

Τα πρώτα χιλιόμετρα με αεροπλάνο ήταν και τα πιο δύσκολα. Από τη στιγμή, όμως, που διανύθηκαν, άρχιζε η μεγάλη εποποιία. Πρώτος ο Λουί Μπεριό πέταξε πάνω από τη Μάγχη, στις 25 Ιουλίου του 1909. Ήταν και ο πρώτος που τόλμησε να πετάξει με αεροπλάνο πάνω από τη θάλασσα. Δυο χρόνια αργότερα, ο Κάλμπραϊθ Πέρι Ρότζερ πέταξε από τη Νέα Υόρκη ως την Καλιφόρνια διασχίζοντας τις Ηνωμένες Πολιτείες σε ένα ταξίδι πρωτόγνωρο αλλ' οπωσδήποτε πάνω από στεριά. Του πήρε 49 μέρες: Από τις 17 Σεπτεμβρίου ως τις 5 Νοεμβρίου του 1911.

Το γυναικείο ενδιαφέρον δεν άργησε να εκδηλωθεί, καθώς η κατάκτηση των ουρανών φάνταζε ότι οδηγούσε και στην απόκτηση της ισότητας ανάμεσα στα δύο φύλα. Οι γυναίκες πιλότοι, όμως, μάλλον ως «λοξές σουφραζέτες» αντιμετωπίστηκαν, παρά ως πρωτοπόροι.

Στις 16 Απριλίου του 1912, η Αμερικανίδα Χάριετ Κουίμπι έγινε η πρώτη γυναίκα που πραγματοποίησε πτήση πάνω από τη Μάγχη. Το γεγονός σήμανε την οριστική κατάκτηση του εναέριου χώρου πάνω από τις θάλασσες. Ήδη, από το 1910, ο Ευγένιος Έλι είχε καταφέρει να απογειωθεί από το κατάστρωμα ενός πλοίου, ενώ από το 1911 ο Γκλεν Κέρτις «καθέλκυσε» στο Σαν Ντιέγκο της Καλιφόρνια το πρώτο υδροπλάνο.

Το πολεμικό ναυτικό ενδιαφέρθηκε γρήγορα, καθώς τα αεροπλάνα παρείχαν τη δυνατότητα της ανίχνευσης σε μακρινές αποστάσεις πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Από το 1914 ως το 1918, σε όλη τη διάρκεια του Α' Παγκόσμιου πολέμου, το ναυτικό χρησιμοποίησε τα «υδροπλανοφόρα»: Πλοία που κουβαλούσαν υδροπλάνα, τα εκσφενδόνιζαν με καταπέλτες και μετά την αποστολή τους τα μάζευαν από τα νερά, όπου είχαν προσθαλασσωθεί.

Στα 1918, έκανε την εμφάνισή του το πρώτο αεροπλανοφόρο, στο οποίο τα αεροπλάνα μπορούσαν να προσνηθούν. Ήταν το αγγλικό «Αργος», που όμως χρησιμοποίησε τον καταπέλτη για την απογείωση.

Τη λύση για μια ασφαλή απογείωση χωρίς φόρα την είχε προτείνει από πολύ νωρίς ένας νεαρός Ρώσος αλλά τότε κανένας δεν ήθελε να τον ακούσει. Ο Ιγκόρ Σικόρσκι ήταν είκοσι χρόνων και γεμάτος όνειρα όταν έφτασε από την πατρίδα του τη Ρωσία στις Ηνωμένες Πολιτείες. Μαζί του έφερε τα σχέδια μιας καταπληκτικής, όπως πίστευε, ιδέας: Ένα αεροπλάνο, που δε χρειαζόταν διάδρομο για να απογειωθεί ή να προσγειωθεί. Ο άνθρωπος

είχε σχεδιάσει ένα ελικόπτερο αλλά βρισκόταν πολλά χρόνια μπροστά από την εποχή του. Κανένας δεν ήταν διατεθειμένος να χρηματοδοτήσει την παλαβομάρα του, όπως έλεγαν.

