

## ΣΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕ ΑΝΟΙΧΤΟ ΠΑΡΑΘΥΡΟ

Απόλυτη ησυχία. Να βλέπεις μόνο αποχρώσεις του μπλε . Πάνω, ψηλά, ένα ξεθωριασμένο γαλάζιο με κάποιες λευκές πινελιές, για να σου δίνουν την αίσθηση της κίνησης.

Κάτω, λίγο πιο σκούρο, το γαλάζιο του πελάγου, το Ιόνιο, και στο βάθος, εκεί που φτάνει το μάτι, αχνά να ενώνονται δύο κόσμοι, Γη και Ουρανός σε ένα. Μεγαλείο!

Ναι! Σε 35.000 πόδια, με τη μανέτα στη θέση Full A/B(μετάκαυση), και με 1,1 MAX , να σκίζεις τον ουρανό και να συνεχίζεις για να φτάσεις στα όρια τον κινητήρα του A/φους.

Να ξεκολλάς από το έδαφος με 15.000 Lbs δύναμη, να σε σπρώχνουν βίαια μπροστά, και με γρήγορη άνοδο, να βρίσκεσαι στο κατάλληλο ύψος για να δοκιμάσεις τη λειτουργία του θρυλικού F-104.

Μια ομάδα από έμπειρους μηχανικούς, τεχνικούς, έπεσε πάνω σε αυτό το «εργοστάσιο» παραγωγής ενέργειας κι αφού έκαναν τις απαραίτητες εργασίες, τη δοκιμή λειτουργίας στο έδαφος, τον φόρεσαν στο A/φος, και τώρα σε συνθήκες πτήσης δοκιμάζεται ο καταπληκτικός J-79A . Τώρα πρέπει να πιάσει, να πετύχει το άριστα, δεν υπάρχει πιο κάτω, μόνο Άριστα. Αν όχι επιστροφή στο έδαφος, και πάλι από την αρχή.

.....Και να σκεφτεί κανείς, ότι λίγο πριν την A/Γ(απογείωση).στο last chance,δίπλα από την αρχή του διαδρόμου για τον τελικό έλεγχο, παραλίγο να ματαιώσω την αποστολή. Μετά από 2000 ώρες πτήσεων, εκείνη την περίοδο, να μην μπορώ να ασφαλίσω την καλύτερα. Να μην μπορώ να μετακινήσω μηχανικά το μοχλό ασφάλισης! Έλεος!

Να βάζω κόντρα με τα πόδια στα ποδοστήρια και την πλάτη με πίεση στο κάθισμα και μετά από αρκετές προσπάθειες και ιδρώτα, να καταφέρω με το δεξί χέρι την μετακίνηση του μοχλού, μια εύκολη ενέργεια ρουτίνας, σοβαρή όμως και απαραίτητα για να πετάξεις.

Τώρα στο 1,1 Μαχ, το χρονόμετρο μετρά δευτερόλεπτο το δευτερόλεπτο , μέχρι το 1,4 Μαχ. Πρέπει σε συγκεκριμένο χρόνο, ανάλογα με τη βαρομετρική πίεση, τη θερμοκρασία και τους

υπολογισμούς, από το σχετικό πίνακα του -1 να ξεπεράσει αυτό το κρίσιμο όριο του 1,1 με 1,4 Μαχ.

Τα μόρια του αέρα χτυπούν αλύπητα το μεταλλικό σκαρί του Α/φους. Δεν αισθάνομαι τίποτα εκτός από τη θερμοκρασία του εισερχόμενου αέρα, που βλέπω στο όργανο να αυξάνεται γρήγορα. Σε λίγο θα ζεματάει. Τα ημικώνια στους αεραγωγούς, μια καταπληκτική εφεύρεση της αεροδυναμικής, προσπαθούν να βάλουν σε τάξη τη ροή του αέρα, που αχόρταγα καταβροχθίζει ο αεροσυμπιεστής, και τον στέλνει με πίεση στα σωθικά του κινητήρα που μαζί με το καύσιμο, αναφλέγονται και θυμίζουν εικόνες κόλασης. Φωτιά, μόνο φωτιά.

