

Εγκατάλειψη μαχητικού αεροσκάφους F-84F Thunderstreak, λόγω ανάστροφης περιδίνησης.

Posted [December 13, 2009](#)

(Ζωντανή αφήγηση από το χειριστή)

Ήταν 29 Ιουλίου του 1959, όταν ο Ανθυποσμηναγός Ευθύμιος Φλέσσας του Κωνσταντίνου έλαβε την διαταγή από τον Αξιωματικό επιχειρήσεων της 335 Μοίρας Διώξεως Βομβαρδισμού, Σμηναγό Ραβαζούλα, να εκτελέσει δοκιμαστική πτήση στο υπ' αριθμόν 944 **F-84F** αεροσκάφος της 111 Πτέρυγας Μάχης που είχε μετασταθμεύσει στην Λάρισα. Ήταν η ώρα περίπου 13:30 και στη Λάρισα και η θερμοκρασία προσέγγιζε τους 38 βαθμούς Κελσίου.

Ο νεαρός Ανθυποσμηναγός πολύ ενωρίς με το εγερτήριο σάλπιγμα, ξεπετάχτηκε από το κρεβάτι του, στα δωμάτια των εργένηδων αξιωματικών όπου συγκατοικούσε μαζί με τους αείμνηστους Υποσμηναγό Αχιλλέα Τζελίλη και Ανθυποσμηναγό Θεόδωρο Αγιασοφίτη, για την πρωινή επιθεώρηση των σμηνιτών της 335 ΜΔΒ και την εν συνεχεία οδήγησή τους στο εστιατόριο(που ήταν τότε σε σκηνή) για να πάρουν το πρωινό τους.

Μετά το πρωινό, ο κάθε σμηνίτης πήγε στο πόστο του, άλλοι στην πίστα, άλλοι στα μαγειρεία για αγγαρεία και άλλοι για σκοπιά. Στη 335 ΜΔΒ εκείνη την ημέρα δεν υπήρχαν άλλοι αξιωματικοί διότι είχαν πάρει την καλοκαιρινή τους άδεια. Μόνο ο Φλέσσας με τον αξιωματικό Επιχειρήσεων Σμηναγό Φώτη Ραβαζούλα είχαν μείνει. Ο Φλέσσας ήταν απόφοιτος της Σχολής Αεροπορίας/ Ε.Κ.Ε.Χ. (Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών) και επρόκειτο να μονιμοποιηθεί και αυτός ήταν ένας επί πλέον λόγος που είχε πολλές υπευθυνότητες στη Μοίρα. Ήταν προσωπάρχης, βοηθός αξιωματικού ασφαλείας πτήσεων και ετοιμοπόλεμος πιλότος, καθήκοντα τα οποία εκτελούσε με πολύ ζήλο για να συμβάλλει και αυτός, ώστε η μικρή τότε Αεροπορία μας να μπορέσει αναπτυχθεί μέσα στα πλαίσια του ΝΑΤΟ (North Atlantic Treaty Organization).

Μετά τις πρωινές ενέργειες με του σμηνίτες, ο Φλέσσας πήγε στον Πύργο ελέγχου για να κατευθύνει τις τοπικές πτήσεις και κατά τις 12:00 πήγε στο λεγόμενο "conduct car" για να αλλάξει στη «βάρδια» τον προηγούμενο πιλότο. Περίπου στις 13:30 επέστρεψε πάλι στο γραφείο επιχειρήσεων της Μοίρα, όπου μόνος του ήταν ο Σγός Ραβαζούλας. Πηγαίνοντας προς το κυλικείο για να πάρει ένα αναψυκτικό (γκαζόζα), πέρασε μπροστά από το γραφείο του Σμηναγού ο οποίος τον κάλεσε μέσα και του είπε «Ρε Φλέσσα έχουμε προγραμματίσει μία δοκιμαστική πτήση σήμερα και πρέπει να την βγάλουμε. Όπως βλέπεις όμως δεν έχει μείνει κανένας. Δεν την πας να τελειώνουμε για σήμερα.»

Ο Φλέσσας, ο οποίος δεν έλεγε ποτέ όχι σε κανέναν, κούνησε καταφατικά το κεφάλι και του είπε ένα μεγάλο «ΝΑΙ». Πήρε στα χέρια του τη διαταγή και τα απαιτούμενα έντυπα της δοκιμής και κατευθύνθηκε προς το δωμάτιο των αλεξιπτώτων για να

πάρει το αλεξίπτωτό του και τη σωσίβιο βάρκα και να πάει στη πίστα για την απογείωση. Όταν όμως έφτασε εκεί διαπίστωσε ότι το αλεξίπτωτό του δεν ήταν κρεμασμένο στη συνηθισμένη θέση, με την πινακίδα που έφερε το όνομά του, αλλά η θέση ήταν κενή με ένα σημείωμα «προς επιθεώρηση».

