

Κωνσταντίνος Πικρός

Piper Cub στην Ελλάδα



Αθήναι 2019

Κωνσταντίνος Πικρός

Piper Cub στην Ελλάδα

Αθήναι 2019

Περιεχόμενα

	Σελ.
Πρόλογος	3
Τα Cub του Mr. Piper	3
Ο πόλεμος	7
Μετά τον πόλεμο	10
Piper Cub στον Ελληνικό Στρατό	15
Περίοδος Αερολέσχης Αθηνών	22
Περίοδος των L-21 της Ανεμολέσχης	37
Τα Piper Cub της Aegean	50
Τα ανταλλακτικά για τα Cub	53
Συγκέντρωση των υλικών Piper Cub στην Ανεμολέσχη	55
Το τέλος των Piper Cub της Ανεμολέσχης	61

*Εξώφυλλο: Το θρυλικό ADH πάνω από τη λιμάνι του Βόλου. Φωτ. Ι. Κωνσταντακάτου
Οπισθόφυλλο: Από ανεμοπορικές εκδηλώσεις στην Κωπαΐδα. Φωτ. Στ. Νικολάου
Φωτογραφίες του Βασ. Κατηνιώτη στις σελ. 45, 58, 59, 61*

Κωνσταντίνος Παν. Πικρός

Δαβάκη 1, 17455 Άλιμος

Πρόλογος

Οι δημοσιογράφοι έχουν κάνει κατάχρηση της λέξεως Πάιπερ. Την χρησιμοποιούσαν σαν συνώνυμο του «μικρού αεροπλάνου». Σε οποιοδήποτε ατύχημα μικρού αεροπλάνου, η πρώτη είδηση ήταν «έπεσε ένα Πάιπερ». Σχεδόν ποτέ το αεροπλάνο που έπεσε δεν ήταν Πάιπερ. Κάτι παρόμοιο συμβαίνει με την κακοποίηση του όρου ανεμόπτερο. Κάθε υπερελαφρύ αεροσκάφος, αετός, παραπέντε, που απασχολούσε τον τύπο, θεωρείτο φτερό στον άνεμο και χαρακτηριζόταν «ανεμόπτερο». Δεν ήταν σπάνιο να με παίρνει κάποιος φίλος τηλέφωνο, να με ρωτήσει πληροφορίες για κάποιο ανεμόπτερο που άκουσε ότι έπεσε. Ποιό ανεμόπτερο;

Περί ανεμοπτέρων έχω δημοσιεύσει πολλά. Έφτασε λοιπόν ο καιρός να δημοσιεύσω και κάτι περί Πάιπερ και, όχι περί οποιουδήποτε αεροπλάνου Πάιπερ, αλλά ειδικώς περί των Piper Cub, όπως τα ζήσαμε στην Ελλάδα.

Τα Cub του Mr. Piper

Η ιστορία του Piper Cub δεν αρχίζει από τον William Piper αλλά από τον C.G. Taylor. Τα αρχικά C.G. σημαίνουν Clarence Gilbert, αλλά αυτό λίγοι το γνωρίζουν, γιατί στην αεροπορία το c.g είναι το κέντρο βάρους (center of gravity). Έτσι, ο Taylor ήταν γνωστός απλά σαν C.G. (συχνά και σαν C. Gilbert). Είχε δύο αδερφούς, ο δε πατέρας τους είχε μηχανουργείο, εξ ου και η ευχέρεια του C.G. με τις κατασκευές.

Ο Taylor ήταν εμπειρικός αεροκατασκευαστής, όπως ήταν οι περισσότεροι των πρώτων δεκαετιών της αεροπορίας. Την εποχή εκείνη, καθένας κατέβαζε μια ιδέα και πειραματιζόταν γύρω από αυτήν. Ο C.G. όμως δεν κατέβαζε τρελές ιδέες, αλλά παρακολουθούσε και ακολουθούσε την πρόοδο των αεροκατασκευών. Την δεκαετία του '20 έχει τελειώσει ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος και το αεροπλάνο έχει ήδη δείξει τις δυνατότητές του.

Το 1926 ο Taylor παρουσιάζει το υψηπτέρυγο Chummy με αστεροειδή κινητήρα που πετάει καλά, αλλά είναι ακριβό. Το 1927 όταν ο Lindberg περνάει τον Ατλαντικό, η μορφή του "Spirit of St. Louis" ήταν της μόδας και είναι η μορφή που έχει το Chummy, καθώς και τα περισσότερα νέα αεροπλάνα της εποχής.

Για να αρχίσει την παραγωγή εν σειρά του Chummy, ο Taylor χρειάζεται κεφάλαια και χώρο. Τον πλησιάζουν επενδυτές από το Bradford της Πενσυλβανίας που του προσφέρουν και τα δύο, υπό τον όρο να εγκαταστήσει τις δραστηριότητές του (με τις αντίστοιχες θέσεις εργασίας) στο Bradford. Η αρχική εταιρεία του ονομαζόταν Taylor Brothers Aircraft, αλλά ο αδερφός του, ο Gordon, έχει σκοτωθεί σε αεροπορικό ατύχημα. Η νέα εταιρεία ονομάζεται Taylor Aircraft Corporation, που αρχίζει την ανέγερση μεγάλου βιομηχανικού υποστέγου και την προμήθεια εξοπλισμού. Εκδίδονται νέες μετοχές της εταιρείας που αγοράζονται από επενδυτές του Bradford, μεταξύ των οποίων είναι και ο William Piper.

Ο Piper δεν έχει καμία σχέση με την αεροπορία. Έχει σπουδάσει μηχανικός στο Χάρβαρντ και διοικεί την οικογενειακή επιχείρηση του πατέρα του. Η εταιρία του

ασχολείται με τα πετρέλαια, από μικρές εξορύξεις που γίνονται γύρω από το Bradford, αλλά αυτά τα πετρέλαια τείνουν να εξαντληθούν. Ο Piper εισέρχεται στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας του Taylor σαν εκπρόσωπος των επενδυτών και ασχολείται με τα οικονομικά της εταιρείας, που δεν είναι ακμαία. Το Chummy είναι ακριβό και δεν κάνει πωλήσεις. Η δε κατάσταση γίνεται ακόμα πιο απελπιστική μετά το μεγάλο οικονομικό κραχ του 1929. Από τους 44 αεροκατασκευαστές πριν την κρίση, θα εξαφανισθούν οι 24.

Το 1930 η εταιρεία πτωχεύει. Μέχρι τότε έχουν παραχθεί μόνο 5 Chummy. Τα χρέη της εταιρείας είναι μεγάλα, το δε ενεργητικό της μικρό. Κατά την δημοπρασία της πτωχεύσεως ο Piper είναι ο μόνος ενδιαφερόμενος, με το ποσόν των 761 δολαρίων. Έτσι ο Taylor και ο Piper θα βρεθούν συνιδιοκτήτες της εταιρείας Taylor Aircraft Corporation.

Ο Piper διαπιστώνει ότι το ενδιαφέρον των ιδιωτών για αεροσκάφη είναι πλέον πολύ μικρό. Αυτό που συνεχίζει να υπάρχει είναι το ενδιαφέρον των εκπαιδευτών. Αυτοί χρησιμοποιούν βαριά αεροπλάνα με ακριβούς κινητήρες που καταναλώνουν πολλά καύσιμα. Με τον τρόπο αυτό το κόστος των εκπαιδευτικών πτήσεων είναι μεγάλο και αυτό απομακρύνει τους υποψήφιους μαθητές και δεν αφήνει κέρδος στους εκπαιδευτές.

Ο Piper προτρέπει τον Taylor να σχεδιάσει ένα αεροπλάνο ελαφρύ και φθινό για τοπικές εκπαιδευτικές πτήσεις. Το αεροπλάνο θα ήταν διαθέσιμο χωρίς πρόβλεψη για αποσκευές, χωρίς μεγάλες δεξαμενές καυσίμου για μεγάλα ταξίδια. Τα όργανά του θα ήταν ελάχιστα, από αυτά που ήδη υπήρχαν στην αγορά.

Το 1930 ο Taylor σχεδιάζει και κατασκευάζει το Taylor Cub πειραματίζεται με τον μικρό κινητήρα Brownbach Tiger Kitten των 20 ίππων. Ο ασθενικός αυτός κινητήρας δεν μπορεί να ανυψώσει το μονοπλάνο σε ύψος πάνω από ένα μέτρο, δηλαδή πάνω από το ground effect. Ένα μήνα αργότερα δοκιμάζεται στο αεροπλάνο ο γαλλικός αστεροειδής κινητήρας Salmson AD-9 που είναι ικανοποιητικός αλλά πολύ ακριβός. Είναι επιπλέον κατασκευασμένος με μετρικές προδιαγραφές και στρέφει αντίστροφα από ότι η συνήθης αμερικανική φορά περιστροφής.

Εννέα μήνες αργότερα, τον Φεβρουάριο του 1931 ο Taylor εμφανίζει ένα βελτιωμένο Cub, με νέο κινητήρα Continental 37 ίππων. Το Taylor E-2 Cub πιστοποιείται από το εμπορικό επιμελητήριο των ΗΠΑ σαν αεροπλάνο μαζικής παραγωγής. Μέσα στο 1931 παράγονται 22 αεροπλάνα E-2 Cub.

Ο νέος κινητήρας παρουσιάζει πολλά προβλήματα. Η ανάφλεξη με ένα μπουζί ανά κύλινδρο είναι αναξιόπιστη. Ο κινητήρας υπερθερμαίνεται. Το μεγαλύτερο όμως πρόβλημα είναι ότι ο στροφαλοφόρος που εδράζεται σε δύο μόνο έδρανα, έχει τάση να σπάει πριν το αεροπλάνο συμπληρώσει τις 100 ώρες πτήσεως. Το αποτέλεσμα είναι πολλές αναγκαστικές προσγειώσεις και πολλές επιστροφές κινητήρων στον κατασκευαστή. Χρειάστηκαν αρκετοί μήνες για να βελτιώσει η Continental τον κινητήρα της.

Το E-2 Cub του Taylor έχει καλή υποδοχή από την αγορά, κυρίως από τους εκπαιδευτές που μειώνουν στο μισό το κόστος των εκπαιδευτικών πτήσεων. Μέχρι το 1936 όταν σταμάτησε η παραγωγή του, κατασκευάστηκαν 353 αεροπλάνα. Η αρχική τιμή αγοράς είναι 1.350 δολάρια και αυξήθηκε διαδοχικά σε 1.475 δολάρια.

Τα χρόνια όμως είναι δύσκολα και η εταιρία επιβιώνει με δυσκολία. Οι τεχνίτες της κακοπληρώνονται, ο δε Piper αναγκάζεται συχνά να μεταφέρει κεφάλαια από την πετρελαϊκή του εταιρία και να προσφεύγει στους τοπικούς τραπεζίτες.

* * *

Τα δύσκολα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '30 κύλισαν με διάφορες τροποποιήσεις στο αεροπλάνο, αλλά και στην εταιρία. Το 1933 ο Piper προσλαμβάνει τον σχεδιαστή

Walter Jamouneau. Είναι ένας νέος μηχανικός απόφοιτος πανεπιστημίου που είχε φοιτήσει σε κάποιο κολέγιο με αεροπορικό τμήμα, αλλά είχε ο ίδιος μελετήσει πολύ τις αεροκατασκευές. Ο Jamouneau προσλαμβάνεται στην αρχή σαν άμισθος. Κατά δήλωσή του στους Taylor και Piper, μπορούσε στην αρχή να συντηρηθεί από την οικογένειά του.

Βαθμιαίως, ο Jamouneau γίνεται έμπιστος του Piper που έχει πολλά προβλήματα στην συνεργασία του με τον Taylor. Ο Taylor, σαν ικανός σχεδιαστής, ονειρεύεται ήδη το επόμενο μοντέλο του (διθέσιο side by side) του οποίου την κατασκευή απορρίπτει ο Piper, ελλείψει χρημάτων. Το 1935 η διάσταση των συνεταίρων, τεχνικού και οικονομικού διευθυντή, έχει φθάσει σε σημείο ώστε να μην μιλιούνται. Τότε ο Taylor υφίσταται μια πολύμηνη ασθένεια.

Κατά την απουσία του Taylor, οι Piper και Jamouneau παίρνουν πρωτοβουλίες και κάνουν μικρές βελτιώσεις το αρχικό σχέδιο του Cub, στρογγυλεύοντας ως επί το πλείστον τις γωνίες του αρχικού σχεδίου, κάνοντας το αεροπλάνο ελκυστικότερο. Όταν ο Taylor βλέπει το καινούργιο αεροπλάνο απολύει αμέσως τον Jamouneau.

Το γεγονός αυτό ήταν αρκετό ώστε οι τριβές ανάμεσα στον Piper και τον Taylor να φτάσουν στο απροχώρητο, με αποτέλεσμα ο Piper να αγοράσει από τον Taylor το σύνολο των μετοχών της εταιρίας (καταβάλλοντας στον Taylor 250 δολάρια μηνιαίως επί 3 χρόνια). Η πρώτη δουλειά του Piper είναι να επαναπροσλάβει τον Jamouneau. Είναι Δεκέμβριος του 1935.

Με τις εύστοχες οικονομικές του κινήσεις, ο W. Piper κατάφερε να εκτοπίσει από την εταιρεία του τον C.G. Taylor, τον ιδρυτή της εταιρίας και σχεδιαστή του Cub. Κατάφερε όμως παράλληλα να διασώσει την εταιρία κατά τα δύσκολα χρόνια μετά το κραχ. Ο Piper έλεγε για τον Taylor ότι ήταν ικανότατος σχεδιαστής αεροσκαφών, αλλά υστερούσε στις ανθρώπινες σχέσεις.

Μετά την αναχώρησή του, ο Taylor δημιουργεί νέα εταιρεία, κατασκευάζοντας το Taylorcraft που έμοιαζε πολύ με το Cub του. Στην πρώτη φωτογραφία εικονίζεται ο Taylor, στην δε δεύτερη οι Piper και Jamouneau.



Μετά την αποχώρηση του Taylor, ο Piper πρέπει να αντιμετωπίσει την επιβίωση και ανάπτυξη της εταιρείας Taylor Aircrafts. Στην εταιρία τεχνικός διευθυντής αναλαμβάνει ο Walter Corey Jamouneau (γεννηθείς το 1912) σε ηλικία μόλις 23 ετών. Στην εταιρία απασχολούνται ήδη οι τρεις γιοί του Piper, William, Thomas και Pug, (είχε 5 παιδιά εκ των οποίων 2 κορίτσια). Κατά την συνήθεια της εποχής, ο πρώτος γιός των καλών οικογενειών παίρνει όχι μόνο το επώνυμο, αλλά και το όνομα του πατέρα του με την προσθήκη Junior. Έτσι έχουμε τον γιό William Piper Jr (ή απλώς Bill), ο δε πατέρας είναι πλέον ο William Piper Sr (senior) ή απλώς ο Mr. Piper. Ο Bill Jr τελειώνει και αυτός το Χάρβαρντ και παίζει πλέον σημαντικό ρόλο στην ιστορία της εταιρίας.

Το νέο Cub του Jamouneau, με στρογγυλεμένα ακροπτερύγια, ονομάζεται J-2. Έχει ήδη παγιωθεί στην αγορά και κατασκευάζεται με ρυθμό 18 αεροπλάνων την εβδομάδα. Με την αύξηση της παραγωγής εν σειρά, ο Piper ρίχνει την τιμή πωλήσεως στα 1.200 δολάρια. Μέχρι το 1937 κατασκευάστηκαν 1.973 αεροπλάνα J-2.

Δυστυχώς την στιγμή της μεγάλης αισιοδοξίας, τον Μάρτιο του 1937, το βαφείο του εργοστασίου (με τα εύφλεκτα dore) παίρνει φωτιά και κατακαίει όλο το υπόστεγο παραγωγής και τις πρώτες ύλες. Το προσωπικό απομακρύνει και διασώζει τα 20 αεροπλάνα που ήταν έτοιμα. Η καταστροφή όμως είναι σημαντική. Με μεγάλη προσπάθεια, η παραγωγή συνεχίζεται σε διάφορους χώρους γύρω από το αεροδρόμιο.

Ο Piper προσφεύγει πάλι στους τραπεζίτες. Το κλίμα όμως στο Bradford δεν είναι και τόσο ευνοϊκό. Ο Piper έχει επιπλέον πρόβλημα με τους τεχνίτες του Bradford που είναι καλομαθημένοι από τις πετρελαϊκές εταιρίες. Ζητάν υψηλούς μισθούς και κάνουν κινήσεις να συνδικαλιστούν. Ταυτοχρόνως, πολλές πόλεις που είχαν κτυπηθεί από το οικονομικό κραχ, κάνουν προσφορές στην Taylor Aircrafts για να φέρουν το εργοστάσιο (με τις θέσεις εργασίας) στην περιοχή τους.

Από τις πολλές προσφορές που του προτείνονται, ο Piper επιλέγει να εγκατασταθεί σε ένα εγκαταλελειμμένο μεταξουργείο, στο Lock Haven της Πενσυλβανίας. Ο χώρος του νέου εργοστασίου είναι οκταπλάσιος από του παλιού. Η τιμή είναι συμφέρουσα. Επιπλέον, ο δήμος προσφέρεται να διαστρώσει διάδρομο προσγειώσεως στο μεγάλο οικόπεδο πλάι στο κτήριο. Μέσα σε τρεις μήνες από την πυρκαγιά, ολοκληρώνεται η μεταφορά του εργοστασίου στον νέο χώρο.

Τον Νοέμβριο του 1937 η εταιρία Taylor Aircrafts αλλάζει την επωνυμία της σε Piper Aircraft Corporation. Η εταιρία βρίσκεται χρεωμένη με πρόσθετα δάνεια και, για να αντεπεξέλθει στα έξοδα, εισάγει τον Μάρτιο του 1938 μετοχές της στο χρηματιστήριο από όπου αντλεί κεφάλαια.

Εν τω μεταξύ, στο αεροπλάνο έγιναν επιπλέον τροποποιήσεις από τον Jamouneau, με αποτέλεσμα να γεννηθεί το J-3 Cub. Το J-3 θα παραχθεί εν σειρά στον νέο εργοστάσιο, το δε πρώτο θα λάβει τον αριθμό σειράς 2001. Οι διαφορές με το J-2 είναι μικρές, κυρίως μέσα στην καμπίνα. Επιπλέον αντικαταστάθηκε η βακτηρία (κουταλάκι) της ουράς με ουραίο τροχό και προστέθηκαν φρένα στους τροχούς.

Η Continental συνεχίζει παράλληλα την βελτίωση των κινητήρων της και περνάει από τους 37 ίππους, στους 40, στους 50 και στους 65 ίππους. Το J-3 παραγόταν από την Piper Aircraft από το 1938 μέχρι το 1947. Παρήχθησαν 19.888 αεροπλάνα J-3 στις ΗΠΑ, 150 στον Καναδά, και 253 ανεμόπτερα TG-8.

Το 1939 ο Piper μπόρεσε να μειώσει και άλλο την τιμή πωλήσεως του Cub των 40 Hp, σε 998 δολάρια. Από τα τρία επικρατέστερα μικρά αεροπλάνα της εποχής (Piper, Taylorcraft και Aeronca) το Piper Cub είναι το φθηνότερο.

Το J-3 Cub είναι το αεροπλάνο με το οποίο εκπαιδεύτηκε το μεγαλύτερο ποσοστό των πιλότων της πολεμικής και πολιτικής αεροπορίας των ΗΠΑ, τόσο προπολεμικά όσο και κατά την διάρκεια του πολέμου. Παράλληλα με το J-3 η εταιρία πειραματίστηκε με άλλα αεροπλάνα από τα οποία κατασκεύασε προπολεμικώς, συνολικά 6.000 κομμάτια. Αυτά όμως δεν μας αφορούν. Ασχολούμαστε μόνο με τα Cub.

Το J-3 αναγνωρίζεται αμέσως στις φωτογραφίες, γιατί έχει τους κυλίνδρους του κινητήρα να εξέχουν από το αεροδυναμικό του κάλυμμα. Από πλευράς χρώματος, επικρατεί το κίτρινο (Cub yellow).

Από όλη αυτή την ιστορία, τίποτα δεν αφορά την χώρα μας. Προπολεμικά, δεν υπάρχουν

Piper Cub στην Ελλάδα. Βρισκόμαστε εξ άλλου υπό αγγλικήν επιρροή. Το εργοστάσιο του ΚΕΑ στο Φάληρο (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων) ήταν και αυτό αγγλοκρατούμενο, σαν ΚΕΑ-Blackburn.

Η μέχρι τώρα ιστορία, από τον σχεδιασμό του Cub μέχρι τον πόλεμο, είναι ιστορία μόνο 10 ετών. Η ζωτικότητα της αμερικανικής οικονομίας εμφανίζεται σε όλα τα γεγονότα, και δεν έχει καμία σχέση με την γραφειοκρατική νοοτροπία που έχουμε συνηθίσει να βλέπουμε γύρω μας.

Στην κλασική φωτογραφία που ακολουθεί εικονίζεται ο William Piper με το θρυλικό J3 της εταιρίας του. Όσοι ενδιαφέρονται για φωτογραφίες, ας γράψουν «Piper Cub» στον υπολογιστή τους και θα βρουν δεκάδες φωτογραφίες έγχρωμες και μη. Γράφοντας τις λέξεις «drawing Piper Cub» βρίσκονται πάμπολλα σχέδια. ακτινογραφίες και λεπτομέρειες του αεροπλάνου.



Ο πόλεμος

Το 1939 στην Ευρώπη υπάρχει πόλεμος. Οι ΗΠΑ προετοιμάζονται να ακολουθήσουν. Χρειάζονται πολεμικά αεροπλάνα, αλλά χρειάζονται και χειριστές. Αποτέλεσμα είναι το Civilian Pilot Training program, που παρέχει δωρεάν αεροπορική εκπαίδευση σε νέους 18-25 ετών, των κολεγίων και των πανεπιστημίων. Το πρόγραμμα δεν είναι στρατιωτικό αλλά, πολιτικό πρόγραμμα της αμερικανικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (CAA) που έχει μόλις ιδρυθεί. Το πρόγραμμα αυτό γίνεται νόμος τον Ιούνιο του 1939 και, μέχρι το 1944 που έληξε, εκπαιδευσε 435.165 νέους χειριστές. Όλη αυτή η πτητική δραστηριότητα έχει μόνο 100 νεκρούς, σε σημείο που δημιουργείται τότε η υποψία ότι η CAA (Civil Aeronautics Authority) κρύβει τις υπάρχουσες απώλειες.

Η επιτυχία του προγράμματος οφείλεται βεβαίως στην καλή πτητική συμπεριφορά των αργών εκπαιδευτικών αεροπλάνων, αλλά και στην επιλογή που γίνεται στα κολλέγια μεταξύ των φοιτητών. Επίσης τα κολλέγια παρέχουν τυποποιημένη θεωρητική εκπαίδευση 72 ωρών, σε ακαδημαϊκό επίπεδο.

Όσο πλησιάζει ο πόλεμος το πρόγραμμα γίνεται περισσότερο στρατιωτικό. Το 1941 δεν γίνονται δεκτές γυναίκες. Μετά την επίθεση στο Pearl Harbor το πρόγραμμα γίνεται καθαρά στρατιωτικό και μετονομάζεται σε War Training Service. Χρησιμοποιήθηκαν περί τα 10.000 αεροπλάνα διαφόρων τύπων. Το 1943 η έλλειψη σε αεροπλάνα επέβαλε την απαγόρευση πωλήσεως, ενοικιάσεως, εκμεταλλεύσεως κάθε πολιτικού μονοθέσιου αεροπλάνου μέχρι 500 hp. Ας γυρίσουμε όμως στην αρχή του πολέμου.

Το 1940 τα ιδιωτικά αεροπλάνα δεν έχουν πια αγορά, εκτός της εκπαιδευτικής χρήσεως. Η όλη προσπάθεια στρέφεται στους πολεμικούς εξοπλισμούς. Οι οικονομικές προοπτικές για τα Cub δεν είναι καλές.

Η εταιρεία Piper συνεργάζεται με την Taylorcraft και την Aeronca, ακόμα και οικονομικώς, σε μια προσπάθεια να πείσουν τους στρατιωτικούς να μην τους αφήσουν έξω από το πολεμικό οικονομικό παιχνίδι. Δημιουργούνται ομάδες πιέσεως που συναντούν σημαντική αντίδραση στα ανώτατα κλιμάκια του στρατού.

Το καλοκαίρι του 1940 οι στρατιωτικοί δέχονται Cub για δοκιμαστική κατεύθυνση βολής πυροβολικού. Το δε 1941 τα μικρά αεροπλάνα δείχνουν την αξία τους σε στρατιωτικά γυμνάσια, προσγειούμενα σε χωματόδρομους κοντά στις μονάδες του στρατού.

Πρόσθετα πλεονεκτήματα είναι η εύκολη μεταφορά τους στα σημεία επιχειρήσεων και η δυνατότης επισκευών επί τόπου, χωρίς την ανάγκη να αποστέλλονται πίσω στα μετόπισθεν για επισκευές. Η χρήση κοινής βενζίνης με τα αυτοκίνητα του στρατού ήταν ένα ακόμα πλεονέκτημα. Τέλος, η πτήση τους δεν απαιτούσε πεπειραμένους πιλότους, όπως πχ. τα εκπληκτικά Fieseler Storch των Γερμανών. Κάθε αγροτόπαιδο από τις κεντρικές πολιτείες μπορούσε να πετάει τα Cub με μικρή εκπαίδευση. Εξ άλλου, το 75% των ήδη εκπαιδευμένων ερασιτεχνών χειριστών είχαν εκπαιδευτεί σε Cub.

Το Φθινόπωρο του 1942 ο αμερικανικός στρατός παραλαμβάνει 45 αεροπλάνα J-3 Cub του Piper. Επίσης κάποια Taylorcraft και Aeronca. Τα J-3 του στρατού ονομάζονται L-4, όπου το L σημαίνει Liaison (δηλαδή σύνδεσμος). Τα Taylorcraft ήταν τα L-2, τα δε Aeronca ήταν τα L-3. Τα τρία αυτά αεροπλάνα πήραν στον στρατό το προσωνύμιο Grasshoppers (δηλαδή ακρίδες). Τα L-1 και L-5 ήταν Stinson με ισχυρότερους κινητήρες.¹

Τα L-2, L-3 και L-4 είχαν παρόμοιες επιδόσεις. Τα L-4 (Piper) είχαν καλύτερη πτητική συμπεριφορά σε πολύ αργή πτήση. Τα L-2 είχαν τάση να μπαίνουν σε ξαφνική περιδίνηση, προτάθηκε δε να καταργηθούν. Τελικώς, μειώθηκαν απλώς οι παραγγελίες τους σε σχέση με τα L-4.

Η ανάγκη για εκπαίδευση νέων χειριστών είχε πολλαπλασιάσει τις ανάγκες για εκπαιδευτικά Cub. Το 1940, ένα χρόνο πριν μουν οι ΗΠΑ στον πόλεμο, είχαν κατασκευαστεί 3.016 Cubs. Η χρήση όμως των Cub για στρατιωτικούς σκοπούς, αυξάνει την ανάγκη παραγωγής των Cub.

Στο τέλος του 1943 απεγράφησαν στον στρατό 1.496 πτήσιμα L-2, 1.055 πτήσιμα L-3, 2.079 πτήσιμα L-4, και 900 πτήσιμα L-5. Τα L-5 (Stinson) ήταν ταχύτερα και

¹ Από το σημείο αυτό, κάθε μοντέλο μπορεί να το συναντούμε με δύο ονομασίες, μία πολιτική και μία στρατιωτική.

χρησιμοποιούνταν κυρίως για μεταφορές προσωπικού.

* * *

Από πλευράς χειριστών, η αεροπορία (που μέχρι το 1947 ονομαζόταν Army Air Force) χρησιμοποιούσε μόνο αξιωματικούς. Ο στρατός όμως, με τα απλούστερα αεροπλάνα του, χρησιμοποιούσε και στρατευμένους πολίτες με τον βαθμό Staff Sergeant. Μια τυπική μονάδα διώξεως της αεροπορίας με 25 αεροπλάνα, είχε 39 αξιωματικούς και 345 άνδρες. Αντιθέτως μια μονάδα Liaison του στρατού με 32 αεροπλάνα είχε μόνο 15 αξιωματικούς και 125 άνδρες. Αυτό, γιατί οι χειριστές του στρατού συνήθως λάμβαναν μέρος στην συντήρηση των αεροπλάνων τους (έτσι, για να είναι σίγουροι με τι πετάνε).

Οι χειριστές των αεροπλάνων Liaison έφεραν την γνωστή «πουλάδα» των ιπταμένων, αλλά με το γράμμα L. Αυτό το L οι χειριστές της πολεμικής αεροπορίας το κορόιδευαν σαν Lazy (τεμπέλης) ή Learner (μαθητευόμενος).

Οι στρατιωτικοί χειριστές των grasshoppers, πέραν της βασικής εκπαίδευσης, ελάμβαναν γνώσεις συνεργασίας με το πυροβολικό. Έπρεπε να μπορούν να βλέπουν την θέση που έπεφταν τα βλήματα γύρω από τον στόχο, και να διορθώνουν την επόμενη βολή (εγκύς-μακράν, δεξιά-αριστερά) ώστε συνήθως η τρίτη βολή να είναι ομοβροντία επί του στόχου. Αυτό σήμαινε ευστοχία και οικονομία στα πυρομαχικά. Το κόστος προσβολής με βομβαρδιστικά ήταν πολλαπλάσιο από εύστοχη βολή πυροβολικού.

Τα αεροπλάνα ήταν άοπλα. Σε τυχόν προσβολή τους από καταδιωκτικά, οι χειριστές μάθαιναν ότι, αν έκαναν κλειστές στροφές ή περιδίνηση, το καταδιωκτικό δεν μπορούσε να τους βάλει στο σκοπευτικό του. Αυτό απεδείχθη περίτρανα στις πολεμικές επιχειρήσεις που ακολούθησαν.

Η πρώτη πολεμική χρήση έγινε τον Νοέμβριο του 1942, με 5 αεροπλάνα, κατά τις αποβατικές επιχειρήσεις στην Βόρειο Αφρική και απέτυχε πλήρως. Τα εγχειρίδια αναγνώρισεως αεροσκαφών των ενόπλων δυνάμεων, δεν περιείχαν το προφίλ των grasshoppers. Έτσι, τα φίλια αντιαεροπορικά εξέλαβαν τα αεροπλάνα σαν εχθρικά και άνοιξαν πυρ. Όλα τα αεροπλάνα προέβησαν σε αναγκαστικές προσγειώσεις, με έναν μόνο ελαφρώς τραυματισμένο.

Στην συνέχεια όμως των επιχειρήσεων οι αξιωματικοί του πυροβολικού συνειδητοποίησαν την μεγάλη χρησιμότητα των grasshoppers στις βολές, αλλά και στην επισήμανση νέων στόχων που ήταν αθέατοι από το εδάφος. Οι ίδιοι οι αξιωματικοί επιβιβαζόμενοι στα αεροπλάνα είχαν καλύτερη εικόνα των επιχειρήσεων. Κατέληξαν δε να χρησιμοποιούν τα μικρά αεροπλάνα αντί για τζιπ. Όταν στηνόταν νέο αρχηγείο, πρώτη μέριμνα ήταν η διαμόρφωση χώρου για προσγείωση των grasshoppers.

Στο τέλος, οι πολεμικοί ανταποκριτές βρήκαν τα αεροπλάνα αυτά πολύ βολικά και αυτό έδωσε στην αεροπορία στρατού σημαντική προβολή. Για τις πολεμικές επιχειρήσεις έχουν γραφεί πολλά και είναι περιττό να επαναλάβουμε εδώ τα κατορθώματα των Cub στον πόλεμο.

* * *

Τα αεροπλάνα Liaison στέλνονταν σε όλα τα μέτωπα συσκευασμένα σε μεγάλα κιβώτια. Ο μηχανικός του στρατού άνοιγαν τα κιβώτια και συναρμολογούσαν τα αεροπλάνα επί τόπου. Τα κιβώτια ήταν χρήσιμα για προσωρινές κατοικίες ή συνεργεία. Μεταξύ των μηχανικών κυκλοφορούσε η φήμη ότι, τα κιβώτια ήταν πολυτιμότερα από το περιεχόμενό τους.

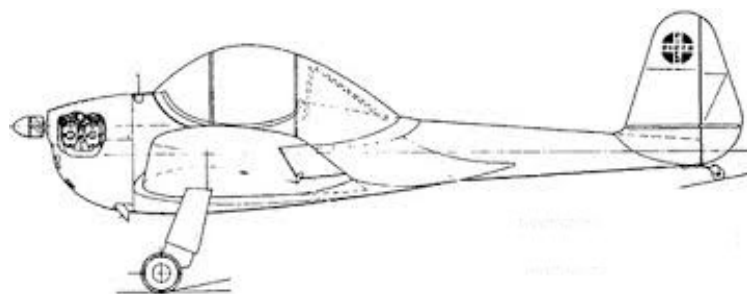
Όσο για την αξία των Cub, το 1945 ο Piper έφθασε να χρεώνει τα αεροπλάνα στον στρατό προς 2.701 δολάρια. Υπήρχαν βέβαια πρόσθετα εξαρτήματα, καθώς και

συσκευασία για θαλασσινή μεταφορά (αυτά τα πολύτιμα κιβώτια).

Είναι αξιοσημείωτο ότι, κατά την διάρκεια του πολέμου μόνο το 1/5 της δυναμικότητας του εργοστασίου του Piper ήταν αφιερωμένη στα Cub. Το εργοστάσιο εκτελούσε πολλές άλλες στρατιωτικές εργολαβίες, αεροπορικές και μη, όπως για παράδειγμα τα ελατήρια. Ελατήρια ήταν η κωδική ονομασία απορρητών εξαρτημάτων των ραντάρ.

Μετά τον πόλεμο

Μετά το τέλος του πολέμου η Ευρώπη βρίσκεται κατεστραμμένη, με τους πολίτες να προσπαθούν να ανοικοδομήσουν τις οικονομίες τους. Στις ΗΠΑ όμως επικρατεί οικονομική ευμάρεια. Παρόλη την αναστολή των πολεμικών παραγγελιών, η αεροπορική βιομηχανία βρίσκεται σε οργασμό, για να εξυπηρετήσει τις προβλεπόμενες ανάγκες της αγοράς. Η πρόβλεψη είναι για ένα αεροπλάνο σε κάθε γκαράζ. Όλοι οι χειριστές του πολέμου προβλεπόταν ότι θα αποκτούσαν μεταπολεμικώς ιδιωτικά αεροπλάνα.



Η εταιρία Piper μελετά νέα μικρά αεροπλάνα, τα κατασκευάζει και τα δοκιμάζει (για παράδειγμα το ελκυστικό Skycycle των 65 hp που βλέπετε), χωρίς όμως να ξεκινά την παραγωγή τους. Το ίδιο κάνουν και οι άλλες εταιρίες, περιμένοντας το μπουμ. Εν

τω μεταξύ η εταιρία Piper, πουλώντας φθηνά, εμφανίζει διαρκώς μικροζημίες παρόλο τον συνεχώς αυξανόμενο τζίρο της. Πρόκειται για μια οικογενειακή εταιρεία που διοικείται παραδοσιακά, με την διαίσθηση του ιδρυτή της, χωρίς τμήμα οικονομικών αναλύσεων κόστους και προβλέψεων. Ο Piper Sr είχε γεννηθεί το 1881. Απασχολεί περί τα 2.600 άτομα και εξετάζει το που θα δώσει υπερβολικές τμημάτων αεροπλάνων, αν προκύψει το αναμενόμενο μπουμ.

