

Κωστής Δημητρουλόπουλος, Ταξίαρχος Ιπταμ. (ε.α.) της Π.Α.
Στα ύψη των μαχητικών αεροσκαφών. Ιστορικά ντοκουμέντα.

Η Ελληνοτουρκική κρίση του Νοεμβρίου 1967. Σελ. 213-232. Πέρα απ' τα όρια. Σελ. 233-249.



Στη Ν. Αγχίαλο, οι μήνες περνούσαν ο ένας μετά τον άλλον με τα πτήσεις, την εκπαίδευση, τις σκοτούρες της δουλειάς, τις εμπλοκές στο Αιγαίο κτλ, μέχρι που ήλθε ο Νοέμβριος 1967 κι η γιορτή της Αεροπορίας.

Σ' αυτή τη γιορτή η Μοίρα μας θα συμμετείχε και μ' ένα Σμήνος F-5 που θα

μεταστάθμευε στο Αεροδρόμιο του Ηρακλείου Κρήτης επειδή εκεί δεν υπήρχαν αεροσκάφη. Έτσι, δύο μέρες πριν τη γιορτή βρέθηκα στο Ηράκλειο επικεφαλής του κλιμακίου με χειριστές, μηχανικούς, αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και σμηνίτες κι όλα τα απαραίτητα μέσα για την υποστήριξη των πτήσεων – επιδείξεων, με προοπτική να επιστρέψουμε μετά το πέρας της γιορτής. Βέβαια, αυτή η μεταστάθμευση δεν ήταν άσχετη και με τα Σχέδια Επιχειρήσεων, που προέβλεπαν ότι σε περιπτώσεις κρίσεων, πολέμου κτλ, η μίση δύναμη της Μοίρας να μετασταθμεύει στο Ηράκλειο, μ' επικεφαλής τον Αξιωματικό Επιχειρήσεων – Εκπαιδύσεως της Μοίρας που ήμουν τότε, για να ενεργεί από εκεί αναχαιτίσεις για προστασία του Ν. Αιγαίου.

Πριν τελειώσουν οι εκδηλώσεις της γιορτής, ξέσπασε Ελληνοτουρκική Κρίση και λάβαμε διαταγή να μείνουμε στο Ηράκλειο και να εκτελούμε αποστολές αναχαιτίσεως.

Ήλθαν απ' την Αγχίαλο και τα υπόλοιπα α/φ με το ανάλογο προσωπικό και μέσα, συμπληρώθηκε η προβλεπόμενη δύναμη, ετοιμαστήκαμε, εξοπλιστήκαμε και αρχίσαμε τις ετοιμασίες (Readiness).

Η κρίση κορυφώθηκε γρήγορα κι από τις πρώτες μέρες φθάσαμε στα πρόθυρα του πολέμου με την Τουρκία. Ήταν μια από τις μεγαλύτερες μέχρι τότε κρίσεις κι εκτός από τη μεγάλη ένταση είχε και μεγάλη διάρκεια. Τα τουρκικά α/φ παραβίαζαν τον εναέριο χώρο του Αιγαίου κι εμείς δεν κάναμε τίποτε άλλο απ' το πρωί μέχρι το βράδυ από το να είμαστε σε συνεχή ετοιμότητα δύο λεπτών και να απογειωνόμαστε γι' αναχαιτίσεις.

Οι πιο πιθανές ώρες της ημέρας για την εκδήλωση της επιθέσεως των βομβαρδιστικών, που φυσικά θα υποστηρίζονταν κι από α/φη διώξεως, ήσαν οι πρωινές λόγω του ότι στην Τουρκία ξημερώνει πιο νωρίς και οι αεροπορικές της δυνάμεις μπορούσαν να απογειωθούν πολύ πρωί, ακόμη και νύχτα πράγμα που μας έκανε να είμαστε απ' τα μαύρα χαράματα σε πλήρη ετοιμότητα. Εξίσου επικίνδυνες ήταν και οι τελευταίες ώρες της ημέρας γιατί αυτές οι ώρες διευκόλυναν την εχθρική αεροπορία από την άποψη αν εξαπέλυε επίθεση το ηλιοβασίλεμα, τότε οι δικές μας

δυνάμεις βομβαρδισμού, που θ' απογειώνονταν όταν τα Radar θα έβλεπαν τη μαζική είσοδο των εχθρικών α/φων, δεν θα μπορούσαν να προσβάλλουν τους δικούς τους στόχους επειδή εκεί θα είχε ήδη νυχτώσει. Εν πάση περιπτώσει, η κατάσταση είχε περάσει τα όρια της κρίσεως και είχε ανοίξει τις πόρτες του πολέμου, μ' εμάς κοντά ένα μήνα τώρα να μην έχουμε ησυχάσει ούτε ένα λεπτό μέρα και νύχτα.

