

## ΓΙΑ ΝΑ ΘΥΜΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΠΑΛΙΟΙ ΚΑΙ ΝΑ ΜΑΘΑΙΝΟΥΝ ΟΙ ΝΕΩΤΕΡΟΙ

### Αυτόπτης και αυτήκοος Νο.2.

#### **Ανάμνηση Νο.1. (Ίκαρος 3<sup>ης</sup> Δημήτριος Πετρίδης της 22ας σειράς ΣΜΑ – Διευθυντής Στρατιωτικής Εκπαιδεύσεως και Διοικητικής Μερίμνης Σμηναρχίας Ικάρων Ασμχος (Ι) Δημήτριος Αποστολάκης της 28ης σειράς της Σ.Ι)**

Πρέπει να ήταν τέλη του 1972 ή αρχές του 1973 όταν κατά το μεσημβρινό προσκλητήριο κατά την ανάγνωση της Ημερήσιας Διαταγής, μας ανακοινώνεται ότι ο Ασμχος (Ι) Δημήτριος Αποστολάκης αναλαμβάνει τα καθήκοντα του Δντού Στρατιωτικής Εκπαίδευσης & Διοικητικής Μερίμνης της Σμηναρχίας Ικάρων σε αντικατάσταση του Ασμχου (Ι) Κωνσταντίνου Τσακαλάκη. Αυτό που θυμάμαι ότι μου έκανε εντύπωση ήταν το θετικό σούσουρο που ξέσπασε στη Σχολή και τα σχόλια που ακούγονταν χαμηλόφωνα πάντα, μεταξύ των τεταρτοετών για τον νέο Δντή, παρά το γεγονός ότι δεν είχαμε κανένα παράπονο από την Θητεία Τσακαλάκη. Σύντομα όμως είδαμε και έμπρακτα την διαφορά, τόσον από τις πρωτοβουλίες που ανακοινώνονταν για την διαβίωσή μας όσον και από τις κατ' ιδίαν επαφές που είχαμε με τον νέο Δντή στο πλαίσιο επίλυσης καθημερινών προβλημάτων ρουτίνας. Οι κυριότερες από αυτές ήταν: α) το πίο ελαστικό ωράριο αθλοπαιδιών και διαμορφωμένο κατά τρόπο που να διευκολύνει περισσότερο τους πρωτοετείς και δευτεροετείς που είχαν και περισσότερες υποχρεώσεις για πεζικές ασκήσεις, στην λήψη ξεστού λουτρού μετά απο αυτές, η αναγκαιότητα του οποίου έτεινε να ξεχαστεί, β) οι ελαστικότεροι όροι μελέτης τόσον κατά το απόγευμα όσον και μετά την βραδινή κατάκλιση για τις τάξεις των τριτοετών και τεταρτοετών αλλά το κυριώτερο η ελαστικότητα αντιμετώπισης των επιθεωρήσεων εξόδου ώστε για «ψύλλου πήδημα» να μην χάνουν οι Ίκαροι την έξοδό τους. Όλες αυτές οι πρωτοβουλίες είχαν δημιουργήσει ένα πολύ καλό κλίμα στην Σμηναρχία και η εντύπωσή μου ήταν πως υπήρχε μια γενική ικανοποίηση για την βελτίωση της καθημερινότητάς μας από τον νέο Δντή.

Όλα τα στελέχη της Σμηναρχίας Ικάρων στάθμευαν τα προσωπικά τους αυτοκίνητα στο βόρειο μέρος της Σχολής μεταξύ της πύλης που οδηγούσε στο εστιατόριο και του αμφιθεάτρου και επειδή αυτή ήταν μια εικόνα που είχαμε συνηθίσει να βλέπουμε σε καθημερινή βάση όταν συγκεντρωνόμασταν για το μεσημβρινό προσκλητήριο μετά το γεύμα (άριστον) ξέραμε και που στάθμευε ο καθένας, αλλά και τι μάρκα αυτοκίνητο διέθετε.

Περί τα τέλη Μαΐου του 1973 διαπιστώνουμε όλοι μια παρατεταμένη απουσία του Ασμχου Αποστολάκη από τη Σμηναρχία, ενώ το αυτοκίνητό του παρέμενε σταθμευμένο στο βόρειο μέρος ακόμη και τις νυκτερινές ώρες. Από τις ειδήσεις που ακούγαμε στην αίθουσα διασκέδασης τα βράδυα πληροφορηθήκαμε για το κίνημα του Ναυτικού <sup>1</sup> στο οποίο συμμετείχαν και αξιωματικοί της Π.Α. Εκεί άρχισαν να γίνονται αμέσως συνειρμοί μεταξύ των Ικάρων 4<sup>ης</sup> και 3<sup>ης</sup> που αποδείχθηκαν ισχυροί από την συνεχιζόμενη απουσία του Ασμχου Αποστολάκη την συνεχή παραμονή του αυτοκινήτου του στο βόρειο μέρος και την εξαφάνιση του αυτοκινήτου κάποιο βράδυ

<sup>1</sup> [https://el.wikipedia.org/wiki/κίνημα\\_του\\_Ναυτικού\\_23ης-Μαΐου\\_1973](https://el.wikipedia.org/wiki/κίνημα_του_Ναυτικού_23ης-Μαΐου_1973)

χωρίς κανείς να αντιληφθεί το παραμικρό. Δεν τον ξαναείδαμε μέχρι την αποφοίτησή μας από την Σ.Ι, αλλά από την αντικατάστασή του από τον Ασμο (Ι) Νικόλαο Ψαρογιάννη, καταλάβαμε ότι έπρεπε να είχε συμμετοχή στο κίνημα του Ναυτικού και γι'αυτό η δικτατορία τον είχε απομακρύνει από την Σ.Ι χωρίς να γνωρίζουμε περισσότερες λεπτομέρειες.

### **Ανάμνηση No.2. (Τυχαία συνάντηση στο βιβλιοπωλείο του Πάλλη στην οδό Ερμού, χειμώνας 1976)**

Τον χειμώνα του 1976 λίγο πριν τα Χριστούγεννα, όντας Ανθυποσμηναγός επισκέπτομαι το βιβλιοπωλείο του Πάλλη στην Οδό Ερμού στο κέντρο της Αθήνας για κάποιες αγορές χαρτικών ειδών και Χριστουγεννιάτικων δώρων. Οι παλαιότεροι ίσως και να θυμούνται την ύπαρξή του βιβλιοπωλείου αυτού που σήμερα είναι πολυκατάστημα. Εκεί τον συναντώ με πολιτικά ρούχα και μολονότι στην αρχή δυσκολεύτηκα να τον αναγνωρίσω γιατί είχε αφήσει μουστάκι και μικρό μούσι γύρω από το πηγούνι του, αποφασίζω να τον χαιρετήσω θυμίζοντάς του το όνομά μου. Χάρηκε που με είδε και που τον αναγνώρισα και πιάσαμε συζήτηση αρχίζοντας από τις ημέρες της εξαφάνισής του από την Σχολή. Μου εκμνηστηρεύτηκε ότι πέρασε πολλά, αλλά τα δικά του προβλήματα δεν ήταν τίποτε μπροστά σε εκείνα του Μουστακλή που τον άφησαν σχεδόν παράλυτο. Τον ρώτησα πώς βιοπορίζεται όντας σε απόταξη εκτός Π.Α. και μου απήντησε ότι κανείς δεν χάνεται. Είχε ήδη προσληφθεί από την Lufthansa ως κυβερνήτης αλλά ήλπιζε ότι σύντομα θα μπορούσε να επανέλθει στην Π.Α. Με ρώτησε που υπηρετώ και αν έχω άλλα πλάνα για την ζωή μου. Του απάντησα ότι είμαι στην Τανάγρα στην 335 ΜΔΒ και ότι παράλληλα προετοιμάζομαι να δώσω κατατακτήριες εξετάσεις στο Πολυτεχνείο. Με συνεχάρη για την πρωτοβουλία μου αυτή και μου είπε ότι η καλύτερη επένδυση στην ζωή κάθε ανθρώπου είναι η γνώση που αν χρειαστεί μπορεί να δώσει λύση σε προβλήματα, όπως στο δικό του τώρα που εργάζεται στην Lufthansa. Χαιρετηθήκαμε εγκάρδια ευχόμενοι ο ένας στον άλλο Καλά Χριστούγεννα και ένα ευτυχισμένο καινούργιο χρόνο και ακολούθησε ο καθένας το πρόγραμμά του.