Γύρισε στη Ρωσία άπρακτος αλλ' όχι και απογοητευμένος. Βάλθηκε να κατασκευάσει ένα πολεμικό αεροπλάνο, το S-6, το οποίο αγόρασε η τσαρική αεροπορία. Ήταν, τότε, μόλις 23 χρόνων. Και καταπιάστηκε με μια καινούργια ιδέα: Την κατασκευή ενός πανίσχυρου αεροπλάνου, με πολλούς κινητήρες.

Ως τότε, τα αεροπλάνα είχαν έναν κινητήρα μπροστά ή και έναν δεύτερο αλλ' όχι χρήσιμο, πίσω. Ο Ιγκόρ έφτιαξε ένα τεράστιο αεροπλάνο, που ζύγιζε πέντε τόνους. Το ονόμασε Μπολσόι (μεγάλο), του έβαλε τέσσερις κινητήρες των εκατό ίππων και 16 τροχούς, που μπορούσαν να αντικατασταθούν με σκι αν ο πιλότος ήθελε να το προσγειώσει στο χιόνι. Κατασκεύασε, για πρώτη φορά, χωριστή κλειστή καμπίνα για τον πιλότο και σαλόνι για τέσσερις επιβάτες. Ήταν ένα σωστό μεγαθήριο για την εποχή του.

Το τετρακινητήριο του Ιγκόρ Σικόρσκι πέταξε, για πρώτη φορά, στις 13 Μαΐου του 1913. Απογειώθηκε, έκανε μια μεγαλόπρεπη βόλτα και προσγειώθηκε ομαλά. Όλα είχαν λειτουργήσει στην εντέλεια. Ως τα τέλη Αυγούστου του 1913, το «Μπολσόι» έκανε 52 πτήσεις, σε μια από τις οποίες επιβάτης ήταν ο ίδιος ο τσάρος. Όμως, μια μέρα, ενώ ήταν προσγειωμένο, κάποιο άλλο αεροπλάνο που πετούσε, έχασε τον κινητήρα του, ο οποίος βρήκε να πέσει πάνω στο τετρακινητήριο του Ιγκόρ και να το διαλύσει!...

Ο Ιγκόρ Σικόρσκι δεν το έβαλε κάτω. Συνέχισε να κατασκευάζει αεροπλάνα και ν' αποκτά φήμη. Όταν στη χώρα του επικράτησε η κομμουνιστική επανάσταση, έφυγε στην Αμερική. Αργότερα, ξαναθυμήθηκε το ελικόπτερο. Αυτή τη φορά, κανένας δεν του μιλούσε για παλαβομάρες. Στα 1942, το ελικόπτερο VS-300 υψώθηκε κατακόρυφα στον ουρανό των Ηνωμένων Πολιτειών κι έμεινε μετέωρο, στον αέρα. Ήταν το πρώτο.

Ήδη, όμως, είχαν εξελιχθεί και τα αεροπλανοφόρα. Το πρώτο πραγματικό, από το οποίο μπορούσε να απογειωθεί αεροπλάνο και στο οποίο κατάφερνε να προσηλωθεί, ήταν το αμερικανικό «Λάνγκλεϊ», που καθελκύστηκε το 1922. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου πολέμου, τα αεροπλανοφόρα μπορούσαν να μεταφέρουν από ογδόντα μαχητικά αεροπλάνα, που είχαν ακτίνα δράσης 300 μίλια. Με την εμφάνιση και του ελικοπτέρου, άρχισαν να κατασκευάζονται τα ελικοπτεροφόρα πλοία. Την επανάσταση όμως έφερε, το 1961, το πυρηνοκίνητο αεροπλανοφόρο «Εντερπράιζ» των ΗΠΑ που, το 1964, έκανε τον γύρο του κόσμου χωρίς σταθμό και χωρίς ανεφοδιασμό.

