδας, αναισθησιολογικό και ακτινολογικό τμήμα. Επίσης, διαθέτει θερμοκοιτίδα, ηλεκτρονικό αναλυτή αίματος και αερίων, καρδιοσκόπιο και τράπεζα αίματος.

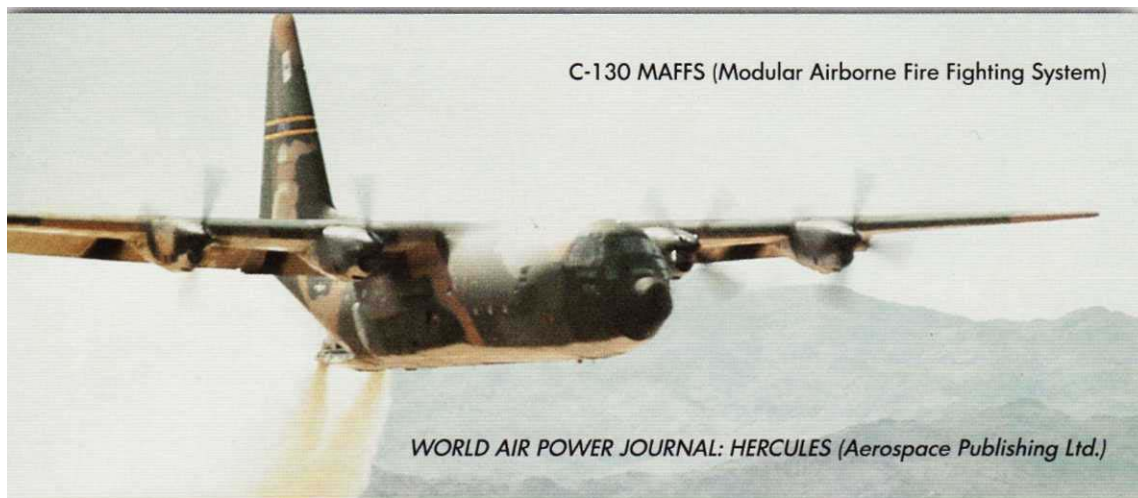
Λειτουργεί ως νοσοκομείο στο έδαφος χωρίς υποστήριξη για 72 ώρες. Μπορεί ακόμα να μεταδώσει στο νοσοκομείο-βάση όλα τα απαραίτητα στοιχεία για μία πλήρη διάγνωση μέσω υπολογιστή. Τρία κυκλώματα τηλεπικοινωνιών εξασφαλίζουν την πλήρη επαφή με το νοσοκομείο εδάφους, ανεξάρτητα αν το αεροπλάνο πετάει ή είναι προσγειωμένο. Διαθέτει δικό του ασθενοφόρο και δύο, βοηθητικές μονάδες ηλεκτρισμού και εξαερισμού.

Μπορεί να μεταφέρει 52 ασθενείς, περιλαμβανομένων 5 στην εντατική. Η Σαουδική Αραβία διαθέτει 8 ιπτάμενα νοσοκομεία. Η πρώτη παράδοση έγινε τον Σεπτέμβριο του 1980. Ο Ηρακλής προτιμήθηκε γιατί έχει τη δυνατότητα να καλύπτει μεγάλες αποστάσεις και να προσγειώνεται σε απροετοίμαστους διαδρόμους.

C-130H (MAFFS) ΑΡΘΡΩΤΟ ΙΠΤΑΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ

Το σύστημα αυτό, που είναι προσθαφαιρούμενο από το αεροσκάφος (ζυγίζει άδειο 10.550 λίβρες), έχει την ικανότητα ρίψης 19.500 λιβρών επιβραδυντικού υγρού σε 10 δευτερόλεπτα. Το υγρό ρίχνεται μπροστά από τη φωτιά και από πολλά αεροσκάφη με σκοπό να ανακόψει την πορεία της. Είναι αποτελεσματικό σε επίπεδα εδάφη και όταν τα αεροσκάφη είναι πολλά. Το αεροσκάφος κάνει μία δοκιμαστική διέλευση: επιλέγεται το σημείο αφέσεως, το ίχνος της τελικής προσέγγισης και το ίχνος διαφυγής σε σχέση με τα εμπόδια, γίνεται η διαμόρφωση του συστήματος και του αεροσκάφους και ακολουθεί η ρίψη. Πρέπει να τονισθεί ότι η αποστολή αυτή έχει ελάχιστα

περιθώρια λάθους καθόσον το αεροσκάφος πετάει χαμηλά με μεγάλο βάρος, ανοιχτή ράμπα και πολύ μικρές ταχύτητες. Το γεγονός αυτό μειώνει δραματικά τις επιδόσεις του αεροσκάφους. Η πρώτη πτήση έγινε τον Ιούλιο του 1971 στην Edwards AFB (California, ΗΠΑ).



C-130H - MP ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΡΙΠΟΛΙΑΣ

Διαθέτει θέσεις και χώρο ανάπαυσης για εφεδρικό πλήρωμα, παράθυρα παρατηρητών αντί για πόρτες ρίψεων αλεξιπτωτιστών, θέση παρατηρητή στη ράμπα που βλέπει πίσω, εκτοξευτήρα φωτιστικών βομβών, πακέτο εφοδίων διάσωσης, κάμερα, (συνδεδεμένη με το σύστημα ναυτιλίας του αεροσκάφους και τον υπολογιστή), ώστε να προβάλλονται στην εικόνα η θέση του αεροσκάφους και ο χρόνος. Το πρώτο αεροσκάφος αυτού του τύπου παραδόθηκε στη Μαλαισία το 1980.



ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΗΣ Η ΑΛΛΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ C-130 & L-100 ΞΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ

Ο Ηρακλής έχει μεταφέρει εφόδια σε όλες σχεδόν τις περιοχές του κόσμου, που επλήγησαν από θεομηνίες ή την λαίλαπα του πολέμου, τα τελευταία 40 χρόνια. Το ανθρώπινο πρόσωπο ενός πολεμιστή...

ΕΤΟΣ	ΧΩΡΑ	ΑΠΟΣΤΟΛΗ
1960	Χιλή	Σεισμός 9,5 R στο Puerto Montt, Valdivia, θάνατοι 5.700.
1965	Τσαντ	Στην πείνα μετά την ανεξαρτησία από τη Γαλλία.
1968	Ιταλία	Μετά τους σεισμούς της Σικελίας, θάνατοι 400.
1969	ΗΠΑ	Mississippi, Louisiana, μετά τον τυφώνα Camille, θάνατοι 256.
1970	Περου	Σεισμός 7,9 R στο βόρειο τμήμα, θάνατοι 67.000.
1972	Κολομβία	Απομάκρυνση 1.500 κατοίκων όταν πλημμύρισε ο ποταμός Putumayo και κατακλύστηκε η πόλη Puerto Asis.
1973	Νεπάλ	Στην πείνα εξαιτίας της πολιτικής αστάθειας.
1976	Τουρκία	Σεισμός 7,3 R στο ανατολικό τμήμα, θάνατοι 5.000.
1978	Ονδούρα	Μετά τον τυφώνα.
1980	Αϊτή	Μετά τον τυφώνα Allen, θάνατοι 259.
	Αλγερία	Μετά τον σεισμό των 7,3 R στο El Asnam, θάνατοι 5.000.
	Ιταλία	Naples, μετά το σεισμό στο Avellino, θάνατοι 3.000.
1984	Αιθιοπία	Στη διάρκεια του πολέμου ανεξαρτησίας της Ερυθραίας, θάνατοι 150.000.
1985	Μεξικό	Mexico City, σεισμός 8,1 R στην περιοχή Michoacan, θάνατοι 9.500.
	Αρμενία	Μετά το σεισμό.
	Χιλή	Μετά το σεισμό των 7,8 R, θάνατοι 177.
1986	Πακιστάν	Μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας.
	Ελ Σαλβαντόρ	Μετά το σεισμό των 7,0 R, θάνατοι 1.400.
	Καμερούν	Yaounde, έκρηξη αερίου ηφαιστειακής λίμνης Nyos, θάνατοι 1.700.
1988	Αρμενία	Yerevan, σεισμός 6,8 R, θάνατοι 25.000.
	Σουδάν	Khartoum, μετά τις πλημμύρες του ποταμού Γαλάζιου Νείλου.
	Μπανγκλαντές	Μετά τις πλημμύρες της περιόδου των μουσώνων.
	Τζαμάικα	Μετά τον τυφώνα Gilbert, θάνατοι 327.
1990	Αργεντινή	Μετά τις πλημμύρες.
	Ιράν	Μετά τον σεισμό των 7,7 R στην πόλη Rudbar, θάνατοι 50.000.
1991	Ιράν	Uromiyeh, μετά το σεισμό. Βοήθεια στους Κούρδους πρόσφυγες (1.000.000) του Ιράκ.
1992	Ουκρανία	Kiev, βοήθεια της Δύσης μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης.
	Βοσνία	Sarajevo, στους πολιορκημένους, θάνατοι 200.000.
	Σομαλία	Baidoa, στον εμφύλιο, θάνατοι 350.000.
	Τουρκία	Erzincan, σεισμός 6,2 R, θάνατοι 5.000.
	Αίγυπτος	Cairo, σεισμός 5,9 R, θάνατοι 600.
	ΗΠΑ	Florida, μετά τον τυφώνα Andrew, θάνατοι 50.

1993	Βοσνία	Ανθρωπιστική βοήθεια στα θύματα του εμφυλίου.
1994	Ζαΐρ	Goma, εμφύλιος στη Ρουάντα, θάνατοι 520.000, πρόσφυγες 1.180.000.
	Ρουάντα	Kamembe, ανθρωπιστική βοήθεια για τους πρόσφυγες.
	Αίγυπτος	Cairo, μετά τις πλημμύρες, θάνατοι 580.
1995	Τουρκία	Afyon, μετά τον σεισμό των 6,0 R στην περιοχή της πόλης Dinar.
	Γιουγκοσλαβία	Belgrade, βοήθεια στους πρόσφυγες του εμφυλίου.
	ΗΠΑ	St. Thomas, απομάκρυνση κατοίκων λόγω του τυφώνα Marilyn.
	Ιαπωνία	Kobe, μετά τον σεισμό των 7,2 R, θάνατοι 2.200.
1996	Ρωσία	St. Petersburg, μεταφορά νοσοκομειακού εξοπλισμού.
1997	Ζαΐρ	Kisangani, ανθρωπιστική βοήθεια - επαναπατρισμός προσφύγων της Ρουάντα.
	Αλβανία	Tirana, τρόφιμα και φάρμακα μετά την κατάρρευση των παρατραπεζών και υποστήριξη της πολυεθνικής δύναμης.
	Ιράν	Mashhad, μετά το σεισμό των 7,1 R με τους 2.400 νεκρούς και τους 40.000 τραυματίες.
	ΗΠΑ	Roswell (New Mexico), ρίψεις 28 τόνων σανού σε αποκλεισμένα από το χιόνι κοπάδια βοδιών.
1998	Σουδάν	Ρίψεις εφοδίων λόγω της πείνας που προκάλεσαν ο εμφύλιος και η ξηρασία.
	Ιταλία	Μεταφορά εθελοντών διάσωσης στη Νάπολη, μετά τις κατολισθήσεις λάσπης στο Sarno (28 χλμ ανατολικά) με αποτέλεσμα 145 νεκρούς και 2.000 άστεγους.
	Ερυθραία	Asmara, απομάκρυνση κατοίκων λόγω διασυνοριακών συγκρούσεων με την Αιθιοπία.
	Αλβανία	Tirana, ανθρωπιστική βοήθεια στους 13.000 πρόσφυγες από το Kosovo.
	Νέα Γουϊνέα	Μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας μετά τον καταστροφικό σεισμό (μεγέθους 7,0 R) της 17ης Ιουλίου και το παλιρροϊκό κύμα tsunami, που άφησε πίσω του 1.500 νεκρούς .
	Ονδούρα	Tegucigalpa, ανθρωπιστική βοήθεια μετά τον τυφώνα Mitch που άφησε πίσω του 10.000 νεκρούς.
1999	Αλβανία	Tirana, ανθρωπιστική βοήθεια στους πρόσφυγες από το Kosovo.
	Σκόπια	Ανθρωπιστική βοήθεια στους πρόσφυγες από το Kosovo.
	Τουρκία	Μετά τον καταστροφικό σεισμό των 7,4 R, που είχε σαν αποτέλεσμα 18.000 νεκρούς και 35.000 τραυματίες.
	Ανατ. Τιμόρ	Μετά την αιματηρή εξέγερση και τις εκλογές για ανεξαρτησία από την Ινδονησία.
2000	Μοζαμβίκη	Maputo, μετά τις καταστροφικές πλημμύρες του Φεβρουαρίου, που είχαν σαν αποτέλεσμα 70 νεκρούς και 1.000.000 άστεγους.
2001	Ινδία	Ahmadabad, μετά τον καταστροφικό σεισμό των 7,9 R με 25.000 νεκρούς.

Ο ΗΡΑΚΛΗΣ ΩΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ

Η κατασκευάστρια εταιρεία Lockheed, βλέποντας την επιτυχία του Ηρακλή και την αυξανόμενη κίνηση φορτίων αεροπορικώς, αποφάσισε να ζητήσει πιστοποίηση του αεροσκάφους ως πολιτικό στα μέσα της δεκαετίας του 1960. Αυτό θα εξασφάλιζε συνεχόμενη χρήση των αποσυρθέντων, στρατιωτικών αεροσκαφών και θα άνοιγε νέες αγορές για πωλήσεις της πολιτικής έκδοσης του αεροσκάφους. Συνολικά, κατασκευάστηκαν 116 πολιτικά αεροσκάφη Ηρακλής μέχρι το 1999. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από αεροπορικές εταιρείες, αρκετές κυβερνήσεις και πολεμικές αεροπορίες χρησιμοποιούν τις πολιτικές εκδόσεις του Ηρακλή.

L-100

Η πρώτη πτήση του έγινε στις 20 Απριλίου 1964. Το αεροσκάφος ήταν στην ουσία ένα C-130E χωρίς τα κάτω πλευρικά παράθυρα στον θάλαμο διακυβερνήσεως. Μπορεί να μεταφέρει 6 εμπορικές παλέτες φορτίου. Η πιστοποίηση από την FAA (Αμερικανική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) δόθηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1965. Το πρώτο αεροσκάφος παραδόθηκε στην Alaska Airlines στις 8 Μαρτίου 1965. Καθιερώθηκε υποστηρίζοντας τις δραστηριότητες εξόρυξης πετρελαίου στην Αλάσκα (βόρειο τμήμα) το 1967. Συνολικά, κατασκευάστηκαν 22 αεροσκάφη αυτού του τύπου. Η παραγωγή του σταμάτησε το 1968.



L-100-20

Το αεροσκάφος αυτό είναι μακρύτερο κατά 2,54 μέτρα από το L-100 και μπορεί να μεταφέρει 7 εμπορικές παλέτες φορτίου. Η πρώτη πτήση του έγινε στις 19 Απριλίου 1968. Η πιστοποίηση από την FAA δόθηκε στις 4 Οκτωβρίου 1968. Μπήκε σε υπηρεσία στις 11 Οκτωβρίου 1968 με την εταιρεία Interior Airways. Συνολικά, κατασκευάστηκαν 27 αεροσκάφη αυτού του τύπου. Η παραγωγή του σταμάτησε το 1980.



L-100-30

Το αεροσκάφος αυτό είναι μακρύτερο κατά 2,04 μέτρα από το L-100-20 και κατά 4,58 μέτρα από τα L-100, C-130A, C-130B, C-130E, C-130H. Μπορεί να μεταφέρει 8 εμπορικές παλέτες φορτίου. Το πρώτο αεροσκάφος παραδόθηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1970 στην εταιρεία Saturn Airways. Συνολικά, μέχρι και το Σεπτέμβριο του 1994 κατασκευάστηκαν 67 αεροσκάφη αυτού του τύπου. Η εταιρεία Merpati Nusantara Airlines, με έδρα την Ινδονησία, παρέλαβε τα δύο, πρώτα αεροσκάφη L-100-30 ειδικά κατασκευασμένα εξ αρχής για μεταφορά επιβατών από αεροπορική εταιρεία. Τα δύο αυτά αεροσκάφη εκτός από τα συνεχόμενα, εξωτερικά παράθυρα που διαθέτουν, μεταφέρουν 97 επιβάτες με τις ίδιες ακριβώς ανέσεις των αεροσκαφών τζετ της πολιτικής αεροπορίας. Το πρώτο αεροσκάφος παρελήφθη τον Αύγουστο του 1991, ενώ το δεύτερο τον Απρίλιο του 1992.



ΜΑΚΡΥΤΕΡΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΣ ΗΡΑΚΛΗΣ HERCULES C. Mk 3 P

Το 1978, ύστερα από την πετυχημένη εξέλιξη των πολιτικών εκδόσεων του L-100-20 και του L-100-30 με την πρόσθεση δακτυλίων για την αύξηση του μήκους της ατράκτου, το Βρετανικό Υπουργείο Άμυνας αποφάσισε την επιμήκυνση 30 αεροσκαφών C-130K, ώστε να αυξηθεί ο όγκος του χώρου φόρτωσης κατά 37%. Η μετατροπή του πρώτου αεροσκάφους έγινε στη Lockheed και το αεροσκάφος πέταξε για πρώτη φορά στις 3 Δεκεμβρίου 1979. Οι μετατροπές των υπολοίπων 29 αεροσκαφών C-130K έγιναν στη Βρετανία και ολοκληρώθηκαν τον Νοέμβριο του 1985. Τα τροποποιημένα αεροσκάφη ονομάστηκαν Hercules C. Mk 3P και μεταφέρουν 7 παλέτες φορτίου ή 128 στρατιώτες ή 92 αλεξιπτωτιστές ή 97 ασθενείς σε φορεία έναντι 5 παλετών ή 92 στρατιωτών ή 64 αλεξιπτωτιστών ή 74 ασθενών σε φορεία, των κανονικού μήκους αεροσκαφών C. Mk 1P (C-130K). Όλα τα αεροσκάφη εξοπλίστηκαν, επίσης, με σωλήνα ανεφοδιασμού εν πτήση.



*Επιμήκυνση αεροσκάφους C-130K της Βρετανικής αεροπορίας (RAF)
Marshall of Cambridge Engineering Company*

C-130 H-30

Η επιτυχία της πολιτικής έκδοσης L-100-30 παρακίνησε και τους στρατιωτικούς αγοραστές. Έτσι με τη σειρά της και η στρατιωτική έκδοση του Ηρακλή επιμηκύνθηκε και άλλαξε όνομα. Το νέο αεροσκάφος ονομάστηκε C-130H-30 και μεταφέρει 7 παλέτες φορτίου έναντι 5 των άλλων μοντέλων. Το 1980, η Ινδονησία έγινε ο πρώτος αγοραστής του τύπου. Μέχρι το Σεπτέμβριο του 1994 είχαν κατασκευαστεί συνολικά 56 αεροσκάφη αυτού του τύπου.



*Cameroon Air Force C-130H-30
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)*

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΗΚΟΥΣ ΑΤΡΑΚΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΗΡΑΚΛΗΣ

34,37 μέτρα	C-130H-30, C-130J-30, L-100-30
32,33 μέτρα	L-100-20
29,79 μέτρα	C-130A, C-130B, C-130E, C-130H, C-130J, L-100

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΗΡΑΚΛΗΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΕΔΡΑ
01. ADVANCED LEASING CORP.	USA
02. AIR ALGERIE	ALGERIA
03. AIR GABON	GABON
04. ANGOLA AIRLINES	ANGOLA
05. CHINA GENERAL AVIATION CORP.	CHINA
06. ETHIOPIAN AIRLINES CORP.	ETHIOPIA
07. FRAME AIR	INDONESIA
08. HEAVYLIFT CARGO AIRLINES	UK
09. JAMAHIRIYA AIR TRANSPORT	LIBYA
10. JET FRET	FRANCE
11. MARKAIR INC.	USA
12. MERPATI NUSANTARA AIRLINES	INDONESIA
13. NWT AIR (NORTHWEST TERRITORIAL AIRWAYS LTD)	CANADA
14. PELITA AIR SERVICE	INDONESIA
15. PETROLEOS MEXICANOS	MEXICO
16. SAFAIR FREIGHTERS (PTY) LTD	SOUTH AFRICA
17. SCHREINER AIRWAYS BV	NETHERLANDS
18. SOUTHERN AIR TRANSPORT INC.	USA
19. TEPPER AVIATION	USA
20. TRANSAFRIK	SAO TOME AND PRINCIPE
21. UGANDA AIR CARGO	UGANDA
22. UNITED ARAB AIRLINES	LIBYA
23. WORLDWIDE TRADING	USA

ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΧΩΡΙΣ ΤΡΟΧΟΥΣ

Στις 26 Οκτωβρίου 1956, ένα αεροσκάφος C-130A εκτελούσε πτήση επίδειξης ρίψεων 64 αλεξιπτωτιστών, μεταφέροντας επίσης πέντε αξιωματικούς του στρατού των ΗΠΑ που θα αξιολογούσαν τα συστήματα ρίψεων. Περιοχή ρίψεων ήταν το Fort Bragg (North Carolina). Μετά το τέλος των ρίψεων και ενώ το αεροσκάφος προσέγγιζε για προσγείωση στην Pope AFB (North Carolina), ο κυβερνήτης διαπίστωσε ότι το σύστημα προσγείωσης δεν κατέβαινε (ούτε χειροκίνητα). Οι προσπάθειες να κατεβεί το σύστημα συνεχίζονταν και ενώ το αεροσκάφος πετούσε για να καταναλώσει τα καύσιμα. Έχοντας μόλις τα απαραίτητα καύσιμα για την προσγείωση, το αεροσκάφος άρχισε την κάθοδο στην μακρά τελική (ευθεία του διαδρόμου). Λίγο πριν την επαφή με το διάδρομο, η διεύθυνση του ανέμου άλλαξε κατά 180 μοίρες και ο πύργος ελέγχου συμβούλεψε επανακύκλωση. Ο κυβερνήτης πετώντας μία από τις πιο κλειστές στροφές, που είδε αυτό το αεροδρόμιο, προσγείωσε το αεροσκάφος με το σύστημα προσγείωσης επάνω, με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία ενώ ο διάδρομος είχε καλυφθεί με αφρό. Μέσα σε έναν καταιγισμό από σπίντες, το αεροσκάφος χρειάστηκε 1.200 πόδια διαδρόμου μέχρι να ακινητοποιηθεί πάνω στην κεντρική γραμμή. Δεν υπήρξε πυρκαγιά και οι ζημιές ήταν ελάχιστες. Το αεροσκάφος επισκευάστηκε και επανήλθε σε υπηρεσία μετά από 10 μέρες.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΝΤΑΣ ΤΟΝ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟ (1958)

Τον Μάιο του 1958, ο τότε αντιπρόεδρος των ΗΠΑ Richard Nixon επρόκειτο να επισκεφθεί το Caracas (Βενεζουέλα). Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια του μεταφέρθηκαν με αεροσκάφη Ηρακλής στο Πουέρτο Ρίκο, 600 αλεξιπτωτιστές του 101ου Συντάγματος Αλεξιπτωτιστών (Fort Campbell, Kentucky), τζιπ, φορτηγά, ασθενοφόρα, πυροβόλα, καύσιμα και ένα ελικόπτερο. Η δύναμη αυτή παρέμεινε σε ετοιμότητα μέχρι την αναχώρηση του αντιπροέδρου για τις ΗΠΑ οπότε τα αεροσκάφη επέστρεψαν στη βάση τους.

ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ (1958)

Τον Ιούλιο του 1958, η επανάσταση που έγινε στο Ιράκ ανάγκασε τον πρόεδρο του Λιβάνου να ζητήσει την προστασία των ΗΠΑ, προκειμένου να αποφύγει μία παρόμοια κατάσταση στη χώρα του. Αμέσως, 100 μαχητικά και βομβαρδιστικά αεροσκάφη, (που έτυχε να συμμετέχουν στην άσκηση Trade Wind), μεταστάθμευσαν στην Τουρκία. Ταυτόχρονα, πεζοναύτες αποβιβάστηκαν στη Βηρυτό. Αεροσκάφη C-130A από την Ευρώπη και τις ΗΠΑ κατευθύνθηκαν προς τη Μέση Ανατολή μεταφέροντας στρατιώτες, τεχνικούς για την εξυπηρέτηση των μαχητικών και βομβαρδιστικών αεροσκαφών καθώς και υλικά. Στις 11 μέρες που διήρκεσε η αποστολή, μεταφέρθηκε συνολικό φορτίο 8.000.000 λιβρών.

ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΤΑΪΒΑΝ (1958)

Η Κίνα χρησιμοποιούσε, ήδη, μεγάφωνα για να μιλήσει δημόσια στους κινέζους εθνικιστές των νησιών Quemoy και Matsu στα στενά της τότε Formosa. Στις 23 Αυγούστου 1958, άρχισε να βάλλει με το πυροβολικό εναντίων των νησιών, ενώ στις 24 Αυγούστου, αεροσκάφη MiG-17 έλαβαν μέρος σε αποστολές πολυβολισμού. Αμέσως, το ναυτικό των ΗΠΑ προωθήθηκε στην περιοχή ενώ μαχητικά και βομβαρδιστικά αεροσκάφη μεταστάθμευσαν στην Ταϊβάν, την Ιαπωνία και τις Φιλιπίνες. Τα αεροσκάφη Ηρακλής δεν υστέρησαν καθόλου. Στα αρχικά στάδια της κρίσης τα αεροσκάφη της βάσης Ashiya (Ιαπωνία) μετέφεραν στην Ταϊβάν προσωπικό και υλικά. Επίσης, 17 αεροσκάφη C-130A αναχώρησαν στις 29 Αυγούστου από την Sewart AFB (Tennessee, ΗΠΑ) πετώντας πάνω από τον Ειρηνικό Ωκεανό και μέσω της Hickam AFB (Χαβάνη) και της Kwajalein Atoll (Νησιά Μάρσαλ) έφτασαν στην Clark AB (Φιλιππίνες), όπου έμειναν μέχρι τα Χριστούγεννα. Η μεταστάθμευση αφορούσε ολόκληρη την 50η Μοίρα Μεταφοράς Στρατευμάτων. Μετά την μεγάλη, αμερικανική κινητοποίηση, η Κίνα υποχώρησε και τα αεροσκάφη επέστρεψαν στις ΗΠΑ.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ STBARNUM (1957-1960)



*C-130A (55-0024) στην Ashiya AB (Ιαπωνία) στη διάρκεια της κρίσης των Στενών της Ταϊβάν (1958)
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)*

Κάτω από το C-130A, λιγοστά φώτα έλαμπαν από την ορεινή επαρχία Kham του Θιβέτ. Αλλά πάνω από το αεροσκάφος ο φωτισμός ήταν εντυπωσιακός. Η πανσέληνος φώτιζε τα Ιμαλάια και έδινε μια ανταύγεια φαντάσματος στο αεροσκάφος, από το οποίο είχαν αφαιρεθεί όλα τα διακριτικά. Καθώς ο Ηρακλής άρχιζε την κάθοδο, το πλήρωμα του έψαχνε το έδαφος για μία φωτιά σχήματος T. Μόλις την εντόπισαν, ο κυβερνήτης ευθυγράμμισε το αεροσκάφος για να ελευθερώσει το φορτίο του: πάνω από 20.000 λίβρες όπλων, πυρομαχικών, εφοδίων και δώδεκα, Θιβετιανοί κομάντος, εκπαιδευμένοι από την CIA (Central Intelligence Agency), για μια αποστολή από την οποία οι περισσότεροι δεν θα επιζούσαν. Έξι λεπτά πριν τη ρίψη, άναψε το κόκκινο φως στο χώρο του φορτίου, που σήμαινε ότι το αεροσκάφος αποσυμπιέστηκε και ότι οι επόπτες φόρτωσης έπρεπε να χρησιμοποιήσουν τις φορητές φιάλες οξυγόνου και να κατεβάσουν τη ράμπα. Πάνω από τη ζώνη ρίψεως, ο ναυτίλος έδωσε το πράσινο φως, ήχησε ένα κουδούνι και ο κυβερνήτης άρχισε να ανασηκώνει το ρύγχος του αεροσκάφους. Οι επόπτες φόρτωσης κόβουν τους ιμάντες που συγκρατούν το φορτίο και η μάζα του οπλισμού φεύγει έξω από το αεροσκάφος, με θόρυβο όμοιο με ενός φορτηγού τρένου. Οι κομάντος ακολουθούν το φορτίο έξω από την πόρτα και μέσα στη νύχτα. Η όλη διαδικασία κράτησε μόνο λίγα δευτερόλεπτα και ο κυβερνήτης A. L. Judkins έστρεψε το αεροσκάφος νότια προς την Ταϊλάνδη.