Ο χειμώνας είχε μπει για τα καλά και οι άσχημες καιρικές συνθήκες, το κρύο, οι βροχές, η υγρασία απ' τη θάλασσα που ήταν δίπλα μας και το παγωμένο ανεμοβρόχι, έκαναν την υπαίθρια ζωή μας, που λόγω των ετοιμοτήτων ήμασταν υποχρεωμένοι να κάνουμε, πολύ δύσκολη και ανυπόφορη, δεδομένου ότι επιχειρησιακές εγκαταστάσεις στο αεροδρόμιο για στέγαση του προσωπικού και των α/φων δεν υπήρχαν και χειριστές και μηχανικοί όλες τις ώρες ετοιμότητας τις περνούσαμε εκτεθειμένοι στους χώρους που ήταν σταθμευμένα τα α/φη ή σε σκηνές. Εκτεθειμένοι ήμασταν και στην εχθρική απειλή, καθώς το αεροδρόμιο δεν είχε καμιά αντιαεροπορική προστασία.

Όσο οι μέρες περνούσαν, τόσο οι καιρικές συνθήκες χειροτέρευαν, τόσο η «εμπόλεμη» κατάσταση εντεινόταν και τόσο ο κάματος γινόταν μεγαλύτερος και έφτασε να γίνεται αποδυνάμωση κυρίως στους χειριστές που ήσαν υποχρεωμένοι να κάθονται ακίνητοι για δύο ολόκληρες ώρες, δεμένοι στο cockpit σε άμεση ετοιμότητα απογειώσεως, χωρίς καμιά προστασία απ' το κρύο και την παγωμένη υγρασία. Το αίμα δεν κυκλοφορούσε καλά για να ζεστάνει το κορμί και ιδίως τα άκρα. Λίγο μετά την έναρξη της βάρδιας, τα κόκαλά μας άρχιζαν να πονούν, οι κλειδώσεις να μη λυγίζουν, τα δάχτυλα να χάνουν την ευαισθησία τους, δύσκολα ελέγχονταν ή έλεγχαν ό,τι έπιαναν και όσο περνούσε η ώρα το σώμα άρχιζε να διαμαρτύρεται όλο και πιο έντονα, κατάσταση που οπωσδήποτε επηρέαζε αρνητικά τις ψυχικές μας δυναμικές, την απόδοσή μας και την ασφάλειά μας.

Η λύτρωση από αυτή την κατάσταση ερχόταν με την απογείωση για αναχαίτιση ή με το πέρας της βάρδιας. Και όταν ο αντικατάστασης ερχόταν, το δύσκολο ήταν, ιδίως τις πρωινές ώρες, πώς να σηκωθούμε απ' τη θέση του cockpit αφού με δυσκολία μπορούσαμε να ξεδιπλωθούμε και να κατεβούμε τη σκάλα του αεροπλάνου.

Παρ' όλα αυτά, χειριστές και τεχνικοί με πίστη ότι πρόκειται για την υπεράσπιση της Πατρίδας μας, έκαναν αυτό που έπρεπε, δουλεύοντας στην παγωνιά του χειμώνα και στη θερμότητα της κρίσης με έξαψη και έξαρση, συνειδητά και υπεύθυνα για να είναι τα πάντα ετοιμοπόλεμα.

Τις σκληρές συνθήκες του καιρού μας τις απάλυναν τα πληρώματα της Ολυμπιακής κάθε φορά που έρχονταν στο Ηράκλειο. Μας επισκέπτονταν και μας έφερναν ό,τι καλούδια είχαν και μαζί με τα λόγια των κυβερνητών και τα χαμόγελα των αεροσυνοδών, καταλάγιαζε για λίγο η αγριάδα της πολεμικής ατμόσφαιρας.

Κάποια στιγμή μας έδωσαν διαταγή και για προσβολή στόχων με βόμβες στο εσωτερικό της Τουρκίας. Όμως οι στόχοι που μας ανέθεσαν ήσαν τόσο μέσα στο εχθρικό έδαφος που όταν βγάλαμε τα Combat profiles, είδαμε ότι δεν έφταναν τα καύσιμα και το F-5 μεγαλύτερες εξωτερικές δεξαμενές δεν είχε. Ανέφερα το πρόβλημα στο Αρχηγείο και μας έστειλαν μεγαλύτερες δεξαμενές που όμως ήταν των F-84F που είχαν τροποποιηθεί για να μπορούν να αναρτηθούν και στα F-5. Κάτι τέτοιο, βέβαια, απαγορεύεται αυστηρά από τους κανονισμούς ασφαλείας πτήσεων.

