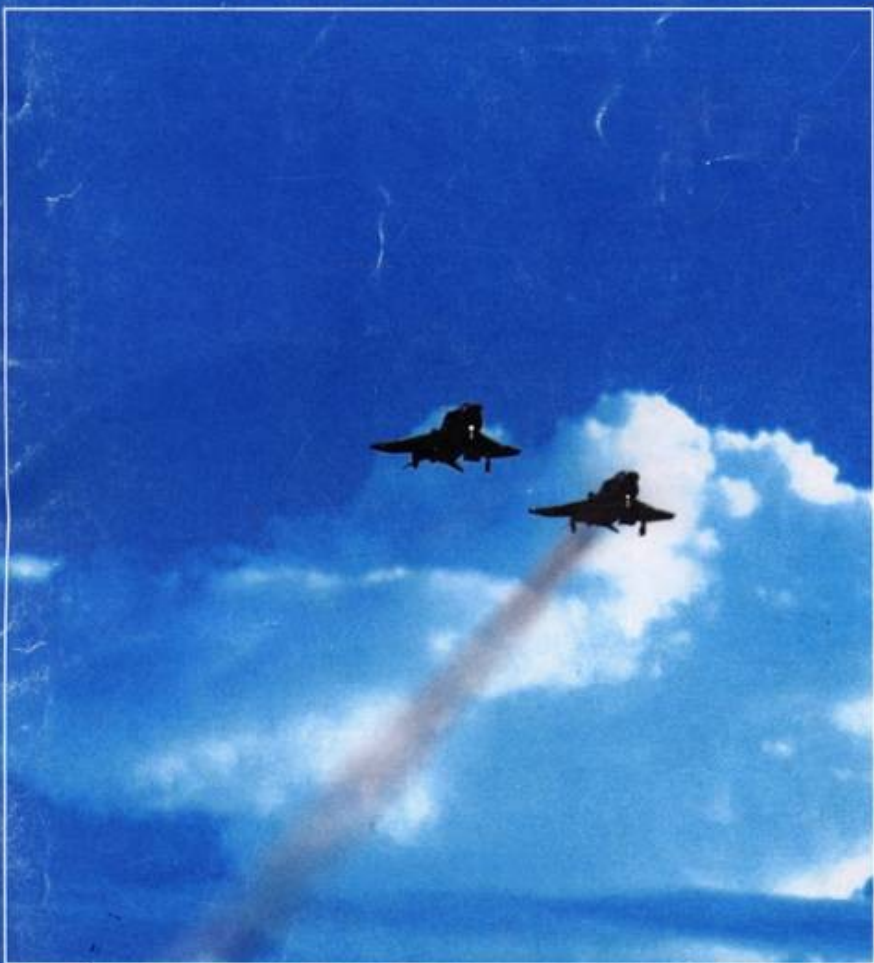


ΑΕΡΙΝΕΣ ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ



ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ
ΑΜΥΝΑ
α. διπλωματία



Αντί προλόγου...

Εφέτος, οι σύντομες καλοκαιρινές μου διακοπές στην Αμοργό ήταν διαφορετικές. Γιατί εκτός από την ξεκούραση που ζητούσε κάθε κύτταρο του σώματος μου και κυρίως του «ταλαιπωρημένου» εγκεφάλου μου, είχα την τύχη να συναντήσω έναν υπέροχο χαρακτήρα, από αυτούς που σου φέρνουν στον νου την γνωστή ρήση του Μενάνδρου «ως χαρίεν έστ' άνθρωπος όταν άνθρωπος ή».

«Θα σταματήσεις επιτέλους να κοιτάς με αυτό το βλέμμα τους ανθρώπους; Τους έχεις φάει με τα μάτια σου. Ούτε ακτινογραφία να τους έκανες», άκουσα από δίπλα την φωνή της γυναίκας μου, που για μία ακόμη φορά μου έλεγε ενοχλημένη ότι έτσι που βλέπω ορισμένες φορές τους ανθρώπους υπήρχε κίνδυνος να παρεξηγηθώ.

«Πες μου, αν έχεις δει πιο ώριμο βλέμμα από αυτό στα μάτια της κυρίας απέναντι και πιο ατάραχο πρόσωπο από αυτό του άντρα της, γεμάτο αυτοπεποίθηση, αλλά και αυτήν την περίεργη ηρεμία, μοιάζει με... δεν ξέρω, αλλά θα το βρω και κοιτά πόσο κοντά είναι, αν και δεν μιλούν παρά ελάχιστα», είπα στην γυναίκα μου αρνούμενος την κατηγορία του ανοίκεια περιέργου, ενώ συνέχιζα να κοιτάζω το μεσόκοπο ζευγάρι που καθόταν στο απέναντι τραπέζι από το δικό μας.

Λίγα λεπτά αργότερα, καθισμένοι στο ίδιο τραπέζι, είχαμε γίνει μία χαρούμενη παρέα. Λίγο αργότερα, τόσο εγώ όσο και η γυναίκα μου ήμαστε βέβαιοι ότι είχαμε αποκτήσει δύο νέους φίλους που ξέραμε ότι δεν θα αποχωριζόμαστε ποτέ.

Από τα πρώτα λεπτά μάθαμε ότι ο άντρας ήταν απόστρατος ταξίαρχος της Πολεμικής Αεροπορίας και μας τράβηξε αμέσως την προσοχή ο τρόπος που του φερόταν η σύζυγος του, μία πραγματικά αξιόλογη γυναίκα. Στα μάτια της αλλά και σε κάθε της κίνηση όταν μιλούσαν, έβλεπε κανείς εύκολα την αγάπη και την τρυφερότητα της αφοσιωμένης συζύγου, την βαθιά ριζωμένη φιλία ενός παλιού συντρόφου, άλλες φορές την ήρεμη αγάπη και την στοργή που μόνο μία μητέρα μπορεί να δώσει και συχνά μία αόριστη αίσθηση ότι τον έβλεπε σαν Θεό.

«Τουλάχιστον για δικό της Θεό», είπα μέσα μου λίγο αργότερα καθώς συνέχιζα να παρατηρώ με γνήσιο καμάρι και υπερηφάνεια τους καινούργιους φίλους μας.

Κάποιες αόριστες αναφορές στο παρελθόν και συγκεκριμένα στα πρώτα δεκατέσσερα χρόνια του έγγαμου βίου τους, όταν εκείνος υπηρετούσε σε μοίρα αεροσκαφών αναχαιτίσεως, η περίεργη λάμψη στα μάτια του κάθε φορά που αναφερόταν σε αναχαιτίσεις, η σκοτεινή αντανάκλαση της στα μάτια της γυναίκας του καθώς εκείνη τις συνέδεε αυτόματα με τις ατέλειωτες ώρες της δικής της αγωνίας, το πικρό της χαμόγελο που την πρόδιδε και ξαφνικά το αποφάσισα. Θα τον έκανα να μιλήσει.

Γιατί περισσότερο σαν άνθρωπος και λιγότερο σαν δημοσιογράφος -αν όχι και καθόλου- ήθελα να μάθω, και μάλιστα από πρώτο χέρι, τις εμπειρίες και κυρίως τα συναισθήματα ενός Έλληνα αεροπόρου και όχι

για τις πανάκριβες μηχανές που χειρίζεται. Χρόνια τώρα γράφω για αυτές, αλλά ποτέ σχεδόν για το πραγματικό «λογισμικό» τους, την ψυχή αυτού που τις κυβερνά.

Και εδώ είχα το τέλειο «δείγμα». Έναν άντρα ώριμο στην ψυχή και στα χρόνια, που ο χρόνος μπορεί να είχε κουράσει το φθαρτό του σώμα, αλλά όχι και την αδάμαστη ψυχή του Έλληνα αεροπόρου. Έναν δοκιμασμένο και άξιο μαχητή του Αιγαίου, με χιλιάδες ώρες πτήσεως στο ενεργητικό του, έναν ακόμη από τους τόσους αφανείς μαχητές ενός ακήρυκτου πολέμου που όχι μόνο δεν απαιτεί λιγότερο ηρωισμό από αυτόν που χρειάζεται σε έναν πραγματικό πόλεμο αλλά πολύ περισσότερα. Αφοσίωση στο καθήκον, επαγγελματισμό, γενναιοψυχία, αυταπάρνηση, τεράστια συναίσθηση της ευθύνης και αστείρευτα αποθέματα αυτοσυγκράτησης και ψυχραιμίας απέναντι στον αντίπαλο και, όπως για μία ακόμη φορά διαπίστωσα, τεράστιες δυνατότητες αντοχής στις απογοητεύσεις που τους επιφυλάσσει η σύγχρονη Ελλάδα. ΓΥ αυτό το τελευταίο, ένας κυνικός ίσως να έλεγε τους αεροπόρους «αιθεροβάμονες». Για όσους μπορούν και σκέφτονται ακόμη με το δικό τους μυαλό και όχι μέσω του ηλεκτρονικού τους υπολογιστή είναι Έλληνες αεροπόροι.

Αυτός που είχα μπροστά μου ήταν ένας από αυτούς. Με την αφήγηση του πρώτου περιστατικού το επιβεβαίωσε. Η ωριμότητα που είχα διακρίνει διαισθητικά επιβεβαιώθηκε πλήρως από την παντελή έλλειψη έπαρσης ή προσπάθειας αυτοπροβολής ή έστω και διεκδίκησης της μερίδας που αυτοδικαίως του αναλογούσε μέσα από αυτά που άκουγα, καθώς σιγά σιγά άρχισε να διηγείται το ένα περιστατικό μετά το άλλο.

Από τη πρώτη στιγμή του είχα πει ότι θα εδημοσίευσά ό,τι θα μου έλεγε. Δέχτηκε με ένα γέλιο στα μάτια που ήρθε σε πλήρη αντίθεση με τον αυστηρό τρόπο που έθεσε τον μοναδικό του όρο. Να μην αναφέρω πουθενά το όνομα του. «Η αεροπορία είναι ιδέα και δεν βασίζεται σε συγκεκριμένα πρόσωπα, αλλά σε άτομα που αφιερώνονται ολοκληρωτικά σε αυτή», μου είπε και αυτό το «ολοκληρωτικά» μου φάνηκε στην αρχή σαν υπερβολή. Όταν τελείωσε να μιλάει, μου φάνηκε λίγο.

Καθισμένος μετά στο μπαλκόνι του ξενοδοχείου δίπλα στο κύμα και αγναντεύοντας το Αιγαίο είχα την ευκαιρία ή την τύχη να ακούσω τις πιο απίθανες ιστορίες από την ζωή ενός «τυχαίου» Έλληνα αεροπόρου. Με το μικρό μαγνητόφωνο να έχει πάρει από το μυαλό μου την ευθύνη της καταγραφής, άφησα την ψυχή μου να «ζήσει» τις ιστορίες που άκουγα, να τις «δω» να εκτυλίσσονται στο φυσικό τους περιβάλλον, εκεί μπροστά στο απέραντο γαλάζιο του Αιγαίου που ήταν μπροστά μας, να νοιώσω για λίγο το συναίσθημα που δονεί τον Έλληνα αεροπόρο. Να νοιώσω λίγο την ελευθερία της κίνησης και της φαντασίας, όπως περίπου την νοιώθουν αλλά και την πραγματοποιούν αυτοί οι υπέροχοι άνθρωποι εκεί ψηλά, μέρα και νύχτα, με καλό καιρό ή άσχημο. Απέναντι στον φίλο ή στον εχθρό. Στον γνωστό συνάδελφο ή στον άγνωστο Τούρκο, αντιμέτωποι με την τύχη ή την ατυχία, την χαρά και την λύπη, την

ζωή ή τον θάνατο. Και αρκετά συχνά, όσο και αν η ψυχή μου μου υπενθύμιζε ότι αυτό ήταν ασέβεια, να αισθανθώ και ο ίδιος αεροπόρος.

Οι ιστορίες που ακολουθούν βγήκαν κατευθείαν από το στόμα του καινούργιου μου φίλου και τις άφησα έτσι όπως κατεγράφησαν στο μαγνητόφωνο. Θα μπορούσα, ίσως, να τις «ρετουσάρω» λίγο, να τις κάνω πιο «ευπαρουσίαστες», πιο δημοσιογραφικές.

Προτίμησα να τις αφήσω ως είχαν, με ελάχιστες, σχεδόν ανύπαρκτες παρεμβάσεις. Να βάλω μία τελεία εκεί ή ένα κόμμα αλλού ή να κόψω μία πρόταση στα δύο. Με τις φυσικές ατέλειες του ανεπιτήδευτου και ανεπεξέργαστου προφορικού λόγου αλλά και με όλη του την αμεσότητα που τον χαρακτηρίζει, όταν το συναίσθημα μετατρέπεται σε λόγο αυθόρμητο -και έτσι γνήσιο- χωρίς την λογική επεξεργασία της γραφής. Γιατί στο κάτω κάτω δεν ήταν μέρος της δικής μου ζωής αυτά που κατέγραψε το μαγνητόφωνο για να την κάνω ό,τι ήθελα -ωραιότερη ή πιο ενδιαφέρουσα για τον αναγνώστη- αλλά η ζωή κάποιου άλλου. Και αυτή ήταν από μόνη της και τα δύο.

Μάνος Ηλιάδης

Η πρώτη μου αναχαίτιση

σ φθινόπωρο του 1984. ΛΑΓΟ αργότερα από τη θερμή περίοδο με το ΠΙΠΙ ΡΕΙΣ, όπου «θα το βυθίζαμε» αν παραβίαζε τους διεθνείς κανονισμούς, κ.λπ.

Πράγματι η επιθετική μας τάση με πρόδηλη αποφασιστικότητα στα λόγια του τότε πρωθυπουργού Α. Παπανδρέου είχε επιδράσει θετικά στη διατήρηση της ειρήνης στο Αιγαίο. Δεν είμαι σίγουρος για το πόσο σοβαρά είχαν πάρει οι Τούρκοι τις τότε δηλώσεις και κατά πόσον αυτές ήταν η αφορμή για τον περιορισμό των προκλητικών δραστηριοτήτων τους την περίοδο εκείνη, αλλά μάλλον είχε επιδράσει καταλυτικά στην ελληνική πλευρά και σίγουρα είχε εμψυχώσει τους νέους μαχητές μεταξύ των οποίων και εμένα.

Αναλογιζόμενος αργότερα τη συμπεριφορά μου στην πρώτη αναχαίτιση και εμπλοκή με Τούρκους φαντομάδες (σ. «Α&Δ»: χειριστές Φά-ντομ), κατανοώ ορισμένες βασικές έννοιες της ψυχολογίας και της ενστικτώδους ανθρώπινης αντίδρασης σε συγκεκριμένα γεγονότα που συνδέονται άμεσα με την προσωπικότητα του κάθε ανθρώπου, την παιδεία του, τον επαγγελματισμό του και σίγουρα την προδιάθεση που του έχει καλλιεργηθεί.

Μετά από μια περίοδο έντασης, μεγάλης επιφυλακής, πολλών συζητήσεων πολιτικών και επαγγελματικών, γύρω από το τραπέζι των σχεδιάσεων και το καμαράκι των πληρωμάτων επιφυλακής είχε δημιουργηθεί ένα απόστημα αγανάκτησης για τα τεκταινόμενα στο υποσυνείδητο μου, για το χορό που οι άλλοι ήθελαν να μας επιβάλλουν, αλλά και για τον τρόπο ίσως που εμείς ανεχόμαστε τη συμπεριφορά τους.

Το νεαρό της ηλικίας, η τρομακτική δύναμη πυρός που η πολιτεία μου διέθεσε αποκλειστικά να χειρίζομαι, πειθαρχώντας μερικές φορές -εκεί ψηλά που δυσκόλευαν τα πράγματα και οι συμβουλές από κάτω έλλειπαν- μόνο στον εαυτό μου, με κατέτασσαν ίσως στους πολίτες υψηλού κινδύνου για πολλούς και διάφορους λόγους. Υψηλού κινδύνου όχι μόνο για τον εαυτό μου, το συγκυβερνήτη μου, την οικογένεια μου και το πολύτιμο υλικό που μου είχαν εμπιστευθεί, αλλά κυρίως γιατί πίσω από το νεύρο του δείκτη του δεξιού μου χεριού (που πολλές φορές χάιδευε τη σκανδαλή του αεροπλάνου, τη σκανδαλή που με το απλό πάτημα της θα μπορούσα να αφήσω οκτώ βλήματα και κάμποσες σφαίρες) βρισκόταν η απόληξη της εθνικής μας πολιτικής, βρίσκονταν οι αγωνίες και οι προσπάθειες πολλών που επιθυμούσαν την ειρήνη και τη συνεχή ασφάλεια, την ευημερία των παιδιών τους και την προκοπή όλων μας.

Ήταν τότε, λοιπόν, που ήμουν δεν ήμουν 26 ετών και μόλις είχα ολοκληρώσει την εκπαίδευση μου σαν κυβερνήτης στα P-4 σε ρόλο αναχαίτισης και φύλαγα την πρώτη μου υπηρεσία, το γνωστό READINESS, από τη Λήμνο.



Σαν νέος, λοιπόν, μου είχαν κλείσει τη «σουίτα για το Σαββατοκύρια-κο» στο αεροδρόμιο της Λήμνου και όχι μόνον αυτό, αλλά μου έκαναν και την τιμή να είμαι και ο αρχηγός του σχηματισμού (τυπικά), αφού ο No 2 ήταν έμπειρος επισμηναγός μεν, αλλά εκτός δύναμης μοίρας και επομένως όφειλε τυπικά να με ακολουθεί.

Είχα λοιπόν να καμαρώνω, γιατί η πρώτη μου υπηρεσία σαν πλήρωμα επιφυλακής σε αεροδρόμιο διασποράς ήταν επιφορτισμένη και με τα επιπλέον καθήκοντα του επικεφαλής του σχηματισμού. Από την άλλη άποψη, την καθαρά επιχειρησιακή, υπήρχε ενδόμυχα μια ψυχική ηρεμία γιατί τελευταία, μετά την κρίση, είχαν περιοριστεί στο ελάχιστο, αν όχι σε μηδενική βάση, οι εισοδοι των Τούρκων στο Αιγαίο και ελάχιστα ανησυχούσα για μια ενδεχόμενη ξαφνική απογείωση μέσα στο Σαββατοκύ-ριακο. Έτσι λοιπόν πέρασαν ήρεμα η Παρασκευή, το Σάββατο και το κυριακάτικο πρωινό.



Βέβαια παρά τη σχετική άνεση και το θαυμασμό μου για τον Αλκή (τον επισμηναγό και No 2 του σχηματισμού μου), που έδειχνε σαν να βρίσκεται σε καφετέρια και όχι σε κατάσταση πεντάλεπτης ετοιμότητας, με βγαλμένη και την anti G φόρμα, δεν μπορούσα να τον μιμηθώ ούτε και φαινομενικά. Η δικιά μου anti G όχι μόνο δεν είχε βγει, αλλά ούτε και λασκαριστεί μαζί με το σωσίβιο. Τα check list, ο χάρτης, οι φωτοβολίδες και τα διάφορα εξαρτήματα του πτητικού εξοπλισμού σχεδόν κάθε δύο ώρες δέχονταν την επίσκεψη μου στη σκάλα του αεροσκάφους, όπου το επισκεπτόμουν για να ξεπεράσω την ελαφρά νευρικότητα και την ανησυχία μου για κάτι που θα μπορούσε ίσως να μου διαφύγει σε περίπτωση scramble (άμεση απογείωση).

Αυτή, λοιπόν, ήταν η ψυχολογία μου την Κυριακή το μεσημέρι μέχρι στις 4 περίπου, όπου ξαφνικά την ησυχία του δωματίου, όπου βρισκό-

μαστέ απορροφημένοι με μια βιντεοταινία και οι τέσσερις χειριστές, δέκοψε το κόκκινο τηλέφωνο. Ένωσα τον διαπεραστικό του ήχο ξαφνικά να με καρφώνει σαν μαχαίρι στο στομάχι. Ο συγκυβερνήτης μου, στην προσπάθεια να το σηκώσει γρήγορα, έριξε την καρέκλα και διέσπειρε στο πάτωμα ένα τασάκι με αποτοσίγαρα. Αστραπιαία μου πέρασε από το μυαλό η εικόνα της τελευταίας μου απογείωσης (SCRAMBLE) όταν ήμουν συγκυβερνήτης και αυτόματα μου γεννήθηκε η απορία: «Αραγε έφταιγε η δική μου απειρία που ήταν τόσο νευρικός και απρόσεκτος;»

Μηχανικά έτρεχα στο αεροπλάνο και κοιτάζοντας προς τα πίσω για να ακούσω τις οδηγίες «scramble 090 στα 45 δύο στόχοι», έλεγα μέσα μου ότι θα πρέπει να τον ηρεμήσω και να τον κάνω να αισθάνεται πιο άνετος. Κάθε δευτερόλεπτο που περνούσε με έκανε να αισθάνομαι ότι άκουγα όλο και περισσότερο με τα αυτιά μου τους κτύπους της καρδιάς μου. Η δόση της αδρεναλίνης του οργανισμού μου μάλλον ήταν υπερβολική. Το βαθύ λαχάνιασμα σίγουρα δεν ήταν μόνο από το τρέξιμο και την αγωνία να προλάβω να απογειωθώ σωστά και γρήγορα. Ήταν η πρώτη μου αποστολή σαν κυβερνήτης και μάλιστα τακτικός αρχηγός υπό τη διακριτική εποπτεία ενός έμπειρου αναχαιτιστή και αυτό μάλλον μου δημιουργούσε περισσότερο stress. Όλα γίνονταν τελείως μηχανικά και δεν μπορούσα να θυμηθώ τίποτα από όσα έκανα. Το μόνο που θυμάμαι είναι την ανακούφιση στο πρόσωπο, όταν μετά την εκκίνηση και του δεύτερου κινητήρα, την ολοκλήρωση των διαδικασιών εκκίνησης και το κλείσιμο της καλύπτρας, δροσερός αέρας από το air condittion με χτύπησε ξαφνικά επαναφέροντας με στην αναγκαστική πραγματικότητα. Ξαφνικά το θαύμα έγινε και ο ιδρώτας εξανεμίστηκε, οι κτύποι ελαττώθηκαν, το λαχάνιασμα έσβησε και η ψυχραιμία αυτοκυριάρχησε. Μια ψυχραιμία που μάλλον ήταν υπερβολική και αναγκαστική για να μην προδοθώ στον Αλκή. Αυτά έκαναν τη φωνή μου μάλλον σταθερή και αρκετά βροντερή στον ασύρματο σύμφωνα με τα λεγόμενα αργότερα του συγκυβερνήτη μου, την ώρα που ζητούσα άδεια για απογείωση.

Σε χρόνο λιγότερο από πέντε λεπτά ήμαστε και οι δύο στον αέρα. Το γεγονός αυτό ήταν καθοριστικό για τη μετέπειτα συμπεριφορά μου. Ευχαριστημένος από τις επιδόσεις μου στη δύσκολη αυτή αρχική φάση, αισθάνθηκα πολύ πιο ικανός και με πολύ μεγαλύτερη εμπειρία από αυτή που πραγματικά είχα.

Ζήτησα οδηγίες με τρόπο που και εγώ απόρησα για την εμπειρία μου «μιλούσες σαν να είχες 10.000 ώρες» μου είπε αργότερα ο συγκυβερνήτης μου), προσπαθώντας να εφαρμόσω όσα ήξερα από ψυχολογικό πόλεμο και παραπλάνηση του αντιπάλου. Ήξερα ότι από κάτω μας άκουγαν οι Τούρκοι, μετέφραζαν και έδιδαν οδηγίες στα δικά τους αεροσκάφη. Ήθελα λοιπόν να περάσω την εικόνα ότι είχαν να κάνουν με δύο πολύ έμπειρα πληρώματα ώστε να ψαρώσουν και να γίνουν, όσο το δυνατόν, πιο εύκολοι αντίπαλοι.

Στη συνέχεια όλα ήταν πιο εύκολα για μένα. Αρχηγός σχηματισμού

μεν και ο πλέον άπειρος κυβερνήτης αλλά με έναν εμπειρότατο νούμερο δυο, που μάλλον για να με βοηθήσει ήταν μαζί μου και όχι για να εκτελέσει όσα θα του έλεγα, αισθανόμουν σαν ο άρχοντας στο Αιγαίο. Με έναν πολύ καλό και έμπειρο συγκυβερνήτη επίσης και έναν νούμερο δύο που μάντευε τις κινήσεις μου είχα διπλά φτερά.

Η γλώσσα μου λύθηκε και οι οδηγίες κοφτές και θετικές μετέφραζαν όχι μόνο αυτό που έβλεπα στην οθόνη του radar και αυτό που σχεδιάζα τακτικά ώστε να βάλλω στο σκοπευτικό πρώτος τον αντίπαλο, αλλά έλυναν και τα χέρια στον Αλκή να ενεργήσει πολύ πιο άνετα και πιο αποτελεσματικά.

Γρήγορα ήρθαν τα πρώτα αποτελέσματα. Όταν αποκτήσαμε οπτική επαφή με τον αντίπαλο (τι ευτυχία! Ήταν δύο F-4 και αυτά), εγώ ήμουν ψηλότερα και τους είχαμε μπροστά, ενώ ο Αλκής με μια ωραία τακτική τανάλιας μας είχε όλους ενόψει και φυσικά ήταν σε θέση να με υποστηρίξει.

Πράγματι, ήταν απρόσμενα ευκολότερα από ό,τι περίμενα. Γρήγορα ανέφερα το FOX-1 (βολή εικονική με sparrow στον πρώτο) και FOX -2 στο δεύτερο (βολή με AIM-9) έπειτα από δυο τρεις στροφές. Ήταν τόσο εύκολα άραγε ή βοηθούσε πολύ και ο Αλκής; Μάλλον το δεύτερο. Πάντως υπήρχε μια αλληλουχία μεταξύ μας, λες και ήμαστε σε εκπαιδευτική πτήση.

Παραμένουμε στη μάχη για πάνω από δέκα λεπτά, όπου σε ένα κενό ρωτώ για τα καύσιμα του Νο - 2. Όταν διαπίστωσα ότι και ο Αλκής είχε κάμποσα καύσιμα διερωτήθηκα πώς και οι αντίπαλοι, αν και «δαρμένοι», δεν αποχωρούσαν. Αίγα δευτερόλεπτα αργότερα κατάλαβα τι γινόταν. Στροφή στη στροφή βρεθήκαμε πάνω από τουρκικό έδαφος. Ναι, είμαστε πάνω από την Ίμβρο. Μόλις το συνειδητοποίησα ένιωσα παράξενα. Έγινε πολύ πιο επιθετικός και απειλητικός. Με πολύ άνεση ξεφώνισα στον Αλκή: «ΟΚ, παραμένουμε μέχρι να τους διώξουμε και από δω». Το εννοούσα. Γυρνώ στη συχνότητα κινδύνου, που σίγουρα άκουγαν και οι μεμέτηδες, ανακοινώνοντας το επόμενο FOX - 2. Στην ουσία, όμως, δεν ήταν μια μόνο βολή. Είχα πατήσει τη μισητή σκανδάλη για να γράφει μόνο η κασέτα του φωτοπολυβόλου μου, απαθανατίζοντας όχι μόνο το αντίπαλο Γ-4 αλλά και τα εδάφη της Ίμβρου. Ήθελα να έχω και αποδείξεις για την πρώτη μου αναχαίτιση. Ξαφνικά ακούστηκαν στη συχνότητα έντονες τουρκικές διαταγές και οι αντίπαλοι αποχώρησαν προς τα παράλια της Μ. Ασίας, αγνοώντας εμάς που τους κυνηγούσαμε. Έφυγαν σαν βρεγμένες γάτες...

Στη συνέχεια εμείς κάνοντας μια ανοιχτή στροφή πάνω από την Ίμβρο φύγαμε για προσγείωση. Η επιστροφή ήταν κάτι το πρωτόγνωρο. Όλα έγιναν μηχανικά. Το μυαλό μου ταξίδευε αλλού. Απόλυτα ευχαριστημένος από την πρώτη μου αποστολή, κομίζοντας και ως τρόπαιο το φωτοπολυβόλο και το κασετόφωνο που κατέγραψε δύο φορές το «νιαούρισμα» (ήχο συντονισμού του βλήματος AIM-9 στην πίπα του



αντιπάλου) των βλημάτων πάνω από την Ίμβρο, δεν έβλεπα τη στιγμή που θα έβλεπα και πάλι τις εικόνες από το φωτοπολυβόλο να προβάλλονται στους υπολοίπους συναδέλφους στην πρωινή ενημέρωση. Πράγματι για μένα ήταν ένα καλό ξεκίνημα. Το απόστημα της συσσωρευμένης αγανάκτησης έσπασε και έστω και εικονικά πήρα την πρώτη μου εκδίκηση πάνω από την Ίμβρο. Ποτέ δεν σκέφτηκα ότι παρανομώ πετώντας πάνω από τουρκικό εθνικό εναέριο χώρο. Τον θεωρούσα ελληνικό, γι' αυτό και επέμεινα στην εμπλοκή. Μετά από αρκετό καιρό κατάλαβα βέβαια ότι σε όλα όσα έκανα, στην ψυχολογία της ημέρας και στην επίδοση εκείνης της πτήσης έπαιξαν πολλοί παράγοντες ρόλο. Σίγουρα, όμως, η φόρτιση της περιόδου, το νεαρό της ηλικίας, η παρουσία του Αλκή σαν Νο 2 στο σχηματισμό και ο αέρας του Αιγαίου ήταν αυτά που μου χάρισαν ένα επιτυχημένο βάπτισμα σαν κυβερνήτη πλέον στον ουρανό του Αιγαίου και όχι μόνο. Ήταν αυτό που με γεμίζει περηφάνια και με κάνει να χαμογελώ με νόημα όταν με ρωτούν «καλά οι Τούρκοι μπαίνουν, εσείς δεν μπαίνετε» και θυμάμαι το πρώτο μου μπάσιμο...

Ο Αλέξης και το πασχαλινό γεύμα

Ήταν μια ακόμη από τις αργίες που αφιέρωσα στην Αεροπορία μακριά από την οικογένεια και τα παιδιά μου. Ήταν Κυριακή του Απριλίου, Πάσχα των Ελλήνων, Άγιο Πάσχα που λέει κι ο Νταλάρας. Αν και παλιός στη μοίρα κυβερνήτης, έπρεπε να πάω ως επικεφαλής, επειδή οι άλλοι δύο κυβερνήτες αλλά και οι συγκυβερνήτες ήταν νέοι.

Βλέπεις είναι η μοίρα του νέου να μοιράζεται τις καλύτερες αργίες με την Αεροπορία, αλλά να παίρνει στο λαιμό του και λίγους παλιούς.

Έτσι, λοιπόν, και εμείς από Μ. Πέμπτη έως και Δευτέρα του Πάσχα απολαύσαμε τις άγιες ημέρες στη Σκύρο, δίπλα στα αεροπλάνα φυσικά, μαζί με πέντε τεχνικούς.

Ήμαστε σύνολο έντεκα άτομα, αφοσιωμένα στο καθήκον, απαλλαγμένοι από τα οικογενειακά καθήκοντα, τις προετοιμασίες, τα ψώνια κ.λπ. Για όλα φρόντιζε η υπηρεσία και εμείς σαν όλες τις άλλες ημέρες, χωρίς κάτι το διαφορετικό. Βλέπετε δεν μπορούσα να ζητήσω από τον Τούρκο ΑΓΕΑ να μας αφήσει χωρίς παραβιάσεις για να εορτάσουμε και εμείς, όπως όλοι οι υπόλοιποι Έλληνες, τη μεγάλη γιορτή.

Για να σπάσουμε λίγο τη μονοτονία της υπηρεσίας και να απολαύσουμε κάπως και εμείς το έθιμο, επέτρεψα στους δέκα της παρέας μου να σουβλίσουν ένα αρνί ακριβώς έξω από το μικρό κτίριο των πληρωμάτων επιφυλακής μέσα σε ένα μισοκομμένο βαρέλι. Δεν είχε φτάσει ακόμα η εποχή που η στρατιωτική και πολιτική ηγεσία περνούσε και από τα νησιά για τα Χρόνια Πολλά και έτσι, σίγουρα, θα ήμαστε απολύτως μόνοι και ελεύθεροι.

Πιστεύοντας ότι η Κυριακή θα ήταν, ως συνήθως, η πλέον ήσυχη ημέρα και ίσως η πιο δύσκολη αν μας προκαλούσαν οι γείτονες, επέλεξα να φυλάξω υπηρεσία μαζί με τον Αλέξη σαν Νο 2, νέο κυβερνήτη, πολύ καλό και σαν παιδί αλλά κυρίως σαν αεροπόρο.

Οι προετοιμασίες, λοιπόν, του Σαββάτου μας έκαναν να μην καταλάβουμε για πότε πέρασε η ημέρα. Ανήμερα του Πάσχα, μισή ώρα πριν το πρώτο φως, όπως πάντα ήμαστε στις θέσεις μας ντυμένοι, λίγο πιο γυαλισμένοι λόγω ημέρας, αρματωμένοι και κεφάτοι. Βάλαμε τα αεροπλάνα μπροστά, δοκιμάσαμε μέσα το σκοτάδι τα βλήματα και τα διάφορα συστήματα των αφών και καθόμαστε έξω περιμένοντας να απολαύσουμε την ανατολή του Ήλιου.

Εκεί, λοιπόν, που αγναντεύαμε την άκρη του διαδρόμου και τη θάλασσα στο βόρειο τελείωμα του, περιμένοντας να τη δούμε να παίρνει τα πανέμορφα ροδοασημένα χρώματα του Αιγαίου και μυρίζοντας το φρέσκο απριλιάτικο αέρα μέσα στην απόλυτη σιγαλιά, μακριά από τους αστικούς ή κάθε λογής αγροτικό θόρυβο, βλέπουμε να ξεπετάγεται μια τεράστια φλόγα από την άκρη του κτιρίου και ταυτόχρονα ακούμε από το μεγάφωνο το τραγούδι «Ρωμιός εγώ, Τούρκος εσύ»...

Ήταν ο Αλέξης που αδημονούσε να γευτεί το δεκαπεντάκιλο ζω-

ντανό που μας χάρισε ο τσοπάνος της περιοχής. Φαγάς όπως πάντα και καλαμπουρτζής, γεμάτος νεανική ζωντάνια και παιδικό αυθορμητισμό, βούτηξε τον ντενεκέ της αποστράγγισης από το αεροπλάνο και περιλούζοντας τα στιβιασμένα από την προηγούμενη ξύλα στο βαρέλι βάζει στη διαπασών το κασετόφωνο που είχαμε μέσα, ανάβει με μεγάλη έκπληξη όλων μας ένα τσιγάρο -ποτέ δεν κάπνιζε- τραβά μια βαθιά ρουφηξιά και πετά το τσιγάρο επιδεικτικά στο βαρέλι. Μόλις ξεπετάγεται η τεράστια φλόγα ξεφωνίζει: «Θα καούν τα κάρβουνα σήμερα και τα σεκλέτια».

Αμέσως μας κούρδισε και μας άλλαξε το ρυθμό της ημέρας από τα χαράματα. Πράγματι από τις πέντε περίπου το πρωί αρχίσαμε το ψήσιμο...

Όπως ήταν αναμενόμενο, στις 12 ήταν τα πάντα έτοιμα και μετά βίας τους κράτησα μέχρι τις 12.30, όπου καθήσαμε όλοι μαζί να απολαύσουμε το δημιούργημα μας και να ευχηθούμε ο ένας στον άλλον, με Coca cola φυσικά, το Χριστός Ανέστη.

Ήταν περίπου 1.15 και ο Αλέξης είχε καταβροχθίσει το χέρι και βάζει μπροστά του και ολόκληρο το μπουτί. Ξέραμε ότι έτρωγε πολύ και δεν παραξενευτήκαμε, αλλά ο τρόπος του μας έκανε να σκάσουμε στα γέλια.

Είχαμε ξεχαστεί, οι Harness όλων μας είχαν λασκάρει, τα σωσίβια είχαν βγει και ήταν δίπλα στις καρέκλες μας και ορισμένων τα φερμουάρ είχαν χαμογελάσει. Φυσικά πρώτα του Αλέξη...

Καθισμένος στην κεφαλή του τραπεζιού τους κοιτούσα έναν έναν και θαύμαζα τον τρόπο με τον οποίο όλοι τους απολάμβαναν το πασχαλιάτικο τραπέζι. Είχαν ξεχάσει τις οικογένειες, τους φίλους, τις υποχρεώσεις, το περσινό γλέντι στο μέρος που αγαπούσαν και τόσα άλλα που απασχολούσαν τον καθένα στην καθημερινότητα και με αγαθά αστεία και έξυπνες ατάκες και πειράγματα απολάμβαναν τα αγαθά της Σκύρου.

Στιγμιαία θυμήθηκα την αποστολή μας και αμέσως προσπάθησα να την ξεχάσω, για να απολαύσω τη συναδελφική ομορφιά της στιγμής. Δυστυχώς, όμως, δεν πρόλαβα να το ξεχάσω -ίσως το ένστικτο- και ξαφνικά χτύπησε το δαιμονισμένο τηλέφωνο.

Ταυτόχρονα έντεκα στόματα ξεστόμισαν την ίδια βαριά βρισιά και όλοι σηκωθήκαμε να φορέσουμε αυτά που έπρεπε να φοράμε, να σφίξουμε αυτά που έπρεπε να είναι σφιγμένα κ.ο.κ.

Οι τεχνικοί, για να μας δώσουν λίγο χρόνο, έτρεξαν με περισσή ταχύτητα στα αεροπλάνα και έκαναν πιο γρήγορα από το κανονικό, βρίζοντας συνεχώς και οι ίδιοι, συμεριζόμενοι το λούκι στο οποίο βρισκόμαστε. Έμεινα έκθαμβος όταν φεύγοντας από το κτίριο είδα τον Αλέξη έτοιμο και ντυμένο να ξανακάθεται στο τραπέζι και βουτώντας το μπουτί με το χέρι να πατάει δύο τεράστιες δαγκωματιές. Του βάζω τις φωνές, τρομάζει, το αφήνει και τρέχει στην πόρτα. Μόλις, όμως, φτάνει στην πόρτα ξεφωνίζει «δεν θα το χαλαλίσω στους π...» και γυρνά, βουτά το μπουτί και κραδαίνοντας το τρέχει προς το αεροπλάνο.



Ήταν μια από τις λίγες στιγμές της καριέρας μου που ποικίλα αισθήματα μαζεμένα γεννήθηκαν από αυτή τη σκηνή.

