

Απώλεια UH-1H της Αεροπορίας Στρατού

Σε εξέλιξη βρίσκεται η διερεύνηση του τραγικού περιστατικού της 19ης Απριλίου 2017, στο οποίο συνετρίβη το UH-1H Huey «ΕΣ 625» της Αεροπορίας Στρατού στις πλάγιές της κοιλάδας του Σαρανταπόρου Ελασσόνας, με την απώλεια της ζωής τεσσάρων εκ των πέντε επιβαίνόντων (μελών του πληρώματος και επιβατών), ενώ η Αρχιλοχίας μηχανοσυνθέτης διασώθηκε τραυματισμένη.

Με τη συνεργασία του Απόλλωνα Λεονταρίτη και Φαίδωνα Καραϊωσηφίδη



Το «ΕΣ 625» ανήκε στη δύναμη του 1^{ου} ΤΕΑΣ (Τάγματος Ελικoptέρων Αεροπορίας Στρατού) που εδρεύει στη βάση της ΑΣ στο Στεφανοβίκιο Μαγνησίας. Την ημέρα του περιστατικού εκτελούσε προγραμματισμένη μεταφορική πτήση από τη Λάρισα (110ΠΜ) στην Κοζάνη. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία των ενημερώσεων του ΓΕΕΘΑ:

■ Στις 07:25 το ελικόπτερο με προβλεπόμενο τριμελές πλήρωμα απογειώθηκε από τη Βάση του Στεφανοβίκειου και κινήθηκε στην Αεροπορική Βάση Λάρισας/110 Πτέρυγα Μάχης όπου προσγειώθηκε προκειμένου να επιβιβαστούν δυο στελέχη της 1^{ης} Στρατιάς.

■ Στις 07:38 απογειώθηκε και πάλι για την εκτέλεση του δεύτερου σκέλους της προγραμματισμένης αποστολής του στο πλαίσιο διατεταγμένης υπηρεσίας στη ζώνη ευθύνης της 1^{ης} Στρατιάς.

■ Στις 07:48 σημειώθηκε απώλεια επαφής ασυρμάτου με το ελικόπτερο και ακολούθως διαπιστώθηκε και απώλεια ίχνους ραντάρ από τον τοπικό σταθμό αναφοράς της Πολεμικής Αεροπορίας. Αμέσως ξεκίνησαν προσπάθειες αποκατάστασης της επαφής με κλήσεις τόσο από τους ελεγκτές που παρακολουθούσαν την πτήση όσο και από την οικία μονάδα.

■ Οι προσπάθειες συνεχίστηκαν έως και

τις 08:50, που ήταν ο προβλεπόμενος χρόνος άφιξης στον προορισμό του. Όταν όμως διαπιστώθηκε ότι το ελικόπτερο δεν προσγειώθηκε, κινητοποιήθηκε ο μηχανισμός Έρευνας-Διάσωσης υπό τον συντονισμό του ΕΘΚΕΠΙΧ, οπότε και ξεκίνησε η υλοποίηση των προβλεπόμενων διαδικασιών.

■ Στα μέτρα συναγερμού που ακολούθησαν, περί τις 09:03 εξετράπησαν δύο F-16, που βρίσκονταν σε πτήση στην περιοχή, για να ερευνήσουν, συνεχίζοντας και τις κλήσεις ασυρμάτου με την ελπίδα ότι στην από αέρος διαδικασία (εκτός εδαφικού ανάγλυφου) θα υπήρχε απάντηση από το ελικόπτερο που ίσως είχε προσγειωθεί. Ταυτόχρονα διατάχθηκε να κινηθεί στην περιοχή της απώλειας στίγματος ένα Super Puma επιφυλακής από την 110ΠΜ και ένα AB.205. Για να συνδράμει στην έρευνα διατάχθηκε και η απογείωση ενός CL-415 από την 113ΠΜ στη Θεσσαλονίκη και ενός δεύτερου Super Puma από τη Λήμνο.

