



Καιρός για μια ανατροπή!

Όταν τον περασμένο Αύγουστο βρεθήκαμε στην 110 ΠΜ, με μεγάλη μας χαρά μάθαμε ότι η 348 ΜΤΑ, στο πλαίσιο του εορτασμού των πενήντα χρόνων από την ίδρυση της, προγραμματίζει για τις 4 Οκτωβρίου μια εκδήλωση που σε μεγάλο βαθμό ξεφεύγει από τον κλασικό, για τα ελληνικά δεδομένα, σχεδιασμό. Θα περιλάμβανε στατική έκθεση ελληνικών και άλλων ευρωπαϊκών ανταγωνιστικών αεροσκαφών, καθώς και πτήση τους σε σχηματισμό πάνω από το χώρο της εκδήλωσης, στατική έκθεση αναπαλαιωμένου RF-84F, φωτογραφική έκθεση, καθώς και εορταστική βαφή ενός RF-4E, ειδικά για την επέτειο.

Από την πρώτη στιγμή, ο ενθουσιασμός μας συνεπήρε, αφού αυτή η εκδήλωση είχε σχεδόν όλα τα χαρακτηριστικά ενός air show, από αυτά που αποτελούν κοινό τόπο στην υπήλοιπη Ευρώπη, αλλά νομιολόγητος πόθος στην τόσο πλούσια σε αεροπορική ιστορία, αλλά τόσο φτωχή σε αεροπορική κουλτούρα και παιδεία Ελλάδα. Όντως, το θέαμα ήταν πρωτόγνωρο, τουλάχιστον για το γράφοντα που ποτέ του δε βρέθηκε σε air show, με ελληνικά RF-4E, γερμανικά Tornados και γαλλικά Mirage F.1CR να πετούν σε σχηματισμό πάνω από τα ολλανδικά F-16 και το αναπαλαιωμένο RF-84F.

Η μόνη απογοήτευση ήρθε από την απουσία ενός επετειακά βαμμένου RF-4E. Και για να πείσει και λίγο αλάτι πάνω στην πληγή, στο χώρο της φωτογραφικής έκθεσης υπήρχε ένα συναρμολογημένο μοντέλο RF-4E βαμμένο με τα ακυρωμένα επετειακά χρώματα, που ήταν ομολογουμένως εντυπωσιακό, τόσο ως σύλληψη όσο και ως εκτέλεση. Ειλικρινά, δεν μπορούμε ακόμα να καταλάβουμε γιατί ήταν τόσο δύσκολο να βαφεί το επετειακό RF-4E, έστω και με υδατοδιαλυτά χρώματα που την επομένη κιόλας της εκδήλωσης θα μπορούσαν εύκολα να ξεπλυθούν με νερό υπό πίεση. Αξίζει σίγουρα ένα μεγάλο ΜΠΡΑΒΟ στην 348 ΜΤΑ για το θέαμα που μας επεφύλαξε, έστω και απόντος του παραπάνω RF-4E!

Ευχή μας είναι η γιορτή της 348 ΜΤΑ να λειτουργήσει ως πρότυπο για άλλες παρόμοιες εκδηλώσεις, που θα έχουν όλα τα παραπάνω στοιχεία ενός air show, προσθέτοντας βέβαια στη... συνταγή και ένα ακόμα σημαντικότατο συστατικό: το απλό κοινό. Τους στερημένους από τέτοιου είδους θέαμα Έλληνες πολίτες, που δυστυχώς είναι «από αυτούς που πάντοτε μένουν απ' έξω», αφού όλες οι εορταστικές εκδηλώσεις ή τελετές απόσυρσης αεροσκαφών είναι κλειστές γι' αυτούς. Έτσι, αποκλείονται οι λάτρες της αεροπορίας, των οποίων κάθε χρόνο οι ελπίδες για μια ζωντανή παρουσίαση των ανθρώπων και των μέσων της ΠΑ κατά τον εορτασμό της το Νοέμβριο στο φυσικό τους χώρο, στον αέρα, διαψεύδονται οκτρά, αντικαθιστούμενες από την κλασική στατική έκθεση. Κακό τα ψέματα, η στατική έκθεση, από μόνη της, δύσκολα θα εμπνεύσει και θα συγκινήσει το νέο του σήμερα να γίνει αεροπόρος του αύριο. Ειλικρινά, δεν είναι υπερβολή να πούμε ότι η ΠΑ αγίζει τις καρ-

διές μας πολύ περισσότερο την 28η Οκτωβρίου και την 25η Μαρτίου παρά την 8η Νοεμβρίου. Μήπως μπορούμε να ελπίζουμε σε μια ανατροπή της «εορταστικής ρουτίνας», τουλάχιστον φέτος;

Θέμης Βρανάς
Αγρίνιο

Ακροβατικό σμήνος

Η γιορτή της ΠΑ πλησιάζει. Και για άλλη μια χρονιά, δε θα δούμε να πετά στους ελληνικούς ουρανούς το ακροβατικό σμήνος που ακούμε από καιρό. Μήπως η συγκεκριμένη προσπάθεια έμεινε στα χαρτιά ή κόλλησε σε κάποιο γραφειοκρατικό γρανάκι;

