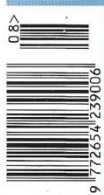


ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2023 | 7€

Πτήση



Αεροπυρόσβεση

Απαντήσεις σε
10 κρίσιμα ερωτήματα

Επίσκεψη

Naval Group-Lorient

Εκεί «χτίζονται» πλέον
τρεις FDI-HN



Air Defender 2023

Η «μπτέρα» όλων των ασκήσεων
Η ελληνική συμμετοχή

Mare Aperto

Πάνω στο ιταλικό αεροπλανοφόρο
Cavour με F-35B και AV-8B+

Arctic Challenge 2023

Ανεφοδιάζοντας
Lightning II στον ευρωπαϊκό
Βορρά

Ινδική Ναυτική Αεροπορία

Αποφασίζει για Rafale M
στα νέα αεροπλανοφόρα

Γαλλική Αεροπορία

Με τα αναβαθμισμένα
Mirage 2000D RMV
της 3ης Πτέρυγας

Πορτογαλικά Embraer C-390

Η πρώτη ευρωπαϊκή Μοίρα
Millennium είναι εδώ

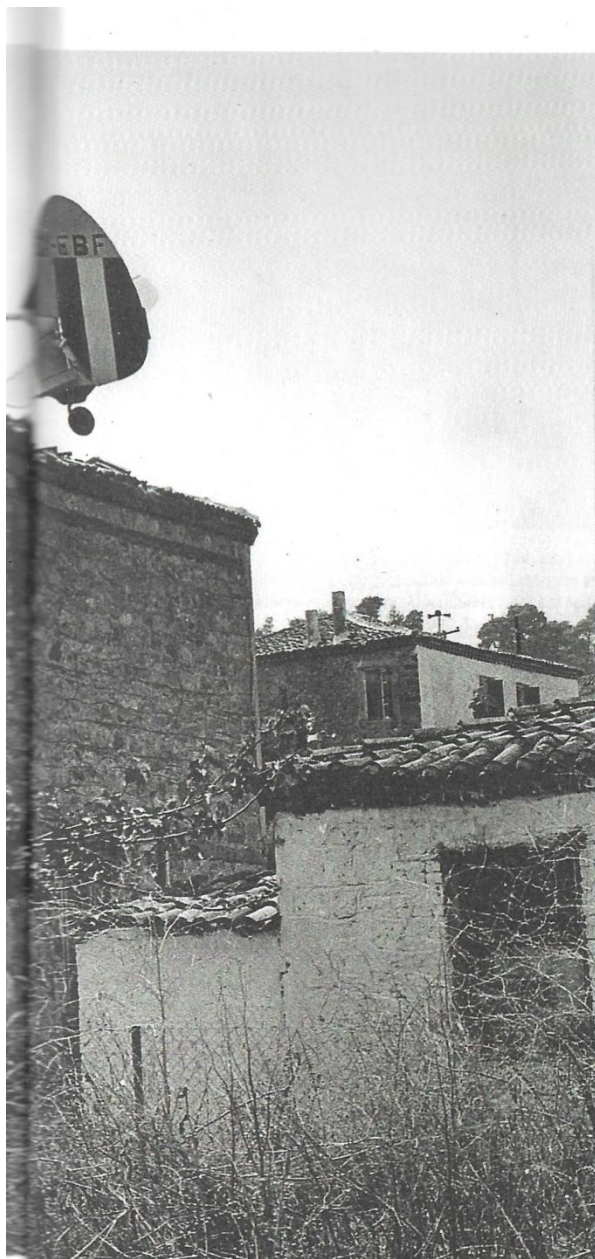


BOEING-STEARMAN

ΕΝΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ ΣΤΑ ΚΕΡΑΜΙΔΙΑ!

Με τη λήξη του Β΄ ΠΠ η Ελλάδα παρέλαβε αριθμό αεροσκαφών Boeing-Stearman ως βοήθεια για την καταπολέμηση μέσω αεροψεκασμών της ελονοσίας που μαστιζε τους κατοίκους πολλών περιοχών της. Πριν από 50 χρόνια ένα από αυτά βρέθηκε στα κεραμίδια σπιτιού στο Πολύχρονο Θεσσαλονίκης -και αυτή είναι η ιστορία του.

