

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ G-91

ΜΙΑ ΑΓΝΩΣΤΗ ΠΤΥΧΗ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Του Θέμη Βρανά

Το 1953, έναν μόλις χρόνο μετά την ένταξη της Ελλάδας και της Τουρκίας στο ΝΑΤΟ, η Βορειοατλαντική Συμμαχία προκήρυξε διαγωνισμό για τη σχεδίαση και κατασκευή ενός ελαφρού αεριωθούμενου επιθετικού αεροσκάφους, που θα μπορούσε να αναλάβει τακτικές αποστολές κρούσης και ανανγώρισης, επιχειρώντας από πρόχειρους διαδρόμους, προσδίδοντας του έτσι την απαιτούμενη ευελιξία για την άμεση υποστήριξη φίλων δυνάμεων στην πρώτη γραμμή.

Οκτώ διαφορετικά σχέδια από χώρες-μέλη του ΝΑΤΟ εξετάστηκαν σχολαστικά. Τελικά, ως καλύτερη αναδείχθηκε η σχεδίαση του Giuseppe Gabrieli της FIAT, το G-91 (G από το Gabrieli). Το G-91 αποφασίστηκε να παραχθεί μαζικά, με πρώτες παραδόσεις στην Ιταλία, τη Γερμανία, την Ελλάδα και την Τουρκία.

Τα αεροσκάφη των δύο τελευταίων χωρών θα χρηματοδοτούνταν από αμερικανικές πιστώσεις.

Ετσι, περί τα μέσα του 1958, κλιμάκιο της Ε.Β.Α. αποτελούμενο από τους χειριστές Σμήναρχο (ΙΓΥ) Ηλία Καρταμαλάκη, Επισμηναγό (ΙΓΥ) Γ. Κούνουπα και το μηχανικό Σμήναρχο Νέωνα Πλατή μετέβη στις εγκαταστάσεις της FIAT στο Τορίνο, στο αεροδρόμιο CASELLE, όπου αξιολόγησε αεροσκάφος προπαραγωγής. Τα σχόλια της ελληνικής αποστολής ήταν θετικά για το νέο αεροσκάφος, πράγμα που οδήγησε στην οριστικοποίηση παραγγελίας 25 G-91 για τη χώρα μας. Η μαζική παραγωγή των G-91 ξεκίνησε στην Ιταλία το 1958.

Τα αεροσκάφη με αριθμό κατασκευής (c/n) από «1» έως και «51» που άφησαν τη γραμμή παραγωγής της FIAT ονομάστηκαν G-91 και G-91R/1 και παραδόθηκαν στην Ιταλική Πολεμική

Αεροπορία.

Τα G-91R/1 c/n «51» και «52» παραδόθηκαν στην USAF για αξιολόγηση, ενώ τα G-91 με C/n «54» έως και «103» ονομάστηκαν G-91R/3 και παραδόθηκαν στη Luftwaffe.

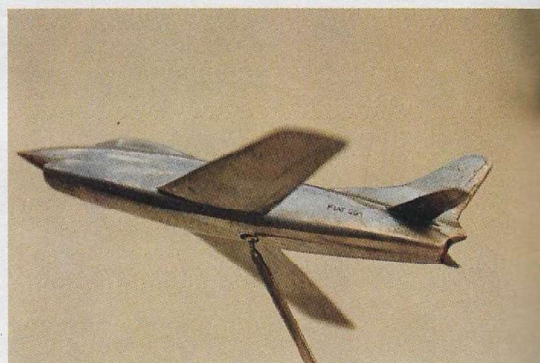
Τα α/φη με c/n «104» έως και «153» ονομάστηκαν G-91R/4 και επρόκειτο να παραδοθούν εξίσου (από 25 α/φη) στην Ελληνική Βασιλική Αεροπορία και την Τουρκική Πολεμική Αεροπορία.

Τα ελληνικά G-91R/4 θα ήταν όμοια με τα γερμανικά G-91R/3 με μόνη διαφορά ότι ο μόνιμος εξοπλισμός των 2 πυροβόλων DEFA 30mm των γερμανικών α/φών θα αντικαθίστατο από 4 πολυβόλα Colt-Browning των 12,7 mm όμοια με αυτά που έφεραν τα G-91R/1 της Ιταλικής Αεροπορίας. Το πρώτο G-91R/4 παραδόθηκε στην Ε.Β.Α. στις 6 Σεπτεμβρίου 1961.