### **Ανάμνηση No.3. (116 Π.Μ, Σγός – Διοικητής Πτέρυγας, άνοιξη 1980)**

Υπηρετώ ως Υποσμηναγός στο Τμήμα Ποιοτικού Ελέγχου της 116 Π.Μ και είμαι σχετικά έξω από τα νερά μου γιατί ο μέχρι πρότινος Τμηματάρχης μου Επγός (ΤΑΜ) Ευάγγελος Γιουρούκος έχει μόλις μετατεθεί, αλλά προσπαθώ να ανταπεξέλθω αποτελεσματικά με την βοήθεια ενός Ανθυπασπιστού του Τριαντάφυλλου Νασιόπουλου που έχει εξειδίκευση στους κινητήρες J-79-11 των Α/Φ F/TF -104G. Την περίοδο εκείνη στον Άραξο είχαμε ένα σοβαρό μείζον ατύχημα του συμμαθητού μου Αντώνιου Βενάκη που του στέρησε την ζωή, μετά από μία βαρεία προσγείωση. Το προς επίλυση πρόβλημα ήταν η αντικατάσταση της κεντρικής δοκού (KEELSON) της κοιλίας του Α/Φ F-104G λόγω εμφανούς και διαμπερούς ρωγμής. Στην δοκό αυτή είναι δομημένη όλη η άτρακτος του Α/Φ. Ήταν προφανές ότι το πρόβλημα ξέφευγε από τις δυνατότητες βάσεως της Μονάδας και ως εκ τούτου το Α/Φ θα έπρεπε να μεταφερθεί στο ΚΕΑ για επισκευή εργοστασιακού επιπέδου, με αντικατάσταση του KEELSON από δοκό των παραληφθέντων Ολλανδικών F-104G που είχαν σταλεί στο ΚΕΑ για απόληψη ανταλλακτικών.

Ερωτώντας τον Ανθστή Νασιόπουλο αλλά και πολλούς παλαιότερους από εμένα Τεχνικούς Αξιωματικούς της Μονάδας, πληροφορούμαι ότι κατά το απώτερο παρελθόν έχει ξαναγίνει μεταφορά Α/Φ F-104G στο ΚΕΑ επί χαμηλής ρυμουλκούμενης πλατφόρμας και μερική αποσυναρμολόγηση ουράς, ώστε να είναι δυνατή η διέλευση κάτω από γέφυρες της Ενικής Οδού 4 μέτρων ύψους, αλλά η διαδικασία είναι πολύ δύσκολη γιατί απαιτεί την συνδρομή της Τροχαίας καθ' όλη την διαδρομή και πρέπει να γίνει νύκτα για να μην υπάρχει συμφόρηση στο δρόμο από ένα βαρύ όχημα με τόσο περίεργο φορτίο αλλά και δυσμενή σχόλια από τα ΜΜΕ. Τότε μου γεννάται η ιδέα της αεροπορικής μεταφοράς μέσω Α/Φ C-130 την οποία όμως έπρεπε επαρκώς να τεκμηριώσω. Ψάχνοντας διεξοδικά το STRUCTURAL REPAIR MANUAL του Α/Φ F/TF -104G (Τ.Ο 1F -104G-3) με μεγάλη μου ικανοποίηση βρίσκω ότι η διαδικασία αυτή προβλέπεται και μάλιστα υπάρχουν λεπτομερείς οδηγίες αποσυναρμολόγησης του Α/Φ F-104G, ικρίσματα που πρέπει να κατασκευασθούν για την στήριξη των πτερύγων αλλά και οδηγίες έλξης του αποσυναρμολογημένου Α/Φ μέσα στην άτρακτο του Α/Φ C-130 και πρόσδεσής του ώστε να γίνει ασφαλώς η μεταφορά.

Καταρτίζω λοιπόν λεπτομερή αναφορά και έγγραφο προς υπογραφήν από τον Διοικητή της Μονάδας Σμχο (Ι) Δημήτριο Αποστολάκη η οποία βεβαίως έπρεπε ιεραρχικά να περάσει από τον τότε Σμήναρχο Συντηρήσεως & Εφοδιασμού (ΣΣΕΦ) Ασμχο (ΤΥΜ) Φίλιππο Παπαηλιού<sup>2</sup>. Ο Παπαηλιού μόλις βλέπει την αναφορά με παίρνει τηλέφωνο και μου λέει ότι αυτά που γράφω δεν γίνονται και ότι η μεταφορά πρέπει να γίνει οδικά με τον κλασσικό τρόπο που ήξερε. Του εξηγώ ευγενικά ότι από την στιγμή που αυτά που εισηγούμαι προβλέπονται από την βιβλιογραφία του Α/Φ, δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα και ότι μπορώ να εγγυηθώ την επιτυχία του εγχειρήματος εφόσον συμφωνήσει και ο Διοικητής της Μονάδος και υπογράψει τις κατευθυντήριες οδηγίες προς την ΜΣΒ για αποσυναρμολόγηση του Α/Φ και κατασκευή των απαραίτητων ικριωμάτων έδράσεως των πτερύγων. Πέρασε περίπου μια εβδομάδα και δεν είχα ακόμη παραλάβει υπογεγραμμένο το προς υπογραφήν έγγραφο. Καλώ στο τηλέφωνο στον ΣΣΕΦ και τον ερωτώ πώς προχωράμε με το θέμα μεταφοράς του Α/Φ στο ΚΕΑ, οπότε με ενημερώνει ότι εντός ολίγου θα συνοδεύσει τον Διοικητή στο γραφείο μου για να συζητήσουμε διεξοδικά το ζήτημα. Πανευτυχής, ανοίγω την Τ.Ο στο οικείο κεφάλαιο και τους αναμένω.