ΤΟΥ ΘΕΜΗ ΒΡΑΝΑ



Τα αεροσκάφη αυτά ήλθαν στη χώρα μας σε δύο παρτίδες: η πρώτη του 1945 περιλάμβανε 18 Stearman PT-17 με επτακύλινδρο κινητήρα Continental R-670 και παραδόθηκε από την **UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration)**, ενώ η δεύτερη του 1948 περιλάμβανε 20 με 30 Stearman PT-13 με εννεακύλινδρο κινητήρα Lycoming R-680 και παραδόθηκε από την **AMAG (American Mission for Aid to Greece)**.

Τα Stearman ανήκαν στο **υπουργείο Υγιεινής** και εντάχθηκαν στο νεοσυσταθέν **Σμήνος Ανθελονοσιακού Πολέμου**, με το προσωπικό -χειριστές και μηχανικοί- να προέρχεται από την **EBA (Ελληνική Βασιλική Αεροπορία)**.



Boeing Stearman PT-13 «SX-EBF» στις εγκαταστάσεις της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης. (Φωτογραφία μέσω Βασιλείου Καπνιώτη)

Από τις αρχές της δεκαετίας του 60 μικρός αριθμός Stearman παραχωρήθηκε στη **ΒΑΛΕ (Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος)**, ενώ κατά τις αρχές της δεκαετίας του 70 Stearman πέρασαν στην Αερολέσχη Αθηνών και την Αερολέσχη Θεσσαλονίκης.

Στην ΑΛΘ παραχωρήθηκαν τουλάχιστον δύο, τα «SX-EAZ» και «SX-EBF», τα οποία χρησιμοποιήθηκαν τόσο για εκπαίδευση χειριστών όσο και εκτέλεση αεροψεκασμών. Ο δεύτερος ρόλος τους ήταν πολύ σημαντικός για την υγεία των κατοίκων σε περιοχές που γειτνιάζαν με έλη ή βάλτους (ιδιαίτερα εκτεταμένα εκείνη την εποχή στην ελληνική επικράτεια), αλλά και τονωτικός για τα έσοδα της ΑΛΘ.

Τη **Δευτέρα 6 Αυγούστου του 1973**, η πτήση αεροψεκασμού με το Stearman PT-13 «SX-EBF» και χειριστή τον **Πάρη Μπουλάκη**, πρώην πιλότο της ΕΒΑ, είχε μια εντελώς απρόσμενη εξέλιξη!

Ακολουθεί η εξιστόρηση από τον πρωταγωνιστή της, όπως αποτυπώθηκε τον Ιούνιο του 2013 σε επιστολή του προς τον υπογράφο:

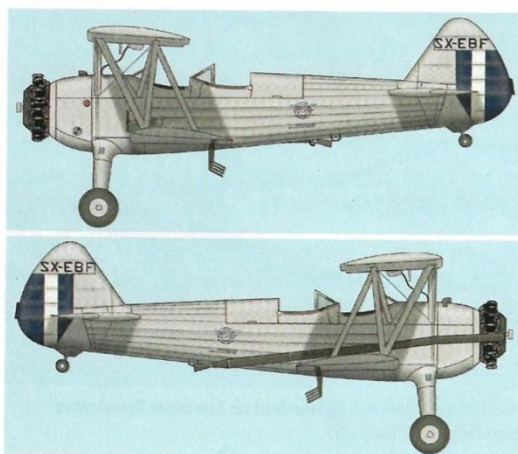
*«6 Αυγούστου 1973. Από το πρωί ηλιόλουστη ημέρα. Το αεροπλάνο είναι της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης και χρησιμοποιείται για ψεκασμούς. Εκείνη την ημέρα, στις 6.45, απογειώθηκα για ψεκασμό (για κουνούπια) στην περιοχή Παλιούρι της Χαλκιδικής. Όλα πήγαιναν καλά. Στην επιστροφή, και ενώ είχα ακόμη λίγο υλικό (εντομοκτόνο), έκανα στροφή πάνω από το χωριό Πολύχρονο, για να ψεκάσω τα έλη κοντά στο χωριό. Πορεία από Νότο προς Βορρά. Στροφή αριστερά. Μπροστά μου βουνό. Ύψος αεροσκάφους 200 πόδια. Ο ψεκασμός γίνεται από ύψος 4-6 μέτρων. Και εκείνη τη στιγμή "κράτησε ο κινητήρας". Έπρεπε να συνεχίσω. Για αναγκαστική προσγείωση μπροστά αδύνατον. Τουλάχιστον έπρεπε να φτάσω στη θάλασσα. Ύψος χαμηλά πάνω από το χωριό. Πολύ λιγότερο από 200 πόδια. Μπροστά καλώδια της ΔΕΗ. Αριστερά και δεξιά σπίτια και δέντρα. Όπου πάει λοιπόν! Έτσι προτίμησα **STALL** πάνω στα κεραμίδια ενός διώρου σπιτιού. Με το **STALL** οι τροχοί καρφώθηκαν στα κεραμίδια και το αεροσκάφος κόλλησε. Στο σπίτι, στο ισόγειο, γυναίκες παίρνανε τον καφέ τους. Πενήντα μέτρα δεξιά, η εκκλησία του Αγίου Αθανασίου. Εγώ κατέβηκα με σκάλα από τη σκεπή μέχρι το μπαλκόνι του πρώτου ορόφου και μετά από την εσωτερική.*

