



ΤΕΥΧΟΣ: Νο 51-52
ΙΟΥΝΙΟΣ 2026

ΜΕΤΑ

ΣΑΠΟΤΗΝ
Ι Ρ Μ Σ Ε Λ Λ Α Δ Ο Σ

International Plastic Modeler's Society Hellas

Τ Ο Α Ρ Χ Α Ι Ο Τ Ε Ρ Ο Ε Λ Λ Η Ν Ι Κ Ο Μ Ο Ν Τ Ε Λ Ι Σ Τ Ι Κ Ο Π Ε Ρ Ι Ο Δ Ι Κ Ο

ΕΛΛΗΝΙΚΑ
ΑΡΜΑΤΑ
ΣΤΗ ΓΑΛΛΙΑ



Επετειακά οχήματα παρέλασης 25 Μαρτίου 2021 •
FAV/DPV • Επετειακό άρμα **T-80U** της **Ε.Φ.** •
HUMMER • Βρετανικά Βαριά Καταδρομικά

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πρόεδρος: Παύλος Τσέκας (IPMS 706)

Αντιπρόεδρος: Δημήτρης Κοντός (IPMS 205)

Γραμματέας: Μάνος Καραπιδάκης (IPMS 1330)

Ταμίας: Γιάννος Καραμιχάλης (IPMS 1249)

Μέλος: Γιώργος Παπαδημητρίου (IPMS 836)

Μέλος: Αλέξανδρος Βούρβαχης (IPMS 1134)

Μέλος: Πολυξένη Δάλλα (IPMS 1373)

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ - ΕΚΔΟΣΗΣ

Κατά Νόμο Υπεύθυνος: Παύλος Τσέκας (IPMS 706)

Δ/ντής Σύνταξης: Τ. Μετσοβίτης (IPMS 003)

Τεχνική Επιμέλεια: Μ. Κύρκος (IPMS 1065)

Τα ενυπόγραφα κείμενα απηχούν τις απόψεις των συγγραφέων τους
και εκφράζουν αποκλειστικά μόνον αυτούς
κι όχι την IPMS-ΕΛΛΑΔΟΣ.

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση της ύλης χωρίς έγγραφη άδεια
της IPMS-ΕΛΛΑΔΟΣ. Copyright IPMS-ΕΛΛΑΔΟΣ

«NEA» is the official publication of IPMS-HELLAS
IPMS-HELLAS • DAIDALOU 23 • 163 41 ILIOUPOLIS

Website: <http://www.ipms-hellas.gr>

email: ipms-hellas@windowslive.com

Tel.: 0030 698 1007 059

Facebook: <https://www.facebook.com/IPMS.Hellas.official>

Annual Membership Fees (including «NEA» subscription)

New Members: € 45.- Renewals: € 40.

Please note we can only accept payments by

Bank Drafts made in the name of IPMS-HELLAS.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced
without the written permission of IPMS-HELLAS.

Για ενημέρωση σχετικά με τις
δραστηριότητες και τα παλιά τεύχη
του περιοδικού της IPMS - Ελλάδος,
Επισκεφτείτε την ιστοσελίδα της εδώ:

<http://www.ipms-hellas.gr>

Editorial



Εχοντας καταρρίψει κάθε ρεκόρ καθυστέρησης έχετε και πάλι στις
οθόνες σας ένα τεύχος των Νέων!

Καθώς αρχισυντάκτης του περιοδικού είμαι εγώ, η ευθύνη για
την καθυστέρηση αυτή είναι κυρίως δική μου. Οι αιτίες ήταν διάφορα
σοβαρά προσωπικά θέματα, τα οποία κατανάλωσαν προσωπικό χρόνο
και κυρίως, πάρα πολύ προσωπική ενέργεια.

Ωστόσο, χωρίς να προσπαθώ να μειώσω την ευθύνη μου, δεν μπο-
ρώ να μην επισημάνω ότι η καθυστέρηση αυτή είναι δυστυχώς ενδει-
κτική μιας γενικότερης κόπωσης που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια
στα «στελέχη» της IPMS Ελλάδος, τόσο στο ΔΣ όσο και στους «παρά
το ΔΣ», όπως είμαι εγώ και άλλοι που βοηθούν με διάφορους τρόπους,
όπως η οργάνωση της ετήσιας έκθεσης.

Έχοντας κλείσει 45 χρόνια ζωής η IPMS Ελλάδος, έχει αναπτυχθεί και
αντίστοιχα έχουν αυξηθεί οι διοικητικές και διαχειριστικές ανάγκες της.
Οι άνθρωποι όμως που τα τρέχουν όλα αυτά δεν έχουν αυξηθεί. Δυστυ-
χώς έχουν μειωθεί. Έχουν αυξηθεί οι ηλικίες τους και αντίστοιχα οι υπο-
χρεώσεις τους, ενώ δυστυχώς κάποιοι από τους παλαιότερους δεν είναι
καν μαζί μας πλέον. Στους νεότερους σε ηλικία δεν φαίνεται να υπάρ-
χει ιδιαίτερη διάθεση συμμετοχής στα κοινά και συμβολής στα της λει-
τουργίας της IPMS Ελλάδος.

Εκείνοι που πριν σαράντα χρόνια, σε ηλικία 20 χρονών, έτρεχαν και
έστηναν και τις εκθέσεις και το περιοδικό και ότι άλλο έκανε η IPMS Ελ-
λάδος, τώρα είναι 50άρηδες κι 60άρηδες με δουλειές, παιδιά και όλα όσα
φέρνει ο χρόνος σε υποχρεώσεις και προβλήματα. Δυστυχώς η IPMS Ελ-
λάδος δεν είναι κάποιο πρόγραμμα σε υπολογιστή, κάποια εφαρμογή σε
κινητό ή κάτι που με ένα κλικ τρέχει και λειτουργεί μόνο του αυτόματα.
Είναι ένας σύλλογος που χρειάζεται ανθρώπους να κάνουν πράγματα
στον πραγματικό κόσμο, καταβάλλοντας κόπο και χρόνο. Αυτό ισχύει
ιδιαίτερα για τα μέλη του ΔΣ που έχουν την ευθύνη της λειτουργίας της
ένωσης. Όλοι θέλουμε να απολαμβάνουμε τα άμεσα και τα έμμεσα οφέ-
λη που μας παρέχει η IPMS Ελλάδος: την ετήσια έκθεση, το παζάρι, το
περιοδικό και στη συνέχεια όσα προκύπτουν από αυτά. Κάποιος όμως
πρέπει να τα κάνει όλα αυτά.

Πριν 45 χρόνια δεν υπήρχε IPMS Ελλάδος, δεν υπήρχαν μοντελιστι-
κές εκθέσεις, το χόμπι του πλαστικομοντελισμού στην Ελλάδα ήταν σε
πολύ χαμηλότερο επίπεδο απ' ό,τι σήμερα και οι περισσότεροι που ασχο-
λούνταν με αυτό, συχνά το έκαναν κρυφά για να αποφύγουν τα σχό-
λια του τύπου «ακόμη με στρατιωτάκια και αεροπλανάκια παίζεις ρε!». Για
κάποιον μοντελιστή στην εφηβεία τότε, η αντιμετώπιση αυτή ήταν
ικανή να τον κάνει να τα παρατήσει ή να συνεχίσει εν κρυπτώ, λες και
ήταν ομοφυλόφιλος στο Ιράν του Χομεϊνί. Τα αναφέρω αυτά για να το-
νίσω πόσο έχουμε ωφεληθεί όλοι από αυτό που λέγεται IPMS Ελλάδος
και από τα όσα έχει επιτύχει. Όλοι μας έχουμε αποκομίσει πολλά από
την IPMS Ελλάδος: γνώσεις, φιλίες, ευχάριστες στιγμές, για να αναφέ-
ρω μερικούς μόνο από τους τρόπους που νιώθω ότι έχω ωφεληθεί εγώ
προσωπικά. Γενικότερα, η IPMS Ελλάδος άνοιξε το δρόμο για την ιδρυ-
ση κι άλλων συλλόγων μοντελιστών σε ολόκληρη την Ελλάδα και στην

Συνέχεια στη σελ. 71

Στο εξώφυλλο: *Αρμα Leopard 1A5 του ελληνικού ουλαμού στα νηώματα
βορειοδυτικά του Vitry-le-François.*
(Pierre Delattre)



Το σήμα που έφεραν τα ελληνικά άρματα κατά τη διάρκεια της άσκησης στην αριστερή μόνο πλάκα αναγνώρισης.

Η άσκηση Orion είναι η μεγαλύτερη Γαλλική στρατιωτική άσκηση από το τέλος του Ψυχρού Πολέμου. Προσομοιώνει μια υψηλής έντασης σύγκρουση εναντία σε ένα εξίσου ικανό αντίπαλο, κυρίως για να δοκιμαστεί η διαλειτουργικότητα με τους συμμάχους του NATO.

Η 4η αυτή φάση της άσκησης επικεντρώθηκε στη δοκιμή της ικανότητας του 1ου Σώματος Στρατού (1er Corps d'Armée - 1er CA), με έδρα τη Lille, να σχεδιάσει και να

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΡΜΑΤΑ ΣΤΗ ΓΑΛΛΙΑ

Από 7 έως 30 Απριλίου, έλαβε χώρα στην Γαλλία η 4η φάση της υψηλής έντασης άσκησης Orion.

Κείμενο, φωτογραφίες: **Pierre Delattre**
Μετάφραση: **Τ. Μετσοβίτης (IPMS 003)**





Αργά το απόγευμα, τα ελληνικά Marder 1A3 έφτασαν στο σημείο διέλευσης. Τα Marder τέθηκαν σε υπηρεσία στην Ελλάδα το 2022. Σαράντα μονάδες παραδόθηκαν από τη Γερμανία σε αντάλλαγμα για την παραχώρηση 40 ελληνικών BMP-1 του στρατού της τέως Αν. Γερμανίας στην Ουκρανία.

διεξάγει μια επιχείρηση πολλών τομέων υπό τη διοίκηση του NATO.

Αυτή η φάση περιλάμβανε πλήρη ανάπτυξη χερσαίων και αεροπορικών δυνάμεων σε επίπεδο μεραρχίας (LIVEX, Live Exercise) και κινητοποίησε στο πεδίο 12.500 άτομα, 1.800 οχήματα, 30 ελικόπτερα και 800 μη επανδρωμένα αεροσκάφη.

Το κύριο μέρος αυτής της επιθετικής ενέργειας έλαβε χώρα σε έναν διάδρομο μεταξύ της πόλης Auxerre και των κύριων πεδίων εκπαίδευσης του στρατού στην Καμπανία, Mailly-le-Camp, Mourmelon, και Suippes στην ανατολική Γαλλία.

Κατά τη διάρκεια αυτής της επίθεσης που εκτεινόταν σε περισσότερα από 250 χλμ., η εμπλοκή των στρατευμάτων σηματοδοτήθηκε από αρκετές κρίσιμες στιγμές: διαβάσεις ποταμών, επιθέσεις σε



αστικό περιβάλλον και ταχείες προελάσεις διαμέσου γεωργικών εδαφών - συχνά παράλληλα με την πολιτική κυκλοφορία - υπό ρεαλιστικές επιχειρησιακές συνθήκες.





Τα ελληνικά άρματα μάχης Leopard 1A5 διέσχισαν γρήγορα τη διώρυγα υπό την επίβλεψη προσωπικού από τα 19^ο και 3^ο Συντάγματα μηχανικού.





VB2L, η έκδοση με μακρύ μεταξόνιο του Panhard VBL (Véhicule Blindé Léger) που φαίνεται εδώ με πυργίσκο PL127. Έχουν αναβαθμιστεί πρόσφατα με εκτοξευτές καπνογόνων τοποθετημένων ανάμεσα στα 2 εμπρός παράθυρα.



Αριστερά: Ένα ασθενοφόρο M1116 GR περιμένει να κινηθεί προς τη γέφυρα. Υπηρετούν 70 μονάδες από το 2006. Το M1116 GR είναι η ελληνική έκδοση του M997, που συναρμολογήθηκε από την ΕΛΒΟ. Δεξιά: Ένα Mercedes G290 GD με ρυμουλκούμενο υδροφόρο 1 τόνου.



Ένα MTVR Mk27 ετοιμάζεται να διασχίσει τη γέφυρα. Αυτή η έκδοση, που παραγγέλθηκε το 2006, είναι ειδική για τη μεταφορά πυρομαχικών τεθωρακισμένων μονάδων. Σχεδιασμένο από την Oshkosh αλλά συναρμολογημένο στην Ελλάδα από την ΕΛΒΟ, περίπου σαράντα οχήματα βρίσκονται αυτή τη στιγμή σε υπηρεσία.

Επόμενη σελίδα: Κάτω από το χωριό, ένα Leopard κόλλησε στο υγρό, λασπώδες έδαφος μιας δασώδους περιοχής. Άμεσα κλήθηκε σε δράση το Bergerpanzer 2 για τον απεγκλωβισμό του Leopard. Τα πληρώματα τοποθέτησαν συρματόσχοινα ρυμούλκησης, χρησιμοποιώντας ένα σύστημα τροχαλίων. Χάρη στο βαρούλκο με ικανότητα έλξης 69 τόνων, το Leopard 1A5 των 43 τόνων μέσα σε λίγα λεπτά, είχε απελευθερωθεί. Τα οχήματα μπόρεσαν να συνεχίσουν την αποστολή τους. Χάρη στον κινητήρα V10 MTU MB838 830 ίππων, το Leopard βγήκε γρήγορα από την δασώδη περιοχή και το Bergerpanzer επέστρεψε στη συνέχεια στα μετόπισθεν, σε αναμονή μιας νέας αποστολής.





Προερχόμενο από την 25η ΕΜΑ «2ο Σύνταγμα Ιππικού – Έφεσος», το ελληνικό τμήμα ενσωματώθηκε στην 7ème brigade Blindée (7ème BB - 7η Τεθωρακισμένη Ταξιαρχία) του Γαλλικού Στρατού.

Ο ουλαμός αρμάτων μάχης προσαρτήθηκε έτσι στο 1er Regiment de Tirailleurs του Épinal, μια γαλλική μονάδα μηχανοκίνητου πεζικού.

Αυτή η αποστολή σηματοδοτεί τη μεγαλύτερη τεθωρακισμένη παρουσία που έχει ποτέ αναπτύξει ο Ελληνικός Στρατός στη Δυτική Ευρώπη.

Τα τεθωρακισμένα οχήματα μεταφέρθηκαν δια θα-

λάσσης από το λιμάνι της Καβάλας με το αποβατικό πλοίο «Ικαρία» (L-175) στο λιμάνι της Τουλόν στη νότια Γαλλία. Από εκεί, μετακινήθηκαν για περισσότερα από 700 χλμ. σε μεγάλες φάλαγγες μέχρι την βορειοανατολική Γαλλία.

Μια από τις πρώτες επιχειρησιακά κορυφαίες στιγμές σημειώθηκε κατά τη διάρκεια μιας άσκησης διάβασης ποταμού κοντά στο Radonvilliers, στη λίμνη Amance. Γαλλικές μονάδες μηχανικού ανέπτυξαν αμφίβια συστήματα γεφύρωσης (EFA) για να επιτρέψουν σε τεθωρακισμένες φάλαγγες την ταχεία διέλευση ενός καναλιού που συνδέει τις λίμνες Amance και Temple.

Λίγες μέρες μετά τη διέλευση του ποταμού, λόχοι του 1er Regiment de Tirailleurs, με VBCI, εισήλθαν στην πόλη Vitry-le-François.

Λίγο έξω από το Vitry-le-François, η διοίκηση του 1er Regiment de Tirailleurs συντόνιζε την επίθεση στην πόλη. Η προστασία του κλιμακίου διοίκησης εξασφαλίστηκε από τον ουλαμό των ελληνικών αρμάτων, που βρισκόταν στα υψώματα βορειοδυτικά του χωριού. Αρχικά, επρόκειτο να αναπτυχθούν άρματα μάχης Leopard 2 HEL (62 τόνοι), αλλά λόγω των τροχαίων περιορισμών σχετικά με το βάρος των οχημάτων σε καιρό ειρήνης, αποφασίστηκε να αναπτυχθούν τα άρματα μάχης Leopard 1 (43 τόνοι).







PANZER GREY ...German WW2 vehicles in the right RAL!

AMMS

45th

ATHENS MODELS &
MINIATURES SHOW
IPMS HELLAS NATIONALS

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΑΙΘΟΥΣΑ Α | 6, 7, 8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2026



Spitfire 1936-2026 ...roaring for 90 years!

6, 7, 8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2026

45th

ATHENS MODELS &
MINIATURES SHOW
IPMS HELLAS NATIONALS

AMMS

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΑΙΘΟΥΣΑ Α

Lord of the Rings

...display your precious ones!



AMMS

45th

ATHENS MODELS &
MINIATURES SHOW
IPMS HELLAS NATIONALS

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΑΙΘΟΥΣΑ Α

6, 7, 8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2026

Επετειακά οχήματα παρέλασης



25 Μαρτίου 2021

Κείμενο:
Τ. Μετσοβίτης (IPMS 003)
Φωτογραφίες:
Τ. Μετσοβίτης (IPMS 003)
Φ. Μπόσκος (IPMS 1106)
Σ. Σουλής (IPMS 228)
Π. Τσέκας (IPMS 706)

Η 25^η Μαρτίου του 2021 ήταν η 200^η επέτειος της επανάστασης του 1821 και αυτό επέβαλε να εορταστεί με ξεχωριστό τρόπο. Δυστυχώς η πανδημία του covid-19 που προηγήθηκε και τα πρωτοφανή μέτρα που επέφερε η αντιμετώπισή της, στέρησε πολλά από την αίγλη και τον πανηγυρικό χαρακτήρα της χρονιάς. Για κάποιο διάστημα δεν ήταν καν σίγουρο εάν θα πραγματοποιούνταν η καθιερωμένη στρατιωτική παρέλαση στην Αθήνα, εξαιτίας των περιορισμών στην κυκλοφορία και την συνάθροιση λόγω της έξαρσης της πανδημίας, όπως είχε συμβεί και το 2020. Ωστόσο, τελικά αποφασίστηκε η διεξαγωγή της παρέλασης χωρίς την παρουσία κοινού, λόγω ακριβώς αυτών των περιορισμών.

Μάλιστα έγινε προσπάθεια να ξεχωρίσει σε λαμπρότητα η παρέλαση, την οποία παρακολουθήσαν και εκπρόσωποι των τριών δυνάμεων που στήριξαν την επανάσταση του 1821 (Αγγλίας, Γαλλίας και Ρωσίας), την Μ. Βρετανία μάλιστα εκπροσώπησε ο τότε πρίγκιπας Κάρολος με την σύζυγό του Καμίλα. Παρέλασε τμήμα με στολές εποχής καθώς και, για πρώτη φορά μετά από κάποιες δεκαετίες, έφιππο τμήμα! Όλο το προσωπικό που συμμετείχε στην παρέλαση βέβαια και όλοι οι επίσημοι καλεσμένοι φορούσαν μάσκες!

Στα πλαίσια της ξεχωριστής αυτής παρέλασης το ΓΕΣ αποφάσισε να παρουσιάσει δύο οχήματα με επετειακό διάκοσμο, το άρμα του σημαιοφόρου των τεθωρακισμένων, ένα Leopard 2HEL και εκείνο του σημαιοφόρου του πεζι-



Επάνω και επόμενη σελίδα επάνω: Η ομάδα που πραγματοποίησε τις μετρήσεις των οχημάτων επί το έργω. Κατά τις μετρήσεις διαπιστώθηκε ότι από το M113 θα έπρεπε να αφαιρεθούν οι φορείς των πλακών με τα τακτικά σήματα, εμπρός δεξιά και πίσω αριστερά, καθώς θα εμπόδιζαν την εφαρμογή του επετειακού διακόσμου. Αυτό έγινε από τους τεχνικούς του ΚΕΘ κατά την προετοιμασία των δύο οχημάτων.



κού, ένα M113. Για ακόμη μια φορά η IPMS Ελλάδος είχε την τιμή να δεχθεί την πρόταση του ΓΕΣ για την υλοποίηση αυτών των δύο επετειακών διακοσμήσεων σε συνεργασία με την Icarus workshop. Η εμπειρία που είχε αποκτηθεί από τη διακόσμηση του επετειακού άρματος το 2019 στάθηκε ιδιαίτερα βοηθητική. Ο διάκοσμος προτάθηκε από το ΓΕΣ και θα ήταν, όπως και το 2019, από αυτοκόλλητο βινύλιο (βλ. Νέα IPMS No. 49-50).

Οι χρόνοι ήταν σχετικά περιορισμένοι και οι διαδικασίες, λόγω πανδημίας, πολυπλοκότερες. Αρχικά έπρεπε να πάμε στο ΚΕΤΘ στον Αυλώνα για να μετρήσουμε τα άρματα, ώστε να σχεδιαστούν σωστά τα αυτοκόλλητα.

νο ημέρα. Ευτυχώς δεν υπήρχε έλλειψη εθελοντών. Μην ξεχνάμε ότι λόγω της πανδημίας πολλοί από εμάς δεν μπορούσαμε πλέον να εργαστούμε όπως συνήθως κι έτσι υπήρχε άφθονος ελεύθερος χρόνος. Εκδόθηκαν οι απαραίτητες άδειες προκειμένου η πολυπληθής ομάδα εθελοντών να μεταβεί στον Αυλώνα, καθώς οι εργασίες θα έπρεπε να πραγματοποιηθούν σε χώρο του ΚΕΤΘ που φιλοξενούσε τα οχήματα. Έτσι το βροχερό και κρύο πρωινό της Κυριακής 21^{ης} Μαρτίου 2021 ξεκινήσαμε. Οι συνθήκες ήταν πρωτόγνωρες και θύμιζαν ταινία δυστοπικής πραγματικότητας: η εθνική οδός άδεια από αυτοκίνητα αλλά με σημεία ελέγχου όπου η αστυνομία έκανε έλεγχο



Τα αυτοκόλλητα έπρεπε να απλωθούν στο δάπεδο για να γίνει η διαλογή και το κόψιμό τους. Για να τα προστατέψουμε από την υγρασία και τους ρύπους που έχει το δάπεδο οποιουδήποτε συνεργείου χρησιμοποιήσαμε μουςαμάδες από παλιά πανό που είχαμε αφαιρέσει όταν τοποθετούσαμε τα πανό για παλαιότερες εκθέσεις! Ο μοντελισμός μας έχει διδάξει να μην πετάμε υλικά που μπορεί να φανούν χρήσιμα!

Για να γίνει αυτό έπρεπε να μας χορηγηθεί ειδική άδεια για μπορέσουμε να κινηθούμε με τα αυτοκίνητά μας μέχρι εκεί και υπήρχαν και περιορισμοί στον αριθμό των επιβαινόντων σε κάθε αυτοκίνητο! Αφότου έγιναν οι απαραίτητες μετρήσεις ετοιμάστηκαν και εκτυπώθηκαν τα αυτοκόλλητα με ευθύνη της Icarus workshop.

Το ότι χρειαζόταν να διακοσμηθούν δύο οχήματα, και μάλιστα με ιδιαίτερα μεγάλα αυτοκόλλητα, δημιούργησε την ανάγκη περισσότερων εργατικών χεριών, καθώς και τα δύο οχήματα θα έπρεπε να ολοκληρωθούν σε μία μό-

στα χαρτιά μας για το λόγο που βρισκόμασταν στο δρόμο!

Φτάνοντας στον προορισμό μας, το προσωπικό της μονάδας μας υποδέχτηκε και μας καθοδήγησε στο υπόστεγο συντήρησης όπου μας περίμεναν τα οχήματα. Όπως εξηγούσε ο συνοδός μας σε όσους απόρησαν για την παρουσία μας, ήμασταν από «την εταιρία» για τα οχήματα! Στο υπόστεγο περίμεναν τα και τα δύο οχήματα κατάλληλα προετοιμασμένα, φρεσκοβαμμένα και καθαρά, έτοιμα να δεχτούν τα αυτοκόλλητα. Ξεφορτώσαμε λοιπόν τα υλικά από τα αυτοκίνητα και στρωθήκαμε στη

Το αυτοκόλλητο του M113 τοποθετείται πρόχειρα στο όχημα για να δούμε που περίπου πρέπει να κοπεί. Στη συνέχεια αφαιρείται από το χαρτί και μεταφέρεται για τοποθέτηση στο όχημα υπό την καθοδήγηση του Δ. Σταθόπουλου. Προκειμένου να διατηρηθεί απλωμένο και μη διπλώσει χρειάστηκαν τουλάχιστον τρία άτομα. Το αυτοκόλλητο τοποθετείται προσεκτικά στο M113. Προσπαθούμε να το φέρουμε στη σωστή θέση πριν πιεστεί επάνω στην επιφάνεια καθώς από τη στιγμή που θα ακουμπήσει η επιφάνεια με την κόλλα περιορίζονται σημαντικά οι ευκαιρίες για διορθώσεις.





**Τα αυτοκόλλητα στερεώθηκαν με ταινία μέχρι να τραβήξει η κόλλα και να κοπούν τα περισσεύματα ακριβώς στο περίγραμμα της επιφάνει-
ας του οχήματος. Το σήμα πάνω από την ερπύστρια ήταν προσωρινό.**

δουλειά υπό την καθοδήγηση του Δημήτρη Σταθόπουλου της Icarus workshop.

Το M113 αποδείχθηκε το ευκολότερο από τα δύο τεθωρακισμένα κι εκείνο που ολοκληρώθηκε πιο γρήγορα. Οι επίπεδες πλευρές του προσφέρονται για την εφαρμογή του αυτοκόλλητου, η οποία προχώρησε χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες. Το μεγάλο μέγεθος των αυτοκόλλητων και η δυσκολία που δημιουργούσε για την σωστά ευθυγραμμισμένη τοποθέτησή τους τους ξεπεράστηκε χάρη στον διαθέσιμο αριθμό εθελοντών. Οι συνθήκες δυστυχώς δεν ήταν πολύ ευνοϊκές διότι λόγω του βροχερού

καιρού υπήρχε αυξημένη υγρασία, κάτι που δυσκόλευε, όπως αποδείχθηκε, το στέγνωμα της κόλλας των αυτοκόλλητων.

Το Leopard αποδείχθηκε αρκετά πολυπλοκότερο καθώς η πληθώρα των ανάγλυφων λεπτομερειών στις πλευρικές του επιφάνειες και τις πλαϊνές ποδιές απαίτησαν διάφορους ειδικούς χειρισμούς για να εφαρμοστούν τα αυτοκόλλητα. Στην υπό κλίμακα εργασία που έχουμε συνηθίσει, τα πράγματα είναι ευκολότερα! Στο πραγματικό άρμα κάποια μέρη του που έπρεπε να μετακινηθούν ή να αφαιρεθούν προσωρινά έχουν σημαντικό βάρος και πρέ-



Επάνω: Πέρα από τις επιφάνειες σε διαφορετικά επίπεδα της πλευρικής θωράκισης που χρειάστηκαν προσαρμογή των αυτοκόλλητων, η μεγάλη διαμήκης σωληνοειδής άρθρωση της και τα πολλά μπουλόνια που την συγκρατούν σε αυτήν, χρειάστηκαν προσεκτική δουλειά με κοπίδι και πιστόλι θερμού αέρα προκειμένου να καλυφθούν με αυτοκόλλητο και να μην φαίνονται ασυνέχειες στον πλευρικό διάκοσμο. Λεπτοδουλειά δηλαδή για την οποία οι μοντελιστές είναι οι καταλληλότεροι!

Κάτω: Η ομάδα των μασκοφόρων διακοσμητών μετά το πέρας των εργασιών διακόσμησης.





πει κανείς να είναι πολύ προσεκτικός. Ευτυχώς είμασταν αρκετοί και μπορούσαν να γίνονται ταυτόχρονα διαφορετικές εργασίες ώστε να εξοικονομείται χρόνος.

Μετά από αρκετές ώρες δουλειάς επιτεύχθηκε το επιθυμητό τελικό αποτέλεσμα. Με το ξεκίνημα της νέας εβδομάδας τα οχήματα μεταφέρθηκαν στο 301 ΕΒ στην Αθήνα από όπου θα μετέβαιναν στο χώρο της παρέλασης ανήμερα της 25^{ης}. Και πάλι επισκεφτήκαμε τα οχήματα και πραγματοποιήσαμε κάποια «μερεμέτια» που χρειαζόνταν.

Η 25^η Μαρτίου του 2021 ξεκίνησε με συννεφιά. Εφοδιασμένοι με ειδικές άδειες που μας επέτρεπαν την πρόσβαση στο χώρο προσυγκέντρωσης των οχημάτων της παρέλασης, φτάσαμε μετά από κάποιους ελέγχους της αστυνομίας στα επετειακά οχήματα

Επάνω: Στο χώρο προσυγκέντρωσης έγιναν οι τελευταίες διορθώσεις στη διακόσμηση του Leopard.

Κάτω και επόμενη σελίδα: Το M113 χάρη στη λεία και επίπεδη πλευρική του επιφάνεια δεν χρειάστηκε καμία επέμβαση. Στην παρέλαση αυτή για πρώτη φορά παρέλασαν τα M113 με τη θωράκιση στη θυρίδα του αρχηγού και ασπίδιο και διόπτρα νυκτερινής όρασης προσαρμοσμένα στο πολυβόλο τους.





κε και βγήκε ήλιος ο οποίος βοήθησε στην λαμπρότερη εικόνα της παρέλασης στην τηλεοπτική της μετάδοση, που ήταν ο μόνος τρόπος για να την παρακολουθήσει ο πολύς κόσμος.

Στους μήνες που ακολούθησαν την παρέλαση, τα επετειακά διακοσμημένα οχήματα φαίνεται να διατηρήθηκαν για κάποιο διάστημα, όπως διαπιστώσαμε από τις εμφανίσεις τους σε κάποια ρεπορτάζ για στρατιωτικές εκδηλώσεις, πιστοποιώντας την καλή δουλειά που είχε γίνει στην τοποθέτηση των αυτοκόλλητων.

για τον τελικό έλεγχο. Υπήρχε η αγωνία μήπως κάτι είχε πάει στραβά κατά τις μετακινήσεις των οχημάτων και υπήρχε κάποια ζημιά στα αυτοκόλλητα. Ευτυχώς διαπιστώσαμε ελάχιστα μικροπροβλήματα, που ίσως και να περνούσαν απαρατήρητα σε μη μοντελιστές, τα οποία όμως διορθώθηκαν πανεύκολα.

Παρά τους περιορισμούς, υπήρχε λίγος κόσμος που κατάφερε να φτάσει στο χώρο της παρέλασης για να χαρεί από κοντά τα οχήματα και τα πεζοπόρα τμήματα που παρέλασαν.