1,4 Μαχ, όλα Οκ και συνεχίζουμε. Α! ρε Κελλυ, τι έφτιαξες πάλι(σκάφος –κινητήρα) μαζί με την απίθανη παρέα σου. Ό,τι σχεδίασες με την ομάδα σου, έγραψε ιστορία στα αεροπορικά δρώμενα.

Ο θρύλος ξεχύνεται ακράτητος, και με γρήγορους ρυθμούς θα φτάσει τα 2 Μαχ ή το μέγιστο της επιτρεπόμενης θερμοκρασίας του κινητήρα, ή το κόκκινο φωτάκι slow down να αναβοσβήνει σημαίνοντας το τέλος της δοκιμασίας. Εδώ ζεις το απόλυτο! Ό,τι λένε τα εγχειρίδια, ό,τι λέει ο κατασκευαστής. Δεν υπάρχει ίσως, μάλλον και όλα αυτά τα «διπλωματικά» που σου δίνουν χρόνο για επίλυση άλλων προβλημάτων, σε άλλους χώρους. Όλα τα στοιχεία τα χρειάζεται το προσωπικό εδάφους! Όλοι αυτοί που μετά από δύσκολη και πολλές εργατώρες δουλειά, περιμένουν να γράψουν στη φόρμα τους Οκ ή κάποιες παρατηρήσεις, που μερικές φορές οδηγούν στο να ξεκινήσεις πάλι από την αρχή.

1,6 Μαχ. Τέλεια, ακούς μόνο ένα συνεχές σσσσσς. Το ήχο τον έχεις αφήσει πίσω, προ πολλού.

Και τότε... Ξαφνικά η καταστροφή, σαν να έρχεται το τέλος. Η έκρηξη! Ένα δυνατό διαπεραστικό «μπαμ» που με ξεκουφαίνει και αισθάνομαι σαν κάποιος να με χτύπησε στο πίσω μέρος στο κεφάλι μου, πάνω από την κάσκα, με σκοπό τα το διαλύσει. Ο πόνος τρομερός, δυσβάσταχτος, τα μάτια μου νομίζω ότι βγήκαν βίαια από τη θέση τους και επανήλθαν με δυνατό πόνο. Το πρόσωπό μου γεμίζει από δάκρυα και δυσκολεύομαι να δω τι μου συμβαίνει. Φαντάζομαι ότι κάτι μεταλλικό μου τρυπάει τα μηνίγγια και από τον πόνο χάνω τις αισθήσεις μου για δευτερόλεπτα, εκατοστά του δευτερολέπτου, δεν ξέρω.

Κρυώνω , παγώνω, αισθάνομαι ότι έχω πρηστεί , έχω φουσκώσει και οι ζώνες του καθίσματος, με εμποδίζουν να κινηθώ. Το Α/φος, πετάει ομαλά και δεν παρουσιάζει καμία μηχανική βλάβη. Το μόνο που πρόλαβα να κάνω είναι να βάλω το διακόπτη του O2 στη θέση 100%.

Όλα συνέβησαν ταυτόχρονα , σε χρόνο μηδέν. Εκκωφαντικός θόρυβος, βίαιο παγωμένο ρεύμα αέρος, σκόνη, θολούρα, το check List, να πετάγεται από το αλεξήνεμο και να με χτυπά με δύναμη στο πρόσωπο. Έχω την εντύπωση ότι περιοδικά χάνω τις αισθήσεις μου σαν να νυστάζω. Σκουπίζω τα μάτια μου και διαπιστώνω από την ένδειξη του αντίστοιχου οργάνου ότι έχω χάσει τη συμπίεση.