Αυτόματα πήγε στη διπλανή θέση, όπου ήταν το αλεξίπτωτο του συμμαθητή του Γιώργη Χαραλαμπόπουλου (μακαρίτης και αυτός) και πήρε το δικό του. Όπως όμως ήταν βιαστικός, διότι η ώρα περνούσε, δεν ρύθμισε τις ζώνες του αλεξίπτωτου στα μέτρα του αλλά το έβαλε όπως ήταν. Όποιος γνώριζε το Γιώργο, αυτός ήταν κοντός και αδύνατος μπροστά στον Φλέσσα που πάντοτε ήταν «χοντρούλης». Η ρύθμιση λοιπόν των ζωνών του αλεξίπτωτου είχε πολύ ζωτική σημασία, την οποία ο Φλέσσας, βιαστικός όπως ήταν, την αγνόησε, πράγμα το οποίο θα προβεί μοιραίον, όπως θα δούμε αργότερα.

Βιαστικός λοιπόν παίρνει το αυτοκίνητο «Πικ απ» της μοίρας και κατευθύνθηκε στη θέση όπου το 944 αεροσκάφος ήταν παρκαρισμένο, με δύο μηχανικούς υπόλογους να περιμένουν δίπλα από αυτό. Ο ένας ήταν ο Σμηνίας μηχανικός Γιώργης Ντούφας από την Ζαχάρω Ολυμπίας, πατριώτης και γνωστός του Φλέσσα. Ο άλλος ήταν κάποιος σμηνίτης που δεν έμαθα ποτέ το όνομά του. Όταν ο Φλέσσας, μετά την εξωτερική επιθεώρηση, πλησίασε το αεροσκάφος και ετοιμαζόταν να ανέβει στη σκάλα για να μπει στη θέση του πιλότου, ο Γιώργης είπε στον πιλότο. «Κύριε Φλέσσα, πρόσεξέ το αυτό, ξέρεις το είχαμε στο υπόστεγο για πολύ καιρό και έχουν γίνει πολλές μετατροπές». Και ο Φλέσσας του απάντησε. «Ε καλά ρε Γιώργη το πολύ-πολύ να το εγκαταλείψω».

Από εκεί και πέρα τα πράγματα εξελίχθηκαν κανονικά, τροχοδρόμηση στο διάδρομο 08R, δοκιμή κινητήρα με στοιχεία μεγίστης απόδοσης, άδεια απογείωσης από το πύργο ελέγχου, απογείωση, ανάρτηση σκέλους προσγειώσεως και κατευθείαν άνοδο με στροφή δεξιά μετά τα 500 πόδια ύψος για την περιοχή δοκιμής που ήταν δίπλα από τη λίμνη Κάρλα, την οποία αργότερα αποξέραναν.

Ανεβαίνοντας πάντοτε ο Φλέσσας κατέγραφε στο ειδικό έντυπο τα στοιχεία του κινητήρα, θερμοκρασίες, πιέσεις κλπ., απαιτούμενα στοιχεία για τους μηχανικούς. Προτού καλά-καλά να καταλάβει έφθασε σε μεγάλο ύψος, το υψόμετρο έδειχνε 44,000 πόδια και τότε άρχισε να ελαττώνει στοιχεία πίζοντας το μοχλό ισχύος προς τα πίσω και ταυτόχρονα κάνοντας στροφή δεξιά για να φτάσει πάνω από το αεροδρόμιο. Η πτήση ήταν ολιγόλεπτος επειδή ακριβώς ήταν δοκιμαστική.

Εκείνη τη στιγμή κοιτάζοντας τα όργανα είδε το κίτρινο φωτάκι, το υπ' αριθμόν 7 στο διάγραμμα, να είναι αναμμένο και ανησύχησε πολύ διότι αυτό σημαίνει υπερθέρμανση του κινητήρα. Προτού συνέλθει από τη λαχτάρα του, ευθύς αμέσως το κίτρινο φωτάκι έγινε κόκκινο, που σημαίνει ότι τώρα πλέον ο κινητήρας έχει πιάσει φωτιά. Επικράτησε πανικός και προσπαθώντας να καταλάβει τι συμβαίνει άκουσε μια έκρηξη στο πίσω μέρος της ατράκτου, τα πηδάλια να παγώνουν, όπως λέγεται στη αεροπορική ορολογία, το αεροπλάνο να πέφτει σε δεξιά ανάστροφη περιδίνηση και ν' αρχίζει να βιδώνει προς το έδαφος. Εκείνη τη στιγμή μπαίνει σε εφαρμογή η διαδικασία ανάγκης εγκατάλειψης (μία διαδικασία που όλοι οι χειριστές την είχαμε μελετήσει προσεκτικά και που ακόμα και σήμερα την κρατάω για ενθύμιο μεταφρασμένη στα Ελληνικά από το Αγγλικό εγχειρίδιο πτήσεως του **F-84F**) του αεροσκάφους διότι τα πηδάλια πλέον δεν λειτουργούσαν και από περιδίνηση σε

μεγάλο ύψος το F-84F δεν βγαίνει ποτέ. Κανένας πιλότος δεν έχει διασωθεί για να μας διηγηθεί τον τρόπο εξόδου από τέτοιου είδους περιδίνηση.