Ευτυχώς την ώρα της παρέλασης ο καιρός βελτιώθη-

Η παρέλαση της 25^{ης} Μαρτίου του 2021 ήταν μια ξεχωριστή και σίγουρα ιστορική επέτειος, και καταβλήθηκε προσπάθεια η όλη διοργάνωση να ξεχωρίσει με τη λαμπρότητα της, όπως άλλωστε άξιζε στην 200^η επέτειο της ίδρυσης του νέου ελληνικού κράτους. Μπορεί να μην έγινε ευρύτερα γνωστό, να μην αναφέρθηκε και να μην ήταν εμφανές στους χιλιάδες τηλεθεάτες που παρακολούθησαν την παρέλαση, αλλά η IPMS Ελλάδος ήταν παρούσα σε αυτή την ξεχωριστή επέτειο μέσω των δύο τεθωρακισμένων που διακοσμήθηκαν με την συμβολή της εθελοντικής εργασίας των μελών της.



Παρασκηνιακά Παραλειπόμενα

Κείμενο, φωτογραφίες: Τ. Μετσοβίτης (IPMS 003)

Στους αρχικούς σχεδιασμούς για την παρέλαση της 25^{ης} Μαρτίου 2021 περιλαμβάνονταν και η παρέλαση κάποιων λειψάνων αγωνιστών του 1821 επί κιλλιβάντων πυροβόλων. Για το σκοπό αυτό προετοιμάστηκαν από το 301 ΕΒ κάποια φορτηγά Steyr 680M3 και πυροβόλα των 105 mm. Σε αυτά προσδόθηκε μια «τελετουργική» εμφάνιση με γυαλιστερή μονόχρωμη βαφή και εμφανή γυαλισμένα μπρούτζινα εξαρτήματα, μαρτυρώντας και την εμπειρία που διέθετε το 301ΕΒ από την αναπαλαίωση διαφόρων πυροβόλων για το Πολεμικό Μουσείο της Αθήνας. Σε δύο τουλάχιστον πυροβόλα τοποθετήθηκε ειδική βάση με κάλυμα από plexiglass για τη μεταφορά των λειψάνων. Τελικά αποφασίστηκε στην παρέλαση να μην συμπεριληφθούν τα λείψανα των ηρώων κι έτσι τα πυροβόλα αυτά και οι ελκυστήρες τους δεν είδαν το φως της δημοσιότητας.





Η ματιά του Sotiris #9

Επετειακό M113

για τα 200 χρόνια απο την Εθνεγερσία του 1821

Η μοντελιστική άποψη

Κείμενο: Σωτήρης Κωνσταντινέας (IPMS 1138)

Το 2021 συμπληρώθηκαν 200 χρόνια απο την Εθνεγερσία και το Γενικό Επιτελείο Στρατού αποφάσισε να τιμήσει την Επανάσταση με 2 επετειακά διακοσμημένα στρατιωτικά οχήματα, ένα Leopard 2Hel και ένα ΤΟΜΠ Μ113. Στο άρθρο αυτό θα δούμε πως μπορούμε να αναπαραστήσουμε το Μ113 στην δημοφιλή κλίμακα 1/35

Κιτ

Αυτή την στιγμή στην Ελληνική αγορά κυκλοφορούν αρκετά κιτ του Μ113 από τις εταιρείες Academy, Italeri, Afv Club και Tamiya.

Το πιο οικονομικό και εύκολο στην κατασκευή είναι το κιτ της ΤΑΜΙΥΑ που βρίσκεται στην ελληνική αγορά στα 19 ευρώ περίπου

Αριστερά: Παρατηρούμε εδώ το σχέδιο της παραλλαγής στο επάνω μέρος. Άξιο προσοχής είναι ότι από το σετ σκαπανικών του ΤΟΜΠ υπάρχει μόνο η αξίνα που δεν τη δίνει το κομμάτι του κιτ και πρέπει να καταφύγουμε σε ιδιοκατασκευή ή στο sprues box. Οι βάσεις των κεραιών είναι ταπωμένες και υπάρχει μόνο μια, αυτή πίσω δεξιά. Πίσω από την τάπα καυσίμου υπάρχει μια στρογγυλή κατασκευή που φτιάχνεται εύκολα από φύλλο πλαστικού. Επίσης μπορούμε να διακρίνουμε τα στηρίγματα των προστατευτικών των φώτων του οχήματος τα οποία φτιάχνονται πολύ εύκολα απο strip Evergreen. (Φωτ.: Δ. Σαμπάνης)

Εδώ παρατηρούμε το βάψιμο των εδαφικών τροχών και το σχήμα της παραλλαγής (Φωτ.: Φ. Μπόσκος)





Πάνω σε αυτό θα δούμε τις μετατροπές που πρέπει να κάνουμε για να αναπαραστήσουμε σωστά το επετειακό M113, καθώς είχε κάποιες διαφορές σε σχέση με άλλα M113 που υπηρετούν στον ΕΣ, και μέσα από τις φωτογραφία του παρόντος άρθρου, τις βελτιώσεις που μπορούν να γίνουν και στα υπόλοιπα kit που υπάρχουν στην αγορά.

Αριστερά: Σε αυτή την πολύ καλή μπροστινή φωτογραφία μπορούμε να παρατηρήσουμε τα φώτα του οχήματος, τα ανταλλακτικά πέδιλα της ερπύστριας, τα οποία είναι ενωμένα με πίσω και όχι τοποθετημένα ξεχωριστά όπως σε άλλα M113, το φτυάρι που υπάρχει στο πάνω μέρος και τα άγκιστρα ρυμούλκησης που υπάρχουν στο κάτω μέρος τοποθετημένα προς τα έξω. (Φωτ.: Τ. Μετσοβίτης)

Κάτω: Εδώ διακρίνουμε το σταυρωτό δέσιμο των δοχείων νερού, τα παράλληλα με το έδαφος στηρίγματα του συρματόσχοινου, τα φώτα του άρματος που εδώ παρατηρούμε ότι είναι διαφορετικού σχήματος σε σχέση με τα δύο ίδια που δίνουν όλες οι εταιρείες, επίσης τα πίσω φτερά έχουν και τα δύο τετράγωνες οπές που χρησιμεύουν ως αναβατήρες του προσωπικού, στο κάτω μέρος υπάρχουν τα άγκιστρα ρυμούλκησης τοποθετημένα προς τα έξω. (Φωτ.: Τ. Μετσοβίτης)



Υπάρχουν δύο κιτ στην αγορά σχεδόν ίδια, το M113 Asan (κωδ. 35135) με τα σχετικά κομμάτια για την έκδοση Asan και το M113 (κωδ. 35040). Και τα δύο δίνουν τις μακρίες ποδιές που μας χρειάζονται για το επετειακό όχημα.

Το ΤΟΜΠ Μ113

Από ότι φαίνεται απο την μελέτη των φωτογραφιών και τις πινακίδες κυκλοφορίας (σε σύγκριση με παλαιότερες φωτογραφίες), όπως και από τα πολύ λεπτά προστατευτικά των εμπρός φώτων πρόκειται για ένα από τα πρώτα M113 που παρέλαβε ο ΕΣ στα μέσα δεκαετίας του '60, τα οποία ήταν βενζινοκίνητα και αργότερα μετατράπηκαν σε πετρελαιοκίνητα.

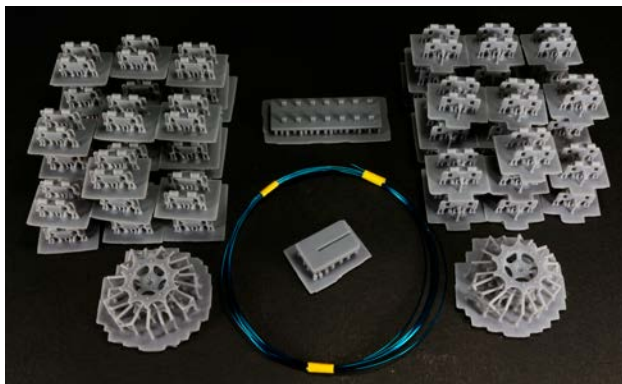
Η κυριότερη αναβάθμιση, που έγινε προ μερικών ετών, ήταν το θωρακισμένο ασπίδιο που προστέθηκε στην θυρίδα του αρχηγού από ειδικό κράμα χάλυβα τύπου Hardox.

Σε σχέση με άλλα M113 το επετειακό φέρει τις μακρίες ποδιές. Εκείνη που βρίσκεται στην πλευρά του οδηγού έχει μια ημικυκλική τρύπα που χρησιμεύει ως σκαλοπάτι. Αυτή μπορεί να γίνει πολύ εύκολα με κάποιο πατρόν από ένα ημικυκλικό αντικείμενο

Από τις φωτογραφίες του παρόντος άρθρου θα δούμε τις αλλαγές που χρειάζονται για να κατασκευάσουμε σωστά το μοντέλο και θα παρατηρήσουμε και διάφορες λεπτομέρειες των ελληνικών M113.

Κιτ -Σήματα -Βελτιωτικά- Βάψιμο

Στην ελληνική αγορά είναι αρκετά εύκολο να βρεθούν κιτ του M113 στην 1/35. Αρκετά διαδεδομένα είναι τα κιτ της TAMIYA που διακρίνονται για την απλότητα τους με λίγα κομμάτια και την εφαρμογή τους. Οι κωδικοί που μας ενδιαφέρουν είναι οι 35040 και 35135 αλλά και τα νεότερα της Academy 13266 και 1354, της Italeri 6506, και το πολύ νεότερο της AFV Club 35113 με υψηλότερη τιμή βέβαια, αλλά και πολύ περισσότερη λεπτομέρεια.



επιλογές από την ελληνική εταιρεία 3d Microcosmos, η οποία έχει κυκλοφορήσει μια σειρά βελτιωτικών για το M113 που πραγματικά μεταμορφώνουν το κιτ μας. Ειδικότερα έχει κυκλοφορήσει βελτιωτικά ρητίνης για τα κιτ της Academy και της TAMIYA.



Για την πιστότερη αναπαράσταση του επετειακού θα χρησιμοποιήσουμε τις λειτουργικές ερπύστριες κομμάτι – κομμάτι, τα φώτα, την θυρίδα πολυβολητή μαζί με το αντίστοιχο πενηντάρι πολυβόλο με την διόπτρα NS-685C, τα ανταλλακτικά πέδιλα ερπύστριας και τα άγκιστρα ρυμούλκησης.

Βάψιμο

Σύμφωνα με τις οδηγίες βαφής έκδοσης ΓΕΣ τα χρώματα είναι RAL 8003 για το γαϊώδες, RAL 8020 για το πράσινο, RAL 9005 για το μαύρο και RAL 9003για το λευκό.



Σήματα για το επετειακό μπορούμε να βρούμε στην X-Series της LM Decals, με κωδικό LMX 0133, τα οποία δημιουργήθηκαν με την συνεργασία της Icarus Workshop που έφτιαξε και τα σήματα του πραγματικού.

Βελτιωτικά στην αγορά υπάρχουν πολλά, τόσο για το επετειακό όσο και για τα υπόλοιπα M113 με αρκετές

FAV/DPV



Το Όχημα Ειδικών Επιχειρήσεων M1040 FAV/DPV της ΔΥΚ και οι συνεχιστές του έργου...

Κείμενο: Σταύρος Σουλής (IPMS228)

Φωτογραφίες: Σταύρος Σουλής (IPMS228) εκτός όπου αναφέρεται διαφορετικά.

Στον 1^ο Πόλεμο του Κόλπου (2/8/1990 έως 28/2/1991), τα πρώτα στρατιωτικά οχήματα της Συμμαχίας που εισήλθαν στην, ελεύθερη πλέον από τις δυνάμεις του Σαντάμ Χουσεΐν, πόλη του Κουβέιτ ήταν κάποια ασυνήθιστα οχήματα σαν «Buggy», των αμερικανικών δυνάμεων. Οι πολύ εντυπωσιακές εικόνες τους – σαν σκηνή από την ταινία Mad Max - μέσα από την κάμερα του CNN έκαναν γρήγορα το γύρο του κόσμου και μετά από λίγο μάθαμε και το όνομα τους, ήταν οχήματα τύπου DPV δηλ. Desert Patrol Vehicle των SEAL (SEAL: SEa – Air – Land, ειδικές δυνάμεις του US Navy). Οι μύστες μόνο, αναγνώρισαν στις

εικόνες αυτές το εξωτικό όχημα που πρωταγωνιστούσε στην ταινία «Delta Force» του 1986 με τον Τσακ Νόρις και τον Λη Μάρβιν, το οποίο ήταν επί της ουσίας ο πρόγονος του DPV.

ΙΣΤΟΡΙΑ

Το παράξενο λοιπόν σε εμφάνιση όχημα DPV, που προηγουμένως ονομάζονταν FAV (Fast Attack Vehicle) και μπορεί να το δούμε να αναφέρεται και ως LSV (Light Strike Vehicle) – όροι που τελικά αναφέρονται γενικώς στην συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων – είναι ένα πολύ ελαφρύ και ταχύ, μη θωρακισμένο στρατιωτικό όχημα,



Διθέσιο FAV του Αμερικανικού Στρατού (US ARMY) της 9th High Technology (Test Bed) Motorized Division, με έδρα το Fort Lewis, Washington η οποία εξοπλίστηκε με 120 οχήματα του τύπου τα οποία κατασκευάστηκαν (κατόπιν άδειας της Chenoweth Racing) από την εταιρεία Emerson's Government and Defence Group, στο St. Louis, Missouri. Από την παραλλαγή MERDC και το κράνος και την εξάρτηση του φαντάρου δίπλα του, συμπεραίνουμε ότι η φωτό τοποθετείται στα τέλη της δεκαετίας του '80 (πριν την υιοθέτηση του κράνους Kevlar και την αλλαγή της παραλλαγής σε τρίχρωμη). Στο όχημα, παρατηρούμε τα τεράστια φτερά μπροστά και πίσω, την ύπαρξη καπνογόνων δίπλα στον συνοδηγό, τον ασύρματο στο ράφι πάνω από τον κινητήρα με τις δύο τεράστιες κεραίες-"μαστίγια" και για κύριο οπλισμό το βομβιδοβόλο Mk.19 των 40mm.



παντός εδάφους, για ειδικές επιχειρήσεις μεταξύ των οποίων CSAR, δηλαδή Έρευνα και Διάσωση Μάχης, αναγνώριση και άλλες. Κατάγεται από τα δημοφιλή, για μηχανοκίνητη διασκέδαση τις προηγούμενες δεκαετίες, οχήματα τύπου Beach Buggy, δηλαδή τετράτροχα με κίνηση στους πίσω τροχούς και σωληνωτό σκελετό αντί για παραδοσιακό πλαίσιο και αμάξωμα.

Η ιδέα της χρήσης ελαφρών, οπλισμένων, μη θωρακισμένων οχημάτων για ειδικές αποστολές, φτάνει αρκετά χρόνια πίσω, στα οπλισμένα Jeep των SAS και LRDG στην Β. Αφρική και την Ευρώπη, κατά τον Β' ΠΠ.

Τα συγκεκριμένα οχήματα FAV/DPV που παρουσιάζονται

στο παρόν άρθρο, υιοθετήθηκαν για στρατιωτική χρήση, στην δεκαετία του 1980, στα πλαίσια ενός προγράμματος του Αμερικανικού Στρατού για την δημιουργία μιας Ελαφράς Μεραρχίας Υψηλής Τεχνολογίας, η οποία όταν δημιουργήθηκε ονομάστηκε 9^η Μεραρχία Πεζικού και στην οποία εφαρμόστηκαν πολλές καινοτομίες, νέα συστήματα και νέα δόγματα επιχειρήσεων.

Πλέον των άλλων πρωτοποριακών για την εποχή συστημάτων με τα οποία εξοπλίστηκε ο συγκεκριμένος σχηματισμός, ήταν και 120 οχήματα FAV (Fast Attack Vehicle) που παραδόθηκαν στον Αμερικανικό Στρατό το 1982. Τα συγκεκριμένα διθέσια οχήματα εκτός δρόμου





(Off Road, 4x2) σε συνδυασμό με αντίστοιχων δυνατοτήτων μοτοσυκλέτες ήταν τα μέσα γρήγορης μεταφοράς στο πεδίο των επιχειρήσεων, των πεζικάριων της συγκεκριμένης Μεραρχίας.

Η ένταξη του FAV στον Αμερικανικό Στρατό, επέφερε στο συγκεκριμένο όχημα το χαρακτηρισμό «**M 1040 Hellfire, Fast Attack Vehicle**» η οποία αφορά στην διθέσια έκδοση που προμηθεύτηκε μόνον ο Αμερικανικός Στρατός.

Αργότερα αναπτύχθηκε η τριθέσια έκδοση. Εκτός της 3ης θέσης που προστέθηκε και του επιπλέον Roll Cage, αφαιρέθηκαν τα φτερά και η υποτυπώδης οροφή και άλλαξε το όνομα και ο χαρακτηρισμός του σε «**M 1040 Scorpion, Desert Patrol Vehicle**».

Το DPV χρησιμοποιείται από την SEAL Team 3 του αμερικανικού ναυτικού, την Delta Force (US ARMY Special Forces) και τους Αμερικανούς Πεζοναύτες (USMC). Σύμφωνα με το Jane's: η US Special Operations Command τον Ιανουάριο του 1997 προμηθεύτηκε συνο-

λικά 16 οχήματα, από τα οποία το πιθανότερο 13 κατέληξαν στο USMC και 3 στους SEAL. Σε φωτογραφίες και βίντεο από μεταγενέστερες επιχειρήσεις σε Ιράκ και Αφγανιστάν, εμφανίζονται τέτοια οχήματα σε χρήση με τις ειδικές δυνάμεις των Αμερικανών, επιβεβαιώνοντας ότι το όχημα ήταν ακόμη σε επιχειρησιακή χρήση το 2021.

Άλλοι χρήστες του FAV/DPV που αναφέρονται στην βιβλιογραφία (Jane's κ. α.), είναι η Βρετανία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, το Μεξικό, το Ομάν και φυσικά η Ελλάδα με την ΔΥΚ, που είναι και το αντικείμενο του παρόντος άρθρου. Στην πιο εξελιγμένη μορφή του το ALSV (Advanced Light Strike Vehicle) εκτός των Αμερικανών που προαναφέρθηκαν, φέρεται να το έχουν προμηθευτεί η Ιορδανία, τα Η.Α.Ε. και κάποιες χώρες της Λατινικής Αμερικής και της Μέσης Ανατολής.

Επιχειρησιακή δράση. Τα οχήματα FAV/DPV/LSV/ALSV, έχουν δει δράση στο Κουβέιτ (Operation Desert Storm), στο Ιράκ (Operation Iraqi Freedom) και στο Αφγανιστάν (Operation Enduring Freedom).



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ (M1040 Scorpion DPV)

Το FAV/DPV σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε από την Αμερικανική Chenoweth Racing Company/Products Inc. με έδρα την Καλιφόρνια των ΗΠΑ. Για την στρατιωτική έκδοση, τα δικαιώματα παραγωγής και διανομής των συγκεκριμένων οχημάτων έχει η Lockheed-Martin.

Είναι κατασκευασμένο από σκελετό ατσάλινου κράματος chromoly (chrome-molybdenum steel alloy) κυλινδρικής διατομής χωρίς ραφές (seamless tube). Ο κυρίως σκελετός έχει διατομή 36χιλ. και κάποια πιο λεπτά τμήματα 23χιλ. Το μήκος του οχήματος είναι 4,08 m, το μέγιστο πλάτος 2,11m και το ύψος του 2,01m.

Το μέγεθός του επιτρέπει την αερομεταφορά του από αεροσκάφος C-130, 3 οχήματα για απλή μεταφορά ή 2 οχήματα για ρίψη με αλεξίπτωτα και από ελικόπτερο CH-47 Chinook ή CH-53 Sea Stallion. Χωράει επίσης στο τυποποιημένο μικρό εμπορευματοκιβώτιο και φυσικά σε όλα τα μεταφορικά σκάφη του ΠΝ όπως και στα αεροστρώμα τύπου Zubr.

Οι τροχοί του (μπροστά, διαμέτρου 0,72m / πέλαμα 0,22m και πίσω, διαμέτρου 0,74μ./πέλαμα 0,30μ) διαθέτουν ανεξάρτητη ανάρτηση ο καθένας με διπλά αμορτισέρ μπροστά, μήκους 0,65m και τετραπλά πίσω, μήκους 0,75m και προσδίδουν ύψος από το έδαφος 0,41m. Το μεταξόνιο είναι 2,84m. Τα ελαστικά του είναι τύπου «gun-flat». Στο όχημα της ΔΥΚ, είναι της Mickey Thompson, τύπου Baja Belted HP.

Σημειώνεται ότι οι λεπτομερειακές μετρήσεις και παρατηρήσεις, είναι του υπογράφοντος και έγιναν επί του οχήματος της ΔΥΚ το 2004 όταν τραβήχτηκαν και οι φωτογραφίες του άρθρου.

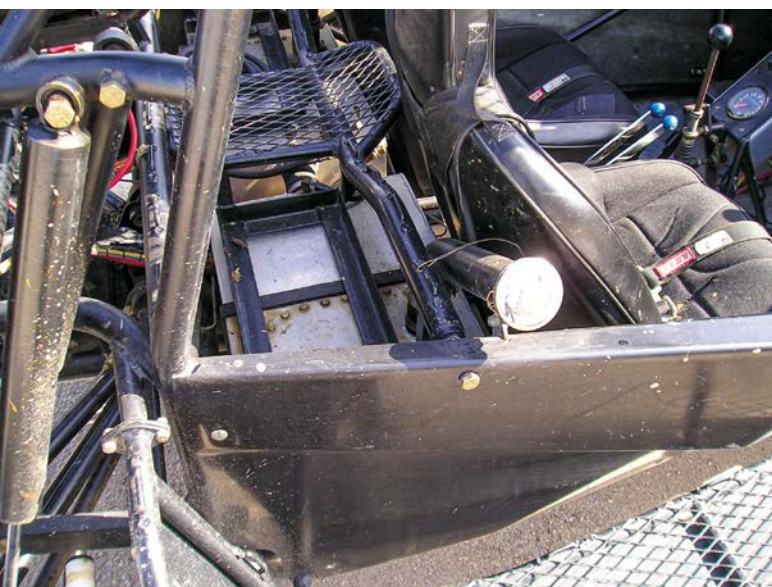
Η «μπανιέρα» του οχήματος, δηλαδή το υποτυπώδες αμάξωμά του, έχει δύο σταθερές θέσεις με καθίσματα «bucket» σε κλασική διάταξη, αριστερά για τον οδηγό





γό και δεξιά για τον «κάτω πολυβολητή». Το τρίτο μέλος του πληρώματος, ο «άνω πολυβολητής» που είναι και ο «αρχηγός πληρώματος», κάθεται σε υπερυψωμένη θέση «bucket», περιστρεφόμενη, για να μπορεί να χρησιμοποιεί τόσο την πρόσθια όσο και την πίσω θέση οπλισμού. Και τα τρία καθίσματα είναι εφοδιασμένα με αμορτισέρ και ζώνες πρόσδεσης 4 σημείων.

Εξωτερικά της μπανιέρας, υπάρχουν στις δύο πλευρές, ανοικτές δικτυωτές μπαγκαζιέρες για μεταφορά εφοδίων. Είναι δε αρκετά φαρδιές και ανθεκτικές ώστε να μπορούν να μεταφέρουν ισάριθμους (2) τραυματίες ή φυγάδες (σε αποστολή CSAR).



Το βάρος του οχήματος είναι 960 kg κενό και φτάνει τα 1660 kg πλήρες (ωφέλιμο φορτίο 700 kg).

Στο πίσω μέρος του οχήματος, υπάρχει ο αερόψυκτος κινητήρας βενζίνης, 2.200cc κατασκευής V.W., ισχύος 125hp., με κιβώτιο 5 ταχυτήτων (4 εμπρός + όπισθεν) και κίνηση μόνο στους πίσω τροχούς (4 x 2), ο οποίος προσδίδει στο όχημα: μέγιστη ταχύτητα σχεδόν 100kmh (60mph), επιτάχυνση (από στάση), 0-50 kmh σε 4" και ικανότητα ανάβασης σε έδαφος με κλίση έως 75% και πλάγια κλίση 45%. Λόγω του πολύ χαμηλού κέντρου βάρους, το όχημα ανατρέπεται πολύ δύσκολα. Το ηλεκτρικό σύστημα του οχήματος είναι 12V (ή 24V προαιρετικά, αν το ζητήσει ο χρήστης).

Η ακτίνα δράσης του με το στάνταρ ντεπόζιτο των 79,5 λίτρων (21 US Gallons), είναι περίπου





340km και με επιπλέον δεξαμενή (μαλακού τύπου - fuel bladder) ξεπερνά τα 1600km.

ΟΠΛΙΣΜΟΣ

Το αρχικό FAV, σχεδιάστηκε με δυνατότητα να φέρει τον αντιαεραμτικό εκτοξευτή TOW ή ΠΑΟ. Για λόγους όμως που είχαν να κάνουν με το ισχύον τότε δόγμα χρήσης των συγκεκριμένων Α/Τ όπλων, εγκαταλείφθηκε η ιδέα και ως βασικός οπλισμός του, καθιερώθηκε το βαρύ

πολυβόλο M2 Browning, 50cal (12,7mm) για την «άνω θέση», δύο ελαφρά πολυβόλα, συνήθως τύπου M-60E3 των 7,62mm αλλά μπορούν να χρησιμοποιηθούν και τα M240 των 5.56mm ή M249 SAW των 5,56mm, και δύο αντιαεραμικά M136 AT4, σε ειδικές θήκες στο σκελετό, για άμεση χρήση από τον αρχηγό ή τον συνοδηγό. Το κύριο πολυβόλο μπορεί να αντικατασταθεί από εκτοξευτή βομβίδων 40mm τύπου Mk19. Επίσης υπάρχει πρόβλεψη για εγκατάσταση και άλλων βαρύτερων όπλων εφόσον το επιθυμεί η αγοραστής.

ΕΞΕΛΙΞΗ

Τον Οκτώβριο 1996, η Chenoweth ανακοίνωσε ότι σχεδίασε την εξελιγμένη έκδοση του DPV που περιέγραφε ως «Ελαφρύ Όχημα Επιτήρησης, Αναγνώρισης και Κρούσης, Υψηλών Επιδόσεων, 3^{ης} Γενιάς» (3rd-generation high-performance surveillance, light strike and reconnaissance vehicle) και το ονόμασε **Advanced Light Strike Vehicle (ALSV)**, το οποίο βασίζεται στο προηγούμενο αλλά προσφέρεται σε εκδόσεις με 2μελές, 3μελές ή 4μελές πλήρωμα, έχει ισχυρότερο κινητήρα 160hp σχεδίασης Porsche, κίνηση στους 4 τροχούς (4 Χ 4) και υποβοήθηση διεύθυνσης, ενώ προσφέρεται και με κινητήρα βενζίνης. Είναι επίσης βαρύτερο (1600kg) και προαιρετικά μπορεί να δεχθεί πρόσθετη θωράκιση.





ΤΟ Μ1040 DPV ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΧΡΗΣΗ

Το ένα και μοναδικό όχημα FAV/DPV της ΔΥΚ, αποκτήθηκε το 1993, έπειτα από δωρεά του εφοπλιστή Ι. Χορν και προέρχεται από τα εκπονημένα αποθέματα των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων (στην Ελληνική βιβλιογραφία, αναφέρεται ότι ήταν ένα από τα οχήματα των

Αμερικανών SEAL που είχαν χρησιμοποιηθεί στον Πόλεμο του Κόλπου). Είναι ενταγμένο στην ΔΥΚ (Διοίκηση Υποβρυχίων Καταστροφών του ΠΝ) και χρησιμοποιείται ως μέσο υποστήριξης των επιχειρησιακών ομάδων και ως μέσο προσβολής, ακολουθώντας τα πρότυπα των SEAL.

Το μακρινό 2004, τότε που λόγω της Ολυμπιάδας της Αθήνας, το σύνολο των Ελληνικών Ε.Δ. συμμετείχε στην «Ασφάλεια των Αγώνων», είχε μεταξύ άλλων γίνει και μια επίδειξη στην ΔΥΚ, παρουσία της πολιτικής και στρατι-



Το R-12B Flyer I κατά την πρώτη του δημόσια εμφάνιση στην παρέλαση της 25ης Μαρτίου 2004. (φωτ.: Γ. Παπαδημητρίου)



ωτικής ηγεσίας καθώς και της γνωστής Γιάννας Αγγελούπουλου που ήταν η πρόεδρος της ΟΕ και διαπιστευμένων δημοσιογράφων, όπου μεταξύ άλλων παρουσιάστηκε και το όχημα DPV σε μια προσομοίωση «Αποστολής Υποστήριξης μιας ΟΑΠ (Ομάδας Ανορθόδοξου Πολέμου) κατόπιν αιτήματος, έπειτα από προσβολή από «εχθρικές δυνάμεις». Λίγο καιρό μετά την επίδειξη, είχαμε την ευκαιρία ως IPMS να επισκεφτούμε τη μονάδα και να κάνουμε ένα μοντελιστικό walkaround το οποίο είναι και το κύριο θέμα του παρόντος άρθρου, το οποίο μετά από μερικά χρόνια στο «ψυγείο», διαβάζετε στο παρόν τεύχος.

Στο όχημα της ΔΥΚ, εφόσον αυτό είναι πρώην Αμερικανικό, ο οπλισμός που έχουμε δει να χρησιμοποιείται στις επιδείξεις είναι το βομβιδοβόλο Mk.19 40mm στην κύρια θέση, δύο πολυβόλα M60E3 7,62mm στις δευτερεύουσες θέσεις και δύο αντιαερματικά M136 AT4, στις ειδικές θέκες στο σκελετό, εκατέρωθεν του αρχηγού.

Σημειώνεται ότι οι Ελληνικές Ειδικές Δυνάμεις, εκτός του **M1040 DPV**, προμηθεύτηκαν τον Φεβ 2003, τρία οχήματα LSV (Light Strike Vehicle) τύπου **R-12B Flyer I**, σχεδίασης αρχικά της HSMV Corporation, μιας κοινοπραξίας της Singapore Technologies Kinetics Ltd./ST Kinetics και της Australian Defence Industries, την οποία έχει πλέον αγοράσει η Flyer Group/Flyer Defense - Marvin Group, βασισμένα στο σασί του οχήματος Διάσωσης τύπου **R-1 Rescue All Terrain Transport - RATT**. Το επισημαίνουμε εδώ διότι αρκετές φορές έχουμε δει σε άρθρα, του διαδικτύου ιδίως, να συγχέονται μεταξύ τους οι δύο αυτοί τύποι.

Το **R-12B Flyer I**, διαθέτει κι αυτό σκελετό cromoly (welded chrome-moly seamless tubing), είναι 4-θέσιο, έχει μήκος 4,25m, πλάτος 2,11 m, μικτό βάρος 1500kg, κινητήρα υδρόψυκτο τούρμπο 2000cc, τοποθετημένο πίσω όπως το FAV/DPV, ισχύος 110HP, ημι-αυτόματο κιβώτιο 3 ταχυτήτων. Τα Ελληνικά οχήματα είναι αριστεροτίμονα ενώ το αρχικό σχέδιο είναι δεξιοτίμονο. Στις δημόσιες εμφανίσεις τους, δηλαδή σε ασκήσεις, επιδείξεις και παρελάσεις, τα **R-12B Flyer I** της ΔΥΚ, φέρουν πολυβόλο FN-MAG 7,62mm στην θέση του συνοδηγού και επάνω βομβιδοβόλο 40mm H&K GMG-40 το οποίο χειρίζεται όρθιος, ένα από τα δύο πίσω μέλη του πληρώματος.