Εντός ολίγου καταφθάνουν και όπως είχα προβλέψει, ο Διοικητής θέλει να διαβάσει μόνος του το οικείο κεφάλαιο της Τ.Ο 1F -104G-3. Αφού το μελετάει προσεκτικά απευθύνεται στον ΣΣΕΦ λέγοντας «Φίλιππε σέβομαι την μεγάλη σου εμπειρία αλλά στην προκειμένη περίπτωση δεν νομίζω ότι πρέπει να επιμείνεις γιατί εδώ έχουμε πεντακάθαρα την διαδικασία που έχει κατά το παρελθόν εφαρμοσθεί πολλές φορές χωρίς προβλήματα. Και πιστεύω απόλυτα ότι με τέτοιες αποστολές πρέπει να ασχολείται η 356 ΜΤΜ και όχι μόνον με απλές μεταφορές

---

<sup>2</sup> Με τον Παπαηλιού είχαμε γνωριστεί στην διάρκεια μιάς υπηρεσιακής αποστολής αξιολόγησης των Α/Φ F-104G του Γερμανικού Ναυτικού στην ΜFG2 στο Κίελο που το ΓΕΑ σχεδίαζε να παραλάβει μέσω του προγράμματος Αμυντικής Βοήθειας των Γερμανικών Ε.Δ. όπου είχα επιλεγεί ως εκπρόσωπος της 116 Π.Μ για να εξετάσω τα μητρώα τους, με εκείνον ως εκπρόσωπο της ΓΕΑ/Γ1 και επικεφαλής τον Σμήναρχο (Ε) Χαρίλαο Τοπιντζή της ΓΕΑ/Δ2, αποστολή για την οποία καταθέσαμε θετική εισήγηση ως επιτροπή.

εμπορευματοκιβωτίων και προσωπικού. Πριν όμως υπογράψω το έγγραφο θέλω να ρωτήσω τον Πετρίδη για μερικά πράγματα» και απευθυνόμενος σε μένα ερωτά εξής:

1. Έχουμε την δυνατότητα να αφαιρέσουμε τις πτέρυγες του Α/Φ και το οριζόντιο σταθερό εδώ στη ΜΣΒ;
2. Έχουμε την δυνατότητα να κατασκευάσουμε στην Μονάδα τα ικριώματα που χρειάζονται για την έδραση των πτερύγων;
3. Σε πόσο καιρό πιστεύεις ότι θα είμαστε έτοιμοι να καλέσουμε να έλθει το Α/Φ C-130;

Απαντώ και στα τρία ερωτήματα λέγοντας ότι «μολονότι οι εργασίες αφαίρεσης πτερύγων δεν είναι συνήθεις έχω ελέγξει την ύπαρξη των απαραίτητων ειδικών εργαλείων και έχω επιλέξει την ομάδα εμπείρων επιθεωρητών της ΜΣΒ στην οποία θα αναθέσω το έργο υπό την προσωπική μου εποπτεία. Σε ότι δε αφορά τα ικριώματα πτερύγων έχω ήδη συνεννοηθεί με το ξυλουργείο και έχουμε εντοπίσει τη κατάλληλη δρύινη ξυλεία που θα χρησιμοποιηθεί. Εκτιμώ ότι θα είμαστε καθ' όλα έτοιμοι σε μία εβδομάδα και σημειώνω ότι το Α/Φ C-130 πρέπει να έχει διαμορφωθεί με δάπεδο πλήρως flat, να διαθέτει αξιόπιστο βίντσι έλξεως του Α/Φ F-104G στην άτρακτο του Α/Φ C-130 και να διαθέτει έμπειρους loadmasters».

Μου απαντά «Οκ, λοιπόν αρχίζεις αμέσως δουλειά και εγώ όταν επιστρέψω στο γραφείο υπογράφω την διαταγή και επικοινωνώ με την 356 ΜΤΜ για την ημερομηνία άφιξης του μεταγωγικού και τις απαιτήσεις μας».

Όλα εξελίχθηκαν όπως είχαν σχεδιασθεί και την ημέρα που θα γινότανε η επιχείρηση μόλις έφτασε το Α/Φ C-130 από την Ελευσίνα, Διοικητής και ΣΣΕΦ καταφθάνουν στην πίστα μπροστά από το υπόστεγο της ΜΣΒ για να παρακολουθήσουν την διαδικασία φόρτωσης. Τότε ο Παπαηλιού άρχισε να μου δίνει οδηγίες για το πως πρέπει να ξεκινήσουμε κλπ. Αμέσως ο Διοικητής γελώντας γυρνάει και του λέει «Άφησέ τον βρε Φίλιππε να κάνει την δουλειά που του αναθέσαμε. Αυτός ξέρει καλά τί πρέπει να κάνει και πότε, γιατί το σχεδίασε όλο εξ' αρχής με τους ανθρώπους που μας υπέδειξε».

Πανετυχείς όλοι όσοι παρακολουθούσαν την διαδικασία, μόλις έκλεισε η πίσω πόρτα του C-130 ξέσπασαν αυθόρμητα σε χειροκροτήματα και ο Διοικητής απευθυνόμενος στην Ομάδα μου μας λέει «Μπράβο παιδιά κάνατε εξαιρετική δουλειά, θερμά συγχαρητήρια!».

Δεν θα ξεχάσω ποτέ τα λόγια του Αποστολάκη προς τον Παπαηλιού την ώρα που το φορτωμένο Α/Φ C-130 αναχωρούσε από την πίστα της ΜΣΒ για να απογειωθεί προς το ΚΕΑ.

«Φίλιππε σήμερα η 116 ΠΜ γράφει ιστορία. Γίνεται η πρώτη αερομεταφορά Α/Φ F-104G με C-130 στην Π.Α. Μολονότι εύχομαι αυτό να μην ξανασυμβεί, αυτός είναι ο τρόπος που εφεξής πρέπει να γίνεται αν οι συνθήκες το επιβάλλουν».

Ξεχωριστές ευχαριστίες οφείλω πρώτιστα στον Διοικητή τη Μονάδας Σμχο (Ι) Δ. Αποστολάκη που αποδέχθηκε την εισήγησή μου εμπιστευόμενος την βιβλιογραφία και όχι την μέχρι τότε επικρατούσα τακτική της οδικής μεταφοράς του Α/Φ στο ΚΕΑ, αλλά και στην ομάδα επιθεωρητών της ΜΣΒ Ανθστές (ΤΥΜ) Π.Κυριακαράκο, Α.Στάβαρη & Επισμηνίες (ΤΥΜ) Χ. Σιακανδάρη και

Τ. Τζίφα, χωρίς τις δεξιότητες και την κατάρτιση των οποίων το πρωτοπόρο αυτό εγχείρημα δεν θα είχε πραγματοποιηθεί.

**Αναμνήσεις Νο.4 & Νο.4Α. (30 ΔΑΥ, Σγός – Επιτελής ΔΕΠ – Υπτχος - Διοικητής 30 ΔΑΥ, 1982) – ακύρωση δομικής αναβάθμισης F-104 G & μετάπτωση κύκλου επιθεωρήσεων ανά 150 ώρες - επίσκεψη στο Καστέλλι)**

**Νο.4.** Τον Αύγουστο του 1981 μετατίθεμαι από την 116 Π.Μ στην 30 ΔΑΥ στην Δνση Εξασφάλισης Ποιότητας (ΔΕΠ) με αρμοδιότητα τα Α/Φ F-104G, HU-16B & C-47 όπου Διοικητής είναι ο Υπτχος (Ι) Ι. Δημακογιάννης που τον είχα γνωρίσει ως Διοικητή της 114 Π.Μ όταν μετά την Σ.Ι τοποθετήθηκα εκεί στην 335 ΜΔΒ. Από τα τρία προγράμματα που μου ανατέθηκαν το πιό απαιτητικό ήταν των Α/Φ F-104G γιατί είχαμε ήδη αρχίσει να παραλαμβάνουμε κατά κύματα μέσω Γερμανικής Βοήθειας 120 Α/Φ του Γερμανικού Ναυτικού που είχαν ενταχθεί στις 335 & 336 ΜΔΒ προς αναπλήρωση απωλειών αλλά και 10 τα Α/Φ F-104G της Ολλανδικής Αεροπορίας που είχαμε παροπλισμένα στο ΚΕΑ για απόληψη ανταλλακτικών. Επειδή όμως είχαμε πολλά μείζονα ατυχήματα, μας είχε ανατεθεί από το ΓΕΑ η εξέταση αναβάθμισης και των δικών μας Α/Φ επειδή τόσο τα Γερμανικά όσο και τα Ολλανδικά είχαν υποστεί δομική ενίσχυση πτερύγων.