Η αποθέωση, όμως, ήταν στο line-up, όπου έχοντας τον δίπλα μου και ενώ μου κάνει σήμα ότι οι κινητήρες και τα όργανα ήταν ΟΚ ώστε να απογειωθώ και να ακολουθήσει μετά από 20 ", βλέπω στο αλεξίνεμο, αριστερά από το σκοπευτικό, να έχει αφήσει το μπουτί. Πριν συνειδητοποιήσω τι έβλεπα, με κατάλαβε, βγάζει τη μάσκα και πατά μια δαγκωνιά. Απογειώθηκα και προσπαθούσα να κρατήσω με κόπο το αεροπλάνο σταθερό από τα γέλια...

Φυσικά στον αέρα δεν χρειάζεται να σας πω τι έγινε. Η τσαντίλα μας ήταν τόση που γεμίσαμε το φωτοποπολυβόλο και οι δύο. Τα δύο τούρκικα F-4 θα θυμούνται για πολύ καιρό τι σημαίνει να κάνεις παραβίαση την ημέρα του ελληνικού Πάσχα. Η τουρκική ΜΓΤ αλλά και οι γείτονες συνάδελφοι αν μετάφραζαν την κασέτα των μαγνητοφώνων τους -αν είχαν- θα καταλάβαιναν τι μας συνέβαινε.... Πως αν συνδυάσεις την ελληνική οργή με ορισμένα άλλα γεγονότα σαν το Πάσχα, είσαι χαμένος όχι από χέρι, αλλά και που θα σκεφτείς να πράξεις κάτι. Μιλούσαμε μόνο στην κινδύνου για να ακούν όλοι όσοι είχαν υπηρεσία σε ελληνικό και τούρκικο ΣΑΕ σε ελληνικά και αγγλικά, για να καταλάβουν τι τους κάναμε στον αέρα. Πρώτη φορά είδα τέτοιο καταντροπιασμένο αντίπαλο.

Η αποθέωση, όμως, ήρθε στο τέλος. Αφού μετά το ατελείωτο «ξύλο» μαζεύτηκαν σε χλιαρό σχηματισμό για να φύγουν, μου λέει ο Αλέξης: «Κάλυψε με, γιατί κάτι ξέχασα από την παράδοση και πρέπει να πω και

τον επίλογο». Πριν καλά καλά προλάβω να τον σταματήσω, επιταχύνει πάει δεξιά από τον δεξιό και ελίσσόμενος με BARREL ROLL από πάνω τους είχε βγάλει τη μάσκα και κουνούσε απειλητικά το μπούτι. Φτάνοντας στο δεύτερο αριστερά πατά μια δαγκωνιά και του λέει στην κινδύνου «μπουνταλά την επόμενη φορά θα σε δαγκώσω και σένα έτσι».

Η σκηνή αυτή ήταν απερίγραπτη. Περιείχε το μεγαλείο του Αλέξη, την αεροπορική γενναιότητα, την ελληνική λεβεντιά αλλά και την αγανάκτηση για το κακό που μας έκαναν την ημέρα αυτή.

Μόλις προσγειωθήκαμε, κάθισε κάτω από το φτερό και αποτελείωσε το μπούτι... Τώρα το ευχαριστιέμαι καλύτερα μου είπε...

Αυτός ήταν ο Αλέξης... Μας έφυγε γρήγορα, τρακάροντας στον αέρα σε μια άκρως επικίνδυνη άσκηση με πιο σύγχρονο αεροπλάνο. Τράκαρε γιατί έμπλεξε με έναν άλλο «Αλέξη», πείσμονα και πολύ καλό αεροπόρο. Δεν ήθελε κανένας τους να φανεί υποδεέστερος και επήλθε το μοιραίο, δυστυχώς και ευτυχώς μόνο για τον Αλέξη.

Ας είναι... Αυτά έχει η αεροπορική ζωή.

Η στημένη παρεμβολή

Ο

ηλεκτρονικός πόλεμος είναι το κατεξοχήν μέσο που συνδυάζεται με την πρωτοτυπία και τον αιφνιδιασμό. Η επιτυχία ή η αποτυχία των μέσων ή των σχεδιαστών του εξαρτάται αποκλειστικά από τον τρόπο και το χρόνο που επιλέγουν να τον εφαρμόσουν.

Υπάρχουν πολλές τακτικές και φιλοσοφίες εφαρμογής ηλεκτρονικών. Το σίγουρο, όμως, είναι ότι σύμφωνα με τους διεθνείς ΟΡΓΑΝΑ και και συνθήκες, κάθε ενέργεια παρενόχλησης ή παρεμβολής ραδιοσυχνότητας ή μέσω ναυτιλίας απαγορεύεται ρητώς και θεωρείται και επιθετική ενέργεια, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Δυστυχώς, όμως, αυτό δεν εφαρμόζεται στη δική μας περίπτωση με τους γείτονες. Ούτε αυτοί σέβονται τους διεθνείς κανονισμούς και νόμους, ούτε όμως και εμείς από την άλλη μεριά το χρησιμοποιούμε ως στοιχείο για ανταπόδοση με πυρά, όπως σίγουρα θα έκαναν Αμερικάνοι πιλότοι σε παρόμοια περίπτωση.

Ήταν απόγευμα Παρασκευής στη Σκύρο και εκεί που απολαμβάναμε το φραπεδάκι μας δίπλα στα αεροπλάνα, στον ίσκιο του καταφυγίου, με τον ήχο των ζαριών από το τάβλι των συγκυβερνητών, χτυπά το «κακό» τηλέφωνο. «Των δύο» φωνάζουν από μέσα και αρχίζει το πανηγύρι.

Πριν προλάβουμε καλά καλά να μπορούμε στα αεροπλάνα και να δεθούμε στο κάθισμα, ένα δεύτερο τηλέφωνο χτύπησε λέγοντας «ταχεία απογείωση και ανατολική πορεία».

Ήμουν νούμερο δύο και ακολουθούσα τον Παναγιώτη σε σχηματισμό μάχης (πίσω και αριστερά του) προσπαθώντας να αποκαλύψουμε το στόχο, όταν ο συγκυβερνήτης μου λέει «JUDY, στόχος 20 αριστερά στα 23 μίλια δύο ψηλότερα - ζευγάρι».

«Γάτα ο δικός μου», λέω μέσα μου, σπρώχνω φουλ τους κινητήρες και με μεγάλη γωνία ανόδου περνώ από την άλλη μεριά του σχηματισμού για να βλέπω και τον Παναγιώτη, αλλά και για να κοιτάω προς την ίδια πλευρά ώστε να δω και οπτικά τους μεμέτηδες που γούσταραν απογευματινή βόλτα στο Αιγαίο.

Αναφέρω στον Παναγιώτη κοφτά «20 αριστερά, 23, δύο πάνω» και μου απαντά με διπλή μπουτονιά. Αψογη συνεννόηση χωρίς πολλά λόγια. Ψυχρά και επαγγελματικά.

Αφού λοιπόν και οι δύο μας είχαμε radar επαφή με το στόχο, συνέχισα ήρεμα προσπαθώντας να τους εντοπίσω οπτικά.

Ξαφνικά βλέπω δύο κουκίδες με ουρά από καπνό πίσω τους και πριν προλάβω να ειδοποιήσω τον Παναγιώτη, τον βλέπω να κινείται επιθετικά, πράγμα που σημαίνει ότι και αυτός τους είχε δει. Χάρηκα, γιατί ήταν δύο F-104 τουρκικά, δηλαδή απόλυτα του χεριού μας.

Χωρίς να μιλήσουμε στον ασύρματο, σε μισή στροφή ξεκινήσαμε τη διαδικασία «του ξύλου», αφού είχαμε ελιχθεί σωστά και υπερτερούσαμε τακτικά.

Όλα εξελίσσονταν ομαλά, μέχρι τη στιγμή που ο Παναγιώτης ανέφερε στο σταθμό ελέγχου «δύο F-104, εμπλεκόμεστε». Σε δευτερόλεπτα μετά από την εκπομπή του άρχισαν κάποια παράσιτα στον ασύρματο που στη συνέχεια δυνάμωσαν και έδιναν την εντύπωση ότι τρελάθηκαν οι ασύρματοι. Με δυσκολία καταλάβαμε την εντολή της Λάρισας «No 1 φύγε με πορεία 130 στα 55 για άλλο στόχο».

Και άλλοι μεμέτηδες έμπαιναν στο παιχνίδι. Πράγματι, ο Παναγιώτης αποχώρησε και έμεινα μόνος εναντίον δύο, ευτυχώς F-104. Αεροπλάνα με μικρές δυνατότητες ελιγμών και ό,τι έπρεπε για απογευματινό κολατσιό. Επειδή είχα έντονα παράσιτα στον ασύρματο, ζήτησα και πήγαμε στην εφεδρική συχνότητα. Βλέπεις είχα μείνει μόνος και σίγουρα χρειαζόμουν πολύ καλές οδηγίες από το επίγειο radar που μας είχε υπό τον τακτικό του έλεγχο.

Μετά από δύο στροφές και ενώ είχα έναν μπροστά μου και τον αποθανάτιζα στο φωτοπολυβόλο μου, κάνω τη βλακεία και αναφέρω στον ασύρματο fox -II. Τι ήταν να το πω. Αμέσως άρχισαν ισχυρές παρεμβολές και στη νέα συχνότητα. Τόσο δυνατές που δεν μπορούσα να ακούσω ούτε το φίλιο σταθμό εδάφους, αλλά ούτε και το Γιάννη το συγκυβερνήτη μου. Αλλάζω και πάλι συχνότητα και βλέπω μετά χαράς να αποχωρεί το ένα αντίπαλο αεροσκάφος ανατολικά. Η στιγμιαία ησυχία έδωσε με την ικανοποίηση της αποχώρησης του ενός (του μονοθέσιου) και την παραμονή του δεύτερου που ήταν και εκπαιδευτικό (δηλαδή είχε και εκπαιδευόμενο κυβερνήτη μέσα). Ήταν πάγια τακτική των μπουντα-λάδων να βάζουν τους νέους στο Αιγαίο με εκπαιδευτές και διθέσια αεροσκάφη, ώστε να εκπαιδεύονται από εμάς σε πραγματικές συνθήκες. Βλέπεις είχαν το πάνω χέρι στο σχεδιασμό και στην εκτέλεση τέτοιων εκπαιδευτικών ασκήσεων. Εμείς απλώς παίζαμε το παιχνίδι τους, αφού δεν μπορούσαμε να τους αφήσουμε να αλωνίζουν και στο Αιγαίο πάνω από τα κεφάλια μας.

Αναφέρω ότι αποχώρησε ο ένας και αισθάνομαι σαν να μου άνοιξε η όρεξη για να «τσεκάρω» τον Τούρκο εκπαιδευτή. Ήδη η ένταση των παρεμβολών, όμως, ξανά αύξανε, φανερή εχθρική ενέργεια, πρωτόγνωρη για μένα σε τόση απόσταση από τα αεροδρόμια τους και με τόση μεγάλη ισχύ και αυτό με εξόργιζε περισσότερο. Είχαν και θράσος και επέλεξαν τη Παρασκευή για να δοκιμάσουν τη νέα τους τακτική. Μια τακτική, όμως, που παρά το σπάσιμο των νεύρων δεν τους επέφερε κανένα επιχειρησιακό όφελος, τους πρόδωσε τις όποιες ικανότητες παρεμβολής, αλλά το κυριότερο τους έδειξε ότι δεν φτάνει μόνο αυτό για να δουν χαϊρί.

Μετά από δυο τρεις στροφές, άρχισα να στριμώχνω τους μπουντα-λάδες και να το γλεντώ. Μάλιστα τους είχα φτάσει αρκετά πιο βόρεια από το αρχικό σημείο έναρξης της εμπλοκής και τότε μειωνόταν και η ένταση της παρεμβολής, ώστε μπόρεσα και άλλαξα δυο κουβέντες με

τον κακόμοιρο το Γιάννη που ούρλιαζε και έβριζε συνεχώς, αφού ήταν σχεδόν άχρηστη η ενδοσυνεννόηση. «Γιάννη, ετοιμάσου, θα τους σφίξω λίγο παραπάνω για να πάμε για FOX -111» (πυροβόλα)», του λέω. Επιλέγω τους μετακαυστήρες και σηκώνω την κεφαλή με σκοπό να το σφίξω εσωτερικά και προς τα κάτω ώστε να έρθω με λιγότερα Gs σε παραμέτρους βολής. Περίμενα βέβαια σκληρή αντίδραση, αφού ήταν φανερό ότι τουλάχιστον ο εκπαιδευτής στο τούρκικο μαχητικό ήταν πολύ καλός. Αλλά τότε, προς μεγάλη μου έκπληξη, αντί να το σφίξει και αυτός και να με δυσκολέψει, στρέφει αντίθετα και μου έρχεται λουκούμι.

Εντελώς ξαφνικά και αδικαιολόγητα μου έλυσε κάθε χειριστικό πρόβλημα και με απάλλαξε από το αναμενόμενο ζόρι. Έτσι μεγάλωνε η σιλουέτα του στο σκοπευτικό μου προς μεγάλη μου ευχαρίστηση και συνέχιζα να τον προσεγγίζω κάνοντας FOX 111 tracking (βολή πυροβόλων) και διατηρούμενος πίσω του σαν σε σχηματισμό διαπίστωσα ότι ταυτόχρονα αύξανε υπερβολικά η παρεμβολή. Με την πορεία που ακολουθούσε (ελαφρά κλίση δεξιά) φτάσαμε σε ένα σημείο που ήταν τόσο ισχυρή, ώστε μου ερχόταν να βγάλω την κάσκα και να μην να ακούσω το Γιάννη. Αγανακτισμένος από την κατάσταση κλείνω τον ασύρματο και, ω τι ευτυχία, απόλυτη ηρεμία. Ξαφνικά όλα ησύχασαν. Ακουγα μόνο τη βαριά ανάσα του Γιάννη και τη δική μου και ο στόχος μπροστά, αδύναμος να αντισταθεί, σπαρταρούσε περιμένοντας το μοιραίο.

Είχε υποκύψει και εγώ διασκέδαζα με το θύμα μου αδιαφορώντας για οποιαδήποτε άλλη επικοινωνία με τα radar εδάφους. Αλλωστε σίγουρα θα έβλεπαν από το στίγμα μου με το 1FF ότι ήμουν συνεχώς πίσω του...

Έκανα αρκετές στροφές με το TF-104 συνεχώς στο σκοπευτικό μου και τα βλήματα να ουρλιάζουν. Βλέπεις εγώ δοκίμαζα όλα τα βλήματα και έκανα εξάσκηση βλέποντας κλεφτά περιφερειακά και κάτω ένα καράβι να εμφανίζεται δύο τρεις φορές, αλλά τη στιγμή εκείνη δεν έδωσα και πολύ σημασία.

Όλη η εμπλοκή γινόταν γύρω στα 30 μίλια ΒΑ της Σκύρου. Τελικά μετά από κάμποσες στροφές βγήκε ξαφνικά ευθεία (μάλλον του τελείωναν τα καύσιμα) και απομακρύνθηκε προς τη βάση του αδιαφορώντας για το ότι είχα τραβήξει τρία χιλιόμετρα ταινία φωτοπολυβόλου, με το σκοπευτικό μου να ζωγραφίζει από τη μύτη μέχρι την πίπα του και να μένει για αρκετή ώρα ακόμα και απάνω στις κάσκες τους. Ξανάνοιξα τον ασύρματο και τον ακολούθησα για 20 περίπου μίλια χωρίς να κουνιέται καθόλου. Λες και τον πήγαινα συνοδεία. Είχα και καλή επικοινωνία τότε με το σταθμό. Οι παρεμβολές σταμάτησαν δια μαγείας μόλις αυτός πήρε το δρόμο της επιστροφής και, ω τι χαρά, όλα όμορφα και ωραία. «Αι σιχτίρ, μπουνταλά», λέω στην κινδύνου για να με ακούσει αυτός και οι όμοιοί του που μας ταλαιπώρησαν για μια ακόμη φορά και παίρνω το δρόμο της επιστροφής.

Τέτοια κατάληξη στην όλη απογευματινή εμπλοκή ήταν τουλάχιστον απαράδεκτη επαγγελματικά για αυτούς και ήθελε κάποια εξήγηση. Με

απασχολούσε πολύ και, μόλις προσγειώθηκαν, πήρα τηλέφωνο στο αρχηγείο. Και αυτοί είχαν τσαντιστεί με τις παρεμβολές, αλλά εγώ το έκανα «λύσσα». Τους τα παραείπα δραματικά, αφού δεν ακουγόμαστε. Βέβαια δεν τους είπα ότι για λίγο έκανα τον κουφό απολαμβάνοντας το κελάηδημα των όπλων μου και τότε πάνω στη συζήτηση, καθώς μου περνούσαν ξανά από το μυαλό οι εικόνες της εμπλοκής, μου ήρθε η ιδέα. Τότε κατάλαβα τι ακριβώς γινόταν. Ζητώ τον επιτελάρχη και φαίνεται ότι παραήμουν πειστικός. Με δύο κουβέντες κατάλαβε, αλλά δεν το πίστευε. Εγώ επέμενα λέγοντας ότι οι παρεμβολές ήταν από το καράβι που έπλεε κοντά στη Σκύρο και το εξηγούσα με την αυξομείωση της έντασης, αλλά κυρίως με τη «λάθος» στροφή του μεμέτη που με διευκόλυνε. Βέβαια κύριο μέλημα είχε να με διατηρεί εντός της περιοχής που οι παρεμβολές ήταν ισχυρές. Δεν ξέρω, βέβαια, σε τι τον ωφέλησε, αλλά τέλος πάντων.

Τελικά ο επιτελάρχης πείστηκε πλήρως, αλλά και τσαντίστηκε. Μου λέει στο τέλος: «Θα στείλω να ελέγξουν για το καράβι και αν αυτά που λες είναι παραμύθια, θα σε στείλω στα μεταφορικά».

-«Να με αποστρατεύσετε, αν έχω άδικο», του λέω, «αλλά αν έχω δίκιο τι θα μου δώσετε;»

-«Θα σε στείλω κολυμπώντας να το βυθίσεις», μου λέει και κλείνοντας μου υποσχέθηκε ότι θα ξαναμιλήσουμε σύντομα.

Όσο για αυτό ήμουν σίγουρος. Τον είχα διοικητή παλαιότερα και τον ήξερα καλά βλέπεις. Ο Γιάννης ανησυχούσε. Δεν πίστευε και δεν είχε δει



το καράβι. Ήταν μικρός και άπειρος ακόμη και δεν μπορούσε να πιστέψει την πραγματικότητα.

Μετά από δυόμισι περίπου ώρες και ενώ ετοιμαζόμαστε να τελειώσουμε την πεντάλεπτη βάρδια χτυπά το τηλέφωνο το «κακό». Τρελαθήκαμε, κοιταζόμαστε και δεν το πιστεύαμε ότι θα μας ξαναπογείωναν βραδιάτικα.

Ευτυχώς, όχι. Ήταν ο επιτελάρχης και ζήτησε εμένα. «Μπράβο», μου λέει, «είχες απόλυτο δίκιο. Έχω μπροστά μου τις φωτογραφίες από το RF-4». Είχε απογειώσει φωτογραφικό για να ελέγξει τα λεγόμενα μου». Όντως το πλοίο έκανε την εκπομπή και παράλληλα στα παράλια τους ήταν η γνωστή Ντακότα του ηλεκτρονικού πολέμου. Παλιά κόλπα, δηλαδή.

Όσο για το πλοίο ήταν ένα παλιό ναρκαλιευτικό αλλά με πολλές για την αποστολή του επιπρόσθετες κεραίες.

Δεν ξέρω πώς γύρισαν αυτοί πίσω και τότε, αλλά σίγουρα θα είχαν συνοδεία από δικά μας ταχύπλοα. Πιστεύω τα μεμέτια να κατάλαβαν το μέγα σφάλμα τους. Το μεγάλο τους παράπτωμα ήταν όχι μόνο αντιληπτό αλλά και αυταπόδεικτο, αφού πέραν από τις κασέτες υπήρχαν και οι φωτογραφίες.

Πέραν αυτών θα έπρεπε κάποιος να τους έλεγε την ώρα της παρεμβολής την ελληνική παροιμία «τα μεταξωτά βρακιά θέλουν και επιδέξιους...» και αυτοί μόνον τέτοιους δεν έδειξαν να έχουν στη συγκεκριμένη περίπτωση της στημένης παρεμβολής καταμεσής του Αιγαίου.

Η σύγκρουση στα Ψαρά

Ήταν ένα φθινοπωρινό πρωινό, μάλλον Τετάρτη. Απογειωθήκαμε γύρω στις 8:30, ζευγάρι, οπλισμένα αεροσκάφη για τριήμερη υπηρεσία στο νησί. Ο καιρός μουντός, δυνατοί αέριδες στο Αιγαίο και η εν γένει εικόνα μόνο για αερομαχία δεν προδιέθετε.

Ήταν ιδανικός, όμως, ο καιρός για χαμηλή ναυτιλία. Έτσι πήγαμε απολαμβάνοντας τη χαμηλή πτήση και την εικόνα της κιτρινοπράσινης Στερεάς και της Ευβοίας, στην περιοχή Νότια από τη Σκύρο, για να πραγματοποιήσουμε την προγραμματισμένη άσκηση.

Με ορίζοντα τις γκρίζες, λόγω της συννεφιάς, φιγούρες των γύρω νησιών και φόντο την αφρίζουσα βαθυγάλανη θάλασσα του Αιγαίου αρχίσαμε να σβουρίζουμε από τα 100 μέχρι τα 300 μέτρα ο ένας με αντίπαλο τον άλλο, αφού έπρεπε να ασκηθούμε στις χαμηλές αναχαιτίσεις.

Λίγο το δροσερό πρωινό, λίγο η ευδιαθεσία που είχα με το Κώστα συγκυβερνήτη, τελείωσε το καύσιμο και πέρασε η ώρα χωρίς να το καταλάβω. Ο Κώστας κάθε φορά που εντόπιζε και λόκαρε το στόχο έλεγε «αρχηγέ, τώρα θέλει μπανάνα η μαϊμού σου» και βογκούσε από τα G που εγώ τραβούσα, σφίγγοντας το αεροπλάνο για να βγω πίσω από το στόχο γρήγορα. Βλέπεις η μοίρα του συγκυβερνήτη είναι να υφίσταται την όρεξη του κυβερνήτη και να κρατιέται από τη χειρολαβή σφιγμένος και μαζεμένος ώστε να καταπονείται όσο το δυνατόν λιγότερο κατά τη διάρκεια των ελιγμών.

-«Πάμε για προσγείωση», λέει ο αρχηγός και αναφέρει στον ελεγκτή του radar που είχαμε συνεργασία. Ο ελεγκτής μας ευχαρίστησε, μας δίδει οδηγίες και μας εύχεται καλή προσγείωση στο νησί.

Είμαστε, δεν είμαστε 10 μίλια νοτιοδυτικά από το νησί, χαλαρωμένοι και με προδιάθεση για να απολαύσουμε το σκυριανό καφέ, όταν ξαφνικά ακούμε και πάλι στον ασύρματο τον ελεγκτή να μας ρωτά: «Arrow Blue, για πόση ώρα έχετε ακόμη καύσιμο;»

-«Δέκα λεπτά» λέει ο αρχηγός. «Είκοσι» αναφέρω εγώ. Φαίνεται ήμουν πιο μαλακός στη χρήση του κινητήρα ή μάλλον πιο άπειρος και είπα την απόλυτη αλήθεια.

-«OK Blue 2, θα πάμε για δέκα λεπτά λίγο ανατολικότερα για αναγνώριση ενός στόχου μάλλον χαμηλής ταχύτητας», μου λέει το radar και έτσι χωρίσαμε από τον αρχηγό που πήγε για προσγείωση.

-«Blue 2 Πορεία 110 στα 25 ο στόχος». Τα πράγματα σοβάρεψαν, δηλαδή. Είχαμε πραγματικό στόχο, ήμαστε ένα μόνο αεροπλάνο, ο καιρός όχι και τόσο καλός και το σημαντικότερο με λίγα καύσιμα. Έπρεπε, λοιπόν, να τελειώνουμε γρήγορα.

Γρήγορα και με οικονομικά στοιχεία βγήκαμε στην πορεία και χωρίς να επιταχύνω -για λόγους οικονομίας- προσπαθούσαμε εγώ πιο πολύ οπτικά και ο Κώστας με το radar να βρούμε το στόχο. Μάταια όμως. Κάναμε δυο τρεις στροφές από τα 300 έως τα 5.000 πόδια, ανεβοκατεβαίναμε αλλά πουθενά ο στόχος. Πετούσαμε δυτικά από τα Ψαρά. Πάνω



από τα 5.000 πόδια ο καιρός ήταν κλειστός. Ο ορεινός όγκος της Χίου και των Ψαρών σκίαζε περισσότερο τη θάλασσα που σε συνδυασμό με τη βαριά νέφωση από πάνω την έκανε να φαίνεται μαύρη και αφιλόξενη. Κάθε άλλο παρά τη διάθεση για παραμονή στην περιοχή είχαμε. Μια ματιά στα καύσιμα και σφιγμένος παίρνω την απόφαση.

-«Σπάθη ο Blue 2».

-«Προβείτε Blue 2», μου απαντά.

-«Είσαι σίγουρη ότι υπάρχει στόχος στην περιοχή. Γιατί δεν έχουμε επαφή».

-«Απολύτως», μου λέει. «Τώρα είναι 30 δεξιά στα πέντε μίλια από σένα».

Στρέφω 30 δεξιά, κοιτάζω έξω, βλέπω στο radar, δεν υπάρχει τίποτα και τότε βάζω 100% τους κινητήρες, οριζοντιώνω τα φτερά και τραβώ απότομα την κεφαλή ψηλά.

-«Ανεβαίνω πάνω από τα νέφη Σπάθη, συνέχισε οδηγίες», λέω στον ασύρματο.

-«Κώστα, τα μάτια σου ανοιχτά να τους βρούμε γιατί στραγγίζουμε», λέω στη συνέχεια στο Κώστα και επικεντρώνομαι στα όργανα. Γύρω μου μαυρίλα. Το σύννεφο ήταν πολύ πιο πυκνό από όσο είχα εκτιμήσει. Δεν είχα, όμως, επιλογές. Αν παρέκαμπα τα πυκνά νέφη, θα παρέκαμπα από τη διόπτευση της τελευταίας οδηγίας. Άλλωστε μέσα στα νέφη δεν είναι για να ελίσσεσαι, χωρίς να έχεις δει το στόχο με το radar.

Γρήγορα φτάσαμε τα 18.000' και ξαφνικά τα σύννεφα κατάσπρο μπαμπάκι δεξιά, παρέμεναν σκούρα αριστερά. Αρα αριστερά μας οι κορυφές ήταν ψηλότερες. Λογικά θα πρέπει ο στόχος να ήταν δεξιότερα.

Πόσο ψηλότερα να πετούσε, εκτός και αν ήταν καμιά πτήση Πολιτικής Αεροπορίας που την είχαν περάσει για Τούρκο.

Πριν συνειδητοποιήσω ότι βγαίνω από τα νέφη (on top), υποσυνείδητα βάζω δέκα μοίρες δεξιά κλήση και κοιτώ έξω. Ήταν σαν να προσπαθείς να δεις ένα κουνούπι που πετά πάνω από κατσαρόλα με νερό που ατμίζει.

Μικροδευτερόλεπτα αργότερα, τη στιγμή που τούφες τούφες άσπρα σύννεφα, οι κορυφές, ξεπρόβαλλαν μπροστά μου και πίσω τους το ανοιχτό γαλάζιο του καθαρού πλέον ουρανού και τον ήλιο να φωτίζει από τα αριστερά τα κενά από τα σύννεφα πιο έντονα, σαν να ήθελες να τα ζωγραφίσεις και να περιγράψεις τα στοιχεία της φύσης, βλέπω στα πέντε περίπου μίλια μια γκρίζα σιλουέτα ενός Φάντομ να διαγράφει μια ανοιχτή στροφή.

Αστραπιαία πατώ το μπουτόν του ασυρμάτου φωνάζοντας TALLY (σημαίνει οπτική επαφή με το στόχο), επιλέγω μαχ ισχύ στους κινητήρες (after burner) και στρέφω σκληρά για να τον βάλω μέσα στο μικρό κύκλο του σκοπευτικού μου που μηχανικά και αυτόματα είχε μικρύνει και άλλο, αφού είχα επιλέξει βλήμα AIM -9.

Και τότε όλα έγιναν τόσο γρήγορα. Ο στόχος εφάπτετο του κύκλου, το βλήμα άρχιζε μόλις να νιαουρίζει, αφού μυρίστηκε το θύμα του και ξαφνικά...ΜΠΑΑΜ! Ένας τρομακτικός θόρυβος, συνοδευόμενος από ένα κλώ-τσημα του αεροσκάφους, λες και έπεσα σε βράχο. Ταυτόχρονα αριστερά μας προβάλλει μια δεξαμενή, μετά δεύτερη... Ω ναι, δυο φτερά από Φάντομ. Ολόκληρη η κοιλία του αεροσκάφους ξεπρόβαλε από το πουθενά. Μετά, μια απέραντη ησυχία, μια βουβαμάρα, λες και σταμάτησαν οι μηχανές μας, λες και δεν δούλευε τίποτα. Κουφαθήκαμε άραγε; Ζούμε;

-«Γιώργο», ψελλίζει ο Κώστας σε λίγο, ενώ εγώ έβγαζα μηχανικά το αεροσκάφος ευθεία και με μικροκινήσεις στο χειριστήριο προσπαθούσα να καταλάβω τι βλάβη είχε.

Τίποτα, όλα μια χαρά μου φαίνονταν. Αφήνω το μακρινό στόχο στην τύχη του, κοιτώ τον αναπάντεχο δεύτερο φίλο που χαλαρά έστριβε αντίθετα από μένα λες και δεν τον απασχολούσα καθόλου και μάλλον δεν θα είχαν διάθεση να ασχοληθούν και αυτοί με μας. Γιατί και οι ίδιοι σίγουρα είχαν τα ίδια συναισθήματα με μας. Δεν περίμεναν αυτό που είχε γίνει. Δεν το πίστευαν, όπως και εμείς.

Κατεβάζω την κεφαλή με ελάχιστα στοιχεία στον κινητήρα και μπαίνω πάλι στα σύννεφα. Ευλαβικά αυτή τη φορά, χωρίς να ξαναπειράξω τους κινητήρες, προσπαθούσα να βγω κάτω από τα σύννεφα, να είμαι όσο το δυνατόν πιο κοντά στη Σκύρο και να ξοδέψω το λιγότερο καύσιμο.

Αιώνας μου φάνηκε μέχρι να φτάσω στα 3.000' πόδια, όπου ξαναεί-δα τη θάλασσα. Επιταχύνω δειλά δειλά και βλέπω ότι το αεροπλάνο άκουγε κανονικά. Ξεθάρρεψα και προσπάθησα να εξηγήσω κατευθυνόμενος για προσγείωση τι είχε συμβεί.

Ήταν απλά. Λόγω των άσχημων καιρικών συνθηκών και επειδή, ως συνήθως, οι μεμέτηδες δεν είχαν IFF ή δεν δούλευε, πετώντας στην περιο-

χή με τις αναπτύξεις και τα ψηλά σύννεφα, έγιναν αντιληπτοί σαν ένας στόχος. Πιθανότατα αρχικά να πετούσαν κλειστό σχηματισμό και χαμηλά. Στη συνέχεια ανέβηκαν από πάνω με διαχωρισμό μεταξύ τους και στην προσπάθεια να βρουν εμένα, με τις απίθανες οδηγίες του τουρκικού σταθμού radar, πήγαιναν ο ένας για τον άλλον. Βλέπετε εγώ μπήκα στη μέση με μεγάλη γωνία ανοδού από τα χαμηλά και βρέθηκα τυχαία στην πορεία του πίσω. Πού να το φανταστεί ο κακομοίρης ότι η προπορεία που του είχαν δώσει για να βγει πίσω μου ήταν για στόχο που κινείται στο οριζόντιο επίπεδο και όχι για έναν που ανεβαίνει με 40 μοίρες ανοδο, διανύοντας σε ευθεία πολύ μικρότερη απόσταση και όντας μέσα στα νέφη με καταιγίδα ενδιάμεσα να υποβόσκει, να είναι αόρατος.

Φτάσαμε στο αεροδρόμιο, με μικρό δισταγμό κατέβασα το σύστημα. Βλέπετε δεν ήξερα τι είχε συμβεί στην κοιλιά μου και δεν ήξερα αν θα κατέβει κανονικά το σύστημα προσγείωσης. Κατέβηκε, όμως, ομαλά και όλα πήγαν περίφημα. Μια ακόμη πτήση τελείωσε.

Παρκάροντας έξω από το καταφύγιο, κατέβηκα από το αεροπλάνο όλο αγωνία. Το ίδιο και ο Κώστας. Χωρίς να ξεντυθούμε, ούτε την κάσκα δεν είχα βγάλει, πήγα στην κοιλιά του αεροπλάνου και προσπαθούσα να εντοπίσω κάτι. Τι άραγε; Μετά από τέτοιο τράνταγμα και τόσο θόρυβο περίμενα να δω να λείπει τουλάχιστον το μισό φτερό. Μάταια όμως. Ούτε εγώ, ούτε και ο Κώστας διακρίναμε τίποτα. Δεν μιλήσαμε σε κανένα. Μετά από λίγο απολαμβάνοντας το δροσερό φραπέ ξαναπήγαμε. Πάλι τίποτα... Ο θεός τον αεροπόρων είχε κάνει το θαύμα του. Ο νόμος της αεροδυναμικής, η φύση μας προστάτησε.

Τελικά ήταν απλό. Προσεγγίσαμε τα δύο αεροσκάφη κοιλιά με κοιλιά. Η άντωση που κρατά το αεροπλάνο στον αέρα δημιουργείται από το οριακό στρώμα στο κάτω μέρος του αφούς που είναι και πιο πυκνό και με μεγαλύτερη ταχύτητα από αυτό πάνω από την πτέρυγα. Τα δυο λοιπόν στρώματα συγκρούστηκαν, δημιουργώντας όλον αυτόν το θόρυβο και το τράνταγμα. Η υποπίεση μας έφερε μεν κοντά, αλλά ευτυχώς δεν μας κόλλησε.

Όλα τελείωσαν ήρεμα την ημέρα εκείνη. Την επομένη το πρωί, όμως, μας περίμενε η έκπληξη. Πριν χαράξει, με το θόρυβο από τα μηχανήματα που δίνουν ρεύμα οι τεχνικοί στα αεροπλάνα για να τα ετοιμάσουν να με ξυπνά σιγά σιγά, ακούω κάποιον να με φωνάζει. Ήταν ο υπόλογος τεχνικός του αεροσκάφους μου.

-«Κύριε σμηναγέ, ελάτε να δείτε κάτι στο αεροπλάνο. Κάτι λείπει».

-«Τι λείπει, ρε Νίκο, αφού χτες δεν έλειπε τίποτα. Έλειπε»;

Πηγαίνω στο αεροπλάνο γρήγορα και μου δείχνει το πίσω αριστερά SPARROW. Από το βλήμα έλειπε ένα πτερύγιο. Ένα ολόκληρο πτερύγιο επιφάνειας, μισού σχεδόν τετραγωνικού μέτρου. Την προηγούμενη δεν το είδαμε. Γιατί άραγε; Μάλλον κοιτούσαμε για κάτι διαφορετικό.

Τώρα είχαμε τουλάχιστον μια απόδειξη και μπορούσαμε να γίνουμε πιστευτοί, χωρίς να φάμε δούλεμα, αν εξιστορούσαμε τη σύγκρουση με τον Τούρκο στον αέρα.

Πέρασμα από τα αντιαεροπορικά πυρά

Ολοι λέμε ότι τα λάθη είναι ανθρώπινα, άρα αναμενόμενα. Πολλές φορές, όμως, ορισμένα λάθη αφενός είναι ασυγχώρητα και αφετέρου, πέραν από διακύβευση ανθρώπινων ζωών, μπορούν να επιφέρουν και μεγαλύτερες συμφορές, όπως π.χ. μια πολιτική ένταση μεταξύ δυο κρατών και στην περίπτωση μας μεταξύ Ελλάδας και του αγαπημένου της γείτονα εξ ανατολών.

Θυμάμαι, λοιπόν, μια τέτοια ιστορία, που ένα μικρό λαθάκι από τη μια μεριά, σωρεία λαθών και ατυποποιήτων και μη σωστών επαγγελματικών ενεργειών ή κακεντρεχούς συμπεριφοράς -αν μη τι άλλο- από την άλλη μεριά συνετέλεσαν να δημιουργηθεί μια επικίνδυνη κατάσταση στο Αιγαίο, στην οποία ήμουν ο βασικός συμμετέχων.

Πρόκειται για ένα αεροπορικό συμβάν επικίνδυνης κατάστασης. Έτσι χαρακτηρίζεται στο επάγγελμα μας, αφού ο μεγάλος Θεός των αεροπόρων έβαλε και πάλι το χέρι του και δεν επέτρεψε να μετατραπεί σε μείζον αεροπορικό ατύχημα ή, ίσως, κάτι άλλο. Και λέω κάτι άλλο, γιατί δεν ξέρω τι διαστάσεις θα έπαιρνε, αν πράγματι συνέβαινε κάτι τέτοιο και πώς θα χαρακτηριζόταν, λάθος ή εσκεμμένη εχθρική ενέργεια και αν λάθος ποια πλευρά θα το χρεωνόταν.

Κάπως έτσι έχει γίνει και με κάποιες καταρρίψεις στρατιωτικών ακόμα και πολιτικών αεροσκαφών από τις αντίπαλες υπερδυνάμεις και ακόμα δεν έχουν καταλήξει ούτε στα πραγματικά αίτια, ούτε και στο αν ήταν λάθος ή εσκεμμένη επιθετική ή αμυντική ενέργεια.

Στη δική μας περίπτωση ήταν πιο απλά τα πράγματα. Μια μικρή παράληψη σωστής ενημέρωσης από τη δική μας πλευρά και στη συνέχεια η αλυσίδα των λανθασμένων ενεργειών και χειρισμών. Ως συνήθως. Ποτέ ένα λάθος από μόνο του δεν είναι ικανό για να δημιουργήσει ένα αεροπορικό ατύχημα. Όλα είναι αποτέλεσμα μιας αλυσίδας λαθών. Αν καταφέρεις να κόψεις αυτήν την αλυσίδα ή επέμβει η θεία δύναμη, τότε γλιτώνεις και το ατύχημα.

Ήταν λοιπόν Τετάρτη απόγευμα, προχωρημένη ώρα, ο ήλιος ετοιμαζόταν να κρυφτεί χαρίζοντας σε μας τους αεροπόρους αυτές τις πανέμορφες πορτοκαλόχρωες εικόνες που σε κάνουν να χαίρεσαι και να είσαι υπερήφανος γι αυτό που κάνεις. Απογειωθήκαμε από το νησί για μια ακόμη αναχαίτιση των φίλων μας που εκπαιδεύονταν στα μαγευτικά νερά του Αιγαίου και πάνω από αυτό.

