

Κωνσταντίνου Π. Πικρού

Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία



Αθήναι 2012

Κωνσταντίνου Π. Πικρού

Ανεμοπορία
και
Πολεμική Αεροπορία

Αθήναι 2012

Περιεχόμενα

Πρόλογος	3
Τα πρώτα βήματα	3
Η αναπτυξιακή περίοδος	8
Πίσω στο μηδέν	15
Μεταπολεμική ανασυγκρότηση	18
Ανεμοπορικό Κέντρο Τριπόλεως	22
Η ανεμοπορία περιορίζεται στο Τατόι	26
Το δίπολο Αθήναι - Έδεσσα	29
Τα ανεμόπτερα Twin Astir της ΠΑ	37
Σαράντα χρόνια Τατόι	39
Τοπικές πτήσεις στο Τατόι	48
Περιορισμοί στο Τατόι	51
Το τέλος μιας εποχής	55
Αεραθλητικές συσκευές	58
Επίλογος	60
Πρόσθετες πληροφορίες επί των φωτογραφιών	61

Ανεμοπορία ^a και Πολεμική Αεροπορία

Κ. Πικρός, Δαβάκη 1 Καλαμάκι, 17455 Άλιμος

Το εξώφυλλο: Ένα από τα πέντε ανεμόπτερα Grob που προσέφερε η Πολεμική Αεροπορία στον αεραθλητισμό. Αναγνωρίζονται ταυτοχρόνως τα διακριτικά της Πολεμικής Αεροπορίας και της Αερολέσχης Εδέσσης. (Φωτογραφία Θάνου Γιάνκου, από το site της Αερολέσχης Εδέσσης).

^a Η ανεμοπορία ονομάζεται *Segelfliegen* γερμανιστί. Οι Άγγλοι την ονομάζουν *gliding*, οι δε Αμερικανοί *soaring*. Γαλλιστί ονομάζεται *vol a voile*.

Πρόλογος

Η ανεμοπορία είναι ηλικίας περίπου 80 ετών. Δεν χάνεται στα βάθη της ιστορίας όπως άλλες ανάλογες δραστηριότητες σαν την ιστιοπλοΐα. Αυτό κάνει τους μεγαλύτερους σημερινούς ανεμοπόρους να αισθάνονται πολύ κοντά σε όσους ήταν νέοι τα παλιά χρόνια, και να έχουν γνωρίσει κάποιους από αυτούς. Μπορεί λοιπόν να υπάρχουν στην ανεμοπορική ιστορία πολλές πτυχές που δεν είναι γνωστές. Όμως, σε γενικές γραμμές, το πνεύμα κάθε εποχής που πέρασε, είναι ακόμα σήμερα απολύτως κατανοητό.

Το γεγονός ότι τα παλιά πολεμικά πλοία ήταν ιστιοφόρα, δεν φέρνει το Πολεμικό Ναυτικό τόσο κοντά στους σημερινούς ιστιοπλόους, όσο κοντά είναι οι ανεμοπόροι στην Πολεμική Αεροπορία. Το πόσο στενές υπήρξαν οι σχέσεις της ανεμοπορίας με την Πολεμική Αεροπορία καταδεικνύεται στο βιβλίο που έχετε στα χέρια σας ή βλέπετε στην οθόνη σας.

Σαν σκελετός της ανεμοπορικής ιστορίας χρησιμοποιήθηκε η λεπτομερής έκθεση του 1995 "Ανεμόπτερα στην Ελλάδα".^b Από τότε έχουν προκύψει πρόσθετες πληροφορίες που απετέλεσαν κατά καιρούς αντικείμενο εξειδικευμένων άρθρων. Όλο αυτό το υλικό συνδέθηκε και αναπτύχθηκε, με την ελπίδα να αποτελέσει ενδιαφέρον ανάγνωσμα τόσο για ανεμοπόρους, όσο και για στελέχη της Πολεμικής Αεροπορίας.

Τα πρώτα βήματα

Τα πρώτα ανεμόπτερα ήταν "ολισθητές", ήταν δηλαδή ιπτάμενες συσκευές που κατολίσθαιναν από κάποιο λόφο προς χαμηλότερο έδαφος. Κατά τα τέλη του 19ου αιώνα, ο Γερμανός Otto Lilliental χρησιμοποιώντας ποικιλόμορφες τέτοιες συσκευές, έκανε πάνω από 2.000 σύντομες πτήσεις. Όταν τον 20ον αιώνα άρχισαν να πετάν μηχανοκίνητα αεροπλάνα, οι ολισθητές ξεχάστηκαν τελείως.

Έπρεπε να έρθει το τέλος του α' Μεγάλου Πολέμου, με την απαγορευτική για την Γερμανία συνθηκολόγηση, για να ξαναέρθει στο προσκήνιο ο μη μηχανοκίνητος "ολισθητής".

Τα χρόνια εκείνα, η Αγγλία με τις αποικίες της δέσποζε στον κόσμο. Ο αγγλικός στρατός πριμοδοτούσε μια οργάνωση νεολαίας, τον προσκοπισμό. Ήταν ένας πολύ επιτυχημένος φορέας που συνάρπαζε τους νέους σε όλο τον κόσμο. Ο προσκοπισμός εξαπλώθηκε σε όλα τα κράτη, με τους ίδιους αποικιακούς μύθους (όπως ο Μόγκλι στις Ινδίες) και την ίδια αγγλική στολή (με διαφορά μόνο στο καπέλο).

Μετά τον πρώτο πόλεμο, δημιουργήθηκε στην Γερμανία μία αντίστοιχη οργάνωση νεολαίας. Δεν ήταν η νεολαία του στρατού, αλλά η νεολαία της αεροπορίας. Στόχος της ήταν να προσφέρει στους νέους αεροπορικές ασχολίες. Αυτό ήταν ακόμα πιο συναρπαστικό και έτσι, η νέα κίνηση εξαπλώθηκε επίσης σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα με την νεολαία του στρατού, δημιουργήθηκε η νεολαία της αεροπορίας.

Η ασχολία γύρω από τον αέρα ήταν για τους νεότερους, η κατασκευή και πτήση αερομοντέλων. Οι μεγαλύτεροι όμως, έπρεπε να μπορούν να βρεθούν στον αέρα σαν χειριστές. Το αεροπλάνο ήταν πάντα ένα πολύ δαπανηρό ιπτάμενο μέσον, τόσο στην απόκτησή του όσο και στην χρήση του. Έτσι ήρθαν πάλι στο προσκήνιο οι ολισθητές. Όταν σχεδιάστηκαν οι πρώτοι εκπαιδευτικοί ολισθητές, τα αεροπλάνα ήταν ήδη πλήρως εξελιγμένα. Οι ολισθητές δεν ήταν ένα ιπτάμενο μέσον για να διανύει αποστάσεις, αλλά ένα υποκατάστατο για να παίζουν με αυτό οι νέοι.

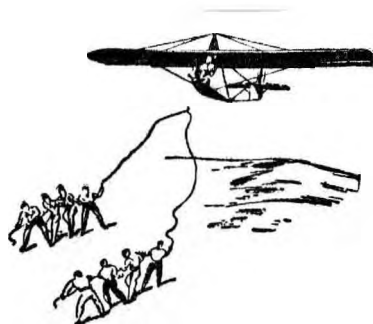
Οι ολισθητές αρχικής εκπαίδευσεως ονομάζονται Zoegling γερμανικά και Primary στα αγγλικά. Το πιο διαδεδομένο Zoegling ήταν σχεδίαση των Stamer και Lippisch. Το βιβλίο τους του 1930 περιέχει ήδη τους βασικούς υπολογισμούς και τις οδηγίες κατασκευής ανεμοπτέρων. Η κατασκευή δεν απαιτούσε εξειδικευμένα υλικά και έτσι, κάθε αεροναυπηγός και κατασκευαστής έκανε δικές του τροποποιήσεις και βελτιώσεις. Η κατασκευή ήταν ξύλινη και η επικάλυψη γινόταν με τεντωμένο πανί.

Στόχος των ολισθητών ήταν να μάθει κάθε ανεμοπόρος να πετάει, εκτιμώντας την στάση του σχετικά με τον ορίζοντα. Όργανα δεν υπήρχαν. Ο ορίζοντας ήταν το επίπεδο αναφοράς που έπρεπε να συνηθίσει ο χειριστής. Αυτό είναι βασικό σε κάθε πτήση, ακόμα και σήμερα. Τα σημερινά αεροπλάνα έχουν για πτήσεις

^b Αποτελεί το διπλό τεύχος 26-27 του "Αεραθλητισμού", Φεβρουάριος 1995, όπου παρατίθενται τα σχέδια τριών όψεων των ανεμοπτέρων και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους. Τα παλιά τεύχη του "Αεραθλητισμού" υπάρχουν στην Εθνική Βιβλιοθήκη. Σήμερα μπορείτε να τα αποκτήσετε σε ηλεκτρονικά αρχεία .pdf από το site www.acrodata.gr

σε σύννεφα, ένα όργανο που ονομάζεται "τεχνητός ορίζων", οπότε πάλι με τον ορίζοντα πετάν.

Οι ολισθητές πετούσαν σε πολύ μικρό ύψος. Ο εκπαιδευτής απλώς έδινε οδηγίες, φωνάζοντας από το έδαφος. Οι αρχικές πτήσεις διαρκούσαν μερικά δευτερόλεπτα. Οι ολισθητές εκτοξεύονταν με λάστιχα που τέντωναν οι ίδιοι οι ανεμοπόροι. Αυτή η ομαδική απασχόληση ήταν πολύ χρήσιμη για την δημιουργία ομαδικού πνεύματος. Κανείς δεν μπορούσε να πετάξει χωρίς να έχει υποβοήθηση από τους συναδέλφους του. Αντίθετα από το αεροπλάνο, το ανεμόπτερο ήταν ομαδική και όχι ατομική απασχόληση.



Μετά από κάθε πτήση, ο ολισθητής έπρεπε να μεταφερθεί πάλι ψηλά στο σημείο εκτοξεύσεως. Αυτό γινόταν από όλη την ομάδα που κουβαλούσε τον ολισθητή με τα χέρια. Μια ομάδα νέων που γυμναζόταν μεταφέροντας και εκτοξεύοντας ανεμόπτερα, ήταν πολύ ωφέλιμη και ευχάριστη απασχόληση για την νεολαία.

Κάθε ομαδική δράση νέων χρειάζεται ινδάλματα και μύθους. Αυτούς τους δημιουργούσαν οι μεγαλύτεροι ανεμοπόροι που πετούσαν με ανεμόπτερα. Αυτά είχαν καλύτερες επιδόσεις από τους ολισθητές. Αγώνες και κύπελλα, επιδόσεις και εμβλήματα επιδόσεων, πρωταθλητές και ήρωες, κέντριζαν την φαντασία των νέων που ονειρεύονταν να πετάξουν ψηλότερα και μακρύτερα.

Η πολεμική αεροπορία κάθε κράτους παρακολουθούσε και υποβοηθούσε με κάθε τρόπο την προσπάθεια, διότι η ανεμοπορία ήταν μια δεξαμενή αντλήσεως ικανών χειριστών. Οι εκπαιδευτές γνωρίζοντας καλά τους μαθητές τους, επέλεγαν να προωθήσουν τους καλύτερους, σε ανεμόπτερα καλύτερων επιδόσεων, σε αεροπλάνο, στην πολεμική αεροπορία. Η παρουσία ένστολων ινδάλμάτων του πρόσφατου πολέμου ανάμεσα στους ανεμοπόρους, αποτελούσε γι αυτούς προνόμιο που θα ζήλευε κάθε συμμαθητής τους στο σχολείο. Αυτό ήταν το πνεύμα της εποχής.

Στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '30 διάφοροι Έλληνες χειριστές είχαν μυηθεί στην ανεμοπορία, πετώντας στο εξωτερικό και κυρίως στην Γερμανία. Θα περιμέναμε λοιπόν ότι θα έφερναν την ιδέα στην Ελλάδα, με κάποιο ολισθητή που θα άρχιζε να εκπαιδεύει νέους. Στην χώρα μας όμως τα πράγματα δεν ακολουθούν συνήθως τον αναμενόμενο δρόμο. Η πρώτη ανεμοπορική ιστορία στην Ελλάδα δεν αφορά εκπαιδευτικό ολισθητή, αλλά την αγορά ενός ανεμοπτερού για πτήσεις προχωρημένων. Πρόκειται για το μυστηριώδες ανεμόπτερο Falke, για το οποίο υπάρχουν σήμερα ελάχιστα στοιχεία. Τα στοιχεία συγκεντρώθηκαν σε πρόσφατο άρθρο ^c το οποίο παραθέτουμε:

Το μυστήριο του ανεμοπτερού Falke

Το ανεμόπτερο Falke ήταν γερμανική κατασκευή του 1931. Η ανεμοπορική παράδοση έλεγε ότι το έφεραν οι Γερμανοί για την μεγάλη αεροπορική έκθεση του 1932 και έμεινε έκτοτε στην Ελλάδα. Γεγονός όμως είναι ότι δεν έχουμε δει καμία φωτογραφία της εποχής εκείνης, που να εικονίζει το ελληνικό ανεμόπτερο Falke. Τι έγινε λοιπόν το ελληνικό Falke; Δεν είχαμε τρόπο να το διαπιστώσουμε.

Τα αρχεία της Βασιλικής (αργότερα Εθνικής) Αερολέσχης διαφυλάσσονται σήμερα στα γραφεία της Αεραθλητικής Ομοσπονδίας. Υπάρχουν από προπολεμικώς κάποια άλμπουμ, σχεδόν ξεπουπουλιασμένα. Κάθε φωτογραφία που μπορούσε να έχει αξία, έχει αφαιρεθεί. Έχουν παραμείνει κυρίως φωτογραφίες με άγνωστα πρόσωπα, όπως πχ. των αλλοδαπών που έλαβαν μέρος σε διεθνείς εκδηλώσεις. Φωτογραφίες μπορεί να χάθηκαν απλώς γιατί κάποιος τις ιδιοποιήθηκε. Σε όλα αυτά τα χρόνια όμως, υπάρχει ένας πρόσθετος μηχανισμός απώλειας φωτογραφιών.

Κάθε δημοσιογράφος που επιθυμούσε να γράψει κάτι για την σύγχρονη αεραθλητική δραστηριότητα, ζητούσε και μια φωτογραφία, για να κοσμήσει το άρθρο του. Ο εκάστοτε πρόεδρος άνοιγε τα φωτογραφικά άλμπουμ και έδινε κάποιες φωτογραφίες, επί επιτροπή. Προφανώς οι φωτογραφίες παρέμεναν στα χέρια του δημοσιογράφου ή του εντύπου, ή απλώς του τσιγκογράφου που τις πετούσε στα σκουπίδια.

Έχουν μείνει τόσο λίγες φωτογραφίες ανεμοπτερών, ώστε θα ήταν μεγάλη σύμπτωση αν βρίσκαμε εκεί το Falke. Ούτε όμως και στα φωτογραφικά αρχεία ιδιωτών, που σκανάραμε προ ετών για το "Hellenic Soaring Archive", δεν βρήκαμε κάτι σχετικό με το Falke.

Ανάμεσα στα φωτογραφικά άλμπουμ που υπάρχουν στην Ομοσπονδία, βρέθηκε και ένα άλμπουμ που δεν ήταν βανδαλισμένο, γιατί δεν περιείχε φωτογραφίες. Επρόκειτο για επικολλημένα αποκόμματα από παλιές εφημερίδες που δεν ενδιέφεραν κανέναν. Έτσι ετεβίωσε.

Μια προσεκτικότερη εξέταση των αποκομμάτων απεκάλυψε ότι αφορούσαν όλα την αεροπορική έκθεση του 1932. Το ενδιαφέρον του αρχείου δεν είναι μεγάλο, εκτός από το ότι αναφέρεται επανειλημμένως στο ανεμόπτερο Falke.

Ήδη από τον Δεκέμβριο του '31 οι εφημερίδες αναγγέλλουν την διοργάνωση της εκθέσεως για τον Μάιο

^c Περιοδικό "Αεραθλητισμός", τεύχος 87, Απρίλιος 2011.

του '32. Τελικώς ή έκθεση έγινε από 10 Απριλίου μέχρι 10 Μαΐου, πήρε δε ακόμα 10 μέρες παράταση.

Στις 21 Μαρτίου ο τύπος πρωτοαναφέρει ότι θα έρθει από την Γερμανία ένα ανεμόπτερο που θα πετάξει πάνω από την Αθήνα ρυμουλκούμενο από αυτοκίνητο. Ο τύπος του ανεμοπτερού δεν αναφέρεται πουθενά, σε κανένα απολύτως άρθρο, μέχρι τέλους. Διαβάζουμε επίσης ότι θα το πετάξουν Γερμανοί πρωταθλητές, εφ' όσον έρθουν για την έκθεση.

Στις 30 Μαρτίου διαβάζουμε ότι το ανεμόπτερο έχει αγορασθεί από την έκθεση και ότι θα το πετάξει ο Έλλην ανεμοπόρος Βελούδιος.

Κάπου εδώ μαθαίνουμε ότι στην έκθεση θα παρουσιαστεί και ένα ορνιθόπτερο κατασκευασμένο από Έλληνα που θαυμάστηκε στην Αμερική. Το ορνιθόπτερο όμως είναι ημιτελές, διότι δεν έχουν συμπληρωθεί τα μεταλλικά του. Δεν ξαναγράφεται τίποτα για το ορνιθόπτερο που θαυμάστηκε στην Αμερική.

Στις 15 Απριλίου, ενώ η έκθεση έχει ήδη ανοίξει, όλος ο τύπος αναγράφει ότι το ανεμόπτερο φορτώθηκε στο Wasserkuppe της Γερμανίας και αναμένεται σε μία εβδομάδα. Θα το πετάξει ο επισημηναγός Βελούδιος, με αερορυμούλκηση. Το πώς αναγράφει κάθε εφημερίδα το Wasserkuppe στα ελληνικά, είναι για γέλια. Κάποια εφημερίδα γράφει μάλιστα ότι φορτώθηκε ... στην Τσεχοσλοβακία.

Μια περίεργη δημοσίευση αναφέρει για ανεμοπορικό κέντρο που πρέπει να γίνει στις πλαγιές της Οίτης, γιατί εκεί υπάρχουν κατάλληλα ρεύματα. Στις 23 Απριλίου μαθαίνουμε ότι υπάρχουν δύο Έλληνες ανεμοπόροι, ο καθηγητής του πολυτεχνείου Θεοδωρίδης και ο Βελούδιος.

Στις 26 Απριλίου φθάνει τελικώς το ανεμόπτερο στην Αθήνα και στις 29 εκτίθεται στην αεροπορική έκθεση του Ζαππείου. Στις 4 Μαΐου το ανεμόπτερο βρίσκεται πάντα στο Ζάππειο και κάποια εφημερίδα το αναφέρει σαν "ανεμόπλοιο".

Στις 9 Μαΐου αναγράφεται ότι το ανεμόπτερο πρέπει να πετάξει τον Ιούνιο, διότι τον Μάιο ο καιρός δεν είναι κατάλληλος. Στις 14 και 15 Μαΐου αναγράφεται ότι το ανεμόπτερο θα πετάξει στο Τατόι την προσεχή εβδομάδα.

Μετά από αυτό, δεν ξαναβρίσκουμε στον τύπο τίποτα για το ανεμόπτερο. Ένα πρόσθετο περίεργο στοιχείο είναι ότι, το δεκαπενθήμερο αεροπορικό περιοδικό "Αεροπλοΐα" αναφέρεται ελάχιστα στην έκθεση, μόνο πέντε σελίδες χωρίς καμία φωτογραφία. Ο δε Ηλίας Καρταλαμάκης στην πολύτομη αεροπορική ιστορία του δεν αναφέρει απολύτως τίποτα για την αεροπορική έκθεση του '32.

Σε όλη την αναφορά του τύπου για το ανεμόπτερο, δεν υπάρχει ούτε μια φωτογραφία του, έστω και σαν έκθεμα στο Ζάππειο. Το τι έγινε το ανεμόπτερο μετά την έκθεση, προκύπτει μόνο αποσπασματικά.

Η ιστορία της ελληνικής ανεμοπορίας αρχίζει για εμάς γύρω στο '34, οπότε ο Ν. Κόσκορος κατασκευάζει δύο ανεμόπτερα Zoegling και αρχίζει εκπαιδευτικές πτήσεις. Μοιάζει σαν να μην έχει γίνει άλλη ανεμοπορική πτήση στην Ελλάδα νωρίτερα. Ο Θεοδωρίδης και ο Βελούδιος είχαν πετάξει ανεμόπτερο στην Γερμανία, όχι στην Ελλάδα.

Και όμως, από το 1932 υπάρχει κάπου στην Ελλάδα ένα ανεμόπτερο Falke. Γιατί δεν διαβάζουμε κάτι για αυτό; Ο Αλέξανδρος Αυδής (ανεμοπόρος από το '37, μαθητής του Καμπέρου) δεν είχε ακούσει τίποτα για την τύχη του Falke. Όσο για τον Βελούδιο, ο Αυδής μάς πληροφόρησε ότι ήταν εύπορος και κάποτε παραιτήθηκε από την Πολεμική Αεροπορία. Όμως ο Αυδής δεν είχε ακούσει κάτι για ανεμοπορική δραστηριότητα του Βελούδιου στην Ελλάδα.

Μετά από αυτά, αρχίσαμε να ψάχνουμε στα πρακτικά του ΔΣ της Αερολέσχης Ελλάδος (Βασιλική γίνεται το 1936). Παρακολουθούμε λοιπόν τον Μάρτιο του '34 να βρίσκονται σε συνεδρίαση του ΔΣ, οι Φ. Θεοδωρίδης, Ν. Κόσκορος και Δ. Καμπέρος και να συζητούν γύρω από την αίτηση κάποιας ΓΑΕΕ (Γενική Αεροπορική Ένωση Ελλάδος) για ενίσχυση της ανεμοπορίας. Η ΓΑΕΕ δηλώνει ότι προτίθεται να κατασκευάσει δύο ανεμόπτερα και ζητάει ένα "καλώδιο εκτοξεύσεως". Πρόκειται για ελαστικό καταπέλτη, το "ελαστικόν σχοινίον" με το οποίο εκτοξεύονταν τα ανεμόπτερα.

Κατά τον Καμπέρο: "Η ανεμοπορία δεν είναι νοητή, αν ο ανεμοπόρος δεν είναι ικανός να κατασκευάζει μόνος του το ανεμόπτερό του αρχικής εκπαιδεύσεως". Συμπληρώνει ότι: "Γνωρίζω εκ πείρας ότι οι διαμένοντες στην Βόρειο Ελλάδα έχουν εξ ιδιοσυγκρασίας μεγαλύτερα ζωικότητα" και προτείνει την ενίσχυση της Ενώσεως Φίλων του Αέρος Θεσσαλονίκης.

Στην συνεδρίαση αυτή λέγονται πολλά, χωρίς όμως να γίνεται καμία μνεία του ανεμοπτερού Falke.

Ένα μήνα αργότερα, τον Απρίλιο του '34, η ΓΑΕΕ ζητάει εγγράφως το Falke και το καλώδιο εκτοξεύσεώς του. Αποφασίζεται να δοθεί το καλώδιο, όχι όμως το ανεμόπτερο, πριν αποκτήσουν οι ανεμοπόροι της ΓΑΕΕ πτυχίο Α.

Τελικώς το "καλώδιο" δόθηκε στην ΓΑΕΕ, αλλά τον Μάιο μαθαίνουμε ότι προτίθεται να το επιστρέψει "ως

ακατάλληλο λόγω φθοράς". Προφανώς είχε ήδη χρησιμοποιηθεί. Αλλά πού; ^d Ταυτοχρόνως η ΓΑΕΕ ζητάει πάλι να πάρει το ανεμόπτερο Falke, για να εξασκηθεί με αυτό ο αρχηγός της ομάδος ανεμοπορίας κ. Α. Βελούδιος. Η απάντηση του ΔΣ είναι πάλι αρνητική "δια λόγους στεγάσεως, οπότε και δεν εγκρίνεται η μεταφορά του από το αεροδρόμιο Τατοίου". Έτσι μαθαίνουμε ότι το Falke είχε παραμείνει στο Τατόι. Εκεί σταματάει κάθε αναφορά περί του Falke στα πρακτικά του ΔΣ της Αερολέσχης Ελλάδος.

Δύο χρόνια αργότερα, τον Μάρτιο του '36, η ΓΑΕΕ ζητάει να της επιστραφούν κάποια μικρο-υλικά που είχε χρησιμοποιήσει ο Α. Raab κατά την επίδειξη του ανεμοπτερού Falke της ΑΛΕ. Άρα μέχρι τότε το Falke υπάρχει. Ανήκει στην Αερολέσχη Ελλάδος και προφανώς βρίσκεται στο Τατόι.

Δυστυχώς τα πρακτικά του ΔΣ από 1937-1948 δεν διασώθηκαν. Το σχετικό βιβλίο λείπει από την σειρά. Αυτό επεσήμανε και ο Β. Κοντογιώργος το 1979, όταν έγραφε το α' Λεύκωμα της ΕΑΛΕ. Τι απέγινε λοιπόν το Falke; Μία εκδοχή είναι ότι η προπολεμική ανεμοπορία γινόταν σε λόφους εκτός αεροδρομίων, το δε Falke πετούσε στο Τατόι, όπου δεν επιτρέποντο οι φωτογραφίες. Αυτό όμως δεν ευσταθεί. Οι πτήσεις των αεροσκαφών δεν κρύβονται εύκολα από τον φωτογραφικό φακό.

Έτσι το ελληνικό Falke παραμένει μυστηριώδες. Υπάρχει όμως και ένα παράθυρο στην όλη ιστορία. Το 1938 γίνεται στο Λιανοκλάδι η πρώτη ανεμοπορική κατασκήνωση για την οποία θα μιλήσουμε αργότερα. Εκεί πετάει το ανεμόπτερο Falke και από εκεί υπάρχει η μόνη ξεθωριασμένη φωτογραφία του.

Περισσότερα για την έκθεση του 1932

Στις 5/4/32 λίγο πριν ανοίξει η έκθεση, στην εφημερίδα "Ελληνική", κάποιος ανησυχεί εμμέτρως για τα οικονομικά της εκθέσεως.

Αεροπορική Έκθεσις

*Στο Ζάππειο ψηλά εκεί
έκθεσις αεροπορική
θα γίνει κάποια μέρα.
Κι έτσι θα δούμε αδελφοί
πόσα λεφτά στο πι και φι
πετάξαμε στον αέρα.*

*Θάχουν εκθέματα πολλά
π'όλοι θα χάσουν τα μυαλά
αν δούνε πέρα ως πέρα.
Έτσι θα μάθουνε κι εκεί
πως είμαστε μοναδικοί
στο να κοπανάμε αέρα.*

Κατά την διάρκεια της εκθέσεως δημοσιεύονται στις εφημερίδες τα έσοδα από την πώληση εισιτηρίων και συγκρίνονται με τα έξοδα που έχουν δηλωθεί ότι έγιναν. Ποιός και γιατί δίνει στον τύπο αυτά τα στοιχεία, δεν γνωρίζουμε.

Αλλά η οικονομική εικόνα της χώρας τον Μάιο του 1932 είναι τραγελαφική. Το τι πραγματικά γίνεται στην Ελλάδα κατά την ευδαίμονα περίοδο της εκθέσεως, μας την δίνει το κείμενο που ακολουθεί:

Ο Ελευθέριος Βενιζέλος συνέχισε να ζητά απεγνωσμένα βοήθεια τον Απρίλιο του 1932 στο Συμβούλιο της Κοινωνίας των Εθνών από τους υπουργούς Εξωτερικών της Αγγλίας και της Γαλλίας, χωρίς όμως κάποιο χειροπιαστό αποτέλεσμα, εκτός από αόριστες υποσχέσεις και ευχολόγια. Δεν υπήρχε πλέον χρόνος για διαπραγματεύσεις και αναμονή. Την Τετάρτη 27 Απριλίου 1932, η Ελλάδα εγκατέλειψε επισήμως τον «κανόνα του χρυσού». Η δραχμή υποτιμήθηκε ραγδαία και στις 5 Μαΐου η ισοτιμία της με την στερλίνα έπεσε από τις 456 δραχμές στις 539. Τον ίδιο μήνα το κράτος επισήμοποίησε την χρεοκοπία του κηρύσσοντας παύση πληρωμών. Το κύρος του Βενιζέλου είχε τρωθεί ανεπανόρθωτα στην λαϊκή συνείδηση, ενώ ένα πανελλαδικό απεργιακό κύμα παρέλυε την Χώρα. Στις 21 Μαΐου 1932, ο Ελευθέριος Βενιζέλος παραιτήθηκε από πρωθυπουργός, δηλώνοντας δημοσίως πως δεν θα επέστρεφε αν δεν ενισχυόταν η εκτελεστική εξουσία και δεν περιοριζόταν η ελευθεροτυπία.

Σε όλα αυτά πρέπει να θυμόμαστε ότι το 1929 έχει γίνει το μεγάλο οικονομικό Κραχ στις ΗΠΑ, που αναστάτωση την παγκόσμια οικονομία. Με λίγα λόγια ο ποιητής θέλει να πει:

*Εδώ ο κόσμος κάίγεται ...
και εμείς δαπανούμε για αεροπορική έκθεση.*

Το πολιτικό-στρατιωτικό μπάχαλο που επακολούθησε στην χώρα μας μετά το 1932 μπόρεσε να σταματήσει μόνο το 1936 με την κυβέρνηση Μεταξά. Άρα είναι λογικό να μην βρίσκεται η ανεμοπορία και το ανεμόπτερο Falke σε δεσπόζουσα θέση στον τύπο.

Πρόσθετη ιδιαιτερότης του 1932

Από το βιβλίο της Πολεμικής Αεροπορίας "Η πορεία προς την ενιαία πολεμική αεροπορία" προκύπτουν πρόσθετα ενδιαφέροντα στοιχεία για την περίοδο που εξετάζουμε. Το βιβλίο αναφέρεται στην ιστορία της αεροπορίας όταν, από την Αεροπορία Στρατού και την Αεροπορία Ναυτικού προέκυψε ένα ενιαίο Υπουργείο Αεροπορίας. Αυτό έγινε το 1929, δηλαδή λίγο πριν από τα γεγονότα που μας ενδιαφέρουν. Η Σχολή Αεροπορίας λειτούργησε για πρώτη φορά τον Οκτώβριο του 1931, δηλαδή λίγους μήνες πριν την αεροπορική έκθεση.

^d Το λάστιχο εκτοξέσεως, επενδεδυμένο με ύφασμα φθεύεται εύκολα αν δεν το χειρίζονται ανεμοπόροι. Αρκεί μία φορά να το μετέφεραν σμηνίτες, σουρνοντάς το σε σκληρό έδαφος, για να καταστραφεί.

Είναι γεγονός, ότι πέρασαν πολλές δεκαετίες για να σταματήσουν οι διαχωρισμοί μέσα στην Αεροπορία, σε ομάδες που προέρχονταν από το Ναυτικό ή τον Στρατό. Δεν πρέπει λοιπόν να κρίνει κανείς τις σχέσεις των στελεχών της εποχής εκείνης, αν δεν εξετάζει τέτοιους παράγοντες.

Το βιβλίο περιλαμβάνει πίνακες χειριστών που προήλθαν από κάθε όπλο. Από εκεί μαθαίνουμε πχ. ότι ο Αθανάσιος Βελούδιος προήλθε από το Ναυτικό. Έγινε αξιωματικός το 1918 και απεστρατεύθη το 1934. Ο Δημήτριος Καμπέρος ήταν βεβαίως αρχαιότερος (πρωτοπόρος της αεροπορίας μας). Προήρχετο από τον Στρατό. Έγινε αξιωματικός το 1912 και βλέπουμε ότι απεστρατεύθη το 1934. Το βιβλίο περιλαμβάνει μόνο τους ιπταμένους και όχι τους μηχανικούς. Έτσι πχ. δεν βρήκαμε την σταδιοδρομία του Κόσκορου.

Οι νεώτεροι που διαβάζουν ιστορία, πρέπει να λαμβάνουν υπ' όψιν τους και ένα ακόμα παράγοντα της εποχής εκείνης, τον διαχωρισμό των στελεχών σε βενιζελικούς και αντιβενιζελικούς. Και οι δύο μερίδες ήταν πατριωτικές, αλλά κατατρίβονταν στην γνωστή ελληνική διχόνοια. Όταν η μια μερίδα επικρατούσε, δοκίμαζε να εξαφανίσει την άλλη. Ο Ηλίας Καρταλαμάκης περιγράφει στην ιστορία του, όλη την φαγωμάρα της εποχής. Για παράδειγμα, ο αντιβενιζελικός Καμπέρος παραιτήθηκε για πολιτικούς λόγους το 1917 και έλειψε από την αεροπορία για 16 ολόκληρα χρόνια. Αυτά δεν φαίνονται στους πίνακες του βιβλίου περί ενιαίας αεροπορίας.

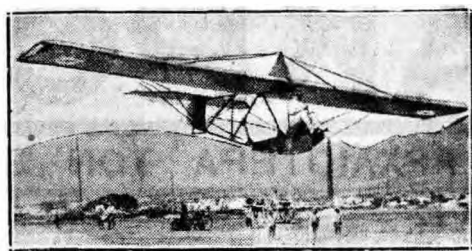
Είναι λοιπόν σκόπιμο, όταν εξετάζουμε ταραγμένες εποχές της ιστορίας, να επικεντρωνόμαστε στα γεγονότα και να είμαστε πολύ προσεκτικοί στα ελατήρια που τα προκάλεσαν. Τα ελατήρια επαφίονται στους βαθύτερους μελετητές.

Οι πρώτοι ολισθητές στην Ελλάδα

Ενώ από το 1932 οι χειριστές της πολεμικής αεροπορίας διαφωνούσαν για την αξιοποίηση του Falke, οι τεχνικοί της αεροπορίας προχώρησαν σε πιο σταθερά βήματα.

Τα πρώτα δύο μονοθέσια εκπαιδευτικά της εποχής εκείνης κατασκευάζονται το τέλος του 1933 στην "Σχολή Τεχνιτών Αεροπορίας" με προϊσταμένους της όλης κινήσεως τους μηχανικούς της αεροπορίας Κόσκορο και Μπούκα. Πρόκειται για ολισθητές τύπου Zoegling.^ε

Το 1934, με τον πρώτο ολισθητή ο Κόσκορος δημιούργησε ομάδα ερασιτεχνών ανεμοπόρων που αξιοποίησαν τον μοναδικό ολισθητή με πολλές πτήσεις στην Βούλα. Αντιθέτως, τον δεύτερο όμοιο ολισθητή που κατασκεύασε η Σχολή Τεχνιτών, τον κράτησε για να το αξιοποιήσει η ίδια και, δεν έκανε πολλές πτήσεις πέραν από τις δοκιμαστικές.



1

"Ένα στιγμιότυπον από τας χθεσινάς έπιτυχείς πτήσεις με άνεμόπτερον εις την Βούλαν."

Στην Βούλα, διαβάζουμε ότι τις Κυριακές γέγοντο από 5 μέχρι και 27 πτήσεις διάρκειας περίπου 10 δευτερολέπτων. Το περιοδικό της εποχής "Αεροπλοΐα" περιγράφει το επικρατούν καθαρά ανεμοπορικό πνεύμα: Κάποιος πιλότος αεροπόρος είπε στον Κόσκορο να ανταλλάξουν μια πτήση ανεμοπτερού με μια πτήση αεροπλάνου στο Τατόι. Ο Κόσκορος δέχθηκε μεν την πρόταση, αλλά με την παρατήρηση ότι η ανταλλαγή δεν τον ευνοεί διότι "αεροπλάνα υπάρχουν πολλά, αλλά ανεμόπτερο μόνο ένα".

Ο Κόσκορος ζητούσε από την "Αερολέσχη Ελλάδος" (αργότερα Βασιλική και μετά Εθνική) πρόσθετα ανεμόπτερα. Έγινε μεν παραγγελία 6 ανεμοπτερών στο Εργοστάσιο Αεροπλάνων του Φαλήρου, η "Αεροπλοΐα" όμως αναφέρει ότι τα χρήματα ξοδεύτηκαν σε δαπάνες προβολής και η κατασκευή ματαιώθηκε.

Η ιδιωτική πρωτοβουλία δεν μπορούσε να απουσιάζει από την σκηνή. Ο πολιτικός (όχι στρατιωτικός) αεροναυπηγός Μπουρνόζος κατασκευάζει δικό του ανεμόπτερο, υποβάλει τα σχετικά σχέδια στο Υπουργείο και.. ουδέν νεώτερον.

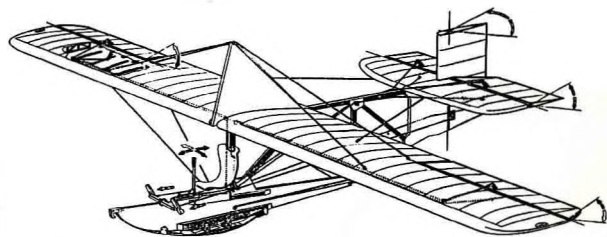
Κατά τον Οκτώβριο, ο χώρος πτήσεως της Βούλας γεμίζει νερό (προφανώς οι πτήσεις γίνονταν στο αλίπεδο, περιοχή Πηγαδάκια, βλέπε εικόνα ¹) και η ανεμοπορία δοκιμάζει να μεταφερθεί στον Ζωγράφου, σε κάποιο χώρο στρατιωτικής μονάδας. Εκεί τελειώνει η ανεμοπορική δραστηριότητα. Η συνολική εντύπωση που παίρνουμε είναι: 8 μήνες, ένας ολισθητής, ένας φωτισμένος εκπαιδευτής με την μικρή ερασιτεχνική ομάδα του και μετά τίποτα.

Η κίνηση του μηχανικού Κόσκορου, το 1934, είναι η πρώτη κίνηση δημιουργίας σωστού ανεμοπορικού πυρήνα. Αν θέλαμε σήμερα να αναγορεύσουμε τον πρωτοπόρο της ανεμοπορίας μας, αυτός δεν είναι κάποιος χειριστής, αλλά ο μηχανικός της Πολεμικής Αεροπορίας Νικόλαος Κόσκορος.

^ε Ο ολισθητής και το ανεμόπτερο ονομάζονται αντιστοίχως γερμανιστί, *Gleitflugzeug* και *Segelflugzeug*. Οι αντίστοιχοι αγγλικοί όροι είναι *glider* και *sailplane*. Οι Γάλλοι χρησιμοποιούν ένα κοινό όρο *planeur*. Οι Ρώσοι χρησιμοποιούν τον ίδιο όρο σαν *планер*. Περισσότερες γλώσσες υπάρχουν στο τεύχος 92 του "Αεραθλητισμού".

Η αναπτυξιακή περίοδος

Μετά την επικράτηση του Ιωάννη Μεταξά το 1936 κάτι αρχίζει να κινείται. Ιδρύεται ο Ανεμοπορικός Όμιλος Σπουδαστών Πολυτεχνείου με αρχηγό τον Γεώργιο Παγκάκη. Τον Ιανουάριο του '37 ιδρύεται στη

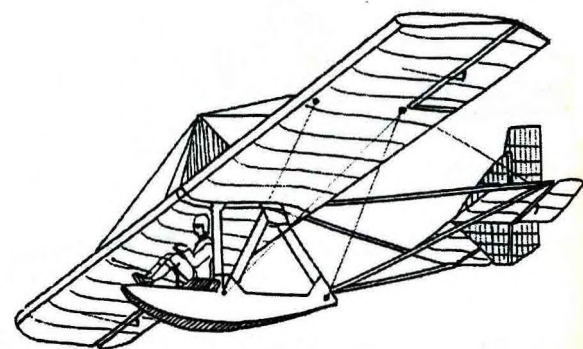


Θεσσαλονίκη Σχολή Ανεμοπορίας, με επισήμότητα, αλλά χωρίς ανεμόπτερα. Αντιθέτως ο Γ. Παγκάκης υπερπηδώντας τις αντιρρήσεις της Πρυτανείας του ΕΜΠ, αποκτά από την ΒΑΛΕ (Βασιλική Αερολέσχη) δύο ολισθητές και αρχίζει πτήσεις στο Μενίδι. Θα πρέπει να ήταν οι δύο ολισθητές της κινήσεως του '34. Ταυτόχρονα οι σπουδαστές της ομάδας αρχίζουν την κατασκευή τεσσάρων ολισθητών Zoegling². Μετά από περιπέτειες με το συνεργείο του Πολυτεχνείου, θα ολοκληρωθεί το '37 μόνο ο ένας, ο δεύτερος θα ολοκληρωθεί το 1938 (με μεγαλύτερο από το

κανονικό εκπέτασμα), ο δε τρίτος θα πετάξει το '39 με αεροδυναμική νασέλα για τον χειριστή (πρόκειται για τον "Διάβολο" του Παγκάκη).

Έτσι, στην δραστηριότητα του '37 μετέχουν τρεις ολισθητές. Το '37 ο Γ. Παγκάκης αρθρογραφεί ζωνρώς στην "Αεροπλοΐα" περί την πτητική δραστηριότητα και την κατασκευή των ανεμοπτερών. Αυτά τα τεχνικά κείμενα του Παγκάκη, με τίτλο "Ανεμόπτερο Zoegling - οδηγίες κατασκευής", ανατυπώθηκαν σε τεύχος το 2002 από τον Παντελή Καλογεράκο και διασώθηκαν.

Το 1937 ο σημαγός Παναγιώτης (Πότης) Ματζουράνης κατασκευάζει στο Τατόι τη "Ακρίδα" του. Πρόκειται για χρήση πτερύγων αεροπλάνου Moran σε άτρακτο ολισθητή. Κατασκευάστηκαν δύο άτρακτοι με τις ίδιες πτέρυγες, μια μονοθέσια και μια διθέσια. Έτσι έχουμε τα "Ακρίς Ι" και "Ακρίς ΙΙ". Την "Ακρίδα" χρησιμοποιεί το ιδρυθέν ανεμοπορικό σωματείο της Εθνικής Τραπέζης. Το σωματείο δραστηριοποιείται στο Τατόι όπου χρησιμοποιείται η μέθοδος εκτοξεύσεως με ρυμούλκηση από αυτοκίνητο.



Το 1937 παραγγέλλονται στο ΚΕΑ (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων, στο Π. Φάληρο) τέσσερις ολισθητές Zoegling. Πρόκειται για την λεγόμενη αγγλική έκδοση³ με τέσσερις σωλήνες στην ουρά. Αυτοί όμως δεν είναι έτοιμοι για πτήση μέσα στο 1937. Έχουν διασωθεί τα ελληνικά σχέδια κατασκευής του αγγλικού Zoegling που εξέδωσε και διαμοίρασε η ΒΑΛΕ το 1937.

Συντονιστής όλης της ανεμοπορικής κινήσεως στην Ελλάδα είναι η Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος (ΒΑΛΕ) που διοικείται από στελέχη της Πολεμικής Αεροπορίας, εν ενεργεία και εν αποστρατεία. Η ΒΑΛΕ φροντίζει για την συμπαράσταση της Πολεμικής

Αεροπορίας προς την ανεμοπορική κίνηση, μέσω αγοράς υλικών και παραγγελιών προς το ΚΕΑ (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων).

Κατά τους πρώτους μήνες του 1938 ο Γ. Παγκάκης πρωταγωνιστεί, με τους μηχανικούς Ν. Σεφερτζή και Χρ. Κουρλιμπίνη, στην δημιουργία της "Ανεμολέσχης Αθηνών" με αρχικό πυρήνα την ομάδα του Πολυτεχνείου. Στους ολισθητές του Πολυτεχνείου προστίθεται και το ανεμόπτερο επιδόσεων Falke.

Με αυτά τα ανεμόπτερα η Ανεμολέσχη συνεχίζει να πετάει στο Μενίδι και οργανώνει το καλοκαίρι την πρώτη ανεμοπορική κατασκήνωση στο Λιανοκλάδι.

Πρώτη κατασκήνωση, στο Λιανοκλάδι (1938)

Για την κατασκήνωση στο Λιανοκλάδι υπάρχει σχετικό άρθρο των Β. Κατηνιώτη και Κ. Πικρού^f το οποίο αναδημοσιεύουμε:

Από το 1934 όταν έγιναν οι πρώτες ανεμοπορικές πτήσεις στην χώρα μας, μέχρι το 1938, όλη η πτητική δραστηριότητα γινόταν σε πλαγιές γύρω από την Αθήνα. Το 1938 έγινε η πρώτη θερινή ανεμοπορική εξόρμηση στο Λιανοκλάδι, διάρκειας ενός μηνός.

Το Λιανοκλάδι, το είχαμε όλοι γνωρίσει στην γεωγραφία του δημοτικού και το θυμόμαστε εύκολα. Στο Λιανοκλάδι μάθαμε ότι ήταν η διακλάδωση της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη προς

^f Περιοδικό "Remove before flight", τεύχος 13, Μάιος 2007.

Λαμία-Στυλίδα. Κατά τον ίδιο τρόπο, είχαμε μάθει λάθος το Σχηματάρι σαν Σχισματάρι, γιατί εκεί η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη σχιζόταν στα δύο. Ο ένας κλάδος πήγαινε στην Χαλκίδα.

Οι προπολεμικές μεταφορές στην χώρα μας ήταν με πλοίο, ή με τρένο. Οι οδικές μεταφορές, με το τότε οδικό δίκτυο, ήταν μεγάλη περιπέτεια. Οι ανεμοπόροι περιγράφουν σε άρθρα της εποχής, διάφορες πλαγιές κατάλληλες για πτήσεις σε όλη την Ελλάδα, όπως τις έβλεπαν από το τρένο. Με αυτό τον τρόπο, ήταν επιπλέον διασφαλισμένη η εύκολη μεταφορά των ανεμοπτέρων από την Αθήνα.

Η κατασκήνωση στο Λιανοκλάδι έγινε από της 3 Ιουλίου 1938 μέχρι το τέλος του μηνός. Την διοργάνωσε η "Ανεμολέσχη Αθηνών" που αποτελούσε εξέλιξη της "ανεμοπορικής ομάδος του Πολυτεχνείου". Αρχηγός της κατασκηνώσεως ήταν ο Ν. Σεφερτζής. Τα οικονομικά της λέσχης ήταν ασθενή, αλλά βοήθησε το 42ο σύνταγμα της Λάμιας, με κατασκηνωτικό υλικό και με το καθημερινό συσσίτιο των ανεμοπόρων. Αυτά τα διαβάζουμε στο τεύχος 173 του περιοδικού "Αεροπλοΐα".



Από τα κείμενα που έχουμε στην διάθεσή μας δεν γνωρίζουμε πόσα ακριβώς ανεμόπτερα έλαβαν μέρος. Βλέπουμε όμως στις φωτογραφίες ένα τουλάχιστον ολισθητήρα Zoegling αρχικής εκπαίδευσεως. Βλέπουμε επίσης το ανεμόπτερο Falke⁴ που το χρησιμοποιούσαν οι προχωρημένοι.

Οι φωτογραφίες που διασώθηκαν είναι από το τεύχος αυτό της "Αεροπλοΐας", αλλά είναι όλες κοντινά πλάνα και δεν μπορούμε από αυτές να καταλάβουμε σε ποιους ακριβώς λόφους γίνονταν οι πτήσεις. Άλλες φωτογραφίες από την κατασκήνωση δεν έχουν διασωθεί. Δοκιμάσαμε λοιπόν να προσφύγουμε σε τοπικές πηγές.

Το Λιανοκλάδι είναι ένα χωριό στο μέσο του κάμπου, μακριά από κάθε πλαγιά. Ρωτήσαμε τους παλιότερους κατοίκους που συναντήσαμε, αν θυμούνται κάποιους να σφεντωνίζονται με ανεμόπτερα από τις πλαγιές των λόφων. Κανείς όμως δεν θυμόταν κάτι τέτοιο. Όλα έδειχναν ότι η λέξη Λειανοκλάδι δεν αφορούσε το χωριό, αλλά τον σταθμό του τρένου, που είναι πολύ κοντύτερα στην Λαμία και πλάι στους λόφους.

Ο σταθμάρχης του Λιανοκλαδίου ήταν νεότερος και δεν είχε ακούσει κάτι τέτοιο από τους παλιούς. Οι λόφοι όμως πλάι στον σταθμό ήταν πολύ κατάλληλοι για εκτοξεύσεις ανεμοπτέρων, αν βεβαίως αφαιρέσει κανείς τα σημερινά σπίτια. Στην επίγεια φωτογραφία που παραθέτουμε, η πλαγιά με τα δένδρα είναι ιδανική για εκπαίδευση αρχαρίων. Όσο για τους προχωρημένους, θα απογειώνονταν από κάπου ψηλότερα.

Η επόμενη κίνηση ήταν να απευθυνθούμε σε ιστορικούς της Λαμίας. Δεν συλλέξαμε όμως καμία αναφορά για ανεμοπορικές πτήσεις. Η σιωπή του τύπου για την δραστηριότητα, μπορεί ίσως να γίνει κατανοητή από το πνεύμα της εποχής εκείνης. Το 1938 ο στρατός μας ετοιμαζόταν για τον εκκολαπτόμενο πόλεμο. Στην Ισπανία, είχε ήδη αρχίσει αυτό που η χώρα μας γέντηκε μεταπολεμικά. Το 1938 επικρατούσε αυστηρή λογοκρισία του τύπου, κυρίως γύρω από στρατιωτικές κινήσεις. Οι πτήσεις που γίνονταν με στρατιωτική υποστήριξη, ίσως να φόβιζαν τους τοπικούς δημοσιογράφους. Δεν θα γνώριζαν ότι οι ανεμοπόροι ήταν ιδιώτες που εξασκούσαν αεράθλημα και όχι στρατιωτικά γυμνάσια.

Σήμερα η συλλογική μνήμη της Λαμίας δεν περιλαμβάνει σφεντωνίσματα ανεμοπτέρων με ελαστικούς καταπέλτες.

Το επόμενο βήμα μας ήταν να κατοπτρεύσουμε τον χώρο από ψηλά. Πράγματι οι λόφοι του σταθμού⁵ στο Λιανοκλάδι ήταν πολύ ελκυστικοί για εκπαίδευση αρχαρίων με τα μονοθέσια προπολεμικά ανεμόπτερα.

Μπορεί μεν να μην έχουμε καμία φωτογραφία του '38 από τους λόφους, έχουμε όμως μια περιγραφή των λόφων από τον Χρ. Κουρλιμπίνη που δημοσιεύθηκε στο τεύχος 191 της "Αεροπλοΐας". Πρόκειται για την έκθεση του στην γενική συνέλευση της Ανεμολέσχης για την δραστηριότητα του 1938. Γράφει λοιπόν:

"Εις το Λιανοκλάδι υπάρχει μία μεγάλη πλαγιά βουνού με έδαφος όχι πετρώδες, κατάλληλος δια τα α' και β' στάδια εκπαίδευσεως. Είναι κατάλληλος δι ανέμους ανατολικούς, νοτίους, έως και δυτικούς ... όπου έγινε



η α' θερινή ανεμοπορική κατασκήνωση". Προφανώς πρόκειται για την μεγάλη πλαγιά, πίσω από τον σταθμό Λιανοκλαδίου, που βλέπει προς νότον.