Στο διάστημα από την ολοκλήρωση αυτού του άρθρου μέχρι τη δημοσίευσή του οι Ειδικές δυνάμεις απέκτησαν ακόμη ένα τύπο εξειδικευμένου οχήματος το Polaris MRZR 4, για το οποίο επιφυλασσόμαστε να το παρουσιάσουμε σε κάποιο μελλοντικό άρθρο.

TO FAV ΤΩΝ USMC ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΟΧΗΜΑΤΑ FAV/DPV/LSV

Εκτός από τα οχήματα FAV/DPV που περιγράφηκαν παραπάνω, υπάρχουν κι άλλα οχήματα με το ίδιο όνομα τα οποία δεν πρέπει να συγχέουμε με τα προαναφερθέντα.



Επάνω: FAV των Αμερικανών πεζοναυτών βασισμένο στο M151A οπλισμένο με πολυβόλο. Κάτω: Παρόμοιο όχημα κατά τη διάρκεια άσκησης στη Νέα Αγγλία. Προσέξτε τις διάφορες μικρές διαφορές στον εξοπλισμό του. (Φωτ. Π. Βγενόπουλος)

Οι Αμερικανοί Πεζοναύτες (USMC) χρησιμοποιούσαν το δικό τους όχημα FAV, βασισμένο στο παλιό αλλά αξιόπιστο «τζιπ» M151A2, ενισχυμένο με ένα βαρέως τύπου Roll Cage και οπλισμένο. Παρέμεινε σε υπηρεσία ακόμη και μετά την υιοθέτηση του HMMWV καθώς σε αντίθεση με αυτό, μπορούσε να χωρέσει στα μεταφορικά ελικόπτερα των πεζοναυτών. Το 1999 το M151 FAV αντικαταστάθηκε από το IFAV (Interim Fast Attack Vehicle) βασισμένο στο «τζιπ» της Mercedes-Benz τύπου MB290GD (1.5 τον.).

Η εξέλιξη του DPV σε LSV (Light Strike Vehicle) που περιγράφηκε παραπάνω, δεν υιοθετήθηκε από τον Αμερικανικό Στρατό, καθώς για το συγκεκριμένο ρόλο αντικαταστάθηκε από διάφορες εκδόσεις του HUMVEE, εντούτοις, λόγω του μικρότερου μεγέθους του και της μεγάλης ευελιξίας και των επιδόσεων του σε δύσκολα εδάφη, υιοθετήθηκε από τις Ειδικές Δυνάμεις και πάνω του δημιουργήθηκε μια ολόκληρη «οικογένεια» τέτοιων οχημάτων με την γενική ονομασία **ITV-LSV (Internally Transportable Light Strike Vehicles)** τα οποία χρησιμοποιούνται για «αστραπιαίες» επιδρομές, προκεχωρημένη αναγνώριση, υποστήριξη Ειδικών Δυνάμεων και χαμηλής έντασης Ανορθόδοξο Πόλεμο.

ΤΟ FAV/DPV ΥΠΟ ΚΛΙΜΑΚΑ

Ως μοντέλο μπορούμε να πούμε ότι το FAV/DPV είναι μάλλον παραμελημένο.

Κάποτε, στα μέσα της δεκαετίας του 1990, το τριθέσιο DPV είχε ανακοινωθεί ως μελλοντική κυκλοφορία από την **Dragon/DML** στην 1/35, αλλά παρόλο που εμφανίστηκε δυο διαδοχικές χρονιές στον κατάλογο της εταιρείας, ουδέποτε κυκλοφόρησε σε πλαστικό kit. Εκείνη την εποχή στα μοντελιστικά φόρα είχε αναφερθεί ότι δεν κυκλοφόρησε ποτέ διότι εκείνη την εποχή θα ήταν πανάκριβο για το μικρό σχετικά μέγεθός του, λόγω του πολύπλοκου τρόπου παραγωγής του roll cage σε καλούπι συμβατικού πλαστικού.

Περίπου την ίδια περίοδο, κυκλοφόρησε, πάντα στην 1/35, η διθέσια έκδοση FAV, σε ρητινένιο μοντέλο από την **Hobby Fan**, την ρητινένια alter ego της AFV Club, με τον πομπώδη τίτλο «**Delta Force Desert Storm FAV**». Ο κωδικός του, **#HF-009**, μαρτυρά την ηλικία του! Μόλις 9^ο kit της Hobby Fan. Η ποιότητά του είναι πολύ καλή, έχει εξαιρετική λεπτομέρεια και μεταξύ άλλων δίνει κινητήρα, πλήρες σετ οπλισμού και εξαιρετικής λεπτομέρειας διμελές πλήρωμα. Τότε όπως και τώρα ήταν δυσεύρετο στην χώρα μας και πανάκριβο.

Λίγο μετά την Hobby Fan, γύρω στο 1999, κυκλοφόρησε το τριθέσιο DPV, σε πλήρες ρητινένιο kit από την αμφιλεγόμενη **AEF Designs** (kit **#KA-101, SEAL Desert Partrol Vehicle/DPV**) και ήταν ένα πολύ αμφιλεγόμενο kit, (όπως σχεδόν όλα της συγκεκριμένης εταιρείας, καθώς περιείχε αρκετά κομμάτια αντίγραφα από το kit της Hobby Fan, αρκετές σωστές λεπτομέρειες, αλλά πολύ περισσότερες λάθος. Το κυριότερο πρόβλημα του ήταν η κακή χύτευση των ρητινένιων κομματιών του, πάγιο πρόβλημα στην AEF Designs, με πολύ flash, πολλές φυσαλίδες και πολλή παραμόρφωση. Τα όπλα του ήταν εξαιρετικά γιατί πολύ απλά πρόσφερε ολόκληρο το σετ βαρέως οπλισμού της Dragon (kit **# 3808 Modern Infantry Fire Support Weapons**). Ένα άλλο πολύ μεγάλο πρόβλημα εκείνου του kit ήταν το απαράδεκτο After Sales Service της εταιρείας, για τα κατά κανόνα κακοφτιαγμένα kit της με πολλά σπασμένα ή χαμένα κομμάτια.

Μετά από πολλά χρόνια απραξίας, μόλις το 2018, κυκλοφόρησε η διθέσια έκδοση FAV σε πλαστικό kit από την **Hobby Boss**, με όνομα **Delta Forces FAV** (kit **#82406**). Είναι ένα πάρα πολύ καλό kit, με καλή λεπτομέρεια, αλλά παραδόξως δεν δίνει καθόλου οπλισμό ή πλήρωμα. Επίσης παρά τον τίτλο του, δεν αναπαριστά όχημα των Ειδικών Δυνάμεων, ούτε καν κάποιο της αρχικής έκδοσης του US ARMY και μοιάζει περισσότερο με την έκδοση που είχε η Πορτογαλία.

Το 2020, κυκλοφόρησε το τριθέσιο DPV, σε ρητινένιο kit μετατροπής του kit της Hobby Boss από την Αυστραλέζικη **Black Ops Models** (**#XX, SEAL FAV Conversion Kit for Hobby Boss Delta Force FAV**) το οποίο επιτέλους



Το kit του FAV στην 1/35, από πολυουρεθανική ρητίνη της Black Ops Models είναι ένα σετ μετατροπής για το πλαστικό FAV της Hobby Boss, από το οποίο χρησιμοποιείται μόνο το πάτωμα, ο κινητήρας και κάποιες λίγες λεπτομέρειες. Τα καθίσματα δίνονται με ζώνες 5 σημείων και χωρίς (για να μπορούν να προστεθούν φιγούρες). Τα ελαστικά είναι της Good Year. Ο σκελετός δίνεται σε δύο μεγάλα πολύπλοκα κομμάτια για κάθε πλευρά συν κάποια δομικά που τα συνδέουν. Ο οπλισμός είναι πλήρης. Πλέον των κομματιών ρητίνης, δίνονται μεταλλικά μήκη για τα έμβολα των αναρτήσεων, μεταλλική σίτα για την οροφή και το πίσω ράφι και μήκη πλαστικού για κάποια κομμάτια που θα χρειαστεί να γίνουν από το μηδέν. Το σχέδιο των οδηγίων είναι πολύ αναλυτικό και συνοδεύεται από ένα σημαντικό αριθμό γνωστών αλλά και άγνωστων φωτογραφιών από οχήματα FAV των Αμερικανών σε επιχειρήσεις των Ειδικών Δυνάμεων στον Περσικό Κόλπο, στο Αφγανιστάν και αλλού. Σπάνιο kit, δύσκολο να βρεθεί αλλά συνιστάται ανεπιφύλακτα!

δίνει όλα όσα χρειάζονται για να φτιαχτεί ένα σωστό μοντέλο του τριθέσιου DPV. Εδώ παρουσιάζεται μόνον ως σετ και σε επόμενο άρθρο θα περιγραφεί η κατασκευή του, φυσικά για το όχημα της ΔΥΚ.

Εκτός των προαναφερθέντων, υπάρχει ακόμη ένα «μοντέλο» του FAV/DPV σε μορφή αρχείου για τρισδιάστατη εκτύπωση, στην επιθυμητή κλίμακα, το οποίο όμως, τουλάχιστον από τις διαθέσιμες φωτογραφίες έχει κάποιες ανακρίβειες, τις οποίες θα μπορούσε να διορθώσει κάποιος πριν την εκτύπωση, εφόσον γνωρίζει να χειρίζεται τα αντίστοιχα προγράμματα Η/Υ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

US ARMY Light Forces, Concord #2001, 1990
US Military Wheeled Vehicles, Concord #2016, 1993
US NAVY SEALS, Europa Militaria #16, Windrow & Greene, 1996
MYK / Εκδ. σύγχρονος Στρατός, #01, Σεπ. 1996
Jane's Military Vehicles & Logistics, Vol. 2001-2002
Αμυντική Επιθεώρηση, #33 / Δεκ. 2004
Special Forces Vehicles 1940 to the Present Day, Pen & Sword Books, 2012

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστούμε ως IPMS Hellas, την τότε, εν έτη 2004 ηγεσία του ΠΝ: τον Α/ΓΕΝ, Αντιναύαρχο Αντώνη Αντωνιάδη για την έγκριση του αιτήματος της επίσκεψής μας, τον Εκπρόσωπο Τύπου ΓΕΝ, Αντιπλοίαρχο Αλέξανδρο Διακόπουλο για την προώθηση του αιτήματός μας και την οργάνωση της επίσκεψης και τον Δκτή της ΔΥΚ, Αντιπλοίαρχο Παναγιώτη Κολοντούρο για την υποδειγματική φιλοξενία στη Μονάδα του.

Άρμα T-80U της Ε.Φ.



με Επετειακό
διάκοσμο στην παρέλαση της 1^{ης} Οκτωβρίου 2023

Κείμενο: **Στέλιος Μαρκίδης**, πρόεδρος ΔΣ της IPMS Κύπρου
Φωτογραφίες: **Στέλιος Μαρκίδης**, **Τριαντάφυλλος Μετσοβίτης**

Η ιδέα δημιουργίας ενός άρματος της Εθνικής Φρουράς με επετειακό διάκοσμο γεννήθηκε βλέποντας τα επετειακά άρματα μάχης και τεθωρακισμένα οχήματα στις στρατιωτικές παρελάσεις των τελευταίων πέντε χρόνων στην Ελλάδα. Στη διακόσμηση των διάφορων επετειακών τεθωρακισμένων του ΕΣ είχαν συμβάλει εθελοντικά σύλλογοι μοντελιστών της Ελλάδας, όπως η Ένωση Μοντελιστών Ιωαννίνων και η IPMS Ελλάδος (Διεθνής Ένωση

Πλαστικομοντελιστών Ελλάδος). Έχοντας υπόψη αυτό, η IPMS Κύπρου επικοινωνήσε μέσω επιστολής με το ΓΕΕΦ και πρότεινε να συμμετάσχει η IPMS Κύπρου σ' ένα εγχείρημα υλοποίησης ενός επετειακού άρματος της ΕΦ. Η πρόταση μας έγινε αμέσως δεκτή και με ενθουσιασμό ξεκίνησε η εμπλοκή της IPMS Κύπρου στο να φιλοτεχνηθεί το κυπριακό επετειακό άρμα για την παρέλαση της 1^{ης} Οκτωβρίου 2023 για το εορτασμό της Κυπριακής Ανεξαρτησίας από την Βρετανική Αποικιοκρατία.

Αριστερά: Δύο από τα υπό κλίμακα δοκίμια που χρησιμοποιήθηκαν για να καθοριστούν τα τελικά χρώματα εκτύπωσης των αυτοκόλλητων για το άρμα, ώστε να ταιριάζουν με το χρώμα του άρματος. Δεξιά: Η διαδικασία κατασκευής των πατρών για τον επετειακό διάκοσμο.





Αριστερά: Η πίσω όψη ενός πάνελ πριν την τοποθέτησή στο άρμα. **Δεξιά:** Τα μέλη της IPMS Κύπρου τοποθετούν τα πάνελ στο άρμα. Τα πάνελ στην εξωτερική τους πλευρά είναι καλυμμένα με προστατευτική μεμβράνη.

Αρχικά πραγματοποιήθηκε μια συνάντηση με στελέχη των Τεθωρακισμένων και αφού ενημερωθήκαμε για την πρόθεση του κ. Α/ΓΕΕΦ Αντιστράτηγου Δημόκριτου Ζερβάκη, αποφασίσθηκε εντός συγκεκριμένου χρόνου να παρουσιαστούν κάποιες ιδέες επετειακής διακόσμησης προκειμένου να επιλεγεί η καταλληλότερη. Επίσης έγινε και μια πρώτη γνωριμία με το «καμβά» μας, το Άρμα Μάχης T-80U, το οποίο επιλέχθηκε για να φέρει τον επετειακό διάκοσμο. Η αρχική ιδέα στο μυαλό όλων ήταν το επετειακό σχέδιο να εφαρμοστεί στο εμπρός τμήμα της πλαϊνής θωράκισης του άρματος με τη μορφή αυτοκόλλητου. Εκεί δυστυχώς μας περίμενε μια δυσάρεστη έκπληξη καθώς διαπιστώθηκε ότι οι πλευρικές ποδιές/θωράκιση του άρματος δεν είναι κάθετες και λείες, όπως του άρματος Leopard ή του τεθωρακισμένου οχήματος M-113 που δια-



θέτει ο Ελληνικός Στρατός, αλλά υπό γωνία και με πολλές προεξοχές και ανάγλυφες λεπτομέρειες, όπως μπουλόνια, βίδες, και χειρολαβές. Όλα αυτά καθιστούσαν εξαιρετικά δύσκολη αν όχι αδύνατη την σωστή εφαρμογή του επετειακού διακόσμου με αυτοκόλλητο. Ο αγαπητός φίλος Νικόλας Νικολάου που μας συνόδευε και ο οποίος θα αναλάμβανε την εφαρμογή, έδωσε την λύση στο πρόβλημα, προτείνοντας να κατασκευαστούν πάνελ από λεπτό αλουμίνιο τα οποία θα τοποθετούνταν επάνω από την πλευρική θωράκιση και θα δημιουργούσαν μια λεία επιφάνεια, στην οποία θα μπορούσε να εφαρμοσθεί ο διάκοσμος. Η πρόταση έγινε αποδέκτη από το ΓΕΕΦ και έτσι προχωρήσαμε με αυτή την λύση.

Τα μέλη της IPMS Κύπρου που είχαν κάποιες ιδέες για το επετειακό άρμα συναντήθηκαν για ένα

Αριστερά: Το άρμα με τα πάνελ στην τελική τους θέση. **Δεξιά:** Τα μέλη της IPMS Κύπρου περήφανα μετά την ολοκλήρωση της τοποθέτησης των πάνελ.





Ο αυτοκόλλητος
επετειακός διάκοσμος
λίγο πριν τοποθετηθεί στο πάνελ.

"Brainstorming", προκειμένου να καταλήξουν σε κάποια εναλλακτικά σχέδια διακόσμησης τα οποία στη συνέχεια θα παρουσιάζονταν στην Εθνική Φρουρά. Σε πρώτη φάση σχεδιάστηκαν τα πρόσθετα πάνελ, ώστε οι οποιεσδήποτε εικαστικές ιδέες που θα προέκυπταν να ήταν σωστά προσαρμοσμένες στο άρμα. Το τελικό αποτέλεσμα θα έπρεπε να είναι καλαίσθητο και σχετικό τόσο με το πνεύμα της επετείου όσο και με το όπλο των Τεθωρακισμένων. Από την δημιουργικά γόνιμη αυτή συνάντηση προέκυψαν τρία διαφορετικά σχέδια, προσφέροντας έτσι μια επιλογή στον κ. Α/ΓΕΕΦ. Στη συνάντηση αυτή συμμετείχε και ο φίλος Τριαντάφυλλος Μετσοβίτης (μέλος IPMS Ελλάδος) ο οποίος είχε ήδη εμπειρία από την διακόσμηση επετειακών οχημάτων του Ελληνικού Στρατού.

Σε μια δεύτερη επίσκεψη μας στο στρατόπεδο φτιάξαμε τα οριστικά πατρόν για τα πάνελ που έπρεπε να κατασκευαστούν, δοκιμάζοντας επιτόπου την εφαρμογή τους στο άρμα και παρουσιάσαμε τις μακέτες με τις ιδέες μας για τον επετειακό διάκοσμο στους αξιωματικούς υπεύθυνους για την αποπεράτωση του επετειακού διακόσμου στο άρμα. Μετά την επιλογή του οριστικού σχεδίου από τον κ. Α/ΓΕΕΦ, δόθηκε εντολή στον Νικόλα για την κατασκευή των πάνελ και για την εφαρμογή του διακόσμου.

Όταν όλα τα υλικά ήταν έτοιμα για την τοποθέτησή τους στο άρμα, μια ομάδα μελών του σωματίου μας, αποτελούμενη από τους Αλέξη Χατζηκώστα, Γιάννο Ιωάννου, Στέλιο Λοϊζίδη, Κώστα Κουλούρη, Κώστα Πολυβίου, Αντρέα Χατζηγεωργίου και φυσικά τον Νικόλα Νικολάου και τον υπογράφοντα, εθελοντικά όπως πάντα, ανέλαβε να βοηθήσει στην τοποθέτηση των πάνελ και στη συνέχεια στην επικόλληση των αυτοκόλλητων. Το προσωπικό των Τεθωρακισμένων είχε ήδη προετοιμάσει το άρμα για την παρέλαση και τα επετειακά πάνελ θα ήταν η τελευταία πινελιά. Χρειάστηκε αρκετή προσπάθεια για την τοποθέτηση των πάνελ, ώστε να εξασφαλιστεί ότι θα τοποθετηθούν σωστά και δεν θα υπήρχαν οποιασδήποτε μορφής δυσάρεστες εκπλήξεις ή κάποιο ατύχημα κατά την διάρκεια της παρέλασης. Όταν τα πάνελ τοποθετήθηκαν ασφαλώς στις θέσεις τους, τοποθετήθηκε σε αυτά ο επετειακός διάκοσμος, μια κυματίζουσα σημαία της Κυπριακής Δημοκρατίας. Την ημέρα της παρέλασης, το άρμα έφτασε στο χώρο προσυγκέντρωσης της παρέλασης και με την έναρξη της στις 11:00 το πρώτο επετειακό άρμα της Ε.Φ. εμπνευσμένο και υλοποιημένο από την IPMS Κύπρου άνοιξε την παρέλαση της 1ης Οκτωβρίου 2023 ως το άρμα του σημαιοφόρου.



Το επετειακό άρμα στην παρέλαση της 1ης Οκτωβρίου 2023

Τελειώνοντας θα ήθελα να ευχαριστήσω την ηγεσία της Ε.Φ. για την τιμή και την ευκαιρία που δόθηκε στο σώματιο μας για την υλοποίηση του διάκοσμου του επετειακού άρματος, το προσωπικό των Τεθωρακισμένων και τον αγαπητό φίλο το Νικόλα Νικολάου για την κατασκευή

των πάνελ και την εφαρμογή του διακόσμου. Επίσης ευχαριστώ όλα τα μέλη μας που με τις ιδέες και τον κόπο τους βοήθησαν στην επίτευξη του στόχου μας. Ευελπιστούμε ότι η συνεργασία που ξεκίνησε με την Ε.Φ. να συνεχιστεί και σε επόμενες παρελάσεις.



Και η συνέχεια...

Κείμενο, φωτογραφίες:
Τ. Μετσοβίτης (IPMS 003)

Τα πάνελ που κατασκευάστηκαν με την πρωτοβουλία της IPMS Κύπρου χρησιμοποιήθηκαν και στις παρελάσεις των δύο επόμενων ετών. Το 2024 εορτάστηκε η επέτειος των 60 χρόνων από την ίδρυση της Εθνικής Φρουράς. Στην παρέλαση της 1/10/2024 το ίδιο άρμα παρέλασε με ένα νέο επετειακό αυτοκόλλητο. Στην παρέλαση της 1/10/2025 πάνελ ίδια με τα αρχικά τοποθετήθηκαν στο άρμα του σημαιοφόρου, αυτήν τη φορά ένα διοικητικό T-80U εξοπλισμένο με το σύστημα Shtora.



1^η Οκτωβρίου 2024



1^η Οκτωβρίου 2025



HUMMER



M1025A2 με πολυβόλο FN MAG 7,62

ΣΤΟΝ Ελληνικό Στρατό

Κείμενο: Φάνης Μπόσκος (IPMS 1106)

M1025A2
με πολυβόλο M2
Browning 50cal



Τα πρώτα 70 Hummer αγοράστηκαν στις αρχές τις δεκαετίας του 2000. Επρόκειτο για 70 οχήματα M1025A2 φορείς πολυβόλου ή αντιαερατικών πυραύλων MILAN. Ακολούθησαν και νέες παραγγελίες διαφόρων ειδικοποιημένων εκδόσεων που συναρμολογούνταν στις εγκαταστάσεις της ΕΛΒΟ. Πιο συγκεκριμένα το σασί ερχόταν από το εργοστάσιο της AM General στο εργοστάσιο της ΕΛΒΟ στη Σίνδο όπου γινόταν η τοποθέτηση των επιπλέον απαρτίων.

Στον Ε.Σ. τα οχήματα Hummer υπηρετούν με τις παρακάτω κωδικές ονομασίες:



M1025A2



M1025A2 με MILAN



M1025A2 με πολυβόλο M2 Browning 50cal

Πρόκειται για τη βασική έκδοση του Hummer. Φέρει εργάτη και επιπλέον προφυλακτήρα στο εμπρόσθιο μέρος, σύστημα σνόρκελ και ψηλή εξάτμιση για τη διάβαση υδάτινων κωλυμάτων και προστατευτικά στα εμπρόσθια φώτα καθώς και εφεδρικό ελαστικό στο πίσω άνω κεκλιμένο μέρος.

Υπηρετεί μόνο στις τάξεις των Ειδικών δυνάμεων και της 32 Ταξιαρχίας Πεζοναυτών.

Είναι βαμμένο με την τρίχρωμη παραλλαγή NATO.

M1025A2 με πολυβόλο FN MAG 7,62

Ακριβώς ίδια χαρακτηριστικά με την έκδοση που φέρει πολυβόλο M2 Browning 50Cal.

Υπηρετεί στις τάξεις των Ειδικών Δυνάμεων και είναι βαμμένο με την τρίχρωμη παραλλαγή NATO.

M1025A2 με αντιαρματικό πύραυλο MILAN

Και αυτή η έκδοση είναι η βασική έκδοση του Hummer. Φέρει εργάτη και επιπλέον προφυλακτήρα στο εμπρόσθιο μέρος, σύστημα σνόρκελ και ψηλή εξάτμιση για τη διάβαση υδάτινων κωλυμάτων και προστατευτικά στα εμπρόσθια φώτα καθώς και εφεδρικό ελαστικό στο πίσω άνω κεκλιμένο μέρος.

Υπηρετεί μόνο στις τάξεις των Ειδικών δυνάμεων και της 32 Ταξιαρχίας Πεζοναυτών.

Είναι βαμμένο με την τρίχρωμη παραλλαγή NATO.

Τα τελευταία χρόνια στις παρελάσεις εμφανίζονται οχήματα στα οποία έχουν τοποθετηθεί και οι τετράγωνες πλάκες αναγνώρισης.

Το 2016 στην παρέλαση της 25^{ης} Μαρτίου εμφανίστηκαν οχήματα βαμμένα με νέα τρίχρωμη παραλλαγή.



M1097A2 με ASRAD



M1097A2 με σύστημα ASRAD

Η βασική μεταφορική έκδοση της οικογένειας Hummer εφοδιασμένη με το Γερμανικό αντιαεροπορικό σύστημα ASRAD που φέρει 4 πυραύλους εδάφους αέρος Stinger.

Απουσιάζει η ψηλή εξάτμιση και το σύστημα σνόρκελ στην αριστερή πλευρά του καπό. Φέρει κανονικά εργάτη και προφυλακτήρα στο εμπρόσθιο μέρος του.

Στο πίσω μέρος του φέρει εφεδρικό τροχό, προστατευμένο κατά το ήμισυ με σκληρό κάλυμμα που φέρει ανάγλυφο το λογότυπο της ΕΛΒΟ.

M1025A2 PCP (Platoon Command Post)

Έκδοση Διοίκησης που υπηρετεί μόνο στις πυροβολαρχίες συστημάτων ASRAD. Φέρει 4 πόρτες ενώ ο πίσω χώρος παραμένει κενός χωρίς κάλυμμα. Στην οροφή



M1025A2 PCP



δεν υπάρχει θυρίδα αλλά θέσεις για κεραίες. Απουσιάζει η ψηλή εξάτμιση και το σύστημα σνόρκελ στην αριστερή πλευρά του καπό. Φέρει κανονικά εργάτη και προφυλακτήρα.

M1097A2 με ή χωρίς οπίσθια κουκούλα

Η βασική μεταφορική έκδοση της οικογένειας Hummer. Συνήθως χρησιμοποιείται ως ελκυστήρας ρυ-

μουλκούμενων πυροβόλων Pack που υπηρετούν στην 71^η Αερομεταφερόμενη Ταξιαρχία.

Σε άλλες περιπτώσεις συναντάται με κουκούλα που καλύπτει όλη την καρότσα.

Απουσιάζει η ψηλή εξάτμιση και το σύστημα σνόρκελ στην αριστερή πλευρά του καπό. Φέρει κανονικά εργάτη και προφυλακτήρα στο εμπρόσθιο μέρος του ενώ ο οπίσθιος προφυλακτήρας είναι κοντός σε μήκος.





Επάνω: Στην παρέλαση της 25^{ης} Μαρτίου 2005 παρήλασαν για μια και μοναδική φορά: 2 οχήματα Hummer M1097A2 με 4 πόρτες, με θυρίδα οροφής με έστορα για πολυβόλο 0.50 cal, που στο πίσω ανοικτό μέρος τους βρίσκονταν τοποθετημένο το σύστημα MARGOT. Κάτω: 2 οχήματα M1097A2 που στο πίσω ανοικτό μέρος τους βρίσκονταν τοποθετημένο το σύστημα BOR-A-550.

M1114GR με αντιαρματικό πύραυλο KORNET

Όχημα εφοδιασμένο με θωράκιση της Ισραηλινής Plasan Sasa. Η θωράκιση καλύπτει το σύνολο του αμαξώματος και προστατεύει το χώρο των επιβατών και τον οπίσθιο αποθηκευτικό του χώρο. Στο πίσω μέρος του φέρει εφεδρικό τροχό, προστατευμένο κατά το ήμισυ με σκληρό κάλυμμα που φέρει ανάγλυφο το λογότυπο της ΕΛΒΟ.

Απουσιάζει η ψηλή εξάτμιση, υπάρχει όμως το σύστημα σνόρκελ στην αριστερή πλευρά του καπό. Φέρει κανονικά εργάτη και προφυλακτήρα στο εμπρόσθιο μέρος του.

Τα τελευταία χρόνια στις παρελάσεις εμφανίζονται οχήματα στα οποία έχουν τοποθετηθεί και οι τετράγωνες πλάκες αναγνώρισης.

M1115GR με εκτοξευτή βομβίδων GMG 40 της HK

Το όχημα είναι ακριβώς ίδιο με το M1114GR. Η μόνη ορατή διαφορά είναι ότι στην αριστερή πλευρά, μπροστά από την πόρτα του συνοδηγού υπάρχει ένα μαύρο πλαίσιο με 2 απολήξεις προς τα μπροστά. Φέρει εκτοξευτή βομβίδων GMG 40 της HK στη θυρίδα που βρίσκεται στην οροφή του διαμερίσματος των επιβαινόντων.





M1114GR με KORNET



**M1115GR
με πολυβόλο FN**



**M1115GR
με εκτοξευτή
βομβιδίων**



**M1115GR με M2
Browning 50Cal
πολυβόλο**

Τα τελευταία χρόνια
έχουν αρχίσει
και εμφανίζονται
M1115GR με 50cal
πολυβόλο και ασπίδιο
Ελληνικής σχεδίασης
και κατασκευής.



M1116GR Ασθενοφόρο



M1116GR ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΟ

Η εν λόγω έκδοση φέρει υπερκατασκευή παρόμοια με αυτή που φέρουν τα αμερικάνικα M997.

Στο εσωτερικό υπάρχει χώρος για την τοποθέτηση 4 φορείων.

Απουσιάζει η ψηλή εξάτμιση και το σύστημα σνόρκελ στην αριστερή πλευρά του καπό. Φέρει κανονικά εργάτη και προφυλακτήρα στο εμπρόσθιο μέρος του.



Μία ακόμη Τ.Α.Μ.Σ. έχει ολοκληρωθεί το 2009 στο πεδίο βολής Ασκού Προφήτη και ένα «ιδιαίτερο» M997A2 Ασθενοφόρο βρίσκεται στην στατική έκθεση. Είναι βαμμένο με την 3χρωμη νατοϊκή παραλλαγή. Φωτ. Ιωάννη Καμπούρη.





Επάνω και προηγούμενη σελίδα
επάνω: Το M116GR.
Επάνω δεξιά: Το M9927A2 δίπλα σε
ένα M1116GR. Παρ' όλο που τα δύο
αμαξώματα μοιάζουν πολύ έχουν
πολλές μικρές διαφορές και ελα-
φρά διαφορετικές διαστάσεις.