Τον Αύγουστο του 1950, τα κινεζικά στρατεύματα κατέλαβαν αστραπιαία το Θιβέτ και επέβαλλαν αναγκαστική απαλλοτρίωση των αγρών. Καθώς οι μάχες κλιμακώθηκαν στα μέσα της δεκαετίας του '50, οι αρχηγοί της Θιβετιανής αντίστασης ήρθαν σε επαφή με τη CIA και ζήτησαν τη βοήθεια της κυβέρνησης των ΗΠΑ. Το 1957, ο πρόεδρος Eisenhower έδωσε την έγκριση του και η CIA ανέλαβε να διερευνήσει τη δυνατότητα παροχής εφοδίων σε ομάδες ανταρτών με την πραγματοποίηση μυστικών ρίψεων από αέρος. Σκοπός ήταν να βοηθήσουν τις τοπικές δυνάμεις που στραγγαλιζόνταν από την κινεζική κατοχή. Στο διάστημα 1957-1960, η CIA πραγματοποίησε 40 αποστολές, κατά τις οποίες έγιναν ρίψεις φορτίου 400 τόνων προς τους μαχητές της αντίστασης του Θιβέτ. Επιχειρησιακά, επρόκειτο για την πιο απαιτητική αποστολή που ανέλαβε ποτέ η μυστική αεροπορία της CIA. Οι αποστάσεις, το ύψος και η έλλειψη ναυτιλιακών βοηθημάτων αποτελούσαν καθημερινότητα. Στα πρώτα της στάδια, η επιχείρηση γινόταν με αεροσκάφη B-17, C-46, C-47 και C-118.

Το 1958, ο πρόεδρος Eisenhower ενέκρινε τη συνέχιση της υποστήριξης προς την αντίσταση, που περιλάμβανε ρίψεις εφοδίων και εκπαίδευση ανταρτών. Το 1959, η επιχείρηση μπήκε σε νέα

φάση. Μετά τη διαφυγή του ηγέτη Dalai Lama από το Θιβέτ, ο πρόεδρος Eisenhower ενέκρινε μια μεγάλη επέκταση της επιχείρησης.

Για να μεταφέρει από τις ΗΠΑ στο Θιβέτ 700 εκπαιδευμένους αντάρτες, η CIA χρησιμοποίησε αεροσκάφη C-130A της USAF από την 315η Πτέρυγα Μεταφοράς Στρατιωτών, που έδρευε στην Αεροπορική Βάση Naha (Okinawa, Ιαπωνία). Τα αεροσκάφη Ηρακλής μπορούσαν να μεταφέρουν βαρύτερο φορτίο από τα παλαιότερα, πετώντας χωρίς στάση από την Takhlī (Ταϊλάνδη) που βρισκόταν 60 μίλια βόρεια από τη Bangkok. Τα αεροσκάφη Ηρακλής άρχισαν τις ρίψεις εφοδίων τον Ιούλιο του 1959. Το Νοέμβριο και Δεκέμβριο του ιδίου έτους έγιναν οι πρώτες ρίψεις προσωπικού.

Η σχεδίαση της αποστολής άρχιζε όταν μια ομάδα ανταρτών στο έδαφος του Θιβέτ έδινε με τον ασύρματο την απαίτηση για ρίψη, καθορίζοντας μία κύρια και μία εναλλακτική ζώνη. Χρησιμοποιώντας φωτογραφίες που τράβηξαν τα κατασκοπευτικά αεροσκάφη U-2, οι ειδικοί της CIA σχεδίαζαν μία διαδρομή μετάβασης προς τη ζώνη και μία επιστροφής στη βάση. Ταυτόχρονα, υπολόγιζαν την εχθρική απειλή για τα αεροσκάφη, καθόριζαν το φορτίο και μελετούσαν τον καιρό. Ο Jim Keck, ναυτίλος της USAF θυμάται:

"Τα αεροσκάφη είχαν ραντάρ αλλά δεν υπήρχαν άλλοι τρόποι ναυτιλίας εκτός από την αστροναυτιλία, την αναμέτρηση και βέβαια τη ναυτιλία όψεως: κοιτάζοντας έξω από τον θάλαμο διακυβέρνησης και προσπαθώντας να προσδιορίσεις τη θέση σου σε σχέση με χαρακτηριστικά του εδάφους. Δεν υπήρχαν ραδιοβοηθήματα, δεν υπήρχε τίποτα. Οι αεροναυτιλιακοί χάρτες είχαν λευκές κηλίδες αντί για χρώματα και αυτό σήμαινε πως δεν υπήρχαν διαθέσιμες, ακριβείς πληροφορίες. Επίσης, οι χάρτες δεν ενώνονταν ακριβώς μεταξύ τους με αποτέλεσμα να μην τους έχουμε και πολλή εμπιστοσύνη".

Το μεγαλύτερο πρόβλημα προήλθε από το ραντάρ APN-59 των C-130A. Αν και ήταν αναγκαίο για τη ναυτιλία διαδρομής, χαλούσε συχνά και προκαλούσε ματαιώσεις αποστολών. Επίσης, οι μεγάλες απαιτήσεις της διαδρομής σε καύσιμα (40.000 λίβρες) σήμαιναν ότι μόνο 26.000 λίβρες φορτίου (προσωπικού και εφοδίων) μπορούσαν να μεταφερθούν, αυξάνοντας έτσι τον αριθμό των αποστολών.

Το πρόβλημα του ραντάρ έλυσαν οι τεχνικοί επικοινωνιών της CIA, οι οποίοι το εντόπισαν στο ηλεκτρικό σύστημα του αεροσκάφους. Για να αυξήσουν το μέγιστο βάρος απογειώσεως που ήταν 124.000 λίβρες, οι υπεύθυνοι της επιχείρησης συμβουλευτήκαν την κατασκευάστρια εταιρεία Lockheed. Από αυτήν έμαθαν ότι ο περιορισμός του βάρους είχε να κάνει με τα πλευρικά φορτία που δεχόταν το σύστημα προσγείωσης κατά την τροχοδρόμηση και όχι με τις επιδόσεις των κινητήρων. Έβαζαν λοιπόν τα αεροσκάφη στην αρχή του διαδρόμου και μετά τα γέμιζαν με καύσιμα. Αυτό επέτρεψε την αύξηση του βάρους απογειώσεως στις 135.000 λίβρες, με αποτέλεσμα να μεταφέρουν επιπλέον 11.000 λίβρες φορτίου.

Τα αεροσκάφη προγραμματίζονταν για νυκτερινή αποστολή ανά τρία και απογειώνονταν με διαχωρισμό 15 λεπτών. Το πρώτο αεροσκάφος που με τη μέθοδο step-climb, (σταδιακή άνοδος στο εκάστοτε μεγαλύτερο ύψος, που επιτρέπουν το βάρος του αεροσκάφους και η εξωτερική θερμοκρασία αέρος), ανέβαινε μέχρι και στο ύψος των 33.000 ποδών, ανάλογα και με τους ανέμους, διασταύρωνε το σούρουπο την επικράτεια της Μπούρμα. Στη συνέχεια, διασχίζοντας τη χώρα κατευθυνόταν στην Ινδία. Μετά τη διασταύρωση του ποταμού Brahmaputra στο Θιβέτ, τα πληρώματα βασίζονταν στη ναυτιλία με το ραντάρ. Καθώς το αεροσκάφος διασταύρωνε τα Ιμαλάια, ένας ναυτίλος παρέμενε προσηλωμένος στο ραντάρ ενώ ένας δεύτερος έκανε σκοπεύσεις αστεριών με τον εξάντα (αστροναυτιλία). Πολλές από τις πτήσεις ήταν μεγάλες σε διάρκεια αλλά το σκηνικό ήταν εντυπωσιακό. Όλες οι πτήσεις γίνονταν με πανσέληνο, υπήρχε κρυστάλλινη διαύγεια στην ατμόσφαιρα και σε μερικές περιπτώσεις νόμιζε κανείς ότι μπορούσε να αγγίξει τα Ιμαλάια. Οι ρίψεις γίνονταν σε ύψος 1.000 ποδών από το έδαφος.

ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΙΝΔΙΑΣ - ΠΑΚΙΣΤΑΝ (1965)

Τα προβλήματα άρχισαν όταν η Ινδία απαγόρευσε στα Πακιστανικά αεροσκάφη να πετούν στον εναέριο χώρο της, στήνοντας αερογέφυρα ανεφοδιασμού ανάμεσα στο δυτικό και το ανατολικό Πακιστάν. Κατόπιν αυτού, τα αεροσκάφη C-130B της Πακιστανικής Αεροπορίας πετούσαν πάνω

από την Αραβική Θάλασσα, στα όρια της Σρι Λάνκα και κατά μήκος του Κόλπου της Βεγγάλης μέχρι το σημερινό Μπανγκλαντές. Επιπλέον, έπρεπε να μεταφέρουν εφόδια στο βόρειο-ανατολικό Πακιστάν.

Τα πληρώματα αντιλήφθηκαν γρήγορα πως οι αναπτύξεις (νεφών) δημιουργούσαν σοβαρό πρόβλημα και πως σύντομα δεν θα ήταν δυνατή η εκτέλεση αποστολών την ημέρα. Άρχισαν λοιπόν να προετοιμάζονται για νυκτερινές ρίψεις. Το ραντάρ του αεροσκάφους αποτελούσε το κλειδί για την αποφυγή καιρού, χρειαζόταν όμως ακριβέστατη ναυτιλία.

Τον Αύγουστο του 1965, η Ινδία απέκλεισε την περιοχή του Κασμίρ με σκοπό να σταματήσει την διείσδυση δυνάμεων Mujahid. Αμέσως παρουσιάστηκε η απαίτηση για ρίψεις εφοδίων. Οι ρίψεις έγιναν στις 23 Αυγούστου 1965 με επιτυχία, αν και τα πληρώματα αντιμετώπισαν κάποιες εξαιρετικά δύσκολες στιγμές κατά την κρίσιμη φάση της άφησης των φορτίων. Εκτός αυτού, ένα φορτίο 28.000 λιβρών που περιελάμβανε όπλα, πυρομαχικά και τρόφιμα έπεσε μισό μίλι έξω από τη ζώνη ρίψεων στη δεύτερη προσπάθεια, αφού τα καταιγιδοφόρα νέφη και οι ισχυρές αναταράξεις έριξαν την ταχύτητα του αεροσκάφους κάτω από τους 100 κόμβους στην πρώτη προσπάθεια. Η ταχύτητα αυτή πλησίαζε αυτήν της απώλειας στήριξης, ενώ δεν βοηθούσε καθόλου το γεγονός ότι το αεροσκάφος πετούσε κάτω από τις βουνοκορφές και υπήρχε πάντα η πιθανότητα να χτυπήσει σε κάποια από αυτές. Εκείνο που χειρότερευε την κατάσταση ήταν το γεγονός πως θα πετούσαν σχεδόν στα τυφλά αν χρειαζόταν να επανακυκλώσουν και λόγω αναταράξεων υπήρχε ο κίνδυνος να χαθεί η εικόνα του ραντάρ. Τελικά, η επιδεξιότητα των πληρωμάτων και η καλή τύχη βοήθησαν στο να ολοκληρωθεί η δεύτερη προσπάθεια.

Ο πόλεμος μεγάλης κλίμακας άρχισε στις 6 Σεπτεμβρίου 1965 και τελείωσε στις 23 Σεπτεμβρίου 1965. Στις 7 Σεπτεμβρίου, τρία αεροσκάφη Ηρακλής πραγματοποίησαν νυκτερινές ρίψεις (60 αλεξιπτωτιστών το καθένα) προσεγγίζοντας ανεξάρτητα στις 02:10 σε τρεις κυρίες βάσεις της Ινδικής Αεροπορίας (Adampur, Halwara, Pathankot). Οι αλεξιπτωτιστές, των οποίων αποστολή ήταν το σαμποτάζ, έπεσαν δύο μίλια μακριά από τους στόχους. Παρόλο που απέτυχαν στην αποστολή τους, η παρουσία τους προκάλεσε πανικό στην Ινδική Αεροπορία με αποτέλεσμα να κλείσει μία από αυτές τις βάσεις. Ταυτόχρονα, άρχισε να βρίσκει έδαφος η ιδέα της χρησιμοποίησης του αεροσκάφους για ρίψεις παλετών με βόμβες στα σύνορα Ινδίας - Πακιστάν.

Στις 9 και 10 Σεπτεμβρίου, έγιναν δοκιμαστικές ρίψεις βομβών των 1.000 λιβρών. Επειδή όμως το αεροσκάφος θα έπρεπε να παραμείνει πάνω από τον στόχο μόνο για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο, οι ρίψεις θα έπρεπε να γίνουν με μεγαλύτερη ταχύτητα. Αυτό κατορθώθηκε όταν, αφαιρώντας τελείως τη ράμπα του αεροσκάφους, μπορούσε να γίνει ρίψη με ταχύτητα 280 κόμβων πράγμα που παρουσιάστηκε σε επίδειξη.

Στις 12 Σεπτεμβρίου, ένα αεροσκάφος C-130B απογειώθηκε με 18 βόμβες των 1.000 λιβρών και προορισμό τη βάση Pathankot. Αρχικά, έταξε σε ύψος 300 ποδών για να αποφύγει εντοπισμό από εχθρικά ραντάρ. Στη συνέχεια, άρχισε άνοδο για τα 8.000 πόδια, ύψος από το οποίο θα γινόταν η ρίψη. Ακριβώς 40 δευτερόλεπτα πριν την άφηση, ο κυβερνήτης είδε τα φώτα ναυτιλίας ενός μαχητικού αεροσκάφους αλλά δεν απέσπασε την προσοχή του από την πτήση. Μετά την άφηση των βομβών, ζήτησε από τον loadmaster να ελέγξει την ώρα έξι από το σημείο της ράμπας (που έλειπε). Σε λίγα δευτερόλεπτα πήρε την απάντηση ότι τους ακολουθούσε ένα αεροσκάφος χωρίς φώτα. Ο κυβερνήτης ελάττωσε την ταχύτητα στους 160 κόμβους πριν αρχίσει στροφή 3g. Το εχθρικό μαχητικό, μη μπορώντας να κάνει το ίδιο, προσπέρασε ελαφρώς κάτω από τον Ηρακλή. Ο Ηρακλής με την στροφή πέρασε ακριβώς πάνω από το αεροδρόμιο - στόχο, με αποτέλεσμα να εκτεθεί σε μπαράζ αντιαεροπορικών χωρίς ευτυχώς να καταρριφθεί. Μετά την προσγείωση διαπιστώθηκε πως είχε χτυπηθεί στο ακροπτερύγιο από σφαίρα διαμέτρου 1,27 εκατοστών. Συνολικά, έγιναν 13 έξοδοι βομβαρδισμού. Συνήθως ρίχνονταν 18 βόμβες των 1.000 λιβρών ενώ στο αποκορύφωμα του πολέμου έφτασαν τις 22.

Το Πακιστάν χρησιμοποίησε και πάλι τον Ηρακλή ως βομβαρδιστικό, τον Δεκέμβριο του 1971, όταν υπήρξε νέα αντιπαράθεση με την Ινδία αυτή τη φορά πάνω από το ανατολικό Πακιστάν (σημερινό Μπανγκλαντές). Επίσης, πριν αρχίσει πάλι ο πόλεμος τα αεροσκάφη Ηρακλής μετέφεραν στρατιώτες και πολίτες. Ένα αεροσκάφος μάλιστα μετέφερε 365 άτομα, από την Sylhet στην Dacca,

σε μία μόνο έξοδο.

ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ

Βιετνάμ, Δεκέμβριος 1969. Ένα αεροσκάφος Ηρακλής μετέφερε φορτίο ξυλείας 30.000 λιβρών με προορισμό το αεροδρόμιο Nhon Co. Προσεγγίζοντας, το πλήρωμα εξέλαβε το αεροδρόμιο Gia Nghia ως αεροδρόμιο προορισμού. Το αεροδρόμιο προορισμού είχε διάδρομο μήκους 4.200 ποδών από ορυκτό λατερίτη. Το αεροδρόμιο, στο οποίο προσέγγιζαν για προσγείωση, είχε διάδρομο μήκους 2.000 ποδών επίσης από ορυκτό λατερίτη καθώς και μία προειδοποίηση (γραμμένη στον Κατάλογο Τακτικών Αεροδρομίων) για τα πληρώματα: Πολύ ισχυρά, καθοδικά ρεύματα και δυνατό wind shear είναι πιθανό να επικρατούν στη φάση της τελικής προσέγγισης.

Κανείς από το πλήρωμα δεν κατάλαβε το λάθος παρά μόνο όταν ήταν πολύ αργά. Ακριβώς στο σημείο επαφής με το διάδρομο ο Μηχανικός είπε: "Δεν θα τα καταφέρουμε". Ο Κυβερνήτης απάντησε: "Θα τα καταφέρουμε". Είχε ήδη κάνει αναστροφή ώσης των ελίκων και είχε τα πόδια του στα φρένα. Κατόπιν, τοποθέτησε τους μοχλούς ισχύος των κινητήρων No.1 και No.2 σε θέση ground idle, αφήνοντας τους μοχλούς των κινητήρων No.3 και No.4 σε θέση πλήρους αναστροφής ώσης. Το αεροσκάφος έκανε μερικές στροφές 360 μοιρών στο διάδρομο (μήκους 2.000 ποδών) και σταμάτησε σε απόσταση 100 ποδών από το τέλος του. Μερικά επιφωνήματα ανακούφισης ακούστηκαν από το πλήρωμα και μία μακριά σιωπή έπεσε μέχρι που ο Συγκυβερνήτης ρώτησε τον Κυβερνήτη αν επιθυμούσε να γίνει το after-landing check-list. Ο Κυβερνήτης, που έκανε τα πάντα σύμφωνα με το check-list, το πήρε από τον Συγκυβερνήτη και το πέταξε έξω από το παράθυρο λέγοντας: "Υπάρχουν φορές που διαβάζεις το check-list και υπάρχουν φορές που λες στο διάβολο το αναθεματισμένο check-list". Αφού επικοινωνήσε με τη βάση, το πλήρωμα κατέβηκε να δει τις ζημιές. Η δοκός του ριναίου τροχού ήταν σπασμένη. Αργότερα, ένα άλλο πλήρωμα ήρθε να παραλάβει το αεροσκάφος όταν αυτό επισκευάστηκε.

ΥΠΕΡΒΑΡΗ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ (1)

Ο Κυβερνήτης John Roach έκανε την πρώτη του, νυκτερινή απογείωση στο Βιετνάμ. Τα φορτία τον καιρό του πολέμου ήταν πάντα ύποπτα. Αυτή τη φορά θα μετέφεραν δύο φορτηγά του Στρατού. Επικρατούσε απόλυτο σκοτάδι. Το αεροσκάφος με τους κινητήρες σε ισχύ απογειώσεως άρχισε να επιταχύνεται και πήγαινε ...πήγαινε ...με το τέλος του διαδρόμου να πλησιάζει γρήγορα. Ο Κυβερνήτης τράβηξε το χειριστήριο και με τρέμουλο βρέθηκε στον αέρα με ταχύτητα περίπου αυτήν της απώλειας στήριξης, αγγίζοντας τις κορυφές των δέντρων και σχεδόν σέρνοντας. Ακριβώς εκείνη τη στιγμή, ο loadmaster φώναξε: "Αφεντικό, τα έκανα θάλασσα". "Πως έτσι" ρώτησε ο Κυβερνήτης. "Αυτά τα φορτηγά δεν είναι άδεια" ήρθε η απάντηση. "Είναι μισογεμάτα με νάρκες. Έχουμε επιπλέον βάρος 8.000 λίβρες". Τα κατάφεραν ...αλλά μόνο παρά τρίχα!

ΣΤΟΧΟΣ Ο ΗΡΑΚΛΗΣ

Ο Σμήναρχος Stanley Bramwell, κυβερνήτης αεροσκάφους AC-130 της 16ης Μοίρας Ειδικών Επιχειρήσεων, το 1972 στην Ubon (Ταϊλάνδη), θυμάται: "Πετούσαμε κυρίως τη νύχτα και νομίζω πως ήμασταν ένα από τα πρώτα αεροσκάφη εναντίον των οποίων εκτοξεύτηκε ο (σοβιετικής κατασκευής) πύραυλος εδάφους-αέρος SA-7 Strela. Συνέβη βόρεια του Da Nang (Βιετνάμ) και ακριβώς νότια της αποστρατικοποιημένης ζώνης. Βάλλαμε εναντίον ενός φορτηγού όταν ξαφνικά ο Illuminator Operator είπε πως κάτι ερχόταν καταπάνω μας. Αποδείχτηκε πως ήταν Strela και κατευθυνόταν προς τη δεξιά πτέρυγα. Σπάσαμε προς τα αριστερά αλλά μας ακολούθησε. Για κάποιο λόγο εξερράγη περίπου 20 πόδια πίσω από το αεροσκάφος και δημιούργησε μία τεράστια, λευκή λάμψη. Ο δεξιός ανιχνευτής νόμισε ότι χτυπηθήκαμε. Έκανα έναν γρήγορο έλεγχο στα όργανα. Όλα φαίνονταν φυσιολογικά και το αεροπλάνο πετούσε καλά αλλά επιστρέψαμε στην Udorn (Ταϊλάνδη), όπου διαπιστώσαμε πως δεν είχαμε χτυπηθεί. Για να αντιμετωπιστεί ο πύραυλος κατασκευάστηκε ένας εκτοξευτήρας φωτοβολίδων για δόλωμα. Οι φωτοβολίδες, που εκτοξεύονταν από το πίσω μέρος της ράμπας (αρχικά για φωταγώγηση), ρυθμιζόνταν να αναφλέγονται μετά από δύο δευτερόλεπτα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να αναφλέγονται σχεδόν αμέσως μετά την εκτόξευση και ο πύραυλος να στρέφει και να τις ακολουθεί. Εναντίον του αεροσκάφους μου εκτοξεύτηκε πύραυλος περίπου 8 με 10 φορές και σε όλες τις περιπτώσεις οι φωτοβολίδες - δόλωμα λειτούργησαν αποτελεσματικά".

ΥΠΕΡΒΑΡΗ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ (2)

Βιετνάμ, 29 Απριλίου 1975. Ένα αεροσκάφος C-130A αρχίζει τη διαδρομή απογείωσης από τη βάση Tan Son Nhut, που πέφτει στα χέρια των Βορειοβιετναμέζων. Το αεροσκάφος, που μεταφέρει 452 άτομα (συμπεριλαμβανομένων 32 στον θάλαμο διακυβέρνησης) και χειρίζεται μόνος του ένας επισημναγός της Νοτιοβιετναμέζικης Αεροπορίας, ξεκολλάει από το έδαφος λίγο πριν το τέλος του διαδρόμου μετά από διαδρομή 10.000 ποδών.

Υπολογίστηκε ότι αν ο μέσος όρος βάρους των επιβατών ήταν 100 λίβρες, το αεροσκάφος ήταν υπέρβαρο κατά 20.200 λίβρες! Μετά από 3 ώρες και 30 λεπτά, ο Ηρακλής προσγειώθηκε με ασφάλεια στην αεροπορική βάση U Tapao της Ταϊλάνδης.

ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΤΟΥ ΒΙΕΤΝΑΜ (1 957-1 975)

Δεν θα ήταν υπερβολή να υποστηριχθεί ότι χωρίς τον Ηρακλή ο πόλεμος αυτός δεν θα γινόταν από πλευράς ΗΠΑ. Χαρακτηριστικά λεγόταν το εξής: Αν καθηλωθούν τα C-130 τότε ο πόλεμος πρέπει να τελειώσει.

Ο Ηρακλής ήταν απολύτως απαραίτητος σε μία χώρα χωρίς σιδηρόδρομο και δρόμους στη ρίψη αλεξιπτωτιστών, στη διάσωση χειριστών που τα αεροσκάφη τους καταρρίφθηκαν, στη μεταφορά τραυματιών, στην άσκηση διοίκησης-ελέγχου πάνω από το πεδίο της μάχης, στον εναέριο ανεφοδιασμό σε καύσιμα, στη ρίψη εφοδίων και τόσες άλλες αποστολές.

Στον πόλεμο αυτό (ανάμιξη ΗΠΑ 1959-1975) έλαβαν μέρος 96 αεροσκάφη Ηρακλής. Ο αριθμός αυτός συμπληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 1968. Το μηνιαίο έργο αυτών των αεροσκαφών ήταν 14.000 έξοδοι, μεταφορά 170.000 επιβατών και 60.000 τόνων φορτίου. Τα αεροσκάφη επιχείρησαν σε 2.200 αεροδρόμια, ένα μεγάλο μέρος των οποίων είχε διαδρόμους μήκους 3.500 ποδών, στους οποίους προσγειώνονταν με συνολικό βάρος 130.000 λίβρες. Η διάσωση 2.579 ατόμων οφείλεται επίσης στον Ηρακλή.

Στο θέατρο των επιχειρήσεων καταστράφηκαν 55 αεροσκάφη Ηρακλής, στο διάστημα 1963-1973, στην πλειοψηφία τους αμιγώς μεταφορικά. Μεταξύ αυτών ένα C-130E που καταρρίφθηκε την 1η Ιουνίου 1966, σε αποστολή αεροναркоθέτησης και ένα επίσης C-130E που καταστράφηκε σε ατύχημα το 1969, όταν κατά την απογείωση από την Tainan AB (Ταϊβάν) μία έλικα πήγε σε θέση αναστροφής ώσης. Στα μη μεταφορικά περιλαμβάνονται 6 αεροσκάφη AC-130 Gunships που καταρρίφθηκαν στο διάστημα 1969-1972 (εκ των οποίων ένα τον Απρίλιο του 1970, δύο τον Μάρτιο του 1972 και ένα τον Δεκέμβριο του 1972), ένα αεροσκάφος EC-130 που καταρρίφθηκε το 1965, δύο αεροσκάφη HC-130P που καταστράφηκαν στο έδαφος και τέλος δύο αεροσκάφη MC-130 που καταρρίφθηκαν ένα στις 28 Δεκεμβρίου 1967 σε αποστολή έρευνας - διάσωσης και ένα το 1972.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι συνολικές απώλειες των ΗΠΑ σε έμψυχο υλικό ήταν 58.022 νεκροί, 365.000 τραυματίες και 2.665 αγνοούμενοι. Από αυτές τις απώλειες 2.600 νεκροί, 996 αγνοούμενοι και 771 αιχμάλωτοι αφορούν την USAF. Στις 12 Φεβρουαρίου 1973, αεροσκάφη Ηρακλής καθώς και άλλοι τύποι μεταγωγικών αεροσκαφών έλαβαν μέρος σε αποστολή επαναπατρισμού 591 αμερικανών αιχμαλώτων πολέμου. Στις 29 Απριλίου 1975, αποχώρησε και το τελευταίο αεροσκάφος Ηρακλής από το Βιετνάμ.



*Αεροσκάφος C-130A εκτελεί ρίψεις LAPES στο Βιετνάμ
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)*

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΡΙΨΕΩΝ ΕΦΟΔΙΩΝ ΣΤΟ ΒΙΕΤΝΑΜ

lapes: Low Altitude Parachute Extraction System. Τα εφόδια αφήνονταν να πέσουν από τη ράμπα με τη βοήθεια αλεξιπτωτών καθώς το αεροσκάφος πετούσε χαμηλά. Το ρεκόρ είναι ρίψη φορτίου 50.150 λιβρών.

cds: Container Delivery System. Το αεροσκάφος πετούσε σε ύψος 10.000 ποδών και τα εφόδια ρίχνονταν συσκευασμένα σε κουτιά. Παρά το μεγάλο ύψος, η ακρίβεια των ρίψεων ήταν πολύ ικανοποιητική.

gpes: Ground Proximity Extraction System. Στο σύστημα αυτό ένα καλώδιο ήταν τεντωμένο κατά πλάτος της ζώνης ρίψεως και ένας γάντζος κρεμόταν από τη ράμπα του αεροσκάφους. Όταν ο γάντζος έβρισκε το καλώδιο, τραβούσε έξω τα εφόδια που μετέφερε το αεροσκάφος.

ΑΣΥΝΗΘΙΣΤΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ ΣΤΟ ΒΙΕΤΝΑΜ

ΕΜΠΡΗΣΜΟΣ ΔΑΣΩΝ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ BANISH BEACH)

Το καλοκαίρι του 1968, σε 200 εξόδους έγιναν ρίψεις βαρελιών καυσίμων από τη ράμπα. Ρίχνονταν συσκευασμένα ανά τέσσερα έχοντας επάνω χειροβομβίδες καπνού, που χρησίμευαν για την ανάφλεξη κατά την πρόσκρουση στο έδαφος.

ΡΙΨΕΙΣ ΧΗΜΙΚΩΝ ΥΓΡΩΝ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ COMMANDO LAVA)

Για να λασπώσουν το έδαφος ενός διαδρόμου διείσδυσης, που χρησιμοποιούσαν συχνά τα φορτηγά του εχθρού (μετακινούμενα νότια από το Λάος στο Βιετνάμ), ρίχνονταν μείγματα χημικών υγρών. Στην επιχείρηση αυτή, που έγινε το 1967, πραγματοποιήθηκαν 28 εξόδοι στις οποίες ρίχτηκαν 120 τόνοι χημικών. Παρά το ότι δεν υπήρξε καμία απώλεια αεροσκάφους τα αποτελέσματα ήταν πενιχρά. Μία άλλη επιχείρηση με τον ίδιο σκοπό ήταν ο βομβαρδισμός νεφών με φωτοβολίδες ιωδιούχου αργύρου, προκειμένου να δημιουργηθεί βροχή. Η επιχείρηση αυτή, που γινόταν με ειδικά διαμορφωμένα αεροσκάφη WC-130 στο διάστημα 1967-1972, είχε επίσης φτωχά αποτελέσματα.

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΚΟΔΡΟΜΙΩΝ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ COMMANDO VAULT)

Ήταν τέτοια η πυκνότητα της βλάστησης στο Βιετνάμ και το Λάος (το 1968), που όταν χρειάζονταν μεγάλοι χώροι για την προσγείωση ελικοπτέρων χρησιμοποιούνταν τεράστιες ποσότητες εκρηκτικών που ρίχνονταν από τα αεροσκάφη για να αποψιλωθεί η περιοχή. Γύρω στις 15.000 λίβρες εκρηκτικών, συσκευάζονταν σε μία παλέτα, που έπεφτε με τη βοήθεια αλεξιπτωτών πάνω από το επιθυμητό σημείο. Ένας κατάλληλος πυροκροτητής έδινε το έναυσμα για τη δημιουργία του νέου, πρόχειρου ελικοδρομίου.

ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΕΔΙΟΥ ΜΑΧΗΣ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ LAMPLIGHTER)

Στο διάστημα 1965-1970 υπήρξε απαίτηση εντοπισμού Βιετκόνγκ κατά τη νύκτα. Για το σκοπό αυτό τροποποιήθηκε το αεροσκάφος Ηρακλής. Σε δύο ατρακτίδια, τα οποία ήταν τοποθετημένα μπροστά από τις φωλιές του συστήματος προσγειώσεως, μετέφερε 28 λάμπες που παρήγαγαν φωτιστική ισχύ 6,14 εκατομμύρια κεριά. Επίσης, κατά την επιχείρηση Blind Bat έριχναν φωτοβολίδες για τα μαχητικά, που πετούσαν αναχαιτίσεις πάνω από το πέρασμα Ho Chi Minh. Ακόμα, με ειδικό προβολέα εντόπιζαν εχθρικά φορτηγά. Στο πλήρωμα περιλαμβάνονταν και δύο αξιωματικοί φωτισμού. Αυτή η χρήση του αεροσκάφους εγκαταλείφθηκε σχετικά γρήγορα όταν διαπιστώθηκε πως αποτελούσε εύκολο στόχο για τον εχθρό.



*Αεροσκάφος RC-130S (56-0493) με το σύστημα φωτισμού πεδίου μάχης BIAS
COLORS AND MARKINGS OF SPECIAL PURPOSE C-130 HERCULES (Tab Books Inc.)*

ΑΕΡΟΝΑΡΚΟΘΕΤΗΣΗ

Τον Μάιο του 1966 χρησιμοποιήθηκαν ανεπιτυχώς αεροσκάφη C-130 για πόντιση ναρκών στο Βόρειο Βιετνάμ με σκοπό την καταστροφή της γέφυρας Thanh Hoa.

ΒΟΜΒΑΡΔΙΣΜΟΣ

Οι βορειο-βιετναμέζοι χρησιμοποίησαν αεροσκάφη C-130A σε αποστολές βομβαρδισμού κατά την εισβολή στην Kamrupchea το 1978 και αμέσως μετά στη σύγκρουση με την Κίνα.

ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Τα αεροσκάφη C-130 σαν πλατφόρμες ψυχολογικού πολέμου, μακριά από το πεδίο της μάχης, διασκόρπισαν πάνω από ένα δισεκατομμύριο φυλλάδια με προπαγανδιστικό περιεχόμενο.



*C-130K της RAF στο Serkhet (Νεπάλ), το Μάρτιο του 1973
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)*

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΗΑΝΑ CASCADE (1973)

Τον Μάρτιο του 1973, κλιμάκιο τεσσάρων αεροσκαφών Ηρακλής της Βρετανικής Αεροπορίας (RAF) άρχισε να μεταφέρει προσωπικό και τρόφιμα από το Katmandu στους ταλαιπωρημένους από την πείνα πολίτες του Νεπάλ, που βρίσκονταν σε απομονωμένες πόλεις και χωριά διάσπαρτα στην ορεινή χώρα. Κατά τη διάρκεια της επιχείρησης, που κράτησε 5 εβδομάδες, σε 187 εξόδους μεταφέρθηκαν 200 άτομα και 2.000 τόνοι τρόφιμα.

Οι αποστολές αυτές αποτέλεσαν μεγάλη πρόκληση για τα πληρώματα τόσο λόγω του ορεινού του εδάφους όσο και εξαιτίας της γειτνίασης των ζωνών ρίψεων με την Κίνα. Ο μοναδικός διάδρομος προσγείωσης ήταν χωμάτινος μήκους 3.100 ποδών στην Serkhet. Σε μερικές περιπτώσεις ακολουθούνταν η κλασική μέθοδος ρίψεων εφοδίων. Άλλες φορές, παλέτες φορτωμένες με 24 σάκους σιτάρι σπρώχνονταν να πέσουν ενώ το αεροσκάφος πετούσε σε ύψος 50 ποδών με ταχύτητα 120 κόμβους. Το σύστημα προσγείωσης ήταν πάντα κατεβασμένο για κάθε ενδεχόμενο.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ THUNDERBALL (1 976)

Αθήνα, 27 Ιουνίου 1976. Σε ένα Airbus A300 της Air France με 200 επιβάτες, λίγο μετά την απογείωση του από το Ελληνικό, εκδηλώνεται αεροπειρατεία. Το αεροσκάφος εκτελούσε το δρομολόγιο Τελ-Αβίβ - Παρίσι μέσω Αθήνας. Μετά από μία προσγείωση για ανεφοδιασμό στη Benghazi (Λιβύη), το αεροσκάφος καταλήγει στο Entebbe (Ουγκάντα).

Στις 3 Ιουλίου 1976, τέσσερα αεροσκάφη Ηρακλής της Ισραηλινής Αεροπορίας ξεκίνησαν για το ταξίδι των 2.400 μιλίων από το Ισραήλ στην Ουγκάντα μεταφέροντας 250 κομάντος και μερικά, βαριά εξοπλισμένα τζιπ. Τα αεροσκάφη πέταξαν σε σχηματισμό ναυτιλίας μικρού ύψους πάνω από την Ερυθρά θάλασσα. Κοντά στο Djibouti πήραν νοτιοδυτική πορεία και άρχισαν άνοδο για τα 20.000 πόδια (πάντα σε σχηματισμό), χρησιμοποιώντας SKE* (Station Keeping Equipment) για να διατηρήσουν τον επιθυμητό διαχωρισμό. Η υποστήριξη που διέθεταν ήταν δύο Boeing 707. Το ένα περιπολούσε πάνω από τη λίμνη Victoria, επιχειρώντας σαν εναέριο αρχηγείο και παρεμβάλλοντας το ραντάρ του Entebbe. Το άλλο, που ήταν ιπτάμενο νοσοκομείο, βρισκόταν σε ετοιμότητα προσγειωμένο στο Nairobi (Κένυα).

Πάντα σε σχηματισμό ζήτησαν εξουσιοδότηση χρησιμοποιώντας πλαστό χαρακτηριστικό κλήσεως μιας Αφρικανικής, αεροπορικής εταιρίας. Η εξουσιοδότηση δόθηκε, τα αεροσκάφη προσγειώθηκαν και 40 λεπτά αργότερα μετά το τέλος των εχθροπραξιών απογειωνόταν το πρώτο

αεροσκάφος μεταφέροντας πρώην ομήρους πίσω στο Τελ-Αβίβ. Λίγο αργότερα ακολούθησαν και τα υπόλοιπα τρία αεροσκάφη, ολοκληρώνοντας την αποστολή με απόλυτη επιτυχία.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ AGILA (1979 - 1980)

Έξι αεροσκάφη Ηρακλής της Βρετανικής Αεροπορίας (RAF) μετέφεραν βρετανούς στρατιώτες στη Ζιμπάμπουε (πρώην Ροδεσία), για να επιτηρήσουν την κατάπαυση του πυρός του εμφυλίου πολέμου και να θέσουν τις βάσεις για ελεύθερες εκλογές. Αποστολή των αεροσκαφών ήταν να μοιράσουν τους στρατιώτες σε διάφορα σημεία της χώρας επειδή οι δρόμοι ήταν ναρκοθετημένοι. Υπήρχαν αντάρτες και οροπέδια ύψους 5.000 ποδών. Οι απειλές προέρχονταν από πυραύλους εδάφους - αέρος SAM μέχρι τα 14.000 πόδια και από άλλα οπλικά συστήματα μέχρι τα 2.000 πόδια. Υπήρξε η σκέψη να πετάξουν στα 250 πόδια από το έδαφος και με ταχύτητα μεγαλύτερη των 210 κόμβων. Σχεδιάζοντας μία δοκιμαστική έξοδο, διαπίστωσαν ότι οι χάρτες ήταν επικίνδυνα παλιοί κυρίως όσο αφορούσε στα εμπόδια. Δοκιμάζοντας στην πράξη ανέβηκαν στα 14.000 πόδια από το έδαφος και φτάνοντας πάνω από την πόλη Bulawayo, κατέβηκαν ελικοειδώς στα 250 πόδια επιταχύνοντας στους 270 κόμβους ενδεικνυόμενη ταχύτητα. Η σχεδίαση απέδωσε και έφτασαν στον προορισμό (Gwanda) στον προκαθορισμένο χρόνο. Μετά την επαφή με τον χωμάτινο διάδρομο, ο συνδυασμός πλήρους αναστροφής ώσης και φρένων είχε σαν αποτέλεσμα το αεροσκάφος να σταματήσει μετά από 1.000 πόδια. Οι αποστολές που ακολούθησαν ήταν εξαντλητικές για τα πληρώματα. Η επιχείρηση κράτησε τρεις μήνες και δεν υπήρξε ατύχημα, αν και κινδύνεψαν κάμποσες φορές. Το πιο σύνθημα φαινόμενο ήταν τα χτυπήματα πουλιών, των οποίων οι ζημιές επισκευάζονταν προσωρινά ή καθόλου.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ EAGLE CLAW (1980)

Ο Muhammad Reza Shah Pahlavi κυβέρνησε το Ιράν από το 1941 μέχρι τον Ιανουάριο του 1979 που ανετράπη. Την εξουσία ανέλαβε ο θρησκευτικός ηγέτης Ayatollah Khomeini. Ο Σάχης διέφυγε αρχικά στο Μεξικό και τελικά του επετράπη η είσοδος στις ΗΠΑ για ιατρική θεραπεία. Σε αντίποινα του γεγονότος αυτού, τον Νοέμβριο του 1979, μια ομάδα Ιρανών εισέβαλλε στην Αμερικανική πρεσβεία της Τεχεράνης και συνέλαβε 66 Αμερικανούς ομήρους. Οι 13 από αυτούς ελευθερώθηκαν σύντομα, ενώ για τους υπόλοιπους 53 το Ιράν απαίτησε από τις ΗΠΑ να ζητήσουν συγνώμη για την υποστήριξη του Σάχη, να τον παραδώσουν να δικάστεί και να επιστραφούν τα δισεκατομμύρια δολάρια που είχε εξάγει στο εξωτερικό.

Τον Απρίλιο του 1980, πραγματοποιήθηκε η επιχείρηση Eagle Claw με αντικειμενικό σκοπό τη διάσωση των ομήρων. Έγινε επιδρομή στην πόλη Tabas με αεροσκάφη και ελικόπτερα. Στην επιχείρηση έλαβαν μέρος αεροσκάφη AC-130H, αεροσκάφη EC-130E (μεταξύ των οποίων και το 62-1818) και αεροσκάφη MC-130E. Ένα αεροσκάφος EC-130E (62-1809) καταστράφηκε στις 25 Απριλίου 1980, όταν συγκρούστηκε με ελικόπτερο MH-53D ενώ η επιχείρηση απέτυχε για λόγους που δεν έγιναν γνωστοί. Τον Ιούλιο του 1980, ο Σάχης πέθανε στις ΗΠΑ ενώ οι όμηροι απελευθερώθηκαν στις 20 Ιανουαρίου 1981.

Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι τρία αεροσκάφη C-130H (74-1683, 74-1686, 74-2065) τροποποιήθηκαν ειδικά για να λάβουν μέρος στην παραπάνω επιχείρηση. Οι τροποποιήσεις αφορούσαν στην εγκατάσταση προωθητικών ρουκετών υποβοήθησης της απογείωσης (για να μειωθεί η διαδρομή απογείωσης), ρουκετών ανάσχεσης (για να μειωθεί η διαδρομή προσγείωσης), σωλήνα ανεφοδιασμού και νέου ρύγχους (με επιπρόσθετες συσκευές). Κατά τη διάρκεια των δοκιμών, το ένα αεροσκάφος (74-1683) καταστράφηκε όταν οι ελεγχόμενες από υπολογιστή ρουκέτες ανάσχεσης πυροδοτήθηκαν πολύ νωρίτερα. Αποτέλεσμα ήταν να χαθεί ο έλεγχος του αεροσκάφους λόγω της απότομης και μεγάλης μείωσης της ταχύτητας. Στη συνέχεια, η δεξιά του πτέρυγα χτύπησε στο έδαφος, κόπηκε και προκλήθηκε πυρκαγιά. Το πλήρωμα πάντως μπόρεσε να διαφύγει εγκαίρως. Μετά από αυτή την αποτυχία, το πρόγραμμα της τροποποίησης εγκαταλείφθηκε.

ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΤΩΝ FALKLANDS (1982)

Η μεγάλη πρόκληση του πολέμου των 73 ημερών για τον Ηρακλή της RAF ήταν η υποστήριξη της δύναμης κρούσης στα νησιά Falklands. Στα πρώτα στάδια της εκστρατείας, τα C-130 μετέφεραν εφόδια για το στόλο (που σύντομα θα απέπλεε από την Αγγλία) στη νήσο Ascension (μέσος Ατλαντικός Ωκεανός). Επίσης, μετέφεραν ιατρικά εφόδια και προσωπικό στο Γιβραλτάρ με

προορισμό το νοσοκομειακό πλοίο Uganda. Έγινε όμως φανερό ότι αν τα αεροσκάφη επρόκειτο να υποστηρίξουν το στόλο και στα Falklands, τα καύσιμα δεν θα επαρκούσαν.

Η λύση ήταν ο ανεφοδιασμός στον αέρα. Τοποθετήθηκαν σωλήνες ανεφοδιασμού σε 16 αεροσκάφη. Φυσικά, τοποθετήθηκε και ο απαραίτητος εξοπλισμός ελέγχου μαζί με ένα πρόσθετο σύστημα ναυτιλίας Omega. Επίσης, 4 αεροσκάφη μετατράπηκαν σε τάνκερ. Ένα πρόβλημα που παρουσιάστηκε ήταν ότι το αεροσκάφος Victor, από το οποίο ο Ηρακλής θα έπαιρνε καύσιμα, δεν μπορούσε να πετάξει με ενδεικνυόμενη ταχύτητα κάτω από 230 κόμβους έναντι 210 κόμβων του Ηρακλή. Το πρόβλημα λύθηκε με την ταυτόχρονη βύθιση των δύο αεροσκαφών (500 πόδια ανά λεπτό) στη διάρκεια του ανεφοδιασμού, οπότε η ενδεικνυόμενη ταχύτητα του Ηρακλή έφτανε τους 230-240 κόμβους. Τα βρετανικά C-130 συμπλήρωσαν 10.000 ώρες πτήσεως σε 6 εβδομάδες.

Ένα αεροσκάφος C-130H της αεροπορίας της Αργεντινής καταρρίφθηκε την 1η Ιουνίου 1982 από βρετανικό Sea Harrier. Η Αργεντινή, επίσης, χρησιμοποίησε τα αεροσκάφη Ηρακλής για βομβαρδισμό αλλά χωρίς επιτυχία. Στην πρώτη αποστολή στις 29 Μαΐου 1982, οι οκτώ βόμβες που ρίχτηκαν εναντίον του πλοίου British Wye βρήκαν το στόχο τους αλλά δεν εξερράγησαν. Στις 8 Ιουνίου 1982, από λανθασμένες πληροφορίες βομβαρδίστηκε το αμερικανικό, πετρελαιοφόρο πλοίο Hercules. Η μοναδική βόμβα που χτύπησε το πλοίο δεν εξερράγη.

ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ ΦΥΛΑΚΑΣ - ΑΓΓΕΛΟΣ

Στις 10 Οκτωβρίου 1982, ένα αγωνιστικό σκάφος με τριμελές πλήρωμα βρισκόταν στον Ατλαντικό Ωκεανό 270 ναυτικά μίλια ανατολικά του νησιού Nantucket. Μια καταιγίδα, που προκαλούσε κύματα ύψους 10 μέτρων, ήταν η αιτία να αναποδογυρίσει λίγο πριν τις εννέα το πρωί. Το πλήρωμα ενεργοποίησε έναν μικρό ραδιοπομπό και τον κρέμασε σε ένα ψηλό σημείο του σκάφους. Λίγο μετά τις δέκα το βράδυ, το Κέντρο Διάσωσης της Αμερικανικής Ακτοφυλακής στη Νέα Υόρκη δέχτηκε ένα τηλεφώνημα από το Κέντρο Ελέγχου Ωκεάνιας Κυκλοφορίας της Ομοσπονδιακής Διοίκησης Αεροπλοΐας (FAA). Το πλήρωμα αεροσκάφους της TWA που κατευθυνόταν στη Λισσαβόνα (Πορτογαλία) ανέφερε ότι έπιασε ένα ασθενές σήμα κινδύνου. Ο αξιωματικός υπηρεσίας του Κέντρου Διάσωσης σημείωσε τη θέση του αεροσκάφους την ώρα που ακούστηκε το σήμα κινδύνου, αλλά ήξερε ότι η πηγή εκπομπής του σήματος μπορούσε να βρίσκεται σε ακτίνα 100 μιλίων. Δυνατότητα ακριβούς εντοπισμού της πηγής είχε μόνο ο Σοβιετικός δορυφόρος ναυσιπλοΐας Κόσμος 1383. Νωρίς εκείνο το απόγευμα, ο δορυφόρος σε ένα πέρασμα του σε ύψος 1.000 χιλιομέτρων πάνω από τον Ατλαντικό είχε συλλάβει ένα σήμα κινδύνου και το είχε αναμεταδώσει στην Αεροπορική Βάση Scott (Illinois). Η επεξεργασία του σήματος από τον υπολογιστή τοποθέτησε την πηγή του περίπου 160 μίλια νότια της θέσης που είχε δώσει το αεροσκάφος της TWA. Το πλήρωμα του αεροσκάφους HC-130 της Ακτοφυλακής, που είχε σταλεί για έρευνα, εντόπισε το αναποδογυρισμένο σκάφος στις 06:55 της 11ης Οκτωβρίου 1982. Σε μια χαμηλή διέλευση σε ύψος 500 ποδών, είδαν και τους ναυαγούς. Ο δορυφόρος είχε πέσει έξω λιγότερο από 10 ναυτικά μίλια. Ένα σκάφος της Ακτοφυλακής, που περιπολούσε 85 μίλια μακρύτερα, ειδοποιήθηκε και περισυνέλεξε τους ναυαγούς το απόγευμα της ίδιας μέρας.

Ο Κόσμος 1383 (εκτοξεύτηκε τον Ιούνιο του 1982) ήταν το πρώτο διαστημικό σκάφος μιας κοινής προσπάθειας της Σοβιετικής Ένωσης και της Δύσης, που αποσκοπούσε στη δημιουργία ενός παγκόσμιου συστήματος δορυφόρων και επίγειων σταθμών για την αναζήτηση και τον εντοπισμό όσων κινδυνεύουν σε ξηρά και θάλασσα. Το σύστημα COSPAS/SARSAT, που άρχισε να λειτουργεί τον Σεπτέμβριο του 1982, ενδεικτικά στους πρώτους 28 μήνες της λειτουργίας του βοήθησε να σωθούν 341 άνθρωποι που βρίσκονταν σε κίνδυνο.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ URGENT FURY (1 983)



*C-130K της RAF εκτελεί ρίψη εφοδίων στην Αιθιοπία το 1984
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)*

Η Grenada έγινε ανεξάρτητη χώρα το 1974. Η νόμιμη κυβέρνηση ανατράπηκε με πραξικόπημα το 1979. Ένα δεύτερο πραξικόπημα προκάλεσε την εισβολή αμερικανικών στρατευμάτων και μικρού αριθμού στρατιωτών από 6 χώρες της Καραϊβικής στις 25 Οκτωβρίου 1983. Τα στρατεύματα αποσύρθηκαν στις 15 Δεκεμβρίου 1983, ενώ ένα προσωρινό συμβούλιο κυβέρνησε τη χώρα μέχρι τον Δεκέμβριο του 1984 οπότε οι κοινοβουλευτικές εκλογές ανέδειξαν κυβέρνηση.

Στην επιχείρηση έλαβαν μέρος και αεροσκάφη AC-130H, EC-130E και MC-130. Τα αεροσκάφη AC-130H έλαβαν μέρος στην αρχική, αεροπορική επίθεση στο Port Salinas όπου οι Κουβανοί κατασκεύαζαν αεροδρόμιο. Πετούσαν μάλιστα επί 18 ώρες συνεχώς εκείνη τη μέρα. Αξίζει να σημειωθεί ότι στον πτέραρχο Hobson, (διοικητή μοίρας αεροσκαφών ειδικών επιχειρήσεων στη νοτιοανατολική Ασία κατά τον πόλεμο του Βιετνάμ), απονεμήθηκε μετάλλιο γιατί ως κυβερνήτης MC-130 μετέφερε αλεξιπτωτιστές μέσω ισχυρών, αντιαεροπορικών πυρών στην αρχή της επιχείρησης στη Grenada.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ST. BERNARD ΚΑΙ BUSHEL (1984)

Η πρώτη ρίψη τροφίμων από αεροσκάφη της RAF στην Αιθιοπία έγινε στις 26 Ιανουαρίου 1984. Ζώνη ρίψεων ήταν η μικρή πόλη Rabel σε οροπέδιο ύψους 10.000 ποδών, 87 ναυτικά μίλια βορειοανατολικά της Addis Ababa. Στο αεροσκάφος φορτώνονταν ομάδες 20 σάκων με σιτάρι, συσκευασμένοι σε πάτο καραβόπανου. Οι σάκοι σπρώχνονταν έξω από το αεροσκάφος από τη ράμπα ενώ αυτό πετούσε με ταχύτητα εδάφους 122 κόμβων, σε ύψος 50 ποδών από το έδαφος με το σύστημα προσγείωσης κάτω. Τον Νοέμβριο του 1984, άρχισε η επιχείρηση Bushel που αφορούσε επίσης ρίψεις τροφίμων. Τα δύο αεροσκάφη Ηρακλής της RAF που έλαβαν μέρος πραγματοποίησαν 3.594 εξόδους και μετέφεραν συνολικά 30.700 τόνους εφοδίων.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ DEEP FREEZE (1984)

Η Ανταρκτική είναι μία ήπειρος όσο οι ΗΠΑ και το Μεξικό μαζί. Η Έκτη Μοίρα Ανταρκτικής Ανάπτυξης (VXE-6) του Ναυτικού των ΗΠΑ πετάει με αεροσκάφη Ηρακλής εξοπλισμένα με

χιονοπέδιλα και ρουκέτες υποβοήθησης της απογείωσης (JATO) από τη Νέα Ζηλανδία (Christchurch) υποστηρίζοντας τις επιστημονικές έρευνες στη λευκή ήπειρο (McMurdo). Πετώντας τη διαδρομή αυτή, αναμφισβήτητα είναι η πιο νότια "αεροπορική εταιρεία" του κόσμου. Ξεκινώντας να καλύψουν τα 2.000 ναυτικά μίλια της διαδρομής σε 7-9 ώρες ανάλογα με τους ανέμους, τα πληρώματα γρήγορα έρχονται αντιμέτωπα με πρωτόγνωρα προβλήματα.

Η ναυτιλία γίνεται χρησιμοποιώντας ένα αδρανειακό σύστημα ναυτιλίας (INS), πολιτικούς χάρτες, κατευθυντικά γυροσκόπια και αστροναυτιλία. Ο κυβερνήτης πετάει με το INS ενώ ο συγκυβερνήτης με τον πολιτικό χάρτη. Ο ναυτίλος πετάει και με τους δύο τρόπους ενώ με τον εξάντα κάνει σκοπεύσεις αστεριών για να διορθώσει το σφάλμα της προπορείας* του INS. Αμέσως μετά την απογείωση, οι πυξίδες αποσυνδέονται από τον μαγνητικό βορρά (ως αρχή αναφοράς) διότι αργότερα η σύγκλιση των μεσημβρινών θα πολλαπλασιάσει τις ανωμαλίες του μαγνητικού πεδίου της γης. Το Omega βαθμιαία αχρηστεύεται εξαιτίας της απορρόφησης που υφίστανται τα πολύ χαμηλής συχνότητας σήματα του από τον πάγο. Το Doppler εξακολουθεί να είναι χρήσιμο και δεν απασφαλίζει. Τα στίγματα με το VOR του Dunedin και με το ραντάρ στα νησιά Auckland και Campbell γρήγορα είναι παρελθόν.

Με τον ασύρματο HF, αρχίζοντας 6 ώρες πριν την απογείωση και συνεχίζοντας κατά την πτήση, το πλήρωμα επικοινωνεί με τον προορισμό για να μάθει τον καιρό. Περίπου στον παράλληλο 65 S και ενώ υπολείπονται σχεδόν 3 ώρες πτήσης βρίσκονται στο σημείο της ασφαλούς επιστροφής (PSR*). Βασική προϋπόθεση είναι τόσο ο παρών καιρός όσο και ο προβλεπόμενος να είναι καλός. Μια λανθασμένη απόφαση πιθανόν να σημαίνει πως τα καύσιμα δεν θα φτάσουν για την επιστροφή. Το πρώτο στίγμα με το ραντάρ καθώς πλησιάζουν είναι τα νησιά Balleny. Μετά διασταυρώνουν τη γη της Victoria για 40 λεπτά. Το λευκό είναι τόσο φωτεινό που χρειάζονται γυαλιά για το πλήρωμα. Στα 160 μίλια έξω λαμβάνουν το TACAN του McMurdo. Το αεροσκάφος στρέφει για την τελική προσέγγιση σε απόσταση 43 μιλίων προς το διάδρομο, που έχει πολιτική διεύθυνση 250. Τα βαρέλια, κατά μήκος των πλευρών του διαδρόμου (ανά 1.000 πόδια), αποτελούν το κλειδί για μια προσέγγιση με το ραντάρ του αεροσκάφους (ARA). Ο κυβερνήτης έχει το κεφάλι σκυμμένο στα όργανα για να αποφύγει την απώλεια προσανατολισμού. Ο συγκυβερνήτης παρακολουθεί την ταχύτητα και το βαθμό καθόδου. Ο ναυτίλος δίνει συνεχώς απόσταση προς το σημείο επαφής και πορεία διόρθωσης για τήρηση στην προέκταση της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου. Ο μηχανικός διαβάζει το ύψος από το ραντάρ - υψόμετρο*. Συνήθως πνέουν πολύ ισχυροί άνεμοι, οι βάσεις των νεφών είναι χαμηλές και επικρατούν συνθήκες απόλυτου λευκού (White-out).