Η τοποθέτησή τους και μόνο στο F-5 έδειχνε το αφύσικο και το αδύνατο της συνύπαρξής. Θα φορτώνονταν από δύο σε κάθε αεροσκάφος, μία σε κάθε φτερό και όταν πηγαίνοντας προς το στόχο, άδειαζαν, θα τις απορρίπταμε γιατί δεν ήταν δυνατόν με αυτές να κάναμε ελιγμούς. Συνεπώς, το πρόβλημα της συμπεριφοράς του α/φους περιοριζόταν στη φάση της απογείωσης. Έτσι ζήτησα άδεια από το Επιτελείο να κάνω μια πτήση για να τις δοκιμάσω.

Η δοκιμή εγκρίθηκε. Όταν με ειδοποίησαν οι μηχανικοί ότι τις φόρτωσαν γεμάτες καύσιμα και πήγα να τις δω, η εικόνα του α/φους ήταν θλιβερή και αστεία. Νόμιζες ότι κρέμονται δύο τεραστίων διαστάσεων κολοκύθες που κόντευαν να ακουμπήσουν στο έδαφος με το F-5 να έχει γονατίσει από το βάρος. Κοίταγα το αεροπλάνο και το λυπόμουν έτσι όπως το κατάντησαν. Στη συνέχεια πήγα να βγάλω μαζί με άλλους χειριστές, τα στοιχεία της απογείωσης: ταχύτητες, αποστάσεις κτλ, τα οποία επειδή δεν υπήρχαν στα βιβλία, έπρεπε να τα βγάλουμε κατ' εκτίμηση.

Τελειώνοντας με την προετοιμασία πήγα στο α/φος που ήταν έτοιμο, ενημερώθηκε ο ΠΕΠ, τα σωστικά μέσα, πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, κτλ τέθηκαν όλα σε ετοιμότητα, έβαλα μπροστά τους κινητήρες, τροχοδρόμησα, ο ΠΕΠ μου έδωσε την άδεια και μπήκα στην αρχή-αρχή του διαδρόμου, για να εκμεταλλευτώ και το τελευταίο μέτρο μήκους. Σταματημένος όπως ήμουν συγκεντρώθηκα, έκανα νοερά μια απογείωση αφήνοντας τα μάτια μου να διανύσουν όλο το μήκος μέχρι το τέλος για να αποτυπώσω εγκεφαλικά όλη τη διαδρομή. Όταν τα μάτια μου έφτασαν στο τέλος του διαδρόμου, στη δεξιά πλευρά του οποίου ήταν η πίστα με τις σκηνές, τους χειριστές, μηχανικούς κτλ, είδα ότι όλος ο κόσμος είχε ανέβει επάνω σε αναχώματα ή σε κάποιο ψηλό σημείο και περίμενε να δει την απογείωση του παράξενου και αλλόκοτου F-5. Δοκίμασα τους κινητήρες, άφησα τα φρένα και το α/φος άρχισε να κυλάει στο διάδρομο, στην αρχή λίγο βαριεστημένα. Έπιανα τις προβλεπόμενες ταχύτητες και είχα φτάσει στα 120 μίλια όταν διαπίστωσα ότι η ταχύτητα άρχισε να υπολείπεται 5-6 μίλια της κανονικής.

Το αριστερό μου χέρι μπήκε σε ετοιμότητα, έτοιμο να αφήσει τους μοχλούς ισχύος των κινητήρων και να πάει στο Salvo, στο κουμπί που σε περίπτωση ανάγκης απορρίπτει όλα τα εξωτερικά φορτία. Συνέχιζα για να πιάσω την ταχύτητα απογείωσης, τα 180 μίλια. Είχα φτάσει στα 165-170 μίλια, ήδη έβλεπα το τέλος του διαδρόμου, η ταχύτητα πήγαινε να αυξηθεί αλλά αυξανόταν αργά και το ερώτημα τώρα ήταν ποιο θα ερχόταν πρώτα, τα 180 ή το τέλος του διαδρόμου.