M1116GR ΚΙΝΗΤΗ ΟΜΑΔΑ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Η εν λόγω έκδοση εξωτερικά είναι σχεδόν ίδια με την έκδοση M1116GR. Στα πλαϊνά φέρει ντουλάπια που έχουν στο εσωτερικό τους διάφορα μηχανήματα όπως αεροσυμπιεστές για παράδειγμα. Στο εσωτερικό υπάρχει πάγκος εργασίας, ράφια και συρταρέριες για την τοποθέτηση ανταλλακτικών και εργαλείων.

Απουσιάζει η ψηλή εξάτμιση και το σύστημα σνόρκελ στην αριστερή πλευρά του καπό. Φέρει κανονικά εργάτη και προφυλακτήρα στο εμπρόσθιο μέρος του.

Κλωβός δορυφορικής
ζεύξης
βασισμένος στην
υπερκατασκευή
του M1116GR



M1116GR KOE. Η συγκεκριμένη έκδοση δε συναντάται συχνά. 1η εμφάνιση στην παρέλαση της 28ης Οκτωβρίου 2023. Ένα M1116GR KOE βρίσκεται παρκαρισμένο έτοιμο να επέμβει αν χρειαστεί.



M1117GR



M1117GR ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ

Εντελώς ανοικτή έκδοση του Hummer. Υπηρετεί μόνο στις τάξεις των Ειδικών Δυνάμεων. Φέρει 3 θέσεις επιβατών & roll bar εφοδιασμένο με έστορα για πολυβόλο FN MAG. Στο εμπρόσθιο μέρος της θέσης του συνοδηγού απουσιάζει το παμπρίζ και υπάρχει έστορας για πολυβόλο M249 Minimi.

Στο πίσω μέρος του φέρει εφεδρικό τροχό, προστατευμένο κατά το ήμισυ με σκληρό κάλυμμα που φέρει ανάγλυφο το λογότυπο της ΕΛΒΟ.

Τα τελευταία χρόνια τα οχήματα αυτά έχουν εφοδιαστεί με κουκούλα που καλύπτει όλο το «εκτεθειμένο» μέρος του οχήματος.

Η έκδοση αυτή δεν είχε εμφανιστεί σε παρελάσεις μέχρι την παρέλαση της



M1117GR





M1118GR1 φορέας BOR-A-550



M1118GR1 φορέας Margot

25ης Μαρτίου 2024 που εμφανίστηκαν 2 M1117GR εφοδιασμένα με πολυβόλο FN MAG στον κεντρικό έστορα.

M1118GR1 φορέας συστήματος BOR-A-550

Όχημα που υπηρετεί στις τάξεις των Διαβιβάσεων. Είναι εφοδιασμένο με θωράκιση της Ισραηλινής Plasan Sasa. Η θωράκιση καλύπτει το σύνολο του αμαξώματος και προστατεύει το χώρο των επιβατών και τον οπίσθιο αποθηκευτικό του χώρο. Στο πίσω μέρος του φέρει το ραντάρ BOR-A-550 τοποθετημένο πάνω σε ειδικό μηχανισμό ανύψωσης. Το ραντάρ βγαίνει μέσα από τη θωρακισμένη καμπίνα χάρη σε 2 πόρτες που ανοίγουν αριστερά και δεξιά στο άνω μέρος. Για την εισαγωγή του ραντάρ μέσα στην καμπίνα υπάρχουν 2 ανοιγόμενες θύρες στο πίσω μέρος του οχήματος. Το όχημα φέρει εργάτη στο εμπρόσθιο μέρος, απουσιάζει όμως ο προφυλακτήρας. Για την καλύτερη στήριξή του οχήματος όταν είναι ανεπτυγμένο το ραντάρ στο πίσω μέρος υπάρχουν 2 προσθαφαιρούμενα «πόδια» σταθεροποίησης.

Φέρει επίσης εφεδρικό τροχό, προστατευμένο κατά το ήμισυ με σκληρό κάλυμμα που φέρει χαραγμένο το λογότυπο της ΕΛΒΟ.

Απουσιάζουν η ψηλή εξάτμιση και το σύστημα σνόρκελ στην αριστερή πλευρά του καπό.



M1118GR2 φορέας συστήματος MARGOT

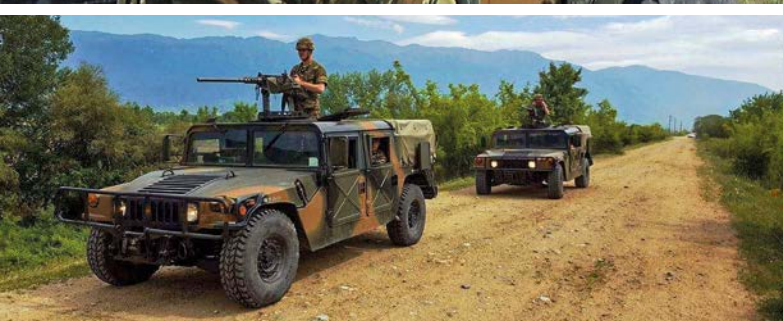
Η εν λόγω έκδοση υπηρετεί και αυτή στις διαβιβάσεις και εξωτερικά είναι σχεδόν ίδια με την έκδοση M1118GR1. Στο πίσω μέρος του φέρει το σύστημα MARGOT τοποθετημένο πάνω σε ειδικό μηχανισμό ανύψωσης. Ο ηλεκτροοπτικός αισθητήρας βγαίνει μέσα από τη θωρακισμέ-



M1097A2 με πολυβόλο 0.50



Εδώ και κάτω δεξιά: M1097A2 με πολυβόλο 0.50 και πολυβόλο MG3 στον πτυσσόμενο έστορα του συνοδηγού



νη καμπίνα χάρη σε 2 πόρτες που ανοίγουν αριστερά και δεξιά στο άνω μέρος. Για την εισαγωγή του αισθητήρα μέσα στην καμπίνα υπάρχουν 2 ανοιγόμενες θύρες στο πίσω μέρος του οχήματος. Το όχημα φέρει εργάτη στο εμπρόσθιο μέρος, απουσιάζει όμως ο προφυλακτήρας. Απουσιάζουν τα 2 προσθαφαιρούμενα «πόδια» σταθεροποίησης.

Φέρει επίσης εφεδρικό τροχό, προστατευμένο κατά το ήμισυ με σκληρό κάλυμμα που φέρει ανάγλυφο το λογότυπο της ΕΛΒΟ.

Απουσιάζουν η ψηλή εξάτμιση και το σύστημα σνόρκελ στην αριστερή πλευρά του καπό.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ο γραφών θα ήθελε να ευχαριστήσει τον κο Σταύρο Σουλή, το Διευθυντή σύνταξης κο Τριαντάφυλλο Μετσοβίτη και τους κους Ιωάννη Νικήτα – www.defencenews.gr, Μιχάλη Αποστράκη, Γιώργο Λαμπράκη, Αλέξανδρο Μαρίνο, Δημήτρη Φουρκαλίδη, Στάθη Καραφέρη και Σάββα Σαρούδη για τις πληροφορίες και τις φωτογραφίες που μου παραχώρησαν.





M1115GR με φιμέ τζάμια
Στην πρόσφατη παρέλαση
της 25ης Μαρτίου 2026,
αντικρίσαμε ένα περίεργο θέαμα.
Όλα τα Hummer που συμμετείχαν
στην παρέλαση έφεραν φιμέ τζάμια.



M1025A2 με MILAN



M1115GR με M2 Browning 50Cal
πολυβόλο. Η 1η φορά οχήματα αυτής
της έκδοσης εμφανίστηκαν στην παρέλαση
της 28ης Οκτωβρίου 2025. Το ασπίδιο δεν ήταν
βαμμένο στα χρώματα της ελληνικής παραλλαγής.



M1114GR με KORNET



Τα Βρετανικά Βαριά Καταδρομικά στον Β΄ΠΠ (και bonus δύο Ισπανικά)

Δημήτρης Κοντός (IPMS 205)

1922: Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος έχει πλέον λήξει και η Συνθήκη των Βερσαλλιών που όριζε τους όρους παράδοσης της Γερμανίας και των συμμάχων της έχει ήδη υπογραφεί. Η Υφήλιος προσπαθεί να επουλώσει τις πληγές που άφησαν πίσω τους ο Μεγάλος Πόλεμος και η Ισπανική γρίπη που τον ακολούθησε. Οι νικητές θεώρησαν πως ένας από τους κύριους λόγους που οδήγησαν την Ανθρωπότητα στο σφαγείο, ήταν η «κούρσα» ναυτικών εξοπλισμών που άρχισε τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα (κυρίως μεταξύ Μ. Βρετανίας και Γερμανίας). Για το λόγο αυτό, στις 6 Φεβρουαρίου 1922, υπογράφηκε στην Ουάσιγκτον η ομώνυμη συνθήκη, που σκοπό είχε να ελέγξει και να περιορίσει την ισχύ, τον αριθμό και το μέγιστο εκτόπισμα των κύριων πολεμικών πλοίων (θωρηκτά, αεροπλανοφόρα και καταδρομικά μάχης) στο μέλλον. Επίσης στη Συνθήκη, οριζόταν και το συνολικό επιτρεπόμενο εκτόπισμα για κάθε ναυτικό. Υπογράφοντες της Συνθήκης της Ουάσιγκτον, ήταν: η Μ. Βρετανία, οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Γαλλία και η Ιταλία. Από τις άλλες προπολεμικές Μεγάλες Δυνάμεις, η μεν Γερμανία δεν επιτρεπόταν να έχει σοβαρό στόλο, η Αυστροουγγαρία και η Οθωμανική Αυτοκρατορία είχαν διαλυθεί, ενώ η Ρωσία σπαρασσόταν από εμφύλιο πόλεμο και το καθεστώς των Μπολσεβίκων που επικράτησε τελικά, δεν είχε αναγνωριστεί ακόμα από κανένα δυτικό κράτος.

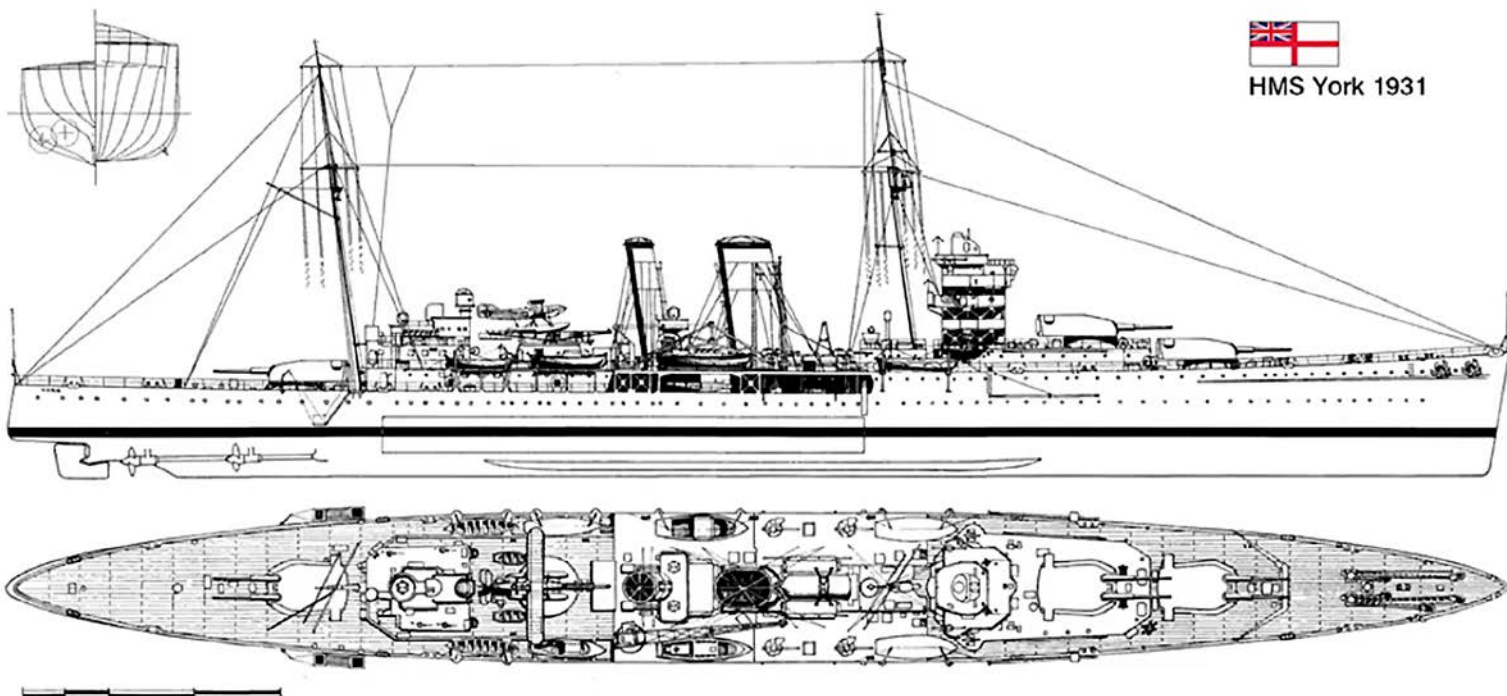
Για τα καταδρομικά (που δεν πρέπει να συγχέονται με τα λεγόμενα «καταδρομικά μάχης» που ήταν ξεχωριστή κατηγορία πλοίων), δεν τέθηκε περιορισμός στον αριθμό που μπορεί να έχει ένα ναυτικό – εκτός από αυτόν που επέβαλε το συνολικό επιτρεπόμενο εκτόπισμα κάθε στόλου. Προβλεπόταν ωστόσο πως το εκτόπισμα κάθε καταδρομικού ξεχωριστά, δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 10.000 τόνους, ενώ το διαμέτρημα των κύριων πυροβόλων του τις 8 ίντσες. Φυσιολογικά, τα ναυτικά όλων των Δυνάμεων, προσπάθησαν να κινηθούν όσο πλησιέστερα ήταν δυνατόν στα όρια που τους επέβαλε η Συνθή-

κη και επίσης φυσιολογικά.... αυτό ακριβώς έκαναν! Στα πλαίσια αυτά, τελικά, οι Βρετανοί ανέπτυξαν την κλάση **County**, οι Ιταλοί την κλάση **Trento**, οι Ιάπωνες την κλάση **Myoko**, οι ΗΠΑ την κλάση **Pensacola** και τέλος οι Γάλλοι την κλάση **Duquesne**. Όλα τα πλοία αυτών των κλάσεων ναυπηγήθηκαν μεταξύ 1923 και 1930 και συχνά αναφέρονται και ως **Treaty Cruisers**. Στη συνέχεια, παρά την οικονομική κρίση του 1929, η οποία περιόρισε δραματικά τους πόρους για τη ναυπήγηση βαρέων¹ καταδρομικών τα Ναυτικά των Μεγάλων Δυνάμεων πλην της Μ. Βρετανίας, συνέχισαν τη ναυπήγηση βαρέων καταδρομικών σε όλη τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, ενώ αργότερα και η Γερμανία η οποία (με την ανοχή της Αγγλίας), απαλλάχθηκε μονομερώς από τους όρους των Βερσαλλιών, προχώρησε και αυτή, στη ναυπήγηση πολεμικών τέτοιου τύπου (τα λεγόμενα «θωρηκτά τσέπης» και τα καταδρομικά κλάσης Admiral Hipper).

Το Ναυτικό που επηρεάστηκε περισσότερο από τη Συνθήκη της Ουάσιγκτον, ήταν αναπόφευκτα το Βρετανικό, που τότε ήταν το μεγαλύτερο: Η ανάγκη προστασίας και ελέγχου των τεράστιων εμπορικών γραμμών της Μ. Βρετανίας και η επικοινωνία με τις αποικίες της, την ανάγκαζαν να διατηρεί έναν τεράστιο στόλο, τόσο σε πλοία γραμμής, όσο και σε καταδρομικά και μικρότερα σκάφη (το Ναυαρχείο εκτιμούσε πως για την προστασία των εμπορικών γραμμών χρειαζόταν 70 σύγχρονα καταδρομικά, από τα οποία τουλάχιστον τα 20 θα έπρεπε να έχουν κύριο οπλισμό 8 ιντσών).

Την ίδια στιγμή, τα περισσότερα από τα διαθέσιμα καταδρομικά, είτε ήταν βετεράνοι του Μεγάλου Πολέμου,

1 Οι όροι «βαρύ» και «ελαφρύ» καταδρομικό, καθιερώθηκαν με τη Συνθήκη του Λονδίνου, το 1930. Μέχρι τότε η κατηγορία τους οριζόταν από τον κύριο οπλισμό τους. Στο κείμενο της Συνθήκης της Ουάσιγκτον προσδιορίζονται ως καταδρομικά «6,1 έως 8 ιντσών» και «έως 6 ιντσών» αντίστοιχα.



HMS York 1931

είτε είχαν σχεδιαστεί και ναυπηγηθεί κατά τη διάρκεια του και εκτός (ίσως) από τον κύριο οπλισμό τους, όλα τα επιμέρους στοιχεία τους χρειαζόνταν εκσυγχρονισμό. Η αντιαεροπορική άμυνα και προστασία τους ήταν είτε ανεπαρκής, είτε ανύπαρκτη και επιπλέον η Συνθήκη επέβαλε τον παροπλισμό ή/και τη διάλυση των περισσότερων, προκειμένου να τηρηθεί το συνολικό επιτρεπόμενο όριο εκτοπίσματος του στόλου. Η τελική απόφαση ήταν να διατηρηθούν τα πλέον σύγχρονα από τα καταδρομικά του Α' ΠΠ: Τα ελαφρά καταδρομικά των κλάσεων «C» (13 πλοία), «D» (8 πλοία) και «E» (2 πλοία), καθώς και τα βαριά καταδρομικά κλάσης Hawkins (5 πλοία – πρακτικά ήταν 3, βλ. παρακάτω). Όσον αφορά στα βαριά καταδρομικά, να ναυπηγηθούν 15 νέα σκάφη με βρετανικά κεφάλαια και επιπλέον 5, που θα χρηματοδοτούνταν από τις κτήσεις της Αυτοκρατορίας: δύο από την Αυστραλία, δύο από τον Καναδά και ένα από τη Νέα Ζηλανδία. Ωστόσο (κυρίως) για οικονομικούς λόγους, μόνο η Αυστραλία συμμετείχε τελικά στο πρόγραμμα, χρηματοδοτώντας την ναυπήγηση δύο καταδρομικών (τα HMAS Australia και Canberra). Παράλληλα, προκειμένου να συμπληρωθούν τα κενά στην απαιτούμενη δύναμη καταδρομικών, άρχισε σταδιακά και η ναυπήγηση νέων σύγχρονων ελαφρών καταδρομικών, καθώς το Ναυαρχείο, έδειξε να προκρίνει τον αριθμό, έναντι της ισχύος. Κατά χρονολογική σειρά, οι κλάσεις των νέων ελαφρών καταδρομικών ήταν (σε παρένθεση παρατίθεται ο αριθμός πλοίων κάθε κλάσης): *Leander* (5), *Arethousa* (4), *Amphion* (3), *Town* (8), *Edinburgh* (2), *Dido* (16) και *Colony* (11), αλλά αυτά είναι εκτός θέματος για το παρόν άρθρο.

Τα 15 βαριά καταδρομικά που ναυπηγήθηκαν στη διάρκεια του Μεσοπολέμου, χωρίζονται σε πέντε (υπό) κλάσεις: Κλάση **Kent** (*Kent*, *Berwick*, *Cornwall*, *Suffolk*, *Cumberland*, *Australia* και *Canberra*), κλάση **London** (*London*, *Shropshire*, *Devonshire*, *Sussex*) και κλάση

Norfolk (*Norfolk* και *Dorsetshire*). Σε αυτά προστέθηκαν δύο ακόμα: τα **York** και **Exeter**, τα οποία αποτελούσαν ξεχωριστές κλάσεις (με ένα μοναδικό πλοίο η κάθε κλάση). Η επίσημη ονομασία για τα 13 πρώτα ήταν **Class A Heavy Cruisers**, ενώ για τα δύο τελευταία ήταν **Class B Heavy Cruisers** (θα δούμε τον λόγο παρακάτω). Επειδή εξ αρχής είχε ληφθεί η απόφαση πως τα 11 Βρετανικά Class A Heavy Cruisers θα είχαν ονόματα κομητειών της Μ. Βρετανίας, η κλάση έλαβε το (ανεπίσημο) όνομα **County Class**, το οποίο τελικά υπερίσχυσε του επίσημου και με το οποίο έμεινε στην Ιστορία.

Στις επόμενες σελίδες, θα ασχοληθούμε με τα συνολικά 18 (+2 βρετανικά, +2 ισπανικά – βλ. παρακάτω) βαριά καταδρομικά που τελικά διέθεταν η Μ. Βρετανία και η Αυστραλία (και όχι μόνο), με την έναρξη του Β Παγκοσμίου Πολέμου.

Σημ: Η αρχική σκέψη για το παρόν άρθρο, ήταν να καλύψει μόνο τα *Counties*. Στην πορεία αποφασίστηκε να επεκταθεί και να καλύψει όλα τα βαριά καταδρομικά βρετανικής σχεδίασης. Για το λόγο αυτό, λεπτομέρειες για τα κοινά επιμέρους στοιχεία των πλοίων, επεξηγήσεις αρκτικόλεξων, κλπ., για λόγους συντομίας, και για να αποφευχθεί περιττή επανάληψη, έχουν περιληφθεί μόνο στην Β' ενότητα (*County Class*).

A. HAWKINS CLASS

A.1. ΣΧΕΔΙΑΣΗ

Η σχεδίαση της κλάσης ξεκίνησε το 1915, με κύριο σκοπό την καταδίωξη και καταστροφή των γερμανικών καταδρομικών και επιδρομικών, τα οποία ήδη από το 1914 δημιουργούσαν πολλά προβλήματα στις εμπορικές γραμμές της Μ. Βρετανίας. Το Ναυαρχείο ζήτησε τη ναυπήγηση σκαφών που θα μπορούσαν να επιτύχουν υψηλή ταχύτητα και με οπλισμό που θα υπερείχε του συνήθους

οπλισμού των γερμανικών καταδρομικών της εποχής, τα οποία κατά κύριο λόγο, ήταν εξοπλισμένα με πυροβόλα των 5,9”.

Τα πέντε πλοία της κλάσης πήραν ονόματα ναυάρχων και κουρσάρων της Ελισαβετιανής περιόδου (αν και το Cavendish μετονομάστηκε σε Vindictive, κατά τη διάρκεια της ναυπήγησής του, όταν και αποφασίστηκε να ολοκληρωθεί σαν ελαφρύ αεροπλανοφόρο).

Την πρόωση των νέων πλοίων παρείχαν τέσσερις προπέλες, οι οποίες έπαιρναν κίνηση από τέσσερα ζεύγη ατμοστρόβιλων. Αυτά ήταν τοποθετημένα ανά δύο μπροστά και πίσω από το μέσο του κύτους (τα εμπρόσθια ζεύγη έδιναν κίνηση στις εξωτερικές προπέλες, ενώ τα οπίσθια στις εσωτερικές). Τον απαιτούμενο ατμό, παρείχαν 12 λέβητες. Αρχικά, οι οκτώ λέβητες ήταν πετρελαίου ενώ, οι υπόλοιποι τέσσερις χρησιμοποιούσαν άνθρακα με ψεκασμό πετρελαίου, αλλά σύντομα και αυτοί αντικαταστάθη-

καν από λέβητες πετρελαίου. Το σύστημα πρόωσης απέδιδε 60.000 ίππους και τα πλοία ήταν ικανά για ταχύτητες 30 κόμβων. Ωστόσο, η ακτίνα δράσης τους ήταν μάλλον μικρή (5.700 ναυτικά μίλια με ταχύτητα 10 κόμβων). Το συνολικό εκτόπισμα ανερχόταν σε 10.000 τόνους (αυτός είναι ένας από τους λόγους που τα πλοία αυτά «επεβίωσαν» της Συνθήκης της Ουάσινγκτον).

Η θωράκιση - φυσιολογικά - ήταν ελαφρά και περιοριζόταν γύρω από τα μηχανοστάσια. Τα Hawkins ήταν τα πρώτα καταδρομικά που οι λέβητες και οι υδροστρόβιλοί τους τοποθετήθηκαν μέσα σε ενιαίο θωρακισμένο «κιβώτιο», πάχους από 1,5 (στις άκρες) έως 3 ίντσες (στη μέση), το οποίο καταλάμβανε και διέτρεχε το μεγαλύτερο μέρος των πλευρών του πλοίου. Οι πλευρές του «κιβωτίου», δημιουργούσαν και τη θωρακισμένη ζώνη του κύτους, καθώς έφταναν μέχρι τα πλευρά του. Το κατάστρωμα είχε ελαφρά θωράκιση, πάχους μόλις μίας ίντσας.

Στον παρακάτω πίνακα δίνονται στοιχεία για την κατασκευή των πλοίων της κλάσης:

Κλάση HAWKINS	A/N	ΕΝΑΡΞΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΚΑΘΕΛΚΥΣΗ	ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΚΑΤΑΛΗΞΗ
ΠΛΟΙΟ					
<i>HMS Hawkins</i>	I 86	3.6.1916	1.10.1917	19.7.1919	Scrap 1947
<i>HMS Raleigh</i>	I 96	4.10.1916	28.8.1919	? .7.1921	Ανατίναξη 1926
<i>HMS Effingham</i>	I 98	2.4.1917	8.6.1921	9.7.1925	Βύθιση 1940
<i>HMS Frobisher</i>	D 61	2.8.1916	20.3.1920	3.10.1924	Scrap 1949
<i>HMS Cavendish/Vindictive</i>	I 36	29.5.1916	17.1.1918	1.10.1918	Scrap 1946

A.2. ΟΠΛΙΣΜΟΣ

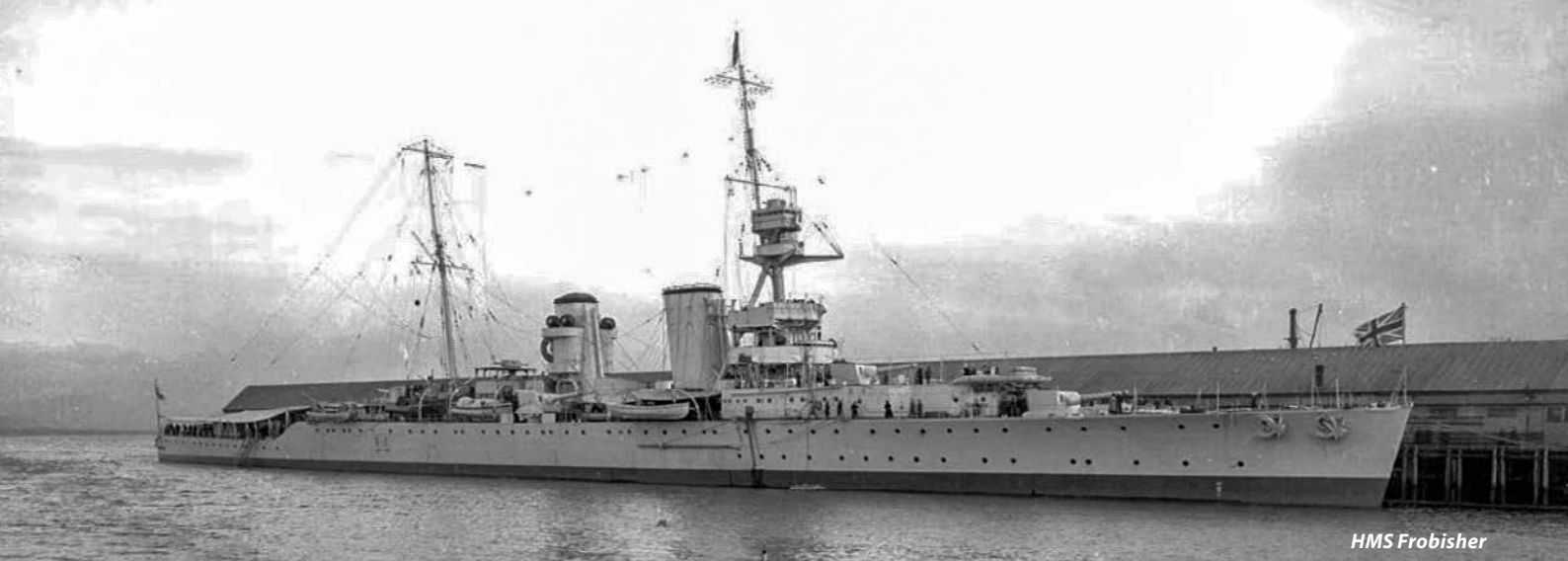
Αρχικά, υπήρχαν σκέψεις για τον εξοπλισμό των πλοίων είτε με πυροβόλα 6”, είτε με μικρότερο αριθμό πυροβόλων 9,5”. Τα μεν πρώτα θεωρήθηκαν αδύναμα για την προβλεπόμενη αποστολή τους, ενώ τα δεύτερα υπερβολικά. Έτσι αναπτύχθηκε ειδικά για αυτή την κλάση, το οπισθογεμές πυροβόλο BL Mk V, με διαμέτρημα 7,5”. Το BL Mk V, ήταν 50 διαμετρημάτων (L 50) και έβαλε εκρηκτικά και διατρητικά βλήματα 200 λιβρών με μέγιστο βεληνεκές 14.200 γιάρδες. Τα πυροβόλα, τοποθετήθηκαν σε μονές βάσεις και προστατεύονταν από ασπίδιο. Από τα συνολικά επτά πυροβόλα, πέντε ήταν τοποθετημένα στον διαμήκη άξονα του πλοίου (2 εμπρός και 3 πίσω), ενώ δύο ακόμα ήταν τοποθετημένα δεξιά και αριστερά της εμπρόσθιας τσιμινιάρας.

Ο δευτερεύων οπλισμός, αποτελείτο από 10 πυροβόλα BL Mk I των 3” (όμως μόνο τέσσερα από αυτά είχαν ικανότητα αντιαεροπορικής βολής). Στη διάρκεια του Μεσοπολέμου, αλλά και του Β’ ΠΠ, τα πυροβόλα αυτά αποσύρθηκαν και αντικαταστάθηκαν αρχικά από μονά πυροβόλα 4”. Την εγγύς αντιαεροπορική προστασία παρείχαν δύο τετραπλά πολυβόλα Vickers 0.50”. Στη διάρκεια του Πολέμου και αυτά αντικαταστάθηκαν από 4απλά πυροβόλα 2 λιβρών τύπου Pom-Pom και 4-10 αυτόματα πυροβόλα Oerlikon των 20mm.

Τα Hawkins διέθεταν ακόμα δύο εκτοξευτές торπιλών κάτω από την ίσαλο και τέσσερις ακόμα στο κατάστρωμα. Τέλος υπήρχαν στην πρύμνη δύο εκτοξευτές βομβών βυθού με 5-6 βόμβες ο κάθε ένας.