Το Μάιο του 1946 συμβαίνει ένα μη αναμενόμενο γεγονός, μια μεγάλη πλημμύρα. Οι ποταμοί του Lock Haven υπερχειλίζουν και το εργοστάσιο βρίσκεται μέσα σε μια λασπολίμνη. Οι Piper βρίσκονται μακριά, τα δε μέσα μεταφοράς δεν λειτουργούν. Ο Jamouneau κατοικεί κοντά στο εργοστάσιο και πηγαίνει επί τόπου με βάρκα. Τα νερά υποχωρούν γρήγορα και δίνεται μεγάλος αγώνας με αντλίες και μάνικες, για να ξεπλυθούν οι λάσπες πριν στεγνώσουν. Εν τω μεταξύ εκκρεμούν πιεστικές παραγγελίες.

* * *

Το 1946 ο Jamouneau με τους συνεργάτες του δημιουργούν το PA-11 Cub Special, με κινητήρα Continental 65 Hp. Πρόκειται για βελτιωμένο J-3 που είναι εύκολα αναγνωρίσιμο, γιατί οι κύλινδροι βρίσκονται πλέον κάτω από τα καπάκια του κινητήρα. Αυτό παράγεται από το 1947 μέχρι το 1949, σε 1.541 κομμάτια. Το στρατιωτικό όνομά του είναι L-18B. Το 1949, 105 από αυτά αγοράζονται από το NATO για την Τουρκία και την Ελλάδα.

Μέχρι τα J-3 η δεξαμενή καυσίμων βρίσκεται στο εμπρόσθιο μέρος της καμπίνας, ο δε ενδείκτης καυσίμων είναι ένας πλωτήρας με βέργα που προεξέχει από την δεξαμενή, εμπρός από τα μάτια του χειριστή. Στο PA-11 η δεξαμενή μεταφέρεται μέσα στην αριστερή πτέρυγα του αεροπλάνου. Για σωστή θέση του κέντρου βάρους, όταν ο χειριστής πετούσε μόνος του στο J-3 έπρεπε να πετάει από την πίσω θέση. Αντιθέτως, από το PA-11 και μετά, η πτήση σόλο μπορούσε να γίνεται από την εμπρός θέση.

Μέχρι τον Φεβρουάριο του 1947 οι πωλήσεις έχουν αποκατασταθεί και βγαίνουν από το εργοστάσιο 30 αεροπλάνα ημερησίως. Τον Μάρτιο όμως του 1947 οι πωλήσεις πέφτουν ξαφνικά στις 3-4 ημερησίως. Τον Ιούλιο η εταιρία έχει 300 απούλητα αεροπλάνα, τις αποθήκες της γεμάτες αχρησιμοποίητες πρώτες ύλες και την παραγωγή να συνεχίζει να δημιουργεί απούλητα αεροπλάνα. Το ίδιο γίνεται και σε όλους τους άλλους κατασκευαστές. Η αγορά των αεροπλάνων καταρρέει. Η Taylorcraft χρεοκοπεί και η Aeropca μόλις επιβιώνει. Η κρίση κτυπάει και τις μεγάλες παραγωγικές μονάδες αεροσκαφών. Μέσα στην προσεχή διετία θα εξαφανισθούν 30 κατασκευαστές, μικροί και μεγάλοι.

Τα αίτια της κρίσης: Για τα μικρά αεροσκάφη, ρόλο παίζει ο κορεσμός των σχολών με αεροπλάνα. Από τον Σεπτέμβριο του 1945 οι ένοπλες δυνάμεις εκποιοούν μεγάλο πλήθος αεροσκαφών σε χαμηλές τιμές. Μια ακόμα παθογόνος αιτία της υπερβολικής αισιοδοξίας ήταν η τάση των αγοραστών να κάνουν παραγγελίες σε πολλές εταιρίες ταυτοχρόνως για ένα αεροπλάνο, και τελικώς να παραλαμβάνουν το πρώτο που είναι διαθέσιμο. Οι νέοι Pipers προβάλλουν σαν πρόσθετο πρόβλημα, ότι το J-3 Cub είχε παραμείνει το ίδιο επί 16 χρόνια. Το οικονομικό έτος 1947 η Piper Aircraft Corporation εμφανίζει ζημιές 563.000 δολάρια και έχει χρέος σε προμηθευτές 631.000 δολάρια.

Ο Mr. Piper ξαναπηγαίνει στους τραπεζίτες του οι οποίοι, αυτή τη φορά, του επιβάλουν κάποιον ειδικό σε διάσωση εταιρειών. Αυτός έρχεται στην εταιρία, εγκαθίσταται στο γραφείο του Piper και απολύει το περισσότερο προσωπικό, ακόμα και τον ένα γιο Piper. Τον Bill Jr δεν τον απολύει, αλλά τον απομακρύνει, στέλνοντάς τον στην αντιπροσωπία της Καλιφόρνιας. Ο διασώστης μαζί με τον Lamouneau, πηγαίνει στους πιστωτές που σκόπευαν να κινηθούν δικαστικώς και τους πείθει να δεχθούν χρεόγραφα έναντι των απαιτήσεων. Έτσι μειώνει τα έξοδα και τους κινδύνους.

Στη συνέχεια, βάζει το τμήμα μελετών (με τον Pug Piper) να σχεδιάσει το απλούστερο δυνατόν αεροπλάνο με τα υλικά που υπάρχουν στις αποθήκες. Προκύπτει το Vagabond, διθέσιο side-by-side των 65 hp που δεν έχει καν αποσβεστήρες στο σύστημα προσγείωσης. Κάποια παραλλαγή δεν είχε ούτε δεύτερο χειριστήριο (ήταν για χειριστή και επιβάτη). Το δίνει για πώληση στους αντιπροσώπους του σε χαμηλή τιμή. Έτσι, ρευστοποιεί το υλικό των αποθηκών. Ταυτοχρόνως το 1948 καταφέρνει να διαθέσει τα 514 απούλητα αεροπλάνα που είχε στο πάρκινγκ του. Εξοφλεί τους πιστωτές, παραδίδει την εταιρία τραπεζικώς αξιόπιστη και φεύγει. Ο Piper Sr έλεγε ότι, όταν ήρθε δεν μας άρεσε καθόλου, αλλά αν δεν ερχόταν, εμείς δεν θα ήμασταν σήμερα εδώ.

Εν τω μεταξύ, εκμεταλλευόμενοι την κρίση, κάποιοι χρηματιστηριακοί κύκλοι σε σχέση με τον Rockefeller, δοκιμάζουν να εκτοπίσουν τους Piper και να καταλάβουν την εταιρία. Ο Mr. Piper όμως, καταφέρνει να τους αναχαιτίσει.

* * *

Τον Νοέμβριο του 1949 το PA-11 (L-18) Cub Special αντικαθίσταται με το PA-18 Super Cub, με κινητήρα Continental 90 hp.

Το PA-18A είναι ψεκαστικό, από το οποίο παράγονται 2.650 αεροπλάνα. Ακολουθούν 5 διαδοχικές εκδοχές του αεροπλάνου επί 33 χρόνια, με συνολική παραγωγή (μέχρι το 1982) 10.222 αεροπλάνων. Όπως θα δούμε στην συνέχεια, πολλά από αυτά έρχονται στον Ελληνικό Στρατό και κάποια από αυτά καταλήγουν στον αεραθλητισμό.

Η ελληνική Αεροπορία Στρατού παραλαμβάνει επίσης Piper PA-18-135 Super Cub με κινητήρα 135 hp και flaps, που φθάνουν στον αεραθλητισμό. Στον αεραθλητισμό φθάνουν και κάποια Piper PA-18-150 Super Cub, με κινητήρα 150 hp, όχι όμως μέσω του στρατού.

Όλα αυτά θα τα δούμε αναλυτικά στην συνέχεια. Ας κλείσουμε όμως πρώτα το κεφάλαιο της Piper Aircraft Corporation.

Εκτός από τα Cub η εταιρεία επεκτείνεται σε δικινητήρια αεροπλάνα και αρχίζει να τους δίνει ονόματα ινδιάνικων φυλών. Σταματάει η δομή από ατσαλοσωλήνες και τα αεροπλάνα είναι πια εξ ολοκλήρου από αλουμινόφυλλα. Πολύ αργότερα εισάγονται και τα ενισχυμένα πλαστικά (fiberglass). Μέσα στους πολλούς δικινητήριους Ινδιάνους, διακρίνεται η φυλή των Cherokee (PA-28-140), ένα τετραθέσιο μονοκινητήριο των 140 Hp που είχε μεγάλη επιτυχία και έφθασε και στον ελληνικό αεραθλητισμό. Αυτά όμως είναι εκτός του θέματός μας.

Το 1957 το εργοστάσιο στο Lock Haven δεν επαρκεί πια για τις ανάγκες της εταιρίας και συζητείται μετεγκατάσταση. Η Φλόριντα είναι μια περιοχή με μικρή βιομηχανική ανάπτυξη, ευνοϊκή εργατική νομοθεσία και μακριά από τους παγωμένους χειμώνες. Μετά από επιτόπια έρευνα, προκρίνεται η πόλη του Vero Beach όπου σχεδιάζεται εργοστάσιο, αρχικά για την παραγωγή των Cherokee. Η παραγωγή στο Vero Beach ξεκινάει το 1960.

Η παραγωγή του Super Cub σταμάτησε στο Lock Haven το 1982, και συνεχίστηκε στο Vero Beach μέχρι το 1994, αλλά εκεί κατασκευάστηκαν μόνο 44 κομμάτια.

* * *

Είδαμε ότι η οικογένεια Piper πέρασε από πολλές αντιξοότητες (φωτιές, πλημμύρες, οικονομικές κρίσεις) αλλά κατόρθωσε πάντα να τις ξεπεράσει. Εκεί που έφθασε όμως, ήταν η θάλασσα με τους μεγαλοκαρχαρίες του χρηματιστηρίου. Τον Ιανουάριο του 1969 η εταιρεία υπέστη «επιθετική εξαγορά». Τι είναι τούτο πάλι;

Για την συνένωση και διάσπαση εταιριών υπάρχουν ειδικοί νόμοι. Θεωρητικώς, ο σκοπός είναι να ενώνονται οι μικρές εταιρίες και να δημιουργούν μεγαλύτερες και ισχυρότερες. Ο νόμος αυτός στις ΗΠΑ ήταν έτσι γραμμένος (αργότερα τροποποιήθηκε) ώστε να επιτρέπει εύκολη άλωση μικρών εταιριών. Πως γινόταν αυτό;

Φανταστείτε ότι έχετε μια νοικοκυρεμένη επαρχιακή εταιρία που φτιάχνει αεροπλάνα. Εσείς και τα αδέρφια σας την δουλεύετε και ζείτε ευχάριστα με τις οικογένειές σας στην επαρχιακή πόλη σας. Οι συνολικές μετοχές σας στο χρηματιστήριο έχουν αξία 50 αργύρια.

Εγώ δεν ενδιαφέρομαι καθόλου για αεροπλάνα, αλλά διαπιστώνω ότι το εργοστάσιό σας έχει αξία 100 αργύρια. Αγοράζω τις μετοχές σας για 50 αργύρια. Κλείνω την εταιρία. Πουλάω το εργοστάσιο και εισπράττω 100 αργύρια, διπλασιάζοντας τα χρήματά μου. Στην πράξη δεν χρειάζεται να αγοράσω καν όλες τις μετοχές της εταιρείας σας. Αν έχω το 51% των μετοχών, την κάνω ότι θέλω. Το παράδειγμα είναι πολύ χοντρό, αλλά κατανοητό. Την εποχή που έγινε η χρηματιστηριακή επίθεση στη Piper Aircraft Corporation, η νομοθεσία ήταν πιο ευνοϊκή για τον επιτιθέμενο.

Στην περίπτωση της Piper Aircraft Corporation επιτιθέμενη ήταν η μεγάλη εταιρία Criss-Craft που είχε πολύ ευρύτερες ασχολίες από την κατασκευή ταχυπλόων σκαφών. Έκανε στους μετόχους της Piper δελεαστικές προτάσεις, για να αποκτήσει πρόσθετες μετοχές στο μεγάλο πακέτο που είχε ήδη αγοράσει.

Η οικογένεια Piper δεν είχε την οικονομική επιφάνεια για να αντιμετωπίσει την επίθεση. Βρήκε λοιπόν μια μεγάλη επενδυτική εταιρία που άφηνε τις επενδύσεις της να συνεχίζουν να δουλεύουν ήρεμα, με τις παραδοσιακές διοικήσεις τους. Η εταιρία Piper ενώθηκε μαζί της και αντιμετώπισε τον επιτιθέμενο. Έτσι όμως οι Piper έπαψαν να έχουν τον αποκλειστικό έλεγχο της εταιρίας τους. Αυτό δεν σημαίνει ότι φτώχυναν. Απλώς έχασαν το αγαπημένο τους παιδί που παντρεύτηκε κάποιον ισχυρότερο.

Ο Bill Jr και ο Jamouneau συνέχισαν να ασχολούνται με την εταιρία, ενώ ο Tony Piper την εγκατέλειψε και ασχολήθηκε με την οικογενειακή περιουσία. Τέρμα τα εταιρικά προβλήματα της οικογενείας Piper. Γυρίζουμε στα αεροπλάνα.

Στρατιωτική ονομασία των Cub

Είδαμε ήδη ότι τα Piper Cub που παραδίδονταν στον αμερικανικό στρατό έπαιρναν στρατιωτική ονομασία που ξεκινούσε με το γράμμα L (Liaison). Επειδή τα περισσότερα ελληνικά Piper Cub έφθασαν στον αεραθλητισμό μέσω του στρατού, είναι σκόπιμο να γνωρίζουμε τις στρατιωτικές ονομασίες, κυρίως αυτών που ενδιαφέρουν την Ελλάδα.

L-4 Cub

Πρόκειται για τα J-3 (με προεξέχοντες κυλίνδρους) που παρέλαβε ο αμερικανικός στρατός κατά τον πόλεμο. Είχαν κινητήρα 65 hp Continental, Franklin ή Lycoming. Στο εργοστάσιο του Lock Haven κατασκευάστηκαν 5.409 μεταξύ 1942 και 1945. Δεν έφθασε κανένα στην Ελλάδα.

L-18B Cub Special

Στρατιωτική ονομασία του PA-11 Cub Special για τον αμερικανικό στρατό. Είχαν κινητήρα 65hp Continental και μια δεξαμενή καυσίμων στην αριστερή πτέρυγα. Στο εργοστάσιο του Lock Haven κατασκευάστηκαν 1.541 μεταξύ 1947 και 1949.

L-18C Super Cub

Στρατιωτική ονομασία του PA-18 Super Cub για τον αμερικανικό στρατό. Είχαν κινητήρα 95hp (71kW) Continental C90-8F. Παρελήφθησαν 838 τεμ. εκ των οποίων τουλάχιστον 156 παρεδόθησαν σε άλλα κράτη μέσω του προγράμματος MDAP (Mutual Defence Aid Programme).

L-21A

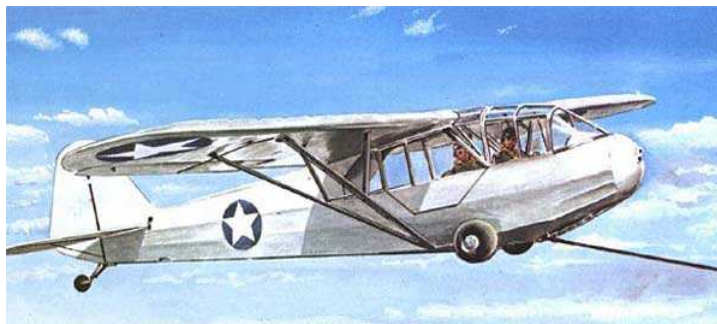
Στρατιωτική ονομασία του PA-18-125 Super Cub. Είχαν κινητήρα 125 hp (92 kW) Anco Lycoming O-290-II . Από τον αμερικανικό στρατό παρελήφθησαν 150 αεροπλάνα. Δεν έφθασε κανένα στην Ελλάδα.

L-21B Super Cub

Στρατιωτική ονομασία του PA-18-135 Super Cub. Είχαν κινητήρα 135hp (101kW) Anco Lycoming O-290-D2, με ψύκτη ελαίου κάτω από τον κινητήρα, φλαπς, και μια δεξαμενή καυσίμου σε κάθε πτέρυγα. Άρχισε να κατασκευάζεται το Μάιο του 1952. Παρελήφθησαν 584 L-21B. από τον αμερικανικό στρατό και πολλά ακόμα από άλλα κράτη μέσω του προγράμματος MDAP (Mutual Defence Aid Programme) για την βοήθεια της δυτικής Ευρώπης έναντι της Σοβιετικής Ενώσεως.

TG-8

Πρόκειται για το αεροπλάνο Cub διαμορφωμένο σαν ανεμόπτερο, για τον αμερικανικό στρατό. Το βάρος του κινητήρα είχε αντικατασταθεί από την προς εμπρός μετατόπιση της θέσεως των χειριστών. Τα TG-8 κάλυψαν τις εκπαιδευτικές ανάγκες του στρατού, για την συγκρότηση του στόλου των αποβατικών ανεμοπτερών του.



Η συμφωνία του Key West

Με την λήξη του πολέμου όλοι ήθελαν να γυρίσουν «οίκαδε» και οι ένοπλες δυνάμεις των ΗΠΑ δεν μπορούσαν να διατηρήσουν την παγκόσμια στρατιωτική παρουσία τους. Σε πολλές περιπτώσεις (πχ. Φιλιππίνες) ο στρατός αντιμετώπισε διαδηλώσεις διαμαρτυρίας από στρατευμένους, που έφθαναν στο όριο της ανταρσίας. Το τέλος του πολέμου ήταν η αρχή καταρρεύσεως της αποικιοκρατίας όλων των μεγάλων δυνάμεων. Δεν μπορούσαν πλέον να ελέγχονται λαοί που είχαν καταστεί ένοπλοι από τον πόλεμο και τους οποίους οι Ιάπωνες είχαν εμποτίσει με το σύνθημα «η Ασία για τους Ασιάτες». Ο στρατός των ΥΠΑ κατά τον πόλεμο είχε 8 εκ. άνδρες και, υπολόγιζε να διατηρήσει στα όπλα 2,5 εκ. άνδρες για τις διεθνείς ανάγκες της χώρας. Τελικώς, αναγκάστηκε να διατηρήσει μόνο 1 εκ. άνδρες και αυτό είχε αντίκτυπο σε όλη τη δομή του στρατεύματος.²

Για το ιπτάμενο τμήμα του στρατεύματος τα πράγματα ήταν ιδιόμορφα. Βασική δουλειά της πολεμικής αεροπορίας ήταν να υποστηρίξει τον επίγειο πόλεμο, με κάθε τρόπο. Όμως, σε κάθε πτητική δραστηριότητα δεν πρέπει να παραβλέπεται ο ανθρώπινος παράγων, η απόλαυση της πτήσεως. Οι αεροπόροι, ερασιτέχνες και επαγγελματίες, απολαμβάνουμε τις πτήσεις μας. Επιθυμούμε να πετάμε. Επιθυμούμε να έχουμε πτητικά μέσα. Έτσι, κάθε οργανωτική δομή επιθυμούσε να αναπτύξει αεροπορικό κλάδο.

Μετά τον πόλεμο, όλοι οι κλάδοι των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων επιθυμούσαν να έχουν στην διάθεσή τους αεροπλάνα. Αν ήταν για πολεμικές ή ειρηνικές επιχειρήσεις, δεν είχε σημασία. Κάθε διοικητής ήθελε να έχει στην διάθεσή του τουλάχιστον ένα αεροπλάνο για την μετακίνησή του, όπως είχε τζιπ. Κάθε διοικητής ήθελε συμμετοχή σε αεροπορική δραστηριότητα. Ο στρατός που διεκδικούσε την αρχηγία όλων των ενόπλων δυνάμεων, διεκδικούσε και την αρχηγία της αεροπορίας. Αυτή η κατάσταση έπρεπε να μπει σε μια τάξη. Την τάξη αυτή επέβαλε η συμφωνία του Key West.

Όλοι γνωρίζουμε ότι η Florida είναι μια πεδινή χερσόνησος, κάτω από τον κορμό των ΗΠΑ. Στην συνέχεια της Florida (προς τα κάτω στον χάρτη) υπάρχει μια μεγάλη σειρά από νησάκια που συνδέονται μεταξύ τους με γέφυρες και ονομάζονται Keys. Το τελευταίο από τα Keys είναι το Key West. Είναι ένα σημαντικό σημείο για την άμυνα των ΗΠΑ, διότι όλη η θαλάσσια κυκλοφορία μεταξύ του Ατλαντικού και του Κόλπου του Μεξικού, πρέπει να παρακάμψει το Key West. Μετά το τέλος του πολέμου, τον Μάρτιο του 1948, εκεί έγινε η σύσκεψη για τον ρόλο των αεροπορικών μέσων στις ένοπλες δυνάμεις.

Με την συμφωνία του Key West, η δύναμη των πεζοναυτών (Marines) περιορίστηκε σημαντικά. Οι πεζοναύτες, με τις επιχειρήσεις στον Ειρηνικό, είχαν αναπτυχθεί υπερμέτρως και είχαν αναπτύξει ανεξάρτητο στρατό, με δική τους αεροπορία. Στο Key West οι πεζοναύτες δεν εκλήθησαν καν να παραστούν.

Με την συμφωνία του Key West, το Ναυτικό των ΗΠΑ απέκτησε την πλήρη ελευθερία να αναπτύξει αεροπορικό όπλο, κατά τις ανάγκες και τις δυνατότητες των αεροπλανοφόρων του. Δεν μπορούσε όμως να αποκτήσει στρατηγική αεροπορία. Ο Στρατός περιορίστηκε στο να μην διαθέτει επιθετική αεροπορία, αλλά μόνο αεροπορία εγγύς υποστηρίξεως. Η εναέρια υποστήριξη των επιχειρήσεων εδάφους έμεινε στην Πολεμική Αεροπορία, καθώς και οι αεροπορικές μεταφορές. Η συμφωνία του Key West απέκτησε θρυλική αξία και της αποδίδονται αποφάσεις που ελήφθησαν αργότερα.

Μέχρι το 1960, το ελικόπτερο είχε κάνει μεγάλες προόδους και άρχισε να εξοπλίζεται με

² Με το τέλος του πολέμου συμβαίνουν πολλά παράξενα. Για παράδειγμα, οι νικητές Βρετανοί παρακαλούν τους παραδοθέντες Ιάπωνες να συνεχίσουν να διοικούν την Σιγκαπούρη, για να μην επικρατήσει αναρχία.

βαρύ οπλισμό. Χρειάστηκαν νέες διαδοχικές συμφωνίες για την χρήση του όπλου αυτού. Η συμφωνίες αυτές έδωσαν στον αμερικανικό στρατό το δικαίωμα να αναπτύξει ελεύθερα τα πολεμικά στροφεϊόπτερα, αλλά του αρνούνται πάντα τα αεροπλάνα σταθερών πτερύγων. Τα στροφεϊόπτερα πήραν αργότερα μεγαλύτερη ανάπτυξη, υποκαθιστώντας τα αεροπλάνα σε ρόλους που έπρεπε να ανήκουν αλλού. Η δημοσιογραφία αποδίδει κάθε παρόμοιο προβληματισμό στην αρχική συμφωνία του Key West (του 1948) δίνοντας της υπερβολικές επεκτάσεις.

Ακόμα και σήμερα, ο προβληματισμός των αρμοδιοτήτων γύρω από τα αεροπορικά μέσα εγγύς υποστηρίξεως, δεν έχει τελειώσει. Υπάρχουν πολλοί που υποστηρίζουν ότι τα επιθετικά αεροπλάνα A-10 έπρεπε να ανήκουν στον στρατό και όχι στην αεροπορία. Ο στρατός όμως έχει συνείδηση ότι, δεν έχει την υποδομή να τα εξυπηρετήσει. Τα βαριά θωρακισμένα και εξοπλισμένα A-10 απέδειξαν στους τελευταίους πολέμους την αξία τους έναντι των ελικοπτέρων. Οι υψιπετείς χειριστές της αμερικανικής αεροπορίας όμως, δεν έβλεπαν με καλό μάτι τα A-10 και δοκίμασαν επανειλημμένως να απαλλαγούν από αυτά. Αργά αεροπλάνα που πετάν χαμηλά δεν είναι πολύ του γούστου των πιλότων.

Στην επιθυμία των αεροπόρων να πετάν με αεροπλάνα αποδίδεται συχνά η καθυστέρηση της προόδου των μη επανδρωμένων πυραυλικών συστημάτων και των πολεμικών drones. Ο φόβος των πιλότων είναι μήπως τους κατεβάσουν από τα αεροπλάνα τους και τους κλείσουν σε τέσσερις τοίχους να κάνουν πόλεμο μέσα από μια οθόνη. Ο φόβος αυτός είναι απολύτως κατανοητός και βεβαίως, όλη η διοικητική δομή της πολεμικής αεροπορίας βασίζεται στους πιλότους, με τις ιδιαιτερότητές τους.

Εκτός των χειριστών, ιδιαιτερότητες έχουν και οι πόλεμοι. Σε κάθε πόλεμο η δυνατότητα του αντιπάλου να διαθέτει (σε κάποιο τόπο και χρόνο) κατάλληλη αντιαεροπορική ισχύ, είναι διαφορετική. Θυμηθείτε πως άλλαξε η εικόνα του πολέμου, όταν οι Αμερικανοί εξόπλισαν τους Ισλαμιστές του Αφγανιστάν με φορητούς αντιαεροπορικούς πυραύλους εναντίον των σοβιετικών ελικοπτέρων.

Όλα αυτά αφορούν τις αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις και όχι τον Ελληνικό Στρατό. Όμως, η δομή και ο εξοπλισμός όλων των δυνάμεων του NATO τείνουν να επηρεάζονται από τις αποφάσεις που λαμβάνονται στις ΗΠΑ.

Piper Cub στον Ελληνικό Στρατό

Υπάρχει η γενική εντύπωση ότι η ελληνική Αεροπορία Στρατού είναι μια υπόθεση που ξεκινάει την δεκαετία του '50. Αυτό είναι απολύτως ανακριβές. Πρόκειται για μια υπόθεση που ξεκινάει την δεκαετία του 1910. Οι αεροπορίες στρατού και ναυτικού προηγούνται της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας. Μόλις τον Ιούλιο του 1931 αποφασίζεται να συνενωθούν οι δύο κλαδικές αεροπορίες και να δημιουργήσουν την Πολεμική Αεροπορία που γνωρίζουμε σήμερα.³

Η προέλευση των χειριστών της Πολεμικής Αεροπορίας από τον στρατό ή το ναυτικό, έπαιξε μεγάλο ρόλο στις εσωτερικές διαμάχες του όπλου, που τις διαβάζουμε σε ιστορήματα. Το ναυτικό είχε αγγλική επιρροή, ενώ ο στρατός γαλλική. Ακόμα και σήμερα, συναντάμε απολιθώματα της διαφοράς των όπλων. Για παράδειγμα, η λέξη λεβέκουροι ή λεβεκουραίοι που χρησιμοποιούν οι ναυτικοί δόκιμοι υποτιμητικά για τους ευέλπιδες, δεν έχει τίποτα το υποτιμητικό. Προέρχεται από το γαλλικό παράγγελμα «σηκωθείτε και τρέχετε» που χρησιμοποιούσαν οι Γάλλοι εκπαιδευτές του στρατού και ακουγόταν αστείο

³ Βλέπε: «Η πορεία προς την ενιαία πολεμική αεροπορία» Β.Οικονόμου, έκδοση Μουσείου Ιστορίας ΠΑ, και «Από τα πελάγη στους αιθέρες» Ι. Παλούμπη, έκδοση Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος.

στα αυτιά των αγγλομαθών του ναυτικού.

Αντίθετα από ότι συνέβη στο αμερικανικό ναυτικό με τα αεροπλανοφόρα του, στην χώρα μας η ναυτική αεροπορία εξαφανίστηκε σαν αυτοδύναμος κλάδος του ναυτικού. Στον στρατό όμως, κατά την δεκαετία του '50, είχαμε αναβίωση της αεροπορίας του στρατού.

* * *

Όταν τελείωσε ο Πόλεμος στην Ευρώπη, επεκράτησε η ειρήνη που προέβλεπε η συμφωνία της Γιάλτας. Επρόκειτο για ένα πρόχειρο χαρτάκι που έγραψε ο Στάλιν και το τσέπωσε ο Τσώρτσιλ. Εκεί υπήρχε η κατανομή των ζωνών επιρροής των μεγάλων δυνάμεων στις διάφορες ευρωπαϊκές χώρες. Για τη Γιουγκοσλαβία η πρόβλεψη ήταν 50-50. Για την Ελλάδα όμως ήταν 90% αγγλική επιρροή και μόνο 10% σοβιετική. Αυτό, οι ενδιαφερόμενοι το πληροφορηθήκαμε κάποιες δεκαετίες αργότερα.

Μεταπολεμικά, οι σοβιετικοί επέβαλαν ολοκληρωτικά καθεστώτα στην Ανατολική Ευρώπη και προσπαθούσαν να ανταγωνισθούν τους δυτικούς στην Δυτική Ευρώπη. Το να δημιουργήσουν αναταραχή στην Ελλάδα, εξυπηρετούσε τα γενικότερα σχέδιά τους. Με αυτές τις συνθήκες, άρχισε στην Ελλάδα ένας πολύ καταστροφικός αδελφοκτόνος πόλεμος που δεν θα άρχιζε, αν ήταν γνωστό το χαρτάκι της Γιάλτας που προδιέγραφε την κατάληξη του πολέμου.

Κάτι παρόμοιο είχε κάνει η Ρωσία και κατά τα Ορλοφικά, όταν εγκατέλειψε τους επαναστατημένους Έλληνες στην μανία των Οθωμανών. Τότε, άφησε πίσω της τον κουρσάρο Λάμπρο Κατσώνη να επιτίθεται στα οθωμανικά εμπορικά του Αιγαίου, που ήταν κυρίως ελληνικά. Όταν οι οθωμανικός στόλος κατεναυμάχησε τον Κατσώνη έξω από την Άνδρο, οι Έλληνες ναυτικοί ηρέμησαν: «κι αν σ'αρέσει μπαρμπα-Λάμπρο, ξαναπέρνα από την Άνδρο»⁴.

Μετά το τέλος της γερμανικής Κατοχής, όταν η Ευρώπη αφοπλιζόταν, στην Ελλάδα χρειάζομαστε νέους εξοπλισμούς. Το πυροβολικό χρειαζόταν αεροπλάνα εναερίου παρατηρήσεως (Ε.Παρ). Εφ' όσον βρισκόμαστε στην αγγλική σφαίρα επιρροής, τα αεροπλάνα αυτά ήταν αγγλικά, Auster (διθέσια side-by-side, της εταιρίας Blackburn). Τα Auster αυτά ήταν η αγγλική έκδοση του αμερικανικού Taylorcraft Auster. Πάλι εμφανίζεται το όνομα του πρωτοπόρου C.G.Taylor.

Προς το τέλος του 1946 οι Εγγλέζοι ανακοίνωσαν στους Αμερικανούς συμμάχους ότι, είχαν εξαντληθεί και δεν μπορούσαν να αντέξουν το οικονομικό φορτίο των μεταπολεμικών παγκοσμίων αναταραχών. Έτσι, τον Μάρτιο του 1947 ο πρόεδρος των ΗΠΑ Harry Truman ανακοίνωσε το «Δόγμα Τρούμαν» που απήλλαξε τους Εγγλέζους και έθετε την Ελλάδα υπό αμερικανική επιρροή. Αποτέλεσμα ήταν να αντικατασταθούν τα αγγλικά Ε.Παρ από αμερικανικά. Έτσι ήρθαν τα Piper Cub στην Ελλάδα. Τον Απρίλιο του 1948, ο πρόεδρος Τρούμαν υπέγραψε το «σχέδιο Μάρσαλ» που ήταν η μη στρατιωτική ενίσχυση της ρημαγμένης Ευρώπης.

Πολλά χρόνια αργότερα, ένα Auster είχε μείνει παρατημένο να σαπίζει στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, πλάι στην περίφραξη, δεξιά της κεντρικής εισόδου του αεροσταθμού. Σαν παιδιά, πηγαίναμε με τα ποδήλατα από το Καλαμάκι και το περιεργαζόμαστε, κάνοντας όνειρα για μικρά αεροπλάνα.

* * *

⁴ Ο Κατσώνης αναφέρεται συχνά σαν πειρατής, ενώ ήταν κουρσάρος. Ο πειρατής είναι εκτός νόμου και δουλεύει για τον εαυτό του. Ο κουρσάρος κάνει καταδρομικές επιχειρήσεις με εντολή κάποιου κράτους και τηρεί τους κανόνες του πολέμου.

Η βιβλιογραφία για τα ελληνικά Piper Cub είναι μικρή. Δεν έχει πέσει στα χέρια μας ένα ολοκληρωμένο βιβλίο για την ιστορία της Αεροπορίας Στρατού. Σημαντικός λόγος που δεν υπάρχουν βιβλία για την Αεροπορία Στρατού είναι τα έξοδα εκδόσεώς τους. Κάθε επίδοξος συγγραφέας απαιτούσε από το Σώμα να του χρηματοδοτήσει την έκδοση. Σε περίπτωση αρνήσεως, ο ίδιος δεν επωμιζόταν τα έξοδα. Αυτό όμως εξέλειπε με το ιντερνέτ, που έδωσε φθηνή πλατφόρμα για την δημόσια παρουσίαση κειμένων και φωτογραφιών.

Για την Αεροπορία Στρατού, την ηλεκτρονική συγκέντρωση ιστορικών στοιχείων ανέλαβε κυρίως ο Δημ. Σαμπάνης, μέσω του site: <https://armyaviation.wordpress.com>

Ο ίδιος δεν υπήρξε χειριστής του στρατού, αλλά γιός χειριστή, με μεγάλη αγάπη για την Αεροπορία Στρατού. Όπως λέει και το τραγούδι: «Το πυροβολικό, το πυροβολικό, πολύ το αγαπώ».⁵



Το ιντερνέτ ασχολείται περισσότερο με την ιστορία των χειριστών, παρά με την ιστορία των αεροπλάνων του στρατού. Μια ικανοποιητική εικόνα της αρχικής ιστορίας μάς δίνει ο ταγματάρχης του Πυροβολικού Δ. Προφύλης το 1956, σε άρθρο του στο περιοδικό «Η ηχώ του πυροβολικού». Το άρθρο αναδημοσιεύεται στο site “armyaviation”. Αντιγράφουμε με γλωσσικές προσαρμογές:

⁵ Παραθέτουμε μια ωραία φωτογραφία της Αεροπορίας Στρατού από το αρχείο Μπαμπασάκης. Ο ταξίαρχος Ιωάννης Μπαμπασάκης, ξεκινώντας μαζί με την γυναίκα του σαν ανεμοπόρος του κέντρου Τριτόλεως, σταδιοδρόμησε στην Αεροπορία Στρατού, χωρίς ποτέ να ξεχάσει ούτε τον αεροπροσκοπισμό, ούτε την ανεμοπορία, διατελέσας ΓΓ της Ανεμολέσχης Αθηνών. Εδώ εικονίζεται σαν εκπαιδευτής στην πίσω θέση του Cub.