Σφίχτηκα, ζορίστηκα το χέρι μου ήταν ήδη στο Salvo, το τέλος του διαδρόμου και τα 180 έρχονταν και τα δύο, αμάν να έλθουν πρώτα τα 180 ... και ήλθαν μόλις πριν τα τελευταία μέτρα του διαδρόμου, στο τελείωμα της ασφάλτου. Τράβηξα βιαστικά και ίσως απότομα για να περάσω τους βράχους, απογείωθηκα, αυξήθηκε η ταχύτητα και πήρα ανάσα.

Ανέβηκα στα 15000 πόδια και άρχισα να δοκιμάζω τη συμπεριφορά του α/φους η οποία ήταν κανονική στα μεσαία και μικρά ύψη και το πρόβλημα ήταν στην απογείωση. Το α/φος απογείωθηκε με πολλή δυσκολία χωρίς καθόλου περιθώρια για επιπρόσθετα φορτία βόμβες κτλ. Μετά από σχεδόν μιάμιση ώρα επέστρεψα για προσγείωση. Τα αποτελέσματα της δοκιμής και ιδιαίτερα το πρόβλημα της απογείωσης το ανέφερα στο Επιτελείο και η φόρτωση με τις δεξαμενές ακυρώθηκε.

Οι ημέρες περνούσαν. Κατά το τέλος Νοεμβρίου είχαμε όλοι κουραστεί αρκετά και εγώ ακόμη περισσότερο που πέρα από τις βάρδιες επιφυλακής είχα και την όλη επιχειρησιακή ευθύνη, την αντιμετώπιση των όποιων προβλημάτων κτλ που σε τέτοιες περιπτώσεις ποτέ δεν σταματούν, όπως δεν παύουν και τα τηλέφωνα με τις διαταγές, τις αλλαγές και τις οδηγίες από τα προϊστάμενα κλιμάκια. Ταυτόχρονα μας είχε πιάσει και πολεμικός πυρετός, είχαμε εξοικειωθεί με την κατάσταση, θέλαμε την αναμέτρηση και συνεχίζαμε με ακμαίο ηθικό. Σε αυτό μας βοηθούσε αφ' ενός το F-5 που με τις πολύ καλές επιδόσεις του μας έβγαζε νικητές, αφ' ετέρου το γεγονός ότι πολεμούσαμε για την Πατρίδα μας, μέσα στην Πατρίδα μας. Όταν μάχεσαι, είναι άλλο να ξέρεις ότι ο αέρας που αναπνέεις και κρατά το αεροπλάνο σου στα ύψη, είναι δικός σου, της Πατρίδας σου και είναι άλλο να είσαι εισβολέας. Είναι άλλο να πολεμάς κάτω από τη σκέπη του δικού σου ουρανού και να νοιώθεις ότι από κάτω σε

κοιτάζουν μάτια δικών σου ανθρώπων γεμάτα ευχές και χέρια ανοιχτά να σε πιάσουν αν τύχει και πέσεις και άλλο να νιώθεις ξένος και έρημος μέσα σε ξένους ουρανούς. Όταν πήγαινα να αναλάβω βάρδια, δεν μίλαγα μόνο με το αεροπλάνο μου αλλά και με τα όπλα λέγοντάς τους «...μη με προδώστε τη στιγμή που θα σας χρειαστώ». Οι ώρες της αναχαίτισης είναι αυτές που ο μαχητής, εν όψει του κινδύνου της ζωής ή του θανάτου, δένεται με τα όπλα του, που γίνονται «τα όπλα τα ιερά», έκφραση και προέκταση του εαυτού του. Τους μιλά και τους σιγοτραγουδά τους σκοπούς και τους πόθους για νίκη, ελευθερία και ζωή. Βέβαια, με το μέρος μας είχαμε και τις συνθήκες του Αιγαίου που ως επί το πλείστον δεν είναι καθόλου βολικός χώρος για αερομαχίες, αλλά εμείς ήμασταν εθισμένοι.

Πάντως σε αυτή την κρίση ελάχιστες εμπλοκές υπήρξαν γιατί η συνήθης τακτική των εχθρικών α/φών ήταν να γυρίζουν πίσω πριν εμείς φτάσουμε και εμπλακούμε μαζί τους.