■ Στις 10:00 υπήρξε η πληροφορία από την ΕΛΑΣ ότι το ελικόπτερο είχε καταπέσει 3-4 χιλιόμετρα βορείως της περιοχής Σαρανταπόρου.

■ Στις 10:15 συνεργείο της ΔΕΗ ειδοποίησε για εντοπισμό συντριμμίων. Στρατιωτικά μέσα από παρακείμενες μονάδες έσπευσαν στο σημείο και τέθηκαν σε ετοιμότητα τα νοσοκομεία της ευρύτερης περιοχής για την υποδοχή τυχόν τραυματιών.

■ Στις 10:48 προσγειώθηκε στο σημείο της συντριβής ελικόπτερο AB.205.

■ Στις 11:03 υπήρξε αναφορά για έναν επιζώντα και τέσσερις νεκρούς.

Από τον τόπο του περιστατικού διασώθηκε τραυματισμένη η Αρχιλοχίας Βασιλική Πλεξίδα, μηχανοσυνθέτης και μέλος του πληρώματος του ελικoptέρου, η οποία και μεταφέρθηκε άμεσα στο 424 Γενικό Στρατιωτικό Νοσοκομείο. Από τα συντρίμια του ανασύρθηκαν οι σοροί των: Υποστρατήγου Ιωάννη Τζανιδάκη, υποδιοικητή της 1^{ης} Στρατιάς, Συνταγματάρχη (ΤΘ) Θωμά Αδάμου, επιτελή του αρχηγείου 1^{ης} Στρατιάς, Ταγματάρχη (ΑΣ) Δημοσθένη Γούλα, κυβερνήτη του ελικoptέρου και υποδιοικητή του 1^{ου} ΤΕΑΣ, και Υπολοχαγού (ΑΣ) Κωνσταντίνου Χατζή, συκκυβερνήτη.

Σύμφωνα και πάλι με την ενημέρωση του ΥΕΘΑ, στην περιοχή όπου πετούσε το ελικόπτερο επικρατούσαν «αυξημένες χαμηλές νεφώσεις με βάση νεφών στα 500

πόδια και περιορισμένη ορατότητα».

Αποφεύγοντας οποιαδήποτε εικασία σχετικά με τα αίτια του περιστατικού κι ενώ η διερεύνηση συνεχίζεται, παραθέτουμε ορισμένα στοιχεία που θα βοηθήσουν στην κατανόηση του θέματος, ειδικά υπό το πρίσμα μιας πληθώρας «παραπληροφόρησης» που, για ακόμη μια φορά, περιέβαλλε την παρουσίαση του θέματος από τα ΜΜΕ.

Η πτήση του ελικoptέρου τη συγκεκριμένη ημέρα αναφέρεται ως «διατεταγμένη αποστολή αναγνώρισης σε περιοχές της ζώνης ευθύνης της 1^{ης} Στρατιάς» (βλέπε σχετικά παρακάτω), αλλά θα πρέπει να τονίσουμε ότι στη φάση που το ελικόπτερο απωλέστηκε η «κύρια αποστολή» δεν βρισκόταν ακόμη υπό εξέλιξη αλλά αφορούσε το σκέλος μεταφοράς των δύο επιτελών αξιωματικών στον ενδιάμεσο σταθμό εξόρμησης (Κρατικό Αερολιμένα Καστοριάς «Αριστοτέλης»). Από εκεί θα πραγματοποιούσε την κύρια αποστολή αναγνώρισης παραμεθωρίων περιοχών. Δηλαδή, στη συγκεκριμένη φάση ήταν μια πτήση μεταφοράς προσωπικού όπως αυτές που διενεργούνται καθημερινά από τα ελικόπτερα της Αεροπορίας Στρατού ανάμεσα σε βάσεις της ή μονάδες και σχηματισμούς του Ελληνικού Στρατού.