Η αποτελεσματικότητα της βολής του πυροβολικού εξαρτάται κυρίως από τη καλή παρατήρηση. Αλλά και εάν ακόμη επετυγχάνετο ορθή παρατήρηση των βολών εκ του εδάφους, θα υπάρξουν περιοχές οι οποίες θα είναι αόρατοι από επίγειο παρατήρηση. Πώς λοιπόν θα είναι δυνατόν να προσβληθούν αποτελεσματικώς στόχοι ευρισκόμενοι σε τέτοιες περιοχές; Στο ερώτημα αυτό εδόθη η απάντηση: «Να δημιουργήσουμε Μονάδες Εναερίου Παρατηρήσεως (Ε.ΠΑΡ) ώστε, με την χρήση αεροσκαφών παρατηρήσεως να συμπληρώσουμε την επίγειο παρατήρηση».

Έγινε ταυτοχρόνως αντιληπτό ότι τέτοια αεροσκάφη ήτο δυνατόν να χρησιμοποιηθούν και για άλλες αποστολές, όπως συλλογή πληροφοριών, λήψη αεροφωτογραφιών, μεταφορά αξιωματικών επιτελών, εκτύλιξη τηλεφωνικών γραμμών, αναγνώριση εντός του ημετέρου εδάφους κ.τ.λ, τινές των οποίων πρότερον εξετελούντο υπό της Αεροπορίας. Ούτω, λόγω της μεταπολεμικής αναπτύξεως της Αεροπορίας και των ποικίλων αποστολών της, ανετέθη μέρος των αποστολών της, ήσσονος σημασίας, στον Στρατό Ξηράς. Η ανάγκη αυτή επέβαλε την συγκρότηση Μονάδων Ε.ΠΑΡ και στον Ελληνικό Στρατό, το προσωπικό των οποίων υφίσταται ειδική εκπαίδευση, τόσον στον χειρισμό και την συντήρηση του αεροσκάφους, όσον και εις την εξ αυτού παρατήρηση.

Η προσπάθεια αυτή συγκροτήσεως Μονάδων Ε.ΠΑΡ στο Ελληνικό Στρατό άρχεται από του 1947, καίτοι η πρώτη Μονάς Ε.ΠΑΡ συνεκροτήθη ουσιαστικώς το Μάρτιο του 1950, λαβούσα τη ονομασία 190 Μ.ΕΠΑΡ (Μοίρα Εναερίου Παρατηρήσεως). Την ιστορία της αεροπορίας του Στρατού μπορούμε να χωρίσουμε σε τρεις περιόδους.

Α' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Το Ιανουάριο του 1947 στάλθηκαν στην Αγγλία δύο αξιωματικοί του Πυροβολικού στην Αγγλία για να εκπαιδευθούν ως χειριστές Ε.ΠΑΡ και για να εκπαιδευθούν στην τακτική χρησιμοποίηση των αεροσκαφών παρατηρήσεως. Η εκπαίδευσή τους είχε διάρκεια ενός χρόνου.

Τον Απρίλιο του 1948 οργανώθηκε ένα Τμήμα Ε.ΠΑΡ στο οποίο συμμετείχαν αξιωματικοί της Αεροπορίας (μετέπειτα ΕΒΑ) και ένας μόνο αξιωματικός του Πυροβολικού ο τότε ταγματάρχης Δημουλίτσας Ανδρέας που είχε εκπαιδευθεί στην Αγγλία.

Το παραπάνω τμήμα Ε.ΠΑΡ, με διοικητή τον υποσμηναγό Καραθανάση Σταμάτιο και με αεροσκάφη τύπου Auster και Harvard χρησιμοποιήθηκε στις επιχειρήσεις «ΡΟΥΜΕΛΗΣ», «ΚΟΡΩΝΙΣ» για εκτέλεση αναγνωρίσεων και στις επιχειρήσεις «ΓΡΑΜΜΟΥ» και «ΒΙΤΣΙ» όπου εκτέλεσε πολλαπλές αποστολές, κυρίως τακτικής αναγνωρίσεως.

Τον Ιανουάριο 1949, με μέριμνα του ΓΕΑ δημιουργήθηκε μια Μονάδα Ε.ΠΑΡ, με την ονομασία «Σμήνος Συνεργασίας», που είχε 10 αεροσκάφη, αλλά τελικά μετά και από τις ενέργειες της διευθύνσεως ΠΒ του ΓΕΣ και εν όψει των επικείμενων επιχειρήσεων (σσ. των τελικών επιχειρήσεων εναντίων των δυνάμεων του ΕΛΑΣ), αποφασίσθηκε να δημιουργηθεί ένα «Σμήνος Ε.ΠΑΡ», με προσωρινή έδρα το αεροδρόμιο της Κοζάνης. Ήταν επανδρωμένο με μικτό προσωπικό του Πυροβολικού και της Αεροπορίας και διαχωρισμένες τις αποστολές τους, για μεν των αξιωματικών χειριστών του Πυροβολικού, στην εναέρια διεύθυνση βολών πυροβολικού και παρατηρήσεως, για δε τους χειριστές της αεροπορίας στο έργο του χειρισμού των αεροσκαφών. Οι χειριστές που το επάνδρωναν ήταν 7 αξιωματικοί του ΠΒ και 6 της Αεροπορίας. Ένα απόσπασμα του Σμήνους αυτού ενεργεί από το αεροδρόμιο του Άργους Ορεστικού επ' ωφελεία του Β' ΣΣ και ένα άλλο από το αεροδρόμιο Σέδες επ' ωφελεία του Γ' ΣΣ. Το τελευταίο τον Φεβρουάριο του 1949, εξετέλεσε βολές μαζί με πολεμικά πλοία κατά τις επιχειρήσεις των «ΚΕΡΔΥΛΛΙΩΝ».

Τον Ιούλιο του 1949, το «Σμήνος Ε.ΠΑΡ» μεταστάθμευσε στο αεροδρόμιο του Άργους Ορεστικού, με 7 αξιωματικούς του Πυροβολικού και 6 της Αεροπορίας, με 9 αεροσκάφη

Auster και 2 αεροσκάφη Harvard. Έλαβε μέρος στις επιχειρήσεις «ΠΥΡΣΟΣ», στις οποίες εκτέλεσε πολλές αποστολές. Μετά τις επιχειρήσεις του Σχεδίου «ΠΥΡΣΟΣ», το Σμήνος διαλύθηκε.

Τα συμπεράσματα που βγήκαν κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων εναντίον των δυνάμεων του ΕΛΑΣ, σε ότι έχει σχέση με τη χρησιμοποίηση των Ε.ΠΑΡ, έθεσαν τις βάσεις για τη δημιουργία μονάδων Ε.ΠΑΡ, στον Ελληνικό Στρατό. Στα τέλη του 1949, (μέσα Οκτωβρίου), μετά από νέες προσπάθειες της ΔΠΒ του ΓΕΣ, αποφασίστηκε, η δημιουργία Μονάδος (Μοίρας) Ε.ΠΑΡ, στον Ελληνικό Στρατό που ήταν ανεξάρτητη μονάδα του όπλου του ΠΒ, όπως συνέβαινε τότε και στους ξένους στρατούς. Η μονάδα αυτή δεν είχε καμία σχέση και εξάρτηση από την ελληνική Αεροπορία. Αποφασίστηκε και η εκπαίδευση αριθμού αξιωματικών του Πυροβολικού για απόκτηση πτυχίου χειριστού. Επίσης αποφασίστηκε η προμήθεια από την Αμερική αεροσκαφών κατάλληλων για Ε.ΠΑΡ. Η υλοποίηση όλων αυτών ξεκίνησε στις 1-4-1950, ημερομηνία που κλήθηκαν αξιωματικοί του Πυροβολικού για εκπαίδευση στη Σχολή Αεροπορίας στο Τατόϊ.

Β' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Τον Αύγουστο του 1950, ξεκίνησε η συγκρότηση της 190 Μ.Ε.ΠΑΡ, στην περιοχή του βοηθητικού αεροδρομίου Μεγάρων. Στη Μοίρα χορηγούνται τα οκτώ πρώτα αεροσκάφη L 18B και (αργότερα) L 18C και καλούνται αξιωματικοί του ΠΒ για εκπαίδευση στη Σχολή Αεροπορίας, από τη οποία μετά από φοίτηση 7 μηνών (στις 11-11-1950), παίρνουν το πτυχίο Ε.ΠΑΡ, 8 αξιωματικοί. Έτσι μέσα στο 1950, το Πυροβολικό διαθέτει 9 χειριστές Ε.ΠΑΡ (1 χειριστής με πτυχίο από την Αγγλία και 8 από τη σχολή αεροπορίας της Ελλάδας).

Τον Σεπτέμβριο του 1950, εκπαιδεύονται για 6 μήνες στη Σχολή Αεροπορίας άλλοι 13 Αξιωματικοί του Πυροβολικού και παίρνουν πτυχίο χειριστού στις 4 Μαΐου 1951

Κατά το έτος 1951 καταβλήθηκαν υπεράνθρωπες προσπάθειες από τους Αξιωματικούς και οπλίτες της 190 Μ.ΕΠΑΡ, για βελτίωση της κατάστασης του αεροδρομίου Μεγάρων, έτσι ώστε να πληρεί τους όρους σύγχρονης αεροπορικής βάσης. Επίσης άρχισε η εκπαίδευση οπλιτών του Πυροβολικού, ως μηχανοσυνθετών στην Σχολή Τεχνιτών Αεροπορίας. Η επάνδρωση της 190 Μ.ΕΠΑΡ με το τέλος του 1951, αριθμούσε 22 χειριστές και 15 αεροσκάφη, είχε δε πλήρως όλο το προβλεπόμενο υλικό. Οι αποστολές που αναλάμβανε ήταν αυτές της συνεργασίας για την κατάδειξη και διεύθυνση βολών πυροβολικού, σε ασκήσεις των τότε μεραρχιών και τεθωρακισμένων μονάδων. Παράλληλα αποφασίστηκε να σταλούν χειριστές στη σχολή Αεροπορίας οι οποίοι πήραν το πτυχίο του εκπαιδευτού πτήσεων και αργότερα ανέλαβαν την εκπαίδευση των λοιπών Αξιωματικών του Πυροβολικού, έτσι ώστε να αρχίσει σιγά-σιγά να ανεξαρτητοποιείται ο Στρατός από την Αεροπορία.

Στις αρχές του 1952, το όπλο του Πυροβολικού απέκτησε τους 3 πρώτους χειριστές-εκπαιδευτές πτήσεων και στα μέσα του 1952, (1-7-1952), αποφασίστηκε η ίδρυση Σχολής χειριστών Ε.ΠΑΡ στην έδρα της 190 Μ.Ε.ΠΑΡ, στα Μέγαρα, της οποίας αποστολή ήταν η εκπαίδευση των εκάστοτε απαιτούμενων χειριστών Ε.ΠΑΡ Πυροβολικού.

Τον Ιούλιο του 1952, καλούνται για εκπαίδευση Αξιωματικοί του ΠΒ, και μετά από φοίτηση 5 μηνών, παίρνουν τον Δεκέμβριο πτυχίο χειριστού Ε.ΠΑΡ 8 αξιωματικοί. (η ΙΙΙ σειρά χειριστών επί αεροσκαφών L-18B και L-18C). Με το τέλος του 1952 το πυροβολικό διαθέτει 30 χειριστές και 26 αεροσκάφη L 18B και L 18C.

Τα έτη 1953, 1954 και 1955 είναι οι χρονιές της εντατικής εκπαίδευσης των χειριστών και των εκπαιδευτών πτήσεων και γενικότερα αναδιοργάνωσης. Ειδικότερα:

Το 1953, εκτός της βάσης στα Μέγαρα, δημιουργήθηκαν και ΣΜΗΝΗ Ε.ΠΑΡ, σε κάθε Διοίκηση ΠΒ Σώματος Στρατού, Μεραρχίας και Ομάδος Πυροβολικού Μάχης.

Από το 1954, η 190 Μ.Ε.ΠΑΡ, σταμάτησε να είναι ανεξάρτητη Μονάδα και υπάγεται πλέον στη Σχολή Πυροβολικού που έχει έδρα στο Μεγάλο Πεύκο, ως Πτέρυγα Ε.ΠΑΡ της Σχολής Πυροβολικού. Τον ίδιο χρόνο παραλαμβάνονται και τα αεροσκάφη L-21B

Ιδρύεται η 200 Μ.Ε.ΠΑΡ που εγκαθίσταται στον Βόλο, και συγκεκριμένα στο παλιό Γερμανικό αεροδρόμιο της Νέας Ιωνίας (σημερινό πάρκο δίπλα στο Στρατόπεδο της 32 ΤΑΞΠΝ), με κύριο έργο τη συντήρηση των αεροσκαφών 3ου και μέρους του 4ου κλιμακίου.

Αποφασίζεται η παύση αποκέντρωσης των Σμηνών Ε.ΠΑΡ, στις Μεραρχίες και ΟΠΜ και αυτά συγκεντρώνονται στα Σ.Σ υπό ενιαία διοίκηση, για καλύτερο έλεγχο, διοίκηση και συντήρηση.

Με τη λήξη του 1955 οι χειριστές Ε.ΠΑΡ, είναι πλέον αρκετοί, εκ των οποίων 15 έφεδροι αξιωματικοί και 12 εκπαιδευτές πτήσεων. Το σύνολο των ωρών πτήσης ανέρχεται σε 34.000 ώρες.

Στην Πτέρυγα Ε.ΠΑΡ της ΣΠΒ, εκπαιδεύονται Αξιωματικοί και οπλίτες του ΤεΣ (Τεχνικό Σώμα) σε θέματα συντήρησης των αεροσκαφών, για να πλαισιώσουν κλιμάκιο συντήρησης 3ου και μερικώς 4ου κλιμακίου και να αποφορτισθεί έτσι το έργο της 200 Μ.Ε.ΠΑΡ.

Συντελέσθηκε εντατική εκπαίδευση στα καθήκοντα χειριστών Ε.ΠΑΡ και στα καθήκοντα των εκπαιδευτών πτήσεων, αλλά και στην εκπαίδευση όλων των ειδικοτήτων αξιωματικών και οπλιτών του ΠΒ και του Τεχνικού και δημιουργείται και άλλο κλιμάκιο συντήρησης στο αεροδρόμιο των Μεγάρων.

Γ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Το 1960, αποφασίστηκε να εκπαιδευθούν ως χειριστές αεροσκαφών Ε.ΠΑΡ και αξιωματικοί όλων των όπλων και από τα σώματα αξιωματικοί του ΣΕΜ και του Τεχνικού. Από τότε τα Ε.ΠΑΡ, μετονομάζονται σε ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΡΑΤΟΥ, οι μοίρες Ε.ΠΑΡ διαλύονται και συγκροτείται από ένας Λόχος Αεροπορίας Στρατού (ΛΑΣ), σε κάθε μεγάλη μονάδα (Μεραρχία).

Τον Απρίλιο του 1961, η Σχολή Χειριστών Ε.ΠΑΡ, μετονομάζεται σε Σχολή Αεροπορίας Στρατού (ΣΑΣ).

Τον Δεκέμβριο του 1967 δημιουργήθηκε στο ΓΕΣ η Διεύθυνση Αεροπορίας Στρατού (ΔΑΣ). Με την πάροδο των ετών η Αεροπορία Στρατού εφοδιάστηκε με αρκετό αριθμό αεροπλάνων και ελικοπτέρων αλλά και λοιπό βοηθητικό υλικό, ενώ ταυτόχρονα διευθετήθηκε γενικά ο χώρος του Αεροδρομίου Μεγάρων και οι χώροι των άλλων ΛΑΣ, ώστε να ανταποκρίνονται στις αυξανόμενες καθημερινές ανάγκες.

Στις 15-5-1969, δημιουργήθηκε ο Λ.Ε/Π (Λόχος Ελικοπτέρων), με προσωρινή έδρα τα Μέγαρα. Σταδιακά, τα ελικόπτερα θα τείνουν να αντικαταστήσουν τα ελαφρά αεροπλάνα σταθερών πτερύγων της ελληνικής Αεροπορίας Στρατού, κατά το πρότυπο της αντίστοιχης αεροπορίας των ΗΠΑ.



* * *

Από πλευράς πτητικού υλικού συμβουλευτήκαμε τον ίδιο τον Δημ. Σαμπάνη. Μετά το 1950 μοιάζει να ήρθαν στην Ελλάδα τα εξής Cub:

8 L-18B (65 hp)

20 L-18C (90 hp)

50 έως 60 L-21B (135 hp) κατά μια πηγή 56 αεροπλάνα.

Τα Cub της Αεροπορίας Στρατού είναι τόσο λίγα, ώστε θα μπορούσε να υπάρχει μια απλή λίστα που να ξεκινάει με τον αριθμό κατασκευής και να παρακολουθεί την τύχη κάθε αεροπλάνου στην Ελλάδα. Αυτό που ακούγεται απλό, δεν είναι τόσο εύκολο. Κύριος λόγος είναι ο κανιβαλισμός. Πτέρυγες, άτρακτοι και κινητήρες εναλλάσσονταν σε συνδυασμούς, ανάλογα με την φθορά και τις ζημιές που υφίσταντο τα αεροσκάφη κατά την χρήση τους. Το έκανε αυτό ο στρατός, το έκανε και ο αεραθλητισμός. Παραθέτουμε μια χαρακτηριστική περίπτωση που ακούσαμε, χωρίς να γνωρίζουμε αν είναι αληθινή ή φτιαχτή:

Κάποιος ανώτερος αξιωματικός άφησε στους τεχνίτες ένα αεροπλάνο με σημαντική βλάβη και την εντολή να επισκευαστεί επείγοντως. Οι τεχνίτες είχαν μόλις τελειώσει την επισκευή άλλου αεροπλάνου όποτε, αντάλλαξαν απλώς την πινακίδα με τον αριθμό κατασκευής των δύο αεροπλάνων και έμειναν όλοι ευχαριστημένοι.

Αν γίνονταν τόσο ακραίες μεταβολές, η παρακολούθηση της τύχης κάθε αεροσκάφους ξεχωριστά, είναι προβληματική.

Μια μοναδική φωτογραφία

Το 1967 βρίσκουμε στα Γιάννενα σαν σημαιοφόρος του Πολεμικού Ναυτικού. Υπηρετούσα στην 1η ΜΟΜΑ που ήταν μικτή μονάδα (στρατού, ναυτικού και αεροπορίας). Στην ίδια μονάδα υπηρετούσε και ο τότε λοχαγός του πυροβολικού Γεώργιος Χριστόπουλος.

Σαν ανεμοπόρος, είχα θαυμάσιες σχέσεις με τον Χριστόπουλο που με προσκάλεσε να πετάξουμε στον τοπικό ΛΑΣ (Λόχος Αεροπορίας Στρατού). Η πτήση μάς έφερε πάνω από το εντυπωσιακό φαράγγι του Βήκου και μέχρι τα αλβανικά σύνορα. Δηλαδή ήταν για το πυροβολικό μια κοινή πτήση ρουτίνας⁶.

Από την πτήση αυτή προέκυψε η φωτογραφία που παραθέτουμε και βρίσκεται και στα site της Αεροπορίας Στρατού. Πτήση αεροπλάνου «Ε.Παρ» με αξιωματικό του Ναυτικού με άσπρη θερινή στολή, μάλλον δεν έχει ξαναγίνει.



⁶ Περισσότερα περί ΜΟΜΑ και Ιωαννίνων στο βιβλίο «Μπουνταλάς 1967» που βρίσκεται σαν αρχείο .pdf στην διεύθυνση: www.marinaalimos.gr/bkn

Περίοδος Αερολέσχης Αθηνών

Η ιστορία της αθλητικής αεροπορίας πριν την άφιξη των Cub είναι φτωχή. Στις αρχές της δεκαετίας του '60 δεν υπήρχε σχολή ερασιτεχνών χειριστών. Η πτητική δραστηριότητα της Αερολέσχης Αθηνών ήταν η δραστηριότητα των ανεμοπτέρων της Ανεμολέσχης Αθηνών, που ήταν υπαγόμενο σωματείο της. Ίσχυε τότε το θέσφατο «Μια αερολέσχη κατά νομόν».

Αεροπορικός στόλος της Αερολέσχης ήταν, δύο πλίομα διπλάνα Stearman που είχε πάρει από το ΣΑΠ (Σμήνος Αντιελεονοσιακού Πολέμου). Ο αστεροειδής κινητήρας του Stearman είχε μεγάλη κατανάλωση. Τα καύσιμα μάς τα παρείχε δωρεάν η Πολεμική Αεροπορία αλλά, η πτήση προς 150 δρχ/ώρα ήταν κάτι το ακριβό. Εμείς εκπαιδευόμαστε με ανεμόπτερα και κάναμε οικονομία δύο εβδομάδες για να μαζέψουμε 100 δραχμές, για να πετάξουμε 40 λεπτά Stearman. Κύριος εκπαιδευτής μας στα ανεμόπτερα ήταν ο Σπύρος Παναγώτας.

Όλα αυτά άλλαξαν γύρω στο 1965 με την άφιξη των Piper Cub στην Αερολέσχη Αθηνών.

Το πόσα ακριβώς Cub πέρασαν από τον Στρατό στον αεραθλητισμό κατά τις επόμενες δεκαετίες, είναι άδηλο. Όλες οι αερολέσχες ζητούσαν αεροπλάνα από την Εθνική Αερολέσχη (ΕΑΛΕ), κάποιες ζητούσαν και αεροδρόμια. Στις Γενικές Συνελεύσεις της ΕΑΛΕ, μετά τον θερμό χαιρετισμό που έφερνε κάθε εκπρόσωπος από την ιδιαιτέρα του πατρίδα, παρέθετε τις απαιτήσεις του σωματείου του, που περιείχαν πάντα ένα αεροπλάνο για τοπικές πτήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό και, ανάλογα με τα πολιτικά μέσα που διέθετε κάθε σωματείο, ακούγαμε για Cub που δόθηκαν σε περιφερειακά σωματεία και δεν αξιοποιήθηκαν. Θα δούμε στην συνέχεια ότι κάποια από αυτά, τα μαζέψαμε στο τέλος στην Ανεμολέσχη, για ανταλλακτικά.

Από τα Cub του αεραθλητισμού, τα μόνα που γνωρίζουμε με ασφάλεια είναι, εκείνα που έλαβαν νηολόγιο από την ΥΠΑ. Με αυτά θα ασχοληθούμε στην συνέχεια.

* * *

Η ιστορία με τα Cub στον αεραθλητισμό αρχίζει γύρω στο 1964, όταν η Αερολέσχη παραλαμβάνει δύο αεροπλάνα της Αεροπορίας Στρατού, από τους Αμερικάνους. Οι Αμερικανοί είχαν δώσει τα Cub δανεικά στον στρατό. Η τυπική διαδικασία ήταν να επιστραφούν τα αεροπλάνα στους Αμερικανούς και εκείνοι να τα δώσουν στον αεραθλητισμό. Επρόκειτο για γραφική στρατο-γραφειοκρατία που αργότερα εξέλειπε.

Την εποχή εκείνη πετούσα ανεμόπτερα. Δεν θεώρησα τα Cub άξια να ασχοληθώ μαζί τους. Θυμάμαι όμως ότι αναφερόταν το όνομα κάποιας Αμερικάνας που βοήθησε στην παραλαβή των Cub. Νομίζω ότι την ετίμησε η Αερολέσχη για τις ενέργειές της.

Πρώτος εκπαιδευτής στα Cub της Αερολέσχης ήταν ο Σπύρος Παναγώτας που παραμέλησε τα ανεμόπτερα, για να ασχοληθεί με τα αεροπλάνα. Τα αεροπλάνα διακινούσαν κάποια χρήματα, ενώ τα ανεμόπτερα όχι. Τα χρόνια ήταν δύσκολα για τους αεροπόρους. Πολλοί επαγγελματίες χειριστές της εποχής εκείνης ξενιτεύονταν για να επιβιώσουν.

Τα τρία πρώτα Cub του αεραθλητισμού ήταν L-18B Cub Special, με κινητήρα Continental 65 hp (ονομασία κατά Piper, PA-11 Cub Special). Πήραν τα πολιτικά νηολόγια SX-ADD, SX-ADF και SX-AFH.

Το SX-ADD πήρε νηολόγιο το 1964 και παρέμεινε στην Αερολέσχη Αθηνών (ΑΛΑ) μέχρι το 1969. Μετά αγνοείται η τύχη του.

Το SX-ADF πήρε νηολόγιο το 1964 και παρέμεινε στα χέρια ιδιώτη μέχρι το 1986 όταν επωλήθη και αγνοείται η τύχη του.

Το SX-AFH πήρε νηολόγιο το 1969 και ήταν το γνωστό «Hotel» της Αερολέσχης.

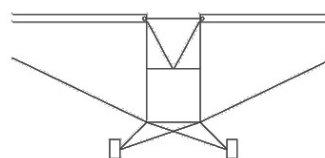
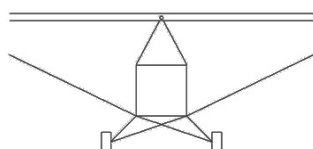
Τα PA-11 είχαν σημαντικές διαφορές από τα μεταγενέστερα Cub PA-18 που παρέλαβε ο αεραθλητισμός. Δεν ήταν μόνο ο κινητήρας που ήταν ασθενέστερος. Κύρια διαφορά ήταν οι δοκοί των πτερύγων. Αυτές στα μεταγενέστερα Cub έφθαναν μέχρι το σωληνωτό δικτύωμα της ατράκτου. Αντιθέτως στα PA-11 οι δοκοί εισχωρούσαν μέσα στην άτρακτο και ενώνονταν μεταξύ τους εμπρός από τα μάτια του χειριστή. Εκατέρωθεν του κινητήρα ξεκινούσαν από το δικτύωμα της ατράκτου δύο σωλήνες που σχημάτιζαν ένα Λ και έφθαναν στην ένωση των δοκών. Οι δοκοί των πτερύγων στα PA-11 ήταν ξύλινες.

Όσοι πετάξαμε τα PA-11 μείναμε με την εντύπωση ότι ήταν πιο κοντά στο ιδανικό Ε.ΠΑΡ που είχε σχεδιάσει ο Taylor και τροποποιήσει ο Jamouneau. Έμοιαζε να στέκεται καλύτερα στον αέρα σε μικρή ταχύτητα, από ότι τα μεταγενέστερα Cub. Θα επανέλθουμε στο θέμα αυτό, στα περί ασκήσεων ακριβείας.

* * *

Το 1966 και 67 νηολογούνται από την Αερολέσχη Αθηνών 5 Cub. Πρόκειται για L-21A του στρατού, δηλαδή για Piper PA-18 Super Cub. Παίρνουν διαδοχικά νηολόγια SX-ADO δηλαδή Oscar, Para, Quebec, Romeo και Sierra. Το επόμενο PA-18 με νηολόγιο Delta-Tango προέρχεται από την ΠΑ και το παίρνει ιδιώτης που σύντομα το βγάζει εκτός ενεργείας.

Τα PA-18 έχουν κινητήρες Continental 90 hp. Οι δοκοί των πτερύγων είναι από ειδικό προφίλ αλουμινίου. Στηρίζονται στο δικτύωμα της ατράκτου πάνω σε σωληνωτό αντεστραμμένο τρίγωνο του οποίου η βάση συνδέει τις δοκούς, η δε κορυφή φθάνει κάτω, σε σχήμα V μέχρι το δικτύωμα για τον κινητήρα (δηλαδή το αντίστροφο τρίγωνο από ότι στο PA-11).⁷



⁷ Στις φωτογραφίες φαίνεται το Λ των J3 και PA-11, καθώς και το V ενός PA-18 της Αερολέσχης. Εικονίζονται οι μαθητές της 8ης σειράς Γιάννης Κωνσταντακάτος, Πλάτων Κουρουβακάλης και Κώστας Πικρός.

Το σύστημα προσγειώσεως είναι το ίδιο και για τα δύο μοντέλα και έχει ελαστικούς αποσβεστήρες εκπληκτικής απλότητας. Το Youtube φιλοξενεί ένα ασπρόμαυρο βίντεο που ονομάζεται “The construction of a light airplane (1943)” και δείχνει με μεγάλη λεπτομέρεια το πως κατασκευαζόταν εν σειρά το Piper Cub στο εργοστάσιο. Εκεί φαίνεται χαρακτηριστικά το πόσο απλά κατασκευάζεται και συναρμολογείται το σύστημα των αποσβεστήρων. Η δομή του συστήματος προσγειώσεως δεν άλλαξε με τα χρόνια. Αυτό που άλλαζε ήταν οι τροχοί και τα φρένα τους.



* * *

Τόσο το PA-11 όσο και το PA-18 δεν διαθέτουν μίζα. Η εκκίνηση του κινητήρα γίνεται πάντα με το χέρι. Για τους νεώτερους περιγράψουμε την διαδικασία:

Στην αρχή, με τα μανιατό off περιστρέφουμε την έλικα αντίστροφα, για τα εξαχθούν τυχόν υπολείμματα λαδιού. Η κίνηση αυτή ήταν σημαντικότερη σε αστεροειδείς κινητήρες που είχαν κάποιους κυλίνδρους προς τα κάτω. Μετά, παίρνουμε την θέση εκκινήσεως.

Στεκόμαστε εμπρός στην έλικα, αρκετά κοντύτερα από ότι θα θεωρούσε κανείς ασφαλές. Αυτό, για να μην σκύψουμε την μέση μας κατά την εκκίνηση, αλλά να κινηθούμε προς τα πίσω. Σηκώνουμε το ένα πόδι μας κάτω από την έλικα.

Δίνουμε στον χειριστή την εντολή Contact, όποτε θέτει τα μανιατό στην θέση Both. Φέρνουμε το πόδι μας βίαια κάτω και πίσω και περιστρέφουμε την έλικα με τεντωμένα χέρια. Η οπισθοδρόμηση του ποδιού μας και τα τεντωμένα χέρια που κατεβαίνουν στην πρόταση, φέρνουν το κέντρο βάρους του σώματός μας πίσω και μας αναγκάζουν να οπισθοχωρήσουμε και να απομακρυνθούμε από την έλικα.

Έτσι έβαζαν μπρος τα αεροπλάνα οι παλιοί μηχανικοί και το μάθαμε και εμείς. Η κίνηση φαίνεται στην φωτογραφία που παραθέτουμε στην επόμενη σελίδα.

Η εκκίνηση με τα χέρια προϋποθέτει ότι θα έχουμε ακινητοποιήσει το αεροσκάφος με τσοκ, ότι ο χειριστής θα πατάει τα φρένα και θα έχει την μανέτα στο Idle. Είναι συχνό το φαινόμενο να ξεκινάει ένα αεροπλάνο κενό και να κάνει μόνο του βόλτες στο αεροδρόμιο. Προσωπικά, έχω δει στο Τατόι δύο περιπτώσεις να συμβαίνει αυτό με το ισχυρότατο Stearman που κατέληξε τηλεσκόπιο σε κάποια περίφραξη. Είχαμε όμως και μια περίπτωση που το αεροπλάνο δεν έφυγε κενό.

Κάποιος χειριστής εγκατέστησε την κοπέλα του σε Cub εν λειτουργία. Η κοπέλα έσπρωξε με τον αγκώνα της την μανέτα προς τα εμπρός και το αεροπλάνο άρχισε να κάνει πορεία, ενώ οι παριστάμενοι δοκίμαζαν να της εξηγήσουν με φωνές, ποιά είναι η μανέτα που

έπρεπε να τραβήξει προς τα πίσω. Η κοπέλα είχε μαρμαρώσει από τον φόβο της. Το αεροπλάνο σταμάτησε total loss στον κορμό ενός ευκαλύπτου, ενώ η κοπέλα εξήλθε σώα.



Αεροδρόμιο Τατοΐου, Σεπτέμβριος 1970
από αριστερά Κώστας Πικρός, Πλάτων Κουρουβακάλης και Γιάννης Κωνσταντακάτος,

* * *

Γυρίζουμε όμως στην άφιξη των PA-18 Super Cub της Αερολέσχης Αθηνών.

Το 1970 Γενικός Γραμματεύς της Αερολέσχης Αθηνών ήταν ο Γεώργιος Παγκάκης. Ήταν προπολεμικός ανεμοπόρος, μηχανολόγος-ηλεκτρολόγος, γνώστης των αεροκατασκευών ήδη από το προπολεμικό εργοστάσιο του Raab και καλός γνώστης των σωματειακών. Εκείνος φρόντισε για την δημιουργία και συντήρηση του στόλου των Cub της Αερολέσχης, του μεγαλύτερου στόλου που είχε ποτέ η λέσχη.

Την ίδια περίοδο η ανεμοπορία βρισκόταν σε ύφεση. Κάποιοι ανεμοπόροι αποφασίσαμε να αποκτήσουμε πτυχίο αεροπλάνου και γραφτήκαμε στην 8η εκπαιδευτική σειρά της Αερολέσχης. Σήμερα η Αερολέσχη δεν μπορεί να μας δώσει τα ονόματα των μαθητών κάθε εκπαιδευτικής σειράς. Όσο ήταν δακτυλογράφος η Ντόρα Μούσχουρη, τα ονόματα ήταν ανηρτημένα στα γραφεία της λέσχης. Όμως κάποτε, οι πίνακες αυτοί απλώς πετάχτηκαν στα σκουπίδια. Για κάποιους, η ιστορία κάποιου φορέα αρχίζει από την στιγμή της εκεί παρουσίας τους. Όλα τα προηγούμενα είναι άχρηστα.

Ο μηχανισμός εξαφάνισης της αεραθλητικής ιστορίας ήταν σαφής, τουλάχιστον για την Εθνική Αερολέσχη. Όταν γέμιζαν κάποια ντοσιέ, απλώς κατέβαιναν στην αποθήκη του υπογείου (πολυκατοικία Ακαδημίας 27α). Όταν γέμιζε η αποθήκη, απλώς ερχόταν ο σκουπιδιάρης και την άδειαζε. Δεν υπήρξε ποτέ ιστορικό αρχείο.

Οι εκπαιδευτικές σειρές 7-9 της Αερολέσχης περιλάμβαναν ονόματα που έπαιξαν αργότερα κάποιο ρόλο στον αεραθλητισμό, όπως: Γιώργος Δήμερης, Κώστας Νεγρεπόντης, Γιάννης Λεγάκης, Γιάννης Κωνσταντακάτος, Πλάτων Κουρουβακάλης, Κώστας Πικρός, Νίκος Μπαλωμένος, Δημήτρης Πιπεράκης, Δημήτρης Αργυριάδης (αδερφός του Γιώργου).

* * *

Κάθε αεροπλάνο έχει τα δικά του μικρά μυστικά που μεταβιβάζουν οι παλαιότεροι για να κάνουν την ζωή εύκολη στους καινούριους. Για παράδειγμα η απλή οριζόντια πτήση του Cub χρειάζεται καλό τριμάρισμα με το αντισταθμιστικό, ώστε αφήνοντας το χειριστήριο, το αεροπλάνο να μην κερδίζει ή χάνει ύψος. Όταν όμως έρθεις στην οριζόντια πτήση από άνοδο ή κάθοδο, δεν ξέρεις που ακριβώς πρέπει να βάλεις το αντισταθμιστικό και αρχίζεις να ψάχνεσαι.