Από εκεί και πέρα τα πράγματα έγιναν περισσότερο αυτόματα. Ο πιλότος κόλλησε τα πόδια του στο κάθισμα, τράβηξε το μοχλό εκτίναξης, αριθ. 6 στο διάγραμμα του καθίσματος του πιλότου και μέσω της καλύπτρας βρέθηκε δεμένος στο κάθισμά του έξω από το αεροπλάνο πέφτοντας με τούμπες προς τα κάτω. Η κάσκα του εξαφανίστηκε μαζί με τη φιάλη οξυγόνου ανάγκης, είχε τρομερούς πόνους και έβλεπε αστράκια στο ορίζοντα αισθανόμενος ότι σύντομα θα λιποθυμήσει. Αμέσως θυμήθηκε το συγκάτοικό του τον Αχιλλέα τον Τζελίλη, που του είχε κάνει τη κηδεία του με το άγημα της Αεροπορίας στο χωριό του κοντά στο Κιλκίς, πριν δύο εβδομάδες. Δεν βρέθηκε η σωρός του υπόψη χειριστή και μέσα στο φέρετρο είχε τοποθετηθεί μόνο η στολή του και μερικά βαρίδια.

Το να ανοίξει κανείς το αλεξίπτωτο σε μεγάλο ύψος είναι καθαρή αυτοκτονία, αλλά λόγω των τραυμάτων του ο πιλότος Φλέσσας αποφάσισε να το ανοίξει «για να βρουν τη σωρό του και να του κάνουν καλή κηδεία και όχι όπως του φίλου του Αχιλλέα». Αυτή η λογική κυριάρχησε στη σκέψη του και ευτυχώς η ενέργειά του αυτή τον έσωσε από βέβαιο θάνατο.

Λύθηκε λοιπόν από το κάθισμά του, το κλότσησε προς τα πίσω και τράβηξε τη D λαβή του αλεξιπτώτου.

Σε μια στιγμή έριξε μια ματιά προς τα δεξιά του και είδε μία φλεγόμενη μάζα να καρφώνεται στο το έδαφος. Δεν πρόλαβε καλά-καλά να το ανοίξει και τα πάντα μαύρισαν γύρω του. Είχε πλέον λιποθυμήσει και έπεφτε με μεγάλη ταχύτητα στο έδαφος. Από εκεί και πέρα δεν θυμάται τίποτα παρά μόνο μετά από 8 ημέρες αισθάνθηκε να είναι κρεμασμένος στο λαιμό μιας χοάνης που κρεμόταν στο χεῖλος του Άδη. Το κεφάλι του ήταν μέσα στο χωνί, τα πόδια του κρεμιόνταν προς τα κάτω στον αέρα, έβλεπε μία μεγάλη πεδιάδα από κάτω και πολλές ανθρώπινες φωνές να τον καλούν να κατέβει. Εκείνη τη στιγμή κάποιος τον τράβηξε βίαια προς τα πάνω και άρχισε να φωνάζει δυνατά. Είχε γλυτώσει τον θάνατο αλλά οι περιπέτειες συνεχίζονται.

Σημειωτέον ότι τότε δεν υπήρχαν αυτόματα αλεξίπτωτα στην Υπηρεσία. Τα καινούργια αυτόματα αλεξίπτωτα ανοίγουν βάσει βαρομετρικού υψομέτρου αυτόματα και είχαν μεν παραληφθεί, αλλά δεν τα είχαν δώσει ακόμη στους χειριστές. Μετά από αυτό το ατύχημα όλοι οι χειριστές παρέδωσαν τα παλαιά τους αλεξίπτωτα και πήραν τα καινούργια. Αν Ο Φλέσσας το είχε πάρει ενωρίτερα δεν θα είχε όλα τα προβλήματα που έπαθε.

Βρισκόταν στο 401 Στρατιωτικό νοσοκομείο στη Λάρισα. Τον είχαν βάλει στο γύψο διότι έπαθε πολλά κατάγματα κατά την εκτίναξη και κατά την προσγείωση, όπως έμαθε αργότερα.

Του έκαναν μεταγγίσεις αίματος αλλά το αίμα ξανάβγαινε από το τραύμα που είχε στη δεξιά κλείδωση στη ρίζα του μηρού. Όταν άνοιξε το αλεξίπτωτο στο μεγάλο ύψος, επειδή οι ζώνες του δεν είχαν ρυθμιστεί στο σώμα του Φλέσσα, διότι το αλεξίπτωτο όπως είπαμε ήταν του μακαρίτη του Χρονόπουλου, δημιουργήθηκε ροπή επειδή η μία ζώνη ήταν πολύ σφικτή και η άλλη χαλαρή με αποτέλεσμα η δεξιά ζώνη

(που ήταν ποιο σφικτή) να κόψη το πόδι στη βάση του και να εισχωρήσει μέχρι το Ιστιαίο οστό με συνέπεια να αρχίσει μεγάλη αιμορραγία.