Για την χρήση αυτής της πλαγιάς, η κύρια αμφιβολία μας ήταν ο ακατάλληλος προσανατολισμός της. Η πλαγιά βλέπει προς νότον, ενώ η καλοκαιρινή αύρα του Σπερχειού έρχεται από την θάλασσα (από τα ανατολικά) παράλληλα με την πλαγιά. Αυτό δεν ευνοεί τις ανεμοπορικές πτήσεις.

Το κείμενο του Κουρλιμπίνης μάς δίνει μία ακόμη δυσμενέστερη εικόνα, που δεν αφορά τις αύρες αλλά το καλοκαιρινό μετέμι: "...πολλές μέρες έπνεαν ισχυροί άνεμοι (μετέμια) εκ διευθύνσεων δυσμενών και ούτω οι πτήσεις εγένοντο μετά την δύσιν του ηλίου, ή προ της δης πρωινής". Ο ανεμοπόρος Γ. Σολομωνίδης, στην έκθεσή του τεύχους 173 γράφει ότι, αυτό συνέβη τις 5 πρώτες μέρες της κατασκηνώσεως. Μετά, η εκπαίδευση έγινε κανονικά.

Τελικώς, οι ανεμοπόροι έφυγαν πολύ ικανοποιημένοι από την κατασκήνωση του 1938. Φαίνεται όμως ότι με την εμπειρία του '38, επελέγη άλλος χώρος για την κατασκήνωση του επομένου έτους.

Η διάδοση της ανεμοπορίας

Το '38 είναι έτοιμα και τα τέσσερα Zoegling του ΚΕΑ (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων).

Τον πρώτο ολισθητή παραλαμβάνει η ανεμοπορική ομάδα Παλαιού Φαλήρου που είχε ήδη ιδρυθεί από τεχνικούς υπαλλήλους του ΚΕΑ. Η ομάδα έκανε πτήσεις στον λόφο του Φαλήρου στην περιοχή Παναγίτσας, αργότερα δε στο Μενίδι. Εκπαιδευτής στο Π. Φάληρο είναι ο πρωτοπόρος αεροπόρος Δημήτριος Καμπέρος. Ο μαθητής του Αλέξανδρος Αυδής εξέδωσε το 1972 το βιβλίο "Οι πρωτοπόροι" αφιερωμένο στον Καμπέρο σαν πρωτοπόρο, αλλά και σαν εκπαιδευτή στα ανεμόπτερα.

Το δεύτερο Zoegling παίρνει η Γυμναστική Ακαδημία. Τον τρίτο ολισθητή παραλαμβάνει η Θεσσαλονίκη. Τον τέταρτο ολισθητή του ΚΕΑ παραλαμβάνει η ΕΟΝ (Εθνική Οργάνωσις Νεολαίας).

Κατά το 1938 εμφανίζεται μία ανεμοπορική ομάδα στην Σκύρο. Πρόκειται για προσωπικό έργο του Γεωργίου Πέσκε. Ο ζωγράφος Φον Πέσκε ήταν ιπτάμενος αξιωματικός του αυστρουγγρικού στρατού και μετά τον α' Πόλεμο εγκαταστάθηκε στην Ελλάδα, έλαβε ελληνική ιθαγένεια και έκανε ελληνική οικογένεια. Ο Πέσκε κατασκεύασε στην Αθήνα ένα γνήσιο Zoegling-Stamer και με αυτό άρχισε την δημιουργία της ομάδας του στην Σκύρο όπου κατοικούσε τα καλοκαίρια.

Η χρήση των ανεμοπτέρων της εποχής είναι τελείως διαφορετική από την χρήση που γίνεται σήμερα. Διαβάζουμε π.χ ότι μια συγκεκριμένη μέρα έγιναν 30 πτήσεις. Από αυτές ήταν 12 σουρσίματα (δηλαδή εκπαιδευτική επιτάχυνση χωρίς απογείωση), 8 πηδήματα (δηλαδή ελάχιστη απογείωση αρχαρίου) και 10 ολισθήσεις.

Οι ολισθήσεις είχαν διάρκεια της τάξεως των 15 δευτερολέπτων. Οι μεγαλύτερες πτήσεις της ημέρας είχαν διάρκεια 25 δευτερολέπτων. Στο Λιανοκλάδι το ανεμόπτερο Falke έκανε μία πτήση αληθινής "ανεμοπτήσεως", διάρκειας 2,5 λεπτών. Αυτό ήταν το ελληνικό ρεκόρ, ενώ στην Γερμανία οι πτήσεις ανεμοπτέρων είχαν ήδη ξεπεράσει τις 10 ώρες και τα 100 χλμ απόστασης.

Το 1938 κατασκευάζονται 30 έως 35 ολισθητές Zoegling-Stamer από το ελληνικό εργοστάσιο αεροπλάνων του Γερμανού αεροναυπηγού Antonio Raab που είχε φύγει από την χιτλερική Γερμανία. Ένας από τους μηχανικούς του Raab είναι και ο ανεμοπόρος Γεώργιος Παγκάκης^g. Οι ολισθητές αυτοί παραλαμβάνονται όλοι από την ΕΟΝ. Αργότερα θα καούν όλοι από τους Γερμανούς κατακτητές που τους βρήκαν στην αποθήκη της Σιβιτανιδίου Σχολής στην Καλλιθέα.

Τον Αύγουστο του '39 γίνεται στην Σκύρο ανεμοπορική κατασκήνωση όπου πετάν κυρίως το Zoegling του Πέσκε και ο "Διάβολος" του Παγκάκη. Στην κατασκήνωση υπάρχουν και ολισθητές της ΕΟΝ οι οποίοι όμως έχουν προβλήματα στην συναρμολόγηση. Τα διάφορα κομμάτια που έρχονται δεν φέρουν όλα αριθμούς και μοντάρονται ανακατεμένα. Έτσι οι ολισθητές που προκύπτουν είναι ένα ετερόκλητο μωσαϊκό, δεδομένου ότι τα τεμάχια των ανεμοπτέρων δεν είναι εναλλάξιμα. Άλλη τεχνική λεπτομέρεια είναι η κατάργηση του σκι των Zoegling. Στις ελληνικές κοτρόνες, το σκι και οι ελαστικοί του αποσβεστήρες διελύοντο και σταματούσαν οι πτήσεις. Προτιμήθηκε προσγείωση με την ανθεκτικότερη καρένα της ατράκτου, όπου βιδωνόταν προστατευτικό μεταλλικό έλασμα. Επιπτώσεις από την κατάργηση των αποσβεστήρων στην σπονδυλική στήλη των χειριστών, δεν αναφέρονται.

Δεύτερη κατασκήνωση, στην Σκύρο (1939)

Για την κατασκήνωση στην Σκύρο υπάρχει άρθρο των Β. Κατηνιώτη και Κ. Πικρού^h το οποίο αναδημοσιεύουμε:

^g Βιογραφία του Γ. Παγκάκη υπάρχει στο τεύχος 58 του "Αεραθλητισμού", Αύγουστος 2004.

^h Περιοδικό "Remove before flight", τεύχος 12, Μάρτιος 2007.

Η κατασκήνωση της Σκύρου συνδέεται αρρήκτως με τον Γεώργιο Πέσκε. Ο ίδιος είχε παρουσιαστεί στο πρωτοπόρο Δημήτριο Καμπέρο (στην Ανεμολέσχη Παλαιού Φαλήρου) με τα λόγια: "Ονομάζομαι Γεώργιος φον Πέσκε, πιλότος της τέως αυстро-ουγγρικής αυτοκρατορικής αεροπορίας". Μετά τον πρώτο πόλεμο, η αυτοκρατορία είχε διαλυθεί και ο Πέσκε σπούδασε ζωγραφική στο Παρίσι. Ήρθε να ζωγραφίσει τοπία στην Σκύρο και παντρεύτηκε την γερμανομαθή Ελληνίδα που τον συνόδευε. Κατοικώντας στο Παλαιό Φάληρο, συνεδέθη με την ελληνική αεροπορία και έγινε κύριο στέλεχός της.

Το 1938 ο Πέσκε οργάνωσε στην Σκύρο ανεμοπορική ομάδα. Συγκέντρωσε τα πρώτα στελέχη και μεθόδευσε την κατασκευή του πρώτου ανεμοπτερού της ομάδας. Επρόκειτο για το κλασσικό μονοθέσιο εκπαιδευτικό ολισθητή Zoegling. Για την άτρακτο ο Πέσκε συνεργάστηκε με τον σκυριανό ξυλουργό Γεώργιο Ευσταθίου που ήρθε στο Π. Φάληρο και κατασκεύασε την άτρακτο στο συνεργείο της ανεμολέσχης Π. Φαλήρου. Τις πτέρυγες κατασκεύασαν στο συνεργείο του πολυτεχνείου οι ανεμοπόροι του πολυτεχνείου, με αρχηγό τον Γεώργιο Παγκάκη.



Το ανεμόπτερο της Σκύρου ήταν έτοιμο και πέταξε λίγες πτήσεις το 1938. Ο Πέσκε που ήξερε καλά το νησί, πρότεινε να γίνει στην Σκύρο η ετήσια ανεμοπορική κατασκήνωση του 1939. Η αποστολή, με τα πέντε ανεμόπτερά⁶ της, έφτασε στο νησί ατμοπλοϊκώς. Αυτό δεν ήταν τόσο απλό.

Κατά τις διηγήσεις του Αυδή, το πρωί της πρώτης μέρας, οι ανεμοπόροι φόρτωσαν τα ανεμόπτερα από την αποθήκη της ΕΟΝ (Εθνική Οργάνωσις Νεολαίας). Η αποθήκη ήταν κάπου στο πεδίο του Άρεως και από εκεί τα μετέφεραν με φορτηγό στον Πειραιά. Εκεί φορτώθηκαν από τους ανεμοπόρους στο ατμόπλοιο

"Μήλος". Η πρώτη νύκτα τους βρήκε κάπου στον Κάβο Ντόρο. Την άλλη μέρα έφθασαν στην Λιναριά της Σκύρου, όπου το καράβι έμενε αρόδο. Οι ανεμοπόροι μεταφόρτωσαν το υλικό σε καϊκι που πλεύρισε στο ατμόπλοιο. Το καϊκι έκανε τον γύρο του νησιού προς την Χώρα. Κάπου εκεί τους έπιασε το δεύτερο βράδυ. Το καϊκι πόδισε σε κάποιο όρμο όπου κοιμήθηκαν στο ύπαιθρο. Την άλλη μέρα στις πέντε το πρωί, μεταφέροντας τα ανεμόπτερα στα χέρια μέσα από κάποιο δασάκι, έφθασαν στον τόπο κατασκηνώσεως.

Η κατασκήνωση ήταν στο Τραχύ, λίγο βορειότερα από την Χώρα της Σκύρου. Ήταν μία αμμώδης παραλία που είχε κάποιο πηγάδι με γλυκό νερό. Οι κατασκηνωτές ήταν περί τους 20 και έμειναν εκεί περί τον ένα μήνα, πετώντας κάθε μέρα. Την μαγειρική της ομάδας είχε αναλάβει η κα. Πέσκε.

Οι πτήσεις γίνονταν στους γύρω λόφους που σχημάτιζαν μια αγκαλιά με ΒΑ προσανατολισμό. Δεδομένου ότι οι επικρατούντες άνεμοι είναι βόρειοι και βορειοανατολικοί, η περιοχή ήταν ιδανική για αεροπορία.

Για μεγαλύτερες πτήσεις, ο Αυδής θυμάται ότι χρησιμοποιούσαν ένα ψηλότερο λόφο την Σκλούκα.

Όλες οι πληροφορίες που είχαμε, ήταν ότι στην περιοχή κατασκευάστηκε αργότερα το αεροδρόμιο της Σκύρου⁷. Που όμως ακριβώς γίνονταν οι πτήσεις;

Το τοπωνύμιο Τραχύ υπάρχει πάντα στην Σκύρο, λίγο πριν φθάσει κανείς στο αεροδρόμιο. Η αμμώδης παραλία είναι ακόμη αδιάταρακτη και προφανώς εκεί ήταν η κατασκήνωση.



Στο άλμπουμ του Αυδή υπάρχει μια φωτογραφία στον τόπο πτήσεων, με πολύ άνεμο χωρίς πτήσεις. Αυτή μας έδειξε το που ακριβώς ήταν η συνήθης απογείωση. Ο Αυδής εικονίζεται εμπρός από το οριζόντιο ανεμούριο και πίσω του ακριβώς φαίνονται τα νησάκια που βρίσκονται στην προέκταση του σημερινού διαδρόμου. Προφανώς, οι πτήσεις γίνονταν στους λόφους που βρίσκονται ανάμεσα στο Τραχύ και το σημερινό αεροδρόμιο.

Την Σκλούκα επισημάναμε κατ' αρχάς στον χάρτη της ΓΥΣ (γεωγραφική υπηρεσία στρατού). Αναφέρεται σαν Σκλόπα και βρίσκεται δυτικά του σημερινού διαδρόμου. Η Σκλούκα προφέρεται σήμερα από τους ντόπιους σαν Σκλούγκα. Στην φωτογραφία του αεροδρομίου που παραθέτουμε, έχουμε εξαφανίσει όλες τις κτιριακές εγκαταστάσεις του σύγχρονου αεροδρομίου. Η Σκλούκα είναι ο λόφος που βρίσκεται στα δεξιά μας, ενώ το Τραχύ βρίσκεται αριστερά μας, εκτός φωτογραφίας.

Η αναζήτηση στην Σκύρο απέδωσε έναν απρόσμενο θησαυρό. Ανάμεσα στα ζευκτά της στέγης του παλιού ξυλουργείου, τα παιδιά του Ευσταθίου διέσωσαν την άτρακτο του παλιού ανεμοπτερού της σκυριανής ομάδας. Από τα πέντε ανεμόπτερα της κατασκήνωσης γύρισαν στην Αθήνα μόνο τα τέσσερα. Το πέμπτο (της Σκύρου) παρέμεινε εκεί για να συνεχίσει την τοπική δραστηριότητα. Είναι το μόνο κομμάτι προπολεμικού Zoegling που διασώζεται σήμερα. Το περισσότερο προπολεμικό υλικό καταστράφηκε κατά την Κατοχή. Ελάχιστο υλικό επέζησε μέχρι την δεκαετία του '50. Όμως, μετά το κλείσιμο του ανεμοπορικού κέντρου Τριπόλεως (1960), η Πολεμική Αεροπορία θεώρησε άχρηστο όλο το παραδοσιακό ανεμοπορικό υλικό και το κατέκαυσε. Γι αυτό και είναι πολύτιμα τα διασωθέντα υπολείμματα του σκυριανού Zoegling.

Η προπολεμική ανάπτυξη

Το 1939 κατασκευάζονται 10 ολισθητές Vrona2 (προφέρεται Βρόναμπις) από το ΚΕΑ. Τους ολισθητές αυτούς παραλαμβάνει η ΕΟΝ. Ίσως δύο από αυτούς να δόθηκαν στην Θεσσαλονίκη.

Το 1939 ο Γ. Παγκάκης ενεργοποιείται σαν εκπαιδευτής με την ΕΟΝ. Τον χειμώνα σε συνεργείο στο "Πεδίο του Άρεως", καθοδηγεί τους ανεμοπόρους της ΕΟΝ στην κατασκευή προσθέτων Zoegling.

Στα αρχεία της Ανεμολέσχης Αθηνών διασώζεται το μητρώο πτήσεων ενός Zoegling της ΕΟΝ. Αναγράφεται επιφάνεια 16.9 τμ, εκπέτασμα 10 μ, βάρος κενό 80 χλγ, αεροτομή Go 532 και λόγος κατολισθήσεως 12/1. Πέταξε από τον Μάρτιο μέχρι τον Οκτώβριο του 1940 και έβαλε 350 πτήσεις συνολικής διάρκειας 54 λεπτών.

Το 1939 κατασκευάζονται επίσης από τον Raab 4 ή 6 ανεμόπτερα Gruene Post και άλλα 4 ανεμόπτερα Grunau Baby. Τα ανεμόπτερα αυτά έχουν κανονική άτρακτο και πολύ καλύτερες επιδόσεις από τους ολισθητές αρχικής εκπαιδεύσεως. Ειδικότερα, τα Baby του Raab είναι παγκοσμίως τα μόνα που κατασκευάστηκαν με ατρακτοειδές σκάφος ελλειπτικής διατομής, αντί της εξαγωνικής διατομής του κλασικού σχεδίου.

Τα ανεμόπτερα αυτά μοιράζονται στις λέσχες του Παλαιού Φαλήρου, της Γυμναστικής Ακαδημίας, της Εθνικής Τραπεζής, της Θεσσαλονίκης, την Ανεμολέσχη Αθηνών, την ΕΟΝ. Από την ανεμοπορική δραστηριότητα στο Ασβεστοχώρι της Θεσσαλονίκης υπάρχει στο "Hellenic Soaring Archive" μια πλήρης σειρά φωτογραφιών από φωτογραφικό φιλμ του Γ. Παγκάκη.



Στην Θεσσαλονίκη οι πτήσεις γίνονται αρχικώς στην Νέα Ευκαρπία και αργότερα στο Ασβεστοχώρι. Εκεί την 27 Οκτωβρίου 1940 οι μηχανικοί ανεμοπόροι Παγκάκης και Παπαματθαϊάκης κάνουν αντιστοίχως με Gruene Post⁸ ανεμοπτήσεις μισής και μιάμισης ώρας.

Η μοίρα της ανεμοπορίας το θέλει, μόλις αρχίσουν οι επιδόσεις να επέρχεται η καταστροφή. Αυτή την φορά η καταστροφή ήρθε την επόμενη μέρα, με την μορφή του Παγκοσμίου Πολέμου.

Η τρίτη κατασκήνωση στο Βελεστίνο (1940)

Το καλοκαίρι του 1940, ενώ ήδη ο πόλεμος μαίνεται στην Δυτική Ευρώπη, διοργανώνεται στο Βελεστίνο η τρίτη ανεμοπορική κατασκήνωση. Για την κατασκήνωση στο Βελεστίνο υπάρχει άρθρο των Β. Κατηνιώτη και Κ. Πικρού¹ το οποίο αναδημοσιεύουμε:

Το Βελεστίνο βρίσκεται στο διάσελο των υψωμάτων που χωρίζουν την Θεσσαλική πεδιάδα από τις

¹ Περιοδικό "Remove before flight", τεύχος 14, Ιούλιος 2007.

πλαγιές του Παγασητικού Κόλπου. Από το διάσελο αυτό περνάει ο δρόμος Λάρισα - Βόλος και η εθνική οδός Λαμία - Θεσσαλονίκη. Όποιος θέλει να περάσει από την Θεσσαλία προς την νότιο Ελλάδα θα πρέπει να περάσει από εκεί, ή από τις ορεινές διαβάσεις του Δομοκού. Κατά τον ατυχή πόλεμο του 1897, το Βελεστίνο και ο Δομοκός ήταν τα μόνα σημεία όπου δόθηκαν κάποιες ανασχετικές μάχες κατά των Τούρκων και των Γερμανών συμβούλων τους. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο που τοποθετήθηκε αργότερα στο Βελεστίνο μία ισχυρή μονάδα τεθωρακισμένων.

Το Βελεστίνο δεν είναι μόνο οδική διάβαση. Είναι και το διάσελο από όπου εκρέει ο βοριάς από την Θεσσαλική πεδιάδα προς την Μαγνησία. Είναι και το διάσελο από όπου εισρέει η αύρα του Παγασητικού προς τον Θεσσαλικό κάμπο. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο που επελέγη το Βελεστίνο σαν τόπος για την τρίτη ανεμοπορική θερινή εξόρμηση το 1940, για το "3ο πανελλήνιο στρατόπεδο ανεμοπορίας". Η πρώτη εξόρμηση είχε γίνει το 1938 στο Λιανοκλάδι, όπου υπήρξαν ανεμολογικά προβλήματα. Η δεύτερη είχε γίνει το 1939 στην Σκύρο, όπου οι καιρικές συνθήκες ήταν καλές, αλλά το ταξίδι επίπονο.

Με την πείρα των δύο προηγούμενων κατασκήνωσης και την ευρεία κρατική υποστήριξη που είχε η ΕΟΝ (εθνική οργάνωση νεολαίας), η κατασκήνωση του Βελεστίνου ήταν μια πολυπληθής σχολή παραγωγής ανεμοπόρων. Η κατασκήνωση λειτούργησε τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο 1940.



Για την κατασκήνωση του Βελεστίνου έχει γράψει ο Αλ. Αυδής στο βιβλίο του "οι πρωτοπόροι". Ο ίδιος ήταν παρών στην κατασκήνωση, αλλά δεν έχει διατηρήσει στην μνήμη του εικόνες από τις πλαγιές όπου γινόταν η εκπαίδευση. Μια φωτογραφία⁹ τον εικονίζει μπροστά σε ανεμόπτερο Gruene Post, με τις σκηνές της κατασκήνωσης στο βάθος.

Στο Βελεστίνο είχαν συγκεντρωθεί τουλάχιστον 20 ανεμόπτερα από όλη την Ελλάδα (άλλες πληροφορίες τα ανέβαζαν σε 40). Ο Αυδής θυμάται γύρω στα 10 VronaBis (κατασκευής ΚΕΑ), περί τα 4 Gruenepost, ένα τουλάχιστον Grunau Baby (κατασκευής Raab), αλλά δεν θυμάται πόσα Zoegling υπήρχαν.

Αγγλόφωνη πηγή αναγράφει: 1 Falke, 3 Grunau Baby, 4 Gruene Post, 2 Zoegling με αεροδυναμικό ρύγχος, 6 Vrona, 20 Raab Zoegling, δηλαδή σύνολον 36.

Προφανώς το υλικό είχε έρθει με το τρένο, με τον Θεσσαλικό Σιδηρόδρομο που είχε σταθμό στο Βελεστίνο. Ο Αυδής όμως (που τότε υπηρετούσε στο ναυτικό) ήρθε μόνος του, από τον Πειραιά με το πλοίο μέχρι τον Βόλο και από εκεί ποδαρόδρομο προς το Βελεστίνο. Στον δρόμο τον μάζεψε το φορτηγό της κατασκήνωσης που είχε πάει στον Βόλο για προμήθειες.

Η κατασκήνωση ήταν τόσο κοντά στο Βελεστίνο ώστε πήγαιναν συχνά εκεί με τα πόδια. Ο Αυδής θυμάται ότι, στο δρόμο προς το Βελεστίνο περνούσαν μπροστά από ένα υδρόμυλο. Η πληροφορία αυτή ήταν πολύτιμη. Ο μύλος αυτός ήταν "ο μύλος του Πάντου" που λειτουργούσε για πολλά χρόνια. Το μεταπολεμικό κτήριό του διασώζεται ακόμα και υπάρχουν προτάσεις να αναπαλαιωθεί σαν παραδοσιακό κτίσμα. Η ιστορία των επιχειρήσεων Πάντου είναι καλά καταγεγραμμένη στην ιστορία του Βελεστίνου.

Όλες οι πληροφορίες μας οδηγούσαν στο ότι η κατασκήνωση ήταν στην περιοχή όπου σήμερα βρίσκεται η στρατιωτική μονάδα.

Για να μάθουμε που ακριβώς γίνονταν οι πτήσεις, βρεθήκαμε σε ένα τοπικό καφενείο, όπου μιλήσαμε με ηλικιωμένους που διατηρούσαν ακόμα ανάμνηση της κατασκήνωσης. Μας είπαν ότι οι πτήσεις γίνονταν στην μαγούλα. Η λέξη "μαγούλα" είναι κοινή στην Θεσσαλία και υποδηλώνει γήλοφο με ήπιες πλαγιές. Ανάλογος είναι ο όρος "τούμπα" της Μακεδονίας που προέρχεται από το αρχαίο "τύμβος".

Μάθαμε ότι οι πτήσεις γίνονταν από την μαγούλα προς βοράν. Εκεί υπήρχε και το μεγάλο υπόστεγο και κάποιες υδατοδεξαμενές για εξυπηρέτηση της κατασκήνωσης. Αυτό το υπόστεγο το θυμάται ο Αυδής να είναι ξύλινο κεραμοσκεπές, εκτιμά δε το μέγεθός του σε 30Χ20 μέτρα. Ήταν ανοικτό από τις δύο αντίθετες πλευρές του, χωρίς να έχουν συμπληρωθεί ακόμα οι πόρτες του. Το υπόστεγο, εκτός από την στέγαση των ανεμοπτερών, έπαιζε και ρόλο συνεργείου συντηρήσεως ανεμοπτερών. Οι ζημιές στο σκι προσγειώσεως ήταν πολύ συχνές για τους αρχαίους και έπρεπε να επισκευάζονται αυθημερόν. Για την τύχη του υποστέγου, όλοι συμφωνούσαν ότι τα υλικά του απομακρύνθηκαν κατά την Κατοχή.

Περπατώντας στο Βελεστίνο διαπιστώσαμε ότι οι παλιοί είχαν σαφή επίγνωση της ανεμοπορικής ιστορίας του τόπου τους. Μας έλεγαν ότι οι πτήσεις γίνονταν στην "μαγούλα του καλόγερου". Υπήρχε μόνο μια μικρή διαφωνία για το αν η μαγούλα βρίσκεται ή όχι μέσα στο ΠΕΒ. Η μονάδα των τεθωρακισμένων είναι γνωστή απλώς σαν ΠΕΒ. Πρόκειται στην ουσία για εργοστάσιο συντηρήσεως αρμάτων, "Προκεχωρημένο Εργοστάσιο Βάσεων" για την ακρίβεια.

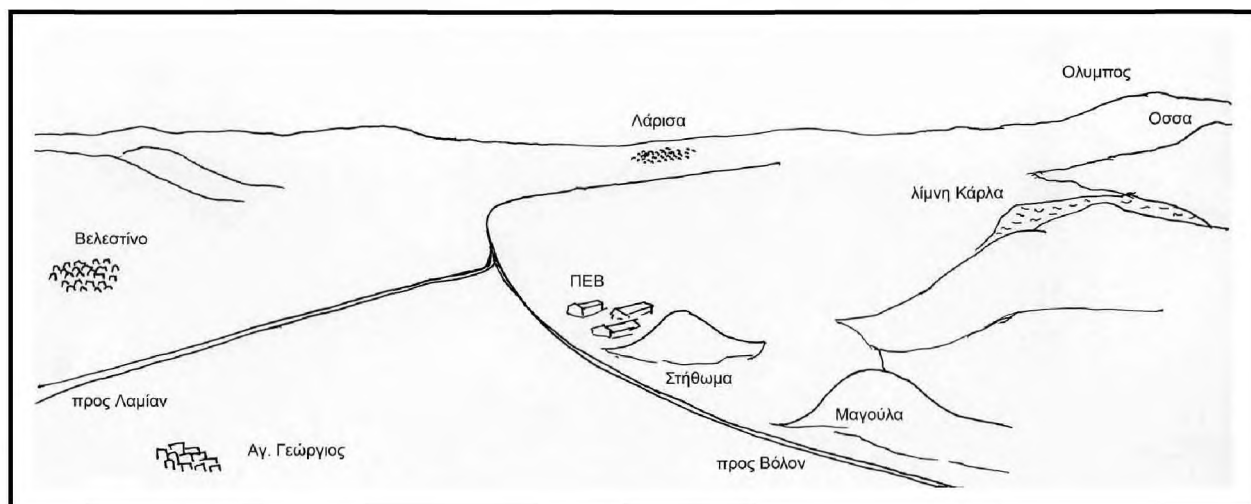
Ο τοπικός χάρτης της ΓΥΣ (γεωγραφική υπηρεσία στρατού) μας έδωσε απάντηση για την "μαγούλα". Ο

λόφος της μονάδας αναφέρεται στον χάρτη σαν "Στήθωμα". Σαν "Μαγούλα" αναγράφεται ο αμέσως ανατολικότερα λόφος¹⁰.

Από το Βελεστίνο κατευθυνθήκαμε στον γειτονικό Αγ. Γεώργιο. Πρόκειται για ένα χωριό κοντά στην μονάδα και νοτίως αυτής. Είναι ψηλότερα στην πλαγιά και από το καφενείο όπου σταθήκαμε, οι λόφοι φαίνονται πανοραμικά.

Και στον Αγ. Γεώργιο υπήρχε εναργής η μνήμη των ανεμοπτέρων. Μας είπαν ότι το υπόστεγο βρισκόταν στην πλευρά του λόφου που είναι προς το νταμάρι, δηλαδή προς βοράν. Μας επιβεβαίωσαν ότι το υπόστεγο ξηλώθηκε κατά την Κατοχή.

Βλέποντας το Στήθωμα από διάφορες πλευρές διαπιστώσαμε ότι είναι ένας απομονωμένος λόφος, από τις πλαγιές του οποίου τα ανεμόπτερα θα μπορούσαν να απογειωθούν αντίθετα στον άνεμο, ότι άνεμος και αν φυσούσε. Αυτό ήταν μεγάλο πλεονέκτημα για τις πρώτες εκπαιδευτικές πτήσεις.



10

Οι επικρατούντες άνεμοι στην περιοχή είναι είτε ο βοριάς, είτε η καλοκαιρινή αύρα του Παγασητικού που φθάνει εκεί από ΝΑ. Αλλά ακόμα και αν φυσούσε λίβας (νοτιοδυτικός), ο λόφος θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί, αν ο άνεμος δεν ήταν πολύ ισχυρός.

Την δεκαετία του '80 όταν το αιωρόπτερο άρχισε να διαδίδεται στην Ελλάδα, οι εκπαιδευτές έψαχναν ματαίως για ένα λόφο με τέτοια χαρακτηριστικά στην Αττική. Ένας τέτοιος λόφος είναι κατάλληλος για τα πρώτα ανεμοπορικά πηδήματα, δηλαδή για εκπαίδευση μεγάλου πλήθους αρχαρίων. Είναι όμως ακατάλληλος για μεγαλύτερες πτήσεις προχωρημένων. Ο Αυδής που δεν ήταν αρχάριος, πήγε στο Βελεστίνο για να κάνει κάποια μεγαλύτερη πτήση. Καθώς μας διηγείται σήμερα, έφυγε από εκεί απογοητευμένος. Η Σκύρος είχε μία ημισελινοειδή διάταξη ψηλών λόφων που έβλεπε προς τον άνεμο. Ήταν ιδανική για πτήσεις προχωρημένων. Ήταν λοιπόν φυσικό ο Αυδής που ήταν στην Σκύρο το 1939, να μην ικανοποιηθεί από το Βελεστίνο το 1940.

Η σχολή είχε περί τους 100 μαθητές. Πέντε ήταν κοπέλες, σε κάποια από τις οποίες συνέβη ατύχημα. Αυτό όμως δεν ανέστειλε την λειτουργία της σχολής. Οι μαθητές κάθε μέρα είχαν έγερση νωρίς και δημιουργούσαν 5-6 ομάδες. Κάθε ομάδα είχε έναν εκπαιδευτή (Σεφερλή, Πέσκε, Κουρλιμπίνη, Βασερχόφεν, Αδοσίδη και άλλους). Κάθε ομάδα πήγαινε σε μια διαφορετική πλαγιά των γύρω λόφων και άρχιζε τις πτήσεις.

Ο Αυδής θυμάται ότι σε κάποιες μακρύτερες εκτοξεύσεις, το ανεμόπτερο προσγειωνόταν μετά τις γραμμές του τραίνου και έπρεπε να το σηκώνουν πάλι πίσω, πάνω από τις γραμμές. Προφανώς οι πτήσεις γίνονταν στους λόφους Μαγούλα και Στήθωμα, που βρίσκονται πλάι στην γραμμή του Θεσσαλικού Σιδηροδρόμου από το Βελεστίνο προς τον Βόλο.

Η σχολή του Βελεστίνου πέτυχε απολύτως, γιατί είχε μεγάλη παραγωγή νέων ανεμοπόρων. Μόνο σημαντικό πρόβλημα προέκυψε από την ακαταλληλότητα του κατασκηνωτικού χώρου. Πολλά έντομα και κάποια κρούσματα ελονοσίας ανάγκασαν τους διοργανωτές να μεταφέρουν τους ανεμοπόρους σε κτήρια μέσα στο Βελεστίνο. Δυστυχώς, η παραγωγή της κατασκηνώσεως σε χειριστές έμεινε αναξιοποίητη, γιατί τους επόμενους μήνες ξέσπασε ο πόλεμος και όλη προπολεμική ανεμοπορική προσπάθεια καταστράφηκε. Στο Βελεστίνο δεν υπήρξε μεταπολεμικώς καμία ανεμοπορική δραστηριότητα.

Το τεύχος του Αυγούστου 1940 της "Αεροπλοΐας" πρέπει να περιελάμβανε πλήρη έκθεση για την κατασκήνωση του Βελεστίνου. Τα τεύχη δένονταν σε τόμους από Ιούλιο σε Ιούνιο του επομένου έτους. Οι τόμοι υπάρχουν στις βιβλιοθήκες Εθνική και Βουλή. Αλλά το αδέσποτο τελευταίο τεύχος του Αυγούστου 1940 αναγράφεται μόνο στις καρτέλες της Εθνικής Βιβλιοθήκης. Το ίδιο το τεύχος έχει χαθεί.

Πίσω στο μηδέν

Κατά την περίοδο του Μεταξά η νεολαιίστικη ανεμοπορία γνώρισε λαμπρές μέρες. Τα τοπικά σωματεία και η Εθνική Οργάνωση Νεολαίας έτυχαν ευρείας υποστηρίξεως από την Πολεμική Αεροπορία, από τον στρατό και γενικότερα από το κράτος. Οι Έλληνες μηχανικοί της αεροπορίας και ιδιώτες, συνεργάζονται σαν κατασκευαστές, σαν εκπαιδευτές, σαν στελέχη της ανεμοπορίας. Ουδέποτε η ελληνική ανεμοπορία θα έβλεπε πάλι τόσο πολλά ελληνικά ανεμόπτερα.

Όλα αυτά τα επιτεύγματα της δεκαετίας του '30 έρχεται να διαλύσει ο β' Παγκόσμιος Πόλεμος. Για την τύχη του υλικού κατά την Κατοχή παραθέτουμε παλαιό κείμενο του αεροπόρου Δ. Γονατά¹:

Ανεμόπτερα και Κατοχή

Τα ανεμόπτερα και λοιπά υλικά ευρίσκοντο προ της Κατοχής εις μίαν αποθήκην του παραρτήματος της Σιβιτανιδίου Σχολής, Καλλιθέα (Κατάστασις αρ.1) (*ΣΣ. Δυστυχώς η πολύτιμος κατάστασις δεν υπάρχει*).

Κατά την Κατοχήν, επειδή υπήρχε κίνδυνος να καταστραφούν τα εν λόγω υλικά, κατ' εντολήν της Βασιλικής Αερολέσχης, ήλθε εις επαφήν ο κ. Πέσκε μετά του Αυστριακού επισημηναγού Leirner, εις την αρμοδιότητα του οποίου και υπήγοντο τα υλικά (*ΣΣ. Ενθυμίζουμε ότι ο Γεώργιος Πέσκε, κύριος εκπαιδευτής της ελληνικής ανεμοπορίας, ήταν επίσης Αυστριακός*).

Πράγματι δια διαταγής του, ο Leirner απηγόρευσε εις πάσας τας μονάδας πλήν του αερονομίου (Luftamt) να προβούν εις επίταξιν ή καταστροφήν του, ως και του υλικού δια υπόστεγον εις Μενίδιον. Οι Ιταλοί όμως, διήρπαξαν το υλικόν του υποστέγου, πράγμα που ο κ. Πέσκε κατήγγειλε εις Leirner. Ούτος έκανε διαβήματα προς τον σύνδεσμον, ταγματάρχην Agnelini δια την επιστροφήν του. Ο Agnelini όμως, κατόπιν πολλών σχετικών επιστολών, εκάλεσε τον κ. Πέσκε, ηπειλесе δε αυτόν με φυλάκισιν εάν επιμένει εις την επιστροφή του υλικού. Τοιουτοτρόπως έπαυσε κάθε ενέργεια, λαβόντος γνώσιν και του προέδρου της ΒΑΛΕ (*ΣΣ. Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος*).

Το εις Σιβιτανιδιον ευρισκόμενον υλικόν δεν ήτο καλά αποθηκευμένο και κατεστρέφετο. Ζημίας υπέστη και κατά την μεταφοράν του εις άλλην αποθήκην, άνευ ειδοποιήσεως του κ. Πέσκε. Κατόπιν αναφοράς του τελευταίου, ο πρόεδρος της ΒΑΛΕ, ο κ. Πέσκε, και ο κ. Οικονομίδης (Εθν.Τραπεζής) εφρόντισαν δια την καλλιτέραν αποθήκευσιν, με την βοήθεια του υπουργού Παιδείας. Η Εθνική Τράπεζα προσεφέρθη εις αποθήκευσιν του υλικού, εις αποθήκην της οδού Γ' Σεπτεμβρίου. Όταν όμως όλα ήσαν έτοιμα, μετέβη δε ο κ. Πέσκε δια να ενεργήση την μεταφοράν εκ της Σιβιτανιδίου Σχολής, δι αυτοκινήτου του Δήμου Αθηναίων, επληροφορήθη ότι το υλικόν κατεστράφη υπό των Γερμανών.

Κατόπιν τούτου συνέλεξε αποδείξεις και στοιχεία δια αργότερον αποζημιώσιν, και υπέβαλε τάυτα εις ΒΑΛΕ την 18-6-1945, η οποία και αυθημερόν τα απέστειλε εις το Υπουργείον Αεροπορίας, τα οποία και παρέλαβε ο επισ/γος Παναγόπουλος. Τα στοιχεία αυτά απωλέσθησαν.

Ολίγον προ της Κατοχής, ο κ. Πέσκε βοηθούμενος υπό του αεροπόρου κ. Χρ. Μούζιου, είχε κρύψει εις μίαν αποθήκην του Παλαιού Φαλήρου τα ανεμόπτερα Grunau Baby και Gruene Post, όπου ευρίσκετο και εν ανεμόπτερον Wrona Bis. Ετερα δύο ανεμόπτερα (Grunau Baby και Zoegling) έκρυψε εις γεωργικήν αποθήκην του Μενιδίου.

Μετά την απελευθέρωσιν η Ανεμολέσχη Π. Φαλήρου παρέδωσε εις τον κ. Γ. Παγκάκην, αρχηγόν της ομάδος ανεμοπορίας της Ελληνο-αμερικανικής Νεολαίας, τα ανεμόπτερα Grunau Baby, Gruene Post και Wrona Bis προς φύλαξιν, άπαντα καινούργη. Δυστυχώς όμως, λόγω κακής μεταχειρήσεως, τα εν λόγω ανεμόπτερα κατεστράφησαν εν μέρει.

ΣΣ. Η πληροφορία αυτή κρίνεται μάλλον ανακριβής. Το ανεμόπτερο Grunau Baby παρεδόθη δια πρωτοκόλλου το 1947 από τον Γ. Παγκάκη στον Α. Αυδή. Πέταξε μέχρι το 1960 στην Τρίπολη όπου έπεσε θύμα της δια πυράς εκκαθαρίσεως του ανεμοπορικού υλικού μετά το κλείσιμο του κέντρου.

Το Gruene Post μετά θραύσιν αυτού, η εν λόγω νεολαία εγκατέλειψε, και κετεσχέθη υπό της ΕΣΑ (στρατιωτική αστυνομία). Δι ενεργείας του αντιπροσώπου του Υπουργείου Αεροπορίας παρά τω ΣΕΠ (Σώμα Ελλήνων Προσκόπων) παρεδόθη τούτο εις τους προσκόπους.

Τα εις Μενίδιον αποθηκευμένα και ανήκοντα εις το ΣΕΠ ανεμόπτερα εφθάρησαν εν μέρει από τους χωρικούς που αφήρεσαν μεταλλικά εξαρτήματα και συρματοσχοινα. Εκτός τούτου, το ανεμόπτερον Grunau Baby (καινούργες) μετεφέρθη άνευ αδείας του αρχηγού αεροπροσκόπων κ. Πέσκε εις μίαν αποθήκην ξυλείας της οδού Λιοσσιών, και εκεί αφέθη εις την ύπαιθρον. Το ανεμόπτερον κατεστράφη εξ ολοκλήρου.

Το ανεμόπτερο Zoegling παρελήφθη από τον κ. Πέσκε (με αυτοκίνητο του Βασιλικού Ναυτικού) και

¹ Περιοδικό "Αεραθλητισμός", τεύχος 36, Απρίλιος 1999. Το πρωτότυπο κείμενο του Γονατά βρίσκεται στο αρχείο του Γρ. Ιωάννου.

μετεφέρθη εις Αθήνας όπου με τα υπόλοιπα τεμάχια αυτού κατασκευάσθη εν καινουργές Zoegling και εν όχημα μεταφοράς ανεμοπτερου. Τον χώρο του συνεργείου παρεχώρησε ο Διοικητής Μηχανοκινήτου Τμήματος Αστυνομίας Πόλεων και τα υλικά διετέθησαν από φίλους της ανεμοπορίας, το Βασιλικό Ναυτικό και τον Αμερικανόν σμηναγόν Phil Brown. Το συνεργείο τούτο διηύθηνε ο κ. Πέσκε, με βοηθούς τον κ. Αλ. Αυδή και τον Κ. Ιωακίμειδην (εβοήθησαν και μαθηταί αεροπρόσκοποι).

ΣΣ. Πρόκειται για το ανεμόπτερο "Γλαράκι". Ο Αλ. Αυδής που ήταν τότε αστυνόμος του μηχανοκινήτου, έκανε την επισκευή μέσα στο κατεστραμένο από τα Δεκεμβριανά συνεργείο και συγκέντρωσε τα υλικά από εμπόρους της οδού Αθηνάς.^k

Ταυτοχρόνως ο κ. Πέσκε ίδρυσε και την α' ομάδα Αεροπροσκόπων Αθηνών, εγκριθείσης από το ΣΕΠ (28 Μαρτίου 1946).

ΣΣ. Εδώ τελειώνει η εξιστόρηση της επιβιώσεως των ανεμοπτέρων από τον Γονατά. Ακολουθούν άλλες 6 χειρόγραφες σελίδες με λεπτομέρειες γεγονότων μέχρι το 1953 και προσωπικές κρίσεις επ' αυτών.

Προπολεμικά ανεμόπτερα μετά τον πόλεμο

Πρόσθετες πληροφορίες από άλλη πηγή, για τα διασωθέντα από την Κατοχή υλικά, έχουν αποκλίσεις από τα ανωτέρω. Προέρχονται από άρθρο στα "Αεροπορικά Νέα"^l. Το ανυπόγραφο άρθρο των "Αεροπορικών Νέων" αναφέρει επί λέξει:

Από το ανεμοπορικόν υλικόν διεσώθησαν εις τας Αθήνας εν ανεμόπτερον τύπου "Μπέμπυ" και εν τύπου "Βρόνα μπις" ευρισκόμενα υπό την κατοχήν της ΑΝΛΑ (Ανεμολέσχη Αθηνών), εν τύπου "Ζέγκλινγκ" και εν τύπου "Γκρύνε Ποστ" υπό την κατοχήν της 1ης ομάδος αεροπροσκόπων, εν τύπου "Γκρύνε Ποστ" και εν "Βρόνα μπις" ευρισκόμενα εις Θεσσαλονίκην. Τα οχήματα οδού και πεδίου, όπως και τα ελαστικά εκτοξεύσεως, καθώς και όλον το άλλο υλικόν, κατεστράφη εξ ολοκλήρου.

ΣΣ. Από αυτά τα ανεμόπτερα, το "Μπέμπυ" είναι ένα από τα 6 Grunau Baby που κατασκεύασε προπολεμικώς στο Νέο Φάληρο το εργοστάσιο του Raab. Όταν την δεκαετία του '50 άρχισαν να αποδίδονται νηολόγια ανεμοπτέρων από την ΥΠΑ, το ανεμόπτερο αυτό πήρε τον αριθμό SX-105. Το βλέπουμε σε φωτογραφίες του Αεραθλητικού Κέντρου Τριπόλεως και γνωρίζουμε ότι το έκαψε η ΠΑ μετά το κλείσιμο του κέντρου.

Το ανεμόπτερο Vrona-bis της ΑΝΛΑ το διαβάζουμε για πρώτη φορά σε αυτό το κείμενο. Δεν το έχουμε δει σε καμία μεταπολεμική φωτογραφία και κανείς από τους μεταπολεμικούς ανεμοπόρους δεν θυμάται σήμερα την ύπαρξή του. Ίσως να μην επισκευάστηκε για να ξαναπετάξει.

Το "Ζέγκλινγκ" των αεροπροσκόπων, είναι ένα από τα πολλά Zoegling που κατασκευάσθηκαν προπολεμικώς. Είναι γνωστό μεταπολεμικώς σαν το "Γλαράκι" και πήρε αργότερα το νηολόγιο SX-101.

Το αναφερόμενο από το άρθρο σαν Gruene Post των προσκόπων, δεν το έχουμε δει σε καμία φωτογραφία, ούτε πήρε μεταπολεμικό νηολόγιο της ΥΠΑ. Την ύπαρξή του στους αεροπροσκόπους δεν θυμάται καθόλου ο Α. Αυδής που ήταν τότε το δεξί χέρι του Πέσκε.

Το κείμενο μπλέκει τα πράγματα με το Gruene Post περισσότερο, συνεχίζοντας:

Κατά το τέλος του 1945 ήρchiσε μια προσπάθεια ολιγομελούς ομάδος υπό τον ανεμοπόρον Γεώργιον Παγκάκη, η οποία επεδόθη εις την επισκευήν ενός ανεμοπτερου Γκρύνε Πόστ εκ των διασωθέντων ... και πραγματοποίησε την 11ην Νοεμβρίου 1945 την πρώτην εκτόξευσιν μετά τον πόλεμον εις την Ελλάδα εις τον παρά τα Σπάτα της Αττικής λόφον.

ΣΣ. Ο Παγκάκης όμως δεν ανήκε στους προσκόπους αλλά στην Ανεμολέσχη Αθηνών. Το κείμενο αφήνει να εννοήσουμε ότι η Ανεμολέσχη επισκεύασε το Gruene Post που είχε διασώσει η ομάδα του Πέσκε. Ο Θ. Παναγιώτου (ανεμοπόρος του '47) θυμάται αμυδρώς την ύπαρξή του μεταπολεμικού Gruene Post αλλά δεν έχει διασωθεί καμία φωτογραφία του.

Συνεχίζοντας το κείμενο των Αεροπορικών Νέων αντιγράφουμε:

Κατά το αυτό διάστημα ήρχισεν εργαζομένη και η 2α ομάς (ΣΣ. πρόκειται για την 1η ομάδα, δεν υπήρξε 2α) αεροπροσκόπων υπό τον κ. Γ. Πέσκε, η οποία κατώρθωσε να επισκευάσει τον ολισθητήν "Ζέγκλιγκ" (ΣΣ. το "Γλαράκι") τον οποίον είχε εις την διάθεσίν της και να πραγματοποιήσκει εκτοξεύσεις με ένα παλαιόν ελαστικόν εκτοξεύσεως της ομάδος ανεμοπορίας προσκόπων Σκύρου.

ΣΣ. Την επισκευή θυμάται καλά ο Αυδής, γιατί ο ίδιος βοήθησε να επισκευαστεί το "Γλαράκι", μέσα στο κατεστραμμένο (από τα Δεκεμβριανά) κτίριο του "μηχανοκινήτου" της αστυνομίας.

^k Ευχαριστήριο του Πέσκε προς τους εμπόρους διασώζεται στο αρχείο Αυδή.

^l Δημοσιεύθηκε στο πρώτο τεύχος του αεροπορικού περιοδικού "Αεροπορικά Νέα" του Μάνου Παυλίδη που εξεδίδετο από το 1947 μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80. Το κείμενο σχολιάστηκε στο τεύχος 68 του "Αεραθλητισμού", Ιουλίου 2007.

Θεσσαλονίκη, ο Λόφος 13

Δύο ακόμα ανεμόπτερα (ολισθητές) επέζησαν στην Θεσσαλονίκη. Από τα δύο αυτά ανεμόπτερα πρώτο επισκευάστηκε το Brona-bis και πέταξε πάλι το 1946 σαν "η γριά Βρόνα". Αργότερα επισκευάστηκε και το Gruene Post, αλλά η μεταπολεμική ανεμοπορία της Θεσσαλονίκης υπήρξε βραχύβιος, η δε τύχη των ανεμοπτερών αγνοείται. Τα δύο ανεμόπτερα της Θεσσαλονίκης πέταξαν χωρίς μεταπολεμικό νηολόγιο. Ίσως να μην υπήρχαν πια όταν άρχισε να καταρτίζεται το νηολόγιο της ΥΠΑ.

Για τα μεταπολεμικά ανεμόπτερα στην Θεσσαλονίκη, υπάρχει κείμενο του Ν. Σαπλαμίδη.^{III} Αφορά την περίοδο μεταξύ δυο πολέμων, εναντίον του μαύρου και του κόκκινου ολοκληρωτισμού.

Το χωριό Ασβεστοχώρι απέχει 16χλμ από την Θεσσαλονίκη. Μεταξύ Χορτιάτη και Ασβεστοχωρίου υπήρχε ένα μισοτελειωμένο κτίριο το οποίο προόριζε ο ιατρός κ. Καραμαούνας για σανατόριο. Εκεί ήτο και το πεδίο πτήσεων της προπολεμικής ομάδος. Εκεί άφηναν τα ανεμόπτερα μετά τις πτήσεις. Εκεί λοιπόν έμειναν από την παραμονή της κηρύξεως του ελληνοϊταλικού πολέμου δύο ανεμόπτερα, στο έλεος του Θεού κυριολεκτικώς, διότι όλοι οι ανεμοπόροι είχαν επιστρατευθεί.

Το 1945 ο προπολεμικός αρχηγός της τοπικής ανεμοπορίας κ. Γ. Παλαμίδης ιδρύει εις την Θεσσαλονίκη την πρώτη ομάδα ανεμοπορίας.

Το 1946 η ομάδα αποφασίζει να πάει πεζή να περιμαζέψει οτιδήποτε επέζησε. Ευτυχώς ο κόπος μας δεν πήγε χαμένος διότι βρήκαμε τα λείψανα δύο ανεμοπτερών Vrona Bis και ενός Gruene Post τα οποία εχρησίμευαν στους ανίδεους από ανεμόπτερα χωριάτας ως φράκτης στην μάντρα τους και για άπλωμα των ρούχων της μπουγάδας. Καταφέραμε και πήραμε τα λείψανα αυτά με κόπο και μαλώματα, γιατί διάβολε χαλούσαμε την μάντρα τους στα καλά καθούμενα και, στα χέρια, ιερά λείψανα, τα μεταφέραμε στην Θεσσαλονίκη υπό βροχήν.