Ένας βράχος κατά μήκος του παγωμένου τοπίου είναι το πρώτο πράγμα που παρατηρεί κανείς καθώς βγαίνει από το αεροσκάφος. Πρόκειται για βουνό ύψους 10.000 ποδών που βρίσκεται σε απόσταση 50 μιλίων. Η διαύγεια της ατμόσφαιρας και η κλίμακα της γεωγραφίας μπορούν να γίνουν απατηλές και επικίνδυνες. Η απογείωση (για την επιστροφή) με χιονοπέδιλα από τεφλόν είναι δύσκολη υπόθεση γιατί το ρύγχος κυριολεκτικά κολλάει στον πάγο. Για να ανασηκωθεί χρειάζεται πολύ δυνατό τράβηγμα του χειριστηρίου, ενεργοποίηση των ρουκετών και οτιδήποτε μετακινείται να συσσωρευτεί στη ράμπα για τη μισή διαδρομή απογείωσης. Στη συνέχεια, να μετακινηθεί στην αρχική του θέση. Πολλές φορές η απογείωση επιτυγχάνεται με την έκτη προσπάθεια. Αυτό περιορίζει το μεταφερόμενο από την Ανταρκτική φορτίο στις 6.000 λίβρες.

Τα αεροσκάφη συμπληρώνουν 3.500 ώρες πτήσεως κάθε Ανταρκτικό καλοκαίρι. Αυτό σημαίνει κατά μέσο όρο 4 πτήσεις την ημέρα. Το Ναυτικό των ΗΠΑ διαθέτει συνολικά 6 αεροσκάφη LC-130 για την αποστολή αυτή. Ακόμα διαθέτει και γυναίκες κυβερνήτες. Ο παλαιότερος κυβερνήτης έχει πείρα μόνο τριών ετών στον Ηρακλή. Μαθαίνουν να κάνουν πράγματα για τα οποία ο Ηρακλής ποτέ δεν σχεδιάστηκε και μαθαίνουν γρήγορα. Επίσης, τα αεροσκάφη Ηρακλής της Αεροπορίας της Νέας Ζηλανδίας (RNZAF), τα οποία δεν είναι εξοπλισμένα με χιονοπέδιλα, προσγειώνονται στον παγωμένο διάδρομο της θάλασσας Ross κατά τη διάρκεια μιας μικρής περιόδου κάθε καλοκαίρι. Όταν λιώσει ο πάγος, τα αεροσκάφη πραγματοποιούν ρίψεις των εφοδίων που είναι απαραίτητα στα επιστημονικά, ερευνητικά προγράμματα.



ΚΥΝΗΓΟΙ ΤΥΦΩΝΩΝ

Ο τυφώνας Gloria (προκάλεσε ζημιές 900 εκατομμυρίων δολαρίων το 1985) βρίσκεται 43 ναυτικά μίλια βόρεια από τη νήσο Guam (Mariana Islands) στον Ειρηνικό Ωκεανό. Τα περισσότερα αεροσκάφη WC-130E της 54ης Μοίρας Αναγνώρισης Καιρού (με έδρα την Andersen AFB, Guam) στάλθηκαν για προληπτικούς λόγους στην Okinawa (Ιαπωνία). Ο τυφώνας έχει ανέμους επιφανείας που ξεπερνούν τους 150 κόμβους.

Ο σημεναγός Al Gideons, βετεράνος-ειδικός στην εναέρια αναγνώριση καιρού, με 50 αποστολές διείσδυσης σε τυφώνες, θυμάται: "Πηγαίνουμε προς τον τυφώνα Gloria για το πρώτο στίγμα. Υπάρχουν αναταράξεις. Το ραντάρ δείχνει ισχυρές επιστροφές. Πρέπει να ασχοληθώ με τα καθήκοντα μου, να ελέγξω τον άνεμο, να παρατηρήσω τα νέφη και τον άνεμο επιφανείας και να κάνω διάφορες μετρήσεις με τα μετεωρολογικά όργανα. Είμαστε στο ίχνος που οδηγεί στο κέντρο. Πρέπει να κρατηθώ εξαιτίας των ισχυρών αναταράξεων. Τα μη ασφαλισμένα αντικείμενα διασκορπίζονται στον θάλαμο διακυβέρνησης. Αισθανόμαστε θετικά και αρνητικά g. Αυτός είναι δυνατός. Όλοι έχουμε βρεθεί σε πολλούς τυφώνες αλλά οι δυνατοί σαν αυτόν απαιτούν σεβασμό. Πρέπει να σκεφτούμε τα όρια του αεροσκάφους. Μία τσάντα πτήσεως βάρους περίπου 18 κιλών ξαφνικά πετάει μέχρι το ύψος των ματιών μου. Κρατιέμαι. Όλα τα χαρτιά σκορπίζουν. Ας είμαστε προσεκτικοί με αυτόν ίσως είναι καλύτερα να βγούμε έξω και να πάρουμε ένα στίγμα με το ραντάρ. Μέχρι τώρα εντάξει αλλά αν χειροτερέψει...

Θέλουμε εκείνο το στίγμα γι αυτό είμαστε εδώ. Το σχεδιάζουμε είναι στο ραντάρ. Πηγαίνουμε κατευθείαν στο μάτι. Μόνο ένα πρόβλημα έμεινε. Το τείχος είναι ένας συμπαγής κύλινδρος από ισχυρά, σωρειτόμορφα νέφη με καταιγίδες, ισχυρότατους ανέμους και πολύ ισχυρή βροχή. Το μάτι έχει διάμετρο 8 μίλια. Ξέρουμε ότι πάμε για ένα πραγματικό τίναγμα όταν χτυπάμε το τείχος των νεφών. Προσπαθούμε να διεισδύσουμε κατευθείαν στο τείχος. Το αεροπλάνο κυριολεκτικά κλυδωνίζεται και εξωθείται παράλληλα με τη ροή του ανέμου γύρω από το τείχος. Ξαναπροσπαθούμε. Στην τέταρτη προσπάθεια έχουμε γωνία διείσδυσης 40 μοίρες. Χτυπάμε στο τείχος. Ο θόρυβος από τη βροχή είναι εκκωφαντικός. Έξω φαίνεται σαν να είμαστε σε καταρράκτη. Ισχυρότατες αναταράξεις, οι χειρότερες που έχω συναντήσει. Συνέβη τόσο γρήγορα που δεν είχα παρά να κρατηθώ και ελπίζω το αεροπλάνο να αντέξει. Δεν κρατάει πολύ, περίπου ένα λεπτό και περάσαμε.

Απόλυτη ηρεμία, λιακάδα και ζέστη. Ολόγυρα μας η κοχλάζουσα καταιγίδα. Χρειάζεται να είμαστε διαρκώς σε στροφή για να μείνουμε στο μάτι. Τι απαίσιο θέαμα. Το μαύρο τείχος των νεφών μας κυκλώνει αλλά είναι φωτεινά μέσα στο μάτι. Κοιτάζοντας πάνω υπάρχει μια τέλεια, κυκλική τρύπα στα ψηλά νέφη cirrus. Είναι σαν να κοιτάζουμε την μία φωτεινή άκρη ενός σωλήνα ενώ βρισκόμαστε μέσα. Ψηλά επάνω υπάρχει ο καταγάλανος ουρανός. Κάτω λίγα νέφη stratocumulus στα 2.000 πόδια. Η επιφάνεια του ωκεανού είναι σχεδόν ήρεμη. Παράξενο πως σε μια απόσταση μισού μιλίου ο άνεμος από άπνοια φτάνει τους 150 κόμβους. Πρόκειται για κλασικό τυφώνα. Μέσα στο μάτι είναι 14 βαθμούς Κελσίου θερμότερα από ότι έξω από αυτό. Ζητάμε περισσότερη δροσιά από τον κλιματισμό του αεροσκάφους.

Πίσω στη δουλειά συλλέγω πληροφορίες και προετοιμάζομαι για ραδιοφωνική εκπομπή μέσα

από το μάτι. Είμαστε όλοι έτοιμοι για τη σύνδεση με το ραδιόφωνο των Ενόπλων Δυνάμεων στο Guam. Περιμένουμε πολλούς, ενδιαφερόμενους ακροατές".



*Τα σύμβολα αποστολών δείχνουν τους πολλούς τυφώνες που το WC-130H (65-0967) έχει ιχνηλατήσει
WORLD AIR POWER JOURNAL: HERCULES (Aerospace Publishing Ltd.)*

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ JUST CAUSE (1989)

Το Δεκέμβριο του 1989, οι ΗΠΑ πραγματοποίησαν στρατιωτική επιχείρηση στον Παναμά. Σκοπός της ήταν να σταματήσει η παράνομη διακίνηση ναρκωτικών πίσω από την οποία βρισκόταν ο πανίσχυρος άνδρας της χώρας, στρατηγός Manuel Noriega. Τα αεροσκάφη AC-130 έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην επιχείρηση αυτή, καταστρέφοντας με χειρουργική ακρίβεια το αρχηγείο των ενόπλων δυνάμεων και άλλα κέντρα διοίκησης και ελέγχου. Ως μοναδικά αεροσκάφη εγγύς αεροπορικής υποστήριξης συνέβαλαν στη διάσωση αρκετών ανθρώπων. Η επιχείρηση έληξε με τη σύλληψη του στρατηγού.

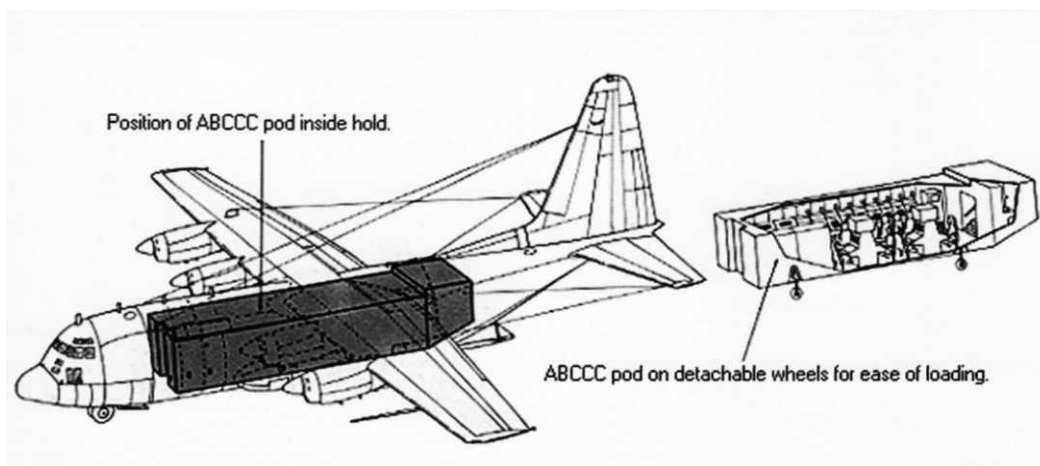
ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ (1991)

Το Ιράκ εισέβαλλε στο Κουβέιτ στις 2 Αυγούστου 1990. Στον αναπόφευκτο πόλεμο, που άρχισε στις 17 Ιανουαρίου 1991 και κράτησε 6 εβδομάδες, έλαβαν μέρος συνολικά 200 Αμερικανικά αεροσκάφη Ηρακλής. Τα αεροσκάφη αυτά αναπτύχθηκαν σε αρκετές τοποθεσίες κατά μήκος της περιοχής του κόλπου. Αεροσκάφη AC-130H ανέλαβαν, αρχικά, αποστολές αεράμυνας και στη συνέχεια, αποστολές εντοπισμού και εξουδετέρωσης πυραύλων Scud. Αεροσκάφη EC-130H και EC-130E Compass Call υποστήριξαν τις επιθετικές δυνάμεις, παρεμβάλλοντας τα ραντάρ και τις επικοινωνίες του Ιράκ και εκτελώντας αποστολές ψυχολογικού πολέμου με τηλεοπτικές εκπομπές. Δύο αεροσκάφη EC-130E, σε ρόλο ABCCC στην επιχείρηση Desert Storm ήλεγχαν τις μισές, αεροπορικές επιθέσεις και συντόνιζαν τις αποστολές έρευνας - διάσωσης, συμπληρώνοντας 400 ώρες πτήσεως σε 40 εξόδους. Αεροσκάφη HC-130N ανέλαβαν αποστολές έρευνας - διάσωσης μάχης ενώ αεροσκάφη HC-130P ανέλαβαν τον ανεφοδιασμό ελικοπτέρων MH-53J των ειδικών δυνάμεων. Επίσης, 15 αεροσκάφη KC-130 ανέλαβαν τον ανεφοδιασμό των επιθετικών αεροσκαφών, επιχειρώντας από βάσεις του Μπαχρέιν και της Σαουδικής Αραβίας. Αεροσκάφη MC-130E έριξαν 10 βόμβες BLU-82B των 15.000 λιβρών στα σύνορα του Κουβέιτ για να καθαρίσουν ναρκοπέδια. Αμιγώς μεταφορικά αεροσκάφη C-130 μετέφεραν τη στρατιωτική δύναμη που περικύκλωσε τα ιρακινά στρατεύματα.

Τα αεροσκάφη πραγματοποίησαν συνολικά 12.000 εξόδους κατά τη διάρκεια της επιχείρησης Desert Shield. Κατά τη διάρκεια της επιχείρησης Desert Storm, ένα αεροσκάφος AC-130H με πλήρωμα 14 ατόμων κατερρίφθη στις 31 Ιανουαρίου 1991 από πύραυλο εδάφους-αέρος ενώ έσπευδε να βοηθήσει εγκλωβισμένη δύναμη πεζοναυτών.

Άλλες χώρες οι οποίες είχαν αεροσκάφη Ηρακλής στον Περσικό ήταν η Αγγλία, η Αυστραλία, η Γαλλία, η Νέα Ζηλανδία, η Νότια Κορέα και η Σαουδική Αραβία. Η Αγγλία είχε 7 αεροσκάφη (14 πληρώματα και τεχνικό προσωπικό από το Lyneham) που επιχειρούσαν από το Riyadh. Η Νέα Ζηλανδία είχε 2 αεροσκάφη και 4 πληρώματα. Τα αεροσκάφη της Βρετανίας και της Νέας Ζηλανδίας, στη διάρκεια των 6 εβδομάδων που διήρκεσε ο πόλεμος, πέταξαν 1.275 εξόδους

μεταφέροντας συνολικά φορτίο 7,4 εκατομμυρίων λιβρών και 13.912 επιβάτες. Μόνο μία έξοδος ματαιώθηκε λόγω καιρού.



*EC-130E (ABCCC) Airborne Battlefield Command and Control Center
WORLD AIR POWER JOURNAL HERCULES (Aerospace Publishing Ltd)*

ΣΟΜΑΛΙΑ - ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ (1991)

Τον Ιανουάριο του 1991, αμέσως μετά την πτώση της κυβέρνησης Barre στη Σομαλία, δεκάδες πολίτες ζήτησαν καταφύγιο στην πρεσβεία των ΗΠΑ στην πρωτεύουσα της χώρας Mogadishu. Στην επιχείρηση διάσωσης που ακολούθησε, αεροσκάφη KC-130 των πεζοναυτών των ΗΠΑ έβγαλαν από τη χώρα πολίτες 30 κρατών και 12 κυβερνητικούς αξιωματούχους.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ PROVIDE COMFORT (1991)

Τον Μάρτιο του 1991, μετά από μια άνιση σύγκρουση με τον Ιρακινό στρατό πάνω από 500.000 Κούρδοι διέφυγαν στην Τουρκία. Τον Απρίλιο άρχισε η επιχείρηση μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας στους πρόσφυγες, η οποία περιοδικά συνεχίστηκε ως τις αρχές του 1997. Τα αεροσκάφη Ηρακλής πολλών χωρών (μεταξύ των οποίων οι ΗΠΑ και η Ελλάδα) ανταποκρίθηκαν και σε αυτό το κάλεσμα. Αντικείμενο της επιχείρησης κατά δεύτερο λόγο ήταν η επιστροφή των προσφύγων στο βόρειο Ιράκ. Η πρώτη αποστολή ρίψεων εφοδίων πραγματοποιήθηκε στις 7 Απριλίου 1991.

ΕΚΠΛΗΚΤΙΚΟΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ

Ο Ellis Von Haven (Αντισμήναρχος εν αποστρατεία της USAF) συμπλήρωσε 20.000 ώρες πτήσεως με αεροσκάφος Ηρακλής. Πέταξε για πρώτη φορά σαν δοκιμαστής C-130A το 1958. Από το 1962 έως το 1965 πετούσε στην Sewart AFB (Tennessee) ενώ στη συνέχεια εκπαιδευσε τους πρώτους κυβερνήτες της RAF. Το 1968, άρχισε να πετάει με AC-130 Gunship από την Ubon AB (Ταϊλάνδη) στο Βιετνάμ. Μέχρι το 1978 που αποστρατεύτηκε, παρέμεινε κυβερνήτης AC-130 έχοντας συμπληρώσει 6.000 ώρες πτήσεως. Η σταδιοδρομία του συνεχίστηκε σαν κυβερνήτης σε L-100 της εταιρείας Southern Air Transport μέχρι το 1989 και της Transafrik International Airlines μέχρι το Δεκέμβριο του 1991, οπότε πέρασε τις 20.000 ώρες. Αν σκεφτεί κανείς ότι με 8 ώρες πτήση σε καθημερινή βάση, οι 20.000 ώρες αντιπροσωπεύουν περίπου 8 χρόνια συνεχούς πτήσης πρόκειται για εξαιρετικό κατόρθωμα.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ PROVIDE PROMISE (1992 - 1996)

Τον Μάιο του 1992, όταν η Σερβία και το Μαυροβούνιο ανακοίνωσαν την ίδρυση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, οι Σέρβοι που ήλεγχαν τα 2/3 της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης εξαπέλυσαν επίθεση κατά του Sarajevo. Ειρηνευτικές δυνάμεις του ΟΗΕ στάλθηκαν, με αποστολή την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας και τη δημιουργία ασφαλών περιοχών για τους πολίτες που εγκλωβίστηκαν στον πόλεμο.

Ο μόνος τρόπος να φτάσει η ανθρωπιστική βοήθεια (τρόφιμα και ιατρικά εφόδια) στην πολιορκούμενη πρωτεύουσα της Βοσνίας ήταν από τον αέρα. Αεροσκάφη Ηρακλής (κατά κύριο

λόγο) από πολλές χώρες δημιούργησαν αερογέφυρα από το Zagreb (Κροατία), προσπαθώντας να προσγειωθούν μέσα από πυρά πυροβολικού και ελεύθερων σκοπευτών. Οι ειρηνευτικές δυνάμεις πολλές φορές, λόγω της δριμύτητας της πολιορκίας, έκλειναν το αεροδρόμιο του Sarajevo. Ωστόσο ένα αεροσκάφος G.222 της ιταλικής αεροπορίας καταρρίφθηκε από φορητό, αντιαεροπορικό πύραυλο. Στη διάρκεια αυτής της επιχείρησης, (η οποία άρχισε στις 3 Ιουλίου 1992 και ολοκληρώθηκε στις αρχές του 1996), πραγματοποιήθηκαν 4.500 αποστολές προς το αεροδρόμιο και 2.700 αποστολές ρίψεων εφοδίων.

Ο ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΗΡΑΚΛΗΣ ΣΤΗ ΣΟΜΑΛΙΑ (1992)

Η εταιρεία Southern Air Transport, (μεγαλύτερος εμπορικός χρήστης αεροσκαφών L-100-20 και L-100-30), δεν είναι ξένη σε ανθρωπιστικές αποστολές. Για πολλά χρόνια η εταιρεία που έχει έδρα το Miami (Florida, ΗΠΑ) έλαβε μέρος σε αποστολές ανακούφισης σε χώρες του Τρίτου Κόσμου. Βασικό ρόλο για την αποστολή στη Σομαλία έπαιξε η εμπειρία της εταιρείας σε αυτού του είδους τις αερομεταφορές. Η εταιρεία ανέλαβε για λογαριασμό των διεθνών οργανώσεων UNICEF, CARE, World Food Program (WFP), Lutheran World Federation (LWF) και International Committee of the Red Cross (ICRC) να μεταφέρει ανθρωπιστική βοήθεια με τρία αεροσκάφη από το Nairobi (Κένυα) και δύο αεροσκάφη από τη Mombasa (Κένυα) σε ορισμένα αεροδρόμια στη Σομαλία. Τα πέντε αεροσκάφη πετούσαν κατά μέσο όρο 2-3 πτήσεις κάθε μέρα στη Σομαλία.

Σε περισσότερες από 1.000 πτήσεις μεταφέρθηκαν 35.000.000 λίβρες τροφίμων, φαρμάκων και άλλων υλικών άμεσης ανάγκης στα αεροδρόμια Bardera, Baidoa, Beletweyne, Mogadishu, Hergeisa, Oddur και Kismaayo. Όταν η βοήθεια έπρεπε να μεταφερθεί εκεί που δεν υπήρχαν αεροδρόμια, η εταιρεία έκανε χρήση του πιστοποιημένου από την FAA προγράμματος ρίψεων. Στις πιο απομακρυσμένες περιοχές της Σομαλίας, Tiggieglo και Elgarad έγιναν ρίψεις 380.000 λιβρών τροφίμων.



*L-100-30 της Southern Air Transport στη Σομαλία το 1992
MIGHTY HERCULES: THE FIRST FOUR DECADES (Royal Air Force)*

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ PROVIDE RELIEF ΚΑΙ RESTORE HOPE (1992)

Η αντιπολίτευση της Σομαλίας άρχισε να συνασπίζεται εναντίον της κυβέρνησης το 1981, με αφορμή τη μη συμμετοχή μελών της σε κυβερνητικές θέσεις. Οι εχθροπραξίες άρχισαν το 1982 και εντάθηκαν το 1988. Ο πρόεδρος της κυβέρνησης αναγκάστηκε να εγκαταλείψει τη χώρα τον Ιανουάριο του 1991. Οι φυλές που κατάφεραν την απομάκρυνση του δεν στάθηκε δυνατό να

αναλάβουν από κοινού την εξουσία. Στους 23 μήνες που ακολούθησαν, 51.000 άνθρωποι σκοτώθηκαν σε μάχες ενώ άλλοι 300.000 πέθαναν από την πείνα λόγω της αδυναμίας να διανεμηθούν τρόφιμα.

Τον Αύγουστο του 1992, άρχισε η επιχείρηση Provide Relief κατά την οποία αεροσκάφη Ηρακλής μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία.

Στις 9 Δεκεμβρίου 1992 που άρχισε η επιχείρηση Restore Hope, πεζοναύτες των ΗΠΑ έφτασαν κοντά στο Mogadishu ως εμπροσθοφυλακή της ειρηνευτικής δύναμης του ΟΗΕ από 21 χώρες. Σκοπός της δύναμης ήταν να αναχαιτιστούν οι συμμορίες που απειλούσαν τη διανομή τροφίμων και να αποκατασταθεί η τάξη. Μαζί τους αναπτύχθηκαν εκτός των μεταφορικών και αεροσκάφη AC-130. Πετούσαν αποστολές διάρκειας 10-12 ωρών και συνεχώς παρενοχλούσαν τις δυνάμεις του πολέμαρχου Aidid. Επίσης, προστάτευαν τις επίγειες δυνάμεις. Ακλούθησε διεθνής προσπάθεια μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας με τα αεροσκάφη Ηρακλής να δίνουν και πάλι το παρών. Οι αμερικανικές δυνάμεις αποσύρθηκαν από τη χώρα το Μάρτιο του 1994, έχοντας 30 νεκρούς και 175 τραυματίες. Η χώρα παρέμεινε χωρίς κυβέρνηση μέχρι τις 26 Αυγούστου 2000 ενώ ελάχιστες δυνάμεις του ΟΗΕ είχαν απομείνει. Μοναδικό επίτευγμα παρέμεινε η διάσωση 300.000 Σομαλών από την πείνα μέσω της διεθνούς προσπάθειας ανακούφισης.

ΧΩΡΙΣ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΣΤΗ ΔΕΞΙΑ ΠΤΕΡΥΓΑ

Στις 22 Ιανουαρίου 1993, ένα αεροσκάφος L-100-30 που απογειωνόταν από τη Luanda (Αγκόλα, Αφρική) χτυπήθηκε από πυρά ελαφρών όπλων. Μία πυραυλοκίνητη χειροβομβίδα χτύπησε τον Νο. 4 κινητήρα. Η έλικα και το κιβώτιο μετάδοσης της κίνησης αποχωρίστηκαν από το αεροσκάφος ενώ ταυτόχρονα ο Νο. 3 κινητήρας έχασε ισχύ. Πρακτικά χωρίς καθόλου ισχύ στη δεξιά πτέρυγα, ο κυβερνήτης κατάφερε να προσγειώσει με ασφάλεια το αεροσκάφος παρόλη τη μεγάλη ζημιά που υπέστη. Το 1994, με την υπογραφή ειρηνευτικής συμφωνίας σταμάτησε ο εμφύλιος πόλεμος στην Αγκόλα.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ UPHOLD DEMOCRACY (1994)

Μετά από πολλά πραξικοπήματα έγιναν στην Αϊτή εκλογές τον Δεκέμβριο του 1990 με νικητή τον Jean-Bertrand Aristide. Μια ακόμη απόπειρα πραξικοπήματος είχε σαν αποτέλεσμα να αναλάβει με καθυστέρηση την εξουσία τον Φεβρουάριο του 1991. Εκδιώχθηκε τον Σεπτέμβριο του 1991 με στρατιωτικό πραξικόπημα και αυτοεξορίστηκε στις ΗΠΑ. Στην παράνομη κυβέρνηση επιβλήθηκαν από τον ΟΗΕ κυρώσεις τον Ιούνιο του 1993.

Κατόπιν αυτών, υπήρξε συμφωνία να αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας ο Aristide τον Οκτώβριο του ίδιου έτους. Η συμφωνία δεν τηρήθηκε από τους στρατιωτικούς και νέες κυρώσεις επιβλήθηκαν τον Μάιο του 1994. Υπό την απειλή επέμβασης των ΗΠΑ συμφωνήθηκε να δοθεί τελικά η εξουσία στον Aristide.

Στις 19 Σεπτεμβρίου 1994, έφτασαν στη χώρα 20.000 αμερικανοί στρατιώτες για να επιβλέψουν την παράδοση της εξουσίας. Η επιστροφή του προέδρου Aristide στη χώρα στις 15 Οκτωβρίου 1994 έχει άμεση σχέση και με την παρουσία του αεροσκάφους EC-130E της αμερικανικής αεροπορίας. Πέταξε με πληρώματα της Air National Guard πραγματοποιώντας ψυχολογικές επιχειρήσεις και μεταφέροντας μικρές ομάδες των ειδικών δυνάμεων σε απομονωμένες περιοχές. Στις αρχές του 1995, οι αμερικανοί στρατιώτες εγκατέλειψαν τη χώρα ενώ δύναμη του ΟΗΕ είχε ήδη αναλάβει καθήκοντα.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ SUPPORT HOPE (1994)

Αεροσκάφη Ηρακλής της USAF μετέφεραν ειδικές δυνάμεις στη Ρουάντα, οι οποίες οργάνωσαν αεροδρόμια (όπως το Kamembe) για την υποδοχή των αεροσκαφών που μετέφεραν ανθρωπιστική βοήθεια (κυρίως τρόφιμα και νερό) στους πεινασμένους πρόσφυγες. Κατά τη διάρκεια αυτής της επιχείρησης (που οργανώθηκε από την Παγκόσμια, Λουθηρανική Ομοσπονδία, τα Ηνωμένα Έθνη και τη Διεθνή Επιτροπή του Ερυθρού Σταυρού) αεροσκάφη Ηρακλής της εταιρείας Southern Air Transport και της Air Mobility Command (USAF) πραγματοποίησαν από κοινού 1.000 εξόδους. Τα αεροσκάφη επιχειρούσαν από το Nairobi (Κένυα) προς τη Goma (Ζαΐρ) και τη Kamembe (Ρουάντα).

Συνολικά, μεταφέρθηκαν 10.000 επιβάτες και 21.000 τόνοι ανθρωπιστικής βοήθειας και υλικών υποστήριξης.