Το Cub είχε ένα μυστικό που δεν μας είχαν πει οι εκπαιδευτές μας. Κάποτε όμως πέταξα μια εκπαιδευτική πτήση με τον Νικ. Μαμάη (τέως χειριστή της Luftwaffe) που μου δίδαξε την συνταγή: «Φέρε πρώτα την κάτω επιφάνεια της πτέρυγας παράλληλη με τον ορίζοντα και μετά, κάνε τις ρυθμίσεις σου».

Πράγματι στην αεροτομή του Cub, η ευθεία μεταξύ χείλους προσβολής και εκφυγής, σχηματίζει με την ευθύγραμμη κάτω πλευρά της αεροτομής γωνία γύρω από 3-4 μοίρες. Αυτή είναι και η γωνία προσβολής που απαιτείται για πτήση με την κάλλιστη ταχύτητα πτήσεως. Φέρνοντας με το μάτι την κάτω επιφάνεια της πτέρυγας παράλληλη με τον ορίζοντα, το αεροπλάνο έχει την σωστή στάση και μπορεί να τριμαριστεί άνετα.

* * *

Σαν νέοι χειριστές κάναμε πολλές ταρζανιές με τα Cub, μαθαίνοντας από τα λάθη που κάναμε.

Για παράδειγμα, δύο καινούργιοι χειριστές πετάγαμε για πρώτη φορά μαζί. Εκείνος εμπρός, εγώ πίσω. Επιθυμία μου ήταν να δοκιμάσω μια προσγείωση από την πίσω θέση. Σε κάποια λουπόν από τις προσγειώσεις που έκανε και ενώ είμαστε λίγο πάνω από το έδαφος, μου λέει ξαφνικά:

-Δικό σου.

Του λέω: Τι μου το δίνεις την τελευταία στιγμή; Δώστο μου στην άλλη προσγείωση από ψηλά, να το συνηθίσω.

Μου λέει: Μα η προσγείωση σου ήταν θαυμάσια.

Του λέω: Ούτε που το έπιασα.

Μου λέει: Ούτε κι εγώ.

Το ποιος από τους δύο μας έκανε την προσγείωση δεν το μάθαμε ποτέ. Φαίνεται ότι το Cub ήξερε να προσγειώνεται μόνο του.

Κάποιος εκπαιδευτής έλεγε στους μαθητές του:

Το αεροπλάνο ξέρει να προσγειώνεται μόνο του. Αν το τριμάρετε σωστά, θα κατεβεί στο έδαφος και με μερικές αναπηδήσεις, θα προσγειωθεί θαυμάσια. Εμείς όμως είμαστε πονηροί και δεν το αφήνουμε να προσγειωθεί. Εκεί που πάει να πιάσει, τραβάμε λίγο πίσω. Και όταν ξαναδοκιμάσει, το ξανατραβάμε. Αυτή είναι η τέλεια προσγείωση.

Είναι η προσγείωση τριών σημείων που κάναμε στα tail-draggers.

* * *

Μια άλλη φορά ήρθαμε να προσγειωθούμε με ισχυρό ΝΑ άνεμο. Στα βαρύτερα αεροπλάνα μπορεί να αντιμετωπίσει κανείς τον πλάγιο άνεμο με εκτροπή του ρύγχους προς τον άνεμο (μέθοδος crab). Την τελευταία στιγμή, δίνεις μια κλωτσιά και φέρνεις το αεροπλάνο παράλληλο με τον διάδρομο. Στα ελαφρά Cub όμως, όπως και στα ανεμόπτερα, αυτή η τελευταία στιγμή μπορεί να διαρκεί κάποια δευτερόλεπτα. Επιβάλλεται η προσγείωση με κλίση προς τον άνεμο.

Στην πρώτη απόπειρα προσγειώσεως που επιχειρήσαμε, το αεροπλάνο έφευγε προς το πλάι και ανακυκλώσαμε. Και πάλι ήμουν στην πίσω θέση.

Στην δεύτερη απόπειρα είχαμε μεγάλη κλίση προς τα αριστερά, ώστε να πιάσουμε με τον ένα τροχό. Εκείνος πρόσεχε μπροστά, ώστε να έχει την σωστή ταχύτητα και ύψος. Εγώ

κοίταζα το αριστερό ακροπερύγιο και την απόστασή του από το έδαφος. Εκείνος κινούσε το χειριστήριο εμπρός-πίσω. Εγώ το κινούσα δεξιά-αριστερά. Έτσι προσγειωθήκαμε επιτυχώς.

Πολύ επικίνδυνη κατανομή ρόλων. Δεν το ξανακάναμε.

* * *

Όταν ακόμα είμαστε μαθητές σε στάδιο solo, δώσαμε κάποιο λαθραίο ραντεβού γι' αυτό που λέγαμε με πολύ καμάρι "σχηματισμό" και στην πραγματικότητα ήταν μια φοβισμένη κοινή πτήση σε απόσταση είκοσι μέτρων. Τα Cub της Αερολέσχης δεν διέθεταν ραδιοτηλέφωνα οπότε, κάθε ενέργεια έπρεπε να συμφωνηθεί πριν την πτήση.

Το ραντεβού ήταν πάνω από το φράγμα του Μαραθώνος. Φεύγω πρώτος στο συνηθισμένο ύψος πτήσεως και στο δρόμο σκέπτομαι: «Ραντεβού στο ίδιο ύψος και στο ίδιο σημείο δεν είναι ασφαλές». Περνάω λοιπόν δύο χιλιόμετρα βορειότερα και κάνω κύκλους, μέχρις ότου να δώ τον άλλο στον στόχο.

Ο άλλος στο δρόμο κάνει την ίδια σκέψη και μένει δύο χιλιόμετρα πίσω κάνοντας κύκλους, μέχρις ότου με δει στο στόχο. Αν σας πω ότι δεν συναντηθήκαμε, ελπίζω να με πιστέψετε.

Το μάθημα μας το μάθαμε και την άλλη φορά δώσαμε ραντεβού στο ίδιο ακριβώς σημείο, αλλά διαφορετικό για τον καθ' ένα ύψος.

* * *

Τα Cub ήταν αεροπλάνα πολύ φιλικά στους χειριστές και είχαν πολλές ανοχές.

Ένα απόγευμα, καθόμαστε και χαζεύαμε ένα Cub που έκανε εκπαιδευτικές προσγειώσεις. Σε ένα κύκλο, είδαμε ξαφνικά ένα κομμάτι υφάσματος να αποσπάται από την ουρά του αεροπλάνου και να κατεβαίνει προς το έδαφος. Σπεύσαμε να τηλεφωνήσουμε στον πύργο, να του ρίξει φωτοβολίδα, ώστε να ματαιώσει τις πτήσεις του.

Ο πύργος έριξε πράγματι φωτοβολίδα αλλά, ο χειριστής κάνοντας touch-and-go, έβλεπε μπροστά του και δεν είδε καθόλου πλάι του την φωτοβολίδα. Έκανε ακόμα ένα κύκλο και σταμάτησε με την δεύτερη φωτοβολίδα. Ήρθε κοντά μας με την απορία, γιατί ο πύργος σταμάτησε τις πτήσεις του.

Όταν ελέγξαμε το αεροπλάνο, διαπιστώσαμε ότι η μια πλευρά τού elevator δεν είχε καθόλου πανί. Ήταν απλώς ένα σωληνωτό πλαίσιο. Και όμως το Cub πετούσε θαυμάσια και ο χειριστής δεν είχε αντιληφθεί καμία χειριστική ανωμαλία. Ναι, τα Cub είχαν πολλές ανοχές.

* * *

Μετά την αποφοίτησή μας από την σχολή, μάθαμε για ένα ατύχημα με Cub, δύο πολύ αγαπητών μας προσώπων. Ένα ακόμα ατύχημα μέσα στα πολλά δεν θα το αναφέραμε εδώ. Πρόκειται όμως για το πρώτο μιας σειράς αεροπορικών ατυχημάτων, μεταξύ των οποίων είναι και το πολύκροτο ατύχημα του Αλέξανδρου Ωνάση. Το κείμενο που ακολουθεί δημοσιεύθηκε στον «Αεραθλητισμό» 20 χρόνια μετά από το ατύχημα του Ωνάση και αναδημοσιεύτηκε 10 χρόνια αργότερα στο περιοδικό "Remove Before Flight". Το αναδημοσιεύουμε ολόκληρο, γιατί παρουσιάζει γενικότερο ενδιαφέρον.

Αντιστροφή πηδαλίων

Το 1996 στην παρέα των κατασκευαστών της Ανεμολέσχης, έγινε ένα συμβάν με μικρές υλικές ζημιές. Το συμβάν αυτό ωφείλετο σε αντιστροφή των πηδαλίων κλίσεως του αεροσκάφους. Τότε δημοσιεύθηκε στον "Αεραθλητισμό" (τεύχος 31) ένα εμπιστευτικό κείμενο για το θέμα της αντιστροφής των πηδαλίων. Το τεύχος εκείνο κυκλοφόρησε μόνο στον στενό κύκλο των ανεμοπόρων. Η ιστορική αναδρομή αφορούσε

γεγονότα που δεν ήταν ακόμα πολύ παλιά και μπορούσε να προκαλέσει θλίψη σε πολύ συμπαθή πρόσωπα. Σήμερα, μετά από άλλα δέκα χρόνια, έχει συμπληρωθεί 30ετία από τα γεγονότα. Έτσι, το κείμενο αποτελεί ιστορική αναφορά σε άτομα που η αεραθλητική ιστορία δεν πρέπει να ξεχάσει.

Τους τελευταίους μήνες του '96 κάποιος πεπειραμένος ανεμοπόρος προσφέρθηκε να δοκιμάσει κάποιο υπερελαφρύ αεροπλάνο. Δεν επρόκειτο για ιδιοκατασκευή, αλλά για κιτ που συναρμολογήθηκε στην Ελλάδα.

Αμέσως μετά την απογείωση, το αεροσκάφος έβαλε φτερό και τσακίστηκε στο έδαφος, καταστρέφοντας το σύστημα προσγειώσεως. Το αίτιο του ατυχήματος δεν ήταν αμέσως κατανοητό από τον χειριστή. Κάποιος αερομοντελιστής παρατήρησε αργότερα ότι τα πηδάλια κλήσεως είχαν συνδεθεί αντίστροφα.

Ο χειριστής ανέφερε ότι “με την μέθοδο αυτή μπορείς να σκοτωθείς στο δευτερόλεπτο, χωρίς ποτέ να συνειδητοποιήσεις τι πραγματικά συμβαίνει”. Οι διάφορες θεωρίες, ότι ο έμπειρος χειριστής μπορεί να καταλάβει το λάθος και να κινήσει ανάποδα τα χειριστήρια, είναι φούσκες.

Άλλος παριστάμενος χειριστής παρατήρησε ότι, ο πλάγιος άνεμος που επικρατούσε και η ανεμοπορική προέλευση του χειριστή, έσωσαν την κατάσταση. Αμέσως μετά το ξεκόλλημα (ίσως και νωρίτερα) ο χειριστής έβαλε χέρι προς τον άνεμο, όπως κάνουμε στα ανεμόπτερα, που έχουν ένα μόνο τροχό. Έτσι, το συμβάν έγινε στο ένα μέτρο ύψους και όχι ψηλότερα, όπως θα συνέβαινε αν ο χειριστής άφηνε το αεροσκάφος απλώς να ανεβαίνει με την φυσική του ευστάθεια.

Ανεμοπορική ιστορία

Η διεθνής ανεμοπορική ιστορία έχει πολλά παραδείγματα ατυχημάτων που συνέβησαν με κακοσυνδεδεμένα πηδάλια. Το ανεμόπτερο είναι μια συσκευή που λύνεται και δένεται συχνά. Πολλές φορές δένεται βεβιασμένα, πριν από κάποιον αγώνα, ή μόλις εμφανισθεί ένας καταπληκτικός καιρός. Στο δέσιμο βοηθάει οποιοσδήποτε μπορεί να σηκώσει το βάρος των φτερών. Στον χειριστή εναπόκειται πάντα ο τελικός έλεγχος και ποτέ σε κάποιο μηχανικό. Σε πολλές περιπτώσεις ο έλεγχος αυτός έχει αποδειχθεί επιπόλαιος.

Στα σημερινά ανεμόπτερα οι κατασκευαστές προβλέπουν πλήρη αδυναμία να προκύψουν αντίστροφες συνδέσεις των πηδαλίων. Στα παλιότερα όμως ανεμόπτερα υπήρχαν και τέτοια προβλήματα. Ο παλιός ανεμοπόρος Αλ. Αυδής σε κείμενο του έχει αναφερθεί σε τέτοια συμβάντα της ελληνικής ανεμοπορίας, που ευτυχώς διαπιστώθηκαν εγκαίρως και δεν κατέληξαν σε ατυχήματα.

Σήμερα πια δεν διαβάζουμε ποτέ στον ξένο τύπο για αντιστροφή πηδαλίων. Αυτό είναι συνήθως εκ κατασκευής αδύνατο. Διαβάζουμε όμως για ασύνδετα πηδάλια. Κατά την συναρμολόγηση, κάποιος ακούμπησε απλώς τις συνδέσεις στο σωστό σημείο, χωρίς να μπει στον κόπο να κάνει την πλήρη συναρμολόγηση (κούμπωμα). Το χειρότερο σε αυτή την περίπτωση είναι ότι ο χειριστής, κάνοντας δοκιμή στο έδαφος, διαπιστώνει ότι τα πηδάλια κινητοποιούνται (με το βάρος τους) το δε πραγματικό πρόβλημα εμφανίζεται στον αέρα.

Σήμερα οι κατασκευαστές ανεμοπτέρων κάνουν ότι μπορούν ώστε να είναι αδύνατο και αυτό το λάθος. Οι ανεμοπόροι εξ άλλου, φροντίζουν να μην κάνουν δοκιμή κουνώντας απλώς το χειριστήριο, αλλά βάζουν και κάποιον να τους κουνάει τα πηδάλια με το χέρι του.

Ανεμόπτερα και αεροπλάνα

Ο χειριστής του ανεμοπτερου λύνει και δένει το ανεμόπτερο μόνος του και έχει συνηθίσει να ανησυχεί για τις συνδέσεις του. Ο αεροπόρος όμως, συνήθως παίρνει να πετάξει ένα αεροπλάνο επιθεωρημένο από τον μηχανικό του.

Σε μία από τις πρώτες μου πτήσεις με ανεμόπτερο (γύρω στο 1963) παρατήρησα στον μηχανικό μας ότι τα ποδοστήρια της εμπρός θέσης δεν ήταν ίσια.

- Θα είναι το ένα σου πόδι μικρότερο από το άλλο, ήταν η κοροϊδευτική απάντηση.

Ο εκπαιδευτής Σπύρος Παναγώτας κατέβηκε από το ανεμόπτερο, με κατέβασε και εμένα, και έβαλε τις φωνές στον μηχανικό, γιατί οι συνδέσεις των εμπρός ποδοστηρίων είχαν πράγματι ξεφύγει από την θέση τους.

- Καλοί είναι οι μηχανικοί, αλλά ο χειριστής έχει πάντοτε τον τελευταίο λόγο, μου είπε πριν απογειωθούμε. Από τότε δεν το ξέχασα αυτό.

Στο ανεμόπτερο η επιθεώρηση από τον χειριστή είναι ευχερής. Το ποιο σοφό ανεμόπτερο από την άποψη αυτή ήταν το εκπαιδευτικό ASK-13 που είχε όλες τις συνδέσεις ορατές με μια ματιά, από το ρύγχος μέχρι την ουρά.

Πολλές φορές, η επέμβαση των ανεμοπόρων στα των μηχανικών φθάνει στα άκρα. Προ έτους διαπιστώσαμε σε κάποιο ανεμόπτερο υπερβολικό βάρος στο τέλος της διαδρομής των πηδαλίων κλήσεως. Φέραμε εργαλεία για να αρχίσουμε να λύνουμε τα καθίσματα και να ελέγξουμε την διαδρομή των χειριστηρίων. Ευτυχώς, ήρθε ο μηχανικός και μας σταμάτησε. Κάποιος είχε απλώς κακοκολλήσει τις νέες ταινίες στεγανότητας στα πηδάκια τα οποία, λόγω των ταινιών, δεν μπορούσαν να κινηθούν ελεύθερα. Παρά λίγο να είχαμε λύσει τελείως το ανεμόπτερο.

Αυτά συμβαίνουν στα ανεμόπτερα. Στα αεροπλάνα όμως τα συστήματα τείνουν να γίνουν πολύπλοκα και κρυφά. Έτσι, ο χειριστής αποκτά τυφλή εμπιστοσύνη στους μηχανικούς του.

Επισκευές

Αντίθετα από τα ανεμόπτερα, τα αεροπλάνα δεν λύνονται και δένονται για ψύλλου πήδημα. Ένα αεροπλάνο δεμένο, είναι τελείως αδύνατον να αντιστρέψει μόνο του τα πηδάκια του, χωρίς ανθρώπινη επέμβαση. Αυτή είναι συνήθως κάποια επισκευή.

Στο εξωτερικό έχουν γίνει επανειλημμένως ατυχήματα από λανθασμένες συνδέσεις. Στην χώρα μας έγινε ίσως η πιο πολυσυζητημένη αντίστροφη σύνδεση. Εκείνη που σκότωσε τον Αλέξανδρο Ωνάση, στις 22 Ιανουαρίου 1973.

Όσοι έγραψαν περί Ωνάση αφήνουν υποψίες ότι ίσως “τον Αλέξανδρο τον έφαγαν”. Αυτή ήταν η εκδοχή του Ωνάση που υπαινισσόταν σαν δράστες αυτούς που έφαγαν και τους δύο Κένεντυ.

Ο Δ. Λιμπερόπουλος στο βιβλίο του περί Ωνάση, αφήνει και αυτός το ερώτημα αναπάντητο. Αναφέρει όμως ότι η επισκευή έγινε από τον Δ. Πιπεράκη στις 15 Νοεμβρίου 1972, δηλαδή περί τους δύο μήνες πριν από το ατύχημα. Τι έγινε στο μεσοδιάστημα δεν γνωρίζουμε, αν δηλαδή κάποιος γαργάλησε το αεροπλάνο που καθόταν στο υπόστεγο. Ξέρουμε μόνο ότι οι επιθεωρητές ήλεγξαν την επισκευή και υπέγραψαν τα σχετικά βιβλία.

Αυτό που γνωρίζουμε εμείς είναι ότι ο Πιπεράκης ήταν ο μόνος που δεν θα έκανε λάθος σύνδεση. Η ιστορία που ακολουθεί αρχίζει σαν καθαρά αεραθλητική. Έχουν περάσει ήδη είκοσι χρόνια από τότε. Καμία μυστική υπηρεσία δεν είχε λόγο να προκαλέσει μια τέτοια σειρά δυστυχίας στους απλούς και αγαπητούς ανθρώπους της ιστορίας μας, όπως θα μπορούσε να υποθέσει κανείς για την οικογένεια Ωνάση.

Το πνεύμα του 1970

Η ιστορία μας αρχίζει το 1970 στην Αερολέσχη Αθηνών. Ο παλιός ανεμοπόρος Γ. Παγκάκης ήταν γενικός γραμματεύς και είχε κάνει θαύματα. Ένα Piper Cub των 65 ίππων και τέσσερα ή πέντε των 90 ίππων, ήταν το δημιούργημά του, ένας πολύ καλός στόλος.

Η ανεμοπορία σχεδόν δεν υπήρχε από το 1965. Έτσι, οι ανεμοπόροι Π. Κουρουβακάλης και ο γράφων αποφασίσαμε να αποκτήσουμε πτυχίο αεροπλάνου και γραφτήκαμε στην 8η εκπαιδευτική σειρά της Αερολέσχης Αθηνών.

Τα χρόνια ήταν αναπτυξιακά, αλλά και ηρωικά. Αρχιεκπαιδευτής ήταν ο Κατσιμπόκης, σεμνός, συντηρητικός, μεθοδικός στην εκπαίδευση. Μαζί του οι Σούρας και Μεθενίτης, χειριστές της πολεμικής αεροπορίας, νεότεροι και πιο ενθουσιώδεις.

Την εποχή εκείνη, το Τατόι χρησιμοποιούνταν ακόμα για αγώνες αυτοκινήτων. Μετά τους αγώνες, οι σμηνίτες παρατάσσονταν σε μια μεγάλη γραμμή κάθετη στον διάδρομο και προχωρούσαν σε όλη την επιφάνεια του αεροδρομίου, μαζεύοντας τα σκουπίδια των θεατών. Τα ψίχουλα, τα τσιπς και τα άλλα φαγώσιμα που ξέφευγαν από τους σμηνίτες, τα έτρωγαν τα πουλιά τις επόμενες εβδομάδες. Τότε έκαναν την εμφάνισή τους τεράστια σμήνη πουλιών που ήταν επικίνδυνα για τις πτήσεις. Ο Σούρας που ήταν κυνηγός, γύριζε με το δίκαννο στο διάδρομο και έδιωχνε τα πουλιά. Το ωφέλιμο μετά του τερπνού.

Μηχανικός μας ήταν ο Χρηστάκης.

Ο Χρηστάκης πάλευε με το τέρας της συντηρήσεως. Τιτάνιο έργο, που έπρεπε να γίνεται εκ των ενόντων. Κλασικό παράδειγμα ήταν το τηγάνισμα των μπουζί των Piper Cub.

Σήμερα, όταν τα μπουζί παλιώνουν, τα πετάμε και βάζουμε καινούρια. Τότε όμως, πού να βρούμε τα πανάκριβα αεροπορικά μπουζί; Κάποτε μαθαίναμε ότι ήρθαν μπουζί από την Ολυμπιακή (αγοραστά έλεγαν άλλοι, δανεικά καυχιόντουσαν οι πιο μάγκες). Αυτό όμως γινόταν σπανίως. Συνήθως η διαδικασία ήταν το τηγάνισμα.

Ο Χρηστάκης καθάριζε τα λαδωμένα μπουζί, βάζοντάς τα μαζί με βενζίνη σε ένα παλιό τηγάνι, καίγοντας τα λάδια και τρίβοντας ακολούθως τα άλατα. Η έκφραση ήταν: “Βάλε μια τηγανιά μπουζί”.

Η συντήρηση των Cub γινόταν στο ύπαιθρο, κάτω από τους ευκαλύπτους. Αν κανένα εξάρτημα έπεφτε κάτω, ο Χρηστάκης του φώναζε κοροϊδευτικά: “Φάε και συ χώμα ρε”, άλλη μια τυποποιημένη έκφραση της εποχής.

Ο Δ. Πιπεράκης

Σε αυτό το γραφικό περιβάλλον οι μαθητές της 8ης σειράς βάζαμε τις πτήσεις μας. Μεταξύ μας και ο Δ. Πιπεράκης. Ο Δημήτρης ήταν μεγαλύτερός μας, από εκείνους τους καταπιεσμένους από την ζωή, που είχαν πάντα για απωθημένο όνειρο να γίνουν αεροπόροι, ήρεμα, όχι παθιασμένα όπως οι νεότεροι. Ήταν πλασιέ γυρολόγος στην επαρχία, είχε ένα παλιό αυτοκίνητο, γυναίκα, παιδί και δύο μεγάλες γάτες.

Ο Πιπεράκης πήρε πτυχίο μαζί μας. Συνέχισε να πετάει έντονα, αλλά και να βοηθάει τον Χρηστάκη στις επισκευές. Έβγαζε ίσως από εκεί κάποιο χαρτζιλίκι, που το έκανε αμέσως πτήσεις. Μάζευε και προϋπηρεσία για να μπορέσει να αποκτήσει πτυχίο μηχανικού από την ΥΠΑ.

Χρηστάκης και Πιπεράκης ταίριαζαν καλά. Ο Χρηστάκης είχε όμως ένα μεγάλο πρόβλημα. Το κοριτσάκι του είχε κάποια ανίατο ασθένεια και είχε ανάγκη από χρήματα για ακριβές θεραπείες. Σκόπευε να το πάει και στην Αμερική. Ήταν συνέχεια πιεσμένος, προβληματισμένος και αγχωμένος. Ξέραμε όλοι καλά τι κρυβόταν πίσω από τα εύθυμα ξεσπάσματά του με τις μηχανές.

Το πρώτο ατύχημα

Σε αυτή την ψυχολογική κατάσταση, ο Χρηστάκης έβαλε για επισκευή ένα Piper Cub (το SX-ADO). Κατά την επισκευή το πηδάλιο ύψους-βάθους συνδέθηκε ανάποδα. Αποτέλεσμα ήταν να σκοτωθούν κατά την απογείωση ο εκπαιδευτής Κατσιμπόκης (Κατσιμπόκος όπως τον έλεγε ο Χρηστάκης χαϊδευτικά) καθώς και ο ίδιος ο Χρηστάκης που συνόδευε τον χειριστή κατά την δοκιμή, σαν υπεύθυνος μηχανικός.

Λίγους μήνες αργότερα μάθαμε ότι πέθανε και το κοριτσάκι του Χρηστάκη. Νομίσαμε ότι ο τρίτος θάνατος ολοκλήρωνε τον κύκλο. Κάναμε όμως λάθος.

Ο Πιπεράκης συνέχισε να ξοδεύει χρήματα για πτήσεις με διάφορα αεροπλάνα. Πούλησε μάλιστα και το αυτοκίνητό του και το έκανε πτήσεις με αεροπλάνα της Ολυμπιακής

Αεροπλοΐας. Οι πτήσεις της Ολυμπιακής ήταν πολύ ακριβότερες από τις πτήσεις της αερολέσχης.

Εμείς χάσαμε σιγά-σιγά τον Πιπεράκη, καθώς μείναμε ερασιτέχνες, ενώ εκείνος το γύριζε επαγγελματικά. Κάποτε πέταξα μία και μοναδική φορά στο Ελληνικό (με Cessna της Ολυμπιακής). Προτίμησα να πετάξω μαζί με τον Πιπεράκη. Στην επιστροφή πέσαμε μέσα στις δίνες ενός Boeing που απογειωνόταν, παρ' όλο που το περιμέναμε να απομακρυνθεί καλά. Φάγαμε τις καρπαζιές τις χρονιάς μας. Όχι μόνο πάνω-κάτω, όπως στις αναταράξεις, αλλά και δεξιά-αριστερά και γύρω-γύρω.

- Μήτσο, του λέω, βάλε κινητήρα να φύγουμε.

Εκείνος όμως, κουνώντας τα πηδάλια προς όλες τις κατευθύνσεις, μου είπε:

- Άστο μου, έχω ξαναπέσει σε τέτοια. Και το προσγείωσε ασφαλώς.

Προσωπικά, δεν επιθυμώ να το ξανακάνω.

Το δεύτερο ατύχημα

Ο Πιπεράκης προσελήφθη μηχανικός στη Ολυμπιακή και άρχισε να έχει κανονικό μισθό. "Το σπίτι του είδε σίγουρο φαΐ" σχολιάζαμε ευχαριστημένοι με τον Κουρουθακάλη.

Ένα χρόνο αργότερα, το όνομά του βρισκόταν αναμεμιγμένο με το ατύχημα του Ωνάση. Για τον Ωνάση ήταν επίσης το δεύτερο ατύχημα. Το πρώτο είχε συμβεί στο προσωπικό του Learjet που εξαφανίστηκε στην θάλασσα στο Μονακό. Σε αυτό είχαν χαθεί οι προσωπικοί του πιλότοι, οι αδελφοί Κουρή. Τα αίτια έμειναν πάντα άγνωστα.

Για το ατύχημα του Αλέξανδρου η έρευνα έδειξε ότι, στο υδροπλάνο R1090 είχαν συνδεθεί αντίστροφα τα πηδάλια κλίσεως. Ο Πιπεράκης που είχε θρηνηήσει ήδη τον φίλο του τον Χρηστάκη, ήταν αδύνατον να μην είχε προσέξει καλά την σωστή σύνδεση των πηδαλίων. Ο ίδιος ισχυριζόταν ότι η τυχαία αντίστροφη σύνδεση των πηδαλίων ήταν αδύνατη από κατασκευής και αυτό απεδεικνύετο από το δεύτερο R1090 που ήταν στο υπόστεγο της Ολυμπιακής.

Δύο τυχαία γεγονότα εμφανίζονται στο ατύχημα του Αλέξανδρου. Πρώτον, δεν ήταν προγραμματισμένο να πετάξει ο Αλέξανδρος σε αυτή την πτήση. Δεύτερον, το αεροσκάφος έπεσε προς το μέρος που καθόταν ο Αλέξανδρος και από όλους τους επιβαίνοντες, μόνον αυτός τραυματίστηκε θανάσιμα.

Δεν παρακολουθήσαμε τις ανακρίσεις και το πόρισμα του ατυχήματος. Κάποτε που είδαμε τον Πιπεράκη, δεν μιλήσαμε για το ατύχημα. Αρκετά είχε ταλαιπωρηθεί με τις ανακρίσεις, δεν θελήσαμε να τον στενοχωρήσουμε και άλλο. Εμείς είμαστε ερασιτέχνες και ασχολούμεθα με τον αέρα για την διασκέδασή μας. Οι αθλητές ποδηλάτες δεν ασχολούνται με τα λεωφορεία και τα τανκς. Γιατί πρέπει οι αεραθλητές να ασχολούνται με την Ολυμπιακή και την Πολεμική Αεροπορία; Δεν καταλάβαμε ποτέ την λογική αυτή.

Το μόνο που διαπιστώσαμε, ήταν ότι ο Πιπεράκης κέρδιζε κιλά και είχε γίνει χονδρός. Αυτό ήταν μάλλον αστείο, μέχρις ότου μάθαμε ότι σκοτώθηκε.

Δουλεύοντας σε προσγειωμένο αεροπλάνο της Ολυμπιακής, έσκυψε από την ανοικτή πόρτα να ζητήσει κάποιο εργαλείο. Έτσι μάθαμε. Έπεσε από το ύψος της πόρτας του αεροπλάνου στην πίστα, με το κεφάλι και, βαρύς όπως ήταν, έμεινε στον τόπο.

Αν ζούσε ο Ωνάσης, θα έλεγε σίγουρα ότι οι μουσικές υπηρεσίες έβγαλαν από την μέση τον μόνο άνθρωπο που ήξερε ίσως την αλήθεια για τον θάνατο του γιου του. Ο θάνατος όμως του Πιπεράκη δεν ευαισθητοποίησε τους δημοσιογράφους. Υπήρχαν ίσως τότε άλλες σπουδαιότερες ειδήσεις.

Επίλογος

Στις λίγες αυτές γραμμές, γράψαμε για τον θάνατο πέντε ανθρώπων, σαν να ήταν πέντε μηχανές που απλώς βγήκαν άχρηστες. Οι οικογένειές τους όμως φόρεσαν μαύρα, τα μαύρα του απλού ανθρώπου και όχι παρισινά μοντελάκια ειδικά για κοσμικές κηδείες.

*Σε όλη αυτή την δυστυχία εμφανίζονται δύο αντιστροφές πηδαλίων. Η αναφορά του Λιμπερόπουλου ότι την επισκευή έκανε ο Δ. Πιπεράκης, είναι ένας απλός σύνδεσμος σε δύο παράλληλες ιστορίες. Η πρώτη είναι σίγουρα μια τυχαία αλληλουχία δυσμενών γεγονότων. Μήπως και η δεύτερη ήταν επίσης μια απλή αλληλουχία δυσμενών γεγονότων, χωρίς μυστικές υπηρεσίες και δημοσιογραφικές μυθιστοριογραφίες;*⁸

Για εμάς τους αεραθλητές, πρόκειται για δύο τραγικές ιστορίες αντιστροφής πηδαλίων. Τα παραμύθια ότι, οι χειριστές ίσως θα μπορούσαν να είχαν γλιτώσει, αν κινούσαν τα χειριστήρια ανάποδα, ξεχάστε τα. Πρόκειται για φαντασιώσεις της πολυθρόνας.

Προκεχωρημένη εκπαίδευση

Όταν ξεκινήσαμε να εκπαιδευόμαστε με τα Cub της Αερολέσχης, για τους περισσότερους από εμάς η πτήση ήταν κάτι γνωστό, από τα ανεμόπτερα ή τα ραδιοκατευθυνόμενα μοντέλα. Η εκπαίδευση αφορούσε κυρίως την χρήση του κινητήρα, τα ταξίδια και τις ασκήσεις ακριβείας.

Από τους εκπαιδευτές μας ο Κατσιμπόκης ήταν ήρεμος και τυπικός. Υπήρχαν όμως και άλλοι που ήταν προθυμότεροι για προχωρημένες ασκήσεις, αυτά που κάποιοι τα ονομάζουν ακροβατικά.

Ο όρος «ακροβατικά» είναι ασαφής. Για κάποιους, καλό ακροβατικό είναι κάθε κίνηση των χειριστηρίων που κάνει τον επιβάτη να ξεράσει. Κατά τους κανονισμούς, ταυτόχρονη μεταβολή της στάσεως και της ταχύτητας του αεροπλάνου είναι ακροβατική πτήση. Άλλοι θεωρούν το λουπ σαν το πιο επιζητούμενο ακροβατικό.

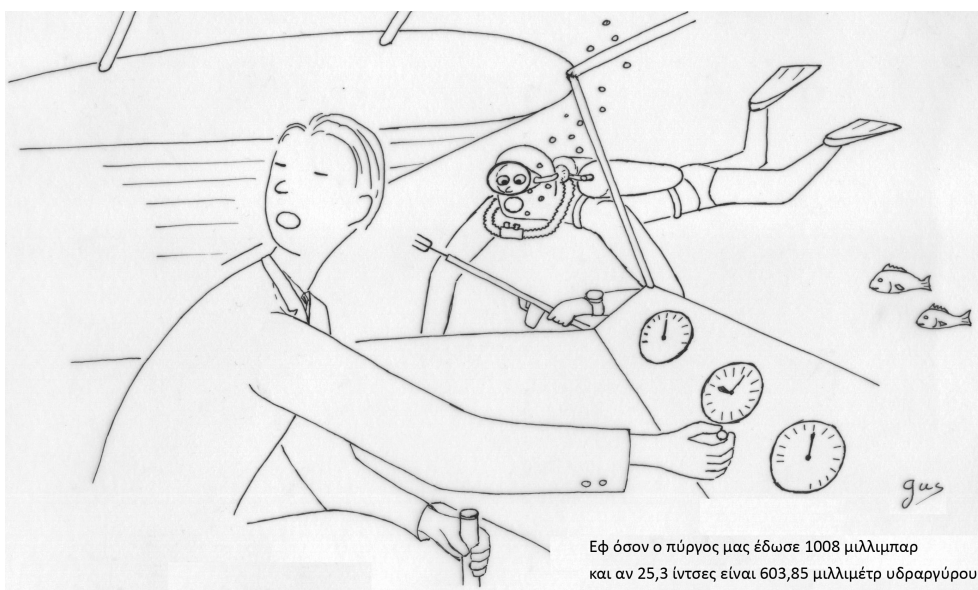
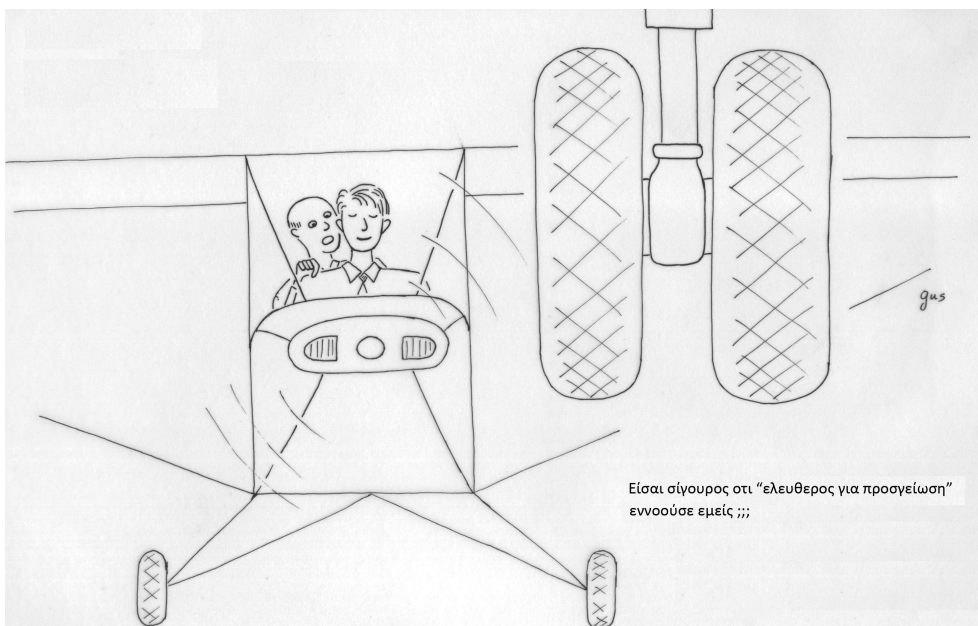
Τα πραγματικά ακροβατικά είναι αυτά που ενέχουν αρνητικά ή πλευρικά g. Ασκήσεις με θετικά g είναι απλώς «ασκήσεις ακριβείας» και τις διδάσκουμε συστηματικά στους ανεμοπόρους. Τέτοιες ασκήσεις επέτρεπαν και τα Cub.