Αφού τελειώσαμε, πήραμε το δρόμο του γυρισμού. Καιρός να δούμε μετά από τρεις ημέρες τα παιδιά μας, τις γυναίκες μας και να απολαύσουμε λίγο σπιτικό φαγητό, λίγη σπιτική θαλπωρή. Δυτική λοιπόν πορεία, λιγοστά λόγια μεταξύ μας, σίγουρα πολλές νοσταλγικές σκέψεις και φυσικά άκρατος ρομαντισμός, μια και απολαμβάναμε ένα από τα πλέον πανέμορφα ηλιοβασιλέματα. Τα ηλιοβασιλέματα που αγναντεύοντας τους ορεινούς όγκους της ηπειρωτικής χώρας σε κάνουν περισσότερο

ονειροπόλο και πιο ευαίσθητο χαρακτήρα.

Γύρω στα 10,000' πόδια καταμεσής στο Αιγαίο, πορεία 270 και ακούω στον ασύρματο «Αρης BLACK πάμε για μια διακριτική στόχος 310 στα 40.».

Αν και ήταν απρόσμενο και μας διέκοψε από την προσανατολισμένη για γρήγορη προσγείωση ναυτιλία μας, σίγουρα δεν το σχολιάσαμε αφού ήταν με μικρή απόκλιση από την πορεία μας και σίγουρα ήταν προς τα δυτικά.

Φτάνοντας στην περιοχή, είδαμε μερικά αντιτορπιλικά από κάτω, δεν δώσαμε και πολύ σημασία και ψάχναμε για το στόχο. Θέλαμε να τον αναγνωρίσουμε και να φύγουμε μια ώρα νωρίτερα.

Δεν το βλέπαμε και ξαναζητήσαμε οδηγίες, όταν ξαφνικά βλέπω αριστερά μου ένα μαύρο συννεφάκι. Λίγο πιο κάτω άλλο ένα. Δεν πρόλαβα να σκεφτώ και να το ερμηνεύσω, γιατί ακούω το Βαγγέλη το συγκυβερνήτη μου να αναφέρει «5 αριστερά στα 8 μίλια πέντε χαμηλότερα στόχος με μικρή ταχύτητα».

«Αυτός είναι», επιβεβαιώνει και ο σταθμός ελέγχου, «προχωρήσατε για διακριτική». Επικεντρώνω την προσοχή μου μπροστά και μηχανικά σπρώχνω χέρι και κινητήρες μπροστά. «Το γοργόν και χάριν έχει», λέω στο Βαγγέλη και προσπαθούσα να δω το στόχο.

Ξαφνικά, όμως, εικόνες και σκέψεις ήρθαν ταυτόχρονα και με γέμισαν αδρεναλίνη. Βλέπω αριστερά μπροστά μου, στα πέντε περίπου μίλια, μια Ντακότα 2 - 3.000 πόδια χαμηλότερα, με βόρεια πορεία. Αριστερά μου επίσης ξαναβλέπω τα πλοία σε γραμμή παραγωγής, το ένα πίσω από το άλλο, δηλαδή. Και σαν να μην φτάνει μόνο αυτό, βλέπω το πρώτο και το δεύτερο από αυτά να σκεπάζονται από άσπρο σύννεφο. Τα δυο επόμενα βλέπω να βγάζουν μικρές φλογίτσες και, ω θεέ μου, δίπλα μας μαύρες τούφες καπνού.

Θόλωσα. Το μυαλό αστραπιαία έδωσε την εξήγηση, ενώ το ένστικτο της αυτοσυντήρησης έσπρωξε τις μανέτες των κινητήρων σε FULL AFTER BURNER. Ίσως και να έσπαγα τα stoppers, αν δεν ήταν ισχυρότατης κατασκευής. Με 80 μοίρες ίσως και περισσότερη άνοδο και ελαφρά δεξιά στροφή προσπάθησα να απομακρυνθώ από την περιοχή.

Ήταν μια από τις λίγες φορές που δεν μπόρεσα να κρύψω την αγανάκτηση μου από τον ασύρματο. «Με βάλατε σε περιοχή που εκτελούνται αντιαεροπορικά πυρά», είπα με μάλλον πολύ σκληρή φωνή. «Ο περιβόητος στόχος είναι Ντακότα με ανεμούριο και πέντε αντιτορπιλικά που τώρα μαθαίνουν να ρίχνουν, όχι να σημαδεύουν δυστυχώς, γιατί αλλιώς δεν θα έσκαγαν δίπλα μου. Φεύγω με δεξιά στροφή ανερχόμενος στα 15.000 πόδια για τη βάση μου. Τέλος στη συνεργασία. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε κάτω».

Ήταν φανερό ότι είπα πολλά. Ήμουν εκτός ελέγχου. Δεν ενήργησα σωστά, παρά τα όσα έλεγε ο συγκυβερνήτης μου. Ευτυχώς όχι στον ασύρματο για αυτούς που μας οδήγησαν σε περιοχή, όπου οι Τούρκοι

εκτελούσαν πραγματικά πυρά.

Δεν μπορούσα να είμαι σίγουρος για το ποιος ευθύνεται για το λάθος. Οι δικοί μας δεν ήταν ενημερωμένοι για τα NOTAMs των τουρκικών πυρών, δεν γνώριζαν τις ώρες ενεργοποίησης της περιοχής ή μήπως οι Τούρκοι παραβίασαν ωράρια και ύψη ή ίσως και δεν είχαν καθόλου ενημερώσει για αντιαεροπορικές βολές στο Βόρειο Αιγαίο σε θερινή περίοδο κ.λπ. κ.λπ. Το σίγουρο, όμως, είναι ένα. Κάποιους έφερα σε πολύ δύσκολη θέση. Η σιγή που ακολούθησε στον ασύρματο ήταν η βέβαιη απόδειξη. Μετά από αρκετά λεπτά νεκρικής σιγής ακούστηκε από το σταθμό συνεργασίας μια άλλη φωνή που με ήπιο τόνο, διακριτικά αλλά και έντονη ενοχή, μας είπε:

-«Εντάξει Αρης BLACK, συνεχίζουμε 270 για τη βάση. Καλή σας προσγείωση και καλή ξεκούραση». Ένα δικό μου ξερό «ευχαριστώ» έδωσε την απάντηση και το μήνυμα. Επιχειρησιακά είχε τελειώσει η δραστηριότητα μας στο Αιγαίο. Τώρα έπρεπε μέχρι την προσγείωση όχι μόνο να ηρεμήσω, αλλά να κάνω και το Βαγγέλη να το ξεχάσει. Οι οικογένειες μας δεν έφταιγαν σε τίποτα να υποστούν τον εύλογο εκνευρισμό μας. Αλλωστε θα μπορούσαν τα πράγματα να είναι και χειρότερα, θα μπορούσαμε να είχαμε κτυπηθεί από τα πυρά. Ίσως να μας είχαν καταρρίψει, να κολυμπούσαμε στο Αιγαίο και, ω συμφορά, να μας περισυνέλεγε το τούρκικο Ναυτικό, αφού θα ήταν δίπλα. Και το χειρότερο, θα μπορούσαμε απλά να είχαμε σκοτωθεί. Φυσικά μετά τα ερωτήματα θα ήταν πολλά. Ποιος ήταν ο κύριος υπεύθυνος που έγινε το κακό.

Το σίγουρο, όμως, είναι ένα. Οι φίλοι μας εξ ανατολών αγρόν ηγόρα-σαν για το συμβάν. Για μια ακόμα φορά απέδειξαν την ανευθυνότητά τους, αν όχι και κάτι άλλο. Χαμπάρι δεν πήραν ότι μπήκαμε στην περιοχή που, κατά το διεθνές δίκαιο, όφειλαν να ελέγχουν και να διακόπτουν



τη βολή, εφόσον αεροσκάφος ή πλοίο θεμιτά ή αθέμιτα εισήλθε στο συγκεκριμένο χώρο. Αραγε είχαν ορίσει πλοίο ελέγχου βολών, πλοίο ή αξιωματικό τακτικού ελέγχου περιοχής και άλλα πολλά. Το σημαντικότερο, όμως, ήταν το που έριχναν. Γιατί αποκλείεται να σημάδευαν στόχο. Αν πάλι τον σημάδευαν, τζάμπα τα χρήματα των Τούρκων φορολογούμενων και, ω τι ευτυχία, για μας τους Έλληνες αν έλθει η στιγμή να αντιμετωπίσουμε τα πυρά τους. Μήπως κάπως έτσι δεν αυτοβυθίστηκαν στο παρελθόν;

Μετά από αρκετές ημέρες διερεύνησης εντόπισα τα κύρια λάθη. Οι Τούρκοι είχαν αναγγείλει την περιοχή και τα ύψη, εμείς, όμως, τους «τα περιορίσαμε στα πέντε χιλιάδες πόδια». Βέβαια μπορεί η Ντακότα να πετούσε στα τρεις ή στα πέντε, που δεν πετούσε, γιατί πετούσε λίγο ψηλότερα, αλλά δυστυχώς το βλήμα άμα φύγει από την κάννη δεν μπορεί να σταματήσει στο ύψος που εμείς δώσαμε άδεια για την εκτέλεση της άσκησης. Έχει το δικό του μέγιστο και ευτυχώς μικρότερο δραστικό βεληνεκές.

Αυτά. Ήταν μια από τις τυχερές μας ημέρες, ήταν μια ακόμη από τις πολλές περιπέτειες στο Αιγαίο μας που ο κόσμος αγνοεί και καλά κάνει.

Ένας εναντίον ενός (Νεαρός εναντίον εμπείρου)

H

αεροπορική τέχνη είναι σίγουρα κάτι που μαθαίνεται μέσα από σκληρή και επίπονη εκπαίδευση. Φυσικά τα χαρίσματα του κάθε αεροπόρου ποικίλλουν και κάνουν να ξεχωρίζουν οι καλοί από τους λιγότερο καλούς. Κακοί τουλάχιστον στην ελληνική Πολεμική Αεροπορία δεν υπάρχουν, γιατί το σύστημα είναι τέτοιο που τους αποβάλλει.

Ένα είναι σίγουρο όμως. Με τον καιρό όλοι γίνονται ισοδύναμοι. Ειδικά σήμερα με τα σύγχρονα συστήματα πτήσης των αεροσκαφών τρίτης και τέταρτης γενιάς τα περιθώρια σύγκρισης στενεύουν περισσότερο. Όλα είναι θέμα συστηματικής εκπαίδευσης και επιπέδου θεωρητικών γνώσεων.

Αυτό που κάνει τους πιλότους να ξεχωρίζουν από τους άλλους επαγγελματίες αλλά και συγκριτικά μεταξύ των είναι η ψυχολογία τους και τα ανθρώπινα συναισθήματα που παίζουν πολλές φορές καθοριστικό ρόλο στην έκβαση μιας αερομαχίας. Ίσως είναι, αν όχι το μόνο, από τα ελάχιστα επαγγέλματα που η καθημερινή δουλειά δεν είναι τίποτα άλλο από συνεχή εκπαίδευση και η ψυχολογική κατάσταση καθορίζει απόλυτα και την ποιότητα του αποτελέσματος.

Πολλές φορές, ιδίως σε ρόλο αναχαίτισης, τα πληρώματα εκπαιδεύονται σαν τους παλιούς μονομάχους, είτε κατά μονάδες, είτε ζευγάρια ή και κατά τετράδες ή περισσότεροι. Φυσικά το αποτέλεσμα δεν είναι το ζητούμενο, αλλά ο τρόπος που φτάνεις σε αυτό. Σίγουρα όλοι θέλουν να είναι νικητές. Οι παράμετροι, όμως, στο καθημερινό παιχνίδι είναι πολλοί και δύσκολο να τους εκμεταλλεύεσαι υπέρ σου όλους ώστε να είσαι αήττητος.

Μια προσωπική μου εμπειρία κατά τη διάρκεια της καριέρας μου ίσως ήταν το καλύτερο μάθημα για μένα αλλά και για κάθε αεροπόρο. Η φιλοδοξία και ο εγωισμός είναι στον αεροπόρο επιθυμητά χαρίσματα, γιατί ανεβάζουν το μαχητικό του πνεύμα και τη διάθεση. Ποτέ δεν πρέπει, όμως, να τον κάνουν αλαζόνα, υπερόπτη και τυφλωμένο διεκδικητή της νίκης. Πάντα υπάρχει περιθώριο για τον άλλο, πάντα υπάρχει και η επόμενη μέρα, πάντα υπάρχει και ο καλύτερος ή ο πιο έμπειρος. Και κάποτε θα πρέπει επίσης να δίνουμε τη χαρά σε κάποιον μικρότερο να γευτεί τη γλύκα της επιτυχίας.

Όλα τα παραπάνω τα κατανόησα ένα καλοκαιριάτικο μεσημέρι. Ήμουν προγραμματισμένος για μια άσκηση εναέριας μάχης. Είδος: «Ένας εναντίον ενός». Η άσκηση ήταν για τις 10:00 αλλά μια οι βλάβες των αεροσκαφών της μοίρας και μια οι υποχρεώσεις του Αξιωματικού Επιχειρήσεων, Νο 2 βλέπεις στην ιεραρχία της μοίρας σε συνδυασμό με το νεαρό της ηλικίας μου -τότε ήμουν νεαρός κυβερνήτης- συνέτειναν στο να απογειωθούμε μετά την παύση εργασίας. Δεν ήταν άλλωστε η πρώτη φορά που συνέβαινε αυτό. Συνδικαλισμός και ωράρια εργασίας δεν ισχύουν στο επάγγελμα, ακόμη και στις κοινές ημέρες.



Στις μιάμιση περίπου κάναμε το briefing. Τυπική ενημέρωση, μεστό σενάριο και μεγάλη η πρόκληση για μένα. Ήταν η πρώτη φορά που θα πετούσα με αντίπαλο τον ΑΕ της μοίρας σε μια τόσο «αντρίκια» άσκηση. Δεν ήταν μόνο θέμα εγωισμού, αλλά και θέμα επίδειξης των ικανοτήτων μου σε κάποιον που με αξιολογεί και με βαθμολογεί σε καθημερινή βάση.

Η ενημέρωση που μου έκανε δεν άφηνε περιθώρια για χαλαρή συμπεριφορά εκ μέρους μου. Είχαμε δύο απλά -καθαρά- αεροπλάνα. Αυτό σημαίνει ότι θα μπορούσα να τραβήξω τα μέγιστα Gs που το αεροσκάφος επέτρεπε. Αρα οι αντιδράσεις μου, είτε σαν επιτιθέμενος είτε σαν αμυνόμενος, θα μπορούσαν να ήταν ακραίες. «Αλίμονο στους συγκυβερνήτες μας», είπα μια στιγμή μέσα μου, όταν ο Κώστας, ο ΑΕ, είπε «αντίδραση FREE».

Ανακεφαλαιώνοντας, λοιπόν, στο briefing ο κύριος ΑΕ παρέμεινε τυπικός λέγοντας τα τυποποιημένα.

Τρεις, λοιπόν, εμπλοκές, η πρώτη neutral (ίδιοι όροι, δηλαδή, και οι δύο επιτιθέμενοι, όπως άλλωστε γίνεται και στο Αιγαίο), στη δεύτερη θα ήταν αυτός αμυνόμενος και εγώ επιτιθέμενος με πλεονέκτημα γωνίας και ύψους και στην τρίτη το ανάποδο.

Όταν έλεγε αυτά, έλεγα μέσα μου «σιγά μην κάνουμε και τρίτη». Ήμουν σίγουρος, επειδή τον ήξερα σαν χαρακτήρα και ήξερα και τον εαυτό μου. Φαντάστηκα ότι με την πρώτη εμπλοκή θα τρώγαμε τα μουστάκια μας και οι δυο θα επιμέναμε. Αυτός για να δείξει την εμπειρία του και εγώ για να αποδείξω τις ικανότητες μου. Υπήρχε πιθανότητα μεγάλη να κάνουμε δεύτερη, αλλά σίγουρα όχι τρίτη. Γι' αυτό άλλωστε και αυτός με έβαλε επιτιθέμενο στη δεύτερη, για να με προπονήσει περισσότερο λόγω απειρίας μου.

Όλα, λοιπόν, εξελίσσονταν ομαλά. Την ώρα που τα λεωφορεία του προσωπικού έβγαιναν από την πύλη, εμείς παίρναμε γραμμή για απογείωση. Τι συνδυασμός! Ο ήλιος μόλις άρχισε να γέρνει δυτικά, χωρίς όμως να αφήνει πολλά περιθώρια να τον εκμεταλλευτώ στην εμπλοκή. Ήταν πολύ ψηλά βλέπεις και ο Κώστας δεν ήταν νέος.

Ένωσα τον εαυτό μου σφιγμένο την ώρα που άφηνα τα φρένα. Έπρεπε να χαλαρώσω. Έπρεπε.

Κάναμε μάλλον πολύ καλή εντύπωση στους αποχωρούντες συναδέλφους με την απογείωση σχηματισμό. Ήμουν πολύ σταθερός. «Καλό σημάδι», είπα μέσα μου.

Γρήγορα φτάσαμε στην περιοχή ελιγμών και υπερηχητικών πτήσεων. Κάναμε γρήγορα τους ελέγχους του αεροσκάφους, των όπλων, του σκοπευτικού, για ελεύθερα και εκκρεμή αντικείμενα, σφίξαμε τις ζώνες, την κάσκα και τη μάσκα και πήρα βαθιά ανάσα. Ένδειξη άγχους. Πράγματι, είχα λίγο άγχος.

-«Έτοιμος;»

-«Έτοιμος», απαντώ.

«Γραία», μου λέει, «εγώ νότο, εσύ βορρά, απομάκρυνση μέχρι τα 15 NM».

Αρχίσαμε. Βλέπω να στρίβει αριστερά σκληρά, εγώ δεξιά χαλαρά. Ήθελα να τον βλέπω έστω και από τα καθρεπτάκια μου για λίγο, να τον παρακολουθώ. Φοβόμουν μην εκτεθώ. Άλλωστε μπορεί να μην είχαμε radar επαφή και να παιζόταν το παιχνίδι μόνο με την οπτική επαφή.

Μετά από λίγο τον έχασα, όπως ήταν φυσικό. Συνέχισα χαλαρά χωρίς να αγγίζω τις μανέτες. Κάθε σταγόνα καυσίμου ήταν πολύτιμη και αυτός με τα περισσότερα καύσιμα, συνδυαζόμενα βέβαια με το αποτέλεσμα της εμπλοκής, θα ήταν και ο πιο καλός.

«Νίκο», λέω στο συγκυβερνήτη μου, «στρέψαμε χαλαρά για βόρεια. Αυτό σημαίνει ότι πήγαμε πιο δυτικά. Θα κάνουμε το ίδιο και στην αντιστροφή. Έτσι και καύσιμο θα κερδίσουμε και τροχιά θα διαγράψουμε μεγαλύτερη, άρα θα έλθουμε στο ίχνος μας. Το μόνο μας πρόβλημα θα είναι ότι θα έχεις ελαφρά λιγότερο χρόνο από τον άλλο συγκυβερνήτη για να ψάξεις μπροστά σου με το radar για να τους βρεις».

-«Αστο σε μένα», μου λέει.

Πράγματι, ήταν και καλός αλλά και πιο έμπειρος και τον εμπιστευόμουν.

Φτάσαμε στα 15 μίλια, δηλαδή 30 διαχωρισμό μεταξύ μας και αναφέρω.

-«Στα 15 έτοιμος για αντιστροφή».

-«Πάμε τώρα», μου λέει.

Ξεροκατάπια και άρχισα να βαθιανασαίνω. Στρέφω στην αρχή χαλαρά, μετά σκληρότερα και μετά δεν άντεξα, FULL AB και με 5 Gs βγαίνω στην πορεία.

«Αντε Νικολάκη, βρες τους γρήγορα», λέω στο συγκυβερνήτη. Τα τριάντα μίλια που μας χωρίζαν ήταν υπόθεση λιγότερο από δυο λεπτά, αλλά στο ένα περίπου λεπτό θα μπορούσαμε να κάνουμε βολή τουλάχιστον με SPARROW (FOX 1).

Δεν πρόλαβα να το πω και μου λέει «7 δεξιά στα 27 στο ίδιο ύψος». Ανάσανα. Στρίβω απότομα δεξιά και ευθυγραμμίζομαι με το στόχο. «Ασε

το δικό μου το LOCK ON», του λέω. Δεν ήθελα να καταλάβουν ότι τους έχουμε εγκλωβίσει. Επιλέγω διακόπτες και στα 17 μίλια από το στόχο έχω πιάσει 1,2 Mach -η κάλλιστη ταχύτητα για εμπλοκή- κάνω αυτόματο εγκλωβισμό. Μετρούσε και ο χρόνος, βλέπεις. Μεγαλώνει ο κύκλος, αρχίζει να μικραίνει, πατώ σκανδάλη και μπουτόν ασυρμάτου ταυτόχρονα. Λέω δυνατά και περήφανα «FOX -I».

-«Συνέχισε», μου λέει.

-«OK», απαντώ και σφίγγομαι περισσότερο. Τώρα αρχίζει το πανηγύρι. Φέρνω απότομα τους κινητήρες IDLE (πίσω). Είχα αρχική ταχύτητα αλλά πολύ μεγάλη θερμική υπογραφή. Έπρεπε να τη μειώσω στο ελάχιστο και να έχω την κάλλιστη για ελιγμούς ταχύτητα. Δεν έπρεπε να του δώσω το πλεονέκτημα να με εγκλωβίσει με το δικό του IR βλήμα πρώτος.

Κατευθείαν επάνω στην κουκκίδα του radar λοιπόν και τα μάτια μου ορθάνοιχτα να τον δω. Είχα επιλέξει διακόπτες για FOX II και το βλήμα ανοιχτό να ανιχνεύσει τη θερμική του υπογραφή. Μάλλον, όμως, έκανε και αυτός το ίδιο, γιατί ούτε εγώ, ούτε αυτός ανέφερε τίποτα.

Τα μικροδευτερόλεπτα φαίνονταν αιώνας. Αγωνία στο έπακρον και ήχος πουθενά. Ήμασταν και οι δύο ακριβώς στην ίδια φάση. Ήθελα να τον δω λίγο δεξιότερα, ώστε στρέφοντας δεξιά και πάνω να προσπαθήσω να κρυφτώ λίγο στον ήλιο που έγερνε κάμποσο προς τα κεί. Ευγενής πόθος όμως.

Ξαφνικά όμως, ενώ πρώτα περίμενα τον ήχο, τον βλέπω κατευθείαν μπροστά μου. Και εγώ το ίδιο λέω μέσα μου και δεν κουνιέμαι καθόλου. «Σκληρά νεύρα», λέω μέσα μου. «Κάποτε ο κύριος Κώστας θα αποκλίνει, θα φοβηθεί και θα αναφέρω βολή».

Μάταια, όμως. Ο χρόνος περνούσε, η απόσταση μίκραινε επικίνδυνα και καμιά κίνηση από τους δυο μας.

Οι συγκυβερνήτες μας μουγγοί περίμεναν, εμείς εγωιστές και ακίνητοι μέχρι που συνηθειοποιώ ότι είμαστε πολύ κοντά και πολλοί επικίνδυνοι. Αλλά ο τρόμος σε παγώνει, ο χρόνος πολύ πιο γρήγορος από τις εντολές του νευρικού μας συστήματος. Έπρεπε και οι δύο να αποκλίνουμε εξωτερικά. Έτσι, όμως, όπως ήταν τα αεροπλάνα το εξωτερικό ήταν ασαφές και εξίσου επικίνδυνο. Μάλλον θα χειροτέρευε τα πράγματα. Κρίσιμες μακρο-στιγμές. Ο ιδρώτας ποτάμι, η μιλιά κομμένη και άβουλοι για κίνηση χεριού ή κεφαλιού περιμέναμε το μοιραίο, χωρίς να μπορούμε να καταλάβουμε γιατί νωρίτερα δεν κάναμε κάποια κίνηση να γλιτώσουμε τη σύγκρουση.

Σε απόσταση δύο με τρία εκπετάσματα αφών ένιωσα το σώμα μου να χαλαρώνει απότομα και το χέρι μου από μόνο του, χωρίς να έχει πάρει εντολή, να σπρώχνει μαλακά το χειριστήριο μπροστά, κάνοντας με να χάνω πάνω από τα τρία τέταρτα του βάρους μου, ένδειξη αρνητικής επιτάχυνσης.

Βλέπω τη μαύρη σιλουέτα να περνά πάνω από την καλύπτρα μου και ένα ισχυρό τράνταγμα συνοδευόμενο με ένα θόρυβο που μας παρέλυσε.

Μετά από δυο τρία δευτερόλεπτα απραξίας, στρέφω χαλαρά αρι-

στερά. Βλέπω να κάνει το ίδιο και ο Κώστας.

Είχαμε και οι δυο πάρει ανατολική πορεία και είχαμε έρθει σε θέση τακτικού σχηματισμού.

Τη νεκρική σιγή έσπασε η φωνή του Κώστα. Εδώ φάνηκε ο επαγγελματισμός, η εμπειρία και, έστω εκ των υστέρων, η υπευθυνότητα.

-«Συνέχισε για προσγείωση», λέει χαμηλότονα αλλά χωρίς περιθώριο για αντίρρηση. Ήταν αρκετά για να καταλάβω. Ζωθήκαμε από θαύμα. Μας συνεπή-ρε και τους δυο ο επαγγελματικός εγωισμός. Καταλάβαμε εκ των υστέρων ότι υπερβάλαμε.

Προσγειωθήκαμε χωρίς να ανταλλάξουμε άλλη κουβέντα μεταξύ μας, αλλά ούτε και με το συγκυβερνήτη. Ήταν και αυτός ένας μάρτυρας της υπέρμετρης και επικίνδυνης εγωιστικής μου φιλοδοξίας.

Σβήσαμε το αεροπλάνο, μπήκαμε στο πουλμανάκι, μπήκε και το άλλο πλήρωμα μέσα. Κουβέντα, όμως, δεν ανταλλάξαμε. Φτάνοντας στη μοίρα λέει ο Α.Ε.:

-«Όλα καλά»;

-«Όλα καλά», απαντώ με νόημα. Οι υπόλοιποι χαμογέλασαν.

-«Θα τα πούμε αύριο το πρωί», απάντησε. «Ελεύθεροι για τα σπίτια σας».

Φύγαμε από τη μοίρα χωρίς, όμως, να φύγει από το μυαλό μου η σκηνή της σχεδόν επαφής και του τραντάγματος. Πράγματι, ήταν το καλύτερο αλλά και το πιο επικίνδυνο μάθημα στην καριέρα μου.



Η εγκατάλειψη

Τ

ο να είσαι πιλότος σε μαχητικά αεροσκάφη είναι ένα πολύ ωραίο επάγγελμα αλλά με μεγάλο βαθμό επικινδυνότητας, όπως λένε και οι ασφαλιστές. Είναι άραγε έτσι; Μάλλον όχι. Το αεροπλάνο σαν μέσο είναι ασφαλέστατο. Τα συστήματα και τα μηχανικά του εν γένει μέρη έχουν σχεδιαστεί με σαφώς πολύ μεγαλύτερο δείκτη ασφαλείας από τα λοιπά μέσα. Φαίνεται, όμως, επικίνδυνο γιατί η πτώση ενός αεροσκάφους και ο θάνατος του πιλότου, αφενός δεν είναι κάτι που γίνεται συχνά όπως τα τροχαία ατυχήματα της ασφάλτου και αφετέρου το μεγάλο κόστος της μηχανής μαζί με τη σημαντική απώλεια του ανώνυμου αλλά ηρωικού επαγγελματία προκαλεί πολύ μεγαλύτερη αίσθηση στα μάτια της κοινής γνώμης. Και τούτο γιατί απαιτεί περισσό θάρρος και ψυχή η επιλογή του επαγγέλματος. Η υπέρβαση των κανόνων της φύσης και η μίμηση των πουλιών είναι σίγουρα κάτι το διαφορετικό, το αφύσικο, γι αυτό και οι απώλειες είτε σε άψυχο είτε σε έμψυχο υλικό επηρεάζουν περισσότερο τους ανθρώπους.

Δυστυχώς οι απώλειες αυτές είναι αναπόφευκτες, όσο και τέλεια αεροσκάφη και αν χρησιμοποιούνται και έστω και αν οι πιλότοι είναι καθ' όλα άριστοι. Σίγουρα τα ατυχήματα μπορούν να μειωθούν με την καλή τεχνική συντήρηση και επίβλεψη, σίγουρα με την καλή εκπαίδευση, αλλά από την άλλη μπορούν να μειωθούν και με τη χαλαρή και low risk εκπαίδευση. Το ζητούμενο είναι ποιον κανόνα και ποιο μέτρο εμείς θέλουμε να ακολουθήσουμε.

Βέβαια σε όλα αυτά, αυτό που μετρά περισσότερο είναι η απώλεια των ανθρώπων. Των νεαρών που αφιερώνονται σε μια ιδέα, ένα όνειρο που το υπηρετούν μέχρι αποστρατείας. Ένας αριθμός από τους πιλότους που κάθε χρόνο αποφοιτά από τη Σχολή Ικάρων είναι μαθηματικά αποδεδειγμένο ότι δεν θα συνταξιοδοτηθεί. Δεν θα απολαύσει για πολύ τις ομορφιές της ζωής.

Όλα αυτά είναι γνωστά σε μας τους αεροπόρους. Γνωστά και αποδεκτά από τη στιγμή που υπογράφουμε την αίτηση καταταγής στο σώμα. Όλοι, όμως, τρέφουμε την ελπίδα ότι δεν θα συμβεί σε μας το κακό.

Αργότερα, όταν γίνουμε κοινωνοί αυτής της διαφορετικής λειτουργίας, της ιδιόρρυθμης λειτουργίας ανθρώπων με ξεχωριστά οράματα και επιδιώξεις στον επαγγελματικό χώρο, όταν συνειδητοποιήσουμε ότι κοιμόμαστε και ξυπνάμε με τη σκέψη και τις συζητήσεις γύρω από το αεροπλάνο, όταν κλάψουμε για τον άδικο χαμό κάποιου συναδέλφου ή συμμαθητή, τότε μόνο καταλαβαίνουμε ότι μας συνδέει κάτι πολύ πιο δυνατό στη ζωή και στο θάνατο. Και τότε δεινόμαστε περισσότερο με τη μηχανή που καβαλάμε. Τα όνειρα ζωηρεύουν, αλλά και οι φόβοι αναμιγνύονται με αυτά. Όσο μεγαλώνεις τόσο πιο πολύ παίρνεις σοβαρά υπόψη την πιθανότητα του ατυχήματος και γίνεσαι πράγματι πιο επαγγελματίας, πιο μεθοδικός, πιο τυπικός. Πάντοτε, όταν σκεφτόμαστε το

ατύχημα ή κάνουμε τις τυπικές ενημερώσεις προ πτήσης, αναλύουμε διεξοδικά όλες τις πιθανές δύσκολες ή επικίνδυνες καταστάσεις καθώς και τον τρόπο που θα τις αντιμετωπίσουμε. Η τελευταία μέθοδος, ο έσχατος τρόπος αντιμετώπισης, είναι η εγκατάλειψη. Την περιγράφουμε, την αναλύουμε, την σκεπτόμαστε νοερά, αλλά ποτέ δεν πιστεύουμε ότι θα τύχει και αυτό σε μας. Εκπαιδευόμαστε για αυτό αρκετά και στη θεωρία και στην πράξη. Αλλά αφενός δεν το πιστεύουμε ότι θα το αντιμετωπίσουμε και αφετέρου η αντιμετώπιση μιας τέτοιας κατάστασης δεν έχει καμιά σχέση με μια προγραμματισμένη εκπαίδευση ή πτώση με αλεξίπτωτο.

Αυτό το λέω με απόλυτη επίγνωση, αφού μέσα στην ατυχία μου είχα την «τύχη» να εγκαταλείψω και να επιζήσω, αντιμετωπίζοντας τελικά επιτυχώς μια σοβαρή βλάβη που παρουσιάστηκε κατά τη διάρκεια μιας νυκτερινής πτήσης στο Αιγαίο.

Ήταν πράγματι μια μοναδική εμπειρία που σε φέρνει κυριολεκτικά στις πύλες της άλλης ζωής. Αισθάνεσαι ότι ξαφνικά φεύγεις από τον εφήμερο αυτό κόσμο και δεν έχεις το χρόνο ούτε καν να λυπηθείς γι αυτό και στη συνέχεια ξαναγεννιέσαι και προσπαθείς με όλες σου τις δυνάμεις να κρατηθείς στη ζωή παλεύοντας με τα στοιχεία της φύσης.

Ήταν, θυμάμαι, ένα φθινοπωρινό βραδάκι. Δεν ήμουν στο πρόγραμμα, αλλά το μεσημεράκι μετά τη δεύτερη πτήση της ημέρας μου ανακοίνωσαν ότι το βράδυ θα πετάξω χαμηλές αναχαιτίσεις.

Ήταν ήδη μια κουραστική ημέρα και σκόπευα να πάω με την οικογένεια για μπάνιο. Να ξεκουραστώ λιγάκι στην παραλία. Δυστυχώς, όμως, ο Α.Ε. μου είπε όχι. «Πήγαινε για ύπνο και στις επτά εδώ για ενημέρωση».

Είχα τέσσερις ολόκληρες ώρες να δω τη γυναίκα μου και το γιο μου. Την επομένη, πρωί πρωί, θα έφευγα για τριήμερη υπηρεσία στο νησί. «Πάει και αυτό το Σαββατοκύριακο», λέω μέσα μου φεύγοντας από τη μοίρα.

Η γυναίκα μου με περίμενε έτοιμη για να πάμε στην παραλία με το Γιαννάκη. Δεν μπόρεσα να αντισταθώ. Τους πήρα και πήγαμε προς την παραλία. Είπα ότι είμαι κουρασμένος, ότι ξαναπετάω το βράδυ και ότι θα προτιμούσα να φάμε και να γυρίσω για λίγο ύπνο. Φυσικά η επιθυμία μου ήταν προσταγή. Τρώγαμε και προσπαθούσα να απολαύσω την εικόνα αυτή της οικογενειακής θαλπωρής όσο μπορούσα περισσότερο. Ήθελα να πάρω μαζί μου δόση ικανή για τρεις ημέρες. Να τους χορτάσω. Ειδικά το γιο μου, αφού δεν θα παίζαμε μαζί στη θάλασσα ούτε και αυτό το Σαββατοκύριακο.

Βλέπεις, ούτε και το προηγούμενο είχαμε απολαύσει τη θάλασσα. Μόλις είχα επιστρέψει το περασμένο Σάββατο στην Αθήνα από δεκαή-μερη εκπαίδευση στο σχολείο θαλάσσιας επιβίωσης στη Σούδα και την περασμένη Κυριακή τη βγάλαμε στο σπίτι.

Πράγματι φάγαμε και στις 4:30 είμαστε πίσω στο σπίτι. Για μιάμιση ώρα τον «πήρα» για τα καλά. Έφυγε όλη η πρωινή κούραση και στις έξι



με ξύπνησε η Αννα, με αρκετό κόπο θα έλεγα.

-«Ντύσου και έλα στη βεράντα. Σου έχω φτιάξει καφέ. Έλα να τον πιούμε μαζί με ησυχία τώρα που ο Γιαννάκης κοιμάται και να φτιάξεις τα πράγματα σου για αύριο που θα φύγεις χαράματα».

Είχε δίκιο. Σηκώθηκα και φορώντας τη φόρμα βγήκα στη βεράντα. Είχε ένα απίθανο ηλιοβασίλεμα και το βοριαδάκι ήταν έντονο μεν αλλά δροσιστικό. Πριν προλάβω να τελειώσω τον καφέ και να ανταλλάξω δυο κουβέντες με την Αννα, ανοίγει η πόρτα και να σου ο Γιαννάκης.

-«Μπαμπά, ήρθα να σου φέρω τις μπότες».

Μάλιστα μου έφερε τις μπότες και διασκέδαζε να τις βάζει και να δένει φερμουάρ και κορδόνια με τις ώρες. Μια κλεφτή ματιά στο ρολόι και ένα σφίξιμο στο στομάχι. Μόλις 15 λεπτά για να παίξω μαζί του, να ολοκληρώσω την κουβέντα με τη γυναίκα μου, να τακτοποιήσω τα του Σαββατοκύριακου με διαταγές κ.λπ. κλπ.

Φυσικά δεν πρόλαβα και αυτό απετέλεσε την καλύτερη πρόφαση για την Αννα, προς ευχαρίστηση μου βέβαια, για να με πάει αυτή στο αεροδρόμιο με το αυτοκίνητο και να πάει μετά για ψώνια.

Πράγματι, εφτά παρά κάτι με αφήνουν έξω από τη μοίρα, τους αποχαιρετώ, ακούω τα σχετικά πρόσεχε και μπαίνοντας στο briefing τα ξεχνώ όλα. Ξαναρχίζει η δουλειά.

Στις οκτώ τελείωσε η ενημέρωση και πήγαμε για επιμέρους ενημέρωση με τον αρχηγό σχηματισμού που ήταν ο Α.Ε. Άσκηση ρουτίνας με τις σχετικές δυσκολίες βέβαια λόγω νύκτας, χαμηλού ύψους κ.λπ. Προβλεπόμενη απογείωση 9:30 και προσγείωση στις 10:50. Θα ήμουν τυχερός να ήμουν στις 12 στο σπίτι. Μου είχε υποσχεθεί η Αννα ότι θα κρατούσε το Γιαννάκη ξύπνιο για να με αποχαιρετήσει για αύριο.

Όλα εξελίχτηκαν κανονικά σύμφωνα με το πρόγραμμα. Εκκίνηση κι-

νητήρων 9:05, 9:20 τροχοδρόμηση, 9:25 έλεγχοι πριν την απογείωση και 9:28 παίρνουμε γραμμή για απογείωση.

Δοκιμή κινητήρων. Όλα μου τα όργανα ήταν εντάξει, οι κινητήρες μπροστά, μια γρήγορη ματιά, όλα εντός ορίων, κάνω οπτικό σήμα στον αρχηγό αναβοσβήνοντας το φως και περιμένω να απογειωθώ.

Πράγματι βάζουμε κινητήρες στο 100%. Ένα OK, δύο OK, άδεια για απογείωση.

-«Ελεύθεροι για απογείωση», ακούγεται από τον πύργο ελέγχου και ο ένας αφήνεις τα φρένα, τρέμει η γη και μόλις επιλέγει και μετάκαυση αστράφτει όλος ο διάδρομος. Απίθανη εικόνα.