Όταν οι στρατιωτικοί γιατροί τον ξάπλωσαν στο χειρουργικό τραπέζι, το τραύμα φαινόταν επιφανειακό και έτσι έραψαν το τραύμα εξωτερικά και άρχισαν τη μετάγγιση αίματος. Οι φλέβες όμως και οι αρτηρίες ήταν κομμένες με αποτέλεσμα να συνεχίζεται η αιμορραγία και ο μηρός να εξοντώνεται. Έκαναν συμβούλιο και γνωμάτευσαν ότι έχει πάθει γάγγραινα και ότι πρέπει να το κόψουν το δεξί πόδι από τη ρίζα του.

Κατά καλή τύχη του Φλέσσα στο νοσοκομείο βρέθηκε ο υπασπιστής της 111 Σμηναρχίας Μάχη, Υποσμηναγός(δεν ενθυμούμαι το όνομά του), ο οποίος πληροφορήθηκε την ιατρική γνωμάτευση περί ακρωτηριασμού και έκανε γνωστό στους στρατιωτικούς γιατρούς ότι θα πρέπει να γνωματεύσει γιατρός της Αεροπορίας προτού γίνει η εγχείριση. Πάλι για καλή του τύχη στο 28ο ΑΤΑ ήταν εκείνη την ημέρα ο Αρχίατρος της Αεροπορίας ο Σμήναρχος Κορομπίλης, ο οποίος έτρεξε στο νοσοκομείο όταν του είπαν το περιστατικό. Γνώστης της αεροπορικής ιατρικής και ειδικός σε αεροπορικά ατυχήματα γνώριζε πολύ καλά τι σήμανε το τραύμα στο μηρό. Διέταξε αμέσως να φύγουν όλοι από το χειρουργείο και μόνο με τους βοηθούς αυτού ανέλαβε την εγχείριση. Έραψε τις φλέβες και τις αρτηρίες, έκλεισε το τραύμα και ξανάρχισε την μετάγγιση, αίματος γλυτώνοντας έτσι το πόδι του νεαρού Ανθυποσμηναγού.

Μετά την εγκατάλειψη στη Λάρισα, στη 111 Πτέρυγα Μάχης σήμανε συναγεμμός και ένα Ντακότα απογειώθηκε για διάσωση. Δίπλα από τη λίμνη της Κάρλας ολόκληρος ο κάμπος καιγότανε, ήταν το τέλος του θερισμού των σιτηρών και οι καλαμιές πήραν φωτιά από την πρόσκρουση των συντριμμάτων του αεροσκάφους. Επειδή το Ντακότα δεν είδε κανένα αλεξιπτωτο ή δεν βρήκε το πιλότο, γύρισε πίσω στη βάση δηλώνοντας ότι ο χειριστής δεν βρέθηκε μάλλον έχει καεί μέσα στα συντρίμια.

Όπως μου ανέφεραν αργότερα οι χωριάτες, που τους επισπεύτηκα μετά την ανάρρωσή μου, μερικές γυναίκες που θέριζαν προς την πλευρά ενός λόφου, είδαν το αλεξιπτωτο να πέφτει και έτρεξαν προς την κατεύθυνση προσγειώσεως. Προτού προλάβουν, ο πιλότος είχε σκάσει στο έδαφος, μέσα στις φλεγόμενες καλαμιές. Πλημυρισμένος στο αίμα από το τραύμα στο μηρό, είχε βάνει μεγάλη περιοχή με αίμα, καθ' ότι αιμορραγούσε και κατά την πτώση. Οι γυναίκες, όπως μου έλεγαν, έβαλαν τις φωνές και δεν ήξεραν τι να κάνουν. Μία νεώτερη έτρεξε στο διπλανό χωριό και φώναζε το δάσκαλο, ο οποίος έφθασε στο μέρος του ατυχήματος και αντίκρισε τον Φλέσσα μέσα σε μία λίμνη αίματος. Ήταν καταμεσήμερο και ο Λαρισινός ήλιος έκαιγε πάρα πολύ. Ο δάσκαλος το μόνο που μπόρεσε να κάνει ήταν να τραβήξει το αλεξιπτωτο, να το απλώσει και με τέσσερες γυναίκες, κρατώντας τις άκρες, κρατούσαν ίσκιο στον πληγωμένο πιλότο. Ταυτόχρονα κάποιος έτρεξε και κάλεσε ένα τρακτέρ με πλατφόρμα ο οποίος έφθασε και αυτός στο σημείο του ατυχήματος. Μάζεψαν το αλεξιπτωτο, το έκαναν ένα είδος φορείου και έβαλαν τον λαβωμένο πιλότο στην πλατφόρμα του. Ο οδηγός έβαλε μπρος το τρακτέρ και μέσα στα χωράφια, σε λακκούβες, έτρεχε προς το δρόμο Βόλου-Λάρισας, τραντάζοντας τον πιλότο πάνω-κάτω στην πλατφόρμα.