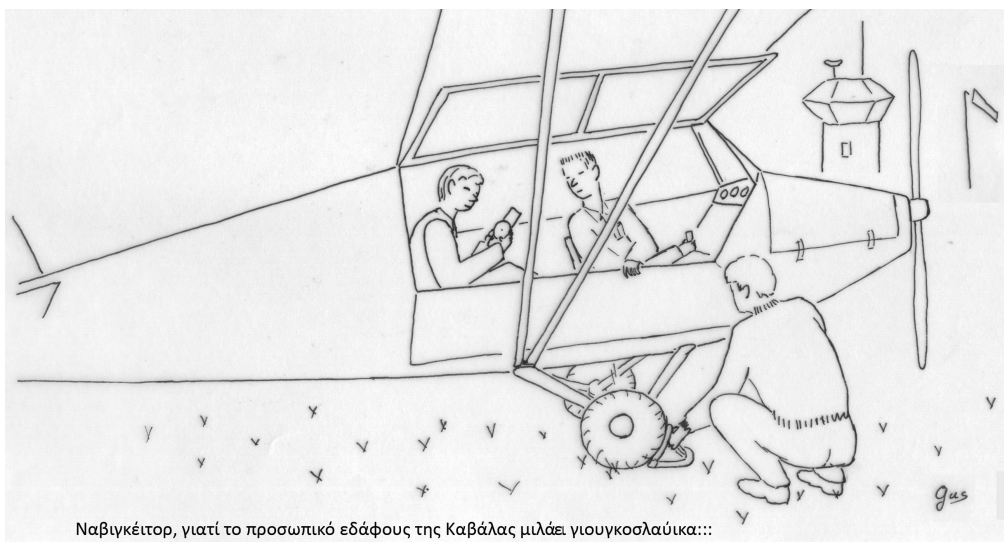
Ο εκπαιδευτής Σούρας με έπαιρνε και με δίδασκε επί μια ώρα σαντέλες, ο εκπαιδευτής Μεθενίτης μια ώρα συνεχή Lazy 8. Δεν ξέρω αν κάνω καλές ασκήσεις. Μπορώ όμως να σας πω σε κάθε άσκηση, πού μου έφυγε η κλίση, πού μου έφυγε η ταχύτης και πού ο βαθμός περιστροφής του αεροπλάνου.

Όταν πήραμε πτυχίο, συνεχίσαμε μόνοι μας, με ασκήσεις ακριβείας που διαβάζαμε στην σχετική βιβλιογραφία. Δεν θέλαμε να αποδείξουμε τίποτα. Απλώς παίζαμε μέσα στις ασφαλείς δυνατότητες του αεροπλάνου, πολύ μακριά από αυτό που ονομάζεται «ασφάλεια πτήσεων», που κάποιοι το λένε και γεμίζει το στόμα τους. Η λέξη «παίζαμε» αποδίδει επακριβώς την πραγματικότητα, γιατί ενέχει ευχαρίστηση αλλά και ασφάλεια. Η ευχαρίστηση με κάθε τρόπο εμφανίζεται και στις γελοιογραφίες πάνω στην εκπαίδευση με Cub που τότε σχεδιάσαμε (επόμενη σελίδα).

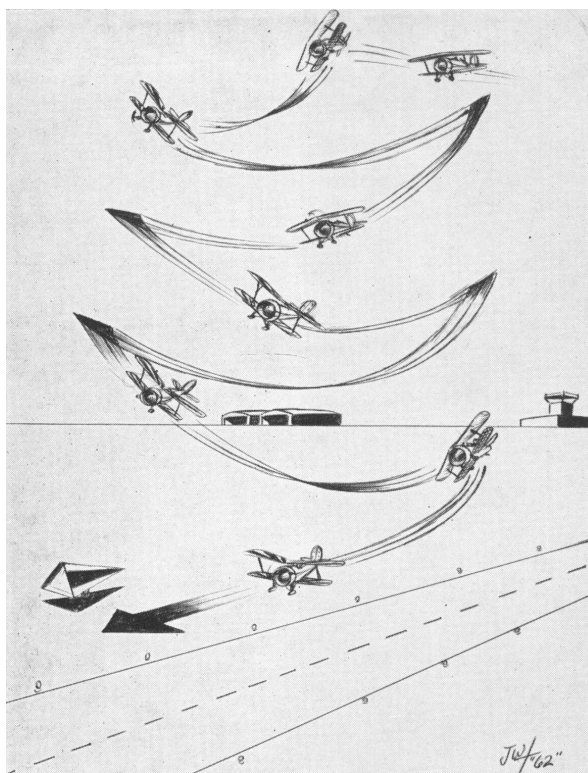
Μια από τις ηπιότερες ασκήσεις είναι το falling leaf. Το αεροπλάνο στολαρισμένο, γλιστράει διαδοχικά δεξιά-αριστερά, σαν φύλλο που πέφτει από το δένδρο (βλ. σελίδα 34). Για κάποιο λόγο, την εντυπωσιακή αυτή άσκηση την έκανε πολύ καλά το Hotel (PA-11 των 65 hp) αλλά όχι τα PA-18 των 90 hp. Το Hotel της Αερολέσχης είχε μια μαγεία στις χαμηλές ταχύτητες. Ίσως ήταν αυτό που έκανε, κατά τους Αμερικανούς, τα L-4 (Piper J-3) να είναι καλύτερα από τα υπόλοιπα Liaison.

⁸ Ο μηχανικός της Ολυμπιακής (και παλιός ανεμοπόρος) Θεόδωρος Παναγιώτου συμμετείχε στην έρευνα του ατυχήματος και υποστηρίζει στο βιβλίο του «Η τελευταία πτήση» ότι επρόκειτο για δυσμενείς συμπτώσεις.





Η άσκηση
«Falling leaf»



Το λουπ είναι η πιο ηλίθια άσκηση. Αν βάλω στην εμπρός θέση του ανεμοπτήρου ένα πίθηκο και του ρίξω μια γερή κλωτσιά στον πισινό του (κάποια ανεμόπτερα είχαν πάνινη πλάτη στην εμπρός θέση), θα τραβήξει απότομα το χέρι στην κοιλία του και θα βγάλει λουπ. Στα Cub δεν δοκιμάσαμε ποτέ λουπ. Οι στρατιωτικοί όμως που δεν είχαν ανεμόπτερα, δοκίμαζαν να βγάλουν λουπ με ότι είχαν, δηλαδή με Cub.

Η πείρα τους έλεγε ότι αν βύθιζαν με τον κινητήρα στο φουλ, το αεροπλάνο δεν έβγαζε λουπ. Έπρεπε να βυθίσεις με λίγες στροφές και να επιταχύνεις τον κινητήρα στο φουλ κατά την άνοδο. Έτσι έβγαζαν το λουπ. Γιατί έτσι; Ίσως είχε να κάνει με το thrust συγκεκριμένου κινητήρα με συγκεκριμένο βήμα έλικος (έλικα έλξεως ή ταχύτητας). Εμείς δεν δοκιμάσαμε ποτέ κάτι τέτοιο. Δεν γνωρίζουμε εξ άλλου με ποιο τύπο Cub έκαναν εκείνοι τις ταρζανιές τους.

Σκοτώνοντας ενέργεια

Η ενέργεια που έχουμε σαν ύψος (δυναμική ενέργεια) ή σαν ταχύτητα (κινητική ενέργεια), είναι αυτή που μας επιτρέπει να προσγειωθούμε κάπου μακριά, αν κρατήσει ο κινητήρας μας. Αν εμείς κρατήσουμε τον κινητήρα μας, και θελήσουμε να προσγειωθούμε κάπου κοντά μας, πρέπει να σκοτώσουμε αυτή την ενέργεια. Στο τελικό σκέλος του κύκλου προσγειώσεως, βρισκόμαστε πάντα με περίσσεια ενεργείας (ύψους), και πρέπει αυτή την ενέργεια να την σκοτώσουμε πριν φθάσουμε στον διάδρομο.

Ο τρόπος που έχουμε στα ανεμόπτερα και στα εμπορικά αεροπλάνα για να καταστρέφουμε ενέργεια είναι τα αερόφρενα (spoiler). Τα σπόιλερ εξερχόμενα, δημιουργούν πίσω τους δίνες που καταστρέφουν την ενέργεια που με τόσο κόπο αποκτήσαμε. Βέβαια ένας δάσκαλος της φυσικής θα μας έλεγε ότι η ενέργεια δεν καταστρέφεται αλλά μετασχηματίζεται σε άλλη μορφή (θερμότητα στην ατμόσφαιρα). Αυτές όμως οι λεπτομέρειες της φυσικής δεν μας ενδιαφέρουν. Για μας είναι πολύτιμη ενέργεια που "χάνεται", που "σκοτώνεται".

Τα αερόφρενα των ανεμοπτέρων καταστρέφουν την ροή πάνω στην πτέρυγα, μειώνοντας την άντωση και αυξάνοντας την αντίσταση. Δηλαδή μειώνεται ο λόγος κατολισθήσεως L/D και αυξάνει η γωνία καθόδου. Ο λόγος κατολισθήσεως που είναι καλύτερος από 30/1 γίνεται με τα σπόιλερ, χειρότερος από 10/1. Για να στρώσουμε μια κακή προσγείωση, απλώς βάζουμε λίγο μέσα τα σπόιλερ.

Μια άλλη μέθοδος καταστροφής ενέργειας είναι τα φλάπς. Κατεβάζοντας τα φλάπς κατά 30 με 60 μοίρες, αυξάνει μεν η άντωση αλλά αυξάνει πολύ περισσότερο η αντίσταση. Έτσι μεγαλώνει η γωνία καθόδου. Είναι η κλασσική μέθοδος για τα αεροπλάνα, που μειώνει ταυτοχρόνως και την ταχύτητα προσγειώσεως.

Αυτή ακριβώς η μείωση της ταχύτητας απώλειας στηρίξεως είναι το μεγάλο χειριστικό μειονέκτημα των φλαπς, σε σχέση με τα σπόιλερ. Αν σε αυτές τις μικρές ταχύτητες βάλουμε τα φλαπς μέσα, το αεροσκάφος θα στολάρει. Δεν έχουμε λοιπόν σε ανεμόπτερα με φλαπς κανένα τρόπο να στρώσουμε μια κακή προσγείωση. Στα αεροπλάνα βάζουμε λίγο μανέτα εμπρός και στρώνουμε την προσγείωση με κινητήρα, χωρίς να πειράζουμε τα φλαπς.

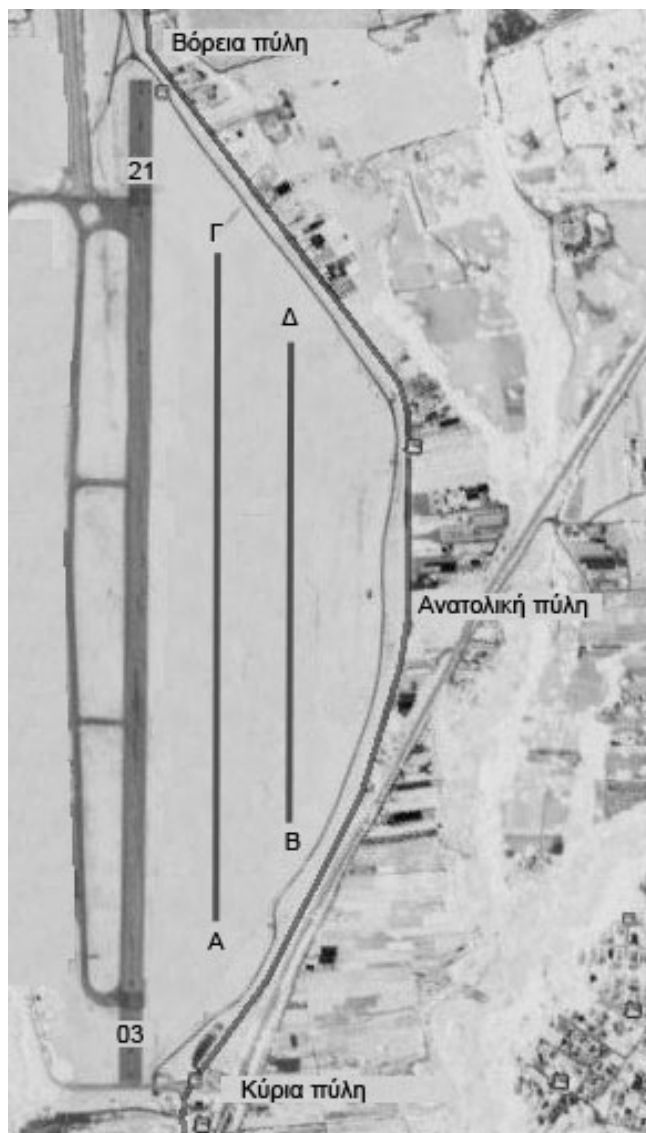
Αυτή η διαδικασία κάνει τα αεροπλάνα με φλαπς να έχουν μεγαλύτερη απαίτηση από τους χειριστές τους. Το L-18 (χωρίς φλαπς) ήταν προτιμότερο για αρχική εκπαίδευση από το L-21 (με φλαπς).

Η πιο παραδοσιακή μέθοδος καταστροφής ενέργειας είναι η πλαγιολίσθηση. Κατά την πλαγιολίσθηση χαλάμε το πολύ αεροδυναμικό σχήμα του αεροσκάφους μας, στρέφοντας το ώστε να προσβάλλεται από το ρεύμα αέρος διαγωνίως. Οι δίνες που δημιουργούνται πίσω από την άτρακτο (και τα εν εκτροπή πηδάλια) ξοδεύουν ενέργεια και μας χαλάν τον λόγο κατολισθήσεως, αυξάνοντας την γωνία καθόδου. Όσο πιο πρωτόγονο είναι ένα αεροσκάφος, με άτρακτο σαν κουτί και συρματόσχοινα, τόσο πιο αποτελεσματική είναι η πλαγιολίσθηση.

Στα Cub η πλαγιολίσθηση ήταν εξόχως αποτελεσματική. Ερχόμαστε πάντα ψηλοί και κατεβαίναμε στον διάδρομο με μια εντυπωσιακή πλαγιολίσθηση που έκανε όλο το σκάφος να τραντάζεται από τις δημιουργούμενες δύνες. Μετά από τις δικές μας εκπαιδευτικές σειρές, η πλαγιολίσθηση απαγορεύθηκε σαν επικίνδυνη. Οι μαθητές άρχισαν να έρχονται χαμηλοί και να μπαίνουν στο αεροδρόμιο με κινητήρα (με την ελπίδα ότι δεν θα τους προδώσει). Αυτή η εμπιστοσύνη στον κινητήρα σε χαμηλό ύψος, είναι κάτι που εμείς οι ανεμοπόροι θεωρούσαμε πάντα απαράδεκτη.

Στην ανατολική πύλη

Το 1971 η Αερολέσχη Αθηνών φρόντισε να ανοίξει η ανατολική πύλη του αεροδρομίου. Η πύλη αυτή επέτρεπε να εισέρχονται σε περιφραγμένο χώρο του αεροδρομίου τυχαίοι πολίτες, χωρίς να απαιτείται διαδικασία εκδόσεως αδείας εισόδου στο αεροδρόμιο.



Η ανατολική πύλη επέτρεψε στην Αερολέσχη να εκμεταλλευθεί οικονομικώς τα Cub για βαπτίσματα αέρος. Οι νέοι χειριστές είμαστε πρόθυμοι να κάνουμε σύντομες πτήσεις με τον οιονδήποτε. Αρκεί να βρισκόμαστε στον αέρα. Η λέξη «οιονδήποτε» πρέπει να διαβαστεί κυριολεκτικά. Νέοι και γέροι, ασχέτως προελεύσεως, ανέβαιναν στην πίσω θέση των Cub, για μια δεκάλεπτη πτήση γύρω από το αεροδρόμιο. Οι περισσότεροι απλώς επιθυμούσαν να δουν το έδαφος από ψηλά. Κάποιοι είχαν και συγκεκριμένες απορίες στις οποίες απαντούσαμε.

Την οικονομική πλευρά των βαπτισμάτων, καθώς και την σειρά προτεραιότητας, την κανόνιζε κάποιο στέλεχος της Αερολέσχης. Εμείς απλώς παραλαμβάναμε τους πελάτες και τους πετούσαμε. Οι πελάτες τα Σαββατοκύριακα ήταν πολλοί. Η ανατολική πύλη δρούσε σαν μαγνήτης για τα διερχόμενα αυτοκίνητα.

Μετά τις πτήσεις ανταλλάσαμε μεταξύ μας τις εντυπώσεις από τους πελάτες μας. Την ποιό γραφική ιστορία την διηγόταν ο Μιχάλης Ραγκούσης:

Του είχαν δώσει να πετάξει με μια μικρόσωμη γριά που μπήκε και κούρνιασε ήρεμα στην πίσω θέση του Cub. Μετά την

απογείωση, κατά την διάρκεια την ανόδου, ο Μιχάλης διαπίστωσε πτώση στροφών του κινητήρα. Προφανώς ανησύχησε, αλλά παίζοντας λίγο με την μανέτα, οι στροφές του κινητήρα επανήλθαν στις φυσιολογικές και συνέχισε ήρεμα την πτήση του. Ίσως να ήταν κάποιο σκουπιδάκι στα καύσιμα, σκέφτηκε.

Το σύμπτωμα όμως επαναλήφθηκε και αυτό ήταν ανησυχητικό. Την τρίτη φορά διαπίστωσε ότι η μανέτα δεν κινιόταν ελεύθερα, οπότε γυρίζοντας πίσω διαπίστωσε την γενεσιουργό αιτία. Η γριά κρατιόταν από την πίσω μανέτα του Cub, την οποία άθελά της τραβούσε προς τα πίσω.

Ο Μιχάλης γύρισε και της είπε, με την γνωστή μάγκικη φωνή του: «Γιαγιά, το μπαλάκι άστο», και η πτήση συνεχίστηκε κανονικά.

Τέλος των L-18 της Αερολέσχης

Τα Cub της Αερολέσχης διεγράφησαν από το νηολόγιο το 1976, με εξαίρεση το SX-ADP. Αυτό μεταβιβάστηκε διαδοχικά σε δύο Έλληνες ιδιώτες και κατέληξε να πετάει στην Γαλλία.

Ενδιαφέρον έχει και η ιστορία του SX-ADS. Αυτό διεγράφη μεν από το νηολόγιο το 1976, αλλά το ίδιο αεροπλάνο με νέα άτρακτο ξαναεμφανίζεται στο αέρα με νηολόγιο SX-AGU. Άντε τώρα να παρακολουθήσεις την τύχη του υλικού.

Περίοδος των L-21 της Ανεμολέσχης

Τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '70, η Ανεμολέσχη ήταν πια ανεξάρτητο σωματείο, αλλά συνέχισε να χρησιμοποιεί τα Stearman της Αερολέσχης για αερορυμουλκώσεις. Από το τέλος της δεκαετίας του '60 δεν ξαναχρησιμοποιήθηκε ΜΕΑ (Μηχανή Εκτοξεύσεως Ανεμοπτέρων) στην Αθήνα. Εν τω μεταξύ είχαν γίνει πολλές εξελίξεις. Είχαν αρχίσει να εμφανίζονται ιδιωτικά αεροπλάνα που δοκίμαζαν να μπουν στο Τατόι. Ο τρόπος που βρέθηκε ήταν, να χαρακτηριστούν σαν «εντεταγμένα» στην αερολέσχη. Ο όρος «εντεταγμένα» ήταν ασαφής και ποτέ δεν είδαμε κάποιο κείμενο που να ορίζει τις υποχρεώσεις των εντεταγμένων προς τα σωματεία τους. Ήταν μάλλον ένας μονόπλευρος όρος που παρείχε σε ιδιώτες δικαιώματα, ανάλογα με τα connections που δέχεται. Η μέθοδος χρησιμοποιήθηκε σε όλη την Ελλάδα. Το πιο ακραίο που ακουγόταν τότε, ήταν για κάποιο «εντεταγμένο» ιδιωτικό Cub που εισήχθη στο ΚΕΑ και υπέστη γενική επισκευή, σαν λεσχικό.

Όσο τα καύσιμα που μας έδινε η ΠΑ ήταν μόνο για αερορυμουλκώσεις, τα πράγματα ήταν σαφή. Όταν η τύχη των δωρεάν καυσίμων έγινε ασαφής, η ΠΑ δεν μπορούσε να ανεχθεί την διαμορφωθείσα κατάσταση. Κατά την πάγια κρατική τακτική: «πονάει κεφάλι, κόβει κεφάλι», τα δωρεάν καύσιμα καταργήθηκαν για όλους. Την ίδια τύχη είχαν και οι επισκευές λεσχικών αεροπλάνων στο ΚΕΑ. Την κατάχρηση των προνομίων των αερολεσχών για την εξυπηρέτηση όσων είχαν connections, την πλήρωσαν αυτοί που είχαν πραγματική ανάγκη των προνομίων.

Αερορυμούλκηση

Η Ανεμολέσχη δεν διεκδίκησε ποτέ τα Stearman σαν αερορυμουλκά αεροπλάνα. Τα έξοδα λειτουργίας τους ήταν υπέρογκα. Αναζητήσε λοιπόν άλλα αερορυμουλκά αεροπλάνα. Τα Piper L-18 των 90 hp είχαν πολύ ασθενή κινητήρα για να τραβάν ανεμόπτερα. Υπήρχαν όμως στην Ελλάδα τα L-21B (Piper PA-18-135 Super Cub) με κινητήρα 135 hp που ήταν κατάλληλα για αερορυμουλκώσεις. Τρία από αυτά βρίσκονταν στην Θεσσαλονίκη. Ήταν τα SX-ADW, SX-ADX και SX-ADY. Η Ανεμολέσχη αγόρασε το 1973 το SX-ADX και το 1976 το SX-ADW. Το SX-ADY παρέμεινε στην Θεσσαλονίκη όπου κατεστράφη το 1974.

Κάποια χρόνια αργότερα (το 1985) η Ανεμολέσχη αγόρασε από ιδιώτη της Θεσσαλονίκης ένα τρίτο L-21B το SX-ALT.

Τα L-21 δεν διέθεταν στην ουρά τους αφετήρα για αερορυμουλκώσεις. Όμως ο Αμερικανός κατασκευαστής ανεμοπτέρων Schweizer κατασκεύαζε, την εποχή εκείνη, πλήρη κιτ για την μετατροπή των Cub σε αερορυμουλκά. Η Ανεμολέσχη προμηθεύθηκε και εγκατέστησε τέτοια κιτ. Οι χειριστές της Ολυμπιακής που πετούσαν προς την Αμερική, ήταν πάντα μια μεγάλη διευκόλυνση. Είχαν διαθέσιμο συνάλλαγμα για τις αγορές μας και μπορούσαν να μεταφέρουν ανταλλακτικά, χωρίς γραφειοκρατικές διατυπώσεις με τράπεζες και τελωνεία.

Από τον αφετήρα της ουράς ερχόταν ένα σύρμα, μέχρις ένα μοχλό στο δάπεδο της καμπίνας, ανάμεσα στα πόδια του χειριστή. Ο χειριστής του αεροπλάνου, για να απαγκυστρώσει το σχοινί αερορυμουλκήσεως, έπρεπε να σκύψει και να κινήσει τον μοχλό. Αυτό δεν ήταν τόσο άμεσο όπως η απαγκίστρωση από το ανεμόπτερο, της οποίας ο χειρισμός ήταν πλάι στα δάκτυλα του αριστερού χεριού του ανεμοπόρου.

Ως προς το σχοινί ρυμουλκήσεως, οι οδηγίες μιλούσαν για σχοινί ρυμουλκήσεως σκι θαλάσσης. Κύριο χαρακτηριστικό του σχοινιού ήταν η έλλειψη ελαστικότητας, που απέτρεπε το σφεντόνισμα κατά τις αναταράξεις. Βρίσκαμε τότε στην αγορά σχοινί πολυπροπυλενίου 8-10 χλσ που υπήρχε σε αφθονία. Όσοι είχαμε σχέση με την θάλασσα,

πλέκαμε τα άκρα του σχοινιού γύρω από τις ροδάντζες και μαθαίναμε τους άλλους να κάνουν την ευχάριστη αυτή χειροτεχνία.

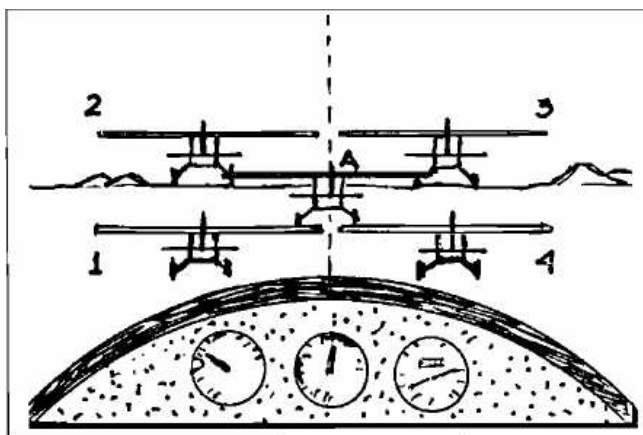
Για το μήκος του σχοινιού υπήρχαν διάφορες σχολές. Οι Αμερικανοί μιλούσαν για μήκος τάξεως 50 μέτρων. Ένα πολύ μακρύ σχοινί είναι προβληματικό σε ανοδικά και καθοδικά. Το αεροπλάνο εισέρχεται πρώτο στο ανοδικό. Αν το ανεμόπτερο αργήσει να μπει, βλέπει το αεροπλάνο να χάνεται προς τα πάνω. Ειδικότερα για πτήση σε ισχυρό κύμα όρους απαιτείται πολύ κοντό σχοινί. Όταν πέταξα ανεμόπτερο στην Πολωνία, βρέθηκα πίσω από ένα μεγάλο Wilga (με αστεροειδή κινητήρα) δεμένος με σχοινί μόνο 25 μέτρων. Ήταν σαν να καθόμουν στην πρώτη θέση κινηματογράφου σινεμασκόπ. Μου ελέγχθη ότι οι Φιλανδοί για κύμα όρους χρησιμοποιούν σχοινί 17 μέτρων.

Εμείς στην Αθήνα ξεκινούσαμε με σχοινί 60 μέτρων και, κόψε-κόψε από την φθορά των άκρων στην άσφαλτο, φθάναμε στα 30 μέτρα, όπου κάποιοι άρχιζαν να διαμαρτύρονται. Τότε το αλλάζαμε.

* * *

Η καταπόνηση στην ουρά του αεροπλάνου ήταν μεγάλη, κυρίως κατά τις εκπαιδευτικές πτήσεις. Δεν ήταν μόνο η αδεξιότης των νέων μαθητών που τους έκανε να τραβούν την ουρά του αεροπλάνου πάνω-κάτω και δεξιά-αριστερά. Ο εκπαιδευτής σταματούσε την εκτροπή του ανεμοπτερού, όταν έκρινε ότι η εκτροπή έφευγε από τα όρια. Όμως, η κανονική εκπαίδευση στην αερορυμούλκηση, απαιτούσε ανορθόδοξες θέσεις πίσω από το αεροπλάνο, που καταπονούσαν την ουρά. Από το βιβλίο της Ανεμολέσχης «Εκπαιδεύοντας ανεμοπόρους»⁹ παραθέτουμε δύο τυπικές εκπαιδευτικές ασκήσεις:

α) Η πρώτη άσκηση είναι συνεχής αερορυμούλκηση με το αεροπλάνο να εμφανίζεται σε μια από τις τέσσερις εικονιζόμενες θέσεις. Προφανώς, η μετάβαση από κάποια θέση σε μια άλλη είναι μέρος της ασκήσεως.



A. Αρχή, κανονική θέση αερορυμούλκησης, το αεροπλάνο προβάλλεται στον ορίζοντα.

1. Ψηλά δεξιά, το A/P κάτω από τον ορίζοντα, σκοπεύουμε το δεξί ακροπτερύγιο.

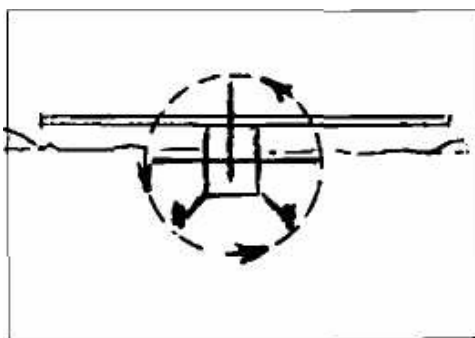
2. Χαμηλά δεξιά, το A/P πατάει στην γραμμή του ορίζοντα, σκοπεύουμε το δεξί ακροπτερύγιο.

3. Χαμηλά αριστερά.

4. Ψηλά αριστερά.

β) Η δεύτερη άσκηση που είναι και δυσκολότερη για τον μαθητή, είναι η συνεχής στροφή του ρύγχους μας γύρω από τα ουραία πηδάλια του αεροπλάνου, άλλοτε ωρολογιακά και άλλοτε ανωρολογιακά.

⁹ «Εκπαιδεύοντας ανεμοπόρους» από Κ.Πικρό, έκδοση Ανεμολέσχης Αθηνών 1991.

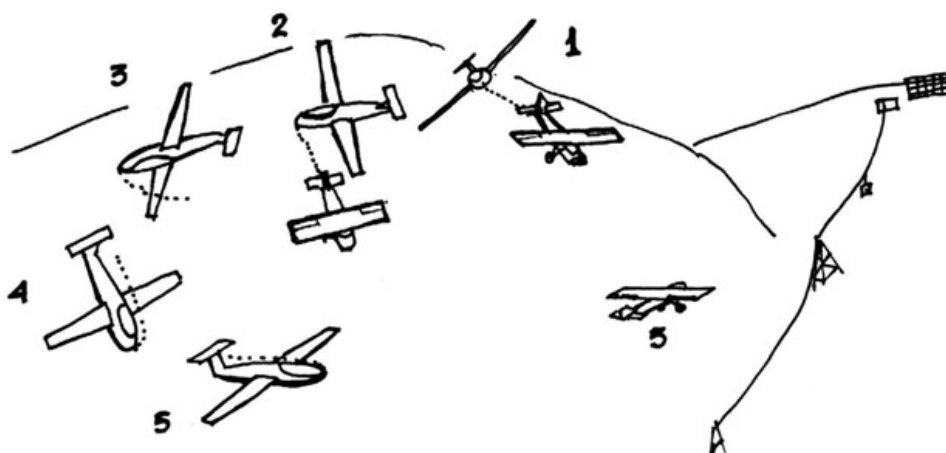


Εκτός από αυτά, ο μαθητής διδασκόταν ακραία δεξιά ή αριστερή θέση, που καταπονούσε πολύ την ουρά του αεροπλάνου. Αυτό γινόταν πάντα σε συνεννόηση με τον αερορυμουλκό. Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο αερορυμουλκός πετούσε το αεροπλάνο σε κάποια πορεία, αντιμετωπίζοντας οτιδήποτε ήθελε προκύψει από πίσω του. Η καταπόνηση του αεροπλάνου, αλλά και του αερορυμουλκού, ήταν συνεχής.

* * *

Ο κίνδυνος κατά την αερορυμούλκηση βρίσκεται στο αεροπλάνο και όχι στο ανεμόπτερο. Ένας μαθητής στο ανεμόπτερο που δεν θα κρατήσει σωστή θέση μετά την απογείωση και θα πάει ψηλά, σηκώνει την ουρά του αεροπλάνου και το κατευθύνει στο έδαφος. Τέτοια ατυχήματα έχουν συμβεί στο εξωτερικό. Εμείς, με την εντατική εκπαίδευση που παρείχαμε στους ανεμοπόρους μας, νομίζαμε ότι είμαστε άτρωτοι. Είχαμε όμως και εμείς ένα τέτοιο συμβάν, ευτυχώς σε μεγάλο ύψος.¹⁰

Το αεροπλάνο ήταν στην περιοχή της Πάρνηθας, σε ύψος περί τα 600 μ. όταν προέβη στην διαδικασία τερματισμού της ρυμουλκήσεως. Κούνησε τα φτερά του σαν σήμα για να απαγκιστρώσει το ανεμόπτερο και, όπως έπρεπε, έκανε κάτω και αριστερά. Το ανεμόπτερο έπρεπε να απαγκιστρώσει και να κάνει πάνω και δεξιά. Έκαναν και οι δύο την σωστή κίνηση, χωρίς όμως να διαπιστώσουν πρώτα αν είχε γίνει η απαγκίστρωση. Ούτε ο ένας, ούτε ο άλλος. Το τι είδαμε εμείς από το αεροδρόμιο, το βλέπετε στο παρατιθέμενο σχέδιο. Όταν ο χειριστής του αεροπλάνου είδε έδαφος, έσκυψε στον μοχλό και ενεργοποίησε την δική του απαγκίστρωση.



¹⁰ Βλέπε αναλυτικά στο τεύχος 19 του «Αεραθλητισμού», Ιούλιος 1991.

* * *

Μια ιδιότυπη περίπτωση αερορυμουλκήσεως ήταν το ανεμόπτερο Canka (Τσάφκα). Επρόκειτο για προπολεμική γιουγκοσλαβική σχεδίαση που κατασκευάστηκε την δεκαετία του '50 στο ΚΕΑ και χρησιμοποιήθηκε στο Ανεμοπορικό Κέντρο Τριπόλεως. Η ανύψωση του ανεμοπτερού γινόταν με ΜΕΑ (Μηχανή Εκτοξεύσεως Ανεμοπτερών). Για τα ελληνικά ανεμόπτερα τύπου Canka και Roda υπάρχει ειδικό βιβλίο.¹¹

Το 1975 αποφασίσαμε να δώσουμε στην Αερολέσχη Εδέσσης καινούρια ανεμόπτερα Canka που είχαν μείνει αχρησιμοποίητα επί 20 χρόνια στις αποθήκες του Τατοΐου, χωρίς ποτέ να νηολογηθούν.¹² Ένα διθέσιο ανεμόπτερο Roda και δύο μονοθέσια Canka επιθεωρήθηκαν και επισκευάστηκαν από την φθορά του χρόνου, από τον Πλάτωνα Κουρουβακάλη. Πριν όμως σταλούν στην Έδεσσα προβήκαμε σε δοκιμαστικές πτήσεις στο Τατόι. Το μεν Roda έκανε μικρές απογειώσεις ρυμουλκούμενο με αυτοκίνητο. Το Canka όμως δοκιμάσαμε να το πετάξουμε σε μεγαλύτερο ύψος με αερορυμουλκήση χρησιμοποιώντας το Cub.