Δώδεκα δευτερόλεπτα μετά αφήνω και εγώ τα φρένα επιλέγοντας after burner. Ο θόρυβος ακόμα και στο δικό μου cockpit δυνατός. Οι γα-λαζοκόκκινες φλόγες που ξεχύνονται πίσω μου κάνουν το τοπίο του διαδρόμου με τα άσπρα και γαλάζια φώτα στο πλάι να μοιάζει εξωπραγματικό. Το λευκό φως του προβολέα μου φωτίζει τον εναπομένοντα διάδρομο για λίγο και σε λίγο χάνεται στην ανηφόρα φωτίζοντας τον ουρανό, το χάος. Ανεβαίνω για τα πέντε χιλιάδες πόδια προσεγγίζοντας τον αρχηγό για ένταξη σε κλειστό σχηματισμό.

Με φόντο τα αχνά απομεινάρια του πανέμορφου ηλιοβασιλέματος, γκρίζα γραμμή πάνω και κάτω και μετά μαυρίλα. Ο μαύρος όγκος του αρχηγού αεροσκάφους πρόβαλε στον ορίζοντα, ακριβώς στη διαχωριστική ζώνη και τα φωτάκια ναυτιλίας που αναβόσβηναν έδιναν χρώμα στο γκρίζο τοπίο. Σε λίγο θα ήταν απόλυτο σκοτάδι. Το φεγγάρι δεν είχε ξεπροβάλλει ακόμα. Εγώ κλειστό σχηματισμό ακολουθούσα σιωπηλά.

Σε δέκα δεκαπέντε περίπου λεπτά φτάσαμε στην περιοχή χαμηλών αναχαίτισεων. Καλούμε το Radar, θετική επαφή και αρχίζει ο διαχωρισμός. Ο αρχηγός βόρεια, στα 2.000' και εγώ στα 1.000' με δυτική αρχικά και μετά με νότια πορεία.

Πράγματι, φεύγει δεξιά ο No 1 και εγώ συνεχίζω δυτικά κόβοντας τους κινητήρες μαλακά για οικονομία στο καύσιμο και για να διατηρήσω σταθερή ταχύτητα.

Είχα, δεν είχα φτάσει στα 2.000' κατερχόμενος από τα πέντε και ακούω ένα «γκάπ» συνοδευόμενο με ένα μικρό τράνταγμα «Τι ήταν αυτό», διερωτήθηκα. Έμοιαζε σαν κάτι να χτύπησε πάνω μου. Κοιτώ ασυναίσθητα τα όργανα, καμιά παράξενη ένδειξη. Δεν πρόλαβα να βγάλω το κεφάλι έξω και ανάβει το έντονο κόκκινο φως του δεξιά κινητήρα «FIRE». Πάγωσα, ένιωσα ένα κόμπο στο λαιμό, ένα σφίξιμο στο στομάχι και η καρδιά μου άρχισε να κτυπά γοργότερα και δυνατότερα, ένδειξη της περίσσιας αδρεναλίνης. Όλα ξαφνικά μέσα μου άρχισαν να λειτουργούν αυτόματα και ανεξέλεγκτα από το μυαλό και τη σκέψη. Μάλλον γίνονταν πιο γρήγορα.

Αμέσως τραβάω το χειριστήριο πίσω για να κερδίσω ύψος, ενώ χαλαρά αρχίζω να στρέφω προς τη μεριά του αεροδρομίου. Φέρνω τη μανέ-τα του δεξιού κινητήρα πίσω θαρρώντας πως θα έκανα το λαμπάκι να

του

σβήσει. Αμ δε. Αυτό σταθερό και έντονο. Το μόνο έντονο μέσα στην όλη μουντάδα.

Η ανησυχία μεγάλωνε. Κοιτάω το δεξί φτερό και στη συνέχεια το κα-θρεπτάκι μου. Δεύτερη κρυολουσία, μια γαλάζια φλόγα που στη βάση της κοκκίνιζε τύλιγε τη βάση του φτερού και την άτρακτο του αεροσκάφους.

Σβήνω αμέσως τον κινητήρα, κοιτάω αριστερά και κάτω η θάλασσα μαύρη με άσπρα έντονα κύματα, κοιτάω μέσα το λαμπάκι σταθερά αναμμένο, κοιτάω στον καθρέπτη και παρά το σβήσιμο η φωτιά αμείωτη. Η απογοήτευση στο ζενίθ. Σε μικροδευτερόλεπτα έπρεπε να μειωθεί και να σβήσει η φλόγα ή εγώ να γίνω μπουχός πριν εκραγεί το αεροπλάνο. Ήταν γεμάτες όλες οι δεξαμενές, είχα μόνο είκοσι λεπτά στον αέρα. Ο χρόνος φαινόταν αιώνας.

Τελευταία ματιά μέσα και να η αποκορύφωση της γκαντεμιάς. Ένδειξη φωτιάς και στον άλλο κινητήρα. Ήταν φανερό ότι ήμουν καβάλα σε κομήτη πλέον και όχι σε αεροπλάνο.

-«Black 1, ο Black 2 έχω φωτιά και στους δύο κινητήρες», αναφέρω, ενώ τελείως μηχανικά φέρνω και το δεύτερο κινητήρα πίσω.

Μάταια προσπαθούσα να κρατήσω το ύψος. Η ταχύτητα έπεφτε, το αεροπλάνο βούλιαζε. Οι μακρινοί όγκοι της ξηράς ήταν πλέον άπιαστο όνειρο για μένα.

«Πυρ γυνή και θάλασσα», λέω μέσα μου. «Μόνο η γυναίκα μου λείπει τώρα για να τριτώσει το κακό».

Άρχισαν να βαράνε τα καμπανάκια, ένδειξη πολύ χαμηλής ταχύτητας, το ύψος παρά το ζουμ ξανακατέβηκε πάλι στα δύο και κάτι.

-«Εγκαταλείπω το αεροσκάφος», λέω στον ασύρματο και χωρίς πλέον δισταγμό πιάνω την κάτω χειρολαβή με το δεξί μου χέρι. Η ζεστασιά και η ασφάλεια που μου παρείχε το cockpit με κράτησαν μάλλον παραπάνω από το κανονικό μέσα σε αυτό. Κάθε δευτερόλεπτο επιπλέον παραμονής αφαιρούσε πιθανότητες επιτυχούς εγκατάλειψης, αφού η ταχύτητα έπεφτε, το ύψος μειωνόταν και ο βαθμός καθόδου του αεροσκάφους αύξανε.

Ο χρόνος που μεσολάβησε από τη στιγμή που άφησα το χειριστήριο μέχρι τη στιγμή που έπιασα την κρύα χειρολαβή εκτίναξης ανάμεσα στα σκέλια μου ήταν ελάχιστος, αλλά μάλλον αυτός που έπρεπε για να περάσει από το μυαλό μου όλη η μέχρι τότε ζωή μου.

«Ήταν ή επί τας», είπα μέσα μου. Έτσι και αλλιώς είμαι χαμένος. Τραβάω και ό,τι θέλει ας γίνει. Αλλωστε είχα και το σταυρό με το τίμιο ξύλο μαζί μου. Ποτέ δεν πετούσα χωρίς αυτό. Τώρα θα με βοηθήσει.

Τραβάω με πολύ μεγάλη φαίνεται δύναμη. Τόσο μεγάλη που η χειρολαβή, μένοντας στο χέρι, μου χτύπησε το σαγόνι μου παρασύροντας τη μάσκα.

Μπαμ... μπαμ άκουσα από το κάθισμα και τις ρουκέτες που άρχισαν να ενεργοποιούνται. Βλέπω την καλύπτρα να πετάγεται προς τα

πίσω σε ένα πανδαιμόνιο από θορύβους, αισθάνομαι να σηκώνομαι κάμποσο όχι παραπάνω από μισό μέτρο μαζί με το κάθισμα που με είχε σφίξει αυτόματα τόσο δυνατά επάνω του και μετά τίποτα, νεκρός, δεν θυμάμαι τίποτα. Είχα χάσει τις αισθήσεις μου από τα πολλά G's.

Δεν ξέρω πόσο κράτησε η αναισθησία μου. Ξαφνικά αρχίζω να έχω αισθήσεις. Μάλλον μόνο μια αίσθηση. Αισθάνομαι ότι με κλωτσάνε στο πρόσωπο πολύ δυνατά και στροβιλίζομαι. Δεν βλέπω, δεν καταλαβαίνω τίποτα άλλο πέραν από το κτύπημα και μια βοή. Δεν καταλαβαίνω αν ζω ή αν ονειρεύομαι.

Ξαφνικά όλα αυτά εξαφανίζονται. Αισθάνομαι ότι ξυπνώ από βαθύ ύπνο. Μια απέραντη ησυχία και γαλήνη κυριαρχεί. Σε λίγο αρχίζω να βλέπω και ταυτόχρονα να ακούω ένα ελαφρύ θρόισμα του ανέμου.

Ναι, βλέπω, ακούω, καταλαβαίνω, θυμάμαι, ζω. Μάλλον ζω προς το παρόν.

Αμέσως αρχίζω να λειτουργώ στους ρυθμούς της προηγούμενης φάσης. Η ηρεμία μου εξαφανίζεται, το άγχος μεγαλώνει και το λαχάνιασμα πιο έντονο.

Πέφτω πολύ γρήγορα, γρηγορότερα από ό,τι στην εκπαίδευση. Κάτι γίνεται, η θάλασσα πλησιάζει. Εγώ περιστρέφομαι και ταλαντεύομαι. Κάτι δεν πάει καλά. Δίπλα μου σχεδόν, σε απόσταση μικρότερη από πεντακόσια μέτρα, πολύς αφρός και άσπροι κύκλοι χαλούσαν το φουρτουνιασμένο τοπίο του πελάγους. Ήταν το σημείο που έπεσε το αεροπλάνο μου.

Ενεργοποιώ αμέσως τους δύο αεροθαλάμους των σωσιβίων που φόραγα κάτω από τις μασχάλες. Ευτυχώς δούλεψαν και φούσκωσαν αμέσως. Κατόπιν ακούω κάτι από κάτω να φυσάει και να ξεχωρίζει από τη βοή των κυμάτων και του ανέμου. Ήταν η βαρκούλα που φούσκωνε. Είχε ενεργοποιηθεί με την εγκατάλειψη, γιατί το είχα στο αυτόματο το διακόπτη. Ανακουφίστηκα. Πήρα θάρρος.

Τώρα έπρεπε να κοιτάξω τι γίνεται με την πτώση μου. Θυμήθηκα την εκπαίδευση. Ανοίγω χέρια πόδια και αρχίζει να ξεστρίβεται το αλεξίπτωτο.

Κατάλαβα αμέσως. Είχα μικρή ταχύτητα στην εγκατάλειψη. Στο τσακ βγήκα από μέσα. Ευτυχώς ξεστρίφτηκε, αλλά οι ταλαντώσεις μεγάλωναν. Φοβήθηκα μη με χτυπήσει με τα πλάγια στην επιφάνεια της θάλασσας και τότε...

Βουτάω τη μια μεριά, όπως μας είχαν μάθει, και προσπαθώ να την κατεβάσω για να πιάσω τους ιμάντες. Αδύνατον. Ήμουν πολύ βαρύς ή πολύ αδύναμος για να το φτάσω. Άλλωστε ήταν και πιο μακριά από αυτό που είχα εκπαιδευτεί. Δεν το βάζω κάτω. Τραβάω τη μια μεριά ολόκληρη και με όλη μου τη δύναμη προσπαθώ να την κρατήσω κατεβασμένη. Τα καταφέρνω προς στιγμήν, αλλά δεν είμαι σίγουρος για πόσο. Περνάω το χέρι από μέσα το αριστερό και με το δεξί το κρατώ κλειστό. Κάτι γίνεται. Οι ταλαντώσεις μειώνονται. Μάλλον, όμως, δεν προλαβαίνω να

τις εξομαλύνω πλήρως. Η θάλασσα πλησιάζει. Αποκτώ την αυτοκυρίαρχία μου πλήρως. Τα πήγα καλά μέχρι τότε. Ξεφαρώνω και γίνομαι άνετος. Απασφαλίζω το αριστερό άγκιστρο για να ελευθερώσω γρηγορότερα το αλεξίπτωτο μόλις έλθω σε επαφή με τη θάλασσα. Μας είχαν πει στο σχολείο διαβίωσης ότι μπορούμε να το κάνουμε. Αλλωστε βαστούσα τον ιμάντα με το χέρι, οπότε δεν υπήρχε πρόβλημα.

Μόλις το κάνω ρίχνω μια ματιά κάτω. Πλησιάζα γρήγορα. Έπρεπε να προετοιμαστώ. «Μια καλή ένδειξη», λέω μέσα μου «είναι η στιγμή που η βάρκα θα ακουμπήσει στο νερό». Ήταν χαμηλότερα από μένα 10 περίπου πόδια, αν και ο αέρας που φυσούσε από πίσω μου τη σήκωνε αρκετά ψηλά (πάντως χαμηλότερα από μένα).

Πριν προλάβω να συνειδητοποιήσω αυτό που σκέφτηκα και να το επεξεργαστώ, αισθάνομαι ξαφνικά τον εαυτό μου μέσα στο νερό. Χωρίς να προλάβω να πάρω ανάσα, πήγα πάνω από πέντε μέτρα μέσα. Τι συνέβη; Τα έχασα. Πανικός. Αρχίζω να πανικοβάλλομαι μέσα στα μαύρα νερά. Μηχανικά απασφαλίζω το δεξιό ιμάντα του αλεξίπτωτου και περίμενα τα σωσίβια να με ανεβάσουν στην επιφάνεια.

Μάταια όμως. Κάτι με τραβούσε μέσα στο νερό. Δεν είχα άλλο διαθέσιμο αέρα στα πνευμόνια. Αρχισα να πίνω νερό. «Πνίγομαι», σκέφτηκα. «Εγκαταλείπομαι στη μοίρα μου». Δεν μπορούσα να κάνω τίποτα. Τελευταία αναλαμπή του μυαλού μου μέσα στην αγωνία του πνιγμού και του πανικού. Αυτό που με τραβούσε και με κρατούσε στο νερό δεν ήταν τίποτα άλλο παρά το αριστερό μου χέρι. Το διατηρούσα κλειστό από τη στιγμή που στον αέρα απελευθέρωσα τον ιμάντα, για να μην μου φύγει. Έτσι ενώ απελευθέρωσα το δεξιό ιμάντα, στην ουσία κράταγα το αλεξίπτωτο με το αριστερό χέρι. Αυτό πάλι είχε φουσκώσει στην επιφάνεια της θάλασσας από το δυνατό αέρα και με τραβούσε διαγώνια κρατώντας με περίπου ένα μέτρο μέσα στο νερό.

Ανοίγω το χέρι και η τελευταία γουλιά έγινε παρελθόν. Βγήκε το κεφάλι στην επιφάνεια. Δεύτερη φορά μέσα σε λίγα λεπτά που είχα σωθεί και πάλι.

Από το σημείο αυτό και μετά όλα είναι διαφορετικά. Νέος αγώνας για επιβίωση ξεκινά. Ήξερα ότι περίπτωση να με περισυλλέξουν δεν υπήρχε πριν ξημερώσει. Ήμουν 10 περίπου μίλια από τις ακτές, αλλά η ΠΑ δεν διέθετε ελικόπτερα νυκτερινής διάσωσης. Έπρεπε να επιζήσω μέχρι την επομένη ημέρα.

Με δυο τρεις προσπάθειες φτάνω τη βαρκούλα. Μόλις ανεβαίνω επάνω, ήρθε η ανακούφιση. Αίγα δευτερόλεπτα έμεινα ακίνητος για να ηρεμήσω. Ένα τεράστιο κύμα που με πλάκωσε, όμως, με επανέφερε στην πραγματικότητα.

Κάθομαι κανονικά στον πάτο της και τότε συνειδητοποίησα ότι στην ουσία ήταν ένα σωσίβιο με πάτο, ίσα ίσα για να κάθομαι σταυροπόδι.

Ακούω από πάνω μου να στριφογυρνάει ο Νο 1. Εγώ, όμως, με την ησυχία μου ανοίγω το κυτίο επιβίωσης και αρχίζω να τακτοποιώ τα

εφόδια. Το πρώτο πράγμα που έβγαλα ήταν η σκόνη για τους καρχαρίες. Παρά τις οδηγίες χρήσης και όσα μας είπαν στο σχολείο επιβίωσης, είχα ακούσει ότι πολλές φορές η πτωμαΐνη αντί να απομακρύνει μαζεύει τους καρχαρίες. Έτσι, χωρίς δεύτερη σκέψη την ταξίδεψα μακριά μαζί με το αεροπλάνο. Στη συνέχεια βγάζω ένα ζευγάρι γυαλιά ηλίου. «Αυτά», λέω, «είναι για το Γιαννάκη μου» και τα κρύβω στην κάτω τσέπη της φόρμας. Κατόπιν βγάζω ένα φως και τις φωτοβολίδες. Τα βάζω στην τσέπη μπροστά στο στήθος και στη συνέχεια, με τη βοήθεια του φακού, ενεργοποιώ τον ασύρματο.

Ακούω με το άνοιγμα τον No 1 να φωνάζει με αγωνία:

-«Κώστα, μας ακούς. Κώστα, μας βλέπεις. Αν μας ακούς μίλα ή ρίξε φωτοβολίδα».

Κατάλαβα ότι έπρεπε να είχα ήδη μιλήσει νωρίτερα.

-«Σας ακούω πέντε στα πέντε και είμαι καλά».

-«Μπράβο! Περίμενε και έρχονται να σε μαζέψουν», η απάντηση.

Χαμογέλασα. Ήξερα ότι ήθελαν να μου δώσουν κουράγιο. Δεν υπήρχε περίπτωση να γίνει αυτό πριν χαράξει. Προσπάθησα, όμως, να ξεπεράσω τις σκέψεις μου και τους φόβους που κατά καιρούς έρχονταν και έφευγαν μαζί με τα μεγάλα κύματα, που τότε με ανέβαζαν στην κορυφή και τότε στην κοιλιά τους, έτοιμα να με πλακώσουν.

Τότε κατάλαβα τι έγινε με την ξαφνική μου είσοδο στο νερό. Τα κύματα ήταν πολύ μεγάλα. Η βάρκα ελαφριά και την έσπρωχνε ο αέρας πιο μπροστά από μένα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να περιμένω να ακουμπήσει η βάρκα πρώτα στο νερό και εγώ μετά, αλλά εγώ ήμουν πιο πίσω και έσκασα στην κορυφή του κύματος.

Οι δυο πρώτες ώρες πέρασαν σχετικά καλά. Όσο, όμως, περνούσε ο χρόνος, τόσο δυσκόλευαν τα πράγματα. Ο δυνατός αέρας με πάγωνε, όταν ήμουν στην κορυφή του κυματισμού. Όταν πάλι ήμουν ανάμεσα στα κύματα, οι σταγόνες από τις κορυφές των κυμάτων έπεφταν σαν δυνατή βροχή πάνω μου κάνοντας με να τουρτουρίζω. Έπρεπε, όμως, να αντέξω. Παρά τα ενθαρρυντικά λόγια που κατά καιρούς μου έλεγαν από τον ασύρματο το πλήρωμα του C-130 που έριχνε φωτιστικές, εγώ έβλεπα ότι ήταν δύσκολο να τη βγάλω μέχρι το πρωί με τέτοιο κρύο.

Πέρασαν περίπου τέσσερις ώρες, ίσως και παραπάνω, όταν άκουσα το ευχάριστο νέο. Έρχεται ένα πλοίο να με παραλάβει.

Αμέσως αναπτέρωθηκα. Έγινα άλλος άνθρωπος. Και άλλες τόσες ώρες να μου έλεγαν να μείνω στη θάλασσα, θα έμενα περιμένοντας το. Περιμένοντας την ελπίδα.

Πράγματι, σε μια περίπου ώρα, άρχισε να φωτίζει σε μια μεριά το πέλαγος. Τα φώτα του πλοίου διάχεαν το φως που έμοιαζε με φεγγάρι στην ολοκληρωτική μαυρίλα του πελάγους. Τότε όλα έμοιαζαν πιο όμορφα.

Τότε διαπίστωσα ότι είχα και συντροφιά από πλήθος καλαμάρια. Ναι, οι φωτιστικές που έριχνε το αεροπλάνο είχαν μαζέψει αρκετά καλαμάρια.

Σε μια στιγμή διερωτήθηκα «άραγε τα καλαμάρια αρέσουν στους καρχαρίες». Γρήγορα, όμως, απέβαλα αυτές τις σκέψεις, γιατί το μακρινό φως γινότανε πιο έντονο.

Σε λίγο ξεπρόβαλε από τα κύματα η σιλουέτα ενός πελώριου ξένου εμπορικού. Αυτό ήταν. Σε είκοσι λεπτά ήμουν σε μια ζεστή καμπίνα του υποπλοίαρχου και απολάμβανα ένα ζεστό τσάι. Η εγκατάλειψη πλέον ήταν παρελθόν και οι φόβοι μου για παραμονή στο πέλαγος μέχρι πρωίας που θα ερχόταν το ελικόπτερο δεν βγήκαν αληθινοί.

Ένα ήταν σίγουρο, όμως. Ότι το Σαββατοκύριακο θα το περνούσα με την οικογένεια μου. Μετά από αυτή τη νυκτερινή περιπέτεια, κάποιος άλλος θα πήγαινε στη θέση μου στο νησί το Σαββατοκύριακο.



Το ατύχημα του Σταυρου

M

ερικές φορές η μοίρα παίζει άσχημα παιχνίδια στους ανθρώπους. Στη δουλειά μας ορισμένοι την παρομοιάζουμε με τις δυο όψεις ενός νομίσματος. Τύχη από τη μια και ατυχία από την άλλη. Και το χειρότερο είναι όταν πρέπει να μοιραστούμε δυο το ίδιο νόμισμα.

Κάπως έτσι έμοιαζε και το ατύχημο του Σταύρου. Μια σειρά γεγονότων και συμπτώσεων μπήκαν στη σειρά σχηματίζοντας την αλυσίδα. Μια αλυσίδα φτιαγμένη με κρίκους από το σακούλι της μοίρας και των δυο μας.

Το ατύχημα θα συνέβαινε ούτως ή άλλως. Το ποιος θα ήταν ο πρωταγωνιστής ήταν καθαρά θέμα τύχης ατυχίας. Η μοίρα το έφερε έτσι ώστε να στρίψουμε πολλές φορές το νόμισμα μέσα σε τρεις ημέρες. Όλες τις φορές η όψη της ατυχίας ήταν δική μου τυχερή επιλογή. Για καλή μου τύχη, όμως, δεν έσκυπα να το δω. Την τελευταία φορά, όμως, ο Σταύρος βασίστηκε στη δική του τύχη, πεποίθηση ή ό,τι άλλο τέλος πάντων ήταν. Ήταν επιλογή της στιγμής βλέπεις και έσκυψε να δει την επιλογή του. Ήταν η μόνη φορά που δεν του χαμογέλασε η τύχη. Επέλεξε την ατυχία, χαρίζοντας σε μένα την καλή την όψη.

Η μοίρα του ήταν να γευτεί και αυτός το πικρό ποτήρι της ατυχίας, της γκαντεμιάς, σε μια περίοδο μάλιστα που του χρειαζότανε περισσότερο η τύχη. Τέλος καλό, όμως, όλα καλά. Γλίτωσε και όλα ξεχάστηκαν γρήγορα. Σήμερα ανήκει και αυτός στο CLUB της MARTIN BAKER (σ. «Α&Δ»: κατασκευάστρια εταιρεία των εκτοξευομένων καθισμάτων των χειριστών). Ίχει και αυτός γευτεί την ώθηση των ρουκετών και τα 25-30Gs να τον περνούν από τις συμπληγάδες της ζωής και του θανάτου με επιτυχία και χωρίς καν να πληγωθεί.

Αξίζει εν συντομία να περιγράψω απλά την εναλλαγή των γεγονότων και το πώς η μοίρα μας έπαιζε το παιχνίδι, σε μια περίοδο που η φιλία μας και οι οικογενειακές σχέσεις ήταν σε επίπεδο που πολλοί θα μας ζή-λευαν. Ίσως ή μάλλον σίγουρα, η φιλία και η συναδελφική αλληλεγγύη ήταν ο καθοριστικός παράγων της ατυχίας του.

Ήταν δευτεριάτικο πρωινό. Είχαμε ρυθμίσει την υπηρεσία έτσι ώστε, λείποντας τριήμερο από τις οικογένειες μας, αυτές να αντιμετωπίσουν από κοινού τα προβλήματα της καθημερινότητας και της μοναξιάς. Της έλλειψης συζύγου, πατέρα κ.λπ.

Έτσι περνούσε καλύτερα ο καιρός για τις γυναίκες μας, που σχεδόν πάντα έπαιζαν το ρόλο του πατέρα και της μάνας στην οικογένεια. Βλέπεις, ο πατέρας στην περίπτωση μας έμοιαζε περισσότερο με νυκτερινός επισκέπτης, με φάντασμα ακριβοθώρητο για την οικογένεια, λόγω της πολύωρης εμπλοκής του με τις ατέλειωτες ανελαστικές υποχρεώσεις της μοίρας αναχαίτισης. Μάλιστα είχαμε φτάσει σε σημείο τα οικογενειακά μας να τα συζητάμε με το φίλο ή τη φίλη αντίστοιχα, αφού πιο

πολλές ώρες ήμασταν εγώ με το Σταύρο και η γυναίκα του με τη γυναίκα μου, παρά τα αντρόγυνα μαζί. Αυτό μας είχε δώσει περισσότερο σαν οικογένειες. Ακόμα και τα παιδιά μας, στα παιχνίδια τους, έπλαθαν ανάλογες ιστορίες.

Ξεκινήσαμε, λοιπόν, από το σπίτι με τα μπουγάκια μας το πρωί, με προδιάθεση να περάσουμε ένα ήρεμο τριήμερο, τριήμερο ξεκούρασης και αυτοσυγκέντρωσης στο νησί, Τούρκων βέβαια επιτρεπόντων....

Φτάνοντας στη μοίρα, όμως, το σκηνικό άλλαξε. Μάλλον ανάποδα ήταν τα πράγματα. Την επομένη μάλλον θα είχαμε πολλή δουλειά, αφού οι φίλοι μας από απέναντι είχαν άσκηση στο Αιγαίο.

Η διάθεση μας ή μάλλον του Σταυρου χάλασε περισσότερο όταν του είπαν ότι λόγω προβλήματος στο αεροπλάνο θα καθυστερούσαμε να φύγουμε. Είχε προγραμματίσει τον εαυτό του να πιει πρωινό καφέ στο νησί βλέπεις.

Ο Σταύρος, λοιπόν, έμεινε στο γραφείο του ασχολούμενος με την καθημερινή γραφειοκρατική ρουτίνα του ΓΑΠΕ (σ. «Α&Δ»: Γραφείο Ασφαλείας Πτήσεων). Εγώ πήγα στον πύργο ελέγχου σαν επόπτης πτήσεων μέχρι το μεσημέρι.

Εκεί, όμως, μου ξανάφτιαξε η διάθεση και πέρασα ευχάριστα την ημέρα, σε αντίθεση με το Σταύρο. Τρία τηλέφωνα με πήρε ζητώντας μου να πιέσω το Μοίραρχο να φύγουμε. Ήθελε να ξεφύγει από τη χαρ-τούρα του.

Τελικά καταφέραμε να απογειωθούμε για το νησί στις 3:00 το μεσημέρι. Δεν του έπαιρνες κουβέντα, σε αντίθεση με μένα που είχα κέφι. Κοντεύοντας στο νησί έπρεπε να κάνουμε την άσκηση. Δεν είχε διάθεση, γι αυτό προτίμησα να κάνω εγώ τον επιτιθέμενο δύο φορές και αυτός στο τέλος.

Στις δυο πρώτες εμπλοκές έφαγα τα λυσισιακά μου. Μπαινόβγαζα τον ΑΒ συνεχώς. Τα Gs από 0 έως +5,5 και εγώ απολάμβανα την άσκηση λες και ήμουν νεαρός Ίκαρος στο πρώτο του SOLO. Στην τελευταία εμπλοκή ο Σταύρος τυποποιημένα και μουδιασμένα ερχόταν για FOX -II. Ρίχνω μια ματιά στα καύσιμα και θέλοντας να τον ικανοποιήσω και να πάμε για προσγείωση σύντομα, αντιδρώ απότομα και σκληρά. Αναγκάστηκε να ακολουθήσει και να σκληρύνει και αυτός. «Τώρα μάλιστα Σταυ-ράκη. Επάξιος ο μισθός σου», του είπα αστεειευόμενος για να τον πειράξω περισσότερο. Για μια στιγμή αρχίζω να του παίρνω το πλεονέκτημα και αναγκάζεται να αντιδράσει.

-«Σιγά μην σπάσεις τα αβγά», του λέω. Αυτό ήταν. Τον έθιξα. Ακολούθησαν πέντε λεπτά πράγματι πολύ σκληρής εμπλοκής. Ήμουν ευχαριστημένος που του έφτιαξα, έστω και στο τέλος, τη διάθεση.

Μόλις προσγειωθήκαμε και πηγαίναμε από τα αεροπλάνα στο οίκημα των READINESS μου λέει πειρακτικά και με νόημα:

-«Πού βρίσκεις, μωρέ μουρλέ, την όρεξη μεσημεριάτικα Δευτέρας. Το Σαββατοκύριακο δεν έκανες τίποτα; Τις ξέχασες τις συζυγικές σου υπό-

χρεώσεις;»

Αυτό ήταν. Σχεδόν τελείωνε η υπηρεσία της ημέρας (3 ώρες επιφυλακής απέμειναν) και είχαμε τέλεια ατμόσφαιρα και πολύ καλαμπούρι. Την επομένη μας περίμενε πολύ δουλειά. Λίγο αργότερα έφτασαν και δυο MIRAGE για ενίσχυση. Η επόμενη ημέρα θα ήταν πολύ παραγωγική λόγω της ξαφνικής συμμαχικής δραστηριότητας 15 μίλια ανατολικά από το νησί.

Πράγματι, την επομένη ξεκινήσαμε κανονικά. Πέντε παρά τέταρτο είχαμε αναλάβει υπηρεσία. Είχαμε ελέγξει τα αεροπλάνα και όλα ήταν τέλεια εκτός από μια βλάβη σε ένα από τα οκτώ μου βλήματα. Δεν μου το είχε παρουσιάσει την προηγούμενη ημέρα, παρά τα όσα τράβηξε το κακόμοιρο.

Στις επτάμισι ενημέρωσα τη μοίρα για το προβληματάκι μου. Την Τετάρτη θα αντικαθιστούσαν το αεροπλάνο μου λόγω του προβλήματος στο βλήμα. Κατά τα άλλα, κανένα πρόβλημα. Συνέχιζα να φυλάω υπηρεσία με το ίδιο αεροπλάνο σαν αρχηγός του σχηματισμού. Βλέπεις, το είχα και την προηγούμενη ημέρα και το εμπιστευόμουν περισσότερο. Το είχα μάθει και αγαπήσει. Έτσι συμβαίνει πάντα. Δύσκολα αλλάζουμε αεροπλάνα αν δεν υπάρχει μηχανικό πρόβλημα. Μας αρέσει η σιγουριά του πρόσφατα δοκιμασμένου.

Το ίδιο και ο Σταύρος, σταθερός και ορεξάτος. Μόλις είχαμε τελειώσει το πρωινό καφεδάκι και ξεκινήσαμε το καθιερωμένο ταβλάκι για να χρεώσουμε τον επόμενο καφέ στο χαμένο, όταν το «κακό» τηλέφωνο κτυπά.

«Των δύο» η εντολή και εμείς ρομποτάκια. Τρέξιμο στα αεροπλάνα, δέσιμο μέσα, τα μηχανάκια να δίνουν ρεύμα, οι ασύρματοι ανοιχτοί και εμείς πλέον έτοιμοι για να εκκινήσουμε τους κινητήρες. Αυτή η διαδικασία σε προετοιμάζει καλύτερα ψυχολογικά και δεν σε αγχώνει όσο το απευθείας SCRABLE, που πρέπει να απογειωθείς κατευθείαν σε πέντε λεπτά από τη στιγμή που πίνεις τον καφέ και ρίχνεις εξάρες.

Μετά από 10 λεπτά περίπου, μας δίνουν νέα εντολή «των πέντε». Αυτό σημαίνει επαναφορά σε προηγούμενο καθεστώς. Ξεδέσιμο, λύσιμο, κατέβασμα από τα αεροπλάνα και επιστροφή στο θείο τάβλι. Βλέπεις, αν τα μεμέτια εισέλθουν στο FIR της Ελλάδας -λίγο πριν μπαίνουμε σε ετοιμότητα απογείωσης των δυο λεπτών- αλλά δεν παραβούν τα προβλεπόμενα από το σενάριο της άσκησης, εμείς δεν τους αναχαιτίζουμε. Κάνουμε και οικονομία, έτσι.

Σε μια περίπτωση ώρα, πάλι το τηλέφωνο. Πάλι «των δύο». Μια από τα ίδια, τρέξιμο, δέσιμο, αναμονή για εκκίνηση. Πάλι όμως δεν απογειωθήκαμε.

-«Τι έπαθαν σήμερα τα χανουμάκια; Αδιάθετα είναι και δεν κάνουν παραβάσεις», είπε ο Σταύρος μόλις επέστρεψε στο σαλόνι.

-«Μάλλον τα χανουμάκια αυτά είναι ψαρωμένα», του απαντώ. «Μάλλον θα είναι τα βομβαρδιστικά τους που δεν είναι εξοικειωμένα με



το Αιγαίο για να κάνουν και τσαλιμάκια».

-«Έχω όρεξη για ψάρια», λέει ο Σταύρος και ξεσφίγγει την αντί G του. Ένδειξη ότι προετοιμαζόταν να κολατσίσει. Δεν προλάβουμε να κάτσουμε από το δεύτερο τρέξιμο και δίνει πάλι «των δύο»

-«Βάλθηκαν να μας γυμνάσουμε για τα καλά», σιγομουρμουρίζει ο Σταύρος, ενώ αυτή τη φορά αργά και βαριεστημένα σφίγγει την αντί G του και παίρνει το σάντουιτς με την coca cola μαζί του στο αεροπλάνο. Σαν να το ήξερε. Μείναμε είκοσι λεπτά μέσα δεμένοι, περιμένοντας εντολή για απογείωση. Τίποτα όμως, πάλι μια από τα ίδια. Επιστρέψαμε και με κάποιο εκνευρισμό και υπονοούμενα για τους συναδέλφους των M1RAGE που συνέχιζαν κανονικά το τάβλι τους, αρχίσαμε ακαδημαϊκή συζήτηση για αυτοκίνητα.

Είχε σχεδόν μεσημεριάσει και περιμέναμε σε λίγο το φαγητό. Είναι το μόνο που περιμέναμε πλέον με ενδιαφέρον. Ήταν γύρω στις δύο, όταν ξεπρόβαλε στη στροφή του περιφερειακού δρόμου το διπλοκά-μπινο όχημα του φαγητού και όλοι δραστηριοποιηθήκαμε λες και είχαμε να φάμε καμιά εβδομάδα. Άλλος έστρωνε τα τραπεζομάντηλα, άλλος τα μαχαιροπήρουνα, άλλος τα νερά, όλοι να συμμετάσχουν στη μυσταγωγία.

Με το που έφτανε το αυτοκίνητο στην πόρτα, χτυπάει το τηλέφωνο και πάλι. Πάλι ετοιμότητα «των δύο», πάλι μια από τα ίδια. Τώρα, όμως, υπήρχε μεγάλη πιθανότητα να απογειωθούμε. Τελείωνε η ημέρα και τόσα αεροπλάνα δεν έβγαλαν ούτε μια έξοδο. Τι σόι άσκηση ήταν αυτή; Παρ' όλα αυτά, όμως, άκουσα έντονη δυσαρέσκεια και πολλά αγανακτισμένα σχόλια. Γιατί αυτή τη φορά μας είχαν πάρει το φαγητό από το στόμα. Ευτυχώς, μετά από δέκα περίπου λεπτά παραμονής στα αεροπλάνα, μας ξαναβάζουν «των πέντε λεπτών». Τότε πάω κατευθείαν στο τηλέφωνο και ζητώ τον επικεφαλής στο κέντρο επιχειρήσεων. Γνωστός ο κύριος Σμήναρχος στην άλλη άκρη της γραμμής. Του υπενθυμίζω αφε-

νός ότι υπάρχουν και δυο MIRAGE που από το πρωί παραμένουν ξεχασμένα και αφετέρου ότι ήταν ώρα φαγητού. Αν και προήρχετο από τα MIRAGE και παρόλο που με χαρακτήρισε «παραπονιάρη», εκτιμώ ότι κατάλαβε ότι δίκαια είχα παραπονεθεί, άσχετα αν δε το έδειξε.

-«Όλα τα έχουμε υπόψη μας», μου είπε και με αποχαιρέτησε ευγενικά. Κατάλαβα ότι υπήρχε σκοπιμότητα στην επιλογή του αρχηγείου γι' αυτό και δεν έδωσα συνέχεια. Η απάντηση, συνδυαζόμενη με το ύφος της, ήταν απόλυτα πειστική για μένα.

-«Βάλτε να φάμε», είπα για να φτιάξω λίγο το κλίμα. «Νηστικό αρκούδι δεν χορεύει. Σειρά σας τώρα αφού φάγατε και ζεστό φαγητό, κύριοι συνάδελφοι», λέω αστειευόμενος προς τους χειριστές των MIRAGE που ήδη τελείωναν το φαγητό τους.

-«Είσαστε καλύτεροι εσείς, κύριε σμηναγέ, γι' αυτό σας προτιμά το Αρχηγείο», λέει γελώντας ο αρχηγός των MIRAGE.

Χαμογέλασα και δεν έδωσα συνέχεια. Αλλωστε πεινούσα πολύ. Μετά από τέσσερις φορές πέρα δώθε, ήταν μάλλον δικαιολογημένη η πείνα μας.

Πράγματι, τέσσερις φορές πήγαμε για να απογειωθούμε τρέχοντας. Τέσσερις φορές τα αεροπλάνα τα ετοιμάσαμε και τα ζεστάναμε. «Αρκετά για σήμερα», είπα μέσα μου, «ώρα για ξεκούραση».

Ήμαστε στη στιγμή της μεγάλης μπουκιάς, που έλεγε και ο Σταύρος. Ακόμα δεν είχαμε ξεγελάσει το θεριό μέσα μας και ξανακτυπά το καταραμένο τηλέφωνο. Μπουκωμένοι και αγριεμένοι κοιτάζουμε ο ένας τον άλλο χωρίς να πεταχτούμε από τις καρέκλες μας. Ταυτόχρονα στρέφουμε τα κεφάλια μας στους μιραζάκηδες που έτρωγαν το φρούτο τους.