Στο δρόμο πίσω από το τρακτέρ έφθασε ένα ταξί κορνάροντάς του για να ανοίξει το δρόμο. Το μόνο που προσπαθούσε να κάνει ο ταξιτζής ήταν να προσπεράσει το τρακτέρ που του έφραζε το δρόμο μη γνωρίζοντας το τι υπήρχε στην πλατφόρμα. Ο οδηγός του τρακτέρ, φωνάζοντας σταμάτησε το ταξί και αμέσως στήθηκε επιχείρηση μεταφοράς του πιλότου από την πλατφόρμα του τρακτέρ στο πίσω κάθισμα του ταξί. Η αιμορραγία συνεχίζονταν. Όταν μετά την ανάρρωσή μου, πήγα και βρήκα τον ταξιτζή, μου είπε χαρακτηριστικά ότι το αίμα είχε πλημυρίσει όλο το πίσω κάθισμα και έτρεχε στην πίσω βάση σχηματίζοντας μία λίμνη αίματος η οποία του στοίχισε αρκετά χρήματα για να την καθαρίσει. Το ταξί κατευθύνθηκε προς τη Λάρισα στο 401 Στρατιωτικό Νοσοκομείο.

Ιδού πως περιγράφει το ατύχημα του Φλέσσα ο συμμαθητής του Κώστας Κέππας στην ΗΧΩ ΤΩΝ ΑΙΘΕΡΩΝ, ΝΟΕΜΒΡΗΣ 1983.

ΜΙΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΤΗΣΗ

(Από τον Αντισμήναρχο ΚΩΣΤΑ ΚΕΠΠΑ).

Επειδή στην στήλη αυτή συνηθίζεται να γράφεται πάντοτε η τελευταία πτήση ενός χειριστή και ενός αεροπλάνου, πού μετά από αυτή δεν υπάρχει τίποτε 'άλλο παρά συντρίμμια από σίδερα και αν βρεθεί κανένα καπνισμένο κομμάτι κρέας από τον χειριστή σε περίπτωση που το α/φ πέσει στην ξηρά, σήμερα θα προσπαθήσω να σας περιγράψω μια διαφορετική τελευταία πτήση... Τελευταία για το αεροπλάνο γιατί δεν έμεινε τίποτε απ' αυτό μετά την πτώση του στο έδαφος. Τελευταία όμως και για τον χειριστή, που έμεινε όχι βέβαια αιωρούμενος συνέχεια στον αέρα, αλλά επειδή μετά την προσγειώσή του με το αλεξίπτωτο δεν ξαναπογειώθηκε σαν χειριστής πια με το αεροπλάνο του... Και να γιατί:

Ήταν 29 Ιούλη 1959, δεν θυμάμαι αν ήταν και ημέρα Τρίτη, όταν οι περισσότεροι από τους χειριστές της 335 ΜΔΒ βρισκόντουσαν σε άδεια, δόθηκε από τους μηχανικούς της Μοίρας ένα Α/Φ τύπου F-84F στο Γραφείο επιχειρήσεων, που τότε Αξιωματικός Επιχειρήσεων ήταν ο κ. Φώτιος Ραβαζούλας, με διοικητή της Μοίρας τον μακαρίτη Ηλεία Τσασάκο, για δοκιμή..

Το αεροσκάφος αυτό λοιπόν κάποιος έπρεπε να το πετάξει και μάλιστα πεπειραμένος χειριστής ή ο διοικητής του Σμήνους, που τότε ήταν ο κ. Νίκος Κουρής, σήμερα αρχηγός του ΓΕΑ. Τελικά, το αεροσκάφος το πέταξε ο ανθυποσμηναγός Ευθύμιος Φλέσσας, συμμαθητής μου από την Σχολή Ικάρων (ΕΚΕΧ), βγήκαμε ανθυποσμηναγοί ιπτάμενοι στις 16 Οκτωβρίου 1956.