Στο σπίτι ενός εκ των ανεμοπόρων υπήρχε μία αποθήκη, η οποία για την ώρα τα φιλοξένησε. Εν τω μεταξύ ο κ. Παλαμίδης, ο μόνος που εγνώριζε από ανεμόπτερα, άρχισε να ελίσσεται γύρω από διάφορα πρόσωπα για να αποσπάσει την βοήθεια τους. Το ΣΕΠ μας χορήγησε μία αίθουσα για γραφείο και εργαστήριο και το πρώτο μικρό χρηματικό ποσόν. Αυτοκίνητο για την μεταφορά της ομάδας έδωσε ο κ. Ηρ. Μοσκόφ, αδελφός του αιμνήστου Κ. Μοσκόφ.

ΣΣ. Ο Κ. Μοσκόφ ήταν κύριος χρηματοδότης της προπολεμικής προσπάθειας, έστειλε δι ιδίων εξόδων ανεμοπόρους στην Πολωνία για εκπαίδευση, έφερε τα ανεμόπτερα και έδωσε αυτοκίνητο για μεταφορά της ομάδος. Για το μεταπολεμικό αυτοκίνητο όμως υπάρχει ασάφεια. Όπως θα διαβάσετε στην συνέχεια, οι ανεμοπόροι χρησιμοποιούσαν το τραμ.

Με τα λίγα χρήματα αγοράζονται εργαλεία, ύφασμα επικαλύψεως, εμαγίτης και άλλα υλικά. Με πολύ προσωπική μας δουλειά και με τις οδηγίες του ακούραστου Παλαμίδη (χωρίς εξειδικευμένο τεχνίτη), από τα λείψανα του κτήματος Καραμαούνα προκύπτει το ανεμόπτερο "η γριά Vrona".

Τον Μάρτιο του 1946 το ανεμόπτερο επιδεικνύεται στην παρέλαση. Πριν όμως αρχίσουν οι πτήσεις πρέπει να επιλυθεί το πρόβλημα των εκτοξεύσεων. Το σύνηθες μέσον εκτοξεύσεως ανεμοπτερου ήτο και είναι τα ελαστικά "σαντώφ" (ΣΣ. Στην Αθήνα το προφέρουμε "σαντώ") Αυτά ήρχοντο από την Ιταλία από τα εργοστάσια Pirelli. Ούτε λόγος όμως δεν μπορούσε να γίνει για παραγγελία από την Ιταλία. Πρώτον διότι τα εργοστάσια Pirelli κατεστράφησαν από βομβαρδισμόν και δεύτερον και σπουδαιότερον δεν είχαμε χρήματα για την παραγγελία από άλλο εργοστάσιο. Από τα λίγα χρήματα που διέθετε ο καθένας μας για την ομάδα, μόλις και μετά βίας μπορούσαμε να πάρουμε το απαραίτητο λάδι, γράσσο κλπ. για την συντήρηση του ανεμοπτερου.

Άλλος τρόπος, για προκεχωρημένους όμως, είναι η δι αυτοκινήτου ρυμούλκησης. Τον τρόπο αυτό ξεκινήσαμε να εφαρμόζουμε με την διαφορά ότι τον ρόλο του αυτοκινήτου αναλάβαμε εμείς με τα πόδια. Τρόπος πολύ κουραστικός, αλλά ο μόνος που μπορούσε να εφαρμοσθεί με τα μέσα που διαθέταμε. Στις 13 Οκτωβρίου 1946 ημέρα Κυριακή, μεταφέραμε την Vrona αποσυναρμολογημένη και στα χέρια σε ένα λόφο πλησίον της Αμερικανικής Γεωργικής Σχολής, έξω από την Θεσσαλονίκη.

Η πρώτη μεταπολεμική πτήση έγινε από τον εκπαιδευτή μας κ. Γ. Παλαμίδη. Ξετυλίγουμε το συρματόσχοινο. Παίρνουμε την καθορισμένη θέση ο καθένας και με το σύνθημα αρχίζουμε να τρέχουμε. Το ανεμόπτερο σέρνεται στο έδαφος, ξεκολλά και αρχίζει να ανυψούται. Περνά πάνω από τα κεφάλια μας διαγράφοντας μία ωραία καμπύλη και προσγειώνεται μακρυνά.

Το πρώτο βήμα έγινε και αρχίζει η εντατική και κουραστική εκπαίδευσις. Το σύστημα εκτόξευσης είναι πρωτόγονο και κουραστικό, αλλά δεν αφήνουμε Κυριακή και εορτή χωρίς να την εκμεταλλευθούμε. Μια Κυριακή πραγματοποιούμε 34 πτήσεις, ρεκόρ που δεν μπορέσαμε να το υπερβούμε μέχρι σήμερα. Ο λόφος από τον οποίο πετάμε ονομάζεται "Λόφος 13" εις ανάμνησιν της πρώτης μεταπολεμικής πτήσεως 13.10.46

Η δυσκολία μεταφοράς του ανεμοπτερου από το εργαστήριο της Θεσσαλονίκης στον Λόφο 13 ήταν μεγάλη. Κυρίως το βράδυ μετά από τον κόπο των εκτοξεύσεων, το κουβάλημα με τα πόδια σε τόση απόσταση ήταν εξοντωτικό. Προσπαθούσαμε λοιπόν να τακτοποιήσουμε την κατάσταση όπως

^{III} Το κείμενο διασώθηκε από τον Αντώνη Κουτσουδάκη. Αποσπάσματα του κειμένου αυτού έχουν δημοσιευθεί στον "Αεραθλητισμό", τεύχος 36, Απρίλιος 1999.

μπορούσαμε. Σκεφθήκαμε ότι το τράμ μπορούσε να μας μεταφέρει τουλάχιστον μέχρι την έξοδο της πόλεως. Έτσι δεν ήταν σπάνιο το θέαμα να κρέμονται από τον εξώστη του τραμ φτερά, σκάφη, και διάφορα εξαρτήματα του ανεμοπτερού, πρωί και βράδυ της Κυριακής, όταν δεν βρίσκοταν κανένας ζόρικος εισπράκτωρ ή τροχονόμος να μας κατεβάσει.

Υστερα από καιρό, επισκευάσαμε και το ανεμόπτερο Gruene Post. Η Γεωργική Σχολή μας διέθεσε αίθουσα όπου αφήναμε τα ανεμόπτερα και αυτό μας έκανε την ζωή ευκολότερη. Διευθυντής της Γεωργικής Σχολής ήταν ο κ. Λίτσας και προς τιμήν του ονομάσαμε τον δεύτερο λόφο από όπου πετάμε "Λόφο Λίτσα" και τον τρίτο λόφο "Λόφο Μοσκόφ".



Το 1947 απονέμονται τα 6 πρώτα μεταπολεμικά πτυχία "Α". Δυστυχώς μετά το έβδομο πτυχίο η παραγωγή σταματάει, διότι εν τω μεταξύ επεστρατεύοντο οι ανεμοπόροι. Έτσι η περίοδος 47-51 είναι νεκρή για την ανεμοπορία. Το 1952 η ανεμοπορία της Θεσσαλονίκης συγχωνεύεται με τους προσκόπους.

ΣΣ. Μετά από λίγες πτήσεις των παλαιότερων κατά το καλοκαίρι του '52, φαίνεται ότι η ανεμοπορία ατονεί. Το κείμενο γραμμένο στις 9.5.53 δεν αναφέρει άλλες πτήσεις. Το 1953 βλέπουμε σε κινηματογραφικά επίκαιρα¹¹ τους προσκόπους να παρελαύνουν στην παραλιακή λεωφόρο της Θεσσαλονίκης με τα ανεμόπτερα GruenePost και VrovaBis.

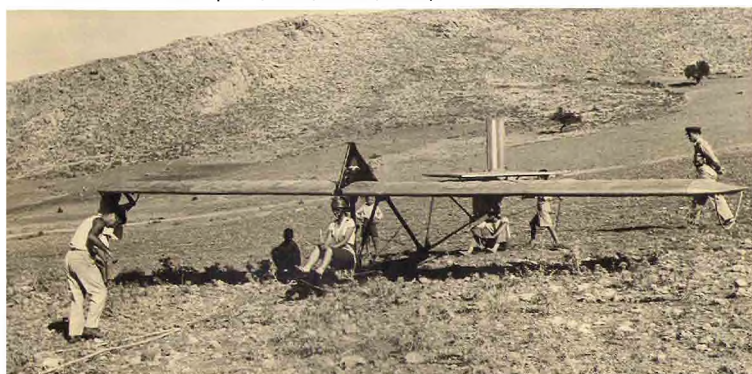
Το 1956 στην εφημερίδα "Δράσις" της Θεσσαλονίκης εμφανίζεται άρθρο του ίδιου του Γ. Παλαμίδα που αποδίδει όλη την ανεμοπορική κίνηση στους αεροπροσκόπους και κατηγορεί την "Αερολέσχη Αθηνών-Θεσσαλονίκης (?) " ότι κατήλωσε τα ανεμόπτερα στο έδαφος "λόγω ακαταληλλότητος", για να εξετασθούν από ανύπαρκτη επιτροπή.

Πράγματι η μεταπολεμική ανεμοπορία της Θεσσαλονίκης οφείλεται σε κινήσεις των προσκόπων και όχι της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης. Για την προπολεμική ανεμοπορία όμως τα πράγματα είναι ασαφή, μεταξύ προσκόπων, ΕΟΝ και Αερολέσχης.

Γνωρίζουμε ότι κατά το '62 τα ανεμόπτερα Βοσία της Ανεμολέσχης Αθηνών κάνουν για δύο μήνες πτητική δραστηριότητα στην Θεσσαλονίκη. Λεπτομέρειες δεν βρίσκουμε, αλλά φαίνεται ότι από το 1952 η συμπρωτεύουσα δεν κατάφερε να παράγει ανεμοπορία. Η Έδεσσα βγήκε μπροστά από την Θεσσαλονίκη το 1976.¹²

Μεταπολεμική ανασυγκρότηση

Μετά τον Πόλεμο η αθηναϊκή ανεμοπορία μέτρησε τα διασωθέντα υλικά της. Αυτά ήταν κυρίως ένα Baby



που διεσώθη στο ΚΕΑ και ένα Zoegling του Raab το επονομαζόμενο "Γλαράκι". Παρ' όλα όσα γράφονται για διασωθέντα ανεμόπτερα, μόνο αυτά τα δύο μοιάζει να έχουν πετάξει μεταπολεμικώς στην Αττική.

Το "Γλαράκι"¹² αφού επισκευάστηκε από τον Πέσκε ήταν έτοιμο για πτήσεις. Ο Αυδής που έλαβε μέρος στην επισκευή, θυμάται ότι είχε "βγει στην γύρα" στην οδό Αθηνάς και ζητούσε από τους εμπόρους να του δωρίσουν

¹¹ Για την ανεμοπορία στην Θεσσαλονίκη υπάρχει και το βιβλίο "Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης" του δημοσιογράφου Μ. Τρεμόπουλου (2001). Το βιβλίο αυτό είχε σαν κύρια πηγή τον τύπο, με αποτέλεσμα να εμφανίζει τα γεγονότα εξιδανικευμένα. Για το ανεμοπορικό τμήμα του όμως, ο συγγραφέας ήρθε σε επαφή με παλιούς ανεμοπόρους της Θεσσαλονίκης. Οι λίγες ανεμοπορικές σελίδες του βιβλίου, τόσο οι προπολεμικές όσο και οι μεταπολεμικές, είναι ενδιαφέρουσες με σπάνια φωτογραφική κάλυψη, αλλά και με κάποιες αποκλίσεις από το κείμενο του Σαπλαμίδα.

ύφασμα για την επικάλυψη του ανεμοπτερού. Η προθυμία των εμπόρων να βοηθήσουν την μεταπολεμική αναβίωση ήταν αξιοθαύμαστη. Κάποια χρόνια αργότερα θα δωθούν από την ΥΠΑ αριθμοί νηολογίων στα ανεμόπτερα. Το "Γλαράκι" θα πάρει το πρώτο νηολόγιο SX-101.

Ο αεροπροσκοπισμός είναι μεταπολεμική επινόηση. Προπολεμικώς γνωρίζουμε ότι ο Γεώργιος Πέσκε είχε στην Σκύρο μία ομάδα ιπταμένων προσκόπων, με την οποία έκανε ανεμοπορία. Δεν ήταν όμως αεροπρόσκοποι, αλλά απλώς πρόσκοποι (ίσως δε να ήταν ναυτοπρόσκοποι). Όταν η ΕΟΝ (Εθνική Οργάνωση Νεολαίας) ενσωμάτωσε τον προσκοπισμό, η ομάδα του Πέσκε εικονίζεται να φοράει τα δίκωχα των φαλαγγιτών της ΕΟΝ.

Μεταπολεμικώς, ο Γεώργιος Πέσκε με τον Αλέξανδρο Αυδή δοκιμάζουν να αναβιώσουν την ανεμοπορία μέσω του προσκοπισμού. Ιδρύεται λοιπόν η ειδικότης των αεροπροσκόπων, παράλληλα με την προϋπάρχουσα ειδικότητα των ναυτοπροσκόπων. Ιδρύεται η 1η ομάς αεροπροσκόπων, με τεχνικό αρχηγό τον Πέσκε και υπαρχηγό τον Αυδή. Δυστυχώς η ανεμοπορία των αεροπροσκόπων δεν εξελίσσεται πτητικά. Σε προσκοπική κατασκήνωση που έγινε στην Νέα Κηφισιά το "Γλαράκι" είχε διακοσμητική παρουσία. Η διοίκηση του Σώματος δεν επέτρεπε την εκτέλεση πτήσεων. Έτσι ο Πέσκε αναγκάζεται να δημιουργήσει άλλο φορέα αναπτύξεως της ανεμοπορίας, το βραχύβιο "Σώμα Ελλήνων Ανεμοπόρων".

Κατά την διάρκεια της Κατοχής, ο Πέσκε κατέγινε με την σχεδίαση ενός δικού του ολισθητή, όπως τον ήθελε, βάσει της πείρας από τα ελληνικά κατσάβραχα. Ο ολισθητής αυτός, ο "Γλάρος"¹³ κατασκευάζεται στο Τατόι κατά τα έτη 1947 και '48. Η δουλειά γίνεται στο "Τεχνικό εκπαιδευτικό κέντρο ανεμοπορίας" με την επίβλεψη του Πέσκε που αμείβεται σχετικά από την ΒΑΛΕ. Πρόκειται για ένα εξελιγμένο ολισθητή Zoegling, κατά τα πρότυπα του Jackobs, με στηλίδια και αεροδυναμική νασέλα. Ο "Γλάρος" θα πάρει αργότερα το νηολόγιο SX-102.



13

Κατά τα δύσκολα αυτά χρόνια, η ανεμοπορία περιορίζεται σε μικρή δραστηριότητα με λάστιχο (αθηναϊστί το σαντώ, θεσσαλονικιστί το σαντώφ °) κυρίως στην περιοχή Μενιδίου και στα Σπάτα.

Στο βραχύβιο περιοδικό "Ανεμοπορία" του '47 διαβάζουμε ότι σε δεκαήμερη κατασκήνωση στο Μενίδι έγιναν μόνο 20 πτήσεις αρχαρίων, λόγω συνεχών ζημιών στο υλικό. Διαβάζουμε όμως επίσης ότι έγιναν 159 πτήσεις στην Θεσσαλονίκη με το Vrona bis (την γριά Βρόνα).

Ο "Γλάρος" δεν εικονίζεται ποτέ μαζί με το "Γλαράκι" και ούτε οι Αυδής, Καλογεράκος και Παναγιώτου θυμούνται ποτέ να επιχειρούν μαζί δύο ανεμόπτερα σε κάποιο λόφο. Προφανώς το "Γλαράκι" είχε αποσυρθεί πριν την βασιλεία του "Γλάρου" στους λόφους της Αττικής.

Ο "Γλάρος" είχε μακρά σταδιοδρομία και εμφανίζεται σε φωτογραφίες του Κέντρου Τριπόλεως, μαζί με το Grunau Baby. Κατά Παναγιώτου, το παλιό "Γλαράκι" πήγε και αυτό στην Τρίπολη μαζί με όλο το υλικό του συνεργείου της ανεμοπορίας, χωρίς να πετάξει εκεί.

Βασιλικά ανεμόπτερα

Το 1950 το ΚΕΑ δίνει εντολή στον Αλ. Αυδή να κατασκευάσει ένα ανεμόπτερο, για να δοθεί σαν δώρο στην ονομαστική εορτή του διαδόχου Κωνσταντίνου. Ο Αυδής, που συμμετείχε στην κατασκευή των Zoegling, σχεδιάζει και κατασκευάζει ένα πλήρες ιπτάμενο Zoegling¹⁴, υπό κλίμακα 2/3. Αυτό θα μπορούσε να πετάξει με το μικρό βάρος του νεαρού διαδόχου. Δυστυχώς παρά το αρχικό ενδιαφέρον του βασιλέως

¹³ Εκ του γαλλικού όρου *sandow*, γερμανιστί *Gummiseil* (δηλ. λασπιχόσχοινο), αγγλιστί *bungee cord*. Περί της ετοιμολογίας της λέξεως *σαντώ-σαντώφ* υπάρχει ανάλυση στον "Αεραθλητισμό", τεύχος 93, Ιούνιος 2012.



Παύλου, ο διάδοχος δεν κάνει ούτε μια πτήση. ^P

Αυτό είναι το δεύτερο "ανεμόπτερο του διαδόχου" που αναφέρεται στην ανεμοπορική ιστορία. Το πρώτο ήταν το προπολεμικό Zoegling του τότε διαδόχου Παύλου. Ο Καρταλαμάκης στο βιβλίο του αναφέρει ότι ο Παύλος ήταν χειριστής αεροπλάνων και κακώς δεν ακολούθησε το παράδειγμα του Ιταλού κόμητος Τσιάνο που πέταξε πάνω από το Αλβανικό μέτωπο. Ως προς το ανεμόπτερό του, ήταν αδρανές στην Ανεμολέσχη, μέχρις ότου οι ζωηρότεροι από τους ανεμοπόρους το πέταξαν στο Μενίδι και το έσπασαν. Όταν ο Παύλος έμαθε την καταστροφή, απλώς γέλασε με την καρδιά του για την ανησυχία που επικράτησε.

Μηχανή εκτοξεύσεως ανεμοπτέρων

Οι τελευταίοι ολισθητές αρχικής εκπαιδεύσεως που κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα ήταν τα SG-38 (Schulgleiter 1938). Τρεις τέτοιοι ολισθητές κατασκευάστηκαν στο ΚΕΑ το 1953. Ο ένας από αυτούς είχε και αεροδυναμικό κάλυμμα στην θέση χειριστή. Παραδόθηκαν στην ΒΑΛΕ αλλά μάλλον δεν επέταξαν ποτέ.

Στα μέσα της δεκαετίας του '50 εγκαταλείπεται οριστικά το λάστιχο (ελαστικός καταπέλτης) και τα ανεμόπτερα αρχικής εκπαιδεύσεως (ολισθητές^Q). Την θέση του λάστιχου παίρνει η ΜΕΑ (μηχανή εκτοξεύσεως ανεμοπτέρων). Πρόκειται για επίγειο βαρούλκο (βίντζι, winch) με πολύ ισχυρή μηχανή. Στο τύμπανό του περιελίσσεται συρματόσχοινο (διαμέτρου τάξεως 4 mm) που ανυψώνει το ανεμόπτερο.

Δεδομένου ότι τα ανεμόπτερα απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο σημείο, δεν χρειάζεται πια πολλή αγγαρεία για το κουβάλημα των ανεμοπτέρων. Η ανεμοπορία περιορίζεται σε αεροδρόμια με μεγάλους διαδρόμους, όπου μπορεί να αναπτυχθεί το σύρμα της ΜΕΑ (περί τα 1.000 μ). Οι πλαγιές των βουνών εγκαταλείπονται για μία εικοσαετία, μέχρι το 1977 όταν εμφανίζονται εύχρηστα ανεμόπτερα πλαγιάς, τα αιωρόπτερα.

Μεταπολεμική ανεμοπορία

Για την μεταπολεμική ανεμοπορία υπάρχει ένα πολύ εμπειριστατωμένο κείμενο ^P από τον ανεμοπόρο Θεόδωρο Παναγιώτου που είχε λάβει μέρος στην τότε δραστηριότητα. Εδώ αναδημοσιεύουμε το πρώτο τμήμα που αφορά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια 1947-53 :



Η εκπαίδευση¹⁵ των ανεμοπόρων άρχιζε με ισορροπία του ανεμοπτέρου στο έδαφος κόντρα στον άνεμο με τα πηδάκια κλίσεως. Ακολουθούσε το "σούρσιμο" που ήταν τράβηγμα με δύο σχοινιά σε σχήμα V χωρίς απογείωση. Μετά από αρκετά σουρσίματα, άρχιζαν οι πτήσεις, αλλά εν τω μεταξύ (με τον ρυθμό που γίνονταν οι πτήσεις) μπορεί να είχαν περάσει και έξη μήνες. Οι πρώτες πτήσεις ήταν πηδήματα, διάρκειας λίγων δευτερολέπτων, σε έδαφος με μικρή κλίση. Και όλα αυτά γίνονταν σε διάφορες περιοχές γύρω από το Μενίδι, στην Λιούγκα, στο Καματερό, στα Ανω Λιόσια και στο Κοντοπήγαδο.

Η αποθήκευση του ανεμοπτέρου γινόταν σε χώρο που μας είχαν παραχωρήσει οι πρόσκοποι στον Άγιο Νικόλαο στα πευκάκια του Λυκαβηττού. Αργότερα (το 49-50) η ΒΑΛΕ (Βασιλική Αερολέσχη Ελλάδος) κατασκεύασε ένα υπόστεγο πίσω από το ΚΕΑ στο Παλαιό Φάληρο. Εκεί ήταν η αποθήκη και το συνεργείο επισκευών της ανεμοπορίας.

Τον Αύγουστο του '49 έγινε η πρώτη ανεμοπορική κατασκήνωση στην Νέα Κηφισιά, κοντά στο αεροδρόμιο Τατοΐου. Δεν έγινε όμως καμία πτήση ανεμοπτέρου γιατί δε το επέτρεψε ο τότε διοικητής του αεροδρομίου.

Το φθινόπωρο του ίδιου έτους ιδρύθηκε το Σώμα Ελλήνων Ανεμοπόρων, υπό την εποπτεία της ΒΑΛΕ. Από τον Οκτώβριο του '49 άρχισαν οι πτήσεις των ανεμοπτέρων με λάστιχο (σαντώ).

Το 1950 τελείωσε η κατασκευή δεύτερου ανεμοπτέρου (του "Γλάρου") στο αεροδρόμιο Τατοΐου.

^P Περιοδικό "Remove Before Flight", τεύχος 10, Νοέμβριος 2006.

^Q Σήμερα, ο όρος "ολισθητές" τείνει να εκλείψει και χρησιμοποιείται ο γενικός όρος "ανεμόπτερα". Στην Αγγλία, ο όρος "glider" τείνει να υποδηλώνει τα υπερελαφρά ανεμόπτερα (με λόγο κατολισθήσεως κάτω του 1/25).

¹⁵ Περιοδικό του "Αεραθλητισμός", τεύχος 35, Δεκέμβριος 1998.

Σχεδιαστής και κατασκευαστής ήταν ο Γ. Πέσκε. Οι πρώτες δοκιμαστικές πτήσεις έγιναν τον Νοέμβριο του '50 και είχαν απόλυτη επιτυχία.

Από το '51 ως το καλοκαίρι του '52 οι πτήσεις γίνονταν από την κορυφή κάποιου λόφου στα Άνω Λιόσια. Ο χρόνος πτήσεων έφθανε μέχρι και 4 λεπτά, με στροφές και κύκλους. Μετά την προσγείωση το ανεμόπτερο φορτωνόταν σε δίτροχο καροτσάκι με ζυγό όπου δένονταν ένα μουλάρι. Μουλάρι και ανεμοπόροι ανέβαιναν όλοι μαζί το ανεμόπτερο στην κορυφή του λόφου (ύψους περί τα 100μ) για την επόμενη πτήση.

Εκπαιδευτής ήταν ο αντισμήναρχος Ιωάννης Παπουτσής (υποδιοικητής της Σχολής Ικάρων) και βοηθός του ο υποσμηναγός Χρήστος Ευσταθίου.

Καμιά φορά οι πτήσεις τελείωναν άδοξα, γιατί οι καλύτεροι (που είχαν προτεραιότητα) έσπαγαν το ανεμόπτερο και οι υπόλοιποι δεν μπορούσαν να πετάξουν. Συνήθως ο τελευταίος της σειράς έμενε δύο και τρεις μήνες χωρίς πτήση.

Τον Σεπτέμβριο του '52 έγινε η δεύτερη ανεμοπορική κατασκήνωση, στα Άνω Λιόσια. Εκεί άρχισαν και οι πρώτες απογειώσεις με τύμπανο. Σαν μηχανή χρησιμοποιούσαμε ένα αυτοκίνητο 3/4 τύπου Chevrolet. Σε αυτό αφαιρούσαμε τον πίσω τροχό και τοποθετούσαμε το τύμπανο με το συρματόσχοινο. Η στήριξη του αυτοκινήτου γινόταν στο σημείο όπου είχε αφαιρεθεί ο τροχός, πάνω σε τάκους. Με την τρίτη ταχύτητα τυλιγόταν το συρματόσχοινο και απογειωνόταν το ανεμόπτερο.

Το '53 σκοτώθηκε ο Ι. Παπουτσής στο Τατόι δοκιμάζοντας υπερπεριδυνήσεις με Harvard της Σχολής Ικάρων. Οι πτήσεις ανεμοπτέρων σταμάτησαν για μεγάλο διάστημα.

Εκπαίδευση με μονοθέσια ανεμόπτερα

Οι ανεμοπόροι που πετούσαν μέχρι την δεκαετία του '50 μας άφησαν τον ενθουσιασμό τους για την αρχική εκπαίδευση με μονοθέσια ανεμόπτερα. Μας μιλούσαν για τα Zoegling που πετούσαν εκτοξευόμενα με λάστιχο στις πλαγιές. Μας διηγούνταν ηρωικές εκπαιδευτικές ιστορίες με τον εκπαιδευτή να φωνάζει από το έδαφος προς τον ιπτάμενο μαθητή. Όμως, μεταγενέστερα σχόλια για την ρομαντική περίοδο δεν είναι και τόσο κολακευτικά και αξίζει τον κόπο να παρατεθούν⁸.

Παραθέτουμε δύο ανεξάρτητα κείμενα. Το πρώτο είναι πρόσφατο, γραμμένο από τον Derek Piggot, τον γερο-εκπαιδευτή της Αγγλίας. Ο τίτλος είναι δικός μας:

Σχολική ανεμοπορία στην Αγγλία

Πριν από 50 χρόνια συμμετείχα στο πρόγραμμα διαδόσεως της ανεμοπορίας στα σχολεία. Ο στρατός είχε την νεολαία του, που ησχολείτο με διάφορα όπλα. Η νεολαία του ναυτικού είχε βάρκες. Τι θα ήταν καλύτερο για την πολεμική αεροπορία, από το να δώσει στην νεολαία ανεμόπτερα τύπου SG-38. Θα μπορούσαν να τα εκτοξεύουν με λάστιχο, για μικρά πηδήματα στα σχολικά γήπεδα.

Πρώτο μας μέλημα ήταν να εκπαιδεύσουμε διάφορους εκπαιδευτικούς στην συναρμολόγηση των ανεμοπτέρων. Τους εκπαιδεύαμε και στην χρήση μιας βάσεως, όπου το ανεμόπτερο στρεφόταν αντίθετα στον άνεμο και επέτρεπε στους μαθητές να μαθαίνουν την χρήση των πηδαλίων.

Η ιδέα ήταν ότι, ομάδες από δέκα μαθητές θα έβρισκαν πολύ ευχάριστη απογευματινή απασχόληση, κάνοντας σουρσίματα και πηδήματα, με την επίβλεψη κάποιου γυμναστή. Η συναρμολόγηση, η μεταφορά του ανεμοπτέρου, το τέντωμα του ελαστικού καταπέλτη από 8 παιδιά, για να πετάξει ένας, ενώ κάποιος άλλος έτρεχε στο ακροπερύγιό του, ήταν πολύ εποικοδομητική ομαδική δουλειά.

Για να προχωρήσει γρήγορα το πρόγραμμα κατασκευάστηκαν 115 ανεμόπτερα Slingsby T-38, καθώς και EoN Eton Primary, που ήταν παραλλαγές του γερμανικού SG-38. Τα ανεμόπτερα είχαν αφαιρούμενα έρματα για να έρχεται το κέντρο βάρους στο σωστό σημείο, ανάλογα με το βάρος του ιπταμένου. Στην αρχή πιστεύαμε ότι, ασφαρίζοντας το χειριστήριο εμπρός, θα εξασφαλίσαμε κατά τα σουρσίματα, την διατήρηση του ανεμοπτέρου στο έδαφος. Δεν είχαμε όμως υπολογίσει τον ενθουσιασμό των μαθητών στο τέντωμα των ελαστικών. Οι μαθητές έβαζαν όλη τους την δύναμη για να προσφέρουν στον συμμαθητή τους την πιο εντυπωσιακή πτήση.

Για τα πηδήματα, εγκαταστήσαμε διάταξη που δεν επέτρεπε στο χειριστήριο να κινηθεί πολύ πίσω. Αυτό, για να αποφύγουμε απότομη άνοδο και απώλεια στήριξης. Όμως, αρχίσαμε να ακούμε ιστορίες για ομάδες που εκτοξεύονταν έξω από το γήπεδο ποδοσφαίρου τους. Ακούγαμε και για ομάδες που χρησιμοποιούσαν δύο λάστιχα ταυτοχρόνως. Φθάσαμε σε σημείο να εγκαθιστούμε σποϊλερς στο χέιλος προσβολής των ανεμοπτέρων, για να αποτρέπουμε την πτέρυγα από το να παράγει μεγάλη άντωση. Το κινητό μας συνεργείο είχε πολύ δουλειά να περιοδεύει στα σχολεία και να επισκευάζει φθαρμένα ανεμόπτερα.

ΣΣ. Δεν έχουμε διαβάσει μέχρι τώρα για τόσο εντατικές τεχνικές προσπάθειες να κάνουμε κάτι να μην πετάξει. Συνήθως οι προσπάθειες γίνονται με κανονισμούς.

Το δεύτερο κείμενο είναι από την προσωπική εμπειρία Βρετανού χειριστή της εποχής εκείνης, όπως την καταγράφει σήμερα με λιγότερο ανεμοπορικό ενθουσιασμό:

⁸ Περιοδικό του "Αεραθλητισμός", τεύχος 47, Απρίλιος 2002.

Μονοθέσια εκπαίδευση

Το 1950 τα διθέσια ανεμόπτερα ήταν σπάνια. Τα είχαν μόνο τα πλουσιότερα σωματεία. Στα μικρότερα σωματεία, η πρώτη μας πτήση ήταν σόλο. Μετά από την πρώτη θερινή περίοδο πτήσεων, είχα στο log book μου 50 πτήσεις σόλο εκ των οποίων η μεγαλύτερη ήταν 106 δευτερόλεπτα.

Για εκπαίδευση χρησιμοποιούσαμε το βίντζι (ΜΕΑ). Οι πρώτες πτήσεις ήταν σουρσίματα στο έδαφος και συνεχίζαμε με πτήσεις σε μερικά μέτρα ύψος. Εδώ άρχιζαν τα προβλήματα.

Μη έχοντας εγκαταλείψει ποτέ το έδαφος, υπερεκτιμούσαμε το ύψος και υποεκτιμούσαμε την αποτελεσματικότητα του χειριστηρίου. Έτσι άρχιζαν τα πηδήματα τύπου καγκουρό. Αν δεν κατάφερνες να μάθεις σύντομα την χαμηλή πτήση, κατέληγες με πόνους στην πλάτη, ή εγκατέλειπες.

Όταν μάθαινες την χαμηλή πτήση, σου έλεγαν να ανέβεις στα 10 μέτρα, να απαγκιστρώσεις και να προσγειωθείς εμπρός, χρησιμοποιώντας μόνο το χειριστήριο. Αυτό γινόταν ολοένα και ψηλότερα, μέχρις ότου δεν έφθανε πια το μήκος του αεροδρομίου.

Το επόμενο βήμα ήταν να αρχίσεις μία στροφή 90 μοιρών και μία ίση και αντίθετη, ώστε να προσγειωθείς πάλι αντίθετα από τον άνεμο. Αυτό γινόταν με την χρήση των ποδωστήριων και επαναλαμβανόταν πάλι, μέχρις ότου εξαντληθεί το αεροδρόμιο.

Μετά από αυτό, έκανες πλήρη κύκλο προσγειώσεως που διαρκούσε 80 δλπ.

Δεν υπήρχαν όργανα, αερόφρενα ή αλεξίπτωτο. Η θεωρητική εκπαίδευση ήταν σύντομη, βασική και στοιχειώδης. Δεν μάθαινε κανείς για τις λεπτομέρειες της σωστής προσγειώσεως ή για σωστές στροφές, με συνδυασμό χειριστηρίου με ποδωστήρια. Το αναπόφευκτο αποτέλεσμα ήταν να αποκτάς επικίνδυνες πτητικές συνήθειες, χωρίς να υπάρχει κανείς να σε διορθώσει. Μετά τον κύκλο προσγειώσεως, προχωρούσες σε ανεμόπτερα καλύτερων επιδόσεων που έπρεπε να αντιμετωπίσεις με την δική σου έμπνευση.

Τα θερμικά ανεφέροντο στην γενική συζήτηση, αλλά τα συναντούσες σπάνια, γιατί κανείς δεν ήξερε πολλά γι' αυτά, πως να τα διαγνώσεις και τι να κάνεις όταν τα βρεις.

Πετώντας ένα ανεμόπτερο με όργανα, είχα εμπρός μου δύο σωληνάκια, με ένα μπλε και ένα κόκκινο μπαλάκι. Όσο κατεβαίναμε εμφανιζόταν το κόκκινο μπαλάκι. Στην 80στη πτήση μου δεν φάνηκε το κόκκινο μπαλάκι, όσο και αν κτυπούσα τους σωλήνες με το δάκτυλό μου. Καθώς γύριζα πάνω από το αεροδρόμιο και αναρωτιόμουν τι να συνέβαινε, παρατήρησα ότι το υψόμετρο εκκινείτο στην αντίθετη κατεύθυνση από ότι συνήθιζε. Δέκα λεπτά αργότερα, το κόκκινο μπαλάκι ξαναφάνηκε κανονικά και είχα αποκτήσει το ανεμοπορικό έμβλημα "C".

Στην 107 πτήση μου, πετώντας με το Grunau Baby, τράβηξα λίγο περισσότερο το χειριστήριο και, το βίντζι ψόφησε. Έτσι βρέθηκα σταματημένος σε ύψος 70 μέτρων. Το σήμα προς το βίντζι για επιτάχυνση ήταν την εποχή εκείνη να κουνήσεις τα φτερά σου (πράγμα εξόχως επικίνδυνο σε μικρή ταχύτητα). Έτσι έπεσε το ένα φτερό μου και πήρα στροφή 90 μοιρών, αγκιστρωμένος ακόμα στο σύρμα.

Πέταξα πλαγίως μέχρις ότου ο αφετήρας απασφάλισε προς τα πίσω, με ένα μεγάλο «μπαφ». Το ανεμόπτερο έκανε μια ολόκληρη κλειστή στροφή και μια βύθιση, πριν τα φτερά έρθουν οριζόντια και προσγειωθώ κάθετα στον διάδρομο.

Μέχρι σήμερα δεν μπορώ να εξηγήσω το πως γλίτωσα από την περιδίνηση. Χωρίς διθέσια εκπαίδευση η περιδίνηση δεν επιδεικνυόταν, ούτε καν αναφερόταν.

Ανεμοπορικό Κέντρο Τριπόλεως

Μετά το 1950 σταματάει η μονοθέσια εκπαίδευση και περνάμε στην περίοδο των διθεσίων εκπαιδευτικών. Οι μεταπολεμικές προσπάθειες των ιδιωτών να αναβιώσουν την ανεμοπορία είχαν ομολογουμένως μικρό αποτέλεσμα. Όμως την δεκαετία του '50 επεμβαίνει δυναμικά η Πολεμική Αεροπορία μέσω της Βασιλικής Αερολέσχης (ΒΑΛΕ).

Το πρόβλημα των ανεμοπτέρων λύνεται σε συνεργασία με την Γιουγκοσλαβία, από την οποία αγοράζονται τα απαιτούμενα ανεμόπτερα. Για το θέμα του απαιτούμενου προσωπικού γίνεται πρώτα μία αποστολή το 1954 στο Vrsac της Γιουγκοσλαβίας, όπου συμμετέχουν κυρίως ερασιτέχνες. Αυτοί έχουν δικές τους δουλειές και έχουν την ανεμοπορία σαν διασκέδαση. Η ΒΑΛΕ δεν μπορεί να στηριχτεί επάνω τους για την λειτουργία εκπαιδευτικού κέντρου. Για την δεύτερη αποστολή, το 1959 στο Rieti της Ιταλίας, η ΒΑΛΕ επιλέγει χειριστές του ΕΚΕΧ (έφεδροι χειριστές αεροπλάνων) και όχι ιδιώτες.

Το ανεμοπορικό κέντρο Τριπόλεως λειτουργεί κάθε καλοκαίρι, με πλήρη οικονομική και τεχνική κάλυψη από την ΕΒΑ (Ελληνική Βασιλική Αεροπορία). Το κέντρο λειτούργησε από το 1956 έως το 1960.

Ανεμόπτερα RODA και CAVKA

Πρόκειται για δύο γιουγκοσλαβικά ανεμόπτερα που χρησιμοποιούν τις ίδιες πτέρυγες. Το Roda (Ρόντα) είναι διθέσιο και το Canka (Τσάφκα) μονοθέσιο. Οι κοινές πτέρυγες είχαν επιφάνεια 16,7 τμ. και εκπέτασμα

12,7 μ. Το Roda και το Cavka είχαν αντιστοίχως βάρος κενό 135/115 χλγ και λόγο κατολισθήσεως 15/16,5.

Υπήρξαν τρία ανεμόπτερα Roda¹⁶ με αριθμό νηολογίου SX-106, SX-108 και SX-110. Και τα τρία είχαν κατασκευαστεί στην Γιουγκοσλαβία. Από την εποχή αυτή η ΥΠΑ δίνει στα ανεμόπτερα αριθμό νηολογίου και έτσι γνωρίζουμε επακριβώς πόσα ανεμόπτερα υπάρχουν.



16

Από την Γιουγκοσλαβία έρχονται μόνο δύο Cavka (SX-107, SX-111) ενώ κατασκευάζονται το 1958 και '59 στο ΚΕΑ ακόμα 10 ανεμόπτερα Cavka. Τα πέντε πρώτα νηολογούνται (SX-112 έως SX-116) και χρησιμοποιούνται στην Τρίπολη, ενώ τα υπόλοιπα 5 δεν παίρνουν νηολόγιο και αποθηκεύονται.

Στην Τρίπολη γίνεται εντατική χρήση του υλικού και σημαντικό εκπαιδευτικό έργο. Από την περίοδο αυτή υπάρχουν καταγεγραμμένες πτήσεις και ώρες ανεμοπορικής δραστηριότητας που απεικονίζονται στο διάγραμμα που υπάρχει στην σελ.25. Τα δύο πρώτα ανεμόπτερα Roda SX-106 και Cavka SX-107 καταστρέφονται στην Τρίπολη, ενώ τα άλλα δύο Roda τα SX-108 και SX-110 βάζουν αντιστοίχως 4.597 και 2.210 εκπαιδευτικές πτήσεις μέχρι τον Νοέμβριο του 1960.

Ανεμόπτερο WEIHE

Μόνο ανεμόπτερο επιδόσεων της εποχής είναι το προπολεμικό γερμανικό Weihe (προφέρεται Βάιε) που αγοράστηκε από την Γιουγκοσλαβία το 1955. Το συγκεκριμένο Weihe¹⁷ είχε κατασκευαστεί μεταπολεμικώς στην Γιουγκοσλαβία. Πρόκειται για ένα πολύ ελαφρύ ανεμόπτερο που παρ' όλο το εκπέτασμα των 18 μ. έχει μικρό βάρος και τον καταπληκτικό για την εποχή λόγο κατολισθήσεως 30/1 (έναντι 15/1 του Cavka).



17

Το 1960 η ανεμοπορία έχει ανδρωθεί, αλλά φαίνεται ότι έχει ανδρωθεί και η μέσω της ΒΑΛΕ δαπάνη υπερβολικών κονδυλίων. Έτσι η ΕΒΑ διαλύει το Ανεμοπορικό Κέντρο Τριπόλεως. Δυστυχώς στο πνεύμα της καθάρσεως κατακαίονται στην Τρίπολη όλα τα ιστορικά ανεμόπτερα που υπήρχαν στο υπόστεγο. Τα ανεμόπτερα Roda και Cavka αποθηκεύονται στο Τατόι και θα τα συναντήσουμε πάλι στην Έδεσσα, μετά

15ετία. Επίσης στο Τατόι έρχεται και το ανεμόπτερο Weihe (SX-109).

Για την Τρίπολη δεν έχουν γραφεί πολλά κείμενα. Παρ' όλο ότι πέρασαν από εκεί πολλοί νέοι, δεν άφησαν γραπτά κείμενα, αλλά μόνο προφορικές ιστορίες που μας διηγούνταν την δεκαετία του '60 στο Τατόι, γύρω από τα ανεμόπτερα, με πολλές υπερβολές. Έλεγαν πχ. για κάποιο μαθητή που προσγειώθηκε πάνω σε μία ελιά. Αλλά και οι εκπαιδευτές μας έλεγαν για τον φόβο που πήραν όταν κάποιος μαθητής μπήκε με Τσάφκα σε περιδίνηση. Μετά την προσγείωση έσπευσαν να τον ρωτήσουν:

- Καλά, τι έκανες εκεί;

Ο μαθητής ήρεμος και κεφάτος δεν είχε καταλάβει τίποτα.

- Έκανα κάποιες κλειστές στροφές, είπε αδιάφορα.

Τα ανεμόπτερα Τσάφκα ήταν πολύ ήπια και φιλικά και συγχωρούσαν πολλές αταξίες.

Δραστηριότητα στην Τρίπολη

Το πιο εμπειριστατωμένο κείμενο για την Τρίπολη είναι του Θεόδωρου Παναγιώτου που διετέλεσε μηχανικός στην Τρίπολη και έζησε από κοντά όλη την δραστηριότητα. Το κείμενο αυτό γράφτηκε το 1998. Το πρώτο τμήμα (μέχρι το 1953) παρετέθη ήδη στις προηγούμενες σελίδες. Εδώ είναι το δεύτερο μέρος που αφορά την περίοδο της Τριπόλεως:

Το '54 έγινε η πρώτη αποστολή στην Γιουγκοσλαβία, για πλήρη εκπαίδευση ανεμοπόρων σε πιο σύγχρονα ανεμόπτερα, σε αερορυμούλκηση και σε ΜΕΑ (μηχανή εκτοξεύσεως ανεμοπτέρων). Στην αποστολή έλαβαν μέρος οι Γ. Οικονομίδης (αρχηγός αποστολής), Χρ. Ευσταθίου (υποσημναγός), Γεώργιος Κανάκης (άρτι αποφοιτήσας της Σχολής Ικάρων) και Πέτρος Τσακωνιάτης (της σχολής εφέδρων χειριστών ΕΚΕΧ), Αλεξάνδρος Αυδής, Θεόδωρος Παναγιώτου, Αιμίλιος Κυπριώτης, Βασίλειος Σκρέκης και Εμμανουήλ Παιδιωτάκης (ανεμοπόροι).

Η εκπαίδευση έγινε στο ανεμοπορικό κέντρο του Vrsac (Βίρσατς), κοντά στο Βελιγράδι και είχε διάρκεια 40 ημερών. Εκεί έγινε η πρώτη μεταπολεμική απόκτηση εβλημάτων "C" ανεμοπορίας. Έγιναν επίσης και άλματα με αλεξίπτωτο.

Το '55 έγινε μια δεύτερη αποστολή στην Τουρκία, για την οποία όμως δεν μάθαμε λεπτομέρειες.

Το '55 η ΒΑΛΕ απεφάσισε να οργανώσει την ανεμοπορία στην Ελλάδα. Αγόρασε από την Γιουγκοσλαβία 3 διθέσια εκπαιδευτικά ανεμόπτερα τύπου Roda (Ρόντα) και δύο μονοθέσια τύπου Canka (Τσάφκα). Απεφάσισε επίσης την μετάκληση του Γιουγκοσλάβου εκπαιδευτή Braco Uzelac.

Έτσι στο τέλος Σεπτεμβρίου του '55 άρχισαν οι πρώτες πτήσεις με τύμπανο στα Μέγαρα. Μετά όμως από έξη καλές μέρες, άρχισαν τα πρωτοβρόχια. Έβρεξε τόσο πολύ ώστε ο κάμπος των Μεγάρων πλημμύρισε και το νερό σε πολλές μεριές έφθασε το ένα μέτρο. Δέκα μέρες έμειναν ακόμα οι ανεμοπόροι στην κατασκήνωση μήπως και βελτιωθεί ο καιρός. Η λάσπη όμως ήταν τόσο που δεν μας επέτρεψε την εκτέλεση άλλων πτήσεων. Τα Μέγαρα είχαν αποδειχθεί ακατάλληλα.

Την άνοιξη του '56 το προεδρείο και το ιπτάμενο προσωπικό της ΒΑΛΕ επιβιβαστήκαμε σε αεροσκάφος DC-3 (Ντακότα) με προορισμό την Τρίπολη. Μετά από μελέτες που είχαμε κάνει επί χάρτου σε μικρά αεροδρόμια, έμοιαζε ότι το πιο κατάλληλο για ανεμοπορικό κέντρο ήταν το αεροδρόμιο της Τριπόλεως. Τελικά, μετά την επίσκεψή μας, εκεί καταλήξαμε.

Εκεί μεταφέραμε όλο το ανεμοπορικό υλικό, μαζί και τα μηχανήματα από το συνεργείο της ΒΑΛΕ του Παλαιού Φαλήρου. Μαζί με το υλικό της ΒΑΛΕ μεταφέραμε και τρεις ιδιωτικές αεροκατασκευές. Το μοτοανεμόπτερο "Καμπέρος" κατασκευής του Α. Αυδή είχε πετάξει ήδη σαν ανεμόπτερο χωρίς μηχανή. Το διθέσιο ανεμόπτερο Sabliet κατασκευασμένο από τους ανεμοπόρους αδελφούς Εμίλιο και Αριστείδη Κυπριώτη δεν είχε κάνει ακόμα δοκιμαστική πτήση. Το μονοθέσιο αεροπλάνο White κατασκευασμένο από τον Θ. Παναγιώτου βρισκόταν στο τελευταίο στάδιο της κατασκευής. Τα υλικά αυτά είχαν άδοξο τέλος. Το '61 που έκλεισε το κέντρο, ο νέος Δ/της της αεροπορίας πέταξε τα μηχανήματα του συνεργείου και έκαψε τα σωζόμενα ιστορικά ανεμόπτερα της ΒΑΛΕ. Μαζί έκαψε και όλο το ιδιωτικό πτητικό υλικό.

Μετά την μεταφορά του εξοπλισμού στην Τρίπολη, άρχισαν τον Αύγουστο του '56 οι πτήσεις ανεμοπτέρων. Για πρώτη φορά χρησιμοποιόταν στην Ελλάδα πραγματική μηχανή εκτοξεύσεως ανεμοπτέρων (ΜΕΑ) με κινητήρα ντίζελ. Η ΜΕΑ είχε αγορασθεί από την Γιουγκοσλαβία μαζί με το πτητικό υλικό. Οι πτήσεις τελείωσαν στις αρχές Οκτωβρίου.

Κατά την διάρκεια του χειμώνα άρχισε η κατασκευή νέων μηχανών εκτοξεύσεως στο μηχανουργείο της Πολεμικής Αεροπορίας στο Παλαιό Φάληρο (ΣΕΜΑ). Αυτές είχαν κινητήρα Ford V-8.

Το '57 το Ανεμοπορικό Κέντρο Τριπόλεως άρχισε να λειτουργεί από τον Μάιο μέχρι τον Οκτώβριο. Εκπαιδεύονταν 5 εκπαιδευτικές σειρές που διαρκούσαν ένα μήνα. Κάθε εκπαιδευτική σειρά είχε περί τους 25 μαθητές από όλη την Ελλάδα. Οι μεταφορές Αθήναι-Τρίπολη γίνονταν από την Πολεμική Αεροπορία με DC-

3. Η εκπαίδευση άρχιζε το πρωί στις 5.00 και, μετά μια μικρή διακοπή το μεσημέρι για φαγητό, συνεχίζονταν μέχρι τις 18.00, αλλά πολλές φορές και μέχρι να νυχτώσει.

Το '58 το κέντρο λειτούργησε από τον Ιούνιο μέχρι τον Σεπτέμβριο. Η δύναμη των ανεμοπτέρων αυξήθηκε με 5 καινούρια Canka¹⁸ που κατασκευάστηκαν στο ΚΕΑ. Ήρθε επίσης και το μονοθέσιο ανεμόπτερο Weihe (Βάιε) που είχε αγοραστεί από την Γιουγκοσλαβία το '56 και έλαβε νηολόγιο SX-109.



Το '58 ήταν καλύτερη χρονιά από τις προηγούμενες. Έγιναν άνω των 3.000 πτήσεων. Έγιναν και οι πρώτες διάρκειες, πεντάωρο του αρχιεκπαιδευτή Τσακωνιάτη με Canka, δίωρο του εκπαιδευτή Ν. Καπιτσόπουλου με Roda και μαθητή, δίωρο του αρχιμηχανικού Θ. Παναγιώτου με Canka κατά δοκιμαστική πτήση.

