

ARTHUR "ELMER" SUGAS



**UNITED STATES ARMY AIR FORCE (USAAF)
EUROPEAN THEATER OF OPERATIONS (ETO)
56th FG / 63rd FS**

Ο Αθανάσιος Σούγκας του Κωνσταντίνου και της Μαρίας αποτελεί τη δεύτερη περίπτωση χειριστή καταδιωκτικών της Αμερικάνικης Αεροπορίας Στρατού (USAAF) που γεννήθηκε στην Ελλάδα και μετανάστευσε στην Αμερική σε σχετικά μεγάλη ηλικία, όπως και ο Σπύρος Πισάνος. Γεννηθείς στα Τρίκαλα στις 27 Δεκεμβρίου του 1919, ο μικρός Θανάσης αναγκάστηκε σε ηλικία μόλις 8 ετών να γευτεί την άσχημη εμπειρία της μετανάστευσης. Στις 23 Αυγούστου 1928 αναχώρησε για τις ΗΠΑ από το λιμάνι του Πειραιά, μαζί με τη μητέρα του Μαρία και την 10χρονη αδελφή του Στέλλα και αφού διέσχισαν τον Ατλαντικό, ύστερα από ένα μακρύ ταξίδι δύο περίπου εβδομάδων, έφθασαν επιτέλους στη Νέα Υόρκη στις 9 Σεπτεμβρίου 1928 με το πλοίο SS Edison. Το συγκεκριμένο πλοίο, κατασκευασμένο το 1896, ήταν ένα υπερωκεάνιο τύπου Barbarossa, Γερμανικής κατασκευής της εταιρείας Vulcan Shipbuilding. Το 1924 αγοράστηκε από την ναυτιλιακή εταιρεία Bygon SS Co με έδρα στο Λονδίνο και εκτελούσε τακτικά δρομολόγια στην απ' ευθείας γραμμή Πειραιάς – Νέα Υόρκη. Ο πατέρας του Σούγκα ήταν ο πρώτος από την οικογένεια που ακολούθησε τον δρόμο της ξενιτειάς καθώς είχε πάει ήδη στην Αμερική δύο φορές κατά το παρελθόν και είχε εγκατασταθεί νοτιοδυτικά του Michigan κοντά στις βιομηχανίες χάρτου, δίπλα στο ποτάμι Kalamazoo. Την πρώτη φορά που πήγε στην Αμερική δεν είχε ακόμα παιδιά και ο στόχος του ήταν η καθιέρωση στην Αμερικάνικη κοινωνία. Η αρχή θα γινόταν με την εύρεση δουλειάς και με τις βιομηχανίες χάρτου κοντά ο Έλληνας μετανάστης δεν δυσκολεύτηκε ιδιαίτερα να βρει μόνιμη εργασία. Τη δεύτερη φορά ο Κωνσταντίνος έπρεπε να αγωνιστεί για οκτώ χρόνια μέχρι να καταφέρει να εξασφαλίσει τη δυνατότητα να έλθει στην Αμερική ολόκληρη η οικογένειά του.

Ο νεαρός Αθανάσιος Σούγκας μετέτρεψε το όνομά του σε Arthur Sugas και γρήγορα εντάχθηκε στη μικρή Ελληνο-Αμερικάνικη κοινότητα του Kalamazoo. Μαζί με τον επιστήθιο φίλο του, Nick Stampolis, παρακολούθησαν μαθήματα στο McKinley Elementary, όπου πιθανόν να μυήθηκε για πρώτη φορά στον κόσμο της αεροπορίας. Η πρώτη επαφή έγινε μέσα από ταινίες που προβάλλονταν το καλοκαίρι στους τοίχους του σχολείου σαν ένας μικρός κινηματογράφος. Κάποιες από αυτές αφορούσαν τα επιτεύγματα του Charles Lindbergh που όπως ήταν φυσικό ενέπνευσαν πολλούς μελλοντικούς αεροπόρους της εποχής εκείνης. Εκτός από τις ταινίες, κατά τις επισκέψεις διάφορων αεροσκαφών στο μικρό αεροδρόμιο Lindbergh Field του Kalamazoo με 50 cents μπορούσε κάποιος να εκτελέσει ολιγόλεπτη πτήση ως συνεπιβάτης και ο μικρός Arthur δεν έχασε την ευκαιρία. Το πάθος του για τα αεροπλάνα και τις πτήσεις αντικατοπτριζόταν στο ταβάνι του δωματίου του μέσα από ένα πλήθος μοντέλων που κρέμονταν πάνω από το κρεβάτι του. Ένα ακόμη ενδιαφέρον του ήταν ο αθλητισμός και στο γυμνάσιο μετείχε στην ομάδα του τένις ενώ αργότερα εντάχθηκε, στην ομάδα της καλαθοσφαίρισης. Το κυνήγι, ήταν άλλη μία από τις ενασχολήσεις του δραστήριου Έλληνα, «μικρόβιο» το οποίο κόλλησε από τον πατέρα του φίλου του Nick. Προκειμένου να μπορεί να κερδίζει χρήματα και να αγοράζει τα δικά του ρούχα και αγαθά, δούλευε ως λουστραδόρος παπουτσιών αλλά και ως εφημεριδοπώλης στην τοπική εφημερίδα. Παράλληλα ήταν ενεργό μέλος της Ελληνικής κοινότητας και ανήκε στην οργάνωση «Παιδιά του Περικλή» η οποία προσπαθούσε να κρατήσει τη συνοχή της Ελληνικής παροικίας και να διατηρήσει τη γλώσσα, τα ήθη και τα έθιμα της μητέρας πατρίδας. Για να αναπτύξει περεταίρω τις αθλητικές του ικανότητες εγγράφηκε στην YMCA όπου μεταξύ των άλλων ασχολήθηκε με παγοδρομίες, ψάρεμα και κυνήγι, δραστηριότητες οι οποίες του έδωσαν χαρακτηριστικά που θα αξιοποιούσε ως μελλοντικός χειριστής της USAAF. Ωστόσο η προσωπικότητά του διέθετε και μία γαλήνια πλευρά η οποία χαρακτηριζόταν από τη μουσική. Έπαιζε βιολί και αργότερα έμαθε μαντολίνο από τον πατέρα του. Αναλογιζόμενοι την Ελληνική του καταγωγή και το γεγονός ότι το Kalamazoo ήταν η έδρα του εργοστασίου κατασκευής κιθάρων και μαντολίνων Gibson, η μουσική του παιδεία ήταν αναπόφευκτο να αναπτυχθεί.

Το έτος 1939, ο Arthur μαζί με τον Nick, εγγράφηκαν στο Western Michigan College of Education. Παράλληλα και οι δύο παρακολούθησαν το σχολείο εκπαίδευσης πιλότων CPTP (Civilian Pilot Training Program) προαισθανόμενοι ίσως ότι η Αμερική πολύ σύντομα θα λάμβανε μέρος στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ένα κίνητρο γι' αυτήν τους την απόφαση ίσως να ήταν και η Ιταλική εισβολή στην Ελλάδα τον Οκτώβριο του 1940. Αν και το κολλέγιο διέθετε προγράμματα



Άνω: Ο Ελληνοαμερικανός Arthur Sugas με πλήρη εξάρτυση μπροστά από ένα Thunderbolt της 63ης Μοίρας Μαχητικών της 57ης Πτέρυγας. Ο Arthur, όπως και ο άσσος Spiros Pisanos δεν γεννήθηκαν στην Αμερική, αλλά στην Ελλάδα και μετανάστευσαν στις ΗΠΑ σε σχετικά μεγάλη ηλικία.