Το αεροπλάνο είχε προηγηθεί και σ' αυτό. Με βήματα σταθερά και τολμηρά, οι πρωτοπόροι των αιθέρων κατακτούσαν τις αποστάσεις. Στα 1919, έξι άνδρες του αμερικανικού ναυτικού πέταξαν από τη Νέα Υόρκη στη Λισσαβόνα με ενδιάμεσους σταθμούς στη Νέα Γη και στις Αζόρες. Την ίδια χρονιά, ένας λοχαγός κι ένας υπολοχαγός του αμερικανικού στρατού πέταξαν από τη Νέα Γη στην Ιρλανδία δίχως σταθμό. Χρειάστηκαν 16 ώρες και 12 λεπτά.

Ο Ιούλιος Βερν είχε περιγράψει ένα μυθιστορηματικό ταξίδι, τον γύρο του κόσμου, σε 80 ημέρες. Με το αεροπλάνο, η πραγματικότητα ήταν διαφορετική: 175 ημέρες πήρε η πρώτη φορά:

Από το Σιάτλ των Ηνωμένων Πολιτειών, ξεκίνησαν τέσσερα διπλάνα, στις 6 Απριλίου του 1924. Τα δύο έμειναν στη διαδρομή. Τ' άλλα δύο κατάφεραν να ολοκληρώσουν την πτήση και να επιστρέψουν, στις 28 Σεπτεμβρίου του 1924. Εννιά χρόνια αργότερα, στα 1933, ο Ουίλι Ποστ έκανε το ίδιο ταξίδι μόνος του. Το κατάφερε, σε επτά ημέρες και 18 ώρες.

Είχε προηγηθεί το κατόρθωμα του Τσαρλς Λίντμπεργκ, στις 21 Μαΐου του 1927. Με ένα μονοπλάνο, που είχε βαπτίσει «Πνεύμα του Αγίου Λουδοβίκου», πέρασε μόνος τον Ατλαντικό χωρίς σταθμό, πετώντας από τη Νέα Υόρκη στο Παρίσι σε 33 ώρες και 32 λεπτά. Ίδια μέρα (21 Μαΐου), το 1932, η Αμέλια Έρχαρτ έγινε η πρώτη γυναίκα που διέσχισε τον Ατλαντικό, από τη Νέα Γη στην Ιρλανδία.

Στις 26 Φεβρουαρίου του 1949, 15 χρόνια πριν από το «Εντερπράιζ», ένα μπόινγκ (B-50) έκανε τον γύρο του κόσμου, χωρίς σταθμό, σε 94 ώρες.

Στο μεταξύ διάστημα, οι στρατηγοί είχαν ανακαλύψει κι άλλες δυνατότητες του νέου όπλου. Από τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο είχε ξεκινήσει η χρήση του αεροπλάνου για βομβαρδισμούς και είχαν μπει στην ημερήσια διάταξη οι αερομαχίες. Θρυλικός έμεινε ο Γερμανός «Κόκκινος Βαρόνος» φον Ριχτχόφεν που κατέρριψε ογδόντα εχθρικά αεροπλάνα, πριν να καταρριφθεί κι ο ίδιος.

Όσο όμως εξελισσόταν το αεροπλάνο, τόσο γινόταν φανερό ότι το νέο αυτό μεταφορικό μέσο είχε έναν αξεπέραστο όριο ανάπτυξης: Την έλικα και την οριακή της τελειοποίηση. Υπήρχε ένα «ως εδώ και μη παρέκει», που ήταν αδύνατο να ξεπεραστεί. Η πιο προωθημένη έλικα, που κατασκευάστηκε το 1921, κατάφερε να διαλύσει τον κινητήρα της σε εργαστηριακή δοκιμή. Εννιά χρόνια αργότερα, στα 1930, ένας 23χρονος υποσμηναγός της αγγλικής ΡΑΦ, ο Φρανκ Χουίτλ, σκέφτηκε κάτι απλό: Να φτιάξει αεροπλάνο χωρίς έλικα!