Και για να μην ξεφύγουμε από το θέμα λοιπόν, απογειώθηκε κανονικά ο συμμαθητής μου και φίλος μου ΤΙΜ (το αμερικάνικό του), ανέβαινε και όλο ανέβαινε ώσπου έφθασε τα 35 – 40.000 πόδια, για να κάνει ορισμένες ασκήσεις που αντανάκλουν στη δομική του αεροσκάφους. Το αεροσκάφος, μετά από έκρηξη στον κινητήρα, έπεσε σε περιδίνηση και μάλιστα ανάστροφη και έπρεπε να το εγκαταλείψει αφού διαπίστωσε ότι δεν έβγαινε. Πράγματι το εγκατέλειψε. Και το μεν αεροπλάνο δεν έχασε καθόλου χρόνο, καρφώθηκε μετά από λίγα λεπτά στο έδαφος, έγινε συντρίμμια, ο χειριστής όμως με το πάσο του άρχισε να κατεβαίνει από πολύ ψηλά, γιατί το αλεξίπτωτο είχε ανοίξει αμέσως από τα 40.000 πόδια, με φρικτούς πόνους από τα τραύματα πού του προξένησαν οι ζώνες του αλεξίπτωτου.

Δύο μοιραία σφάλματα, που παρ' ολίγο να στοίχιζαν τη ζωή τού χειριστή και που τα μοιραία αυτά σφάλματα αργότερα έγιναν οδηγός για τους μετέπειτα. Όλοι μας στη διάρκεια της εκπαίδευσης είχαμε διδαχτεί τη χρήση τού αλεξιπτώτου, εκτός των άλλων, ότι δηλαδή πρέπει να είναι σφιχτό επάνω μας και κυρίως οι ζώνες για να αποφεύγουμε αυτό ακριβώς που έπαθε ο συμμαθητής μας, ο TIM, με το άνοιγμα του αλεξιπτώτου, λόγω της χαλάρωσης των ζωνών, οι ζώνες μπήκαν στο κρέας του μηρού και τον ξύσανε μέχρι το κόκκαλο και τα γεννητικά του όργανα. Αποτέλεσμα αυτής της καταστάσεως όταν έφθασε στο έδαφος, ήταν λιπόθυμος και δεν μπορούσε να κάνει τις τελευταίες ζωτικές ενέργειες, καθώς πλησίαζε το έδαφος, και έτσι έσκασε σαν καρπούζι, που λέμε, στο έδαφος, αφήνοντας στον εαυτό του πάρα πολλά κατάγματα, αποσύνδεση λεκάνης και άλλα κατάγματα στη σπονδυλική του στήλη.

Όταν σαν συμμαθητής και συνάδελφος τον επισκέφθηκα μαζί με άλλους στο 251 ΓΝΕΒΑ, τον είδαμε στο κρεβάτι κρεμασμένο λόγω των πολλαπλών καταγμάτων του και αρκετούς πόνους, μας εξιστορούσε το ατύχημα. Κάναμε μάλιστα και μαύρο χιούμορ λέγοντάς του ότι ή φύση πάντα προνοεί για τη Φύση, αφού δηλαδή καταστράφηκε η μια φύση, μπορεί να κάνει. χρήση στη παράφυση.

Μετά από αυτήν την επίσκεψη τον χάσαμε τον φίλο μας τον TIM, αγνοώντας για την τύχη του. Και να η μεγάλη έκπληξη, μετά από 24 ακριβώς χρόνια, γίνεται η συνάντηση έξω από την ταβέρνα "ΡΟΥΜΕΛΗ" στα Μελίσσια. Η χαρά και των δύο δεν περιγράφεται. Αρχίσαμε βροχή τις ερωτήσεις ο ένας στον άλλο, όταν δε μου σύστησε και τη γυναίκα του, η χαρά μου έγινε ακόμα πιο μεγάλη, όποτε πήρα θάρρος και τον ρώτησα αν έχει παιδιά. Πράγματι η απάντηση ήταν καταφατική. Η συνέχεια δεν περιγράφεται.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΕΠΠΑΣ, Αντισμήναρχος.

Σημειώσεις:

Όπως φαίνεται στο Ατομικό Ημερολόγιο πτήσεων του Ανθυποσμηναγού Ευθυμίου Φλέσσα, η δοκιμή αέρος έγινε στις 29 Ιουλίου του 1959 με το Α/Φ τύπου F84F υπ' αριθ. 944 από την 335 ΜΔΒ της Αεροπορικής βάσης της Λάρισας και ήταν διάρκειας 45'.

Στις 31 Ιανουαρίου 1961, ο Ανθυποσμηναγός Φλέσσας, μετά από μακροχρόνια θεραπεία στο 251 ΓΝΕΒΑ, όπως τότε ονομαζόταν, και στο Αμερικάνικο νοσοκομείο του Wiesbaden, West Germany, μετέβει στην Washington D.C. USA, για να ερευνησει τυχόν υπάρχουσα θεραπεία εκεί. Όλοι οι γιατροί στην Ελλάδα και Γερμανία τον είχαν καταδικάσει και είχαν γνωματεύσει ότι δεν υπάρχει θεραπεία.