Με μικρή κλίση στρέφω αριστερά προς το Α/Μ Ανδραβίδας και Αράξου. Είμαι δυτικά από τη Ζάκυνθο κι αρχίζω κάθοδο ελαττώνοντας γρήγορα την ταχύτητα. Νομίζω ότι ανέφερα στον ασύρματο στην Ανδραβίδα, ότι εγκαταλείπω, αλλά που να εγκαταλείψω στα 35.000 πόδια με -35 C ; Πάει θα γίνω παγάκι. Έχω αγωνία, κρυώνω και πονάω. Συνεχίζω κάθοδο κι αποφασίζω να προσγειωθώ στον Άραξο, στη βάση μου. Μπορεί να είναι λάθος αλλά συνεχίζω. Λέω από μέσα μου ότι θα τα καταφέρω. Κρυώνω πολύ και δεν αισθάνομαι την πλάτη μου . με τους καθρέφτες παρατηρώ το πίσω μέρος της καλύπτρας, γιατί από εκεί αισθάνομαι ότι έρχεται ο παγωμένος αέρας και ο θόρυβος. Εκεί είναι το πρόβλημα. Ναι! Το frame στο πίσω μέρος της καλύπτρας έχει ανοίξει 3 δάχτυλα περίπου. Από εκεί έγιναν όλα. Απίστευτο! Να ανοίξει η ασφαλισμένη καλύπτρα στον αέρα;

Συνεχίζω την κάθοδο. Πονάω παντού και τα δόντια μου χτυπάνε ασταμάτητα. Σίγουρα, στιγμιαία χάνομαι. Τώρα είμαι έτοιμος ανά πάσα στιγμή να εγκαταλείψω. Είμαι σε ασφαλές ύψος.

Στον ασύρματο έχω αναφέρει όλο το συμβάν και συνεχίζω για Π/Γ στον Άραξο. Δεν ακούω καλά, πιστεύω ότι θα τα καταφέρω.

Τώρα βλέπω καθαρά τον διάδρομο 36, κατεβάζω το σύστημα Π/Γ, 3 πράσινα, flaps στη θέση land και σε λίγο προσγειώνομαι με ασφάλεια. Ανακούφιση, ένα ξεφούσκωμα, μια χαλάρωση. Τουλάχιστον ό,τι και να γίνει τώρα ,είμαι στο έδαφος με την ταχύτητα να ελαττώνεται γρήγορα με το αλεξίπτωτο ανοιχτό και τα πόδια στα φρένα.

Σιγά, σιγά τροχοδρομώ στη βόρεια πίστα, δίπλα στη ΜΣΒ(Μοίρα Συντηρήσεως Βάσεως). Το κεφάλι μου σβουρίζει και ταυτόχρονα

αισθάνομαι αδύναμος, σαν να μη μπορώ να αντιδράσω. Σταματάω στη θέση που με καθοδηγεί ο υπόλογος. Σβήνω τον κινητήρα και προσπαθώ να απασφαλίσω και να ανοίξω την καλύπτρα, αλλά δε μπορώ. Είναι αδύνατο. Έχει μπλοκάρει. Κάνω νόημα στους τεχνικούς για το πρόβλημα και σιγά, σιγά η εικόνα που βλέπω θολώνει.

Είμαι μούσκεμα και ακόμα κρυώνω. Κάποια στιγμή βλέπω μια σιλουέτα να βρίσκεται στο πάνω μέρος της καλύπτρας. Δεν καταλαβαίνω τι κάνει. Το προσωπικό στην πίστα προσπαθεί να ανοίξει την καλύπτρα απ' έξω με τη βοήθεια του ειδικού μοχλού. Ξανά η εικόνα θολώνει και σβήνει. Δε θυμάμαι την εξέλιξη. Ίσως φταίει η υπερένταση, εκείνης της πτήσης, αλλά για να βρισκόμαστε μαζί, σε όλες τις εκδηλώσεις – συναντήσεις μας, πάει να πει ότι όλα πήγαν καλά τότε.

Προσοχή λοιπόν στο ανοιχτό παράθυρο στο γραφείο, γιατί δροσίζει το χώρο, αλλά μπορεί ν' αρπάξεις καμιά πούντα ...και τότε...