Τον ίδιο καιρό, γίνονται πυρετώδεις προετοιμασίες για την υποδοχή των G-91 στην 110 Π.Μ. στην Λάρισα. Εκεί έχει ήδη μεταβεί κλιμάκιο τεχνικών και χειριστών της FIAT για την εκπαίδευση των Ελλήνων συναδέλφων του. Ετσι δημιουργήθηκε το «ΣΜΗΝΟΣ G-91», κάτι που με τη



Η αριστερή πλευρά του G-91 R/4. Η παραλλαγή της Ε.Β.Α. είναι πανομοιότυπη με την αντίστοιχη της Γερμανικής και της Ιταλικής Αεροπορίας (Standard NATO), γκριζοπράσινες άνω επιφάνειες ατράκτου και πτερύγων και «απαλές» γαλάζιες κάτω.



Μεταλλικό μοντέλο του G-91, αναμνηστικό της πρώτης πτήσης Ελλήνων χειριστών στο συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους.

σημερινή ισχύουσα ορολογία θα ονομάζαμε «ΣΜΕΤ G-91».



G-91R/4 Το «10109» είναι το μοναδικό G-91R/4 που αποδεδειγμένα πέταξε με τα ελληνικά χρώματα. Παρατηρήστε το σήμα του ΝΑΤΟ στο κάθετο σταθερό



FIAT G-91 c/n 4 M.M. 6238. Το αεροσκάφος αξιολόγησής που πέταξαν οι Έλληνες χειριστές τον Μάιο του 1958

Δυστυχώς το έργο της εκπαίδευσης προσωπικού καθώς και η ολική παραλαβή των G-91R/4 δεν έμελλε ποτέ να ολοκληρωθεί.

Εναν ακριβώς χρόνο μετά, τον Σεπτέμβριο του 1962, η παραγγελία ακυρώνεται και το «ΣΜΗΝΟΣ G-91» διαλύεται. Πόσα G-91R/4 παρέλαβε τελικά η Ε.Β.Α. παραμένει ακόμη μυστήριο. Άλλες πηγές κάνουν λόγο για ένα (το «10109» c/n 109-THE FIAT G-91/PROFILE PUBLICATIONS), άλλες για δύο (ελληνικά αεροσκάφη από το 1912/έκδοση IPMS) και άλλες για τέσσερα (μαρτυρία Αεροπόρου Ηλία Καρταλαμάκη)

Ως επίσημη αιτιολογία ανακοινώθηκε ότι το πρόγραμμα G-91 δεν ταίριαζε στις απαιτήσεις του Ελληνικού Αμυντικού Σχεδιασμού. Την ακύρωση της ελληνικής παραγγελίας ακολούθησε και η ακύρωση της αντίστοιχης τουρκικής. Η απόρριψη του G-91 οδήγησε στην επιλογή ως αντικαταστάτη του, του αμερικανικής κατασκευής Northrop F-5A Freedom Fighter που μέχρι σήμερα βρίσκεται σε υπηρεσία και στις δύο Αεροπορίες.

Τα πλεονάζοντα πια 50 G-91R/4 απορρόφησε η Luftwaffe, εντάσσοντάς τα στην εκπαιδευτική μονάδα Waffenschule 50. Τα προβλήματα όμως υποστήριξης που πηγαζαν από τον διαφορετικής προέλευσης μόνιμο οπλισμό των αεροσκαφών, οδήγησαν τη Γερμανική Αεροπορία να παραδώσει τα εναπομείναντα 40 από αυτά στην Πορτογαλική Πολεμική Αεροπορία, κατά το 1966. Αυτά ήταν και τα μοναδικά G-91 που έλαβαν μέρος σε πολεμικές επιχειρήσεις -στην Αγκόλα και τη Μοζαμβίκη- όπου μάλιστα κάποια από αυτά καταρρίφθηκαν από Α/Α πυρά. Σήμερα, όσα από αυτά διασώζονται βρίσκονται διασκορπισμένα και παροπλισμένα σε διάφορες βάσεις της Πορτογαλικής Πολεμικής Αεροπορίας.

