



ΤΟ ΑΔΑΜΑΝΤΟΥΡΧΕΙΟ

Σε περασμένο τεύχος μας ο Νίκος Μπαρτζελάι μας είχε περιγράψει τις πτήσεις του στην Αosta της Ιταλίας. Η Αosta είναι ξακουστή για το χειμερινό κύμα όρους της. Οποιος θέλει να κάνει διαμάντι ύψους πηγαίνει στην Αosta. Ίσως όμως να πρέπει να προσθέσουμε τις λέξεις "...μέχρι σήμερα."

Τα τελευταία δύο χρόνια υπάρχουν βάσιμες ενδείξεις για ύπαρξη αδαμάντων στον εναέριο χώρο της Εδέσσης. Ιδιαίτερα τον χειμώνα που μας πέρασε οι Εδεσσαίοι αντιμετωπίσαμε το κύμα όρους μας συστηματικότερα. Αρχίσαμε να δημιουργούμε αρχείο με συστηματικές παρατηρήσεις, φωτογραφίες, βίντεο, αλλά το σημαντικότερο, κάναμε και αρκετές πτήσεις στο wave.

Το αδαμαντούρχειο βρίσκεται ακριβώς πάνω από το αεροδρόμιο της Εδέσσης στα υπήνεμα του όρους Βόρρα (Καϊμακ-τσάλαν). Το δε εκπληκτικό είναι ότι βρίσκεται συνήθως, ακριβώς πάνω από τον διάδρομο απογειώσεως. Μία κανονική εκτόξευση με βιναζ (ΜΕΛΑ) σε φέρνει κατ' ευθείαν μέσα στις αναταράξεις του ρότορα και από εκεί, στην στρωτή ροή του κύματος όρους.

Η επισοδιακή αερορρυμούλκηση μέσα στην στενή κοιλάδα της Αosta και ταυτοχρόνως μέσα στις τρελές αναταράξεις του ρότορος (που περιγράφει τόσο γραφικά ο Μπαρτζελάι) δεν απαιτείται στην Εδέσσα. Εκτόξευση κατ' ευθείαν από το έδαφος στο κύμα. Μερικές φορές μάλιστα έγιναν πτήσεις σαν απλό παιχνίδι εισόδου στις αναταράξεις. Οποιος δεν έχει μπει με ανεμόπτερο μέσα σε ρότορα, μαθαίνει ότι όσο και να έχει σφίξει τις ζώνες του, θα κτυπήσει το κεφάλι του στην καλύπτρα. Οι ζώνες χρειάζονται και άλλο σφίξιμο.

Το υψόμετρο του αεροδρομίου της Εδέσσης είναι 600 μέτρα. Οι μέχρι σήμερα πτήσεις περιορίστηκαν γύρω στα 2.000 μέτρα από τον διάδρομο. Για μεγαλύτερο ύψος χρειάζεται οξυγόνο. Το wave δείχνει να πηγαίνει πολύ σε ύψος. Οι φωτογραφίες των φακοειδών είναι ιδιαιτέρως ενθαρρυντικές.

Η καλύτερη περίοδος για το κύμα είναι οι δύο πρώτοι μήνες του χρόνου. Το wave διατηρείται τότε πολλές συνεχείς ημέρες. Τέτοιες μέρες καταγράψαμε για περετέρω μελέτη. Ελπίζαμε σε μία πλήρη μελέτη τεκμηριωμένη με παρατηρήσεις και φωτογραφίες. Αλλά λογαριάζαμε χωρίς τον ξενοδόχο!

Δυστυχώς η περίοδος που μας ενδιέφερε συνέπεσε με πλήρη ανυπαρξία στοιχείων από τον σταθμό ανώτερης ατμοσφαιρας της Θεσσαλονίκης. Η Αθήνα και το Πρίντεζι δεν εξυπηρετούν μελέτη ενός τόσο τοπικού φαινομένου. Ελλείπει ραδιοβολήσεων, ο άνεμος σε κάθε ύψος είναι άγνωστος, αλλά κυριώτερη είναι η έλλειψη της καθ' ύψος κατανομής της θερμοκρασίας που θα μας επέτρεπε να εκτιμήσουμε τις συνθήκες ευσταθείας των στρωμάτων της ατμοσφαιρας.