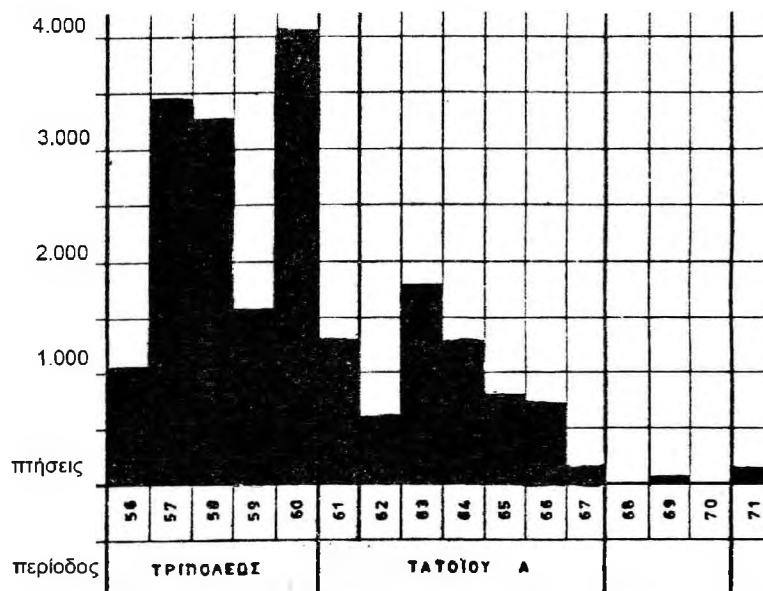
Το '59 οι πτήσεις άρχισαν με μικρή καθυστέρηση στα μέσα Ιουνίου. Αιτία ήταν η απουσία αρχιμηχανικού, διότι συνέπεσε τότε να εγκαταλείψω το ΚΕΑ υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Εξ άλλου το κέντρο σταμάτησε την λειτουργία του νωρίτερα, στα μέσα Σεπτεμβρίου, με το ατύχημα του εφόρου των αεροπροσκόπων Γ. Μπούσουλα.

Τον ίδιο χρόνο έγινε η τρίτη αποστολή στο εξωτερικό, στο ανεμοπορικό κέντρο του Rieti στην Ιταλία. Στην αποστολή έλαβαν μέρος οι εκπαιδευτές: Σπύρος Παναγώτας, Φώτης Κατζούρος, Νίκος Μαυρομάτης, Παύλος Αργυράκης και Δημήτριος Δημητρίου. Η εκπαίδευση είχε διάρκεια δύο μηνών, με κύριο στόχο την αερορυμούλκηση. Οι τέσσερις πρώτοι πήραν την ειδικότητα του αερορυμούλκου, ο τελευταίος όμως δεν είχε πτυχίο αεροπλάνου.

Το ατύχημα του Μπούσουλα έκανε την ΥΠΑ να καθυστερεί την έκδοση άδειας πτήσεων κατά το επόμενο έτος. Έτσι το '60 υπήρξε πάλι καθυστέρηση. Τελικά μετά από συμφωνία με την ΒΑΛΕ, η Ολυμπιακή μού έδωσε δεκαπενθήμερη άδεια να μεταβώ στην Τρίπολη (σαν εξουσιοδοτημένος επιθεωρητής της ΥΠΑ) για επιθεώρηση και δοκιμαστικές πτήσεις των ανεμοπτέρων. Οι πτήσεις άρχισαν καθυστερημένα, αλλά και τελείωσαν νωρίτερα από ότι τα άλλα χρόνια.

Αυτό ήταν το τέλος του Ανεμοπορικού Κέντρου Τριπόλεως.

Το έργο που είχε γίνει στην Τρίπολη ήταν σημαντικό. Εκπαιδεύτηκαν 259 ανεμοπόροι. Εκτελέστηκαν 13.691 πτήσεις συνολικής διάρκειας 1.218 ωρών.



Η εκπαίδευση κάθε εκπαιδευτικής σειράς διαρκούσε ένα μήνα κατά τον οποίο η διαμονή, η τροφή, η εκπαίδευση και η μεταφορά ήταν δωρεάν.

Η διοίκηση και η επιμελητεία ήταν της Πολεμικής Αεροπορίας. Διοικητές αεροδρομίου διετέλεσαν, τα έτη 56-57 ο σμηναγός Τριανταφυλλόπουλος, τα έτη 58-60 ο σμήναρχος Δημητριάδης.

Σύμβουλος εκπαιδύσεως διετέλεσε, τα έτη 56-58 ο Braco Uselac, υπεύθυνος εκπαιδύσεως τα έτη 56-60 ο Πέτρος Τσακωνιάτης. Εκπαιδευτές διετέλεσαν κατά καιρούς οι Σπύρος Παναγώτας, Νίκος Καπιτσόπουλος, Παύλος Αργυράκης, Φώτης Κατζούρος, Νίκος Μαυρομάτης και Σπ. Ντούσιας.

Αρχιμηχανικοί διετέλεσαν, τα έτη 56-58 ο Θεόδωρος Παναγιώτου, τα έτη 59-60 ο αρχισμηνίας Γεώργιος Λούτας.

Χειριστές ΜΕΑ διετέλεσαν, τα έτη 56-58 ο Θ. Παναγιώτου (με βοηθούς τους Σκρέκη, Λούτα, Παναγώτα), τα έτη 59-60 οι Β. Σκρέκης και Σ. Παναγώτας.

Το ολοκαύτωμα της Τριπόλεως

Ο Παναγιώτου αναφέρεται στην καταστροφή των υλικών του κέντρου Τριπόλεως. Αντιστοίχως, ο Αυδής που ήταν μηχανικός στην Τρίπολη αποσπασμένος από το ΚΕΑ, έχει εκδώσει την δεκαετία του '90, τρία τεύχη με τίτλο "Αεροπορικές αλήθειες". Το τρίτο τεύχος περιλαμβάνει ένα οξύ άρθρο για την δολοφονία 8

αεροσκαφών. Τα τρία τα γνωρίζουμε ήδη. Είναι το "Γλαράκι" (SX-101) κατασκευής 1938, ο "Γλάρος" (SX-102) κατασκευής 1950 και το "Μπέμπυ" (SX-105) κατασκευής 1938. Δύο ακόμα είναι ανεμόπτερα SG-38 που είχαν κατασκευασθεί στο ΚΕΑ το 1954 και δεν είχαν εκτελέσει καμία πτήση.

Τα υπόλοιπα τρία αεροσκάφη ήταν ιδιωτικά. Ήταν το μοτοανεμόπτερο "Καμπέρος" του Αυδή, το αεροπλάνο "Sablier" των αδελφών Κυπριώτη και το "White" του Παναγιώτου.

Ο "Καμπέρος" ήταν ένα ανεμόπτερο με νασέλλα, πίσω από την οποία είχε προβλεφθεί να τοποθετηθεί κινητήρας από μοτοσικλέτα Harley-Davinson. Είχε ήδη κάνει πτήσεις σαν ανεμόπτερο αλλά δεν υπήρχε ακόμα ο κινητήρας.

Το διαθέσιμο αεροπλάνο "Sablier" των Αριστείδη και Αιμίλιου Κυπριώτη, είχε επίσης ολοκληρωθεί σαν κατασκευή, αλλά δεν είχε ακόμα κινητήρα. Ο Γάλλος Sablier είχε εκδώσει ένα βιβλίο, βάση του οποίου μπορούσες να κατασκευάσεις μονοθέσια ή διθέσια, ανεμόπτερα ή αεροπλάνα !

Το αεροπλάνο "White" του Θεοδώρου Παναγιώτου ήταν ολοκληρωμένο ως προς την δομή του, αλλά δεν είχε ακόμα επικαλυφθεί με ύφασμα.

Μετά το ολοκαύτωμα της Τριπόλεως, που τοποθετείται χρονικώς (κατά τον Αυδή) γύρω στο 1963, έμειναν εν ζωή μόνο ανεμόπτερα που είχαν κατασκευασθεί μετά το 1955, δηλαδή από τα Τσάφκα και μετά. Έτσι δυστυχώς, δεν επιζεί σήμερα κανένα από τα προπολεμικά ανεμόπτερα, εκτός από τα υπολείμματα ατράκτου του Zoegling της Σκύρου, που σώθηκαν από τους αδελφούς Ευθυμίου, πάνω στα ζευκτά της στέγης του πατρικού τους ξυλουργείου.

Η ανεμοπορία περιορίζεται στο Τατόι

Από το 1960 και για τα 15 επόμενα χρόνια, η ανεμοπορική δραστηριότητα εδρεύει αποκλειστικά στο Τατόι.

Ένα από τα τελευταία έργα της κινήσεως της Τριπόλεως ήταν η παραγγελία 3 συγχρόνων ανεμοπτέρων, δύο εκπαιδευτικών Bocian και ενός επιδόσεων Mucha. Και τα τρία ανεμόπτερα ήρθαν στην Ελλάδα το 1960 και, μετά την κατάρρευση της Τριπόλεως, ενετάγησαν στην δύναμη της Ανεμολέσχης Αθηνών.

Το 1960 η Πολεμική Αεροπορία αποσύρει ξαφνικά την αθρόα χρηματοδότηση της ανεμοπορίας μέσω ΒΑΛΕ. Οι φήμες τότε μιλούσαν για διαφωνία χαρακτήρων μεταξύ του Αρχηγού και του νέου προέδρου της ΒΑΛΕ. Υπήρχαν όμως και φήμες για σπατάλες σε μη ανεμοπορικούς σκοπούς.

Μετά το '60 η οικονομική κατάσταση της ανεμοπορίας είναι δραματική. Όχι μόνο της Ανεμολέσχης, αλλά και της ΒΑΛΕ. Γύρω στο 1963 η Ανεμολέσχη καταφέρνει να της δώσει ο Δήμος Αθηναίων 50.000 δρχ για να αγοράσει δύο σύρματα για την ΜΕΑ. Δεδομένου όμως ότι τα χρήματα πρέπει να περάσουν μέσω ΒΑΛΕ, η τελευταία κατακρατά τις 20.000 δρχ για το δικό της ταμείο. Σε τέτοια ένδεια είχε περιπέσει ο αεραθλητισμός. Όπως ήταν φυσικό, ο εκπρόσωπος της ΒΑΛΕ που παρέστη στη Γενική Συνέλευση της Ανεμολέσχης γιουχαρίστηκε δεόντως από τους νεότερους ανεμοπόρους.

Το εκπαιδευτικό ανεμόπτερο BOCIAN

Το πολωνικό ανεμόπτερο Bocian (Μπόσιαν)¹⁹ ήταν εξ ολοκλήρου ξύλινο, εκτός από το τμήμα της κεντρικής δοκού στην άτρακτο που ήταν ατσάλωσοληνωτό. Οι επιδόσεις του ήταν πολύ καλές για την εποχή του, ήταν όμως βαρύ και όχι τόσο ευέλικτο. Χειριστικώς, ήθελε αισθητό αντίθετο χέρι, για να κρατιέται με σταθερή κλίση σε στροφή.



Την πενταετία 60-65 τα δύο Bocian (SX-117 και 118) χρησιμοποιήθηκαν με ΜΕΑ στο Τατόι και έβαλαν αρκετές πτήσεις, χωρίς όμως να αποδώσουν αντίστοιχο εκπαιδευτικό έργο, δεδομένου ότι οι πτήσεις σκορπίζονταν σε κάθε έναν που ερχόταν στο Τατόι. Ήταν εξ άλλου εποχή παρακμής, όπου οι εκπαιδευτές (Τσακωνιάτης, Παναγώτας, Αργυράκης, Μαυρομμάτης, όλοι επαγγελματίες αεροπόροι) δεν είχαν ικανοποιητικές προσόδους και προσπαθούσαν να βολευτούν στην ΥΠΑ, στην Ολυμπιακή ή στο εξωτερικό. Το 1965 η Αερολέσχη αποκτά

αεροπλάνα και αρχίζει συστηματικό εκπαιδευτικό έργο που απορροφά τους εκπαιδευτές εις βάρος της ανεμοπορίας. Έτσι, από το '66 μέχρι το '69 η ανεμοπορία έχει σχεδόν μηδενικό έργο.

Το 1962 εμφανίζεται και πάλι για λίγο η Θεσσαλονίκη, όπου για ένα μήνα μεταβαίνουν τα δύο Bocian των Αθηνών (με αερορυμουλκό Stearman) και κάνουν πτήσεις στο Σέδες, αλλά όχι παραγωγή χειριστών.

Το ανεμόπτερο επιδόσεων MUCHA

Το πολωνικό ανεμόπτερο Mucha (Μούχα)²⁰ ήταν ξύλινο ανεμόπτερο επιδόσεων της εποχής του. Τα πτητικά του χαρακτηριστικά δεν ήταν πολύ ήπια, φαίνεται όμως ότι και οι επίδοξοι πρωταθλητές της εποχής δεν είχαν τα ανάλογα ανεμοπορικά προσόντα. Χαρακτηριστική πλάκα της εποχής ήταν, να παίρνει κάποιος



το Mucha με νερό και σάντουιτς για να κάνει πεντάωρο. Όλοι λέγαμε με μια φωνή "Σε πέντε λεπτά θα είναι κάτω". Αυτό πράγματι συνέβαινε, την ίδια ώρα που κάποιος νεότερος με Bocian πετούσε για δύο ώρες. Σήμερα όλοι οι ανεμοπόροι έχουν κάποια πιθανότητα να μείνουν στον αέρα, λόγω του αεροπλάνου που τους πηγαίνει σε μεγάλο ύψος μέσα στα θερμικά. Τότε όμως με την MEA (Μηχανή Εκτοξεύσεως Ανεμοπτερών) που σε ανέβαζε στα 300 μ τα πράγματα ήταν δυσκολότερα.

Το Mucha πέταξε ελάχιστες συνολικά ώρες, μέχρι το '65 όταν κατέπεσε σε ατύχημα στο Τατόι, αμέσως μετά την απογείωση.

20

Νέα αναπτυξιακή περίοδος

Το 1970 δεν υπάρχει ανεμοπορία. Δώδεκα ανεμοπόροι συγκεντρωνόμαστε στην Γενική Συνέλευση της Ανεμολέσχης για να ψηφίσουμε Διοικητικό Συμβούλιο και ελλείψει άλλων, βρισκόμαστε όλοι στην διοίκηση του σωματείου. Στόχος μας: "Να κάνουμε ένα ανεμόπτερο να πετάει". Εκπαιδευτής της εποχής, ο Παύλος Αργυράκης, που ήταν πλέον υπάλληλος της ΥΠΑ.

Πράγματι ένα Bocian επιθεωρείται στο ΚΕΑ (τότε ακόμα δωρεάν) και αρχίζουν λίγες πτήσεις με MEA και αργότερα με αεροπλάνο Stearman της Αερολέσχης. Το τελευταίο είναι δαπανηρότατο σε καύσιμα. Το '72 η Αερολέσχη σταματάει να μας παρέχει αερορυμουλκώσεις.

Την εποχή εκείνη ίσχυε το θέσφατο "μία αερολέσχη ανά νομόν". Έτσι η Ανεμολέσχη ήταν εντεταγμένο σωματείο στην Αερολέσχη. Το '73 η Ανεμολέσχη ανεξαρτητοποιείται από την Αερολέσχη της οποίας αποτελούσε τμήμα. Είναι οι ενέργειες της Ανεμολέσχης καθώς και της νέας Αερολέσχης Πειραιώς που διασπούν οριστικά το "μία αερολέσχη ανά νομόν".

Τα πνεύματα είναι τότε οξυμένα, διότι η Αερολέσχη κατακρατά τα ανεμόπτερα που ανήκαν στην ΒΑΛΕ και της είχαν παραχωρηθεί για την ανεμοπορία. Τα ανεμόπτερα μένουν για λίγους μήνες στο έδαφος, μέχρις ότου η ΒΑΛΕ τα μεταβιβάσει εκεί που ήταν οι ανεμοπόροι, δηλαδή στην Ανεμολέσχη.

Το 1973 αποτελεί έτος σταθμό για τον ελληνικό αεραθλητισμό. Μετατάσσεται από την αρμοδιότητα του Υπουργείου Αμύνης στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και αρχίζει να παίρνει κρατική επιχορήγηση, μέσω της ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας). Η μετάταξη δεν γίνεται από τους πολίτες, αλλά από τους αποστράτους της Πολεμικής Αεροπορίας, που τότε διοικούσαν την Εθνική Αερολέσχη. Πρέπει βέβαια να υπενθυμίσουμε ότι τον καιρό εκείνο, διοικητής της ΥΠΑ ήταν συνήθως επίσης απόστρατος της Πολεμικής Αεροπορίας.

Το 1973 (με 6 μόνο σωματεία) η επιχορήγηση για την Ανεμολέσχη Αθηνών ανήλθε στο εκπληκτικό για την εποχή ποσό των 1 εκατομμυρίου δραχμών. Τα έξοδα της εποχής ήταν μηδενικά. Έτσι αγοράζεται αμέσως χωρίς διαγωνισμό το καλύτερο εκπαιδευτικό της αγοράς το ASK-13 (κόστισε 420 χιλιάδες δραχμές). Με 200 χιλιάδες ακόμα αγοράζεται από την Θεσσαλονίκη ένα Piper Cub (SX-ADX) και αρχίζουν αερορυμουλκώσεις. Από τότε δεν ξαναλειτούργησε MEA στο Τατόι.

Τον επόμενο χρόνο αγοράστηκε από την Θεσσαλονίκη και δεύτερο αερορυμουλκτικό αεροπλάνο Piper Cub (SX-ADW). Τα αεροπλάνα αυτά είχαν κινητήρα 135 Hp και φλαπς. Λόγω της μικρής τους ταχύτητας, ήταν ιδιαιτέρως κατάλληλα για ρυμουλκώσεις ανεμοπτερών.

Την περίοδο αυτή χάνουμε το Bocian SX-118 σε προσγείωση λίγα μέτρα έξω από το αεροδρόμιο, κατά την οποία κόπηκε η ουρά του.

Το εκπαιδευτικό ASK-13

Το γερμανικό εκπαιδευτικό ASK-13 του οίκου Schleicher έχει ατσαλοσωληνωτή άτρακτο και ξύλινες πτέρυγες. Είναι ανεμόπτερο πολύ ελαφρύ και πολύ ευέλικτο. Όταν το πρωτοπετάξαμε αρχίσαμε να θεωρούμε τα Bocian θωρηκτά. Υπήρχαν όμως πολλοί που προτιμούσαν την σταθερότητα του Bocian στα θερμικά. Οι μαθητές συνηθισμένοι από το μεταλλικό πλαίσιο της καλύπτρας του Bocian, όταν βρέθηκαν μέσα στον πλαστικό θόλο του ASK-13, έχασαν τα γνωστά σημεία αναφοράς και μας έλεγαν ότι είναι "σαν να βρίσκεσαι καθισμένος σε ένα γάιδαρο, μπροστά από τα αυτιά του".

Το ASK-13 ήταν μια σωστή παραγωγική μηχανή. Όλα τα κοντρώλ ήταν εμφανή μέσα στην άτρακτο. Το σκι του ρύγχους, του οποίου αλλάζαμε συχνά την μεταλλική λάμα, έκανε το φρένο μη απαραίτητο. Το φρένο

στα ανεμόπτερα ήταν πάντα παθητικό. Σε κάποια περίπτωση όπου ο εκπαιδευτής δοκίμασε να φέρει το Bocian SX-117 μπροστά στο βασιλικό υπόστεγο, βρέθηκε χωρίς φρένο και έριξε το ανεμόπτερο πάνω σε ένα



μονόζυγο του οποίου ο ορθοστάτης έφθασε μέχρι την κυρία δοκό της πτέρυγας. Είναι γεγονός ότι και το Bocian είχε σκι στο ρύγχος πλην όμως το Bocian καθόταν στην ουρά του και δεν μπορούσε να φρενάρει με το σκι σε μικρή ταχύτητα. Το Bocian, για μετακίνηση στο έδαφος, απαιτούσε κάποιον να βρίσκεται μέσα για βάρος και, παρ' όλα αυτά, έβγαζε τα χέρια των δύο που κρατούσαν την ουρά του. Αντιθέτως, το ASK-13 καθόταν στο σκι του ρύγχους όταν ήταν έμφορτο, αλλά ισορροπούσε πάνω στον τροχό όταν ήταν κενό, με αποτέλεσμα την εύκολη μεταφορά του στο έδαφος.

Το ASK-13²¹ υπήρξε το κύριο εκπαιδευτικό της

ΑΝΛΑ για μια επταετία κατά την οποία έβαλε 4.400 πτήσεις (980 ώρες). Ακολούθως, το 1980 πήγε στην Έδεσσα όπου έβαλε ακόμα 6.200 πτήσεις (1.000 ώρες).

Το ανεμόπτερο Weihe ξαναπετά

Το ανεμόπτερο Weihe SX-109 έμενε αποθηκευμένο στο Τατόι από την προηγούμενη δεκαετία. Φαίνεται ότι όταν ήρθαν τα πολωνικά ανεμόπτερα, κανείς δεν ενδιαφέρθηκε πια για το Weihe. Το ΚΕΑ το καθήλωσε στο έδαφος μαζί με τα Canka με τον χρησμό ότι το ξύλο τους πάσχει από ξηρασία. Για να ευχαριστήσουμε μάλιστα κάποιον παντοδύναμο επιθεωρητή του ΚΕΑ, φθάσαμε στην κατάντια να βάλουμε ντορβάδες με νερό στο υπόστεγό μας για να έχουμε υγρασία. Επρόκειτο για οριζόντιες υδρορρόδες όπου υπήρχε νερό, τουλάχιστον όταν ερχόταν στο Τατόι ο συγκεκριμένος επιθεωρητής.

Το θέμα της υγρασίας υφίσταται στην υγρή Γερμανία. Αναφέρεται ενδεδειγμένη υγρασία ξύλου 6% και ακατάλληλο ξύλο με υγρασία 15% και άνω. Το ξύλο αποκτά την μέγιστη αντοχή του με μικρή υγρασία. Οι αεροναυπηγοί της ΥΠΑ, στους οποίους δείξαμε τα σχετικά γερμανικά βιβλία, επείσθησαν και μας έδωσαν πάλι το Weihe πλόιμο. Τότε πετάξαμε και τους ντορβάδες.



Το Weihe²² ήταν ένα εκπληκτικό ανεμόπτερο. Πέταγε αργά και σταθερά, εκμεταλλευόμενο και το παραμικρό θερμικό. Τα πολύ μεγάλα πηδάλια κλήσεως του έδιναν θαναμσία ευελιξία. Είχε όμως και μειονεκτήματα. Πρώτον, παρά τον άνετο χώρο του, το άνοιγμα της καλύπτρας ήταν ελαχίστου πλάτους, με αποτέλεσμα να σφηνώνουν οι ευτραφείς χειριστές. Δεύτερον, είχε μεγάλο εκπέτασμα και πηδάλιο διευθύνσεως του οποίου το μεγαλύτερο τμήμα ήταν κινητό. Κάθε ανεμοπόρος που χρησιμοποιούσε σωστό πόδι ήταν ευτυχής. Κάθε όμως μπαστούνας αεροπόρος πετούσε με συνεχείς πλαγιολησθήσεις και

θεωρούσε το Weihe δύσκολο ανεμόπτερο, λέγοντας ότι "γλιστράει σαν χέλι".

Μια άλλη ιδιοτυπία του Weihe ήταν οι απορριπτόμενοι τροχοί. Επρόκειτο για ζεύγος τροχών σε κοινό άξονα που προσαρμοζόταν στο σκι. Αμέσως μετά την απογείωση απαγκιστρώνουμε τους τροχούς οι οποίοι, μετά από μερικές κωμικές αναπηδήσεις, χρησιμοποιούνταν στην επόμενη απογείωση, ενώ το ανεμόπτερο προσγειωνόταν στο σκι του. Κάποτε, κάποιος πήρε τους τροχούς μαζί του και τους άφησε να πέσουν κάπου προς το μοναστήρι των καλογραιών (στους Θρακομακεδόνες). Από τότε καταργήσαμε τους απορριπτόμενους τροχούς και είχαμε τροχούς μόνο για μεταφορά στο έδαφος. Το ανεμόπτερο το απογειώναμε με το σκι.

Το Weihe όταν σχεδιάστηκε, ήταν ελαφρύ ανεμόπτερο επιδόσεων. Το σύστημα προσγειώσεώς του δεν είχε κατασκευαστεί για συνεχείς προσγειώσεις αρχαίων σολιστών, όπως το χρησιμοποιούσαμε στο Τατόι. Έτσι, όταν πια (στις αρχές της δεκαετίας του '80) το βγάλαμε σε τμητική αποστρατεία, η κοιλιά του ήταν αρκετά καταπονημένη. Το Weihe εκχωρήθηκε αργότερα στο Μουσείο της Πολεμικής Αεροπορίας.

Το δίπολο Αθήνα - Έδεσσα

Το 1976 βρίσκει στην Ανεμολέσχη το ανεμόπτερο ASK-13 (SX-120), το Bocian (SX-117) και το Weihe (SX-109). Βρίσκει όμως και μια νέα νοοτροπία. Σταματάει η αλόγιστος διασπορά των πτήσεων. Εγκαινιάζεται ο θεσμός της εκπαιδευτικής σειράς με προτεραιότητα πτήσεως. Αρχίζει εντατική εκπαίδευση ποιοτική και όχι ποσοτική. Κανείς δεν κρίνεται ακατάλληλος. Απλώς, όσοι μένουν πίσω εγκαταλείπονται εις όφελος νέας εκπαιδευτικής σειράς (τρεις εκπαιδευτικές σειρές το '76, δύο σειρές το '77).[†]

Χαρακτηριστικό της νοοτροπίας που επικρατεί τον καιρό εκείνο είναι ότι, οι εκπαιδευτές δεν δέχονται να σπαταλούν κόπο για επισκέπτες και απλά μέλη. Οι επισκέπτες πετάν με πτυχιούχους που πρέπει να βάλουν πείρα για να γίνουν εκπαιδευτές. Με μεγάλη προσπάθεια και αφοσίωση δημιουργείται ένας αξιοζήλευτος πυρήνας αρίστων χειριστικών ερασιτεχνών ανεμοπόρων. Προτιμούνται οι μεγαλύτεροι ερασιτέχνες που μπορούν να γίνουν στελέχη, έναντι των νεαρών που συνήθως χάνονται αργότερα.

Με την νοοτροπία αυτή δημιουργείται για την Ανεμολέσχη η αναίμακτος εικοσαετία 65-85 που τελειώνει όταν κάποιος υπαξιωματικός της Πολεμικής Αεροπορίας σπάει με ανεμόπτερο τις φτέρνες του στον Μαραθώνα. Χαρακτηριστικό είναι ότι κανείς εκπαιδευόμενος από την 1η μέχρι την 10η σειρά, όχι απλώς δεν έκανε ατύχημα, αλλά ούτε καν γρατζούνισε ανεμόπτερο στο έδαφος. Χαρακτηριστικό επίσης είναι το γεγονός της παραιτήσεως του διευθυντή σχολής (πολ. μηχανικού) Ι. Ραυτόπουλου περί το τέλος της περιόδου, όταν θεώρησε κατάντια της σχολής την εκτέλεση πολύ βαριάς προσγειώσεως από μαθητή που κάποιος έβγαλε σόλο ωρίς. Τόσο αριστοκρατική ήταν η νοοτροπία της εποχής.

Η φήμη ότι ο ανεμοπορικός κύκλος είναι επίλεκτος, κάνει μεγάλη την προσέλευση μαθητών, στελεχών και φίλων. Τα πρώτα χρόνια της περιόδου, η Ανεμολέσχη γίνεται ένα πιάτο με μέλι όπου, όποιος πατάει κολλάει οριστικά.

Το ανεμόπτερο Mosquito

Το '76 μόλις τα πράγματα στην Ανεμολέσχη πηγαίνουν καλά, αρχίζουν τα μεγάλα όνειρα των χειριστών για επιδόσεις και αγώνες. Η συντηρητική μερίδα των τεχνικών επιμένει στο πρόωρο των ονείρων. Θέτει μάλιστα το θέμα και στην Γενική Συνέλευση του σωματίου. Οι Βαλκανικοί αγώνες όμως αλλάζουν την όλη εικόνα.

Το '77 εμφανίζονται στην ΕΑΛΕ (Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος, τέως ΒΑΛΕ) κονδύλια για αγορά υλικού που διεκδικεί η γενική αεροπορία για ακροβατικό αεροπλάνο. Το να μας πάρουν τα αεροπλάνα το κονδύλι για ένα αεροπλάνο, όταν μπορούμε να αγοράσουμε δύο ανεμόπτερα, είναι απαράδεκτο. Παίρνουμε λοιπόν από το χέρι τους επιδοσολάτρες και πηγαίνουμε στον γενικό γραμματέα της ΕΑΛΕ Γεώργιο Πλειώνη με τον οποίο είχαμε πολύ καλές σχέσεις και ζητάμε τα χρήματα για ανεμόπτερα. Η ΕΑΛΕ πείθεται, αλλά υπάρχει και άλλο ένα εμπόδιο, οι αερομοντελιστές οι οποίοι δικαίως ζητούν μερίδιο από τα χρήματα. Και πάλι προσωπικές καλές σχέσεις με τον Γιώργο Σεβαστό κάνουν τους μοντελιστές να μας υποστηρίξουν. Τα χρήματα που χρωστάμε ηθικώς στον αερομοντελισμό, τα ξεπληρώνουμε αργότερα, όταν οι αερομοντελιστές παίρνουν με την υποστήριξή μας σημαντικά κονδύλια για αγορά υλικού. Το υλικό αυτό πωλείται ευφυνώς και κατασκευάζεται το μοντελοδρόμιο των Σπάτων, για το οποίο δεν εδίδοντο ειδικά κονδύλια.



Με αυτές τις συνθήκες έρχονται στην Ελλάδα το 1978 δύο γερμανικά ανεμόπτερα επιδόσεων Mosquito²³ (SX-122 και SX-123) του Οίκου Glassfluegel. Το πρώτο από τα δύο έχει μια σειρά από ατυχίες. Τουμπάρει με το τρέιλερ κατά την μεταφορά στην Γιουγκοσλαβία. Κόβεται στα δύο σε προσγειώση στην Κωπαΐδα, ενώ το αυτοκίνητο που φέρνει το άδειο τρέιλερ, έχει ένα θανατηφόρο ατύχημα. Μετά την επισκευή του στην Γερμανία, το ανεμόπτερο πηγαίνει κατ' ευθείαν στην Έδεσσα όπου γίνονται πανελλήνιοι αγώνες με συμμετοχή τριών ανεμοπόρων. Το SX-122 διαλύεται σε κάποια πλαγιά της Πιπερίτσας, ενώ ο χειριστής του, άθικτος από το ατύχημα, κινδυνεύει να κατασπαραχθεί από τα τοσπανόσκυλα του κοντινού χωριού.

Το δεύτερο Mosquito έχει καλύτερη τύχη. Δεν παθαίνει ούτε ένα γρατζούνισμα και πετάει για πολλά χρόνια, έχοντας βάλει μέχρι το 1995, 750 πτήσεις (690 ώρες).

[†] Για την παραγωγή της σχολής της Ανεμολέσχης την περίοδο αυτή, υπάρχει το άρθρο "Οι πρώτες σειρές της ΑΝΛΑ" στο τεύχος 37 του "Αεραθλητισμού", Οκτώβριος 1999.

Μια άλλη περιπέτεια του Mosquito είναι το gel coat. Αυτό δεν ήταν καλής ποιότητας και όλα τα ανεμόπτερα που είχαν κατασκευαστεί με αυτό ήθελαν τρίψιμο και ξαναβάψιμο. Η πολύ δύσκολη αυτή δουλειά έγινε για την άτρακτο, οι πτέρυγες όμως παρέμειναν πάντα με το παλιό gel coat.

Το Mosquito είναι ανεμόπτερο με φλαπς. Τα φλαπς έχουν το σημαντικό πλεονέκτημα να έχει ο ανεμοπόρος κάτι να κάνει με το αριστερό του χέρι. Σε ανεμόπτερο χωρίς φλαπς για να επιταχύνουμε, μειώνουμε την γωνία προσβολής κατεβάζοντας το ρύγχος, πράγμα που λόγω αδρανείας αργεί να γίνει. Σε ανεμόπτερο με φλαπς μειώνουμε την γωνία προσβολής ανεβάζοντας τα φλαπς, πράγμα που γίνεται στιγμιαίως. Ασχέτως λοιπόν του αν το ανεμόπτερο χωρίς φλαπς μπορεί να έχει καλύτερες επιδόσεις, το ανεμόπτερο με φλαπς δίνει το αίσθημα στον ανεμοπόρο ότι ξεχύνεται αμέσως προς τα εμπρός, σαν άλογο που του αφήνουμε τα χαλινάρια. Επειδή δε δεν κατεβαίνει το ρύγχος, ο ανεμοπόρος έχει την εντύπωση ότι ο λόγος κατολισθήσεως είναι καλύτερος από ότι πράγματι είναι.

Από το 1978 ήδη, παρ' όλη την λαμπρή πορεία προς την Βαλκανιάδα (που κατέληξε σε φιάσκο), έχει αρχίσει από το διάγραμμα δραστηριότητας (σελ.31) να διαφαίνεται η καθοδική πορεία της αθηναϊκής ανεμοπορίας. Το διάγραμμα δείχνει για την Αθήνα, μετά το '75, τρία λαμπρά χρόνια και ύστερα καθίζηση. Αναδύεται όμως η Έδεσσα.

Τα ανεμόπτερα Canka - Roda ξαναπετάν, στην Έδεσσα.

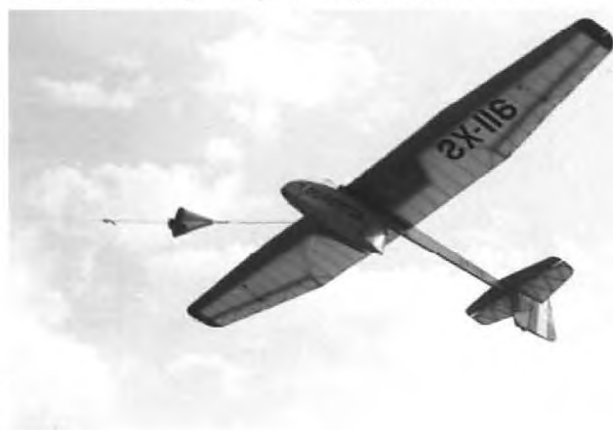
Το '78 ήδη αρχίζει η αποχώρηση από την Ανεμολέσχη των τεχνικών στελεχών για διάφορους λόγους. Χάνονται από την πρώτη γραμμή της λέσχης οι Γ. Χαλκιαδάκης, Π. Κουρουβακάλης, Σ. Μετνίδης, Κ. Πικρός και άλλοι. Ο τελευταίος αποχωρεί από την διοίκηση της Ανεμολέσχης (παραιτούμενος από διευθυντής της σχολής) και ενεργοποιείται στην ΕΑΛΕ και στην Έδεσσα.

Ήδη από το 1976 έχουν δοθεί στην Έδεσσα ένα ανεμόπτερο Roda (SX-108) και δύο Chavka (SX-113 και 116) από τις αποθήκες της Ανεμολέσχης Αθηνών. Τις απαραίτητες επισκευές κάνει ο Πλάτων Κουρουβακάλης. " Δεν πρόκειται όμως για τα ίδια ανεμόπτερα που πετούσαν στην Τρίπολη. Χρησιμοποιώντας τα υπάρχοντα νηολόγια, αξιοποιήθηκαν οι πτέρυγες και οι άτρακτοι των ανεμοπτέρων κατασκευής ΚΕΑ που δεν είχαν πετάξει ποτέ και δεν έφεραν αριθμούς νηολογίου.

Τα ανεμόπτερα αυτά είναι πολύ κατάλληλα για το μικρό τότε διάδρομο της Εδέσσης. Η εκτόξευση με ΜΕΑ είναι επίσης ασφαλέστερη από την αερορυμούλκηση, όπως διαπιστώσαμε πετώντας στα εγκαίνια του αεροδρομίου το '76. Σε οποιοδήποτε σημείο της ανυψώσεως αν κοβόταν το σύρμα, θα μπορούσαμε να προσγειωθούμε ασφαλώς στο αεροδρόμιο.

Το Roda είναι πολύ ευχάριστο για τον μαθητή που έχει άριστη ορατότητα μέχρι και προς την ΜΕΑ που βρίσκεται κάτω του. Για τον εκπαιδευτή όμως, που έχει την πτέρυγα πάνω από το κεφάλι του, είναι πολύ δυσάρεστο να χάνεται το αεροδρόμιο στην τελική στροφή, όταν ακριβώς θέλει κανείς να το βλέπει περισσότερο. Η εμπειρία να βρίσκεται το έδαφος μερικές εκατοντάδες μέτρα από κάτω σου (καθώς περισσεύεις από το στενό κάθισμα του εκπαιδευτή) δεν είναι καθόλου δυσάρεστη.

Ο εκπαιδευτής της Εδέσσης Ιωσήφ Σινιόσoglou χρησιμοποιώντας το Roda κάνει ένα πολύ σημαντικό εκπαιδευτικό έργο. Το Roda SX-108 βάζει ακόμα μερικές χιλιάδες πτήσεις μέχρις ότου παραδοθεί στο Αγρίνιο και από εκεί στην Πάτρα, σαν μουσειακό υλικό.



Το Canka²⁴ ήταν σκέτη απόλαυση. Μπορούσες να του κάνεις οτιδήποτε, χωρίς να φοβάσαι ότι θα σου την σκάσει. Στο θερμικό ανέβαινε σαν ασανσέρ, κάνοντας πολύ στενούς κύκλους με ελάχιστη ταχύτητα. Στα ανοικτά ανεμόπτερα υπάρχουν όμως και προβλήματα. Σε μεγάλο ύψος στην Έδεσσα χρειαζόταν συχνά να εγκαταλείπουμε το σύννεφο για να μας ζεστάνει λίγο ο ήλιος. Για διείσδυση ουδείς λόγος. Πάνω από τα 70 χλ/ω ο λόγος κατολισθήσεως ήταν "ένα προς τούβλο".

Η Έδεσσα δημιούργησε ένα πρότυπο ανεμοπορικό κέντρο, με τοπικές δυνάμεις, χωρίς μεγάλη βοήθεια από την Πολεμική Αεροπορία. Οποτεδήποτε όμως χρειάστηκε βοήθεια, της παρεσχέθη αφειδώς. Το παραδοσιακό ανεμόπτερο

Bergfalke που επισκευάστηκε την δεκαετία του '90 στο ΚΕΑ, ήταν μια παροχή την οποία δεν απέλαβε κανένα άλλο ελληνικό σωματείο.

Ακροβατικά στην Ελλάδα

Στις λέσχες μας δεν έχουν γίνει ανεμοπορικά ακροβατικά, αν και κάποιοι ανεμοπόροι έχουν υποστεί κάποια εκπαίδευση στο εξωτερικό. Για όσους παριστάνουν τους ακροβάτες έχουμε δύο απλές ερωτήσεις:

²⁴ Στο τεύχος 89 του "Αεραθλητισμού" (Σεπτέμβριος 2011) δημοσιεύθηκε το άρθρο "Αναμνήσεις με τον Πλάτωνα" όπου αναπτύσσεται η μακρά εμπλοκή του Πλάτωνα Κουρουβακάλη στην ανεμοπορική ιστορία.

Πρώτον, έχουν δει ποτέ ανεμόπτερο να κάνουν δεξιά στροφή με ταυτόχρονο αριστερό ρολ (ή αντιστρόφως); Αν όχι, δεν έχουν δει ποτέ ανεμοπορικά ακροβατικά. Δεύτερον, έχουν δει ποτέ ανεμόπτερο με διπλές ζώνες και στις δύο θέσεις; Αν όχι, δεν έχουν δει ποτέ ακροβατικό ανεμόπτερο.

Όποιος δεν έχει δει καν ανεμοπορικά ακροβατικά και δεν έχει έρθει κοντά σε ακροβατικό ανεμόπτερο, χρειάζεται πολύ μεγάλη φαντασία για να παριστάνει τον ακροβάτη. Χωρίς αλεξίπτωτα και διπλές ζώνες, δεν επιτρέπεται να γίνουν ασκήσεις με αρνητικά g, αλλά μόνο οι απλές ασκήσεις ακριβείας (με θετικά g) που κάνει όλος ο κόσμος και δεν αυτοαποκαλείται ακροβάτης.

Οι ανεμοπορικές ασκήσεις ακριβείας δεν πρέπει να είναι βίαιες αλλά χορευτικές, καθώς το σκάφος ακολουθεί τις φυσικές του αδράνειες που είναι μεγάλες. Η ακρίβεια των ασκήσεων πρέπει να είναι μεγαλύτερη από ότι στα αεροπλάνα. Λόγω του μεγάλου εκπετάσματος, κάθε μικρή διαφορά στον βαθμό περιστροφής φαίνεται κραυγαλέα από το έδαφος. Τέλος, αν κανείς σφίξει τα ακροβατικά του στο ανεμόπτερο, θα καταναλώσει πολλή ενέργεια και δεν θα μπορέσει να συμπληρώσει όλο του το πρόγραμμα στο διατιθέμενο (κατά τους αγώνες) ύψος.

Όλοι οι ανεμοπόροι μας εκπαιδεύονται στην εκτέλεση ασκήσεων ακριβείας. Από εκεί και πέρα, κάποιοι προχωρούν προς συνεχώς μεγαλύτερη ακρίβεια, για να παρέχουν κάποιο αρμονικό θέαμα σε θεατές. Κάποιοι άλλοι όμως, αδιαφορούν για την ακρίβεια και απλώς δοκιμάζουν να κάνουν τον επιβάτη τους να ξεράσει. Συνήθως, αυτοί οι τελευταίοι αυτοπροβάλλονται σαν ακροβάτες.

Το 1976 στα εγκαίνια της Εδέσσης, μάς ζητήθηκε να κάνουμε κάποια ανεμοπορική επίδειξη για τους θεατές. Σκεφτήκαμε λοιπόν να προσφέρουμε στον κόσμο εκπαίδευση για το τι είναι οι ασκήσεις που βλέπει. Διαμορφώσαμε ένα απλό πρόγραμμα επιδείξεως με διάφορες ασκήσεις ακριβείας. Προσθέσαμε και δύο από αυτά που ονομάζονται λουπ.

Τα ανεμόπτερα Βοσνία είχαν την πλάτη της εμπρός θέσεως κατασκευασμένη από χονδρό ύφασμα. Λέγαμε λοιπόν τότε ότι, αν βάλουμε στην εμπρός θέση ένα πύθιο και του δώσουμε μια γερή κλωτσιά στα οπίσθια, θα τραβήξει το χέρι του στην κοιλιά και θα εκτελέσει λουπ. Τέτοια αξία δίναμε σε αυτή την άσκηση.

Αφού συντάξαμε το πρόγραμμα της επιδείξεως, διαμορφώσαμε και ένα αναλυτικό εκπαιδευτικό κείμενο, για να το διαβάσει ο εκφωνητής κατά την εκτέλεση των ασκήσεων. Τον ρόλο του εκφωνητή έπαιζε ο πρόεδρος της Εδέσσης Αντώνης Παναγόπουλος. Μετά από όλες αυτές τις επιμελημένες οργανωτικές προετοιμασίες, μπήκαμε με τον Σινιόσoglou στο ανεμόπτερο ASK-13 και εκτελέσαμε το πλήρες πρόγραμμα.

Μετά την προσγείωση μάθαμε ότι, αφ' ενός

Έτος	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
ΓΙΟΥΣ												
ΒΟΥΛΕ												
ΡΟΥΜ.												
ΤΟΥΡΚ.												
ΔΡΕΣ ΠΤΗΣΕΩΣ ΕΤΗΣΙΩΣ												
ΑΘΗΝΑΙ 1800												
ΕΔΕΣΣΑ 1800												
ΙΩΑΝΝΑ 1400												
ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΤΗΣΙΩΣ												
ΕΤΗΣΙΩΣ - ΑΠΟΣΤΟΛΗ												
Έτος	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
ΕΚΠ. ΣΕΙΡΑ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
ΜΑΘΗΤΕΣ	8	8	15	9	16	15	12	-	-	15	15	37
SOLO	5	5	5	6	3	1	3			3	7	(6)
ΕΚΠ. ΣΕΙΡΑ						1	2*	3	4*	5*	6*	7
ΜΑΘΗΤΕΣ						9	5	5	5	4	11	
SOLO						5	4	2	5	3	1	5
ΑΓΟΡΕΣ												
ΕΓΚΑΤΑΛ. ΕΔΕΣΣΗΣ												
MOSQUITO												
FUCHACZ												
JANTAR												
JANTAR												
ΥΠΟΣΤΕΓΟ ΑΘΗΝΩΝ												
ASK-21												
Ka-7												
BF-11												
ΠΕΡΙΟΔΟΣ												
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ												
ΠΡΩΤΑΘΛ.												
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΝΕΩΝ ΟΜΑΔΩΝ												
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΜΟΣ ΠΟΝΔΙΑΣ												

Ένας πολύ περιεκτικός πίνακας

Στον πίνακα αυτόν εικονίζεται η δραστηριότητα της ανεμοπορίας από το 1975 μέχρι το 1986 για την Αθήνα, Έδεσσα και Ιωάννινα. Αναγράφονται οι εκπαιδευτικές σειρές κάθε σωματείου και η απόδοσή τους σε χειριστές.

Επάνω αναγράφονται οι 4 Βαλκανιάδες που έγιναν. Την πέμπτη θα την διοργανώναμε στην Ελλάδα, αλλά γιοκ-παρά.

Με αστερίσκο σημειούνται οι πανελλήνιες σχολές στελεχών που έγιναν στην Έδεσσα. Η πόλη στην οποία αφιερώσαμε την μεγαλύτερη προσπάθεια αναγράφεται επίσης με αστερίσκο.

Η ένδειξη ΣΕΠ σημειώνει την πρώτη πανελλήνιο σχολή ανεμοπορίας του Σώματος Ελλήνων Προσκόπων στην Έδεσσα.

Μέσα στις πτήσεις σημειώνονται οι εκπαιδευτές που έκαναν την περισσότερη εκπαίδευση του έτους.

Στο κατώτερο μέρος του πίνακα αναγράφονται οι αγορές που έκανε η ανεμοπορία κάθε χρόνο.

πολλοί λίγοι θεατές γύρισαν προς τον ουρανό να δουν κάτι που δεν έκανε θόρυβο, αφ' ετέρου ο Παναγόπουλος, έχοντας πιάσει συζήτηση με τους επισήμους, ξεχάστηκε και άρχισε να διαβάζει το κείμενό του ενώ είχαμε σχεδόν ολοκληρώσει την αθόρυβη πτήση μας. Δεν είχαμε κάνει κάτι να του αποσπάσουμε την προσοχή. Ούτε καν μια σφυριχτή διέλευση πάνω από το κεφάλι του. Χωρίς δαιμονισμένο θόρυβο, επιδείξεις της προκοπής δεν γίνονται.

Πλαστικά ανεμόπτερα

Το ιδανικό σχήμα για ανεμόπτερα, είναι γνωστό από την δεκαετία του '30. Με τα τότε υπάρχοντα υλικά κατασκευής, το σχήμα αυτό το πετυχαίναμε με πολλές εργατοώρες εξειδικευμένης εργασίας. Αυτό ήταν αποδεκτό μόνο για ανεμόπτερα επιδόσεων. Στα καθημερινά ανεμόπτερα οι κατασκευαστές πλησίαζαν το ιδανικό σχήμα, ο καθένας με τον δικό του τρόπο, με τις δικές του ευκολίες, με τις δικές του οικονομίες. Έτσι προέκυπταν πολλές διαφορετικές μορφές ανεμοπτέρων, που έκαναν κάθε σκάφος να έχει τον δικό του χαρακτήρα. Τριγωνικές, τετραγωνικές, εξαγωνικές, ημικυκλικές διατομές, εναλλάσσονταν κατά μήκος της ατράκτου, διαφορετικά από ανεμόπτερο σε ανεμόπτερο.

Από την δεκαετία του '70 το πλαστικό εκτόπισε βαθμιαία όλα τα άλλα υλικά στην κατασκευή ανεμοπτέρων. Στο πλαστικό όμως, το κόστος δεν επηρεάζεται από το σχήμα. Επιφάνειες διπλής καμπυλότητας δεν είναι μόνο αεροδυναμικότερες, αλλά και προτιμότερες από πλευράς αντοχής. Έτσι τα ανεμόπτερα μπόρεσαν να πλησιάσουν τις ιδανικές μορφές, ασχέτως κόστους.

Το τελικό αποτέλεσμα είναι να έχουν πλέον όλα τα ανεμόπτερα σχεδόν την ίδια μορφή. Τα πλαστικά ανεμόπτερα απέκτησαν την αισθητική των ηλεκτρικών ψυγείων, δηλαδή "έχουν όλα το ίδιο σουλούπι και είναι όλα άσπρα".

Τα πρώτα πλαστικά ανεμόπτερα ήταν βεβαίως τα αγωνιστικά. Το πλαστικό επεκράτησε αργότερα και για τα εκπαιδευτικά ανεμόπτερα. Το πρώτο πλαστικό εκπαιδευτικό που ήρθε στην Ελλάδα ήταν το πολωνικό Puchacz (πούχατς).

Το εκπαιδευτικό Puchacz

Το 1979 βρήκαμε στην ΕΑΛΕ χρήματα, για την αγορά νέου εκπαιδευτικού ανεμοπτέρου. Γίνεται διεθνής διαγωνισμός και όπως συμβαίνει σε τέτοιες περιπτώσεις, εφ' ενός πολλοί Οίκοι δεν κάνουν τον κόπο να συμμετάσχουν (ο γερμανικός Οίκος Scheibe μας αγνόησε επανειλημμένως, όταν του ζητούσαμε προσφορά), αφ' ετέρου αγοράζεται το φθηνότερο. Η τιμή που μας προσέφεραν οι Πολωνοί ήταν μόνο 750 χιλιάδες δρχ. έναντι 940 του επομένου. Έτσι αγοράστηκε το Puchacz (SX-124)²⁵ που μόλις είχε αρχίσει να παράγεται.



Στην εποχή του, ήταν το πρώτο πλαστικό διθέσιο ανεμόπτερο που ερχόταν στην Ελλάδα και ήταν αξιοζήλευτο. Έχοντας πετάξει το Puchacz στο εργοστάσιο στην Πολωνία, προτιμούσαμε να δώσουμε στην Έδεσσα το ASK-13 (SX-120) των Αθηνών, σαν καταλληλότερο για την ΜΕΑ. Δώσαμε το Puchacz (SX-124) στην Αθήνα που πολύ χάρηκε, αλλά υποχρεώθηκε να δώσει το παλιό της ASK-13 στην Έδεσσα που δυσανεμίστηκε.

Μετά από ένα χρόνο οι Πολωνοί ήρθαν και πήραν το Puchacz στην Πολωνία, για να μεταθέσουν

το elevator περί τα είκοσι εκατοστά ψηλότερα (χωρίς οικονομική επιβάρυνση). Οι πτητικές δοκιμές είχαν αποδείξει ότι χρειαζόταν περισσότερο από μια στροφή με αντίθετο ποδοστήριο, για να βγει το ανεμόπτερο από μια πλήρως σταθεροποιημένη περιδίνηση. Η Ανεμολέσχη Αθηνών ζήτησε πίσω το ASK-13 αλλά, κερδίζοντας χρόνο, το Puchacz επέστρεψε και η κρίση πέρασε.