Υπογραφή του διθλίου πτήσεων από τον Σμήναρχο Καρταλαμάκη μετά την πρώτη πτήση.



Μπροστά στο G-91. Από αριστερά Επ/γός Γ. Κούνουπας, Alexandro Calamani (Δημόσιες Σχέσεις FIAT), Σμήναρχος Ηλίας Καρταλαμάκης, Αρχιδοκιμαστής της FIAT κ. Marsia και ένας χειριστής της Ιταλικής Αεροπορίας

Αν το Ελληνικό Αεροπορικό Μουσείο ήταν έτοιμο, στεγασμένο σε δικές του σύγχρονες εγκαταστάσεις με αναπαλαιωμένα όλα τα αεροσκάφη που διαθέτει, θα προτείναμε τη μεταφορά και αναπαλαίωση ενός G-91R/4 στην Ελλάδα. Ακόμα όμως και με την παρούσα κατάσταση, κάποια κρούση από τους υπεύθυνους του Μουσείου στο Στρατιωτικό Ακόλουθο της Πορτογαλικής Πρεσβείας ίσως θέσει τις βάσεις για κάποια μελλοντική έκπληξη!

Θα παρακαλούσαμε επίσης οποιονδήποτε φίλο αναγνώστη είχε άμεση ή έμμεση ανάμιξη στο πρόγραμμα G-91 και θέλει μετά από τρία χρόνια ολόκληρα χρόνια να μοιραστεί τις εμπειρίες του με όλους εμάς που δεν γνωρίζουμε παρά ελάχιστα στοιχεία, να επικοινωνήσει με το περιοδικό μέσω της στήλης της αλληλογραφίας. Στον παρατιθέμενο πίνακα δίνονται οι κωδικοί των G-91R/4 που παραδόθηκαν από τη Γερμανική στην Πορτογαλική Πολεμική Αεροπορία. Δυστυχώς δεν γνωρίζουμε τον τρόπο παράδοσης στην Ελληνική και την Τουρκική Αεροπορία, ώστε να βρούμε τους ακριβείς κωδικούς της ελληνικής παραγωγής. Το σίγουρο είναι πως τα ελληνικά G-



Οι άνθρωποι της FIAT έχουν κάθε λόγο να χαμογελούν, αφού στις παρατηρήσεις του ο Σμήναρχος Καρταλαμάκης χαρακτηρίζει το G-91 ως άριστο στο ρόλο της Εγγυς υποστηρίξεως φίλων δυνάμεων.

91R/4 ως διακριτικό έφεραν τον πλήρη αριθμό κατασκευής (c/n).

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμότατα τον

Πορτογαλική Αεροπορία	Γερμανική Αεροπορία	c/n
5401	BD+235	0109
5402	BD+240	0114
5403	BD+241	0115
5404	BD+243	0117
5405	BD+244	0118
5406	BD+252	0126
5407	BD+250	0132
5408	BD+385	0153
5409	BD+231	0090*
5410	BD+363	0131
5411	BD+376	0144
5412	BD+372	0149
5413	BD+370	0138
5414	BD+365	0133
5415	BD+379	0147
5416	BD+380	0148
5417	BD+236	0110
5418	BD+247	0121
5419	BD+255	0129
5420	BD+256	0130
5421	BD+367	0135
5422	BD+371	0139
5423	BD+378	0146
5424	BD+384	0152
5425	BD+233	0100*
5426	BD+234	0101*
5427	BD+237	0111
5428	BD+238	0112
5429	BD+242	0116
5430	BD+366	0134
5431	BD+368	0136
5432	BD+377	0145
5433	BD+245	0119
5434	BD+246	0120
5435	BD+253	0127
5436	BD+254	0128
5437	BD+373	0141
5438	BD+375	0143
5439	BD+383	0151
5440	BD+374	0142

* Με βάση τους κωδικούς τους, έπρεπε να είναι G-91R/3 και όχι R/4.

[illegible]

Το πιστοποιητικό ωρών πτήσης του Σμηνάρχου (IFY) Καρταλαμάκη σε ένα από τα πρωτότυπα (No 4) G-91. Η τρίτη περιλάμβανε βολές εναντίον στόχων εδάφους.