Ας φανταστούμε πόση υπερηφάνεια θα νιώσουμε όλοι μας, όταν δούμε να πετούν από πάνω μας τα αεροσκάφη του ελληνικού ακροβατικού σμήνους. Και γιατί να περιοριστούμε μόνο στη σύνηρή μας και να μη γίνει μια συστηματική προσπάθεια να προβληθούμε με την οποία τα Μ8 υπέστησαν εκσυγχρονισμό και αντικατάσταση κινητήρα από πετρελαιοκινητήρα, θα ήθελα να σας αναφέρω τα εξής: την άνοιξη του '85, παρέλαβα σε αντικατάσταση καταστραφέντος Μ8 ένα ανακατασκευασμένο Μ8, με πετρελαιοκινητήρα PERKINS, απόδοσης 90HP, (0 αρχικός κινητήρας του Μ8 ήταν ο βενζινοκινητήρας Hercules, απόδοσης 110HP). Το ανακατασκευασμένο Μ8 διατηρούσε το αρ-

χικό κιβώτιο ταχυτήτων, ενώ είχε βελτιωθεί το σύστημα φρένων με την προσθήκη συμπίεστη με καζανάκι αέρος (αρχικό σύστημα φρένων, υδραυλικό, με υποβοήθηση). Μου ανετέθη να αξιολογήσω το εν λόγω όχημα με πορεία 1.000 μιλίων επί παντός εδάφους. Τα αποτελέσματα ήταν: ο κινητήρας αποδείχτηκε αξιόπιστος όσο και τα φρένα, δεν παρουσίασαν, δηλαδή, καμία βλάβη. Το μόνο αδύνατο σημείο ήταν σε δρόμους με ανηφορική κλίση, όπου η ταχύτητα κίνησης του οχήματος έπεφτε δραματικά (1η αρχή ταχύτητας). Μετά το τέλος των δοκιμών, στην αναφορά μου επεσήμανα το μειονέκτημα αυτό, προτείνοντας αλλαγή κιβωτίου ταχυτήτων και προσθήκη υπερσυμπίεστη καυσασερίων (TURBO) στον κινητήρα.

Αναγνώστης
Αθήνα

Εκσυγχρονισμός του Μ8

Είμαι τακτικός αναγνώστης του περιοδικού από το 1980 και θέλω να σας συγχαρώ για την ωραία δουλειά που κάνετε. Υπηρετήσα το διάστημα '83-'85 ως έφεδρος αξιωματικός Μ.Τ.Π. σε Ειδικό Μηχανοκίνητο Λόχο, σε Τάγμα Εθνοφυλακής στη Μυτιλήνη, ως διμοιρίτης της διμοιρίας ΤΘ οχημάτων Μ8 και της διμοιρίας ΛΕΩΝΙΔΑΣ 1.

Με αφορμή το άρθρο σας «Τα εργαστήρια του Ηφραίστου» («Π&Δ», τ. 217) και την αναφορά σας στο 303 ΠΕΒ, σύμφωνα με την οποία τα Μ8 υπέστησαν εκσυγχρονισμό και αντικατάσταση κινητήρα από πετρελαιοκινητήρα, θα ήθελα να σας αναφέρω τα εξής: την άνοιξη του '85, παρέλαβα σε αντικατάσταση καταστραφέντος Μ8 ένα ανακατασκευασμένο Μ8, με πετρελαιοκινητήρα PERKINS, απόδοσης 90HP, (0 αρχικός κινητήρας του Μ8 ήταν ο βενζινοκινητήρας Hercules, απόδοσης 110HP). Το ανακατασκευασμένο Μ8 διατηρούσε το αρ-

χικό κιβώτιο ταχυτήτων, ενώ είχε βελτιωθεί το σύστημα φρένων με την προσθήκη συμπίεστη με καζανάκι αέρος (αρχικό σύστημα φρένων, υδραυλικό, με υποβοήθηση). Μου ανετέθη να αξιολογήσω το εν λόγω όχημα με πορεία 1.000 μιλίων επί παντός εδάφους. Τα αποτελέσματα ήταν: ο κινητήρας αποδείχτηκε αξιόπιστος όσο και τα φρένα, δεν παρουσίασαν, δηλαδή, καμία βλάβη. Το μόνο αδύνατο σημείο ήταν σε δρόμους με ανηφορική κλίση, όπου η ταχύτητα κίνησης του οχήματος έπεφτε δραματικά (1η αρχή ταχύτητας). Μετά το τέλος των δοκιμών, στην αναφορά μου επεσήμανα το μειονέκτημα αυτό, προτείνοντας αλλαγή κιβωτίου ταχυτήτων και προσθήκη υπερσυμπίεστη καυσασερίων (TURBO) στον κινητήρα.

Ένα άλλο πρόβλημα ήταν ότι τα δύο καζανάκια αέρος βρίσκονταν στα εξωτερικά ντουλαπάκια του Μ8, όπου τοποθετούσαμε ανταλλακτικά, συλλογές εργαλείων και πυρομαχικά για τα πόλυβόλα 0,50'' και 0,30''. Τον Ιούλιο του 1985, τελείωσε η στρατιωτική μου θητεία και δε γνωρίζω τι είδους εκσυγχρονισμός έγινε στα οχήματα του τύπου αυτού. Θα ήθελα να σας παρακαλέσω να αναφερθείτε στις αλλαγές που έγιναν και, αν είναι δυνατόν, να αφιερώσετε και ένα άρθρο στο όχημα Μ8.

Μουρτοπούλλας Γεώργιος
Μαντούδι