ΔΙΠΛΟΣ ΜΠΕΛΑΣ

Στις 10 Ιουνίου 1995, δύο αεροσκάφη C-130H της 64ης Μοίρας Αερομεταφορών (με έδρα το O'Hare IAP/ARS, Illinois) συμμετείχαν σε αποστολή με προορισμό ζώνη ρίψεων στην Indiana. Στο ένα αεροσκάφος παρουσιάστηκε πρόβλημα στο αριστερό σκέλος του συστήματος προσγείωσης. Γύρω από το Chicago υπήρχε άσχημος καιρός γι αυτό το πλήρωμα κατευθύνθηκε στην Grissom ARB (Indiana). Το σκέλος θα έπρεπε να κατεβεί χειροκίνητα αλλά το φορτίο εμπόδιζε την πρόσβαση προς τα εκεί. Για να αδειάσει το αεροσκάφος, το πλήρωμα αποφάσισε να κάνει emergency drop στην Grissom ARB όπου η περιοχή ρίψεων είχε το μισό μέγεθος από την ελάχιστη προβλεπόμενη. Αφού πήραν άδεια για ρίψη, οι loadmasters διαμόρφωσαν τις δύο παλέτες για ρίψη της μίας μετά την άλλη. Έγινε η διαδοχική ρίψη και τα φορτία έπεσαν ακριβώς στο στόχο. Στη συνέχεια, το πλήρωμα κατέβασε το σκέλος, επέστρεψε στο Chicago και προσγειώθηκε με ασφάλεια.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ DELIBERATE FORCE (1995)

Αεροσκάφη AC-130H Spectre Gunships της AFSOC (Air Force Special Operations Command) έλαβαν μέρος στις αεροπορικές επιθέσεις του NATO στη Βοσνία από τις 30 Αυγούστου μέχρι τις 14 Σεπτεμβρίου του 1995, όπου χτυπήθηκαν θέσεις του πυροβολικού των Βοσνίων Σέρβων γύρω από το Sarajevo. Κατά τη διάρκεια της επιχείρησης Deny Flight πετούσαν αποστολές αναγνώρισης και αναχαίτισης.

Επίσης, από τον Δεκέμβριο του 1995 ως τον Απρίλιο του 1997 αμιγώς μεταφορικά αεροσκάφη Ηρακλής από την Αγγλία, την Ελλάδα, την Νορβηγία και την Ολλανδία με έδρα το Rimini (Ιταλία) υποστήριξαν την πολυεθνική δύναμη IFOR και την διάδοχο SFOR.

ΑΠΙΣΤΕΥΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ (1)

Στις 5 Δεκεμβρίου 1995, τέσσερα μέλη της 129ης Πτέρυγας Διάσωσης με έδρα το Moffett Federal Airfield (ANG, California) διέσωσαν έναν σοβαρά τραυματισμένο, 82άχρονο ναυτικό. Η βάρκα του είχε παρασυρθεί σχεδόν 1.000 μίλια δυτικά του San Diego εξαιτίας μιας νυκτερινής καταιγίδας που προκάλεσε μπουρίνια, ισχυρούς ανέμους και κύματα ύψους 6 μέτρων. Ο ναυτικός υπέφερε από σοβαρό τραυματισμό στο κεφάλι και επί επτά μέρες δεν είχε ούτε τρόφιμα ούτε νερό. Οι αλεξιπτωτιστές - διασώστες εντόπισαν τη βάρκα προσδεμένη σε ένα μικρό ψαράδικο, πήδηξαν με αλεξίπτωτο στον Ειρηνικό από αεροσκάφος MC-130 και συναρμολόγησαν τον ιατρικό τους εξοπλισμό αφού επιβιβάστηκαν στο ψαράδικο. Η ομάδα μετέφερε τον ναυτικό στο ψαράδικο και κατευθύνθηκαν προς την California, περιθάλποντας τον επί 24ώρου βάσεως για τρεις μέρες. Την τέταρτη μέρα, η ομάδα έφτασε στο Morro Bay (California) όπου παρέδωσε τον ασθενή ζωντανό σε τοπικό νοσοκομείο.



MC-130H (80-0193)
AIR POWER INTERNATIONAL magazine (Enterprise Aviation Publishing)

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ASSURED RESPONSE (1996)

Η Λιβερία ιδρύθηκε πριν 150 χρόνια από πρώην Αμερικανούς σκλάβους. Ο εμφύλιος πόλεμος (μεταξύ των δύο, κυρίων, αντιμαχομένων ομάδων για τον έλεγχο της χώρας) που ξέσπασε το 1990 δημιούργησε τεράστιες καταστροφές. Περισσότερα από 150.000 άτομα πέθαναν ενώ 750.000 διέφυγαν ως πρόσφυγες σε γειτονικές χώρες. Περίπου 1.000.000 άτομα αναγκάστηκαν να μεταναστεύσουν εσωτερικά (εντός της χώρας).

Τον Απρίλιο του 1996, οι ταραχές που εντάθηκαν στην πρωτεύουσα Μονροβία (από περιπλανώμενους, αναρχικούς εθνοφρουρούς) ανάγκασαν 15.000 πολίτες να ζητήσουν καταφύγιο στην πρεσβεία των ΗΠΑ. Ελικόπτερα MH-53 απομάκρυναν από την πρεσβεία 436 αμερικανούς καθώς και 1.729 πολίτες άλλων χωρών και τους μετέφεραν στη γειτονική Sierra Leone υπό την επιτήρηση αεροσκαφών AC-130. Από εκεί τους παρέλαβαν αεροσκάφη MC-130H "Combat Talon II" και τους μετέφεραν στο ασφαλές, πολιτικό αεροδρόμιο Freetown. Όλα τα αεροσκάφη ανήκαν στην 352nd SOG, που είναι τμήμα της AFSOC (Air Force Special Operations Command), με έδρα την αεροπορική βάση Mildenhall της Αγγλίας και γεωγραφικές περιοχές ευθύνης την Ευρώπη, την Αφρική και τη Μέση Ανατολή.

Από τον Αύγουστο του 1996 επικράτησε μία εύθραυστη ειρήνη, αφού οι αντιμαχόμενες πλευρές συμφώνησαν στην κατάπαυση του πυρός και στη διεξαγωγή εκλογών τον Μάιο του 1997. Παρόλο που 20.000 πολεμιστές παρέδωσαν τα όπλα, ο κύριος όγκος τους παρέμεινε βαριά οπλισμένος.

ΑΥΤΟΠΤΗΣ ΜΑΡΤΥΡΑΣ

Νέα Υόρκη, 17 Ιουλίου 1996 ενώ το ηλιοβασίλεμα πλησιάζει. Ένα αεροσκάφος Boeing 747 της TWA, με 230 άτομα (πλήρωμα και επιβάτες) και χαρακτηριστικό κλήσεως TWA Flight 800, απογειώνεται με προορισμό το Παρίσι. Στα 10 μίλια έξω από την ακτή του Long Island, ένα αεροσκάφος HC-130P και ένα ελικόπτερο HH-60 Black Hawk που ανήκουν στην 106η Πτέρυγα Εναέριας Διάσωσης της New York Air National Guard (με έδρα το αεροδρόμιο The Francis S. Gabreski), εκτελούν εκπαιδευτική αποστολή εναερίου ανεφοδιασμού. Στις 20:20 (τρία λεπτά πριν τη δύση του ηλίου), βλέπουν μια φλεγόμενη μπάλα να πέφτει. Αμέσως στέλνουν το πρώτο σήμα κινδύνου May Day. Παραμένουν στην περιοχή ρίχνοντας φωτιστικές βόμβες για να φωτίσουν το

σημείο της συντριβής και κατευθύνουν τα σκάφη της Ακτοφυλακής στην περιοχή.

Οι διασώστες του ελικοπτέρου ήταν εκπαιδευμένοι να ανασύρουν επιζώντες από τη θάλασσα και να περιποιούνται οποιοδήποτε τραύμα. Παρόλα αυτά δεν μπόρεσαν να εντοπίσουν κανέναν επιζώντα από τους επιβάτες και το πλήρωμα. Ένα σκάφος με τρεις διασώστες στάλθηκε αρχικά στην περιοχή για να βοηθήσει στην περισυλλογή των πτωμάτων. Μέχρι τις 3 Νοεμβρίου 1996 που έγινε η τελευταία κατάδυση, οι δύτες πραγματοποίησαν 3.800 καταδύσεις κατά τις οποίες ανασύρθηκαν 214 πτώματα και το 98 % των συντριμμίων.

ΣΤΕΝΕΣ ΕΠΑΦΕΣ ΤΡΙΤΟΥ ΤΥΠΟΥ

Στις 20 Ιουλίου 1996, ένα αεροσκάφος C-130H-MP της Αεροπορίας της Μαλαισίας πετούσε με προορισμό το αεροδρόμιο Fairford της Αγγλίας. Αποστολή του ήταν να λάβει μέρος στο International Air Tattoo '96 που γινόταν στο αεροδρόμιο αυτό. Ενώ το αεροσκάφος πετούσε πάνω από τις Άλπεις, χτυπήθηκε από κεραυνό στο ρύγχος. Ταυτόχρονα, ένα απότομο ανοδικό ρεύμα αέρος τίναξε το αεροσκάφος 1.500 πόδια ψηλότερα. Στη συνέχεια, το πλήρωμα ανέκτησε τον έλεγχο και το αεροσκάφος τελικά έφτασε στον προορισμό του έχοντας μόνο μία μικρή ζημιά στο προστατευτικό κάλυμμα της κεραίας του ραντάρ.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ CORONET NIGHTHAWK

Η τεράστια αυτή προσπάθεια αναχαίτισης της ροής ναρκωτικών προς τις ΗΠΑ είναι στην ουσία συντονισμός πολλών επί μέρους δραστηριοτήτων. Στην Κολομβία και στην περιοχή του Αμαζονίου που βρίσκεται στο Περού, η Air National Guard λειτουργεί ραντάρ και δορυφορικά συστήματα για τον εντοπισμό των αεροσκαφών που μεταφέρουν ναρκωτικά.

Αντίστοιχα καθήκοντα στον αέρα επιτελούσαν αεροσκάφη E-2C Hawkeye του Ναυτικού για λογαριασμό της Ακτοφυλακής. Τα αεροσκάφη αυτά σταδιακά αντικαταστάθηκαν από το EC-130V AEW & C με παρόμοιες δυνατότητες εντοπισμού (ίδιο ραντάρ στην κορυφή της ατράκτου) αλλά μεγαλύτερη διάρκεια πτήσεως. Αεροσκάφη F-16 Fighting Falcon και F-15 Eagle (επίσης της Air National Guard) παρακολουθούν, αναγνωρίζουν και αναχαιτίζουν ύποπτα αεροσκάφη που μεταφέρουν ναρκωτικά στην Καραϊβική και την Κεντρική Αμερική. Αεροσκάφη Ηρακλής με έδρα την Howard AFB (Παναμάς) της Air National Guard και των Air Force Reserves πετούν αποστολές ανεφοδιασμού των βάσεων καταπολέμησης ναρκωτικών σε ολόκληρη τη Λατινική Αμερική.

ΑΠΙΣΤΕΥΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ (2)

Μία ακατόρθωτη διάσωση για την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ πραγματοποίησαν το 1996 τέσσερις καταδρομείς του Αμερικανικού Ναυτικού οι οποίοι έσπευσαν να βοηθήσουν έναν πολίτη ναυτικό, αγκυροβολημένο στα ανοιχτά ενός μικρού νησιού, 1.000 μίλια νότια της Hawaii. Φορτωμένοι με καταδρομικό εξοπλισμό και ιατρικά εφόδια, οι τέσσερις καταδρομείς πήδηξαν με αλεξίπτωτο από ένα αεροσκάφος HC-130H της Ακτοφυλακής στα νερά κοντά στο νησί Fanning (150 μίλια βόρεια της νήσου Christmas στον Ειρηνικό) για να σώσουν τον Dave Mullen. Ο ναυτικός υπέφερε από μία σοβαρή μόλυνση την οποία προκάλεσε ένα αγκίστρι ψαρέματος που μπήκε στο πόδι του λίγες μέρες νωρίτερα. Με την απόσταση προς τον ναυαγό έξω από την εμβέλεια των ελικοπτέρων της Ακτοφυλακής (και χωρίς κατάλληλο σημείο για προσγείωση στο νησί) οι καταδρομείς ήταν η μόνη επιλογή διάσωσης.

ΒΟΥΛΕΥΤΙΚΕΣ ΕΚΛΟΓΕΣ ΣΤΗ ΒΟΣΝΙΑ

Στις 14 Σεπτεμβρίου 1996, διεξήχθησαν στη Βοσνία οι πρώτες εκλογές μετά το τέλος του πολέμου. Για να διασφαλιστεί η ομαλή διεξαγωγή τους μεταφέρθηκαν στρατιώτες στο Sarajevo και την Tuzla με αεροσκάφη MC-130H Combat Talon II και ελικοπτερα MH-53. Αεροσκάφη AC-130U Gunship επιτηρούσαν το οδικό δίκτυο ενώ αεροσκάφη MC-130P Combat Shadow ανέλαβαν τον ανεφοδιασμό των ελικοπτέρων και την παροχή εναέριας διοίκησης και ελέγχου.

ΔΙΑΣΩΣΗ ΚΑΘ' ΟΔΟΝ (1)

Την 1η Οκτωβρίου 1996, το πλήρωμα ενός αεροσκάφους HC-130P της 304ης Μοίρας Διάσωσης με έδρα το Portland IAP (Oregon, USA) βοήθησε στη διάσωση τριών, Καναδών ψαράδων που

βρίσκονταν σε σωστική λέμβο 200 μίλια ανοικτά της ακτής της Nova Scotia (Καναδάς), στον Ατλαντικό. Το πλήρωμα, που επέστρεφε από μεταστάθμευση στην Τουρκία, παρέμεινε στην περιοχή τρεις ώρες συντονίζοντας την προσπάθεια με τις Καναδικές αρχές και δυο εμπορικά πλοία που βρίσκονταν σε απόσταση 20 μιλίων.

ΡΟΥΑΝΤΑ - Η ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ (1996)

Τρία Καναδικά αεροσκάφη Ηρακλής έφθασαν στις 17 Νοεμβρίου 1996 στο Kigali (Ρουάντα), μεταφέροντας 34 Καναδούς στρατιωτικούς για να στήσουν το αρχηγείο της πολυεθνικής δύναμης για την επίβλεψη της διανομής τροφίμων και φαρμάκων. Μετά την άρνηση της Ρουάντα να επιτρέψει την ίδρυση του αρχηγείου στο έδαφος της, η εγκατάσταση του έγινε στην Kampala (Ουγκάντα) ενώ οι αεροπορικές επιχειρήσεις γίνονταν από το κοντινό Entebbe (Ουγκάντα). Επίσης, αμερικανικά αεροσκάφη Ηρακλής της 37ης Μοίρας Αερομεταφορών (με έδρα την Ramstein AB, Γερμανία) μεταστάθμευσαν στο Entebbe. Το αεροδρόμιο έγινε κέντρο διανομής της ανθρωπιστικής βοήθειας. Τα φορτία, που έφταναν εκεί με μεγαλύτερα αεροσκάφη, διανέμονταν στη συνέχεια με αεροσκάφη Ηρακλής.

Η βοήθεια προοριζόταν για τους παλιννοστούντες από το Ζαΐρ πρόσφυγες (Hutu) οι οποίοι βρίσκονταν εκεί από το 1994. Ανάμεσα τους βρίσκονταν και υπεύθυνοι της γενοκτονίας 500.000 Tutsi και 10 Βέλγων κυανοκράνων (1994). Η αναγκαστική επιστροφή 555.000 προσφύγων άρχισε στις 13 Οκτωβρίου 1996 όταν αντάρτες (εθνικιστές Tutsi) του Ζαΐρ με την υποστήριξη των κυβερνήσεων της Ρουάντα (Tutsi), της Ουγκάντα και του Μπουρούντι επιτέθηκαν αρχικά σε προσφυγικά στρατόπεδα και στη συνέχεια στο κύριο σώμα των προσφύγων που βρίσκονταν καθ' οδόν.

Η αποστολή της πολυεθνικής δύναμης (υπό την αρχηγία των Καναδών) περιελάμβανε και την ανεύρεση 100.000 προσφύγων που παρέμεναν σε απομονωμένα σημεία του ανατολικού Ζαΐρ. Ένα αεροσκάφος C-130 της USAF, που αναχώρησε από το Brindisi (Ιταλία), άρχισε στα τέλη Νοεμβρίου αναγνωριστικές πτήσεις πάνω από το ανατολικό Ζαΐρ και τη Ρουάντα. Αποστολή του αεροσκάφους ήταν η φωτογραφική αναγνώριση και η συλλογή πληροφοριών. Στην ίδια αποστολή συμμετείχε επίσης ένα Καναδικό αεροσκάφος Ηρακλής. Ο άσχημος καιρός (εποχή βροχοπτώσεων, για τις αφρικανικές χώρες του ισημερινού) δημιούργησε προβλήματα στις πτήσεις. Η κατάσταση επιδεινώθηκε μετά την έκρηξη του ηφαιστείου Nyamulagira, 22 ναυτικά μίλια βόρεια της Goma (Ζαΐρ). Τα αεροσκάφη παρέκαμπταν τα ηφαιστειακά νέφη για να μην υποστούν βλάβες στους κινητήρες από τον καπνό και τη στάχτη.

Από τους 1.200.000 πρόσφυγες, που κατέφυγαν το 1994 στο Ζαΐρ, οι 500.000 εγκαταστάθηκαν τελικά στην Τανζανία σε οκτώ στρατόπεδα. Η πρώτη πτήση μεταφοράς ανθρωπιστικής βοήθειας (της πολυεθνικής δύναμης) έγινε προς το αεροδρόμιο της Kigoma (Τανζανία). Μετά από εντολή της Τανζανίας (14 Δεκεμβρίου 1996) περίπου 473.000 πρόσφυγες επέστρεψαν στη Ρουάντα.

ΔΙΑΣΩΣΗ ΕΚΤΟΣ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Ένα αεροσκάφος MC-130H Combat Talon της USAF βοήθησε στο να διασωθεί μία τριμελής οικογένεια, της οποίας το σκάφος προσάραξε σε ένα κοραλλιογενές νησί περίπου 600 μίλια νοτιοανατολικά της νήσου Guam στον Ειρηνικό Ωκεανό, τον Δεκέμβριο του 1996. Το αεροσκάφος, που ανήκε στην 1η Μοίρα Ειδικών Επιχειρήσεων με έδρα την Αεροπορική Βάση Kadena (Ιαπωνία), βρισκόταν στη νήσο Guam συμμετέχοντας σε μικτή εκπαιδευτική αποστολή με καταδρομείς του Ναυτικού.

Η οικογένεια στην οποία περιλαμβανόταν και ο πεντάχρονος γιος ξεκίνησε από τη νήσο Chuuk (Federated States of Micronesia) με μικρό, ελαφρύ, ιστιοφόρο σκάφος μήκους 5,5 μέτρων να επισκεφθεί μια άλλη οικογένεια σε γειτονικό νησί. Πριν φτάσουν στον προορισμό τους, η εξωλέμβια μηχανή του σκάφους έπαθε βλάβη με αποτέλεσμα το σκάφος να παρασυρθεί από τα θαλάσσια ρεύματα και τον άνεμο για να προσαράξει τελικά σε ένα μικρό, ακατοίκητο, κοραλλιογενές νησί, 75 μίλια βορειοδυτικά της νήσου Chuuk. Χωρίς ασύρματο η οικογένεια δεν είχε τη δυνατότητα να καλέσει βοήθεια. Μετά την ειδοποίηση των τοπικών αρχών από τους συγγενείς της οικογενείας για την μεγάλη καθυστέρηση του σκάφους, άρχισε η έρευνα. Όταν οι αρχικές προσπάθειες δεν

απέδωσαν, το αεροσκάφος εκλήθη να βοηθήσει.

Μετά από έρευνα 5 ωρών, το αεροσκάφος εντόπισε την οικογένεια στο κοραλλιογενές νησί. Στην πρώτη διέλευση έγινε ρίψη σωσίβιας λέμβου με ασύρματο. Στη δεύτερη διέλευση, σε ύψος 500 ποδών έγινε ρίψη ενός δέματος που περιείχε τροφή και πακέτο πρώτων βοηθειών. Χρησιμοποιώντας τον ασύρματο, η οικογένεια είπε στο πλήρωμα ότι δεν είχαν νερό και ότι υπέφεραν από αφυδάτωση. Το αεροσκάφος πραγματοποίησε και τρίτη διέλευση ρίχνοντας δοχείο νερού με αλεξίπτωτο. Τελικά, ένα σκάφος διάσωσης παρέλαβε τους ναυαγούς σε καλή κατάσταση.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ASSURED LIFT (1997)

Στις 18 Φεβρουαρίου 1997, αμερικανικά αεροσκάφη Ηρακλής μετέφεραν στη Λιβερία (Αφρική) τους πρώτους από τους 1.200 στρατιώτες από τρεις χώρες της δυτικής Αφρικής. Οι 650 στρατιώτες από το Mali, οι 450 στρατιώτες από τη Ghana και το ιατρικό προσωπικό 100 ατόμων από την Ivory Coast ενίσχυσαν δύναμη 2.000 στρατιωτών από τη Νιγηρία που ήδη υπήρχε. Αποστολή της δύναμης ήταν η επιτήρηση της κατάπαυσης του πυρός έως την ολοκλήρωση των εκλογών της 30ης Μαΐου 1997, οι οποίες συμφωνήθηκαν μετά την κατάπαυση του πυρός τον Αύγουστο του 1996.

Τα πέντε αεροσκάφη C-130E της USAFE, που ανήκαν στην Αεροπορική Βάση Ramstein (Γερμανία), χρειάστηκαν 17 μέρες και 49 εξόδους για να ολοκληρώσουν την αποστολή. Τα αεροσκάφη, που ξεκινούσαν την αποστολή από το διεθνές αεροδρόμιο του Abidjan (Ivory Coast), μετέφεραν συνολικά 1.160 στρατιώτες και 452 τόνους φορτίου.

ΖΑΪΡ - ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΤΗ ΡΟΥΑΝΤΑ (1997)

Οι 70.000 αντάρτες του Laurent Kabila σε μια προσπάθεια να ανατρέψουν τον επί 32 χρόνια δικτάτορα Mobutu Sese Seko (πράγμα που κατάφεραν) άρχισαν να καταλαμβάνουν σταδιακά τη χώρα. Η αιφνίδια αυτή εξέλιξη είχε σαν αποτέλεσμα τον εγκλωβισμό 80.000 προσφύγων Hutu της Ρουάντα που δεν πρόλαβαν να επαναπατριστούν. Οι πρόσφυγες δέχτηκαν επιθέσεις από χωρικούς, τους οποίους υποστήριζαν οι αντάρτες, με αποτέλεσμα να σκοτωθούν εκατοντάδες. Οι επιζήσαντες σε μια ύστατη προσπάθεια να γλυτώσουν, κρύφτηκαν στη ζούγκλα. Τα Ηνωμένα Έθνη ανέλαβαν να περισυλλέξουν από τη ζούγκλα τους πρόσφυγες που μαστίζονταν από την πείνα και τις αρρώστιες. Περιέθαλψαν όσους εντόπισαν και τους συγκέντρωσαν γύρω από το αεροδρόμιο της πόλης Kisangani. Από εκεί με αεροσκάφη Ηρακλής, αλλά και άλλων τύπων, τους μετέφεραν στη Ρουάντα. Τουλάχιστον 50.000 πρόσφυγες επαναπατρίστηκαν αεροπορικώς.

ΜΕΤΑΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΟ ΚΟΝΓΚΟ

Ευρισκόμενη στην περιοχή του Ισημερινού της Αφρικής, η δημοκρατία του Κονγκό έχει δύο, μεγάλες πόλεις. Την πρωτεύουσα Brazzaville και το Point Noire, λιμάνι του Ατλαντικού κοντά στα σύνορα με την Αγκόλα. Και οι δύο πόλεις διαθέτουν στρατιωτικά αεροδρόμια, τα οποία φιλοξενούν διάφορους τύπους αεροσκαφών. Η χώρα απέκτησε την ανεξαρτησία της από τη Γαλλία στις 15 Αυγούστου 1960.

Η περιοχή συγκέντρωσε το διεθνές ενδιαφέρον το 1997, όταν ξέσπασε εμφύλιος πόλεμος στο γειτονικό Ζαΐρ. Καθώς οι αντάρτες άρχισαν να προωθούνται προς την πρωτεύουσα του Ζαΐρ Kinshasa και να απειλούν τον πρόεδρο Mobutu, οι δυτικές δυνάμεις άρχισαν να στέλνουν μια διεθνή δύναμη με αποστολή την απομάκρυνση πολιτών και την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας εφόσον παραστεί ανάγκη.

Για την υποστήριξη του Βελγικού στρατιωτικού τμήματος, η Βελγική Αεροπορία απέστειλε στην περιοχή συνολικά επτά αεροσκάφη C-130H τα οποία βρίσκονταν στα αεροδρόμια των πόλεων Brazzaville, Point Noire και Kinshasa στο διάστημα 25 Μαρτίου - 5 Ιουνίου 1997. Όμως δεν απαιτήθηκε μεταφορά στρατιωτών στο Ζαΐρ. Οι αεροπορικές επιχειρήσεις στη Brazzaville περιορίστηκαν στη μεταφορά προσωπικού και υλικών από και προς το Βέλγιο και μεταξύ των τριών αεροδρομίων, ενώ πραγματοποιήθηκαν και μερικές έξοδοι ρίψεων αλεξίπτωτιστών.

Το Point Noire χρησιμοποιήθηκε επίσης από τις δυνάμεις των ΗΠΑ σαν κομβικό σημείο για τον ανεφοδιασμό πλοίων, που στάθμευαν στα ανοιχτά της ακτής του Κονγκό. Δύο ελικόπτερα MH-53E

συνέδεαν τα πλοία με το Point Noire, ενώ αεροσκάφη KC-130R και L-100 της Southern Air Transport συνέδεαν το Point Noire με τη Brazzaville. Ο περιορισμένος χώρος στάθμευσης του Point Noire έφτασε τα όριά του στη διάρκεια των διαπραγματεύσεων ανάμεσα στον πρόεδρο του Ζαΐρ Mobutu και τον αρχηγό των ανταρτών Kabila υπό την εποπτεία του προέδρου της Νότιας Αφρικής Mandela. Πάντως, η δύναμη των αεροσκαφών της Νοτιοαφρικανικής Αεροπορίας (περιλαμβανομένων και C-130B) δεν άφηνε περιθώρια αμφισβήτησης των προθέσεων της Νότιας Αφρικής για ειρηνική αλλαγή εξουσίας στο Ζαΐρ.

IPAN - ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ (1997)

Στις 10 Μαΐου 1997, σεισμός μεγέθους 7,1 R έπληξε την βορειοανατολική επαρχία Khorasan ισοπεδώνοντας 200 χωριά γύρω από τις πόλεις Qayen και Birjand. Στην πληγείσα περιοχή, που βρίσκεται 70 μίλια δυτικά των συνόρων με το Αφγανιστάν, 2.400 άτομα έχασαν τη ζωή τους. Οι μεταβολές της θερμοκρασίας από 5 έως 29 βαθμούς αύξησαν σημαντικά τις πιθανότητες αποσύνθεσης των πτωμάτων και την εξάπλωση επιδημιών. Στις 11 Μαΐου 1997, με τέσσερα αεροσκάφη C-130 και ελικόπτερα μεταφέρθηκαν οι πρώτοι 80 τόνοι ανθρωπιστικής βοήθειας προς την περιοχή.

ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΚΛΟΓΕΣ ΣΤΗ ΒΟΣΝΙΑ

Στις 11 Σεπτεμβρίου 1997, η USAF ανακοίνωσε την άμεση μεταστάθμευση τριών αεροσκαφών ηλεκτρονικών παρεμβολών EC-130E Commando Solo από το Harrisburg (Pennsylvania) στο Brindisi (Ιταλία) για επιχειρήσεις πάνω από τη Βοσνία. Τα αεροσκάφη βρίσκονταν στις θέσεις τους στις 13 Σεπτεμβρίου όταν άνοιξαν οι κάλπες για τις δημοτικές εκλογές. Αποστολή των αεροσκαφών ήταν να παρεμβάλλουν τις ραδιοφωνικές και τηλεοπτικές εκπομπές των Σέρβων (που πρόσφατα στόχευαν σε περαιτέρω κλιμάκωση της βίας). Δεν έγινε γνωστό αν τα αεροσκάφη αξιοποίησαν την δυνατότητα αυτόνομης, τηλεοπτικής εκπομπής που διαθέτουν.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ HIGH FLIGHT (1997)

Στις 13 Σεπτεμβρίου 1997, αεροσκάφος C-141B της USAF με πλήρωμα εννέα ατόμων απογειώθηκε από το Windhoek (Ναμίμπια) στις 16:11. Το αεροσκάφος είχε μεταφέρει εκεί, νωρίτερα την ίδια μέρα, εξοπλισμό εκκαθάρισης ναρκών από την Pope AFB (North Carolina). Η επιστροφή του στις ΗΠΑ θα γινόταν μέσω της νήσου Ascension (Ατλαντικός Ωκεανός). Στο μεταξύ, ένα αεροσκάφος Tupolev Tu-154M της Γερμανικής Αεροπορίας με πλήρωμα δέκα ατόμων και δώδεκα πεζοναύτες (εκ των οποίων δύο με τις συζύγους τους) πετούσε από το Niamey (Νίγηρας) με προγραμματισμένη προσγείωση για ανεφοδιασμό στο Windhoek και τελικό προορισμό το Cape Town (Νότιος Αφρική). Εκεί, οι πεζοναύτες επρόκειτο να λάβουν μέρος σε ιστιοπλοϊκούς αγώνες στα πλαίσια του εορτασμού της 75ης επετείου του Νοτιοαφρικανικού Ναυτικού.