HMS Effingham





HMS Frobisher

A.3. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Στη διάρκεια της επιχειρησιακής ζωής τους, τα τρία εναπομείναντα Hawkins, έλαβαν τις εκάστοτε διαθέσιμες βελτιώσεις στα ηλεκτρονικά, τους κατευθυντήρες ελέγχου πυρός και τα αντιαεροπορικά τους. Κάποια στιγμή στον Μεσοπόλεμο πάρθηκε η απόφαση να μετατραπούν σε ελαφρά καταδρομικά, με μείωση του διαμετρήματος και παράλληλη αύξηση του αριθμού των κύριων πυροβόλων. Σε εφαρμογή αυτού του σχεδίου, το Effingham παρέδωσε τον οπλισμό του, ο οποίος αντικαταστάθηκε από εννέα μονά πυροβόλα των 6", τοποθετημένα τρία εμπρός και τέσσερα πίσω, κατά τον διαμήκη άξονα του πλοίου και δύο ακόμα εκατέρωθεν της τσιμινιέρας. Επειδή υπήρχε επιθυμία το πλοίο να φέρει και υδροπλάνο, ενοποιήθηκαν οι δύο τσιμινιέρες σε μία μεγάλη και στη θέση της πίσω τσιμινιέρας, εγκαταστάθηκε καταπέλτης ελαφρού τύπου (SIIL) για υδροπλάνο Fairey Sea Fox και ο απαραίτητος γερανός συλλογής του υδροπλάνου. Παρότι το σχέδιο προέβλεπε να τροποποιηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο και τα τρία πλοία, η έναρξη του Πολέμου ματαίωσε το σχέδιο και έτσι το Effingham ήταν το μοναδικό ανάμεσα στα πλοία της κλάσης με αυτά τα χαρακτηριστικά. Τα Hawkins και Frobisher σε όλη τη διάρκεια του Πολέμου ήταν πανομοιότυπα, διαφέροντας μόνο στον αριθμό και τη θέση των σωστικών τους λέμβων, αλλά και στο ότι μετά τον επανεξοπλισμό του, στο Frobisher, δεν τοποθετήθηκαν τα πλευρικά πυροβόλα των 7,5".

B. CLASS A HEAVY CRUISERS (COUNTY CLASS)

B.1. ΣΧΕΔΙΑΣΗ

Η Συνθήκη της Ουάσιγκτον, έθεσε στο σχεδιαστικό τμήμα του Ναυαρχείου μερικά περίπλοκα προβλήματα: Οι ναυπηγοί κλήθηκαν να λάβουν υπ' όψη τους την επιθυμητή ακτίνα δράσης και το είδος των αποστολών που το σκάφος θα καλείτο να αναλάβει σε μια μελλοντική σύγκρουση και όλα αυτά, μέσα στα ανώτατα όρια εκτοπίσματος και οπλισμού, που επέβαλε η Συνθήκη. Την δύσκολη εξίσωση κλήθηκαν να λύσουν οι Eustase Tennyson D' Eyncourt και William Berry (διαδοχικοί Διευθυντές Ναυτικών Κατασκευών – Director of Naval Constructions - DNC), ενώ το αρχικό σχέδιο ανέλαβε ο ναυπηγός Charles Lillicrap (μετέπειτα DNC και ο ίδιος). Οι αρχικές προδιαγραφές προέβλεπαν:

- Εκτόπισμα: λιγότερο ή ίσο με 10.000 τόνους,
- Ταχύτητα: 33 κόμβοι (ή περισσότερο αν ήταν δυνατό),
- Ακτίνα δράσης: τουλάχιστον 5.000 ναυτικά μίλια στους 20 κόμβους και 9.000 στους 10 κόμβους,
- Κύριος οπλισμός: 8 (ή περισσότερα αν ήταν δυνατόν) πυροβόλα των 8 ιντσών.

Οι D' Eyncourt και Lillicrap (που ήταν υπεύθυνοι για την πρωτοποριακή σχεδίαση των θωρηκτών Nelson και Rodney) και η ομάδα τους, προετοίμασαν προτάσεις που περιλάμβαναν οπλισμό, σε μονές, διπλές και τριπλές βάσεις πυροβόλων (mountings). Σε αντίθεση με τα θωρηκτά όμως, για διάφορους λόγους, η προσέγγισή τους εδώ, τελικά ήταν η πλέον τυπική: οκτώ πυροβόλα σε τέσσερις

HMS Vindictive





διπλούς πύργους, τοποθετημένους στον διαμήκη άξονα του πλοίου. Οι μόνες ομοιότητες με τα παραπάνω θωρηκτά, περιορίστηκαν στο επίπεδο κύριο κατάστρωμα και στα υψηλά έξαλα. Μία άλλη καινοτομία αφορούσε στον σχεδιασμό της γέφυρας, όπου σε σχέση με τα παλαιότερα καταδρομικά, καταργήθηκε το πλήθος από πλατφόρμες για τις διάφορες λειτουργίες (διαμέρισμα πυξίδας, πηδαλίου, μάχης, κλπ.) και με την γέφυρα μάχης να στηρίζεται σε στύλο (βλ. Hawkins). Με την ενοποίηση πολλών από αυτές τις λειτουργίες, η γέφυρα πλέον αποτελείτο από 3-4 πλατφόρμες μειώνοντας δραστικά το συνολικό ύψος της, άρα και το ίχνο του πλοίου.

Για την πρόωση επιλέχθηκαν τέσσερις ατμοστρόβιλοι Parsons² (ότι πιο εξελιγμένο υπήρχε εκείνη την επο-

χή), τοποθετημένοι σε τέσσερα θωρακισμένα διαμερίσματα στο μέσον του πλοίου, όπου βρίσκονταν και οι 8 λέβητες παραγωγής ατμού. Αυτοί ήταν τοποθετημένοι σε τέσσερα ζεύγη, εν σειρά κατά τον διαμήκη άξονα του πλοίου. Οι εξαγωγές καυσαερίων των δύο μεσαίων ζευγών λεβήτων κατέληγαν σε μία ενιαία τσιμινιέρα, ενώ των δύο ακραίων ζευγών, σε ξεχωριστές τσιμινιέρες. Οι τσιμινιέρες τοποθετήθηκαν με κλίση 20°, ως προς την κατακόρυφο. Οι τρεις τσιμινιέρες έγιναν το πλέον χαρακτηριστικό στοιχείο των Class A (με μοναδική εξαίρεση – από ένα σημείο και μετά - το London, όπως θα δούμε παρακάτω).

ατμοστρόβιλοι Brown-Curtis, καθώς δεν υπήρχαν διαθέσιμοι αρκετοί Parsons, την εποχή που αυτά ναυπηγούνταν. Αυτό δεν επηρέασε πάντως τις επιδόσεις των τριών πλοίων.

2 Στα Berwick, Australia και Canberra τοποθετήθηκαν

Στον παρακάτω πίνακα, δίνονται στοιχεία για την κατασκευή κάθε πλοίου:

ΠΛΟΙΟ	A/N*	ΕΝΑΡΞΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΚΑΘΕΛΚΥΣΗ	ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΚΑΤΑΛΛΗΞΗ
Κλάση KENT					
HMS Kent	54	15/11/1924	16/3/1926	25/6/1928	Scrap 1948
HMS Berwick	65	15/9/1924	30/3/1926	12/2/1928	Scrap 1948
HMS Cumberland	57	18/10/1924	16/3/1926	8/12/1927	Scrap 1959
HMS Suffolk	55	30/9/1924	16/2/1926	7/2/1928	Scrap 1948
HMS Cornwall	56	9/10/1924	11/3/1926	6/12/1927	Βύθιση 1942
HMAS Australia	D 64	26/8/1925	17/3/1927	24/4/1928	Scrap 1955
HMAS Canberra	I 33	9/9/1925	31/3/1927	9/7/1928	Βύθιση 1942
Κλάση LONDON					
HMS London	69	23/2/1926	14/9/1927	31/1/1929	Scrap 1950
HMS Devonshire	39	19/3/1926	23/10/1927	18/3/1929	Scrap 1954
HMS Sussex	96	1/2/1927	22/2/1928	19/3/1929	Scrap 1955
HMS Shropshire ⁽³⁾	73	24/2/1927	5/7/1928	12/9/1929	Scrap 1955
Κλάση NORFOLK					
HMS Norfolk	78	8/7/1927	29/1/1929	30/4/1930	Scrap 1950
HMS Dorsetshire	40	21/9/1927	29/1/1929	30/9/1930	Βύθιση 1942
Ισπανικά Counties					
AER Canarias		15/8/1928	28/5/1931	18/9/1936	Scrap 1976
AER Baleares		15/8/1928	20/4/1932	28/12/1936	Βύθιση 1938

* A/N= αριθμός νηολογίου

⁽³⁾ Το 1942, το HMS Shropshire παραχωρήθηκε στο Αυστραλιανό Ναυτικό και μετονομάστηκε σε HMAS Shropshire. Σε αντίθεση με τα άλλα δύο αυστραλιανά Counties, δεν έφερε αλφαβητικό Prefix στον αριθμό νηολογίου.



HMS Berwick

Η εγκατάσταση πρόωσης υπολογιζόταν πως θα απέδιδε ισχύ 100.000 ίππων. Η τελική πρόωση γινόταν από τέσσερις προπέλες, κατά τον ίδιο τρόπο με τα Hawkins. Η εγκατάσταση ήταν ικανή για ταχύτητες γύρω στους 34 κόμβους, ωστόσο οι αρχικοί υπολογισμοί, έδειξαν πως θα απέμενε ελάχιστο διαθέσιμο εκτόπισμα για την θωράκιση, προκειμένου να τηρηθεί το όριο των 10.000 τόνων. Για τον λόγο αυτό περιορίστηκε η ισχύς (και το βάρος) του συστήματος πρόωσης στους 80.000 ίππους και ανάλογα, η μέγιστη ταχύτητα περιορίστηκε στους 31 κόμβους – ένας συμβιβασμός τον οποίο αποδέχτηκε το Ναυαρχείο.

Η θωράκιση τελικά περιορίστηκε στα σημεία γύρω από τα λεβητοστάσια (2 ίντσες) και τις αποθήκες πυρομαχικών (4 ίντσες), ενώ ελαφρά θωρακισμένο (1 ίντσα) ήταν και το επίπεδο των μηχανοστασίων. Όλο το υπόλοιπο σκάφος - με εξαίρεση φυσικά τους πύργους, οι οποί-

οι και αυτοί είχαν ελαφρά θωράκιση μόλις μιας ίντσας - ήταν αθωράκιστο. Η θωράκιση αυτή ήταν οριακά επαρκής έναντι πιθανών πληγμάτων από βλήματα 6 ιντσών, και εντελώς ανεπαρκής για πλήγματα από μεγαλύτερα διαμετρήματα. Πάντως –στη θεωρία τουλάχιστον- το ιδιαίτερα μακρύ σκάφος (630 πόδια) και η στιβαρή κατασκευή, θα επέτρεπαν να απορροφηθεί σημαντικός αριθμός πληγμάτων και με τον τρόπο αυτό θα περιορίζονταν οι κίνδυνοι από την έλλειψη θωράκισης (τα πληρώματα βέβαια, πάντα σκωπτικά, τους έδωσαν το παρατσούκλι «*tin liners*»). Από την άλλη, η τοποθέτηση των θωρακισμένων λεβητοστασίων στο κέντρο βάρους του κύτους, εξασφάλιζε μεγάλη σταθερότητα πλευσης και συνεπώς εξαιρετικές συνθήκες σκόπευσης, βολής, αλλά και διαβίωσης για τα πληρώματα.

Στα επτά πρώτα πλοία (υποκλάση Kent), τα στεγανά προστασίας από τορπίλες (torpedo bulges) ήταν εξωτερι-



HMAS Australia



κά, ενώ στα επόμενα τοποθετήθηκαν εσωτερικά του κύτους, βελτιώνοντας κάπως την υδροδυναμική συμπεριφορά και αυξάνοντας την ταχύτητα κατά $\frac{3}{4}$ του κόμβου. Οι δύο ιστοί, ήταν απλές κατασκευές, σε δύο επάλληλα τμήματα ο καθένας, με δυνατότητα περιορισμένης τηλεσκοπικής αυξομείωσης του ύψους τους και τοποθετήθηκαν με την ίδια κλίση που είχαν και οι τσιμινιέρες. Αργότερα, λόγω του πρόσθετου βάρους των ηλεκτρονικών, σε αυτούς προστέθηκαν αντηρίδες και οι ιστοί πλέον είχαν μορφή τρίποδου (η κλίση του κυρίως τμήματός τους, παρέμεινε η ίδια διατηρώντας την αρχική κλίση των 20°).

Τα Counties της υποκλάσης Kent, αποτέλεσαν το πρότυπο και για τα ισπανικά καταδρομικά *Canarias* και *Baleares*, που ναυπηγήθηκαν την 10ετία του 1930, από την ισπανική θυγατρική της Vickers Armstrong, την Sociedad Espanola de Construcción Naval (SECN) και τα οποία χρησιμοποιήθηκαν από τους Εθνικιστές στον Ισπανικό Εμφύλιο. Τα δύο ισπανικά πλοία, είναι (προφανώς) εκτός θέματος, ωστόσο περιλάβαμε συνοπτικά στοιχεία και για αυτά, για λόγους πληρότητας, αλλά και λόγω της «άμεσης συγγενείας» τους με τα Counties.

Β.2. ΟΠΛΙΣΜΟΣ

Όπως είπαμε ήδη, η απόφαση για το διαμέτρημα των κύριων πυροβόλων είχε ήδη ληφθεί αυτά να είναι διαμέτρηματος 8 ιντσών. Επιλέχθηκε το οπισθογεμές πυροβόλο BL Mk VIII (BL=breech loading). Το BL Mk VIII, ήταν 50 διαμετρημάτων (L50) και έβαλε διατρητικά και εκρηκτικά βλήματα βάρους 256 λιβρών, ενώ η ταχύτητα βολής ήταν 5 βολές ανά λεπτό. Το θεωρητικό μέγιστο βεληνεκές, ήταν λίγο πάνω από τα 17 ναυτικά μίλια. Στις δύο πρώτες υποκλάσεις (Kent και London) αυτά βασιζόνταν στη βάση πυροβόλου Mk I. Αυτό επέτρεπε ανύψωση των πυροβόλων μέχρι 70°, αλλά καθώς αυτό θεωρήθηκε περιττό (χρηαζόταν ανύψωση μόνο 42° για να επιτευχθεί το παραπάνω μέγιστο βεληνεκές), στις επόμενες υποκλάσεις (Norfolk, York και Exeter) αντικαταστάθηκε από τη βάση πυροβόλου Mk II (ανύψωση 50°). Εκτός από την ανύψωση οι δύο βάσεις πυροβόλου, διέφεραν και στον τρόπο με τον οποίο γινόταν η αναχορηγία βλημάτων με αυτόν του Mk II (με ιμάντες μεταφοράς), να είναι αποτελεσματικό-





τερος του Mk I. Αρχικά, υπήρξε πρόβλημα με τα υδραυλικά που έστρεφαν τους πύργους και ανύψωναν τα πυροβόλα και παρότι υπήρχε η δυνατότητα στρέψης του πύργου με την εντυπωσιακή ταχύτητα των 8°/δευτερόλεπτο, αυτό δημιουργούσε προβλήματα στη σκόπευση. Το πρόβλημα λύθηκε την δεκαετία του '30, με την εγκατάσταση νέων προηγμένων υδραυλικών. Τα πυροβόλα, μπορούσαν να βάλουν είτε όλα μαζί σε ομοβροντία, ή κάθε ένα ξεχωριστά. Μεγάλο μειονέκτημα όμως, παρέμεινε η πολύ ελαφρά θωράκιση των πύργων (μόλις μία ίντσα όπως είπαμε ήδη), που τους καθιστούσε ιδιαίτερα ευάλωτους.

Ο δευτερεύων οπλισμός αποτελείτο αρχικά από τέσσερα πυροβόλα Mk V QF (QF=quick firing), διαμετρήματος 4 ιντσών, σε μονές βάσεις (δύο από κάθε πλευρά), με δυνατότητα ανύψωσης 80°. Τα πυροβόλα αυτά, ήταν σχεδιασμένα πριν τον Α'ΠΠ και πολύ σύντομα διαπιστώθηκε, πως με τον κίνδυνο από αεροπλάνα διαρκώς να αυξάνεται, ήταν ανεπαρκή τόσο σε ισχύ, όσο και σε αριθμό. Έτσι πριν τον πόλεμο σε ορισμένα πλοία, τα Mk V QF αυξήθηκαν σε οκτώ. Προς το τέλος του Μεσοπολέμου άρχισε η σταδιακή αντικατάστασή τους από 8 πυροβόλα

Mk XVI QF (επίσης 4 ιντσών), σε τέσσερις διπλές βάσεις με προστατευτικό ασπίδιο. Τα Mk XVI QF έβαλαν εκρηκτικά βλήματα 35 λιβρών, με ταχυβολία 15-20 βλήματα το λεπτό και το μέγιστο βεληνεκές τους ήταν 19.000 γιάρδες. Καθώς τα Mk XVI QF, εξόπλισαν σχεδόν όλα τα πλοία που ναυπηγήθηκαν στον Μεσοπόλεμο, υπήρξαν σημαντικά προβλήματα διαθεσιμότητας. Έτσι, όταν ξεκίνησε ο πόλεμος, τα Devonshire, Suffolk και Canberra ήταν ακόμα εξοπλισμένα με τα παλιά πυροβόλα (οκτώ για τα δύο πρώτα και μόνο τέσσερα για το Canberra), ενώ το Cumberland είχε τον περίεργο συνδυασμό των τεσσάρων μονών και τεσσάρων διπλών. Σε αντίθεση με τα βρετανικά πλοία, τα οποία σταδιακά εξοπλίστηκαν πλήρως με τα νέα πυροβόλα, το Canberra ουδέποτε εξοπλίστηκε με αυτά. Βασική αποστολή του δευτερεύοντος οπλισμού, ήταν η αντιαεροπορική άμυνα, με σκοπό να δημιουργούν ένα θόλο πυρός γύρω και πάνω από το σκάφος, ενώ μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και εναντίον ελαφρών στόχων επιφανείας.

Αρχικά, την εγγύς αντιαεροπορική άμυνα παρείχαν δύο τετραπλά πολυβόλα Vickers 0,50" και δύο πυροβό-





Dorsetshire, όταν έδωσε το τελικό χτύπημα στο Bismark (αν και ήδη το πλήρωμα του θωρηκτού είχε ξεκινήσει τη διαδικασία αυτοβύθισής του). Στην πορεία πάντως, οι торπιλοσωλήνες αποσύρθηκαν σταδιακά από αρκετά πλοία, καθώς εκτιμήθηκε πως ο κίνδυνος να εκραγούν οι торπίλες από ένα τυχαίο πλήγμα – ακόμα και μικρού διαμετρήματος – ήταν μεγαλύτερος από το τακτικό όφελος που αυτές πρόσφεραν.

Όλα τα όπλα ελέγχονταν από κατευθυντήρες πυρός: δύο για τα κύρια πυροβόλα και δύο για όλα τα υπόλοιπα (ο αριθμός

λα 2 λιβρών, τύπου Rom-Rom σε μονές βάσεις (δείγμα αυτού του όπλου υπάρχει στο Πολεμικό Μουσείο Αθήνας). Τα τετραπλά Vickers, λόγω του μικρού βεληνεκού τους, αποδείχθηκαν αναποτελεσματικά και παρότι τοποθετήθηκαν σχεδόν σε όλα τα βρετανικά σκάφη (τουλάχιστον μέχρι την έναρξη του Πολέμου), σταδιακά αντικαταστάθηκαν από αυτόματα πυροβόλα Oerlikon των 20χιλ., σε ολοένα και μεγαλύτερους αριθμούς, ή (πολύ αργότερα) και από Bofors των 40χιλ. Όσον αφορά στα μονά Rom-Roms, μόλις αυτά έγιναν διαθέσιμα σε πολλαπλές συστοιχίες, αντικαταστάθηκαν από τετραπλά, ή (συνήθως) από οκταπλά (παρότι υπάρχουν αντικρουόμενες πληροφορίες, φαίνεται πως μόνο το Canberra δεν εξοπλίστηκε με Rom-Rom). Το Rom-Rom, ήταν εξαιρετικό αντιαεροπορικό όπλο, με μεγάλο όγκο πυρός και ταχυβολία. Τα πλήρωματα τα ονόμαζαν χαϊδευτικά «Πιάνα του Σικάγο», καθώς η ταχύτητα βολής τους, θύμιζε τον τρόπο και την ταχύτητα που έπαιζαν οι πιανίστες του σουίνγκ. Αρχικά υπέφερε από συχνές εμπλοκές, ένα πρόβλημα που ξεπεράστηκε όταν αντικαταστάθηκαν οι μονοκόμματος υφασμάτινες ταινίες τροφοδοσίας, από μεταλλικούς κρίκους.

Σε όλα τα πλοία τοποθετήθηκαν δύο τετραπλοί торπιλοσωλήνες, οι οποίοι αρχικά (κλάση Kent) έβαλαν την εξαιρετική στην εποχή της торπίλη MK V, 21". Η ταχύτητά της ήταν 25 κόμβοι και η ακτίνα δράσης της 13.500 γιάρδες. Ωστόσο, το μεγάλο ύψος των εξάλων, δημιουργούσε πρόβλημα, καθώς οι торπίλες πέφτοντας από μεγάλο ύψος στη θάλασσα, έσπαγαν. Το πρόβλημα λύθηκε τελικά, με την ενίσχυση του πίσω μέρους της торπίλης. Στις επόμενες υποκλάσεις, τοποθετήθηκαν торπίλες Mk VIII, 21", οι οποίες είχαν σημαντικά μικρότερη ακτίνα δράσης (7.000 γιάρδες), αλλά και δραματικά μεγαλύτερη ταχύτητα (45 κόμβοι) και ακρίβεια. Το μόνο πλοίο που χρησιμοποίησε επιχειρησιακά τις торπίλες του ήταν το

των κατευθυντήρων αυξήθηκε όσο προχωρούσε ο Πόλεμος και αυξανόταν ο αριθμός των αντιαεροπορικών).

Σταδιακά, σε όλα τα πλοία τοποθετήθηκαν ραντάρ διαφόρων τύπων, που παρείχαν δυνατότητα ανίχνευσης τόσο για επερχόμενα αεροσκάφη, όσο και για στόχους επιφανείας και έλεγχο πυρός, καθώς και ηχοβολιστικό σύστημα ASDIC (= Anti-Submarine Detection & Investigation Committee) δηλαδή ανθυποβρυχιακό σόναρ. Τέλος όλα τα πλοία ήταν εφοδιασμένα με μικρό αριθμό βομβών βυθού (6 βόμβες), τοποθετημένες σε έναν εκτοξευτή στην πρύμνη.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να αναφέρουμε πως από τις αρχές της δεκαετίας του '30, έγιναν προσπάθειες να δοθεί στα πλοία η δυνατότητα να φέρουν υδροπλάνα, καθώς προέκυψε η ανάγκη για μακράς ακτίνας αναγνώριση, αλλά και για παρατήρηση και διόρθωση των βολών των πυροβόλων (το ραντάρ δεν υπήρχε ακόμα, ενώ ακόμα και όταν άρχισε να εξοπλίζει τα πλοία, οι δυνατότητές του ήταν αρχικά περιορισμένες). Αυτό απαίτησε την τοποθέτηση καταπέλτη εκτόξευσης, γερανών περισυλλογής των υδροπλάνων από τη θάλασσα και της κατάλληλης υποδομής για τη συντήρηση και την αποθήκευσή τους. Με ανακούφιση διαπιστώθηκε πως υπήρχε ένα περιθώριο περίπου 500 τόνων μέχρι το όριο των 10.000 τόνων, που ήταν επαρκές για όλα τα παραπάνω. Ωστόσο δεν υπήρχε απόφαση σχετικά με το ποιος τύπος υδροπλάνου θα φερόταν, ενώ και οι καταπέλτες ήταν ακόμα σε στάδιο δοκιμών. Διάφορα υδροπλάνα και αεράκατοι (Fairey Flycatcher, Fairey III, Fairey Seafox, Hawker Osprey, κλπ.) δοκιμάστηκαν με διάφορους καταπέλτες, πριν τελικά επιλεγεί το Supermarine Walrus, το οποίο θα εκτοξευόταν από τηλεσκοπικά εκτεινόμενο καταπέλτη Mk III (S=sliding). Ο καταπέλτης τοποθετήθηκε είτε σε



σταθερό σημείο εγκάρσια του πλοίου (Berwick, Suffolk, Cumberland, Cornwall και αργότερα London), είτε σε περιστρεφόμενη βάση (σε όλα τα υπόλοιπα). Τα πλοία της υποκλάσης Kent πλην του Canberra, είχαν από δύο γερανούς, ενώ όλα τα υπόλοιπα μόνο έναν. Μετά το 1943, με την μεγάλη ανάπτυξη των δυνατοτήτων του ραντάρ, οι επιχειρησιακοί λόγοι που επέβαλαν την ύπαρξη υδροπλάνου εξέλειπαν και ο σχετικός εξοπλισμός (πλην των γερανών) αποσύρθηκε σταδιακά.

Β.3. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

► Β.3.1. Κλάση Kent

Η πρώτη παρέμβαση που έγινε, ήδη από τις δοκιμές αφορούσε στις τσιμινιέρες, ο καπνός από τις οποίες (υπό συνθήκες) παρεμπόδιζε την ορατότητα της γέφυρας, οπότε αυτές ψήλωσαν κατά 15 πόδια (18 πόδια στα δύο αυστραλιανά). Μεταξύ 1930 και 1932, όλα τα πλοία της κλά-

σης εφοδιάστηκαν με σύστημα HACS (=High Altitude Control System) ελέγχου πυρός των αντιαεροπορικών τους. Το 1936, τα Berwick και Cornwall, κατά τη διάρκεια εργασιών εκσυγχρονισμού, εξοπλίστηκαν πρώτα αυτά, με τα διπλά πυροβόλα των 4" και δύο οκταπλά Pom-Poms. Το επίστεγό τους, απέκτησε σχήμα κύβου, ο οποίος - μεταξύ άλλων - στέγαζε και τις υποδομές για δύο υδροπλάνα. Το ίδιο έγινε λίγο αργότερα και με τα Suffolk και Cumberland (μόνο το Cumberland όμως εφοδιάστηκε αρχικά με δύο μόνο διπλά πυροβόλα των 4"). Επιπλέον, σε μια προσπάθεια να εξοικονομηθεί βάρος, στα Suffolk και Cumberland, το άνω πρυμναίο κατάστρωμα καταργήθηκε, μέχρι περίπου το ύψος του πύργου «Υ» και έτσι αυτά τα δύο πλοία, ήταν τα μόνα Counties, που δεν είχαν επίπεδο κύριο κατάστρωμα. Την ίδια περίοδο τοποθετήθηκαν και οι σταθεροί τηλεσκοπικοί καταπέλτες. Το Kent, άλλαξε μόνο τον δευτερεύοντα οπλισμό και τα αντιαεροπορικά του. Ο καταπέλτης του τοποθετήθηκε πάνω σε μία κυλινδρική πλατφόρμα, είχε τη δυνατότητα να περι-





στρέφεται και αποτέλεσε το πρότυπο τόσο για τις επόμενες υποκλάσεις, όσο και για τα δύο Αυστραλιανά καταδρομικά. Τα Australia και Canberra, ήταν βασικά όμοια με την αρχική μορφή του Kent, αλλά είχαν ψηλότερες τσιμινιέρες κατά 3 πόδια και λίγο ψηλότερους ιστούς. Όμως ενώ στο Australia έγιναν όλες οι βελτιώσεις που έγιναν στο Kent, το Canberra παρέμεινε, μόνο αυτό ανάμεσα στα Counties, με τα μονά πυροβόλα των 4 ιντσών, ενώ κάποια στιγμή (μάλλον το 1940), του προστέθηκαν και τέσσερα πυροβόλα Hotchkiss των 3 ιντσών. Μία ακόμα ιδιαιτερότητα του Australia, ήταν η τοποθέτηση των πυροβόλων των 4", απευθείας στο κύριο κατάστρωμά του και όχι σε ξεχωριστό και υπερυψωμένο όπως σε όλα τα υπόλοιπα. Μέχρι το τέλος του 1943, σταδιακά, όσα πλοία είχαν επιβιώσει, εφοδιάστηκαν με ραντάρ διαφόρων τύπων και λειτουργιών. Στο τέλος του 1943, όλα τα (βρετανικά) πλοία είχαν καταργήσει τους καταπέλτες, τα υδροπλάνα και τον «κύβο» του επίστεγου. Προπολεμικά, το Kent είχε και «εξώστη ναυάρχου» στην πρύμνη, αλλά αυτός αφαιρέθηκε το 1940.

► B.3.2. Κλάση London

Όπως ήδη είπαμε, στην κλάση αυτή τα στεγανά προστασίας από τορπίλες, μετακινήθηκαν στο εσωτερικό του κύτους. Παράλληλα, το συνολικό μήκος μεγάλωσε κατά 3 πόδια και το πλάτος μειώθηκε κατά 3,3 πόδια. Αυτή η διάταξη αύξησε την μέγιστη ταχύτητα, κατά $\frac{3}{4}$ του κόμβου. Επίσης τόσο η γέφυρα, όσο και οι τσιμινιέρες μετακινήθηκαν ελαφρά προς την πρύμνη, ενώ σε κανένα δεν τοποθετήθηκε «κύβος» στο επίστεγο (όπως άλλωστε και στα επόμενα). Ο δευτερεύων οπλισμός, μετακινήθηκε προς το μέσο του πλοίου. Αναφορικά με τις μετατροπές/βελτιώσεις που έγιναν λίγο πριν την έναρξη και στη διάρκεια του πολέμου, αναφερθήκαμε παραπάνω στα γενικά και αυτές αφορούσαν κυρίως στα ραντάρ και τον αντιαεροπορικό

εξοπλισμό. Εξαίρεση αποτέλεσε το London: Το 1939, ξεκίνησε μια πολύ εκτεταμένη μετασκευή του, η οποία άλλαξε τελείως το σχήμα του πλοίου. Οι τρεις τσιμινιέρες έγιναν δύο, η γέφυρα (και οι πλατφόρμες που την αποτελούσαν) αντικαταστάθηκε από μια ενιαία θωρακισμένη κατασκευή (τύπου «κάστρου», παρόμοια με αυτή των σύγχρονων – τότε- θωρηκτών κλάσης King George V), η οποία περιλάμβανε και τα υπόστεγα των υδροπλάνων στο πίσω μέρος της. Ακριβώς πίσω από τη γέφυρα τοποθετήθηκε και ο (σταθερός) εγκάρσιος καταπέλτης. Επιπλέον, προστέθηκε μια ενιαία θωρακισμένη πλάκα (ζώνη) πάχους $3\frac{1}{2}$ ιντσών στο ύψος της ισάλου, η οποία προστάτευε το κύτος στο διάστημα μεταξύ των πύργων «Α» και «Υ». Τέλος προστέθηκε ένας ακόμα γερανός. Πλέον το (προφίλ του) London έμοιαζε περισσότερο με καταδρομικό κλάσης Colony, παρά με County. Παρότι το σχέδιο προέβλεπε να μετατραπούν κατ' αυτόν τον τρόπο όλα τα Counties, το «πείραμα» του London ήταν μια τεράστια αποτυχία: Το επιπλέον βάρος και η διατάραξη της αρχικής ισορροπίας, το κατέστησαν σχεδόν μη αξιόπλοο. Χρειάστηκε άλλος ένας χρόνος διάφορων επεμβάσεων, τροποποιήσεων και βελτιώσεων, προκειμένου να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ικανοποιητικά, αλλά και πάλι υπήρχαν σημαντικά προβλήματα σταθερότητας, δομικής αντοχής, στεγανότητας και ακτίνας δράσης. Φυσικά, το σχέδιο εγκαταλείφθηκε άρον άρον και το London έμεινε μοναδικό ανάμεσα στα πλοία της κλάσης. Προς το τέλος του πολέμου, τα Devonshire και Sussex, «έχασαν» τον πύργο «Χ». Το σημείο εκείνο, καλύφθηκε από αντιαεροπορικά και ανθυποβρυχιακά όπλα και συστήματα.