Με λύπη μας λοιπόν, περιοριστήκαμε στην μελέτη μόνο των συνοπτικών χαρτών, που έθεσε στην διαθεσή μας ο φίλος μας μετεωρολόγος Τάσος Αρνιακός. Η πλήρης μελέτη θα περιμένει το επόμενο έτος.

* * *

Από τους συνοπτικούς χάρτες επιφανείας προκύπτει αμέσως ότι μας είναι τελείως άχρηστοι. Σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις οι άνεμοι ήταν πολύ ασθενείς για να προδίδουν το κύμα. Αλλά και στους χάρτες των 850 hPa, που αντιστοιχούν στο ύψος της κορυφογραμμής, πάλι η εικόνα δεν είναι πολύ σαφής.

ΟΙ ΚΑΛΟΙ ΚΑΠΕΤΑΝΑΙΟΙ ΣΤΗΝ ΦΟΥΡΤΟΥΝΑ ΦΑΙΝΟΝΤΑΙ

Για το τεύχος αυτό είχαμε πολλές ειδήσεις και ενδιαφέροντα θέματα από την δραστηριότητα των αεραθλημάτων μας. Γιαυτό και τα μη επίκαιρα θέματα πρέπει να περιμένουν το προσεχές τεύχος.

Το χαρακτηριστικό της περιόδου που διανύουμε είναι η καλή συνεργασία μεταξύ των δρώντων σωματείων των ομοσπονδοποιημένων αεραθλημάτων.

Οι καιροί είναι δύσκολοι, αλλά η προσαρμοστικότητα των σωματείων θαυματοποιός. Παροξυσμοί χονδροκεφαλιάς είναι ανύπαρκτοι στον κύκλο μας.

Οι σύγχρονες λύσεις στα προβλήματά μας είναι κοινώς αποδεκτές. Δεν υπάρχουν ευκολα χρήματα που να επιτρέπουν νεοπλουτιστικά μεγαλεία. Το τεύχος μας αυτό δίνει μία εικόνα της νοικοκυρεμένης δουλειάς που γίνεται στον χώρο μας.

Ο ΕΚΔΟΤΗΣ

ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ 19

Το τεύχος 19 του περιοδικού μας διενεμήθη χέρι-χέρι αποκλειστικά σε εκπαιδευτές ανεμοπορίας. Αν κάποιος εκπαιδευτής δεν το έλαβε, υπάρχουν περισσότερα τεύχη στα χέρια του διευθυντού σχολής Π.Κονιδάρη, του Μ.Πουλικάκου και του Κ.Πικρού. Ζητείστε το.

Απολύτως σαφής είναι η εικόνα στους χάρτες των 500 hPa. Το ισχυρό ρεύμα που δημιουργεί το κύμα όρους φαίνεται καθαρά σε κάθε περίπτωση. Αυτό είναι ιδιαίτερος ενθαρρυντικό. Προβλέπει ότι το κύμα, που εκμεταλευτήκαμε μέχρι τώρα σε μικρά ύψη, πρέπει να φθάνει πολύ ψηλότερα.

Μία τυπική βαρομετρική κατάσταση που εμφανίζεται έμμεσα στις περιπτώσεις που εξετάσαμε (4 ημέρες του Φεβρουαρίου και Μαρτίου) είναι το "Χαμηλό των Καρπαθίων". Πρόκειται για ένα εκτεταμένο χαμηλό βαρομετρικό με κέντρο την περιοχή βορείως της Ρουμανίας (και μέχρι την Κριμαία) το οποίο εμφανίζεται στους χάρτες όλων των υψών. Αντιθέτως μικρότερα Χαμηλά, που μπορεί να εμφανίζονται στην περιοχή μας, βρίσκονται μόνο στους χαμηλούς χάρτες. Στον χάρτη των 500 εξαφανίζονται, ή εκφυλίζονται σε τραφ χαμηλής πιέσεως.