Στις 17:10 και τα δύο αεροσκάφη εξαφανίστηκαν ταυτόχρονα εγείροντας υποψίες πως είχε συμβεί σύγκρουση στον αέρα. Πιστεύεται ότι και τα δύο πετούσαν στο FL 350 χρησιμοποιώντας διαφορετικές συχνότητες επικοινωνίας και με τις διαβόητες, ανεπαρκείς διαδικασίες εναερίου κυκλοφορίας στην Αφρική προφανώς το κάθε αεροσκάφος αγνοούσε πόσο κοντά βρισκόταν στο άλλο. Το υπουργείο άμυνας των ΗΠΑ ανακοίνωσε ότι ένας στρατιωτικός δορυφόρος κατέγραψε μια ισχυρή λάμψη (ανάλογη με αυτήν έκρηξης αεροσκαφών) στην περιοχή την ίδια χρονική στιγμή επιβεβαιώνοντας τον χρόνο της πιθανολογούμενης σύγκρουσης. Χρειάστηκαν 20 ώρες και 50 νυκτερινά τηλεφωνήματα (!) στη Ναμίμπια των ελεγκτών της νήσου Ascension για να επιβεβαιωθεί η αναχώρηση του αμερικανικού αεροσκάφους και να ανακηρυχτεί αγνοούμενο.

Στις 15 Σεπτεμβρίου, δύο αεροσκάφη P-3C Orion του Αμερικανικού Ναυτικού αναχώρησαν από τη Sigonella (Ιταλία) για τη Ναμίμπια προκειμένου να βοηθήσουν στην έρευνα. Για τον ίδιο λόγο έφτασαν στη χώρα αυτή στις 16 Σεπτεμβρίου ένα αεροσκάφος MC-130P Combat Shadow και ένα αεροσκάφος MC-130H Combat Talon που είχαν απογειωθεί από το Mildenhall (Αγγλία). Τα αεροσκάφη Ηρακλής ανεφοδιάστηκαν πάνω από την Αλγερία από αεροσκάφος KC-135 καθώς και πάνω από τη Libreville (Γκαμπόν) από αεροσκάφος KC-10A, ενώ συνέχισαν την έρευνα και τη νύχτα χρησιμοποιώντας διόπτρες νυκτερινής όρασης και ανιχνευτικά συστήματα υπέρυθρης ακτινοβολίας.

Στις 23 Σεπτεμβρίου έφτασε από τις ΗΠΑ υπερσύγχρονος εξοπλισμός για τη σάρωση του βυθού του ωκεανού προκειμένου να ανιχνευτούν ηχητικά σήματα από τους καταγραφείς δεδομένων των αγνοούμενων αεροσκαφών. Συνολικά, 20 αεροσκάφη και προσωπικό 265 ατόμων από 4 χώρες ενεπλάκησαν στις έρευνες. Η Γερμανία συμμετείχε με 5 αεροσκάφη, η Γαλλία με ελικόπτερα και ένα αεροσκάφος και η Νότιος Αφρική με ελικόπτερα και δύο αεροσκάφη (το ένα ήταν C-130B). Στις 15 Σεπτεμβρίου, από πλοίο της Νοτιοαφρικανικής Ακτοφυλακής εντοπίστηκαν κάποια συντρίμια ενώ αργότερα την ίδια μέρα το πλήρωμα του C-130B εντόπισε κηλίδες λαδιού και καυσίμων που οδήγησαν στην περισυλλογή μερικών ακόμα συντριμμιών. Στις 16 και 17 Σεπτεμβρίου, εντοπίστηκαν και περισυλλέχθηκαν και άλλα συντρίμια καθώς και το πτώμα μιας αεροσυνοδού του γερμανικού αεροσκάφους. Στις 27 Σεπτεμβρίου, η έρευνα ολοκληρώθηκε χωρίς άλλα ευρήματα.

Για τη Γερμανική Αεροπορία πέρα από τις ανθρώπινες απώλειες υπήρξε και οικονομική ζημιά. Στο αεροσκάφος που χάθηκε είχε επενδυθεί το 1995 το ποσό των 25,3 εκατομμυρίων δολαρίων για τη μετατροπή του σύμφωνα με τις απαιτήσεις της συνθήκης Open Skies. Η συνθήκη αυτή ορίζει τον τρόπο με τον οποίο ο Οργανισμός για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη (ΟΑΣΕ) παρακολουθεί τον στρατιωτικό αφοπλισμό στην Ανατολική Ευρώπη.

ΤΟ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ ΤΗΣ ΕΙΡΗΝΗΣ

Η προσφορά του αεροσκάφους Ηρακλής δεν εξαντλείται μόνο σε αποστολές στο πεδίο της μάχης και σε αποστολές ανθρωπιστικού χαρακτήρα. Συμπληρώνει και τον ενδιαμέσο κρίκο της αλυσίδας ο οποίος είναι οι ειρηνευτικές αποστολές. Υποστηρίζει δυνάμεις του Ο.Η.Ε., που σταθμεύουν σε διάφορα σημεία του πλανήτη, με σκοπό τη διαφύλαξη της εύθραυστης ειρήνης. Επίσης, μεταφέρει αξιωματούχους των Ηνωμένων Εθνών, που συμμετέχουν σε κρίσιμες διαπραγματεύσεις, για να αποτραπούν συρράξεις ή για να αποφευχθεί τυχόν αναζωπύρωση τους. Τα αεροσκάφη που εκτελούν τέτοιου είδους αποστολές, συνήθως είναι βαμμένα λευκά, ενώ ταυτόχρονα φέρουν τα διακριτικά UN στην άτρακτο.

Μία χαρακτηριστική αποστολή αυτού του είδους η οποία έκανε το γύρο του κόσμου μέσω των τηλεοπτικών δελτίων ειδήσεων είναι αυτή της 21ης Νοεμβρίου 1997. Εκείνη τη μέρα, ένα κατάλευκο αεροσκάφος C-130 με τα διακριτικά UN στην άτρακτο προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο Al Habbaniyah (34 ναυτικά μίλια βορειοδυτικά της Βαγδάτης) του Ιράκ προερχόμενο από το Μπαχρέιν. Το αεροσκάφος έφερε πίσω τους 70 επιθεωρητές της Ειδικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών (UNSCOM) οι οποίοι είχαν αποχωρήσει μία εβδομάδα νωρίτερα. Επρόκειτο να δώσουν τέλος στην κρίση που έφερε τον Περσικό στο χείλος μίας ακόμη πολεμικής αναμέτρησης. Αιτία, η άρνηση του Ιράκ να επιτρέψει στην επιτροπή τον έλεγχο ορισμένων εγκαταστάσεων για την ύπαρξη απαγορευμένων όπλων. Το Ιράκ ισχυρίστηκε ότι τα συμπεράσματα της επιτροπής από τις έρευνες δεν θα ήταν αντικειμενικά λόγω πλειοψηφίας των αμερικανών. Αυτό με τη σειρά του θα σήμαινε τη συνέχιση της επιβολής κυρώσεων που χρονολογούνται από το 1991 και έχουν φέρει το λαό σε οικτρή θέση (πείνα, έλλειψη φαρμάκων κ.λπ.). Η επιτροπή που αρχικά αποχώρησε από τη χώρα, επέστρεψε τώρα με λιγότερους αμερικανούς στη σύνθεση της αποτελέσματα έντονων, διεθνών, διπλωματικών διαβουλεύσεων.

BOMBΑΡΔΙΣΤΙΚΑ... ΕΝΤΟΜΩΝ

Στο στρατόπεδο των πεζοναυτών στο Parris Island (South Carolina, USA) αντιμετωπίζουν έναν ασυνήθιστο εχθρό: Οι σκνίπες, που επιτίθενται αθέατα, στέλνουν κάθε χρόνο στο νοσοκομείο περίπου 200 νεοσύλλεκτους με μολύνσεις. Ο εντομολόγος-ιατρός, αντισμήναρχος Terry Biery και η ομάδα του με έδρα το αεροδρόμιο Youngstown-Warren Regional (Ohio), πετούν με τέσσερα αεροσκάφη C-130H ειδικά διαμορφωμένα για ρίψη εντομοκτόνων. Τα αεροσκάφη βομβαρδίζουν με χειρουργική ακρίβεια κουνούπια, σκνίπες και άλλα ζώδια ενώ σε πολεμική περίοδο εξολοθρεύουν παράσιτα στο πεδίο της μάχης. Επίσης, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους όταν τους ζητηθεί από τις πολιτικές αρχές. Το 1983, ψέκασαν 2.023.500 στρέμματα στη Minnesota για να προλάβουν το ξέσπασμα εγκεφαλίτιδας των αλόγων η οποία προέρχεται από τα κουνούπια. Το 1985, ψέκασαν 2.905.746 στρέμματα αγροτικής έκτασης στο Idaho για να ελεγχθεί η μαστίγα των ακριδών. Το 1989, ψέκασαν 3.460.185 στρέμματα ακτής στη South Carolina μετά τον τυφώνα Hugo. Το 1992, ψέκασαν έκταση 1.133.160 στρεμμάτων στη South Florida όταν ο τυφώνας Andrew διέσπειρε κουνούπια από τους βάτους.

Η αποστολή προστασίας των στρατιωτών στο πεδίο της μάχης, από αρρώστιες προερχόμενες από έντομα, ανάγεται στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Τότε, αμερικανοί στρατιώτες που πολεμούσαν στον Ειρηνικό έπεσαν θύματα ελονοσίας και δάγκειου πυρετού, αρρώστιες που διαδίδονται από τα κουνούπια. Η στρατιωτική ηγεσία, συνειδητοποιώντας τον κίνδυνο, μετέτρεψε βομβαρδιστικά και μαχητικά αεροσκάφη σε ψεκαστικά και ψεκάζοντας DDT, έσωσε πολλές ζωές.

Οι αποστολές αεροψεκασμού γίνονται με το συνηθισμένο πλήρωμα του αεροσκάφους από το οποίο οι δύο επόπτες φόρτωσης χειρίζονται το σύστημα ψεκασμού. Στο χώρο του φορτίου βρίσκονται δύο, ανοξείδωτες δεξαμενές χωρητικότητας 1.893 λίτρων η κάθε μία που περιέχουν εντομοκτόνο. Οι δεξαμενές αποτελούν την καρδιά του συστήματος ψεκασμού το οποίο κοστίζει δύο εκατομμύρια δολάρια. Το εντομοκτόνο μείγμα τροφοδοτείται σε σωλήνες που καταλήγουν κάτω από τα ακροπτερύγια. Σε κάθε πτέρυγα υπάρχουν δύο σωλήνες που διαθέτουν 46 ακροφύσια ο καθένας. Το εύρος της ζώνης ψεκασμού του αεροσκάφους κυμαίνεται από 4,8 έως 11 μέτρα. Η ποσότητα του ψεκαζόμενου υγρού μπορεί να φτάσει τα 114 λίτρα ανά 4 στρέμματα. Για το σκοπό αυτό υπάρχουν σωλήνες που προεξέχουν των διαμορφωμένων θυρών ρίψεων αλεξιπτωτιστών. Αυτή η μέθοδος χρησιμοποιείται συνήθως για εξολόθρευση αγριόχορτων ή διάλυση πετρελαιοκηλίδων, δύο καινούργιες αποστολές που ανέλαβε τα τελευταία χρόνια η 910η Πτέρυγα Αερομεταφορών. Το αεροσκάφος πετάει στα 300 πόδια με ταχύτητα 200 κόμβων. Ο μηχανικός ελέγχει συνεχώς το ύψος και την ταχύτητα και ενημερώνει τον κυβερνήτη (που κοιτάζει συνεχώς μπροστά, βοηθούμενος από τον συγκυβερνήτη). Ο ναυτίλος αναγγέλλει το χρόνο για το στόχο: "5, 4, 3, 2, ψεκασμός!". Τότε, ο ένας επόπτης φόρτωσης πατάει το κουμπί του ψεκασμού μέχρι να ακούσει την εντολή τερματισμού.

ΔΙΑΣΩΣΗ ΚΑΘ' ΟΔΟΝ (2)

Επιστρέφοντας από αποστολή μεταφοράς φορτίου από την California στην αεροπορική βάση Little Rock (Arkansas) το Μάρτιο του 1998, το πλήρωμα αεροσκάφους C-130 της USAF εντόπισε δυο άνδρες των οποίων το αεροσκάφος κατέπεσε στα χιονισμένα βουνά της Nevada. Το πλήρωμα ανταποκρίθηκε σε αίτηση της υπηρεσίας ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας της Utah για τον εντοπισμό πολιτικού αεροσκάφους που πιθανώς είχε καταπέσει. Το πλήρωμα άλλαξε πορεία και άρχισε την έρευνα πάνω από ορεινή περιοχή περίπου 120 μίλια βόρεια του Las Vegas. Μετά από μία περίπου ώρα, εντόπισε το σημείο εκπομπής του ισχυρότερου σήματος κινδύνου. Το πλήρωμα ξαφνιάστηκε όταν έλαβε εκπομπή στον ασύρματο από κάποιον που φώναζε: "Μας βρήκατε! Είμαστε μόλις δίπλα από την αριστερή σας πτέρυγα". Λίγα λεπτά αργότερα, ο επόπτης φόρτωσης εντόπισε το αεροσκάφος. Από θαύμα και οι δύο άνδρες δεν τραυματίστηκαν.

ΡΙΨΕΙΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΣΤΟ ΣΟΥΔΑΝ

Ο εμφύλιος πόλεμος που άρχισε το 1983 στο νότιο Σουδάν και η πείνα ήταν η αιτία να χάσουν τη ζωή τους 1.500.000 άνθρωποι. Οι εχθροπραξίες απέτρεψαν τη καλλιέργεια της γης με αποτέλεσμα να μείνει χέρσα. Η υπηρεσία World Food Program του Ο.Η.Ε. ξεκίνησε μια επείγουσα επιχείρηση αποστολής τροφίμων προς τα 2,6 εκατομμύρια πεινασμένων Σουδανών. Η επιχείρηση περιελάμβανε κατά κύριο λόγο τη ρίψη 9.500 τόνων τροφίμων κάθε μήνα (κόστους 9 δις δραχμών) από αεροσκάφη L-100-20 και L-100-30 Ηρακλής. Η όλη προσπάθεια έκανε το γύρο του κόσμου μέσα από τα τηλεοπτικά δελτία τον Φεβρουάριο του 1998. Δυστυχώς όμως, οι αντιμαχόμενες πλευρές (Κυβέρνηση και Λαϊκός Απελευθερωτικός Στρατός) καθυστέρουσαν ή απέτρεπαν με λεηλασίες την άφιξη της βοήθειας στον προορισμό της.

ΑΡΩΓΗ ΣΤΟΥΣ ΑΛΒΑΝΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ (1998)

Το πρώτο αεροσκάφος Ηρακλής απογειώθηκε στις 13 Ιουνίου 1998 από το Sarajevo (Βοσνία) με προορισμό τα Tirana (Αλβανία) μεταφέροντας ανθρωπιστική βοήθεια για τους 13.000 Αλβανούς πρόσφυγες, που διέφυγαν από τις μάχες στο Κοσόβο (Γιουγκοσλαβία). Η οργανωθείσα από τον Ο.Η.Ε. και εκτελεσθείσα από το ΝΑΤΟ επιχείρηση αφορούσε τη μεταφορά φορτίου που περιελάμβανε σκηνές, πρόχειρες τουαλέτες, κουβέρτες, στρώματα και άλλα είδη πλην τροφίμων. Το φορτίο αυτό είχε αρχικά σαν αποδέκτες τους κατοίκους της Βοσνίας. Για τη μεταφορά του στην Αλβανία απαιτήθηκαν οκτώ πτήσεις.

Η ΤΡΙΑΚΟΣΙΟΣΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ

Λίγο πριν τα μεσάνυχτα της Παρασκευής 2 Οκτωβρίου 1998, το Μικτό Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης της βάσης του NATO στην Ισλανδία (Naval Air Station Keflavik) έλαβε από την Ισλανδική Ακτοφυλακή κλήση για παροχή βοήθειας. Σε ένα ρωσικό ψαράδικο (Staryj Arbat) που βρισκόταν 290 μίλια νοτιοδυτικά του Keflavik, ένα μέλος του πληρώματος υπέφερε από έλκος που αιμορραγούσε. Στις 00:15 του Σαββάτου 3 Οκτωβρίου, απογειώθηκε από τη βάση ελικόπτερο διάσωσης HH-60G Pave Hawk προκειμένου να παραλάβει τον ασθενή. Αφού ανεφοδιάστηκε στον αέρα από αεροσκάφος HC-130 που ανήκε και αυτό στην 56η Μοίρα Διάσωσης, έφτασε στην περιοχή που βρισκόταν το πλοίο. Επικρατούσε πυκνή νέφωση κάτω από τα 5.000 πόδια και ο άνεμος έφτανε τους 25 κόμβους, το πλοίο όμως ήταν φωταγωγημένο ενώ σκαμπανέβαζε 3 μέτρα εξαιτίας των κυμάτων. Το ελικόπτερο επιβίβασε στο πλοίο στις 01:30 δύο διασώστες, οι οποίοι παρέλαβαν και σταθεροποίησαν τον ασθενή σε διάστημα 30 λεπτών. Στη συνέχεια, το ελικόπτερο αναχώρησε για το Reykjavik όπου στις 04:25 αποβίβασε τον ασθενή που μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο της πόλης. Για την 56η Μοίρα Διάσωσης, γνωστή με το παρατσούκλι "Οι Βόρειοι Ναυαγοσώστες", αυτή ήταν η 300η διάσωση (πολιτών από 20 χώρες) από το 1971. Κύρια αποστολή της Μοίρας είναι η διάσωση μάχης στο Βόρειο Ατλαντικό για λογαριασμό των δυνάμεων του NATO.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ALLIED FORCE (1999)

Στην (από το 1974) αυτόνομη περιοχή του Κοσσυφοπεδίου (Γιουγκοσλαβία), το Σεπτέμβριο του 1991 έγινε δημοψήφισμα και οι Αλβανόφωνοι κάτοικοι ζήτησαν την ίδρυση ανεξάρτητης Δημοκρατίας. Το Μάιο του 1992 έκαναν εκλογές τις οποίες το Βελιγράδι κήρυξε παράνομες. Οι ένοπλοι μαχητές του Απελευθερωτικού Στρατού του Κοσσυφοπεδίου έκαναν την πρώτη τους εμφάνιση το Φεβρουάριο του 1996, αναλαμβάνοντας την ευθύνη για σειρά βομβιστικών ενεργειών. Το Φεβρουάριο του 1998, οι σερβικές δυνάμεις εξαπολύουν επίθεση και ξεσπά νέα κρίση. Μετά από αλληπάλληλες, διαμεσολαβητικές προσπάθειες και τηλεσίγραφα του NATO για στρατιωτική επέμβαση, οι αντιμαχόμενες πλευρές συναντήθηκαν στη Γαλλία. Οι συνομιλίες αυτές (λήξη πρώτου γύρου 17 Φεβρουαρίου 1999 και δεύτερου γύρου 19 Μαρτίου 1999) ναυάγησαν. Το NATO άρχισε την 24η Μαρτίου 1999 να βομβαρδίζει σερβικές θέσεις κατά τα πρότυπα των επιχειρήσεων του Περσικού Κόλπου. Η επιχείρηση τερματίστηκε στις 10 Ιουνίου 1999. Στις 79 ημέρες που διήρκεσε, τα αεροσκάφη της συμμαχίας πραγματοποίησαν συνολικά 41.110 εξόδους.

Τα αεροσκάφη Ηρακλής για μία ακόμα φορά κλήθηκαν να συμμετάσχουν σε πολεμική επιχείρηση. Η διάταξη των αεροσκαφών Ηρακλής στη διάρκεια της επιχείρησης ήταν:

- Αεροπορική Βάση Aviano (Ιταλία): EC-130E (ABCCC), EC-130H Compass Call.
- Αεροπορική Βάση Casale (Brindisi, Ιταλία): AC-130H/U Spectre Gunship.
- Αεροπορική Βάση Ramstein (Γερμανία): C-130E, EC-130E Commando Solo.



*Αεροσκάφος HC-130P (66-0220) στο Keflavik (Ισλανδία)
HERCULES: THE C-130 IN SERVICE (Airlife Publishing Ltd.)*

Για τις αμιγώς μεταφορικού χαρακτήρα αποστολές, τα αεροσκάφη πέταξαν κυρίως προς και από την Αλβανία, τα Σκόπια και τη Θεσσαλονίκη. Σε μία αποστολή στην Αλβανία στις 11 Ιουνίου 1999 ένα αεροσκάφος C-130K της RAF (XV298) καταστράφηκε. Σε νυκτερινή απογείωση (23:10) από χωμάτινο διάδρομο στο Kukës (βόρεια Αλβανία) για εκπαιδευτική αποστολή, το αεροσκάφος απέτυχε να κερδίσει ύψος και συνετρίβη σε σπίτι κοντά στο τέλος του διαδρόμου. Τα πυρομαχικά που βρίσκονταν στο αεροσκάφος ανεφλέγησαν ενώ το αεροσκάφος καταστράφηκε από τη φωτιά. Από τους 12 επιβαίνοντες, ένα άτομο τραυματίστηκε σοβαρά στα πόδια και μεταφέρθηκε σε νοσοκομείο στα Tiranë. Ένα στρατόπεδο προσφύγων, σε απόσταση 365 μέτρων από το σημείο συντριβής, εκκενώθηκε προληπτικά αν και δεν αναφέρθηκαν θύματα στο έδαφος.

Τρία αεροσκάφη AC-130H/U Spectre Gunships, χρησιμοποιήθηκαν με ισοπεδωτικό αποτέλεσμα εναντίον θέσεων του Γιουγκοσλαβικού στρατού. Για να αποκαλυφθούν οι σερβικές θέσεις χρησιμοποιήθηκαν ως δόλωμα οι αλβανόφωνοι αντάρτες του UCK (Απελευθερωτικού Στρατού του Κοσσυφοπεδίου). Τα αεροσκάφη, οπλισμένα με δύο πλευρικά κανόνια Vulcan των 20 χιλιοστών ή ένα Gatling των 25 χιλιοστών, ένα Bofors των 40 χιλιοστών και ένα ολμοβόλο των 105 χιλιοστών, επιχειρούσαν από τα 11.000 πόδια. Με το υπερσύγχρονο, ψηφιακό ραντάρ ελέγχου πυρός APQ-180 εξαπέλυσαν ένα συντριπτικό μπαράζ πυρός εναντίων θέσεων του σερβικού στρατού ενώ χρησιμοποίησαν προηγμένα ECM και αμυντικά υπο-συστήματα για να παρεμβάλλουν τους εχθρικούς πυραύλους εδάφους-αέρος (SAMS).

Τρία αεροσκάφη EC-130H Compass Call, συνέβαλαν τα μέγιστα στην ηλεκτρονική παρεμβολή των επικοινωνιών του γιουγκοσλαβικού στρατού. Πρόκειται για αεροσκάφη σχεδιασμένα να παρεμβάλλουν ηλεκτρονικά τα δίκτυα φωνητικών επικοινωνιών και μεταφοράς δεδομένων μεταξύ των στρατευμάτων και των κέντρων διοίκησης. Επιπρόσθετα, λειτουργούσαν ως κύρια μέσα διάσπασης του κρίκου μεταξύ των πληρωμάτων των αντιαεροπορικών συστημάτων και των σταθμών ελέγχου τους.

Σε κάθε αποστολή βομβαρδισμού συμμετείχε ένα από τα παραπάνω αεροσκάφη ενώ σε αρκετές περιπτώσεις συμπληρωνόταν και από ένα δεύτερο ομοιότυπο αεροσκάφος προκειμένου να αυξηθεί η ακρίβεια και η διάρκεια των παρεμβολών και να παρεμβληθούν περισσότερες συχνότητες. Η μέση διάρκεια μιας τυπικής αποστολής κυμαινόταν μεταξύ 10-18 ωρών και απαιτούσε τη διενέργεια ενός ή δύο ανεφοδιασμών.

Τα αεροσκάφη επανδρώνονταν από 13 μέλη πληρώματος, εκ των οποίων 4 τουλάχιστον ήταν γλωσσομαθή (σερβικά, κροατικά), με αποστολή την αναγνώριση και αξιολόγηση των επικοινωνιών που έπρεπε να παρεμβληθούν. Λόγω των ισχυρότερων παρεμβολών που διέθεταν (σε σχέση με άλλα αεροσκάφη) δεν ήταν αναγκαία η πτήση τους πάνω από εχθρικές περιοχές αν και οι επιχειρήσεις τους κοντά στη συνοριακή γραμμή (υπό την ισχυρή προστασία αεροσκαφών συνοδείας) εξασφάλιζε καλύτερη απόδοση των συστημάτων τους. Το πακέτο κεραιών στο πρόσθιο μέρος του αεροσκάφους εντόπιζε εκπομπές γιουγκοσλαβικών σταθμών ενώ η κεραία-δίπολο στο πίσω τμήμα αναλάμβανε την εκπομπή παρεμβολών. Η κεραία αυτή μπορούσε να συντονιστεί με εξαιρετική ακρίβεια προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν παρεμβολές επί φίλιων επικοινωνιακών δικτύων.

Αν και οι επιχειρήσεις των EC-130H Compass Call βασίζονταν σε προσεκτικά σχεδιασμένες αποστολές παρεμβολής επί διαφόρων εκπομπών προτεραιότητας, εν τούτοις πάντα υπήρχε η επιχειρησιακή ευελιξία για την εμπλοκή στόχων ευκαιρίας. Η δραστηριότητα των εν λόγω αεροσκαφών συμπληρωνόταν από ένα αεροσκάφος EC-130E Commando Solo, υπεύθυνο για την εκπομπή ραδιοτηλεοπτικών σημάτων.

Ο ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΟΣ ΗΡΑΚΛΗΣ

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΣΕ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗ ΠΤΗΣΗ

Η πρώτη πτήση του L-100 (που ονομάστηκε One World Hercules) ξεπέρασε κάθε προηγούμενο. Απογειώθηκε στις 20 Απριλίου 1964 και επέστρεψε ...την επόμενη μέρα μετά από πτήση 25 ωρών και 1 λεπτού. Εκτός από 36 λεπτά, το αεροσκάφος πετούσε συνεχώς μόνο με δύο κινητήρες για να αποδειχτεί η προσαρμοστικότητα του.

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΣΕ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΣΥΝΕΧΗΣ ΠΤΗΣΗ

Στις 20 Φεβρουαρίου 1972, ένα αεροσκάφος HC-130H της USAF πέταξε 7.588 ναυτικά μίλια από την Ταϊβάν έως την Scott AFB (Illinois, USA) και προσγειώθηκε με καύσιμα 4.500 λίβρες. Η πτήση έγινε χωρίς στάση και χωρίς ανεφοδιασμό. Το αεροσκάφος του οποίου αποστολή ήταν η έρευνα και διάσωση στο πεδίο της μάχης, εκτός από τα καύσιμα των κυρίων και των εξωτερικών δεξαμενών του, μετέφερε στον χώρο του φορτίου δύο δεξαμενές συνολικής χωρητικότητας 23.400 λιβρών. Οι τελευταίες αποτελούσαν μόνιμο εξοπλισμό του αεροσκάφους, εφόσον αποστολή του ήταν και ο ανεφοδιασμός των ελικοπτέρων έρευνας και διάσωσης.

ΒΑΡΥΤΕΡΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΓΕΙΩΘΗΚΕ ΣΕ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΦΟΡΟ

Στις 30 Οκτωβρίου 1963, ένα αεροσκάφος KC-130F (149798) προσγειώθηκε στο αεροπλανοφόρο USS Forrestal στα ανοιχτά της Μασαχουσέτης (ΗΠΑ) με μικό βάρος 121.000 λίβρες.