Απ' όσο είναι γνωστό, το εγκριθέν σχέδιο προέβλεπε την υλοποίηση της αποστολής με κανόνες Πτήσης Εξ Όψεως (Visual Flight Rules-VFR), στην οποία ο πιλότος πετά κυρίως με αναγνώριση οπτικών σημείων αναφοράς προκειμένου να διατηρήσει την πορεία που έχει προκαθορίσει σε χάρτη. Η υποβοήθηση από όργανα ραδιοβοθημάτων δεν αποκλείεται, αλλά μπορεί μόνο να συνεπικουρεί. Σε αντιδιαστολή, η Πτήση Δι' Οργάνων (Instrument Flight Rules-IFR) κατά την οποία ο πιλότος πετά αποκλειστικά και μόνο με τη χρήση ραδιοβοθημάτων. Διαφοροποίηση ανάμεσα σε πτήση VFR και IFR υφίσταται επίσης αναφορικά με την ευθύνη ασφαλούς διαχωρισμού από άλλα αεροσκάφη.

Η επιλογή πτήσης VFR εξαρτάται από διάφορους παράγοντες αλλά κυρίως από το εάν την επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή. Η μετάπτωση εν πτήση από Κανόνες VFR σε IFR είναι δυνατή εάν συντρέχει ένα πλαίσιο συγκεκριμένων συνθηκών. Η δυνατότητα εκτέλεσης πτήσης

δί' οργάνων δεν πρέπει να συγχέεται σε καμιά περίπτωση με τη δυνατότητα πτήσεων ελικoptέρων σε εκτέλεση επιχειρησιακών αποστολών με αντίξοες καιρικές συνθήκες, κάτι που απαιτεί ειδικό εξοπλισμό ναυτιλίας και επιχειρήσεων (ελικόπτερα «παντός καιρού» -ως γνωστόν... δεν υφίστανται!). Από την άλλη, και για κάθε πρακτικό λόγο, μια τακτική πτήση IFR αφορά τη μετάβαση από ένα αεροδρόμιο εξοπλισμένο με ραδιοβοθημάτα σε ένα άλλο με αντίστοιχες υποδομές.

Όπως υπογραμμίζουμε σε κάθε τέτοια περίπτωση, σε ένα αεροπορικό περιστατικό υπάρχουν συνήθως τρεις κατηγορίες παραγόντων που συντελούν:

η ιπτάμενη μηχανή, ο ανθρώπινος παράγοντας και οι περιρρέουσες συνθήκες (που συμπεριλαμβάνουν και τον καιρό). Χωρίς

να μπορεί να αποκλειστεί οποιοδήποτε ενδεχόμενο για το συμβάν του Σαρανταπόρου (ούτε και αυτό της μηχανικής βλάβης σε συνδυασμό με άλλη εξελισσόμενη κατάσταση), από τις πληροφορίες που υπάρχουν καθώς γράφονται αυτές οι γραμμές, οι καιρικές συνθήκες φαίνεται ότι αποτέλεσαν τον κυρίαρχο παράγοντα στο μοιραίο περιστατικό.

Τα στενά του Σαρανταπόρου αποτελούν μια φυσική δίοδο από τη βόρεια Θεσσαλία προς τη Δυτική Μακεδονία που σχηματίζεται ανάμεσα στην οροσειρά των Καμβουνίων και την οροσειρά των Πιερίων προσφέροντας πρόσβαση ανάμεσα στις δυο αυτές περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας. Η διαδρομή όμως δεν εξυπηρετεί μόνο οδική δίοδο, αλλά χρησιμοποιείται και από τα ελικόπτερα της ΑΣ

Απώλειες UH-1H/AB.205

Στη διάρκεια των 48 ετών της υπηρεσίας των UH-1/AB.205 και πριν από το «ΕΣ 625» έχουν καταγραφεί έξι μείζονα περιστατικά (αν και άλλα ελικόπτερα έχουν καταστραφεί σε συμβάντα χωρίς θύματα). Ο σχετικός κατάλογος χρονολογικά περιλαμβάνει:

■ 23 Σεπτεμβρίου 1980: συντριβή του AB205 «ΕΣ 640» [c/n «4312»] του 2^{ου} ΤΕΑΣ στον Κορινθιακό Κόλπο ύστερα από κράτηση κινητήρα με έναν νεκρό τον ο οπλίτη μηχανοσυνθέτη Στρατιώτη (ΠΒ) Μαστροκόστα Κωνσταντίνου.