-«SCRABLE στα MIRAGE», φωνάζει ο υπαξιωματικός που σήκωσε το τηλέφωνο. Ανακούφιση σε όλους μας και πλατύ χαμόγελο.

-«Αν δεν τους έπαιρνες τηλέφωνο, θα ματαίωνα λόγω πείνας», λέει μισοσοβαρά ο Σταύρος.

Γέλασα με νόημα. Σίγουρα δεν θα μας ενοχλούσαν όσο πεταγούσαν τα MIRAGE, εκτός αν είχε μαζική διείσδυση, κάτι που από τη ροή της ημέρας δεν φαινόταν. Εξάλλου, σε μια ώρα τελείωνε και η άσκηση των φίλων μας.

Επιστρέφοντας τα παιδιά από τα MIRAGE μας είπαν ότι ήταν καμιά δεκαριά τούρκικα πολεμικά 15 μίλια ανατολικά μας και πήγαιναν F-104 και F-4 για βολές σε πλωτό στόχο. Μάλιστα ο No 2 είπε σοβαρά:

-«Μάλλον εικονικά έκαναν. Πρώτη φορά βλέπω εικονικά πυρά σε ρυμουλκούμενο πλωτό στόχο».

-«Και πώς το συμπεραίνεις;», τον ρώτησα.

-«Μα δυο ώρες εκεί πάνω τους παρακολουθούσα και δεν είδα μια βολή να πέφτει έστω και δίπλα τους».

Όλοι γελάσαμε με την υπέρμετρη τάση υποτίμησης του αντιπάλου. Ήταν γενική τάση όλων μας να τους υποτιμούμε τότε. Δεν είχαμε και δείγματα περί του αντιθέτου άλλωστε.

Μετά από αυτό δεν είχαμε τίποτα το παράξενο. Πέρασε ήρεμα το απόγευμα και άλλο ένα τριήμερο στο νησί τελειώνει. Η επομένη ημέρα θα έφευγε γρήγορα. Ήταν ημέρα επιστροφής.

Τετάρτη πρωί, πέντε παρά τέταρτο, όλοι πάλι στο πόδι. Αναλάβαμε κανονικά και εγώ έβγαλα το αεροπλάνο έξω από το καταφύγιο, ώστε το άλλο που θα το αντικαταστούσε να πήγαινε κατευθείαν στη θέση του, μέσα. Δεν ήθελα να καθυστερήσω ούτε λεπτό την επιστροφή μας. Σύνη-θες το φαινόμενο σε όλους μας. Την ημέρα της επιστροφής είμαστε όλοι στην τσίτα. Δεν σηκώνουμε κουβέντα για καθυστέρηση.

Στις 7:30 με ζητούν στο τηλέφωνο. Παράξενο, πρωί πρωί. Το πιο παράξενο και ανησυχητικό ήταν ότι στην άλλη άκρη ήταν η γυναίκα μου.

-«Πρέπει να γυρίσετε γρήγορα. Το παιδί του Σταύρου κατάπие χτες ένα δαχτυλίδι και μάλλον θα πρέπει να μπει σήμερα στο νοσοκομείο για εξαγωγή».

Κατάλαβα. Έπρεπε να το φροντίσω χωρίς, όμως, να μάθει τίποτα μέχρι να προσγειωθούμε στη βάση μας.

Παίρνω τηλέφωνο στη μοίρα και ρυθμίζω με το Μοίραρχο την εσπευσμένη αλλαγή.

-«Σταύρο, έχω ευχάριστα νέα από το αφεντικό. Μέχρι τη μία θα έχουμε γυρίσει πίσω».

-«Πώς και έτσι; Γκρεμίστηκε κανένας φούρνος;»

-«Δεν ξέρω, μπορεί να σκέφτηκαν ότι χάνουμε τον καιρό μας εδώ και θέλουν να μας αξιοποιήσουν στις νυκτερινές σήμερα».

-«Δεν κατάλαβες. Έχουμε και οικογένεια. Εγώ θα πάω κατευθείαν σπίτι και θα βγάλω το τηλέφωνο από την πρίζα. Θέλω να παίξω και λίγο με το γιο μου. Τον έχω παραμελήσει λες και είναι μούλικο».

Τι να του απαντήσω τώρα; «Το ένστικτο», λέω μέσα μου, «δεν γελιέται».

-«Α, τώρα το κατάλαβες. Καιρός, ήταν. Όταν σου έλεγα εγώ ότι όλο το Σαββατοκύριακο έπαιζες μόνο με τη γυναίκα σου με αποτέλεσμα να μην αντέχεις ούτε τα 3 G τη Δευτέρα, μου έλεγες διάφορα». Έπρεπε να το διασκεδάσω λίγο και να μην υποψιαστεί τίποτε. Στη δουλειά μας κάθε έννοια μπορεί να έχει ανεπανόρθωτες συνέπειες.

Πράγματι, στις 10:00 έφτασε το ζευγάρι. Ένα αεροπλάνο φορτωμένο με όπλα για να αλλάξω το δικό μου που είχε πρόβλημα στο βλήμα και ένα απλό χωρίς όπλα για να επιστρέψει ο Σταύρος.

Είχαμε ήδη κάνει ενημέρωση για το τι άσκηση θα κάνουμε στο γυρισμό και περιμέναμε να επανεξυπηρετήσουν τα αεροπλάνα οι τεχνικοί ώστε να φύγουμε αμέσως.

Την ώρα που έρχονταν από τα νέα αεροπλάνα οι χειριστές για να μας αλλάξουν και οι οποίοι γνώριζαν το πρόβλημα που είχε ο γιος του Σταύρου, διαπιστώνω ότι κάτι δεν πήγαινε καλά με το απλό αεροπλάνο. Το ξαναδοκίμαζαν οι τεχνικοί. Περίεργο...

-«Καλώς ήλθατε παιδιά».

-«Τα αεροπλάνα είναι εντάξει;», ρωτάω με αγωνία.

-«Το φορτωμένο ναι», λέει ο Μιχάλης, ο αρχηγός του σχηματισμού.

-«Το δικό μου», λέει ο Μενέλαος, ο Νο 2, «έχει ένα προβληματάκι».

-«Τι πρόβλημα;» ρωτάμε εγώ και ο Σταύρος ταυτόχρονα.

-«Κάπου κάπου και χωρίς αιτία ανάβει το MASTER CAUTION».

Το φως αυτό είναι το πιο σημαντικό ενδεικτικό φως, γιατί σε προειδοποιεί για κάποια βλάβη και σε παραπέμπει σε αντίστοιχη ένδειξη προκειμένου να την εντοπίσεις. Κανονικά έπρεπε το αεροπλάνο να καθηλωθεί μέχρι να επισκευαστεί η βλάβη. Δεν υπήρχε, όμως, τέτοια πιθανότητα την ημέρα εκείνη στο νησί και έπρεπε πάση θυσία να γυρίσει το αεροπλάνο στη βάση. Άλλωστε υπήρχε και το πρόβλημα με το παιδί του Σταύρου. Έπρεπε να γυρίσουμε το ταχύτερο δυνατόν.

-«Εντάξει μωρέ, σιγά το πρόβλημα τώρα. Κάποιο βραχυκυκλωματάκι θα είναι τώρα. Αυτά τα μασάει ο Σταύρος», είπα για να ξεπεράσω το πρόβλημα που χαλούσε όλο μου το σχεδιασμό.

-«Δεν κατάλαβες», απαντά ο Σταύρος. «Εγώ έτσι και μου ανάψει MASTER CAUTION, το έσφαξα. Θα μείνω εδώ δέκα ημέρες μέχρι να το φτιάξουν. Εσύ πάρε το άλλο και φύγε».

Κρύος ιδρώτας με έλουσε. Τι κρυολουσία ήταν αυτή; Τι κάνουμε τώρα αναρωτήθηκα; Αν του ανάψει στην απογείωση και ματαιώσει τι κάνουμε; Θα συνεχίσω εγώ για το σπίτι και αυτός με το πρόβλημα θα παραμείνει στο νησί; Αδύνατον, πέραν του ότι δεν αισθάνομαι καθόλου καλά, άντε να πείσεις τις γυναίκες ότι δεν το έκανα επίτηδες για να γυρίσω οπωσδήποτε εγώ πίσω, παρόλο που ήξερα το πρόβλημα του. Από την



άλλη είχα δώσει ήδη το σχέδιο πτήσης και τους αριθμούς των αεροσκαφών με τα ονόματα στον πύργο ελέγχου. Εξάλλου υπήρχαν και οι διαταγές που έλεγαν ότι ο αρχαιότερος παίρνει το οπλισμένο αεροσκάφος και ο νεότερος το απλό. Τι κάνουμε τώρα;

Αφησα φλου την κατάσταση και την ελπίδα σε όλους ότι δεν θα του ανάψει. Αν του άναβε, όμως, πως θα αντιδρούσε; Μήπως θα έπρεπε να του πω την αλήθεια για το γιο του; Όχι, επ' ουδενί, γιατί πάνω στη στεναχώρια και τη βιασύνη του να επιστρέψει, μπορεί να είχε στην πραγματικότητα καμιά σοβαρή βλάβη, την οποία λόγω του προβλήματος μπορεί να μην την καταλάβαινε ή να την υποτιμούσε με χειρότερες συνέπειες. Ντύθηκα αργά αργά σκεπτόμενος τι να κάνω. Να φανώ υπηρεσιακός και να πάρω το οπλισμένο ή φίλος και άνθρωπος και να πάρω το δικό του; Προσωπικά δεν με απασχολούσε το πρόβλημα, γιατί ήμουν σχεδόν σίγουρος ότι ήταν κάποιο στιγμιαίο βραχυκυκλωματάκι που μπορεί με την προσγείωση να είχε ήδη γιατρευτεί, αλλά άντε πείσε το Σταύρο να το πάρει. Και αν γίνει κάτι;

Με έτρωγαν τα ερωτηματικά και τη στιγμή που χωρίζαμε για τα αεροπλάνα αλλάζω απόφαση. -«Πάρε εσύ το οπλισμένο και πήγαινε γρήγορα στο γιόκα σου», του λέω γελώντας. «Εγώ θα μείνω εδώ δέκα ημέρες ρε, αλλά θα σου φορτώσω όχι μόνο τη γυναίκα μου και τα παιδιά, αλλά και τα πεθερικά μου που θα κατέβουν το Σαββατοκύριακο. Θα πας στο οικονομικό για το μισθό μου, στον κρεοπώλη για το κρέας της βδομάδας, το αυτοκίνητο στο σέρβις και άλλα πολλά. Να δεις εσύ πόσο θα σου μείνει χρόνος για..., παλιοεξασφάλα;». Δεν του άφησα περιθώρια να παζαρέψει τη διαταγή.

Πήγαμε στα αεροπλάνα. Με την ησυχία μας, βάλαμε μπροστά και κάναμε όλες τις διαδικασίες και τους ελέγχους κανονικότητα. Εγώ μάλιστα πολύ περισσότερο που ήθελα να δω αν όντως υπήρχε πρόβλημα. Όσο για το οπλισμένο αεροπλάνο του Σταύρου, το πρώην δικό μου, ε, πια γι' αυτό ήμουν σίγουρος ότι ήταν άριστο. Το είχα ξεπατώσει, όταν ερχόμαστε τη Δευτέρα. Το είχα βάλει άλλες δυο φορές μπροστά και τέσσερις φορές όλους τους ελέγχους αφού πήγαμε να απογειωθούμε την προηγούμενη. Αυτό και αν ήταν δοκιμασμένο.

Όλα πήγαιναν κανονικά. Ουδέν πρόβλημα. Ζητώ άδεια για γραμμή και εξουσιοδότηση για επιστροφή στη βάση απευθείας. Δεν ανέφερα το λόγο, αλλά είχα ήδη έναν επίσημο για το Σταύρο, δηλαδή ότι είχα βλάβη στο αεροπλάνο μου με το φωτάκι, αλλά και για τη μοίρα το πραγματικό πρόβλημα του Σταύρου.

-«Αρνητικόν», μου απαντούν. «Θα πάτε πρώτα ανατολικά για αποστολή και στη συνέχεια επιστροφή στη βάση σας».

-«Στη βάση μας σωστόν», ρωτάω για επιβεβαίωση.

-«Σωστόν, mother base προσγείωση», μου απαντά ο πύργος.

Δεν είχα περιθώρια για να διαπραγματευτώ τη διαταγή την ώρα εκείνη, ούτε την πολυτέλεια να αναφέρω πρόβλημα. Θα τα έκανα χειρότερα

αν τους έλεγα την αλήθεια και θα απογείωνα και τους άλλους που μόλις ήρθαν. Ένα ήταν σίγουρο. Μέχρι να προσγειωθούν αυτοί, εμάς θα μας κρατούσαν σε ετοιμότητα στο νησί. Μπρος γκρεμός και πίσω ρέμα. Προτίμησα τον γκρεμό.

-«Εντάξει, άδεια για απογείωση και δεξιά στροφή».

-«Ελεύθεροι για απογείωση, άνεμος βόρειος 17, θερμοκρασία 14 βαθμοί».

-«Ένα Ο Κ».

-«Δύο ΟΚ», μου κάνει νόημα ο Σταύρος.

Αφήνω τα φρένα και συνεχίζω την απογείωση με ανακούφιση. «Τώρα ό,τι και να γίνει θα προσγειωθούμε στη βάση», λέω μέσα μου. Υπολόγιζα, όμως, χωρίς να ξέρω τι μας έμελλε η μοίρα.

Είχα 2.000' και έστρεφα δεξιά ανερχόμενος, ενώ παράλληλα χάζευα το Σταύρο που είχε ξεκολλήσει και προσέγγιζε.

Ήταν στα τέσσερα περίπου εκπετάσματα από μένα λίγο χαμηλότερα σε δεξιά στροφή εσωτερικά μου. Μόλις που είχε βγάλει τους μετακαυστήρες και προσέγγιζε με 100%, όταν ακούω να λέει ταραγμένα στον ασύρματο.

-«Έχω FIRE στο δεξιό».

Πράγματι, κάτι έβλεπα πίσω του. Τον προσεγγίζω, ενώ ήδη έστρεφε προς το μέρος μου αριστερά, προφανώς για να επιστρέψει για προσγείωση στο νησί.

-«Φέρε IDLE τον κινητήρα», του λέω και έλεγξε τα όργανα.

-«Το έχω ήδη κάνει. Θερμοκρασίες εκτός ορίων, FIRE & OVERHEAT τώρα. Τον σβήνω».

Το έβλεπα, είχα φτάσει δίπλα του. Σπινθήρες, τούφες καπνού και λίγες φλόγες ξεπετιούνταν από τις πύλες. «Σβήστον», του λέω με αγωνία. Είμαι κλειστό σχηματισμό δίπλα του. Το αεροπλάνο ξερνούσε από πίσω μέταλλα και σπινθήρες με τούφες καπνού.

Ξαφνικά εξαφανίζονται οι φλόγες και οι σπινθήρες. Ένα μπουκέτο πυκνού καπνού και μετά αραιός και διακοπτόμενος μαύρος και άσπρος καπνός μαζί με τα καυσαέρια του άλλου κινητήρα. Αρχίζω να ψιλοχαίρο-μαι, αλλά απογοητεύομαι αμέσως βλέποντας την τροχιά που διαγράφει σε σχέση με το διάδρομο. Είχε και φουλ καύσιμα. Ασχημα τα πράγματα μάλλον, δεν θα τα κατάφερνε να πάει για προσγείωση.

Ενημερώνω τον πύργο και του δίνω οδηγίες βλέποντας να κινείται στο cockpit νευρικά σαν να ψάχνεται. Ήταν φανερό προετοιμαζόταν για το χειρότερο.

-«Ανοιξε λίγο, απόρριψε εξωτερικές δεξαμενές, κάνε dump και συνέχισε ανοιχτά για προσγείωση. Ανοιξε, είσαι πολύ κλειστά. Σβήνει η φωτιά». Πράγματι σαν να έσβηνε.

-«Δεν φεύγουν», μου λέει, «τα εξωτερικά» και ταυτόχρονα βλέπω να φουντώνει πάλι η φωτιά πίσω του.

-«Σταύρο έχεις πάλι φωτιά. Ετοιμάσου για εγκατάλειψη», του φωνά-



ζω και περνάω από την εξωτερική μεριά από το φόβο μην εγκαταλείψει και κτυπήσει πάνω μου. Τα δευτερόλεπτα μοιάζουν με αιώνα. «Σταύρο, βγες ευθεία και πήδα. Πήδα», του φωνάζω, ενώ το μυαλό μου σκεφτόταν σαν τρελό. «Θεέ μου, δεν πηδάει. Θα καρφώσει».

Το αεροπλάνο φλέγεται. Έχει μισοβγεί ευθεία και κατέρχεται ξερνώντας. Εγώ δίπλα του τα έχω χαμένα. Είμαι αδύναμος. «Θεέ μου, δώστου δύναμη να την τραβήξει τη ρημάδα τη χειρολαβή», παρακαλούσα.

-«Πήδαα Σταύρο», φωνάζω και ταυτόχρονα βλέπω να αντανακλά το φως του ήλιου η καλύπτρα που εκσφενδονίζεται μακριά. Ακολουθεί άσπρος καπνός και ένας μαύρος όγκος συνοδευόμενος με φλόγα φεύγει μέσα από το αεροπλάνο. Τον βλέπω για λίγο. Μετά τον χάνω. Άθελα μου παρακολουθώ το αεροπλάνο που συνεχίζει ευθεία για λίγο, λιγότερο για δυο μίλια ευθεία και μετά να βουτάει θεαματικά στη θάλασσα σε απόσταση το πολύ τρία μίλια από τις ακτές. Τεράστιοι πίδακες και αφρός από το νερό σε μεγάλους κύκλους περιβάλλει το σημείο πρόσκρουσης. Είναι εντυπωσιακό. Το αεροπλάνο ταξιδεύει προς το βυθό και ακόμα εξακοντίζει έξω από το νερό σπίθες και καπνούς. Σε λίγο σταματούν. Τα κατάπιε όλα η θάλασσα. Ο άσπρος τεράστιος κύκλος, όμως, παραμένει.

Ξεχάστηκα με το δυνατό αυτό θέαμα και έχασα το Σταύρο. «Πού είναι; Δεν τον βλέπω. Θεέ μου, άλλη αγωνία. Ανοιξε, άραγε, το αλεξίπτωτο;» Σε μισή στροφή τον βλέπω με φόντο τα άσπρα προβατάκια στην παγωμένη θάλασσα του Αιγαίου. «Πάλι καλά», λέω μέσα μου.

Ενημερώνω τον πύργο ελέγχου και τους λέω ότι θα παραμείνω στην περιοχή μέχρι να τον περισυλλέξουν. Η αγωνία μου στο έπακρον. Ούτε που διανοήθηκα να κοιτάξω τα όργανα του αεροσκάφους. Ήδη είχα ξε-

χάσει να επιλέξω άλλες δεξαμενές, αφού το καύσιμο των εξωτερικών τελείωσε. Ας είναι καλά κάποιοι αυτοματισμοί.

Τον παρακολουθούσα με συνεχόμενη σπειροειδή βύθιση, μέχρι που βεβαιώθηκα ότι μπήκε στο νερό, βγήκε και ανέβηκε στη βάρκα. Περνώ από πάνω του πολύ χαμηλά. Του κουνάω τα φτερά για να του δώσω κουράγιο και να τον κάνω να ξεχάσει το κρύο. Σε λίγο έχουμε και επαφή με τον ασύρματο.

-«Σταύρο είσαι καλά; Με ακούς;»

-«Σε ακούω. Καλά είμαι. Μόνο που μπάζει εδώ κάτω».

Ήταν φανερό ότι το στρες και η επιτυχία της επιβίωσης μετά την εκτίναξη του ανέβασαν το ηθικό. Σίγουρα ήταν καλά και το ευτύχημα ήταν ότι ήταν κοντά στο αεροδρόμιο. Ήδη είχαν ξεκινήσει και το ελικόπτερο διάσωσης και το ναυαγωστικό της μονάδας.

-«Είχες δεν είχες, με καθυστέρησες», του λέω για να τον διασκεδάσω. «Εγώ θα προσγειωθώ πάλι εδώ, ενώ εσένα θα σε πάνε με το ελικόπτερο πίσω, τυχεράκια».

-«Εσύ είσαι τυχεράκι», μου λέει. «Έπρεπε να ήσουν στη θέση μου».

Πράγματι είχε δίκιο, τόση ώρα δεν το είχα σκεφτεί. Τελευταία στιγμή αλλάξαμε, επειδή γκρίνιαζε. Ήθελε το καλό αεροπλάνο, ενώ εγώ πήρα το χαλασμένο και όχι μόνο αυτό, τόσες φορές πήγα να απογειωθώ με το συγκεκριμένο αεροπλάνο και όλο κάτι συνέβαινε και δεν απογειωνόμουν. Πράγματι ήμουν τυχερός.

Με αυτές τις σκέψεις και μένα να φέρνω στροφές από πάνω του πέρασε η ώρα. Είχε πάνω από μισή ώρα στα παγωμένα νερά, όταν βλέπω το ελικόπτερο να προσεγγίζει. Λίγο πιο πίσω το ναυαγωστικό.

«Ευτυχώς τελείωσαν τα βάσανα του γρήγορα», σκέφτηκα. Αν αυτό συνέβαινε χτες και χτες πράγματι θα ήμουν εγώ στη θέση του, τι θα συνέβαινε άραγε; Οι φίλοι μας οι μεμέτηδες είχαν ελικόπτερα στα καράβια πάνω. Ποιος θα έφτανε πρώτος; Φαντάζεσαι την ξευτίλα. Ευτυχώς, όμως, η μοίρα και η τύχη ήταν ευνοϊκοί μαζί μου αυτή τη φορά».

Μόλις τον παρέλαβαν, γύρισα για προσγείωση. Με το που προσγειώθηκα, πήρα τηλέφωνο στη γυναίκα του. Δεν ήθελα να το μάθει από άλλον.

-«Τι κάνει το παιδί σας;»

-«Ευτυχώς το απέβαλε και δεν θα χρειαστεί επέμβαση. Εσείς δεν θα γυρίσετε ακόμα; Πού είναι ο Σταύρος να του το πω τώρα που πέρασε η μπόρα», μου απαντάει η γυναίκα του.

Πράγματι η μπόρα είχε περάσει για όλους μας.

-«Τώρα θα του μιλήσεις ή μάλλον θα σε πάρει αυτός σε λίγο, γιατί μόλις βγήκε από το μπάνιο»

-«Μπάνιο τέτοια ώρα; Καλά, τρελάθηκε ο άντρας μου;»

-«Μάλλον εμάς πήγε να τρελάνει. Θα σου εξηγήσει ο ίδιος. Εγώ κλείνω. Θα σε πάρει αυτός σε δύο λεπτά».

Το κλείνω και τρέχω κατευθείαν στο ελικόπτερο. Τον αγκαλιάζω, τον συγχαίρω και τον παίρνω στο καμαράκι. Παίρνω πάλι σπίτι του. Το ση-

κάνει η γυναίκα μου αυτή τη φορά.

-«Τα έμαθες τα ευχάριστα;»

-«Τα έμαθα. Εσύ έμαθες τα δυσάρεστα;»

-«Τι έγινε;»

-«Μάλλον θα καθυστερήσω να γυρίσω.»

-«Γιατί τι έγινε πάλι; Και οι δυο θα καθυστερήσετε;»

-«Όχι, ο Σταύρος θα επιστρέψει τώρα, εγώ ίσως αύριο. Θα σου εξηγήσω αργότερα. Δώσε τώρα τη γυναίκα του Σταύρου να μιλήσουν, την έχει ανάγκη πρέπει να τον ζεστάνει.

Σκεπασμένος με ένα μπουρνούζι, τουρτούριζε. Πράγματι η συνομιλία με τη γυναίκα του ήταν το καλύτερο θερμαντικό.

Έκλεισα την πόρτα πίσω μου, αφήνοντας τον μόνο του να της εξηγήσει τα γεγονότα. Μόνο αυτή η ζωντανή επικοινωνία θα ήταν ικανή να την κάνει τη κακομοίρα να πιστέψει την αλήθεια και να διαπιστώσει ότι είναι ζωντανός και γερός.

Την επομένη ημέρα, όταν τελείωσαν τα διαδικαστικά, γύρισα και εγώ σπίτι μαζί με διήμερη άδεια. Παρασκευή και Σάββατο καταδικά μου. Το χρειάζομαι για να απολαύσω επιτέλους την τυχερή όψη του νομίσματος.

Το άσπρισμα των μαλλιών

Οποίου του μέλλει να πνιγεί, ποτέ του δεν πεθαίνει. Όλες οι λαϊκές παροιμίες έχουν εφαρμογή στη ζωή μας. Ορισμένα γεγονότα αποδεικνύουν περίτρανα τη δύναμη της Ειμαρμένης. Όσο και αν δεν θέλεις να το πιστέψεις αυτό, μερικά γεγονότα σε κάνουν να μην μπορείς να προβάλλεις κανένα αντίθετο επιχείρημα.

Η περιπέτεια μου με το Βασίλη πριν κάμποσα χρόνια είναι μια ακόμη απόδειξη της θεωρίας μου για το νόμισμα με τις δύο όψεις. Την τύχη και την ατυχία μερικές φορές τη μοιραζόμαστε αναγκαστικά, λες και έχουμε υπογράψει συμβόλαιο με το χάρο. Λες και σε κάθε περίπτωση πρέπει κάποιον να πάρει για να ζήσει ο άλλος. Έτσι, λοιπόν, και στην περίπτωση με το T-33 που άσπρισαν τα μαλλιά μας σε λίγα λεπτά από το φόβο και την απόγνωση, αλλά που τελικά επιζήσαμε. Άλλου έμελλε το βίο ο χάρος να ζηλέψει και μαζί του να τον πάρει.

Ήταν πρωί Πέμπτης. Χειμωνιάτικο καθαρό πρωινό με σπασμένο καιρό -μετά από τη βραδινή καταιγίδα- αλλά με δυνατό άνεμο και κρύο. Υπήρχε απαίτηση να στείλουμε ένα εξάρτημα στην Κρήτη για ένα αεροπλάνο της μοίρας που είχε ξεμείνει. Έπρεπε να το πάμε αυθημερόν για να το φτιάξουν αμέσως, ώστε να μη μείνει εκείτο Σαββατοκύριακο.

Δεν είμαστε πολλοί διαθέσιμοι στη μοίρα που πετούσαμε και T-33. Μας το ανέθεσε ο μοίραρχος και αποφασίσαμε γρήγορα γρήγορα να φύγουμε πριν ξαναχαλάσει ο καιρός.

Πράγματι, πήραμε ένα από τα τέσσερα αεροσκάφη που διέθετε η μονάδα και ξεκινήσαμε για κάτω. «Πήραμε το καλύτερο», λέει ο Βασίλης. «Χτες το έφεραν από γενική επιθεώρηση».

Έτσι, στις 10 περίπου απογειωθήκαμε για κάτω. Μέχρι την Καλαμάτα όλα πήγαιναν καλά. Ο καιρός ήταν σπασμένος. Στην Καλαμάτα ζητήσαμε τον καιρό της επόμενης διαδρομής, γιατί μπροστά μας βλέπαμε πολύ μουντάδα. Αποφασίσαμε να συνεχίσουμε πτήση με όργανα. Το κεφάλι μέσα, δηλαδή.

Η μετεωρολογία της Καλαμάτας μας είπε ότι σε ένα σημείο της διαδρομής είχε συμπαγή νέφωση, αλλά τίποτα το ανησυχητικό. Έτσι πήραμε την πορεία σταθερά στα 15.000' και πηγαίναμε προς τα Κύθηρα.

Μετά τη μέση περίπου της διαδρομής τα πράγματα δυσκόλεψαν. Πολλές αναταράξεις μας χάλασαν τη διάθεση. Τα σύννεφα πύκνωσαν και είμαστε σε πολύ πυκνή νέφωση. Και δεν έφτανε μόνο αυτό, αλλά αρχίσαμε να πιάνουμε πάγο στα φτερά. Ανησυχήσαμε, γιατί τα αντιπαγω-τικά ήταν ήδη στο full.

-«Το ρημάδι δεν έχει radar», λέει ο Βασίλης, «για να αποφύγουμε τον έντονο καιρό».

-«Έχεις δίκιο», του λέω «και μάλλον δεν μας τα είπαν καλά. Μου φαίνεται ότι πάμε στο κέντρο καταιγίδας».

Καλούμε την Καλαμάτα με σκοπό να πάρουμε άδεια να αλλάξουμε ύψος λόγω της παγοποίησης. Μάταια, δεν μας άκουγε. «Την έχουμε άσχημα Βασίλη», του λέω.

-«Τη βάψαμε», μου απαντάει εκείνος με σφιγμένα τα δόντια. Πετούσε στην μπροστινή θέση.

-«Για δοκίμασε εσύ με τη Σούδα μπας και μιλήσουμε τελικά».

Μάταια όμως. Καμιά επαφή. Είμαστε μόνοι στα σύννεφα και ο καιρός πολύ χάλια. Το αεροπλάνο με ένα μόνο ραδιοβοήθημα αλλά ο καιρός καιρός.

Το αεροπλάνο άρχισε να φιλοτρέμει. Μια ματιά στα φτερά και οι δύο αποφασίσαμε αμέσως να ανέβουμε ψηλότερα χωρίς άδεια.

-«Παράβαση, παράβαση», λέει ο Βασίλης. «Καλύτερα να τρακάρουμε με κάποιον, αν και αυτός δεν έχει radar για να μας δει, παρά να στολά-ρουμε καταμεσή στην καταιγίδα λόγω παγοποίησης».

Πράγματι είχε δίκιο. Το πάχος του πάγου αύξανε και μπορούσαμε από στιγμή σε στιγμή να χάσουμε την αεροδυναμική συμπεριφορά των πτερύγων με όλα τα επακόλουθα. Αισθανόμαστε πολύ άσχημα.

-«Βασίλη, πάμε να βγούμε on top», του λέω και βάζουμε τον κινητήρα 100%. Με 10 μοίρες άνοδο και ευλάβεια στην στάση ως προς την κλίση αρχίζουμε να ανεβαίνουμε.

«Ο Θεός βοηθός», του λέω και ένα σφίξιμο που με είχε πιάσει στο στήθος γίνονταν όλο και πιο έντονο. Ο καιρός αντί να φτιάξει χειρότερε. Φτάσαμε στα 25.000' πόδια και είμαστε μέσα σε μαύρα σύννεφα. Οι αναταράξεις πολύ πιο έντονες. Η παγοποίηση ελαφρά λιγότερη, αλλά το αεροσκάφος μάλλον έφτανε στα όρια του. Μόλις που ανέβαινε με τρεις μοίρες άνοδο. Μούγγριζε ολόκληρο. Μετά βίας κρατιόταν ευθεία.

Αισθανόμασταν χάλια. Μας φιλοέπιανε πανικός. Από στιγμή σε στιγμή περιμέναμε το χειρότερο. Το σβήσιμο του κινητήρα. Δεν υπήρχε χειρότερη κατάσταση.

28.500 πόδια, με το αεροπλάνο να μην κρατιέται πλέον σε ευθεία. Ο κινητήρας παραδόξως δούλευε. Μια δύο λάμπες, σχεδόν ταυτόχρονα, μας πάγωσαν στην κυριολεξία. Ήμαστε στο μέσον της καταιγίδας. «Θεέ μου, μη μας εγκαταλείψεις», λέω μέσα μου.

-«Δέκα λαμπάδες θα ανάψω», ακούω να λέει ο Βασίλης.

Πράγματι ήταν οριακή η κατάσταση. Πριν προλάβουμε να ανταλλάξουμε κουβέντα, μια τρίτη έντονη λάμψη με θόρυβο και τράνταγμα ισχυρό στο σκάφος. Αυτό ήταν, λέμε. Χαθήκαμε. Σκοτάδι στο αεροπλάνο. «Τα χάσαμε όλα», λέω στο Βασίλη. Πράγματι βγήκε εκτός η γεννήτρια, χάσαμε τον τεχνικό ορίζοντα και τα ραδιοβοηθήματα. Το αεροπλάνο έκανε τρελά πράγματα και μπήκε σε βύθιση.

-«Κράτηση κινητήρα», φωνάζει ο Βασίλης.

Ναι, είχαμε κράτηση κινητήρα. Το τελικό κτύπημα που περιμέναμε.

Πίσω ο κινητήρας, μπροστά ο κινητήρας, τίποτα. Το υψόμετρο γυρνούσε αριστερόστροφα γρήγορα. Χάναμε ραγδαία ύψος. Δεν είχαμε αί-

σθηση της στάσης μας και αυτό έκανε χειρότερα τα πράγματα. Κάνουμε μια επανεκκίνηση, αλλά χωρίς αποτέλεσμα. Ήμαστε ήδη στα 11 .000'.

-«Πηδάμε», λέω στο Βασίλη.

-«Πηδάμε», μου λέει και αυτός.

-«Καλαμάτα - Σούδα το 722 στα Κύθηρα περίπου, εγκαταλείπουμε το αεροσκάφος», ουρλιάζω στον ασύρματο με την ελπίδα ότι θα μας ακούσει και θα μας βοηθήσει κάποιος.

Τραβάω την κάτω χειρολαβή, αλλά με μεγάλη μου έκπληξη δεν τραβιέται. Με απόγνωση τραβάω την πάνω. Ω Θεέ μου, τίποτα, μας εγκατέλειψες, καρφώνουμε.

-«Βασίλη τράβα εσύ. Εμένα δεν τραβιέται».

-«Ούτε με τις δικές μου γίνεται τίποτα. Χανόμαστε».

Και οι δυο ουρλιάζαμε. Ζούσαμε στιγμές αργού θανάτου. Συνεχώς είχαμε τη ζωή να περνά με ταχύτητα φωτός από μπροστά μας και να ξα-ναχάνεται.

Κάναμε το σταυρό μας και από στιγμή σε στιγμή περιμέναμε το μοιραίο. Ήμασταν σε απώλεια προσανατολισμού, σε άγνωστη θέση και το υψόμετρο να γυρίζει τρελά υποδεικνύοντας το χρόνο ζωής που μας απέμενε.

Ο Θεέ μου, τι τρελό να θέλεις να ζήσεις και να μην μπορείς. Να είσαι δεμένος σε ένα κάθισμα και να μην μπορείς έστω να το αποχωριστείς. Κάθε δευτερόλεπτο αιώνας, κάθε 100' πόδια ένδειξη στο υψόμετρο έμοιαζε σφυριά στο κρανίο. Ο ρυθμός αύξανε. Διανύαμε τα τελευταία δευτερόλεπτα της ζωής μας. Ιδρωμένοι στο φουλ, τα χέρια και τα πόδια μουδιασμένα από το φόβο και τη σκέψη μπερδεμένη μέσα στο μαύρο σύννεφο.

Ξαφνικά εκεί που περιμέναμε το μπάμ και το ταξίδι μας στον άλλο κόσμο, μια ακτίνα φωτός ξεπρόβαλλε. Ένα αχνό φως μπροστά και δεξιά. Ναι, δεν ήταν παραίσθηση. Ήταν αλήθεια. Το σκούρο σύννεφο εκεί



χαμηλά κάπου ξεθώριαζε, δείχνοντας ότι πίσω του υπήρχε μια τρύπα. Δεν ξέραμε που οδηγούσε αυτή η τρυπά. Αν, τελικά, ήταν τρυπά. Μπορεί να ήταν η κορυφή του βουνού, μπορεί η πόρτα του Αδη. Ό,τι κι αν ήταν και οι δυο ταυτόχρονα τραβήξαμε το χειριστήριο κατά κεί. Δεν ξέραμε τη στάση μας, δεν ξέραμε αν ήμασταν ανάστροφα ή ευθεία. Σίγουρα, όμως, είχαμε βύθιση και είμαστε στα 2.300'. Ασυναίσθητα και οι δύο φέραμε τον κινητήρα πίσω και πάλι μπροστά. Το μπουτόν της επανεκκίνησης πατημένο συνέχεια. Και να το θαύμα του Μεγαλοδύναμου. Ο Θεός δεν μας εγκατέλειψε. Με το που πλησιάζουμε στο άνοιγμα, βλέπουμε θάλασσα. Ήμαστε με βύθιση και σχεδόν ανάστροφα, αλλά τι σημασία έχει αυτό; Τώρα βλέπαμε. Είχαμε σημείο αναφοράς και ταχύτητα να επαναφέρουμε το σκάφος στην κανονική του θέση. Και τότε έγινε και το δεύτερο θαύμα. Πήρε ο κινητήρας κανονικά και επανήλθε και η γεννήτρια.

Δεν το πιστεύαμε. Σαν κάποιος να μας είχε ακουμπήσει με ένα μαγικό ραβδί. Γρήγορα αποκτήσαμε το θάρρος μας. Πετούσαμε στα 300 πόδια με δυνατή βροχή, αλλά τώρα βλέπαμε κάτω και σε λίγο συντόνισε και το ραδιοβήρυγμα.

-«Ήταν θέλημα Θεού να μην πηδήξουμε», λέει ο Βασίλης.

-«Σίγουρα», του απαντώ, «γιατί και να πηδούσαμε, θα πνιγόμασταν». Κάτω είχε δέκα μποφόρ και πολύ κρύο. Δεν καταλάβαμε για πότε προσγειωθήκαμε στη Σούδα. Μετά την αναφορά των γεγονότων και το ψάξιμο του αεροπλάνου από τους τεχνικούς διαπιστώσαμε το μέγα σφάλμα κάποιου τεχνικού που μας έσωσε τελικά τη ζωή. Ο άνθρωπος αυτός κατά τη γενική επιθεώρηση ξέχασε να αφαιρέσει τους πείρους ασφαλείας των ρουκετών από τα καθίσματα MARTIN BAKER. Γι' αυτό και δεν τραβιόντουσαν οι χειρολαβές.

Το σφάλμα του ήταν εγκληματικό. Μας είχε αφαιρέσει το δικαίωμα της ζωής, αλλά ταυτόχρονα μας χάρισε στη συγκεκριμένη φάση τη ζωή. Το λάθος του μας είχε σώσει!

Την ίδια μέρα γυρίσαμε στη μονάδα με την Ολυμπιακή. Την επομένη μας περίμενε, όχι μόνο εμάς αλλά και τους άλλους που μας κοιτούσαν, μια έκπληξη. Οι κρόταφοί μας και κάτι παραπάνω είχαν ασπρίσει. Ναι, τα μαλλιά μας μέσα από αυτή την περιπέτεια άσπρισαν. Ήταν τελικά αλήθεια αυτό που κάποιοι έλεγαν για κάποιον που άσπρισε σε μια μέρα. Τώρα ήξερα και εγώ ότι κάτι τέτοιο μπορεί να συμβεί.

