

Του **ΧΡΗΣΤΟΥ ΜΑΖΑΝΙΤΗ**
ch.mazanitis@realnews.gr

Νωρίτερα από τον προβλεπόμενο χρόνο φαίνεται ότι αποσύρονται τελικά τα εκπαιδευτικά αεροσκάφη T2 Buckeye, μετά το τραγικό δυστύχημα της 27ης Δεκεμβρίου, που στοίχισε τη ζωή στον πιλότο, επισμηναγό **Επαμεινώνδα Κωστέα**.

Τα αεροσκάφη που εκπαιδεύουν τους Ελληνες πιλότους σχεδόν τα τελευταία 50 χρόνια ήταν προγραμματισμένο να αποσυρθούν την άνοιξη, με κάποιες πληροφορίες να αναφέρουν ως πιθανότερο χρονικό σημείο τον Μάιο. Ομως, μετά το τραγικό δυστύχημα, καθιλώθηκαν όλα όσα ήταν διαθέσιμα και φαίνεται ότι μάλλον δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ξανά για εκπαιδευτικούς σκοπούς ή για πτήσεις συντήρησης.

Από τα 40 αεροσκάφη του τύπου T2, που απέκτησε η Πολεμική Αεροπορία το 1976, σε πτητική κατάσταση βρίσκονταν μόλις τέσσερα, εκ των οποίων τα τρία πετούσαν την ημέρα του δυστυχήματος.

Οι λόγοι της πρόωρης απόσυρσης σχετίζονται σαφώς με τα αίτια της πτώσης του αεροσκάφους. Αυτές τις ημέρες, ο πρόεδρος της επιτροπής των εμπειρογνομόνων έχει το δύσκολο έργο να συλλέξει όλα τα στοιχεία που θα διαλευκάνουν πλήρως τις συνθήκες υπό τις οποίες ο έμπειρος επισμηναγός βρήκε τραγικό θάνατο.

Όπως στην περίπτωση με το Canadair CL-215 στην Εύβοια, που συντρίβη στις 25 Ιουλίου κατά τη διάρκεια κατάσβεσης πυρκαγιάς στην Κάρυστο, έτσι και εδώ υπάρχει ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για την άντληση κρίσιμων πληροφοριών. Πρόκειται για μια σειρά από βίντεο που δίνουν λεπτομέρειες για τα δεδομένα τα οποία ίσχυαν λίγο πριν από τη συντριβή. Μάλιστα, όπως είναι σε θέση να γνωρίζει η Realnews, υπάρχουν τουλάχιστον τρία βίντεο που έχουν καταγράψει την πορεία του T2 πριν αυτό συντρίβει μισό ναυτικό μίλι βορειοδυτικά της 120 Πτέρυγας Εκπαίδευσης, στην Καλαμάτα.

Η αιτία

Το χειρότερο σενάριο φαίνεται ότι επιβεβαιώνεται. Παρά τους εξονυχιστικούς τεχνικούς ελέγχους που γίνονται από το έμπειρο προσωπικό της Πολεμικής Αεροπορίας, η αποκόλληση καίριου τμήματος από το αεροσκάφος φαίνεται ότι προκρίνεται ως η επικρατέστερη αιτία.

Σε τρία διαφορετικά βίντεο έχει καταγραφεί ένα αντικείμενο από την άτρακτο του αεροπλάνου να έχει αποκολληθεί και τελικά να πέφτει στο έδαφος. Σύμφωνα με πληροφορίες της «R», η πτέρυγα δεν άντεξε από τις πιέσεις των G και τελικά αποκολλήθηκε.

Προς τούτο, σύμφωνα με αεροπορικές πηγές, συγκλίνουν και άλλα στοιχεία, πέραν των βίντεο, όπως το ότι βρέθηκαν τμήματα του αεροπλάνου μακριά από το σημείο της συντριβής, καθώς σε καμία περίπτωση δεν δικαιολογείται εκεί η παρουσία τους, ακόμη και αν ληφθεί υπ' όψιν ότι μετά την πρόσκρουση μπορεί να υπάρξει διασπορά τμημάτων.