Με την Ελληνοτουρκική κρίση να συνεχίζεται με αμείωτη ένταση πέρασε όλος ο Νοέμβριος, στα μέσα του οποίου είχε έλθει από το ΓΕΑ και ένας Αντισμήναρχος για να μας βοηθά, όπως μας είπε, στα τυχόν προβλήματά μας, που όμως ούτε ασχολήθηκε με τίποτα, ούτε και μεσολάβησε ποτέ για τίποτα. Απλώς υπήρχε δίπλα μας ... σαν να μην υπήρχε. Την 1^η Δεκεμβρίου το μεσημέρι, όταν ήλθε ένα Dakota από την Ν. Αγγλία για να μας φέρει ανταλλακτικά κτλ, βλέπω να κατεβαίνει ο άμεσα προϊστάμενος και ανώτερός μου. Βλέποντάς τον εξεπλάγην γιατί δεν είχα καμία σχετική πληροφόρηση για την άφιξή του. Στο ερώτημά μου πως και ήρθε, μου απάντησε με χαζοανέμελο ύφος «ε...ήρθα», χωρίς καμία εξήγηση.

Οι ώρες περνούσαν, αυτός απλώς περιφερόταν ανάμεσά μας, δεν είδα να έχει καμία πρόθεση να αναλάβει τα «ηνία», όπως κανονικά έπρεπε και θεωρώντας ότι ίσως άφηνε να περάσουν κάποιες ώρες συνέχισα να κινούμαι και να ενεργώ όπως και πριν. Το βράδυ όταν τελείωσαν οι ετοιμότητες, πήγα στο Γραφείο Επιχειρήσεων, που στεγαζόταν σε ένα μισογκρεμισμένο σπιτάκι για να ενημερωθώ και να προγραμματίσω τα της επόμενης ημέρας.

Σε λίγο ήλθε και αυτός, κάθισε, και όταν άρχισα να βγάζω το πρόγραμμα με τις βάρδιες της επόμενης ημέρας, το ρώτησα σε πια βάρδια θέλει να μπει, βέβαιος ων ότι θα ήθελε να μπει γιατί και ετοιμοπόλεμος ήταν και καθήκον είχε. Μου απάντησε ότι δεν θα μπει και ότι εμείς οι δύο δεν πρέπει να κάνουμε βάρδιες αλλά να καθόμαστε στο γραφείο για να απαντούμε στα τηλέφωνα, να παίρνουμε διαταγές από τα Αρχηγεία κτλ. Έμεινα κατάπληκτος και το έδειξα. Του είπα ότι εγώ κάνω βάρδιες και μπαίνω πρώτο ζευγάρι το πρωί και τελευταίο το βράδυ που είναι οι πιο κρίσιμες ώρες και ότι στο γραφείο ορίζω έναν από τους νεώτερους χειριστές και όταν χρειαστεί κάτι με φωνάζει. Επέμενε στην άποψή του και τότε του είπα να κάνει ότι νομίζει.

Την άλλη μέρα το βράδυ, στις 2 Δεκεμβρίου, έρχεται και μου λέει να τον βάλω και αυτόν σε μια βάρδια. Είχε καταλάβει από το ύφος και από τα υπονοούμενα των χειριστών ιδίως, ότι δεν γινόταν να μην κάνει βάρδια. Τον έβαλα μετά από εμένα, αφού τον ρώτησα, δηλαδή στη δεύτερη βάρδια της ημέρας των δύο λεπτών.

Τα ξημερώματα της επόμενης πήγα μαζί με τους άλλους χειριστές της πρώτης βάρδιας στα αεροσκάφη που οι μηχανικοί τα είχαν ετοιμάσει, κάναμε τους ελέγχους, μπήκαμε και δεθήκαμε στις θέσεις μας έτοιμοι για απογείωση. Ο καιρός ήταν άσχημος και από τις πρώτες στιγμές αρχίσαμε να παγώνουμε. Καθόμασταν στη θέση μουδιασμένοι και έτοιμοι, με το χρόνο να κυλά στον δικό του ρυθμό, που όσο περνούσε η ώρα τόσο πιο αργός γινόταν και όσο η βάρδια πήγαινε προς το τέλος της, τόσο δεν περνούσε, μέχρι που κόντευαν να συμπληρωθούν οι δύο ώρες και οι χειριστές της δεύτερης βάρδιας, οι αρχηγοί των ζευγών και τα ταίρια τους, άρχισαν