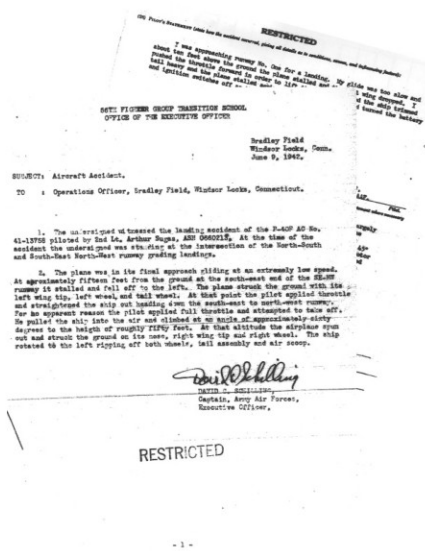
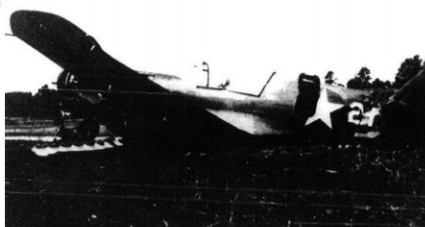
Above: Greek American pilot Arthur Sugas with full flight gear in front of a 63rd FS, 56th FG, P-47 Thunderbolt. Arthur and fellow Greek American and Fighter Ace Spiros Pisanos had been born in Greece and immigrated to the United States in their adolescence.

(www.56thfightergroup.com)

για αρχική εκπαίδευση πιλότων του Ναυτικού και αξιωματικών πυροβολικού ο Arthur ενδιαφερόταν να καταταχθεί στην Αμερικάνικη Αεροπορία Στρατού (USAAF). Η ανυπομονησία του για να ξεκινήσει την εκπαίδευσή του ήταν μεγάλη με αποτέλεσμα να παραμελήσει τα μαθήματά του και να παρατήρει τις σπουδές του μετά από τέσσερα εξάμηνα. Μετά από μία σύντομη ενασχόληση με διάφορες εργασίες κατατάχθηκε στις τάξεις της USAAF την 29η Οκτωβρίου του 1941 (άλλες πηγές αναφέρουν την 3η Νοεμβρίου του 1941) στο Fort Custer του Michigan, με αριθμό μητρώου O-660213. Η αρχική εκπαίδευση έλαβε χώρα στη βάση Pine Bluff, στο Arkansas. Εν συνεχεία έλαβε την βασική και προκεχωρημένη πτητική εκπαίδευση στην Αεροπορική βάση Randolph στο Texas και το Μάιο του 1942 ονομάστηκε Ανθυπολοχαγός (I) της USAAF. Τον Ιανουάριο του 1943 μετατέθηκε στην 63η Μοίρα, της 56ης Πτέρυγας Μαχητικών και εκπαιδεύθηκε στο P-47 Thunderbolt στη βάση Bradley στο Bridgeport του Connecticut. Στην ίδια βάση εκπαιδεύθηκε και ο έταίρος Ελληνοαμερικανός της 56ης Πτέρυγας Μαχητικών, ο Harry Coronios. Αντίστοιχα ο φίλος του ο Nick κατατάχθηκε και αυτός με τη σειρά του στην Αεροπορία Στρατού το Φεβρουάριο του 1942 και μετά από τη βασική εκπαίδευση συνέχισε για προκεχωρημένη εκπαίδευση σε πολυκινητήρια αεροσκάφη. Τον Οκτώβριο του 1942 στο Lubbock του Texas του απονεμήθηκαν τα διακριτικά του Ιπταμένου και στις 15 Μαρτίου του 1943 προήχθει σε Υπολοχαγό (I). Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσής του Sugas στο Bradley Field ο Ελληνοαμερικανός χειριστής είχε ατύχημα με ένα από τα εκπαιδευτικά P-40F Warhawk με αριθμό σειράς 41-13758 της 63ης Μοίρας την 9η Ιουνίου του 1942. Όπως αναφέρει ο ίδιος στην αναφορά του:

«Προσέγγιζα το διάδρομο 01 για προσγείωση. Στην προσέγγισή μου η ταχύτητα μου ήταν χαμηλή και περίπου σε υψόμετρο δέκα ποδών από το έδαφος, το αεροπλάνο μου έπεσε σε απώλεια στήριξης βυθίζοντας πρώτα την αριστερή πτέρυγα. Προώθησα τη μανέτα ισχύος μπροστά προκειμένου να καταφέρω να ανυψώσω την πτέρυγα αλλά είχα αντισταθμίσει (trim) το αεροπλάνο σε διαμόρφωση tail/heavy με αποτέλεσμα να εισέλθει ξανά σε απώλεια στήριξης. Τράβηξα πίσω τη μανέτα ισχύος του κινητήρα και έκλεισα την μπιταριά και τον διακόπτη ανάφλεξης του καυσίμου τη στιγμή που το αεροπλάνο χτυπούσε το έδαφος.»

Το ατύχημα αυτό ήταν εξ' ολοκλήρου λάθος του Arthur και ήταν ιδιαίτερα τυχερός που απέφυγε το σοβαρό και πιθανότατα το θανάσιμο τραυματισμό του όπως μαρτυρά και το πόρισμα της επιτροπής διερεύνησης του ατυχήματος. Μάρτυρας στο ατύχημα ήταν και ένας από τους μετέπειτα μεγάλους άσσους και ηγέτες της 56ης Πτέρυγας Μαχητικών, ο τότε



Αριστερά: Ο Arthur κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσής του, χαμογελά στο φακό κρατώντας το ατομικό πιστόλι του.

Left: Arthur smiling to the camera, holding his personal pistol during his training.

(Myrsine Petrie via Air Classics Magazine)

Δεξιά Άνω: Το P-40F Warhawk 41-13758 με αριθμό 21, ημικατεστραμένο μετά το ατύχημα της 9ης Ιουνίου του 1942. Το αεροσκάφος υπέστη βαριές ζημιές στο ρύγχος και ειδικά στην εισαγωγή του κινητήρα, στα σκέλη προσγείωσης και στο ουραίο του τμήμα. Οι ευθύνες αποδόθηκαν εξολοκλήρου στον Ελληνοαμερικανό πιλότο. Η συχνότητα των ατυχημάτων στο προχωρημένο στάδιο της εκπαίδευσής ήταν μεγάλη δεδομένης της μετάπτωσης από τα εκπαιδευτικά PT-17 και AT-6 σε καταδιωκτικά υψηλών επιδόσεων. (βλέπε πλάγια όψη στη σελ.271)

Right Above: P-40F (21) 41-13758 was the fighter Sugas flew at the accident he had during his training at Bradley Field. The aircraft is shown after Arthur crashed on the runway. Training accidents were very common, especially while converting from PT-17 and AT-6 trainers to single-seat fighters. (check profile on page 271)

(www.accident-reports.com)

Δεξιά Κάτω: Οι επίσημες αναφορές της USAAF σχετικά με το ατύχημα του Arthur με το P-40F Warhawk 41-13758 στο Bradley Field την 9η Ιουνίου του 1942. Οι αναφορές εκτός από το ίδιο υπογράφονται και από τον Λοχαγό David Schilling που τότε εκτελούσε χρέη Αξιωματικού Επιχειρήσεων της 63ης Μοίρας.

Right Below: Accident reports for Arthur Sugas incident at Bradley Field, signed by the latter famous David Schilling, then Cpt and Operations Officer of the 63rd FS.

(www.accident-reports.com)



Άνω: Ο Arthur Sugas χαμογελά στο φακό. Δεν έχει αποσαφηνισθεί αν πρόκειται για φωτογραφία που λήφθηκε στις ΗΠΑ κατά την εκπαίδευσή του ή στη Βρετανία κατά την πολεμική του θητεία.

Above: Arthur Sugas smiles for the camera in an unknown place. It is not verified if the picture was taken during his training in the United States or during his tour of duty in England.