Βιβλιογραφία:

- ITALIAN MILITARY AVIATION by Frank Macmeiken.
- SPANISH AND PORTUGUESE MILITARY AVIATION by John M. Andrade.
- THE FIAT G-91 /PROFILE PUBLICATIONS - No 119.
- SCALE AIRCRAFT MODELLING VOL. 1/No. 8/ May 1979.
- ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΑΠΟ ΤΟ 1912 / IPMS.
- MARKINGS FOR AIRCRAFT AND TANKS / ESCI No 79.
- EUROPEAN WRECKS AND RELICS by Mike Bursell

ΜΟΡΦΕΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Αεροπόρος Χρήστος Αδαμίδης

Μετά τους δύο ιδιώτες αεροπόρους Εμ. Αργυρόπουλο και Αλ. Καραμανλάκη που ανέφερα στα προηγούμενα σημειώματά μου, ως τους πρώτους Έλληνες αεροπόρους, σειρά έχουν τώρα οι Αξιωματικοί της Πολεμικής μας Αεροπορίας που είναι και οι πρωτοπόροι της. Ο Χρήστος Αδαμίδης γεννήθηκε στα Ιωάννινα το 1885. Μετά τις πρώτες σπουδές του στα Ιωάννινα, μετέβη στο εξωτερικό όπου εφοίτησε στη Σχολή της Μοδένας. Το 1908 κατατάχθηκε στο Ιππικό με το βαθμό του Ανθυπίαρχου. Μετατάχθηκε στην Αεροπορία με διαταγή του Υπουργείου Στρατιωτικών. Ήταν ο πρώτος που εστάλη στην Αεροδρόμιο Εστάμπ της Γαλλίας (πλησίον του Παρισιού), για να εκπαιδευθεί στην Αεροπλοία. Εκπαιδευτήκη στη Σχολή ΦΑΡΜΑΝ και αρχικά έλαβε το πολιτικό δίπλωμα οδηγού αεροπλάνου και στη συνέχεια το στρατιωτικό. Με την έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων, ανακλήθηκε στην Ελλάδα και στάλθηκε στη Μοίρα Αεροπλάνων που είχε συγκροτηθεί στη Λάρισα. Σε όλη τη διάρκεια του πολέμου στη δύναμη της Αεροπορίας Στρατού, παίρνει πολλές αποστολές και συμμετέχοντας σε όλη τη Μοίρα αεροπλάνων στο Μέτωπο. Κατά



πολιορκίας των Ιωαννίνων και των μαχών του Μπιζανίου, εκτέλεσε επικίνδυνες πτήσεις αναγνωρίσεως πάνω από τα οχυρά, έχων ως ορμητήριο το Αεροδρόμιο της Νικοπόλεως. Το 1925 προήχθη στο βαθμό του Συνταγματάρχη. Υπήρξε Διευθυντής της Αεροπορίας του Υπουργείου Στρατιωτικών, Διοικητής της 1ης Διοικήσεως της Αεροπορίας, μέλος του Συμβουλίου του Αέρος και Αρχηγός της Αεροπορίας. Το 1928 προήχθη σε Υποστράτηγο και αποστρατεύθηκε το 1935. Το 1943 ανακλήθηκε στην ενεργό υπηρεσία για ένα εξάμηνο.

Ο Χρήστος Αδαμίδης, μαζί με τους: Δημ. Καμπέρο, Μιχ. Μουτούση και Πανούτσο Νοταρά, υπήρξαν οι πρωτοπόροι της πολεμικής Αεροπορίας, οι οποίοι οργάνωσαν την Πολεμική Μοίρα και προσέφεραν πολυτίμητες υπηρεσίες στο μαχόμενο στράτευμα κατά τους Βαλκανικούς πολέμους, αποσπασάστες τον θαυμασμό στρατιωτικών και πολιτικών και ετυχαν εξαιρετικών τιμητικών διακρίσεων.

Τέλος πρέπει να τονισθεί, ότι οι αεροπόροι της εποχής εκείνης, ανεδίεσχοναν σε ορμή που πετούσαν, δεν παρείχαν καμιά και πήραν την ονομασία «Νεκροφόρες

ΤΟΥ ΣΜΗΝΑΡΧΟΥ Ε.
ΒΑΣ. ΖΑΜΠΙΚΟ

ΠΤΗΣΗ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥΣ