

Η εποποιία του αεροπλάνου

Ταχύτητα 48 χλμ. την ώρα. Ύψος από το έδαφος 36,5 μέτρα. Διάρκεια πτήσης ολόκληρα δώδεκα δευτερόλεπτα με δικά του μέσα: Ήταν 17 του Δεκεμβρίου του 1903, όταν οι αδελφοί Ράιτ έβαλαν τον άνθρωπο στην εποχή του αεροπλάνου. Ως το απόγευμα της μέρας εκείνης, το ρεκόρ είχε σχεδόν πενταπλασιαστεί: Η διάρκεια της πτήσης έφτασε τα 56 δευτερόλεπτα.

Είχε κιόλας συμπληρωθεί μια εικοσαετία αφότου ο άνθρωπος μπορούσε να πετά με αερόστατα, όταν ο Άγγλος Τζορτζ Κέιλεϊ βάλθηκε να βρει καλύτερες λύσεις. Στα 1804, σχεδίασε ένα ανεμόπτερο και κατάφερε να το κάνει να πετάξει. Πέρασαν 45 χρόνια, ώσπου στα 1849 τελειοποίησε το ανεμόπτερό του και τόλμησε να πετύχει την πρώτη επανδρωμένη πτήση: Ένα δωδεκάχρονο αγόρι πέταξε μ' αυτό λίγα μέτρα. Είχαν μπει οι βάσεις για το αεροπλάνο.

Ο Γερμανός μηχανικός Ότο Λίλιενταλ (1848 - 1896) προχώρησε περισσότερο. Μελέτησε θέματα αεροδυναμικής, έγραψε το περισπούδαστο για την εποχή του έργο «Η πτήση των πουλιών ως βάση της αεροπορικής τέχνης» κι από το 1891 άρχισε να κατασκευάζει ανεμόπτερα. Πετούσε ο ίδιος με αυτά, παίρνοντας φόρα με τρέξιμο σε κατηφορίες. Το ρεκόρ του ήταν 247 μέτρα και λίγα εκατοστά. Έως τα 1896, είχε εκτελέσει πάνω από 2.000 πτήσεις με ανεμόπτερα, όταν σκέφτηκε να τουςβάλει κινητήρα. Δεν πρόλαβε. Στις 9 Αυγούστου του 1896, μια ριπή του ανέμου σήκωσε το ανεμόπτερό του και το τσάκισε στη γη. Ο Λίλιενταλ σκοτώθηκε έχοντας προχωρήσει αρκετά τις γνώσεις του ανθρώπου σε θέματα αεροδυναμικής.

Ο αρχιτέκτονας φυσικομαθηματικός Σάμιουελ Πιερποντ Λάνγκλεϊ (1834 - 1906) ξεκίνησε τις έρευνές του στην αεροδυναμική από το σημείο που τις έφτασε ο Λίλιενταλ. Έφτιαξε ένα αεροπλάνο με μηχανή, μια ειδική εξέδρα εκτόξευσης κι έναν καταπέλτη. Θα το οδηγούσε ο ίδιος. Το πείραμα εκτελέστηκε στις 7 Οκτωβρίου του 1903. Η εκτόξευση ήταν αποτυχημένη. Το αεροπλάνο του Λάνγκλεϊ, ο «Αεροδρόμος», όπως το είχε βαφτίσει, έπεσε σ' ένα ποτάμι. Το ανέσυρε, το επισκεύασε και δοκίμασε πάλι δυο μήνες αργότερα. Απέτυχε γι' άλλη μια φορά. Είχε έρθει η σειρά των αδερφών Ράιτ να δοκιμάσουν.

Ο Ουίλμπουρθ (1867 - 1912) και ο Όρβιλ (1871 - 1948) Ράιτ κατασκεύαζαν ποδήλατα στην πολιτεία Οχάιο των ΗΠΑ. Από το 1899, άρχισαν ν' ασχολούνται με την αεροδυναμική και στα 1900 γνώρισαν έναν πολύτιμο συνεργάτη: Τον πολιτικό μηχανικό Οκτάβιο Σανιούτ, που είχε τελειοποιήσει το ανεμοπλάνο του Λίλιενταλ. Τον Οκτώβριο της χρονιάς αυτής, άρχισαν επιτυχημένες πτήσεις με ανεμόπτερα. Τις συνέχισαν τα επόμενα δυο χρόνια, οπότε αποφάσισαν να κατασκευάσουν το πρώτο αεροπλάνο με κινητήρα. Τον έφτιαξαν μόνοι τους. Απέδιδε 13 ίππους μεταδίδοντας την κίνηση σε δυο έλικες. Ο Ουίλμπουρθ δοκίμασε πρώτος στις 14 Δεκεμβρίου 1903. Η απογείωση ήταν απογοητευτική και το αεροπλάνο έπεσε στην άμμο του Κιλ Ντέβιλ Χιλ.