■ 18 Μαΐου 1994: συντριβή του UH-1H «ΕΣ 619» [c/n «12160», s/n «69-15872»] του 1^{ου} ΤΕΑΣ που κατέπεσε στη Λίμνη Καστοριάς με αποτέλεσμα δύο νεκρούς, ένα μέλος του πληρώματος τον Επιλοχίας (ΠΒ) Κατή Δημήτριο και ένα επιβαίνοντα-μη στρατιωτικό προσωπικό.

■ 15 Σεπτεμβρίου 1994: συντριβή του «ΕΣ 633» [c/n «13195», s/n «72-21496»] του 3^{ου} ΤΕΑΣ στην περιοχή Δράμας-Καβάλας ύστερα από πρόσκρουση σε ηλεκτροφόρα καλώδια. Στο συμβάν, το οποίο είναι και το πλέον πολύνεκρο στην ιστορία του τύπου σε ελληνική υπηρεσία, έχασαν τη ζωή τους τα 3 μέλη του πληρώματος 3 μέλη του πληρώματος ολοχαγός (ΤΘ) Καληφόπουλος Θεόκλητος ο Αρχιλοχίας (ΤΘ) Σκούνας Δημήτριος ο Επιλοχίας

(ΠΖ) Κωστόπουλος Δημήτριος και 7 επιβαίνοντες δασοφυροσβάτες.

■ 28 Μαΐου 2001: αναγκαστική προσθαλάσωση του AB.205 «ΕΣ643» [c/n «4363»] του 1ου ΤΕΑΣ, στη θαλάσσια περιοχή της Σκέρου. Στο ελικόπτερο, που πετούσε σε σχηματισμό με άλλα Huey σε νυχτερινή άσκηση, σημειώθηκε αστοχία κινητήρα. Ο κυβερνήτης Λοχαγός (ΑΣ) Τσερκεζόπουλος Σωτήριος στην προσπάθειά του να διασφαλίσει τη διαφυγή των δυο άλλων μελών του πληρώματος παγιδεύτηκε στο ελικόπτερο και πνίγηκε.

■ 20 Φεβρουαρίου 2006: συντριβή του UH-1H «ΕΣ 622» [c/n «12164», s/n «69-15876»] του 3^{ου} ΤΕΑΣ στην περιοχή Μελίσις Ημαθίας κοντά στην έδρα της Μονάδας στην Αλεξάνδρεια Ημαθίας κατά τη διάρκεια νυχτερινής πτήσης για πιστοποίηση του πληρώματος σε χρήση ΔΝΟ με αποτέλεσμα τον θάνατο τεσσάρων μελών του πληρώματος Λοχαγού (ΑΣ) Καρυπίδης Χρήστος, Ανθυπασπιστή (ΑΣ) Καραμπά Ηλία, Αρχιλοχία (ΤΧ) Αδαμόπουλο Αδάμ, και Επιλοχίας (ΤΧ) Φωτιάδη Κωνσταντίνο.

■ 17 Μαρτίου 2008: Συντριβή UH-1H «ΕΣ 822» [c/n «8681», s/n «66-16487»] του 3^{ου} ΤΕΑΣ στο Βασιλούδι Θεσσαλονίκης με 3 νεκρούς, τον Ανθυπασπιστή (ΑΣ) Καρδόπουλο Ευστάθιο, τον Αρχιλοχία (ΤΧ) Καστανίτη Ευάγγελο και τον Επιλοχία (ΑΣ) Κατσιά Αθανάσιο.