Το πρόβλημα ήταν η ταχύτης του αεροπλάνου. Το Canka είχε μέγιστη ταχύτητα 110 χλμ/ω ενώ το Piper Cub είχε ασφαλή ελάχιστη ταχύτητα γύρω στα 60 μίλια/ω. Οι δύο ταχύτητες ήταν πολύ κοντά. Στην πρώτη πτήση όλα πήγαν καλά, όσο βρισκόμαστε στην ευθεία. Στην πρώτη όμως στροφή ο αερορυμουλκός επιτάχυνε λίγο, για δική του ασφάλεια. Τα σύρματα του Canka σφύριζαν δαιμονισμένα και δεν προμήνυαν τίποτα το ευχάριστο. Έτσι, αποφάσισα να απαγκιστρώσω και να προσγειωθώ, πριν υπερταχύνω. Οι επόμενες αερορυμουλκήσεις έγιναν «με την ψυχή στο στόμα» του αερορυμουλκού, πολύ κοντά στο στολ του αεροπλάνου. Η καλή συμπεριφορά των αεροπλάνων κοντά στο στολ, είναι σημαντικός συντελεστής ασφαλείας. Είναι αυτό που επαινούσαν στο J-3 οι χειριστές κατά τον πόλεμο.

* * *

Η αναλογία των ταχυτήτων μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκουμένου είναι βασικής σημασίας. Το 1976 προκειμένου να ρυμουλκήσουμε δύο ανεμόπτερα από το Τατόι για τα εγκαίνια της Αερολέσχης Εδέσσης, μας χρειαζόταν ένα δεύτερο αερορυμουλκό αεροπλάνο, πέραν του Cub SX-ADX που ήδη διαθέταμε (φωτ. Γ. Γιούτσου). Τότε δοκιμάσαμε αερορυμουλκήση με ένα ταξιδιάρικο τετραθέσιο Fuji που διέθετε άγκιστρο ρυμουλκήσεως.



¹¹ "The Canka gliders in Greece" 2015, υπάρχει σαν αρχείο .pdf στην διεύθυνση www.aerodata.gr

¹² Κατά πάγια τακτική της εποχής, τους δώσαμε νηολόγια από Canka της Τρίπολης, που δεν υπήρχαν πια. Η ιστορική παρακολούθηση των αεροσκαφών δεν είναι απλή, αν δεν γνωρίζει κανείς τις υπάρχουσες λεπτομέρειες.

Στην περίπτωση αυτή δοκιμάσαμε αερορυμούλκηση σε ένα τότε σύγχρονο εκπαιδευτικό ανεμόπτερο (ASK-13). Η ταχύτης ρυμούλκησης με το Fuji (130 χλμ/ω) ήταν μέσα στα όρια του ανεμοπτερού και δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα με την πτήση. Το πρόβλημα ήταν αλλού. Οι αναταράξεις σε αυτή την ταχύτητα δεν ήταν για το ανεμόπτερο ήπιες ριπές προς τα επάνω. Ήταν βίαιες κρούσεις που καταπονούσαν την δομή του αεροσκάφους. Όταν κανονίζαμε τα πληρώματα για την μακρά αερορυμούλκηση, φρόντισα να αποφύγω το γρήγορο Fuji και να μας ρυμουλκήσει το αργό Piper Cub.

Οι περιπέτειες του ταξιδιού αυτού παραθέτονται όπως έχουν ήδη δημοσιευθεί σε δύο κείμενα:

α) Απρόσμενη συνάντηση ¹³

Την δεκαετία του '70 ένας χαλαρός σχηματισμός από 4 αεροσκάφη κατευθυνόταν ήρεμα από το Τατόι προς την Έδεσσα. Ήταν δύο ανεμόπτερα ρυμουλκούμενα από δύο αεροπλάνα. Το ένα αεροπλάνο ήταν το αερορυμολκό Piper Cub της Ανεμολέσχης. Το άλλο ήταν ένα ιδιωτικό, κάπως ισχυρότερο. Εμείς, πίσω από το Cub, ακολουθούσαμε αριστερά και χαμηλότερα.

Ο καιρός ήταν αίθριος και ευσταθής, χωρίς καμία ανατάραξη. Φθάνοντας στον Παγασητικό, συναντήσαμε αχλύ. Βλέπαμε κάτω την θάλασσα, αλλά καμία ακτή γύρω μας. Όλα ήταν ήρεμα και χαλαρά όποτε ξαφνικά ο αφετήρας του ιδιωτικού αεροπλάνου απαγκίστρωσε και είδαμε το άλλο ανεμόπτερο να εγκαταλείπει τον σχηματισμό και να χάνεται στην αχλύ.

Εμείς θα μπορούσαμε να συνεχίσουμε στον προορισμό μας, αλλά οι χειριστές των αεροπλάνων προέκριναν να προσγειωθούμε όλοι στην Αγχίαλο. Στα ανεμόπτερα δεν είχαμε ραδιοτηλέφωνα αλλά μόνο φορητούς δέκτες, για να ακούμε τις συνομιλίες των αεροπλάνων. Το αεροπλάνο μάς πήγε εν όψει του διαδρόμου όπου απαγκιστρώσαμε και προσγειωθήκαμε στον τεράστιο διάδρομο του πολεμικού αεροδρομίου. Στο αεροδρόμιο υπήρχε άσκηση σε πλήρη εξέλιξη.

Μόλις σταματήσαμε, πηδήξαμε έξω από το ανεμόπτερο και το σπρώξαμε γρήγορα εκτός διαδρόμου, για να διευκολύνουμε την κίνηση. Τα δύο αεροπλάνα ακολούθησαν. Μόνοι μέσα στην αχλύ, στο κέντρο του αεροδρομίου, ακούγαμε γύρω μας τζετ να τροχοδρομούν, να γυρίζουν στον κύκλο, να κάνουν χαμηλές διελεύσεις, αλλά δεν βλέπαμε τίποτα.

Ξαφνικά έσπευσε προς το μέρος μας ένα τζιπ της ΠΑ με κάποιο αξιωματικό που κρατούσε φορητό ραδιοτηλέφωνο. Σταμάτησε δίπλα μας, με προφανή ανησυχία για την ανωμαλία που είχαμε προκαλέσει στην εξέλιξη της ασκήσεως. Ο αξιωματικός κατέβηκε και ερχόμενος προς το μέρος μας, αναγνωριστήκαμε αμέσως. Ήταν ο Αντώνης Μητροκώτσας ανεμοπόρος την δεκαετία του '60.

Μετά την ευχάριστη έκπληξη, δεν είπαμε πολλές κουβέντες. Ήξερε ακριβώς τις δυνατότητές μας και τι πρέπει να γίνει.

Σε λίγο φάνηκε μέσα από την αχλύ το άλλο ανεμόπτερο που προσγειώθηκε και το βγάλαμε εκτός διαδρόμου. Ήρθε κοντά μας το Cub, αγκιστρώσαμε και απογειωθήκαμε, για να συνεχίσουμε το ήρεμο ταξίδι μας προς την Έδεσσα, ενώ το άλλο ανεμόπτερο έμεινε στην Αγχίαλο να περιμένει την επιστροφή του αεροπλάνου μας.

Είχαμε παραμείνει στο έδαφος, μέσα στην αχλύ, για λιγότερο από πέντε λεπτά. Τον Μητροκώτσα δεν τον ξαναείδα από τότε, αλλά η παρουσία του μέσα στον χαμό της πολεμικής ασκήσεως αντιπροσώπευε για εμάς την Πολεμική Αεροπορία που μιλούσε την ίδια γλώσσα μαζί μας.

β) Αερορυμούλκηση από την Έδεσσα ¹⁴

Το 1976 δύο ανεμόπτερα ρυμουλκούμενα από δύο αεροπλάνα πέταξαν στην Έδεσσα για να υποστηρίξουν τις εκδηλώσεις ιδρύσεως του νέου ανεμοπορικού κέντρου. Το ζευγάρι που είχε το ισχυρότερο αεροπλάνο είχε μια περιπετειώδη μετάβαση. Αντιθέτως το Παϊπεράκι της Ανεμολέσχης, ρυμουλκώνοντας το ανεμόπτερο ASK-13 (SX-120), έκανε άνετη πτήση. Αποφασίσαμε να γίνει η επιστροφή των δύο ανεμοπτέρων σε δύο διαδοχικές αποστολές με το Piper. Στην πρώτη αποστολή ήταν τα πληρώματα που είχαν κάνει την άνοδο από την

¹³ Από το βιβλίο «Ανεμοπορία και πολεμική αεροπορία»

¹⁴ «Αεραθλητισμός» τεύχος 73

Αθήνα προς την Έδεσσα με το Piper.

Στο ανεμόπτερο πετούσα από την θέση του εκπαιδευτή και είχα επιλέξει σαν χειριστή τον τότε ικανότερο σολίστα, τον Β. Κατηνιώτη. Κατά την πτήση προς την Έδεσσα ο χειριστής πετούσε το ανεμόπτερο, ο δε εκπαιδευτής προγραμματίζε συνεχώς ενδεχόμενες προσγειώσεις σε περίπτωση που θα κοβόταν το σχοινί ρυμουλκήσεως. Το ίδιο θα εφαρμοζόταν και στην επιστροφή. Ο αερορυμουλκός ήταν μόνος, χωρίς επιβάτη, για καλύτερη απόδοση του αεροπλάνου. Ο αερορυμουλκός είχε εκατοντάδες ρυμουλκήσεις στο Τατόι και βρισκόταν σε μακρά άριστη συνεργασία με το πλήρωμα του ανεμοπτερού. Αυτό απεδείχθη σημαντικό στην συνέχεια.

Μεταξύ ανεμοπτερού και αεροπλάνου υπήρχε μονόπλευρη συνεννόηση. Το αεροπλάνο εξέπεμπε, το ανεμόπτερο απλώς άκουγε με φορητό δέκτη. Δεν υπήρχαν ακόμα ραδιοτηλέφωνα στα ανεμόπτερα.

Η πτήση ξεκίνησε νωρίς το πρωί και ακολούθησε τον δρόμο μέσω Κοζάνης-Ελασσόνας. Στην Πτολεμαΐδα στο ύψος των 1.100 μέτρων όπου πετούσαμε θα πρέπει να υπήρχε κάποια αναστροφή και να συγκέντρωνε την ασφυκτική σκόνη από τις καπνοδόχους της ΔΕΗ. Φθάνοντας προς στον Θεσσαλικό Κάμπο υπήρχε κάποια αχλύς αλλά και νέφωση χαμηλότερη από το ύψος μας. Εδώ ο αερορυμουλκός είχε την κακή έμπνευση να μας κάνει καψώνι και να μας περάσει μέσα από ένα σύννεφο.

Η είσοδος στο νέφος απεδείχθη κακή ιδέα, γιατί ήταν μεγαλύτερο και πυκνότερο από ότι ανεμένετο. Ο αερορυμουλκός έκανε αμέσως σωστή διαδικασία: κάθοδο και στροφή 180 μοιρών. Με όλα τα αερόφρενα έξω ακολουθούσαμε την κάθοδο, χάνοντας σε στιγμές την θέα του αεροπλάνου, αλλά βγήκαμε γρήγορα από το σύννεφο και ηρεμήσαμε. Ευτυχώς το σχοινί είχε αντέξει και δεν χρειαστήκαμε τα χωράφια που ήταν κάτω μας.

Μετά την ισχυρή αυτή δόση αδρεναλίνης, συνεχίσαμε την πορεία μας κάτω από την βάση νεφών, αλλά μας περίμεναν νέες περιπλοκές. Η μέρα ήταν καθημερινή και στο αεροδρόμιο της Αγχιάλου εξελισσόταν άσκηση της πολεμικής αεροπορίας. Ο πύργος του αεροδρομίου άρχισε να δίνει στο αεροπλάνο μας συνεχείς αλλαγές πορείας. Εμείς στο ανεμόπτερο απλώς ακούγαμε, διατηρώντας τον σχηματισμό.

Πρώτα μας έστειλε προς τον Βόλο. Μετά μας γύρισε προς το αεροδρόμιο. Μας πέρασε πάνω από τον διάδρομο όπου επιχειρούσαν τα αεριωθούμενα. Μας έστειλε προς νότον και τέλος μας έστειλε προς το Τρίκερι. Σε όλη αυτή την διαδρομή ο πύργος μας έδινε λίγο μεγαλύτερο ύψος, αλλά βρισκόμαστε ήδη στην βάση των νεφών και ο αερορυμουλκός μας απλώς αγνοούσε τις εντολές. Η πτήση γινόταν συνεχώς υπό πίεσιν.

Τελικώς γλιτώσαμε από την πίεση της Αγχιάλου και χαλαρώσαμε. Εκεί όμως ο αερορυμουλκός μας άρχισε να ακολουθεί την νότια ακτή της Μαγνησίας πηγαίνοντας προς την Σκιάθο. Προφανώς, χαλαρώνοντας, νόμισε ότι ακολουθεί την δυτική ακτή της Ευβοίας.

Περιμέναμε να στρέψει προς νότον, ενώ πετούσαμε πάνω από τους άγριους γκρεμούς της ακτής. Η ορατότης προς την θάλασσα ήταν πολύ καλή και φαινόταν μπροστά μας στο βάθος η Σκιάθος. Στο βάθος δεξιά φαινόταν το ακρωτήριο Αρτεμίσιον με την ήπια θόρια ακτή του. Κάτι έπρεπε να κάνουμε.

Κινδυνεύοντας να υπερφορτίσουμε το σχοινί ρυμουλκήσεως, αρχίσαμε να τραβάμε έντονα την ουρά του αεροπλάνου αριστερά. Η αντίδραση του αερορυμουλκού μας ήταν η αναμενόμενη.

- Κώστα, νομίζεις ότι πρέπει να στρέψω δεξιά; αν ναι, κούνα τα φτερά σου. Το κάναμε.
- Να στρέψω και άλλο; αν ναι κούνα τα φτερά σου. Το κάναμε.
- Είμαι καλά εδώ; Κουνήσαμε πάλι τα φτερά μας.

Ο αερορυμουλκός έχοντας άριστη μαζί μας συνεννόηση πήρε την σωστή πορεία, αφού μας ξαναρώτησε δύο φορές αν είμαστε σίγουροι.

Εν τω μεταξύ όμως δεν είμαστε και εμείς σίγουροι για το που θα βγούμε με αυτή την πορεία. Το έδαφος κάτω μας ήταν μια σειρά από χωματοβούνια άσχημα χαρακωμένα από το νερό. Δένδρα εκάλυπταν την περιοχή και δεν υπήρχε καμία πιθανότητας προσγειώσεως. Δεν μπορούσαμε να αναγνωρίσουμε σε πια ακριβώς χαράδρα ανεβαίναμε προς νότον.

Κάπου ο αεροφυλακός ανησύχησε δικαιολογημένα. Μπροστά μας υπήρχε ένα στενό διάσελο, καλυμμένο με σύννεφο που άφηνε ένα μικρό διάκενο. Τι υπήρχε πίσω από το διάσελο δεν φαινόταν. Ακούμε στον δέκτη:

- Να κάνω άνοδο;

Πάνω μας όμως υπήρχε το σύννεφο. Αρνητικό, απαντάμε κουνώντας την ουρά μας.

Μόλις περάσαμε το διάσελο, φάνηκε μία απότομη πλαγιά στα πόδια της οποίας υπήρχε ένα χωριό και η θάλασσα. Αναγνωρίσαμε αμέσως το χωριό Λίμνη της Ευβοίας. Ουφ! είχαμε πάλι ακριβές στίγμα.

Συνεχίσαμε παράλληλα με την ακτή της Ευβοίας. Λίγο αργότερα ακούσαμε στον δέκτη:

- Το βουνό αριστερά μας είναι το Καντήλι της Ευβοίας; Κουνήσαμε τα φτερά μας καταφατικά. Ο αεροφυλακός είχε και αυτός αποκτήσει σωστό στίγμα.

Κάπου εδώ η διήγηση θα έπρεπε να τελειώσει, υπάρχει όμως και συνέχεια που δείχνει το στρες από μια τέτοια πτήση.

Η διαδρομή που είχαμε διανύσει δεν είχε αποκλίνει πολύ από το ιδανικό ίχνος μας. Ο χρόνος που είχε περάσει ήταν λίγος. Κατά περίεργο όμως τρόπο, ο βιολογικός μας χρόνος ήταν πολύ μεγαλύτερος. Σαν να είχαμε περάσει ώρες πάνω από την Αγχίαλο και τα επικίνδυνα βουνά της Ευβοίας. Έπρεπε να καταπνίγουμε τον αδικαιολόγητο φόβο μας ότι θα μείνει το αεροπλάνο από καύσιμα.

Τελικώς φθάσαμε στο Τατόι και μπήκαμε στον κύκλο προσγειώσεως. Ξαφνικά διαπιστώσαμε ότι ο κύκλος μας γινόταν πολύ χαμηλός και επισπεύσαμε την προσγείωση, ασχέτως των ενδείξεων του υψομέτρου. Δεν είχαμε υπολογίσει ότι το υψόμετρο δεν έδειχνε QFE (όπως πετάμε συνήθως στο Τατόι) αλλά QNH.

Προσγειωθήκαμε και αποφασίσαμε να μην δώσουμε τροφή στους τότε γνωστούς φαρμακόγλωσσους που θα κατασπάραζαν τον αεροφυλακό μας, χωρίς να κατανοούν το στρες από μια τέτοια πτήση. Επιδεικνύοντας υποδειγματικό "team spirit" αφήσαμε να περάσει πάνω από μια δεκαετία, μέχρις ότου αρχίσουμε να διηγούμαστε την περιπέτεια, καθισμένοι στο χώμα, κάτω από το φτερό του ανεμοπτερού.

Οι χειριστές της Αεροπορίας Στρατού θα έχουν να διηγηθούν δεκάδες παρόμοιες ιστορίες από χαμηλές πτήσεις με Cub ανάμεσα στα βουνά και στα σύννεφα, από αναποδιές και βλάβες. Δεν τις γράφουν όμως, ίσως γιατί δεν είναι ηρωικές. Κρίμα, γιατί οι νεότεροι χειριστές έχουν πάντα να κερδίσουν κάτι από τέτοιες ιστορίες. Τα ατυχήματα που ενδιαφέρουν τον γενικό τύπο, είναι μόνο για να εξάπτουν την νοσηρή φαντασία της πολυθρόνας. «Σκοτώθηκε; πόσο σκοτώθηκε; σκοτώθηκε πολύ;»

* * *

Στην αεροπορία είχαμε κατά καιρούς εξάρσεις φαντασίας. Την μεγαλύτερη δημιούργησε ίσως το κινηματογραφικό έργο TopGun, με πρωταγωνιστή τον ηθοποιό Tom Cruise.

Με την έναρξη προβολής του έργου, άρχισαν να μας έρχονται στο Τατόι κάτι οργισμένοι νέοι με αεροπορική μαγκιά. Εμείς θέλαμε να τους εκπαιδεύσουμε ήπια και συστηματικά. Αυτοί ήθελαν να απολαύσουν συναισθηματική φόρτιση, με ακροβατικά από την πρώτη πτήση. Είχαν κάτι το ιδιαίτερο που τους ξεχώριζε από τους κανονικούς μαθητές της σχολής μας. Στον χώρο πτήσεων, δημιουργούσαν ξεχωριστό πηγαδάκι από τους ανεμοπόρους, όπου διηγούνταν αεροπορίστικες υπερβολές, με κάποια ειδική μάγκικη φωνή. Λέγαμε τότε χαρακτηριστικά ότι «μιλούσαν σαν να μασάνε γαρμπίλι».

Εγγράφονταν στην σχολή σαν ανεμοπόροι, αλλά ζητούσαν εμμόνως να πετάν στην πίσω θέση του Cub κατά τις αερορουμευλκήσεις. Ο θόρυβος και η ισχύς έμοιαζε να τους γοητεύει περισσότερο από την ήπια πτήση του ανεμοπτερου. Για λόγους όμως οικονομίας, προτιμούσαμε πάντα η πίσω θέση των Cub να είναι άδεια, κατά τις συνήθειες αερορουμευλκήσεις.

Όλοι αυτοί φορούσαν αεροπορικά μαύρα γυαλιά και αεροπορικά μπουφάν με πολλά φερμουάρ. Τους χαρακτηρίζαμε σαν «στρατόκαβλους» και τους ξεχωρίζαμε από μακριά, όχι μόνο από την εμφάνισή τους αλλά και από την μάγκικη κίνησή τους. Από εμάς περίμεναν να δράσουμε σαν χειριστές μηχανημάτων λούνα-παρκ, που θα τους προσφέρουμε μοναδικές εμπειρίες με πολλή αδρεναλίνη (μια λέξη που τότε έγινε της μόδας). Όταν καταλάβαιναν ότι η ανεμοπορική απόλαυση είναι ήρεμη, απλώς έφευγαν και δεν τους ξαναβλέπαμε.

Έτσι έληξε αδόξως η περίοδος του TopGun. Περισσότερο από την ανεμοπορία, η περίοδος αυτή ευνόησε το παραπέντε που είχε έξαρση δραστηριότητας, με αθρόα προσέλευση μαθητών και πολλαπλασιασμό των εκπαιδευτών και των σχολών. Μετά, το μπαλόνι ξεφούσκωσε και γύρισε κάθε κατεργάρης¹⁵ στον πάγκο του.

* * *

Όταν πετούσαμε αερορουμευλκήση, ή συνταγή που εφαρμόσαμε ήταν: Κατά μέγιστον τρεις επιβαίνοντες. Αυτό σήμαινε ότι, αν ήταν δύο στο ανεμόπτερο, θα ήταν μόνο ένας στο αεροπλάνο. Αν το αεροπλάνο πετούσε μόνο του, ή αν τραβούσε ελαφρύ μονοθέσιο ανεμόπτερο, μπορούσε να πάρει επιβάτη.

Υπήρξαν κάποιες περιπτώσεις όταν το αεροπλάνο γύρισε μόνο του από την Έδεσσα, με ένα μόνο χειριστή. Υπήρξαν και περιπτώσεις όταν το Cub ήρθε από την Έδεσσα τραβώντας το διθέσιο ανεμόπτερο με έναν μόνο χειριστή. Στις περιπτώσεις αυτές είχαμε «αργούσα μεταφορική ικανότητα». Η ικανότης αυτή δεν έμενε αργούσα.

Οι φίλοι μας οι Έδεσσαίοι συμπλήρωναν την μεταφορική ικανότητα με ένα κλουβί λαχαριστά ροδάκινα. Όταν έφθαναν αεροπορικώς τα ροδάκινα στους καμένους από τον ήλιο Αθηναίους ανεμοπόρους, τα υποδεχόμαστε σαν «το μάνα εξ ουρανών». Ιδιαίτερη προσοχή δινόταν για την σωστή συσκευασία και δέσιμο των ροδακίνων στην πίσω θέση. Για να μην έχουμε ροδάκινα να κατρακυλάν μέσα στο αεροσκάφος από τα πόδια του χειριστή μέχρι την ουρά, με αντίστοιχη μετατόπιση του κέντρου βάρους.

Οι αερορουμευλκοί

Οι χειριστές που χρησιμοποιούσαμε στα αερορουμευλκά Cub ήταν συνήθως επιλεγμένοι επαγγελματίες χειριστές αερογραμμών. Είχαμε πάντα μεγάλη προσφορά χειριστών. Την επιλογή έκανε ο άτυπος διοικητής της ομάδας των αερορουμευλκών. Αυτός επί πολλά χρόνια ήταν ο Μιχάλης Πουλικάκος. Γιατί όμως υπήρχε μεγάλη προσφορά για χειριστές στο επίπονο έργο της αερορουμευλκήσεως;

Το μυστικό ήταν στον χαρακτηρισμό των ωρών πτήσεως με Cub. Οι πτήσεις καταχωρούνταν στην εμπειρία των χειριστών σαν πτήσεις κυβερνήτη (Κ1). Οι νέοι επαγγελματίες χειριστές που επιθυμούσαν να βάλουν πολλές ώρες Κ1 για να αναβαθμίσουν τα πτυχία τους, προσφέρονταν να πετάν αερορουμευλκήση χωρίς να πληρώνονται, αλλά και χωρίς να πληρώνουν. Ήταν μια σχέση win-win, όπου κέρδιζαν και αυτοί και εμείς.

Πολλοί άριστοι χειριστές αεροπλάνων πέρασαν από την αερορουμευλκήση. Πραγματικοί χειριστές αεροπλάνων με την παλιά έννοια του όρου και όχι «απλοί διαχειριστές πίνακος

¹⁵ Κωπηλάτης στις μεσαιωνικές γαλέρες.

οργάνων» όπως κατηγορούνται τελευταίως ότι κατάντησαν κάποιοι επαγγελματίες. Εμείς οι ανεμοπόροι διακρίναμε ποιοί φορούσαν το αεροπλάνο για να πετάξουν οι ίδιοι και, ποιοι ανέβαιναν σε μια εχθρική μηχανή για να την κάνουν να πετάξει. Η διαφορά είναι αβυσσαλέα.

Είναι βέβαια γεγονός ότι οι αερορουμουλκοί μας δεν ήταν σταθεροί στον χρόνο. Όταν ένας επαγγελματίας συμπλήρωνε τις ώρες που επιθυμούσε, μας εγκατέλειπε, μένοντας πάντα φίλος μας. Έτσι, εκτός από τους ανεμοπόρους που έγιναν αργότερα ικανοί επαγγελματίες, συνδεθήκαμε και με πολλούς ικανούς επαγγελματίες που δεν έγιναν ποτέ ανεμοπόροι.

Όλοι οι αερορουμουλκοί μας δεν ήταν περαστικοί. Κάποιοι έμειναν μαζί μας για πολλά χρόνια. Τέτοιος ήταν ο Γιώργος Τζανάκος (φωτογραφία). Είχε περάσει κάποτε από την ΠΑ σαν χειριστής του ΕΚΕΧ (έφεδρος χειριστής). Ήταν ήδη αρκετά μεγάλος σε ηλικία, ώστε να μην σκέπτεται σταδιοδρομία στις αερογραμμές. Έτσι, έμεινε μαζί μας και εξειδικεύθηκε στην αερορουμολκηση. Όπως θα δούμε στην συνέχεια, τον χρησιμοποίησε αργότερα ο Συμιγδαλάς για ρυμούλκηση μπάνερ.



Αεροπορική επιδρομή

Σχετικά με τους αερορουμουλκούς έχουμε και μια απόπειρα υφαρπαγής του Διοικητικού Συμβουλίου της Ανεμολέσχης. Δεδομένου ότι η ανεμοπορία δεν ενέχει κανένα κέρδος, αλλά μάλλον μπελάδες, δεν μπορούσαμε να διανοηθούμε ότι κάποιος θα διανοείτο να οργανώσει επιθετική κατάκτηση της Ανεμολέσχης. Και όμως αυτό συνέβη.

Σε κάποια Γενική Συνέλευση παρακολουθήσαμε περίεργες κινήσεις μιας παρέας δευτερευόντων αερορουμουλκών. Την τελευταία στιγμή ενέγραψαν στο σωματείο κάποια καινούρια μέλη. Δεν ήταν ανεμοπόροι, αλλά φίλοι τους και συγγενείς τους. Το πράγμα ήταν σαφές, ότι προσπαθούσαν να δημιουργήσουν κάποια πλειοψηφία. Το καταστατικό μας όμως έλεγε ότι τα νέα μέλη δεν ψηφίζουν τον πρώτο χρόνο της εγγραφής τους. Αυτό οι επιτιθέμενοι το αγνοούσαν.

Όταν κατά την ψηφοφορία αποκαλύψαμε ότι τα νέα μέλη που ενέγραψαν δεν μπορούσαν να ψηφίσουν, έγινε επανάσταση. Φωνές, κακό, «αυτό είναι απαράδεκτο, αφού πληρώσαμε εγγραφή» και άλλα τέτοια. Οι ανεμοπόροι, ακόμα και οι φίλοι των επιτιθέμενων, κατάλαβαν ότι στόχος τους ήταν τα δύο Cub μας και όχι η ανεμοπορία.

Κοιταχτήκαμε μεταξύ μας και τους αφήσαμε να ψηφίσουν, για να επέλθει κάθαρση. Οι ανεμοπόροι μέλη μας είχαν πάρει το μήνυμα. Προφανώς κατά την ψηφοφορία οι φωνασκούντες ατυχήσαν και έφυγαν σαν βρεγμένες γάτες.

Σήμερα η Ανεμολέσχη δεν έχει δικά της αεροπλάνα. Αυτό αυξάνει μεν το κόστος των αερορουμολκησης, αλλά από την άλλη μεριά, την προστατεύει από τον κίνδυνο των αεροπορικών επιδρομών. Η ανεμοπορία είναι ομαδικό σπορ και δεν μπορεί κάποιος να την εξασκήσει χωρίς ομάδα. Το αεροπλάνο αντιθέτως, μπορεί κάποιος να το καβαλήσει και να το εκμεταλλευθεί μόνος του, μέχρις ότου το βγάλει εκτός ενεργείας. Μετά, το παρατάει όπου λάχει και ψάχνει για το επόμενο.

* * *

Γύρω στο 2008 η Αεροπορία Στρατού προσέφερε στην Αερολέσχη Εδέσσης ένα ισχυρό αεροπλάνο, κατάλληλο για αερορυμουλκώσεις. Αμέσως επεσήμανα στους φίλους Εδεσσαίους τον κίνδυνο που διέτρεχαν από την παρουσία αεροπόρων ανάμεσα σε αγνούς ανεμοπόρους.¹⁶ Το αεροπλάνο δεν το παρέλαβαν, λόγω εμπλοκής με την πτήση του από το Στεφανοβίκι στην Έδεσσα. Ποιος μπορούσε να πετάξει αποχαρκτηρισμένο στρατιωτικό αεροπλάνο, πριν πάρει πολιτικό νηολόγιο και πλοϊμότητα;

Δυστυχώς οι Εδεσσαίοι δεν το αποδέσμευσαν, ώστε να δοθεί σε κάποια αεροπλανολέσχη για αξιοποίηση. Η τύχη του αγνοείται. Οι κακές γλώσσες έλεγαν τότε, ότι οι Εδεσσαίοι αεροπόροι ήθελαν μεν να πετάν το αεροπλάνο, όχι όμως και να επωμιστούν τους μπελάδες του. Περίμεναν από τους ανεμοπόρους να τους το σερβίρουν στο πιάτο.

Βλάβες

Η εκμετάλλευση των αεροσκαφών, όσο καλά και αν συντηρούνται, δεν μπορεί να μην ενέχει βλάβες. Οι βλάβες αφορούν συνήθως τον κινητήρα που έχει και την μεγαλύτερη φθορά. Τα ανεμόπτερα που δεν έχουν κινητήρα, δεν παρουσιάζουν σχεδόν καθόλου βλάβες.

Ειδικώς τα αερορυμουλκά αεροπλάνα υφίστανται μεγάλη καταπόνηση του κινητήρα τους. Κατά την άνοδο ο κινητήρας δουλεύει σε μεγάλη ισχύ και καταπονείται. Μεγαλύτερη καταπόνηση όμως προέρχεται από την απότομη κάθοδο. Μετά από μια δεκάλεπτη λειτουργία με μεγάλη ισχύ, ο χειριστής προέβαινε σε απότομη βύθιση προς τον διάδρομο, για να παραλάβει το επόμενο ανεμόπτερο που περίμενε να ρυμουλκηθεί. Αυτή η βύθιση ψύχει απότομα τους κυλίνδρους του κινητήρα και προκαλεί θερμικό σοκ στα μέταλλα.

Όταν αρχίσαμε τις πρώτες αερορυμουλκώσεις με το SX-ADX παρατηρούσαμε συχνά υπερχειλίση λαδιών από τις εξαγωγές, που λέρωναν το αριστερό πλευρό της ατράκτου. Μετά από επανειλημμένες αλλαγές ελατηρίων των εμβόλων, δώσαμε εντολή στους αερορυμουλκούς να καθυστερούν την κάθοδο και να μην βυθίζουν ξαφνικά με τον κινητήρα στο idle. Κάνοντας ήπια κάθοδο, με κάποιες λίγες στροφές στον κινητήρα, μειώσαμε το θερμικό σοκ και σταματήσαμε την υπερβολική φθορά του κινητήρα.

* * *

Ένα Cub που ασχολείται με αερορυμουλκώσεις κάνει πολλές προσγειώσεις την ώρα και είναι φυσικό να φθείρει τα ελαστικά του. Τα ανεμόπτερα προσγειώνονται πάντα με ένα τροχό, η δε πλαγιότητα του ανέμου τους επιβάλλει απλώς να προσγειώνονται με κάποια κλίση προς τον άνεμο. Δεδομένου μάλιστα ότι δεν καλούνται να τροχοδρομούν, βρίσκονται σχεδόν πάντα με το ρύγχος αντίθετα στον άνεμο.

Η παύση της ανεμοπορικής δραστηριότητας λόγω ανέμου, δεν οφείλεται ποτέ στα ανεμόπτερα. Οφείλεται πάντα στην δυνατότητα του αερορυμουλκού να τροχοδρομήσει με τον άνεμο από το πλάι, χωρίς ο άνεμος να στρέψει το αεροπλάνο πάνω στην κοίτη του. Για το ελαφρύ Cub με τις μεγάλες επιφάνειες, η ικανότητα των αερορυμουλκών να συνεχίζουν τις αερορυμουλκώσεις με ισχυρούς ανέμους, εξετιμάτο ιδιαιτέρως από τους ανεμοπόρους. Αυτό ήταν όμως και μια πρόσθετη καταπόνηση στα ελαστικά του αεροπλάνου.

Τα λάστιχα των αεροπλάνων είναι κάτι δαπανηρό και δυσεύρετο. Ποτέ δεν αλλάξαμε λάστιχα λόγω ελαφράς εμφανίσεως των λινών τους. Συνήθως εκείνα μας επέβαλαν την αλλαγή τους.

¹⁶ «Αεραθλητισμός» τεύχος 76.

Σε μια συνηθισμένη προσγείωση είδαμε το αεροπλάνο να σταματάει στο μέσο του διαδρόμου και να παίρνει μια μικρή κλίση προς τα δεξιά. Ήταν προφανές ότι είχε ξεφουσκώσει το δεξί λάστιχο και, όλοι οι ανεμοπόροι σπεύσαμε να ελευθερώσουμε τον διάδρομο προσγείωσης. Τοποθετηθήκαμε κάτω από την δοκό της δεξιάς πτέρυγας και ανασηκώσαμε τον ξεφούσκωτο τροχό, ενώ κάποιοι έσπρωχναν το αεροπλάνο εκτός διαδρόμου. Η κίνηση αυτή γινόταν με ευθυμία και πειράγματα προς τον αερορυμουλκό.

Την ίδια στιγμή είδαμε έναν εύθυμο πιτσιρικά να ξεκινάει από την λέσχη των αξιωματικών και να έρχεται προς το μέρος μας. Περιμέναμε να ρωτήσει γιατί ή πώς έγινε αυτό. Αυτός όμως, με ύφος επιτελάρχη και σταθερή φωνή, μας ρώτησε «ποιός το έκανε αυτό;».