Το "Χαμηλό των Καρπαθίων" προκαλεί στο ύψος των 500 hPa ανέμους τάξεως 40 κόμβων και διευθύνσεων του ΒΑ τομέως. Αναλόγως του αν ο άνεμος είναι βορειότερος ή δυτικότερος αναπτύσσεται στην Εδέσσα διαφορετικού τύπου κύμα όρους.

1. Άνεμος Β τομέως

Στην περίπτωση αυτή ο άνεμος είναι σχεδόν κάθετος στην κορυφογραμμή Πιπερίτσας-Οσμανάκου, υψομέτρου τάξεως 1.800 μέτρων. Το wave είναι παράλληλο με την κορυφογραμμή. Το μήκος κύματος είναι μεγάλο. Ο ρότορ είναι πολύ έντονος αλλά συχνά βρίσκεται ψηλότερα από το ύψος απαγγιστώσεως με ΜΕΛ.

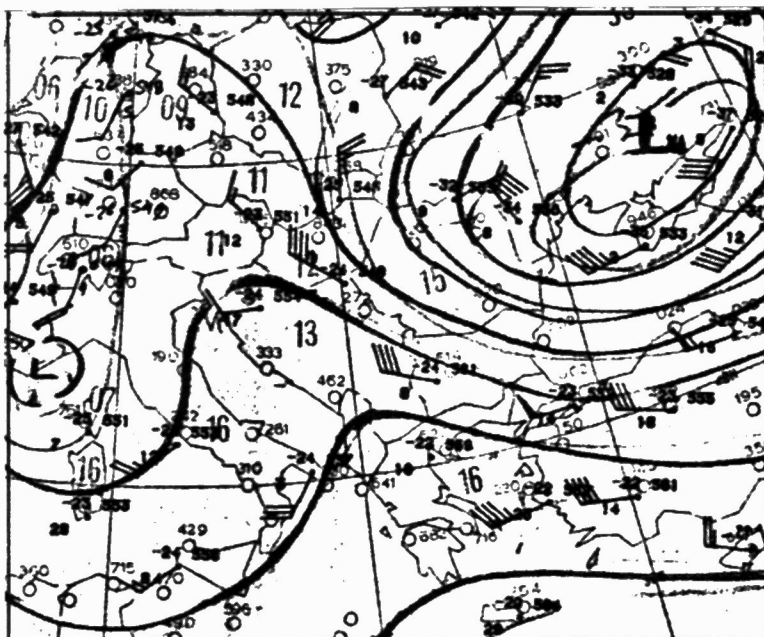
2. Άνεμος Δ τομέως

Στην περίπτωση αυτή ο άνεμος είναι σχεδόν παράλληλος με την κορυφογραμμή Πιπερίτσα-Οσμανάκου, και το κύμα δημιουργείται από το ύψωμα του Αγ. Αθανασίου, υψομέτρου τάξεως 1.400 μέτρων. Το wave είναι μικρού μήκους κύματος. Ο ρότορ βρίσκεται χαμηλά έτσι ώστε η εκτόξευση γίνεται μέσα του.

Αυτά τα ολίγα προκαταρκτικά στοιχεία μπορούν να βοηθήσουν στην καλύτερη πρόβλεψη των ημερών κύματος όρους στην Εδέσσα. Ήδη ο Γιάννης Δήμας έχει αφίσει το ανεμόπτερο του (το Ka-6) στο υπόστεγο της Εδέσσης και ετοιμάζεται για να απολαύσει το χειμερινό wave. Ο Ν. Μπαρτζελάι κάνει και αυτός σχέδια και ελπίζει να μιλάει στο μέλλον για την Εδέσσα όπως και για την Αοστα. Οι Εδεσσαίοι που έχουμε ήδη πετάξει στο wave είμαστε φέτος πανέτοιμοι. Ας μην ξεχνάμε ότι η Εδέσσα διαθέτει εφέτος δύο ανεμόπτερα Βλανίκ που είναι ακροβατικών προδιαγραφών, ικανά να αντιμετωπίσουν της ισχυρότερες αναταράξεις.