*α) Το χωριό **ΠΟΛΥΧΡΟΝΟ***

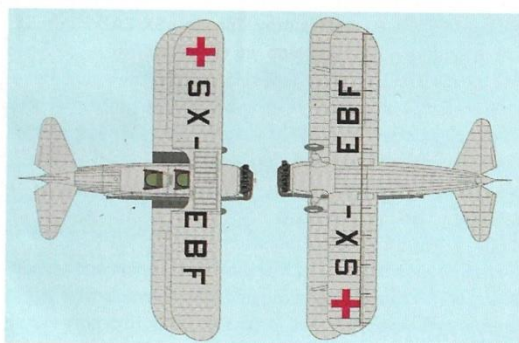
*β) Η εκκλησία του **ΑΓΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ***

*γ) Ημερομηνία 6 Αυγούστου (εορτή Μεταμόρφωσης του **ΣΩΤΗΡΟΣ**) Όλα μαζί σώζουν μια **ΖΩΗ**».*

Αεροπορική Ιστορία | Stearman



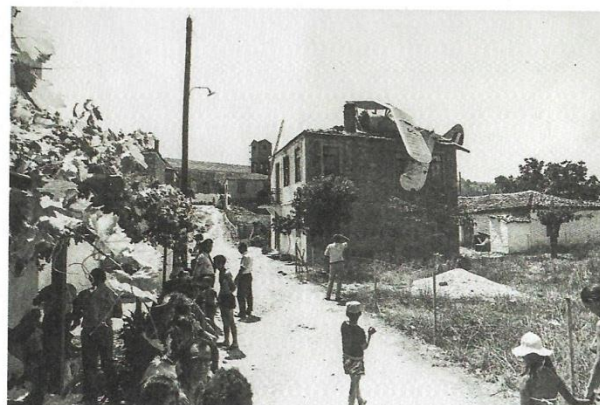
Πλάγιες όψεις του Stearman «SX-EBF», σχεδίαση του Ηλία Κορομπίλη για το άρθρο «Τα ελληνικά BOEING STEARMAN PT-17 & PT-13» των Ηλία Κορομπίλη και Αλέξη Καρατζά, που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό της IPMS Ελλάδος, τεύχος 49-50, Μάρτιος 2021.



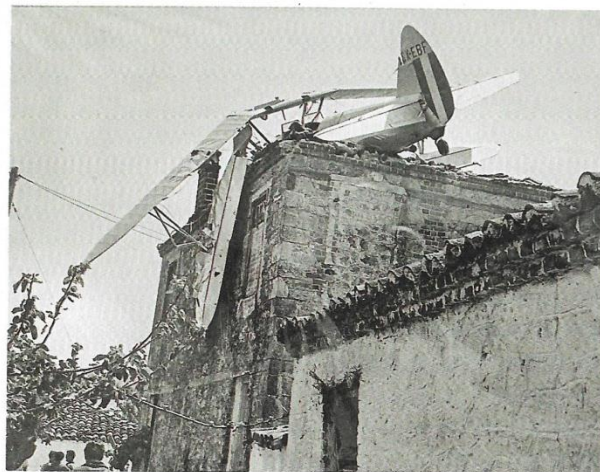
Άνω και κάτω όψεις του Stearman «SX-EBF», σχεδίαση του Ηλία Κορομπίλη, «Τα ελληνικά BOEING STEARMAN PT-17 & PT-13», περιοδικό της IPMS Ελλάδος, τεύχος 49-50, Μάρτιος 2021.