► B.3.3. Κλάση Norfolk

Αρχικά, επρόκειτο για αντίγραφο της κλάσης London, με μόνες διαφορές την ελαφρά αυξημένη θωράκιση στα λεβητοστάσια και τις αποθήκες πυρομαχικών και την το-

ποθέτηση πύργων Mk II για τον κύριο οπλισμό. Στην διάρκεια των εργασιών εκσυγχρονισμού που έλαβαν χώρα τη δεκαετία του 30, αλλά και στη διάρκεια του πολέμου, η εμφάνισή τους άλλαξε αρκετά, με πιο εμφανή διαφορά, τη μετατόπιση του δευτερεύοντος οπλισμού. Αν και το Dorsetshire βυθίστηκε σχετικά νωρίς (το 1942) και τα δύο πλοία έλαβαν τις παραπάνω βελτιώσεις στον οπλισμό και στα ηλεκτρονικά τους. Και το Norfolk «έχασε» τον πύργο «X» προς το τέλος του πολέμου. Μία ακόμα διαφορά με τα αδελφά τους πλοία, ήταν πως και τα δύο είχαν «εξώστη ναυάρχου» στην πρύμνη τους.

► B.3.4. Τα Ισπανικά Counties

Παρότι τα δύο ισπανικά καταδρομικά είναι –κατά βάση– εκτός θέματος του παρόντος άρθρου, τα συμπεριλάβαμε για λόγους πληρότητας, μιας και όπως είπαμε ήδη, αυτά βασίστηκαν στην υποκλάση Kent, με την οποία είχαν το ίδιο κύτος (αλλά κατά 5 πόδια μακρύτερο από αυτά) και τον ίδιο κύριο οπλισμό. Ωστόσο, οτιδήποτε άλλο, ήταν διαφορετικό: Άλλου τύπου υδροστρόβιλοι (Yarrow), γέφυρα, δευτερώων και αντιαεροπορικός οπλισμός, κλπ., ενώ αρχικά είχαν μόνο δύο τσιμινιέρες. Λίγο μετά την είσοδό τους σε υπηρεσία, οι δύο τσιμινιέρες ενοποιήθηκαν σε μία τεράστια και αυτή είναι η πλέον εμφανής διαφορά τους με τα υπόλοιπα Counties. Φυσικά, ουδέποτε εξοπλίστηκαν με δίδυμα πυροβόλα των 4", Rom-Roms, ραντάρ, ή άλλα συστήματα από αυτά που τοποθετήθηκαν πριν, ή κατά τη διάρκεια του πολέμου στα βρετανικά Counties. Επιπλέον, δεν εξοπλίστηκαν ποτέ με υδροπλάνο. Μετά τον Πόλεμο, το Canarias εξοπλίστηκε σταδιακά, με διάφορα σύγχρονα συστήματα στα πρότυπα του NATO, ενώ επανήλθαν οι δύο τσιμινιέρες του.

Γ. CLASS B HEAVY CRUISERS (YORK & EXETER CLASSES)

Πριν ακόμα ξεσπάσει η Μεγάλη Οικονομική Κρίση του 1929, μειώθηκε δραματικά ο διαθέσιμος προϋπολογισμός του Ναυτικού. Έτσι, προκειμένου να συμπληρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός βαρέων καταδρομικών, έγιναν νέα σχέδια για μια οικονομικότερη υποκλάση, που θα είχε μόνο έξι πυροβόλα των 8 ιντσών. Αυτό οδήγησε στη ναυπήγηση των λεγόμενων Class B καταδρομικών (York και Exeter). Η φιλοσοφία κατασκευής ήταν παρόμοια με τις προηγούμενες κλάσεις, αναφορικά με τη σχε-

δίαση και την προστασία. Οι πλέον διακριτές διαφορές τους με τα Counties αφορούσαν στον αριθμό των πύργων (τρεις έναντι τεσσάρων) και των τσιμινιέρων (δύο έναντι τριών, καθώς ενοποιήθηκαν οι εξαγωγές καυσαερίων των τριών πρώτων ζευγών λεβητοστασιών σε μία τσιμινιέρα και του τέταρτου σε μια δεύτερη). Τα σχέδιά τους έγιναν επίσης από τον Charles Lillicrap. Τέσσερις ατμοστρόβιλοι Parsons και οκτώ λέβητες, χρησιμοποιήθηκαν για την πρόωσή τους, ενώ η μέγιστη ταχύτητά τους έφτανε τους 32 κόμβους και η ακτίνα δράσης τους τα 10.000 ναυτικά μίλια (με ταχύτητα 14 κόμβων).

Γ.1 York

Σε σχέση με τα Counties, το York ήταν μικρότερο (575 πόδια), ελαφρύτερο (8.250 τόνοι) και είχε έναν πύργο, δύο τορπιλοσωλήνες και μία τσιμινιέρα λιγότερη. Το κύριο κατάστρωμα ήταν σε δύο επίπεδα και όχι πλέον ενιαίο. Τα πυροβόλα των 8 ιντσών, ήταν σε πύργους Mk II όπως στην υποκλάση Norfolk. Η γέφυρα αποτελείτο από πλατφόρμες όπως στα προηγούμενα Counties. Το σύστημα πρόωσης ήταν ίδιο με αυτό των Counties, ενώ διέθετε ελαφρώς καλύτερη θωράκιση στα ζωτικά του σημεία (πλην των πύργων). Το 1934, τοποθετήθηκαν ένας περιστροφικός καταπέλτης (ελαφρύτερου τύπου από αυτόν των Counties) και ένας γερανός χειρισμού του υδροπλάνου. Υποδομές για την αποθήκευση του (μοναδικού) υδροπλάνου δεν υπήρχαν. Ο αντιαεροπορικός οπλισμός αποτελείτο από τέσσερα μονά πυροβόλα των 4", δύο μονά Rom-Roms και δύο τετραπλά Vickers των 0.50". Καθώς το York βυθίστηκε σχετικά νωρίς (το 1941), δεν έλαβε ποτέ δίδυμα πυροβόλα των 4", πολλαπλά Rom-rom, ούτε εξοπλίστηκε με ραντάρ.

Γ.2 Exeter

Αν και κατά βάση ήταν παρόμοιο με το York (ίδιο σύστημα πρόωσης, θωράκιση, οπλισμός, διαστάσεις), το Exeter είχε αρκετές εξωτερικές διαφορές με αυτό: οι τσιμινιέρες και οι ιστοί του ήταν κάθετοι. Η γέφυρα ήταν ενιαία, σε σχήμα «κάστρου» με όλες τις λειτουργίες της ενοποιημένες σε αυτή την υπερκατασκευή. Τέλος, διέθετε δύο υδροπλάνο (το ένα ήταν αποσυναρμολογημένο και αποθηκευόταν στο κατάστρωμα) ενώ τοποθετήθηκαν δύο καταπέλτες σε διάταξη «Λ» με γωνία 35°, εκατέρωθεν του

Στοιχεία για τα δύο Class B, δίνονται στον παρακάτω πίνακα:

B CLASS CRUISERS	A/N	ΕΝΑΡΞΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΚΑΘΕΛΚΥΣΗ	ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΚΑΤΑΛΛΗΞΗ
Πλοίο					
<i>HMS York</i>	90	16/5/1927	17/7/1928	1/5/1930	Βύθιση 1941
<i>HMS Exeter</i>	68	1/8/1928	18/7/1929	27/7/1931	Βύθιση 1942

διαμήκη άξονα του πλοίου. Μετά τη Ναυμαχία του Ρίο ντε Λα Πλάτα, το Exeter εφοδιάστηκε με τα δίδυμα πυροβόλα των 4", δύο οκταπλά Pom-Poms, HACS και ραντάρ επιφανείας. Υπήρχε πρόβλεψη και για την τοποθέτηση τεσσάρων πυροβόλων Oerlikon 20mm, αλλά αυτά ουδέποτε τοποθετήθηκαν μέχρι τη βύθισή του.

Η τελευταία κλάση βαρέων καταδρομικών, επρόκειτο να είναι η κλάση **Surrey**: Στα τέλη της δεκαετίας του '20, προγραμματίστηκε η ναυπήγηση τεσσάρων ακόμα βαρέων καταδρομικών, των **Surrey, Northumberland, Essex** και **Lancaster** και έγιναν τα αρχικά σχέδιά τους. Ωστόσο, κανένα από τα πλοία αυτά, δεν έφθασε πέρα από το στάδιο της σχεδίασης, καθώς το πρόγραμμα ακυρώθηκε, αν και για τα Surrey και Northumberland υπογράφηκαν συμβόλαια ναυπήγησης και πήραν αριθμό νηολογίου. Οι λόγοι για την ακύρωσή τους, ήταν τόσο οικονομικοί (ήδη μαινόταν η Μεγάλη Κρίση), όσο και πολιτικοί (η νέα κυβέρνηση Εργατικών, θεώρησε πως θα ήταν πρέπουσα χειρονομία καλής θέλησης προς τις άλλες Δυνάμεις, εν όψει της νέας συνθήκης περιορισμού των ναυτικών εξοπλισμών, που αναμενόταν να υπογραφεί εκείνο τον καιρό - Συνθήκη του Λονδίνου). Σύμφωνα με τα σχέδια, επρόκειτο για επιμηκυμένα Exeter (οπλισμός και διαστάσεις ίδιες με των Counties), ώστε να έχουν τέσσερις πύργους, ενώ (θα) είχαν καλύτερη θωράκιση σε βάρος της ταχύτητας (θα ήταν πιο αργά κατά δύο κόμβους σε σχέση με τα Counties).

Δ) ΙΣΤΟΡΙΑ

Ας δούμε τώρα συνοπτικά, τη δράση και τα σημαντικότερα συμβάντα στην καριέρα κάθε πλοίου ξεχωριστά:

Δ.1. HAWKINS CLASS

► Δ.1.1. HMS Hawkins

Το Hawkins ανέλαβε υπηρεσία το 1919, και στον Μεσοπόλεμο (όσο παρέμεινε σε ενεργό υπηρεσία), ανέλαβε κατά περιόδους ναυαρχίδα του 5^{ου} στολίσκου ελαφρών καταδρομικών στην Κίνα, του 2^{ου} στολίσκου καταδρομικών που επιχειρούσε στον Ατλαντικό και του 4^{ου} στολίσκου καταδρομικών στο Κλιμάκιο Ανατολικών Ινδιών.

Στα μεσοδιαστήματα ετίθετο σε εφεδρεία και μάλιστα το 1937, παρέδωσε τα κύρια πυροβόλα του και μετατράπηκε σε εκπαιδευτικό ναυτικών δοκιμών. Με την έναρξη όμως του Πολέμου, λόγω της έλλειψης καταδρομικών, επανεξοπλίστηκε και στις αρχές 1940, εστάλη στον ΝΔ. Ατλαντικό σε αναζήτηση επιδρομικών. Τον επόμενο χρόνο μετατέθηκε στην Α. Αφρική όπου και βομβάρδισε τις ιταλικές δυνάμεις που είχαν καταλάβει προσωρινά το Μογκαντίσου (Σομαλία), ενώ αιχμαλώτισε μία ιταλική νηοπομπή πέντε εμπορικών πλοίων. Επέστρεψε στην Αγγλία το 1942 και τότε αυξήθηκε δραστικά ο αντιαεροπορικός οπλισμός του και απέκτησε ραντάρ επιφανείας και αέρος. Συμμετείχε στην Απόβαση της Νορμανδίας, παρέχοντας υποστήριξη στις Αμερικανικές δυνάμεις στην Ακτή «Γιούτα». Μετά την Απόβαση, παροπλίστηκε πάλι και μετατράπηκε σε στόχο δοκιμών νέων όπλων και πυρομαχικών. Παρότι δέχτηκε συνολικά πάνω από 600 πλήγματα (!!!!), δεν βυθίστηκε και το 1947, δόθηκε για διάλυση.

► Δ.1.2. HMS Raleigh

Τοποθετήθηκε στο Κλιμάκιο Δυτικών Ινδιών και πήρε μέρος σε επισκέψεις «επίδειξης σημαίας». Στις 8/8/1922, σε ταξίδι από τη Νέα Γη προς το Λαμπραντόρ, εν μέσω ομίχλης, προσέκρουσε σε έναν αχαρτογράφητο ύφαλο και αποκόπηκε η πρύμνη του. Το πλήρωμα διατάχθηκε να το εγκαταλείψει. Παρότι δεν βυθίστηκε, εγκαταλείφθηκε μέχρι το 1926, όταν το ναυάγιο κηρύχθηκε επικίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα στην περιοχή και ανατινάχτηκε.

► Δ.1.3. HMS Effingham

Πριν τον Πόλεμο τοποθετήθηκε στο Κλιμάκιο Ανατολικών Ινδιών και συμμετείχε σε αποστολές «επίδειξης σημαίας». Το 1933, επέστρεψε στην Αγγλία και ανέλαβε ναυαρχίδα του λεγόμενου «Εφεδρικού Στόλου». Το 1938, εκσυγχρονίστηκαν τα αντιαεροπορικά και ηλεκτρονικά συστήματά του. Λίγο πριν την έναρξη του Πολέμου ηγήθηκε της λεγόμενης «Βόρειας Περιπόλου» (North Patrol), που σκοπό είχε να εμποδίσει την έξοδο γερμανικών πλοίων στον Ατλαντικό, πριν την επίσημη κήρυξη πολέμου. Συμμετείχε στην Εκστρατεία της Νορβηγίας, όπου την 17.5.1940, στην προσπάθειά του να μεταφέρει στρατεύματα στο Μπόντε, προσέκρουσε σε ύφαλο. Παρ' όλο που δεν υπήρξαν απώλειες στο πλήρωμα και στα στρατεύ-

HMS Hawkins





ματα που επέβαιναν, την επόμενη ημέρα, προκειμένου να μην πέσει στα χέρια των Γερμανών, το αντιτορπιλικό *HMS Echo* (το οποίο αργότερα παραχωρήθηκε στο Ελληνικό Ναυτικό και ονομάστηκε *Ναυαρίνο*), το βύθισε με торπίλες.

► Δ.1.4. HMS Frobisher

Πριν τον Πόλεμο υπηρέτησε κυρίως με τον Στόλο Μεσογείου (Αλεξάνδρεια), ενώ κατά περιόδους υπηρέτησε σαν εκπαιδευτικό πλοίο. Το μόνο αξιόλογο συμβάν αυτή την περίοδο, ήταν η διάσωση και ρυμούλκηση του γαλλικού καταδρομικού *Le Triumphant*, το οποίο είχε υποστεί μεγάλες ζημιές από τυφώνα. Ωστόσο το 1944, συμμετείχε και αυτό στην Απόβαση της Νορμανδίας, βομβαρδίζοντας την Ακτή «Σώρντ», Τον 8/44, υπέστη σημαντικές ζημιές από торπίλη Dackel, που βλήθηκε από την ακτή. Στη διάρκεια των επισκευών, αποφασίστηκε τελικά να μετατραπεί ξανά σε εκπαιδευτικό πλοίο. Το 1949, πωλήθηκε σε διαλυτήριο.

► Δ.1.5. HMS Vindictive

Παρότι κατελκύστηκε με το όνομα HMS Cavendish, μετονομάστηκε ενώ ακόμα ναυπηγούνταν, σε HMS Vindictive, όταν αποφασίστηκε και η αλλαγή του από καταδρομικό σε ελαφρύ αεροπλανοφόρο (το όνομα Cavendish, τελικά δόθηκε πολύ αργότερα – το 1944 - σε ένα αντιτορπιλικό κλάσης «C»). Με το νέο του όνομα και ρόλο, πήρε μέρος στην Εκστρατεία της Βαλτικής εναντίων των Μπολσεβίκων. Ωστόσο, το σχετικά μικρό μήκος

του σκάφους επέτρεπε να επιχειρούν από αυτό μόνο μικρά διπλώνα (π.χ. Sorwith Camel) και καθώς αυτά αποσύρονταν σταδιακά, για ένα μικρό διάστημα (1927-1928) μετασκευάστηκε ξανά σε καταδρομικό, οπότε και υπηρέτησε για έναν χρόνο στην Κίνα. Επανήλθε στην Αγγλία, και έγινε το πλοίο στο οποίο δοκιμάστηκαν οι διάφοροι τύποι καταπέλτη. Το 1936, αφοπλίστηκε και μετατράπηκε σε εκπαιδευτικό. Νέα αλλαγή ρόλου με την έναρξη του Πολέμου, όταν μετατράπηκε σε πλοίο επισκευών. Πήρε μέρος στην Εκστρατεία της Νορβηγίας μεταφέροντας στρατεύματα. Για λίγο υπηρέτησε στη Μεσόγειο σαν πλοίο επισκευών, αλλά και σαν οπλιταγωγό. Ήταν και αυτό παρόν στην Νορμανδία, όπου και επλήγη από торπίλη. Επέστρεψε στην Αγγλία και πωλήθηκε για σκραπ το 1946.

Δ.2. COUNTY CLASS

► Δ.2.1. HMS Kent

Από την αρχή το Kent τοποθετήθηκε στο Κλιμάκιο Κίνας (Χονγκ Κονγκ) όπου τέθηκε επικεφαλής της 5ης μοίρας καταδρομικών. Με την έναρξη του πολέμου, του ανατέθηκε το κυνήγι επιδρομικών γερμανικών σκαφών στον Ινδικό, αλλά δεν συναντήθηκε με κάποιο. Επίσης έλαβε μέρος στα αρχικά στάδια της καταδίωξης του *Graf Spee*, χωρίς όμως και πάλι να έχει κάποια επαφή με το θωρηκτό τσέπης. Στη συνέχεια συνόδευε τις νηοπομπές που μετέφεραν στρατεύματα από την Ινδία και την Αυστραλία προς την Β. Αφρική. Στα μέσα του 1940, μετατέθηκε στην 3η μοίρα καταδρομικών στην Αλεξάνδρεια. Πή-



HMS Kent



ρε μέρος σε βομβαρδισμούς εναντίον της Μπάρντια και της Βεγγάζης, αλλά τη νύχτα της 17 προς 18 Σεπτεμβρίου 1940, χτυπήθηκε στην πρύμνη από τορπίλη που εκτοξεύθηκε από αεροπλάνο τύπου SM 79 Sparviero. Η ζημιά από την τορπίλη ήταν μεγάλη και οι επισκευές κράτησαν περίπου ένα χρόνο, οπότε και μετατέθηκε στον Μητροπολιτικό Στόλο (Home Fleet). Εκεί ανέλαβε συνοδεία νηοπομπών προς και από την ΕΣΣΔ και έλαβε μέρος σε βομβαρδισμούς των Νορβηγικών ακτών, σε επιχειρήσεις που σκοπό είχαν την παραπλάνηση των Γερμανών σχετικά με την επικείμενη απόβαση στη Σικελία. Συμμετείχε σαν συνοδό των αεροπλανοφόρων που επιχειρήσαν τις πρώτες (αποτυχημένες) επιθέσεις εναντίον του *Tirpitz*. Επίσης μετέφερε στο Κεμπέκ τον Ο. Τσώρτσιλ για τη λεγόμενη Διάσκεψη του Οκταγώνου. Τον Φεβρουάριο του 1945, πέρασε σε εφεδρεία και το 1947 δόθηκε για διάλυση.

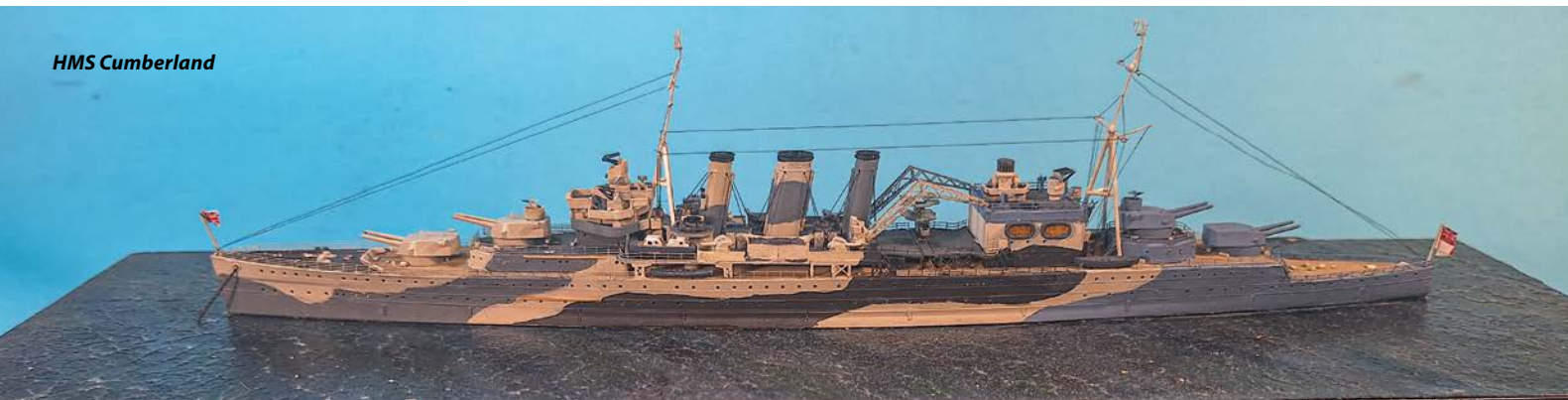
► Δ.2.2. HMS Berwick

Με την ένταξή του σε υπηρεσία, τοποθετήθηκε στο Κλιμάκιο Κίνας, αλλά πολύ σύντομα πήρε μετάθεση στο Κλιμάκιο Αμερικής (Βερμούδες). Με την έναρξη του πολέμου, σχημάτισε ομάδα καταδίωξης επιδρομικών μαζί με το *York*. Μετά την αυτοβύθιση του *Graf Spee*, μετατέθηκε στον Μητροπολιτικό Στόλο, όπου περιπολούσε στη Βόρεια Θάλασσα. Στην διάρκεια αυτών των περιπολιών, βύθισε δύο γερμανικά μεταγωγικά (*Wolfsburg* και *Uruguay*) που προσπαθούσαν να σπάσουν τον αποκλεισμό. Πήρε μέρος στην εκστρατεία της Νορβηγίας, όπου μετέφερε στρατεύματα κάτω από ισχυρές αεροπορικές επιθέσεις που όμως δεν του έκαναν κάποια ζημιά. Στη συνέχεια ενώθηκε με τον κυρίως στόλο ανοικτά του Βόρειου Ακρωτηρίου, όπου δέχτηκε νέες σφοδρές αεροπορικές επιθέσεις, πάλι χωρίς ζημιά. Συμμετείχε στην (ειρη-

νική) κατάληψη της Ισλανδίας και μετέφερε στην Αγγλία τους εκεί Γερμανούς πολίτες για περιορισμό. Στη συνέχεια μετατέθηκε στο Γιβραλτάρ, όπου συνόδευσε νηοπομπές προς τη Μάλτα και ήταν στη συνοδεία του αεροπλανοφόρου *Illustrious*, όταν αυτό επιτέθηκε με επιτυχία στον Ιταλικό Στόλο στον Τάραντα (10 Νοεμβρίου 1940). Στις 27 του ίδιου μήνα, μαζί με το αεροπλανοφόρο *Ark Royal*, το καταδρομικό μάχης *Renown* και τέσσερα ελαφρά καταδρομικά (Κλάσης Town: τα *Manchester*, *Southampton*, *Sheffield* και *Newcastle*), ενεπλάκησαν με σημαντικό τμήμα του ιταλικού στόλου (που περιλάμβανε και τα θωρηκτά *Giulio Cesare* και *Vittorio Veneto*), στην Ναυμαχία του Ακρωτηρίου Σπαρτιβέντο. Στη διάρκεια της ναυμαχίας, το *Berwick* χτυπήθηκε δύο φορές από βλήματα 8 ιντσών και έπαθε σημαντική ζημιά στον πύργο «Υ» (γενικά, η ναυμαχία ήταν «νικηφόρα ισοπαλία» για τους Ιταλούς). Αφού επισκευάστηκε στο Γιβραλτάρ, επέστρεψε σε καθήκοντα συνοδείας νηοπομπών στον Ν. Ατλαντικό, όπου ανήμερα των Χριστουγέννων ήρθε αντιμέτωπο με το καταδρομικό *Admiral Hipper*, όπου και πάλι έπαθε σημαντικές ζημιές. Οι επισκευές το κράτησαν εκτός μάχης, σχεδόν ολόκληρο το 1941 και μόλις τον Νοέμβριο ξαναμπήκε σε υπηρεσία. Συμμετείχε στις επιχειρήσεις κάλυψης και αντιπερισπασμού για την Απόβαση στη Νορμανδία, αλλά τον περισσότερο καιρό, κάλυπτε «αρκτικές» νηοπομπές. Τον Ιούνιο 1945, πέρασε σε εφεδρεία και πουλήθηκε σε διαλυτήριο το 1948.

► Δ.2.3. HMS Cumberland

Και το *Cumberland* με την ένταξή του στάλθηκε στην Κίνα. Επέστρεψε στην Αγγλία το 1935 για συντήρηση και επανήλθε στην Κίνα. Με την έναρξη του πολέμου, στάλθηκε στον Ν. Ατλαντικό και μαζί με τα *Exeter*, *Ajax* και





το Νεοζηλανδικό *Achilles* (Force G), περιπολούσαν για να αναχαιτίσουν το *Graf Spee*. Ωστόσο, έχασε τη ναυμαχία του Ρίο ντε λα Πλάτα, καθώς βρισκόταν για συντήρηση στα Φώκλαντς. Παρότι διέκοψε άμεσα τις εργασίες και κατευθύνθηκε εσπευσμένα προς το Μοντεβιδέο, δεν πήρε μέρος στη ναυμαχία, αλλά λίγο αργότερα, βύθισε το επιδρομικό *Ussucuma* που ήταν στην περιοχή. Τον Σεπτέμβριο 1940, μαζί με το αεροπλανοφόρο *Ark Royal*, τα θωρηκτά *Resolution* και *Barham* και τα καταδρομικά *Devonshire*, *Cornwall* και *Australia*, υποστήριξε την απόβαση Ελευθέρων Γάλλων στο Ντακάρ, όπου και δέχτηκε μια οβίδα 9" από παράκτια πυροβολαρχία, με αποτέλεσμα να χάσει όλα του τα ηλεκτρικά συστήματα, οπότε και αποσύρθηκε στο Φρητάουν (Σιέρα Λεόνε) για επισκευές (η όλη επιχείρηση στο Ντακάρ ήταν φιάσκο). Στη συνέχεια συμμετείχε σε συνοδεία νηοπομπών στον Αρκτικό και τον Νοέμβριο του 1942, συμμετείχε στην απόβαση στη Β. Αφρική (Επιχείρηση Πυρσός). Έπειτα, επέστρεψε στον Αρκτικό. Ακολούθως (Ιανουάριος 1944) μετατέθηκε στην Κεϋλάνη, από όπου συμμετείχε στις επιχειρήσεις του Στόλου Ειρηνικού, με πιο αξιοσημείωτες, αυτές εναντίον της Σουμάτρα και των νησιών Νικομπάρ. Στην Αγγλία επέστρεψε τον 11/45 και έκτοτε χρησιμοποιήθηκε σαν πλοίο δοκιμών για διάφορα οπλικά και ηλεκτρονικά συστήματα, έως τον Μάιο 1951, οπότε και τέθηκε σε εφεδρεία μέχρι τον Μάιο 1959, όταν και πωλήθηκε για διάλυση. Ήταν το τελευταίο από τα Counties.

► Δ.2.4. HMS Suffolk

Πριν τον πόλεμο και το Suffolk ήταν στην Κίνα. Εκεί, δέχτηκε επίθεση ιαπωνικών αεροπλάνων (από λάθος), κα-

τά τη διάρκεια του βομβαρδισμού του Νανκίγκ, χωρίς να πάθει ζημιές. Με την έναρξη του πολέμου περιπολούσε στο Στενό της Δανίας, με βασικό στόχο την αναχαίτιση των *Scharnhorst* και *Gneisenau*, για τα οποία υπήρχαν πληροφορίες πως είχαν ξεκινήσει επιδρομή στον Ατλαντικό. Υποστήριξε την κατάληψη των Νήσων Φερόε. Από εκεί, κατευθύνθηκε προς τη Νορβηγία και στην πορεία βύθισε το γερμανικό τάνκερ *Skagerrak*. Στη Νορβηγία, βομβάρδισε το Σταβάνγκερ, αλλά δέχτηκε σφοδρή αεροπορική επίθεση, για αρκετές ώρες, από την οποία έπαθε εξαιρετικά μεγάλες ζημιές. Οι επισκευές κράτησαν περίπου έναν χρόνο, μέχρι τον 3/41, οπότε εντάχθηκε στον Μητροπολιτικό Στόλο. Τον Μάιο 1941, μαζί με το *Norfolk* πήραν μέρος στην καταδίωξη του *Bismark*, το οποίο παρακολουθούσαν με τα ραντάρ τους, αφού αυτό είχε βυθίσει το *Hood*. Όταν χάθηκε η επαφή (λόγω χιονοθύελλας), στάλθηκε στην Ισλανδία για εφοδιασμό. Η υπόλοιπη καριέρα του αφορούσε σε συνοδεία νηοπομπών στον Αρκτικό και το φθινόπωρο του 1944, στάλθηκε στην Κεϋλάνη (λίγο πολύ, η παρουσία του εκεί είναι παρόμοια με του *Cumberland*). Επέστρεψε στην Αγγλία τον Μάιο του 1946 και δεν μπήκε σε εφεδρεία, αφού μόλις δύο μήνες αργότερα δόθηκε για διάλυση.