Το διόρθωσαν, βρήκαν τι έφταιγε, το θεράπευσαν και τρεις μέρες αργότερα ήταν έτοιμοι για νέα προσπάθεια. Στις 17 Δεκεμβρίου του 1903, ο Όρβιλ έβαλε μπρος τον κινητήρα. Το αεροπλάνο απογειώθηκε, υψώθηκε στα 36,5 μέτρα, ανέπτυξε ταχύτητα 48 χλμ. την ώρα και προσγειώθηκε έπειτα από δώδεκα δευτερόλεπτα. Είχε πετάξει με δικά του μέσα. Ο Όρβιλ Ράιτ ήταν ο πρώτος αεροπόρος. Ο αδερφός του, που δοκίμασε αμέσως μετά, ήταν ο δεύτερος. Ο Όρβιλ ξαναπέταξε. Κι ο Ουίλμπουρθ έκανε την τέταρτη πτήση, την ίδια μέρα. Νέο ρεκόρ: Ολόκληρα 56 δευτερόλεπτα στον αέρα. Ετοιμάζονταν για μια πέμπτη πτήση όταν φύσηξε δυνατός αέρας, πήρε το αεροπλάνο και το σήκωσε γκρεμίζοντάς το πιο κάτω.

Όμως, η εποποιία είχε αρχίσει. Η πτήση με αεροπλάνο έγινε μόδα. Ποιος θα φτάσει πιο ψηλά; Ποιος θα μείνει στον αέρα περισσότερη ώρα; Ποιος θα καλύψει την πιο μεγάλη απόσταση; Ο ανταγωνισμός μεταδιδόταν από χώρα σε χώρα και τα ρεκόρ καταρρίπτονταν το ένα μετά το άλλο. Τέσσερα χρόνια μετά την πρώτη πτήση των αδερφών Ράιτ, ο καιρός είχε ωριμάσει για ένα μεγάλο γκραν πρι. Τέλη του 1907 ανακοινώθηκε το συγκλονιστικό γεγονός:

Το Μεγάλο Βραβείο Αεροπορίας ήταν 50.000 γαλλικά φράγκα. Θα το κέρδιζε όποιος κατάφερνε να πετάξει με αεροπλάνο χίλια μέτρα διαγράφοντας κύκλο. Μεγάλη η πρόκληση για τον 34χρονο Ανρί Φαρμάν. Στις 13 Ιανουαρίου του 1908, έσυρε το διπλάνο του ως το Ισί της Γαλλίας, όπου θα γινόταν η προσπάθεια, και το απογείωσε. Ενάμιση λεπτό αργότερα, το βραβείο ήταν δικό του. Είχε καλύψει κάτι λιγότερο από 1600 μέτρα και ήταν ο πρώτος άνθρωπος, που έσπασε το φράγμα του ενός χιλιομέτρου σε πτήση.

Στους επόμενους μήνες, το ρεκόρ βελτιωνόταν όλο και περισσότερο. Στις 30 Οκτωβρίου του 1908, ο Ανρί Φαρμάν ήταν έτοιμος να πραγματοποιήσει το μεγάλο του όνειρο: Ένα αεροπορικό ταξίδι. Το διπλάνο του «Βουαζέν Φαρμάν» είχε εφοδιαστεί με ένα

πρωτοποριακό όργανο: Το πηδάλιο κλίσεως, πρώτο στο είδος του. Χάραξε τη διαδρομή του σ' ένα χάρτη βάζοντας σημάδια χωριά, ποτάμι και σιδηροδρομικές γραμμές για να μη χαθεί κι απογειώθηκε από το Μπουί. Περίπου μισή ώρα αργότερα, προσγειωνόταν με επιτυχία στη Ρενς. Το πρώτο ταξίδι πάνω από τη γη, με αεροπλάνο ήταν γεγονός. Ο Φαρμάν είχε καλύψει απόσταση 26,5 χλμ. Τον ερώτησαν, πώς του φάνηκε η πτήση και κείνος απάντησε:

«Είναι χαρά ν' αρμενίζεις πάνω από τα κεφάλια του πλήθους».