που δεν μπορούν να «διαχειριστούν» τους μεγάλους ορεινούς όγκους που δεσπόζουν στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή λόγω των εγγενών αδυναμιών των συγκεκριμένων πτητικών μηχανών να πετάξουν σε μεγάλα ύψη και να τα υπερπηδήσουν. Σε μια τέτοια πτήση VFR το ελικόπτερο πετά στην κοιλάδα, μέσα στο ανάγλυφο, διατηρώντας ύψος ασφαλείας από το έδαφος στο ίχνος πτήσης με τον προσανατολισμό να γίνεται ακολουθώντας χαρακτηριστικά σημεία αναφοράς (για παράδειγμα τον οδικό άξονα Ελασσόνας-Σερβίων). Μια τέτοια διαδικασία είναι προβλεπόμενη και απολύτως ασφαλής υπό κατάλληλες μετεωρολογικές συνθήκες (ειδικότερα τη βάση νεφών και την ορατότητα). Σε αλλαγή όμως των συνθηκών αυτών και μάλιστα ραγδαία ενώ εκτελείται η πτήση, μπορεί να δημιουργηθεί κατάσταση στην οποία το ελικόπτερο ενδέχεται να «παγιδευτεί μέσα στον καιρό». Υπό συνθήκες στις οποίες μια κατερχόμενη βάση νεφών «συμπιέζει» τον διαθέσιμο χώρο του ίχνους πτήσης (με τη γεινίαση υψηλότερων φυσικών εμποδίων και ίσως κατά τύπους περιορισμένη ορατότητα) δημιουργείται δυνητικά επικίνδυνη κατάσταση για την ασφάλεια της πτήσης που πρέπει να αντιμετωπίσει ο χειριστής. Αποτελεί αποκλειστική ευθύνη του κυβερνήτη του ελικoptέρου η απόφαση για την αλλαγή δρομολογίου (εάν το επιτρέπει η περιοχή πτήσης και οι καιρικές συνθήκες) ή ακόμη και η ματαίωση της αποστολής με αναστροφή (και την ελπίδα ότι ο καιρός στη διαδρομή που έχει μόλις ακολουθηθεί παραμένει

κατάλληλος για ασφαλή πτήση). Όλα τα παραπάνω στοιχεία θα τα εξετάσει η επιτροπή διερεύνησης προκειμένου να εξαγάγει το πόρισμα για τα αίτια του περιστατικού.

Το **UH-1H «ΕΣ 625»**, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν, είναι το c/n «12232» με s/n «69-15944». Ανήκει δηλαδή σε παρτίδα ελικoptέρων που άρχισε να παραλαμβάνει ο Ελληνικός Στρατός καινούργια μέσω FMS από τον Ιανουάριο 1969, απευθείας από τα εργοστάσια της Bell. Να υπενθυμίσουμε ότι ο ΕΣ απέκτησε συνοδικά περισσότερα από 85 καινούργια UH-1H και AB.205A σε διαδοχικές παρτίδες τη δεκαετία του 70.

Τα 40 ελικoptέρα που προήλθαν από την ιταλική γραμμή παραγωγής είναι αυτά που παραδόθηκαν τελευταία (μαζί με μια μικρότερη παρτίδα από τις ΗΠΑ) από τον Φεβρουάριο του 1974. Στις αρχές της δεκαετίας του 90 η Αεροπορία Στρατού παρέλαβε επίσης 30 μεταχειρισμένα UH-1H από τα πλεονάσματα του Αμερικανικού Στρατού (αναγνωρίζονται από τους αριθμούς σειράς ΕΣ 810-ΕΣ 839), μοντέλα όμως που ήταν στο σύνολό τους παλαιότερα των αρχικών ελληνικών, κατασκευασμένα την περίοδο 1965-1968.