(Paul Patist)

Κάτω Αριστερά: Φωτογραφία του Francis "Gabby" Gabreski που αναδεικνύει με λεπτομέρειες τον πλήρη εξοπλισμό πτήσης ενός χειριστή καταδιωκτικού. Ήταν ο Διοικητής της 61ης Μοίρας καθώς και ο μεγαλύτερος άσος της USAAF στην Ευρώπη, με 28 καταρρίψεις.

Below Left: Francis "Gabby" Gabreski photo which shows part of his flight gear in full detail. He was the Boss of the 61st FS and the leading USAAF Ace in ETO with 28 kills.

(USAAF via National Archives ref.49659AC)

Κάτω Δεξιά: Ο θρυλικός διοικητής της 56ης Πτέρυγας Μαχητικών, Hubert "Hub" Zemke, από τον οποίο προήλθε η ονομασία της Πτέρυγας ως "Zemke's Wolfpack". Θεωρείτο ως ένας από τους μεγαλύτερους ηγέτες της διοίκησης καταδιωκτικών της 8ης Αεροπορικής Δύναμης. Κατείχε τον τίτλο του άσου και πριν καταρριφθεί και αιχμαλωτισθεί (ενώ υπηρετούσε ως διοικητής της 479ης Πτέρυγας) είχε επιτύχει 17,75 καταρρίψεις σε 154 αποστολές.

Below Right: The famous Commander of the 56th Fighter Group, Hubert "Hub" Zemke, whose name used to identify the Group as "Zemke's Wolfpack" He was one of the greatest leaders of the 8th Air Force Fighter Command and was a Fighter Ace with 17,75 kills in 154 missions. He was shot down and taken prisoner while he had the command of the 479th Fighter Group.

(USAAF via National Archives ref.54972AC)

Λοχαγός (I) David Schilling, ο οποίος αξιολογούσε ως Αξιωματικός Επιχειρήσεων της 56ης Πτέρυγας Μαχητικών τις προσγειώσεις των εκπαιδευόμενων παρακολουθώντας τους από τη διασταύρωση των δύο διαδρόμων από-προσγείωσης του Bradley Field:

«Το αεροπλάνο βρισκόταν στη φάση της τελικής προσέγγισης πλησιάζοντας το νοτιο-ανατολικό διάδρομο με ιδιαίτερα χαμηλή ταχύτητα. Περί τα 15 πόδια από το έδαφος έπεσε σε απώλεια στήριξης βυθίζοντας προς τ' αριστερά. Το αεροσκάφος προσέκρουσε πρώτα με το αριστερό ακροπτερύγιο, τον αριστερό κυρίως τροχό και εν τέλει την βακτηρία. Σε αυτό το σημείο ο πιλότος πρόσθεσε ισχύ και ευθυγράμμισε το αεροπλάνο με τον διάδρομο. Χωρίς κάποιο λόγο ο χειριστής έδωσε μέγιστη ισχύ στον κινητήρα προκειμένου να εκτελέσει απογείωση. Εκτελώντας άνοδο με γωνία περίπου 60 μοίρες και φτάνοντας περί τα 50 πόδια ύψος το αεροπλάνο έπεσε ξανά σε απώλεια στήριξης με εκτροπή και προσέκρουσε στο έδαφος με το ρύγχος του και το δεξί του ακροπτερύγιο. Εν συνεχεία περιστράφηκε προς τ' αριστερά διαλύοντας και τους δύο τροχούς, την ουρά και την εισαγωγική αέρος του κινητήρα.»

Η αναφορά του Schilling είναι σαφώς πιο ξεκάθαρη και ρίχνει φως στο πως έγινε το ατύχημα και παράλληλα εκθέτει την απλοϊκότητα της αναφοράς του Suga. Ωστόσο το πως έγινε ακριβώς το περιστατικό είναι λίγο συγκεχυμένο. Η αναφορά που έγινε από τον Πύργο Ελέγχου και συγκεκριμένα από τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας λοχία Jess B.Sylvis, που εκτελούσε υπηρεσία την ώρα του ατυχήματος, δίνει λίγο διαφορετικές πληροφορίες αφού γίνεται λόγος αρχικά για προσγείωση του αεροπλάνου. Συγκεκριμένα αναφέρει:

«Στις 10:20 το P-40F 41-13758 με τον Ανθυπολοχαγό (I) Arthur Sugas προσγειώθηκε στον διάδρομο 01. Μετά την προσγείωση, το αεροπλάνο έγειρε με το αριστερό του ακροπτερύγιο, παρέκλινε και εισήλθε στο διάδρομο 33. Ο χειριστής κατόρθωσε να ευθυγραμμίσει το αεροπλάνο του και επιχείρησε να απογειωθεί από το διάδρομο 33. Ο άνεμος ήταν βόρειος τότε με ταχύτητα περί τα 5 μίλια την ώρα. Η αριστερή πτέρυγα βύθισε πρώτα και το αεροπλάνο συνετρίβη στην άκρη του διαδρόμου 33. Ο Υπολοχαγός Midalleditch βρισκόταν στον Πύργο Ελέγχου και σήμανε το συναγερμό.»

Το ατύχημα αποδόθηκε από την επιτροπή εμπειρογνομόνων αεροπορικών ατυχημάτων του Αμερικανικού Στρατού σε λανθασμένη τεχνική από τον χειριστή. Ήταν εκτίμηση της ομάδας ότι προκλήθηκε από το ότι η τελευταία στροφή προς την τελική στο διάδρομο εκτελέστηκε με χαμηλή ταχύτητα αέρος και σε μικρό ύψος. Σε εκείνο το σημείο το αεροσκάφος κατέπεσε με την αριστερή πτέρυγα και τον αριστερό κυρίως τροχό. Μετά την πτώση το αεροσκάφος παρέκλινε προς τα αριστερά κατά 45° και ο χειριστής προσπάθησε να απογειωθεί αυτή την φορά από τον βορειο-δυτικό διάδρομο. Με την προσπάθεια του αυτή να επιχειρήσει απογείωση ξανά, το αεροσκάφος κατέπεσε πρώτα με την αριστερή του πτέρυγα. Ο χειριστής δεν έπρεπε να προσθέσει ισχύ διότι με αυτόν τον τρόπο το ατύχημα μπορούσε να αποβεί θανατηφόρο. Το ατύχημα οφείλεται στην λανθασμένη κρίση με την οποία αντιμετώπισε ο χειριστής την προσέγγιση.