Η διάγνωσή τους ήταν: Κάταγμα 3^{οο} και 5^{οο} οσφυϊκού σπονδύλου, Αποσύνδεση των ιερολαγονίων αρθρώσεων, 25 εκατοστά άνοιγμα λεκάνης στην ηβική σύμφυση, αποκοπή του «Sacroelias plexous», κάταγμα στον αριστερό μηρό, και βαθύ τραύμα στη δεξιά μηριαία κλείδωση λόγω μη κανονικής εφαρμογής των ζωνών του αλεξιπτώτου. Τα κατάγματα της σπονδυλικής στήλης έγιναν κατά την εκτίναξη του

καθίσματος μέσω της καλύπτρας διότι οι ζώνες ασφαλείας δεν ήταν σφιγμένες αλλά χαλαρές. Τα υπόλοιπα τραύματα τα έπαθε κατά την προσγείωση του αλεξιπτώτου διότι ο χειριστής είχε χάσει τις αισθήσεις του μετά το άνοιγμα του αλεξιπτώτου.

Διάρκεια αποστολής ήταν για 20 ημέρες. Κατά την διαμονή του εκεί να εξεταστή από έναν ειδικό μικρονευροχειρουργό του Πανεπιστημίου JOHN HOPKINS UNIVERSITY HOSPITAL, BALTIMORE MARYLAND USA, Dr Walker, ο οποίος και ανέλαβε να τον χειρουργήσει. Έγιναν παρά πολλές ενέργειες από τον τότε Αεροπορικό Ακόλουθο Αείμνηστο Κωνσταντίνο Κόκκα και ενεκρίθη 20ήμερος παράταση της διαμονής του έως ότου γίνει η εγχείρηση η οποία απαιτούσε μακροχρόνια θεραπεία. Τελικά η χρηματοδότηση της θεραπείας του τερματίστηκε και του εδόθη ειδική άδεια να παραμείνει στο εξωτερικό για ειδική θεραπεία με δικά του έξοδα.

Πράγματι ο εν λόγω Ανθυποσημναγός με δικά του έξοδα ενεγράφη στο Πανεπιστήμιο της Βιργινίας, εργαζόμενος ταυτόχρονα σε διάφορες απασχολήσεις (ακόμη και “πιατάς”) για να συντηρηθεί και ταυτόχρονα να τελειώσει την θεραπεία του. Από το Πανεπιστήμιο αυτό απεφοίτησε το 1968 με MASTER’S DEGREE OF M(sc), COMPUTERS. Έκτοτε εργάστηκε στην Αμερική και Καναδά σε διάφορες εταιρίες ως Δ/ντής Μηχανογράφησης και το 1990 επέστρεψε στην πατρίδα όπου και διαμένει.

Χαρακτηριστικό είναι το κάτωθι επεισόδιο:

Τον Αύγουστο του 1986, επισκέφτηκε την Ελλάδα για διακοπές. Στην πτήση της Ολυμπιακής από Μόντρεαλ του Καναδά προς Αθήνα, κυβερνήτης του JAMBO 747 ήταν ο κ. Βασίλης Πρόνιος με τον οποίον ο Φλέσσας συνυπηρετούσε στην 335 ΜΔΒ την εποχή του ατυχήματος. Φυσικά μετά την γνωριμία που επακολούθησε ο Κυβερνήτης τον κάλεσε στο Cockpit . Εκεί του εκμυστηρεύτηκε το έξις. ” Ξέρεις Φλέσσα ποιός σε πήρε στο λαιμό του όταν έπεσες με το Αεροπλάνο στη Λάρισα”; Τον ερώτησε ποιός και αυτός απήντησε, “Εγώ ήμουν προγραμματισμένος να πετάξω αυτή τη Δοκιμή αέρος. Την προηγούμενη όμως την κοπάνισα να πάω στη Θεσσαλονίκη για να ιδώ την αγαπημένη μου και τώρα πλέον σύζυγο μου και δεν πρόλαβα να επιστρέψω. Ο Ραβαζούλας λοιπόν για να με καλύψει έστειλε εσένα δια την δοκιμή με τα γνωστά αποτελέσματα.

Η ΑΛΗΘΕΙΑ ΠΑΝΤΑ ΒΓΑΙΝΕΙ ΕΣΤΩ ΚΑΙ ΚΑΠΩΣ ΑΡΓΑ.

Σχόλια Γιάννη Μητρόπουλου.

(στο ατύχημα του Τιμ Φλέσσα)

-Ο Γιάννης Μητρόπουλος ήταν συμμαθητής του Τιμ Φλέσσα από το Λύκειο Κυπαρισσίας. Αυτό που γνώριζα από τότε ήταν ότι ο Τιμ (Ευθύμιος) ήταν καλός στα μαθηματικά. Το στοιχείο αυτό καθώς και η αγάπη του προς την Αεροπορία, συνετέλεσαν ώστε ο Τιμ να γίνει πιλότος.

-Και εγώ είμαι μέλος της οικογένειας της Πολεμικής Αεροπορίας γιατί εκεί σταδιοδρόμησα ως τεχνικός, με βασική ειδικότητα την του μηχανικού αεροσκαφών (Μηχανοσυνθέτου).