Το σύνολο των ελληνικών UH-1/AB.205 που παραμένουν σε χρήση (τουλάχιστον 60) είναι μεν εξοπλισμένα για την εκτέλεση πτήσεων VFR και IFR, αλλά δεν μπορούν να υλοποιήσουν ένα μεγάλο φάσμα επιχειρησιακών αποστολών του ΕΣ (που μπορούν να φέρουν σε πέρας μόνο άλλα νεότερα, καλύτερα εξοπλισμένα ελικoptέρα

σε ελληνική υπηρεσία). Οι περιορισμοί όμως αυτοί άπτονται επιχειρησιακών και μόνο δυνατοτήτων και δεν έχουν σχέση με την αποστολή μεταφοράς που εκτελούσε το «ΕΣ 625». Αν' όσο είναι γνωστό, τα ελικoptέρα UH-1/AB.205 της ΑΣ δεν έχουν υποστεί οποιαδήποτε αναβάθμιση στον εξοπλισμό τους και ειδικά στα ραδιοναυτιλιακά ή άλλα βοηθήματα πτήσης πέραν της συντήρησης για διατήρηση σε λειτουργική κατάσταση του υφιστάμενου εξοπλισμού με τον οποίο αποκτήθηκαν (ή την αντικατάστασή του από άλλα ομοειδή συστήματα).

Θυμίζουμε ότι στα τέλη της δεκαετίας του 90 είχε αποφασιστεί ο μερικός εκσυγχρονισμός αριθμού UH-1/AB.205 με την αναβάθμιση του εξοπλισμού πιλοτηρίου/ραδιοβοηθημάτων/ασυρμάτων σε 20 (ή κατά προαίρεση σε 40) ελικoptέρα, προκειμένου να πλησιάζσουν την επικείμενη (τότε) αγορά νέου μέσου μεταφορικού ελικoptέρου από τον ΕΣ [εξετάστηκε και η υιοθέτηση βελτιώσεων για την αύξηση της ισχύος του κινητήρα]. Όταν η προμήθεια αυτή προσανατολίστηκε προς «μοντέλο σύγχρονης τεχνολογίας» η πρόθεση για τον εκσυγχρονισμό των Huey (αν και πολύ χαμηλού κόστους) εγκαταλείφθηκε. Τα όποια κονδύλια ενσωματώθηκαν τελικά στην αγορά των NH90, πρόγραμμα όμως που από την αρχική πρόβλεψη για 48 σε δύο παρτίδες περιορίστηκε σε 24 και στη συνέχεια σε μόλις 20 (εξοπλιστικό θέμα βέβαια με το οποίο θα ασχοληθούμε στο «νέο κεφάλαιο» που ανοίγουμε από το τρέχον τεύχος).

Τα παραπάνω σε καμιά περίπτωση δεν υπονοούν ούτε ότι τα UH-1/AB.205 είναι καθ' οιονδήποτε τρόπο ανασφαλή ούτε ότι το τραγικό συμβάν θα είχε αποφευχθεί εάν η πτήση είχε εκτελεστεί με άλλο ελικoptερο, όπως δυστυχώς πολλοί ανεύθυνα και έωλα υποστηρίζουν. Υπογραμμίζει όμως το γεγονός ότι αριθμός UH-1/AB.205 θα συνεχίσει να υπηρετεί με την Αεροπορία Στρατού στο ορατό μέλλον λόγω αδυναμίας αντικατάστασής τους και ίσως τώρα, έστω και καθυστερημένα, θα έπρεπε να υπάρξει μέριμνα για κάποιο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού (ειδικά σε ραδιοβοηθήματα και εξοπλισμό επικοινωνιών). Οι αναγνώστες της Π&Δ μπορούν να ανακαλέσουν πολλοίπαλές αναφορές μας για τις αεροπορίες χωρών που χρησιμοποιούν παλαιότερα ελικoptέρα

(συμπεριλαμβανομένων και Huey), αλλά έχουν προβεί σε αναβάθμισή τους. Ο ίδιος ο Αμερικανικός Στρατός και οι δυνάμεις Εθνοφρουράς πολλών αμερικανικών πολιτειών διατηρούν Huey την ίδια ή και

μεγαλύτερης ηλικίας με τα ελληνικά, που όμως έχουν (πολλές φορές) αναβαθμιστεί στον τομέα αυτό και θα συνεχίσουν πιθανότατα να υπηρετούν στην έκτη δεκαετία της καριέρας τους.