► Δ.2.5. HMS Cornwall

Η έναρξη του πολέμου το βρήκε στο Κλιμάκιο Ανατολικών Ινδιών στο Κολόμπο (Κεϋλάνη). Πήρε μέρος και αυτό (χωρίς επιτυχία) στην αναζήτηση του *Graf Spee*, και μετατέθηκε στη Ν. Αφρική, από όπου επιχειρούσε περιπολίες στον Ν. Ατλαντικό και τον Ινδικό. Και αυτό συμμετείχε στην απόβαση-φιάσκο των Ελευθέρων Γάλλων





στο Ντακάρ, όπου αιχμαλώτισε το γαλλικό ελαφρύ καταδρομικό *Primaguet* και το πετρελαιοφόρο *Tarn*. Τον Μάιο 1941, βύθισε το γερμανικό πειρατικό *Penguin*. Με την είσοδο της Ιαπωνίας στον πόλεμο και τον διαγραφόμενο κίνδυνο για την Ινδία, στάλθηκε στον Ινδικό μαζι με μία δύναμη δύο αεροπλανοφόρων (*Formidable* και *Indomitable*), ενός θωρηκτού (*Warspite*) και τριών ακόμα καταδρομικών (*Emerald*, *Enterprise* και *Dorsetshire*). Τα δύο Counties αποσπάστηκαν προκειμένου να συνοδεύσουν μια νηοπομπή, αλλά εντοπίστηκαν από ιαπωνικά αεροπλάνα και δέχτηκαν σφοδρή επίθεση στις 5 Απριλίου 1942. Το Cornwall βυθίστηκε μέσα σε 15 λεπτά, με απώλεια 190 μελών του πληρώματος. Από το σύνολο των 1.546 ναυτικών των δύο πλοίων, οι 1.122 διασώθηκαν από το καταδρομικό *Enterprise* και τα αντιτορπιτικά *Panther* και *Paladin*, μετά από 30 ώρες πάλης με τα κύματα.

► Δ.2.6. HMAS Australia

Η καριέρα του στον Μεσοπόλεμο, δεν έχει κάποιο αξιόλογο συμβάν. Με την έναρξη του Πολέμου, στάλθηκε σε αναζήτηση επιδρομικών στην περιοχή μεταξύ Φρητάουν και Αυστραλίας. Συμμετείχε στην επιχείρηση στο Ντακάρ, όπου βύθισε το γαλλικό αντιτορπιλικό *L' Audacieux*, αλλά έπαθε και το ίδιο ζημιές από την εμπλοκή του με τα καταδρομικά *Montcalm* και *George Leygues*. Στη συνέχεια επέστρεψε στην Αυστραλία όπου ορίστηκε ναυαρχίδα του λεγόμενου ANZAC Squadron (όταν αυτό ενισχύθηκε από τα αμερικανικά καταδρομικά *Astoria*, *Chicago* και *Luisville*, μετονομάστηκε σε Task Force 44). Πήρε μέρος στις ναυμαχίες της Θάλασσας των Κοραλλίων και του Γκουινταλκανάλ. Μεταξύ Νοεμβρίου 1943 και Αυγούστου 1944, πήρε μέρος σε βομβαρδισμούς εναντίον

ντίον διάφορων νησιών που κατείχαν οι Ιάπωνες. Στις 21 Οκτωβρίου 1944, η γέφυρά του χτυπήθηκε από καμικάζι. Από την έκρηξη σκοτώθηκαν ο πλοίαρχος και πολλοί ανώτεροι αξιωματικοί του πλοίου. Μετά από τις επισκευές, συμμετείχε στις αποβάσεις στη Λουζόν (Φιλιππίνες) όπου και πάλι χτυπήθηκε από καμικάζι άλλες τέσσερις φορές (!!!) με σημαντικές ζημιές και απώλειες. Οι ζημιές από αυτές τις επιθέσεις ήταν τέτοιες, που οι επισκευές χρειάστηκε να γίνουν στην Αγγλία, όπου το πλοίο παρέμεινε μέχρι και τη λήξη του Πολέμου, οπότε και επέστρεψε στην Αυστραλία και μετατράπηκε σε εκπαιδευτικό πλοίο. Το τελευταίο του ταξίδι, ήταν πάλι προς την Αγγλία, προκειμένου να διαλυθεί.

► Δ.2.7. HMAS Canberra

Μέχρι και την έναρξη του Πολέμου, η δράση του Canberra είναι παρόμοια με αυτή του Australia. Με την αιφνιδιαστική επίθεση των Ιαπώνων, στάλθηκε σε περιπολίες στην περιοχή μεταξύ Ινδίας, Νέας Γουινέας και Ιάβας, όπου και βύθισε το γερμανικό επιδρομικό *Ketty Brovig* και το τάνκερ *Coburg* που το συνόδευε. Τον Αύγουστο 1942, μαζί με αμερικανικά καταδρομικά, υποστήριξε την απόβαση πεζοναυτών στην Γκουανταλκανάλ, αλλά τη νύχτα της 9^{ης} Αυγούστου, η μοίρα αιφνιδιάστηκε από μια ισχυρή δύναμη ιαπωνικών καταδρομικών και αντιτορπιλικών. Στη ναυμαχία που ακολούθησε (1^η Ναυμαχία της Νήσου Σάβο), βυθίστηκαν τα αμερικανικά καταδρομικά *Chicago*, *Vincennes*, *Quincy*, και *Astoria*, ενώ το Canberra ήταν πλέον ένα φλεγόμενο κουφάρι. Την επόμενη μέρα βυθίστηκε με torpilles από το αντιτορπιλικό *USS Ellet*, το οποίο είχε ήδη περισυλλέξει τους επιζώντες. Οι απώλειες ήταν 84 μέλη του πληρώματος.





► Δ.2.8. HMS London³

Με την ένταξή του σε υπηρεσία, τοποθετήθηκε στην 1^η μοίρα καταδρομικών στο Κλιμάκιο Β. Ατλαντικού (Γιβραλτάρ). Συμμετείχε μαζί με το αδελφό του *Shropshire*, στις λεγόμενες «περιπόλους ουδετερότητας» κατά τον Ισπανικό Εμφύλιο, όπου τα δύο πλοία βοήθησαν στην εκκένωση αμάχων από τη Βαρκελώνη. Όπως είπαμε ήδη, το 1939, ξεκίνησε ο μοιραίος «εκσυγχρονισμός» του, ο οποίος κατέληξε σε πλήρη αποτυχία. Ωστόσο, στάλθηκε εσπευσμένα να πάρει μέρος στην καταδίωξη του *Bismark* (Μάιος 1941). Στη συνέχεια στάλθηκε για λίγο σε περιπολίες στον Ν. Ατλαντικό, όπου βύθισε τα γερμανικά τάνκερς *Esso Hamburg*, *Esso Colon*, *Egerland* και *Babitonga*, μέσα σε τρεις ημέρες (4, 5 και 6 Ιουνίου 1941). Τα προβλήματα που του δημιούργησε ο «εκσυγχρονισμός», το οδήγησαν ξανά στο ναυπηγείο, όπου παρέμεινε μέχρι τον Ιανουάριο 1942. Περιέργως και παρά τα διαπιστωμένα δομικά προβλήματα, μετατέθηκε στον (πολύ άγριο) Αρκτικό σε καθήκοντα προστασίας νηοπομπών προς και από την ΕΣΣΔ. Όταν διαπιστώθηκε πόσο λάθος ήταν αυτό για το συγκεκριμένο πλοίο, το έστειλαν στον (σχετικά ήρεμο) Ινδικό. Επέστρεψε για λίγο στην Αγγλία, μεταφέροντας προσωπικότητες που συμμετείχαν στη Διάσκεψη της Τεχεράνης και επέστρεψε στον Ινδικό (φυσικά πάλι μετά από επισκευές), όπου συμμετείχε σε βομβαρδισμούς νησιών. Στις 31 Αυγούστου 1945, στο κατάστρωμά του έγινε η τελετή παράδοσης των Ιαπωνικών δυνάμεων της Σουμάτρα. Παρέμεινε

³ Το Λονδίνο, δεν αποτελεί κομητεία, αλλά (θεωρητικά) η ευρύτερη περιοχή (Greater London), ανήκει στη δικαιοδοσία και τον έλεγχο της Βασιλικής Οικογένειας της Βρετανίας. Συνεπώς, το London είχε και αυτή την ιδιαιτερότητα ανάμεσα στα πλοία της κλάσης

στον Ινδικό μέχρι το 1946, οπότε και έκανε ένα ακόμα ταξίδι στην Αγγλία, επαναπατριζοντας πρώην αιχμαλώτους των Ιαπωνικών στρατοπέδων συγκέντρωσης. Επέστρεψε στον Ινδικό για μια ακόμα φορά και πήρε μέρος σε επιχειρήσεις εναντίον των ανταρτών του Μάο στην Κίνα (όπου χτυπήθηκε 23 φορές από παράκτιες πυροβολαρχίες). Μετά από πρόχειρες επισκευές στη Σαγκάη, επέστρεψε στην Αγγλία όπου και δόθηκε για διάλυση στις αρχές του 1950.

► Δ.2.9. HMS Devonshire

Αμέσως με την ένταξή του σε υπηρεσία, τοποθετήθηκε στην Μοίρα Καταδρομικών της Αλεξάνδρειας, όπου παρέμεινε μέχρι την έναρξη του Πολέμου (με ένα μικρό διάλειμμα όπου στάλθηκε –και αυτό– στην Κίνα). Τον Σεπτέμβριο 1939, στάλθηκε στην Αγγλία και εντάχθηκε στον Μητροπολιτικό Στόλο, με τον οποίο πήρε μέρος στην εκστρατεία της Νορβηγίας, από όπου φυγάδευσε στην Αγγλία την βασιλική οικογένεια. Τον Αύγουστο 1940, πήρε και αυτό μέρος στην επίθεση στο Ντακάρ, όπου βομβάρδισε θέσεις των Γάλλων του Βισύ. Όταν η επιχείρηση απέτυχε, συμμετείχε στον αποκλεισμό των γαλλικών αποικιών της Γκαμπόν και του Καμερούν. Τον Οκτώβριο 1941, στάλθηκε στον Ινδικό, όπου αιχμαλώτισε μια ολόκληρη νηοπομπή πλοίων του Βισύ και βύθισε το γερμανικό πειρατικό *Atlantis*. Συμμετείχε στη δύναμη που κατέλαβε τη Μαδαγασκάρη τον Απρίλιο 1942. Στην υπόλοιπη διάρκεια του Πολέμου, επανεντάχθηκε στον Μητροπολιτικό Στόλο και συνόδευε νηοπομπές στον Αρκτικό. Πήρε πάντως μέρος σαν συνοδό στις επιθέσεις αεροπλανοφόρων κατά του *Tirpitz*. Με το τέλος του Πολέμου μετατράπηκε για λίγο σε εκπαιδευτικό, μέχρι που πουλήθηκε για διάλυση.



HMS Devonshire



► Δ.2.10. HMS Sussex

Μέχρι το 1936, ήταν στην Αυστραλία και στη συνέχεια στάλθηκε στην Αλεξάνδρεια. Με το ξέσπασμα του Πολέμου, μετατέθηκε στο Κλιμάκιο Ανατολικών Ινδιών, όπου μαζί με το Shropshire, αναζητήσαν ανεπιτυχώς το *Graf Spee*. Στις 2 Δεκεμβρίου 1939, βύθισε το γερμανικό εμπορικό *Watussi*. Ανακλήθηκε στην Αγγλία και προς το τέλος της Νορβηγικής εκστρατείας, ενεπλάκη εκκενώνοντας στρατεύματα. Στις 18 Σεπτεμβρίου 1940 και ενώ βρισκόταν σε δεξαμενή για επισκευές στη Γλασκόβη, βομβαρδίστηκε από την Luftwaffe και ανατράπηκε (για τον φόβο έκρηξης των πυρομαχικών του, εκκενώθηκε η Γλασκόβη). Πάντως, παρότι ανελκύστηκε άμεσα, οι επισκευές το κράτησαν εκτός υπηρεσίας για 23 μήνες μέχρι τον Αύγουστο 1942. Στη συνέχεια του ανατέθηκαν περιπολίες και συνοδεία νηοπομπών στον Ατλαντικό, όπου στις 20 Φεβρουαρίου 1943, αιχμαλώτισε το φορτηγό *Hohefriedburg*, ενώ γλύτωσε μόλις από την επίθεση με torπίλες του υποβρυχίου U-264 που ήταν στην περιοχή. Στη συνέχεια και μέχρι το τέλος του Πολέμου ήταν στον Ινδικό, όπου συμμετείχε σε επιχειρήσεις, κυρίως στη Θάλασσα της Ιάβας. Εκεί κατέρριψε δύο καμικάζι. Στο κατάστρωμά του έγινε η επίσημη παράδοση των Ιαπωνικών δυνάμεων στη ΝΑ Ασία, ενώ στις 12 Σεπτεμβρίου 1945, ήταν παρόν στην τελετή παράδοσης της Ιαπωνίας, στον Κόλπο του Τόκυο. Λίγο μετά συμμετείχε σε επιχειρήσεις εναντίον αυτονομιστών ανταρτών στην Ιάβα. Το 1948, αφού επέστρεψε στην Αγγλία, τέθηκε σε εφεδρεία μέχρι τη διάλυσή του το 1950.

► Δ.2.11. HMS Shropshire

Πριν τον Πόλεμο, υπηρετούσε στη Μεσόγειο και έλαβε μέρος σε ανθρωπιστικές επιχειρήσεις τόσο στον Ισπανικό Εμφύλιο, όσο και κατά την επίθεση της Ιταλίας στην Αιθιοπία, εκκενώνοντας αμάχους. Το 1936, στάλθηκε στην Ν. Αφρική, με καθήκοντα προστασίας των εμπορικών οδών. Με την έναρξη του Πολέμου, συνέχισε τις περιπολίες του αναζητώντας γερμανικά επιδρομικά και αιχμαλώτισε το επιδρομικό *Adolf Leonhard* και αργότερα το γαλλικό φορτηγό (του Βισύ) *Ville de Strasburg*. Μετά από σύντομη συντήρηση στην Αγγλία, στάλθηκε στον Ινδικό όπου προστάτευε τις νηοπομπές μεταξύ Ντέρμπαν και Κέηπ Τάουν, αφού προηγουμένως συνόδευσε τα αεροπλανοφόρα που παρέδωσαν τα πρώτα Hurricanes στην ΕΣΣΔ. Πίσω στον Ινδικό, υποστήριξε την επίθεση του Νοτιοαφρικανικού Στρατού στην Αβησσυνία και τη Σομαλία, όπου βομβάρδισε το Μογκαντίσου και βύθισε το ιταλικό πλοίο εφοδιασμού *Pensilvania*. Τον Σεπτέμβριο του 1942, παραχωρήθηκε στο Αυστραλιανό Ναυτικό, σε αντικατάσταση του Canberra που είχε βυθιστεί στην Γκουανταλκανάλ και έκτοτε ονομαζόταν HMAS Shropshire⁴. Με το

4 Αρχικά, υπήρχε η σκέψη να μετονομαστεί σε HMAS Canberra II, αλλά καθώς λίγο πριν είχαν βυθιστεί τα HMS Amphion και HMS Phaethon, τα οποία είχαν επίσης δοθεί στην Αυστραλία και είχαν μετονομαστεί σε HMAS Sidney και HMAS Perth αντίστοιχα, η μετονομασία πλοίου θεωρήθηκε κακοτυχία. Επιπλέον,

HMS Shropshire





RAN (Royal Australian Navy), πήρε μέρος σε μια σειρά από επιχειρήσεις εναντίον κατεχόμενων από τους Ιάπωνες νησιών υποστηρίζοντας αποβάσεις (Ακρωτήριο Γκλόστερ, Νήσοι Ναυαρχείου, Νέα Γουινέα, κλπ.). Παρέμεινε σε αυστραλιανή υπηρεσία μέχρι το 1949, οπότε και επεστράφη στο Αγγλικό Ναυτικό, λίγο πριν πωληθεί για διάλυση.

► Δ.2.12. HMS Norfolk

Εντάχθηκε στον Μητροπολιτικό Στόλο, ενώ μεταξύ 1934 και 1936, υπηρέτησε στο Κλιμάκιο Αμερικής. Η έναρξη του Πολέμου, το βρήκε σε διαδικασία εκσυγχρονισμού στην Αγγλία, αλλά σχεδόν αμέσως απέπλευσε για περιπολίες στο Στενό της Δανίας. Με την επιστροφή στην Αγγλία του Berwick από τις Δυτικές Ινδίες και του Devonshire από τη Μεσόγειο, μαζί με το Suffolk συγκρότησαν την 1^η Μοίρα Καταδρομικών και επιχειρούσαν στον Β. Ατλαντικό, σε αναζήτηση επιδρομικών. Στις 15 Μαρτίου 1940, δέχτηκε σφοδρή επίθεση από γερμανικά αεροπλάνα, ενώ ήταν ελλιμενισμένο στο Σκάπα Φλόου και έπαθε περιορισμένες ζημιές. Μετά τις επισκευές,

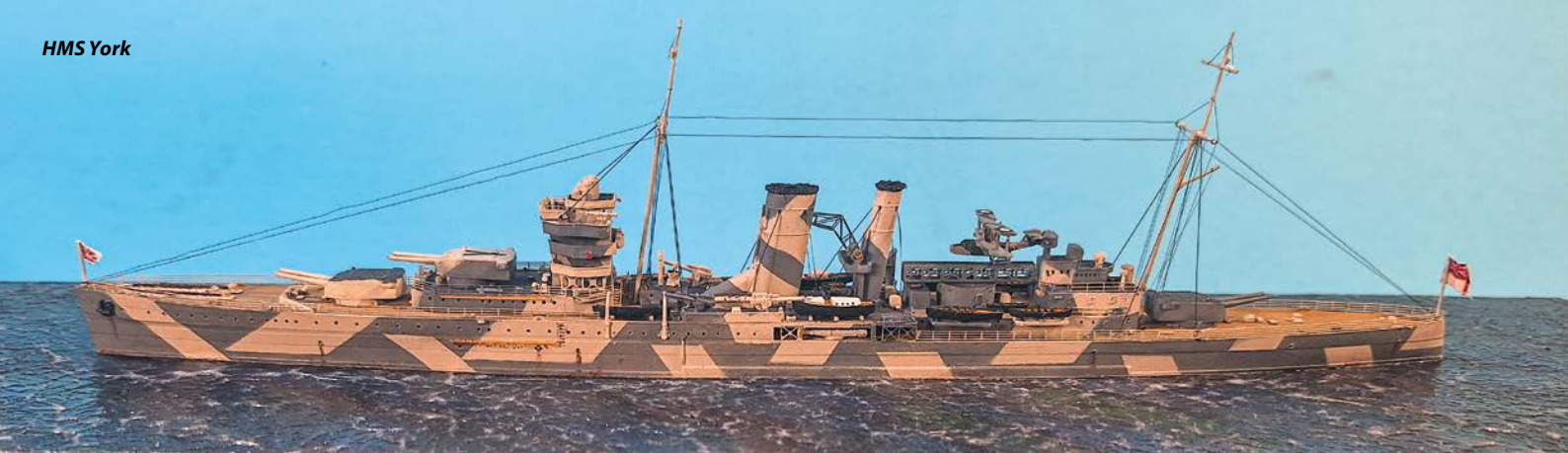
εκείνη την εποχή, οι ΗΠΑ κατέλκυσαν ένα καταδρομικό που ονόμασαν επίσης *Canberra* (CA 70, κλάσης *Baltimore*), ενώ συγχρόνως, υπήρξαν πολύ έντονες διαμαρτυρίες από το αγγλικό πλήρωμα του πλοίου κατά της αλλαγής ονόματος. Έτσι το *Shropshire* διατήρησε το αρχικό όνομά του, χωρίς αυτό να έχει κάποια σχέση με την Αυστραλία.

ανέλαβε ξανά τα προηγούμενα καθήκοντα, μέχρι τον Δεκέμβριο 1940, οπότε στάλθηκε στον Ν. Ατλαντικό, αναζητώντας (ανεπιτυχώς) το *Admiral Sheer* και το πειρατικό *Kormoran*. Από εκεί, μετατέθηκε στην Ισλανδία και μαζί με το Suffolk, ενεπλάκησαν στο κυνήγι του *Bismark* και του *Prinz Eugen* (αντάλλαξε μάλιστα και πυρά με το *Prinz Eugen*). Τον υπόλοιπο πόλεμο, τον πέρασε σε συνοδεία νηοπομπών στον Αρκτικό, αλλά συμμετείχε στην καταδίωξη και τη βύθιση του *Scharnhorst* στην Ναυμαχία του Βόρειου Ακρωτηρίου. Στο τέλος του 1944, επανεντάχθηκε στον Μητροπολιτικό Στόλο, μέχρι που τέθηκε σε εφεδρεία και τελικά πωλήθηκε προς διάλυση.

► Δ.2.13. HMS Dorsetshire

Ενώ αρχικά εντάχθηκε στον Μητροπολιτικό Στόλο, μεταξύ 1930 και 1933, ήταν στο Κλιμάκιο Ν. Αφρικής και μετά το 1937 στην Κίνα, όπου και το βρήκε το ξέσπασμα του Πολέμου. Αμέσως του ανατέθηκε η καταδίωξη επιδρομικών, ενώ μαζί με το αεροπλανοφόρο *Hermes* και το *Cornwall*, σχημάτισαν ομάδα καταδίωξης του *Graf Spee*. Όταν αυτό κατέφυγε στο Μοντεβιδέο μετά τη ναυμαχία του Ρίο ντε λα Πλάτα, έσπευσε εκεί για να βοηθήσει στον αποκλεισμό του (αλλά στο μεταξύ το γερμανικό πλοίο αυτοβυθίστηκε). Παρέμεινε στον Ν. Ατλαντικό μέχρι το καλοκαίρι του 1940, όπου και βύθισε το γερμανικό φορτηγό *Wakama*. Μετά μετατέθηκε στον ΝΑ Ατλαντικό (Φρηγάουν) με αποστολή την καταδίωξη πλοίων του Βισύ, ενώ ενεπλάκη και με το θωρηκτό *Richelieu*. Από εκεί, πήγε στον Ινδικό όπου πήρε μέρος στις επιχειρήσεις εναντίον





της Ιταλικής Σομαλίας. Η επιδρομή του *Admiral Sheer* στον Ν. Ατλαντικό, το έφερε πίσω στον ΝΑ Ατλαντικό για προστασία νηοπομπών. Ήταν εκεί, όταν το *Bismark* βύθισε το *Hood* και το Ναυαρχείο κάλεσε όλα τα διαθέσιμα πλοία να συμμετέχουν στην καταδίωξη του θωρηκτού, οπότε κατευθύνθηκε εσπευσμένα προς τον Βискаϊκό Κόλπο. Οι δικές του торπίλες ήταν που έδωσαν το τελειωτικό χτύπημα στο *Bismark*, αν και το πλήρωμά του θωρηκτού, είχε ήδη προβεί στη διαδικασία αυτοβύθισής του. Η είσοδος της Ιαπωνίας στον Πόλεμο, το έφερε πίσω στον Ινδικό. Εκεί στις 5 Μαΐου 1942 μαζί με το *Cornwall*, αποσπάστηκαν από την κύρια δύναμη για να προστατέψουν μια νηοπομπή, αλλά εντοπίστηκαν από τους Ιάπωνες και δέχτηκαν σφοδρή επίθεση από τα αεροπλάνα των αεροπλανοφόρων *Akagi*, *Soryu* και *Hiryu* (κυρίως *Aichi Val*), τα οποία το βύθισαν μέσα σε 8 λεπτά. Οι απώλειες ήταν 234 μέλη του πληρώματος.

Δ.3. CLASS B

► Δ.3.1 HMS York

Με εξαίρεση την περίοδο από τον Σεπτέμβριο 1936 μέχρι τον Μάιο 1937, όπου και στάλθηκε στον Ινδικό λόγω της εισβολής της Ιταλίας στην Αιθιοπία, την υπόλοιπη θητεία του κατά τον Μεσοπόλεμο την πέρασε στο κλιμάκιο Δυτικών Ινδιών (Βερμούδα και Χάλιφαξ). Παρείχε συνοδεία στις πρώτες νηοπομπές από τον Καναδά όταν ξέσπασε ο Πόλεμος και έκανε περιπολίες στα Στενά της Δανίας, όπου και αιχμαλώτισε το γερμανικό φορτηγό *Arucas*. Συμμετείχε στην Εκστρατεία της Νορβηγίας, μεταφέροντας στρατεύματα. Το καλοκαίρι του 1940, μετατέθηκε στη Μεσόγειο και συνόδευε νηοπομπές προς τη Μάλ-

τα. Στη διάρκεια αυτών, βύθισε το ιταλικό αντιτορπιλικό *Artigliere* (το οποίο είχε ήδη πάθει ζημιές μετά από μάχη με το ελαφρύ καταδρομικό *Ajax*). Μετέφερε στοιχεία του Βρετανικού Εκστρατευτικού Σώματος στην Ελλάδα, αλλά στις 26 Μαρτίου 1941, ενώ βρισκόταν αγκυροβολημένο στη Σούδα, δέχτηκε επίθεση από έξι ιταλικά *Barcos* (μικρά ταχύπλοα σκάφη, φορτωμένα με εκρηκτικά), δύο από τα οποία το χτύπησαν στην μέση του κύτους και το York, «κάθισε» στον πυθμένα του λιμανιού. Ωστόσο, συνέχισε να χρησιμοποιείται σαν πλατφόρμα αντιαεροπορικών, μέχρι τις 18 Μαΐου 1940, οπότε πρακτικά αχρηστεύτηκε από γερμανική αεροπορική επίθεση. Λίγο πριν την εκκένωση της Κρήτης, οι Άγγλοι το ανατίναξαν για να μην πέσει σε γερμανικά χέρια.

► Δ.3.2. HMS Exeter

Κατά τον Μεσοπόλεμο, η καριέρα του ήταν ίδια με αυτήν του York, δηλαδή τοποθέτηση στο Κλιμάκιο Δυτικών Ινδιών και συμμετοχή στην Κρίση της Αιθιοπίας. Με την έναρξη του Πολέμου, συγκροτήθηκε Μοίρα καταδρομικών (Force G), μαζί με το *Cumberland*, και τα ελαφρά καταδρομικά *Ajax* και *Achilles* και περιπολούσαν στον ΝΔ Ατλαντικό, σε αναζήτηση επιδρομικών. Όταν το *Graf Spee* πέρασε στον Ατλαντικό, στην προσπάθειά του να επιστρέψει στην Γερμανία, το *Exeter* με τα δύο ελαφρά καταδρομικά (το *Cumberland* έκανε συντήρηση στα Φώκλαντς), συγκρούστηκαν μαζί του και το ανάγκασαν να καταφύγει στο Μοντεβιδέο και αργότερα να αυτοβυθιστεί. Από τη ναυμαχία, το *Exeter* σχεδόν αχρηστεύτηκε (δύο από τους τρεις πύργους 8 ιντσών ήταν εκτός μάχης, ενώ 61 μέλη του πληρώματος σκοτώθηκαν) και επέστρεψε στην Αγγλία για επισκευές που κράτησαν μέχρι τον



Μάρτιο του 1941. Στη συνέχεια παρείχε συνοδεία στις νηοπομπές του Ατλαντικού, αλλά με την είσοδο της Ιαπωνίας στον Πόλεμο, μετατέθηκε στον Ινδικό. Εκεί εντάχθηκε στην μικτή δύναμη ABDA (American, British, Dutch, Australian), με σκοπό την προστασία των Ολλανδικών Ανατολικών Ινδιών. Η ABDA προσπάθησε να εμποδίσει την κατάληψη της Ιάβας, αλλά η σύγκρουση με την (κατά πολύ ισχυρότερη), μοίρα ιαπωνικών καταδρομικών, στις 27 Φεβρουαρίου 1942, κατέληξε σε ήττα (Ναυμαχία της Θάλασσας της Ιάβας). Χτυπημένο στο μηχανοστάσιο, το Exeter προσπάθησε να καταφύγει στην Σουραμπάια, αλλά αναχαιτίστηκε την 1^η Μαρτίου 1942, από τα βαριά καταδρομικά *Nachi* και *Haguro* τα οποία το βύθισαν. Οι Ιάπωνες περισυνέλλεξαν 654 μέλη του πληρώματος, από τα οποία 152 πέθαναν σε στρατόπεδα συγκέντρωσης.

Δ.4. Τα ισπανικά καταδρομικά

► Δ.4.1. AER Canarias

Με την έναρξη του Ισπανικού Εμφυλίου, το Canarias κατελήφθη από τους Εθνικιστές και αποτέλεσε τη ναυαρχίδα του στόλου τους. Ενεπλάκη σε αρκετές συγκρούσεις με τον στόλο των Δημοκρατικών, και πιστώθηκε τη βύθιση 34 πλοίων τους. Μετά τον πόλεμο, έλαβε αρκετές μεταρρυθμίσεις στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού του. Υπηρέτησε την Armada Espaniola Real, μέχρι το 1976, όταν και πωλήθηκε για διάλυση.

► Δ.4.2. AER Baleares

Όπως και το Canarias, έτσι και το Baleares κατελήφθη από τους Εθνικιστές. Πήρε μέρος στη λεγόμενη «σφαγή της Μάλαγα», βομβαρδίζοντας την οδό διαφυγής των αμάχων. Οι απώλειες σε άμαχους από αυτή την ενέργεια υπολογίζονται σε 12.800. Τον 3/38, μαζί με το *Canarias* και το ελαφρύ καταδρομικό *Almirante Cervera*, ενεπλάκησαν σε ναυμαχία με δύο καταδρομικά και πέντε αντιτορπιλικά των Δημοκρατικών. Δύο торпiλες από τα αντιτορπιλικά, έπληξαν το Baleares στην πλώρη και ανατίναξαν την προωρία αποθήκη πυρομαχικών. Το πλοίο βυθίστηκε σε ελάχιστο χρόνο. Από τα 1206 μέλη του πληρώματος, σκοτώθηκαν οι 765.

Ε) ΠΑΡΑΛΛΑΓΕΣ

Το Βρετανικό Ναυτικό, ουδέποτε εξέδωσε κανονισμό που να αφορά στην παραλλαγή για τα μεγαλύτερα σκάφη του (καταδρομικά, καταδρομικά μάχης, θωρηκτά και αεροπλανοφόρα). Έτσι οι παραλλαγές βασίζονταν σε πρωτοβουλία και σχέδια του πληρώματος και απλώς υπόκεινταν στην έγκριση του πλοιάρχου, ή του επικεφαλής του Κλιμακίου στο οποίο υπηρετούσαν. Επιγραμματικά και μόνο, καθώς θα χρειαζόταν ολόκληρο βιβλίο για το θέμα, μπορούμε να πούμε τα παρακάτω:

Προπολεμικά, όσα πλοία υπηρετούσαν στον Μητροπολιτικό Στόλο, ήταν βαμμένα μονόχρωμα με ένα σκούρο μπλε-γκρι (APC507A, ή απλώς 507A). Στους υπόλοιπους ναύσταθμους (Γιβραλτάρ, Αλεξάνδρεια, Χονγκ Κονγκ, Κεϋλάνη, Φρητάουν, Βερμούδες, κλπ.), τα πλοία ήταν βαμμένα με ένα εξαιρετικά ανοικτό (σχεδόν λευκό) γκρι (APC507C, ή απλώς 507C), ενώ σε κάποιες περιπτώσεις, οι υπερκατασκευές και οι τσιμινιέρες (ή μόνο οι τσιμινιέρες), ήταν βαμμένες είτε με σκούρο γκρι (507A), είτε με ένα έντονο κίτρινο (Primrose Yellow, ή κατά την αγγλική ορολογία της εποχής, Buff).