Έτσι είχαμε αρχίσει να αξιολογούμε προσφορές των εταιρειών MMB & FOKKER που είχαν πραγματοποιήσει τις δομικές ενισχύσεις πτερύγων στα Γερμανικά και Ολλανδικά Α/Φ αντίστοιχα, επειδή οι Χώρες αυτές κράτησαν τα Α/Φ αυτά πολύ περισσότερο από τις ΗΠΑ (που τα είχαν ήδη αποσύρει αρκετά χρόνια πριν, αντικαθιστώντας τα με F-16A/B), και τους είχαν αναθέσει και ρόλο αναχαίτησης με αποτέλεσμα να έχουν πολλά και σοβαρά θανατηφόρα ατυχήματα ώστε να τους αποδοθεί το προσωνύμιο «ιπτάμενα φέρετρα».

Ταυτόχρονα όμως με την παραλαβή των Α/Φ F/TF-104G του Γερμανικού Ναυτικού, παρατηρήσαμε ότι ο κύκλος επιθεωρήσεων των Α/Φ αυτών δεν ήταν κάθε 100 ώρες όπως συνέβαινε με τα δικά μας προελεύσεως ΗΠΑ, αλλά κάθε 150 ώρες, οπότε αμέσως δημιουργήθηκε η ανάγκη απόφασης του κύκλου συντηρήσεως που θα έπρεπε να ακολουθηθεί. Έπρεπε λοιπόν ως αρμόδιος χειριστής του θέματος να δώσω λύση στα δύο αυτά μείζονα ζητήματα. Μείζονα διότι το κόστος δομικής ενίσχυσης πτερύγων ήταν τεράστιο και η ΕΑΒ που είχε μόλις 6 χρόνια ζωής πολύ δύσκολα θα μπορούσε να ανταποκριθεί ακόμη και στην περίπτωση που η τεχνογνωσία από τους ξένους οίκους θα μπορούσε να εξασφαλισθεί. Όμως οι προσφορές των οίκων αυτών πέραν του ότι ήταν εξαιρετικά ακριβές, ανέβαιναν σε δυσθεώρητα ύψη στην προοπτική εμπλοκής της ΕΑΒ.

Έχοντας συνειδητοποιήσει τα δύο αυτά προβλήματα από τότε που ήμουν στην 116 Π.Μ επειδή είχα ενεργά εμπλακεί με την σταδιακή παράδοση τόσο των Γερμανικών όσο και των Ολλανδικών Α/Φ, είχα ήδη καταστρώσει σχέδιο δράσης που προέβλεπε την υιοθέτηση του MBB concept<sup>3</sup> που είχαμε εφαρμόσει στην διαπραγμάτευση με την Γερμανία προκειμένου να παραλάβουμε

---

<sup>3</sup> MBB concept. Μετά την απόφαση παραλαβής των 120 Α/Φ F/TF-104G του Γερμανικού Ναυτικού, μέσω του προγράμματος MINERNA στο πλαίσιο της Γερμανικής Αμυντικής Βοήθειας προς την Ελλάδα, τέθηκε το θέμα

τα 120 Α/Φ και την επέκταση του κύκλου επιθεωρήσεων κάθε 150 ώρες πτήσης αντί κάθε 100. Έχοντας όμως τώρα αρμοδιότητα από το επίπεδο της 30 ΔΑΥ αποφάσισα να το βάλω σε εφαρμογή καταρτίζοντας την σχετική μελέτη πράγμα που και έκανα. Για καλή μου τύχη αναλαμβάνει την Διοίκηση της 30 ΔΑΥ ο Υποπτέραρχος πλέον Δημήτριος Αποστολάκης που ε γνώριζε πολύ καλά το Α/Φ F-104 G και τα προβλήματά του, οπότε ζητώ ιεραρχικά να παρουσιάσω την μελέτη και τις προτάσεις μου στην ιεραρχία της 30 ΔΑΥ πράγμα και που εγκρίθηκε.

Τα βασικά μου επιχειρήματα ήταν ότι με την αύξηση του στόλου κατά 120 Α/Φ από το Γερμανικό Ναυτικό που είχαν υποστεί ενίσχυση πτερύγων, το πρόβλημα περιοριζόταν σε λιγώτερα από 30 Α/Φ προέλευσης ΗΠΑ τα οποία θα μπορούσαν να υποστούν το MBB concept ακόμη και σε επίπεδο Μονάδος με την εξασφάλιση του κατάλληλου εξοπλισμού ελέγχου δινορευμάτων (EDDY CURRENT) που τότε διέθετε μόνον το ΚΕΑ και κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού της Μονάδας από τον «μαίτρ» του ΚΕΑ τον κ. Αρχολέκα η φήμη του οποίου ήταν γνωστή σε όλη την Π.Α. Έτσι θα μπορούσαμε κάθε 50 ώρες να ελέγχουμε τα No.5 FITTINGS κάθε πτέρυγας των Α/Φ προέλευσης ΗΠΑ, επειδή όλα τα ατυχήματα των Γερμανών είχαν σαν γενεσιουργό αίτιο την αστοχία των πτερύγων λόγω αστοχίας των No.5 FITTINGS και να περάσουμε σε κύκλο επιθεωρήσεων κάθε 150 ώρες αντί κάθε 100, ώστε να έχουμε μεγάλη αύξηση της διαθεσιμότητας αλλά και σοβαρό περιορισμό εξόδων περιοδικών επιθεωρήσεων, αφού θα ελάμβαναν χώρα κάθε 150 ώρες. Παράλληλα αντί να προβούμε σε δομική ενίσχυση πτερύγων να ζητήσουμε από την MBB να μας κατασκευάσει έναν ικανό αριθμό No.5 FITTINGS που θα αντικαθιστούσαν όποια εξ' αυτών θα ανευρίσκοντο με ρωγή κατά τον έλεγχο δινορευμάτων. Η πρόταση έτυχε της αποδοχής της ιεραρχίας της Διοίκησης και το πρόβλημα πλέον ήταν να πεισθεί το ΓΕΑ.

Στην πρώτη σύσκεψη που έγινε στο ΓΕΑ στην αίθουσα 500 για το ζήτημα αυτό, παρουσιάζω την πρόταση της Διοίκησης μαζί με τον Διευθυντή μου της ΔΕΠ, Ασμο (ΤΑΜ) Γ. Αρκουλή και συναντούμε τεράστια αντίδραση από τον τότε Δντή Γ' Κλάδου του ΓΕΑ Ταξίαρχο (ΤΑΗ) Π. Κοντοδιό που είχε πεισθεί από τον Σμο (ΤΥΜ) Φ. Παπαηλιού του ΓΕΑ /Γ1 και τον Ασμο (ΤΥΜ) Κ.Μπακαλάκο της ΔΑΠΕ κατά την σύσκεψη, ότι αυτά ήταν πολύ επικίνδυνες προσεγγίσεις με βάση τα ατυχήματα που είχαμε και ότι θα έπρεπε να παραμείνουμε στο καθεστώς των επιθεωρήσεων κάθε 100 ώρες, αλλά και να εμπλέξουμε την ΕΑΒ ΑΕ στην διατύπωση πρότασης Εργοστασιακού Επιπέδου. Ήμουν τόσο απογοητευμένος αλλά και θυμωμένος για την τεράστια δουλειά που είχα κάνει τα τελευταία δύο