ΗΝΙΟΧΟΣ 2017

Αναφορά και ανάλυση για τη μεγάλη πολυεθνική άσκηση ΗΝΙΟΧΟΣ που διεξήγαγε η ΠΑ θα υπάρχει στο επόμενο τεύχος μας ΙΟΥΝΙΟΥ 2017.

Η πραγματική αποστολή του Huey «ΕΣ 625» Οι 4 στρατιωτικοί έπεσαν «εν ώρα καθήκοντος»

Η «ΠΤΗΣΗ&ΔΙΑΣΤΗΜΑ» παρουσιάζει παρασκήνιο της πτήσης και την πραγματική αποστολή του μοιραίου ελικoptέρου, απαντώντας στα εύλογα ερωτήματα, που η φηλοπληρία της πλειοψηφίας των ΜΜΕ δεν απάντησε.

του Τάσου Τσιπλάκου

Τι αποστολή εκτελούσε το μοιραίο «Χιούι» και γιατί;

Το ελικoptερο παρέλαβε υψηλόβαθμους επιτελείς από τη Λάρισα όπου εδρεύει το στρατηγείο της 1^{ης} Στρατιάς με προορισμό την Κοζάνη όπου θα παρελάμβανε και επιτελείς της 9^{ης} Ταξιαρχίας για να εκτελέσει στη συνέχεια **πτήση επιτήρησης του βορείου τομέα των ελληνοαλβανικών συνόρων**. Τέτοιες πτήσεις προγραμματίζονται και εκτελούνται συχνά, αλλά για προφανείς λόγους **απροειδοποιήτα**, με σκοπό την επιτήρηση της μεθορίου. Στην οριογραμμή με την γειτονική χώρα αλλά και στην παραμεθόρια εντός Ελλάδος περιοχή λαμβάνουν χώρα πλήθος παράνομων δραστηριοτήτων όπως: ανεξέλεγκτη είσοδος -αλλά και έξοδος- ατόμων, παράνομη υλοτομία, λαθροθηρία, κληπές και παράνομες διακινήσεις κοπαδιών και ζώων, διανοίξεις χωμάτινων δρομολογίων για διακίνηση κλεμμένων αυτοκινήτων, οικοσκευών, αγροτικών μηχανημάτων κλπ, καλλιέργεια ινδικής κάνναβης και διακίνηση ναρκωτικών ουσιών, καταστροφή-μετακίνηση των μεθοριακών πυραμίδων (δηλαδή των συνόρων της χώρας μας), βοσκή κοπαδιών αλβανών κτηνοτρόφων εντός ελληνικού εδάφους, μαζική συλλογή άνευ αδείας αρωματικών φυτών για εμπορικούς λόγους κ.ά.

Οι αιφνιδιαστικές πτήσεις ελικoptέρων αποκαλύπτουν πλήθος απ' αυτές τις δραστηριότητες οι οποίες πλήττουν κατά κανόνα τους κατοίκους της παραμεθορίου ζώνης που εύλογα διαμαρτύρονται για έλλειψη ασφαλείας και αστυνόμευσης. Οι πτήσεις ελικoptέρων λειτουργούν και αποτρεπτικά για τους εξορμώστες από την Αλβανία, ενώ ενισχύουν το αίσθημα ασφαλείας των ακριτών μας.