Οι περισσότεροι αιφνιδιαστήκαμε από την απρόσμενη ερώτηση. Ο Πλάτων όμως με την ιδιάζουσα φωνή του έσπευσε να απαντήσει φιλικά και ναζιάρικά: «ο Φούφωτος». Όλοι ξεσπάσαμε σε γέλια, ο δε πιτσιρικάς χωρίς να καταλαβαίνει γιατί γελάμε, έφυγε ικανοποιημένος προς την λέσχη, ίσως για να αναφέρει τον υπαίτιο.

* * *

Βλάβες συμβαίνουν συνήθως από φθορά. Βλάβες όμως συμβαίνουν και από ανθρώπινα λάθη, κυρίως όταν επεμβαίνουν πάνω στα αεροπλάνα πρόθυμοι ερασιτέχνες.

Ένα πρωί πριν ξεκινήσουν οι πτήσεις στο Τατόι, οι ανεμοπόροι προετοίμαζαν το αερορυμουλκό για να το βρει ο χειριστής έτοιμο και να κερδίσουμε χρόνο. Κάποιος διαπίστωσε χαμηλή στάθμη ελαίου και ζήτησε να του φέρουν λάδι για συμπλήρωση. Ένας νέος μαθητής μπήκε στο υπόστεγο και έφερε ένα δοχείο με λάδι με το οποίο έγινε η συμπλήρωση.

Όταν ήρθε ο χειριστής και έκανε την δοκιμαστική πτήση της ημέρας, διαπίστωσε ότι κάτι δεν πήγαινε καλά με τον κινητήρα που δεν λειτουργούσε σωστά και έκανε περιέργο θόρυβο. Προφανώς αρχίσαμε να ψαχνόμαστε.

Αποδείχθηκε τελικώς ότι ο μηχανικός μας είχε αποθηκεύσει μέσα σε ένα κουτί λαδιού, εμαγίτη για το τέντωμα της πάνινης επικαλύψεως των Cub. Το κουτί (χωρίς να αναγράφει κάτι) το είχε φυλάξει μακριά από τα λάδια, εκεί που το είχε βρει ο ανυποψίαστος μαθητής.

Το τι έγινε μέσα στον κινητήρα με την θέρμανση του εμαγίτη, δεν το αναλύσαμε. Όμως, χρειάστηκε να στείλουμε τον κινητήρα στην ΕΑΒ (Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία) για λυθεί και να καθαριστούν επιμελώς όλα τα σωληνάκια του.

* * *

Μια ιστορία ακόμα με βρώμικα σωληνάκια, μας διηγείται ο Λέων Πικρός. Την συνοδεύει με την παρατιθέμενη φωτογραφία του Cub με σηκωμένη ουρά:

Σε κάποια καλοκαιρινή κατασκήνωση στον Μαραθώνα είχαμε προβλήματα με την λειτουργία του κινητήρα τα οποία αποδόθηκαν σε «λάσπη» μέσα στο καύσιμο. Η λάσπη ήταν φυσικά σκουριά.

Το πως προέκυψε η σκουριά δεν το εξακριβώσαμε με βεβαιότητα. Η πιθανότερη αιτία ήταν τα βαρέλια όπου αποθηκεύαμε τα καύσιμα. Γεγονός όμως ήταν ότι το σύστημα καυσίμου του ρυμουλκού μας είχε μολυνθεί. Τα διάφορα σωληνάκια φίλτρα κλπ καθαρίστηκαν εύκολα μετά από αποσυναρμολόγηση και πέρασμα καθαρού καυσίμου, ή μετά από άλλες ενδεδειγμένες μηχανικές λύσεις, συμπεριλαμβανομένης και οδοντόβουρτσας. Οι δεξαμενές καυσίμου που είναι μέσα στα φτερά, ήταν ένα σοβαρό πρόβλημα. Όσο και να δοκιμάσαμε να τις καθαρίσουμε αδειάζοντας από τα drains, πάντα είχαμε λάσπη. Έχοντας πολλές ολοκαίνουργιες δεξαμενές στοιβαγμένης στην αποθήκη ανταλλακτικών, αποφασίσαμε να αλλάξουμε τις δεξαμενές του Cub.

Στο εργοστάσιο οι δεξαμενές τοποθετούνται μέσα στην πτέρυγα και συνδέονται με το σύστημα τροφοδοσίας καυσίμου, πριν να γίνει η επικάλυψη, με τα φτερά οριζόντια πάνω σε κάποιο πάγκο. Εμείς είχαμε ένα αεροπλάνο καθηλωμένο στο ύπαιθρο στον Μαραθώνα και φυσικά μεγάλη καψούρα να ξαναρχίσουμε τις πτήσεις.

Για καλή μας τύχη στην περιοχή των δεξαμενών στο πάνω μέρος των πτερύγων δεν έχει πάνινη επικάλυψη αλλά, λαμαρίνα βιδωμένη. Αυτό είναι μία επιπλέον προστασία τόσο για μηχανική καταπόνηση (από το πιστόλι της αντλίας όταν γεμίζουμε καύσιμο) όσο και για χημική προστασία (όταν στάζει / τρέχει καύσιμο γύρω από την τάπα). Ξεβιδώσαμε λοιπόν τις λαμαρίνες και καταφέραμε και ξεμοντάραμε τις δεξαμενές. Το μοντάρισμα όμως ήταν φυσικά πολύ πιο περίπλοκο. Όλα τα χέρια δεν χωρούσαν να περάσουν και χρειάστηκαν αρκετές προσπάθειες με λαβίδες, αυτοσχέδιες πατέντες με τσίχλα και σύρμα συρματοσφάλισης για να μπορέσουμε να επανατοποθετήσουμε και να συνδέσουμε τις δεξαμενές. Και όπως ήταν αναπόφευκτο το μοιραίο συνέβη και κάποιο παξιμάδι ξέφυγε και έπεσε.

Όταν δεν έχεις ακόμα επικάλυψει την πτέρυγα, αυτό δεν είναι πρόβλημα. Ο Αμερικάνος τεχνίτης, μετά από μια επίκυψη (αναφωνώντας « Damit @#* » διότι δεν έχει χωνέψει ακόμα το πρωινό του ντόνατς), θα το μαζέψει από το πάτωμα του εργοστασίου, θα το φυσήσει από την σκόνη και θα ξαναρχίσει την δουλειά του. Όταν όμως έχεις επικάλυψη και επιπλέον το αεροσκάφος σου είναι tail dragger, το παξιμάδι σου έχει δική του άποψη. Με μικρά αναπηδήματα και τον χαρακτηριστικό τυμπανιστό ήχο της επικάλυψης που τα θρυσίδια δεν καταφέρνουν να καλύψουν, το παξιμάδι καταλήγει μέσα στην πτέρυγα, στο χείλος εκφυγής. Και εφόσον η λαμαρίνα δεν πάει μέχρι πίσω, αλλά σταματάει καμιά 20αριά πόντους από το χείλος εκφυγής, το πρόβλημα είναι μεγάλο.



Τα χρονικά δεν έχουν καταγράψει το ποιος σκαρφίστηκε την λύση της φωτογραφίας και φυσικά ούτε το πόσες φορές την επαναλάβαμε. Ήταν όμως μια αποτελεσματικότητα λύση όπου, αυτοί που σήκωναν την ουρά αναπηδούσαν ελαφρά, μέχρις ότου το παξιμάδι αποφασίσει να μιμηθεί το μήλο του Νεύτωνα και να φτάσει στα χέρια αυτού που το περίμενε στο χείλος προσβολής.

Το Cub με καινούριες δεξαμενές και καθαρό δίκτυο τροφοδοσίας, συνέχισε να τραβάει ανεμόπτερα.

* * *

Η επόμενη ιστορία του Λέοντα, με τίτλο «ξεκάπνισμα φωτομοντέλου» είναι και αυτή από τον Μαραθώνα:

Μια από τις ιστορικές φάσεις της Ανεμολέσχης ήταν η διαφήμιση με το μοτο-ανεμόπτερο μιας από τις πρώτες σερβιέτες με φτερά. Η διαφήμιση παρουσίαζε την χαρούμενη χρήστρια του θαυματουργού προϊόντος, να βγαίνει από το κόκπιτ, ανακράζοντας ότι «τώρα πετάει γιατί έχει φτερά» ή κάτι αντίστοιχο... Τα γυρίσματα έγιναν στον Μαραθώνα με τα κινηματογραφικά συνεργία και το αλλοδαπό ξανθό μοντέλο να μην χρειάζονται άδεια από την ΠΑ για να μπουν στο Τατόι.

Η σκηνοθεσία απαιτούσε τα μαλλιά του μοντέλου να ανεμίζουν. Αυτό, σε όλα τα καλά στούντιο γίνεται με έναν ανεμιστήρα. Στην δική μας περίπτωση ο σκηνοθέτης θεώρησε λογικό ότι, αυτό θα γινόταν από την προπέλα του μοτο-ανεμοπτέρου. Αυτή ήταν και η ιδέα που υπήρχε πίσω από το «ανέμισμα» της ξανθιάς κόμης.

Φανταστείτε τώρα 2-3 εικονολήπτες, τεχνίτες φωτισμού, σκηνοθέτες, ηχολήπτες και ένα άλλο τσούρμο ατόμων να συνωστίζονται γύρω από μια περιστρεφόμενη προπέλα, συμπεριλαμβανομένης της ξανθιάς που θα έπρεπε να μπαινοβγαίνει. Το φαντάζεστε; Το καλλιτεχνικό συνεργείο δεν το είχε φανταστεί σαν κάτι επικίνδυνο. Τελικά δεν χρειάστηκε πολύ προσπάθεια για να τους αποτρέψουμε. Χρειάστηκε όμως να βρεθεί μια άλλη λύση.

Ο από μηχανής θεός ήταν ένα Cub το οποίο τοποθετήσαμε αρκετά μακρύτερα, μπροστά από το μοτο-ανεμόπτερο, με τον χειριστή του μέσα και τον κινητήρα να γουργουρίζει στο ρελαντί. Άρχισαν τα δοκιμαστικά, τα διάφορα πλάνα, οι αλλαγές φωτισμού, ρετούς στο μακιγιάζ, γυρίσματα και με τον σκηνοθέτη να ωρύεται που το ξανθό αλλοδαπό δεν μπορούσε να προφέρει σωστά την μαγική του ατάκα (τελικά το ντουμπλάρανε στο στούντιο). Και ξανά και ξανά, κάτω από το γουργούρισμα του κινητήρα του Cub στο ρελαντί. Αυτά τα εντελώς φυσιολογικά για ένα καλλιτεχνικό συνεργείο, κάποια στιγμή ξεπέρασαν την υπομονή του χειριστή του Cub. Εντελώς απροειδοποίητα, έβαλε φουλ στοιχεία και απογειώθηκε μπροστά από τα έκπληκτα μάτια του καλλιτεχνικού συρφετού και της (ξεμαλλιασμένης πλέον) ξανθιάς.

Καταστροφή. Ο σκηνοθέτης τα έβαψε μαύρα. Μετά όμως από έναν σύντομο κύκλο αεροδρομίου, το Cub προσγειώθηκε ήρεμα και τροχοδρόμησε στην θέση του μπροστά από το μοτο-ανεμόπτερο, σαν να μην είχε συμβεί τίποτα.

Όταν τελικά κάποιος από τους έκπληκτους παρισταμένους ρώτησε τον χειριστή, γιατί το έκανε αυτό, η αποστομωτική απάντηση ήταν: «έπρεπε να ξεκαπνίσω τα μπουζί».

* * *

Αεροπλάνα Piper Cub έχουν χρησιμοποιηθεί επανειλημμένως για διαφημίσεις, αλλά και για κινηματογραφικά έργα. Από εκείνα τα έργα όπου ο πρωταγωνιστής κρατάει πιστόλι, εξ ου τεκμαίρεται ότι το έργο είναι αστυνομικό. Γιατί αν δεν κρατάει πιστόλι αλλά πολυβόλο, το έργο είναι πολεμικό ή τουλάχιστον γκανγκστερικό. Πάντως το τυφέκιο M1 ή κάτι παρόμοιο, δεν είναι κατάλληλο για την καμπίνα του Cub, γιατί είναι πολύ μακρύ και δεν χωράει στο κινηματογραφικό πλάνο.

Τα Piper Cub της Aegean¹⁷

Η Aegean ξεκίνησε σαν μια ιδέα, ένα όνειρο του πατέρα Νίκου και του γιού Αντώνη Συμιγδαλά, στην προσπάθειά τους να δημιουργήσουν μια εξειδικευμένη περιφερειακή (regional) αεροπορική εταιρεία, με σκοπό αρχικά να εξυπηρετεί το Αιγαίοπελαγίτικο Αρχιπέλαγος. Τις εποχές εκείνες όμως, οποιαδήποτε αεροπορική εκμετάλλευση ήταν απαγορευμένη, λόγω του αποκλειστικού προνομίου που είχε παραχωρηθεί στην Ολυμπιακή από το 1956, για κάθε αεροπορική εργασία. Μετά από πολλές προσπάθειες που κράτησαν πάνω από 15 χρόνια, τελικά το ελληνικό κράτος έδωσε την άδεια (και αυτό μόνο προσωρινά) για ... αεροδιαφημίσεις.



Μη έχοντας λοιπόν άλλη επιλογή, οι Συμιγδαλάδες (φωτογραφία) ξεκίνησαν κάνοντας αεροδιαφημίσεις με τέσσερα ρυμουλκά Piper L-21B (PA 18-135 SuperCub) . Τα τρία ήταν αγορασμένα σε δημοπρασία εκποίησης υλικού, από την αεροπορία στρατού της Ιταλίας. Πήραν τα ελληνικά νηολόγια SX-AHA, SX-AHB (το 1976) και SX-ASM (το 1981). Το τέταρτο με νηολόγιο SX-AGN αγοράστηκε από την Αερολέση Καβάλας. Είχε συναρμολογηθεί από εξαρτήματα των αποθηκών της ΑΒΥΠ (Αποθήκες Βάσεως Υλικού Πολέμου). Διέθετε και ADF (Automatic Direction Finder).

Το SX-ASM ήταν εξοπλισμένο με Full IFR panel. Δηλαδή ήταν κατάλληλο για νυκτερινές πτήσεις που θα μας απασχολήσουν στα περί νυκτερινών αεροδιαφημίσεων.

Όταν ήρθαν τα Cub του Συμιγδαλά στην Ελλάδα, είχαν ανάγκη από νέα επικάλυψη. Κατά σύμπτωση, στο ΚΕΑ έκανε την θητεία του ο αεροναυπηγός Γιώργος Χαλκιαδάκης. Αργότερα θα τον γνωρίσουμε σαν ανεμοπόρο και σαν αεροναυπηγό της Ολυμπιακής. Τότε όμως, υπηρετώντας στο ΚΕΑ, γνώριζε καλά ποιοί ήταν οι ικανότεροι τεχνίτες για πάνινες επικαλύψεις αεροπλάνων. Τους υπέδειξε στον Συμιγδαλά που τους προσέλαβε να κάνουν το έργο, εκτός ορών εργασίας τους.

Το τμήμα των επικαλύψεων του ΚΕΑ είχε τότε έδρα στο ΚΕΑ-Ελληνικού, πλάι στην αμερικανική βάση. Ο Συμιγδαλάς μετέφερε τα Cub του σε μια ελεύθερη γωνία του

¹⁷ Κείμενο από το βιβλίο «Το αεροδρόμιο του Μαραθώνος» προσβάσιμο σαν αρχείο .pdf στην διεύθυνση: www.aerodata.gr

Ανατολικού Αερολιμένος, κοντά στην λεωφόρο Βουλιαγμένης. Εκεί οι τεχνίτες του ΚΕΑ ξήλωσαν τις παλιές επικαλύψεις και έντυσαν εξ' αρχής τα Cub «στο ύπαιθρο!».

* * *

Στην αρχή τα τέσσερα Supercubs σταθμεύσανε στο Ελληνικό, όπως και όλα τα άλλα ελαφρά αεροπλάνα της Αθήνας. Όταν όμως άνοιξε ο Μαραθώνας, και δόθηκε στην χρήση της Γενικής Αεροπορίας το 1980, μετά πολλών κόπων και βασάνων, κατασκευάστηκε εκεί το πρώτο στην Ελληνική ιστορία ιδιωτικό υπόστεγο αεροπλάνων σε δημόσιο αερολιμένα. Εκεί λοιπόν ήταν το πρώτο «σπίτι» της Αεροπορίας του Αιγαίου, ή όπως έγινε πολύ αργότερα γνωστή, της Aegean Aviation, μετέπειτα Airlines.

Οι αεροδιαφημίσεις ήταν μια απαιτητική δραστηριότητα που γινόταν με την ρυμούλκηση διαφημιστικών πανό πετώντας στα 500 πόδια κατά μήκος των πολυσύχναστων παραλιών της Αττικής τα καλοκαίρια. Τα πανό αποτελούνταν από κόκκινα συνήθως γράμματα ύψους 1,5 μέτρων ύψους και 1 μέτρου μήκους, συνδεδεμένα μεταξύ τους με μια βέργα και ιμάντες σε 8 σημεία, όλα αυτά κατασκευασμένα από την Gasser Banners, στο Nashville του Tennessee. Το Supercub μπορούσε να τραβήξει πανό με μηνύματα μέχρι 42 γράμματα.

Έτσι λοιπόν, αφού κλείνονταν οι συμφωνίες με τους διάφορους διαφημιζόμενους, διαμορφωνόταν ένα πρόγραμμα πτήσεων που κάλυπτε όλα τα Σαββατοκύριακα του καλοκαιριού, από περίπου τα μέσα Ιουνίου μέχρι τις αρχές Σεπτεμβρίου. Όλο τον υπόλοιπο χρόνο, προετοιμάζονταν τα αεροπλάνα, συναρμολογούνταν τα διαφημιστικά πανό και γίνονταν όσες δοκιμές χρειαζόνταν, ώστε να είναι όλα έτοιμα για το επόμενο καλοκαίρι.

Το αποτέλεσμα ήταν ότι, από το 1980 μαζί με την υπόλοιπη αεροπορική κοινότητα που είχε δημιουργηθεί στον Μαραθώνα, όπου συνυπήρχαν αεροπλάνα, ανεμόπτερα, αερομοντέλα, αερολέσχες, υπήρχε και ένα υπόστεγο όπου στεγάζονταν τα αεροπλάνα της μικρής Aegean και όπου συντηρούνταν μερικά από τα άλλα ιδιωτικά που στάθμευαν στον Κρατικό Αερολιμένα του Μαραθώνα. Από εκεί πρωτοπέρασαν πολλοί σημερινοί επαγγελματίες της αεροπορίας, πήραν το βάπτισμα του αέρα με αεροπλάνα και ανεμόπτερα, και προχώρησαν στην συνέχεια στους δικούς τους εναέριους δρόμους.

Περισσότερα για την αεροδιαφήμιση

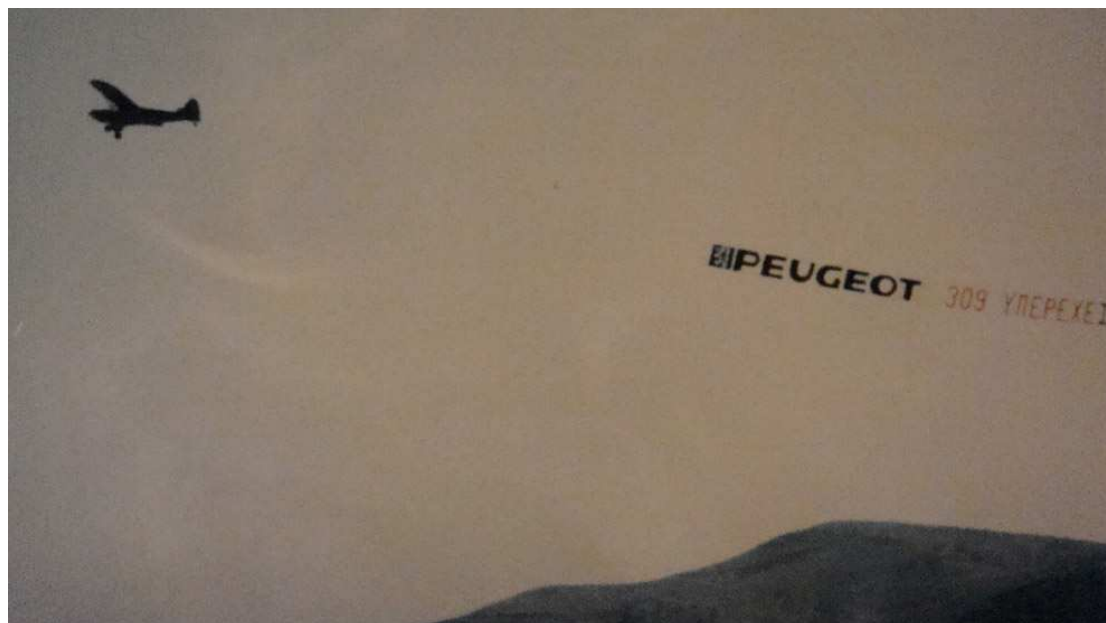
Κάθε αεροπλάνο που έχει στην ουρά του αφετήρα, μπορεί να τραβήξει ένα διαφημιστικό μπάνερ (αμερικανιστί) ή αεροπανό (γαλλιστί). Αν κάτι πάει στραβά, ο χειριστής απαγκιστρώνει το μπάνερ και πετάει ανεξάρτητος, όπως ακριβώς κάνει με την ρυμούλκηση των ανεμοπτερών. Ανάλογα με το μέγεθος του μπάνερ, το μόνο που αλλάζει είναι η απαιτούμενη ισχύς του αεροπλάνου. Το απλούστερο διαφημιστικό μπάνερ είναι μια μεγάλη σημαία που έλκεται από την πάνω γωνία της, ενώ στην κάτω έχει ένα βαρίδι για να κυματίζει ωραία.

Τα πράγματα όμως δεν είναι τόσο απλά. Το μπάνερ είναι μια μεγάλη επιφάνεια κατασκευασμένη από ελαφρά υλικά. Είναι κάτι το εύθραυστο που δεν πρέπει να σούρνεται στο έδαφος πίσω από το αεροπλάνο. Πρέπει με κάποιο τρόπο να βρεθεί γρήγορα στον αέρα. Ο κλασικός τρόπος είναι να απογειωθεί το αεροπλάνο χωρίς το μπάνερ. Όταν βρεθεί ψηλά, ο χειριστής πετάει από την καμπίνα ένα γάντζο σαν μικρή άγκυρα που είναι δεμένη με μικρό σκοινί από τον αφετήρα της ουράς. Έτσι το αεροπλάνο κάνει χαμηλή διέλευση και γαντζώνει με την άγκυρα το μακρύ σκοινί που τραβάει το μπάνερ. Η διέλευση θέλει μεγάλη ακρίβεια. Αν η διέλευση είναι ψηλή, ο γάντζος δεν θα αγκιστρώσει το σκοινί που βρίσκεται τεντωμένο ανάμεσα σε δύο στυλίσκους. Θα πρέπει το αεροπλάνο να κάνει κύκλο και να ξαναδοκιμάσει. Αν η διέλευση είναι χαμηλή, υπάρχει κίνδυνος να μπλέξει κάπου ο γάντζος. Μια μικρή ασφάλεια πάνω στο σκοινί, μάς διασφαλίζει ότι θα κοπεί το σκοινί και όχι η ουρά του αεροπλάνου.

Μετά την αγκίστρωση του μπάνερ, το αεροπλάνο κάνει απότομη άνοδο για να

αποσπάσει το μπάνερ από το έδαφος ώστε να μην σουρθεί καθόλου. Πρέπει όμως ο χειριστής να προσέξει την άνοδο αυτή, ώστε να μην πέσει πολύ η ταχύτης πτήσεως, κυρίως αν το αεροπλάνο είναι μικρής ισχύος.

Αν δεχθούμε μια μικρή φθορά του μπάνερ στο έδαφος, η μέθοδος απλουστεύεται και γίνεται πολύ ασφαλέστερη. Το μπάνερ τοποθετείται στο έδαφος πίσω από το αεροπλάνο. Το αεροπλάνο και το μπάνερ ξεκινούν μαζί. Στο μπροστινό μέρος του μπάνερ υπάρχει ένας μεταλλικός πόλος, με βάρος στην κάτω πλευρά, οπότε μόλις το μπάνερ αρχίζει να “πετάει”, ο πόλος με το βάρος το φέρνει σε κατακόρυφη θέση, ενώ στο τέλος του μπάνερ ένα ελαφρύ αλεξιπτωτάκι εξασφαλίζει την οριζόντια θέση του. Αυτή η μέθοδος χρησιμοποιήθηκε στον Μαραθώνα.



Είναι μια μέθοδος που χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή αν φυσάει πλάγιος άνεμος, λόγω των αυξημένων εκτροπών που δημιουργούνται, και οι οποίες μειώνουν σημαντικά την ανοχή του συνόλου (αεροπλάνου και μπάνερ) στην πλαγιότητα του ανέμου. Στον Μαραθώνα, αυτό ήταν ένα σημαντικό και πολύ συχνό πρόβλημα, που πολλές φορές οδηγούσε στην ακύρωση πτήσεων. Η Aegean χρησιμοποίησε τον πιο πεπειραμένο αερορυμουλκό της Ανεμολέσχης τον Γιώργο Τζανάκο, (παλιό χειριστή του ΕΚΕΧ).

Το ότι το πρόβλημα τις έλξεως μπάνερ δεν είναι απλό, αποδεικνύεται από την απόπειρα άλλης εταιρείας που δοκίμασε να κάνει το ίδιο στον Μαραθώνα. Στην πρώτη πτήση με μπάνερ, το αεροπλάνο εξετράπη αριστερά του διαδρόμου, έπαθε μικρή ζημιά στο ακροπτερύγιο και εγκατέλειψε οριστικά την προσπάθεια. Η Aegean αντιθέτως διαφήμιζε πολλές ελληνικές εταιρείες πάνω από τις παραλίες του Σαρωνικού, του Ευβοϊκού και του Κορινθιακού, επί σχεδόν 20 χρόνια (1976-1994). Κάλυψε όλες τις πολύκοσμες ακτές σε ακτίνα πάνω από 150 χλμ από τον Μαραθώνα, πετώντας με ασφάλεια πάνω από την θάλασσα.

Νυκτερινή αεροδιαφήμιση

Το 1977 παράλληλα με τα μπάνερς, η Aegean ξεκίνησε, νυκτερινή αεροδιαφήμιση. Κάτω από το Piper Cub προσαρμόστηκε πλαίσιο σε μέγεθος όσο της πτέρυγας του αεροπλάνου, που έφερε φωτάκια. Τα φωτάκια αυτά άναβαν διαδοχικά από σύστημα προγραμματισμού, ώστε να σχηματίζουν μια ταινία από κινούμενο φωτεινό μήνυμα.

Για την πρώτη πτήση βοήθησαν δύο ακόμα παλιά στελέχη της ανεμοπορίας, ο εκπαιδευτής Φώτης Κατζούρος, τότε προϊστάμενος ΠΕΠ στο Ελληνικό, και ο Σπύρος

Παναγώτας, κυβερνήτης της Ολυμπιακής και αρχιεκπαιδευτής της ΣΕΧΑ (σχολή της Ολυμπιακής) όπου τότε ήταν μαθητής ο Αντώνης Συμιγδαλάς. Και οι δύο χειριστές ήταν παλιοί εκπαιδευτές ανεμοπορίας, ήταν παλιοί χειριστές στην ΠΑ μέσω του ΕΚΕΧ. Ανήκαν στον κύκλο χειριστών που δημιουργήθηκε στο ανεμοπορικό κέντρο Τριπόλεως.

Το Πάσχα οι πιστοί των εκκλησιών του Παγκρατίου είδαν να περνάει από πάνω τους, σε χαμηλό ύψος, ένα αεροπλάνο με διαφημιστικά φωτεινά μηνύματα. Εκείνη την εποχή, πολλαπλασιάστηκαν οι αναφορές για UFO (ΑΤΙΑ) πάνω από την Αθήνα μιά και, αν κάποιος έβλεπε την νυκτερινή φωτεινή πινακίδα υπό γωνία, δεν διέκρινε τα γράμματα και εύλογα θα νόμιζε ότι έβλεπε κάτι ..εξωγήινο. Αυτή η δραστηριότητα κράτησε για περίπου δύο χρόνια, κατά την διάρκεια των οποίων και τα τέσσερα Supercub στάθμευαν στο Ελληνικό.

Για την ασφάλεια των χαμηλών πτήσεων είχαν επισημανθεί διάφορα γήπεδα στα οποία θα μπορούσε να προσγειωθεί ένα Piper οριακά (όχι βεβαίως να απογειωθεί). Για παράδειγμα το στάδιο, ή ποδοσφαιρικά γήπεδα των Αθηνών, ήταν «στα υπόψιν» των χειριστών για περίπτωση ανάγκης.

Το 1980 όμως, δύο πράγματα οδήγησαν στο να σταματήσει αυτή η δραστηριότητα. Πρώτον ότι το Ελληνικό, από όπου γίνονταν αυτές οι πτήσεις είχε πλέον αρκετή κίνηση και δεν έβλεπε με συμπάθεια την special VFR νυκτερινή δραστηριότητα, και μάλιστα σε χαμηλά ύψη πάνω από την πυκνοκατοικημένη Αθήνα. Δεύτερον ότι και ο Νίκος Συμιγδαλάς έκρινε ότι η χαμηλή νυκτερινή πτήση πάνω από την πόλη (έστω και αδειοδοτημένη από την ΥΠΑ) αποτελούσε μεν μια ενδιαφέρουσα και προσοδοφόρα δραστηριότητα, αλλά κανείς δεν ήξερε τι θα μπορούσε να συμβεί αν κρατούσε ένας κινητήρας πάνω από την νυκτερινή και πυκνοκατοικημένη Αθήνα, όσο καλά κι αν ήταν συντηρημένος ο κινητήρας. Κανείς δεν επιθυμούσε νυκτερινή προσγείωση σε σκοτεινό γήπεδο. Έτσι τελείωσαν οι μέρες της νυκτερινής διαφήμισης και αμέσως μετά, εξαφανίστηκαν και οι εξωγήινοι που είχαν συνηθίσει να βλέπουν οι Αθηναίοι.

Η τύχη των Cub της Aegean

Όταν η Aegean ασχολήθηκε με ισχυρότερα αεροπλάνα (σαν AEGEAN AIRLINES) πούλησε σε ιδιώτες τα SX-AHB και SX-ASM. Το SX-AGN μετεβιβάσθη στην εταιρεία Global, μαζί με το υπόστεγο του Μαραθώνα. Όσο για το SX-AHA, είναι σήμερα στα Μέγαρα απονηολογημένο σε απόθεση σε υπόστεγο, αλλά συντηρημένο και σε άριστη κατάσταση (0 hours engine). Ελπίζουμε να το δούμε κάποτε ξανά στον αέρα.

Για την αεροπορική δραστηριότητα του Συμιγδαλά μπορούμε σήμερα να πούμε ότι κανένα αεροσκάφος του δεν δημιούργησε ατύχημα και ότι, πουλήθηκε πάντα σε καλύτερη κατάσταση από ότι αγοράστηκε. Τύχη, θα πουν κάποιοι. Ναι, στον αέρα χρειάζεται ΚΑΙ τύχη. Όμως, πριν από αυτό το ΚΑΙ, απαιτούνται πολλά άλλα προσόντα.

Τα ανταλλακτικά για τα Cub

Όταν ο στρατός έδωσε όλα του τα Cub, του έμεινε μια αποθήκη γεμάτη με παντοειδή ανταλλακτικά. Τα ανταλλακτικά αυτά δεν του ήταν πια χρήσιμα και φροντίσαμε να τα πάρουμε στον αεραθλητισμό, εμείς που είχαμε πλέον τα Cub. Ο στρατός διέγραψε από το ενεργητικό του την απογραφή των ανταλλακτικών, όπως εμφανίζονταν στα βιβλία του. Εμείς παραλάβαμε τα ανταλλακτικά χωρίς να ασχοληθούμε με τους στρατιωτικούς κωδικούς. Έπρεπε να τα αποθηκεύσουμε και να τα καταγράψουμε με τρόπο που να μπορούμε να τα αναζητούμε.

Όσοι ασχοληθήκαμε κάποτε με στρατιωτικές αποθήκες ξέραμε πόσο μπλεγμένη υπόθεση μπορεί να είναι η καταγραφή του υλικού στις ένοπλες δυνάμεις:

Στην Σχολή Δοκίμων είχαμε ένα εργαστήριο φυσικής που παρέδιδε κάποιος υπαξιωματικός στον επόμενο. Προέκυψε κάποιο μικρό έλλειμμα και κάποιο περίσσευμα, τα οποία

κληθήκαμε να διαλευκάνουμε. Το κυριότερο πρόβλημα ήταν ότι έλλειπαν δύο ολόκληρες συσκευές: μια ολόκληρη συσκευή Πελέ και μια συσκευή Μολινέ.

Τον Πελέ τον είχα ακούσει σαν ποδοσφαιριστή, δεν είχα ακούσει όμως ποτέ για ομώνυμη συσκευή. Μαζί μου ήταν ο φυσικός Γιάννης Κανάλης (αργότερα αερολιμενικός) που και αυτός δεν είχε ακούσει ποτέ για τις δύο αυτές συσκευές.

Την εποχή εκείνη στην Σχολή Δοκίμων δίδασκε ο συμπαθέστατος καθηγητής φυσικής του πολυτεχνείου Κουγιουμτζέλης στον οποίο αποταθήκαμε για να μας φωτίσει. Και αυτός όμως δεν είχε ακούσει ποτέ για συσκευή Πελέ και συσκευή Μολινέ.

Το επόμενο που κάναμε ήταν να δοκιμάσουμε να αντιστοιχίσουμε τις ελλείψεις με το περίσσειμα. Έτσι λύσαμε το μυστήριο. Η συσκευή Πελέ ήταν μια μικρή πρέσα για παστίλιες που έγραφε επάνω της *Pellet press*. Όσο για την συσκευή Μολινέ, ήταν ένα μικρό εξάρτημα κατασκευασμένο στο *Moline, Illinois*. Δεν επιθυμούσαμε να μπούμε σε τέτοιες περιπέτειες με την απογραφή των ανταλλακτικών των *Cub*.

Οι οδηγίες που δώσαμε στους ανεμοπόρους που προσφέρθηκαν να συγυρίσουν τα υλικά ήταν, να τοποθετήσουν τα ομοειδή μαζί και να τα καταγράψουν χονδρικώς σε γλώσσα που καταλαβαίνουμε, για να δούμε τι έχουμε. Μετά από πολλή δουλειά με πολύ σκονισμένα εξαρτήματα, προέκυψε μια αρκετά καλή προσέγγιση του υπάρχοντος υλικού, χωρίς να ασχοληθούμε ιδιαιτέρως με τους κωδικούς του στρατού.

Στο πίσω μέρος του υποστέγου μας υπήρχε ένας επιμήκης χώρος που προοριζόταν για συνεργείο. Αυτός απέκτησε ράφια όπου τοποθετήθηκαν τα ανταλλακτικά των *Cub*.