Το κωμικό σε όλη αυτή την υπόθεση είναι ότι, ενώ τα παλιά χρόνια σταματάγαμε τις πτήσεις το χειμώνα περιμένοντας με ανυπομονησία το επόμενο καλοκαίρι, τώρα, είναι ο χειμώνας που περιμένουμε να έρθει.

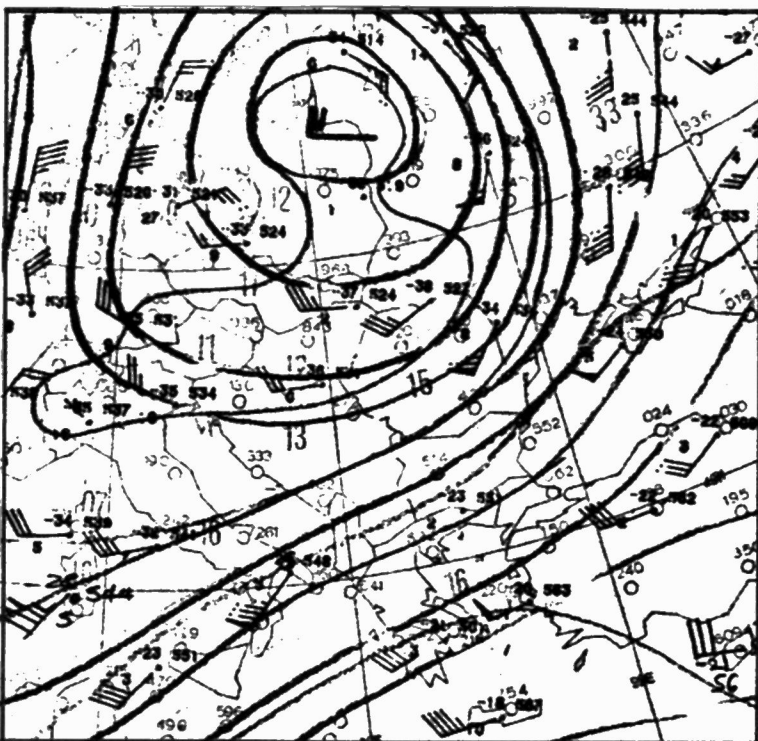
Ι. ΚΑΗΜΕΝΤΙΑΔΗΣ - Κ. ΠΙΚΡΟΣ



28.2.91 ώρα 12.00 ύψος 500 hPa

Το Χαμηλό βρίσκεται στα υπήνεμα των Καρπαθίων, στην περιοχή της Κριμαίας και προκαλεί ανέμους του Β τομέως τάξεως 40 κόμβων.

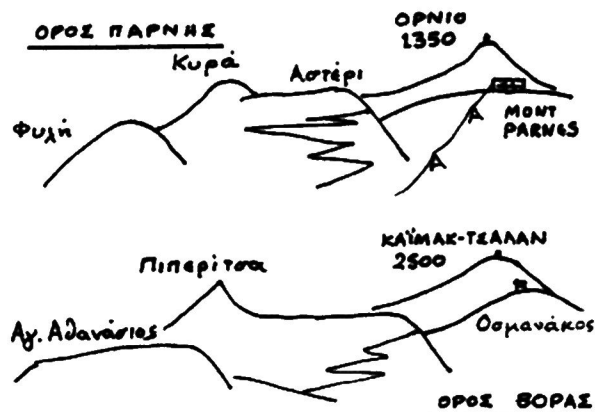
Στην Εδέσσα τα λένις (lenticularis χαιδευτικά) βρίσκονται ακριβώς πάνω από το αεροδρόμιο, με διεύθυνση ΒΑ-ΝΑ. Ο άνεμος στο έδαφος είναι της τάξεως των 50 χλμ/ω, πράγμα που δεν φαίνεται στον αντίστοιχο χάρτη επιφανείας. Ο ρότορ είναι σε ύψος 350 μ από τον διάδρομο. Τα λένις αποτελούν ένα προκλητικό πολυόροφο όγκο.