Έτσι, στην αρχή του Πολέμου, τα καταδρομικά ήταν βαμμένα με τα προπολεμικά χρώματα (507A, 507C, καθώς και με το ενδιάμεσο - μίξη 50/50 των δύο προηγούμενων - 507B)⁵, σε διάφορα σχέδια παραλλαγής και συνδυασμούς, αλλά και μονόχρωμα. Σταδιακά, στα αρχικά βασικά χρώματα, προστέθηκαν και άλλα (κυρίως τόνοι του μπλε, του γαλάζιου, του γκρι και του πράσινου). Λόγω της μη ύπαρξης κανονισμού, τα βαριά καταδρομικά (και όχι μόνο), βάφτηκαν με μια πανσπερμία παραλλαγών, εκτός του Exeter, το οποίο παρέμεινε μονόχρωμο, βαμμένο με 507C (αρχικά) και 507B (λίγο πριν τη βύθισή

5 Σύμφωνα με κάποιους μελετητές, το 507B, δεν υπήρχε σαν χρώμα, αλλά ήταν ξεθωριασμένο 507A. Παρότι όντως ο όρος 507B δεν εμφανίζεται στα επίσημα έγγραφα, το υπάρχον φωτογραφικό υλικό δείχνει πως πράγματι χρησιμοποιήθηκε κάποιο χρώμα ενδιάμεσο των 507A και 507C.



του) σε όλη την μάλλον σύντομη καριέρα του.

Προς το τέλος του πολέμου, όσα πλοία στάλθηκαν σε Ινδικό και Ειρηνικό, βάφτηκαν ομοιόμορφα με ένα ανοικτό γκρι (G55: ήταν λίγο πιο σκούρο από το 507C και η απόχρωσή του πήγαινε ελαφρώς προς το καφέ). Για παραλλαγή είχαν μόνο μια σκούρα μπλε λωρίδα στο κήτος (B20: παρόμοιο με το σκούρο μπλε των αεροπλάνων του αμερικανικού Ναυτικού). Το μήκος της λωρίδας ξεκινούσε ακριβώς μπροστά από τον πύργο «Α» και κατέληγε λίγο πιο πίσω από τον πύργο «Υ» ενώ το μπροστινό της μέρος ήταν με κλίση (μεγαλύτερο επάνω, μικρότερο κάτω, δηλαδή είχε μορφή ανεστραμμένου τραπέζιου). Σε ύψος, κάλυπτε περίπου τα 3/5 του κύτους. Το ίδιο σχήμα είχε και η παραλλαγή των βρετανικών πλοίων που παρέμειναν σε Ευρωπαϊκά ύδατα, αλλά τα χρώματα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν το MS4a (ένα πολύ ανοικτό γκριζοπράσινο) και το MS3 (παρόμοιο με το αμερικανικό Neutral Gray), τα οποία έδιναν στα πλοία μια κάπως πρασινωπή απόχρωση (για την παραλλαγή αυτού του τύπου, δείτε το μοντέλο του London).

Μετά την είσοδο της Ιαπωνίας στον Πόλεμο, τα δύο αυστραλιανά πλοία, που προηγουμένως έφεραν παραλλαγή, βάφτηκαν μονόχρωμα, με ένα ιδιότυπο μπλε (τοπικής παραγωγής) για το οποίο δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία, πέρα από το ανεπίσημο όνομά του: Chicago Blue (εικάζεται πως ήταν παραπλήσιο με το Intermediate Blue του Αμερικανικού Ναυτικού). Το ίδιο έγινε και με το Shropshire, όταν αυτό παραχωρήθηκε στο RAN.

Συμπερασματικά, όποιος θέλει να αναπαραστήσει μοντελιστικά κάποιο από τα βαριά καταδρομικά, θα πρέπει να ψάξει στοιχεία, τόσο για το συγκεκριμένο πλοίο, όσο και για την περίοδο που επιθυμεί να το αναπαραστήσει. Σημειώνουμε μόνο, πως με εξαίρεση το Hawkins με το Frobisher, που ήταν κατά βάση ίδια, κανένα πλοίο δεν ήταν ακριβώς ίδιο με κάποιο άλλο από τα πλοία της ίδιας κλάσης.

Τα δύο ισπανικά πλοία, ήταν πάντα μονόχρωμα, βαμμένα με διάφορα γκρι (ανάλογα την περίοδο). Στη διάρκεια του ΒΠΠ, το Canarias είχε βαμμένες στο κύτος τέσσερις μεγάλες ισπανικές σημαίες (από μία σε πλήρη και πρύμνη εκατέρωθεν), προκειμένου να είναι εμφανής στους εμπόλεμους η εθνικότητά του και να αποφευχθούν πιθανά «ατυχήματα».

ΣΤ) ΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΣ

Μέχρι σχετικά πρόσφατα, τα μοναδικά διαθέσιμα (σε πλαστικό κιτ) βαριά καταδρομικά, ήταν το αρχαίο (1964) *Suffolk* της **Airfix** στην 1/600, το «συνομήλικό» του *Exeter* της **Frog** στην 1/500, ενώ το ίδιο πλοίο έβγαλε και η **Matchbox** το 1986 στην 1/700. Η **Airfix** είχε στη γκάμα της και ένα σετ με δύο generic Counties (μάλ-

λον το *Suffolk*), στην 1/1200. Η **Airfix** επανακυκλοφορεί κατά καιρούς το 600άρι *Suffolk* της, ενώ το *Exeter* τόσο της **Frog** όσο και της **Matchbox** είναι εξαιρετικά σπάνια. Φυσικά και τα τρία είναι μέτρια μοντέλα με τα σημερινά standards. Στην 1/700 πάντως, υπήρχαν αρκετά Counties σε ρητίνη: το *Sussex* (από **White Ensign Models** και **HP Models**), το *Suffolk*, το *Berwick* και το *London* (μετά την ανακατασκευή του), επίσης από την **HP Models**, το *Exeter* της πολωνικής **Niko** και τέλος, από τη ρωσική **Kombrig** τα *Australia* και *Canberra* (και τα δύο σε προπολεμική διαμόρφωση). Από τα παραπάνω κιτ ρητίνης, μόνο το *Sussex* της **WEM** και το *Exeter* της **Niko** περιείχαν φωτοχαραγμένα. Τα κιτ των **WEM** και **HP** είναι πλέον εκτός παραγωγής. Στην 1/350, δεν υπήρχε κανένα μοντέλο (τουλάχιστον σε γνώση του γράφοντος). Τα τελευταία χρόνια, η **Trumpeter** και η **Aoshima**, έβγαλαν μια σειρά από μοντέλα στην 1/700. Περιέργως, και οι δύο εταιρίες παράγουν το *Kent*, το *Cornwall* και το *Exeter*. Εκτός των παραπάνω «κοινών» μοντέλων, η μεν **Aoshima** παράγει επίσης τα *Norfolk* και *Dorsetshire*, η δε **Trumpeter** το *York*. Τα τέσσερα μοντέλα της **Trumpeter** (*Kent*, *Cornwall*, *York* και *Exeter*), πλέον υπάρχουν και στην 1/350. Τα παραπάνω μοντέλα της **Aoshima** και της **Trumpeter**, είναι από πολύ καλά έως εξαιρετικά. Αυτά της **Trumpeter**, περιλαμβάνουν και κάποια (πολύ) βασικά φωτοχαραγμένα κομμάτια, ενώ και τα τέσσερα Counties της **Aoshima**, δίνουν bonus, μία αεράκατο *Sutherland* και ένα βομβαρδιστικό *Wellington*. Εδώ και αρκετό καιρό, η **Flyhawk**, έχει ανακοινώσει κιτ του *London* στην 1/700, με την νέα του μορφή, αλλά αυτό δεν έχει κυκλοφορήσει μέχρι σήμερα. Έτσι, η μόνη επιλογή για ανακατασκευασμένο *London* είναι το κιτ της κινέζικης εταιρίας **SS Models** (διαμόρφωση του 1945), το οποίο είναι 100% εκτυπωμένο σε 3D εκτυπωτή. Παρότι σε γενικές γραμμές είναι πολύ καλό, λεπτομερές και εύκολο στην κατασκευή, δυστυχώς η γάστρα του είναι περίπου 2 χιλ. λιγότερο σε ύψος και συνεπώς θα χρειαστεί να «ψηλώσει» με φύλλο πλαστικού, ή άλλο υλικό. Η ίδια εταιρία, παράγει (επίσης σε εκτύπωση 3D) κιτ του *Hawkins* τόσο στην 1/700, όσο και στην 1/350. Τέλος, η πολωνική **AJ Models** κυκλοφορεί 3D κιτ του *Raleigh* (εξαιρετικό και με πλήρες σετ φωτοχαρμένων, αλλά πολύ δύσκολο στην κατασκευή). Πολύ πρόσφατα, η κινεζική εταιρία **Five Star Models** κυκλοφόρησε κιτ του *Canarias*, και είναι το κιτ που παρουσιάζεται εδώ (παλαιότερα, το ίδιο πλοίο έβγαζε και η **HP**, αλλά είναι εκτός παραγωγής εδώ και πολλά χρόνια).

Για όποιον θέλει να φτιάξει λεπτομερές County στην 1/700, προτείνεται το εξαιρετικό σετ φωτοχαρμένων της **Tom's Modelworks**. Κοστίζει περίπου 35\$, αλλά δίνει αρκετά κομμάτια για να κατασκευαστούν δύο διαφορετικά πλοία από τα τέσσερα διαθέσιμα της **Aoshima**. Αν και είναι σχεδιασμένο για αυτά τα κιτ, μπορεί άνετα να

χρησιμοποιηθεί για τα *Kent* και *Cornwall* της Trumpeter, αλλά όχι για τα Class B.

Για τους πιο έμπειρους, το kit του *Cornwall*, μπορεί με μικρές αλλαγές να αναπαραστήσει το *Berwick* και με (αρκετά) πιο εκτεταμένες τα *Suffolk* και *Cumberland*. Το kit του *Kent*, μπορεί να μετατραπεί σε *Australia* και *Canberra* ενώ αυτό του *Norfolk*, μπορεί να γίνει βάση για μοντέλα των *Sussex*, *Shropshire* και *Devonshire*, αλλά και του *London*, πριν την ανακατασκευή του. Ωστόσο σημειώνεται πως αυτές οι μετασκευές θα απαιτήσουν σημαντικές παρεμβάσεις στο αρχικό kit, την ιδιοκατασκευή αρκετών σημείων και φυσικά εκτεταμένη βιβλιογραφία και φωτογραφικό υλικό, από τον μοντελιστή που τυχόν θα τις επιχειρήσει. Τέλος από το kit του *Hawkins*, μπορεί πολύ εύκολα να κατασκευαστεί το *Frobisher*, αφού όπως είπαμε παραπάνω, τα δύο πλοία διέφεραν μόνο στον αριθμό και τη θέση των σωστικών λέμβων και τη μη ύπαρξη στο *Frobisher* των πλευρικών πυροβόλων.

Τα μοντέλα στις φωτογραφίες που συνοδεύουν το άρθρο αυτό, είναι όλα στην 1/700 και έχουν κατασκευαστεί, μετασκευαστεί (όπου απαιτήθηκε) και βαφτεί από τον υπογράφωντα. Πλην των *Hawkins* και *London* (SSModel), *Exeter* (Niko), *York* (Trumpeter) και *Canarias* (Five Star) όλα τα υπόλοιπα είναι της Aoshima, είτε out

of the box, είτε (συνηθέστερα) μετασκευές, όπως παρουσιάζονται συνοπτικά, στο προσάρτημα 3. Απουσιάζουν το *Frobisher* (που όπως έχουμε πει ήταν πρακτικά ίδιο με το *Hawkins*) και τα *Raleigh*, *Effingham* και *Vindictive*. Το μεν *Raleigh* δεν ήταν δυνατό να βρεθεί, ενώ για τα άλλα δύο, δεν υπάρχουν διαθέσιμα kit, τουλάχιστον μέχρι την ώρα που γράφεται αυτό το άρθρο.

Z) ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

British Heavy Cruisers 1939-1945, Angus Konstam, Osprey Publications, 2012

County Class Cruisers, Les Brown, Seaforth Publications, 2011

Cruisers of WWII, M.J. Whitley, Arms and Armour Press, 1995

British Cruisers: Two World Wars and After, Norman Friedman, Seaforth Publications, 2010

British Cruisers of WWII, Alan Raven & John Roberts, Arms and Armour Press, 1980

British and Commonwealth Warship Camouflage (Vol. II), Malcolm Wright, Seaforth Publications, 2016

Man O' War#1 County Class Cruisers, Alan Raven and John Roberts, RSV Publications, 1978

Editorial



Συνέχεια από τη σελ.2

Κύπρο. Σήμερα μπορεί κανείς κατά τη διάρκεια μιας χρονιάς να επισκεφτεί εκθέσεις σε τουλάχιστον έξη, επτά άλλες πόλεις σε όλη την Ελλάδα πέρα από την Αθήνα, όπου κι εκεί θα δει στην πράξη πόσο έχει αναπτυχθεί ο μοντελισμός και το επίπεδο των μοντελιστών. Ένα ακόμη αξιοσημείωτο γεγονός είναι το ότι σε πολλές εκθέσεις του εξωτερικού συμμετέχουν σταθερά πλέων αρκετοί Έλληνες μοντελιστές, οι οποίοι μάλιστα κερδίζουν και πολλές διακρίσεις, ενώ ένα ακόμη μέτρο της αναγνώρισης της οποίας χαίρουν είναι το ότι καλούνται να είναι κριτές στους διεθνείς αυτούς διαγωνισμούς. Παρόλο που όλοι αυτοί ξεκίνησαν από εδώ και κυρίως από τις εκθέσεις τις IPMS Ελλάδος πριν γίνουν «διεθνείς», δεν βλέπουμε σήμερα να υπάρχει μια “all stars” ομάδα εδώ στην Ελλάδα.

Σε πολλές Γενικές Συνελεύσεις των μελών βλέπουμε να παρίστανται ελάχιστοι. Μόνο αυτοί ενδιαφέρονται για τα κοινά του συλλόγου μας; Σε διαδοχικές εκλογές της IPMS Ελλάδος παρατηρείται το φαινόμενο να μην υπάρχουν αρκετές υποψηφιότητες για τα επτά μέλη του ΔΣ, με αποτέλεσμα κάποιιο από φιλότιμο να θέτουν υποψηφιότητα προκειμένου να συμπληρωθεί ο απαραίτητος αριθμός υποψηφίων και φυσικά τελικά όλοι να εκλέγονται στο ΔΣ έστω και με μία ψήφο. Η νοοτροπία «θα μπω στο ΔΣ αλλά δεν μπορώ να σχοληθώ περισσότερο», μπορεί να είναι επαινετέα διότι συμβάλει στο να παρατείνει τη ζωή της ένωσης, αλλά δυστυχώς δεν βοηθά στην περεταίρω ανάπτυξη της, ούτε και στην αποτελεσματική εκπλήρωση των αυξημένων υποχρεώσεων της. Προκύπτει

ένα ΔΣ, πλήρες μεν αριθμητικά αλλά στην πραγματικότητα από τους επτά ασχολούνται μόνο οι δύο ή οι τρεις. Το αποτέλεσμα; Μετά από λίγο καιρό κουράζονται, απογοητεύονται και τα κάνουν όλα στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο που ικανοποιεί το αίσθημα υποχρέωσης και καθήκοντος του καθενός.

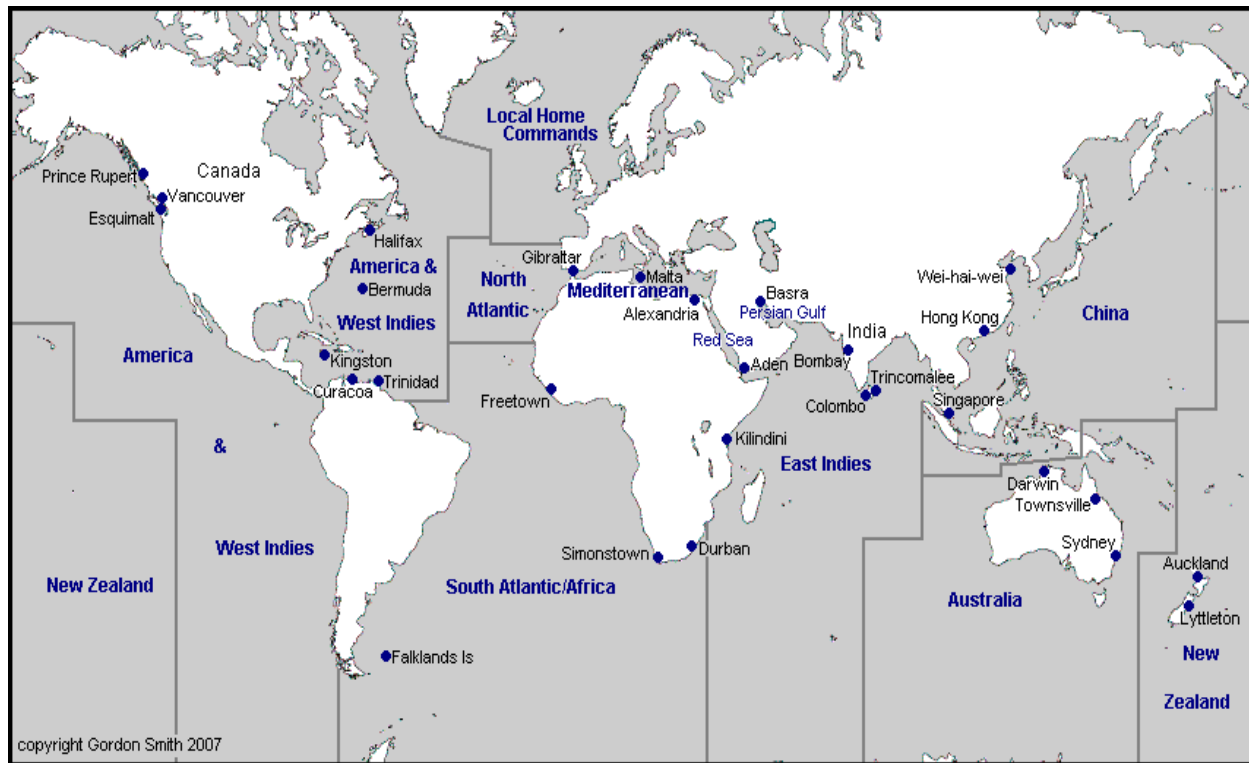
Κι έτσι καταλήγουμε στην κατάσταση που ξεκίνησα να περιγράφω. Κούραση και έλλειψη ενθουσιασμού και κινήτρου για τα περεταίρω. Κάτι σαν να περιμένεις να περάσει ο χρόνος για να βγεις επιτέλους στη σύνταξη...

Για να κλείσω με ένα πιο αισιόδοξο τόνο θα υπενθυμίσω την έκθεση μας που φέτος θα γίνει σε νέο πολύ μεγαλύτερο χώρο, στο Εκθεσιακό Κέντρο του Δήμου Περιστερίου. Αυτό δίνει την ευκαιρία να με βγάλετε όλοι ψεύτη, γκρινιάρη και απαισιόδοξο, να πετύχουμε ένα πολύ καλύτερο αποτέλεσμα και να απολαύσουμε όλοι μια καλύτερη έκθεση.

Επίσης θέλω να υπενθυμίσω την έκκληση μας για εθελοντές που θα βοηθήσουν στην έκθεση. Δεν χρειάζεται να είναι του χώρου μας. Αν είναι βέβαια τόσο το καλύτερο. Υπάρχουν πολλοί φοιτητές που αναζητούν ευκαιρίες για ολιγοήμερη εθελοντική εργασία, καθώς είναι κάτι που μετράει όταν καταχωρείται στα βιογραφικά τους, ειδικά στην αναζήτηση της πρώτης τους δουλειάς. Γι' αυτό όσοι έχετε γνωστούς σας φοιτητές, ή γενικότερα νέους ανθρώπους με κάποιο ελεύθερο χρόνο και όρεξη για εθελοντισμό, ενημερώστε τους, μπορεί να τους ενδιαφέρει.

Τριαντάφυλλος Μετσοβίτης

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1



Τα Ναυτικά Κλιμάκια (Διοικήσεις), οι περιοχές ευθύνης και οι κυριότερες βάσεις του Βασιλικού Ναυτικού, πριν και κατά τη διάρκεια του Πολέμου:

ΚΥΡΙΕΣ ΒΑΣΕΙΣ	ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΧΩΡΑ
Διοίκηση Μητροπολιτικού Στόλου	
Σκάπα Φλόου	Μ. Βρετανία (Ορκάδες)
Ρόσθ	Μ. Βρετανία (Σκωτία)
Κουηνστάουν	Ιρλανδία
Διοίκηση Βόρειου Ατλαντικού	
Γιβραλτάρ	Γιβραλτάρ
Διοίκηση Νότιου Ατλαντικού	
Φρήταουν	Σιέρρα Λέονε
Σιμονστάουν	Νότιος Αφρική
Ντέρμπαν	Νότιος Αφρική
Διοίκηση Μεσογείου	
Αλεξάνδρεια	Αίγυπτος
Βαλέττα	Μάλτα
Διοίκηση Αμερικής & Δυτικών Ινδιών (Ανατολική)	
Χάλιφαξ	Καναδάς
Βερμούδα	Βερμούδα
Κίνγκστον	Τζαμάικα
Τρίνινταντ	Τρίνινταντ & Τομπάγκο
Κουρακόα	Κουρασάο
Φώκλαντ	Μ. Βρετανία
Διοίκηση Αμερικής & Δυτικών Ινδιών (Δυτική)	
Πρινς Ρούπερτ	Καναδάς
Εσκιμάλτ	Καναδάς
Βανκούβερ	Καναδάς

ΚΥΡΙΕΣ ΒΑΣΕΙΣ	ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΧΩΡΑ
Διοίκηση Νέας Ζηλανδίας	
Ωκλαντ	Ν. Ζηλανδία
Λίτλτον	Ν. Ζηλανδία
Διοίκηση Αυστραλίας	
Ντάργουιν	Αυστραλία
Σίδνεϋ	Αυστραλία
Τάουνσβιλ	Αυστραλία
Διοίκηση Κίνας	
Βέι-Χάι-Βέι	Κίνα
Χονγκ Κονγκ	Κίνα
Σιγκαπούρη	Σιγκαπούρη
Διοίκηση Ανατολικών Ινδιών	
Τρικονμάλε	Σρι Λάνκα
Κολόμπο	Σρι Λάνκα
Βομβάη	Ινδία
Βασόρα	Ιράκ
Αντεν	Υεμένη
Κιλιντίνι	Κένυα

Οι κομητείες από τις οποίες πήραν το όνομά τους τα Counties, σημειωμένες με κόκκινο χρώμα στον χάρτη. Φυσικά απουσιάζουν τα London, Australia και Canberra.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3

ΜΕΤΑΣΚΕΥΕΣ COUNTIES

Παρακάτω παρατίθενται συνοπτικά, οι κύριες αλλαγές που απαιτούνται στα υπάρχοντα πλαστικά κιτ, προκειμένου να κατασκευαστούν όλα τα Counties. Ωστόσο, θα χρειαστεί προσεκτική επιλογή της περιόδου αναπαράστασης, μελέτη των υπάρχουσών φωτογραφιών και της βιβλιογραφίας, καθώς τα πλοία άλλαζαν (πέρα από την εκάστοτε παραλλαγή), τόσο εμφάνιση, όσο και εξοπλισμό (αντιαεροπορικά, ραντάρ, κλπ.), στη διάρκεια του Πολέμου. Σε παρένθεση δίνονται οι περίοδοι που είναι μάλλον ευκολότερο να κατασκευαστεί το κάθε πλοίο, ανάλογα με τα διαθέσιμα κομμάτια των αρχικών κιτ.

1) Παρεμβάσεις στο κιτ του Kent (Trumpeter/Aoshima), προκειμένου να κατασκευαστούν τα Australia και Canberra:

1.1. Australia (1940 - 1945): Ψήλωμα των τσιμινιέρων (1,3 χιλ. στην 1/700) και κατασκευή πλατφόρμας για τους προβολείς. Κόψιμο του άνω καταστρώματος. Κατασκευή από το μηδέν, της πίσω υπερκατασκευής. Τοποθέτηση των πυροβόλων των 4", στο κύριο κατάστρωμα. Νέες πλατφόρμες για τα Rom-Roms. Διαφορετικού τύπου τορπιλοσωλήνες.

1.2. Canberra (1936 - 1942): Ψήλωμα των τσιμινιέρων, όπως παραπάνω. Κατασκευή γέφυρας και προσθήκη

ραντάρ τύπου φάρου (Type 281) στο πίσω μέρος της. Κόψιμο του άνω καταστρώματος. Κατασκευή από το μηδέν, της πίσω υπερκατασκευής. Κατασκευή νέου καταστρώματος για τα πυροβόλα των 4". Απαλοιφή της θωρακισμένης ζώνης στα πλευρά του κήτους. Κατασκευή πλατφορμών για τα πολυβόλα Vickers και για τα αντιαεροπορικά των 3". Προσθήκη οβάλ θέσεων για δύο πυροβόλα Oerlikon η κάθε μία στους πύργους «B» και «X». Υπενθυμίζεται πως το Canberra δεν έλαβε ποτέ τα δίδυμα πυροβόλα των 4", οπότε θα πρέπει να αντικατασταθούν με μονά.

2) Παρεμβάσεις στο κιτ του Cornwall (Trumpeter/Aoshima), προκειμένου να κατασκευαστεί το Berwick:

2.1. Berwick (1939 - 1942): Απαλοιφή των βάσεων των πυροβόλων 4" και κατασκευή νέων στη σωστή θέση για το Berwick.

3) Παρεμβάσεις στο κιτ του Cornwall (Trumpeter/Aoshima), προκειμένου να κατασκευαστούν τα Cumberland και Suffolk:

3.1. Cumberland (1938 - 1943): Κόψιμο των πλαϊνών του κύτους μέχρι τον πύργο «Υ» και αντίστοιχο κόψιμο του κύριου καταστρώματος. Απαλοιφή των βάσεων των πυροβόλων 4" και κατασκευή νέων στη σωστή θέση για το Cumberland. Προσθήκη του προστατευτικού για το πλήρωμα αυτών των

πυροβόλων (δεν διατίθεται στο κιτ: στο μοντέλο έχουν χρησιμοποιηθεί αντίγραφα ρητίνης από το κιτ του Penelope της Flyhawk).

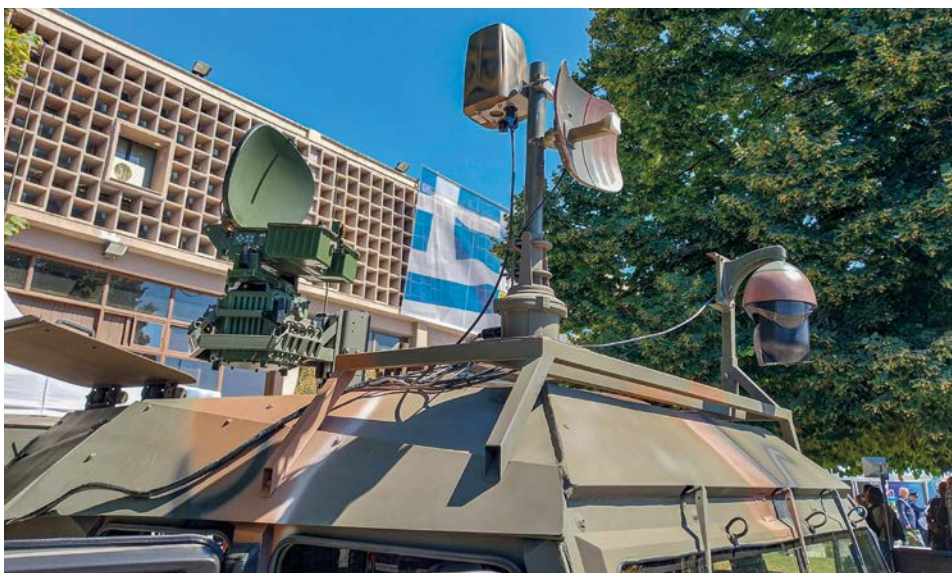
3.2. Suffolk (1939 - 1944): Όπως το Cumberland και επιπλέον κατασκευή του άνω μέρους της γέφυρας.

4) Παρεμβάσεις στο κιτ του Norfolk (Aoshima), προκειμένου να κατασκευαστούν τα Sussex, Shropshire και Devonshire:

4.1. Sussex (1942 - 1945): Κατασκευή από το μηδέν, της γέφυρας, της πρυμναίας υπερκατασκευής και του άνω καταστρώματος, από τη γέφυρα και πίσω. Προσθήκη του προστατευτικού για το πλήρωμα αυτών των πυροβόλων (δεν διατίθεται στο κιτ: στο μοντέλο έχουν χρησιμοποιηθεί αντίγραφα ρητίνης από το κιτ του Sheffield της L' Arsenal). Προσθήκη θέσεων για τα πυροβόλα Oerlikon. Μετατόπιση του κύριου ιστού μεταξύ καταπέλτη και πρυμναίας υπερκατασκευής

4.2. Devonshire (1940 - 1943): Γενικά, όπως παραπάνω. Διαφορετικές θέσεις για τα πυροβόλα Oerlikon και επαναφορά του κύριου ιστού πίσω από την πρυμναία υπερκατασκευή.

4.3. Shropshire (1940 - 1943): Γενικά, όπως παραπάνω, με εξαίρεση την κατασκευή ασύμμετρα τοποθετημένων πλατφορμών για τα rom-roms, εκατέρωθεν της πρυμναίας υπερκατασκευής. Οι θέσεις των Oerlikon, όπως στο Sussex.



Αριστερά και επόμενη σελίδα:

Στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης του 2025 επιδείχθηκε αυτό το M1118GR1 φορέας BOR-A-550 το οποίο είχε μια πρόσθετη σχάρα εξοπλισμού στο εμπρός τμήμα της οροφής του με εξοπλισμό που έχει εμφανιστεί σε τεθωρακισμένα M1117 εξοπλισμένα με drone. (Φωτ.: Παύλος Τσέκας)



AMMS 45th

ATHENS MODELS & MINIATURES SHOW
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΚΘΕΣΗ - ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ
IPMS HELLAS NATIONALS



6,7,8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2026

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΑΙΘΟΥΣΑ Α

ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΟΔΟΣ 5€

ΔΩΡΕΑΝ ΕΙΣΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΛΗ
ΚΑΙ ΝΕΟΥΣ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 18 ΕΤΩΝ

ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

ΠΑΡ 6/11	ΣΑΒ 7/11	ΚΥΡ 8/11
12:00-21:00	09:00-21:00	09:00-17:30