Τα ανταλλακτικά δεν ανήκαν στην Ανεμολέσχη. Ο στρατός τα είχε μεταβιβάσει στην Εθνική Αερολέσχη (ΕΑΛΕ). Η Ανεμολέσχη της οποίας τα μέλη δούλεψαν για την μεταφορά και αποθήκευση των ανταλλακτικών, είχε την φύλαξή τους, με δικαίωμα ιδιοποίησης του 20% για την αρχική τακτοποίηση και κάποιου ακόμα ποσοστού ετησίως. Ποσοστό σε τεμάχια ή σε αξία, δεν γνωρίζαμε. Εξ άλλου τα ανταλλακτικά δεν αποτιμήθηκαν ποτέ, η δε ΕΑΛΕ που προθυμοποιήθηκε κάποτε να κάνει λεπτομερή απογραφή, δεν έκανε απολύτως τίποτα. Δεν υπήρχε κανείς πρόθυμος να κατεβάσει από τα ράφια βαριές κούτες με σκόνη δεκαετιών και να κάνει λεπτομερή καταγραφή του περιεχομένου τους.

Η Ανεμολέσχη είχε υποχρέωση να παρέχει ανταλλακτικά στα λοιπά σωματεία κατόπιν εντολών της ΕΑΛΕ. Αυτό που συνέβη τελικά ήταν ότι, τα σωματεία δεν είχαν πια *Cub* και δεν υπήρξαν εντολές προωθήσεως ανταλλακτικών από την ΕΑΛΕ. Τα υλικά έμεναν στην διάθεση του μόνου σωματείου που είχε *Cub*, δηλαδή της Ανεμολέσχης.

* * *

Αλλά ας γυρίσουμε πίσω στην παραλαβή των υλικών από τον στρατό. Το κείμενο που ακολουθεί ανήκει στον Λέοντα Πικρό που νέος τότε ανεμοπόρος συμμετείχε στην ομάδα του Δημητρακάκη για το συγύρισμα των υλικών:

Οι κατάλογοι του στρατού είχαν ή αριθμό καταγραφής του ΕΣ, ή αριθμό καταγραφής του αμερικανικού στρατού, ή και τα δύο, ή και απολύτως τίποτα, ανάλογα με το ποιά περίοδο ήρθαν τα υλικά στην κατοχή του ΕΣ. Γιατί δεν υπήρχαν μόνο τα ανταλλακτικά που έλαβε ο ΕΣ από τους Αμερικάνους αλλά και πράγματα που προϋπήρχαν στις αποθήκες, ή που αγοράστηκαν αργότερα. Εμείς είχαμε στην διάθεσή μας τα *Service Manuals* της *Piper* με τα *part numbers* των διαφόρων εξαρτημάτων. Όσα λοιπών υλικά υπήρχαν στα *Service Manuals* μπορέσαμε και τα καταγράψαμε με το επίσημο νούμερο της *Piper*. Αλλά φυσικά εξαρτήματα όπως *ribs* (και κυρίως ότι είναι δομικό) δεν υπάρχουν στα *Service Manuals*. Αυτό είναι λογικό, γιατί θεωρητικά ένας μηχανικός έχει δικαίωμα να κάνει *Service* μέχρι κάποιο επίπεδο. Για ότι λοιπόν δεν υπήρχε στα *manuals*, χρειάστηκε αναγκαστικά να αναγραφεί κάποιος άλλος κωδικός που θα μας επέτρεπε να εντοπίσουμε τα υλικά στα ράφια μας. Έτσι βρεθήκαμε με ένα συνονθύλευμα από αριθμό καταγραφής του ΕΣ, αριθμό καταγραφής του αμερικανικού στρατού, *Piper part numbers* και κωδικούς ΑΝΛΑ.

Σήμερα που ο καθένας μας έχει ένα κινητό με Excell, η καταγραφή μεγάλου όγκου στοιχείων δεν μας προβληματίζει. Αλλά τα περιγραφόμενα γίνονταν σε μία εποχή όταν η μηχανογράφηση ήταν κάτι που το έκαναν κάποιοι αχτενιστοί geeks με χοντρά γυαλιά, σε κάποιο καθαρό χώρο, σε μηχανήματα μιας ντουζίνας κιλών, με πράσινη οθόνη και σε μια θρησκεία που απαιτούσε ψαλμωδίες D-base-III, Lisp, Lotus-123. Όταν όλα πήγαιναν καλά, ένας dot-matrix εκτυπωτής έβγαζε σε διάτρητο χαρτί κάποιες λίστες.

Εμείς στο σκονισμένο υπόστεγο είχαμε κάποια τετράδια, στυλό διαφόρων χρωμάτων, και κολώνες τραβηγμένες με χάρακα όπου καταγράφαμε τα ανταλλακτικά όπως μπορούσαμε. Κάποτε μάθαμε ότι κάποιοι κατηγόρησαν κάποιους για σκοπιμότητες πίσω από την περιπλοκότητα της καταγραφής, για να "χαθούν ίχνη βρομερών συναλλαγών". Αλλά όσοι έχουν κουβαλήσει σκονισμένα ανταλλακτικά σε λαμαρινένια υπόστεγα, κάτω από τον αυγουσιτιάτικο ήλιο στην μεσημβρινή παύση των πτήσεων, απλά γελούν με αυτές τις ιστορίες συνωμοσίας.

* * *

Βλέποντας μετά την τακτοποίηση τα υλικά της αποθήκης μας, πρώτη παρατήρηση ήταν ότι δεν υπήρχαν καθόλου υλικά συνήθους χρήσεως. Υλικά σαν τα μπουζί του κινητήρα και τα λάστιχα των τροχών τα είχε χρησιμοποιήσει όλα ο στρατός. Υπήρχαν για παράδειγμα πολλά σκέλη, δεξιά και αριστερά. Υπήρχαν και πολλές δεξαμενές καυσίμων που ήταν ογκώδεις και έπιαναν πολύ χώρο στα ράφια. Τα υλικά αυτά είχαν αξία αν τα πουλούσαμε, αλλά δεν είχαμε το δικαίωμα αυτό. Έτσι, έμειναν στην αποθήκη μέχρι σήμερα. Έμειναν και κάποια υλικά μεγαλύτερης αξίας, όπως κάποιοι χρησιμοποιημένοι κινητήρες 135 hp μέσα σε στεγανή συσκευασία, σε βαρέλια. Τι γίνεται μέσα εκεί μετά από τόσες δεκαετίες είναι άγνωστο.

Συγκέντρωση των υλικών Piper Cub στην Ανεμολέσχη

Είδαμε ότι η Ανεμολέσχη είχε τρία Cub το SX-ADX το SX-ADW και το SX-ALT. Είχε επιπλέον στην αποθήκη της υλικά χρήσιμα για επισκευές από σοβαρές βλάβες, που δεν είχε χρησιμοποιήσει ο στρατός. Είχε για παράδειγμα πολλά αλουμινένια πλευρίδια (ribs) πτερύγων. Παρόμοια υλικά ήταν άχρηστα για την συνήθη χρήση των αεροσκαφών, αλλά πολύτιμα για επισκευές Cub που είχαν πάθει σοβαρές ζημιές. Τέτοια αεροπλάνα γνωρίζαμε που υπήρχαν ανά την Ελλάδα και δημιουργήθηκε η επιθυμία να τα συγκεντρώσουμε στην Ανεμολέσχη.

Η κίνηση αυτή ήταν βέβαια πρακτική, αλλά ενείχε και σημαντική δόση ρομαντισμού. Την ενστερνίστηκαν κυρίως δύο στελέχη της Ανεμολέσχης, ο Μιχάλης Πουλικάκος και ο Γιάννης Καρατάσαλος ο οποίος και μας έδωσε το κείμενο που ακολουθεί:

Στην αρχή της δεκαετίας του 1990, λόγω της αύξησης του πτητικού έργου της, η ΑΝΛΑ αποφάσισε να επαναφέρει σε πλόιμη κατάσταση το SX-ADW αλλά με πιο ισχυρό κινητήρα και να αγοράσει ένα Cub ακόμα.

Το SX-ADW είχε πάθει σοβαρές ζημιές όταν ισχυρός άνεμος απέσπασε από το έδαφος τους πασσάλους προσδέσεως και ανέτρεψε το αεροπλάνο. Οι εργασίες αποκατάστασης της ατράκτου έγιναν από τους μηχανικούς της ΑΝΛΑ. Αναζητήθηκε (μέσω των επαφών προετοιμασίας της Ικαριάδας) και αγοράστηκε νέος κινητήρας 160 ίππων. Επίσης αγοράστηκαν τα σχετικά STC (supplemental type certificate) για τον μεγαλύτερο κινητήρα και για χρήση βενζίνης αυτοκινήτου (το πρώτο στην Ελλάδα).

Το SX-ADW βάφτηκε στο παραδοσιακό κίτρινο χρώμα (με μιά ροζ πινελιά προς τιμή όλων των γυναικών της ΑΝΛΑ), και έτσι περί το 1996 πέταξε το ισχυρότατο αερορυμουλκό της Ανεμολέσχης. Ρυμουλκήσεις των 20 λεπτών γίνονταν πλέον σε 6-7 λεπτά, το πολύ 11. Παρατηρήθηκε ότι με βενζίνη αυτοκινήτου είχαμε μειωμένη απόδοση και υψηλότερες

θερμοκρασίες το καλοκαίρι. Αξιολογήθηκε όμως ότι, στην συνολική εκμετάλλευση του αεροπλάνου, το όφελος από την χαμηλότερη τιμή βενζίνης δεν ήταν σημαντικό αντιστάθμισμα της μειωμένης απόδοσης και του πιθανώς, μικρότερου TBO (time between overhauls) και τελικά, η βενζίνη αυτοκινήτου χρησιμοποιήθηκε σε μικρό ποσοστό.

Ενδιαφέρον έχει και ο τρόπος εξευρέσεως του ισχυρού κινητήρα του ADW. Ο Γιάννης Καρατσαλος μάς πληροφορεί σχετικά:

Τον μεγάλο κινητήρα μάς τον βρήκε να τον αγοράσουμε Εγγλέζος ακροβάτης, προσωπική μου φιλική γνωριμία από τα ταξίδια της ΕΑΛΕ για την Ικαριάδα. Του έθεσα το πρόβλημα ανάμεσα σε δύο ποτήρια μπύρας. Προέκυψε μια ιδανική αγορά μεταχειρισμένου για τους ακροβάτες κινητήρα, από ελικόπτερο R22, γιατί στο ελικόπτερο τους άλλαζαν συχνά και τους λειτουργούσαν πάντοτε με κόπτη. Έτσι, ποτέ ο κινητήρας δεν είχε φτάσει τις max RPM. Αυτός λοιπόν ο γνωστός μου, ως ακροβάτης, ήξερε σχεδόν όλα τα αγγλικά ελικόπτερα και το πότε θα κατεβάσουν μηχανή για σέρβις. Έτσι, μας βρήκε έναν καλό κινητήρα, τον πακετάρησε και μας τον έστειλε στο Τατόι. Ποιό προσοδοφόρο κέρασμα μπύρας δεν πρέπει να έχω κάνει στην ζωή μου από τότε.

Ένα τέταρτο Cub (προέλευσης ΕΣ), αγοράστηκε (μη πλόιμο) από αερολέσχη της νησιωτικής Ελλάδας και οι εργασίες αποκατάστασής της ατράκτου του προγραμματίστηκαν να γίνουν με τα λεφτά που μάζεψαν τα άλλα Piper Cub πετώντας για την Δασοφυλάκεια και από το μερίδιο 20% των ανταλλακτικών που ανήκαν στην ΑΝΛΑ. Το κυρίως δικτύωμα επαναφέρθηκε σε πλόιμη κατάσταση και βάφτηκε με την αντισκωρική προστασία. Για την συνέχιση των εργασιών έγιναν οι σχετικές επαφές με εξειδικευμένο συνεργείο του εξωτερικού και σχεδιαζόταν η διαδικασία. Ανταλλακτικά θα χρησιμοποιούνταν από το απόθεμα των ανταλλακτικών της ΕΑΛΕ και ότι δεν υπήρχε θα αγοράζονταν με αντάλλαγμα τα ανταλλακτικά ιδιοκτησίας ΑΝΛΑ. Κινητήρα, εάν δεν βρισκόταν πάλι ένας μεγάλος, θα χρησιμοποιούσαμε έναν από τα ανταλλακτικά. Για επικάλυψη, θα χρησιμοποιείτο μία από τις δύο (νέας τεχνολογίας Ceconite) επικαλύψεις, που είχε δωρίσει στην ΑΝΛΑ ο κ. Ν. Συμιγδαλής.

Αυτό το τέταρτο Cub δεν έχει όνομα. Το είχε η Αερολέσχη Μυτιλήνης, χωρίς να κάνει τις απαραίτητες ενέργειες για να το κάνει πλόιμο και χωρίς να πάρει καν από την ΥΠΑ ένα νηολόγιο. Έτσι είναι για εμάς ανώνυμο.

Ένα ακόμη Cub του στρατού με νηολόγιο SX-ALQ είχε η Αερολέσχη Καλαμάτας. Ήταν ένα L-21B Super Cub. Αυτό παρέμεινε για πολύ καιρό στο ύπαιθρο, στο αεροδρόμιο Μαραθώνος, μέχρις ότου σάπισε και έγινε μη αξιοποιήσιμο. Η τύχη του αγνοείται.

Περί χρωμάτων

Οι ενδιαφερόμενοι για αεροπλάνα δεν ενδιαφέρονται όλοι για το ίδιο πράγμα. Άλλοι ενδιαφέρονται για την πτήση τους, άλλοι για την ιστορία τους, άλλοι για την κατασκευή τους και άλλοι πάλι, κυρίως για την όψη τους. Άλλοι αρέσκονται να βρίσκονται μέσα στο αεροπλάνο και να βλέπουν το έδαφος και άλλοι πάλι, να βρίσκονται στο έδαφος και να βλέπουν το αεροπλάνο. Για αυτούς τους τελευταίους είναι απαραίτητο ένα κεφάλαιο για τους χρωματισμούς των Cub.

Το κλασικό χρώμα για τα Cub ήταν το κίτρινο (cub yellow). Είναι το χρώμα που έχει το εξώφυλλο του βιβλίου. Ο στρατός βεβαίως δεν μπορούσε να έχει κίτρινα αεροπλάνα. Τα Cub του στρατού ήταν βαμμένα σε χρώματα παραλλαγής. Ο αεραθλητισμός και οι ιδιώτες τα έβαφαν κατά την αισθητική τους προτίμηση.

Στα Cub που παρέμεναν στο ύπαιθρο, αλλά και σε όλα τα Cub, τα πανιά της επικαλύψεως υφίσταντο φθορές που συνεπήγοντο μπαλώματα, καθώς και γενική γήρανση. Μετά από κάποια χρόνια εκμεταλλεύσεως, κάθε Cub χρειαζόταν αλλαγή στην πάνινη επικάλυψη των πτερύγων και της ατράκτου. Η επιφάνεια των πτερύγων ήταν μεγάλη, αλλά η δουλειά της επικαλύψεως ήταν μάλλον απλή. Αντιθέτως, η επικάλυψη της ατράκτου

ήθελε σωστό κόψιμο των πανιών κατά την φορά υφάνσεως του πανιού. Υπήρχε όμως σχετική πείρα που μετεβίβαζαν οι παλαιότεροι τεχνίτες στους νεότερους.

Το κόψιμο και το ράψιμο των πανιών ακολουθούσε κάποιους κανόνες που υπήρχαν στην βιβλιογραφία. Το τέντωμα όμως των βαμβακερών υφασμάτων με εμαγιέτες, απαιτούσε πείρα, καθώς άλλαζε η αρχική τάνυση του υφάσματος και η υγρασία της ατμοσφαιράς, χειμώνα ή καλοκαίρι.

Μετά από κάθε επικάλυψη αεροσκάφους, ακολουθούσε η βαφή του. Αυτή δεν είχε λόγο να είναι ίδια με την αρχική. Έτσι βλέπουμε τα αεροπλάνα να αλλάζουν χρώματα μετά από κάθε καινούρια επικάλυψη.

Οι φωτογραφίες των Cub της Ανεμολέσχης δείχνουν αεροπλάνα με διάφορους χρωματισμούς και διακοσμήσεις. Είναι σκόπιμο να περιγράψουμε τους χρωματισμούς για κάθε αεροπλάνο, κατά την διάρκεια της ζωής του:

SX-ADX

Παρελήφθη από την Θεσσαλονίκη βαμμένο λευκό με μαύρα γράμματα (βλ. φωτογραφία στην σελ.40). Στην ουρά του είχε το αυτοκόλλητο αρκουδάκι των Cub (σελ.62).

Κατά την μακρά διάρκεια της λειτουργίας του υπέστη διάφορες διακοσμήσεις, όπως για παράδειγμα το αυτοκόλλητο του Σνούπι. Οι κακές γλώσσες λένε ότι αυτό τοποθετήθηκε για να καλύψει κάποιο άσχημο μπάλωμα.

Ο ροζ πάνθηρ ήταν άλλο ένα μεγάλο αυτοκόλλητο που κολλήθηκε σε κάποιο αερορυμουλκό αεροπλάνο, μάλλον το ADX. Δεν βρήκαμε όμως κάποια φωτογραφία με τον ροζ πάνθηρα.

Η φωτογραφία με την σηκωμένη ουρά στον Μαραθώνα (σελ. 48), μας δείχνει το ADX βαμμένο όλο κίτρινο χωρίς γράμματα, μόνο με διακοσμητικές γραμμές. Μόλις διακρίνεται πάνω στο fin ένα μικρό ADX. Διατηρείται ακόμα το αρκουδάκι της Piper.

Είναι γεγονός ότι πολλά Cub πετούσαν για πολύ καιρό, χωρίς να έχουν γραμμένο το νηολόγιό τους πάνω στα φτερά και στην άτρακτο, στο επιβαλλόμενο από τους κανονισμούς μέγεθος.

SX-ADW

Παρελήφθη από την Θεσσαλονίκη βαμμένο μαύρο με κατακόρυφες κίτρινες λωρίδες. Παρέμεινε με τον χρωματισμό αυτό μέχρις ότου το ανέτρεψε ο άνεμος.



Μετά την αναγέννησή του ετέθη στο ΔΣ της Ανεμολέσχης το θέμα του χρωματισμού του. Ακούστηκαν ακραίες προτάσεις, όπως το να βαφεί όλο το αεροπλάνο ροζ, σαν υπνοδωμάτιο μπεμπέκας. Κατά την διάρκεια της συζήτησεως, ο Ι. Καράτσαλος έφθασε σε σημείο να απειλήσει ότι, σε μια τέτοια γελοιοποίηση, ο ίδιος θα παραιτηθεί από το ΔΣ. Τελικώς το αεροπλάνο βάφτηκε cub yellow με διακοσμητικές γραμμές ροζ προς το κόκκινο.



Όταν η Ανεμολέσχη συζητούσε για ροζ Cub, κυκλοφορούσε ήδη στην Αθήνα μια ροζ Jaguar που προκαλούσε συζητήσεις, όπου περνούσε. Λίγοι γνώριζαν την πραγματική ιστορία της ροζ Jaguar. Ανήκε στον αρχιτέκτονα Ηλία Μπίρη που γνωρίζετε ήδη από τα σχέδια που φιλοτέχνησε σε διάφορα βιβλία μου. Η Jaguar δεν ήταν αρχικά ροζ. Την είχε αγοράσει φθηνά σε κακή κατάσταση και, μεταξύ των άλλων, αποφάσισε να την βάψει. Το χρώμα που επέλεξε ήταν το λευκό, για να μην πυρώνει από τον ήλιο το καλοκαίρι.

Όταν ο μπογιατζής ετοίμασε το χρώμα, αποφασίστηκε ότι το άσπρο πρέπει να σπάσει λίγο, για να μην μοιάζει με νοσοκομειακό. Μέσα στον κουβά με το χρώμα προστέθηκαν λίγες σταγόνες κόκκινο. Το αυτοκίνητο βάφτηκε και ήταν ένα θαυμάσιο λευκό, ακριβώς όπως όριζε η αισθητική τού αρχιτέκτονα ιδιοκτήτη του.

Η Jaguar μπήκε στην συνέχεια στον φούρνο, όπως γίνεται με όλες τις βαφές των αυτοκινήτων. Όταν όμως βγήκε από τον φούρνο, προς έκπληξιν όλων, το χρώμα της ήταν ροζ κουφέτο.

Ο μπογιατζής ντρεπόμενος για την αποτυχία του, ήταν έτοιμος να επαναλάβει την βαφή δωρεάν. Ο αρχιτέκτων συμφώνησε αρχικά μαζί του. Πλην όμως εκείνη την στιγμή, η καθαρίστρια του βαφείου, περνώντας μπροστά από το αυτοκίνητο και μην έχοντας παρακολουθήσει όλη την ιστορία, αναφώνησε «αχ, είναι πολύ γλυκούλι!»... Τελικά μετά από λίγη σκέψη, αρχιτέκτων, μπογιατζής και καθαρίστρια απεφάνθησαν ότι το χρώμα θα παρέμενε.

Η ροζ Jaguar δεν ήταν ροζ κατ' επιλογήν. Ήταν ροζ κατά τύχην και ήταν μοναδική.

SX-ALT

Η Ανεμολέσχη το παρέλαβε με χρωματισμό παραλλαγής. Οι νεώτεροι ανεμοπόροι προσέθεσαν πάνω στην παραλλαγή τα δόντια του καρχαρία όπως είχαν αρκετά μαχητικά του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου.



Αργότερα, κάποιοι ανεμοπόροι διαπίστωσαν ότι σε περίπτωση αερορυμουλκήσεως πάνω από βλάστηση, το αεροπλάνο σε χρώμα παραλλαγής ήταν συχνά δυσδιάκριτο. Αυτό ήταν πιο έντονο όταν ο ανεμοπόρος πετούσε ανεμόπτερο με παλιά θολή καλύπτρα, κυρίως όταν η αερορυμούλκηση γινόταν αντίθετα στον ήλιο. Για τον λόγο αυτό, προστέθηκε στην πάνω επιφάνεια κάθε πτέρυγας μια κίτρινη περιοχή που ερχόταν σε αντίθεση με το πράσινο χρώμα παραλλαγής. Στην φωτογραφία ρυμουλκήσεως φαίνεται πόσο απαραίτητες ήταν οι κίτρινες λωρίδες.



* * *

Με δυσκολία συγκεντρώσαμε αυτές τις πληροφορίες για τους χρωματισμούς των τριών Cub της Ανεμολέσχης. Και αυτό, παρ' όλο το ότι τα Cub αυτά τα ζήσαμε για πολλά χρόνια. Ακόμα και φίλοι ανεμοπόροι που συμμετείχαν στην βαφή τους, δεν θυμούνται πια λεπτομέρειες (πότε και τι).

Οι πολλές φωτογραφίες που υπάρχουν για όλα τα ελληνικά Cub, είναι πρόκληση, όχι για να τσουβαλιαστούν τουρλού σε ένα φωτογραφικό ιντερνετικό λεύκωμα, αλλά για να αναλυθούν ιστορικά. Φροντίσαμε επιμελώς να αφήσουμε το πεδίο αυτό ελεύθερο στους φανατικούς της εικόνας.

Συνολική ανασκόπηση

Στις καταστάσεις της ΥΠΑ που έφτασαν στα χέρια μας από δύο μεριές (τροποποιημένες και συμπληρωμένες) εμφανίζονται περί τα 30 Cub. Είναι καταχωρημένα άλλοτε κατ' αλφαβητική σειρά νηολογίου και άλλοτε κατά μη λογική σειρά. Εμείς τα ταξινομήσαμε κατά μοντέλο της Piper.

Εμφανίζονται λοιπόν 3 αεροπλάνα PA-11 με κινητήρα 65 hp. Για αυτά μιλήσαμε ήδη, κυρίως δε για το Hotel της Αερολέσχης που εικονίζεται και στο εξώφυλλό μας.

Εμφανίζονται 7 αεροπλάνα PA-18 Με κινητήρα 90 hp, στα οποία αναφερθήκαμε στην περίοδο της Αερολέσχης Αθηνών. Ένα ακόμα αναφέρεται με κινητήρα 95 hp.

Εμφανίζονται 17 αεροπλάνα PA-18-135 με κινητήρα 135 hp. Αυτά μας απασχόλησαν στα περί Ανεμολέσχης και περί Συμιγδαλά.

Τέλος εμφανίζονται 6 αεροπλάνα PA-18-150 με κινητήρα 150 hp, με τα οποία δεν ασχοληθήκαμε καθόλου. Πρόκειται για το τελευταίο μοντέλο Cub που έβγαλε το εργοστάσιο και προμηθεύθηκαν ιδιώτες από το εξωτερικό.

Δυστυχώς, όλοι οι ιδιώτες από τους οποίους πέρασε κάποιο αεροσκάφος (αεροπλάνο ή ανεμόπτερο), δεν ήταν στο παρελθόν το ίδιο πρόθυμοι να μας δίνουν στοιχεία για την ετήσια δραστηριότητά του και για την ιστορία του. Θεωρήσαμε λοιπόν ασφαλέστερο να περιοριστούμε στα λεσχικά αεροσκάφη για τα οποία υφίστανται πολλές μαρτυρίες.

Όπως είδαμε όμως ήδη, υπήρξαν κι άλλα Cub στην Ελλάδα που δεν δηλώθηκαν καν στην ΥΠΑ. Από πλευράς σωματείων, στις καταστάσεις της ΥΠΑ εμφανίζονται ονόματα 12 σωματείων, χωρίς να είναι πάντα σαφές αν πρόκειται για αεροπλάνο της αερολέσχης, ή ιδιώτη που το ενέταξε εκεί.

Εγκατάλειψη

Υπάρχουν πολλά αεροσκάφη που εγκαταλείπονται στο ύπαιθρο και υποβαθμίζονται, μέχρις πλήρους οικονομικής αποσβέσεως. Ένας σημαντικός λόγος που τα αχρησιμοποίητα αεροσκάφη δεν πωλούνται εγκαίρως είναι ο συναισθηματικός. Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι πολλοί χειριστές δένονται συναισθηματικώς με κάποια αεροσκάφη. Ακόμα όμως και αν αφαιρέσουμε αυτό τον λόγο, πολλά αεροσκάφη με μικρές φθορές μένουν και σαπίζουν στο ύπαιθρο, μέχρις ότου η κατάστασή τους να γίνει ανεπανόρθωτη.

Για το πως γίνεται αυτό, έχω ένα παράδειγμα από την Ανεμολέσχη:

Είχαμε ένα μοτο-ανεμόπτερο που είχε υποστεί επανειλημμένες ζημιές. Σε κάποια απογείωση ξέφυγε από τον διάδρομο και έπαθε σημαντική ζημιά στο σύστημα προσγείωσης που επισκευάστηκε εκ των ενόντων. Στην συνέχεια παρέμεινε στο ύπαιθρο όπου το φορτηγό της Ανεμολέσχης, που είχε προβληματικά φρένα, έπεσε πάνω στην προπέλα του δεμένου αεροσκάφους, προκαλώντας άγνωστες ζημιές στον κινητήρα, στις βάσεις του και στην δομή του δεμένου αεροσκάφους.

Σε κάποια φάση της παραμονής του αεροσκάφους σε αδράνεια, παρουσιάστηκε στο ΔΣ πρόταση αλλοδαπού ιδιώτη για αγορά του προς 1 εκ. δραχμές. Η άμεση αντίδραση ήταν: «Είναι πολύ λίγο, να μας δώσει 1,5 εκ». Άλλος είπε: «Μα, 1 εκ. αξίζει μόνο ο κινητήρας του». Ένας τρίτος αποφάνθηκε: «Η αξία του είναι 2 εκ». Επρόκειτο για πλειοδοτικό διαγωνισμό στα λόγια. Προφανώς δεν έγινε τίποτα και το αεροσκάφος παρέμεινε στο ύπαιθρο υποβαθμιζόμενο.

Το γιατί κάποιοι προτιμούν να βλέπουν ένα αεροσκάφος να καταρρέει αντί να πουληθεί, είναι άδηλο. Άλλοι πάλι επιθυμούν διακαώς να έχουν στην ιδιοκτησία τους ένα αεροσκάφος, έστω και ερείπιο. Τα αεροσκάφη είναι αντικείμενα πολύ βεβαρυμμένα ψυχολογικώς.

Το τέλος των Piper Cub της Ανεμολέσχης

Τα σωματεία περνάν διαδοχικά στην εξέλιξή τους διάφορες περιόδους. Υπάρχουν περίοδοι με παραγωγικές διοικήσεις που πολλαπλασιάζουν τον υλικό και έμπυχο πλούτο του σωματείου. Υπάρχουν και περίοδοι όπου επικρατεί αδιαφορία για την παραγωγή και, τα σωματεία κολλάν στην λάσπη, οικονομική, υλική, ανθρωπίνη. Αυτό δεν ισχύει μόνο για τα σωματεία. Ισχύει για τις κυβερνήσεις, τις εταιρίες, τις οικογένειες. Σε ένα τέτοιο κύκλο των αρχών του αιώνα μας, έπεσαν θύματα τα Cub της Ανεμολέσχης.

Αντιγράφουμε κατά λέξιν μια παράγραφο από το βιβλίο «Ανεμοπορία και ΠΑ» γραμμένο το 2012:

Τα αποτελέσματα φάνηκαν μετά την αποχώρηση του Ι. Καράτσαλου που διαδέχθηκε τον Μ. Πουλικάκο στον έλεγχο των χειριστών. Το εκλεγέν νέο ΔΣ εγκαινίασε τότε χαλαρό κλίμα οικονομικής και πτητικής διοικήσεως. Η απώλεια του ισχυρότερου αερορυμουλκού μας SX-ADW στην Κωπαΐδα το 2005 και του καλύτερου εκπαιδευτικού μας ASK-21 (SX-130) στην Πάρνηθα το 2006, ήταν δύο παιδαριώδη ατυχήματα (βλέπε φωτογραφία από Β.Κατηνιώτη), χωρίς τραυματισμούς. Η εγκατάλειψη των άλλων δύο Piper Cub, έφερε την λέσχη σε σημείο να μην διαθέτει αεροπλάνο και να νοικιάζει αερορυμουλκά αεροπλάνα ιδιωτών, μέχρι σήμερα. Η οικονομική αδιαφορία έφθασε σε σημείο, να γίνει κάποτε ετήσια γενική συνέλευση χωρίς οικονομικό απολογισμό.



Όταν κατεστράφη στην Κωπαΐδα το SX-ADW, υπήρχαν στην Ανεμολέσχη (χωρίς πλοϊμότητα) τα ADX και ALT. Δεν υπήρχε όμως ενδιαφέρον για την επισκευή τους. Τότε κυκλοφορούσαν φήμες ότι υπήρχε γραφειοκρατική αδυναμία για την ανανέωση της πλοϊμότητάς τους. Όποιος βαριέται να ζυμώσει ...

Μινιμαλισμός - μαξιμαλισμός

Όλη η ιστορία των Cub που παρακολουθήσαμε, είναι μια ιστορία μινιμαλισμού. Στην αρχή της ιστορίας, ο Mr. Piper τσακώνεται με τον CG Taylor που ήθελε να περάσει σε βελτιωμένο μοντέλο, εγκαταλείποντας το μινιμαλιστικό J-2. Ο Piper αντιστέκεται και, μέχρι τον πόλεμο, το Piper Cub παραμένει το απλούστερο και φθηνότερο αεροπλάνο της αγοράς. Η αγορά διψούσε απλώς για πτήση. Το Cub την παρείχε φθηνά και εκεί ήταν η επιτυχία του.

Μετά τον πόλεμο, το αγοραστικό κοινό άρχισε να έχει απαιτήσεις: Περισσότερα από δύο άτομα, μεγαλύτερη ταχύτητα, μακρύτερα ταξίδια, ακριβότερος ναυτιλιακός εξοπλισμός,

μεγαλύτερη άνεση. Προφανώς τα Cub δεν μπορούσαν να ακολουθήσουν. Επεκράτησαν οι ινδιάνικες φυλές του Mr. Piper.

Προπολεμικώς, η ανάγκη για αεροπλάνα ήταν μεγάλη και το βάρος έπεφτε στην ικανότητα φθηνής παραγωγής τους. Μεταπολεμικώς, η παραγωγή μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες και το βάρος έπεσε στην ικανότητα πωλήσεων, στην ικανότητα προβολής του προϊόντος. Το προϊόν έπρεπε να έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα από τον ανταγωνισμό και όχι απλώς μικρότερη τιμή. Από καλύτερες επιδόσεις, μέχρι πολυτελέστερες ταπετσαρίες στην καμπίνα. Η μαξιμαλιστική εικόνα της διαφημίσεως έδειχνε ότι τα αεροπλάνα σαν το Cub δεν είχαν κανένα μέλλον.

Ένα ακόμα πρόβλημα ήταν το κέρδος των κατασκευαστών. Αν μπορείς να πουλήσεις ακριβά αεροπλάνα, το κέρδος σου είναι πολύ μεγαλύτερο από το να δοκιμάζεις να πουλήσεις αεροπλάνα σε χειριστές με μικρό πορτοφόλι. Η αγορά έγινε μαξιμαλιστική και, όταν υπάρχει χρήμα στην αγορά, κανείς δεν είχε διάθεση να ασχοληθεί με φθινο-αντικείμενα.

Οι κανονισμοί ακολούθησαν επίσης μαξιμαλιστική πορεία, με πρόσχημα την κλασική πιπίλα της ασφάλειας πτήσεων. Η χρήση των Cub καταντούσε το ίδιο δαπανηρή και πολύπλοκη με την χρήση πιο ακριβών αεροπλάνων. Όλα έδειχναν ότι το παιχνίδι ήταν χαμένο για τα Cub.

Όμως ο μινιμαλισμός επανέκαμψε με την μορφή των υπερελαφρών αεροπλάνων. Εμφανίστηκε μια νέα οικογένεια αεροπλάνων, με απλούστερους κανονισμούς, απλούστερη τεχνολογία, φθηνότερη χρήση. Επιστρέψαμε σε νέα εποχή μινιμαλισμού όπου τα υπερελαφρά αεροπλάνα είχαν την κλασική μορφή των Cub, υψηπτέρυγα με στηλίδια και πάνινες πτέρυγες σταθερής χορδής. Και αυτά όμως γρήγορα ξεπεράστηκαν με πρόσθετες δυνατότητες, εξαρτήματα, κόστος. Το παιχνίδι μινιμαλισμού - μαξιμαλισμού στην αεροπορία, καλά κρατεί.

Και στην ανεμοπορία όμως τα πράγματα δεν ήταν πολύ διαφορετικά. Το 1977 στο βιβλίο του Don Davies "Soaring poems" δημοσίευσα τέσσερα ποιήματα ένα εκ των οποίων έλεγε:

*Escaping from rules preventing from fools,
Somebody invented hang gliding.
And if some more fools invent some more rules,
We'll soon have a sport called crawl gliding.*

Το crawl gliding δεν το είδαμε ακόμα στην ανεμοπορία. Είδαμε όμως το para-gliding, τον θρίαμβο του μινιμαλισμού.

Οι κατασκευαστές, ανάλογα με το οικονομικό τους συμφέρον, εμφανίζουν συνεχώς νέα προϊόντα, είτε πρωτοποριακά, είτε αναχρονιστικά. Μην εκπλαγείτε λοιπόν αν η μόδα κάνει κύκλο και ξαναγυρίσει στα Piper Cub._

PIPER AIRCRAFT CO.





Piper cub

**από τους πρωτοπόρους
στον αμερικανικό στρατό
στον πόλεμο
στον ελληνικό στρατό
στον αεραθλητισμό
στην γενική αεροπορία**