Υπάρχει, όμως, κι ένα τρίτο στοιχείο που ενισχύει αυτό το ενδεχόμενο. Οι μαρτυρίες. Δύο αυτόπτες μάρτυρες ανέφεραν ότι, ενώ το αεροσκάφος βρισκόταν εν πτήση σε χαμηλό ύψος, ακούστηκε μια δυνατή έκρηξη. Με βάση τις ίδιες πηγές, η βίαιη αποκόλληση τμήματος από

Εκπαιδευτικό αεροσκάφος T2



Αποσύρονται όλα τα παλαιά εκπαιδευτικά αεροσκάφη

Μετά τον θάνατο του επισμηναγού **Επαμεινώνδα Κωστέα** στην Καλαμάτα, δεν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ξανά τα T2 που απέκτησε η Ελλάδα το 1976. Η αποκόλληση τμήματος του αεροσκάφους είναι η πιθανότερη αιτία του δυστυχήματος



Ο ΕΜΠΕΙΡΟΣ πιλότος **Επαμεινώνδας Κωστέας** πραγματοποιούσε την τελευταία του πτήση με αεροσκάφος του συγκεκριμένου τύπου

οποιοδήποτε αεροπλάνο μπορεί να προκαλέσει σύγχυση, αφού ο ήχος είναι τόσο σκληρός και δυνατός που παραπέμπει στον αντίστοιχο της έκρηξης ή τουλάχιστον έτσι τον εκλαμβάνει ένα μη έμπειρο αυτί.

Το τραγικό είναι ότι όλα αυτά έγιναν μπροστά στα μάτια της οικογένειας του άτυχου επισμηναγού, καθώς τη μοιραία πτήση παρακολουθούσαν η σύζυγος και τα δύο παιδιά του, αλλά και μέλη οικογενειών των άλλων δύο πιλότων.

Στο όριο

Υπήρξαν αναφορές ότι το μαχητικό πέταξε πέραν των δομικών του ορίων, αυτό που οι αεροπόροι αποκαλούν «Over G», και εξαιτίας αυτού να μην άντεξε το T2 και να αποκολλήθηκε κάποιο τμήμα του.

Όπως μας εξηγούν έμπειροι πιλότοι, κατά τη διάρκεια πτήσεων εκπαίδευσης, συντήρησης, ακόμη και αναχαίσεων, πολλά αεροσκάφη έχουν κατά καιρούς βγει «Over G». Αυτό δεν σημαίνει ότι το αεροσκάφος διαλύεται, αλλά ότι αφότου προσγειωθεί περνά έναν νέο πιο εξειδικευμένο τεχνικό έλεγχο, βάσει πρωτοκόλλου. Επίσης, το γεγονός πως ένα αεροσκάφος, όταν περνά τον προγραμματισμένο έλεγχο και δέχεται τις απαιτούμενες εργασίες, ανά 100 ώρες για παράδειγμα, δεν σημαίνει ότι πλησιάζοντας τις 100 φτάνει στα όριά του. Τα πρωτόκολλα ασφαλείας αφήνουν το περιθώριο πολλών περισσότερων ωρών, προβλέποντας ότι μπορεί κάποιο έκτακτο γεγονός να μην επιτρέψει τη συντήρηση του αεροσκάφους στις προβλεπόμενες ώρες.

Ωστόσο, οι αεροπόροι, εστιάζοντας στην αποκόλληση της πτέρυγας σε ελιγμό, προκρίνουν ως πιθανότερο αίτιο του δυστυχήματος αυτό που επισήμως ονομάζουν «δομική καταστροφή λόγω κόπωσης (σ.σ. παλαιότητας) του υλικού».

Το αδιαμφισβήτητο δεδομένο είναι ότι το αεροσκάφος δεν ακούμπησε κάπου κατά τη διάρκεια των ελιγμών, όπως έγινε για παρά-

Υπάρχουν τουλάχιστον τρία βίντεο που έχουν καταγράψει την πορεία του μοιραίου αεροσκάφους πριν αυτό συντρίβει