Το Puchacz είχε καλά χαρακτηριστικά πτήσεως αλλά και μια τάση να βάζει φτερό, γι' αυτό και το προτιμούσαμε για εκπαίδευση στα στολ. Η προσγείωσή του ήθελε καλή οριζοντίωση, γιατί εύκολα κτυπούσε κανείς την ουρά του. Το πρόβλημά του όμως ήταν η αντοχή του στον χρόνο. Πολλά τμήματά του παρουσίαζαν φθορά από την βαριά χρήση της εκπαίδευσής. Τα στηρίγματα του πηδαλίου διευθύνσεως ήταν προβληματικά. Η καλύπτρα δεν έκλεινε εύκολα. Το φρένο του τροχού ήθελε συνεχείς διορθώσεις. Τελικώς μετά από 2.500 ώρες πτήσεως το Puchacz κατεστράφη στην Πάρνηθα το '93.

Πανελλήνιες σχολές

Στην Έδεσσα με την παραλαβή του ASK-13 αρχίζει μια σειρά από πανελλήνιες "σχολές στελεχών ανεμοπορίας", που γίνονται κάθε καλοκαίρι, από το 1980 μέχρι το '84, με οικονομική βοήθεια που παρέχουμε από την Εθνική Αερολέσχη, μέσω της Επιτροπής Ανεμοπορίας. Σκοπός των σχολών αυτών είναι η δημιουργία νέων ανεμοπορικών σωματείων ανά την Ελλάδα. Από αυτές τις σχολές δημιουργούνται πυρήνες στα Γιάννενα, το Αγρίνιο, την Πάτρα, την Κομοτηνή. Το Αγρίνιο παίρνει μάλιστα από την Έδεσσα το Roda SX-108, αλλά δεν κατορθώνει να το αξιοποιήσει. Η σταδιοδρομία των ανεμοπτέρων Roda και Canka τελειώνει

²⁵ Περί των ανεμοπορικών ακροβατικών υπάρχει ειδικό άρθρο του Λέοντος Πικρού στο τεύχος 21 του "Αεραθλητισμού", Απρίλιος 1992.

μετά από άρνηση της ΥΠΑ να μας δώσει πλοϊμότητα, με το δικαιολογητικό ότι δεν υπάρχει από τον κατασκευαστή εγχειρίδιο συντηρήσεως. Το ΚΕΑ Φαλήρου που τα κατασκεύασε έχει ήδη διαλυθεί και έτσι η απαίτηση της ΥΠΑ ισοδυναμεί με καταδίκη των ανεμοπτέρων.^W

Από το 1981 θεσπίζεται στην Έδεσσα η αεροπροσκοπική σχολή ΠΑΣΑΠ (Πανελλήνιος Ανεμοπορική Σχολή Αεροπροσκόπων)^X. Η σχολή αυτή δεν έχει σκοπό να παράγει χειριστές, αλλά πρόκειται για προσκοπική κατασκήνωση μέσα στο αεροδρόμιο. Κατ' αυτήν κάθε αεροπρόσκοπος απολαμβάνει 5-10 πτήσεις ανεμοπτέρου.

Το παλαιό υλικό διασκορπίζεται

Την δεκαετία του '80 το παλαιό υλικό διασκορπίζεται.

Δύο Canka που έχουν παραλάβει τα Ιωάννινα από την αποθήκη της Ανεμολέσχης, καταλήγουν (μέσω του ΣΠΑ - Σύλλογος Πειραματικών Αεροκατασκευών) στα χέρια ιδιώτη που ονειρεύεται να κατασκευάσει moto-Canka και τελικώς επανέρχονται στην Ανεμολέσχη.



26

Κάπου στην Αχαΐα πρέπει να βρίσκεται ακόμα το Roda SX-108²⁶ που έδωσε το Αργίτιο στην Αερολέσχη Πατρών για διακοσμητικούς σκοπούς.

Επιζούν επίσης ένα Roda SX-110 και ένα Canka SX-116 που διέσωσε η Έδεσσα σαν ιστορικά κειμήλια. Το υπάρχον μητρώο του SX-116 καταγράφει στην Τρίπολη 590 πτήσεις (60 ώρες) και επιπλέον στην Έδεσσα (από το 76 μέχρι το 83) 550 πτήσεις (100 ώρες).

Το Bocian SX-117 μετά από συντήρηση των πτερύγων του στην Ανεμολέσχη, παραδίδεται στο Κιλκίς που ενδιαφέρεται για την αξιοποίησή του. Στον δρόμο για το Κιλκίς σταματάει στην Θεσσαλονίκη, όπου κάποιος "μερακλής" ονειρεύεται να αποκτήσει moto-Bocian. Εκεί χάνονται τα ίχνη του.

Τα σωματεία δεν διαθέτουν αρκετούς στεγασμένους χώρους για το τρέχον υλικό τους και αδυνατούν να συντηρήσουν το παραδοσιακό. Αντί να κατακαεί το υλικό, είναι προτιμότερο να πηγαίνει σε χέρια που εκιάζεται ότι θα το εκπιμήσουν.

Τα μονοθέσια Jantar

Το 1980 έχουμε πάλι σαν Επιτροπή Ανεμοπορίας της ΕΑΛΕ χρήματα για αγορά ανεμοπτέρων, πάλι με διεθνή διαγωνισμό. Αυτή τη φορά αναζητούμε απλά ανεμόπτερα για να πετάν οι σολίστες μας.

Δυστυχώς την εποχή εκείνη δεν υπάρχει στην αγορά καινούριο ανεμόπτερο με ήπια χαρακτηριστικά για αρχάριους. Όλοι μας προσφέρουν πλαστικά ανεμόπτερα Standard class^Y. Στην Γερμανία οι σολίστες πετάν ακόμα τα παλιά ξύλινα Κα-8 ή τα Κα-6. Από τις προσφορές φθηνότεροι είναι πάλι οι Πολωνοί. Έτσι αγοράζονται δύο Jantar (γιάνταρ) standart.

Έρχονται και τα δύο στην Αθήνα. Η Έδεσσα διεκδικεί το ένα, αλλά αφήνουμε την Αθήνα να επιβληθεί, αναλογιζόμενοι την τύχη των γρήγορων Jantar με την ψόφια ΜΕΑ της Εδέσσης. Δυστυχώς η Ανεμολέσχη Αθηνών δεν έχει ηπιότερο μονοθέσιο για να απαιτήσουμε την εκχώρησή του στην Έδεσσα.



27

Τα Jantar (SX-127 και SX-128)²⁷ δεν παρουσιάζουν προβλήματα για τους τότε ικανότατους σολίστες, αργότερα όμως ο ρόλος τους στρέφεται σε επιδόσεις, οι δε σολίστες ... απλώς απασχολούν τα διθέσια.

Το πρώτο από αυτά (SX-127) υφίσταται, στον Μαραθώνα το 1983, το ατύχημα που καταστρέφει το ρύγχος του. Το 1993 όμως τα κομμάτια του

επισκευάζονται στην Γερμανία και ξαναπετάει. Η επισκευή περιλαμβάνει ανάπλαση του ρύγχους του που προκύπτει ελαφρώς ασύμμετρο "σαν να έχει μαγουλάδες". Αργότερα, το ίδιο ανεμόπτερο προσγειωνόμενο εκτός αεροδρομίου στην Λάμια, παραμορφώνει το εσωτερικό δικτύωμα μεταξύ τροχού και πτερύγων.

Αντιθέτως, το δεύτερο Jantar δεν παθαίνει καμία ζημιά και πετάει για πολλά χρόνια, όπως το γέννησε η μάνα του, έχοντας βάλει περί τις 1.800 πτήσεις (1.100 ώρες).

Στην μέχρι τώρα εξιστόρηση ίσως διαπιστώσατε ότι στατιστικώς, για δύο ανεμόπτερα που αγοράστηκαν

^W Για την παραγωγή των "σχολών στελεχών ανεμοπορίας" υπάρχει ειδικό άρθρο στο τεύχος 34 του "Αεραθλητισμού", Ιούλιος 1998.

^X Περισσότερα για την συνεργασία της ανεμοπορίας με τον Προσκοπισμό υπάρχουν στο τεύχος 90 του "Αεραθλητισμού", Νοέμβριος 2011, στο άρθρο "Αναμνήσεις με τον Βύρωνα Μπακέλα".

^Y Η "standart class" είναι αγωνιστική κατηγορία ανεμοπτέρων, με εκπέτασμα 15 μέτρων και χωρίς φλαπς. Παρόμοια ανεμόπτερα με φλαπς ανήκουν στην κατηγορία "15m class".

μαζί, ισχύει ο "νόμος του Φούφωτου". Βάσει αυτού: "δυοίν ανεμοπτερόιν προκειμένοι, το μείζονος νηολογίου βέλτιστον", ή επί το λαϊκότερον: "ίδια αν είν' τα μούτρα τους κι ο αριθμός τους άλλος, εάν πετάς με το μικρό θάρθει μπελάς μεγάλος".^z

Με την αγορά των Jantar (και την αγορά κιτ για σύγχρονη ΜΕΑ που δώσαμε στην Έδεσσα) τελειώνει η σειρά αγορών υλικού από την Εθνική Αερολέσχη. Εξ άλλου την δεκαετία του '80 οι απόστρατοι αξιωματικοί που διοικούσαν την ΕΑΛΕ αποσύρονται στην "Αεροπορική Ακαδημία". Ο τελευταίος απόστρατος της ΠΑ, πρόεδρος της ΕΑΛΕ, ο Βασίλειος Κοντογιώργος, υπήρξε και ο ιδρυτής της Ακαδημίας.^{aa}

Μια σημερινή διαπίστωση

Το 1984 έγινε ένα οικονομικό γεγονός στο οποίο τότε, δεν έδωσε κανείς μεγάλη σημασία. Το ότι η Πολεμική Αεροπορία αγόρασε μαζικώς 5 ανεμόπτερα, είναι για τα οικονομικά της "σταγόνα στον ωκεανό". Τα σωματεία έδωσαν μεν μεγάλη σημασία στο γεγονός ότι η Πολεμική Αεροπορία θα αποκτούσε ανεμοπόρους, αλλά από οικονομικής πλευράς το θέμα ήταν μάλλον αδιάφορο. Τα ανεμόπτερα δεν ανήκαν στον αεραθλητισμό, αλλά στην Πολεμική Αεροπορία. Το πόσο σημαντική ήταν η αγορά του 1984 από οικονομικής πλευράς θα φανεί μόνο το 2005 όταν τα ανεμόπτερα της ΠΑ θα περάσουν στα σωματεία. Τέτοια μαζική αγορά είχε να γίνει από την δεκαετία του '50.

Η περίοδος μετά το '84 χαρακτηρίζεται από την βαθμιαία εξαφάνιση της κρατικής επιχορηγήσεως. Οι απόστρατοι της ΠΑ θα αποσυρθούν και αυτοί βαθμιαίως μέχρι το 1988, από την διοίκηση του αεραθλητισμού. Η κεντρική διοίκηση θα αποδυναμωθεί και δεν θα υπάρχουν πια κονδύλια για κεντρική προμήθεια υλικών. Έτσι, από την περίοδο αυτή κάθε σωματείο καλείται να κάνει την δική του οικονομική πολιτική αναπτύξεως.

Θα αφήσουμε τα ανεμόπτερα της Πολεμικής Αεροπορίας για το επόμενο κεφάλαιο και θα αναφερθούμε ακροθιγώς στα ανεμοπορικά σωματεία.

Η Ανεμολέσχη σε έξαρση

Από το 1984 με την μείωση της επιχορηγήσεως, η Ανεμολέσχη βασίζει πλέον την πολιτική της σε οικονομικά κριτήρια. Με εμπνευστή της νέας πολιτικής τον Μιχάλη Πουλικάκο, θεσπίζονται πολυπληθείς εκπαιδευτικές σειρές με σημαντικά αρχικά έσοδα εκκινήσεως από κάθε σειρά. Στόχος είναι η παραγωγή πλήθους ανεμοπόρων. Ο στόχος επιτυγχάνεται πλήρως, με διπλασιασμό του αριθμού των πτυχίων από ενάρξεως εκδόσεών τους, σε λίγα μόνο χρόνια.



απαλλασσόταν από τις μελλοντικές ετήσιες συνδρομές.

Προς χάριν των οικονομικών της λésσης, επινοείται ο θεσμός των πτήσεων VIP. Αυτό σημαίνει ότι όποιος είναι διατεθειμένος να πληρώσει το διπλάσιο των πτητικών τελών, μπορεί να απαιτήσει να πετάξει την στιγμή που θα το επιθυμήσει, ασχέτως σειράς. Κάθε μέτρο που μπορεί να ενισχύσει την τρέχουσα οικονομική προσπάθεια, προκρίνεται. Με το τότε θεσπισθέν μέτρο των "ισοβίων μελών", κάθε ανεμοπόρος που κατέβαλε ένα σημαντικό ποσόν εφ' άπαξ,



Με έμφαση στην οικονομική πολιτική, η Ανεμολέσχη είναι το μόνο ανεμοπορικό σωματείο μετά το '84 που καταφέρνει να αγοράσει καινούρια ανεμόπτερα, το πλαστικό ASK-21 (SX-130)²⁸ το 1985 και το μεταλλικό Blanik L23 (SX-140)²⁹ το 1996. Τα λοιπά σωματεία, με τα λίγα χρήματα που εξοικονομούν, αγοράζουν μόνο μεταχειρισμένα υλικά, όπως τα 3 παλιά Blanik L13 που αγοράστηκαν από την Ρουμανία κατά την κατάρρευση του ανατολικού μπλοκ.

Ο Πουλικάκος, μαζί με τον πολιτικό μηχανικό Γιάννη Καράτσαλο, προωθούν και το όνειρο της συγκεντρώσεως όλου του ελληνικού υλικού Piper Cub στην Ανεμολέσχη. Με τρία εν ενεργεία αερορμυλικά αεροπλάνα και την αποθήκη γεμάτη από τα ανταλλακτικά που παραχωρήθηκαν από την Αεροπορία Στρατού, η Ανεμολέσχη γίνεται μία ισχυρότατη μονάς, την ώρα που τα περισσότερα σωματεία έχουν οικονομικά προβλήματα.

Όμως, ο στόχος της αυξήσεως της παραγωγής επιβάλει να μην είναι πλέον η ανεμοπορία αυστηρά

^z Για τον "νόμο του Φούφωτου" έχει δημοσιευθεί ειδικό άρθρο στο τεύχος 18 του "Αεραθλητισμού", Απρίλιος 1994.

^{aa} Πίνακες με τα ονόματα των αποστράτων αξιωματικών που διοίκησαν την ΕΑΛΕ από το 1970-1983 έχουν δημοσιευθεί στο άρθρο "Η προϊστορία της Αεροπορικής Ακαδημίας" που δημοσιεύθηκε στο τεύχος 91 του "Αεραθλητισμού", Ιανουάριος 2012.

επιλεκτική στους χειριστές της. Πολλοί καλοί χειριστές εκπαιδεύονται την περίοδο αυτή, κάποιοι μάλιστα διακρίνονται σαν επαγγελματίες αεροπόροι. Πέραν όμως από τον στενό πυρήνα, το σύνολο δεν είναι πια επιλεκτό, δεν αποτελεί elite group όπως στο παρελθόν. Χρειάζεται συνεχή παρακολούθηση κατά τις πτήσεις, κάτι που είναι ιδιαίτερος επίπονο.

Τα αποτελέσματα φάνηκαν μετά την αποχώρηση του Ι. Καρατσαλου που διαδέχθηκε τον Μ. Πουλικάκο στον έλεγχο των χειριστών. Το εκλεγέν νέο ΔΣ εγκαινίασε τότε χαλαρό κλίμα οικονομικής και πτητικής διοικήσεως. Η απώλεια του ισχυρότερου αερορυμουλκού μας SX-ADW στην Κωπαΐδα το 2005 και του καλύτερου εκπαιδευτικού μας ASK-21 (SX-130) στην Πάρνηθα το 2006, ήταν δύο παιδαριώδη ατυχήματα, χωρίς τραυματισμούς. Η εγκατάλειψη των άλλων δύο Piper Cub, έφερε την λésχη σε σημείο να μην διαθέτει αεροπλάνο και να νοικιάζει αερορυμουλκά αεροπλάνα ιδιωτών, μέχρι σήμερα. Η οικονομική αδιαφορία έφθασε σε σημείο, να γίνει κάποτε ετήσια γενική συνέλευση χωρίς οικονομικό απολογισμό. Το 2005, το ανεμόπτερο Mosquito (SX-123) υπέστη κάποιες ζημιές κατά την μεταφορά του, και αφέθηκε στο τρύπιο τρέιλερ, να απαξιωθεί με τον χρόνο. Το δημιουργηθέν κλίμα, συντελούσης και της βαθμιαίας αυξήσεως των πτητικών τελών, ελαχιστοποίησε την προσέλευση νέων μελών, ώστε να είναι πλέον δυσχερής η επιλογή αρίστων.

Οι σύγχρονες διοικήσεις της Ανεμολέσχης μπόρεσαν να ισορροπήσουν με δυσκολία την κατάσταση που βρήκαν, μόνο λόγω της ενισχύσεως με τα 3 εκπαιδευτικά ανεμόπτερα που είχαν παραληφθεί από την Πολεμική Αεροπορία.

Η Έδεσσα

Η Αερολέσχη Εδέσσης χρησιμοποιεί εκτόξευση με MEA και δεν έχει προβλήματα με αεροπορικούς κινητήρες και αερορυμουλκούς. Έχει και πολύ μικρότερο κόστος πτήσεων.

Η συντήρηση του αεροδρομίου, της MEA, και των ανεμοπτέρων, απαιτεί πολλή δουλειά από την αεροπορική παρέα. Είναι και αυτός ένας λόγος που η παρέα παραμένει καθαρά αεροπορική.

Τα πρώτα χρόνια λειτουργούσαν κοιτώνες, όταν αυτό ήταν αναγκαίο. Σήμερα όμως, το ξενοδοχειακό στο αεροδρόμιο παραμένει ανοικτό όλο τον χρόνο, λόγω της γειτνιάσεως με το χιονοδρομικό κέντρο του Βόρρα. Είναι ένας χώρος που συγκεντρώνει ανεμοπόρους και φίλους από όλη την Ελλάδα.

Σχολές της ανεμοπορίας, κατασκηνώσεις του αεροπροσκοπισμού, αερομοντελιστικές εκδηλώσεις, αεροπορικοί αγώνες ή απλές συγκεντρώσεις ιδιωτικών ανεμοπτέρων και κάθε είδους συγκεντρώσεις αεραθλητών, Ελλήνων και αλλοδαπών, έχουν φιλοξενηθεί στο αεροδρόμιο.

Οι ανεμοπόροι της Εδέσσης με την παραλαβή των 2 εκπαιδευτικών ανεμοπτέρων από την Πολεμική Αεροπορία, κάλυψαν τις ανάγκες τους σε υλικό, σε μία πολύ δύσκολη εποχή. Τα ξύλινα παραδοσιακά ανεμόπτερα της λésχης παραμένουν στα υπόστεγα σε πτήσιμη κατάσταση, αλλά δεν χρησιμοποιούνται.

Η σχολή της Εδέσσης παράγει ανεμοπόρους σε σταθερή βάση, τόσο για την λésχη, όσο και για άλλες περιοχές της χώρας.

Τα Γιάννενα

Η Αερολέσχη Ιωαννίνων ασχολείται με την ανεμοπορία από την πρώτη πανελλήνια σχολή της Εδέσσης το 1980.

Το 1986 έφερε από την Γερμανία ένα ανεμόπτερο Ka-7 (SX-132) που διατηρήθηκε κάποια χρόνια πλόιμο και προσέφερε τοπική εκπαίδευση. Τα Γιάννενα δεν απέκτησαν σχολή ανεμοπορίας. Κάποια μοτοανεμόπτερα με σταθερό κινητήρα παρείχαν πτήσεις σε ενδιαφερόμενους, για να προωθηθούν στην συνέχεια προς την σχολή της Εδέσσης. Ο Γιαννιώτης εκπαιδευτής Δημήτρης Παπαζώης εκπαιδεύει συχνά στην Έδεσσα, όπου πετάει και το ιδιωτικό του ανεμόπτερο.

Κατά πάγια τακτική, η δραστηριότητα κάθε αεροσκάφους χρεώνεται στην έδρα του σκάφους και όχι στα αεροδρόμια όπου τυχόν κάνει εκάστοτε πτήσεις.

Το Ηράκλειο

Η ανεμοπορική κίνηση του σωματείου "Τάλως" στο Ηράκλειο της Κρήτης είναι πρόσφατη, αλλά δυναμική. Διαθέτει δύο ανεμόπτερα, ένα εκπαιδευτικό Ka-7 και ένα μονοθέσιο Ka-8 που αγοράστηκαν από την Γερμανία το 2007 και διατηρούν γερμανικό νηολόγιο. Μία ισχυρότατη MEA συμπληρώνει την δύναμη του σωματείου.

Το σωματείο, με αρχηγό την κινήσεως τον Νίκο Μακράκη, δραστηριοποιείται στο αεροδρόμιο Τυμπακίου της Πολεμικής Αεροπορίας. Το αεροδρόμιο δεν έχει επιχειρησιακή δραστηριότητα και έτσι οι πτήσεις των ανεμοπτέρων είναι άνετες.

Διάφορα σωματεία

Το Αγρίνιο βρέθηκε επανειλημμένως από το 1980 κοντά στην ανεμοπορία, αγόρασε μάλιστα το 2000 ένα ανεμόπτερο Ka7 (SX-143), αλλά δεν κατάφερε να σταθεροποιήσει ανεμοπορική ομάδα.

Η Πάτρα είχε ανεξάρτητους ανεμοπόρους που πετούσαν στην Έδεσσα ή στην Αθήνα. Η νεότερη όμως γενιά στράφηκε έντονα προς το παραπέντε που είναι ένας πολύ ευκολότερος τύπος αεροπορικής πτήσεως.

Η Κομοτηνή ξεκίνησε ανεμοπορικό πυρήνα το 1980, αλλά και εκεί η κίνηση ατόνησε σύντομα.

Και άλλες πόλεις της Ελλάδος μάς έχουν προσεγγίσει κατά καιρούς. Από όλες όμως τις πόλεις της Ελλάδος η πιο περιέργη περίπτωση είναι της Τριπόλεως. Το ανεμοπορικό κέντρο που λειτούργησε εκεί επί 5 χρόνια, δεν εξεπαίδευσε ούτε έναν Τριπολιτσιώτη. Ενδιαφέρον των κατοίκων για την ανεμοπορία δεν εξεδηλώθει ποτέ, παρ όλες τις εκπληκτικές καιρικές συνθήκες της περιοχής.

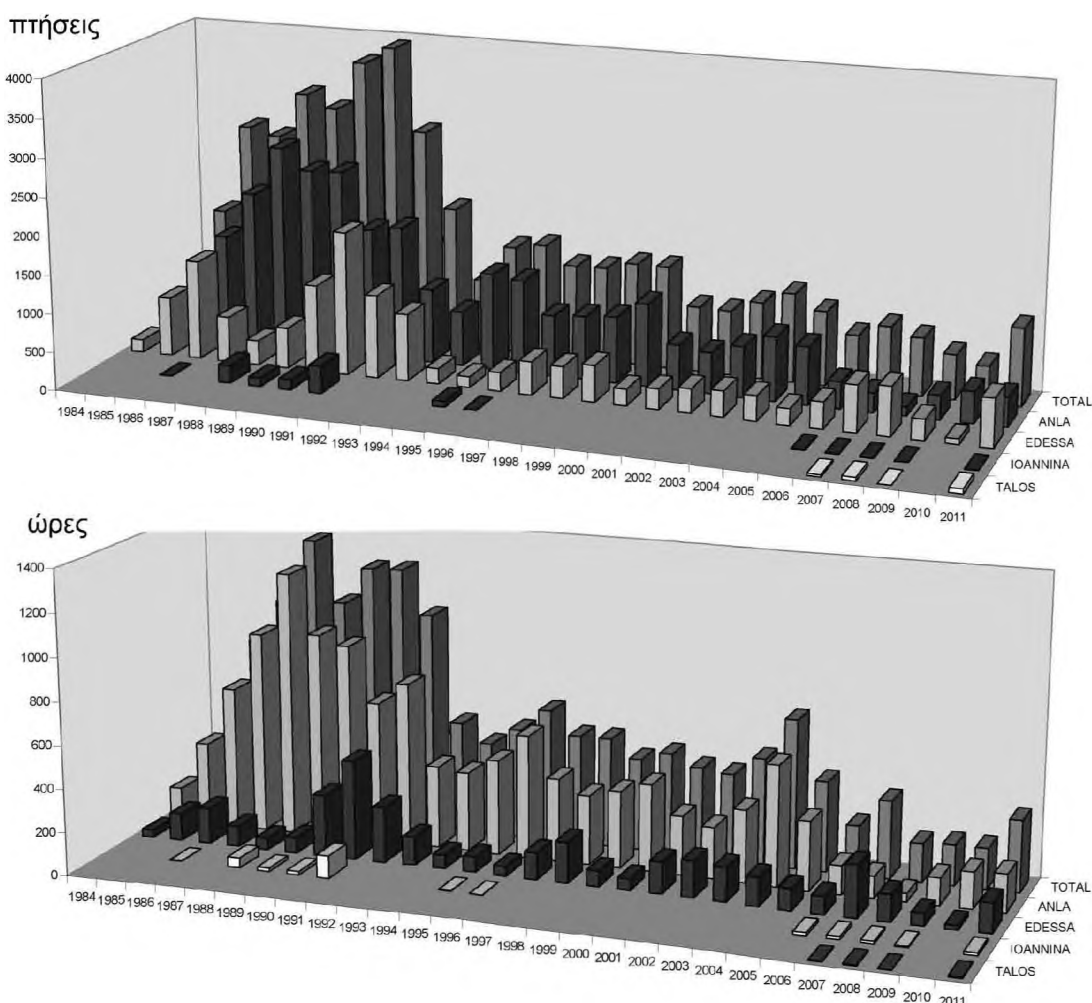
Καταγραφή ανεμοπορικής δραστηριότητας

Η ανεμοπορία είναι το μόνο αεράθλημα που καταγράφει και συγκεντρώνει συστηματικά κάθε χρόνο, τον όγκο της πτητικής του δραστηριότητας, ανά σωματείο. Από την εποχή των ολισθητών και του ελαστικού καταπέλτη, η δραστηριότητα μετρίοταν σε πτήσεις. Σε πτήσεις μετρίοταν η δραστηριότητα και μετά την κατάργηση του ελαστικού καταπέλτη και την επικράτηση της μηχανής εκτοξεύσεως ανεμοπτέρων. Είναι γεγονός ότι η εκπαίδευση ανεμοπόρων μέχρι το σόλο, απαιτεί ορισμένο αριθμό προσγειώσεων μάλλον, παρά ορισμένο συνολικό χρόνο πτήσεως.

Με την μέθοδο της αερορυμουλκήσεως, άρχισαν οι πτήσεις να έχουν μεγαλύτερη διάρκεια. Αυτό γινόταν λόγω του μεγαλύτερου ύψους αφέσεως του ανεμοπτέρου, αλλά και λόγω του χρόνου πτήσεως εν αερορυμουλκήσει, που ήταν σημαντικά μεγαλύτερος από την σύντομο άνοδο με την ισχυρότατη ΜΕΑ. Η σύγκριση μεταξύ σωματείων ευνοούσε τα σωματεία που χρησιμοποιούσαν ΜΕΑ, από πλευράς πλήθους πτήσεων. Ευνοούσε τα σωματεία που χρησιμοποιούσαν αερορυμούλκηση, από πλευράς χρόνου πτήσεως. Όπως όμως και αν μετρηθεί η δραστηριότητα, η διαχρονική εικόνα δεν αλλάζει.

Επεκράτησε η συνήθεια να καταγράφουμε τόσο τις πτήσεις όσο και την συνολική διάρκεια. Τα διαγράμματα που παραθέτουμε, δείχνουν την ετήσια δραστηριότητα των ανεμοπορικών σωματείων κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Δεν συμπεριλαμβάνεται η δραστηριότητα των ιδιωτικών ανεμοπτέρων που δρουν στην Κωπαΐδα. Δεν εμφανίζεται και η ελάχιστη ανεμοπορική δραστηριότητα της Αερολέσχης Αγρινίου κατά το έτος 2.000.

Την δεκαετία του '80 η ανεμοπορική δραστηριότητα εμφανίζει έξαρση που οφείλεται στην ταυτόχρονη έντονη δράση τόσο στην Αθήνα όσο και στην Έδεσσα. Η ανεμοπορία είχε πάντα ένα ανεπίσημο δίκτυο από παραγωγικά στελέχη. Όταν και όπου οι συνθήκες το επέτρεπαν, τα παραγωγικά στελέχη απολάμβαναν το παραγωγικό τους έργο. Βλέπουμε λοιπόν στελέχη να μεταβιβάζουν το βάρος της προσπάθειας τους ανάλογα με την προοπτική να επιτευχθούν στόχοι, στην κεντρική διοίκηση ή στην περιφέρεια. Τελευταίο παράδειγμα υπήρξε η συντονισμένη βοήθεια ανεξαρτήτων στελεχών από Αθήνα, Έδεσσα και Γιάννενα προς το Τυμπάκι.



Τα ανεμόπτερα Twin Astir της ΠΑ

Η αγορά των ανεμοπτέρων της Πολεμικής Αεροπορίας μοιάζει να είναι προσωπικό έργο του τότε αρχηγού εκπαίδευσεως Νικολάου Κουρή. Ο ίδιος πέταξε μαζί μας στο Τατόι για να εκτιμήσει τις εκπαιδευτικές δυνατότητες των ανεμοπτέρων. Ο ίδιος, καθώς και διάφοροι επιτελείς του, ήρθαν σε επαφή με ανεμοπόρους του κύκλου μας, για να αποκτήσουν κάθε δυνατή πληροφορία για τα ανεμόπτερα. Τέλος, κατόπιν διαγωνισμού, προέβησαν στην παραγγελία των 5 διθεσίων ανεμοπτέρων Twin Astir (του γερμανικού Οίκου Grob) που παρελήφθησαν το 1984.

Ο Ν. Κουρής είχε λαμπρές ιδέες για την εκπαιδευτική χρησιμοποίηση των ανεμοπτέρων, που την είχε δει να γίνεται στις ΗΠΑ.

- Τα ανεμόπτερα δεν τα σκέπτομαι μόνο για τους ιπταμένους αλλά και για τους μηχανικούς, μας έλεγε. Οι ικάροι βρίσκονται στον αέρα με τα αεροπλάνα της Σχολής Ικάρων. Σκόπιμο είναι όμως να γνωρίσουν τον αέρα και οι μηχανικοί μας, με τα ανεμόπτερα.

Η τύχη των ανεμοπτέρων θα ήταν τελείως διαφορετική, αν τα είχαν υιοθετήσει οι σχολές μηχανικών της Πολεμικής Αεροπορίας. Δυστυχώς για την ανεμοπορία, ο Κουρής προχώρησε γρήγορα στα ανώτερα κλιμάκια της διοικήσεως και αναγκαστικά απομακρύνθηκε από τα αεροπορικά του όνειρα.



Τους πρώτους εκπαιδευτές της Πολεμικής Αεροπορίας ενημερώνουμε για τις εκπαιδευτικές ικανότητες των ανεμοπτέρων, στο Τατόι το 1984. Ο πρώτος αρχηγός του σμήνους ανεμοπτέρων της ΠΑ, Νικόλαος Παπάς³⁰, είχε και αυτός αεροπορικά όνειρα. Σαν συνετός ανεμοπόρος άρχισε, να κάνει μικρά αεροπορικά ταξίδια μέσα στην Αττική, εκπαιδεύοντας τους ικάρους στην ανεμοπορία. Όμως, η αρχική εικόνα αλλάζει σύντομα, ο δε Παπάς προχώρησε και αυτός σε άλλες θέσεις της Πολεμικής Αεροπορίας, αφήνοντας πίσω τα ανεμόπτερα και τους ανεμοπόρους. Τα ανεμόπτερα δεν έπρεπε πια να κάνουν ταξίδια σαν ανεμόπτερα, αλλά μάθαμε ότι

εντάχθηκαν σε αυστηρό πρόγραμμα εκπαίδευσεως σαν αεροπλάνα, με μία άνοδο και γρήγορη κάθοδο με ακροβατικές ασκήσεις.

Εμείς, βλέπαμε από μακριά τα ανεμόπτερα να μην χρησιμοποιούνται για ανεμοπορία. Αντί να εκτελούν οριζόντιους κύκλους σε θερμικά, τα βλέπαμε να κάνουν κατακόρυφους κύκλους (λουπ). Στα ανεμόπτερα της Πολεμικής Αεροπορίας δεν επιτράπη να δημιουργήσουν ανεμοπόρους.

Κυρίως όμως μας λύπησε το γεγονός ότι δεν προωθήθηκαν τα ανεμόπτερα στις σχολές μηχανικών. Είναι γεγονός ότι η ανεμοπορία στην Ελλάδα υπήρξε πάντα σπορ των τεχνικών. Μεταξύ των πτυχιούχων ανεμοπόρων δεν υπήρξε ούτε ένας πολιτικός, ούτε ένας δικηγόρος. Οι περισσότεροι ανεμοπόροι υπήρξαν τεχνικοί. Γύρω στο '83 μας κατηγορούσαν στην Ανεμολέσχη ότι, το κυριότερο προσόν για να γίνεις ανεμοπόρος είναι να ανήκεις στο Τεχνικό Επιμελητήριο. Μετά το 1970 στην θέση του γενικού γραμματέως της λέσχης ακολουθεί μια σειρά από μηχανικούς, που προεκτείνεται σε σημερινούς κομπιουτεράδες. Ήταν λοιπόν εύλογο στους ανεμοπόρους να επιζητούν συναδέλφους στον τεχνικό κλάδο της Πολεμικής Αεροπορίας. Από τον απλό τεχνίτη μέχρι τον αεροναυπηγό, οι έχοντες τεχνική συνείδηση αναγνωρίζονται αμέσως μεταξύ τους και μιλάν την ίδια γλώσσα.

Τα ανεμόπτερα Twin Astir εμφανίζουν αργότερα πρόβλημα στην κυρία δοκό την οποία ο Οίκος Grob επισκευάζει, σε όλο τον κόσμο, αλλά δεν θέλει να επωμιστεί την δαπάνη της επισκευής. Αυτό προκαλεί παγκόσμιο σάλο στους αεροπορικούς κύκλους. Η Πολεμική Αεροπορία στέλνει τα ανεμόπτερα για επισκευή στην Γερμανία και έκτοτε μοιάζει σαν να έχει απλώς τον μπελά τους.

Κινήσεις έγιναν επανειλημμένως για διάθεση των Twin Astir στον αεραθλητισμό. Τελικώς το 2005 διετέθησαν τα 3 ανεμόπτερα Grob στην Αθήνα και τα 2 στην Έδεσσα.

Με την ιστορία των Grob Twin Astir κλείνει το τελευταίο κεφάλαιο αμέσου εμπλοκής της Πολεμικής Αεροπορίας με την ανεμοπορία. Κατά την διάρκεια των ετών που έμειναν τα ανεμόπτερα αποθηκευμένα, ακούγαμε για διάφορες κινήσεις αξιοποίησεως των ανεμοπτέρων μέσα στην Πολεμική Αεροπορία. Θα μπορούσε να δημιουργηθεί μία "Ανεμολέσχη Στελεχών Πολεμικής Αεροπορίας". Την εκδοχή αυτή συζητούσαμε στην Ομοσπονδία με τον Ευστράτιο (Στράτο) Σκλήρη που είχε διατελέσει και εκπαιδευτής της Ανεμολέσχης. Εναλλακτικώς, θα μπορούσαν τα 5 ανεμόπτερα να δοθούν σε 5 μεγάλες μονάδες, που θα αποκτούσαν τοπική αεροπορική δραστηριότητα. Αυτό θα μπορούσε να γίνει, αν υπήρχαν στις μονάδες ενδιαφερόμενοι ανεμοπόροι.

Τίποτα από αυτά που εμείς ονειρευόμαστε το 1984 δεν έγινε, διότι τα ανεμόπτερα στο Τατόι δεν εξεπαιδεύσαν ανεμοπόρους. Εμείς ονειρευόμαστε ευχάριστες ερασιτεχνικές πτήσεις από νέους χειριστές και τεχνικούς της Πολεμικής Αεροπορίας, σε όλη την Ελλάδα. Μπορούμε όμως να κατανοήσουμε ότι, το αρχηγείο ίσως έπρεπε να αντιμετωπίσει την ανεμοπορία σαν οργανικές θέσεις, πτητικά επιδόματα και άλλες οικονομικές και νομικές εμπλοκές και απαιτήσεις.

Σε ποιόν ανήκουν τα ανεμόπτερα ;

Σχετικό με την τύχη των ανεμοπτέρων της Πολεμικής Αεροπορίας είναι και το ακόλουθο κείμενο: ^{bb}

Όταν προπολεμικώς ο Γεώργιος Παγκάκης κατασκεύαζε τον "Διάβολο" στο συνεργείο του Πολυτεχνείου, δεν προέκυψε θέμα ιδιοκτησίας. Η σύγκλητος του Πολυτεχνείου αρνήθηκε την δημιουργία ομάδος ιπταμένων. Ο Παγκάκης πήρε το ανεμόπτερο και το ενεργοποίησε στην Ανεμολέσχη Αθηνών. Το Πολυτεχνείο δεν διεκδίκησε ιδιοκτησία.

Όταν ο Γεώργιος Πέσκε κατασκεύαζε προπολεμικώς το δικό του Zoegling, με τους Σκυριανούς προσκόπους, δεν προέκυψε και πάλι θέμα ιδιοκτησίας. Οι πρόσκοποι έγιναν φαλαγγίτες της ΕΟΝ και συνέχισαν να έχουν το ανεμόπτερο, χωρίς ο προσκοπισμός να διεκδικήσει ιδιοκτησία.

Μεταπολεμικώς, ο Πέσκε κατάφερε να διασώσει ένα Zoegling, "το Γλαράκι". Κατασκεύασε επί πλέον ο ίδιος και ένα δικό του ανεμόπτερο "τον Γλάρο". Σε ποιόν ανήκαν τα ανεμόπτερα αυτά;

Ο Πέσκε με τον Αυδή ενεργοποιήθηκαν κατ' αρχάς στον προσκοπισμό, ιδρύοντας την ειδικότητα των αεροπροσκόπων. Το "Γλαράκι" ενσωματώθηκε στην δύναμη του αεροπροσκοπισμού και δοκίμασε να πετάξει σαν αεροπροσκοπική δραστηριότης. Όταν όμως η διοίκηση του προσκοπισμού απέρριψε τις πτήσεις, ο Πέσκε με την παρέα του ίδρυσαν το βραχύβιο "Σώμα Ελλήνων Ανεμοπόρων" και προφανώς τα ανεμόπτερα πέρασαν στην δική του δικαιοδοσία. Πολύ σύντομα, η ανεμοπορία μεταπήδησε στην Ανεμολέσχη Αθηνών και άρχισαν εκεί οι πτήσεις. Η μεταβίβαση των ανεμοπτέρων από φορέα σε φορέα δεν απασχόλησε κανέναν. Τα ανεμόπτερα ακολούθησαν τους ανεμοπόρους, όπου αυτοί και αν βρίσκονταν.

Βέβαια, μέχρι το 1960 δεν υπήρχαν νηολόγια και πλοϊμότητες και δεν χρειαζόταν γραφειοκρατική μεταβίβαση του υλικού. Η ιστορία όμως μας διδάσκει ότι τίποτα δεν έχει δύναμη να αντισταθεί στην αρχή: "Τα ανεμόπτερα ακολουθούν τους ανεμοπόρους".

Γύρω στο 1972 καταρρέει το θέσφατο "μια αερολέσχη ανά νομόν". Η Ανεμολέσχη διαχωρίζεται από την Αερολέσχη στην οποία ανήκει σαν υπαγόμενο σωματείο. Το ανεμοπορικό υλικό της εποχής είναι, δύο εκπαιδευτικά ανεμόπτερα Bocian. Αυτά είχαν παραχωρηθεί από την ιδιοκτήτρια Εθνική Αερολέσχη στην Αερολέσχη, προς χρήση των ανεμοπόρων της υπαγόμενης Ανεμολέσχης. Η Αερολέσχη τα κατακρατά και δεν τα δίνει στην ανεξάρτητη πλέον Ανεμολέσχη. Δεν έχει όμως τι να τα κάνει. Αν είχε δικούς της ανεμοπόρους, θα μπορούσε να τα χρησιμοποιήσει. Όμως, όλοι οι ανεμοπόροι βρίσκονται στην Ανεμολέσχη. Μια απλή επιστολή της Ανεμολέσχης προς την Εθνική Αερολέσχη αρκεί για την μεταβίβαση του υλικού εκεί που είναι οι ανεμοπόροι. Έχουμε χάσει τέσσερις μήνες πτήσεων αλλά "τα ανεμόπτερα ακολουθούν τους ανεμοπόρους".

Εδώ πρέπει να τονίσουμε την διαφορά νοοτροπίας ανάμεσα στα αεροπορικά και τα ανεμοπορικά σωματεία. Ένα αεροπορικό σωματείο είναι μια σοβαρή οικονομική μονάς. Τα έξοδα συντηρήσεως των αεροπλάνων και τα αναλώσιμά τους (καύσιμα, λιπαντικά, ανταλλακτικά) απαιτούν από την διοίκηση ενός αεροπορικού σωματείου στενή οικονομική διαχείριση. Αντιθέτως τα έξοδα των ανεμοπορικών πτήσεων (με λάστιχο ή με ΜΕΑ) απαιτούσαν λίγα χρήματα, αλλά πολλή δουλειά εθελοντών. Έτσι, η παραδοσιακή ανεμοπορική νοοτροπία ήταν τελείως ασυμβίβαστη με την αεροπορική. Μεταγενέστερες απόπειρες συνυπάρξεως αεροπόρων με ανεμοπόρους ναυάγησαν σε αρχικό στάδιο. Για παράδειγμα η Ανεμολέσχη Θεσσαλονίκης ιδρύθηκε το 1994 και δοκίμασε αργότερα να μετατραπεί σε κλάδο της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης. Η συνεργασία των ανεμοπόρων με τους αεροπόρους, κατέρρευσε στα πρώτα στάδια των διαπραγματεύσεων.

Δεν είναι όμως μόνο τα ανεμόπτερα που ακολουθούν τους ανεμοπόρους. Το ίδιο ισχύει και για τις μηχανές εκτοξεύσεως (ΜΕΑ). Την δεκαετία του '80, μετά την πρώτη πανελλήνια σχολή στελεχών, η Κομοτηνή αγόρασε από την Γερμανία μια ζηλευτή ΜΕΑ, χωρίς να έχει ακόμα ανεμοπορικό πυρήνα. Χωρίς να έχει ανεμόπτερο, σύντομα εκχώρησε την ΜΕΑ για αξιοποίηση στην Έδεσσα. Το ανεμοπορικό υλικό πηγαίνει στους ανεμοπόρους και όχι το αντίθετο. Αυτό φαίνεται καλύτερα στην περίπτωση του Αργινίου.

Για να εδραιώσουμε ανεμοπορία στην Δυτική Ελλάδα, επενδύσαμε σημαντικό έργο με τις πανελλήνιες σχολές της Εδέσσης, με πενιχρά όμως αποτελέσματα. ^{cc} Αργότερα, το Αργίνιο (με χρηματοδότηση κατά 50% από την Ομοσπονδία μας) απέκτησε ένα υπόστεγο και ένα εκπαιδευτικό ανεμόπτερο Ka-7. Δεν μπόρεσε όμως να αποκτήσει βιώσιμη ανεμοπορική ομάδα. Έτσι, πούλησε το ανεμοπορικό υλικό και μετέτρεψε την

^{bb} Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 84 του "Αεραθλητισμού", Σεπτέμβριος 2010.

^{cc} Περιγράφεται στο άρθρο "Ανεμοπορία και Δυτική Ελλάς" του "Αεραθλητισμού", τεύχος 50, Ιούλιος 2002.

ανεμοπορική μας επένδυση σε μηχανοκίνητη. Το ανεμόπτερο του Αγρινίου αγοράστηκε από τον Γ. Παπαδόπουλο στην Κωπαΐδα, όπου παραμένει ανηρτημένο στο υπόστεγο, χωρίς να πετάει καθόλου, ελλείψει ανεμοπόρων.

Οι μεταβιβάσεις του υλικού δεν προκαλούν μετατοπίσεις των ανεμοπόρων. Αντιθέτως, είναι τα υλικά που ακολουθούν τους ανεμοπόρους. Στην ανεμοπορία ο άνθρωπος παράγων είναι σημαντικότερος από τον υλικό.

Παρόμοια μπορούμε να υποστηρίξουμε και για την παρουσία της ανεμοπορίας μέσα στην Πολεμική Αεροπορία. Τα ανεμόπτερα δεν μπόρεσαν να ευδοκιμήσουν εκεί, ελλείψει ανεμοπόρων.

Θα μπορούσε η Πολεμική Αεροπορία να κρατήσει τα ανεμόπτερα; Βεβαίως. Θα μπορούσε να είχε δημιουργηθεί μία αερολέσχη στελεχών της Πολεμικής Αεροπορίας, όπως υπάρχουν πολλές στην Αγγλία. Θα μπορούσε να δημιουργηθεί (χωρίς επιβάρυνση για την ΠΑ) μία ανεμοπορική λέσχη μηχανικών αεροπορίας, ή μία ανεμοπορική λέσχη τεχνικών ΚΕΑ. Οι λέσχες αυτές θα μπορούσαν να λειτουργούν προσωρινώς, σαν θυγατρικές της Ανεμολέσχης Αθηνών, χρησιμοποιώντας κάποιο από τα 3 ανεμόπτερα της Ανεμολέσχης, αυτά ακριβώς που της παραχώρησε η Πολεμική Αεροπορία.



Στο Τυμπάκι της Κρήτης υπάρχει ένα αεροδρόμιο με μικρή κίνηση, που αποτελεί θαλάσσιο θέρετρο της Πολεμικής Αεροπορίας. Εκεί φιλοξενούνται και οι ανεμοπόροι του Ηρακλείου που πετάν με τα ανεμόπτερα του τοπικού σωματείου "Τάλως"³¹. Θα μπορούσαν οι εκεί παραθερίζοντες να απολαμβάνουν ανεμοπορικές πτήσεις με δικό τους σωματείο.

Όσοι Έλληνες ανεμοπόροι έχουν πετάξει στο Buekenburg της Γερμανίας, όπου γίνονται κάθε διετία

οι ανεμοπορικοί αγώνες των ευρωπαϊκών ενόπλων δυνάμεων, μπορούν να διαβεβαιώσουν για την σκοπιμότητα τέτοιων κινήσεων.

Η Πολεμική Αεροπορία δεν ασχολήθηκε καθόλου με τους ανεμοπορικούς αγώνες των ένοπλων δυνάμεων. Οι στρατευμένοι ανεμοπόροι που κατά καιρούς έλαβαν μέρος, ανήκαν σε άλλα όπλα. Για παράδειγμα ο χημικός μηχανικός Λέων Πικρός (ο οποίος ανέβηκε στο βάθρο το 2001) έλαβε μέρος εν ονόματι του Πυροβολικού, ο πολιτικός μηχανικός Αλέξης Αναστασίου έλαβε μέρος εν ονόματι του Πολεμικού Ναυτικού. Η Πολεμική Αεροπορία δεν είχε ανεμοπόρους.

Τελικώς η Πολεμική Αεροπορία έδωσε τα ανεμόπτερά της στις Αερολέσχες. Για μία ακόμη φορά "τα ανεμόπτερα πήγαν εκεί που είναι οι ανεμοπόροι".

Τα τελευταία χρόνια επιβάλλονται στην ανεμοπορία από την ΥΠΑ, πρόσθετες δαπανηρές διαδικασίες (πχ. τα CAMO) και έτσι, πολλά ανεμόπτερα που πετούσαν λίγο, παραμένουν σήμερα αποθηκευμένα. Ισχύει όμως πάντα ότι "τα ανεμόπτερα πηγαίνουν όπου βρεθούν ανεμοπόροι".

Όπως πάντα, έτσι και σήμερα, όπου βρεθεί μία ικανή ανεμοπορική ομάδα, μπορεί να ζητήσει την αξιοποίηση των αργούντων ανεμοπτέρων. Σημασία δεν έχει η κτήση τους, αλλά η χρήση τους. Η ιστορία μάς διδάσκει ότι, τόσο τα ανεμοπορικά σωματεία όσο και η Πολεμική Αεροπορία, είναι πρόθυμοι να εφαρμόσουν τον κανόνα "τα ανεμόπτερα ακολουθούν τους ανεμοπόρους", ασχέτως φορέων και γραφειοκρατίας.

Σαράντα χρόνια Τατόι

Εκτός από την άμεση εμπλοκή με την ανεμοπορία, η Πολεμική Αεροπορία είχε μακρά έμμεσο εμπλοκή από την οποία ο αεραθλητισμός ωφελήθηκε πολλά. Το κείμενο που ακολουθεί ^{dd} αφορά την περίοδο 1960-2000 :

Το τελευταίο έτος που λειτούργησε το Αεραθλητικό Κέντρο Τριπόλεως ήταν το 1960. Μετά το καλοκαίρι του 1960 το κέντρο δραστηριότητας της ανεμοπορίας φεύγει από την Τρίπολη και έρχεται στο Τατόι. Από το '60 μέχρι σήμερα, πέρασαν 40 χρόνια συνεχούς παρουσίας μας στο Τατόι. Η προσφορά της Πολεμικής Αεροπορίας προς την ανεμοπορία είναι ανεκτίμητη.

Οι σημερινοί ανεμοπόροι βλέπουν σαν προσφορά μόνο τον χώρο πτήσεων, χωρίς να υπολογίζουν τις άδηλες εξυπηρετήσεις που συνοδεύουν την φιλοξενία μας στο αεροδρόμιο. Οι σημερινοί ανεμοπόροι δεν συνειδητοποιούν την στενότητα συνεργασίας σε πάρα πολλούς τομείς, κυρίως κατά τις πρώτες δεκαετίες, που θα αναπτύξουμε κατωτέρω.

^{dd} Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 41 του "Αεραθλητισμού", Οκτώβριος 2000.

Διοίκηση του αεραθλητισμού

Μια παραδοσιακή εικόνα της ανεμοπορίας, την θέλει να αποτελεί την νεολαία της Πολεμικής Αεροπορίας. Η εικόνα αυτή ήταν πολύ κοντά στην ανεμοπορία της Τριπόλεως, την δεκαετία του '50.