να έρχονται, αλλά όχι και ο δικός μου αντικαταστάτης. Είχαν συμπληρωθεί δύο ώρες και κάποια λεπτά και ο μόνος που δεν είχα αντικατασταθεί ήμουν εγώ. Σκέφτηκα ότι κάτι μπορεί να του είχε τύχει. Έκανα υπομονή, περίμενα πολύ περισσότερο από όσο χρόνο συνήθως χρειάζεται για να τελειώσει ένα τηλέφωνο ή ένα μικρό περιστατικό. Είχε περάσει κοντά μισή ώρα και δε φαινόταν πουθενά. Έστειλα έναν από τους μηχανικούς να του υπενθυμίσει ότι δεν έχω αντικατασταθεί. Ο μηχανικός επέστρεψε λέγοντάς μου ότι είναι στη σκηνή μαζί με τους άλλους χειριστές και ότι, όπως του είπα, θα έλθει σε λίγο. Το λίγο έγινε πολύ, ή ώρα περνούσε, κανένας δεν φαινόταν, το κρύο, η υγρασία, η κούραση μαζί και η αδημονία, μείωναν σιγά – σιγά την αντοχή μου. Περίπτωση να εγκαταλείψω τη θέση μου δεν υπήρχε αλλά και άλλη αντοχή δεν είχα. Έστειλα ξανά το μηχανικό να πει σε έναν αρχηγό ζεύγους από αυτούς που ήσαν στη σκηνή, να έλθει να με αντικαταστήσει. Ήλθε, τον ρώτησα που είναι ο αντικαταστάτης μου και μου είπε ότι ήταν στη σκηνή. Όταν με πολύ δυσκολία κατέβηκα από το αεροπλάνο μόλις και μετά βίας μπορούσα να σταθώ όρθιος. Με δυσκολία μπορούσα να κουνήσω τα πόδια μου για να κάνω βήματα και με πολύ κόπο περπατούσα αργά προς τη σκηνή. Φτάνοντας, κοντοστάθηκα έξω από την κλειστή πόρτα, άπλωσα το χέρι μου, μέριασα την πόρτα και κρατώντας την ανοιχτή έμεινα ακίνητος για να προσαρμοστούν τα μάτια μου στο εσωτερικό που φωτιζόταν από λιγοστό φως της λάμπας. Μέσα οι χειριστές της πρώτης βάρδιας καθόντουσαν ένα γύρω στις πλευρές της χαλαρωμένοι και γλαρωμένοι. Στην αρχή τα πράγματα και οι άνθρωποι μου φάνηκαν, μέσα από τους καπνούς της σόμπας καυσόξυλων και των τσιγάρων, θολές φιγούρες και σκιές. Όταν ξεκαθάρισαν, βλέπω, στο κέντρο της σκηνής, δίπλα στη σόμπα, τον αντικαταστάτη μου και τον Αντισμήναρχο του ΓΕΑ να παίζουν τάβλι. Δεν πίστευα στα μάτια μου, κοίταξα καλύτερα και όταν βεβαιώθηκα συνταράχτηκα. Να παίζει τάβλι αυτός που έπρεπε να με έχει αντικαταστήσει εδώ και μία ώρα;

Αλλά δεν ήταν μόνο η εικόνα με το τάβλι. Ήταν και το ότι όταν κοντοστάθηκα στην πόρτα για να εστιάσουν τα μάτια μου μέσα, γύρισε το κεφάλι του, με είδε, και αντί να μου πει κάτι, έστω μια καλημέρα, αντί να με κοιτάξει με κάποια συγκατάνευση, με κοίταξε αδιάφορα και ξαναγύρισε το κεφάλι του στο τάβλι συνεχίζοντας το παιχνίδι. Για μένα το θέμα δεν ήταν πλέον υπηρεσιακό. Είχε γίνει προσωπικό. Έθιγε την αξιοπρέπειά μου, τον εγωισμό μου, την οντότητά μου, την υπόληψή μου και αυτό μου ήταν αδύνατον να το ανεχθώ. Οι εικόνες ήλθαν και έπεσαν επάνω μου σαν κεραυνός που με ταρακούνησε και η αντίδραση ήλθε μόνη της, ξέφρενη, δυνατή, ακαριαία και ένα βροντερό «...ω την Παναγία σου» βγήκε μέσα από όλο το βάθος του είναι μου, τόσο βροντερό που βούιξε όλη η σκηνή και κόντεψε να απογειωθεί με ότι εκεί μέσα υπήρχε. Ταυτόχρονα εκτοξεύτηκα επάνω του, πετάχτηκαν και οι μισοκοιμισμένοι χειριστές, άνοιξαν τα μάτια τους και προσπάθησαν να με αποσπάσουν από πάνω του ενώ αυτός δεν αντιδρούσε.