Ύστερα από οχτώ μήνες, στις 25 Ιουλίου του 1909, ο επίσης Γάλλος Λουί Μπεριό, θα πραγματοποιούσε την πρώτη πτήση πάνω από τη θάλασσα: Απογειώθηκε από το χωριό Λε Μπαράκ κοντά στο γαλλικό Καλέ και πέταξε πάνω από τη φουρτουνιασμένη Μάγχη. Προσγειώθηκε κοντά στο Ντόβερ έπειτα από πτήση που κράτησε 37 λεπτά, καλύπτοντας απόσταση 37,5 χλμ. Για τον Μπεριό, το βραβείο ήταν μια βροχή από παραγγελίες: Του ζήτησαν να κατασκευάσει εκατό αεροπλάνα σαν το δικό του. Και το δικό του ήταν το πρώτο επιτυχημένο μονοπλάνο στον κόσμο.

Είχε έρθει η σειρά του στρατού να ενδιαφερθεί για τη νέα εφεύρεση. Οι ηγεσίες των ενόπλων δυνάμεων των χωρών όλου του κόσμου σκέφτηκαν πως βρέθηκε επιτέλους το μέσον με το οποίο θα μπορούσαν να μαθαίνουν τις εχθρικές κινήσεις. Στην ξηρά, τα πράγματα ήταν πιο απλά, αφού σχετικά εύκολα μπορούσε να κατασκευαστεί ένας διάδρομος προσγείωσης κοντά στο μέτωπο. Το μεγάλο πρόβλημα ήταν στη θάλασσα. Οι αδερφοί Ράιτ είχαν ήδη φτιάξει έναν καταπέλτη που μπορούσε να ξαποστείλει ένα αεροπλάνο στον αέρα. Η δυσκολία εντοπιζόταν στην προσγείωση.

Ο Αμερικανός πιλότος Έλι το κατάφερε. Πάνω από τους πύργους του καταδρομικού «Πενσιλβάνια» που ήταν αραγμένο στο Σαν Φραντζίσκο, κατασκευάστηκε ένας μακρύς ξύλινος διάδρομος. Στις 18 Ιανουαρίου του 1911, ο πιλότος Έλι ξεκίνησε παίρνοντας φόρα από τον διάδρομο αυτόν, απογειώθηκε και λίγο αργότερα προσγειώθηκε με επιτυχία. Ήταν το πρώτο «αεροπλανοφόρο» του κόσμου. Όμως, οι κίνδυνοι παρέμεναν μεγάλοι. Η προσγείωση γίνθηκε με τη βοήθεια σχοινιών που οι ναύτες άπλωσαν στον διάδρομο. Στις άκρες τους είχαν σάκους με άμμο. Συρόμενα τα σχοινιά από το αεροπλάνο, μείωναν την ταχύτητά του!

Τη λύση έδωσε, τον ίδιο χρόνο, ο επίσης Αμερικανός Γκλεν Κέρτις, ο οποίος «καθέλκυσε» στο Σαν Ντιέγκο της Καλιφόρνια το πρώτο υδροπλάνο: Ένα αεροπλάνο, στο οποίο είχε αντικαταστήσει τους τροχούς με έναν πλωτήρα.

Από το 1914 ως το 1918, σ' 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 προσνηωθούν. Ήταν το αγγλικό «Άργος», που όμως χρησιμοποιούσε τον καταπέλτη για την απογείωση. Το πρώτο πραγματικό αεροπλανοφόρο, από το οποίο μπορούσε να απογειωθεί αεροπλάνο και στο οποίο κατάφερνε να προσνηωθεί ήταν το αμερικανικό «Λάνγκλεϊ», που κατελκύστηκε το 1922.

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου πολέμου, τα αεροπλανοφόρα μπορούσαν να μεταφέρουν από ογδόντα μαχητικά αεροπλάνα, που είχαν ακτίνα δράσης 300 μίλια. Το 1942, παρουσιάστηκε το πρώτο ελικόπτερο, οπότε άρχισαν να κατασκευάζονται τα ελικοπτεροφόρα πλοία. Την επανάσταση όμως έφερε, το 1961, το πυρηνοκίνητο αεροπλανοφόρο «Έντερπράιζ» των ΗΠΑ που, το 1964, έκανε τον γύρο του κόσμου χωρίς σταθμό και χωρίς ανεφοδιασμό.

Στο μεταξύ διάστημα όμως, 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 και ο ίδιος.

Και βέβαια, τα αεροπλάνα συνέχιζαν να βελτιώνονται. Από τις 28 Σεπτεμβρίου του 1924, ο γύρος του κόσμου σε πτήση ήταν γεγονός. Κι από τις 15 Μαΐου του 1942, ξεκίνησε η εποχή των τούρμπο.

(Έθνος, 18.12.2009) (τελευταία επεξεργασία, 18.2.2009)