14.2.91 ώρα 12.00 ύψος 500 hPa

Το Χαμηλό βρίσκεται βορείως των Καρπαθίων, στην Πολωνία και προκαλεί ανέμους του Δ τομέως τάξεως 70 κόμβων.

Στην Εδέσσα τα λένις βρίσκονται πάνω από το αεροδρόμιο, με διεύθυνση 20-200. Ο άνεμος στο έδαφος ΑΒΑ 40 χλμ/ω με ριπές. Ο ρότορας είναι πολύ χαμηλά.

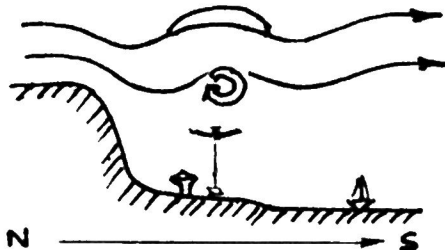


ΠΑΡΝΗΘΑ - ΒΟΡΑΣ, ΕΚΠΑΗΚΤΙΚΗ ΟΜΟΙΟΤΗΣ

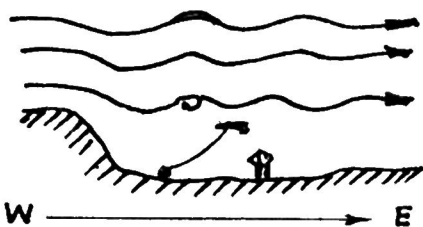
Δουλεύοντας την μελέτη του κύματος όρους διαπιστώσαμε ότι το ανάγλυφο των δύο βουνών έχει εκπληκτικές ομοιότητες. Μιά ματιά στα σχήματά μας θα σας πείσει. Αλλάζει μόνο λίγο η κλίμαξ. Από πλευράς όμως κύματος η συμπεριφορά είναι η ίδια.

Το κύμα της Πάρνηθας, που το δουλεύουμε χρόνια είναι και αυτό δύο τύπων. Το κύμα που παράγει με Β ανέμους το κύριο βουνό το συναντούμε από ύψος 600 μέτρων, λίγο βορειότερα από το Τατόι. Αντιθέτως, το κύμα που παράγει με Δ ανέμους το ύψωμα της Φυλής το συναντούμε σαν πολλά κύματα στην περιοχή Τατοίου και σε ύψος τάξεως 200 μέτρων και πάνω.

Το Β κύμα του κυρίως βουνού, έχει συχνά νέφος ρότορ. Το Δ κύμα που έρχεται από την Φυλή, δεν έχει ποτέ νέφη και το ψάξιμό του θέλει ιδιαίτερη τέχνη.



Τομή Β-Ν με άνεμο του Β τομέως.



Τομή Δ-Α με άνεμο του Δ τομέως.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΑ ΣΤΗΝ ΕΔΕΣΣΑ

Τους τελευταίους δώδεκα μήνες η δραστηριότητα των μελών της ΑΝΑΑ στο ανεμοδρόμιο της Παναγίτσας στην Εδέσσα ήταν αξιοσημείωτη. Εγιναν πέντε οργανωμένες εκδρομές, μία τον περσινό Αύγουστο, μία το Πάσχα, μία τον Ιούλιο και δύο τον φετινό Αύγουστο. Σε αυτές πέταξαν συνολικά 8 πτυχιούχοι, 3 σολίστας, 2 μαθητές και 2 μέλη. Οι πτήσεις ήταν περισσότερες από 225 και οι διάρκειες και επιδόσεις αξιοσημείωτες.

Οι εκδρομές αυτές δημιούργησαν ένα άριστο κλίμα φιλίας μεταξύ των μελών των δύο σωματείων και έδωσαν την ευκαιρία τους Αθηναίους ανεμοπόρους να γνωρίσουν αεραθλητές από την Καστοριά, την Θεσσαλονίκη τα Ιωάννινα και τις περιοχές γύρω από την Εδέσσα.