-Την εποχή του ατυχήματος εγώ βρισκόμουν για εκπαίδευση στις ΗΠΑ. και δεν άκουσα τίποτα περί αυτού, αλλά ούτε μέχρι τότε καν γνώριζα ότι ο Φλέσσας ήταν χειριστής. Αυτά τα έμαθα αργότερα. Το 2004 πρωτοσυνάντησα το Φλέσσα, όταν ιδρύσαμε το Σύλλογο Αποφοίτων Λυκείου Κυπαρισσίας και μου διηγήθηκε τα της περιπέτειάς του και από τότε έχουμε γίνει φίλοι και συνεργάτες στο Σύλλογο.

-Διαβάζοντας το κείμενο της αφήγησης της «περιπέτειας» του Φλέσσα, ομολογώ ότι «φορτίστηκα» συναισθηματικά τόσο πολύ, ώστε αναγκάστηκα να διακόψω την ανάγνωση πέντε-έξι φορές. Ίσως αγγίχθηκαν οι ευαίσθητες χορδές μου για την αγάπη και την συνεργασία που είχαμε εμείς οι μηχανικοί με τους χειριστές των αεροσκαφών. Η τελευταία μας κατευόδωση που δίναμε στο χειριστή, μετά την βοήθεια που προσφέραμε να φορέσει τις ζώνες του αλεξιπτώτου, όταν του δίναμε το αεροσκάφος μας που ήμασταν υπόλογοι για να πετάξει, ήταν «καλή πτήση». Αγωνιούσαμε πολύ μέχρι να επιστρέψει το αεροσκάφος μας που πετούσε και όταν ακούγαμε ή βλέπαμε κάποιες ασυνήθιστες κινήσεις στον Πύργο Ελέγχου Πτήσεων, ρωτούσαμε εναγωνίως να μάθουμε τι συμβαίνει και με πιο αεροσκάφος.

-Ο μηχανικός υπόλογος που αναφέρει ο Φλέσσας, πριν παραλάβει το αεροπλάνο για τη δοκιμαστική πτήση, ήταν συμμαθητής μου.

-Είναι άξιον μνείας το ότι ο Φλέσσας παραδέχεται και ομολογεί ότι πριν εκείνη την τελευταία πτήση έκανε κάποιες μικρό-παραλείψεις (αδικαιολόγητες για ένα χειριστή) που του δημιούργησαν μετά τα σοβαρά προβλήματα και παρ' ολίγον να του στοιχίσουν τη ζωή. Αυτό από τη διερεύνηση που ακολούθησε, στην πράξη βοήθησε τους μετέπειτα χειριστές να μην επαναλάβουν εκείνα τα λάθη. Αυτό άλλωστε είναι και η ουσία της διερεύνησης κάθε αεροπορικού ατυχήματος.

-Στην Πολεμική Αεροπορία λένουν ότι: «1 γραμμάριο πρόληψης ισούται με ένα κιλό θεραπείας». Αυτό ισχύει παντού. Ας το έχουμε υπόψη μας. Δηλαδή με λίγη προσπάθεια στην πρόληψη μπορούμε να αποτρέψουμε ένα ατύχημα, παρά μετά αφ' ότου αυτό θα έχει γίνει. Εκτός του ανθρώπινου παράγοντα, στην Πολεμική Αεροπορία και κατά συνέπεια στο κράτος στοιχίζει πολύ, τόσο η απώλεια ενός πιλότου όσο και απώλεια ενός αεροσκάφους.

-Τα σημερινά αεροσκάφη είναι πολύπλοκα και οι ταχύτητές τους μεγάλες. Οι αποφάσεις από το χειριστή πρέπει να λαμβάνονται σε κλάσματα του δευτερολέπτου, ιδιαίτερα σε δύσκολες καταστάσεις.

-Εν κατακλείδι, θα ήθελα να συστήσω στους νέους να πηγαίνουν στην Αεροπορία από «μεράκι» και επειδή αγαπούν την Αεροπορία και όχι απλά για να σταδιοδρομήσουν επαγγελματικά. Είναι πολύ δύσκολο και επικίνδυνο το επάγγελμα του Πιλότου. Ο χειριστής Αεροσκάφους φεύγει το πρωί από το σπίτι του και δεν ξέρει αν επιστρέψει το μεσημέρι και αν δει πάλι τη γυναίκα του και τα παιδιά του.

-Εύχομαι, ότι το καλλίτερο στον Τιμ Φλέσσα και στην οικογένειά του και ας προσπαθήσει να ξεχάσει την περιπέτειά του, πάντα υπό την προϋπόθεση ότι: «ότι συνέβη, συνέβη χάριν της αγάπης του προς την Πολεμική Αεροπορία την οποία πιστεύω πως ακόμη υπεραγαπά.

Γιάννης Μητρόπουλος