ΡΕΚΟΡ ΗΛΙΚΙΑΣ

Την 1η Σεπτεμβρίου 1995, αποσύρθηκε το πρώτο αεροσκάφος παραγωγής C-130A (53-3129, πρώτη πτήση 7 Απριλίου 1955) μετά από 40 και πλέον χρόνια υπηρεσίας! Το αεροσκάφος υπηρετούσε ως AC-130A στην 919η Πτέρυγα Ειδικών Αποστολών (AFRES) με έδρα την Eglin AFB (Florida, USA).

ΡΕΚΟΡ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΩΡΩΝ ΠΤΗΣΕΩΣ

Στις 10 Μαρτίου 1997, ένα αεροσκάφος C-130E (130315) της Καναδικής Αεροπορίας ξεπέρασε τις 40.000 ώρες πτήσεως. Το αεροσκάφος μπήκε σε υπηρεσία στις 17 Μαΐου 1965.

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΑΣΚΗΣΗ ΡΙΨΕΩΝ

Ο νυκτερινός ουρανός γέμισε από αεροσκάφη Ηρακλής και αλεξιπτωτιστές το Φεβρουάριο του 1998, καθώς η ζώνη ρίψεων Juliet στο Maniago της Ιταλίας (61 NM βορειοανατολικά της Vicenza) έγινε το σημείο της μεγαλύτερης, μικτής άσκησης. Περισσότεροι από 700 αλεξιπτωτιστές της Southern European Task Force, που εδρεύει στη Vicenza της Ιταλίας, πραγματοποίησαν άλμα από δώδεκα αεροσκάφη C-130 συμμετέχοντας στην άσκηση Distant Lion.

Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Στις 6 Νοεμβρίου 1983, η Royal Australian Air Force γιόρτασε τα 25 χρόνια των αεροσκαφών Ηρακλής σε υπηρεσία στις τάξεις της. Ιδιαίτερα εντυπωσιακό γεγονός ήταν η ταυτόχρονη διέλευση 23 αεροσκαφών C-130 από το χώρο εορτασμού (Αεροπορική Βάση Richmond, New South Wales). Η αρχική σχεδίαση για διέλευση και των 24 αεροσκαφών που διέθετε τότε η RAAF δεν πραγματοποιήθηκε επειδή το 24ο αεροσκάφος χρειάστηκε να σπεύσει για έρευνα ενός γιου με τετραμελές πλήρωμα που είχε αναποδογυρίσει.

ΒΑΡΥΤΕΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΕ ΣΤΙΣ ΠΤΕΡΥΓΕΣ

Το 1977, το αεροσκάφος DC-130H (65-0979) της 22nd Tactical Drone Squadron μετέφερε τέσσερα, τηλεκατευθυνόμενα αεροσκάφη συνολικού βάρους 40.000 λιβρών, αναρτημένα σε φορείς κάτω από τις πτέρυγες.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΩΝΕΣ

19th ANNUAL AIRLIFT CONGRESS (1996)

Στη συγκεκριμένη διοργάνωση που έγινε στην Toulouse - Franczal AFB (Γαλλία) έλαβαν μέρος επτά χώρες μεταξύ των οποίων το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία και οι ΗΠΑ. Η διοργάνωση συνέπεσε με την 50η επέτειο του Γαλλικού Σχολείου Εκπαίδευσης Μεταφορών. Την πρώτη θέση κατέκτησε η 52η Μοίρα Αερομεταφορών που εδρεύει στην Moody AFB (Georgia, USA). Η πρωτιά αφορούσε στην καλύτερη ναυτιλία διαδρομής σε αποστολή ρίψεων και στο καλύτερο πλήρωμα C-130. Τη δεύτερη θέση και στις δύο κατηγορίες κατέκτησε η 50η Μοίρα Αερομεταφορών που εδρεύει στην Little Rock AFB (Arkansas, USA).

RODEO '96

Στη διοργάνωση αυτή, που έγινε την τελευταία εβδομάδα του Ιουνίου 1996 στην McChord AFB (Washington, USA) έλαβαν μέρος 77 ομάδες της USAF, 16 ομάδες ξένων χωρών και συνολικό προσωπικό 1.800 ατόμων. Οι τύποι αεροσκαφών που διαγωνίστηκαν ήταν: C-5, C-141, C-130, C-17, KC-10, KC-135, C-9. Στα αεροσκάφη C-130 τα αποτελέσματα ήταν: καλύτερο πλήρωμα 23η Πτέρυγα (Pope AFB, NC) καλύτερο πλήρωμα ρίψεων 914η Πτέρυγα Αερομεταφορών (Niagara Falls, NY), καλύτερο πλήρωμα προσγείωσης σε μικρό διάδρομο 23η Πτέρυγα (Pope AFB, NC), καλύτερη ομάδα συντήρησης 908η Πτέρυγα Αερομεταφορών (Maxwell AFB, Ala.), καλύτερη ομάδα προ-πτήσεως 374η Πτέρυγα Αερομεταφορών, καλύτερη ομάδα μετά-πτήση 914η Πτέρυγα Αερομεταφορών (Niagara Falls, NY), καλύτερη ομάδα μεταφοράς ασθενών 23η Μοίρα Μεταφοράς Ασθενών (Pope AFB, NC), και τέλος καλύτερη Πτέρυγα (Αγγλία).

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Ο μοναδικός αντικαταστάτης για έναν Ηρακλή είναι ένας άλλος Ηρακλής. Αυτό τουλάχιστον ισχυρίζονται οι ειδήμονες. Εργαζόμενη προς αυτή την κατεύθυνση η κατασκευάστρια εταιρεία Lockheed εκτιμά πως οι βελτιώσεις στις επιδόσεις του νέου αεροσκάφους C-130J το καθιστούν οικονομικά ελκυστικό για τα επόμενα 25 χρόνια, σε σχέση με την αναβάθμιση παλαιότερων μοντέλων. Επίσης, υποστηρίζει πως θα απαιτηθούν λιγότερα αεροσκάφη για να φέρουν εις πέρας το ίδιο εύρος αποστολών.

C-130 J

Η πρώτη πτήση του αεροσκάφους έγινε στις 4 Ιουνίου 1996 στην Dobbins ARB (Georgia, USA)

και είχε διάρκεια 6 ώρες και 14 λεπτά. Η εικόνα του νέου αυτού αεροσκάφους είναι η εξής:

1. Πλήρωμα δύο χειριστών με προαιρετική την ύπαρξη ναυτίλου.
2. Κινητήρες Allison AE 2100D3 με ώση 4.591 ίππων, οι οποίοι αποδίδουν 29% περισσότερη ισχύ ενώ έχουν 15% μικρότερη κατανάλωση.
3. Εξάφυλλες, κεκλιμένες έλικες.
4. Σύστημα εναέριου ανεφοδιασμού στον βασικό εξοπλισμό.
5. Δύο υπολογιστές αποστολής (κύριος και εφεδρικός) με παγκόσμια βάση δεδομένων και δυνατότητα τήρησης 40 σχεδίων πτήσεως.
6. Ψηφιακό, έγχρωμο ραντάρ καιρού και χαρτογράφησης εδάφους με δυνατότητα ανίχνευσης windshear και προειδοποίηση 1 1/2 λεπτού.
7. Συνδυασμό δύο INS και ενός GPS.
8. Γραφική απεικόνιση της θέσης του αεροσκάφους πάνω σε ραδιοναυτιλιακό ή γεωγραφικό χάρτη σε έξι κλίμακες από 1: 50.000 μέχρι 1: 2.000.000.

Συγκρινόμενο με το C-130E, το C-130J αποδίδει 40% μεγαλύτερη εμβέλεια, 40% υψηλότερη οροφή πλεύσης, 50% μικρότερο χρόνο ανόδου και 21% μεγαλύτερη, μέγιστη ταχύτητα.



C-130J
Περιοδικό RIVISTA AERONAUTICA (Albagraf SpA)

C-130J-30

Η πρώτη πτήση του αεροσκάφους έγινε στις 5 Απριλίου 1996 στην Dobbins ARB (Georgia, USA) και είχε διάρκεια 2 ώρες και 11 λεπτά. Το αεροσκάφος είναι μακρύτερο κατά 4,57 μέτρα από το C-130J. Αυτό του επιτρέπει να μεταφέρει 40% περισσότερο όγκο φορτίου. Πρώτος πελάτης είναι η RAF. Στις 14 Φεβρουαρίου 1997, το πρώτο αεροσκάφος της RAF πραγματοποίησε με επιτυχία τον πρώτο, εναέριο ανεφοδιασμό λαμβάνοντας καύσιμα από βρετανικό αεροσκάφος VC 10. Η πτήση έγινε ανοιχτά της ακτής της South Carolina (USA). Το αεροσκάφος (ZH865) παραδόθηκε επίσημα στη RAF στις 24 Αυγούστου 1998.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ

Στα τέλη Μαρτίου 1999 είχαν επιβεβαιωθεί παραγγελίες για 83 αεροσκάφη C-130J και C-130J-30.



ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ

Οι αποστάσεις δίνονται σε ναυτικά μίλια. Ένα ναυτικό μίλι ισούται με 1.852 μέτρα.

AIRBORNE RADAR APPROACH (ARA)

Διαδικασία προσέγγισης σε αεροδρόμιο αεροσκάφους C-130 μόνο με τη βοήθεια του ραντάρ που διαθέτει το αεροσκάφος. Κατά τη διαδικασία αυτή, ο ναυτίλος δίνει στον κυβερνήτη διορθώσεις πορείας για τον άνεμο (ώστε να τηρηθεί το αεροσκάφος στην προέκταση του διαδρόμου προσγείωσης), βαθμού καθόδου και ύψους (ώστε να τηρηθεί το αεροσκάφος στο ίχνος καθόδου) και πληροφορίες απόστασης από την αρχή του διαδρόμου. Η διαδικασία αυτή που είναι προσχεδιασμένη και προσαρμοσμένη στο ανάγλυφο του αεροδρομίου, περιλαμβάνει ελάχιστο ύψος καθόδου, σημείο αρχής αποτυχημένης προσέγγισης (αν δεν υπάρξει οπτική επαφή με το διάδρομο), ενώ αρχίζει συνήθως σε απόσταση 10 ναυτικών μιλίων προς το αεροδρόμιο. Το αεροδρόμιο πρέπει να διαθέτει ανακλαστήρες ακτινοβολίας ραντάρ για την τελική φάση της προσέγγισης ενώ η αρχική φάση βασίζεται σε καθοδήγηση ραντάρ με τη βοήθεια χαρακτηριστικών σημείων εδάφους. Ιδιαίτερα βοηθητικό περιβάλλον για την προσέγγιση αυτή προσφέρουν τα παραθαλάσσια αεροδρόμια.

ATIS (AUTOMATIC TERMINAL INFORMATION SERVICE)

Η παροχή επίκαιρων πληροφοριών ρουτίνας (καιρός αεροδρομίου, κατάσταση ραδιοβοηθημάτων, εν χρήσει διάδρομος κ.λπ.) στα αφικνούμενα και αναχωρούντα αεροσκάφη μέσω συνεχών και επαναλαμβανόμενων εκπομπών σε εικοσιτετράωρη βάση. Η υπηρεσία αυτή εκτός των άλλων συμβάλλει και στην αποσυμφόρηση των συχνοτήτων επικοινωνίας μεταξύ των αεροσκαφών και των υπηρεσιών εδάφους.

ΒΑΡΗ

Τα βάρη δίνονται σε λίβρες ή τόνους. Ένα κιλό ισούται με 2,2 λίβρες.

ΒΟΡΕΙΟ ΣΕΛΑΣ (NORTHERN LIGHT / AURORA BOREALIS)

Ορισμένα ηλεκτρόνια που φορτίζονται με ενέργεια από τον ηλιακό άνεμο χτυπούν το μαγνητικό πεδίο της γης και μεταφέρονται πάνω σε γραμμές ισχύος, οι οποίες τείνουν να χαμηλώνουν και συγκλίνουν κοντά στους γεωμαγνητικούς πόλους. Στη συνέχεια, τα ηλεκτρόνια περνούν μέσα από τα αέρια της ανώτερης ατμόσφαιρας (συντρίβονται πάνω σε μόρια και άτομα) κάνοντας τα να φωτίζονται όπως οι φωτεινές επιγραφές από αέριο νέον. Το φαινόμενο αυτό συμβαίνει σε μεγάλα ύψη και η φωτεινότητά του μπορεί να φτάσει εκείνη της πανσέληνου. Τα φώτα συχνά αλλάζουν σχήμα και μέγεθος. Το κυρίαρχο χρώμα είναι το απαλό πράσινο. Μερικές φορές το φαινόμενο δημιουργεί παράσιτα στις επικοινωνίες υψηλών συχνοτήτων (HF) και μπορεί να διαρκέσει από 30 λεπτά μέχρι λίγες ώρες.

DOPPLER

Σύστημα ναυτιλίας (παλαιάς τεχνολογίας) αποτελούμενο από ραντάρ και υπολογιστή. Το ραντάρ παρέχει πληροφορίες έκπτωσης λόγω ανέμου (γωνία επιθυμητού και πραγματοποιούμενου ίχνους του αεροσκάφους) και ψηφιακή ένδειξη ταχύτητας εδάφους. Η έκπτωση χρησιμοποιείται για την διόρθωση της πορείας ώστε το αεροσκάφος να τηρηθεί στο επιθυμητό ίχνος. Η ταχύτητα εδάφους χρησιμοποιείται για τους υπολογισμούς χρόνου αφίξεως σε συγκεκριμένα σημεία και στον προορισμό. Έκπτωση και ταχύτητα εδάφους βοηθούν στον υπολογισμό του ανέμου στο ύψος πτήσεως. Το επιθυμητό ίχνος και η απόσταση του σκέλους τοποθετούνται στον υπολογιστή από τον ναυτίλο. Στη συνέχεια, ο υπολογιστής χρησιμοποιώντας τις πληροφορίες του ραντάρ του συστήματος δείχνει σε ναυτικά μίλια την πλευρική μετατόπιση του αεροσκάφους σε σχέση με το επιθυμητό ίχνος και την απομένουσα απόσταση προς το σημείο κατάληξης του σκέλους. Λόγω εγγενών σφαλμάτων, η ακρίβεια των πληροφοριών του υπολογιστή υποβαθμίζεται σημαντικά και το σφάλμα θέσεως ξεπερνάει τα 13 ναυτικά μίλια. Το σύστημα ξεπεράστηκε από τα INS και GPS.

ΕΙΡΗΝΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ DAYTON

Η συμφωνία αυτή που υπογράφηκε στις 21 Νοεμβρίου 1995 στην πόλη Dayton (Ohio, USA), μεταξύ των αντιμαχομένων πλευρών (μετά το τέλος του εμφυλίου πολέμου των 43 μηνών στην πρώην Γιουγκοσλαβία), είχε πέντε βασικούς στόχους:

- α) Πολιτικά ουδέτερο περιβάλλον
- β) Δικαίωμα μυστικής ψήφου χωρίς φόβο τρομοκρατίας
- γ) Ελευθερία της έκφρασης και του τύπου
- δ) Ελευθερία συναναστροφής
- ε) Ελευθερία κίνησης.

Τελικοί στόχοι ήταν η πολιτική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Η πολυεθνική δύναμη 60.000 ανδρών IFOR (Implementation Force) δημιουργήθηκε για να επιβλέπει την εφαρμογή της συμφωνίας και άρχισε να εγκαθίσταται στη Βοσνία από τις 16 Δεκεμβρίου 1995 με χρονοδιάγραμμα ενός έτους. Η δύναμη IFOR παρέλαβε τη σκυτάλη από την ολιγάριθμη PROFOR (Protection Force) που προϋπήρχε. Τους 50.000 άνδρες έδωσαν οι 16 χώρες του NATO (Αγγλία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ελλάδα, ΗΠΑ, Ισλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Καναδάς, Λουξεμβούργο, Νορβηγία, Ολλανδία, Πορτογαλία, Τουρκία). Τους 10.000 άνδρες έδωσαν 18 χώρες που δεν ανήκουν στη συμμαχία (Αίγυπτος, Αλβανία, Αυστρία, Εσθονία, Ιορδανία, Λετονία, Λιθουανία, Μαλαισία, Μαρόκο, Ουγγαρία, Ουκρανία, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σλοβακία, Σουηδία, Τσεχία, Φινλανδία). Αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ η IFOR πέτυχε στην αποστολή της (να σταματήσει τις εχθροπραξίες και να αφοπλίσει τις αντιμαχόμενες πλευρές), το πολιτικό σκέλος της συμφωνίας (σχηματισμός ειρηνικής και βιώσιμης πολιτικής κατάστασης) απέτυχε.

Στη διάρκεια της Operation Joint Endeavour πραγματοποιήθηκαν 2.400 έξοδοι εναέριας περιπολίας μάχης, 12.500 έξοδοι εγγύς, αεροπορικής υποστήριξης και αεροπορικών επιθέσεων, 11.715 αποστολές αερομεταφορών, απαιτήθηκαν δε 118 πλοία, 291 τρένα και 21.967 συνοδείες αυτοκινήτων. Μέχρι τις 23 Οκτωβρίου 1996, η IFOR είχε 47 νεκρούς και 236 τραυματίες από ναρκοπέδια, τυχαίες εκπυρσοκροτήσεις όπλων και τροχαία ατυχήματα. Επίσης, 7.000 μηχανικοί από 15 χώρες επισκεύασαν ή αντικατέστησαν 60 γέφυρες και επισκεύασαν 2.500 χιλιόμετρα δρόμων και σιδηροδρόμων. Πρόκειται για την πρώτη επιχείρηση εδάφους του NATO και την μεγαλύτερη στρατιωτική επιχείρηση στην Ευρώπη μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Από τις 21 Δεκεμβρίου 1996 την IFOR διαδέχτηκε η SFOR (Stabilization Force) με 31.000 στρατιώτες από 34 χώρες. Οι 10.000 στρατιώτες δεν ανήκουν σε χώρες του NATO. Η δύναμη αυτή ανέλαβε να υλοποιήσει μέσα σε 18 μήνες την πολιτική πλευρά της ειρηνευτικής συμφωνίας. Βασικοί στόχοι ήταν: η επιστροφή 2.300.000 προσφύγων στα σπίτια τους, η ανάπτυξη κοινών, πολιτικών θεσμών και η σύλληψη εκείνων που κατηγορούνται για εγκλήματα πολέμου.

ΕΞΑΝΤΑΣ (SEXTANT)

Ειδικό οπτικό όργανο, που συνήθως περιλαμβάνει τηλεσκόπιο διπλής ισχύος, με πεδίο όρασης 15 μοιρών. Περιλαμβάνει επίσης μία σειρά πρισμάτων ενσωματωμένων σε μία κλίμακα ύψους, επιτρέποντας μέτρηση του ύψους ενός ουρανίου σώματος από 10 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα μέχρι 92 μοίρες πάνω από τον ορίζοντα. Τοποθετείται στην οροφή του θαλάμου διακυβέρνησης στο αεροσκάφος Ηρακλής. Με αυτό ο ναυτίλος σκοπεύει τον ήλιο, την σελήνη ή τα αστέρια και με μια σειρά πολύπλοκων υπολογισμών (που απαιτούν ακρίβεια μισής μοίρας) βρίσκει την πραγματική πορεία του αεροσκάφους (για έλεγχο των πυξίδων) και προσδιορίζει τη θέση του (στίγμα).

FIR (FLIGHT INFORMATION REGION)

Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων και συναγερμού κινδύνου. Στην Ελλάδα, τα όρια του χώρου αυτού ως προς

το οριζόντιο επίπεδο συμπίπτουν με τα θαλάσσια και χερσαία σύνορα. Ο χώρος αυτός ονομάζεται FIR Αθηνών.

FLIGHT LEVEL

Επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης σε σχέση με το καθορισμένο επίπεδο αναφοράς, όπου η βαρομετρική πίεση είναι 29,92 ίντσες και η θερμοκρασία +15 βαθμοί Κελσίου.

GLOBAL POSITIONING SYSTEM (GPS)

Δορυφορικό σύστημα ναυτιλίας που παρέχει υψηλής ακρίβειας τρισδιάστατη θέση, ταχύτητα και χρόνο σε απεριόριστο αριθμό χρηστών οπουδήποτε πάνω ή κοντά στη γη. Το διαστημικό τμήμα αποτελείται από 21 κύριους δορυφόρους NAVSTAR και 3 εφεδρικούς που βρίσκονται σε τροχιά σε ύψος 10.900 μιλίων. Το τμήμα ελέγχου περιλαμβάνει πέντε σταθμούς παρακολούθησης και κεραίες που βρίσκονται ανά την υφήλιο. Σκοπός τους να παρακολουθούν και να διορθώνουν τα εκπεμπόμενα σήματα. Το τμήμα του χρήστη αποτελείται από τον δέκτη. Το όλο σύστημα παρέχει: θέση, ταχύτητα, χρόνο, ύψος, πληροφορίες κατεύθυνσης, ταχύτητα εδάφους, πλευρική απόσταση από το επιθυμητό ίχνος πτήσεως, απομένουσα απόσταση, πορεία και μαγνητική απόκλιση. Επίσης, παρέχει συνεχή παρακολούθηση κατάστασης και ακρίβειας του δέκτη και έχει ικανότητα αυτοδιάγνωσης βλαβών. Η αρχή λειτουργίας του βασίζεται στη μέτρηση της απόστασης για τον προσδιορισμό της θέσης, που επιτυγχάνεται με τη μέτρηση του χρόνου εκπομπής του σήματος από τον δορυφόρο και λήψεως από τον δέκτη. Το σφάλμα θέσεως για εμπορικούς δέκτες είναι μέχρι 100 μέτρα ενώ για στρατιωτικούς δέκτες είναι μέχρι 3 μέτρα. Το σύστημα κηρύχθηκε πλήρως επιχειρησιακό το 1995. Συνεργαζόμενο με το INS αποτελεί το ιδανικό σύστημα ναυτιλίας.

DIFFERENTIAL GLOBAL POSITIONING SYSTEM (DGPS)

Η αρχή λειτουργίας του βασίζεται στο γεγονός ότι ένας σταθερός δέκτης τοποθετημένος κοντά στο αεροδρόμιο, του οποίου τη θέση γνωρίζουμε επακριβώς, λαμβάνει τις πληροφορίες θέσης μέσω GPS. Τις συγκρίνει με τη γνωστή σταθερή του θέση και εντοπίζει ανά πάσα στιγμή το μέγεθος του σφάλματος μεταξύ της πραγματικής θέσης και της θέσης που υπαγορεύεται από το GPS. Στη συνέχεια, εκπέμπει υπό μορφή διόρθωσης το εντοπισμένο σφάλμα στο δέκτη του αεροσκάφους και η πληροφορία παρουσιάζεται διορθωμένη από το δέκτη του GPS στο πλήρωμα. Το σφάλμα θέσης του αεροσκάφους, που προκύπτει μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας, είναι 10 εκατοστά.

ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗ ΕΚΡΗΞΗ ΑΕΡΙΟΥ

Σχετικά σπάνιο φυσικό φαινόμενο. Για παράδειγμα, στις 30 Δεκεμβρίου 1996 ένας κρατήρας άνοιξε και σκόρπισε το δηλητηριώδες αέριο υδρόθειο στην κεντρική Ιάβα (Ινδονησία). Το φαινόμενο είχε ξανασυμβεί στην περιοχή αυτή το 1979 με αποτέλεσμα τότε τον θάνατο 150 ανθρώπων. Στην πρόσφατη περίπτωση, αγρότες ανίχνευσαν μια άσχημη οσμή σε χωράφι πριν ο κρατήρας αρχίσει να μεγαλώνει. Στις 2 Ιανουαρίου 1997, ο κρατήρας είχε μεγαλώσει κατά 100 τετραγωνικές γιάρδες. Αυτή τη φορά οι αρχές δεν αιφνιδιάστηκαν όπως παλιά και έκλεισαν την περιοχή τόσο για αγροτική όσο και για τουριστική χρήση. Στην περίπτωση της λίμνης Nyos (Καμερούν) το 1986 είχαμε την έκλυση νέφους διοξειδίου του άνθρακα με αποτέλεσμα τον θάνατο 1.700 ατόμων.

INERTIAL NAVIGATION SYSTEM (INS)

Αδρανειακό σύστημα ναυτιλίας που αποτελείται από αισθητήρες επιτάχυνσης τοποθετημένους σε σταθεροποιημένο γυροσκόπιο, παραμένουσα οριζόντια πλατφόρμα, μονάδα υπολογιστή, για την επεξεργασία δεδομένων και τήρηση παρούσας θέσης και μονάδα ένδειξης ελέγχου για εισαγωγή δεδομένων και παρακολούθηση. Παρέχει στο πλήρωμα τη δυνατότητα να παρακολουθεί μεγάλο εύρος πληροφοριών, να προσδιορίζει το ίχνος και να ανανεώνει την παρούσα θέση. Το σύστημα λειτουργεί αποκλειστικά με την αίσθηση της κίνησης του αεροσκάφους. Πριν χρησιμοποιηθεί πρέπει να γίνει ευθυγράμμιση, κατά τη διάρκεια της οποίας οι συντεταγμένες της θέσης τοποθετούνται χειροκίνητα, ενώ το τοπικό επίπεδο και ο αληθής βορράς εξαγονται από το σύστημα. Τα τελευταίες τεχνολογίας συστήματα με λείζερ παρουσιάζουν αθροιστικό σφάλμα θέσεως μισού ναυτικού μιλίου ανά ώρα πτήσεως εφόσον δεν γίνει ανανέωση της θέσης. Συνεργαζόμενο με το GPS αποτελεί το ιδανικό σύστημα ναυτιλίας.

JETSTREAM

Είναι μία ζώνη ισχυρών, δυτικών ανέμων ταχύτητας τουλάχιστον 50 κόμβων, η οποία ακολουθεί διαιδαλώδη διαδρομή κατακόρυφα και οριζόντια γύρω από το βόρειο ημισφαίριο σε κυματοειδείς τροχιές. Οι συνηθισμένες ταχύτητες ανέμου είναι 100-150 κόμβοι ενώ μπορούν να φτάσουν και τους 300 κόμβους. Το μήκος του είναι 3.000 ναυτικά μίλια, το πλάτος 100-400 ναυτικά μίλια και το βάθος (πάχος) 3.000-7.000 πόδια. Η μεγαλύτερη ταχύτητα όλων των εποχών είναι 355 κόμβοι και καταγράφηκε στις 13 Δεκεμβρίου 1967 πάνω από το Outer Hebrides της Σκωτίας.

ΚΟΥΡΔΙΣΤΑΝ

Περιοχή της νοτιοδυτικής Ασίας και πατρίδα των Κούρδων. Καλύπτει μεγάλες περιοχές του βορειοδυτικού Ιράν και εκτείνεται στο βορειοανατολικό Ιράκ, την Αρμενία, την ανατολική Τουρκία και τη βορειοανατολική Συρία. Το 1990 ο κουρδικός πληθυσμός υπολογιζόταν στα 26 εκατομμύρια. Τουλάχιστον οι μισοί Κούρδοι ζουν στην Τουρκία ενώ ελάχιστοι ζουν και σε πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες. Μετά την κατάρρευση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στο τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου με την συνθήκη των Σεβρών (1920) δινόταν η υπόσχεση της ίδρυσης ανεξάρτητου Κουρδιστάν. Η υπόσχεση αυτή εγκαταλείφθηκε αργότερα με τη συνθήκη της Λοζάννης (1923). Στην Τουρκία, οι Κούρδοι μάχονται εναντίον των κυβερνητικών δυνάμεων από το 1984. Τον Μάρτιο του 1995, η τουρκική κυβέρνηση εγκατέστησε 35.000 στρατιώτες στα σύνορα με το βόρειο Ιράκ. Επίσημη αιτιολογία ήταν η αποτροπή των επιδρομών από Κούρδους του Ιράκ. Έξι εβδομάδες αργότερα και κάτω από τη διεθνή κατακραυγή οι τουρκικές δυνάμεις αποσύρθηκαν. Ο συνολικός απολογισμός των συγκρούσεων, μεταξύ Κούρδων και Τουρκικών δυνάμεων στο διάστημα 1984-1995, ήταν τουλάχιστον 15.000 νεκροί. Στο Ιράν, το 1961 ιδρύθηκε ημιαυτόνομη επαρχία του Κουρδιστάν. Στο διάστημα 1974-1975 υποστηρίχτηκε από την Ιρανική κυβέρνηση η αποτυχημένη προσπάθεια των Κούρδων του Ιράκ για αυτονομία. Στο Ιράκ, το 1988 χιλιάδες Κούρδοι σκοτώθηκαν (μερικοί με χημικά όπλα) και εκατοντάδες χωριά καταστράφηκαν από Ιρακινούς στρατιώτες. Ήταν τα αντίποινα για την συνεργασία των Κούρδων με το Ιράν στη διάρκεια του πολέμου Ιράν -Ιράκ. Το 1991 μετά τον Πόλεμο του Περσικού Κόλπου, 1.000.000 Κούρδοι του Ιράκ εκδιώχθηκαν από τα σπίτια τους μετά από μία αποτυχημένη εξέγερση. Τα Ηνωμένα Έθνη ανέλαβαν τελικά την προστασία μιας περιοχής στο βορειοανατολικό Ιράκ στέλνοντας ταυτόχρονα ανθρωπιστική βοήθεια.