Για την κεντρική διοίκηση του αεραθλητισμού μεριμνούσε η Βασιλική Αερολέσχη (αργότερα Εθνική), δηλαδή μια ομάδα αποστράτων αξιωματικών της ΠΑ. Επρόκειτο για χειριστές που είχαν πολεμήσει στους πολέμους από την Αλβανία μέχρι την Κορέα (οι λίγοι επιζώντες από τις σειρές τους). Επρόκειτο για χειριστές που είχαν διοικήσει μονάδες της ΠΑ. Επρόκειτο, με λίγα λόγια, για άτομα που δεν περίμεναν να αποκτήσουν όνομα από την θέση τους στην ΒΑΛΕ, αλλά αντιθέτως χρησιμοποιούσαν το όνομά τους για να βοηθήσουν τον αεραθλητισμό.

Αεραθλητισμός ήταν τότε η ανεμοπορία και ο αερομοντελισμός.

Η χρηματοδότηση της αεραθλητικής δραστηριότητας από την Πολεμική Αεροπορία ήταν ευρεία για το Αεραθλητικό Κέντρο Τριπόλεως. Όμως, την δεκαετία του '60 η χρηματοδότηση έπεσε στο μηδέν και η υποβολή του αεραθλητισμού μπορούσε να είναι μόνο έμμεση. Όπως θα δούμε, αυτή ήταν ποικιλόμορφη.

Για άμεση κρατική χρηματοδότηση του αεραθλητισμού έπρεπε να περιμένουμε την δεκαετία του '70. Τότε η διοίκηση της ΕΑΛΕ βλέποντας ότι δεν μπορούσε να κάνει κάτι με την Πολεμική Αεροπορία, φρόντισε να μεταταγεί ο αεραθλητισμός από το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης στο Υπουργείο Συγκοινωνιών. Οι σχέσεις όμως του αεραθλητισμού με την ΠΑ δεν επηρεάστηκαν. Η ανεμοπορία του Τατοΐου συνέχισε να τυγχάνει της συμπαράστασής της Πολεμικής Αεροπορίας.

Τελευταίος απόστρατος της αεροπορίας πρόεδρος της ΕΑΛΕ ήταν ο Βασίλειος Κοντογιώργος ^{εε}, παλαίμαχος του β' ΠΠ. Ήταν αυτός που όλοι παραδέχονται σαν "νοικοκύρη πρόεδρο". Εκείνος μεθόδευσε (στις αρχές της δεκαετίας του '80) την βαθμιαία μεταβίβαση της διοικήσεως στους αεραθλητές και συνέχισε το επιτυχές του έργο, σαν πρόεδρος της Αεροπορικής Ακαδημίας.

Δυστυχώς ακολούθησαν ανεπανάληπτες διαγραφές της ιστορίας μας, όπως η κατάργηση των ιστορικών διακεκριμένων μελών της ΕΑΛΕ και η απώλεια των μοναδικών βιβλίων εμβλημάτων και επιδόσεων της ανεμοπορίας μας. Τότε έγινε και η έξωση της ΕΑΛΕ από τα παραδοσιακά γραφεία της στην οδό Ακαδημίας 27α, που ανήκαν στην Πολεμική Αεροπορία, ενώ για άλλα σωματεία έγινε απλή μεταστέγαση σε άλλο κτίριο της ΠΑ στην οδό Λυκούργου 9.

Η αντιπαράθεση της ΕΑΛΕ με την Πολεμική Αεροπορία έφθασε τότε στα άκρα, ακόμα και μέσα στο αεροδρόμιο Τατοΐου. Όμως οι σχέσεις της ανεμοπορίας με την Πολεμική Αεροπορία δεν διαταράχθηκαν ποτέ.

Η διοίκηση της Ανεμολέσχης

Η Ανεμολέσχη Αθηνών ήταν ένα αυτοτελές σωματείο. Την δεκαετία του '60 όμως υπήγετο στην Αερολέσχη Αθηνών. Τότε ίσχυε η αρχή: "μία αερολέσχη ανά νομό".

Δεδομένου όμως ότι δεν υπήρχε σχολή αεροπλάνων, η Αερολέσχη ήταν η ανεμοπορία. Λέγαμε Αερολέσχη και εννοούσαμε Ανεμολέσχη ή αντιστρόφως. Τα γραφεία, οι υπάλληλοι, οι σμηνίτες που μας έδινε η Αεροπορία για τα γραφεία, οι μηχανικοί (και αυτοί της ΠΑ) ήταν για την Αερολέσχη, δηλαδή για την ανεμοπορία.

Η Αερολέσχη απέκτησε τα πρώτα Piper Cub (90 HP χωρίς φλαπς) γύρω στο '65 και ίδρυσε σχολή αεροπλάνων. Τα προγενέστερα Stearman τα χρησιμοποιούσαμε πλέον κυρίως για αερορμουλκώσεις. Το 1970 με γεν. γραμματέα τον προπολεμικό ανεμοπόρο Γεώργιο Παγκάκη, η Αερολέσχη είχε ίσως τα περισσότερα αεροπλάνα στην ιστορία της.

Εμείς οι ανεμοπόροι γνωρίζαμε για την Αερολέσχη ότι είχε πάντα πρόεδρο τον εκάστοτε διοικητή της Σχολής Ικάρων. Όλα όμως αυτά άλλαξαν στην αρχή της δεκαετίας του '70. Η Αερολέσχη σταμάτησε να αλλάζει προέδρους. Η Πολεμική Αεροπορία σταμάτησε να παρέχει δωρεάν καύσιμα για τα αεροπλάνα. Η Ανεμολέσχη αποσπάστηκε από την Αερολέσχη.

Η Ανεμολέσχη ανέπτυξε έκτοτε ανεξαρτήτως καλές σχέσεις με την Αεροπορία. Γνωστά ονόματα της Πολεμικής Αεροπορίας (Κατσιλιεράκης) και της Αεροπορίας Στρατού (Μπαμπασάκης) υπήρξαν μέλη του ΔΣ της Ανεμολέσχης, μαζί με εκπαιδευτές ανεμοπορίας υπαλλήλους της ΥΠΑ και χειριστές των αερογραμμών.

Τα μεταφορικά μέσα

Μια από τις εξυπηρετήσεις που μας παρείχε η Πολεμική Αεροπορία, ήταν τα μεταφορικά μέσα. Την δεκαετία του '60 τα ιδιωτικά μεταφορικά μέσα ήταν ακόμη λίγα. Οι ανεμοπόροι (μαζί με τους αερομοντελιστές και τα μοντέλα τους) συγκεντρωνόμαστε, το πρωί της Κυριακής, στην οδό Ακαδημίας, κάτω από τα γραφεία της ΒΑΛΕ. Από εκεί μας έπαιρνε φορτηγό Τζέιμς (παραφθορά του GMC) της αεροπορίας και μας ανέβαζε στο Τατόι, με πολλή ευθυμία και σκόνη.

Η μεταφορά γινόταν εν μέσω εκκωφαντικών θορύβων. Δεν ήταν μόνο ο θόρυβος του κινητήρα και των αναπηδήσεων του φορτηγού στις λακκούβες του δρόμου. Ήταν και ο ενθουσιασμός των επιβατών. Ήταν

^{εε} Στον Β. Κοντογιώργο είναι αφιερωμένο όλο το τεύχος 69 του "Αεραθλητισμού" (Αύγουστος 2007).

και ο ενθουσιασμός του οδηγού, όταν περνούσε πλάι από ωραία κορίτσια. Τότε, με κατάλληλο χειρισμό της αναφλέξεως, μπορούσε να κάνει την εξαγωγή του κινητήρα να εκραγεί με εκκωφαντικό "μπαμ", που τρόμαζε τα κορίτσια και έκανε τους επιβάτες να θαυμάσουν το θέαμα που άφηναν πίσω τους. Τέλος, υπήρχε και ο θόρυβος επικοινωνίας των επιβατών με τον οδηγό. Μη υπάρχοντος άλλου τρόπου επικοινωνίας, για κάθε επιθυμητή στάση, οι επιβάτες ποδοβολούσαν το πάτωμα της καρότσας του φορτηγού.

Εκτός από το φορτηγό με τους αεραθλητές, υπήρχε και το αυτοκίνητο των μαγείρων, που ξεκινούσε από το Μουσείο. Δεν ήταν σπάνιο κάποιοι αεραθλητές της περιοχής να έρχονται στο Τατόι αργότερα, με το αυτοκίνητο των μαγείρων.

Η μεταφορική εξυπηρέτηση ήταν σημαντική για την εποχή εκείνη. Πρέπει να σταμάτησε πριν το '70. Για κάποια ακόμα χρόνια, η ΠΑ μετέφερε τους αερομοντελιστές στο Τατόι με ειδικό δρομολόγιο που ξεκινούσε από το Μουσείο.

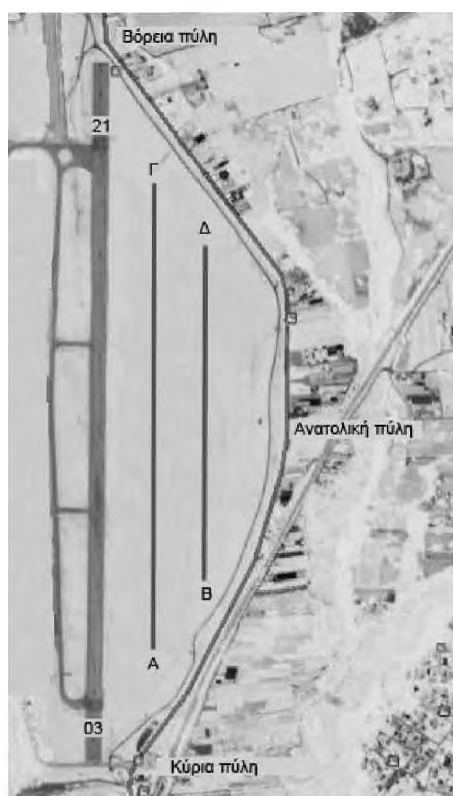
Ένα ακόμη όχημα ήταν απαραίτητο για τις μεταφορές μέσα στο αεροδρόμιο. Η μεταφορά και το στήσιμο της μηχανής εκτοξεύσεως (MEA) απαιτούσε βαρύ όχημα με κοτσαδόρο. Η ανάπτυξη του σύρματος της MEA μετά από κάθε πτήση, απαιτούσε συνεχές πήγαινε-έλα αυτοκινήτου. Την δουλειά αυτή έκανε όχημα 3/4 που μας έδινε η Πολεμική Αεροπορία, μαζί με τον σμηνίτη οδηγό. Συχνά οδηγούσαμε στο μονότονο πήγαινε-έλα οι ίδιοι οι ανεμοπόροι, αφού μάθαμε να κάνουμε διπλό ντεμπραγιάρισμα σε κάθε αλλαγή ταχύτητας.

Στις αρχές της δεκαετίας του '70 με την επικράτηση της αερορυμουλκήσεως, σταμάτησε και η ανάγκη οχήματος 3/4 του τόνου.

Στις αρχές της δεκαετίας '80 η ΑΝΔΑ απέκτησε το θρυλικό Πόνι, που όλοι οι ανεμοπόροι είχαν οδηγήσει, αλλά και συντηρήσει. Κάποιοι νέοι μάλιστα έμαθαν να οδηγούν πάνω σε αυτό, στην αχανή έκταση του αεροδρομίου.

Οι διάδρομοι προσγειώσεως

Την δεκαετία του '60 και όσο χρησιμοποιούσαμε MEA, η ανεμοπορία γινόταν στο χώμα. Χρησιμοποιούσαμε τους παράλληλους χωμάτινους διαδρόμους ΑΓ και ΒΔ³² και βλέπαμε την ασφάλτο από μακριά.



Μετά την επικράτηση της αερορυμουλκήσεως, το αεροπλάνο μάς επέβαλε την χρήση του κυρίως διαδρόμου. Οι ευαίσθητες καλύπτρες των ανεμοπτέρων δεν είναι κατάλληλες για το πετροβόλημα που κάνει η έλικα του αεροπλάνου στο χώμα. Η προσγείωση όμως των ανεμοπτέρων στον ΑΓ ήταν πάντα ευχάριστη για τους ανεμοπόρους, που δεν ενοχλούμαστε καθόλου όταν ο πύργος μας έστελνε να προσγειωθούμε εκεί. Όταν είχε πολύ κίνηση, συχνά προτείναμε οι ίδιοι προσγείωση στον ΑΓ για διευκόλυνση του πύργου.

Στο εξωτερικό, δεν είναι λίγα τα αεροδρόμια που απογειώνουν στην ασφάλτο και προσγειώνουν στο χώμα. Μια τέτοια λύση δεν θα μας ενοχλούσε αν αυξανόταν πολύ η κυκλοφορία στο Τατόι.

Δυστυχώς η εξέλιξη συνέβαλε στην κατάργηση διαδρόμων. Πρώτα καταργήθηκαν οι δύο διαγώνιοι διάδρομοι που υπήρχαν από την δεκαετία του '50. Μετά καταργήθηκε ο ΒΔ που χρησιμοποιούσαμε την δεκαετία του '60. Τέλος την δεκαετία του 2000, η εγκατάσταση ραδιοβοήθηματος κατήργησε και τον ΑΓ και μας έμεινε μόνο η ασφάλτος (ο διάδρομος 03-21).

Οι πύλες του αεροδρομίου

Οι σημερινοί ανεμοπόροι γνωρίζουν ότι η πύλη του αεροδρομίου είναι μία. Στο παρελθόν όμως έχουμε χρησιμοποιήσει κατά καιρούς τρεις πύλες.

Κατά το 1971 άνοιξε για τον αεραθλητισμό η ανατολική πύλη του Τατοΐου, που ακόμα φαίνεται περίπου στην μέση του διαδρόμου. Ο εσωτερικός περιφερειακός δρόμος δεν υπήρχε ακόμα.

Την πύλη αυτή εκμεταλλεύτηκε κυρίως η Αερολέσχη. Τα αεροπλάνα της περίμεναν εκεί τυχαίους πελάτες για βαπτίσματα αέρος. Οι νέοι τότε χειριστές της λέσχης πετάγαμε 10λεπτές πτήσεις με παιδιά, γιαγιάδες, και κάθε καρυδιάς καρυδί. Η πύλη αυτή έκλεισε σύντομα και δεν απασχόλησε την ανεμοπορία.

Στις αρχές της δεκαετίας του '80 δημιουργήθηκε το ΑΚΑ (Αεραθλητικό Κέντρο Αθηνών) στο βόρειο άκρο του αεροδρομίου, αυτό που εξυπηρετεί και σήμερα τον αεραθλητισμό. Τότε άνοιξε η βόρεια πύλη του αεροδρομίου.

Όχι ότι άνοιξε μονίμως, με μόνιμο φρουρό. Οι πύλη άνοιγε ορισμένες ώρες την ημέρα, από κάποιο σμηνίτη που δεν έκανε έλεγχο ταυτοτήτων. Έξω από την πύλη περίμεναν το πρωί οι ανεμοπόροι που

έρχονταν από τα χαράματα για να γραφτούν πρώτοι στην κατάσταση πτήσεων. Υπήρξε μάλιστα και κάποιος που κατασκήνωνε από το βράδυ έξω από την πύλη. Αυτό μας ανάγκασε να απαγορεύσουμε το άνοιγμα της καταστάσεως πτήσεων πριν από ορισμένη ώρα.

Η ανεμοπορία δεν είχε προβλήματα με την βόρεια πύλη. Από μέρους όμως των αεροπλάνων υπήρξε προσέλευση πολλών ιδιωτών με τα αυτοκίνητά τους, που συχνά έφθαναν στην ασυδοσία. Τελικώς η Πολεμική Αεροπορία δεν μπορούσε να ανεχθεί την κατάσταση. Έκλεισε τότε την βόρεια πύλη και έβγαλε τα ιδιωτικά αεροπλάνα από το Τατόι.

Η αρχική υποστέγηση

Η υποστέγηση των ανεμοπτέρων μας ήταν περιπετειώδης. Άλλαζε ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες του αεροδρομίου.

Στις αρχές της δεκαετίας του '60 τα ανεμόπτερα βρίσκονταν στο βασιλικό υπόστεγο, μαζί με την βασιλική Ντακότα. Αργότερα που χρειάστηκε να φύγουμε από εκεί, μάθαμε να λέμε το υπόστεγο ΣΜΥΠ (Σμήνος Υψηλών Προσώπων), αλλά δεν χάσαμε τις καλές μας σχέσεις με τους ανθρώπους του.

Πολλά χρόνια μετά, συνεχίζαμε να φουσκώνουμε τα λάστιχά μας με τις φιάλες πεπιεσμένου αέρα του υποστέγου. Ήταν μια διαδικασία που γνωρίζαμε ότι ήταν επικίνδυνη αλλά τότε, που να βρεις ηλεκτρικό κομπρεσεράκι;

Χωρίς να ανοίξουμε το υπόστεγο, παρακαλούσαμε τους σημνίτες να μας δώσουν κάτω από την πόρτα τον σωλήνα πίεσεως. Χωρίς να ακουμπήσουμε τον σωλήνα στην βαλβίδα, άνοιγε λίγο η στρόφιγγα της φιάλης των 100 ατμοσφαιρών. Με ελάχιστη επαφή του σωλήνα στην βαλβίδα, φουσκώναμε λίγο-λίγο το λάστιχο, με το μάτι. Που να βρεθεί τότε μανόμετρο;

Μετά το βασιλικό υπόστεγο, τα ανεμόπτερα βρέθηκαν κατά καιρούς στο υπόστεγο των μηχανικών. Αυτό όμως ήταν από την άλλη μεριά του ρέματος και έπρεπε να διασχίζουμε το γεφυράκι. Το γεφυράκι είχε πλάτος περί τα 16 μέτρα. Τα εκπαιδευτικά ανεμόπτερα είχαν μεγαλύτερο εκπέτασμα και έτσι χρειαζόταν να κάνουμε μανούβρες για να περάσουμε.

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '70 τα ανεμόπτερα άλλαζαν συνεχώς θέσεις μεταξύ των δύο αυτών υποστέγων και του υποστέγου της Σχολής Ικάρων. Αν αναλογιστεί κανείς πόσο πολύ χώρο έπιαναν τρία ανεμόπτερα (χωρίς να περνάει το ένα πάνω από το άλλο) θα κατανοήσει το μεγάλο πρόβλημα που είχε η Πολεμική Αεροπορία μαζί μας και πόσο σημαντική ήταν η εξυπηρέτηση που μας έκανε.

Η εποχή ήταν ηρωική. Τα ανεμόπτερα συχνά, μετά την προσγείωση έστριβαν, τροχοδρομώντας με φόρα, μέχρι το υπόστεγο. Σε κάποιο τέτοιο ελιγμό το ανεμόπτερο βρέθηκε μπροστά στο ανοικτό βασιλικό υπόστεγο, όταν ο εκπαιδευτής διεπίστωσε με φρίκη ότι το φρένο δεν έπιανε (και τότε όπως και τώρα). Ο εκπαιδευτής έστρεψε μακράν του υποστέγου και κατέληξε πάνω σε ένα μονόζυγο του οποίου ο ορθοστάτης πέρασε το κοντραπλακέ του χείλους προσβολής και έφθασε μέχρι την ξύλινη δοκό της πτέρυγας. Η επισκευή μάς κόστισε δύο μήνες χωρίς πτήσεις.

Από τότε σταμάτησε οριστικά και το σπορ της τροχοδρομήσεως μέχρι το υπόστεγο.

Το υποστεγάκι του ΕΚΕΧ

Την δεκαετία του '60 η Αερολέσχη χρησιμοποιούσε κάποια λαμαρινένια κτίρια, όπου παλιά στεγάζονταν οι κοιτώνες του ΕΚΕΧ (εκπαιδευτικό κέντρο εφέδρων χειριστών).^{ff} Αυτά τα κτιριάκια βρίσκονταν στο νότιο άκρο του διαδρόμου, κάτω από τους περίφημους ευκαλύπτους, εκεί που είναι τώρα το μνημείο.



Γύρω στο '74 αποφασίσαμε να αποκτήσουμε δικό μας υπόστεγο για λυμένα ανεμόπτερα. Γεφυρώσαμε λοιπόν με ζευκτά δύο από τα επιμήκη κτιριάκια και αποκτήσαμε ένα χαμηλό στοιχειώδες υπόστεγο πλάτους 6 μέτρων. Μέσα εκεί βάλαμε τα υλικά Canka-Roda, το Weihe και άλλα υλικά που θέλαμε να αξιοποιήσουμε.

Στην ιστορία των ανεμοπτέρων αναγράφεται η ιστορία με τους ντορβάδες που μας επέβαλε κάποιος επιθεωρητής του ΚΕΑ, για να ανεβάσουμε την υγρασία των ξύλων. Σε αυτό το υπόστεγο τοποθετήθηκαν οι ντορβάδες.

Αργότερα, η Πολεμική Αεροπορία μας έδωσε περισσότερα κτήρια του ΕΚΕΧ³³ για αποθήκες και πρόσθετα σωματεία. Τέλος, η μεταστέγασή μας σε δικά μας υπόστεγα, επέτρεψε την κατεδάφιση των

παλαιών μεταλλικών κτηρίων και την καλαίσθητη διαμόρφωση του χώρου.

^{ff} Περί του ΕΚΕΧ υπάρχει το πολύ κατατοπιστικό βιβλίο "Σχολή αεροπορίας - τμήμα ΕΚΕΧ" των Λιακόπουλου, Οικονόμου, Σμυρνή, Φακίνου.

Δικά μας υπόστεγα

Με την παραχώρηση στον αεραθλητισμό του χώρου του ΑΚΑ (Αεραθλητικό Κέντρο Αθηνών) στο βόρειο άκρο του αεροδρομίου, αποφασίσαμε να αποκτήσουμε υπόστεγο, χωρίς πολλά λεφτά. Αγοράσαμε τα υλικά και βάλαμε οι ίδιοι την εργασία. Στην αρχή κόβαμε και οξυγονοκολλούσαμε ζευκτά στον χώρο του Ντίνου Αυγερινού στην Ελευσίνα. Μετά, η εργασία συνεχίστηκε στο Τατόι. Έτσι αποκτήσαμε το 1981 το πρώτο μας υπόστεγο πλάτους 18 μέτρων.



34

Λίγα χρόνια αργότερα, πάλι με προσωπική εργασία, έγινε η επέκταση του υποστέγου με το δεύτερο επίμηκες κλίτος, όπου σήμερα βάζουμε τα μονοθέσια ανεμόπτερα με το πλάι.

Τα αλεξίπτωτα

Την δεκαετία του '60 πετάγαμε φορώντας αλεξίπτωτα. Ευτυχώς δεν χρειάστηκε να τα χρησιμοποιήσουμε ποτέ.

Αλεξίπτωτα δεν είχαμε δικά μας. Πριν τις πτήσεις πηγαίναμε στην "επιστασία αλεξιπτωτών" και χρεωνόμαστε ογκώδη αλεξίπτωτα ράχης³⁵, που χωρούσαν στα ανεμόπτερα της εποχής εκείνης.



35

Ο χώρος ήταν μικρός και τα ανεμόπτερα μεγάλα. Ακολουθήσαμε την πρακτική να κρεμάμε τα μονοθέσια ανεμόπτερα από τα ζευκτά της στέγης³⁴, όπως είχαμε δει σε ξένα περιοδικά.

Μια μέρα, την ώρα που βγάζαμε τα ανεμόπτερα, έπεσε ένα μονοθέσιο από ύψος 2 μέτρων. Ευτυχώς δεν υπήρχε από κάτω ούτε ανεμοπόρορ ούτε ανεμοπόρος. Δεν καταλάβαμε ποτέ τι είχε γίνει. Μάλλον κατά την τελευταία του ανύψωση ο γάντζος δεν είχε μπει καλά στην υποδοχή του. Είχαμε τύχη βουνό και δεν ξανααναρτήσαμε ανεμόπτερα από τα ζευκτά της στέγης.

Μετά τις πτήσεις, έπρεπε να επιστρέψουμε τα αλεξίπτωτα στην επιστασία, σε κάποιο σημείο που την ώρα εκείνη τύχαινε να έχει πάει για φαί και τον ψάχναμε σε όλη την μονάδα. Την μονάδα την ξέραμε πολύ καλά. Την γνωρίζαμε απ' άκρου εις άκρον, καθώς αναζητούσαμε άλλοτε τον σημνίτη των αλεξιπτωτών, άλλοτε τον αξιωματικό υπηρεσίας, άλλοτε τον αξιωματικό ασφαλείας, άλλοτε τον σημνίτη για τα καύσιμα, όπου και αν βρίσκονταν κάθε στιγμή.

Η διαδικασία των αλεξιπτωτών επέζησε μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '70. Μετά την άφιξη των πλαστικών ανεμοπτέρων, τα μεγάλα αλεξίπτωτα ράχης δεν χωρούσαν πια στα ανεμόπτερα και τα ξεχάσαμε οριστικά.

Σήμερα τα ειδικά λεπτά ανεμοπορικά αλεξίπτωτα τα χρησιμοποιούν μόνο οι ιδιώτες. Όσοι όμως είχαμε σχέση με την "επιστασία αλεξιπτωτών" και τις διαδικασίες συντηρήσεως και διπλώματος των αλεξιπτωτών, θεωρούμε τα περιφερόμενα αλεξίπτωτα σαν απλά μαξιλάρια.

Μετά τις πτήσεις, τα αλεξίπτωτα γύριζαν πάντα στην επιστασία. Δεν τα κρατούσαμε ούτε καν για πτήσεις την επόμενη μέρα. Υπήρξε όμως μια περίπτωση όπου τα αλεξίπτωτα είχαν περιπετειώδη τύχη.

Ο ανεμοπόρος που τα είχε χρεωθεί χρειάστηκε να αποχωρήσει νωρίς από το αεροδρόμιο και ανέθεσε σε κάποιον άλλο να τα επιστρέψει μετά το πέρας των πτήσεων. Πράγματι μετά τις πτήσεις, τα τέσσερα αλεξίπτωτα φορτώθηκαν από τον δεύτερο στο πορτ-μπαγκάζ αυτοκινήτου τρίτου ανεμοπόρου, για να επιστραφούν. Ο τελευταίος όμως είχε αναλάβει να διεκπεραιώσει άλλες εργασίες μετά τις πτήσεις και ξέχασε τελείως τα αλεξίπτωτα.

Όταν το βράδυ ο τρίτος ανεμοπόρος γύρισε σπίτι του, διαπίστωσε ότι τα αλεξίπτωτα βρίσκονταν ακόμα στο αυτοκίνητό του. Γύρισε στο αεροδρόμιο τα μαύρα μεσάνυχτα και, μετά από τις κατάλληλες συνεννοήσεις με την ασφάλεια του αεροδρομίου, κατόρθωσε να φθάσει στην επιστασία και να παραδώσει τα αλεξίπτωτα.

Η συντήρηση των ανεμοπτέρων

Το ΚΕΑ Φαλήρου είχε τμήμα ξυλίνων κατασκευών. Είχε κατασκευάσει πολλά ανεμόπτερα (πχ τα Canka). Είχε και την διάθεση να βοηθά στην συντήρηση του υλικού μας. Μέχρι το 1972 κάθε σοβαρή επισκευή ανεμοπτέρων γινόταν στο ΚΕΑ, δωρεάν.

Μετά την διάλυση του ΚΕΑ Φαλήρου και την ίδρυση της ΕΑΒ (Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία), οι κρατικές επισκευές άρχισαν να έχουν κρατικό κόστος. Οι μείζονες επισκευές ανεμοπτέρων ήταν φθηνότερο να γίνονται στο εξωτερικό. Αυτό γίνεται μέχρι σήμερα για όλα τα σύγχρονα ανεμόπτερα. Όμως, το 2004 το ΚΕΑ Ελληνικού έκανε πλήρη επισκευή του παραδοσιακού ανεμοπτέρου Bergfalke (SX-134) της Αερολέσχης Εδέσσης και το παρέδωσε σε πλήρη κατάσταση.^{gg}

Τα καύσιμα

Τα καύσιμα την δεκαετία του '60 ήταν και αυτά δωρεάν, από την Πολεμική Αεροπορία. Με την αύξηση των λεστικών αεροπλάνων, άρχισαν οι απαιτήσεις για καύσιμα. Σε κάθε συνάντηση αερολεσχών ακούγαμε το σταθερό εκείνο τροπάριο των αεροπόρων, για δωρεάν καύσιμα και αδασμολόγητα αεροπλάνα^{hh}.

Οι απαιτήσεις για καύσιμα από τα αεροπλάνα των αερολεσχών, ήταν τόσο πιεστικές, ώστε τελικά η Πολεμική Αεροπορία σταμάτησε την παροχή δωρεάν καυσίμων για όλους.

Για λίγα ακόμα χρόνια η ΠΑ μας εξυπηρετούσε με τα βυτία της, για να μην έχουμε δικές μας δεξαμενές. Πληρώναμε τα καύσιμα στην εταιρεία και τα παρελάμβανε η Πολεμική Αεροπορία για εμάς. Όσο είχαμε πίστωση, ερχόταν το Μπάουζερ και γέμιζε τα ρυμουλκά αεροπλάνα μας.

Η διαδικασία ήταν πολύπλοκη αλλά εξυπηρετική. Καλή σχέση με τους σμηνίτες των καυσίμων (κάποιες πτήσεις) αρκούσαν για να έρχονται τα καύσιμα εγκαίρως. Στις αρχές της δεκαετίας του '90 έληξε η εξυπηρέτηση με το Μπάουζερ και αρχίσαμε να φέρνουμε το καύσιμο με το βαρέλι, στο δικό μας αποθηκάκι καυσίμων. Λίγο αργότερα, επετράπη η χρήση βενζίνης αυτοκινήτων στα αεροπλάνα μας. Αυτό διευκόλυνε σημαντικά το πρόβλημα των καυσίμων.

Τον παλιό καιρό το καύσιμο ήταν συνήθως βρόμικο και είχε συχνά συμπεκνώματα. Το γέμισμα των αεροπλάνων γινόταν με ειδικό μεγάλο χωνί που είχε δέρμα δορκάδος, για να συγκρατεί το νερό και τις ακαθαρσίες. Ήταν μια πολύ αργή διαδικασία, αλλά ιδιαίτερος ασφαλής. Σήμερα, τα καύσιμα υποτίθεται ότι είναι καθαρότερα. Υποτίθεται ότι οι αντλίες καυσίμων έχουν και ειδικά φίλτρα που είναι καθαρά. Θα ήταν ενδιαφέρον να είχαμε ένα χωνί με δέρμα δορκάδος να δούμε πόση λάσπη θα μαζέψουμε.

Γιορτές και επιδείξεις

Η Πολεμική Αεροπορία ήταν πάντα πρόθυμη να μας δίνει παροχές. Αυτό που δεν ήταν διατεθειμένη να κάνει, ήταν να χωρίζει τους λύκους από τα πρόβατα. Η Πολεμική Αεροπορία περίμενε από κάποιον υπεύθυνο του αεραθλητισμού να κάνει αυτή τη δουλειά. Συνήθως όμως, αυτός ο κάποιος δεν υπήρχε. Αυτό φαινόταν καλύτερα στις εορταστικές εκδηλώσεις.

Στις διάφορες γιορτές εκαλούντο όλοι οι αεραθλητές να συνεισφέρουν στην επιτυχία της εκδηλώσεως. Το πως ο καθ' ένας θεωρούσε αυτή την συμμετοχή, ήταν προσωπική του επιλογή.

Οι πιο νόμιμοι εξετρέποντο σε ακροβατικά και χαμηλές διελεύσεις εντυπωσιασμού (γράφει εκφοβισμού) των θεατών. Τέτοιος τρόπος πτήσεως ήταν τελείως αδιανόητος κατά την κανονική λειτουργία του αεροδρομίου. Ότι εμείς απαγορεύαμε συστηματικά, γινόταν στις εκδηλώσεις επιδεικτικά.

Κατά τις εκδηλώσεις δρούσαν ανεξέλεγκτα στο αεροδρόμιο και διάφορες πτητικές συσκευές που δεν θα διεννοούντο να πλησιάσουν εκεί σε κάθε άλλη περίπτωση. Το άκρον άωτον του φαινομένου αυτού εμφανίστηκε στη Τανάγρα, όταν κάποιος απετόλμησε πρώτη δοκιμαστική πτήση της ιδιοκατασκευής του σε μέρα γιορτής. Η πρωτότυπη πετομηχανή του (σαν μηχανοκίνητος αετός με κάρναρντ) τσακίστηκε κοντά στον πύργο του αεροδρομίου και ευτυχώς δεν υπήρξαν απώλειες ούτε από τον ίδιο ούτε από τους θεατές.

Το γενικότερο πρόβλημα είναι ότι, κάθε νόμιμος αεραθλητικός φορέας έχει εποπτεία στα νόμιμα μέλη του. Κανείς δεν έχει εποπτεία στους ανέντακτους. Πολλοί αεραθλητές αποφεύγαμε συστηματικά τις εορτές και τις εκδηλώσεις, για να μην αγανακτούμε.

Οι εκδηλώσεις όμως είχαν συχνά επιπτώσεις επί πολλές ημέρες μετά την τέλεσή τους. Τον παλιό καιρό, γινόταν στο Τατόι το περιώνυμο σερκούι αγωνιστικών αυτοκινήτων. Τότε, εισήρχοντο στον χώρο ανατολικά του διαδρόμου, χιλιάδες θεατές. Ο χώρος γέμιζε σκουπίδια. Τις επόμενες ημέρες μια συνεχής σειρά από σμηνίτες σάρωνε το αεροδρόμιο από βορά προς νότον, μαζεύοντας τα σκουπίδια, αλλά όχι τα ψίχουλα και τα θρυμματισμένα πατατάκια. Γι αυτά φρόντιζαν μεγάλα σμήνη πουλιών που εγκαθίσταντο στο αεροδρόμιο για πολλές μέρες. Δεν ήταν ότι καλύτερο υπήρχε για την ασφάλεια των πτήσεων.

Αργότερα, υπήρξαν στην Πολεμική Αεροπορία ειδικά εκπαιδευμένα γεράκια για να διώχνουν τα πουλιά. Ο αρχηγός του "σμήνους ιεράκων" Δημήτριος Αντωνίου υπήρξε παλιά ανεμοπόρος.

^{gg} Για την επισκευή αυτή υπάρχει άρθρο στο τεύχος 3 του περιοδικού *Remove Before Flight*, Σεπτέμβριος 2005.

^{hh} Τον καιρό εκείνο επιβάλλονταν εισαγωγικοί δασμοί 5% σε όλα τα αεροπορικά υλικά.

Πολλά τέτοια προβλήματα μοιάζει να οδήγησαν την Πολεμική Αεροπορία να αποφεύγει τις πολλές εκδηλώσεις στο Τατόι. Στις εκδηλώσεις που γίνονται σε πολεμικά αεροδρόμια, οι αεραθλητές έχουν συνεχώς μικρότερη συμμετοχή.

Η φύλαξη του αεροδρομίου

Η φύλαξη του χώρου προσγειώσεως των ανεμοπτέρων θεωρείται αυτονόητη από όσους πετάν στο Τατόι. Πρέπει να πετάξει κανείς με άλλες συνθήκες για να εκτιμήσει το αυτονόητο.

Τα πρώτα χρόνια που άνοιξε το αεροδρόμιο του Μαραθώνος, δεν υπήρχε περίφραξη. Ήταν “μπάτε σκύλοι αλέστε”. Πλήρης ελευθερία δράσεως, ήταν η θεωρία. Η πράξη όμως ήταν διαφορετική. Από την ελευθερία στην ασυδοσία η απόσταση είναι μικρή.

Κάποτε ήρθαμε να προσγειωθούμε αργά το απόγευμα και βρήκαμε τον διάδρομο γεμάτο από καμιά πεντακοσαριά γελάδια, σαν σκηνή από καουμπόικο έργο. Ευτυχώς ήταν ελεύθερα τα πρώτα 200 μέτρα του διαδρόμου, γιατί το ανεμόπτερο όταν θέλει να προσγειωθεί δεν μπορεί να κάνει αλλιώς.

Κάποια άλλη μέρα, κάποιος βόδι (δίποδο) χρησιμοποίησε τον διάδρομο για να φέρει το αυτοκίνητό του στον χώρο προσγειώσεως των ανεμοπτέρων, την στιγμή που προσγειωνόμαστε. Τότε εκτιμήσαμε ιδιαίτερώς την ασφάλεια που μας παρέχει η υποδειγματική τάξη του Τατοΐου.

Από πλευράς ασφαλείας του υλικού μας, μόνο μια φορά είχαμε απώλειες. Ήταν το 1974 όταν εισέρευσαν στο αεροδρόμιο τα ομαδικώς επιστρατευμένα πλήθη. Τότε μπήκαν στο υποστεγάκι του ΕΚΕΧ και μας ξήλωσαν τα όργανα κάποιων ανεμοπτέρων, που ήταν για εμάς μια σημαντική απώλεια.

Εκτός από αυτό, δεν έχουμε χάσει ούτε βίδα. Θεωρούμε φυσικό το να αφήνουμε υλικό αξίας πολλών εκατομμυρίων δραχμών, αφύλακτο όλη την εβδομάδα. Ας είναι καλά η Πολεμική Αεροπορία!

Ο πύργος

Μέσα στα 40 χρόνια δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι δεν υπήρξαν παράπονα για τον πύργο ελέγχου. Συνήθως επρόκειτο για την εκτίμηση της εντάσεως του ανέμου από μεμονωμένους ελεγκτές.

Υπήρξαν περίοδοι που σταματούσαμε τις πτήσεις, διότι ο πύργος μάς το επέβαλε. Υπήρξαν και περίοδοι που εμείς σταματούσαμε τις πτήσεις, λόγω ανέμου. Τα όρια του πύργου δεν ήταν πολύ διαφορετικά από τα δικά μας. Όταν όμως μας έκοβε ο πύργος, θεωρούσαμε συχνά ότι θα μπορούσαμε να είχαμε πετάξει λίγο ακόμη.

Στην πράξη, τα όρια του ανέμου δεν είναι για τα ανεμόπτερα που προσγειώνονται και σταματάν πάνω στον άνεμο. Τα όρια είναι για τα ρυμουλκά αεροπλάνα που γυρίζουν με το πλάι στον άνεμο κατά την τροχοδρόμηση. Εδώ υπάρχει και μεγάλη διαφορά από χειριστή σε χειριστή. Κάποιος περιστασιακός αερορυμουλκός μάς έκοψε τις πτήσεις, διότι καταφανώς του έπαιρνε ο άνεμος το αεροπλάνο στην τροχοδρόμηση. Όταν ήρθε ο κανονικός ρυμουλκός μας, συνεχίσαμε κανονικά τις πτήσεις χωρίς πρόβλημα.

Το πρόβλημα του ανέμου είναι ένα παράπονο που εκφραζόταν μεταξύ μας, χωρίς να φθάνει μέχρι τον πύργο. Υπήρξε όμως και μια περίπτωση όπου δημιουργήθηκε επεισόδιο.

Στις αρχές της δεκαετίας του '80 ο υπολογισμός του πλαγίου ανέμου ενείχε το συνημίτονο της γωνίας πλαγιότητας. Σε συζήτηση με τον πύργο, ο ελεγκτής (που δεν είχε σπουδάσει μαθηματικά) είπε απελώς ότι το συνημίτονο των μηδέν μοιρών είναι μηδέν. Ο εκπαιδευτής μας όμως (που έτυχε να είναι πολιτικός μηχανικός) θεώρησε το σφάλμα του ασυγχώρητο και του επεσήμανε την ασχετότητα των όσων είπε.

Ο ελεγκτής εθίγει και έκανε αναφορά στον Διοικητή, με το σκεπτικό ότι ο εκπαιδευτής του έθιξε την προσωπικότητα και τον απεκάλεσε “άσχετο”. Ο εκπαιδευτής ανταπάντησε ότι δεν τον απεκάλεσε άσχετο, αλλά “άσχετο από συνημίτονα”, όπως και ήταν. Υποθέτω ότι ο Διοικητής θα έβαλε την υπόθεση στο αρχείο θεωρώντας ότι έχει να κάνει με παλαβούς.

Τα πραγματικά όρια του ανέμου για τα ανεμόπτερα φαίνονταν την εποχή που δεν είχαμε αεροπλάνο, αλλά χρησιμοποιούσαμε ΜΕΑ, χωρίς περιορισμούς από τον πύργο. Κάποτε την δεκαετία του '60, με φρέσκο μελτέμι, αποφασίσαμε να δοκιμάσουμε τον καιρό και απογοιωθήκαμε. Η πτήση έδειξε μια κύμανση της ατμοσφαιράς που δεν μπορούσαμε να εκμεταλλευτούμε. Έτσι σταματήσαμε τις πτήσεις.

Όταν μας συνάντησε ο χειριστής της ΜΕΑ, μας ρώτησε αν είχαμε πρόβλημα με την εκτόξευση και εξεπλάγη για το ότι δεν καταλάβαμε τίποτα. Τι είχε συμβεί;

Λόγω του ισχυρού ανέμου, ο χειριστής της ΜΕΑ μας τραβούσε τόσο αργά, ώστε η μηχανή έσβησε. Σταμάτησε το τύμπανο με το φρένο. Έβαλε μπρος την μηχανή με την μίζα και συνέχισε την εκτόξευση, χωρίς εμείς να καταλάβουμε τίποτα. Μπορείτε εύκολα να εκτιμήσετε την ταχύτητα του ανέμου που επικρατούσε.

Γενικώς, ο πύργος είναι τόσο ελαστικότερος όσο καταλαβαίνει ότι οι χειριστές είναι συνετοί, παρακολουθούν την κυκλοφορία και κλιμακώνονται σωστά. Αυτή η συνεργασία με τον πύργο ήταν πάντα παγιωμένη για τα ανεμόπτερα. Κυρίως η κλιμάκωση στον κύκλο, είναι αυτονόητη για χειριστές που δεν έχουν δυνατότητα να κάνουν επανακύκλωση (go around).

Από όλες τις υπηρεσίες του αεροδρομίου είχαμε σχέσεις κυρίως με τον πύργο και την μετεωρολογία³⁶. Με τους μετεωρολόγους συνεργαζόμαστε συχνά, διότι μας έδιναν στοιχεία για να κάνουμε πρόγνωση της ασταθείας που δημιουργεί τα θερμικά. Αυτό γινόταν συνήθως μια φορά την ημέρα, πριν τις πτήσεις. Όταν όμως ο καιρός δεν επέτρεπε τις πτήσεις, μεταβαίναμε συχνά στην μετεωρολογία, για να βλέπουμε τις μεταβολές στον άνεμο ή στην ορατότητα, με την ελπίδα να πετάξουμε.



36

Για την ορατότητα, ο πύργος είχε κάποια τυποποιημένα σημεία προς την Κηφισιά. Ανάλογα με το αν φαίνονταν ή όχι αυτά τα σημεία, έκρινε την ορατότητα και επέτρεπε ή όχι τις πτήσεις. Σε σπάνιες περιπτώσεις επικρατούσε αχλός ανατολικά του αεροδρομίου προς την Παντέλη, ενώ δυτικά η Πάρνηθα ήταν τελείως καθαρή. Σε τέτοιες οφθαλμοφανείς περιπτώσεις το πήγαινε-έλα στην μετεωρολογία και στον πύργο ήταν αναμενόμενο.

Ο εναέριος χώρος

Μέχρι τη δεκαετία του '80 τα ανεμόπτερα και τα αεροπλάνα πετούσαν μαζί σε όλο τον εναέριο χώρο γύρω από το Τατόι. Αυτό για τα ανεμόπτερα σήμαινε ότι μπορούσαν να κάνουν δυναμικό στην Πεντέλη με βοριά. Οι μεγαλύτερες ανεμοπορικές πτήσεις στην περιοχή (7 ώρες και 9 ώρες) έχουν γίνει με βάση το δυναμικό της Πεντέλης.

Κάποτε (την εποχή των πολλών ιδιωτών) ο εναέριος χώρος χωρίστηκε στα δύο. Ανατολικά τα αεροπλάνα, δυτικά τα ανεμόπτερα. Έτσι χάσαμε το δυναμικό της Πεντέλης.

Κάποιος που ονειρευόταν πάλι την Πεντέλη, σκέφτηκε να ισχυριστεί στην ΠΑ ότι τα ανεμόπτερα έγιναν πολλά και μας χρειάζεται και πάλι ο χώρος ανατολικά "για λόγους

ασφαλείας". Αυτός ο τελευταίος μπαλαντέρ γύρισε μπουόμερανγκ.

- Αν θεωρείτε ότι δεν μπορείτε να είσαστε ασφαλείς στον δυτικό χώρο, σας περιορίζουμε τα ανεμόπτερα που μπορούν να πετάν μαζί σε 3.

Πήγαμε για μαλλί και βγήκαμε κουρεμένοι. Από τότε ισχύει συνεχώς το "τρία στον αέρα" που μας κάνει μεγάλη ζημιά όταν έχει πολύ καλό καιρό και τα ανεμόπτερα μπορούν να μείνουν όλα στον αέρα. Ποιος τολμάει όμως να καταργήσει μια διάταξη που έγινε για να εξυπηρετεί την ασφάλεια των πτήσεων;

Η "ασφάλεια πτήσεων" είναι ένας μαϊντανός που πρέπει να χρησιμοποιείται με σύνεση.

Κατά την διάρκεια των 40 χρόνων που πέρασαν (1960-2000), τα ανεμόπτερα έκαναν στο Τατόι περί τις 38 χιλιάδες πτήσεις. Περισσότερες ακόμα έκαναν τα αερορουμουλκά μας αεροπλάνα.

Ιστορία, είναι η καταγραφή των πολύ κακών ή πολύ καλών γεγονότων. Η ιστορία καταγράφει τελετές, ατυχήματα, ταρζανιές και καουμποϊσμούς. Τα συνήθη γεγονότα δεν αποτελούν ιστορία. Η ιστορία μας όμως στο Τατόι είναι η μύση εκατοντάδων νέων στην απόλαυση της πτήσεως χωρίς μηχανή. Ογδόντα χιλιάδες απολαυστικές πτήσεις δεν αποτελούν ιστορία.

Οι μισητοί κόκκινοι

Στο Τατόι δεν είχαμε πολεμική μοίρα. Είχαμε όμως πολεμικές επιχειρήσεις από ανεμόπτερα. Αυτό αναπτύσσεται στο κείμενο που ακολουθείⁱⁱ:

Περί τα τέλη της δεκαετίας του '70 οι κορυφές της Πάρνηθας ήταν σπαρμένες με νεκρούς Βιετ-Κονγκ. Αρκετοί ανεμοπόροι πολυβολούσαν συστηματικά κάθε Βιετ-Κονγκ που τολμούσε να φανεί στο ξέφωτο. Τα αυτοκίνητα των Βιετ-Κονγκ που κυκλοφορούσαν στην Πάρνηθα, ήταν στόχος για επιθέσεις με ρουκέτες και βομβαρδισμούς. Οι αμέριμνοι Αθηναίοι που απολάμβαναν την θέα των ανεμοπτέρων στο δυναμικό, δεν μπορούσαν να φανταστούν ότι στην φαντασία των ανεμοπόρων μεταμορφώνονταν σε μισητούς Βιετ-Κονγκ που, μετά την διέλευση του ανεμοπτέρου ήταν ήδη νεκροί.

Το παιχνίδι που παιζόταν πάνω από τα έλατα ήταν ενεργειακό. Μια βύθιση μετέτρεπε την δυναμική ενέργεια του ανεμοπτέρου σε κινητική. Μετά τον πολυβολισμό, η κινητική ενέργεια γινόταν πάλι δυναμική.

Τέτοια παιχνίδια σε χαμηλά ύψη γίνονται και στον κύκλο του αεροδρομίου, αλλά μόνο σε μέρες επιδείξεων. Τις μέρες αυτές μοιάζει να μην ισχύει κανένας περιορισμός ασφαλείας πτήσεων, αναδεικνύεται δε πιο μάγκας όποιος βρεθεί μακρύτερα από τους καθημερινούς περιορισμούς. Μια χαμηλή διέλευση στο υπήνεμο, με ιλιγγιώδη ταχύτητα, ξυστά πάνω από τα κεφάλια των θεατών, δεν θεωρείται κατακριτέα αηδία,

ⁱⁱ Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 17 του "Αεραθλητισμού", Ιανουάριος 1991.

αλλά ύψιστη φιγούρα.

Αν εξαιρέσουμε τις μέρες επιδείξεων, τα παιχνίδια αυτά απαγορεύονται σε χαμηλό ύψος. Αντιθέτως στο δυναμικό πλάι στο βουνό, η ανεμοπορική τεχνική και η ασφάλεια πτήσεων επιβάλουν συνεχείς διαδοχικές βυθίσεις και ανόδους, αν κανείς περνάει διαδοχικώς από καθοδικές και ανοδικές περιοχές.

Φυσική εξέλιξη της τεχνικής του δυναμικού, για ευφάνταστους ανεμοπόρους, ήταν ο κατά την βύθιση πολυβολισμός των επιγείων στόχων. Το ότι μερικοί ανεμοπόροι έκαναν ελιγμούς όχι ανάλογα με τις απαιτήσεις του δυναμικού, αλλά ανάλογα με τους διατιθέμενους στόχους, ήταν κοινό μυστικό το οποίο μπορούσε να αποδείξει μόνο η καταμέτρηση των νεκρών Βιετ-Κονγκ.

Τις αρχές της δεκαετίας του '80 το παιχνίδι σταμάτησε. Όχι διότι εξέλειπαν οι Βιετ-Κονγκ της Πάρνηθας, αλλά διότι ο πόλεμος του Βιετ-Ναμ άρχισε να γίνεται παρελθόν. Κατορθώσαμε εξ άλλου να πείσουμε τους πολεμοχαρείς ότι ένας πραγματικός Βιετ-Κονγκ πρέπει να πυροβολεί και αυτός από το έδαφος. Αν δεν πυροβολεί, μάλλον δεν είναι Βιετ-Κονγκ, αλλά πρόβατο.

Νομίσουμε λοιπόν ότι εξέλειπαν τα πολεμοχαρή ένστικτα των ανεμοπόρων αλλά, κατά τα μέσα της δεκαετίας του '80 εμφανίστηκε ο Τομ Κρουζⁱⁱ και η ανεμοπορική έκφραση “είσαι νεκρός”.

Ενώ το '70 το ενεργειακό παιχνίδι παιζόταν στο δυναμικό, το '80 άρχισε να παίζεται στο θερμικό.

Μέσα στην στήλη του θερμικού που ανεβαίνει, φθάνουν περισσότερα ανεμόπτερα από διάφορες πλευρές και στρέφουν με την ίδια φορά περιστροφής, για να κερδίσουν ύψος. Τα βιβλία αναφέρουν περιπτώσεις 30 ανεμοπτέρων να περιστρέφονται στο ίδιο θερμικό. Αλλά οκτώ με δέκα ανεμόπτερα στο ίδιο θερμικό, είναι σύνηθες θέαμα στους ανεμοπορικούς αγώνες. Εμείς εδώ ήμαστε συνήθως δύο και, αν έρθει και τρίτος θεωρούμε ότι γίναμε πολλοί.