Το «SX-EBF» στη σκεπή κατοικίας στο Πολύχρονο, στις 6/8/1973! (Φωτογραφία μέσω Βασιλείου Κατνιώτη)



Το «SX-EBF» στη σκεπή όπου κατέπεξε. Παρατηρήστε τη σκάλα με την οποία κατέβηκε ο χειριστής από τη στέγη στο μπαλκόνι του ορόφου, καθώς και την ελάχιστη απόσταση της οικίας από τον Ιερό Ναό Αγίου Αθανασίου. (Αρχείο Δημητρίου Μπουλάκη)



Είναι εμφανής η ζημιά στις αριστερές ηριπτέρυγες του «SX-EBF». (Αρχείο Δημητρίου Μπουλάκη)



(Αρχείο Δημητρίου Μπουλάκη)



Αποσπάσματα στην εφημερίδα «Ελληνικός Βορράς», 7/8/1973. (Αρχειό Δημητρίου Μπουλάκη)

Αποτέλεσμα της απρόσμενης... προσκεραμίδωσης ήταν να τραυματιστεί στη μέση ο χειριστής και το αεροπλάνο να υποστεί σοβαρές ζημιές, ιδίως στις πτέρυγές του.

Η είδηση ότι ένα αεροπλάνο «προσγειώθηκε» στη σκεπή σπιτιού στο κέντρο του χωριού μεταδόθηκε αστραπιαία στην τοπική κοινωνία και πλήθος κόσμου μαζεύτηκε να δει αυτό το πραγματικά σπάνιο και παράδοξο θέαμα. Ήταν τόσο μεγάλη η εντύπωση που προξένησε, που για αρκετό καιρό οι οδηγοί του ΚΤΕΛ αναφέρονταν στο Πολύχρονο ως «Στάση Αεροδρόμιο»! Η διώροφη κατοικία που πρωταγωνίστησε σε αυτό το παράδοξο συμβάν εξακολουθεί να υπάρχει μέχρι σήμερα στο Πολύχρονο, όπου στέκεται σε άριστη κατάσταση ελάχιστα μέτρα από τον Ιερό Ναό του Αγίου Αθανασίου.

Μετά το πρώτο σοκ και αφού βεβαιώθηκαν ότι ο χειριστής δεν υπέστη σοβαρό τραυματισμό, άρχισαν τα πειράγματα από φίλους χειριστές και μηχανικούς στην ΑΛΘ! Αυτά περιλάμβαναν από μακέτα του σπιτιού με το Stearman στη στέγη του φτιαγμένη από... καρπούζι και πιπεριά, μέχρι ευρηματικά παρατσούκλια («Ο βιολιστής της στέγης») και σκωπτικά ποιήματα, των οποίων η ... ελευθεριάζουσα γλώσσα δεν μας επιτρέπει να δημοσιεύσουμε ολοκληρωμένα («Τον Χάρο τον αντάμωσα πάνω στα κεραμίδια...»).

Το «τραυματισμένο» Stearman μεταφέρθηκε στις εγκαταστάσεις της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης όπου, σύμφωνα με τις μαρτυρίες των μελών της, των αξιωματικών Δημητρίου Κουτσού και Αγαμέμνονα Μύρτζιου, η άτρακτος τοποθετήθηκε πάνω σε μια αυτοσχέδια βάση και έγινε προσπάθεια εκκίνησης του κινητήρα. Προς έκπληξη όλων, ο κινητήρας πήρε αμέσως μπροστά! Ήταν, όμως, πλέον πολύ αργά για το άτυχο αεροπλάνο, το οποίο κρίθηκε ΠΟΕ (Πέραν Οικονομικής Επισκευής) και χαρακτηρίστηκε ως καταστραφέν.

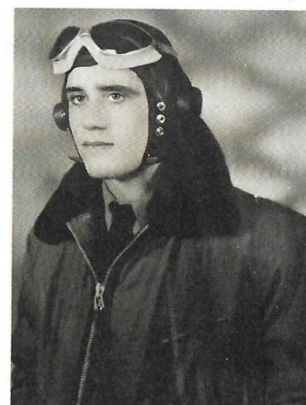
Κρίση ταυτότητας...