Ο Ισαάκ Νεύτων είχε πει ότι σε κάθε δράση υπάρχει ίση αντίδραση. Αν, λοιπόν, κατάφερνε να φτιάξει έναν κινητήρα που να ρουφά αέρα με δύναμη και να τον στέλνει πίσω (δράση), θα έπρεπε να πετύχει μια ίση ώθηση προς τα μπρος (αντίδραση). Αυτή η σκέψη θεμελίωσε την εποχή των αεριωθουμένων ή τούρμπο. Όμως, άλλο η θεωρία κι άλλο η πράξη. Τα σχέδιά του απορρίφθηκαν από τους αρμόδιους φορείς, οι οποίοι του αναγνώριζαν τη θεωρητική δυνατότητα. Ο Χουίτλ επέμενε, βελτίωσε τη μέθοδό του και κατάφερε να βρει χρηματοδότη.

Ο πρώτος του κινητήρας ήταν έτοιμος για εργαστηριακή δοκιμή τον Απρίλιο του 1937. Η δοκιμή ήταν απογοητευτική, καθώς ο κινητήρας έδωσε πολύ πιο μικρή ώθηση απ' όση υπολογιζόταν στα χαρτιά.

Ένα μήνα πριν, τον Μάρτιο του 1937, την ίδια απογοήτευση είχε δοκιμάσει κι ένας άλλος, που είχε παρόμοια ιδέα: Ο Γερμανός φοιτητής της φυσικής Χανς φον Οχάιν που επίσης είχε σκεφτεί το νόμο της δράσης και αντίδρασης αλλ' είχε σχεδιάσει διαφορετικό κινητήρα. Οι χρηματοδότες όμως των δυο εφευρετών δε συμμερίζονταν την απογοήτευσή τους. Αφού οι κινητήρες λειτούργησαν, σήμαινε πως έπαιρναν βελτίωση. Χωρίς οι μεν να γνωρίζουν τι πράττουν οι δε, ενθάρρυναν τους κατασκευαστές να συνεχίσουν.

Ο Γερμανός αποδείχτηκε πιο γρήγορος από τον Άγγλο. Ο πρώτος κινητήρας του που απέδωσε όλα όσα του ζητούσαν οι προδιαγραφές τοποθετήθηκε σ' ένα καταδιωκτικό. Στις 27 Αυγούστου του 1939, πέντε μέρες πριν από τη γερμανική εισβολή στην Πολωνία, το αεροπλάνο πέταξε με επιτυχία. Είχε, όμως, ένα πρόβλημα: Έκαιγε πολύ περισσότερο καύσιμο απ' όσο τα συμβατικά αεροπλάνα με έλικες. Οι έρευνες, για την επίτευξη της απαραίτητης οικονομίας συνεχίστηκαν εντατικά.

Στην αντίπερα όχθη, το πρώτο αγγλικό αεριοθούμενο ήταν έτοιμο, όταν δοκιμάστηκε μια τρίτη παραλλαγή στην αρχική ιδέα. Στις 15 Μαΐου του 1941, ενάμιση χρόνο μετά το γερμανικό, το πρώτο αγγλικό αεροπλάνο τούρμπο πέταξε με επιτυχία. Κι εδώ, η ίδια διαπίστωση: Έκαιγε περισσότερο καύσιμο. Όμως, ο πόλεμος είχε ξεκινήσει για καλά και η αγγλική κυβέρνηση ενδιαφέρθηκε να χρηματοδοτήσει τις έρευνες. Στον αγγλογερμανικό αγώνα δρόμου που ακολούθησε, δίχως και πάλι οι μεν να γνωρίζουν τι πράττουν οι δε, η αγγλική ανάγκη κάλυψε τη χρονική διαφορά και πήρε κεφάλι.

Το καλοκαίρι του 1944, τα αγγλικά αεριοθούμενα Γκλόστερ Μίτιορ πετούσαν στους ουραμούς. Ελάχιστα αργότερα, στις εξορμήσεις τους άρχισαν να συναντούν τα καταδιωκτικά Me-262, τη γερμανική αεριοθούμενη απάντηση.

Τα αεριοθούμενα του Χουίτλ και του Οχάιν έδιναν ώση 500 χλγρ. για κάθε κιλό βάρους του κινητήρα τους. Σήμερα, η ώση 30.000 χλγρ. είναι μια συνηθισμένη υπόθεση.

(Έθνος, 1.10.1998) (τελευταία επεξεργασία, 28.2.2009)