---

διασφάλισης της εναπομένουσας ζωής των υπόψη Α/Φ, λόγω των συνεχών και πολλών αστοχιών των πτερύγων τους που τα είχαν χαρακτηρίσει ως «ιπτάμενα φέρετρα». Τότε η Γερμανική Κυβέρνηση πρότεινε την εφαρμογή του συγκεκριμένου concept που είχε εκπονήσει η Γερμανική κατασκευάστρια εταιρεία MBB (μετέπειτα DASA και νυν EADS) των Α/Φ F-104G με άδεια από την Αμερικανική LOCKHEED. Το concept αυτό προέβλεπε συχνούς ελέγχους δομικής ακεραιότητας των υποψηφίων περιοχών αστοχίας (No.5 FITTINGS) με μέθοδο δινορευμάτων (EDDY CURRENT). Η μεθοδολογία αυτή μας επεδείχθη στην αεροπορική βάση MANCHING που βρισκόταν δίπλα στις εγκαταστάσεις της MBB στο Μόναχο και εισηγηθήκαμε {Σγός (ΤΑΜ) Ν. Ιωαννίδης και Υποσος (ΤΑΜ) Δ. Πετρίδης της 116 Π.Μ} να γίνει δεκτή από την Π.Α, πριν παραλάβουμε κάθε Α/Φ, πράγμα που και υιοθετήθηκε.

χρόνια στα δύο αυτά ζητήματα, που θυμάμαι ότι εκνευρισμένος ερώτησα τον Γ' Κλαδάρχη πώς είναι δυνατόν μια μελέτη δύο ετών και μιά επίσημη πρόταση από την 30 ΔΑΥ να διαγράφεται με μια μονοκοντυλιά, επειδή κάποιος που δεν έχουν ασχοληθεί με το θέμα όσο εγώ, θεωρούν ότι δεν πρέπει να αναπτύξουμε καμιά πρωτοβουλία. Ο Δντής μου αμέσως με προπηλάκισε λέγοντάς μου πώς τολμώ να αντιμιλώ στον Γ' Κλαδάρχη και ευσχήμως ζήτησε συγνώμη για λογαριασμό μου, λέγοντας ότι η Διοίκηση θα επανεξετάσει το θέμα με βάση τις ανησυχίες του ΓΕΑ και θα φροντίσει να πάρει την επίσημη θέση της ΕΑΒ ΑΕ για το τί είναι δυνατόν να προτείνει.

Αμέσως μετά την επιστροφή μου στο γραφείο με καλεί ο Επιτελάρχης Ταξίαρχος (ΤΑΜ) Α. Τζηρίτας και μου λέει ότι ήταν λάθος μου που αντιμίλησα με τόσο έντονο ύφος στον Δντή Γ'Κλάδου του ΓΕΑ Ταξίαρχο Π. Κοντοδιό (που ήταν συμμαθητής του και σίγουρα του είχε προλάβει τα νέα τηλεφωνικά) αλλά και ότι, πολλές φορές μπορεί να έχουμε δίκιο αλλά πρέπει να μάθουμε να το διεκδικούμε με πιο διπλωματικό τρόπο όπως π.χ. έκανε ο Δντής σου ο κ. Αρκουλής και αποφύγαμε διπλωματικό επεισόδιο. Δεν είχα παρά μόνο 1,5 χρόνο εμπειρία σε επιτελείο και τότε κατάλαβα ότι κάτι πολύ κακό πρέπει να έκανα. Η πεποίθησή μου αυτή εδραιώθηκε όταν μου είπε ότι φεύγοντας από το γραφείο του, έπρεπε να περάσω και από το γραφείο του Διοικητού. Με ζώσανε τα φίδια ότι μαλλον ετοιμαζότανε αν όχι η αποστρατεία μου τουλάχιστον μια βαρβάτη ποινή.

Σαν μουσκεμένη γάτα παρουσιάζομαι στον Υποπτήραρχο Αποστολάκη κατ' εντολήν του Επιτελάρχου και τον ακούω να μου λέει «Πολύ καλά τους τα είπες, αλλά θάπρεπε να είσαι πιο διπλωμάτης αν ήθελες να ξεκαθαρίσουμε γρήγορα αυτό το ζήτημα. Έτσι που τα έκανες τώρα εσύ θα υποφέρεις μέχρι να ωριμάσουν οι συνθήκες και να καταλάβουν ότι έχουμε δίκιο. Αλλά είσαι ακόμη νεαρός και προϊόντος του χρόνου θα πρέπει να μάθεις να ελίσσεσαι στα επιτελεία για να περνάς αυτό που πιστεύεις ότι είναι σωστό. Συνέχισε να εργάζεσαι πάνω στο ίδιο θέμα παραθέτοντας με κάθε λεπτομέρεια ποιές κρίσιμες επιθεωρήσεις θα φέρουμε νωρίτερα από τον ισχύοντα κύκλο των 25, 50, 100 & 200 ωρών ώστε να μεταπέσουμε ασφαλώς σε κύκλο 150 & 300 ωρών και να είσαι σίγουρος ότι θα το πετύχουμε. Όταν είσαι έτοιμος κάνε την αναφορά σου και τα υπόλοιπα θα τα ρυθμίσουμε ο κ. Επιτελάρχης και εγώ. Ελεύθερος».

Ομολογώ ότι δεν θα μπορούσα ποτέ να φαντασθώ τέτοια αντιμετώπιση. Μάθημα πατρικό και τόνωση ηθικού στο έπακρο! Γυρίζω πανευτυχής στο γραφείο μου ενημερώνοντας αντίστροφα Κλαδάρχη και Δντή και στρώνομαι στη δουλειά.

Σημασία έχει πώς κατέληξε αυτή η ιστορία για την Π.Α. Ζητώ τις απόψεις της ΕΑΒ ΑΕ μέσω ΥΠΑΕΑΒ που είναι Μονάδα της Διοίκησης και εντός διμήνου λαμβάνω απάντηση ότι το Εργοστάσιο μπορεί να αναλάβει τους ελέγχους δινορευμάτων των Α/Φ στις εγκαταστάσεις του και την αντικατάσταση των Νο.5 FITTINGS εφόσον αυτά εξασφαλισθούν. Καταρτίζω τον νέο κύκλο επιθεωρήσεων στην βάση 12,5/25/50/150/300 ωρών ώστε κάθε 12,5 ώρες απαιτείται έλεγχος των Νο.5 FITTINGS μέσω δινορευμάτων στον οποίο πιστοποιήθηκε η Μονάδα από το ΚΕΑ και παρουσιάζω την νέα εισήγηση προς ΑΤΑ με

κοινοποίηση στο ΓΕΑ σύμφωνα με οδηγίες Ε/ΔΑΥ, υπογεγραμμένη από τον Αποστολάκη, προκειμένου να ληφθούν οι απόψεις του Αρχηγείου. Σε πολύ λίγο χρόνο ο Αποστολάκης αναλαμβάνει Αρχηγός ΑΤΑ με Γ' Κλαδάρχη ΑΤΑ τον Κοντοδιό, στη θέση του οποίου Γ' Κλαδάρχη στο ΓΕΑ αναλαμβάνει ο Τζηρίτας. Το Αρχηγείο συμφωνεί απόλυτα με την πρόταση της Διοίκησης και εισηγείται στο ΓΕΑ την υιοθέτηση του νέου κύκλου επιθεωρήσεων των Α/Φ και την παραγγελία στην ΜΒΒ ικανού αριθμού Νο.5 FITTINGS για αντικαταστάσεις όταν απαιτηθούν. Δίνεται η τελική έγκριση του ΓΕΑ υιοθέτησης του νέου κύκλου επιθεωρήσεων και εντολή στην ΔΑΥ τοποθέτησης παραγγελίας Νο.5 FITTINGS στην Γερμανική Αεροπορία μέσω του προγράμματος Γερμανικής Αμυντικής Βοήθειας (MINERVA).