Δύο ανεμόπτερα στο ίδιο ύψος είναι ενεργειακώς ισοδύναμα και είναι μια μεγάλη ανεμοπορική πρόκληση. Κάποιοι από τους δύο, παίζοντας καλύτερα με την ταχύτητα και την κλίση του, θα εκμεταλλευτεί καλύτερα το θερμικό και θα έχει την ύψιστη ικανοποίηση να βρεθεί ψηλότερα από τον άλλο.

Μέχρις εδώ όλα είναι κανονικά, ήρεμα, ανεμοπορικά. Αλλά κάπου εδώ βάζει την ουρά του ο Τομ Κρουζ. Δύο ανεμόπτερα στο ίδιο ύψος είναι ενεργειακώς ισοδύναμα και μπορούν να αρχίσουν μία αερομαχία, όπου κερδίζει όποιος βάλει τον άλλο στο σκοπευτικό του, οπότε ανακράζει “είσαι νεκρός”. Δύο μόνο λέξεις σε κάποια ειδική συχνότητα.

Θα μπορούσε κανείς να σκεφθεί καταπληκτικούς ελιγμούς διώξεως και αποφυγής, αν δεν υπήρχε το ενεργειακό πρόβλημα. Με τις πρώτες αψιμαχίες, οι εμπλεκόμενοι κατάλαβαν ότι όποιος κάνει οικονομία στην ενέργεια, βγαίνει από πάνω και έχει τον άλλο στο χέρι.

Η τυπική διαδικασία της αερομαχίας δεν άρχιζε από κύκλους σε θερμικό, αλλά από διέλευση αντιθέτως στο ίδιο ύψος και αποδοχή της προκλήσεως με χειρονομίες. Η ραδιοτηλεφωνική επαφή δεν ήταν επιτρεπτή, λόγω του ότι ο πύργος του αεροδρομίου μπορούσε να είχε ακρόαση στην συχνότητα.

Οι άγραφοι νόμοι ασφαλείας του παιχνιδιού έλεγαν ότι αυτό γινόταν μακράν της κυκλοφορίας και σε μεγάλο ύψος. Οποιαδήποτε αναμέτρηση σταματούσε σε ύψος κάτω των 600 μέτρων. Το παιχνίδι παρουσίασε στην αρχή ενδιαφέρον, όσο οι νέοι χειριστές ήταν άπειροι και έκαναν αεροπλανίστικους ελιγμούς. Σύντομα όμως οι καλύτεροι ανεμοπόροι έκαναν το παιχνίδι να μην έχει κανένα ενδιαφέρον.

Κατάλαβαν ότι μια σωστή κλειστή ανεμοπορική στροφή, στερεί την δυνατότητα στον επιτιθέμενο να σκοπεύσει. Αν μάλιστα ο επιτιθέμενος κάνει χειριστικές σαχλαμάρες, προσπαθώντας να σκοπεύσει, χάνει ενέργεια και βρίσκεται χαμένος, χαμηλότερα από τον καλό ανεμόπορο. Όποιος ήξερε να κάνει σωστότερο θερμικό, κέρδιζε. Έτσι έσβησε γρήγορα ο ανεμοπορικός Τομ Κρουζ, ελλείπει μανέτας και μετακαυστήρα.

Πρωταθλητισμός

Μετά την απόκτηση του πτυχίου τους, οι ανεμοπόροι είχαν πάντα πρόβλημα με τον επόμενο στόχο τους. Για πολλούς, το να πετάν ήρεμα και να απολαμβάνουν την εξέλιξη του τοπικού ανεμοπορικού καιρού δεν ήταν αρκετά ελκυστικός στόχος. Δημιουργήθηκε λοιπόν παγκοσμίως ο στόχος των πτήσεων ταξιδιού, σαν μοναχικές πτήσεις επιδόσεων ή σαν αγωνιστικές πτήσεις σε συναγωνισμό.

Η ανεμοπορία χρειαζόταν μία εικόνα ιδανικού ανεμοπόρου σαν πρότυπο για τους νέους αεραθλητές. Αυτός για την Ελλάδα ήταν αναμφιβόλως ο Ντίνος Αυγερινός. Σε οιονδήποτε ελληνικό αγώνα έλαβε μέρος, ήταν νικητής. Δεν ήταν όμως αυτό που τον έκανε να διακρίνεται.

Ο Αυγερινός έφερε στην Ελλάδα την δεκαετία του '70 το πρώτο ιδιωτικό ανεμόπτερο (το πλαστικό DG-100) με μόνο σκοπό να ταξιδέψει με αυτό όσο μακρύτερα μπορούσε. Μετά από διαδοχικώς μακρύτερες πτήσεις, η πρώτη του επιτυχία ήταν τα 300 χλμ. Τατόι - Λαμία - Τατόι. Και δεν σταμάτησε εκεί.

Με έδρα την Σπάρτη και το Λέχαιο έκανε ερευνητικές πτήσεις σε όλη την Πελοπόννησο. Με έδρα την Λαμία και την Κωπαΐδα κάλυψε την κεντρική Πίνδο. Με έδρα την Έδεσσα κάλυψε την βόρειο Πίνδο. Ερεύνησε τον ανεμοπορικό καιρό σε όλη την Ελλάδα, από την Σπάρτη μέχρι την Κόνιτσα. Τις διαδρομές

ⁱⁱ Ηθοποιός, πρωταγωνιστής του αεροπορικού κινηματογραφικού έργου "Top gun", που ήταν η μεγάλη επιτυχία της εποχής του.

αυτές δεν τις έκανε μόνο μια φορά, για να αποκτήσει κάποιο έμβλημα ή να διεκδικήσει κάποια επίδοση. Τις έκανε επανειλημμένως για την ανεμοπορική του ευχαρίστηση.



37

τους άλλους ερασιτέχνες, σε κάθε τεχνικό τους πρόβλημα. Ο ίδιος φρόντιζε να περνάει απαρατήρητος, τόσο στο έδαφος όσο και στον αέρα.

Οι ανεμοπορικές πτήσεις ανάμεσα στα ελληνικά βουνά δεν ενοχλούν κανέναν και περνάν απαρατήρητες από τον εναέριο έλεγχο. Τα πλαστικά ανεμόπτερα δεν έχουν σχεδόν καθόλου ανακλαστικότητα στο ραντάρ, η δε μικρή τους ταχύτητα δεν τα κατατάσσει στους παρακολουθούμενους στόχους.

Με την εμφάνιση των ανεμοπτέρων με βοηθητική μηχανή, αυξήθηκε η μεταλλική μάζα που μπορεί να δώσει ανάκλαση στο ραντάρ. Ταυτοχρόνως η επίτευξη μεγαλύτερων ταχυτήτων έβαλε τα ανεμόπτερα στους ενδιαφέροντες στόχους.

Κάποιο απόγευμα, πετώντας πάνω από την Πίνδο, ο Αυγερινός βρέθηκε σε κάποιο σημείο ψηλότερα από τις κορυφές, με μεγάλη ταχύτητα, οπότε έγινε αντιληπτός από το ραντάρ. Για κακή του τύχη, έτυχε εκείνη την ώρα να διέρχεται από την περιοχή κάποια πτήση VIP, οπότε σήμανε συναγερμός στην Πολεμική Αεροπορία για αναγνώριση του ύποπτου στόχου. Αντιλαμβανόμενος το πρόβλημα, ο χειριστής απλώς κατέβηκε σε χαμηλότερο ύψος μέσα στα βουνά, οπότε και χάθηκε από τις οθόνες των ραντάρ. Έπρεπε όμως και να γυρίσει στην βάση του, με την Πολεμική Αεροπορία να σαρώνει την περιοχή.

Έχοντας διαθέσιμο κινητήρα, αποφάσισε να παραστήσει το αυτοκίνητο. Γύρισε στο αεροδρόμιο με μικρή ταχύτητα, σε χαμηλό ύψος, πάνω από πολυσύχναστους δρόμους. Έτσι δεν ξαναενόχλησε την Πολεμική Αεροπορία.

Στην Ελλάδα με τα λίγα ανεμόπτερα, ο ανεμοπορικός πρωταθλητισμός ήταν πάντα αντικείμενο των πιο εύπορων ανεμοπόρων που μπορούσαν έχουν δικό τους ανεμόπτερο. Έτσι η αγωνιστική δραστηριότητα ήταν ελάχιστη και τα σχετικά κείμενα ανύπαρκτα. Υπάρχει μόνο ένα πολύ ζωντανό κείμενο του Μάρκου Σιώτου από τους παγκοσμίους αγώνες του 2010 στην Τσεχία, όπου έλαβε μέρος σαν πλήρωμα του ανεμοπόρου Αλέξη Αναστασίου, στα διεθνή ανεμόπτερα.

Μετά την δεκαετία του '80, τα διαθέσιμα χρήματα στην ανεμοπορία ήταν ελάχιστα και δεν μπορούσαν να ενισχύσουν αποστολές στο εξωτερικό. Έτσι, κάθε συμμετοχή σε αγώνες του εξωτερικού γινόταν με δαπάνη των συμμετεχόντων.

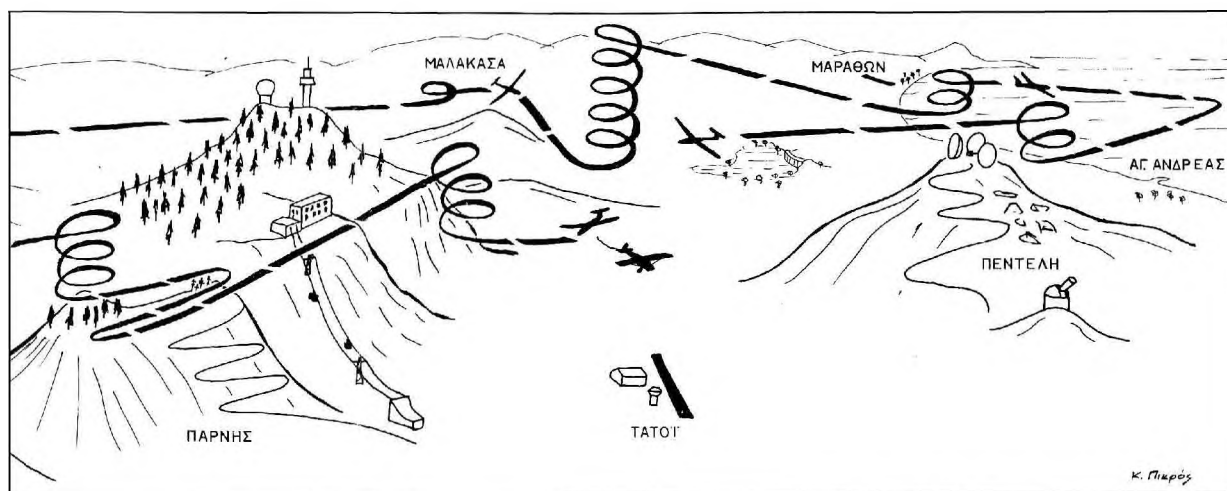
Τοπικές πτήσεις στο Τατόι

Για τους αεροπόρους, οι τοπικές πτήσεις αφορούν συνήθως κάποιο νομικό προσδιορισμό του χώρου, γύρω από ένα αεροδρόμιο. Δεν ισχύει το ίδιο με τα ανεμόπτερα. Στην ανεμοπορία οι τοπικές πτήσεις ορίζονται από την φυσική και όχι από την νομοθεσία. Αν ένα ανεμόπτερο έχει λόγο κατολισθήσεως 30/1 και πετάει σε ύψος 1.000 μέτρων, μπορεί θεωρητικώς να βρεθεί 30 χιλιόμετρα μακριά από το αεροδρόμιο και να γυρίσει ασφαλώς για προσγείωση στην βάση του. Κάτι τέτοιο θα δίδασκε η "ασφάλεια πτήσεων". Γύρω από κάθε αεροδρόμιο υπάρχει μια χοάνη ασφαλείας, με διαφορετική κλίση για κάθε ανεμόπτερο. Όταν κανείς βρίσκεται πάνω από την χοάνη αυτή, είναι θεωρητικώς ασφαλής.

Ο ανεμοπόρος όμως που πετάει για διασκέδαση, αδιαφορεί για την "ασφάλεια πτήσεων" και τηρεί δικά του όρια πολύ συντηρητικότερα. Το να πετάμε με ανεμόπτερα του 30/1 και να χρησιμοποιούμε χάρτες με

kk

Το κείμενο του Μ. Σιώτου, σε δύο μέρη, απετέλεσε προσάρτημα στα τεύχη 86 και 87 του "Αεραθλητισμού".



χράνες 20/1, είναι ιδιαιτέρως καθησυχαστικό και ευχάριστο. Με ύψος 2.000 μέτρων μπορούμε να κάνουμε άνετες τοπικές ανεμοπορικές πτήσεις σε ακτίνα τάξεως 40 χιλιομέτρων. Με την ανεμοπορική νοοτροπία, τέτοιες πτήσεις είναι τοπικές.^{II}

Όταν άρχισαν να πετάν τα πρώτα αεροπλάνα, κύρια επιδίωξή τους ήταν να κρατηθούν για λίγο στον αέρα. Η απόλαυση του αεροπόρου ήταν να βλέπει το αεροδρόμιο και την γύρω περιοχή από ψηλά. Σήμερα, κανείς δεν διανοείται να περιοριστεί σε αυτόν τον αναχρονισμό. Εξαιρούνται ίσως κάποια αναξιόπιστα πειραματικά αεροπλανάκια. Οι κατασκευαστές τους είναι υπερήφανοι ότι η κατασκευή τους βρέθηκε κάποτε λίγο στον αέρα.

Σε κάθε άλλη περίπτωση, όταν ο χειριστής τελειώσει την εκπαίδευσή του, έχει ήδη βαρεθεί την περιοχή του αεροδρομίου του και θέλει να δει κάτι περισσότερο. Για όσους λοιπόν κυνηγάν την εικόνα, είναι προφανές ότι οι τοπικές πτήσεις είναι βαρετές. Ο ανεμοπόρος όμως δεν πετάει για την εικόνα, αλλά για κάτι αόρατο. Ο πρωταρχικός στόχος του ανεμοπόρου είναι η αόρατη δομή της ατμοσφαιράς, τα αόρατα ανοδικά ρεύματα της ατμοσφαιράς.

Για τα ανεμοπορούντα αεραθλήματα (ανεμόπτερο, αετός, παραπέντε) πτητική αξία έχει ένας τόπος που δημιουργεί ευχάριστα ανοδικά ρεύματα. Οι τόποι με εκτεταμένη ευστάθεια είναι άχρηστοι για την ανεμοπορία. Ο ανεμοπόρος επιθυμεί να επιχειρεί σε τόπους με καλές ανεμοπορικές συνθήκες, για να απολαμβάνει την πτήση του. Όπως αναγράφουν οι κανόνες ευγενούς ανεμοπορικής συμπεριφοράς της βαρόνης Φον Στολ: "Τα παιδιά των καλών οικογενειών δεν συναναστρέφονται με καθοδικά".

Οι πτήσεις ταξιδίου είναι για αγωνιστές ανεμοπόρους που δέχονται να διασχίζουν μεγάλες περιοχές με καθοδικά, ή με ευστάθεια. Ο συνήθης ανεμοπόρος απολαμβάνει τον ευνοϊκό καιρό σε τοπική κλίμακα και, όταν θέλει να ταξιδέψει χρησιμοποιεί αεροπλάνο. Το ταξίδι με ανεμόπτερο είναι τόσο δυσχερές ώστε για μόλις 300 χλμ. (πήγαινε-έλα Λαμία) κερδίζει κανείς το χρυσό ανεμοπορικό μετάλλιο.

Οι περιοχές της Ελλάδος με καλό ανεμοπορικό καιρό είναι σήμερα γνωστές και καταγεγραμμένες. Η γνώση αυτή δεν οφείλεται τόσο στους ανεμοπόρους, όσο στους παραπεντιστές που καλύπτουν με την δραστηριότητά τους όλη την χώρα. Το Τατόι που βρίσκεται στο διάκενο μεταξύ Πάρνηθας και Πεντέλης, είναι μία από αυτές της περιοχές και εμφανίζει κάθε είδος ανοδικού ρεύματος, ανάλογα με την κρατούσα μετεωρολογική κατάσταση.

Το δυναμικό της Πεντέλης

Το δυναμικό είναι το απλούστερο ανοδικό ρεύμα και από αυτό άρχισε η ανεμοπορία. Όταν ο άνεμος επιθυμεί να περάσει πάνω από μία εδαφική έξαρση, δημιουργεί στα προσήνεμα ένα ανοδικό ρεύμα. Η Πεντέλη είναι μια σημαντική εδαφική έξαρση κάθετη στους βοριάδες που είναι οι επικρατούντες άνεμοι στην περιοχή, τόσο τον χειμώνα όσο και το καλοκαίρι. Αν μεταβεί κανείς στην Πεντέλη το πρωί, θα γυρίσει στο Τατόι μόνο όταν βαρεθεί, ή όταν βραδιάσει.

Το δυναμικό της Πάρνηθας

Η Πάρνηθα δημιουργεί καλό δυναμικό με νότιους ανέμους. Αυτοί πνέουν στην περιοχή κυρίως τον χειμώνα. Επειδή οι νοτιάδες έρχονται από την Μεσόγειο, μεταφέρουν σημαντική υγρασία και δημιουργούν νεφώσεις στα προσήνεμα. Δεν είναι λοιπόν σπάνιο να μην είναι το δυναμικό της Πάρνηθας εκμεταλλεύσιμο, λόγω νεφώσεως. Αυτό που είναι συχνότερο στην Πάρνηθα είναι, να μην πρόκειται για γενικό νότιο ρεύμα, αλλά για την νότια αύρα του λεκανοπεδίου. Τότε, το δυναμικό δεν είναι συνεχές, αλλά πρόκειται για

^{II} Το κείμενο που ακολουθεί δημοσιεύθηκε με τον τίτλο "Η απόλαυση των τοπικών πτήσεων στο Τατόι" στο τεύχος 94 του "Αεραθλητισμού".

διαδοχικές θερμικές μάζες που ανεβαίνουν τις πλαγιές της Πάρνηθας. Οι αιωροπτεριστές χρησιμοποιούν για αυτό το ανοδικό τον αδόκιμο όρο "θερμοδυναμικό", γαλλικής προελεύσεως.

Θερμική δράση στο Τατόι

Μια τυπική μέρα ξεκινάει στο Τατόι με ευστάθεια. Με την πρωινή θέρμανση του εδάφους, εμφανίζονται τα πρώτα θερμικά. Αυτά είναι στην αρχή εντονότερα στις προσήλιες πλαγιές της Πάρνηθας και στην περιοχή των βασιλικών κτημάτων. Αργότερα, όλη η περιοχή δημιουργεί θερμικά που επιτρέπουν ευχάριστες πτήσεις για κάθε ανεμοπόρο.

Καθώς ο ήλιος πέφτει προς την δύση, η θερμική δραστηριότητα εξασθενεί και ηρεμεί. Η προσήλια πλευρά της Πεντέλης, στην Πολιτεία, παραμένει ακόμα ενεργή μέχρι την δύση.

Στην Πάρνηθα, τα εσπερινά καθοδικά έρχονται σε σύγκρουση με την ημερήσια αύρα και δημιουργούν ενίοτε το ανοδικό που οι παραπεντιστές ονομάζουν magic lift. Αυτό όμως θέλει τέχνη και δεν είναι για όλο τον κόσμο.

Η αύρα στο Τατόι

Το καλοκαίρι, με ασθενές μελτέμι, η αύρα είναι χαρακτηριστική στο Τατόι. Η μέρα ξεκινάει με βοριά και σύντομα η θερμική δραστηριότητα στρέφει τον άνεμο από τον νότιο τομέα. Το απόγευμα με την ύφεση των θερμικών ο άνεμος στρέφει και πάλι προς βοράν. Αυτές οι δύο στροφές του ανέμου επιβάλλουν στο αεροδρόμιο να αναστρέψει τον εν λειτουργία διάδρομο, δύο φορές. Αυτό είναι μικρό πρόβλημα για τα αεροπλάνα, ήταν όμως μεγάλο πρόβλημα όταν χρησιμοποιούσαμε εκτοξεύσεις ανεμοπτέρων με MEA (βίντζι) στο Τατόι. Έπρεπε να ξεστήσουμε την MEA, να την ρυμουλκήσουμε στο άλλο άκρο του διαδρόμου και να την ξαναστήσουμε εκεί. Και αυτό γινόταν δύο φορές την ημέρα.

Αργότερα με την αερορυμούλκηση, απλώς ζητούσαμε από τον πύργο να μας επιτρέψει κάποιες απογειώσεις με ούριο άνεμο, για να μεταφέρουμε τα ανεμόπτερα στο άλλο άκρο του διαδρόμου.

Μέτωπο αύρας

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου συνυπάρχει βοριάς και αύρα. Η συνάντηση αυτή δημιουργεί ανοδικά ρεύματα και ονομάζεται "μέτωπο αύρας" sea breeze front. Συνήθως η συνάντηση αυτή γίνεται κάπου πάνω από την Αθήνα. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις με ασθενές βόριο ρεύμα, όταν το μέτωπο παραμένει στάσιμο πάνω από την περιοχή του αεροδρομίου.

Η εκμετάλλευση αυτού του φαινομένου θέλει τέχνη και προσήλωση. Αν όμως η μία από τις δύο μάζες έχει κακή ορατότητα, το φαινόμενο εμφανίζεται σαν ένα "τείχος αχλός"³⁸ και είναι καταφανές στον κάθε ανεμοπόρο. ^{mm}



38

Το κύμα όρους

Το κύμα όρους και τα φαινόμενα που το συνοδεύουν είναι ο τρόμος των αεροπόρων, αλλά είναι ο παράδεισος των ανεμοπόρων. Την ώρα που οι συνετοί αεροπόροι μαζεύουν τα αεροπλάνα τους και τα δένουν καλά στο έδαφος, οι ανεμοπόροι τρέχουν ενθουσιασμένοι στον διάδρομο για να συναντήσουν το κύμα όρους.

Κάτω από το κύμα υπάρχει ο ρότορας, μία ανατάραξη που, όταν την συναντήσετε για πρώτη φορά, θα κτυπήσετε σίγουρα το κεφάλι σας στην καλύπτρα. Θα καταλάβετε τότε, πόσο πολύ πρέπει να σφίγγουμε τις ζώνες του καθίσματος.

Πάνω από τον ρότορα υπάρχει μια στρωτή ροή τελείως ήρεμη, που σας ανεβάζει αθόρυβα προς τα ύψη. Το κύμα είναι μια γραμμική περιοχή ανόδου κάθετη στον άνεμο, που δεν είναι σταθερή σε θέση, καθώς ο άνεμος αλλάζει ισχύ και κατεύθυνση.

Στο Τατόι, τέτοια ισχυρά κύματα παράγει η Πάρνηθα με βόριο ισχυρό ρεύμα, στην περιοχή από τους Θρακομακεδόνες μέχρι το αεροδρόμιο. Ο ρότορ σε αυτή την περίπτωση βρίσκεται συνήθως σε ύψος τάξεως 400 - 600 μέτρων.

Ασθενές δυτικό κύμα

Όταν φυσάει δυτικός άνεμος, δεν είναι σπάνιο να παράγεται κύμα όρους σε πολύ χαμηλό ύψος, ακόμα και στο ύψος του κύκλου του αεροδρομίου. Στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει ρότορ.

Τα κύματα είναι βεβαίως κάθετα στον άνεμο, αλλά είναι πολύ ασθενή και περιορισμένα σε πλάτος.

^{mm} Περισσότερα για τις αύρες στο Τατόι, την Αττική και όλη την Ελλάδα, υπάρχουν στο site "Sea breeze in Greece" στην διεύθυνση: www.paragliding.gr/pikros/map.html

Πρόκειται για μια πολύ στενή ανοδική ζώνη μικρής ανοδικής ταχύτητας. Όποιος ξέρει να διαγνώσει και να εκμεταλλευθεί κύμα όρους, παραμένει στο αέρα. Όποιος δεν το ξέρει, απλώς γυρίζει για προσγείωση.

Όλα αυτά τα φαινόμενα έχουν άπειρες παραλλαγές καθώς η ατμόσφαιρα έχει διαφορετική στρωμάτωση και διαφορετικούς ανέμους σε κάθε ύψος, κάθε στιγμή. Όταν αυτά συνδυαστούν με τις παραλλαγές που έχει το έδαφος προς κάθε κατεύθυνση, είναι προφανές ότι η τοπική ανεμοπορική πτήση είναι μία ανεξάντλητη πηγή εμπειριών.

Ένας γνήσιος ανεμοπόρος βρίσκει κάθε πτήση διαφορετική, έστω και αν το έδαφος παραμένει το ίδιο. Για την κατανόηση του ανεμοπορικού καιρού, δεν αρκεί η γνώση της θεωρίας. Δεν αρκεί μόνο η πείρα που κάθε ανεμοπόρος αποκτά μόνος του. Η εμπειρίες που ανταλλάσσουν οι ανεμοπόροι από τις πτήσεις τους στο ίδιο αεροδρόμιο, αλλά και σε διαφορετικές περιοχές, κάνουν την ανεμοπορία να είναι εξόχως ελκυστική για κάθε ιπτάμενο που επιθυμεί κάτι περισσότερο από το να βλέπει το έδαφος από ψηλά.

Από την ανεμοπορία πέρασαν πολλοί χειριστές, κάποιιοι από τους οποίους απέκτησαν και πτυχίο ανεμοπόρου. Δεν έγιναν όμως όλοι ανεμοπόροι. Κάποιοι παρέμειναν απλώς χειριστές ενός ακόμα πράγματος που πετάει. Δεν είναι το πτυχίο που κάνει τον ανεμοπόρο, αλλά το ενδιαφέρον του για τα ανεμοπορικά φαινόμενα της ατμοσφαιράς.

Όλα αυτά τα ενθουσιαστικά φαινόμενα της ατμοσφαιράς, ένα γρήγορο και δυνατό αεροπλάνο τα περνάει σουβλάκι. Το αεροπλάνο προτιμά την ευστάθεια και την ακινησία της ατμοσφαιράς. Η μετεωρολογία είναι χρήσιμη στον αεροπόρο, για του υποδεικνύει τους κινδύνους από τα καιρικά φαινόμενα. Για τον ανεμοπόρο όμως, η μετεωρολογία είναι χρήσιμη για να του ενισχύει τον ενθουσιασμό και την απόλαυση της αθόρυβης πτήσεως. Η ίδια η έκφραση "καιρικά φαινόμενα" είναι δυσάρεστη για τους αεροπόρους, αλλά είναι εξόχως ευχάριστη για τους ανεμοπορούντες.

Περιορισμοί στο Τατόι

Στο Τατόι είμαστε φιλοξενούμενοι και έπρεπε να ακολουθούμε τις υπηρεσιακές ανάγκες του αεροδρομίου. Αυτό είχε σαν επίπτωση να εξασκείται η αθηναϊκή ανεμοπορία με σημαντικούς περιορισμούς.

Οι υπηρεσιακές ανάγκες μάς άφηναν ελεύθερη χρήση του αεροδρομίου μόνο κατά τα Σαββατοκύριακα και τις εορτές, όταν το αεροδρόμιο δεν είχε υπηρεσιακή κίνηση. Έτσι η Ανεμολέσχη Αθηνών δεν είχε την δυνατότητα να οργανώσει πανελλήνιες ανεμοπορικές σχολές. Όλες οι πολυήμερες σχολές της ανεμοπορίας έγιναν στην Έδεσσα. Η Έδεσσα αντιθέτως, έχοντας αποκλειστική χρήση αεροδρομίου, δεν έκανε πολλές εξορμήσεις εκτός έδρας, όπως έκανε η Αθήνα.

Κατασκηνώσεις στον Μαραθώνα

Μνημειώδεις θα μείνουν οι εξορμήσεις και κατασκηνώσεις στο αεροδρόμιο του Μαραθώναⁿⁿ. Ο βοριάς στο αεροδρόμιο του Μαραθώνα ήταν συνήθως ισχυρός με μεγάλη πλαγιότητα. Έτσι, όσοι νέοι ανεμοπόροι εκπαιδεύθηκαν στον Μαραθώνα, έγιναν άσσοι σε προσγειώσεις με ισχυρό πλάγιο άνεμο.

Την δεκαετία του '90 η Ανεμολέσχη είχε ικανότατους νέους χειριστές που είχαν λάβει το πτυχίο τους μόλις έκλεισαν τα 16 τους χρόνια. Μεταξύ αυτών ήταν και ο Απόστολος (Τόλης) Παπαδημητρόπουλος, που έγινε τότε αξιωματικός της Πολεμικής Αεροπορίας.

Στον Μαραθώνα, μία ομάδα τέτοιων ανεμοπόρων διαχειρίζονταν δύο ανεμόπτερα και ένα αεροπλάνο, αξίας πολλών εκατομμυρίων δραχμών, υπό την αρχηγία ενός μόλις ενηλικιωθέντος ανεμοπόρου. Οι πρωινές πτήσεις γίνονταν από τους πτυχιούχους αυτούς, χωρίς παρουσία εκπαιδευτή. Οι εκπαιδευτές εμφανιζόμαστε κάποιες μέρες το απόγευμα, όταν τελειώναμε τις δουλειές μας, για να προσφέρουμε επίσημη εκπαίδευση σε καινούριους μαθητές.

Για τις επανειλημμένες κατασκηνώσεις των ετών 1989-91 στο Μαραθώνα, παραθέτουμε κείμενο του Λέοντος Πικρού^{oo} γραμμένο στο πρώτο πρόσωπο:

Το καλοκαίρι φυσάει μελτέμι. Στο Τατόι φυσάει λίγο περισσότερο. Τόσο περισσότερο ώστε τοποθετούνται φορητά αυτοκίνητα Ρέο μπροστά στα αεροπλάνα της Σχολής Ικάρων για να μην τα πάρει ο αέρας. Δυστυχώς, οι πυργίτες δεν μας πιστεύουν ότι ο άνεμος είναι τοπικός στην περιοχή του πύργου. Επιμένουν να μην μας αφήνουν να πετάμε.

ⁿⁿ Για το ιστορικό του αεροδρομίου του Μαραθώνας, από την προμελέτη του μέχρι την διάλυσή του, υπάρχει σειρά άρθρων: "Εν Μαραθώνι", τεύχος 13 της "Αθλητικής Αεροπορίας", Σεπτέμβριος 1976. "Το αεροδρόμιο Μαραθώνας", τεύχος 42 του "Αεραθλητισμού", Φεβρουάριος 2001. "Ποιος έφαγε τον Μαραθώνα μας;", τεύχος 43 του "Αεραθλητισμού", Απρίλιος 2001.

^{oo} Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 30 του "Αεραθλητισμού", Νοέμβριος 1996.

Κατά κακή σύμπτωση, οι διακοπές μας είναι συνήθως το καλοκαίρι, την εποχή του μελτεμιού. Πολύ θα θέλαμε να πετάμε κάθε μέρα. Αυτό δεν γίνεται τις καθημερινές για υπηρεσιακούς λόγους, ούτε όμως τις Κυριακές γιατί έχει παρατηρηθεί ότι, τότε το μελτέμι είναι ισχυρότερο στο Τατόι.

Η λύση είναι απλή: Παίρνουμε ένα αεροπλάνο και δυο-τρία ανεμόπτερα και φεύγουμε για το κοντινότερο πολιτικό αεροδρόμιο.

Κοιτάζοντας τον χάρτη, υπάρχει ένα αεροδρόμιο προς νότον κοντά στον Σαρωνικό, πλάι στον δήμο Αλίμου. Εκεί όμως δεν μας επιτρέπεται να στήσουμε τις σκηνές μας κοντά στα ανεμόπτερα, (απαγορεύεται το κάμπινγκ). Γι αυτό τον λόγο, αποφασίσαμε να πηγαίνουμε καλύτερα στον Μαραθώνα.

Στην αρχή έγιναν μερικές αναγνωριστικές εξορμήσεις. Την Παρασκευή το βράδυ που έφευγε το μελτέμι, κάποιος αποφάσιζε και έπαιρνε το ASK-21 με το αερορυμουλκό στον Μαραθώνα.

Το Σάββατο το πρωί πήγαίνες να πετάξεις στο Τατόι και έβρισκες στο υπόστεγο μία επιγραφή που έλεγε: "Ήμαστε στον Μαραθώνα". Την εποχή εκείνη δεν είχα αυτοκίνητο και έτσι γύριζα σπίτι χωρίς να πετάξω.

Μερικές τέτοιες εξορμήσεις μάς έπεισαν να οργανώσουμε κάτι πιο σοβαρό. Μια δεκαπενθήμερη κατάνηψη στον Μαραθώνα. Αυτό έγινε για πρώτη φορά το καλοκαίρι του '89.

Αναπόσπαστο στοιχείο των κατασκηνώσεων ήταν το υπερφορτωμένο παλιό φορτηγό της λέσχης. Παρόλο το βάψιμο και τα σήματα της Ανεμολέσχης που είχαμε ζωγραφίσει, το φορτηγό μας δεν έπαψε να έχει εμφάνιση σαράβαλου επισκευασμένου κακόν-κακώς. Το φορτηγό μετέφερε όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό των καθώς-πρέπει κατασκηνωτών. Σκηνές, τέντες, ρούχα και λοιπά προσωπικά είδη έψαχναν απεγνωσμένα να βρουν μια σπιθαμή θέσεως ανάμεσα από τα διάφορα μηχανήματα, ανταλλακτικά, σχοινιά ρυμουλκήσεως και φυσικά τους ίδιους τους ανεμοπόρους.

Κάτω από όλα αυτά τα πρόχειρα στερεωμένα αντικείμενα ήταν μερικά βαρέλια αεροπορικού καυσίμου που αρκούσαν για να τινάξουν όλη την Ανεμολέσχη στο αέρα.

Το φορτηγό περνούσε από τις αμέτρητες στροφές του ορεινού δρόμου προς τον Μαραθώνα και έφθανε στο αεροδρόμιο, αφήνοντας πίσω του την απορία χαραγμένη στα πρόσωπα όσων το συναντούσαν.

Ακολουθούσε η επιτυχημένη επιλογή του χώρου κατασκηνώσεως.

Μεταξύ της Αερολέσχης Πειραιώς και των υποστέγων του Σιμιγδαλά υπάρχει ένα θαυμάσιος επίπεδος χώρος με μαλακό χώμα, χωρίς πέτρες, θαυμάσιο έδαφος για τα πασαλάκια των σκηνών. Εκεί κατασκηνώναμε.

Χρειάστηκε μια καλή καταιγίδα για να καταλάβουμε πως δημιουργούνται τόσο επίπεδα εδάφη. Το κάμπινγκ μας έγινε ένας λασπότοπος όπου κανείς δεν μπορούσε να περάσει χωρίς να χωθεί μέχρι το γόνατο στην λάσπη. Η λάσπη ήταν τόσο υγρή, ώστε μερικά λεπτά αρκούσαν για να σβηστούν όλα μας τα ίχνη.

Όταν το τέλμα αυτό στέγνωνε, γινόταν επίπεδο σαν τραπέζι μπιλιάρδου. Όσο για τις πέτρες... απλώς βούλιαζαν εξαφανιζόμενες προς το κέντρο της γης.

Από τον Μαραθώνα πέρασαν διαδοχικά όλοι οι μόνιμοι και περαστικοί του Τατοΐου. Η βασική ομάδα όμως, που πέρασε δύο αξέχαστε βδομάδες πλάι στα ανεμόπτερα, ήταν περίπου δεκαμελής. Επρόκειτο για παλιά και πεπειραμένα στελέχη της λέσχης (... με άσπρα μαλλιά). Ο αρχηγός της ομάδας και μεγαλύτερος σε ηλικία ήταν ο Δημητρακάκης που τότε ήταν περίπου 20 χρονών. Όλοι οι άλλοι είμαστε νεώτεροι.

Η ομάδα διεχειρίζετο ένα αεροπλάνο και δύο-τρία ανεμόπτερα αξίας πολλών εκατομμυρίων δραχμών. Μια μεγάλη παρέα τόσο μικρής ηλικίας δεν βρέθηκε ποτέ να παίζει με τόσο ακριβά παιχνίδια.

Οι μέρες ξεκινούσαν με την περιβόητη "τυρομπουγάτσα" και Μίλκο. Μετά μαζεύαμε όλα τα καλώδια των φορτιστών για τις μπαταρίες, λύναμε τα ανεμόπτερα και το ρυμουλκό αεροπλάνο από τις αγκυρώσεις τους και σπρώχναμε τα πάντα στον διάδρομο.

Όταν άρχιζαν οι πτήσεις, κανείς δεν σκεπτόταν πια το φαί. Όχι όμως ότι δεν εμφανίζονταν κάτι τερατώδη σάντουιτς και ντομάτες. Αυτά παρόλο που δεν μπορούν να μετρήσουν για φαί, αρκούσαν για να καθησυχάσουν τους γουργουριστικούς θορύβους μερικών κοιλιών.

Το σούρουπο, μετά τις πτήσεις, δέναμε τα πάντα στο έδαφος, ξεμπλέκαμε τον γόρδιο δεσμό των καλωδίων για τους φορτωτές και, μετά από μια βουτιά και ένα beach volley, την κοπανάγαμε για ένα από τα γειτονικά φαγάδικα.

Τις περισσότερες φορές κανείς από τους μόνιμους κατασκηνωτές δεν είχε αυτοκίνητο. Έτσι, συχνά δούλευε "παπί και άγιος ο Θεός". Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι την εποχή εκείνη οι νεότεροι ανεμοπόροι μάθαιναν να οδηγούν και να επισκευάζουν αυτοκίνητα μέσα στο αεροδρόμιο (καημένο Πόνυ). Οι περισσότεροι από εμάς αποκτήσαμε πτυχίο ανεμοπτερόου πριν το πτυχίο αυτοκινήτου.

Το '89 πήγαμε επανειλημμένως στον Μαραθώνα, Το καλοκαίρι κάναμε περισσότερα μπάνια τις ημέρες που το μελτέμι ήταν πολύ ισχυρό. Τις υπόλοιπες μέρες μελεμιού προσγειωνόμαστε με το δεξί φτερό σχεδόν να ακουμπάει στο έδαφος, γιατί το μελτέμι είναι πολύ πλάγιο στον διάδρομο του Μαραθώνα. Όποιοι εκπαιδεύτηκαν στον Μαραθώνα δεν ξαναείχαν ποτέ προβλήματα με τον πλάγιο άνεμο.

Η τελευταία κατασκήνωση του '89 έγινε τον Νοέμβριο, στις εκλογές. Μετά την γιορτή των αρχαγγέλων προστατών της αεροπορίας, έπιασε ψοφόκρυο. Έτσι γίνεται κάθε χρόνο στην γιορτή της αεροπορίας.

Το '90 έγιναν άλλες δύο κατασκήνωσης στον Μαραθώνα, με τις ίδιες προδιαγραφές του '89 (μια το Πάσχα και μια το καλοκαίρι). Επιπλέον του καθαρά εκπαιδευτικού έργου βγήκαν και δύο πεντάωρα, αλλά οι απόπειρες για πεντητάρια ^{pp} δεν απέδωσαν.

Το '91 η Ανεμολέσχη προτίμησε να πάει στα Γιάννενα, με σκοπό να υποβοηθηθεί το εκπαιδευτικό έργο της Αερολέσχης Ιωαννίνων. ^{qq}

Η αποστολή στα Γιάννενα είναι η τελευταία ανεμοπορική κατασκήνωση με καθαρά εκπαιδευτικό χαρακτήρα. Οι εξορμήσεις από το '92 και μετά απέκτησαν περισσότερο χαρακτήρα ανεμοπορικών επιδόσεων, παρά οργανωμένων κατασκήνωσης με μετεκπαίδευση της μαθητικής σειράς. Η εκπαίδευση έπαψε πλέον να είναι ο πρωταρχικός ρόλος της Ανεμολέσχης και μια νέα εποχή άνοιγε στον ορίζοντα. Η εποχή του κυνηγιού των ατομικών επιδόσεων.

Εκτός και εντός Τατοΐου

Μια ακόμα μικρή αποστολή της Ανεμολέσχης έγινε στην Τρίπολη για εκτίμηση του ανεμοπορικού καιρού της κεντρικής Πελοποννήσου. Από το 1960 δεν είχαν πετάξει ανεμόπτερα στην Τρίπολη. Τα σύγχρονα ανεμόπτερα ανίχνευαν τον ανεμοπορικό καιρό από τον Πάρωνα μέχρι την Μεγαλόπολη, τον ορεινό όγκο του Μαινάλου και τα γύρω βουνά. ^{rr}

Όταν την δεκαετία του '90 άρχισε κάποια αγωνιστική δραστηριότητα ανεμοπτέρων, το κλιμάκιο των αγωνιστών της Ανεμολέσχης ενεργοποιήθηκε στο αεροδρόμιο της Λαμίας, όπου έγιναν επανειλημμένες εξορμήσεις, με τα ανεμόπτερα να παραμένουν για κάποιες μέρες στο ύπαιθρο. Οι ανεμοπόροι όμως άρχισαν να προτιμούν τα ξενοδοχεία της περιοχής από τα αντίσκηνα στα αεροδρόμια.

Μετά την ίδρυση του αεροδρομίου του Γ. Παπαδόπουλου στην Κωπαΐδα, η αγωνιστική δραστηριότητα απέκτησε εκεί μόνιμη βάση. Τα ανεμόπτερα παρέμεναν μόνιμως στο αεροδρόμιο, στο υπόστεγο ή λυμένα σε τρέιλερ.



Στο Τατόι παρέμεινε η εκπαιδευτική δραστηριότητα της Ανεμολέσχης. Στο Τατόι η αγωνιστική δραστηριότητα ήταν δυσχερής. Η αγωνιστική δραστηριότητα γίνεται τις θερμότερες ώρες της ημέρας όταν είναι μεγαλύτερη η αστάθεια της ατμοσφαιρας³⁹. Στο Τατόι, τις ώρες αυτές επιβάλλεται η μεσημβρινή παύση πτήσεων της θερινής περιόδου.

Το παιχνίδι με την μεσημβρινή παύση και την θερινή ώρα ήταν μία ετήσια περιπέτεια. Τον χειμώνα με τις λίγες απογευματινές ώρες, ο διατιθέμενος χρόνος για απογευματινή δραστηριότητα ήταν ελάχιστος. Αργότερα, η ημέρα μεγάλωνε και υπήρχε κάποιος χρόνος για απογευματινές πτήσεις. Όταν άρχιζε η θερινή ώρα, κερδίζαμε

άλλη μία ώρα απογευματινών πτήσεων. Κάποιες εβδομάδες αργότερα, επεβάλετο η μεσημβρινή παύση της θερινής περιόδου (μέχρι τις 17.00), οπότε ο ωφέλιμος απογευματινός χρόνος πτήσεως μειωνόταν και πάλι σημαντικά.

Όλοι αυτοί οι χρονικοί ακροβατισμοί ήταν ανύπαρκτοι στα περιφερειακά αεροδρόμια. Δεν είναι λοιπόν περίεργο που οι Αθηναίοι ανεμοπόροι επιζητούσαν να διοργανώνεται δραστηριότητα εκτός Τατοΐου.

Γενικοί περιορισμοί πτήσεων

Ένα ακόμα πρόβλημα που προέκυπτε από τις υπηρεσιακές ανάγκες του αεροδρομίου ήταν η απαγόρευση πτήσεων σε ταραγμένες ιστορικές περιόδους.

^{pp} Πρόκειται για το πρώτο ανεμοπορικό ταξίδι 50 χλμ, με προσγείωση εκτός αεροδρομίου.

^{qq} Υπάρχει σχετικό άρθρο του Α. Πικρού στον "Αεραθλητισμό", τεύχος 20, Οκτώβριος 1991

^{rr} Υπάρχει σχετικό άρθρο του Α. Αναστασίου στον "Αεραθλητισμό" τεύχος 22, Οκτώβριος 1992.

Πριν την ύπαρξη των μετεωρολογικών δορυφόρων, ο μόνος τρόπος να γνωρίζει ο εχθρός την καιρική κατάσταση κάποιου στόχου, ήταν η τοπική πληροφόρηση. Έτσι λοιπόν όταν η ΕΜΥ (Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία) σταματούσε να εκδίδει μετεωρολογικά δελτία, καταλαβαίναμε ότι κάτι δεν πήγαινε πάλι καλά με την Τουρκία. Δεδομένου μάλιστα ότι ο καιρός εξελίσσεται από την Ελλάδα προς την Τουρκία, η έλλειψη στοιχείων για τον ελληνικό καιρό, στερούσε τους Τούρκους από πολύτιμα προγνωστικά στοιχεία για την εξέλιξη του δικού τους καιρού.

Η πρώτη ένδειξη που είχαμε για προβλήματα με την Τουρκία, ήταν από την ΕΜΥ. Αν πηγαίναμε στο Τατόι και μας απαγόρευαν την είσοδο, καταλαβαίναμε ότι συμβαίνει κάτι πολύ σοβαρότερο, έστω και αν οι εφημερίδες δεν ανέφεραν πολλά πράγματα. Βεβαίως σε τέτοιες περιόδους, οι πτήσεις ανεμοπτερών είχαν πολύ δευτερεύουσα σημασία.

Η ασφάλεια του αεροδρομίου είχε επίσης επιπτώσεις στην ανεμοπορική δραστηριότητα, έστω και χωρίς τουρκικό δάκτυλο. Τον παλιό καιρό, η περίμετρος του αεροδρομίου είχε πυκνά φυλάκια με σημερινές σκοπούς. Με την έλευση του σκότους, δίνονταν στους σκοπούς τα συνηματικά και απαγορευόταν η έξοδος από το αεροδρόμιο.

Εμείς οι ανεμοπόροι δοκιμάζαμε να παρατείνουν τις πτήσεις μας μέχρι το λυκόφως. Μετά την τελευταία προσγείωση, έπρεπε να μεταφέρουμε γρήγορα τα ανεμόπτερα στο υπόστεγο και να τα συγυρίσουμε. Αυτή η κίνηση γινόταν συνεχώς υπό την πίεση των συνηματικών. Δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις που ερχόταν στο υπόστεγο τζιπ της ασφαλείας της μονάδας, για να επισπεύσουμε την αναχώρησή μας. Η χρονική πίεση κατά τις πτήσεις μας ήταν συνεχής.

Αιφνίδιοι περιορισμοί

Ακόμα όμως και όταν όλα πήγαιναν καλά, και πετούσαμε άνετα, υπήρχε περίπτωση να διακοπούν ξαφνικά οι πτήσεις. Αυτό γινόταν όταν στο Τατόι υπήρχαν προσγειώσεις επισήμων (VIP, very important person). Τότε, όλοι βρισκόμαστε στο έδαφος και περιμέναμε να φανεί στον ορίζοντα κάποιο αεροπλάνο, για να προσγειωθεί μπροστά μας με μεγάλο θόρυβο. Αν μάλιστα η πτήση προέβλεπε άμεσο απογείωση, περιμέναμε να γίνουν οι απο-επιββάσεις και να απογειωθεί πάλι το αεροπλάνο, για να συνεχίσουμε τις πτήσεις μας.

Όταν μας επιβλήθηκαν τα ραδιοτηλέφωνα, ο πύργος άρχισε να απαιτεί ραδιοτηλεφωνικά την προσγείωση όλων των ανεμοπτερών που πετούσαν στην περιοχή, προκειμένου να πραγματοποιηθεί κάποια κίνηση VIP. Πριν όμως αποκτήσουμε ραδιοτηλέφωνα, αυτό ήταν αδύνατο.

Ένα ανοιξιάτικο απόγευμα του 1976 είχαμε στείλει ένα μαθητή στα πρώτα σόλο του, οπότε μας ανακοινώθηκε ότι θα ερχόταν για προσγείωση η Ντακότα με τον Αρχηγό Αεροπορίας. Ο μαθητής μας πετούσε πάνω από το αεροδρόμιο χωρίς ραδιοτηλέφωνο και είχαμε απόλυτη εμπιστοσύνη ότι θα κρίνει σωστά την κατάσταση^{ss}.

Πράγματι ο μαθητής μπαίνοντας στο υπήνεμο σκέλος, είδε την Ντακότα να έρχεται χαμηλά και να προσγειώνεται στον 03, οπότε ακολούθησε ήρεμα No.2 για προσγείωση.

Η Ντακότα είχε φθάσει στο μέσο του διαδρόμου και ο μαθητής μας ήταν στην τελική, οπότε αντί να βγει στον τροχόδρομο από κάποιο συνδετήριο, ο Αρχηγός ζήτησε να κάνει back-track. Προφανώς, ο πυργίτης δεν διανοήθηκε να πει “αρνητικό” στον Αρχηγό της Αεροπορίας. Έτσι ο χειριστής της Ντακότα, μόλις έστρεψε κατά 180 μοίρες, βρέθηκε απέναντι από ένα ανεμόπτερο που βρισκόταν 20 μέτρα πάνω από το κατώφλι. Η απόσταση ήταν πολύ μεγάλη και το ανεμόπτερο είχε άνετο χώρο για να σταματήσει μπροστά μας (περί τα 200 μέτρα από την αρχή της ασφάλτου). Όμως η Ντακότα έκανε την ενδεδειγμένη διαδικασία: εσπευσμένη στροφή 180 μοιρών και έξοδο από τον πρώτο συνδετήριο που βρήκε μπροστά της.

Εμείς δεν μάθαμε ποια ήταν η συνέχεια. Είδαμε όμως την Ντακότα να πηγαίνει κατ’ ευθείαν προς τον πύργο όπου μάλλον θα άκουσε ο πυργίτης τον εξάψαλμο, για την ατολμία του να πει “όχι” στον Αρχηγό της Αεροπορίας.

Λίγους μήνες αργότερα ο συγκεκριμένος μαθητής ανεμοπόρος μπήκε στην Σχολή Ικάρων και έγινε ιπτάμενος αξιωματικός. Τότε όμως του λέγαμε ότι θα είναι ο μόνος αξιωματικός που βρέθηκε αντιμέτωπος με τον Αρχηγό Αεροπορίας, και μάλιστα πριν ακόμα εισέλθει στην Σχολή Ικάρων.

^{ss} Η πολιτική αεροπορία πετάει με τυποποιημένες διαδικασίες. Αντιθέτως, η ανεμοπορία απαιτεί ορθή κρίση. Ούτε τα θερμικά είναι τυποποιημένα, ούτε οι πλαγιές όπου τα ανεμόπτερα κάνουν δυναμικό, ούτε τα τυχαία χωράφια όπου ενδεχομένως θα κληθεί να προσγειωθεί κάποιο ανεμόπτερο. Ανεμοπορία *by the book* δεν γίνεται.