Τους άφησα και πήγα στο Γραφείο Επιχειρήσεων για να ηρεμήσω και να σκεφτώ τι θα κάνω. Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου τώρα πια δεν μας χωρούσε. Ένας από του δυο έπρεπε να φύγει. Ο κόσμος με εκτιμούσε, είχαμε όλες αυτές τις ημέρες δεινοπαθήσει μαζί. Ο άλλος πάλι δεν υπήρχε περίπτωση να φύγει όσο αρνητικό και αν ήταν το κλίμα γι' αυτόν. Άλλωστε αν είχε έλθει αναφορά από αίτησή του στα προϊστάμενα κλιμάκια για επιστροφή, θα είχε ανεπιθύμητες γι' αυτόν επιπλοκές και αυτά οι άνθρωποι του «γλυκού νερού», πάση θυσία, τα αποφεύγουν. Έτσι αποφάσισα να φύγω εκείνη την ώρα με δύο F-5 και να γυρίσω στην Ν. Αγχίαλο χωρίς όμως να μειώσω την ετοιμότητα. Κάλεσα τον Αρχιμηχανικό, του είπα ότι δύο αεροσκάφη θα πετάξουν τώρα, όρισα έναν από τους πιο καλούς χειριστές ως Νο2, τον Π. Μπαλέ και τον ενημέρωσα να ετοιμαστεί. Ο καιρός στο Αιγαίο ήταν νεφοσκεπής, με πολύ

χαμηλή νέφωση, αλλά ήσυχος και σταθερός. Με τόσο χαμηλή νέφωση, ένα ταξίδι σε κανονικές καταστάσεις θα γινόταν πάνω από τα σύννεφα, όμως λόγω της κρίσεως και για να μη μας πιάσουν τα εχθρικά ραντάρ, έπρεπε να το κάνω σε χαμηλό ύψος κάτω από τα νέφη. Επειδή δεν ήξερα τον καιρό στη διάρκεια της διαδρομής και τα ραδιοβοηθήματα ήταν κλειστά, βγάλαμε το δρομολόγιο: Ηράκλειο, Μήλος, Κέα, Ακρωτήριο Καφηρέας, Ακρωτήριο Κύμης, Σκιάθος, Αγχίαλος. Τελειώνοντας με την εκπόνηση του ταξιδιού, που θα γινόταν στα 350 μίλια κάτω από τα 500 πόδια, ενημέρωσα τον ΠΕΠ για την απογείωση και το ραντάρ Ζηρού Κρήτης.

Αυτή η απόφαση ήταν πέρα από τα όρια της στρατιωτικής τουλάχιστον λογικής. Δεν το έκανα από αδιαφορία ή ανυπακοή. Δεν ήθελα επίσης να κοινοποιήσω τα γεγονότα εξηγώντας στα τηλέφωνα τι είχε συμβεί. Θα τα έλεγα όλα στην Αγχίαλο.

Σε λίγο απογειωθήκαμε χωρίς κανέναν τους, ο Αντισυνταγματάρχης ή ο προϊστάμενός μου να πουν τίποτα. Σε όλο το ταξίδι, που διήρκεσε πάνω από μία ώρα, το υψόμετρο δεν έδειξε μεγαλύτερο ύψος από 50 πόδια. Μόνο όταν φτάσαμε στο Ν. Πήλιο, όπου είχα να περάσω το υψίπεδο της Αργαλαστής για να μπω στον Παγασητικό, πήραμε μεγαλύτερο ύψος. Πετούσαμε ανάμεσα σε δύο γκριζες απέραντες παράλληλες συμπαγείς πλάκες, της θάλασσας και των νεφών. Λόγω της κρίσεως κανένας άλλος δεν πετούσε, κανένας δεν μιλούσε, τίποτα δεν ακουγόταν και τα ραντάρ μόνο αφουγκράζονταν. Μπαίνοντας στον Παγασητικό κάλεσα το ΠΕΠ Αγχιάλου. Όταν με άκουσε ξαφνιάστηκε. Κατάλαβε από το χαρακτηριστικό κλήσεως τι αεροπλάνα ήμασταν και από πού ερχόμασταν και νόμιζε ότι ερχόμασταν από αναχαίτιση. Ο ΠΕΠ όπως είχε υποχρέωση, ανέφερε την άφιξή μας στο Κέντρο Επιχειρήσεων (ΚΕ) της Πτέρυγας και αυτό στο ΚΕ του ΑΤΑ που στο άκουσμα της αφίξεως εξεπλάγησαν γιατί κανένας δεν ήξερε τίποτα και άρχισαν τα τηλέφωνα για να μάθουν το πώς και το γιατί.