Μέχρι εκείνη τη στιγμή του ο Arthur είχε συνολικά συμπληρωμένες περίπου 215 ώρες πτήσης, εκ των οποίων μόνο οι 2:25 ήταν στον τύπο P-40F. Με το πέρας της εκπαίδευσής του ο Arthur μαζί με άλλους εκπαιδευόμενους επιβιβάσθηκε στο Υπερκεάνιο "Queen Mary" με προορισμό την Αγγλία. Μετά από ένα αγωνιώδες ταξίδι με το "Gray Ghost" (κατ'αυτόν τον τρόπο ονόμαζαν τα πληρώματα των Γερμανικών U-boat το "Queen Mary" επειδή δεν ήταν σε θέση να το προφθάσουν λόγω της ταχύτητάς του) αποβιβάσθηκε στη Γλασκώβη της Σκωτίας. Από εκεί με τρένο κατευθύνθηκε στο εσωτερικό της Αγγλίας με τελικό προορισμό το αεροδρόμιο King's Cliffe, βορείως του Λονδίνου όπου έδρευε η 56η Πτέρυγα. Μετά από μερικές πτήσεις εθισμού μεταφέρθηκε μαζί με την υπόλοιπη Πτέρυγα στο Horsham St. Faith νοτιοδυτικά του Λονδίνου όπου πέταξε τις πρώτες επιχειρησιακές του αποστολές. Η παραμονή και σε αυτό το αεροδρόμιο ήταν σύντομη και προκειμένου η Πτέρυγα να εμπλακεί σε περισσότερες αποστολές πάνω από την κατεχόμενη Ευρώπη μετακινήθηκε ακόμα μία φορά, Βορειοανατολικά του Λονδίνου, στο Halesworth (Νοτιοανατολικά του Norwich). Ο Arthur μεγάλος θαυμαστής της μουσικής και γνωστών συγκροτημάτων της εποχής αποφάσισε να «βαφτίσει» το προσωπικό του Thunderbolt "Elmer's Tune" παρακινούμενος από μία γνωστή παράσταση του γνωστού μουσικοσυνθέτη Glenn Miller. Ετσι προέκυψε και το αεροπορικό του προσωνύμιο "Elmer"! Αν και ο Arthur δεν ήταν άσος και πιλότος του βεληνεκούς του Johnson, του Gabreski, ή άλλων γνωστών άσων της 56ης Πτέρυγας, εν τούτοις συμμετείχε σε πλήθος αποστολών συνοδείας βομβαρδιστικών αντιμετωπίζοντας τους ικανότατους Γερμανούς χειριστές της JG26 του Adolf Galland γνωστούς και ως "Abbeville Boys" από την περιοχή της βάσης τους στο Abbeville της κατεχόμενης Γαλλίας. Ήταν αρχηγός ζεύγους και επιβραβεύθηκε για την ανδρεία του και τη συμμετοχή του στις αποστολές με το Αεροπορικό Μετάλλιο (Air Medal) με ένα φύλλο Δρυός. Πριν επιβεβαιωθεί ο θάνατός του, όσο καιρό θεωρούνταν αγνοούμενος, ο Αξιωματικός Πληροφοριών της 63ης Μοίρας Λοχαγός David Robinson έγραφε σε γράμμα γι' αυτόν, πιθανότατα προς την οικογένειά του:

«Ο Arthur είναι ένας από τους πιο αγαπητούς χειριστές. Το καλό του χιούμορ και η ανάληψη πρωτοβουλιών και ευθυνών συμβάλλουν τόσο στην ομαλή και εύρυθμη λειτουργία της Μοίρας όσο και στην αποτελεσματικότητά της. Η απουσία του είναι αισθητή και η συντροφιά του λείπει απ' όλους τους χειριστές. Πρέπει να είστε περήφανοι για το έργο που επιτελούσε ο Arthur μαζί μας καθώς και για το ότι αγνοείται σε μία από τις σκληρότερες αερομαχίες που έλαβαν χώρα έως εκείνη τη στιγμή. Ελπίζουμε ότι σύντομα θα έχουμε καλά νέα από αυτόν και ότι θα βρίσκεται και πάλι μαζί μας.»

Άνω: Αναμνηστική φωτογραφία της 63ης Μοίρας, της 56ης Πτέρυγας Μαχητικών. Ο Arthur Sugas είναι καθιστός στην πρώτη σειρά, δεύτερος από δεξιά.

Above: 63rd Fighter Squadron, 56th Fighter Group pilot's photo. Arthur Sugas is sitting in the first row, second from right.

(James C. Stewart Collection via The Museum of Flight)

Τα στοιχεία που αφορούν τις αποστολές και την δράση του Sugas στις επιχειρήσεις της 56ης Πτέρυγας Μαχητικών είναι ελάχιστα. Ο κύριος όγκος πληροφοριών αφορά την αποστολή στην οποία ο Ελληνοαμερικανός χειριστής έχασε τη ζωή του. Στις 31 Μαΐου του 1943 η 56η Πτέρυγα ανέλαβε να πραγματοποιήσει αποστολή "Rodeo" στο τρίγωνο Knocke – Courtrai – Dunkirk. Επικεφαλής ήταν ο ίδιος ο Συνταγματάρχης (Ι) Zemke, ο οποίος ηγείτο πετώντας με την 63^η Μοίρα. Ο Sugas αν και ήταν μέσα στους επιλεγέντες χειριστές επέστρεψε στη βάση του νωρίτερα, αφού ο Νο.2 του Ανθυπολοχαγός (Ι) George Compton εγκατέλειψε λόγω μηχανικής βλάβης τον σχηματισμό και προσγειώθηκε αναγκαστικά στο Hornchurch. Ο Sugas, ανέλαβε τη συνοδεία του μέχρι το αεροδρόμιο. Η αποστολή στην οποία κατερρίφθει ο Arthur ήταν η 35η και τελευταία αποστολή του στο Ευρωπαϊκό Θέατρο Επιχειρήσεων. Παρότι επρόκειτο για επικίνδυνη αποστολή, ο Sugas προσφέρθηκε να πετάξει μαζί με την υπόλοιπη παρέα της γνωστής στους συμμάχους ως "Zemke's Wolfpack", ονομασία που έλαβε η 56η Πτέρυγα Μαχητικών από τον άξιο Διοικητή της Hubert "Hub" Zemke.

Στις 17 Αυγούστου του 1943 ο Sugas πήρε μέρος σε δύο αποστολές την ίδια μέρα. Η διαταγή της Διοίκησης Μαχητικών της 8ης Αεροπορικής Δύναμης ήταν η εκτέλεση αποστολών "Ramrod" και συνοδείας βομβαρδιστικών απ' όλη τη διαθέσιμη δύναμη καταδιωκτικών απ' όλες τις Πτέρυγες. Η μέρα αυτή έχει χαραχθεί στη μνήμη των πληρωμάτων της 8ης Αεροπορικής Δύναμης ως ημέρα ηρωισμού, ανδρείας και αυτοθυσίας. Εξήντα B-17 Flying Fortress καταρρίφθηκαν και 168 ακόμα υπέστησαν ζημιές κατά τις αποστολές στο Schweinfurt και Regensburg. Συνολικά 562 μέλη πληρωμάτων της 8ης Αεροπορικής Δύναμης αναφέρθηκαν ως αγνοούμενοι, επτά αναφέρθηκε αρχικά ότι σκοτώθηκαν και άλλοι 23 τραυματίστηκαν. Οι αποστολές αυτές αν και καλά σχεδιασμένες απέτυχαν λόγω κακοκαιρίας και κακού συγχρονισμού μεταξύ βομβαρδιστικών και καταδιωκτικών συνοδείας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η Luftwaffe να «οργιάσει» στα απροστάτευτα ιπτάμενα φρούρια. Διακόσια σαράντα (240) Thunderbolts ανέλαβαν την κάλυψη κατά την προσέγγιση προς το στόχο και κατά την επιστροφή του από αυτόν. Σημειωτέον ότι εκείνη τη χρονική περίοδο τα καταδιωκτικά συνοδείας δεν μπορούσαν να συνοδέψουν τα βομβαρδιστικά καθ' όλη την διάρκεια της αποστολής τους βαθιά στο έδαφος της Γερμανίας λόγω περιορισμών στην εμβέλειά τους. Ως εκ τούτου τα συνόδευαν μέχρι ένα ορισμένο σημείο και εν συνεχεία επέστρεφαν στη βάση τους, είτε απ' ευθείας, είτε εκτελώντας προσβολές επίγειων στόχων πριν επιστρέψουν. Κατά την επιστροφή των βομβαρδιστικών, μία άλλη ομάδα καταδιωκτικών τα περίμενε σε ένα άλλο προκαθορισμένο σημείο, απ' όπου μετά τη συνάντησή τους, τα συνόδευε μέχρι την Αγγλία. Το πρόβλημα αυτό λύθηκε με την έλευση του περίφημου P-51 Mustang και της εξαιρετικής του εμβέλειας, που επέτρεπε τη συνοδεία των βομβαρδιστικών σε οποιαδήποτε στόχο και καθ' όλη τη διάρκεια της αποστολής.