**No.4A.** 'Ανοιξη 1983 παίρνουμε εντολή να προετοιμαστούμε για επιθεώρηση στο Α/Δ Καστελλίου ώστε να εντοπίσουμε όλες τις υφιστάμενες αδυναμίες του με αντικειμενικό σκοπό να το αξιοποιήσουμε σαν Α/Δ διασποράς και ενημερωνόμαστε ότι της αποστολής θα ηγηθεί ο ίδιος ο Δκτής της 30 ΔΑΥ.

Συλλέγουμε ότι στοιχεία είχαμε από τις τυποποιημένες περιοδικές αναφορές που η Μονάδα υπέβαλε στο 28 ΤΑΔ, τις κωδικοποιούμε ανά τομέα ενδιαφέροντος (ανθρώπινο δυναμικό, εγκαταστάσεις, οπλισμός/πυρομαχικά, δυνατότητες επανεξυπηρέτησης Α/Φ) και ξεκινάμε με ΔΑΚΟΤΑ, πρωί για το Καστέλλι. Τυχαίνουμε μιάς θερμότερης υποδοχής όχι μόνο από τον Διοικητή και το προσωπικό της Μονάδας αλλά και από πολλούς βρακοφόρους προεστούς των γειτονικών χωριών.

Γίνεται η τυπική ενημέρωση της Μονάδας και μας ανακοινώνεται η ώρα απενημέρωσης των παρατηρήσεων μας νωρίς το απόγευμα, μετά την οποία η Διοίκηση της Μονάδας θα μας παρέθετε γεύμα εργασίας.

Για επιτελείς με εμπειρία Πτερύγων Μάχης το Καστέλλι ήθελε πάρα πολύ δουλειά για να μπορέσει να αξιοποιηθεί σαν Α/Δ διασποράς. Θυμάμαι πώς υπήρχε τεράστιο πρόβλημα προσέγγισης του Α/Δ οδικά από το Ηράκλειο, δεν υπήρχαν καθόλου καταφύγια Α/Φ παρά μόνον ανοικτά ΒΟΧΕΣ, τα δάπεδα ήταν σε πολύ κακή κατάσταση με ελλιπή κομμάτια και γεμάτα FOD, και σε πολλά σημεία τα συρματοπλέγματα του Α/Δ ήταν πλήρως κατεστραμένα. Κατέγραφα συνεχώς ότι έβλεπα, συγκρίνοντας πάντα με την 114 Π.Μ και την 116 Π.Μ όπου είχα υπηρετήσει 9 χρόνια. Ρωτάω τον Δντή μου Ασμχο (ΤΑΜ) Γ. Αρκουλή αν πρέπει να τα γράψουμε όσο πιο μαλακά γίνεται γιατί εδώ θα εκτεθεί πολύς κόσμος και μου απαντά «γράφε ότι βλέπεις με βάση αυτά που ξέρεις γιατί γι' αυτό ήλθαμε εδώ». Μία ώρα πριν την καθορισμένη ώρα απενημέρωσης παραδίδουμε στους Δντές μας τις παρατηρήσεις μας προκειμένου να δώσουν μια γενική εικόνα στον Διοικητή 30 ΔΑΥ.

Συγκεντρωνόμαστε στην αίθουσα συσκέψεων της Μονάδας για την απενημέρωση την προγραμματισμένη ώρα και περιμένουμε τον Πτέραρχο και τον Διοικητή της Μονάδας. Φτάνουν μαζί και ο Αποστολάκης του λέει να καθήσει, προκειμένου να κάνει μία εισαγωγή με βάση την ενημέρωση που είχε πριν από λίγο από τους Δντές του αλλά και την προσωπική εικόνα που απεκόμισε



από την Μονάδα επιθεωρώντας την μαζί με τον Διοικητή της. Η εισαγωγή του ήταν λιτή και είχε σκοπό να καθησυχάσει τον Διοικητή της Μονάδας για τα ευρήματα, που ναι μεν ήταν πολλά, πλήν όμως τα περισσότερα ήταν πέραν των δυνατοτήτων της Μονάδας και για να υλοποιηθούν χρειαζόνταν σοβαρές πιστώσεις αλλά και έργα μεγάλης κλίμακας που αφορούσαν κυρίως εγκαταστάσεις απαραίτητες για την υποδοχή μαχητικών Α/Φ, αλλά και δίκτυο δρόμων προσπέλασης από το Ηράκλειο και άλλες κωμοπόλεις του νομού, όπως και ενίσχυση της περιφράξης του Α/Δ, η οποία σε πολλά σημεία ήταν πλήρως κατεστραμμένη. Έδωσε δε την υπόσχεσή του ότι είναι απόφαση της Π.Α, το Καστέλλι να εκσυγχρονισθεί ώστε να μπορεί να υποδέχεται για επανεξυπηρέτηση όλα τα σύγχρονα μαχητικά Α/Φ της Π.Α, επισημαίνοντας ότι τούτο απαιτεί πολύ εργώδη προσπάθεια από όλους τους εμπλεκόμενους, από το προσωπικό της Μονάδας μέχρι και τον Αρχηγό της Π.Α, που πρέπει και πρόκειται να συνεχισθεί για πολλά χρόνια <sup>4</sup>. Στην συνέχεια έδωσε τον λόγο στους Δντές που τον συνόδευαν για να αναφέρουν λεπτομερώς τα καταγραφέντα ευρήματα. Ακούγοντας τους Δντές σκέφθηκα πόσο δύσκολη ήταν η θέση του Διοικητού της Μονάδας γιατί πέραν του ότι πολύ λίγα περνούσαν από το χέρι του, θα έπρεπε για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα να επιβλέπει στενά όσα προγραμματίζονταν να γίνουν και ότι αναμφίβολα η πιο ευτυχισμένη μέρα της ζωής του θα ήταν όταν θα μάθαινε την μετάθεσή του σε κάποια άλλη θέση της Π.Α.

Στο τέλος της απενημέρωσης ο Διοικητής της Μονάδας ευχαρίστησε την ομάδα επιθεώρησης της 30 ΔΑΥ για τις επισημάνσεις της και ζήτησε την αρωγή των προϊσταμένων κλιμακίων Διοικήσεως στην προσπάθεια ανάταξης του Α/Δ σε σύγχρονη Μονάδα διασποράς.