Δυστυχώς τα τελευταία έξι χρόνια και μετά την έξαρση του προσφυγικού προβλήματος-μετανασταστικού στα ανατολικά μας σύνορα μεγάλος αριθμός συνοριοφυλάκων μετακινήθηκε προς τα εκεί. Επιπλέον η συνεχής μείωση της οροφής του Ελληνικού Στρατού με τον περιορισμό της διάρκειας της θητείας, την παύση των προσλήψεων επαγγελματιών οπλιτών (ΕΠΟΠ) και την συρρίκνωση των εισακτέων στις στρατιωτικές σχολές κατά 30%, έχει ως αποτέλεσμα το πρόβλημα στην Ήπειρο και στη Δυτική Μακεδονία να οξυνθεί ακόμη περισσότερο. Υπόψη ότι η μείωση της οροφής του προσωπικού των ενόπλων δυνάμεων ήταν, είναι και θα είναι,

βασική επιδίωξη της δανειστών και δυστυχώς όλες οι ελληνικές κυβερνήσεις έχουν ενδώσει σ' αυτή, ως το πλέον κοινωνικά ανώδυνο μέτρο. Η δε αύξηση της στρατιωτικής θητείας και οι μαζικές μεταθέσεις εφέδρων στα σύνορα δεν «επιτρέπονται» λόγω πολιτικού κόστους.

Ποιός έχει την υποχρέωση να αποτρέψει τις έκνομες δραστηριότητες στα σύνορά μας;

Κατά βάση είναι ευθύνη και αρμοδιότητα της Ελληνικής Αστυνομίας με τις υπηρεσίες συνοριακής φύλαξης και δευτερευόντως των ΕΔ, των κατά τύπους δασαρχείων, η θηροφυλακής κλπ. Το Huey που πετούσε για τη συγκεκριμένη αποστολή θα έπρεπε κατά τη γνώμη μας να είναι ελικoptερο της Ελληνικής Αστυνομίας, που είναι από τα πλέον κατάλληλα και εξοπλισμένα με θερμικές κάμερες για την αποκάλυψη ατόμων κρυμμένων σε θαμνώδεις και δασώδεις περιοχές. Τα εναέρια μέσα της Ελληνικής Αστυνομίας, που έχουν αγοραστεί με σημαντική συμμετοχή κοινοτικών κονδυλίων για αστυνομικής φύσεως αποστολές, πραγματοποιούν αντίστοιχες πτήσεις, αλλά το υπουργείο Προστασίας του Πολίτη προσπαθεί να τις «πασάρει» στο Ελληνικό Στρατό επικαλούμενο (και συχνά όχι άδικα) φόρτο πτητικού έργου και χαμηλή διαθεσιμότητα πτητικών μέσων (ο μικρός στόλος των ελικoptέρων της ΕΛΑΣ δεν επεκτάθηκε όπως προβλεπόταν την δεκαετία του 2000).

Πατί ένας υποστράτηγος και ένας συνταγματάρχης συμμετείχαν σε μια τέτοια αποστολή;

Ο Συνταγματάρχης (ΤΘ) Αδάμου Θωμάς ήταν, όπως ανακοινώθηκε, ο Διευθυντής ΔΙΠΑ (Διεύθυνσης Πληροφοριών και Ασφαλείας) της 1^{ης} Στρατιάς, δηλαδή ο προϊστάμενος του φορέα που είναι υπεύθυνος για το συγκεκριμένο επιχειρησιακό έργο. Ο Υποστράτηγος Τζανιδάκης Ιωάννης ήταν ο νεοτοποθετηθείς υποδιοικητής της 1^{ης} Στρατιάς. Πέταξε σε μια τέτοια αποστολή προφανώς γιατί γι' αυτόν αλλά και για κάθε άλλο νεοτοποθετηθέντο στέλεχος του Στρατού σε ανάλογη θέση είναι αυτονόητο ότι θα πρέπει να δει «ιδίους όμμασι» αυτό που του «χρέωσε» η Πατρίδα και θα πρέπει να γνωρίζει «από πρώτο χέρι» και να κατανοεί στο εξής τα αναφερόμενα από τους υφιστάμενους του κατά τις πτήσεις επιτήρησης της Ελληνοαλβανικής μεθορίου.