Ο

ρισμένες πτήσεις της καριέρας μας, όσα χρόνια και αν περάσουν, μένουν ανεξίτηλα χαραγμένες στη μνήμη. Μπορεί να μην έχει συμβεί τίποτα το σημαντικό ή πολύ επικίνδυνο αλλά ίσως για το χαρακτήρα αυτού που τη θυμάται μπορεί να ήταν πολύ σημαντική.

Έτσι και για μένα υπάρχει μια εμπειρία νυκτερινής πτήσης που μάλλον δεν θα ξεχάσω ποτέ. Είκοσι χρόνια αργότερα που συνάντησα τον Ιάκωβο, τον τότε συγκυβερνήτη μου και θυμηθήκαμε τα παλιά, το πρώτο που θυμήθηκε ήταν εκείνο το βράδυ.

Όλα ξεκίνησαν από μια κόντρα μεταξύ των δύο διοικητών μοιρών της μονάδας. Η ευγενής άμιλλα και ο συναγωνισμός πάντα έχουν ορισμένα όρια. Αν τα παραβείς, είναι πολύ πιθανόν να εκθέσεις κάποιον σε κίνδυνο. Τη συγκεκριμένη περίοδο, ο δικός μου ο Μοίραρχος περηφανευόταν για το προσωπικό του και τις δύσκολες αποστολές που εκτελούσε. Πάντα βέβαια ο ρόλος της αναχαίτισης είναι δυσκολότερος, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι και οι Μοίρες που είναι ρόλου βομβαρδισμού δεν έχουν σωστούς και ικανότατους επαγγελματίες. Αυτό πίστευε και ο άλλος Μοίραρχος και σε κάθε περίπτωση προσπαθούσε να το αποδείξει.

Ήταν λοιπόν ένα χειμωνιάτικο απόγευμα. Καταιγίδες είχαν περάσει το πρωί από το αεροδρόμιο, αφήνοντας πίσω τους τη συνηθισμένη αστάθεια, ανέμους και την πιθανότητα μικρής μπόρας. Ο κακός καιρός, όμως, πήγαινε ανατολικά. Το ζητούμενο, λοιπόν, ήταν αν θα ματαιώνονταν οι νυκτερινές. Και οι δυο καλοί χειριστές και σωστοί επαγγελματίες, αλλά ο εγωισμός και η φιλοδοξία μάλλον υπέρμετρη. Κανένας τους δεν τολμούσε να εισηγηθεί στο διοικητή της μονάδας να τις ματαιώσει. Σε μας έλεγαν ότι πρέπει να συνηθίσουμε να πετάμε σε δύσκολες συνθήκες. Σωστό, καμιά αμφιβολία περί αυτού, αλλά και το ρίσκο αυξημένο σε αυτές τις περιπτώσεις.

Ο διοικητής της μονάδας, ακόμη πιο επαγγελματίας, έδωσε εντολή: «Βάλτε ανάλογα με την περίπτωση πληρώματα και διαμορφώσατε κατάλληλα τις ασκήσεις, ώστε να μη μας επηρεάσει ο καιρός».

Ο κυρ Μενέλαος, όμως, ο Μοίραρχος μου, σίγουρος όπως πάντα για τον κόσμο του και σκληρός στις απαιτήσεις εκπαίδευσης, λέει στο τηλέφωνο στον άλλο Μοίραρχο:

-«Τι έγινε; Θα πετάξετε τελικά εσείς σήμερα;»

-«Φυσικά», απαντά ο άλλος. Κανονικά θα πάνε για βολές και όργανα. Απλά, τους περιόρισα να έλθουν στο δικό μας πεδίο βολής».

-«Γιατί, φοβάσαι μη χαθούν στο ξένο», ρωτά με ειρωνεία ο δικός μου. Εγώ τους στέλνω κανονικά στα ανατολικά. Μάλιστα ένα ζευγάρι θα κάνει και touch and go στη Λήμνο.

-«Μα εκεί έχει καιρό, ρε Μενέλαε. Μη προκαλείς την τύχη σου».

-«Δεν καταλαβαίνουν τίποτα οι δικοί μου. Θα πάνε κανονικά».

Μετά από αυτή τη στιχομυθία που ακούσαμε όλοι στην αίθουσα επι-



χειρήσεων καταλάβαμε ότι τα σχόλια ήταν περιττά. Πήγαμε όλοι για επιμέρους ενημερώσεις, δίνοντας έμφαση φυσικά στα του καιρού.

Ο Κώστας, ο αρχηγός του σχηματισμού μου, ήταν πολύ προσεκτικός και υπε'ρμετρα προστατευτικός σε τέτοιες περιπτώσεις.

Θα πάμε ψηλά, θα κατέβουμε χαμηλά προσεκτικά. Αν κάνει καιρό θα κάνουμε από δυο αναχαιτίσεις σε συνεργασία με τον ελέγχοντα σταθμό, όπου και εφόσον δε μας επηρεάζει ο καιρός. Αν διαπιστώσουμε καιρικό πρόβλημα, το συζητάμε.

Ματαιώνουμε την αποστολή και γυρνάμε. Αν, τώρα, ο καιρός είναι κατάλληλος, δηλαδή βλέπουμε ότι το αεροδρόμιο της Λήμνου είναι εν ενεργεία, τότε θα κάνουμε από μια προσέγγιση και εν συνεχεία επιστροφή στο ίδιο ύψος μετάβασης.

Βλέπεις, ήμουν τότε νεαρός και ήθελε να συμπεριλάβει κάθε ενδεχόμενη κατάσταση και κάθε κακοτοπιά στην ενημέρωση και καλά έκανε.

Στο τέλος, βέβαια, είπε ότι κατά τη γνώμη του δεν είναι ο καιρός κατάλληλος για την αποστολή, αλλά πάμε και βλέπουμε.

Απ' ό,τι κατάλαβα, μάλλον θα γυρνούσαμε πίσω με την πρώτη δυσκολία. Ο Κώστας δεν ήταν από αυτούς που θα πατούσε κάποιος πάνω του για να υπερηφανεύεται στη συνέχεια.

Απλά και ξεκάθαρα όλα. Πράγματι, φτάνει η προβλεπόμενη ώρα. Πάμε στα αεροπλάνα, έλεγχοι, διαδικασίες, εκκίνηση, τροχοδρόμηση και απογείωση στην ώρα μας κανονικά.

Πριν φτάσουμε, όμως, στο 1/3 της διαδρομής, η κατάσταση διαφοροποιήθηκε. Ο καιρός χάλια. Πολλές αναταράξεις, διάσπαρτες καταιγίδες και μπροστά χειρότερα.

Περίμενα από στιγμή σε στιγμή να πάρει απόφαση. Μια απόφαση που την περίμενα και εγώ με αγωνία. Πράγματι θα δυσκολευόμαστε εκεί κάτω. Από την άλλη μεριά έτσι και γυρίζαμε, ποιος άκουγε το Μοίραρχο και όχι μόνο. Χώρια το δούλεμα από τον άλλο Μοίραρχο.

Ξαφνικά, μετά από είκοσι περίπου λεπτά, μου λέει στον ασύρματο ο Κώστας:

-«Black 2, όλα καλά;»

-«Όλα καλά», του απαντώ.

-«Εγώ έχω πρόβλημα. Δεν τροφοδοτεί η μια δεξαμενή. Γυρίζω για προοτιγείωση. Εσύ συνέχισε όπως είπαμε».

«Τι άδειασμα ήταν αυτό», σκέφτηκα. «Τι κάνουμε τώρα, Ιάκωβε», ρωτάω το συγκυβερνήτη. «Ό,τι αποφασίσεις», μου απαντά σφιγμένος. «Πάμε και βλέπουμε», του απαντώ. Με είχε πιάσει το πατριωτικό μου. «Τα δύσκολα είναι για τους λεβέντες», του λέω και προσπαθώ να το διασκεδάσω.

Φτάνουμε τελικά στην περιοχή νότια από τη Λήμνο. Κατεβαίνουμε χαμηλά με προσοχή και διαπιστώνουμε ότι ο καιρός ήταν χάλια. Διάσπαρτες χαμηλές νεφώσεις και μικρές διάσπαρτες καταιγιδούλες. Ας είναι, είχα τσακάλι συγκυβερνήτη. Καλώ το σταθμό ελέγχου και αρχίζουμε συνεργασία με εικονικό στόχο. Απλά για να κάνουμε τις διαδικασίες και την εξοικείωση σε χαμηλή νυκτερινή αναχαίτιση μέσα έξω σε καιρό. Δέκα φορές μου είπαν «προσοχή, προσοχή». Βέβαια ο Ιάκωβος πιο πολύ κοιτούσε να αποφεύγουμε με ζικ ζακ τις καταιγίδες και για αυτό δεν ανησυχούσαμε ούτε εμείς αλλά ούτε και το radar, που το είχε διαπιστώσει. Βέβαια ο ιδρώτας, ιδρώτας και το ζόρι, ζόρι.

Τελειώσαμε τις τέσσερις τοποθετήσεις και ζήτησα να κατευθυνθώ βόρεια για το αεροδρόμιο. Ματαίωσα γρήγορα, όμως, την προσπάθεια, γιατί χαμηλά μπροστά μας γινόταν χαμός από βροχή και καταιγίδες. Ήταν, όμως, ζήτημα τιμής πλέον για μένα. Έπρεπε να κάνω αποπρο-σγείωση στο νησί και θα την έκανα.

Ανεβαίνουμε ψηλά και επιχειρούμε κάθοδο με όργανα. Παρά τον άσχημο καιρό η διαδικασία αυτή παρέχει ασφάλεια. Κάτω από τα πέντε χιλιάδες πόδια και ενώ προσεγγίζαμε τις ακτές και τα υψωματάκια, το ραδιοβοήθημα έκανε τα τρελά του. Η βελόνα πήγαινε δεξιά αριστερά κάμποσες μοίρες.

Ματαιώνω την κάθοδο και ανεβαίνω πάλι ψηλά. Ζητάω τη συνεργασία του radar τελικής προσέγγισης του αεροδρομίου στην επόμενη κάθοδο και παράλληλα ο Ιάκωβος είχε βγάλει τα μάτια του μέσα στο radar. Το πρόβλημα ήταν οι δυο κορυφές στην τελική που εμείς έπρεπε να περάσουμε ανάμεσα και χαμηλότερα, αν θέλαμε να κάνουμε ασφαλή προσγείωση.

Στη δεύτερη προσπάθεια το ραδιοβοήθημα πάλι έπαιζε δέκα μοίρες δεξιά αριστερά, προκαλώντας έντονα συναισθήματα ανασφάλειας. Από την άλλη, ο ελεγκτής του radar προσέγγισης μια μας έβλεπε και μια δε μας έβλεπε, η δε φωνή του δε μας ενέπνεε καθόλου εμπιστοσύνη.

Είχαμε φτάσει στα 2.200 ύψος, έντεκα μίλια από το διάδρομο, σύστημα κάτω, η βελόνα να τρεμοπαίζει, οι οδηγίες του να λένε δεξιά δέκα μοίρες, ο Ιάκωβος να ωρύεται «πού μας πάει; Δεξιά είναι η κορυφή» και εγώ κοιτούσα έξω μήπως και δω το κόκκινο φως της. Μάταια.

Η αγωνία είχε φτάσει στο κατακόρυφο. Ξαναρωτάω τον ελεγκτή αν μας βλέπει σίγουρα, του αναφέρω ότι ραδιοβοήθημα και radar είναι εκτός και με έντονη φωνή απαιτώ ακριβέστερες οδηγίες. «Δεν σας βλέπω τώρα, μεσολαβεί μια ανάπτυξη», λέει αυτός.

-«Τι βλακείες λέει, μωρέ ο βλάκας», ξεφωνίζει ο Ιάκωβος, ενώ εγώ εί-

χα ήδη βάλλει 100% και έκανα κύκλο.

Τελευταία προσπάθεια αυτή. Αναφέρω, παραμένω χαμηλά και θα επανέλθω στο ίχνος μόλις ολοκληρώσω τη στροφή. Ο καιρός, όμως, χαλούσε. Η βροχή σε εκείνο το σημείο γινόταν εντονότερη, ο άνεμος πολύ δυνατός και οι αστραπές έκαναν τη νύκτα μέρα.

«Για πάμε άλλη μία ρε Ιάκωβε. Τα μάτια σου δεκατέσσερα», λέω και πάλι μία από τα ίδια. Αυτή τη φορά προσεγγίσαμε χαμηλότερα, ακριβώς στα ύψη ασφαλείας.

Προσεγγίσαμε την ακτή και πάλι τα ίδια. Ο ελεγκτής διστακτικός, το radar που προηγουμένως είχαμε συνεργασία μας ενημερώνει ότι στην περιοχή υπάρχει καταιγίδα, να προσέχουμε και όλα χάλια. Φτάνουμε εννιά μίλια. Βάζω κάθοδο. Σε λίγο έπρεπε να δω τα φώτα του διαδρόμου και σίγουρα την κορυφή δεξιά που έπρεπε να την περάσουμε ελαφρώς χαμηλότερα.

Ήταν η χειρότερη στιγμή μου με τις περισσότερες αμφιβολίες για το ποιο από όλα ήταν το σωστό. Η ένδειξη του ραδιοβοηθήματος που δεν είχε σταθεροποιηθεί, ο ελεγκτής που μου λέει να κάνω δέκα δεξιά (πολύ μεγάλη απόκλιση και γνωρίζοντας ότι δεξιά ήταν το βουναλάκι) ή ο Ιάκωβος που έλεγε να συνεχίσουμε ευθεία σύμφωνα με τα δικά του δεδομένα.

Πήρα πέντε μοίρες αντί για δέκα με σκοπό να διορθώσω αργότερα αριστερά ή δεξιά. Ήμασταν μέσα σε καιρό, στα 1.800 πόδια με πολλές αναταράξεις, ο ελεγκτής στιγμιαία είχε σταματήσει να μιλά και μια τρομακτική λάμψη με ένα τράνταγμα στο αεροπλάνο έκανε τη νύχτα μέρα.

Αυτό ήταν. Βλέπω ακριβώς μπροστά μου έναν ορεινό όγκο να ξεπροβάλλει. Πήγαινα κατευθείαν επάνω και ακαριαία φωνάζω ένα «ΠΑΜΕ». Με διαφορά γράμματος ξεφωνίζει το ίδιο και ο Ιάκωβος. Χάνουμε προς στιγμή το ρεύμα. Κάτι συνέβη. Κάτι μας είχε επηρεάσει.

Τραβάω όσο έπαιρνε το χειριστήριο πίσω και βάζω FULL AB. Αυτό ήταν, ανασάναμε και οι δύο. Κατάλαβα ότι και ο Ιάκωβος είχε φτάσει στο αμύν. Αν δεν το έκανα εγώ, θα το έκανε αυτός. Τη γλυτώσαμε παρά τρίχα. Ανεβαίναμε συνεχώς. Στα 28.000 βγήκαμε πάνω από τον καιρό και γυρίζαμε. Η στιγμή της απόφασης ήταν καθοριστική για τη ζωή μας. Η καταιγίδα στο σημείο εκείνο δημιουργούσε όλα αυτά τα προβλήματα και εγώ επέμενα να πιάσω κανονικά στην αρχή του διαδρόμου προς ικανοποίηση του προσωπικού μου εγωισμού και όχι μόνο.

Προσγειωθήκαμε στη βάση κανονικά και φύγαμε χωρίς πολλά πολλά λόγια. Την επομένη, όμως, το πρωί, στην ενημέρωση, αποκαλύφτηκε η αλήθεια. Έλλειπε ένα κομματάκι από το κάθετο σταθερό του αεροσκάφους μας. Ήταν η στιγμή που πήραμε την κρίσιμη απόφαση. Μας είχε κτυπήσει κεραυνός. Αραγε, αν δε μας κτυπούσε, θα συνεχίζαμε για λίγο ακόμα;

Ακόμα δεν μπορώ να δώσω την απάντηση στον εαυτό μου. Ούτε ο Ιάκωβος. Το «ΠΑΜΕ», όμως, και η απέραντη ανακούφιση που νιώσαμε και οι δύο μετά από αυτό σίγουρα το θυμόμαστε και θα το θυμόμαστε για πάντα.

Παίζοντας με ένα τουρκικό TF-104

A

ναμφίβολα η εμπειρία και η συνεχής εκπαίδευση είναι οι κύριοι παράγοντες που προσδιορίζουν το αποτέλεσμα σε μια αναμέτρηση με τον αντίπαλο. Άλλος ένας καθοριστικότερος παράγοντας είναι ο τύπος που ο αντίπαλος διαθέτει. Αν το άφος του αντιπάλου είναι καλύτερο ή διαθέτει καλύτερα όπλα και συστήματα, τότε το παιχνίδι αποκτά πολλές παραμέτρους και αυτός που ελέγχει τις περισσότερες είναι αυτός που κατέχει και το τακτικό πλεονέκτημα. Πάντοτε, όμως, υπάρχουν και οι απρόβλεπτοι παράγοντες. Παράγοντες ή γεγονότα που μπορεί να ανατρέψουν την κατάσταση ολοσχερώς.

Μια προσωπική μου εμπειρία τα αποδεικνύει αυτά στην πράξη. Ήταν ένα καλοκαιρινό απόγευμα. Απογειωθήκαμε από το νησί ξαφνικά (SCRABBLE) με σκοπό να αναχαιτίσουμε τους συνηθισμένους απρόσκλητους επισκέπτες. Σε εξέλιξη, λοιπόν, μια ακόμη αερομαχία BA της Σκύρου. Αντίπαλοι' μας τη φορά αυτοί δύο τούρκικα F-104, εκ των οποίων το ένα εκπαιδευτικό, ένα διθέσιο δηλαδή TF-104.

Σίγουρα μπήκαν στο Αιγαίο απλώς για να προπονηθούν, με μας να τους αναχαιτίζουμε. Δεν νομίζω ότι υπήρχε εκ μέρους τους αμφιβολία ότι 99% θα φάνε το ξύλο της χρονιάς τους. Αλλωστε ο συγκεκριμένος τύπος που τα μεμέτια χρησιμοποιούσαν δεν ενδείκνυτο για τη συγκεκριμένη αποστολή. Απλά εξυπηρετούσε σκοπούς εκπαίδευσης και εξοικείωσης.

Έτσι και έγινε. Αν και νεαρός ο Νο 2 μου τα πήγε περίφημα. Τους αποτυπώσαμε πολλές φορές στο φωτοπολυβόλο και ήταν πράγματι και για μας μια πολύ καλή ευκαιρία για να πάρει τα πάνω του ο Μιχάλης και να γίνει και αυτός τουρκοφάγος.

Μετά από είκοσι περίπου λεπτά στριφογυρίσματα, αποχωρεί ένας εξ αυτών και μένει το διθέσιο μόνο του. Ήταν ηλίου φαεινότερο ότι υπήρχε έμπειρος εκπαιδευτής μέσα και θα ήθελε να διδάξει το μαθητή πώς να αμύνεται έναντι δύο αντιπάλων. Άσκηση δύο εναντίον ενός, δηλαδή.

Δεν ξέρω τι με έπιασε τότε. Ήταν η εποχή που ήμουν στα high μου. Ήθελα να παίξω μαζί τους και να τους χαλάσω τον προγραμματισμό. Δεν άντεχα στην ιδέα της συμμετοχής μας στη δική τους εκπαίδευση, έτσι ώστε να την πραγματοποιούν με μισά αεροπλάνα και έξοδα φυσικά. Εννοώ ότι όταν ήθελαν να κάνουν άσκηση δύο εναντίον δύο, αντί να απογειώσουν τέσσερα αεροπλάνα, απογειώναν δύο και τα άλλα δύο τα βάζαμε εμείς, με όλα τα επακόλουθα. Αυτό πραγματικά με εξόργιζε. Ήθελα να τους κάνω να το σκεφτούν καλά πριν το ξανακάνουν.

Έτσι λοιπόν, βλέποντας τους να μένουν πίσω με το διθέσιο για να ολοκληρώσουν πιθανότατα όλα όσα προέβλεπε το σενάριο της απογευματινής τους άσκησης, μου ήρθε στο μυαλό η διεστραμμένη ιδέα.

-«Μιχάλη, μείνε πίσω και παρακολούθα χωρίς να εμπλακείς, αν δεν σου πω».

-«ΟΚ», απαντά και παραμένει εσωτερικά ψηλότερα έτοιμος να επέμβει αν χρειαστεί.

Τότε αρχίζω το παιχνιδάκι μου. Προσεγγίζω με πολύ μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη ταχύτητα το φίλο μας και με υπερβολική γωνία σαν πρωτοετής Ίκαρος. Αποτέλεσμα, χάνω το τακτικό πλεονέκτημα. Αφήνω λίγο ακόμα αβέβαιη την πορεία μου και στη συνέχεια ελαττώνω ταχύτητα, ψιλοβγαίνω ευθεία και με μικρές κλίσεις δεξιά αριστερά προσπαθώ δήθεν να τον δω.

-«Μιχάλη, μείνε μακρύτερα και πες μου τι κάνει».

Απορημένος ο Μιχάλης, το κατάλαβα από τον τρόπο που απαντούσε, συνέχισε να εκτελεί τις οδηγίες μου.

-«Είναι πίσω σου ακριβώς στο FOX-I I και προσεγγίζει».

Τους αφήνω, ενώ συνεχίζω να ελίσσομαι ελαφρά δήθεν για να τους δω. Πράγματι βλέπω κάτι στα καθρεπτάκια μου και στρέφω λίγο ώστε να τους τοποθετήσω ακριβώς από πίσω μου. Ο φίλος μας ο Τούρκος το εκμεταλλεύτηκε και θέλοντας να παίξει και αυτός κατεβαίνει χαμηλότερα, όπως φανταζόμουν, ώστε να μην τον βλέπω και προσεγγίζει σύμφωνα με τα λεγόμενα του Μιχάλη σε απόσταση FOX-I 11 (πυροβόλα) και μικρότερη. Ήθελε να κρατηθεί σε ένα είδος σχηματισμού πίσω μου απαρατήρητος, προφανώς για να ανεβάσει το ηθικό του μαθητή του.

-«Πίσω σου στα τρία εκπετάσματα και χαμηλότερα», μου φωνάζει ανήσυχα ο Μιχάλης.

Κατάλαβα ότι δεν του άρεσε αυτό που έκανα. Δεν έβγαζε νόημα. Να είμαστε δύο και να με έχει βάλει μπροστά και να με ζωγραφίζει ο ένας, πήγαινε πολύ. Πράγματι.

Απότομα εγώ βάζω 100% και σπρώχνω μπροστά το χέρι. Μείον ένα αρνητικά g και εγώ έγινα αμέσως μόλις 10 κιλά. Γέμισε σκουπίδια η καμπίνα μου.

Ταυτόχρονα βάζω το διακόπτη του καυσίμου σε θέση DUMP. Λόγω αρνητικών και διακόπτη άρχισε ξαφνικά να φεύγει σαν καταρράκτης το καύσιμο από πίσω μου. Είχα κατέβει και ξαφνικά και απρόσμενα για αυτούς στο δικό τους ύψος και τότε συνέβη το κουφό, αυτό που ήθελα να δοκιμάσω.

Τους έλυσα με καύσιμο, χωρίς και εγώ να φανταστώ τις συνέπειες. Δεν το είχα ξανακάνει, ούτε καν το είχα ξανακούσει.

-«Εεεεεεε», ακούω να φωνάζει ο Μιχάλης χωρίς να ξεχωρίζω τι ήθελε να πει.

-«Πήρανε φωτιά», ξαναλέει.

Ξαφνιάστηκα. Τραβάω απότομα ψηλά και το γυρνάω ανάστροφα. Το TF-104 πετούσε ευθεία, αλλά από πίσω του έβγαζε μια τεράστια φλόγα τρεις φορές μακρύτερη από το μήκος του. Τα χρειάστηκα. Δεν το περίμενα. Κάνω πιο δεξιά και παρακολουθώ. Τους βλέπω να βυθίζονται

και φυσικά να κόβουν τελείως τον κινητήρα. Μαύρος καπνός, μπουχός μετά από λίγο διαδέχτηκε τη φωτιά. Τους πιάνω σχεδόν κλειστό σχηματισμό. Ο Μιχάλης ακολουθεί από την άλλη μεριά. Δεν ήξερα τι θα επακολουθούσε.

Σε λίγο, όμως, και ενώ από τα 15.000 έφτασαν στα 5.000 βλέπω να επιταχύνουν σιγά σιγά. Τόση ώρα, ενώ ήμουν δίπλα τους, είχαν το κεφάλι μέσα. Χαμπάρι δεν πήραν για το τι συνέβαινε δίπλα τους. Προσπαθούσαν να καθαρίσουν τον κινητήρα. Μάλλον τον έσβησαν και τον επαννεκίνησαν για να καθαρίσει το compressor stall που τους επέβαλα. Μόλις πήρε ο κινητήρας κοίταξαν και έξω. Με είδαν δίπλα τους να τους κοιτάω θριαμβευτικά. Σίγουρα δεν θα ήθελα να ήμουν στη θέση τους.

Πήραν ένα πολύ καλό μάθημα. Ήμουν τελείως απρόβλεπτος. Σίγουρα δεν θα το ξεχάσουν ποτέ και ούτε θα ξαναπλησιάσουν τόσο κοντά και με αυτό τον τρόπο Έλληνα αεροπόρο. Το πάθημα θα τους γίνει μάθημα.

Τους συνοδεύσαμε μέχρι το FIR. Δεν κουνιόντουσαν καθόλου. Τέλεια υποταγή.

-«Αν σου αρέσει, μπάρμπα Λάμπρο, ξαναπερνά από την Άνδρο. Good luck, my friends», λέω στην κινδύνου για να το ακούσουν και οι προϊστάμενοι' τους που πάντοτε παρακολουθούν από τα επίγεια μέσα υποκλοπών τα συμβαίνοντα σε κάθε διείσδυση και μετά αποχωρώ με εξωτερικό roll. Το ίδιο και ο Μιχάλης από την άλλη.

-«Μου αρέσει ο ιπποτισμός σου. Έκανες ό,τι έκανες και μετά τους συνοδεύεις και μέχρι την εξώπορτα», μου λέει.

-«Έτσι πρέπει να κάνει ο κάθε καλός οικοδεσπότης, έστω και αν οι επισκέπτες είναι ανεπιθύμητοι, Μιχάλη», του απαντώ.

Στη συνέχεια γυρίσαμε για προσγείωση. Είχα ανάμεικτα συναισθήματα. Δεν μπορούσα να προσδιορίσω τι ακριβώς αισθανόμουν για τα όσα προξένησα.

MI>UC;viiUui



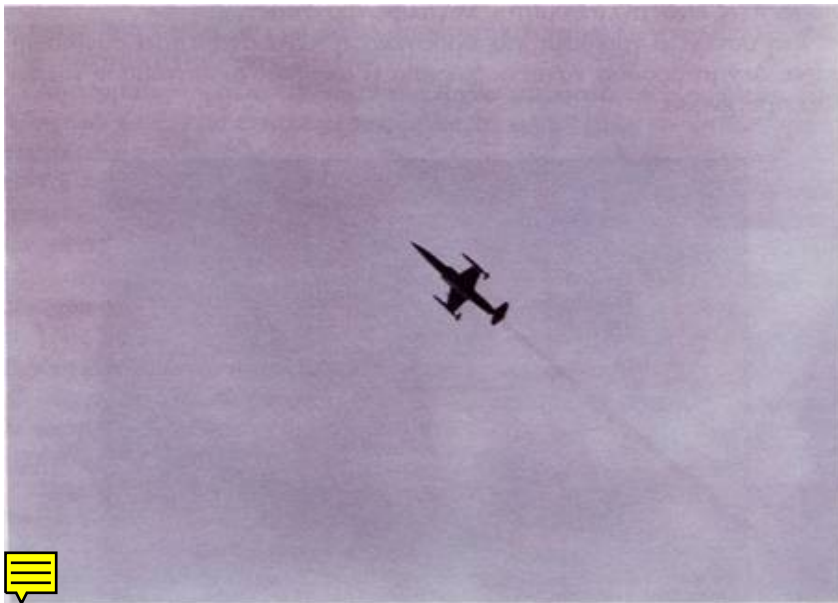
Απλά συνειδητοποιούσα τι αποτέλεσμα είχε η ιδέα μου. Ο αεραγωγός τους πήρε μαζί με τον αέρα και το καύσιμο που τους έλουσα. Έτσι ο αεροσυμπιεστής του είχε αέρα και καύσιμο μαζί. Δηλαδή η συμπίεση του αέρα ζέστανε και το καύσιμο το οποίο ανεφλέγη πριν την ώρα του. Στη συνέχεια το μίγμα αυτό δέχεται και το καύσιμο του θαλάμου καύσης και να η μεγάλη φλόγα, να το compressor stall και οι φλόγες με τους καπνούς.

Για καλή τους τύχη, όμως, και για εφησυχασμό της δικής μου συνείδησης, την ώρα που εισέπνευσαν το δικό μου καύσιμο είχαν λίγα στοιχεία στον κινητήρα. Αλλιώς θα έσκαγε. Και αυτοί, στην καλύτερη περίπτωση, θα έπαιρναν το απογευματινό τους μπάνιο στο Αιγαίο.

Με την προσγείωση παρακάλεσα το Μιχάλη να το σταματήσει εκεί το θέμα. Δεν ήθελα να γίνει θέμα συζήτησης. Πράγματι, έτσι και έκανε.

Ήταν μια απρόβλεπτη βλακεία μου. Σίγουρα, όμως, πέρασε κάποια μηνύματα στους απέναντι.

Σήμερα πιστεύω ότι ήταν τουλάχιστον μια από τις υπερβολές μου, μια από τις νεανικές αεροπορικές τρέλες.



Κυνηγώντας το F-104 για τελευταία φορά στο ΝΑ Αιγαίο

Η

εκπαίδευση στο χώρο που πρόκειται να πολεμήσεις σε πραγματική κατάσταση έχει πολύ μεγάλη σημασία για όλους τους πολεμιστές της παλιάς και της σύγχρονης εποχής. Για μας τους αεροπόρους ίσως είναι ο σημαντικότερος παράγοντας στον τομέα της εκπαίδευσης.

Ο παράγοντας αυτός αποκτά ιδιαίτερη σημασία και βαρύτητα με πολλαπλές ψυχολογικές επιδράσεις, αν είναι και εθνικός χώρος, όπως στην περίπτωση του Αιγαίου.

Ασχετα με τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς για τα 6 - 10 ή 12 ή 200 NM που θεωρούνται κατά τα συμφέροντα και τη δύναμη επιβολής της θέλησης ορισμένων ισχυρών έναντι ασθενέστερων ως εθνικός εναέριος χώρος, στη δικιά μας περίπτωση το Αιγαίο το αισθανόμαστε ένα κομμάτι της ξηράς. Την αυλή του σπιτιού μας, αν θέλετε και η αίσθηση αυτή μας ισχυροποιεί όταν είμαστε εντός αυτής.

Είμαστε οι νοικοκύρηδες και τα αφεντικά. Και τον γνωρίζουμε το χώρο καλύτερα από τον καθένα. Δεν μας σκιάζουν ούτε οι αριθμοί, ούτε η ποιότητα των μέσων. Το Αιγαίο θέλει ψυχή και λεβεντιά και για να το υπερασπιστείς και πολύ περισσότερο να το διεκδικήσεις. Τουλάχιστον στον αέρα αυτό αποδεικνύεται περίτρανα σε κάθε περίπτωση παραβίασης ή παράβασης των φιλόδοξων γειτόνων μας που προς το παρόν παραμένουν απλοί διεκδικητές, χωρίς να έχουν τα βασικά ψυχικά εφόδια για να αποδείξουν ότι είναι σε θέση να πετύχουν αυτό που χρόνια ονειρεύονται.

Θυμάμαι πριν κάμποσα χρόνια, μετά από μια από τις πολλές θερμές περιόδους και ύστερα από κάποιες υπερφίαλες δηλώσεις Τούρκων αξιωματούχων για το χώρο του Αιγαίου κ.λπ., κ.λπ. προέκυψε μια μαζική παραβίαση των φίλων μας. Το μάθημα που πήραν και θα το θυμούνται και θα κλαίνει.

Ήταν πρωί Σαββάτου. Οι πληροφορίες μας έλεγαν ότι κάτι ετοιμάζαν στο Ν.Α. Αιγαίο. Αν και αργία, είχαμε λάβει τα μέτρα μας και την περιμέναμε την εκδρομή τους.

Έμπαιναν πολλοί από δαύτους κατά κύματα και έτρωγαν τα μούτρα τους. Το απόγευμα της ίδιας ημέρας, ήταν η δεύτερη μου απογείωση SCRAMBLE για χάρη τους, βρήκαμε μια τετράδα F-104 που ομολογουμένως ήταν καλά διαβασμένη. Μας ταλαιπώρησαν αρκετά, μέχρι να τους σπάσουμε στα δύο.

Τελικά καταφέραμε από δύο εναντίον τεσσάρων να γίνουμε δύο ομάδες «έναν εναντίον δύο».

Εγώ ανήκα στη δεύτερη ομάδα. Τη νοτιότερη. Κάναμε αρκετές κολο-τούμπες και κύκλους χωρίς να μπορέσουν να κάνουν κάτι σοβαρό, σε αντίθεση με μένα που μου τελείωσε η ταινία του φωτοπολυβόλου.

Το σημαντικότερο, όμως, δεν ήταν αυτό. Το σημαντικό ήταν ότι είχαν απογειωθεί από τη Σύμρνη αυτοί και εμείς από την Κρήτη και λίγο λίγο

φτάσαμε νοτιοανατολικά της Ρόδου.

Σε μια φάση αποχωρίζεται από τη μάχη ένας από αυτούς, ενώ με απασχολούσε απειλητικά ο δεύτερος, μάλλον ο αρχηγός του σχηματισμού τους.

Αφού σιγουρευτήκα ότι ο πρώτος έφυγε προς την Αντάλια -μάλλον είχε ξεμείνει από καύσιμο- ασχολούμαι αποκλειστικά με τον δεύτερο. Αναφέρω και στον αρχηγό του σχηματισμού μου, που ήταν γύρω στα 15 μίλια βορειοδυτικότερα από μένα, την κατάσταση και ακούω με ευχαρίστηση ότι μόλις εξαφανίστηκαν και οι δικοί του και έρχεται να με βοηθήσει.

Του έδωσα την ακριβή μου θέση σύμφωνα με το πλησιέστερο ραδιο-βοήθημα και του ζήτησα να παραμείνει κάτω από τα 5.000 μέχρι να μας εντοπίσει. Εμείς είχαμε εμπλακεί για τα καλά από τα 10-30.000'. Αν και το αεροπλάνο του Τούρκου υστερούσε, ομολογώ ότι ήταν πολύ καλός, αλλά χαμένος στο Αιγαίο. Σε κάποια στιγμή πάει να φύγει και τον προλαβαίνω. Γυρνάει από την άλλη και βάζει μεγάλη βύθιση για να επιταχύνει από αριστερά και προς τα κάτω. Εκεί το αεροπλάνο του ήταν σαφώς υπέρτερο.

Με το που δίνω, όμως, αναφορά της θέσης του σε σχέση με μένα τον τσιμπάει ο Βαγγέλης, ο αρχηγός του σχηματισμού μου και ερχόμενος από βόρεια και χαμηλότερα τον κλείνει άσχημα.

Τότε ο δύστηχος βρέθηκε σε πολύ άσχημη θέση. Για να μας αποφύγει ξεκινάει ένα loop, το οποίο στη συνέχεια το μετέτρεψε σε Imelman. Δηλαδή, ενώ είχε ΒΑ πορεία και πήγαινε να φύγει δεξιά από τη Ρόδο προφανώς προς την Αντάλια, με τη μεγάλη άνοδο που έβαλε και το κυνήγι το δικό μας από πίσω του ακριβώς συνέχισε να τραβά μέχρι το σημείο που είχε ΝΔ πορεία και ήταν ανάστροφα στα 35.000'. Εμείς στα 30.000 και 25.000 τον παρακολουθούσαμε στενά.

Σε κάποια στιγμή κατάλαβε ότι μάλλον πήγαινε προς Κρήτη μεριά και όπως ήταν ανάστροφα το γυρίζει στον ορίζοντα με αριστερή στροφή και βάζει μικρή κλίση και αρκετή βύθιση για να φύγει αποκτώντας μεγάλη ταχύτητα απεμπλεκόμενος από τη μάχη.

Βλέποντας την κίνηση ο Βαγγέλης φωνάζει:

-«Πίσω του με προπορεία».

Πράγματι ήταν η καλύτερη οδηγία για να κυνηγήσεις ένα επιταχυνόμενο σωλήνα, όπως ένα F-104. Αυτός είχε τώρα πορεία ΝΑ τείνουσα προς ανατολική, αλλά εμείς είμαστε και οι δύο αριστερά του με τρία περίπου μίλια διαχωρισμό μεταξύ μας και σε θέση που επιταχύνουμε, αλλά πηγαίναμε ελαφρώς βορειότερα. Έπρεπε, λοιπόν, να φύγει πολύ μπροστά μας, ώστε να του μείνει χρόνος να γυρίσει στη συνέχεια βόρεια.

Συνεχίσαμε κάμποσο έτσι πεισμωμένοι και οι δύο. Θα είμαστε γύρω στα 50-70 μίλια ανατολικά της ΡΩ, όταν βλέπω τα καύσιμα μου και άρχισα να ανησυχώ.

Το αναφέρω στο Βαγγέλη και στο radar που είχαμε τη συνεργασία και με δεξιά στροφή αποχωρώ ανερχόμενος. Ρίχνω τελευταία ματιά στο φί-

λο μας και τον βλέπω γύρω στα 10 μίλια πίσω μου χαμηλότερα να συνεχίζει μέσα στη μουντάδα του απογεύματος και λέω μέσα μου «πρέπει να έχει παραισθήσεις αυτός» και την ίδια στιγμή ακούω το Βαγγέλη να λέει στον ασύρματο:

-«Πού πάει αυτός. Πάει χάθηκε».

Στη συνέχεια αφήνει και αυτός την περιοχή και παρακαλεί το radar να παρακολουθεί το φίλο μας και να μας ενημερώσει για την τύχη του. Μια παγωμάρα μας έπιασε από τότε και τους δύο.

-«Πλάκα στην πλάκα, τον ζορίσαμε και τον κάναμε να πάθει vertigo», μου είπε μετά την προσγείωση.

Μετά από μισή ώρα μάθαμε από το σταθμό του radar ότι ακούστηκε το σήμα εγκατάλειψης του αεροσκάφους. Μείναμε αμίλητοι. Συνεννοηθή-καμε με τις ματιές μας. «Είμαστε εμείς οι κύριοι υπεύθυνοι, ρε Βαγγέλη».