Το τέλος μιας εποχής

Ένα ακόμα κείμενο^{††} για την συνεργασία της ανεμοπορίας με τον Πολεμική Αεροπορία δείχνει το πώς η ανεμοπορία έχασε βαθμιαίως τα προνόμια που απελάμβανε:

Το τέλος μιας εποχής - Ιστορικό

Πρόσφατο γεγονός είναι η πρόθεση της ΓΓΑ (Γενική Γραμματεία Αθλητισμού) να μην επιδοτεί πια τον αεραθλητισμό. Πρόσφατο γεγονός είναι η πρόθεση της Πολεμικής Αεροπορίας να ζητήσει ενοίκιο για την χρήση των εγκαταστάσεών της στα αεροδρόμια. Αερολέσχες βρίσκονται προσφάτως άγρια μπλεγμένες με την εφορία, για χρέη από ΦΠΑ. Και εμείς καλούμεθα να αγανακτήσουμε με όλα αυτά. Το αν πρέπει όμως να αγανακτήσουμε και με ποιον, προκύπτει σαν συμπέρασμα της μακράς αεραθλητικής μας ιστορίας, που ίσως οι νεώτεροι αγνοούν. Ας την φρεσκάρουμε λίγο. Να δούμε πόσες εποχές τελείωσαν για τον αεραθλητισμό πριν από την σημερινή, τότε και γιατί.

Η δεκαετία του '50 ήταν μια καθαρά αεραθλητική δεκαετία. Ο αεραθλητισμός περιελάμβανε την ανεμοπορία και τον αερομοντελισμό. Τίποτε άλλο. Η Πολεμική Αεροπορία ήταν στο πλευρό κάθε αεραθλητικής δραστηριότητας. Το αεραθλητικό κέντρο στην Τρίπολη είχε την πλήρη οικονομική κάλυψη της ΠΑ.

Την δεκαετία του '60 το αεραθλητικό κέντρο Τριπόλεως δεν υπήρχε πια. Υπήρχε όμως ακόμα ενίσχυση του αεραθλητισμού εις είδος από την ΠΑ. Δεν ήταν μόνο τα καύσιμα για τις εκτοξεύσεις που μας παρείχοντο δωρεάν. Η ΠΑ μας παρείχε αυτοκίνητα για τις μετακινήσεις αθλητών προς το αεροδρόμιο. Μας παρείχε αυτοκίνητο με οδηγό για τις μετακινήσεις μέσα στο αεροδρόμιο και το ξετύλιγμα του συρματοσχοίνου εκτοξεύσεως κατά τις πτήσεις. Το μεσημέρι της Κυριακής μας παρείχαν συχνά κουραμάνες, ή και γλυκό σάμαλι από τα μαγειρεία (περίσσευμα το λέγαμε). Στα γραφεία είχαμε σμηνίτη δακτυλογράφο. Ο μηχανικός μας στο Τατόι ήταν υπαξιωματικός της ΠΑ, με σμηνίτες βοηθούς. Το ΚΕΑ (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων) έκανε κάθε απαραίτητη επισκευή στα ανεμόπτερα.

Στις αρχές της δεκαετίας του '70 κάναμε αερορμουκλήσεις και βεβαίως τα καύσιμα παρείχοντο δωρεάν από την ΠΑ. Ταυτοχρόνως όμως είχε αρχίσει η έντονη δράση των αεροπλάνων, που εμφανίστηκαν γύρω στο 1965. Η ΠΑ δεν μπορούσε να ξεχωρίσει τις εκπαιδευτικές πτήσεις των αεροπλάνων από τις τσάρκες και απλώς κατήγγησε το δωρεάν καύσιμο για όλους. Τα αεροπλάνα παραπονέθηκαν γιατί έχασαν ένα προνόμιο που δεν τους ανήκε. Ανήκε στην ανεμοπορία και το καταχράστηκαν. Έτσι τελείωσε η εποχή των δωρεάν καυσίμων.

Ταυτοχρόνως τα αεροπλάνα χρησιμοποίησαν το δικαίωμα που εμείς είχαμε για επισκευές ανεμοπτέρων στο ΚΕΑ. Οι διαδόσεις της εποχής έλεγαν ότι έφθασαν σε σημείο να στείλουν ιδιωτικό αεροπλάνο για επισκευή στο ΚΕΑ, σαν δήθεν λεσχικό. Με κάτι τέτοια, χάσαμε όλοι ένα προνόμιο που ανήκε παραδοσιακά στην ανεμοπορία. Έτσι τελείωσε η εποχή των δωρεάν επισκευών στο ΚΕΑ.



Αυτό είχε το δυσμενές αποτέλεσμα, να ανεβεί το κόστος των πτήσεων των ανεμοπτέρων και να χάσει βαθμιαίως και η ανεμοπορία την κλασική νεολαιίστικη εικόνα της. Και ναι μεν επισκευές στο ΚΕΑ ξαναείδαμε προσφάτως, με το Bergfalke,⁴⁰ δωρεάν όμως καύσιμα δεν πρόκειται να ξαναδούμε.

Στα μέσα της δεκαετίας του '70 η Πολεμική Αεροπορία έδινε ακόμα κάποια δωρεάν καύσιμα, μόνο για ειδικές εκδηλώσεις. Δυστυχώς και εκεί γίνονταν καταχρήσεις. Για παράδειγμα, το 1976 στα εγκαίνια του αεροδρομίου της Εδέσσης είχαμε εξοικονομήσει κάποια βαρέλια δωρεάν καύσιμα και περιμέναμε αεροπλάνα να ενισχύσουν την προσπάθεια, με πτήσεις επισκεπτών. Το αποτέλεσμα ήταν, να έρχονται άδεια αεροπλάνα από γειτονικές αερολέσχες, να γεμίζουν την δεξαμενή τους και να φεύγουν αμέσως, θεωρώντας ότι αυτή ήταν η συμμετοχή τους στην εκδήλωση. Τέτοιες καταστάσεις ακούσαμε πολλές για τα αεροπλάνα, μέχρις ότου χάσαμε και τα έκτακτα καύσιμα. Έτσι τελείωσε η εποχή των εκτάκτων καυσίμων.

^{††} Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 83 του "Αεραθλητισμού" (Ιούλιος 2010).

Η ιστορία με τα δανεικά καύσιμα, ήταν άλλη μία ακραία περίπτωση. Η Εθνική Αερολέσχη βρέθηκε κάποτε χρεωμένη στην Πολεμική Αεροπορία για καύσιμα που είχαν πάρει διάφορες αερολέσχες, δανεικά και αγύριστα. Έτσι, έφθασε σε σημείο να προβλεφθεί το 1981 στην επιχορήγηση, ειδική δαπάνη για εξόφληση δανεικών καυσίμων από την ΠΑ. Έτσι τελείωσε και η εποχή των δανεικών καυσίμων.

Από το 1973 ο αεραθλητισμός μετετάχθη από την ΠΑ στην ΥΠΑ και άρχισε να ενισχύεται με τακτική επιχορήγηση. Η επιχορήγηση όμως δεν πήγαινε για συγκεκριμένα αθλήματα, αλλά για συγκεκριμένες λέσχες. Η ανεμοπορία δεν είχε ποτέ περισσότερες από τρεις ενεργές λέσχες. Αντιθέτως τα αεροπλάνα δημιούργησαν πολλά σωματεία, κάποια από τα οποία έκαναν απλώς τοπικές τσάρκες, αλλά έπαιρναν επιχορήγηση. Η ύπαρξη κάποιων "σωματείων σφραγίδων" με στόχο την επιχορήγηση, ήταν κοινό μυστικό. Από 6 σωματεία που είχαμε το 1973 φθάσαμε να έχουμε 55 σωματεία το 1983.

Με τέτοιες συνθήκες, η επιχορήγηση που έπαιρνε κάθε σωματείο άρχισε να μειώνεται, μέχρις ότου έσβησε στα μέσα της δεκαετίας του '80. Έτσι τελείωσε και η εποχή της κρατικής επιχορηγήσεως.

Μετά από τόσες εποχές που τελείωναν για εμάς, με υπαιτιότητα άλλων, η ανεμοπορία, ο αερομοντελισμός και το νέο άθλημα του αιωροπτερισμού, αποφάσισαν να διαχωρίσουν την τύχη τους από τα αεροπλάνα. Στα μέσα της δεκαετίας του '80 δημιουργήθηκαν οι τρεις νέες ομοσπονδίες ανά αεράθλημα και αναγνωρίστηκαν από την Εθνική Αερολέσχη (ΕΑΛΕ), με πρόεδρο τον Β. Κοντογιώργο.

Δυστυχώς ο Κοντογιώργος αναχώρησε από την ΕΑΛΕ, προς την Αεροπορική Ακαδημία. Τότε η Εθνική Αερολέσχη (ΕΑΛΕ) εγκαινίασε πολιτική αντιπαραθέσεων. Οι δικαστικές διαμάχες με τους αερομοντελιστές απαιτούν ιδιαίτερο κεφάλαιο. Η υπόθεση της Ικαριαντάς επίσης. Η χειρότερη διαμάχη όμως ήταν αυτή που προέκυψε με τον αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας. Το ΓΕΑ έστειλε μηχανήματα και γκρέμισε το εντευκτήριο της Εθνικής Αερολέσχης στο Τατόι. Ναι, το γκρέμισε τελείως, όπως κατεδαφίζει η πολεοδομία τα αυθαίρετα κτίσματα. Ακολουθώντας, έστειλε τα μηχανήματα να γκρεμίσουν το υπόστεγο των ανεμοπτέρων. Μόνο η προσωπική επαφή που πέτυχε στέλεχός μας με τον Αρχηγό, κατάφερε να σώσει την τελευταία στιγμή το υπόστεγό μας. Χρειάστηκε να πεισθεί ο Αρχηγός ότι και εμείς είμαστε θύματα της ίδιας πολιτικής.

Η εποχή της στεγασέως των ανεμοπτέρων μας στο Τατόι κινδύνευσε να τελειώσει, από ενέργειες άλλων. Ευτυχώς αυτό το τέλος εποχής αναχαιτίστηκε την τελευταία στιγμή.

Κάπου εδώ παρενέβη στην διοίκηση του αεραθλητισμού το πρωτοδικείο, για να καταλήξουμε στον πρόεδρο Ευάγγελο Σαβράμη. Ο Σαβράμης δεν ήταν απόστρατος της αεροπορίας αλλά στρατηγός - αλεξιπτωτιστής. Είχε δε ήδη ασχοληθεί με την διοίκηση του ερασιτεχνικού αλεξιπτωτισμού. Θυσιάσαμε τις τρεις ομοσπονδίες μας για να μπούμε στην ΓΤΑ (που δεχόταν μόνο μία ομοσπονδία για κάθε διεθνή αντίστοιχη). Έτσι φθάσαμε ειρηνικά και εθελοντικώς στο τέλος της εποχής των κατ' αεράθλημα ομοσπονδιών.

Ελπίζαμε ότι, με την ΓΤΑ, θα ήταν αυτό το τελευταίο τέλος εποχής που είδαμε, αλλά το μέλλον μάς διέψευσε. Σήμερα αντιμετωπίζουμε ένα νέο τέλος εποχής. Είναι και πάλι ένα τέλος εποχής για το οποίο εμείς οι καθαροί ερασιτέχνες αεραθλητές ανεμοπόροι δεν φταίμε τίποτα. Υφιστάμεθα όμως τις συνέπειες.

Το τέλος μιας εποχής - Οι συνέπειες

Οι συνέπειες δεν είναι για την ανεμοπορία τόσο δραματικές, όσο θέλουν να μας εμφανίζουν οι κυρίως θιγόμενοι.

Αρχίζουμε από το τελευταίο πρόβλημα, τον έφορο. Πως βρέθηκε ο αεραθλητισμός μπλεγμένος με την εφορία; Απλούστατα γιατί επαγγελματικοποιήθηκε, όπως ο περισσότερος αθλητισμός. Κακώς θεωρούμε ότι επαγγελματικός αθλητισμός είναι, όταν οι αθλητές είναι επαγγελματίες. Ο επαγγελματικός αθλητισμός υπάρχει από την στιγμή που τα στελέχη του (εκπαιδευτές, προπονητές, βοηθοί) είναι επαγγελματίες και όχι ερασιτέχνες. Σήμερα, μόνο το ανεμόπτερο και το αιωρόπτερο παραμένουν καθαρά ερασιτεχνική απασχόληση και αυτό, γιατί δεν μπορεί κάποιος επιχειρηματίας να βγάλει από αυτά τα αεραθλήματα κέρδος. Τα άλλα αεραθλήματα, και κυρίως τα μηχανοκίνητα, έχουν γίνει αντικείμενο και επαγγελματιών, παράλληλα με τις λέσχες. Πολλές φορές σε ανταγωνισμό με τις λέσχες. Υπήρξαν επιχειρηματίες που κατηγόρησαν τις λέσχες για αθέμιτο ανταγωνισμό, λόγω των προνομίων που είχαν. Υπήρξαν και επαγγελματίες που ίδρυσαν λέσχες για να τύχουν παρομοίων προνομίων. Και... "ο κόσμος το έχει τούμπανο κι εμείς κρυφά καμάρι".

Σε όλο αυτό το οικονομικό αλισβερίσι, ήταν τελείως φυσικό να βάλει το πόδι του ο έφορος. Έτσι έκλεισε λόγω της εφορίας, ο Σύλλογος Πειραματικών Αεροκατασκευών (ΣΠΑ), ο πιο αδύναμος κρίκος. Έτσι απειλούνται να κλείσουν άλλα αεροπορικά σωματεία.

Η ανεμοπορία δεν απειλείται από τον έφορο. Δεν έμεινε όμως χωρίς επιπτώσεις από την οικονομική κατάσταση. Στην όλη αναταραχή, μαζί με τα ξερά άρχισαν να καίγονται και τα χλωρά. Η ανεμοπορία δεν είχε ΑΦΜ και δεν έκανε φορολογική δήλωση. Κρατούσαμε ένα απλογραφικό βιβλίο εσόδων - εξόδων και κάθε χρόνο συντάσσαμε αποτελέσματα χρήσεως, με δέκα λογαριασμούς εσόδων και δέκα εξόδων (όσες οι στήλες του βιβλίου μας). Μια φορά κάθε δύο-τρία χρόνια ερχόταν κάποιος ελεγκτής από το Υπουργείο

Οικονομικών, τα εύρισκε όλα εν τάξει και συνέτασσε μια θετική έκθεση.

Με την είσοδο στην ΓΓΑ και λόγω των ψίχουλων που εισπράτταμε στην αρχή, χρειαστήκαμε τότε θεωρημένα διπλογραφικά βιβλία. Αποκτήσαμε ΑΦΜ και υποχρεωθήκαμε να κάνουμε φορολογικές δηλώσεις. Η εποχή της φοροτεχνικής απλότητας πέρασε προ κάποιων ετών, αλλά τα προβλήματα με τον έφορο δεν είναι για την ανεμοπορία σημαντικά, γιατί το οικονομικό αντικείμενο των σωματείων μας είναι ανάξιο λόγου.

Αντιθέτως η ομοσπονδία μας έχει μεγάλο φοροτεχνικό πρόβλημα λόγω της ΓΓΑ. Ο αθλητικός νόμος θεωρεί κάθε ομοσπονδία πλούσια και την υποχρεώνει να κρατάει βιβλία γ' κατηγορίας. Αυτό υποχρεώνει την ομοσπονδία να απασχολεί επαγγελματία λογιστή. Όσο η ΓΓΑ χρηματοδοτούσε την ομοσπονδία, πλήρωνε εμμέσως και τον λογιστή. Τώρα όμως που η ΓΓΑ δεν δίνει χρήματα, ποιος θα πληρώσει τον υποχρεωτικό λογιστή; Αυτό δεν είναι πρόβλημα της ανεμοπορίας, αλλά της ομοσπονδίας. Εκτός αν η ομοσπονδία απαιτήσει αυτά τα χρήματα από τα σωματεία, οπότε γίνεται και δικό μας πρόβλημα.

Το πρόβλημα με την Πολεμική Αεροπορία που ζητάει νοίκι στα αεροδρόμια, είναι αδιανόητο για την ανεμοπορία. Είναι όμως μάλλον φυσικό, για την ασαφή εικόνα που εμφανίζουν τα μηχανοκίνητα. Η εικόνα είναι ότι κάποιος βγάζει κέρδος χρησιμοποιώντας τις εγκαταστάσεις της ΠΑ. Ασχέτως αν πρόκειται για ιδιώτη ή λέσχη, η ΠΑ ζητάει να έχει μερίδιο στο κέρδος.

Και εμείς οι ανεμοπόροι που δεν βγάζουμε κέρδος, τι φταίμε; Εδώ εφαρμόζεται η ίδια λογική, σαν εκείνη που θα μας γκρέμιζε κάποτε το υπόστεγό μας. Η ΠΑ δεν κάνει τον κόπο να χωρίσει το στάρι από την ήρα και περιμένει να της αποδείξουμε εμείς ότι δεν είμαστε ελέφαντες. Πρόκειται για μια κλασική νοοτροπία του ελληνικού δημοσίου. Πυροβολεί πρώτα και ακολουθώντας δέχεται αντιρρήσεις.

Αυτά, σχετικά με τα νοίκια στα αεροδρόμια. Η ανεμοπορία όμως δεν αντέχει να πληρώνει ούτε νοίκια για γραφεία. Τα δύο κύρια σωματεία μας φιλοξενούνται σε ιδιωτικούς χώρους, ευγενώς προσφερόμενους. Χωρίς αυτό, οι λέσχες δεν θα επεβίωναν οικονομικώς. Στην σημερινή εποχή υπήρξαν σωματεία που κατήργησαν τελείως τα γραφεία τους και περιορίστηκαν σε ένα υπολογιστή στο σπίτι ενός διευθυντικού στελέχους τους. Μόνο τα μεγαλύτερα σωματεία μηχανοκινήτων μπορούν να συντηρούν μισθωμένα γραφεία.

Η ομοσπονδία μας στεγάζεται σήμερα σε χώρους που της διαθέτει η ΥΠΑ. Γι αυτό φρόντισε ο πρόεδρος Σαβράμης, όταν ανέλαβε την ομοσπονδία. Σήμερα όμως, ακούγονται φήμες για μεγάλη αναδιάρθρωση στην ΥΠΑ, αναδιάρθρωση προσωπικού, αλλά και κτιριακή αναδιάρθρωση. Αυτό θα γίνει σίγουρα όταν "αξιοποιηθεί" το αεροδρόμιο Ελληνικού. Υπάρχει κίνδυνος η ομοσπονδία να χρειαστεί να πληρώνει νοίκι και να το απαιτήσει αυτό από τα σωματεία, οπότε το πρόβλημά της γίνεται και δικό μας.

Υπάρχει κίνδυνος να γυρίσουμε στην δεκαετία του '60 όταν η ΒΑΛΕ (νυν Ομοσπονδία ^{uu}) αντί να χρηματοδοτεί τον αεραθλητισμό, είχε την διάθεση να τον ξεζουμίσει.

Αεραθλητικές συσκευές

Τις τελευταίες δεκαετίες, αντίθετα από ότι αναμενόταν, η πρόοδος στις αεραθλητικές συσκευές γύρισε προς τα πίσω. Τα ανεμόπτερα είχαν γίνει πολύπλοκα. Οι διαδικασίες τους και η γραφειοκρατία τους ήταν απαγορευτική για τους νέους. Έτσι η πρόοδος προχώρησε προς κάτι υποδεέστερο σε επιδόσεις, αλλά με πολύ λιγότερους μπελάδες. Προχώρησε μακρύτερα από τα αεροδρόμια και την Πολεμική Αεροπορία.

Επιστροφή στους ολισθητές

Την δεκαετία '80 αναπτύχθηκε μια νέα οπισθοδρομική κίνηση, ο αιωροπτερισμός. Οι αετοί των αιωροπτεριστών έχουν ανάλογες επιδόσεις με τους ολισθητές του '30. Ακόμα χαμηλότερες επιδόσεις έχουν τα παραπέντε που εμφανίστηκαν σαν άθλημα την δεκαετία του '90.

Οι ομοιότητές τους εξικνούνται στον τρόπο εκπαίδευσής που είναι μονοθέσιος, με τον εκπαιδευτή να δίνει οδηγίες από το έδαφος. Ένα ακόμα σημείο ομοιότητας είναι η έλλειψη κάθε κρατικού νομομοποιητικού εγγράφου για τις συσκευές αυτές, όπως γινόταν με τους ολισθητές. Η ελευθερία και η έλλειψη της συνήθους γραφειοκρατίας ήταν το μεγαλύτερο κίνητρο για την νεολαία προς τις νέες πτητικές συσκευές. Ο απεγκλωβισμός των ιπταμένων από τα αεροδρόμια ήταν ένα ακόμα προσόν.

Οι νέες ανεμοπορικές συσκευές ανέβηκαν και πάλι στα βουνά και πολλαπλασιάστηκαν ελεύθερα, όπως έκαναν οι ολισθητές του '30. Η ελευθερία ήταν ακόμα μεγαλύτερη από ότι στους ολισθητές, γιατί δεν απαιτείτο πια για την εκτόξευση πολυπληθής ανεμοπορικής ομάδας. Ίσχυε το απλό "πηδάω και φεύγω".

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα των νέων πτητικών συσκευών από τους παλιούς ολισθητές, είναι η ευκολία στην αποθήκευση και στην μεταφορά τους. Ιδιαίτέρως τα παραπέντε μεταφέρονται στο πορτ-μπαγκάζ κάθε αυτοκινήτου και φυλάσσονται στο σπίτι, σε μια κοινή ντουλάπα, αφήνοντας χώρο και για τις κάλτσες σας.

^{uu} Η ΑΛΕ έγινε ΒΑΛΕ το 1936 και ΕΑΛΕ το 1972. Το 2000 έγινε ΕΛΑΟ "αεραθλητική ομοσπονδία". ΕΠΙΑΝ είναι η "επιτροπή ανεμοπορίας" όλων αυτών των μορφών. ΕΑΝΟ ήταν η "ανεμοπορική ομοσπονδία" του 1983.

Το αιωρόπτερο αντικατέστησε τα πηδάλια κλίσεως με μια μεγάλη πλευρική ευστάθεια. Το παραπέντε, κρεμώντας τον χειριστή ακόμα χαμηλότερα, απέκτησε πρόσθετη ευστάθεια και στον εγκάρσιο άξονα. Έτσι οι συσκευές αυτές έγιναν εύκολες στον χειρισμό τους.

Η έλλειψη δραστικού ελέγχου στους τρεις άξονες, είναι το μεγάλο μειονέκτημα των νέων συσκευών, εν συγκρίσει με τους παραδοσιακούς ολισθητές. Οι νέες συσκευές είναι συσκευές καλοκαιρίας. Σε ισχυρές αναταράξεις, έχουμε δει επανειλημμένως πεπειραμένους αθλητές να προσγειώνονται τρομαγμένοι. Το ίδιο ακριβώς μας περιγράφουν όσοι πέταξαν με αεροπλάνο χωρίς πηδάλια κλίσεως (το SkyPup), καθώς χορεύει μέσα στις αναταράξεις, χωρίς άμεσο πλευρικό έλεγχο. Πρόκειται για πολύ ευσταθείς ιπτάμενες συσκευές, συσκευές καλοκαιρίας.

Το ανεμόπτερο, το αιωρόπτερο και το παραπέντε είναι ανεμοπορούσες συσκευές. Τις συνδέουν στενά τα ανοδικά ρεύματα της ατμοσφαιράς και η μετεωρολογία που είναι κοινή σε όλους. Θα περίμενε κανείς ότι θα είχαν κοινά σωματεία. Όμως, τα στελέχη των τριών αθλημάτων κρατάν αποστάσεις μεταξύ τους και επιδιώκουν να συσπειρώνουν τους αθλητές τους. Οι ανεμοπόροι της Εδέσσης είχαν αρχικά μαζί τους, τους τοπικούς αιωροπτεριστές. Γρήγορα όμως, οι τελευταίοι δημιούργησαν δικό τους σωματείο.

Στον αέρα, η μικρή ταχύτης πτήσεως των νέων συσκευών και η μεγάλη τους πολύχρωμη επιφάνεια, τις κάνει να επισημαίνονται και να αποφεύγονται ευχερώς. Τα ανεμόπτερα που πετάν με τριπλάσια ταχύτητα από τα παραπέντε, βλέπουν τις αργές αυτές συσκευές σαν σταθερούς στόχους. Είναι λοιπόν προφανές στους ανεμοπόρους ότι εκείνοι μεριμνούν για την αποφυγή τους σε κοινές πτήσεις. Η αποφυγή δεν σημαίνει διαχωρισμό σε άλλο χώρο πτήσεων. Δεν υπάρχουν άλλα ανοδικά για τα παραπέντε και άλλα για τα ανεμόπτερα. Κοινά είναι τα ανοδικά για όλους τους ανεμοπορούντες και κοινός είναι ο χώρος πτήσεων. Κατά τους Κανόνες Εναερίου Κυκλοφορίας οι ταχύτερες συσκευές αποφεύγουν τις βραδύτερες. Δεν τις εκδιώκουν από τους χώρους πτήσεων.

Τα μοτοανεμόπτερα

Σε κάθε ιπτάμενη συσκευή μπορεί κανείς να προσθέσει κάποια προωθητική διάταξη. Η συσκευή μετατρέπεται αυτομάτως σε μηχανοκίνητη και εμπίπτει στην πτητική λογική του αεροπλάνου. Η επιδίωξη κάποιων να έχουν αεροπλάνο αλλά να καρπούνται τα προνόμια των μη μηχανοκινήτων γέννησε τα "μοτο-τέτοια" (μοτο-ανεμόπτερα, μοτο-αετοί, μοτο-παραπέντε). Κάθε αεροπλάνο με ψόφια μηχανή και μακριές πτέρυγες μπορεί να αυτο-ονομαστεί μοτο-ανεμόπτερο. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένα όρια. Τα μόνα σαφή μοτο-ανεμόπτερα είναι όσα ανασύρουν τον κινητήρα τους και μπορούν να πετάν σαν καθαρά ανεμόπτερα. Τα υπόλοιπα είναι απλώς μηχανοκίνητα αεροσκάφη με μακριές πτέρυγες.

Πρόκειται για προβληματικές συσκευές, διότι οι κινητήρες τους δεν είναι πάντα αξιόπιστοι. Πρόκειται για συσκευές που συχνά δημιουργούν προβλήματα, γιατί πετάν σαν αεροπλάνα, εισερχόμενα σε ελεγχόμενους εναέριους χώρους. Πρόκειται για συσκευές οι οποίες, με τις ενέργειές τους δημιουργούν προβλήματα στο δεύτερο συνθετικό της ονομασίας τους. Η Πολεμική Αεροπορία έχει επανειλημμένως κάνει παράπονα στα καθαρά αεραθλήματα για συσκευές που είναι έξω από την αρμοδιότητά τους.

Στην Ανεμολέσχη υπήρξαν και διθέσια μοτοανεμόπτερα που υποτίθεται ότι θα βοηθούσαν την εκπαίδευση. Ήταν όμως προβληματικά. Λέγαμε τότε χαρακτηριστικά, ότι έκαιγαν περισσότερα λάδια από ότι καύσιμα. Η αλήθεια είναι ότι δεν έκαιγαν μόνο λάδια, αλλά και τους κινητήρες τους. Σε ένα από τα πολλά σβησίματα του κινητήρα εν πτήση, ένα μοτό προσγειώθηκε σε χωράφι στα Μεσόγεια (δεν υπήρχε ακόμα το αεροδρόμιο των Σπάτων). Λύθηκαν οι πτέρυγες και φορτώθηκαν σε τρέιλερ ανεμοπτερίου. Η άτρακτος όμως ήταν πολύ μεγάλη για το τρέιλερ. Έτσι, προκρίθηκε να ρυμουλκηθεί η ίδια η τρίτροχος άτρακτος από αυτοκίνητο, με μικρή ταχύτητα. Η οδική συμπεριφορά της άτρακτου ήταν άριστη. Σε κάποιο κατήφορο, ο χειριστής της άτρακτου απαγκύστρωσε το σχοινί ρυμουλκήσεως και προσπέρασε με ταχύτητα το βραδυπορούν αυτοκίνητο.

Ο αεραθλητισμός

Από το '30 μέχρι το '70 μόνο ιπτάμενο αεράθλημα ήταν η ανεμοπορία, και βεβαίως ο αερομοντελισμός. Το αιωρόπτερο οργανώθηκε την δεκαετία του '80 και το παραπέντε την δεκαετία του '90. Τι ακόμα πέραν από αυτά μπορεί να ονομάζεται άθλημα, σηκώνει πολύ νερό.

Σήμερα έχει καταντήσει κάθε δραστηριότητα που ενέχει ανταγωνισμό να ονομάζεται αθλητισμός. Ο πολλαπλασιασμός των αθλημάτων στους Ολυμπιακούς αγώνες είναι χαρακτηριστικός. Έχουμε ήδη προτείνει να συμπεριληφθούν στους επόμενους αγώνες η "τσουβαλοδρομία" και το "γύρω-γύρω απ' τις καρέκλες". Και αυτά αθλήματα είναι, όπως το τάβλι και η πρέφα. Γιατί όχι και αυτά; Ανταγωνισμό δεν έχουν;

Δεν υπάρχει λοιπόν λόγος να διαφωνεί κανείς για το τι πρέπει να είναι άθλημα. Αυτά ρυθμίζονται παγκοσμίως από κανονισμούς που εξελίσσονται συνεχώς. Τα αεραθλήματα όμως, είναι σαφώς διαχωρισμένα σε δύο κατηγορίες, τα μηχανοκίνητα και τα καθαρά. Τα μηχανοκίνητα είναι αυτά που έχουν βρόμικα λάδια, καυσάερα, θόρυβο. Τα υπόλοιπα είναι απλώς αθόρυβα, καθαρά. Η ανεμοπορία είναι ένα καθαρό αεράθλημα. Όταν ανυψώνεται ένα ανεμόπτερο, ο χειριστής φροντίζει ώστε ο κινητήρας του να βρίσκεται μακριά του, σε ένα αεροπλάνο. Ή να βρίσκεται μακριά του στο έδαφος (μηχανή εκτοξεύσεως ΜΕΑ). Σαφώς η ανεμοπορία είναι καθαρό άθλημα.

Τον παλιό καιρό υπήρχε η έννοια του "μηχανοκίνητου αθλητισμού" που ήταν κάτι σεβαστό μεν, αλλά διαφορετικό σαν ομάδα αθλημάτων. Στον αεραθλητισμό δεν έγινε διαχωρισμός μεταξύ του "μηχανοκίνητου αεραθλητισμού" σαν ομάδα αεραθλημάτων και του "καθαρού αεραθλητισμού"⁴¹. Το 1977 όταν δοκιμάσαμε να εισάγουμε την ανεμοπορία στην ΓΓΑ, μας είπαν ευθέως: "απαλλαγείτε από το αεροπλάνο και θα σας γράψουμε αμέσως". Το 1985 σε συνεννόηση με την ΓΓΑ συγκεντρωθήκαμε στο Ολυμπιακό Στάδιο με τον στρατηγό Σαβράμη για να ιδρύσουμε μία "Ομοσπονδία Αεραθλητισμού" χωρίς τα μηχανοκίνητα.⁴² Το τι επακολούθησε μετά το 1988 έχει ήδη περιγραφεί.



Το 2000 όταν τελικώς ιδρύθηκε η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία (ΕΛΑΟ), η κατάσταση στην ΓΓΑ είχε αλλάξει άρδην. Έπρεπε να υπάρξει μία ελληνική ομοσπονδία για κάθε διεθνή. Έτσι λόγω της FAI (Federation Aeronautique Internationale) βρεθήκαμε αναγκαστικά σε κοινό φορέα με τα μηχανοκίνητα. Προβλέψαμε όμως στο καταστατικό να εκλέγεται ένα μέλος του ΔΣ ανά αεράθλημα.

Ο μηχανοκίνητος αεραθλητισμός ήταν δυνατότερος και επί δεκαετίες προσπαθούσε να καρπωθεί τα προνόμια του καθαρού αθλητισμού. Τελικώς, δεν το πέτυχε. Πέτυχε όμως να χάσουν τα προνόμια που είχαν

⁴¹ Σχετικό άρθρο με τίτλο "Έρπουσα ομοσπονδοποίηση" δημοσιεύθηκε στο τεύχος 8 του "Αεραθλητισμού" (Ιούλιος 1988).

τα καθαρά αθλήματα, κυρίως η ανεμοπορία.

Η αεραθλητική παιδεία είναι βαθιά ενσωματωμένη στην Πολεμική Αεροπορία άλλων ευρωπαϊκών κρατών. Έτσι, υπάρχει σαφής επίγνωση της αξίας κάθε αεραθλήματος, καθαρού και μηχανοκίνητου. Στην χώρα μας, η σχέση της Πολεμικής Αεροπορίας με την ανεμοπορία ήταν μακρόχρονη. Ήταν όμως πάντα μια διοικητική απασχόληση για αποστράτους, δηλαδή για το τέλος της καριέρας των αξιωματικών και όχι από την αρχή της, όπως είναι σε άλλες χώρες.

Απρόσμενη συνάντηση

Την δεκαετία του '70 ένας χαλαρός σχηματισμός από 4 αεροσκάφη κατευθυνόμαστε ήρεμα από το Τατόι προς την Έδεσσα. Ήταν δύο ανεμόπτερα ρυμουλκούμενα από δύο αεροπλάνα. Το ένα αεροπλάνο ήταν το αερορυμουλκό Piper Cub της Ανεμολέσχης. Το άλλο ήταν ένα ιδιωτικό, κάπως ισχυρότερο. Εμείς, πίσω από το Cub, ακολουθούσαμε αριστερά και χαμηλότερα.

Ο καιρός ήταν αίθριος και ευσταθής, χωρίς καμία ανατάραξη. Φθάνοντας στον Παγασητικό, συναντήσαμε αχλύ. Βλέπαμε κάτω την θάλασσα, αλλά καμία ακτή γύρω μας. Όλα ήταν ήρεμα και χαλαρά όποτε ξαφνικά ο αφετήρας του ιδιωτικού αεροπλάνου απαγκίστρωσε και, είδαμε το άλλο ανεμόπτερο να εγκαταλείπει τον σχηματισμό και να χάνεται στην αχλύ.

Εμείς θα μπορούσαμε να συνεχίσουμε στον προορισμό μας, αλλά οι χειριστές των αεροπλάνων προέκριναν να προσγειωθούμε όλοι στην Αγχίαλο. Στα ανεμόπτερα δεν είχαμε ραδιοτηλέφωνα αλλά μόνο φορητούς δέκτες, για να ακούμε τις συνομιλίες των αεροπλάνων. Το αεροπλάνο μάς πήγε εν όψει του διαδρόμου όπου απαγκιστρώσαμε και προσγειωθήκαμε στον τεράστιο διάδρομο του πολεμικού αεροδρομίου. Στο αεροδρόμιο υπήρχε άσκηση σε πλήρη εξέλιξη.

Μόλις σταματήσαμε, πηδήξαμε έξω από το ανεμόπτερο και το σπρώξαμε γρήγορα εκτός διαδρόμου, για να διευκολύνουμε την κίνηση. Τα δύο αεροπλάνα ακολούθησαν. Μόνοι μέσα στην αχλύ, στο κέντρο του αεροδρομίου, ακούγαμε γύρω μας τζετ να τροχοδρομούν, να γυρίζουν στον κύκλο, να κάνουν χαμηλές διελεύσεις, αλλά δεν βλέπαμε τίποτα.

Ξαφνικά έσπευσε προς το μέρος μας ένα τζιπ της ΠΑ με κάποιο αξιωματικό που κρατούσε φορητό ραδιοτηλέφωνο. Σταμάτησε δίπλα μας, με προφανή ανησυχία για την ανωμαλία που είχαμε προκαλέσει στην εξέλιξη της ασκήσεως. Ο αξιωματικός κατέβηκε και ερχόμενος προς το μέρος μας, αναγνωριστήκαμε αμέσως. Ήταν ο Αντώνης Μητροκώτσας ανεμοπόρος την δεκαετία του '60.

Μετά την ευχάριστη έκπληξη, δεν είπαμε πολλές κουβέντες. Ήξερε ακριβώς τις δυνατότητές μας και τι πρέπει να γίνει.

Σε λίγο φάνηκε μέσα από την αχλύ το άλλο ανεμόπτερο που προσγειώθηκε και το βγάλαμε εκτός διαδρόμου. Ήρθε κοντά μας το Cub, αγκιστρώσαμε και απογειωθήκαμε, για να συνεχίσουμε το ήρεμο ταξίδι μας προς την Έδεσσα, ενώ το άλλο ανεμόπτερο έμεινε στην Αγχίαλο να περιμένει την επιστροφή του αεροπλάνου μας.

Είχαμε παραμείνει στο έδαφος, μέσα στην αχλύ, για λιγότερο από πέντε λεπτά. Τον Μητροκώτσα δεν τον ξαναείδα από τότε, αλλά η παρουσία του μέσα στον χαμό της πολεμικής ασκήσεως αντιπροσώπευε για εμάς την Πολεμική Αεροπορία που μιλούσε την ίδια γλώσσα μαζί μας.

Επίλογος

Όταν ολοκληρώσει κανείς, μέσα σε λίγες σελίδες, την ανεμοπορική ιστορία 80 ετών, διαπιστώνει στο τέλος ότι αυτό που έγραψε δεν ανταποκρίνεται στην εσωτερική του αίσθηση περί ανεμοπορικής ιστορίας. Αυτό που γράφεται είναι συμπιεσμένη συρραφή κάποιων μεμονωμένων γεγονότων που μπορεί να ερεθίζουν το ενδιαφέρον του αναγνώστη. Τα γεγονότα αυτά δεν είναι η βάση των ανεμοπορικών μας αναμνήσεων, αλλά οι μεμονωμένες κορυφές των αναμνήσεων.

Η βάση των αναμνήσεών μας είναι μια συνεχής ευρεία ευχαρίστηση, που δεν ενδιαφέρει κανέναν.

Η βάση δεν είναι καν οι λίγες χιλιάδες πτήσεις κατά τις οποίες βρεθήκαμε στον αέρα με τα ανεμόπτερα. Είναι οι πολλές χιλιάδες ώρες που περάσαμε στα αεροδρόμια, με επίλεκτη παρέα. Οι ώρες που περάσαμε πλάι στον διάδρομο, κατοπτρεύοντας και σχολιάζοντας τον ουρανό και την εξέλιξη του ανεμοπορικού καιρού. Οι ώρες που περάσαμε ξαπλωμένοι κάτω από τις πτέρυγες των ανεμοπτερών, ακούγοντας και αναπτύσσοντας ανεμοπορικές αφηγήσεις.

Αυτή η ιστορία δεν μπορεί να γραφεί, δεν χρειάζεται να γραφεί και δεν ενδιαφέρει κανέναν. _

Πρόσθετες πληροφορίες επί των φωτογραφιών

Φωτογραφικό άλμπουμ της ανεμοπορίας είναι στο διαδίκτυο, το "Hellenic Soaring Archive".

Το βιβλίο που διαβάζετε δεν είναι φωτογραφικό άλμπουμ όπου τα κείμενα επεξηγούν απλώς τις εντυπωσιακές εικόνες. Είναι οι φωτογραφίες που επεξηγούν τα κείμενα. Παρ' όλα αυτά, η παράθεση φωτογραφιών κάνει απαραίτητες κάποιες πρόσθετες πληροφορίες που παρατίθενται κατωτέρω.

Στις φωτογραφίες αναφέρεται "φωτογραφία XX" αν γνωρίζουμε ποιος είναι ο φωτογράφος, που συνήθως κατέχει το αρνητικό φιλμ. Αναφέρεται "αρχείο XX" αν οι φωτογραφίες είναι αγνώστου φωτογράφου και τις βρήκαμε σε κάποιο προσωπικό αρχείο.

Μέχρι την δεκαετία του '80, τα ανεμόπτερα είναι έγχρωμα και οι φωτογραφίες ασπρόμαυρες. Από την δεκαετία του '80 έχουμε έγχρωμες φωτογραφίες, τα ανεμόπτερα όμως είναι όλα κατάσπρα. Όταν λοιπόν αναφερόμαστε σε έγχρωμες φωτογραφίες, αυτό δεν αφορά τα ανεμόπτερα αλλά τα χωράφια που τα περιβάλλουν.

¹ Η παλαιότερη σωζόμενη φωτογραφία από πτήση ελληνικού ολισθητή. Είναι από την εφημερίδα "Ακρόπολις" της 4ης Ιουνίου 1934. Είναι προφανώς ρετουσαρισμένη από τον τσιγκογράφο. (Αρχείο Λάμπρου Σκαρτσή).

² Ολισθητής Zoegling, κλασσική σχεδίαση Stamer-Lippisch.

³ Ολισθητής Zoegling, σχεδίαση με ουρά από 4 σωλήνες. Ο χαρακτηρισμός της κατασκευής αυτής σαν "αγγλική" είναι ελληνικός, προφορική παράδοση μέσω Αυδή. Πρόκειται για σχεδίαση του Stamer που κατασκευάστηκε σε πολλές χώρες.

⁴ Η μοναδική σωζόμενη φωτογραφία του ανεμοπτερού Falke, είναι από το Λιανοκλάδι με τον Ν. Σεφερτζή. (Από το περιοδικό "Αεροπλοΐα" του 1938).

⁵ Οι λόφοι πλάι στον σιδηροδρομικό σταθμό του Λιανοκλαδίου. Ο σταθμός είναι αριστερότερα. Οι σιδηροδρομική γραμμή και ο δρόμος προς Λαμία είναι κατά μήκος των κυπαρισσιών. (Φωτ. Κ. Πικρός).

⁶ Το ανεμόπτερο "Διάβολος" του Παγκάκη στην Σκύρο. Πρόκειται για Zoegling με αυτοσχέδια αεροδυναμική νασέλα. Στο βάθος ποζάρει ο Μούρτζος, το μουλάρι που βοηθούσε στο ανέβασμα των ανεμοπτέρων στην πλαγιά. (Από το φωτογραφικό άλμπουμ του Α. Αυδή).

⁷ Το σημερινό αεροδρόμιο της Σκύρου με σβησμένες όλες τις εγκαταστάσεις του, ώστε να μοιάζει με το ανάγλυφο της δεκαετίας του '30. Η Σκλούκα είναι ο λόφος δεξιά του διαδρόμου. Οι χαμηλές εκπαιδευτικές πτήσεις γίνονταν στους λόφους αριστερότερα του διαδρόμου. Το Τραχύ είναι αρκετά αριστερότερα, εκτός φωτογραφίας.

⁸ Ο Γ. Παγκάκης μέσα στο ανεμόπτερο Gruene Post στο Ασβεστοχώρι. (Φωτ. Γ. Παγκάκης).

⁹ Ο Α. Αυδής στο Βελεστίνο, εμπρός από το ανεμόπτερο GruenePost. Στο βάθος φαίνονται οι σκηνές της κατασκευής. (Αρχείο Α. Αυδή).

¹⁰ Διάταξη των λόφων στο Βελεστίνο.

¹¹ Πρόσκοποι της Θεσσαλονίκης παρελαύνουν το 1953 στην παραλιακή λεωφόρο με την Γριά Βρόνα. (Από κινηματογραφικά επίκαιρα της συλλογής "Εθνικό οπτικοακουστικό αρχείο").

¹² Το Zoegling που επεβίωσε της Κατοχής και επισκευάστηκε με την επωνυμία "Γλαράκι". (Η φωτογραφία υπάρχει σε πολλά αρχεία σε καλή ποιότητα).

¹³ Ο "Γλάρος" του Πέσκε. (Αρχείο Α. Αυδή).

¹⁴ Το Zoegling υπό κλίμακα 2/3 που κατασκεύασε το ΚΕΑ για τον διάδοχο Κωνσταντίνο. Η φωτογραφία είναι από την παράδοσή του στα ανάκτορα του Τατοίου. (Αρχείο Α. Αυδή).

¹⁵ Εκπαιδευτική πτήση με το "Γλαράκι". (Αρχείο Π. Καλογεράκου).

¹⁶ Το εκπαιδευτικό Roda στην Τρίπολη. Η φωτογραφία αυτή βρίσκεται σε πολλά αρχεία.

¹⁷ Το ανεμόπτερο επιδόσεων Weihe κατά την διάρκεια κάποιας τελετής στην Τρίπολη. Η φωτογραφία αυτή, διαφημιστική για το έργο στην Τρίπολη, βρίσκεται σε πολλά αρχεία.

¹⁸ Ανεμόπτερο Canka στην Τρίπολη. Φωτογραφία ευρείας διαδόσεως.

¹⁹ Το εκπαιδευτικό Bocian την δεκαετία του '60 στο Τατόι. (Αρχείο Α. Μπρέλη).

²⁰ Το ανεμόπτερο επιδόσεων Mucha. (Αρχείο Α. Μπρέλη).

²¹ Το εκπαιδευτικό ASK-13 στο Τατόι. (Φωτ. Π. Σαββουλίδης).

²² Το Weihe στο Τατόι. Ελληνιστί "η Βάγια", όπως το ονόμαζαν και οι Γιουγκοσλάβοι (Φωτ. Γ. Γιούτσος).

²³ Το ανεμόπτερο επιδόσεων Mosquito στο Τατόι. (Αρχείο Π. Καλογεράκου). Η φωτογραφία είναι έγχρωμη και χρησιμοποιήθηκε σαν εξώφυλλο του περιοδικού "Αθλητική Αεροπορία".

²⁴ Το ανεμόπτερο Canka στην Έδεσσα. (Φωτ. Κ. Πικρός). Η φωτογραφία αυτή χρησιμοποιήθηκε μαζί με άλλες σε διαφημιστικό πόστερ της ανεμοπορίας που μας τύπωσε η Πολεμική Αεροπορία στην ΥΜΔΑΕ.

²⁵ Το εκπαιδευτικό Puchatz στο Τατόι. Έγχρωμη φωτογραφία. (Φωτ. Β. Κατηνιώτης).

²⁶ Η Roda που έδωσε η Έδεσσα στο Αγρίνιο προωθήθηκε στην Πάτρα σαν εκθεσιακό υλικό. Εδώ εικονίζεται στο λιμάνι των Πατρών, με ανοιγμένο το χείλος προσβολής και βερνικωμένο, για να φαίνεται χαρακτηριστικά η δομή της πτέρυγας. Έγχρωμη φωτογραφία. (Αρχείο Κ. Πικρού).

²⁷ Ανεμόπτερο Jantar απογειώνεται στην Κωπαΐδα. Έγχρωμη φωτογραφία. (Φωτ. Γ. Τζίγκουρας).

²⁸ Το εκπαιδευτικό ASK-21 της Ανεμολέσχης. Έγχρωμη φωτογραφία. (Από πόρισμα της ΥΠΑ).

²⁹ Το μεταλλικό εκπαιδευτικό Blanik L23 της Ανεμολέσχης. Έγχρωμη φωτογραφία. (Φωτ. Β. Κατηνιώτης).

³⁰ Ο εκπαιδευτής της ΠΑ Ν. Παπάς με τους εκπαιδευτές ανεμοπόρους Ι. Ραυτόπουλο και Κ. Πικρό. (Φωτ. Κ. Πικρός).

³¹ Το ανεμόπτερο Ka7 στο Τυμπάκι. Είναι ένα από τα τέσσερα εκπαιδευτικά Ka7 που αγοράστηκαν κατά καιρούς από την Γερμανία, μεταχειρισμένα (Ιωάννινα, Αγρίνιο, Έδεσσα, Τυμπάκι). Φωτογραφία έγχρωμη από το ιντερνέτ.

³² Οι διάδρομοι και οι πύλες του αεροδρομίου που χρησιμοποιήθηκαν στο παρελθόν.

³³ Ένα από τα κτιριάκια - κοιτώνες του ΕΚΕΧ που χρησιμοποιούσαν τα αεραθλητικά σωματεία, με φόντο τους τεράστιους ευκαλύπτους. (Αρχείο Π. Καλογεράκου).

³⁴ Πλαστικά μονοθέσια ανεμόπτερα στο υπόστεγο της Ανεμολέσχης, με το παραδοσιακό ξύλινο Weihe να κρέμεται στον τοίχο, μέχρις ότου παρεδόθη στο μουσείο της ΠΑ. (Φωτ. Κ. Πικρός).

³⁵ Μέχρι την δεκαετία του 80 τα ογκώδη αλεξίπτωτα ράχης χωρούσαν στα ανεμόπτερά μας. Το 1977 οι Ι. Σινιόσoglou, Β. Κατηνιώτης και Κ. Πικρός, στο Τατόι, εμπρός από το ανεμόπτερο ASK-13. (Έγχρωμη φωτ. Β. Κατηνιώτης).

³⁶ Ο παλιός πύργος του αεροδρομίου Τατοΐου, με την εξωτερική σκάλα και πίσω του το κτιριάκι της μετεωρολογίας. (Έγχρωμη φωτ. Β. Κατηνιώτης).

³⁷ Το ανεμόπτερο DG-100 του Αυγερινού προσγειωμένο κάπου στην Βοιωτία. Σήμερα ανήκει στην Ανεμολέσχη. Ελαιογραφία Κ. Πικρού, προφανώς έγχρωμη. Οι ανεμοπορικές ελαιογραφίες υπάρχουν σε αρχεία .jpg στο "Hellenic soaring archive".

³⁸ "Τείχος αχλύος" πάνω από το Τατόι. Τρία ανεμόπτερα το εκμεταλλεύονται. Ελαιογραφία από πραγματική πτήση, χωρίς φωτογραφική μηχανή.

³⁹ Μεσημβρινή πτήση πάνω από την Πάρνηθα. Έγχρωμη φωτογραφία από το site της Ανεμολέσχης, που έχει χρησιμοποιηθεί και σε διαφημιστικό έντυπο της ανεμοπορίας.

⁴⁰ Το ανεμόπτερο Bergfalke επισκευασμένο στο ΚΕΑ Ελληνικού. (Από άρθρο στο το περιοδικό RBF).

⁴¹ Από διαφημιστική καμπάνια των αθούρων αθλημάτων, θαλάσσης και αέρος. (Μοντάζ από τον Κ. Κατωμέρη).

Οπισθόφυλλο: Απόσπασμα από αεροπορικό χάρτη της εποχής όταν το Τατόι ήταν το "Αεροδρόμιο των Αθηνών". (Αρχείο Κ. Πικρού).

Προτεινόμενα ebooks του ιδίου

Για ιπταμένους: "Ιπτάμενα ευθυμογραφήματα", δεν πωλείται σαν τυπωμένο βιβλίο, αλλά μπορείτε να το έχετε σαν αρχείο .pdf από το site: www.aerodata.gr

Για μηχανικούς: "Ερασιτεχνικές αεροκατασκευές", έκδοση της Εφορίας Αεροπρόσκόπων που κυκλοφορεί σαν αρχείο .pdf.

Μία αναδρομή στην ογδονταετή ιστορία της ανεμοπορίας με
έμφαση στις στενές σχέσεις της με την Πολεμική Αεροπορία