Πριν σβήσω τους κινητήρες, ο ΠΕΠ με ειδοποίησε να πάω στο ΚΕ. Στάθμευσα το α/φος και έφυγα κατευθείαν για το ΚΕ όπου με περίμενε ο Διοικητής. Του ανέφερα τι είχε συμβεί αλλά δεν φάνηκε να αιφνιδιάζεται. Μετά από λίγα λεπτά και πριν τελειώσουμε την κουβέντα, με κάλεσε στο τηλέφωνο ο Αρχηγός του ΑΤΑ, Αντιπτέραρχος Ιωάννης Αναγνωστόπουλος και άρχισε να με ρωτά πως ήλθα από το Ηράκλειο στην Αγχίαλο. Άρχισα να του αναφέρω ότι είχα ένα επεισόδιο και έπρεπε να φύγω και ... με διέκοψε αμέσως ρωτώντας με ποιο τρόπο ήλθα στην Αγχίαλο, ποια διαδρομή ακολούθησα και σε ποιο ύψος πετούσα. Του ανέφερα τη διαδρομή αλλά τον ενδιέφερε περισσότερο η Αεράμυνα της Χώρας. Τα ραντάρ δεν μας είχαν αποκαλύψει πουθενά σε όλη τη διαδρομή. Ο Αρχηγός έγινε έξω φρενών γιατί η εντύπωση που υπήρχε μέχρι εκείνη την ώρα, ήταν ότι και μύγα να πέταγε πάνω από το Αιγαίο, τα ραντάρ θα την έπιανα, πράγμα που μετά από αυτήν την πτήση αποδείχθηκε ότι δεν ήταν έτσι. Τελειώνοντας με τον Αρχηγό, ο Διοικητής μου είπε να πάω και να αναλάβω τη διοίκηση της Μοίρας που είχε απομείνει στην Αγχίαλο.

Η κρίση συνεχιζόταν, οι μέρες περνούσαν, με εμάς πάντα σε ετοιμότητα για μαζική απογείωση, μέχρι που κάποια μέρα η κατάσταση άρχισε να εκτονώνεται και μέσα σε δυο – τρεις ημέρες είχε εκτονωθεί τελείως.

Σελίδες 319-320.

Ήταν μια Κυριακή του 1966, σοβούσε Ελληνοτουρκική κρίση και ήμουν ζευγάρι επιφυλακής με το Νο2 έναν «μειονεκτικό» που, όσο και αν θέλαμε να τον προφυλάξουμε, τις βάρδιες του έπρεπε να τις κάνει. Κάποια στιγμή τα ραντάρ, που είχαν αποκαλύψει εισβολή στόχου στο Ανατολικό Αιγαίο, μας έδωσαν ταχεία απογείωση. Απογειωθήκαμε και σε λίγο αφήναμε πίσω τις ακτές του Παγασητικού και μπαίναμε στο Αιγαίο, στα 20.000 πόδια τρέχοντας ολοταχώς με τον Νο2 να με

ακολουθεί σε κάποια απόσταση, όταν κάποια στιγμή τον ακούω να με καλεί και να μου λέει με αγωνιώδη φωνή «... ένα από δύο πεθαίνω». Ήταν η πιο αναπάντεχη εκπομπή που θα μπορούσα να ακούσω στον αέρα, το πιο αλλόκοτο σε τέτοιες στιγμές άκουσμα, που αν μη τι άλλο η λέξη «πεθαίνω» είναι από μόνη της τουλάχιστον συγκλονιστική. Κατάλαβα τι του συμβαίνει και του είπα σε έντονο και προστακτικό τόνο «... δύο από ένα, να μην πεθάνεις, ... να γυρίσεις πίσω στο αεροδρόμιο» και ο Νο2 επέστρεψε για προσγείωση αφήνοντάς με μόνον και ακάλυπτο.

Βέβαια, τέτοια περιστατικά είναι σπάνια αλλά δείχνουν σαφώς ότι οι «μειονεκτικοί» ούτε χειριστές, ούτε μαχητές είναι ... και το ερώτημα είναι ποιος τους επέλεξε και στη συνέχεια ποιος δεν τους έκοψε, τη στιγμή μάλιστα που ορισμένοι φαίνονται από μέτρα μακριά ότι δεν κάνουν για Ιπτάμενοι. Είναι όμως προφανές ότι τους επέλεξαν τα μέσα, οι ανοχές, η ρουσφετολογία ή η ανευθυνότητα. Και το κακό είναι ότι αυτοί οι άνθρωποι όταν πλέον βγουν Αξιωματικοί, δεν είναι εύκολο να κοπούν από Ιπτάμενοι, γι' αυτό και όταν προσπάθησα να «κόψω» δύο τέτοιους που πέρασαν από τα χέρια μου, δεν τα κατάφερα γιατί η γραφειοκρατία είναι υπέρ αυτών.