Ακολούθησε ένα λουκούλειο γεύμα με κρητικές λιχουδιές, μικρές ελιές, γαμπούλαφο, γραβιέρα με μέλι και φυσικά ρακές, στην θερινή λέσχη Αξκών όπου εκτός από τους βασικούς επιτελείς της Μονάδας και τους επιθεωρητές της 30 ΔΑΥ συμμετείχαν και πολλοί βρακοφόροι προεστοί των γύρω περιοχών που έμοιαζαν να είναι πολύ γνωστοί του Πτεράρχου από τον τρόπο με τον οποίο του απευθύνονταν (π.χ....και κοίταξε Δημήτρη το θέμα των βοσκοτόπων στα ανατολικά του Α/Δ γιατί μας ανήκει και επομένως ο φράκτης πρέπει να μετακινηθεί προς τα μέσα...). Δεν μπορούσα να φαντασθώ ότι θα υπήρχαν τέτοια αιτήματα από τους προεστούς και όμως ο Αποστολάκης όχι μόνον τά άκουσε όλα, αλλά και προσπάθησε να τους πείσει ότι πολλά από αυτά που ζητούσαν να γίνουν γρήγορα, χρειάζονται χρόνο για να γίνουν οι κατάλληλοι έλεγχοι παρουσίας της Π.Α και να τους καθησυχάσει λέγοντας τους ότι αν αποδειχθεί ότι έχουν γίνει λάθη, θα πρέπει να είναι βέβαιοι ότι η κατάσταση θα διορθωθεί όπως το ζητούν. Κατάλαβα ότι πολλοί από του ντόπιους πρέπει να ήταν ακόμη και συμμαθητές του από τα σχολικά τους χρόνια, ώστε να

---

<sup>4</sup> Ποιός άραγε θα μπορούσε να φαντασθεί το 1983 τα προφητικά λόγια του οραματιστή Αποστολάκη που σήμερα μαθαίνουμε επίσημα ότι το Α/Δ Καστελλίου το 2025 θα είναι το πιο σύγχρονο Α/Δ της Ελλάδας μετά το Διεθνές Α/Δ Ελευθέριος Βενιζέλος της Αθήνας; Όπως μπορείτε να ενημερωθείτε από τον σύνδεσμο που ακολουθεί:

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%AD%CE%BF%CF%82\\_%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE%CF%82\\_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82\\_%CE%97%CF%81%CE%B1%CE%BA%CE%BB%CE%B5%CE%AF%CE%BF%CF%85\\_%CE%9A%CF%81%CE%AE%CF%84%CE%B7%CF%82](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%AD%CE%BF%CF%82_%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82_%CE%97%CF%81%CE%B1%CE%BA%CE%BB%CE%B5%CE%AF%CE%BF%CF%85_%CE%9A%CF%81%CE%AE%CF%84%CE%B7%CF%82)

δικαιολογείται τόση οικειότητα την οποία έδειξε ότι χαιρόταν, χωρίς να κρατάει την απόσταση του βαθμού του από τους προεστούς των γύρω περιοχών.

### **Ανάμνηση Νο.5. (ΑΤΑΔ, Σγος – Αρχηγός ΤΑΔ, Άνοιξη 1984) δεξίωση στην θερινή λέσχη του Αρχηγείου – Κοντοδιός**

Λίγο μετά την ανάληψη των καθηκόντων του ως Αρχηγός ΑΤΑ και μετά την ολοκλήρωση των μεταθέσεων των Ανωτάτων Αξκών καλεί στο Αρχηγείο όσους βασικούς συνεργάτες είχε στην ΔΑΥ όλων των ειδικοτήτων για παράθεση δείπνου ευαρέσκειας για την επιτυχημένη του Διοίκηση στην ΔΑΥ. Ανεβαίνουμε με ΔΑΚΟΤΑ μετά την παύση εργασίας και αφού μας υποδέχθηκε στην θερινή Λέσχη και μας σύστησε στους νέους συνεργάτες του, μας ζήτησε να καθήσουμε στα τραπέζια σχήματος Π, εναλλάξ με τους επιτελείς του ΑΤΑ και πήρε το μικρόφωνο για να μας απευθύνει ένα σύντομο ευχαριστήριο λόγο.

Στην διάρκεια του δείπνου είχαν αρχίσει να γίνονται διάφορες υπηρεσιακές συζητήσεις μεταξύ των οποίων και το θέμα υιοθέτησης του νέου κύκλου επιθεωρήσεων των Α/Φ F-104G. Με την ευκαιρία αυτή αρχίζω συζήτηση με τον Δντή ΑΤΑ/Γ1 Σμχο (ΤΑΜ) Σ. Αβδελίδη ο οποίος μου είπε ότι έβλεπε θετικά την εισήγηση της ΔΑΥ αλλά το θέμα βρίσκεται στο επίπεδο του Γ. Κλαδάρχου Ταξιάρχου Π. Κοντοδιού. Ο Αρχηγός πιάνει αμέσως την κουβέντα μας και γελώντας απευθύνεται στον Κοντοδιό «Περικλή ο Πετρίδης ρωτάει τι κάνουμε με το θέμα του κύκλου των Α/Φ F-104G». Ο Κοντοδιός ήταν απασχολημένος σε μια συζήτηση που είχε με οπλοργούς για το θέμα του HOT TURN AROUND που εξεταζότανε σοβαρά από το ΑΤΑ εκείνη την περίοδο και δεν απάντησε. Όμως ήταν γνωστό ότι είχε σοβαρό πρόβλημα ακοής και ότι από τότε φορούσε ακουστικά ενίσχυσης της ακοής του και είναι πολύ πιθανό ότι δεν άκουσε το ερώτημα του Αρχηγού, ο οποίος συνεχίζει γελώντας προς το μέρος μου «Μου φαίνεται ότι ο κ. Κοντοδιός ακούει μόνον ότι του αρέσει» και πολλοί βάζουν τα γέλια γνωρίζοντας το πρόβλημα της περιορισμένης ακοής του. Ακούγοντας τα γέλια ο Κοντοδιός αλλά και τον συνομιλητή του που του λέει ότι κάτι ρώτησε ο Αρχηγός γυρνάει προς προς το μέρος του και λέει «Μάλιστα κ. Αρχηγέ, συγγνώμη δεν άκουσα τί ρωτήσατε» οπότε ο Αρχηγός του επαναλαμβάνει πάλι γελώντας « Περικλή, ο Πετρίδης ρωτάει τον Σωτήρη τί κάνουμε με το θέμα του κύκλου των Α/Φ F-104G». Και ο Κοντοδιός απαντά «Ο Πετρίδης δεν ξέρει ότι το Αρχηγείο έχει πολλά και επείγοντα προβλήματα νά λύσει πέρα από τον κύκλο επιθεωρήσεων που θα πάρει και αυτό τον δρόμο του όταν έλθει η ώρα του». Γελάκια από παντού και το δείπνο συνεχίστηκε χωρίς άλλο ευτράπελο.

### **Ανάμνηση Νο.6 .(ΚΕΔΑ/Ζ, Σμχος - ΥΦΕΘΑ) καλοκαίρι 2000 wind surfer**

Παραθερίζω στο ΚΕΔΑ/Ζ και ένα πρωινό καθώς κολυμπώ με κατεύθυνση την εξέδρα από βαρέλια που είχε αγκυροβοληθεί, παρατηρώ ότι λίγο πιό βαθειά έναν wind surfer που η φυσιογνωμία του μου φάνηκε γνωστή. Φτάνω στην εξέδρα και ανεβαίνω βγάζοντας τα γυαλιά κολύμβησης και προσπαθώ να αναγνωρίσω τον wind surfer. Ήταν ο Αποστολάκης και αμέσως λέω από μέσα μου «Χαράς το κουράγιο του, ο ΥΦΕΘΑ δείχνει να είναι σε πολύ καλή φυσική κατάσταση γιατί κουμαντάρει πολύ επιδέξια την ιστιοσανίδα του, παρά τα 17 χρόνια που μου ρίχνει».