Μετά την απόθεση του Stearman ως άχρηστο υλικό, ο Αγαμέμνων Μύρτζιος πήρε το data plate, το ξύλινο stick και το όργανο μέτρησης υψομέτρου του.

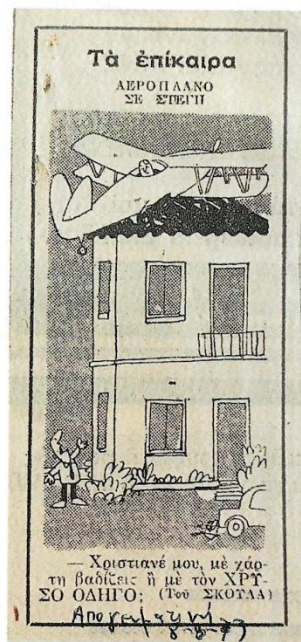
Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία νηολογίου του στόλου των ελληνικών Stearman θα αναμέναμε στο data plate του SX-EBF να αναγράφεται ως αριθμός κατασκευής το «75-8191» (Navy serial 38570). Η εξέτασή του όμως έκρυβε μια μεγάλη έκπληξη, μιας και ο αριθμός κατασκευής «75-8536» (Navy serial 43442) που αναγράφεται, παραπέμπουν στο Stearman «SX-EBA».

Μια λογική εξήγηση θα ήταν η ύπαρξη ενός τρίτου Stearman στην ΑΛΘ, προφανώς του «SX-EBA». Το συγκεκριμένο εμφανίζεται να παραχωρείται το 1962 στη ΒΑΛΕ (Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος), κάτι που σίγουρα θα μπορούσε να λειτουργήσει ως εφελκυστήρας για ενδεχόμενη παραχώρησή του τελικά στην ΑΛΘ.

Επίσης, στο βιβλίο «Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης» του Μιχάλη Τρεμπόπουλου (Εκδόσεις Παρατηρητής) περιλαμβάνεται η μαρτυρία του αξιωματικού Χρήστου Παπαζαφειρίου, παλαιού μέ-



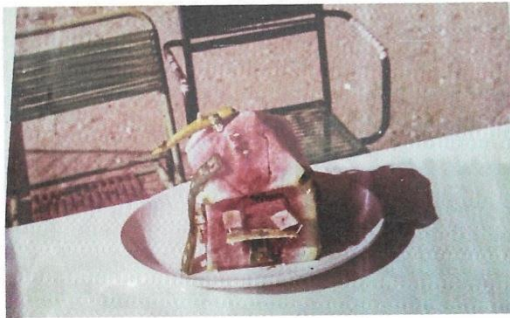
Ο αεροπόρος Παραδείσιος (Πάνος) Μπουλάκης κατά την εκπαίδευσή του στη Σχολή Αεροπορίας (13η ΕΚΕΧ). (Αρχειό Δημητρίου Μπουλάκη)



Γελοιογραφία στην εφημερίδα «Απογευματινή», 8/8/1973. (Αρχειό Δημητρίου Μπουλάκη)

λους της ΑΛΘ, ο οποίος αναφέρει ότι η Αερολέσχη δεν έχασε μόνο το Stearman στο Πολύχρονο, αλλά και ένα ακόμη ψεκαστικό αεροπλάνο κατά την προσγείωσή στο αεροδρόμιο. Από όσο γνωρίζουμε, τα μόνα ψεκαστικά αεροπλάνα της ΑΛΘ ήταν τα Stearman. Υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να ήταν ένα από αυτά.

Αεροπορική Ιστορία | Stearman



Η αναπαράσταση από μέλη της ΑΑΘ της... προσκεπαρίδωσης με καρπούζι και πιπεριά. Παρατηρήστε τη φλούδα σε ρόλο σκάλας! (Αρχείο Δημητρίου Μπουλάκη)

Το data plate του Stearman, που ερευνάται εάν ανήκε στο «SX-EBF» ή στο «SX-EBA».