Η πρώτη αποστολή ξεκίνησε με την απογείωση 50 Thunderbolts της 56ης Πτέρυγας Μαχητικών, υπό την εποπτεία του Συνταγματάρχη (Ι) "Hub" Zemke, ο οποίος ηγείτο και της 62ης Μοίρας. Η απογείωση έλαβε χώρα από το Halesworth στις 09:22. Στις 10:10 εισήλθαν στην κατεχόμενη Ευρώπη, δυτικά της νήσου Schouwen και η απόρριψη των εξωτερικών δεξαμενών καυσίμου έγινε πάνω από το Woensdrecht. Από το σημείο αυτό ο σχηματισμός ανήλθε σε ύψος 26.000 ποδών. Σημειώνεται ότι μέχρι εκείνη τη στιγμή ο σχηματισμός των αμερικάνικων καταδιωκτικών πετούσε μέχρι τα 20.000 πόδια διότι οι νέες δεξαμενές των 200 λίτρων ήταν κατάλληλες για χαμηλά και μέσα υψόμετρα. Εξαιτίας προβλημάτων που αφορούσαν την συμπίεση της δεξαμενής τα καύσιμα δεν μπορούσαν να αντληθούν πάνω από τα 20.000 πόδια με αποτέλεσμα αυτές να απορρίπτονται πριν τα P-47 ανέλθουν στο επιχειρησιακό τους ύψος. Η συνάντηση με τον τελευταίο σχηματισμό των βομβαρδιστικών έγινε 10 μίλια βόρεια της Antwerp στο Βέλγιο και με τον πρώτο στο Bilsen. Η συνοδεία των καταδιωκτικών συνεχίστηκε μέχρι και λίγο

Κάτω: Τη 19η Ιουλίου του 1943, όλοι οι χειριστές που είχαν μετάσχει σε πολεμικές επιχειρήσεις και ανήκαν στον πυρήνα των πιλότων της 56ης Πτέρυγας Μαχητικών που είχε έλθει από τις ΗΠΑ, τιμήθηκαν με το Μετάλλιο του Ιπταμένου (Air Medal). Στην αναμνηστική φωτογραφία από την απονομή, ο Arthur Sugas παρασημοφορείται από τον Υποστράτηγο (Ι) "Monk" Hunter. Μια μέρα πριν, ο Ταγματάρχης (Ι) Hubert Zemke τιμήθηκε με το Διακεκριμένο Σταυρό του Ιπταμένου (DFC – Distinguished Flying Cross) σε ξεχωριστή τελετή.

Below: July 19, 1943 was the day where every fighter pilot of the 56th Fighter Group, who took part in operations were honored with the Air Medal. Sugas and other pilots received their medals by Lt. General "Monk" Hunter. In this photo the Air Medal is presented to Sugas by Hunter. A day before Major Hubert Zemke was presented to his Distinguished Flying Cross (DFC).

(www.56thfighter.com)





Άνω Αριστερά & Δεξιά: Ο Σμήναρχος (I) Johannes Naumann ήταν ένας έμπειρος χειριστής με 14 καταρρίψεις στο ενεργητικό του πριν επιτεθεί με το FW190 που πετούσε στο P-47C του Arthur. Ο Naumann επέζησε του πολέμου με 34 συνολικά καταρρίψεις σε 350 αποστολές. Άλλες πηγές αναφέρουν 25 συνολικά επιβεβαιωμένες καταρρίψεις, ωστόσο ανεξάρτητα με τον αριθμό τους επρόκειτο για ένα πολύ ικανό πιλότο, οι δεξιότητες του οποίου αναγνωρίστηκαν με την απονομή του Σταυρού των Ιπποτών το 1944. Το προσωπικό του Focke Wulf FW190 A6 (καφέ 1 συν μπάρα) απεικονίζεται στην έδρα της 7./JG26 στη Lille, Vendeville της Γαλλίας την 26η Ιουλίου 1943, είκοσι περίπου ημέρες πριν την αερομαχία με τον Sugas. (βλέπε πλάγια όψη στη σελ.272)

Above Left & Right: Johannes Naumann was an Experten of the Luftwaffe and a very capable pilot. Arthur Sugas was his 15th kill. He survived the war having 34 kills (other sources referred to 25 kills) in 350 missions. He was awarded the Knight Cross in 1944. His personal Focke Wulf FW190 A6 (Brown 1 + Bar) with him in the cockpit is pictured in 7./JG26 based in Lille, Vendeville, France in 26/7/1943, 20 days before the engagement with the Greek American pilot. (check profile on page 272)

Κάτω: Ο Wilhelm Ferdinand Galland, αδελφός του Adolf Galland, καταρρίφθηκε από τον άσο της 56ης Πτέρυγας Walker "Bud" Mahurin κατά τη διάρκεια της ίδιας αερομαχίας που σκοτώθηκε ο Arthur Sugas, έχοντας 35 καταρρίψεις συμμαχικών αεροπλάνων.

Below: Wilhelm Ferdinand Galland, younger brother of Adolf Galland, was shot down by the 56th FG ace, Walker "Bud" Mahurin during the engagement where Arthur Sugas killed. Until that time his victories were 35 and he had been awarded with the Knight's Cross.

(All unknown via www.asisbiz.com)

μετά το Euren του Βελγίου και αυτή ήταν η πρώτη φορά που η 56η Πτέρυγα πέρασε τα Γερμανικά σύνορα. Σε αυτό το σημείο τα καταδιωκτικά έστρεψαν προς την Αγγλία ενώ τα βομβαρδιστικά συνέχισαν την αποστολή τους που προέβλεπε την προσβολή του εργοστασίου της Messerschmitt στο Regensburg. Από εκεί λόγω του ότι πλέον τα βομβαρδιστικά δεν ήταν σε θέση να επιστρέψουν στην Αγγλία, στράφηκαν προς συμμαχικές βάσεις στη Βόρεια Αφρική. Κατά την επιστροφή των P-47 στη βάση τους, κοντά στο Hasselt, 15 με 30 καταδιωκτικά της Luftwaffe εθεάθησαν σε χαμηλότερο ύψος. Η 63η Μοίρα υπό την ηγεσία του Ταγματάρχη (I) Tuckey προσπάθησε να τους αποκόψει, με τον Arthur και τον Ανθυπολοχαγό (I) Edgar Whitley να εφορμούν εναντίον δύο Focke Wulf 190. Αν και έβαλαν εναντίον των στόχων δεν διεκδίκησαν την κατάρριψη κανενός και τα εχθρικά καταδιωκτικά αποχώρησαν έχοντας το μειονέκτημα λόγω χαμηλότερου ύψους σε σχέση με τα Thunderbolts της 56ης Πτέρυγας. Ο Ανθυπολοχαγός (I) Jack Brown έβαλε εναντίον ενός Me109 χωρίς όμως αποτέλεσμα. Τα P-47 προσγειώθηκαν στις 11:40 στο Halesworth για ανεφοδιασμό με καύσιμα και πυρομαχικά και μετά από ολιγόωρη ξεκούραση απογειώθηκαν και πάλι στις 15:20.

Αυτή τη φορά η 56η Πτέρυγα σε συνεργασία με την 353η Πτέρυγα Μαχητικών ανέλαβαν τη συνοδεία B-17 κατά το σκέλος της αποχώρησης τους από αποστολή βομβαρδισμού στο Schweinfurt όπου έπληξαν το εργοστάσιο κατασκευής ρουλεμάν. Με επικεφαλής της 61ης, 62ης, και 63ης Μοίρας τους Λοχαγό (I) Gabreski, Συνταγματάρχη (I) Zemke και Ταγματάρχη (I) Tuckey αντίστοιχα, 51 Thunderbolts κατευθύνθηκαν προς τη Γερμανία. Στις 16:05 πάνω από την Antwerp και σε υψόμετρο 20.000 ποδών απέρριψαν τις δεξαμενές των 200 λίτρων και ανήλθαν στα 26.000 πόδια. Η συνάντηση με τα βομβαρδιστικά έγινε 15 μίλια ανατολικά του Euren με τη Luftwaffe να επιτίθεται στους ανυπεράσπιστους σχηματισμούς των B-17 με 55 περίπου FW190 και Me109 κυρίως της JG26 και της JG3, καθώς και μερικά Me-110 Zerstorer της ZG26. Τα αμερικάνικα καταδιωκτικά παρεμβλήθηκαν ανάμεσα στα βομβαρδιστικά και τα Γερμανικά καταδιωκτικά και ξεκίνησε μία από τις συγκλονιστικότερες αερομαχίες μέχρι εκείνη τη στιγμή. Η εμπλοκή άρχισε από τη Liege και συνεχίστηκε μέχρι την Antwerp όπου τα P-47 κατευθύνθηκαν προς τη βάση τους αφού αντικαταστάθηκαν από Spitfires της RAF. Συνολικά κατερρίφθησαν 15 εχθρικά αεροσκάφη, τέσσερα πιθανόν καταρριφθέντα και άλλα τέσσερα πληγέντα με ζημιές. Από αμερικανικής πλευρά κατερρίφθησαν τρία Thunderbolts μεταξύ των οποίων και το P-47C-5-RE, 41-6372 που πετούσε ο Έλληνας χειριστής. Κατά την αερομαχία ο Sugas και ο No.2 του Υπολοχαγός (I) George Compton με κωδικούς κλήσης Postgate White 3 και 4 αντίστοιχα ενεπλάκησαν με σχηματισμό περίπου 30 Γερμανικών καταδιωκτικών που ετοιμάζονταν να πλήξουν τα B-17. Δύο εξ'αυτών επετέθησαν εναντίον των δύο P-47 που πετούσαν στα 28.000 πόδια και άρχισαν να βάλουν με τα πυροβόλα των 20mm ανερχόμενα από τα 23.000 πόδια. Ο Compton βύθισε για να αποφύγει τα βλήματα των Γερμανών και κάλεσε τον Sugas να εκτελέσει Break, χωρίς ωστόσο να λάβει απάντηση. Ο Arthur είχε ήδη πληγεί και το αεροσκάφος του έπεφτε φλεγόμενο στο έδαφος. Συγκεκριμένα στην αναφορά MACR 265 αναφέρει:



WAR DEPARTMENT
HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES
WASHINGTON

MISSING AIR CREW REPORT

IMPORTANT: This report will be compiled in triplicate by each Army Air Forces organization within 48 hours of the time an aircraft is officially reported missing.

1. ORGANIZATION: Location AAF Station P-365 ; Command or Air Force VIII Ftr Gnd.
Group 56th Ftr Gnd. ; Squadron 13th Ftr Sq ; Detachment

2. SPECIFIC Point of Departure AAF Station P-365 ; Course Europe & Return
Intended Destination AAF Station P-365 ; Type of Mission Combat Escort

3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH: NO INFO LAST REPORTED

4. CREW: (a) NAME LAST NAME ; Rank 1st Lt ; Serial Number 0-262197
of last known whereabouts of missing aircraft.
(b) Specify whether () Saw; () Last contacted by Radio;
() Reported Down; () Seen in Crash; or () Information not available.

5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check only one (X) Enemy Aircraft; () Enemy Anti-Aircraft; () Other Circumstances as follows:

6. AIRCRAFT: Type, Model and Series: P-47C-5 ; A.I.F. Serial Number 41-6326

7. ENGINES: Type, Model and Series: R-2800-21 ; A.I.F. Serial Number (a) 355048
(b) 355049 ; (c) 355050 ; (d) 355051

8. INSTALLED WEAPONS (Furnish below Make, Type and Serial Number) Wright, 50 cal M2
(a) 355073 ; (b) 355074 ; (c) 355075 ; (d) 355076
(e) 355077 ; (f) 355078 ; (g) 355079 ; (h) None

9. THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS: (a) Battle Casualty
or (b) Non-Battle Casualty

10. NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 1 ; Passengers 0 ; Total 1
(Starting with pilot, furnish the following particulars: If more than 10 persons were aboard aircraft, list similar particulars on separate sheet and attach original to this form.)

Serial Number	Rank	Serial Number
1. Pilot <u>SUGAS, ARTHUR (RM)</u>	1st Lt	0-262197
2. <u>None</u>		
3. <u>None</u>		
4. <u>None</u>		
5. <u>None</u>		
6. <u>None</u>		
7. <u>None</u>		
8. <u>None</u>		
9. <u>None</u>		
10. <u>None</u>		

11. SUMMARY: NAME, GRADE, POSITION AND SERVICE NUMBER OF PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWLEDGE OF AIRCRAFT, AND CHECK APPROPRIATE COLUMNS TO INDICATE BASIS FOR LOSS:

Check Only One Column	Serial Number	By	Last	Saw	Forward
None in Full					
(Last Name First)	Radio	Radio	Sighted	Crash	Landings
1. SUGAS, ARTHUR A 1ST Lt	0-262197				

Ανω Δεξιά & Αριστερά: Ο Υπολοχαγός Harold "Bunny" Comstock και το P-47C-5-RE (UN-Y) 41-6326 με το οποίο πετούσε επιχειρησιακές αποστολές. Πέτυχε την πρώτη του νίκη την 17η Αυγούστου του 1943 την ημέρα που σκοτώθηκε ο Arthur πετώντας το πρώτο του Thunderbolt P-47C-5-RE (UN-Y) 41-6320. Ο Comstock ήταν αυτόπτης μάρτυρας της κατάρριψης του Sugas και κάνει λόγο για το περιστατικό στο MACR 265. Τελείωσε τον πόλεμο με επτά καταρρίψεις, και μία πιθανή.

Above Left & Right: Lt. Harold "Bunny" Comstock flew the P-47C-5-RE (UN-Y) 41-6326 which is shown above left. He achieved his first victory on 17/8/1943, the day Arthur was killed and was an eyewitness of the engagement, as he filed the report in MACR265. That day Comstock flew his first Thunderbolt P-47C-5-RE (UN-Y) 41-6320. He ended the war with 7 kills and one probable.

(www.56thfightergroup.com)

Κάτω Αριστερά: Ο Arthur με πλήρη εξοπλισμό μπροστά από ένα P-47, έτοιμος για μία ακόμα αποστολή.

Below Left: Arthur in an official photo, ready for another mission.

(www.56thfightergroup.com)

Κάτω Δεξιά: Η επίσημη αναφορά της USAAF ή MACR (Missing in Action Crew Report) με αριθμό 265, στην οποία αναφέρεται η κατάρριψη του Arthur Sugas την 17η Αυγούστου του 1943. Η αναφορά αυτή έχει αρκετές σελίδες και περιέχει μαρτυρίες από άλλους χειριστές που έλαβαν μέρος στην αερομαχία.

Below Right: The first page of MACR265 which referred to Arthur Sugas loss. MACR - Missing in Action Reports had first hand accounts from pilots who were eyewitness a pilot loss as well as details for the pilot himself and his plane.

(www.accident-reports.com)

«Είδαμε τα FW190 να επιτίθενται από το μπροστινό ημισφαίριο. Πετούσα στη θέση Postgate White 4 (όπου Postgate ο κωδικός κλήσης της 63ης Μοίρας) και ο Sugas στη θέση Postgate White 3. Δύο FW190 μας πλησίασαν από τα 23.000 πόδια και άνοιξαν πυρ. Προσπάθησα να επικοινωνήσω με το Sugas αλλά δεν έλαβα απάντηση. Έστρεψα προς τα εχθρικά καταδιωκτικά ώστε να αντιμετωπίσω την επίθεση προσπαθώντας να δω και να επικοινωνήσω με το Suga, ωστόσο δε νομίζω να εκτέλεσε θύθιση μαζί μου.»