Συναντηθήκαμε αργότερα και κουβεντιάσαμε για λίγο στα όρθια. Με ρώτησε που βρίσκομαι και του απάντησα ότι μου είχε πρόσφατα ανατεθεί η Δνση ΓΕΑ/Γ2 των νέων εξοπλιστικών προγραμμάτων της Π.Α. Με συνεχάρη σημειώνοντας ότι πρέπει να είμαι πολύ προσεκτικός και να τεκμηριώνω όσο καλύτερα γίνεται κάθε εισήγησή μου γιατί ο διάβολος έχει πολλά ποδάρια, λέγοντάς μου ότι «άλλωστε εσύ ξέρεις πολύ καλά τί πέρασες με την Αγορά του Αιώνα και πιστεύω ότι τώρα πλέον γνωρίζεις πόσο διπλωματικά πρέπει να χειρίζεσαι αυτά τα λεπτά ζητήματα. Τον ευχαρίστησα και ζήτησα να του υποβάλω μια ερώτηση και μου είπε βεβαίως. «Σας καταμαρτυρούν ότι προσπαθείτε να σταματήσετε τις παροχές υπέρ ΜΤΑ & ΤΑΣΑ από τα εξολιστικά προγράμματα, είναι αλήθεια?» «Είναι, αλλά το ζήτημα αυτό είναι πιο περίπλοκο απ' ότι φαίνεται και μπορούμε να το κουβεντιάσουμε άλλη φορά. Τώρα που δουλεύεις τα εξοπλιστικά της Π.Α. κάνε μερικούς υπολογισμούς και θα καταλάβεις γιατί το προσπαθώ». Χαιρετηθήκαμε και χωρίσαμε.

### **Ανάμνηση Νο.7. (Κοιμητήριο Παπάγου – Εξόδιος ακολουθία Πτεράρχου Ν. Κουρή 19 Ιουλίου 2018)**

Συναντηθήκαμε στην εκκλησία, μόλις πριν αρχίσει η εξόδιος ακολουθία και ανταλλάξαμε θερμή χειραψία αλληλοευχόμενοι «Ζωή σε μας». Δεν θα μπορούσε φυσικά να λείπει από μια τέτοια εκδήλωση, που ήταν ένας πραγματικός φόρος τιμής για ένα άλλο θρύλλο της Π.Α, τον οποίο είχε την τιμή να διαδεχθεί στο ύπατο αξίωμά της.

#### **Επιμύθιον**

Έμαθα για την απώλειά του από τον Γιώργο Αυλωνίτη (Α/ΓΕΑ το 2005) που μέσω e-mail της Αεροπορικής Ακαδημίας μας ενημέρωσε για το γεγονός και ότι η εξόδιος ακολουθία θα ελάμβανε χώρα στο Ηράκλειο Κρήτης στην ιδιαίτερη Πατρίδα του.

Δεν χρειάζεται να πώ ότι ο Δημήτριος Αποστολάκης ήταν ένας πραγματικός Ευπατρίδης. Αυτό το δείχνει πεντακάθαρα όλη η καριέρα του. Με την ευκαιρία όμως της απώλειάς του, αποφάσισα να καταθέσω το παρόν δοκίμιο για τον Επαγγελματία, τον Ηγέτη, τον Δάσκαλο, τον Οραματιστή, τον Άνθρωπο με μεγάλη αίσθηση του χιούμορ και ενσυναίσθηση για κάθε τι που θεωρούσε σημαντικό για την Π.Α και την Πατρίδα, όπως τα βίωσα στην διάρκεια της σταδιοδρομίας μου όσες φορές οι δρόμοι μας συναντήθηκαν, για να τονίσω μερικά βασικά ζητήματα:

1. Πέραν της οξυδέρκας και του χιούμορ με την οποία τον είχε προικίσει η φύση ήταν ένας άνθρωπος πολύ βαθειά και πλατειά μορφωμένος πέρα από τα όρια της Π.Α, που αντιμετώπιζε τα προβλήματα πάντα «ολιστικά» και ποτέ επιδερμικά, με βάση την μελλοντική τους απόδοση όπως μπορούσε να την εκτιμήσει.
2. Πάντα ευχάριστος και προσηνής άκουγε προσεκτικά τον συνομιλητή του και είχε την δυνατότητα να τον κατευθύνει σωστά προς τον τελικό στόχο που θεωρούσε σημαντικό.
3. Εξαιρετικά διπλωμάτης όταν οι συνομιλητές του είχαν αντίθετη απόψη, ποτέ δεν τους πρόσβαλε, αλλά φρόντιζε με τον τρόπο του να τους φέρνει στα νερά του μετά από μια αναγκαία περίοδο ωρίμανσης, όπως προβλέπεται από το επιτυχημένο MANAGEMENT.

4. Δεν είναι τυχαίο ότι η Πολιτεία του εμπιστεύθηκε πολλές ανώτατες Κυβερνητικές θέσεις μετά Αγορά του Αιώνα που ολοκλήρωσε χωρίς να κατηγορηθεί όπως συνέβη με μεταγενέστερους διαδόχους του στον Θώκο της Π.Α, γιατί αποδεδειγμένα έβλεπε πολύ πιο μπροστά από την εποχή του, οραματιζόμενος το μέλλον όπως η αναβάθμιση του Α/Δ Καστελλίου που ξεκίνησε να την σχεδιάζει ως Διοικητής ΔΑΥ με σκοπό την ανάταξη μιάς Μονάδας της Π.Α και την οικονομική ενίσχυση της ιδιαίτερης πατρίδας του.
5. Ο Δημήτριος Αποστολάκης δεν ήταν μόνον το πρότυπο του ιδανικού Ηγέτη που νοιάζεται πραγματικά για τους υφισταμένους του αλλά και ένας απλός «Άνθρωπος» που δεν ντρέπεται να πεί ότι τα Σαββατοκύριακα τον ευχαριστούσε να παίζει τάβλι με τον κατά ένα χρόνο νεώτερό του τον Τζηρίτα (όντας Δ/ΔΑΥ & Ε/ΔΑΥ αντιστοίχως).
6. Τέτοια φωτενά παραδείγματα πρέπει όλοι μας αλλά κυρίως οι εν ενεργεία συνάδελφοι να έχουν πάντα στο μυαλό τους, ώστε να εφαρμόζεται στην πράξη το ρητό του εμβλήματος της Σ.Ι. « Άμμες δε γ' εσόμεθα πολλώ κάρρονες»<sup>5</sup>.

#### **Υπτιχος (ΜΑ) ε.α Δημήτριος Πετρίδης της 22ας ΣΜΑ (1974)**

- Μηχανολόγος Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών (1981)
- Αεροναυπηγός Μηχανικός U.S Naval Postgraduate School (1986)
- Εκπρόσωπος Ελλάδας στο Δ.Σ της NAMSA (2001-2004)
- Aviation Support Program Manager NAMSA/NSPA (2009-2017)
- Μέλος Δ.Σ Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδας (ΑΑΚΕ), Κιβωτού Ολιστικής Παιδείας Ε.Δ και Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Στρατιωτικών ΠΟΣ)
- Μέλος Επιστημονικού Συλλόγου Μηχανικών Αεροπορίας (ΕΣΜΑ), Συνδέσμου Αποφοίτων Σχολης Ικάρων (ΣΑΣΙ) και Ελληνικού Ινστιτούτου Στρατηγικών Μελετών (ΕΛΙΣΜΕ)

---

<sup>5</sup> <https://el.m.wiktionary.org> Χορικοί Λόγοι στην αρχαία Σπάρτη – Χορός των παιδων όπως το κατέγραψε ο Πλούταρχος («Λυκούργος»21)