ΚΥΠΡΙΑΚΟ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΝΙΚΗ

Στις 19 Ιουλίου 1974, 15 αεροσκάφη Noratlas μεταστάθμευσαν στην Αεροπορική Βάση Σούδας (Χανιά) στην Κρήτη. Ανεφοδιάστηκαν σε καύσιμα και απογειώθηκαν στις 21 Ιουλίου με προορισμό την Κύπρο. Αποστολή τους ήταν να μεταφέρουν στη Λευκωσία την Α' Μοίρα Καταδρομών. Κατεβαίνοντας προς το αεροδρόμιο της Λευκωσίας του οποίου τα φώτα ήταν σβηστά βρέθηκαν μέσα σε ισχυρά, αντιαεροπορικά πυρά. Οι δυνάμεις της Κυπριακής Εθνοφρουράς που κρατούσαν ακόμα το αεροδρόμιο, νομίζοντας ότι πρόκειται για τουρκικά αεροσκάφη, άνοιξαν πυρ. Ένα αεροσκάφος καταρρίφθηκε λίγο πριν την προσγείωση. Από τους επιβαίνοντες σε αυτό, μόνο ένας καταδρομέας σώθηκε. Τρία αεροσκάφη που είχαν χτυπηθεί βαριά δεν μπόρεσαν να απογειωθούν για να επιστρέψουν στην Ελλάδα.

LONG RANGE NAVIGATION (LORAN)

Σύστημα ναυτιλίας μεγάλων αποστάσεων, με το οποίο μπορεί να προσδιοριστεί μία γραμμή θέσεως του αεροσκάφους μετρώντας τη διαφορά χρόνου μεταξύ της λήψης παλμοειδών σημάτων από δύο διαφορετικά συγχρονισμένους σταθμούς εκπομπής. Οι σταθμοί βρίσκονται σε διάφορα σημεία της γης. Σχεδιάστηκε για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από θάλασσα. Η συνήθης ακρίβεια θέσεως που παρέχει είναι 1 ναυτικό μίλι. Σε αποστάσεις μέχρι 800 ναυτικά μίλια από τους σταθμούς εκπομπής παρέχει ικανοποιητική ακρίβεια, καθόσον υπερεισχύουν τα σήματα που ακολουθούν την καμπυλότητα της γης. Σε αποστάσεις πέραν των 1.000 ναυτικών μιλίων η ακρίβεια θέσεως υποβαθμίζεται καθόσον υπερεισχύουν τα σήματα που ανακλώνται στην ιονόσφαιρα. Με την υποτύπωση δύο γραμμών θέσεως σε ειδικούς χάρτες προσδιορίζεται η θέση του αεροσκάφους που βρίσκεται στην τομή τους. Οι πιο σύγχρονοι δέκτες, πάνω στους οποίους προσαρμόστηκε υπολογιστής, δίνουν πληροφορίες παρόμοιες με το INS. Το σύστημα αποσύρθηκε καθόσον ξεπεράστηκε από τα INS και GPS.

MAMDIRM (Multinational Airlift and Medevac Detachment In Rimini)

Η πολυεθνική αυτή μοίρα αερομεταφορών, με έδρα το Rimini (Ιταλία), διέθετε κυρίως αεροσκάφη C-130 της Αγγλίας, της Ελλάδας, της Νορβηγίας και της Ολλανδίας. Επίσης, περιελάμβανε και ένα αεροσκάφος C-160 της Γερμανίας με έδρα το Landsberg (Γερμανία). Αρχισε να επιχειρεί από τις 12 Δεκεμβρίου 1995 και μέχρι τις 13 Οκτωβρίου 1996 πραγματοποίησε 705 αποστολές (3.300 ώρες πτήσεως), μεταφέροντας συνολικά 49.500 επιβάτες και 2.770 τόνους φορτίου. Από τον Απρίλιο του 1997, η Μοίρα περιορίστηκε σε ένα μόνο αεροσκάφος Ηρακλής (ελληνικό) ενώ διαλύθηκε τον Οκτώβριο του 1998. Παράλληλα με την πολυεθνική μοίρα, η Αμερικανική Αεροπορία εγκατέστησε δικό της κλιμάκιο στην Αεροπορική Βάση Taszar (Ουγγαρία). Η βάση αυτή, που βρίσκεται 96 ναυτικά μίλια νότια της Budapest και παλιότερα διέθετε μαχητικά MiG, αποτέλεσε τον ενδιάμεσο σταθμό για τη Βοσνία. Τρία με τέσσερα αεροσκάφη C-130E ημερησίως έφταναν εδώ από την Αεροπορική Βάση Ramstein (Γερμανία) μεταφέροντας προσωπικό και υλικά προς τη Βοσνία. Οι πτήσεις γίνονταν στη διάρκεια των επιχειρήσεων Joint Endeavor και Joint Guard.

ΜΗΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Τα μήκη διαδρομών προσγείωσης δίνονται σε πόδια. Ένα μέτρο ισούται με 3,28 πόδια.

NAGORNO-KARABACH

Περιοχή εντός του Αζερμπαϊτζάν που κατοικείται κυρίως από Αρμένιους. Ο πόλεμος για την ανεξαρτησία της άρχισε τον Ιούλιο του 1988. Οι συνέπειες των μαχών ήταν 25.000 νεκροί και 1.000.000 πρόσφυγες. Από τον Μάιο του 1994 έγινε ανακωχή, τα αίτια όμως της σύγκρουσης δεν έχουν εξαιρεθεί.

OMEGA NAVIGATION SYSTEM (ONS)

Σύστημα ναυτιλίας μεγάλων αποστάσεων κυρίως πάνω από θάλασσα. Αποτελείται από τον δέκτη στο αεροσκάφος και 8 σταθμούς εδάφους που παρέχουν παγκόσμια κάλυψη. Για να δώσει ακριβή θέση απαιτείται η λήψη σημάτων από τουλάχιστον τρεις σταθμούς. Η αρχή λειτουργίας του συστήματος βασίζεται στη διαφορά φάσεως των σημάτων. Το σύνηθες σφάλμα θέσεως είναι 4 ναυτικά μίλια. Αυξάνεται όμως σημαντικά, καθώς το ύψος της ιονόσφαιρας μικραίνει (ιδιαίτερα πάνω από τους πόλους) λόγω των εκρήξεων (κηλίδων) στην επιφάνεια του ηλίου οι οποίες επίσης προκαλούν διαταραχές στο μαγνητικό πεδίο της γης. Το σύστημα (αφού εισαχθεί χειροκίνητα στο έδαφος η θέση και η ημερομηνία) παρέχει πληροφορίες θέσεως, πορείας, TAS, πραγματοποιούμενου ίχνους, ταχύτητας εδάφους, ανέμου, έκπτωσης λόγω ανέμου, πλευρική απόσταση εκτός ίχνους, χρόνο σκέλους και αφίξεως. Το σύστημα αποσύρθηκε καθώςον ξεπεράστηκε από τα INS και GPS.

POINT OF SAFE RETURN (PSR)

Η μέγιστη απόσταση που μπορεί να πετάξει ένα αεροσκάφος πριν επιστρέψει για προσγείωση στο αεροδρόμιο αναχωρήσεως ή σε εναλλακτικό αεροδρόμιο, έχοντας κατά την προσγείωση μία καθορισμένη ελάχιστη ποσότητα καυσίμων.

ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ (ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ C-47 ΔΑΚΟΤΑ)

Η Ελλάδα ήταν από τις πρώτες χώρες που ανταποκρίθηκαν στην έκκληση του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών για την αποστολή δυνάμεων στην Κορεατική Χερσόνησο μετά τη μαζική, σαρωτική επίθεση των Βορείων στις 29 Ιουνίου 1950. Στον πόλεμο αυτό που κράτησε τρία χρόνια (1950-1953) έλαβαν μέρος εκτός των αντιμαχομένων και 20 ακόμα κράτη.

Στις 11 Νοεμβρίου 1950, αναχώρησαν από την Ελευσίνα 8 ελληνικά αεροσκάφη C-47 Dakota για το μεγάλο ταξίδι. Η διαδρομή μετάβασης αναλυτικά ήταν: Ελευσίνα - Λευκωσία (Κύπρος) - Dhahran (Σαουδική Αραβία) - Karachi (Πακιστάν) - Allahabad (Ινδία) - New Delhi (Ινδία) - Calcutta (Ινδία) - Bangkok (Ταϊλάνδη) - Saigon (σήμερα Ho Chi Minh City, Βιετνάμ) - Clark AB (Φιλιππίνες) - Naha (Ιαπωνία) - Itazuke (Ιαπωνία).

Τα πρώτα χρόνια του πολέμου το Ελληνικό Σμήνος εκλήθη να πετάξει μεταξύ άλλων και αποστολές ψυχολογικού πολέμου ρίχνοντας προκηρύξεις και εκφωνώντας μηνύματα προπαγάνδας.

Τα ελληνικά αεροσκάφη και πληρώματα επιχείρησαν κάτω από τις πλέον αντίξοες συνθήκες περιβάλλοντος μάχης, αεροδρομίων, υποστήριξης και καιρικές. Απέκτησαν μεγάλη φήμη για την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητά τους και τιμήθηκαν με πολλά μετάλλια και διακρίσεις. Το τίμημα όμως ήταν βαρύ. Σε τρία ατυχήματα (στη Νότια Κορέα) χάθηκαν τρία αεροσκάφη και τα πληρώματά τους, συνολικά 13 άτομα. Στις 26 Μαΐου 1951, το αεροσκάφος 2612 που εκτελούσε αποστολή μεταφοράς προσωπικού και υλικών, μετά την απογείωση του από την Taegu με προορισμό το Kimpo συνετρίβη σε πλαγιά υπό άσχημες, καιρικές συνθήκες.

Στις 22 Δεκεμβρίου 1952, το αεροσκάφος 2616 που εκτελούσε αποστολή μεταφοράς τραυματιών με προορισμό τη Seoul, συγκρούστηκε στο διάδρομο του αεροδρομίου της Suwon με αεροσκάφος F-80C που ήταν εξοπλισμένο με 4 βόμβες (2 των 500 λιβρών και 2 των 250 λιβρών). Και τα δύο αεροσκάφη τροχοδρομούσαν για νυκτερινή απογείωση. Στις 27 Δεκεμβρίου 1952, το αεροσκάφος 2632 πραγματοποιούσε απογείωση στις 03:32 από την Chinhae με προορισμό το Pusan. Κατά την απογείωση σημειώθηκε κράτηση του αριστερού κινητήρα σε ύψος 150 ποδών. Η εκτροπή του αεροσκάφους αριστερά είχε σαν αποτέλεσμα να χτυπήσει η αριστερή πτέρυγα σε κλαδί πεύκου και η ταχύτητά του να πέσει κάτω από εκείνη της απώλειας στήριξης.

Τελικά το αεροσκάφος χτύπησε σε δύο ορυζώνες και έπιασε φωτιά. Στο τέλος των επιχειρήσεων (1953) το ελληνικό σμήνος είχε στο ενεργητικό του 1.795 πολεμικές αποστολές, 8.288 ώρες πτήσεων, τη μεταφορά 34.640 στρατιωτών, 5.938 τραυματιών, 8.823.929 λιβρών εφοδίων και ρίψεις 6.900 λιβρών τροφίμων και πυρομαχικών.

Στις 23 Μαΐου 1955 επέστρεψαν στην Ελευσίνα 5 αεροσκάφη. Η διαδρομή επιστροφής αναλυτικά ήταν: Kimpo (Ν. Κορέα) - Ashiya (Ιαπωνία) - Nana (Ιαπωνία) - Clark AB (Φιλιππίνες) - Saigon (σήμερα Ho Chi Minh City, Βιετνάμ) - Bangkok (Ταϊλάνδη) - Calcutta (Ινδία) - New Delhi (Ινδία) - Karachi (Πακιστάν) - Dhahran (Σαουδική Αραβία) - Λευκωσία (Κύπρος) - Ρόδος - Ελευσίνα. Το συνολικό έργο των πέντε ετών ήταν 2.787 αποστολές, 17.532 ώρες πτήσεων, μεταφορά 9.256 τραυματιών, 66.975 επιβατών και 11.065.348 λιβρών φορτίου.

ΠΡΟΠΟΡΕΙΑ (ΦΑΙΝΟΜΕΝΙΚΗ) INS

Η φαινομενική παρεκτροπή του άξονα του γυροσκοπίου σε σχέση με τη γη εξαιτίας της περιστροφής της.

RADAR ALTIMETER (ΑΠΟΛΥΤΟ ΥΨΟΜΕΤΡΟ)

Όργανο που δείχνει το ύψος πάνω από το έδαφος ή το νερό ακριβώς κάτω από το αεροσκάφος. Λειτουργεί με την αρχή μέτρησης του χρόνου εκπομπής και λήψης της ενέργειας ραδιοσυχνότητας.

ΡΑΔΙΟΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

Πομποί εδάφους για τους οποίους τα αεροσκάφη διαθέτουν ανάλογους δέκτες. Το αεροσκάφος λαμβάνει πληροφορίες διεύθυνσης και/ή απόστασης από αυτούς οπότε προσδιορίζει τη θέση του. Από τους πομπούς αυτούς ορίζονται (κατά κύριο λόγο) οι αεροδιάδρομοι πάνω από στεριά στους οποίους πετούν τα αεροσκάφη. Επίσης, χρησιμοποιούνται για τις προσεγγίσεις των αεροσκαφών στα αεροδρόμια και τις αναχωρήσεις από αυτά. Οι βασικοί τύποι είναι NDB, VOR, VORDME, TACAN, VORTAC ενώ αποκλειστικά για προσέγγιση στα αεροδρόμια είναι το ILS.

STATION KEEPING EQUIPMENT (SKE)

Σύστημα στο οποίο γίνεται χρήση του ραντάρ του αεροσκάφους για να διατηρηθεί μία συγκεκριμένη απόσταση (τουλάχιστον 1 ναυτικό μίλι) από ένα ή περισσότερα αεροσκάφη εν πτήση.

TACHYTHTES

Οι ταχύτητες δίνονται σε κόμβους δηλαδή ναυτικά μίλια ανά ώρα. Ένα ναυτικό μίλι ισούται με 1.852 μέτρα.

ΑΛΗΘΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣ (TRUE AIR SPEED - TAS)

Είναι η πραγματική ταχύτητα του αεροσκάφους σε σχέση με την αέρια μάζα που το περιβάλλει. Δηλαδή, η ενδεικνυόμενη ταχύτητα διορθωμένη για το σφάλμα εγκατάστασης του συστήματος στατικής και δυναμικής πίεσης, το σφάλμα ύψους του αεροσκάφους και της συμπίεστικότητας του αέρα. Το αεροσκάφος Ηρακλής σε πτήσεις IFR πετάει με σταθερή ταχύτητα πλεύσης 290 κόμβους. Με βάση αυτή την ταχύτητα χρησιμοποιούνται οι πίνακες επιδόσεων του αεροσκάφους για την εξαγωγή των απαραίτητων στοιχείων. Επίσης, χρησιμοποιείται στον υπολογισμό του ανέμου στο ύψος πτήσεως.

ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣ (INDICATED AIR SPEED - IAS)

Είναι η μη διορθωμένη ταχύτητα του αεροσκάφους σε σχέση με την αέρια μάζα που το περιβάλλει. Με βάση αυτήν πετάει ο κυβερνήτης του αεροσκάφους. Υπολογίζεται από τους πίνακες επιδόσεων του αεροσκάφους για κάθε φάση της πτήσης.

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΔΑΦΟΥΣ (GROUND SPEED - GS)

Είναι η πραγματική ταχύτητα του αεροσκάφους σε σχέση με το έδαφος. Αν υπάρχει άπνοια στο ύψος πτήσεως ισούται με την TAS. Αν υπάρχει ούριος άνεμος είναι μεγαλύτερη, ενώ αν υπάρχει αντίθετος άνεμος είναι μικρότερη. Με βάση αυτήν υπολογίζεται ο άνεμος και η διάρκεια πτήσεως.

TEMPERATURE DEVIATION

Έχει καθοριστεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) η standard atmosphere όπου εκτός των άλλων στο επίπεδο της θάλασσας η θερμοκρασία είναι + 15 βαθμοί Κελσίου. Με βάση την αρχή ότι η θερμοκρασία μειώνεται κατά 2 βαθμούς Κελσίου για κάθε 1.000 πόδια ύψους που ανεβαίνουμε, κατασκευάστηκε πίνακας (ICAO STANDARD ATMOSPHERE TABLE) με προϋπολογισμένες θερμοκρασίες για ύψη μέχρι και 36.000 πόδια (από τα 36.000 έως τα 82.000 πόδια η θερμοκρασία είναι σταθερή -56,5 βαθμοί Κελσίου). Η διαφορά της πραγματικής θερμοκρασίας στο ύψος πτήσεως με εκείνη του πίνακα για το ίδιο ύψος ονομάζεται temperature deviation. Πρόκειται για έναν αριθμό θετικό, αρνητικό ή μηδέν που αποτελεί βασικό στοιχείο εισαγωγής στους πίνακες επιδόσεων του αεροσκάφους μαζί με το συνολικό βάρος για να υπολογιστεί η IAS, η κατανάλωση καυσίμων κλπ.

ΤΥΦΩΝΑΣ

Ισχυρός, τροπικός κυκλώνας στον Νότιο Ατλαντικό Ωκεανό, στη θάλασσα της Καραϊβικής, στον Κόλπο του Μεξικού και στη δυτική ακτή του Μεξικού. Η μεγαλύτερης διάρκειας ταχύτητα αέρος στο έδαφος είναι τουλάχιστον 64 κόμβοι (118,5 χιλιόμετρα) την ώρα.

ΥΨΗ

Τα ύψη δίνονται σε πόδια. Ένα μέτρο ισούται με 3,28 πόδια. Επίσης, τα ύψη δίνονται σε FL (Flight Levels). Για παράδειγμα το FL 310 σημαίνει ύψος 31.000 πόδια από ένα προκαθορισμένο επίπεδο, το οποίο το όργανο του υψομέτρου του αεροσκάφους (έχοντας βαρομετρική πίεση 29,92 ίντσες ή 1013 χιλιοστόβαρα) χρησιμοποιεί ως αρχή αναφοράς.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ούτε η κατασκευάστρια εταιρεία, ούτε και ο Κυβερνήτης της πολιτείας Georgia των ΗΠΑ που "βάφτισε" το πρώτο αεροσκάφος παραγωγής στις 10 Μαρτίου 1955 (με τον τρόπο που βαφτίζονται τα πλοία, σπάζοντας δηλαδή ένα μπουκάλι σαμπάνια στην αριστερή πλευρά του σκάφους) μπορούσαν να φανταστούν τη λαμπρή σταδιοδρομία του. Ενδεχομένως από κάποια ιστορική συγκυρία, το αεροσκάφος φάνηκε αντάξιο του αρχαίου, ελληνικού ονόματος του αποδεικνύοντας επί τέσσερις δεκαετίες και πλέον πως είναι το μόνο που του αρμόζει.

Η δουλειά των C-130 δεν εμπνέει τα τηλεοπτικά δελτία ούτε κερδίζει πρωτοσέλιδα. Συνήθως, μεταφέρει προσωπικό και υλικά από σημείο σε σημείο της γης. Πριν την άφιξη των μαχητικών και των βομβαρδιστικών αεροσκαφών και συχνά ακόμα και όταν εκείνα δεν συμμετέχουν καθόλου, τα C-130 είναι εκεί εκπληρώνοντας τα λιγότερο λαμπερά καθήκοντα τους σε μακρινούς και δύσκολους τόπους. Σε αντίθεση με τα μαχητικά, ο Ηρακλής πετάει τις πραγματικές αποστολές του όλη τη μέρα, κάθε μέρα.

Όταν ένα αεροσκάφος Ηρακλής απογειώνεται ή προσγειώνεται στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας, λίγοι γνωρίζουν τον προορισμό και τι έχει προηγηθεί της απογείωσης ή τι συνάντησε στο ταξίδι του. Το ίδιο συμβαίνει και όταν ο Ηρακλής εμφανιστεί για λίγο στα τηλεοπτικά δελτία ειδήσεων με το πρόσωπο του πολεμιστή ή ως από μηχανής θεός μεταφέροντας ασθενείς και ανθρωπιστική βοήθεια. Τα πληρώματα του διασταυρώνουν χρονικές ζώνες, τρώνε σε λάθος χρονική στιγμή και θεωρούν την αποδιοργάνωση του βιολογικού τους κύκλου (jet lag) σαν κάτι δεδομένο. Η αποστολή επιβάλλει πτήση σε περιέργες ώρες και φαγητό - ύπνο σε μη κανονικά διαστήματα. Η νευρικότητα από την καφεΐνη, το διακοπτόμενο πρόγραμμα υγιεινής και οι κλιματικές αλλαγές περιλαμβάνονται στα "τυχερά" του επαγγέλματος.

Εναρκτήριο λάκτισμα για την εργασία που κρατάτε στα χέρια σας αποτέλεσαν οι ελληνικές εμπειρίες αλλά και η μη καταγεγραμμένη ως τώρα ιστορία της 356 MTM. Ωστόσο, η όλη προσπάθεια θα ήταν ημιτελής εάν δεν εστιαζόταν εξίσου και στην παγκόσμια εικόνα του αεροσκάφους. Βασικό μέλημα ήταν η τοποθέτηση του αναγνώστη στο χώρο και το χρόνο. Ακριβώς για να μη μείνει "μετέωρος" ο αναγνώστης, συγκεντρώθηκε το απαιτούμενο, πληροφοριακό υλικό μετά από μεγάλη προσπάθεια. Δυστυχώς, τελικά για έναν όχι ευκαταφρόνητο αριθμό ελληνικών αποστολών δε στάθηκε δυνατό να ανιχνευτεί ο σκοπός τους. Ένα άλλο πρόβλημα που προέκυψε κατά τη συγγραφή του βιβλίου ήταν οι ραγδαίες εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Υπήρξε δηλαδή δυσκολία στο χρονικό κλείσιμο της ύλης!

Οι υπηρετήσαντες και οι υπηρετούντες στην 356 MTM σίγουρα θα αναγνωρίσουν τον εαυτό τους σε κάποιο σημείο του χρονικού αυτού οδοιπορικού (τα πρώτα 25 χρόνια!!!) και θα φέρουν στο νου τους πολλές αναμνήσεις. Όσοι δεν είχαν την ευκαιρία να πετάξουν με τον Ηρακλή ελπίζω να εκτιμήσουν τους άθλους του σύγχρονου αυτού ημίθεου με τα χρώματα της ελληνικής σημαίας και όχι μόνο. Αυτός άλλωστε είναι και ο στόχος του βιβλίου. Γράφτηκε από ένα μέλος πληρώματος, δεν φιλοδοξεί να δρέψει λογοτεχνικές δάφνες και με αυτό εκπληρώνεται μια ηθική υποχρέωση του γράφοντος προς την 356 MTM και την Πολεμική Αεροπορία. Για να θυμούνται οι παλιοί και να μαθαίνουν οι νεότεροι...

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

BIBLIA

MIGHTY HERCULES ,THE FIRST FOUR DECADES
Royal Air Force Benevolent Fund Enterprises, 1994, UK.

C-130 HERCULES IN ACTION
Squadron/Signal Publications Inc., 1981, USA.

COLORS AND MARKINGS OF SPECIAL PURPOSE C-130 HERCULES
Tab Books Inc., 1987, USA.

WORLD AIR POWER JOURNAL – HERCULES
Aerospace Publishing Ltd., 1992, UK.

HERCULES - THE C-130 IN SERVICE
Airlife Publishing Ltd., 1992, UK.

LOCKHEED C-130 HERCULES
The Crowood Press Ltd., 1999, UK.

MILITARY AIRLIFT COMMAND REGULATIONS 55-130
Department of the Air Force, 1987, U. S. AIR FORCE.

SATELLITE ATLAS OF THE WORLD
Map Marketing Ltd., 1997, UK.

JANE'S ALL THE WORLD'S AIRCRAFT
Jane's Information Group Ltd., 1993,1994, UK.

ΕΚΕΙ ΠΟΥ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΔΕΝ ΚΛΑΙΝΕ (ΚΟΥΡΔΙΣΤΑΝ - Β.Α. ΙΡΑΚ)
Βασιλείου Γρ. Κελλάρη, Έκδοση Πολιτιστικού Κέντρου Εργαζομένων ΟΤΕ, 1993.

ΤΟ ΑΛΦΑΒΗΤΑΡΙ ΤΩΝ ΣΕΙΣΜΩΝ
Ελένης Ι. Ιωαννίδου, Εκδόσεις ΔΙΑΥΛΟΣ, 1997.

WEATHER
Discovery Books (Random House) Inc., 1999, USA.

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

ΠΤΗΣΗ

Τεχνικές Εκδόσεις ΑΕ, Αθήνα.

ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ READERS DIGEST

Ελληνική έκδοση, τεύχος Ιουλίου 1985.

FLIGHT INTERNATIONAL

Reed Business Information, UK.

AIR & SPACE

Smithsonian Institution, USA.

AIR FORCE MAGAZINE

Published by Air Force Association, USA.

AIRFORCES MONTHLY

Key Publishing Ltd., UK.

AIRMAN

Official Magazine of the U.S. Air Force, USA.

AIR POWER INTERNATIONAL

Enterprise Aviation Publishing, UK.

NATIONAL GEOGRAPHIC

National Geographic Society, USA, Issues 1990-2000.

LOCKHEED - GEORGIA COMPANY SERVICE NEWS

Vol. 5, No. 2, April / June 1978, USA.

SKYPOWER

Autumn 1995, Lockheed Martin Aeronautical Systems, USA.

COMBAT AIRCRAFT

Airtime Publishing Inc., USA.

RIVISTA AERONAUTICA

Albagraf S.p.A., ITALY.

GPS WORLD

Advanstar Communications, USA.

ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ

Ημερησία, απογευματινή εφημερίδα Αθηνών.

ΤΑ ΝΕΑ

Ημερησία, απογευματινή εφημερίδα Αθηνών.

IFOR INFORMER

(NATO) Allied Forces Southern Europe Headquarters (AFSOUTH), Naples, ITALY.

SFOR INFORMER

(NATO) Allied Forces Southern Europe Headquarters (AFSOUTH), Naples, ITALY.

PANORAMA

(NATO) Allied Forces Southern Europe Headquarters (AFSOUTH), Naples, ITALY.

THE WHITE FALCON

Iceland Defense Force, NAS Keflavik, ICELAND.

THE EUROPEAN

The European Ltd., London, UK.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

ENCARTA 98 ENCYCLOPEDIA & WORLD ATLAS, CD-ROMs

Microsoft Corporation. 1998, USA

HURRICANES 1995 VIDEO

The Weather Channel Enterprises Inc., 1996, USA.

THE INTERNET

<http://www.news.lmasc.com>

<http://www.news.lmasc.lmco.com>

http://www.usmma.edu/curr/dmt/c_130_he.htm

<http://www.afres.af.mil/units/302aw/aircraft.htm>

<http://www.spectrumwd.com>

<http://www.hurricanehunters.com>

<http://www.nhc.noaa.gov>

<http://www.af.mil>

<http://www.theaviationzone.com/images/hercules>

<http://www.airliners.net>

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

ΓΕΩΔΥΝΑΜΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΘΝΙΚΟΥ ΑΣΤΕΡΟΣΚΟΠΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

Θερμές ευχαριστίες στον κύριο Ιωάννη Καλογερά, Ερευνητή Δ'.

ΙΕΡΑΠΟΣΤΟΛΙΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ "ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ Ο ΑΙΤΩΛΟΣ"

Κωνσταντινουπόλεως 30, Σταυρούπολη, Θεσσαλονίκη.