-«Μην το βλέπεις έτσι. Τη δουλειά μας κάναμε, στην περιοχή μας είμαστε, ποιος του είπε να χαθεί. Ας ελπίσουμε ότι θα τον βρουν».

-«Δεν υπάρχει περίπτωση. Βραδιάζει και είναι χειμώνας. Εξάλλου είναι πολύ μακριά από την παραλία της Τουρκίας.

Μάλλον πιο κοντά στην Κύπρο θα είναι τώρα, αν φυσικά κολυμπάει ακόμα».

Την επομένη το πρωί επιστρέψαμε στη μονάδα μας. Η ξαφνική τουρκική αεροπορική άσκηση είχε τελειώσει. Στη συχνότητα κινδύνου, όμως, ακούγαμε μεγάλη δραστηριότητα.

Όπως μας ενημέρωσε ο σταθμός της Ρόδου, 4 πλοία και ελικόπτερα έψαχναν να τον βρουν 50 μίλια ανατολικά της Ρόδου. Πολύ μακριά από το πιθανό σημείο σίγουρα, συλλογίστηκα. Στεναχωρήθηκα πολύ. Έκανα κάποιες σκέψεις επαναφέροντας την εικόνα του Τούρκου στη χτεσινή εμπλοκή.

Έψαχναν στο σημείο που μάλλον περδεύτηκε. Θα πρέπει να έδωσε και αναφορά θέσης τότε και στη συνέχεια είπε ότι πλησιάζει στα παράλια, ενώ απομακρυνόταν από αυτά. Γι' αυτό και ξέμεινε από καύσιμο.

Έπρεπε να είχε μάθει το Αιγαίο ή τουλάχιστον από πού βγαίνει και πού δύει ο ήλιος την εποχή αυτή. Αν ήξερε τουλάχιστον αυτό θα έπαιρνε σωστή κατεύθυνση.

Γενικά, έπρεπε να ξέρει το Αιγαίο. Και αν ήθελε να επιζήσει εκεί, έπρεπε να το γνωρίζει τόσο καλά, όσο εμείς.

Αργησαν πολύ οι φίλοι μας για να επαναλάβουν την ίδια «άσκηση». Στην πραγματικότητα έκαναν πολλά χρόνια. Έκαναν και δύο αεροδρόμια στα παράλια και πήραν και αρκετά άλλα μέτρα για να είναι σε θέση να υποστηρίξουν παρόμοιες καταστάσεις.

Μόνο που ποτέ δεν θα είναι σίγουροι ότι αυτά τους είναι αρκετά.

Η δουλειά θέλει τρόπο, όχι κόπο...

Σ

ε κάθε περίπτωση ο νεαρός αεροπόρος μοχθεί περισσότερο και φυσικά ιδρώνει ανάλογα, χωρίς πάντα να πετυχαίνει το τέλειο αποτέλεσμα. Κάποτε ένας παλιός εκπαιδευτής μου έλεγε κατά τη διάρκεια των βολών: «Γιαννάκη η δουλειά θέλει τρόπο... όχι κόπο». Είχε απόλυτο δίκιο. Η εμπειρία σίγουρα σε κάνει να αισθάνεσαι πιο άνετα και φυσικά να ζορίζεσαι λιγότερο. Ειδικά στην αναχαίτιση, πέραν της εμπειρίας, χρειάζεται και λίγο παραπάνω πονηριά και πρωτοτυπία προκειμένου να ξεγελάσεις ή να αιφνιδιάσεις τον αντίπαλο για λίγα τουλάχιστον δευτερόλεπτα. Όσο χρειάζεται για να επιτύχεις τον αντικειμενικό σκοπό.

Σε ορισμένες περιπτώσεις ισχύει και το γνωστό ρητό «ο σκοπός αγιάζει τα μέσα». Θυμάμαι χαρακτηριστικά μια περίπτωση που πράγματι ήταν δύσκολο να επιτευχθεί ο σκοπός. Ο αντίπαλος ήταν ζόρικος. Αλλά τελικά, η δουλειά έγινε πάλι με... τρόπο.

Ήταν ένα συννεφιασμένο χειμωνιάτικο πρωινό. Δεν θυμάμαι πώς και από πού είχα απογειωθεί. Αυτό που θυμάμαι, όμως, σίγουρα είναι ότι νούμερο δύο είχα το Στέλιο. Νεαρό τότε και άπειρο.

Αποστολή μας να αναχαιτίσουμε δύο ίχνη που πέταγαν στο κεντρικό Αιγαίο.

Τα βρήκαμε σχετικά εύκολα με το radar και με άνεση βρεθήκαμε από πίσω τους σε απόσταση FOX-I (βολή SPARROW).

-«Συνεχίστε για διακριτική αναγνώριση», ήταν η εντολή του σταθμού ελέγχου.

Πλησιάσαμε περισσότερο, κατερχόμενοι. Ήταν ένα ζευγάρι F-16 σε τακτικό σχηματισμό στα 4.000'. Η απόσταση μεταξύ τους ήταν γύρω στα 5.000'.

Δεν περιμέναμε να είναι F-16. Οι Τούρκοι ακόμα δεν είχαν αξιοποιήσει τα πρώτα αεροσκάφη που μόλις είχαν παραλάβει. Αποκλείεται να ήταν τουρκικά. Πραγματικά εκπλαγήκαμε. Προσεγγίζοντας πιο κοντά διακρίναμε το σκούρο χρώμα της USAF,

-«Δύο αμερικάνικα F-16», αναφέρω στον ελέγχοντα σταθμό.

Περίμενα οδηγίες παραμένοντας πίσω τους λίγο ψηλότερα σε τακτικό σχηματισμό με το Στέλιο. Ήταν η πρώτη φορά που έβλεπα στο Αιγαίο F-16. Ήθελα να είμαι προσεκτικός. Πριν τρεις μήνες περίπου είχαν έλθει στην Ελλάδα από μια αμερικάνικη βάση της Ισπανίας μερικά παρόμοια για άσκηση. Ήταν μια άσκηση μεταξύ της ΠΑ και της USAF με σκοπό να εξοικειωθούμε με το συγκεκριμένο τύπο, αφού οι φίλοι μας από απέναντι θα τα αποκτούσαν ωρρίτερα από μας. Είχα την ευκαιρία τότε να γνωρίσω το νέο αυτό τύπο και τις μεγάλες δυνατότητες που είχε, ειδικά στην εναέριο μάχη.

Ήξερα, λοιπόν, τη συγκεκριμένη στιγμή τι είδος αντίπαλο είχα και καταλάβαινα ότι δεν ήταν δυνατόν να το συναγωνιστώ σε ελιγμούς και κλειστή αερομαχία. Πέραν αυτού ήταν ένα συμμαχικό ζευγάρι εντός του

ελληνικού FIR, χωρίς να γνωρίζω το καθεστώς πτήσης και από πού είχε απογειωθεί. Αυτό με προβλημάτισε και περίμενα να δω και τη συμπεριφορά τους.

Σε λίγο ακούγονται νέες οδηγίες.

-«Αρης BLACK, συνεχίστε για κανονική αναχαίτιση».

Κανονική σήμαινε να προσεγγίσουμε πολύ να δούμε τη διαμόρφωση τους, οπλισμό, δεξαμενές κ.λπ., καθώς και τους αριθμούς των.

Επιταχύνουμε και λέω του Στέλιου να συνεχίσει για κανονική αναχαίτιση αναλαμβάνοντας τον μπροστινό του και φυσικά αντίστοιχα εγώ το δικό μου. Μόλις, όμως, αρχίσαμε να προσεγγίζουμε σε απόσταση βολής FOX-II, αρχίζουν και αυτοί να επιταχύνουν και να κατέρχονται χαμηλά. Φτάσαμε γρήγορα, αυτοί στα 1.000' και εμείς στα 1.500 περίπου ακριβώς πίσω τους γύρω στα 5-6.000' πόδια, όταν ξαφνιαστήκαμε από την αντίδραση τους.

Εκεί που τους είχαμε μπροστά, εκτελούν ταυτόχρονα μια εξωτερική από μας (αριστερά-δεξιά) στροφή 360 μοιρών και βρίσκονται αριστερά και δεξιά μας στην ίδια ευθεία. Κατάλαβα ότι η επόμενη κίνηση θα ήταν η εμπλοκή. Ήταν φανερό ότι δεν ήταν διατεθειμένοι να κάτσουν ακίνητοι.

Δεν μπορούσα να συνεχίσω έτσι. Ήμουν από χέρι σε μειονεκτική θέση. Ο Στέλιος καινούργιος κυβερνήτης και το ύψος πολύ μικρό για εμπλοκή με το συγκεκριμένο τύπο.

-«Ακολουθώ», του λέω και τραβάω κατευθείαν ψηλά. Παραμείναμε τακτικό 300' ψηλότερα από αυτούς και πίσω τους, χωρίς να τους απειλούμε. Αναφέρω στο σταθμό ελέγχου ότι αντέδρασαν.

-«Συνεχίσατε για κανονική αναγνώριση. Θέλουμε αριθμό αεροσκάφους», ήταν η επιτακτική οδηγία - εντολή που δεν μπορούσα να την παρακάμψω. Ήταν φανερό ότι μάλλον δεν είχαν υποβάλλει ή δεν το είχαν υποβάλλει σωστά το σχέδιο πτήσης τους στο Αιγαίο.

-«Στέλιο, μείνε πίσω και παρακολούθω», του λέω και επιταχύνω κα-





τερχόμενος για μια δεύτερη προσπάθεια στο δεξιό. Βλέπω ότι ο αριστερός μένει λίγο πίσω και ψηλότερα. Κατάλαβα ότι δεν θα μου την έπεφτε. Προσεγγίζω σχεδόν κάθετα για να πάρω το νούμερο. Το άσχημο με την USAF είναι ότι οι αριθμοί στο συγκεκριμένο τύπο είναι πολύ μικροί και κάτω από το πίσω πηδάλιο. Έτσι σε αναγκάζουν να πας από χαμηλότερα για να τον δεις. Στη δική μου περίπτωση, όμως, αυτός κατέβηκε 300' πόδια, κουνούσε τα φτερά και αντιδρούσε απομακρυνόμενος. Το μόνο που κατάφερα να δω ήταν το σήμα της μοίρας των και τα αρχικά TJ. Ναι, ήμουν σίγουρος ότι ήταν από το Torgjon της Ισπανίας. Από την ίδια μοίρα που είχε φιλοξενήσει και η ΠΑ πριν λίγο καιρό. Ίσως ήταν και οι ίδιοι χειριστές. Αυτή τη φορά, όμως, μάλλον είχαν απογειωθεί από αεροδρόμιο της γείτονας χώρας και δεν ήταν και τόσο φιλικοί.

Αναφέρω και πάλι ότι αντιδρούν και δεν είναι δυνατόν να δω αριθμούς. «Να επιμείνεις. Οποσδήποτε θέλουμε τον αριθμό», ήταν η απάντηση.

Δεν είχα άλλα περιθώρια. Έπρεπε να υλοποιήσω τη διαταγή. Να εττι-

τύχω το σκοπό μου. Από την άλλη αυτοί επ' ουδενί δεν ήταν διατεθειμέ-νοι να με αφήσουν να βάλω σκοπευτικό πάνω τους, αλλά ούτε και να πλησιάσω τόσο κοντά ώστε να δω τα μικρά νούμερα. Ήταν στυγνοί επαγγελματίες.

Τότε αποφάσισα να βρω άλλο τρόπο, να αλλάξω τακτική.

Λέω στο Στέλιο να παραμείνει πίσω και ψηλότερα. Με ένα επιδεικτικό barrel roll ελιγμό τοποθετούμαι ανάμεσα στα δύο F-16 και για λίγο πετώ με την ίδια ταχύτητα. Με βλέπουν σαφώς και οι δύο. Δεν αντιδρούν. Συνεχίζω εφαρμόζοντας κοινές διαδικασίες. Κουνώ τα ποδοστήρια (το κάθετο σταθερό) μερικές φορές (διεθνές σήμα για να πιαστεί κλειστό σχηματισμό το ξένο αεροσκάφος). Ο δεξιά από μένα βλέπω ότι το καταλαβαίνει. Ο αριστερός μένει αργά πίσω και ψηλότερα για να ελέγχει την κατάσταση. Παρά πίσω και ακόμα ψηλότερα ο Στέλιος. Εγώ προσεγγίζω κλειστό. Παραμένει ακίνητος.

«Μάλλον πέτυχα», λέω μέσα μου. Σε λίγο βλέπω το νούμερο, πλησιάζω και άλλο. Είμαι κλειστό σχηματισμό στα 500 πόδια δίπλα τους. Αναφέρω το νούμερο στον ελέγχοντα σταθμό. «Θέλετε τίποτα άλλο;», τους ρωτάω ευχαριστημένος από την τόσο εύκολη τελικά επιτυχία μου.

-«Όχι, να φύγετε», η απάντηση.

-«Βγάζω μάσκα μου για να με δει καλύτερα. Χαιρετάω στρατιωτικά. Χαιρετά και αυτός. Φαίνεται πολύ φιλικότερος τώρα. Χαιρετά και με το χέρι. Σκύβει και κάτι κάνει. Ετοιμαζόμουν να φύγω, όταν βλέπω να μου κολλάει στην καλύπτρα ένα χαρτί. Πλησιάζω πιο κοντά και διαβάζω "GOOD MORNING".

Ήμουν σίγουρος ότι ήταν οι ίδιοι που τους είχαμε φιλοξενήσει. Επιταχύνω, προηγούμαι για λίγο και τραβώ απότομα ψηλά.

-«Όχι απότομα», φωνάζει ο Στέλιος.

-«Τι έγινε», τον ρωτώ.

-«Αποθανάτιζα τη διαδικασία», μου λέει.

Κατάλαβα. Είχε μείνει πίσω από όλους μας και μας κατέγραφε στην κάμερα του φωτοπολυβόλου.

Μόλις προσγειωθήκαμε μου λέει: «Τελικά είχες δίκιο. Ο παλιός είναι αλλιώς».

-«Η δουλειά θέλει τρόπο και όχι κόπο», του λέω.

-«Θα το θυμάμαι», μου απαντά.

Ήταν μια ευχάριστη διαφορετική πτήση...

Σουλτς και νυκτερινή αναχαίτιση

M

ια από τις απλές αλλά παράξενες και ακατανόητες -τη στιγμή της εκτέλεσης- επιχειρησιακές αποστολές που έτυχε να συμμετέχω ήταν και αυτή της συνοδείας του Σουλτς, υπουργού Εξωτερικών, τότε, των Η ΠΑ, αν θυμάμαι καλά, την εποχή που οι Η ΠΑ είχαν τη διένεξη με τη Λιβύη και τον ηγέτη της τον Καντάφι.

Ήταν μια αποστολή που νόμιζα ότι ήταν αρκετά παράλογη και εκτός από τη δεοντολογία της εκπαίδευσης και της επιχειρησιακής νοοτροπίας που είχαμε την εποχή εκείνη. Αργότερα, μετά από δυο ημέρες συγκεκριμένα που έμαθα τη σκοπιμότητα της αποστολής, κατανόησα πλήρως τη μεγάλη επιχειρησιακή αξία.

Ήταν πέντε περίπου λεπτά που είχαμε τελειώσει την υπηρεσία ημερήσιας επιφυλακής και ετοιμαζόμασταν να πάμε για ξεκούραση, για ένα καλό βραδινό, όταν χτύπησε το τηλέφωνο.

Μας είπαν να απογειωθούμε για νυκτερινή αναχαίτιση και συνοδεία εντός δέκα λεπτών. Κοιταζόμασταν και δεν το πιστεύαμε. Ήταν η πρώτη φορά που συνέβαινε τέτοιο πράγμα. Σίγουρα θα ήταν κάτι ξεχωριστό.

Απογειωθήκαμε με πολλά ερωτηματικά. Απογείωση βράδυ από νησί σήμαινε πολλές αλλαγές στη συνέχεια και σίγουρα δεν ήξερες που θα προσγειωθείς.

Απογειωθήκαμε γύρω στις οκτώ και μισή με σχετική άνεση χρόνου. Ο ελέγχων σταθμός μας κατευθύνει στη Χίο στα 18.000'. Ήταν ένα ανέφε-λο φθινοπωρινό βράδυ. Ο ουρανός γεμάτος άστρα και χωρίς φεγγάρι. Κάτω η θάλασσα ήρεμη και τα χιλιάδες φωτάκια των νησιών του Αιγαίου έσμιγαν με τα άστρα του ουρανού και σου δημιουργούσαν την εντύπωση ότι ήσουν κάπου στο διάστημα διασχίζοντας έναν αστερισμό.

Φτάνοντας στη Χίο, αρχίζουν οι συνεχείς οδηγίες. Είχαμε μπει στον αεροδιάδρομο που συνέδεε τη Σμύρνη με την Αθήνα. Ο στόχος που θα αναχαιτίζαμε έφτανε στα όρια του δικού μας FIR.

Τον εντοπίζουμε, τον εγκλωβίζουμε και προσεγγίζουμε πλέον για κανονική αναχαίτιση σύμφωνα με τις νέες εντολές. Ακριβώς στο κόψιμο του FIR αποκτούμε οπτική επαφή.

Προσεγγίζουμε, ενώ ακούμε ξαφνικά και άλλους στη συχνότητα. Άλλους δικούς μας. Ήταν ένα πολιτικό αεροσκάφος, ένα DC-9 μάλλον, που πετούσε στα 28.000' με ταχύτητα 0.95 Mach.

Αναφέρει ο αρχηγός τα στοιχεία του στόχου, το ύψος και την ταχύτητα και ζητά οδηγίες. «Μάλλον θα φύγουμε», σκέφτηκα. «Ό,τι ήταν να κάνουμε, το κάναμε».

-«Νέστωρ RED, αυτός είναι ο στόχος. Συνεχίστε μαζί του συνοδεία σε κλειστό σχηματισμό».

-«Επανάλαβε», ρωτάει ξαφνιασμένα ο Μανώλης, ο αρχηγός μου.

-«Συνεχίστε συνοδεία κλειστό σχηματισμό», λέει ο ελέγχων σταθμός

και βάλτε κώδικα IFF τον τάδε.

Δεν υπήρχε αμφιβολία. Έπρεπε να πιαστούμε κλειστό σχηματισμό. Το ίδιο και το άλλο το ζευγάρι που είχε απογειωθεί για τον ίδιο λόγο. Τέτοιο είδους σχηματισμό συνοδείας κάναμε μόνο σε αρχηγούς κρατών που έρχονταν για επίσημη επίσκεψη στη χώρα. Αλλά αυτό γινόταν ημέρα για να το βλέπουν και οι ίδιοι και οι από κάτω. Τώρα ποιος θα μας έβλεπε;

Δεν έφτανε μόνο το ότι δεν καταλαβαίναμε τη σκοπιμότητα της συνοδείας, αλλά έπρεπε να πετάμε κλειστό σχηματισμό σε τόσο μεγάλο ύψος και διηχητική ταχύτητα που, για να κρατηθούμε, αρκετές φορές έπαιζε η ταχύτητα μας από 0,98 έως 1,1 mach. Τώρα το τι σημαίνει αυτό, το ήξεραν οι κάτοικοι των νησιών μας από κάτω. Γιατί, αν και πετούσαμε ψηλά, σίγουρα θα άκουγαν τους κεραυνούς από το σπάσιμο του ήχου.

Γρήγορα διαπιστώσαμε ότι, ενώ είμαστε και τα πέντε αεροπλάνα μαζί στον αεροδιάδρομο (τέσσερα μαχητικά και το πολιτικό αεροσκάφος του υπουργού) με τον ίδιο κωδικό στο IFF υπήρχε ένα ακόμη ζευγάρι δικό μας στα πέντε περίπου μίλια πιο μπροστά και χαμηλότερα, με την ίδια πορεία.

Έπεσε πολύ ιδρώτας για να κάνουμε κάτι που θα ήταν πολύ εύκολο, αν συνέβαινε χαμηλότερα και στην προβλεπόμενη ταχύτητα. Και φυσικά με το φως της ημέρας.

Τελικά φτάσαμε πάνω από το αεροδρόμιο του Ελληνικού και τον συνοδέψαμε μέχρι την τελική. Στεγνοί από καύσιμο, εμείς προσγειωθήκαμε στο πλησιέστερο αεροδρόμιο. Οι άλλοι γύρισαν στη βάση τους. Εδώ τελείωσε και η νυκτερινή απροσδόκητη αποστολή. Ένα ακόμα προσχεδιασμένο βραδινό γεύμα στο νησί είχε ματαιωθεί. Η απορία, όμως, είχε ριζώσει βαθιά μέσα μας και κανένας δεν μπορούσε να μας το εξηγήσει.

Μετά από δύο ημέρες, εντελώς τυχαία, συνάντησα τον προϊστάμενο του αεροπορικού κέντρου ελέγχου στη Λάρισα. Δεν άντεξα στον πειρασμό. Εξάλλου νομίζω ότι είχα κάθε δικαίωμα να μάθω, αφού ήμουν ένας από τους βασικούς παίκτες εκείνης της βραδινής ομάδας.

Όταν μου εξήγησε έπεσα από τα σύννεφα. Ήταν μια πράγματι πολύ σημαντική αποστολή. Η απόφαση εκτέλεσης της έγινε μετά από πολλές σκέψεις και σχεδιασμό αρκετών συναδέλφων μετά φυσικά από την παροχή πολλών πληροφοριών από το ΥΠΕΞ, την ΕΥΠ και φυσικά από τις αντίστοιχες υπηρεσίες των Η Π Α.

Η αιτιολογία εκτέλεσης δε πολύ απλή. «ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΑ, ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΤΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΣΟΥΛΤΣ ΠΑΘΑΙΝΕ ΚΑΤΙ ΚΑΚΟ ΟΣΟ ΠΕΤΟΥΣΕ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΙΧΕ Η ΕΛΛΑΣ».

Ναι, πράγματι η κατάσταση ήταν πολύ απλή. Υπήρχε η πληροφορία ότι κάπου στο Αιγαίο, σε κάποιο εμπορικό πλοίο, υπήρχε φορτωμένο ένα αντιαεροπορικό σύστημα που σκόπευε να εξαπολύσει πύραυλο ή

πυραύλους εναντίον του αμερικανικού αεροσκάφους επιφέροντας ένα πλήγμα κατά της κυβέρνησης των Η ΠΑ. Πετώντας, λοιπόν, πέντε αεροσκάφη μαζί με το ίδιο μάλιστα IFF μοιραζόμασταν τη πιθανότητα ή μάλλον μειώναμε την πιθανότητα, αφενός εντοπισμού από τους τρομοκράτες του πραγματικού στόχου στο 1/5 και αφετέρου ήταν πολύ δύσκολη η επιτυχής βολή με την ταχύτητα που είχαμε (διηχητική). Χώρια που το άλλο ζευγάρι μπροστά μας έψαχνε για θαλάσσιους στόχους, τους οποίους αποφεύγαμε όλοι μαζί (απόσταση έξω από κάθε δραστικό βεληνεκές των γνωστών SAM).

78

Αυτή, λοιπόν, ήταν μια νυκτερινή αποστολή με κάποιο εθνικό νόημα αλλά και κάποιο ρίσκο για τους συμμετέχοντες.



Οικογενειακές συναθροίσεις στη μοίρα

Π

ολλές φορές, η ρουτίνα της καθημερινότητας σε συνδυασμό με τις υπερβολικές υπηρεσίες του προσωπικού σε μια μοίρα αναχαίτισης στη δεκαετία '80 είχαν σαν αποτέλεσμα την εξουθένωση και την ηθική κατάπτωση όχι μόνο του στρατιωτικού προσωπικού αλλά και των οικογενειών τους.

Δεν ήταν λίγες, λοιπόν, οι περιπτώσεις που μαζευόμαστε ακόμα και μέσα στη μοίρα οικογενειακώς για να σπάσουμε λίγο τη μονοτονία και να εκτονωθούμε, λέγοντας τον καημό μας ο ένας στον άλλο και κυρίως οι γυναίκες μεταξύ τους. Θυμάμαι σε μια από αυτές τις ζεστές συναθροίσεις η Μαρία, μητέρα τριών παιδιών, πήρε το λόγο κατά τη διάρκεια μιας πρόποσης και σοβαρά σοβαρά εξέθεσε την πρόταση της στο Μοίραρχο.

-«Κύριε Μοίραρχε, με όλο το σεβασμό που σας έχουν οι άντρες μας και εμείς, αναγκαστικά, σας ζητώ να με ακούσετε και να με αφήσετε να κάνω μια πρόταση».

-«Ελεύθερα, Μαρία. Εδώ είμαστε μια οικογένεια», απαντά ο Μοίραρχος και κοιτά τη γυναίκα του σαν να της ζητούσε βοήθεια. Αλλά δυστυχώς και η γυναίκα του φωνάζει: «Πέστα, πέστα Μαρία και εγώ μαζί σας».

-«Δεν αντέχουμε τόσες πολλές υπηρεσίες των αντρών μας, κύριε Μοίραρχε. Μια υπηρεσία στη μοίρα, μια στο COC, μια readiness, από την άλλη οι νυκτερινές δυο και τρεις φορές την εβδομάδα, μετά οι απογευματινές πτήσεις και άλλοτε η υπερβολική κούραση του Κώστα με κάνουν να διερωτώμαι αν τελικά έχω άντρα. Πέστε μου έχω; Και αυτό δεν το αντιμετωπίζω μόνο εγώ. Η κατάσταση έχει φτάσει στο απροχώρητο. Απορώ πώς έκανα τα τρία παιδιά μου. Μαθαίνω από την Ελένη και την Ντίνα ότι ροχαλίζει ο άντρας μου. Αυτές το ξέρουν από τους άντρες τους, όπως ξέρω εγώ αντίστοιχα χούγια τους, αφού τις πιο πολλές μέρες το μήνα κοιμούνται μαζί στην υπηρεσία παρά στο σπίτι τους. Και από την άλλη εμείς μόνες μας στο σπίτι για τα παιδιά, μόνες μας για τα ψώνια, μόνες μας για όλα. Είμαστε χειρότερα από τις ζωντοχήρες. ΓΤ αυτό, κύριε Μοίραρχε, δεν ξέρω τι θα κάνετε αλλά θα βάζετε και στη διασπορά που μένουμε εμείς όλες μια ακόμα υπηρεσία».

-«Τι υπηρεσία, ρε Μαρία», ρωτά ο Μοίραρχος με χαμηλό τόνο. Τι άλλο θα μπορούσε να πει. Όλα αυτά ήταν η καθαρή αλήθεια. Ειδικά αυτή η περίοδος ήταν η χειρότερη για τη μοίρα.

-«Να βάζετε κάθε ημέρα έναν Α.Υ.Δ.», λέει σοβαρά σοβαρά και όλες οι γυναίκες ξεσπούν στα γέλια. Αντίθετα εμείς κοιτούσαμε ο ένας τον άλλο, χωρίς να καταλαβαίνουμε τι σημαίνει το ΑΥΔ. Φαίνεται ότι οι γυναίκες μας είχαν έλθει προετοιμασμένες και είχαν μελετήσει το θέμα.

-«Δεν κατάλαβα τι είναι ο ΑΥΔ, Μαρία», ξαναρωτά ο Μοίραρχος.

-«Άντρας Υπηρεσίας Διασποράς. Μάλιστα, και κατά προτίμηση, νεα-

ρος και ανύπαντρος».

Το τι ακολούθησε, δεν λέγεται. Μας έφτιαξε το κέφι για όλη την ημέρα η πρόταση. Μάλιστα, μετά από αυτό, ο Δημήτρης που έβγαζε τις υπηρεσίες συμπλήρωνε στον πίνακα με τις υπηρεσίες για καλαμπούρι την λέξη ΑΥΔ αντί για OFF. Τουλάχιστον στα χαρτιά.

Μια άλλη βραδιά, ήταν Τσικνοπέμπτη, ήμουν υπηρεσία με το Γιάννη. Νυκτερινά readiness. Που σήμαινε καμμία σχέση με το έθιμο. Ο Μοίραρχος, λοιπόν, είχε την ιδέα να γιορτάσουμε την ημέρα στη μοίρα. Πράγματι είχε πολύ κέφι και ωραίους μεζέδες. Κατά τις έντεκα ήρθε και το κέφι. Αρχισαν να πέφτουν και τα πρώτα ζεμπέκια. Για μια στιγμή βλέπω το Γιάννη να φεύγει και να πηγαίνει στο δωμάτιο των σωστικών. Δεν έδωσα σημασία.

Ξαφνικά κάνει στην αίθουσα την εμφάνιση της μια προκλητική χα-νούμισσα με τους φερετζέδες της, με τα χρυσαφικά της, με τα όλα της. Ο Γιάννης, ως συνήθως, έκλεψε και πάλι την παράσταση. Κοιτάχτηκα για λίγο με το Μοίραρχο και κατάλαβα ότι σκεφτόταν το ίδιο. Θα γελούσαμε περισσότερο τώρα. Πάω σε διπλανό τηλέφωνο και μιλάω με τον προϊστάμενο του κέντρου επιχειρήσεων της μονάδας. Πάρε τηλέφωνο σε πέντε λεπτά του λέω και δώσε «ετοιμότητα των δύο».

Ξαναγυρίζω στο χώρο διασκέδασης. Ο Γιάννης, η χανούμισσα, χόρευε πάνω στο τραπέζι επιδεικνύοντας τα κάλλη της. Σε λίγο χτυπάει το κόκκινο τηλέφωνο. Οι πιο πολλοί μούδιασαν, ο Γιάννης κέρωσε πάνω στο τραπέζι για λίγο. Κοιτάει εμένα, το Μοίραρχο και αυτόν που το είχε σηκώσει.

-«Των δύο», φωνάζει ψαρωμένα ο νεαρός Ηρακλής που έτυχε να το σηκώσει. Στην αρχή ο Γιάννης νόμισε ότι ήταν φάρσα. Αλλά βλέποντας το ύφος του Ηρακλή, εμένα να τρέχω και το Μοίραρχο να παίζει σοβαρά το ρόλο του, πηδάει από το τραπέζι, πετάει την περούκα και τρέχει να ντυθεί. Οι μισοί το είχαν πιστέψει ότι ήταν πραγματικό επεισόδιο. Όλοι, όμως, γελούσαν με το θέαμα του Γιάννη που έτρεχε να ντυθεί. Αυτός, όμως, τραβούσε το διάολο του. Είχε βγάλει τα μασκαρέματα και μόλις είχε φορέσει τη φόρμα, όταν βλέπει εμένα να αφήνω την κάσκα και να βγάζω πάλι την αντί g φόρμα μου.

-«Κωλόπαιδο», λέει γελώντας. «Μου την έκανες».

Τα πειράγματα και τα αστεία έδιναν και έπαιρναν. Ξαναγυρίσαμε στην αίθουσα. Η γυναίκα και τα παιδιά του δίπλα του μάζευαν την αποκριάτικη στολή, όταν ξανακτυπά το τηλέφωνο. Κανένας μας δεν έδωσε σημασία σε αυτόν που συζητούσε στο τηλέφωνο μέχρι που φώναζαν το Γιάννη στο τηλέφωνο.

-«Κύριε σμηναγέ, στο τηλέφωνο από το ΚΕΠΙΧ».

-«Βρε, άντε παρατήστε με. Ας είναι όποιος θέλει».

-«Επιμένουν, κύριε Γιάννη. Εσάς θέλουν».

Ο Γιάννης δεν υπήρχε περίπτωση να πάει στο τηλέφωνο. Πήγα εγώ. Αλλωστε εγώ είχα μιλήσει προηγουμένως. Μιλάω με το ΚΕΠΙΧ και μου

λένε να μπούμε σε ετοιμότητα «των δύο». Μάλλον θα απογειωθούμε.

-«Δεν είναι πλάκα, φαντάζομαι», λέω προς επιβεβαίωση.

-«Όχι και έχετε αργήσει», μου απαντά.

-«Καλά φεύγουμε τώρα», του απαντώ. «Δώσε εσύ "των δύο" και εμείς πάμε τώρα».

Χτυπάω κατευθείαν τη σειρήνα και τρέχω πραγματικά. Όλοι στην αίθουσα πάγωσαν. Ακόμη και ο Μοίραρχος ρώτησε: «σοβαρά των δύο;»

-«Ναι και μάλλον θα απογειωθούμε».

Το άκουσαν αυτό όλοι και οι γυναίκες μας. Μόνο τα παιδιά χάρηκαν που θα έβλεπαν την απογείωση. Δεν προλάβαμε να πάμε στα αεροπλάνα και έδωσε εντολή το ΚΕΠΙΧ να απογειωθεί ο Γιάννης μόνο και εγώ STBY. Το καλαμπούρι μας βγήκε ξινό. Ούτε μια ημέρα το χρόνο δεν μπορούμε να διασκεδάσουμε ανέμελα. Φυσικά το γλέντι στις 2:10, μετά την απογείωση του Γιάννη, διεκόπη.

Εγώ, ο Μοίραρχος, ο ΑΕ και δυο τρεις ακόμη περιμέναμε μέχρι τις 4:20 που προσγειώθηκε ο Γιάννης. Τον είχαν στείλει νότια της Ρόδου για να αναχαιτίσει ένα ελικόπτερο του Ναυτικού που πετούσε εκείνη την ώρα χωρίς σχέδιο πτήσης στην περιοχή.

81

Θα θυμόμαστε για πάντα το γλέντι της Τσικνοπέμπτης και τη φάρσα που εξελίχτηκε σε πραγματικό γεγονός. Ο Γιάννης από χανούμισσα που γλεντούσε με την οικογένεια του, κυνηγούσε βραδιάτικα κάποιο χανου-μάκι στο Αιγαίο. Όσο για την οικογένεια του γύρισε πάλι μόνη της στο σπίτι μαζί με τη δικιά μου. Μια ακόμη αφορμή για να διαμαρτύρεται η Μαρία. Και, όπως πάντα, δίκαια.



Υπόθεση Σαχάτι

Ήταν μια περίοδος που, πέραν των προβλημάτων που αντιμετωπίσαμε με τους εξ ανατολών γείτονες και τις πολυάριθμες υπηρεσίες επιφυλακής που επέβαλε η κατάσταση, είχαμε και ιστορίες με τη Λιβύη. Φαντάζομαι ότι ελάχιστοι Έλληνες θα γνωρίζουν ότι την περίοδο που είχε ανακύψει το πρόβλημα μεταξύ Λιβύης & ΗΠΑ, η χώρα αντιμετώπιζε ανάλογο πρόβλημα. Περιμέναμε τρομοκρατικά κτυπήματα ή κάτι χειρότερο. «Φανταστείτε το πολιτικό κόστος σε περίπτωση που πέσει μια βόμβα στην Κρήτη», μας είχε πει τότε ο αρχηγός. Γι' αυτό το λόγο η Κρήτη είχε γίνει αστακός. Αεροπλάνα, αντιαεροπορικά συστήματα και πολεμικά πλοία γύρω από το νησί, έτοιμα να αντιμετωπίσουν κάτι διαφορετικό, κάτι απρόσμενο, κάτι από τα πολλά που δημιουργεί ακόμη και σήμερα η τρέλα ορισμένων.

Αυτή λοιπόν ήταν η κατάσταση τότε. Λείπει, όμως, ο Μάρτης από τη Σαρακοστή; Άλλο τόσο και εγώ από τη δεδομένη κατάσταση.

Η ιστορία ξεκίνησε ξαφνικά ένα βράδυ γύρω στη μία μετά τα μεσάνυχτα. Ήμουν υπηρεσία (νυκτερινή επιφυλακή), όταν μας ειδοποίησαν ότι σε μια ώρα έπρεπε να απογειωθούμε. Προορισμός η Σούδα. Αποστολή άγνωστη.

Πράγματι, γύρω στις τρεις τη νύχτα πετούσα για τη Σούδα. Πολλές φορές είχα πετάξει τέτοια ώρα σε αποστολή. Αυτή τη φορά, όμως, ήταν κάτι το διαφορετικό. Υπήρχε πολλή κυκλοφορία στον αέρα και ο ασύρματος έδιδε την εικόνα ημερήσιας δραστηριότητας. Όλη η κίνηση βέβαια είχε επίκεντρο την Κρήτη.

Μόλις προσγειωθήκαμε στη Σούδα μας είπαν ότι τα αεροπλάνα και εμείς πρέπει να είμαστε έτοιμοι το συντομότερο δυνατόν. Έπρεπε να αναλάβουμε υπηρεσία με το πρώτο φως. Ετοιμότητα «των 5». Αποστολή άγνωστη. Οδηγίες στον αέρα. Στο έδαφος, παντού, Λοκατζήδες φύλαγαν δρομάκια και περάσματα.

Η ψυχολογία μας ήταν λίγο περίεργη, αρκετός εκνευρισμός, άγνωστος ο αντίπαλος.

Αρκετές μέρες πέρασαν χωρίς πολλές επεξηγήσεις. Απογειωθήκαμε αρκετές φορές κάνοντας κανονική αναχαίτιση σε πολιτικά αεροσκάφη. Πηγαίναμε πολύ κοντά, τους παίρναμε και τα νούμερα.

Η κατάσταση αυτή κράτησε πάνω από δυο μήνες. Πηγαينوερχόμαστε στη Σούδα σε εβδομαδιαία βάση για αρκετό καιρό. Ήταν κάτι διαφορετικό με περισσότερο suspense, από αυτό που αντιμετωπίζαμε σε καθημερινή βάση με τους Τούρκους. Τα ερωτηματικά και ο προβληματισμός για το τι θα συνέβαινε στον αέρα ήταν καθημερινά. Καθημερινή επίσης ήταν και η αγωνία για το πώς θα αντιδράσουμε και πώς θα ενεργήσει ο ενδεχόμενος αντίπαλος. Δεν υπήρχαν συγκεκριμένα σχέδια και οδηγίες.

Θυμάμαι χαρακτηριστικά τα όσα μας είπαν αρχικά, τις πρώτες ώρες που αναλάβαμε υπηρεσία. Υπήρχε η πληροφόρηση από τις μυστικές υπηρεσίες ότι η Λιβύη θα επιχειρούσε τρομοκρατική ενέργεια στη χώρα μας. Συγκεκριμένα είχε ζητήσει η Λιβύη να έρθει στη χώρα, δηλαδή στην Αθήνα, για συνομιλίες διαμεσολάβησης με την ελληνική πλευρά αντιπροσωπεία διπλωματών με επικεφαλής τον τότε υπουργό εξωτερικών κ. Σαχάτι. Επειδή φοβόντουσαν εκδήλωση τρομοκρατικής επίθεσης στο αεροδρόμιο του Ελληνικού και ειδικότερα εναντίον της αμερικανικής Μονάδας που φιλοξενείτο τότε σε τμήμα του αεροδρομίου, είπαν στους Λίβυους να έλθουν με ένα μικρό jet αεροσκάφος. Αυτοί από την άλλη επέμεναν να έλθουν με μεγάλο τύπου BOEING.