Δυο κινητήρες Lycoming R-680, ο ένας με τη βάση στύριξής του στην άτρακτο, στο υποστέγιο της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης τον Νοέμβριο του 1992. Πεταμένη εκτός του υποστέγιου βρισκόταν άλλη μία βάση, ίσως η αντίστοιχη για τον κινητήρα πάνω στην κίτρινη ξύλινη στύριξη.



Νοέμβριος 1992, ΑΑΘ. Η πεταμένη βάση στύριξης κινητήρα Lycoming R-680.

Νοέμβριος 1992. Σκελετός ατράκτου Stearman πεταμένος στον υπαίθριο χώρο της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης.



νότητα, αν αληθεύει το σενάριο των τριών Stearman στη Θεσσαλονίκη, το «SX-EBA» να είναι αυτό που καταστράφηκε κατά την προσγείωση ή στο Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης ή στο υποτυπώδες πεδίο προσγείωσης στον Άγιο Μάμα Χαλκιδικής, όπου εικάζεται ότι κάποιες φορές γινόταν η επαναπλήρωση της δεξαμενής του Stearman με ψεκαστικό υγρό.

Τέλος, ένα ακόμη στοιχείο που ίσως είναι ενδεικτικό της παρουσίας τρίτου Stearman στην ΑΑΘ είναι το γεγονός ότι έχουν υπάρξει στη Θεσσαλονίκη φωτογραφίες ενός αεροσκάφους του τύπου, που φέρει στο πρόσθιο μέρος της ατράκτου τον αριθμό «34», ενός που δεν φέρει κανέναν αριθμό και ενός τρίτου που φέρει τον αριθμό «40». Το «34» είναι αποδεδειγμένα το «SX-EAZ»/«SX-AGI». Αυτό που δεν φέρει σε καμία του φωτογραφία αριθμό είναι το «SX-EBF». Το Stearman με τον αριθμό «40» μπορούμε να υποθέσουμε ότι είτε είναι το «SX-EBF», που για ελάχιστο μάλλον χρονικό διάστημα έφερε αυτόν τον αριθμό, είτε το «SX-EBA». Αν δεχθούμε την ύπαρξη τρίτου Stearman και υποθέσουμε ότι τα συντρίμια των δύο Stearman βρισκόνταν για κάποια χρονική περίοδο ταυτόχρονα πεταμένα στον χώρο της ΑΑΘ, μπορεί να εξηγηθεί έτσι η πεποίθηση του Αγαμέμνονα Μύρτζιου ότι κατείχε κομμάτια του «SX-EBF», ενώ στην ουσία αυτά ανήκαν στο «SX-EBA».

Η έρευνα συνεχίζεται!

Τμήματα του σκελετού της ατράκτου ενός Stearman βρισκόνταν τουλάχιστον μέχρι το 1992 πεταμένα σε μια γωνιά της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης, ενώ την ίδια περίοδο εντός του υποστέγιου της ΑΑΘ βρισκόνταν δυο κινητήρες Lycoming R-680 καθώς και το εκτός ενεργείας αλλά δομικά πλήρες Stearman «SX-AGI» (πρώην «SX-EAZ»).

Το μόνο γνωστό έκθεμα στην Ελλάδα που να θυμίζει την εποχή των Stearman είναι ένας κινητήρας Lycoming R-680-B4E που βρίσκεται στο τεχνολογικό μουσείο ΚΔΕΜΤ («Κέντρο Διάδοσης Επιστημών και Μουσείο Τεχνολογίας») ΝΟΗΣΙΣ (NOESIS) στη Θεσσαλονίκη.

Για όποιον επιθυμεί να μάθει περισσότερα για την ιστορία των ελληνικών Stearman, προτείνουμε ανεπιφύλακτα το άρθρο «Τα ελληνικά BOEING-STEARMAN PT-17 & PT-13» των Ηλίας Κορομπίλη και Αλέξη Καρατζά στο περιοδικό της IPMS Ελλάδος, τεύχος 49-50, Μάρτιος 2021. ■

Ευχαριστούμε θερμά τους κυρίους Δημήτρη Μπουλάκη, γιο του Αεροπόρου Πάρη Μπουλάκη, Βασίλειο Καπνινιώτη, Ηλία Κορομπίλη και Αλέξη Καρατζά για την πολύτιμη βοήθειά τους στη συγκέντρωση πληροφοριών και φωτογραφιών για την ολοκλήρωση του άρθρου.