Από την αναφορά του Υπολοχαγού (Ι) Compton συμπεραίνουμε ότι ο Sugas αν και αρχηγός ζεύγους δεν αντιλήφθηκε την επίθεση των Γερμανικών καταδιωκτικών, γι' αυτό και ο Compton βλέποντάς τα έστρεψε πρώτος στην απειλή και πήρε την αρχηγία λόγω οπτικής επαφής. Για το λόγο αυτό απόρησε γιατί δεν τον ακολουθούσε ο Sugas. Μία ακόμα μαρτυρία, αυτή του Υπολοχαγού (Ι) Harold Comstock δίνει σαφέστερη εικόνα της τακτικής κατάστασης κατά την εμπλοκή που βρήκε το θάνατο ο Ελληνο-αμερικάνος πιλότος. Σύμφωνα με την αναφορά του Comstock στην ίδια MACR 265:

«Δύο FW190 θύθισαν ξαφνικά μπροστά μας από μεγαλύτερο ύψος, εκτέθοντας το κάτω μέρος τους στα πυροβόλα μας. Βγαίνοντας από τη θύθιση έστρεψαν αριστερά. Εκείνη τη στιγμή είδα δύο Thunderbolt να πετούν μπροστά τους και ανέφερα στον ασύρματο ότι τους πλησιάζουν εχθρικά αεροσκάφη. Τα δύο P-47 ήταν ακριβώς από κάτω μας. Το πρώτο FW-190 βγαίνοντας από τη θύθιση άνοιξε πυρ και έπληξε ένα από τα P-47 και πολλά μεταλλικά τμήματα αποσπάστηκαν από αυτό και στη συνέχεια έπεσε σε περιδίνιση.»

Ένα από τα δύο FW190 που επετέθησαν στο Sugas επλήγη από τον Λοχαγό (I) Comstock και εθεάθησαν καπνοί από την άτρακτό του. Λόγω του ότι ο Αμερικάνος χειριστής κατευθυνόταν, κυνηγώντας το FW190, προς τη Γερμανία, απεμπλάκη και διεκδίκησε μία πιθανή κατάρριψη. Ο Γερμανός χειριστής που διεκδίκησε την κατάρριψη του Arthur Sugas ήταν ο Σμήναρχος Johannes Naumann. Στις αρχές του πολέμου έλαβε μέρος σε όλες τις μάχες από το 1939 έως το 1940 με την III/JG26, συμπεριλαμβανομένης της Μάχης της Αγγλίας. Ήταν επικεφαλής των Μοιρών 6/JG26 και αργότερα της 7/JG26 στις εμπλοκές πάνω από τη Μάγχη τα επόμενα χρόνια. Το Μάρτιο του 1944 προήχθη σε Διοικητή της II/JG26 και τον Αύγουστο Διοικητής της II/JG6. Επιβίωσε του πολέμου πετώντας συνολικά σε 350 αποστολές και σημείωσε 34 καταρρίψεις, όλες στη Δυτική Ευρώπη. Τιμήθηκε με το Σταυρό των Ιπποτών το 1944. Η διεκδίκηση της κατάρριψης του ομογενούς χειριστή επιβεβαιώνεται από τα αρχεία της JG26. Υπάρχει ωστόσο μία εκδοχή ότι Sugas κατερρίφθη από τον Σμηνία Heinz Papendick που πετούσε με ένα Me109G-6 της 9/JG3. Κρίνοντας από τις αναφορές των χειριστών της 63ης Μοίρας κάτι τέτοιο μάλλον δεν ισχύει αφού το αεροσκάφος που κατέρριψε τον Sugas, πάντα με βάση τις μαρτυρίες, ήταν FW190.

Όταν το αεροσκάφος του κατέπεσε στο χωριό Wolder, μεταξύ της Liege στο Βέλγιο και του Aachen της Γερμανίας, σχεδόν χτύπησε το καμπαναριό μιας Ρωμαιοκαθολικής Εκκλησίας. Η σύγκρουση με το έδαφος ήταν σφοδρότατη και ελάχιστα μέλη από τον άτυχο Ελληνοαμερικανό χειριστή βρέθηκαν στο τόπο της πτώσης. Αυτά συγκεντρώθηκαν από τις τοπικές αρχές και ενταφιάστηκαν στο τοπικό κοιμητήριο υπό τη στρατιωτική επίβλεψη των Γερμανών. Το φθινόπωρο του 1944, η περιοχή του Νοτίου Limburg απελευθερώθηκε από τα συμμαχικά στρατεύματα, και τα μέλη του Arthur μεταφέρθηκαν στο Αμερικάνικο στρατιωτικό νεκροταφείο του Margraten, περίπου 10 χιλιόμετρα από το Maastricht στις 10 Ιουλίου του 1945. Ο θάνατος του Arthur αποτέλεσε μεγάλο πλήγμα στην Ελληνοαμερικανική κοινότητα στο Kalamazoo. Η αρραβωνιαστικιά του Norma Summerfield ήταν συντετριμμένη. Ο Διευθυντής του Γυμνασίου στο οποίο παρακολουθούσε μαθήματα ο Sugas, Mildred Conkey έγραψε προς τους γονείς του:

Gefangenenlager:	Staatsangehörigkeit:	Nr. der Liste:
Gefangenen-Nr.:	A. P. F.	Seite der Liste:
Name: Sugas	Beruf:	
Vorname: Arthur	Religion:	
Geburtsort u. Geburtsort:	Truppenteil:	
Vorname des Vaters:	Komp. u. w. Matr. Nr. 0-66 013	
Familienname der Mutter:	Ort und Tag der Gefangennahme oder Internierung:	
Name u. Anschrift der zu benachrichtigenden Person:	Vermutungen, Verletzungen oder Tod:	
Aufenthalt u. Veränderungen:	wann und von wo zugegangen:	

Gräblage: Friedhof Maastricht Prov. Limburg 8. Grab

«Σκέφτομαι συχνά τον Arthur αυτό το καλοκαίρι ευχόμενος να είναι ασφαλής μιας και ήταν πάντα πρώτος σε κάθε δραστηριότητα που λάμβανε χώρα στο σχολείο. Τα λαμπρά, σπινθηροβόλα μάτια του και το ευγενικό του χαμόγελο και οι καλοί του τρόποι είναι χαρακτηριστικά που κανένας δάσκαλος δε μπορεί να ξεχάσει.»

Η Μυρσίνη Πετρή έτυχε να βρίσκεται στο σπίτι της οικογένειας όταν έφθασαν τα νέα για το χαμό του Arthur. Ήταν μικρό κορίτσι και δεν μπορούσε να αντιληφθεί την κρισιμότητα των στιγμών. Όταν παραδόθηκε το γράμμα της επιβεβαίωσης του θανάτου του στη μητέρα του, η Μυρσίνη ανέλαβε να το διαβάσει και να το μεταφράσει αφού η δυστυχής μητέρα δεν γνώριζε την Αγγλική γλώσσα. Όπως ήταν φυσικό η γυναίκα βγήκε «εκτός εαυτού» και ευτυχώς η μικρή Μυρσίνη κάλεσε γρήγορα τους γονείς της προκειμένου να παρηγορήσουν την πενθούσα μητέρα. Δυστυχώς τα άσχημα νέα είχαν αρχίσει νωρίτερα αφού δεκαέξι ημέρες πριν από το θάνατο του Sugas ο επιστήθιος φίλος του Nick Stambolis σκοτώθηκε κατά την πρώτη επιχειρησιακή αποστολή του, όταν το B-24 Liberator που πετούσε, κατερρίφθη πάνω από το Ploesti της Ρουμανίας. Μία άλλη εκδοχή η οποία υποστηρίζεται από τον William Nikitas ένα Ελληνοαμερικανό, συντοπίτη του Arthur από το Kalamazoo, είναι

WAR DEPARTMENT E ADJUTANT GENERAL'S OFFICE WASHINGTON		178
REPORT OF DEATH		
DATE: 10 February 1944		
FULL NAME: SUGAS, ARTHUR		
OFFICE OR SERVICE: Air Corps		
HOME ADDRESS: Kalamazoo, Michigan		
DATE OF BIRTH: 27 Dec 1919		
DATE OF DEATH: 17 Aug 1943		
PLACE OF DEATH: European Area		
CAUSE OF DEATH: Killed in action		
EMERGENCY ADDRESSEE NAME, RELATIONSHIP, & ADDRESS:		
Constantine E. Sugas (father) 541 Pine St., Kalamazoo, Mich.		
Constantine E. Sugas (mother) 541 Pine St., Kalamazoo, Mich.		
BY ORDER OF THE SECRETARY OF WAR:		
THIS COPY FOR THE Q. R. C. (UNOFFICIAL):		
COPIES: 1		
COPIES: 1		
COPIES: 1		

Ανω: Η Γερμανική αναφορά του θανάτου του Arthur Sugas η οποία ανακτήθηκε από τα Γερμανικά αρχεία μετά την κατάληψη της Γερμανίας.

Above: German report concerning the death of Arthur Sugas which was retrieved from German Records after the war ended.

(Freedom of Information Act Human Resources Command, Fort Knox, KY)

Κέντρο: Η αναγγελία θανάτου του Arthur με ημερομηνία 24/02/1944.

Middle: The official death report of Arthur Sugas.

(Freedom of Information Act Human Resources Command, Fort Knox, KY)

Κάτω: Το πιο σημαντικό εύρημα από την πτώση του Sugas, η στρατιωτική του ταυτότητα. Σε αυτή διακρίνονται το όνομα, ο αριθμός μητρώου της Αεροπορίας Στρατού, το πατρώνυμο και η διεύθυνση του άτυχου πιλότου. Την ταυτότητα την παρέλαβε συνάδελφος χειριστής από την 63η Μοίρα, ο οποίος έψαχνε το σημείο της πτώσης του "Elmer" και την παρέδωσε στην οικογένειά του μετά την επιστροφή του στις ΗΠΑ.

(Wolder Heritage Foundation)

Below: The most important finding from Arthur Sugas crash site was his military dog-tag. It was given to his family by an unknown 63rd FS pilot, after he returned to the United States, who searched for Sugas crash site.

(Wolder Heritage Foundation)





Άνω Αριστερά & Μέση: Η αναμνηστική πλακέτα με την οποία η κοινότητα του Wolder τίμησε τη θυσία του Ελληνοαμερικανού χειριστή και τα αποκαλυπτήριά της στην πλατεία Monseigneur Vrancken την 16η Σεπτεμβρίου 2005 από αυτόπτες μάρτυρες του περιστατικού. Η πλακέτα απεικονίζει το μετάλλιο της Μωβ Καρδιάς (Purple Heart) το οποίο αποδίδονταν σε τραυματίες, ή νεκρούς πιλότους.

Above Left and Middle Left: In a ceremony held on 16th of September 2005, the Wolder community honored the sacrifice of Arthur Sugas, by presenting a plate with the Purple Heart and Arthur Sugas name and the date of his crash. The revealing of the plate was done by eyewitness of Arthur demise in Wolders square.

(Wolder Heritage Foundation)



για το περιστατικό θα του έκανε το ίδιο. Ήταν Αύγουστος και εξαιτίας της δυσσομίας, ο αγρότης τον έθαψε. Επίσης πήρε την στρατιωτική ταυτότητα του Arthur την οποία και παρέδωσε στον έταίρο χειριστή της 63ης Μοίρας. Το ενδιαφέρον είναι ότι ο άγνωστος συνάδελφος του Sugas ανέφερε ότι την ημερομηνία της κατάρριψής του πετούσε με το δικό του αεροσκάφος και όχι με το προσωπικό του Thunderbolt, το "Elmer's Tune" το οποίο βρισκόταν σε προγραμματισμένη συντήρηση. Επειδή ο Aristos ήταν παρών στην εξιστόρηση των γεγονότων από τον άγνωστο πιλότο αισθάνθηκε ότι μέσα από την αφήγησή του ένοιωθε ενοχές για το θάνατο του συναδέλφου του. Το 1949 τα λείψανά του μεταφέρθηκαν από το Margraten στο κοιμητήριο Riverside στο Kalamazoo του Michigan. Τις ενέργειες για τη μεταφορά ανέλαβε η μόνη εν ζωή αδελφή, του Sugas, Stella Sugas Κουκας. Ο πατέρας του είχε πεθάνει στις 30 Νοεμβρίου του 1944 ενώ η μητέρα του χτυπημένη από τους θανάτους του υιού της και του συζύγου της υπέστη εγκεφαλικό επεισόδιο.

Ο θάνατος του Arthur αποτελεί σίγουρα ένα μυστήριο αναφορικά με τη παραφιλολογία που αναπτύχθηκε σχετικά με τις συνθήκες που έλαβε χώρα. Ένας από τους ανιψιούς του, ο Paul Sugas, αναφέρει ότι ο θάνατος του Ελληνοαμερικανού πιλότου αποτέλεσε σημείο τριβής μεταξύ του Αρχηγού της Luftwaffe Herman Goering και του Στρατηγού Garandt της Στρατιωτικής Αστυνομίας το οποίο επιβεβαιώνεται και από τον Albert Speer. Ανεξάρτητα με το τι ακριβώς συνέβη η μνήμη του Arthur θα παραμείνει ζωντανή χάρη στις αξιέπαινες ενέργειες της κοινότητας του Wolder. Για να τιμήσουν τον Έλληνα χειριστή που σκοτώθηκε υπερασπίζοντας τα ιδανικά της Ελευθερίας και της Δημοκρατίας κατασκεύασαν μία χάλκινη πλακέτα στην οποία απεικονίζεται το παράσημο "Purple Heart" με χαραγμένο το όνομα, τη μονάδα και την ημερομηνία θανάτου του. Η πλακέτα αυτή αναρτήθηκε στην πλατεία Monseigneur Vrancken την 16η Σεπτεμβρίου 2005 και την αποκάλυψαν αυτόπτες μάρτυρες της πτώσης του χτυπημένου Thunderbolt. Όπως οι ίδιοι αναφέρουν δεν θεωρούν τον Arthur νεκρό αλλά ένα συντοπίτη τους που ζει ακόμα και σήμερα ανάμεσά τους.

Κάτω Αριστερά: Το μνήμα του Arthur Sugas στο κοιμητήριο Riverside στο Kalamazoo του Michigan στο οποίο μεταφέρθηκαν τα λείψανα του νεαρού πιλότου από την Ευρώπη. Τα μετέφεραν οι συγγενείς του το 1949.

Below Left: Arthur Sugas grave in Riverside cemetery, Kalamazoo, MI, after his remains removed from Europe in 1949, by his relatives.

Άνω Δεξιά: Ο Arthur σε επίσημη φωτογραφία, μετά την αποπεράτωση της εκπαίδευσής του και την ονομασία του ως Ανθυπολοχαγός (I) της USAAF.

Above Right: Arthur Sugas during an official photograph after the completion of his training and his promotion as a 2nd Lt.

(William Nikitas via Air Classics Magazine)