Επειδή αυτό ενίσχυε τις υποψίες ότι μπορεί στο εσωτερικό του να περιείχε δυνάμεις στιλ Έντεμπε, μας έδωσαν ρητές εντολές να μην επιτρέψουμε σε καμιά περίπτωση την είσοδο στο FIR μεγάλου αεροσκάφους.

Θα το αναγνωρίζαμε, θα βλέπαμε τις διαστάσεις του και στη συνέχεια, αν ήταν μεγάλο, δεν θα το αφήναμε να συνεχίσει. Βέβαια κανένας δεν μας έλεγε τι θα κάναμε αν αρνείτο να συμμορφωθεί με τις οδηγίες και τους διεθνείς κανονισμούς. Θα του ρίχναμε; Θα ρίχναμε σε πολιτικό αεροσκάφος, όπως έκαναν οι Ρώσοι σε ένα αμερικάνικο πολιτικό άφος; Καμμιά σαφής οδηγία. Ίσως στον αέρα, αν είχαν αποφασίσει μέχρι τότε οι αρμόδιοι.

Καταλαβαίνετε λοιπόν τη θέση μας, όταν μάλιστα πολύ υψηλόβαθμος αξιωματικός μας είπε ότι ενδέχεται το εν λόγω πολιτικό αεροσκάφος να συνοδεύεται από μαχητικά αεροσκάφη τύπου MIG. Μάλιστα μας είπαν ότι, σύμφωνα με πληροφορίες, οι πιλότοι των εν λόγω αεροσκαφών δεν ήταν Λίβυοι αλλά μισθοφόροι από άλλο κράτος της ευρύτερης περιοχής. Βέβαια σε σχετική μας ερώτηση μας είπαν ότι αν δεν υπάκουαν στα κε-κανονισμένα και εισήρχοντο άνευ αδείας θα ρίχναμε στα μαχητικά.

Σε περίπτωση βέβαια που η είσοδος ήταν κατά τη διάρκεια της νύκτας, τότε η αποστολή ήταν μεγάλου ρίσκου. Δεν μπορούσαμε να διακρίνουμε μέσα από το radar ποιο είναι το πολιτικό και ποια τα μαχητικά. Τώρα το πώς θα εγκλωβίζαμε το σωστό στόχο ήταν θέμα πιθανότητας και οδηγιών που θα παίρναμε στον αέρα. Ένα ήταν σίγουρο. Δεν ήμαστε διατεθειμένοι να ρίξουμε στα τυφλά. Όλοι ξέραμε να κάνουμε σωστά τη δουλειά μας. Αν πάλι οι συνοδοί έριχναν πρώτοι, τότε θα αναγκαζόμαστε να αμυνθούμε.

Λόγω του φόβου, λοιπόν, της εισόδου και μαχητικών μαζί με το πολιτικό, αναγκάστηκαν οι υπεύθυνοι να μας απογειώνουν συχνά για οπτικό έλεγχο των εισερχομένων αεροσκαφών. Ήθελαν να στείλουν το μήνυμα ότι σε περίπτωση εισόδου λάθρα μαχητικών αεροσκαφών σε κλειστό σχηματισμό, όπως το έκαναν οι Ισραηλινοί κάποτε στους Αιγυπτίους, δεν θα έπιανε το κόλπο.

Έτσι, λοιπόν, η πρόθεση του κ. Σαχάτι να επισκεφθεί την Αθήνα επι-

βάρυνε εμάς με αρκετές υπηρεσίες και φυσικά τον προϋπολογισμό της χώρας με πολλά εκατομμύρια, για τα έξοδα των μετακινήσεων, των πτήσεων κ.λπ.

84

Τα μέτρα, όμως, που ελήφθησαν τότε σίγουρα δούλεψαν αποτρεπτικά. Δεν γνωρίζω το μέγεθος της πιθανότητας πραγματοποίησης των σχεδίων που φαντάζονταν οι μυστικές υπηρεσίες τότε, αλλά σίγουρα δεν σημειώθηκε το παραμικρό.



A

ρκετές φορές, κατά τη διάρκεια των ασκήσεων ή πραγματικών καταστάσεων, γίνονται ορισμένα λάθη που επηρεάζουν φυσικά το αποτέλεσμα.

Σίγουρα τέτοια λάθη γίνονται αφορμή για βελτίωση της εκπαίδευσης, της οργάνωσης, αλλά κυρίως αποτελούν την αφορμή για γέννηση νέων τακτικών.

Θυμάμαι μια κλασική περίπτωση λάθους που συνέβη κάποτε στο Αιγαίο, λάθος, όμως, που σε συνδυασμό με τυχαία γεγονότα δημιούργησε ένα κομφούζιο για μερικά λεπτά στο Βόρειο Αιγαίο και ευτυχώς για τη δική μας περίπτωση η σύγχυση αποδείχτηκε ότι επικρατούσε και στις δυο πλευρές.

Ήταν μια δυσάρεστη κατάσταση που απέδειξε ότι ένα σύστημα αεράμυνας απαιτεί την απόλυτη συνεργασία όλων των μερών και των φορέων με απόλυτο και συνεχή επαγγελματικό τρόπο. Επίσης απέδειξε ότι είναι καλύτερα να χρησιμοποιείς μεθόδους και τακτικές μέσου επιπέδου που μπορούν να αποδώσουν εξίσου καλά όλοι οι παράγοντες, παρά να προσπαθήσεις να εφαρμόσεις κάτι νέο, πιθανόν καλύτερο που, όμως, δεν μπορούν να το υιοθετήσουν είτε λόγω απειρίας, είτε λόγω ελλιπούς ενημέρωσης όλοι οι συμμετέχοντες φορείς. Υπάρχουν δε κρίσιμες καταστάσεις που κάτι τέτοιο μπορεί να έχει ολέθριες συνέπειες. Δυστυχώς το Αιγαίο δεν συγχωρεί τέτοια λάθη. Οι αποστάσεις, η μορφολογία και οι χρόνοι αντίδρασης είναι τέτοιοι που δεν συντελούν στην παροχή μεγάλου χρόνου αντίδρασης και παρατεταμένης διευκρίνισης και από τις δυο πλευρές. Η βύθιση παλαιότερα του τουρκικού πλοίου από δικά τους αεροσκάφη είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα.

Η δική μου εμπειρία, σε μία κατάσταση που δημιουργήθηκε από ελλιπή ενημέρωση κάποιου φορέα και φυσικά από στιγμιαία έλλειψη επαγγελματικής δεοντολογίας κάποιου εμπλεκόμενου που δημιούργησε για πάνω από μισή ώρα μια απερίγραπτη σύγχυση στην περιοχή, αποδεικνύει περίτρανα την ανάγκη της απόλυτης ενημέρωσης όλων των εμπλεκόμενων και μόνο αυτών σε ένα ενεργό σύστημα αεράμυνας.

Η εμπλοκή οποιουδήποτε άλλου που δεν έχει την απαιτούμενη για την περίσταση ακριβή ενημέρωση είναι παρακινδυνευμένη, μπορεί να αποβεί ολέθρια για την επιχείρηση και φυσικά καταστρεπτική όχι μόνο για τον βίο αλλά μπορεί να εκθέσει άδικα ολόκληρο το σύστημα στα μάτια κάποιων που δεν μπορούν να κατανοήσουν τις δυσκολίες του και τις χιλιάδες λεπτομέρειες από τις οποίες εξαρτάται η έκβαση μιας επιχείρησης.

Ήταν Παρασκευή πρωί, όταν φτάσαμε στο νησί για τριήμερη υπηρεσία readiness ως συνήθως. Ο Νο 2 ήταν νέος. Ήταν η πρώτη του υπηρεσία από το νησί. Αυτό με έκανε να είμαι περισσότερο από το προβλεπόμενο τυπικός με όλους τους φορείς που επηρέαζαν την αποστολή μας. «Φύλαγε τα ρούχα σου, για να έχεις τα μισά», σκέφτηκα. Και επειδή ένα

καλοκαιριάτικο Σαββατοκύριακο όλο και κάποια χαλάρωση φέρνει σε αυτούς που δυστυχώς είναι υπηρεσία, ήθελα να φυλάω τα ρούχα μου καλύτερα.

Μόλις φτάσαμε, λοιπόν, και τακτοποιηθήκαμε, έκανα μια πολύ αναλυτική ενημέρωση σε όλους για το πώς θα ενεργήσουμε σε κάθε ενδεχόμενη περίπτωση. Οι εμπλεκόμενοι σε μας θα ήταν οι ίδιοι για όλο το τριήμερο. Οι μόνοι που θα άλλαζαν ήταν οι ελεγκτές αεράμυνας από τον επίγειο σταθμό ελέγχου (radar) του νησιού. Για να μην τους φέρνω λοιπόν κάθε πρωί εκεί για ενημέρωση, ήταν και λίγο μακριά, έγραψα στο κασετόφωνο ό,τι αφορούσε τη συνεργασία με το radar και είπα να ενημερώνονται οι νέοι καθόλο το τριήμερο από αυτή με το κασετόφωνο που υπήρχε στο κέντρο ελέγχου του σταθμού τους.

Ο σχεδιασμός ήταν απλός και μάλλον αποτελεσματικός, όπως έδειχνε το παρελθόν και η εμπειρία μου. Επειδή ήταν η εποχή που οι φίλοι μας από απέναντι άρχισαν να κάνουν παραβάσεις και παραβιάσεις και με F-16 και επειδή εμείς διαθέταμε δεύτερης γενιάς αεροσκάφη για αντιμετώπιση της τυχόν διείσδυσης το συγκεκριμένο τριήμερο από το νησί, επ' ουδενί δεν ήθελα να τους δώσω αφενός την ικανοποίηση της επιτυχίας και αφετέρου να απογοητευτεί ο Τάσος από την πρώτη του επαφή με τον αντίπαλο. Πέραν του ότι τα πράγματα θα ήταν δύσκολα, αναμφίβολα, και για μένα. Έτσι, λοιπόν, οι εντολές μου ήταν σαφείς. Προσέγγιση του αντιπάλου μόνο με σαφές πλεονέκτημα και κάτω από τις οδηγίες του σταθμού ελέγχου. Αν αυτό δεν ήταν εφικτό, τότε, σε απόσταση μέσα από αυτή που ενδείκνυται για τη δεδομένη τακτική που είχαμε επιλέξει, θα πηγαίναμε με πολύ μεγάλη ταχύτητα κατευθείαν head on εκμεταλλευόμενοι την υπεροπλία μας σε βλήματα radar, θα αναφέραμε στην κινδύνου που άκουγαν και τα μεμετάκια τη βολή FOX-I -έτσι για να τους σπάμε τον τσαμπουκά- και θα φεύγαμε μακριά τους ασφαλώς, επανερχόμενοι για νέα βολή αυτού του είδους, χωρίς να τους δίνουμε τη δυνατότητα να μας στριμώξουν σε στροφές, όπου μάλλον θα τους ευχαριστούσαμε.

Επίσης, επειδή είχαμε μάθει τις τακτικές τους, είχαμε πει μόλις διασταυρωθούμε μαζί τους, τη στιγμή που στο radar δεν ξεχωρίζουν οι στόχοι, θα βάζαμε το IFF stby. Το έκαναν και αυτοί αρκετές φορές, δημιουργώντας αρκετούς προβληματισμούς διευκρίνισης στους σταθμούς ελέγχου γύρω από την ταυτότητα του στόχου. Έτσι, επειδή ο δικός μας ελεγκτής ήξερε την τακτική και τον τρόπο που θα ελισσόμαστε στο χώρο, θα είχε πάντα θετική εικόνα της κατάστασης σε αντίθεση με τον αντίπαλο που θα μπερδευόταν σίγουρα. Κατά τ' άλλα είχα πει απόλυτη σιγή ασυρμάτου.

Με το Τάσο είχαμε το δικό μας τρόπο να συνεννοηθούμε. Με το radar μας η ανταπόκριση στις οδηγίες που μας έδινε ήταν ένδειξη λήψης των οδηγιών του. Αν πάλι απαιτούσε απάντηση, τότε το απλό πάτημα του μπουτόν του ασυρμάτου με ανάλογο τρόπο ήταν αρκετό. Δεν ήθελα να

μπλέξω σε περίεργες ασκήσεις ηλεκτρονικών παρεμβολών των φίλων μας με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Αυτές, λοιπόν, σε γενικές γραμμές ήταν οι τακτικές οδηγίες που δόθηκαν και μαγνητοφωνήθηκαν για κάθε χρήση και περίπτωση και συνεχίσαμε τη ρουτίνα του τριήμερου εν υπηρεσία.

Η Παρασκευή κύλησε ήρεμα. Το ίδιο και το πρωινό του Σαββάτου. Απόλυτη ηρεμία το πρωί. Τίποτα δεν προμήνυε τι θα επακολουθούσε.

Ξαφνικά, στις 1:30 περίπου, κτυπά το κόκκινο τηλέφωνο. «Των δύο». Η καθιερωμένη ώρα. Έτσι για να μας σπάνε τα νεύρα και να μη τρώμε ποτέ ζεστό φαγητό. Βέβαια θα μου πείτε ότι και γι' αυτούς ίδια ταλαιπωρία ήταν. Κατά την προσωπική μου άποψη η επιλογή της συγκεκριμένης ώρας φανέρωνε μάλλον σχεδιαστική ακαμψία και προπαρασκευαστική αδυναμία. Φανερώνει μάλλον πολύωρη προετοιμασία, γεγονός που αποδεικνύει τη φτωχή επαγγελματική τους (επιχειρησιακή-οργανω-τική) κατάσταση. Δεν προλαβαίνουμε να μπορούμε καλά καλά στα αεροπλάνα και νέο τηλέφωνο. «Ταχεία απογείωση».

«Τουλάχιστον δεν ήρθε ξαφνικά», σκέφτομαι. «Θα προετοιμάστηκε ψυχολογικά ο Τάσος».

Απογειωθήκαμε κανονικά και 040 στα 30 μίλια. Ο στόχος κατευθείαν μπροστά. Προσεγγίζει με μεγάλη ταχύτητα.

Κατάλαβα. Ήθελαν να μας αιφνιδιάσουν. «Αμ δε! Θα φάνε καλά οι μουνταλάδες μεσημεριάτικα».

87

Κοιτάω προς τη μεριά του Τάσου. Αψογος. Μου κάνει οπτικό σήμα ότι όλα είναι εντάξει. Απαντώ με τον ίδιο τρόπο και επιταχύνουμε ανερχόμενοι. Όλα εξελίσσονταν όπως είχαμε πει στη χτεσινή ενημέρωση. Στα 15 μίλια έχω ήδη εγκλωβίσει έναν από τους δύο. Αυτόν που ήταν αριστερότερα και πίσω.



-«15 miles straight ahead, two thousands lower, overtake 980, FOX-I KILL», ήταν η φωνή του Τάσου στην κινδύνου.

-«Μπράβο, παλικάρι μου. Αμ τι, παίζουμε;» Βεβαία το KILL ήταν εκτός προγράμματος, αλλά τσακίζει τα νεύρα αν το ακούς και ξέρεις ότι είναι για σένα.

-«14 miles five degrees to the left, same level, heading 230 increasing...FOX -I», λέω και εγώ στην κινδύνου, δίνοντας τους να καταλάβουν ότι όχι μόνο σε πραγματική περίπτωση θα ταξίδευαν δυο βλήματα εναντίον τους και τότε τρεχάτε ποδαράκια μου, αλλά ξέραμε και ακριβώς την πορεία τους και ότι είχαν αρχίσει ελιγμό για να μας βάλουν στη μέση.

Αγνοούσαν, όμως, ότι και στο ύψος και στην ταχύτητα (overtake) είχαμε αφαιρέσει κάτι τις. Έτσι, για να τους παρασύρουμε.

Πριν προλάβουν να αποκλίνουν και να πάρουν οδηγίες από το σταθμό εδάφους, τους είχαμε δει. Ήταν πράγματι δύο F-16. Κατευθείαν πάνω τους εμείς και ένα δεύτερο «FOX-II, FOX-II, KILL, KILL» ξανακούστηκε στην κινδύνου. Στη συνέχεια πολλές μπουτονιές από κάτω για τα συγχαρητήρια. Όλα πηγαίνουν ακριβώς όπως τα είχαμε σχεδιάσει. Βάζουμε IFF STBY και απομακρυνόμαστε 20 μίλια για να ξαναγυρίσουμε.

Σε λίγο ακούμε, όμως, στην ίδια συχνότητα άλλη φωνή.

-«STAR BLACK, Η ΕΡΑΤΩ, θα συνεχίσετε μαζί μου συνεργασία».

Ξαφνιάστηκα. Τι ήθελε τώρα το αρχηγείο στη μέση της εμπλοκής να πάρει τον έλεγχο. Αυτό είναι τελείως αντιδεοντολογικό. Φαντάστηκα να έχει ενημερωθεί από το δικό μας ελεγκτή.

Πού να φανταστώ ότι τη στιγμή εκείνη ήταν σε εξέλιξη στο αρχηγείο επίσκεψη της πολιτικής ηγεσίας που συνέπεσε με την πραγματική κατάσταση και κάποιοι ειδήμονες ήθελαν να δείξουν τις ιδιαίτερες τακτικές τους ικανότητες αγνοώντας το τι είχαμε εμείς σχεδιάσει.

Σε κάθε τους οδηγία απαντούσα μόνο με μπουτονιά. Δεν με ρώτησαν για τίποτα, ούτε για το IFF. Υπέθεσα ότι ήξεραν τι έκαναν. Συνεχίσαμε να στρέφουμε αλλά με νέες οδηγίες. Για περιπολία, αυτή τη φορά. Ανεξήγητο. Μάλλον έφυγαν και οι φίλοι μας.

Οικονομικά, λοιπόν, και εμείς ανεβήκαμε ψηλότερα και δώστου πάνω κάτω, Βορρά Νότο με δεξιές στροφές, σύμφωνα με τις οδηγίες. Υπέθεσα ότι τους περιμέναμε να ξαναμπούνε.

Σε λίγο άρχισα να ανησυχώ. Μου μπήκαν ψύλλοι στ' αυτιά. Ήμαστε λίγο ανατολικότερα από τα ανατολικά όρια του FIR. Ακριβώς πάνω από την Ίμβρο.

-«ΕΡΑΤΩ, γνωρίζεις τη θέση μας», ρωτώ σπάζοντας τη σιωπή μας.

-«Σωστόν, συνέχισε», απαντούν με τόση σιγουριά στη φωνή τους που δεν είχα περιθώρια να δείξω την αμφιβολία μου. Υπέθεσα ότι θα ήταν εσκεμμένη η παραμονή μας σε εκείνο το σημείο.

-«Τάσο, τα μάτια σου δεκατέσσερα», λέω στη δικιά μας συχνότητα. Κάτι με έτρωγε.

Οι οδηγίες συνεχίστηκαν. Είχαν περάσει και πάνω από είκοσι λεπτά που πλέον είμαστε ακριβώς στα παράλια, ε και λίγο παρά με'σα. Βε'βαια κάποτε και αυτά τα εδάφη ήταν ελληνικά θα μου πείτε.

Σε λίγο διαπιστώνω ότι στο σύστημα αυτοπροστασίας του αεροσκάφους ξεπρόβαλε μια ανησυχητική ένδειξη. Το αντιαεροπορικό σύστημα ΝΙΚΗ των Τούρκων ενεργοποιήθηκε. Μπράβο αντίδραση. «Αν πάντα χρειάζονται είκοσι λεπτά, είμαστε τυχεροί», σκέφτηκα και τσέκαρα τις ενδείξεις του Τάσου. Και αυτός μια από τα ίδια. Κάτι έπρεπε να κάνουμε. Βάζω στο ραδιοβόηθημα το κανάλι το φίλο μας που στο Αιγαίο πάντα ήταν η καλύτερη πηγή πληροφόρησης για την ακριβή μας θέση.

-«ΕΡΑΤΩ, είμαι radial 355 στα... τόσα από το IZMIR. Με βλέπεις», ρωτάω ανήσυχα. Ήταν η πρώτη φορά που είμαστε τόσο επιθετικοί. Μπράβο μας!

Καμιά απάντηση, όμως. Σιγή ιχθύος. Σε λίγο ακούω το Μένιο, τον ελεγκτή μας από το νησί, να καλεί στην ίδια συχνότητα την ΕΡΑΤΩ. Κατάλαβα αμέσως τι είχε συμβεί. Είχαμε συνεργαστεί πολλές φορές με το Μένιο και ήξερε τα χούγια μου. Χρησιμοποιούσα το Tacan των φίλων μας για να επιβεβαιώσω κάποια δεδομένα ή για άλλους λόγους που γνώριζε πολύ καλά ο Μένιος.

Με το να καλεί μετά την αναφορά μου την ΕΡΑΤΩ στη συχνότητα συνεργασίας, κάτι ήθελε να πει. Όχι φυσικά στην ΕΡΑΤΩ. Αυτό μπορούσε να το πει και τηλεφωνικά. Μάλλον σε μένα ήθελε να περάσει ένα μήνυμα για την ικανότητα διευκρίνησης του προϊστάμενου κλιμακίου.

Σχεδόν άμεσα ήλθε η απάντηση στο ερώτημα μου.

-«STAR BLACK, η ΕΡΑΤΩ».

-«ΠΡΟΒΕΙΤΕ», απαντώ, «αυτή τη φορά δια ζώσης. Πάρτε πορεία 090 στα 40 μίλια ο στόχος»

Ήταν φανερό ότι επρόκειτο περί πλάνης. Όχι μόνο δεν ήξεραν που ήμαστε, αλλά άθελα τους μας έδιναν οδηγίες να πάμε στην Αγκυρα. Αυτό, σε συνδυασμό με τις ενδείξεις στην οθόνη απεικόνισης απειλών, με ανάγκασε να πω στη συχνότητα συνεργασίας απευθυνόμενος στο Τάσο, όχι μόνο για να του δώσω οδηγίες, αλλά για να καταγραφεί και στα κασετόφωνα τόσο στα δικά μας όσο και των σταθμών ελέγχου.

-«STAR BLACK, ΔΥΟ από ΕΝΑ, πάρε πορεία 270 και ταχεία απομάκρυνση προς τα φίλια».

Με τέλεια τακτική στροφή απομακρυνθήκαμε σαν να ήταν πραγματική κατάσταση. Σε ελάχιστο χρόνο είμαστε στο ελληνικό FIR ακολουθώντας πλέον τις δικές μου οδηγίες. Ήταν φανερό ότι είχε επέλθει απόλυτη σύγχυση. Σε λίγο βλέπω δύο στόχους να μας πλησιάζουν. Από τη σιλουέτα τους και μόνο δεν ανησύχησα. Ήταν Mirage. Αυτοί όμως μας προσέγγιζαν σαν να είμαστε μεμέτια.

-«Είναι δικοί μας», ακούω να λένε στον ασύρματο

Μπαίνω στη συχνότητα και, βάζοντας το IFF ON, αναφέρω τη θέση μου αυτή τη φορά από Σκύρο.

Σε λίγα δευτερόλεπτα η κατάσταση είχε ξεδιαλύνει για όλους. Τα τουρκικά F-16 περιπολούσαν ανενόχλητα στο Βόρειο Αιγαίο. Οι δικοί τους μάλλον τα είχαν χαμένα. Εμείς περιπολούσαμε στην Τουρκία. Οι δικοί μας μας πέρασαν για εισβολείς και έστειλαν να μας αναχαιτίσουν! Τα μεμέτια, ανίκανοι να καταλάβουν και αυτοί τα λάθη τους, δεν μπόρεσαν να εκμεταλλευτούν το λάθος μας.

Σε λίγο βρεθήκαμε και οι τέσσερις εναντίον των F-16 που το παρατράβηξαν με την προκλητικότητα τους περιμένοντας να τους προπονήσουμε, ερχόμενοι σε εμπλοκή μαζί τους. Σίγουρα θα ήμαστε εύκολη λεία δύο αεροσκάφη δεύτερης γενιάς εναντίον τους σε κλειστή εμπλοκή.

Σε αυτήν την περίπτωση, όμως, μετά τις βολές που έφαγαν από μας στην αρχή της εισόδου έφαγαν της χρονιάς τους, μη μπορώντας να φύγουν τώρα που είμαστε τέσσερις εναντίον δύο και με λίγα καύσιμα.

Σε λίγα λεπτά έφευγαν με «τιμητική» συνοδεία τετράδας προς τα ανατολικά. Τα καύσιμα τους μάλλον δεν επέτρεπαν την παραμικρή αντίδραση.

«Τέλος καλό, όλα καλά», λέω στον Τάσο που αισθανόταν αγανακτισμένος από την πρώτη του συνεργασία στο Αιγαίο. Ήθελα να ξεπεράσω το γεγονός, χωρίς να ξέρω φυσικά τη μεγάλη έκταση που είχε πάρει το επεισόδιο από τα προϊστάμενα κλιμάκια. Έπεσαν αρκετές ημέρες φυλακή. Ευτυχώς εμείς είχαμε μαγνητοφωνημένες αποδείξεις. Το μάθημα, όμως, ήταν πολύ καλό σε όλους. Από τότε, τουλάχιστον όσο ήμουν στην Αεροπορία, αυτό δεν επαναλήφθηκε.

90

Πάντως παρέμεινε στη μνήμη μου σαν μια άσχημη ανάμνηση και ένα παράδειγμα προς αποφυγή.



Ζώντας με τις αναμνήσεις

Η

ζωή του αεροπόρου αναμφίβολα είναι γεμάτη αναμνήσεις. Γεγονότα δυσάρεστα, ευχάριστα, παράξενα, τυχερά, θαυματουργά. Όλα μαζί συσσωρεύονται και τον κάνουν περισσότερο ονειροπόλο, περισσότερο ευαίσθητο, πιο φιλοσοφημένο και σίγουρα πιο δυνατό σαν χαρακτήρα από ό,τι ήταν, όταν ξεκίνησε στα 18 την καριέρα του.

Θυμάμαι όταν ήμαστε πρωτοετείς Ίκαροι και είχαμε τελειώσει το αεροπλάνο, καμαρώναμε σαν γύφτικα σκερπάνια με το SOLO (την πουλάδα) κατά την προετοιμασία εξόδου. Τότε μας ρωτούσαν οι παλιοί:

-«Είστε αεροπόροι;»

-«Μάλιστα...», απαντούσαμε εμείς με κρυφό χαμόγελο.

-«Σιγά μην είστε αεροπόροι, ρε ψαράδες. Αεροπόροι θα γίνετε μόλις πάρετε τη σύνταξη».

Είκοσι έξι χρόνια αργότερα, την ημέρα που έπαιρνα το εφάπαξ από το Μετοχικό μας ταμείο σαν απόστρατος ταξίαρχος, οικειοθελώς απο-χωρήσας από τις τάξεις της Πολεμικής Αεροπορίας, κατάλαβα πόσο δίκιο είχαν με αυτό που μας έλεγαν.

Σωστός επαγγελματίας είσαι μόνο όταν καταφέρεις να επιζήσεις και να φας τη σύνταξη.

Βγαίνοντας από τις σκάλες του κτιρίου με το φάκελο στο χέρι με έπιασε ένας κόμπος στο λαιμό και δάκρυσα. Το τελευταίο σκαλί του κτιρίου ήταν για μένα η μαρτυρία της επιτυχίας, της επιβίωσης από ένα καθημερινό αγώνα. Έναν αγώνα διαφορετικό από όλων των άλλων, κάθε είδους επαγγελματιών.

Ναι, έκλαψα από συγκίνηση, όπως την πρώτη φορά που έκλαψα νεαρός Ανθυποσμηναγός. Μου πέρασαν σαν αστραπή από το μυαλό πολλά σημαντικά γεγονότα, όπως το πρώτο ατύχημα στη μοίρα.

Τότε ήμουν, δεν ήμουν 30 ημέρες στη μοίρα, με μόλις δέκα επτά ώρες σε πολεμικό τύπο. Και με διέταξε ο Μοίραρχος να πάω στην Αθήνα με φύλλο πορείας. Αποστολή η μεταφορά της σορού του Ηλία, του Σμηνα-γού, που στάθηκε δυο φορές άτυχος. Μια που του έτυχε βλάβη την ώρα της απογείωσης και μια που για ένα ή δύο δευτερόλεπτα δεν πρόφτασε να φουσκώσει το αλεξίπτωτο. Έστειλε εμένα επειδή ήμουν ο πιο νέος στη μοίρα και ο πιο απόμακρος συναισθηματικά συνάδελφος. Αν ήταν όντως έτσι, φαντάζομαι πως θα αισθάνονταν οι υπόλοιποι. Πήγα, όμως, στο ΓΝΑ με το αυτοκίνητο μου που μόλις το είχα πάρει. Υπέγραψα το χαρτί και θέλησα να τον αποχαιρετήσω από κοντά. Με πολλή προσπάθεια και φόβο κοιτούσα από τη χαραμάδα της πόρτας. Μετά την άνοιξα λίγο περισσότερο, τον είδα. Αγέρωχος και λεβέντης, ξαπλωμένος στο μάρμαρο, τυλιγμένος με το σεντόνι, πριν τους παραδώσω τη στολή. «Δεν είχε τίποτα», σκέφτηκα, «παρά λίγους μώλωπες». Όταν, όμως, πλησίασα και αντίκρισα και την άλλη όψη του προσώπου, που στην ουσία έλλειπε, μετάνιωσα που κοίταξα. Έκλαψα πολύ. Το βουβό

κλάμα είναι το χειρότερο. Ίσως για τον πατέρα μου να έκλαψα λιγότερο. Δεν μπορώ ακόμα να εξηγήσω το γιατί.

Στη συνέχεια μπήκα στο αυτοκίνητο, την ώρα που τον έβαζαν στη νεκροφόρα. Έκλεισε η πόρτα και νόμισα ότι ξεκίνησαν. Ξεκίνησα και εγώ. Σταμάτησα απότομα χιλιοστά πίσω της. Από κεί και πέρα κάναμε τριακόσια και χιλιόμετρα. Δεν κατάλαβα τι έκανα. Μόνος μου ακολουθούσα τελείως μηχανικά από πίσω. Μπροστά, η σορός με τη γαλανόλευκη. Πίσω, ο Νο δύο του Ηλία εκτελούσε την εντολή του Μοιράρχου.

Ήταν το πρώτο μου συναισθηματικό σοκ. Δυστυχώς ακολούθησαν και άλλα. Συμμαθητών μου και μικρότερων και μεγαλύτερων και μαθητών μου. Όλες οι περιπτώσεις συνοδεύονταν από αφόρητη πίκρα για την ατυχία τους και τη μοίρα του αεροπόρου. Τη μοίρα να κλαίει τους συναδέλφους του. Όχι να σκοτώνεται. Ποτέ δεν πίστεψα ότι θα σκοτωθώ. Ίσως το ένστικτο, ίσως δεν ξέρω τι. Ο φόβος υπήρχε πάντα, χωρίς όμως αυτό να μειώνει τις τάσεις μου για ριψοκίνδυνο παιχνίδι. Αλλωστε αυτό ήταν και η μαγεία του αέρα. Συνέχισα να περπατώ και διαρκώς περνούσαν από τη σκέψη μου διάφορα γεγονότα. Τα πιο πολλά άσχημα, αλλά με ευχαριστούσε να τα σκέφτομαι.

Θυμήθηκα τις δύσκολες και ατελείωτες ημέρες στη Σούδα. Χριστούγεννα. Βρεθήκαμε ξαφνικά ένα βράδυ σε ένα VAN και μείναμε πάνω από δεκαπέντε ημέρες χωρίς δευτερο εσώρουχο. Το βράδυ το πλέναμε και φορούσαμε σκέτη τη φόρμα μέχρι να στεγνώσει και τα χαράματα το ξαναφορούσαμε. Όλοι ψώνιζαν δώρα για τις οικογένειες τους και εγώ παρακαλούσα τηλεφωνικά κάποιο συνάδελφο να πάρει το μισθό από το γραφείο οικονομικού και να τον δώσει στη γυναίκα μου για να ψωνίσει.

Θυμήθηκα τον Οδυσσέα που πετούσαμε μαζί σε μια άσκηση παρατεταμένων επιχειρήσεων, την πέμπτη μας πτήση εκείνη την ημέρα. Γυρνούσαμε από τη Ρόδο γύρω στις τέσσερις τα ξημερώματα (είχαμε ξεκινήσει από το πρωί της προηγούμενης), όταν κάπου στην Τρίπολη είδα το MASTER CAUTION και αφού τον ειδοποίησα μου είπε να μην ανησυχώ. Είχε βάλει τον αυτόματο πιλότο, αλλά ξαφνικά έγειρε πάνω στο χειριστήριο και κοιμήθηκε. Λίγο αργότερα μου φώναξε αυτός για τον ίδιο λόγο. Τότε είχα κοιμηθεί εγώ.

Θυμήθηκα μια άλλη ημέρα, ένα Σάββατο πρωί που γυρίσαμε από άσκηση «Παρμενίων» και πέσαμε για ύπνο με το Γιώργο στο δωμάτιο του σπιτιού μου και μας ξύπνησαν το απόγευμα της Κυριακής.

Θυμήθηκα τις σφαλιάρες που έφαγα στο πρώτο μου SOLO στο Τα-τόϊ και τις συνέκρινα με τα καψόνια που μου έκαναν στο γάμο μου οι συμμαθητές μου, για να βγάλουν το άχτι τους από τις φάρσες που τους έκανα μερικές φορές μέσα στη Σχολή.

Θυμήθηκα ένα απόγευμα που γυρνούσα για προσγείωση και κάπου πριν την παραλία και τη σπασμένη νέφωση είδα το φαινόμενο του σι-φονισμού και δεν το πίστευα στα μάτια μου. Η απέραντη ομορφιά του



με μάγεψε και πήγαινα όλο και πιο κοντά. Θυμάμαι που προσπάθησα να το αγγίξω με το δεξι' φτερό, όταν ε'νιωσα ότι τράκαρα σε τοίχο και έφυγα απότομα γλιτώνοντας το μοιραίο.

Τέλος μου ήρθαν στη μνήμη απερίγραπτες εικόνες μοναδικής ομορφιάς του ηλιοβασιλέματος στην Κέρκυρα και στην Κεφαλονιά, καθώς αντίστοιχες της ανατολής του ήλιου πάνω από τη Χίο και τη Ρόδο. Εικόνες που χάξευα στις πτήσεις λυκαυγούς πάνω από το Αιγαίο. Αυτά δεν θα τα ξαναδώ ποτέ. Μόνο στον κινηματογράφο.

Σίγουρα, όμως, θα τις βλέπω αρκετά βράδια που δεν θα με πιάνει ο ύπνος και θα σκέπτομαι ότι έζησα πολύ έντονα ένα μεγάλο μέρος της ζωής μου. Σωματικά και κυρίως πνευματικά έφτασα πολλές φορές στα άκρα. Γεύτηκα όλων των ειδών τα συναισθήματα. Είμαι σχεδόν απόλυτα ευχαριστημένος.

Λέω σχεδόν και όχι σκέτο το απόλυτα, γιατί έχω μέσα μου ένα και μεγάλο ερωτηματικό που ακόμα δεν το έχω απαντήσει. Ίσως το απαντήσω αργότερα, ίσως ποτέ. Το ερωτηματικό αυτό έχει να κάνει με τη συμπεριφορά μου και τις προσωπικές μου σχέσεις με τη γυναίκα και τα παιδιά μου. Πράγματι είναι κάτι που πολλές φορές με προβληματίζει. Έχω τρία πολύ καλά παιδιά. Δεν παραπονιέμαι για το χαρακτήρα τους ή τις μέχρι σήμερα επιδόσεις τους στο σχολείο και στη ζωή. Τα πήγαν

μέχρι σήμερα περίφημα. Εγώ, όμως, σαν πατέρας τι προσέφερα σε αυτά τα παιδιά; Πόσο πολύ τους έλλειψα, πόσο λίγος στάθηκα δίπλα τους όταν με είχαν πραγματικά ανάγκη; Δυστυχώς ελάχιστες φορέ'ς τα έσφιξα μικρά στην αγκαλιά μου. Πάντα τα έβλεπα ή κοιμισμένα ή για λίγο χρόνο. Γι' αυτά η μαμά ήταν και μπαμπάς. Ο πραγματικός πατέρας που λάτρευαν και αγαπούσαν τα παιδιά ήταν τον περισσότερο χρόνο σκιά και τις πιο πολλές φορές έσφιγγαν τα προσωπικά του είδη στα χέρια τους αντί την αφεντιά μου. Τα είδη πτήσης, φωτογραφίες μου δίπλα στο αεροπλάνο ή η παλιά κάσκα, το φουλάρι, το δίκοχο ήταν τα πιο αγαπητά τους παιχνίδια. Πάντα χαιρετούσαν τον ουρανό και έλεγαν «γεια σου μπαμπά». Όποιο αεροπλάνο και αν περνούσε από τη διασπορά που μέναμε ήταν σίγουρα μέσα ο πατέρας τους που τους κοιτούσε από ψηλά.

Όταν μεγάλωσαν, ούτε που το κατάλαβα, συνειδητοποίησα ότι μπορεί η αεροπορία να μου έδωσε τα πάντα με απλοχεριά, αλλά μου στέρησε την οικογένεια και τις χαρές της. Χαρές που δυστυχώς δεν αναπληρώνονται τώρα που έγινα συνταξιούχος. Αυτό, λοιπόν, το τίμημα του επαγγέλματος δεν ξέρω αν άξιζε τον κόπο τόσων θυσιών.

Θα προσπαθήσω να αναπληρώσω το κενό σαν παππούς, παίζοντας με τα εγγονάκια όσο δεν έπαιξα με τα πραγματικά μου παιδιά, όπως μου είπε ένας άλλος συνάδελφος.

Ένας λόγος που αποφάσισα να βγω στη σύνταξη σχετικά νωρίς ήταν και οι τύψεις μου για το κενό που προκάλεσα στην οικογένεια αλλά κυρίως στη γυναίκα μου, που προσέφερε πολύ περισσότερα από κάθε κοινή σύζυγο.

Είναι απόλυτα σίγουρο ότι πίσω από ένα καλό αεροπόρο, συνταξιούχο εννοώ, κρύβεται μια θαυμάσια γυναικεία ύπαρξη που η αεροπορία της οφείλει πολύ περισσότερα από όσα στον άνδρα της. Αυτή την αλήθεια δυστυχώς την κατανοούν απόλυτα μόνο όσοι έχουν διατελέσει αεροπόροι.

Και πάντα μέσα στις σκέψεις και στις αναμνήσεις του αεροπορικού μου βίου θα υπάρχουν φωλιασμένες και οι τύψεις για κάτι ωραίο που πέρασε και δεν το χάρηκα όσο έπρεπε. Κυρίως, που δεν βοήθησα να γίνει και με τη δική μου φροντίδα αυτό που τελικά έγινε.