Τρεις Αθηναίοι εκπαιδευτές είχαν την ευκαιρία να γνωρίσουν, να πετάξουν, να εκπαιδευθούν και να ανταλλάξουν εμπειρίες με περισσότερα από 50 άλλους ανεμοπόρους από όλη την Ελλάδα. Το γεγονός αυτό το βοήθησε η διοργάνωση της Πανελληνίας Ανεμοπορικής Σχολής Αεροπροσκόπων (ΠΑΣΑΠ), στην οποία συμμετέχουν πρόσκοποι από όλη την Ελλάδα. Η ΠΑΣΑΠ έγινε δύο φορές στο διάστημα αυτό. Οι εκπαιδευτικές πτήσεις στις δύο αυτές σχολές ήταν περίπου 280 από τις οποίες οι 45 έγιναν με εκπαιδευτές της ΑΝΑΑ.

Οι Γ. Δήμας, Α. Πικρός και Μ. Τζιτζιόνης βγήκαν διαθέσιμοι στην πίσω θέση στο ανεμόπτερο Bergfalke II, και ο Γ. Δήμας γνώρισε την χαρά και του Blenik L3. Οι Γ. Γκρίτσας και ο Διονύσης Ρουμπάκης πέταξαν Solo με το Bergfalke και με το ΚαδCR και οι Κώστας Βράκας, και Φοίβος Πικρός πέταξαν Solo με το Bergfalke.

Οι Μπάμπης Πασσαλής, Αντώνης Μακρογκίκας και Μάρκος Σιώτος ολοκλήρωσαν την εκπαίδευση για να βγούν διαθέσιμοι και στο βίντζι αλλά ο ριπαίος άνεμος την τελευταία ημέρα τους εμπόδισε να βγούν Solo. Η Αλκυστis και οι Αντώνης και Στέλιος Παπασταθόπουλος πέταξαν αρκετές εκπαιδευτικές πτήσεις και η Τασία Δήμα και ο ενδεκάχρονος Δημήτρης Δήμας έκαναν πτήσεις εθισμού.

Όσοι πέταξαν με το Bergfalke το συμπάθησαν ιδιαίτερα. Οι Γ. Δήμας και Α. Ρουμπάκης βγήκαν διαθέσιμοι χειριστές στο βίντζι (ορθή εδεσσαϊκή απόδοση του αγγλικού όρου winch) και ο Γ. Γκρίτσας έκανε έλξεις με επιτήρηση.

Οι επιδόσεις που ξεχώρισαν ήταν 2 πεντάωρα του Γ. Δήμα, μερικές πτήσεις ελεύθερης διαδρομής 40 - 60 χλμ των Γ. Δήμα και Α. Ρουμπάκη με επιτευχθέντα βαρογραφήματα ύψη 2950 μέτρων και 2650 μέτρων αντιστοίχως και μερικές δώρες πτήσεις που άγγιξαν τα 2000 μέτρα των Μ. Τζιτζιόνη, Κ. Βράκα, Α. Πικρού και Φ. Πικρού. Ο τελευταίος έκανε το πρώτο του δώρο μόλις στο τέταρτο του σόλο.

Μία σύντομη απεικόνιση του όγκου της συνεργασίας Αθηνών - Εδέσσας μας δίνει ο κατωτέρω πίνακας:

Εκπαιδευτές	Σόλο Βίντζι	Εκπαιδευθέντες
Γ. Δήμας	Γ. Γκρίτσας	Χ. Πασσαλής
Α. Πικρός	Α. Ρουμπάκης	Α. Μακρογκίκας
Μ. Τζιτζιόνης	Κ. Βράκας	Α. Αρχιμανδρίτη
	Φ. Πικρός	Μ. Σιώτος
		Σ. Παπασταθόπουλος
		Α. Παπασταθόπουλος

=====

Α. Αήμα	Γ. Αήμας	Γ.Γκρίτσας
Α. Αήμας	Α. Ρουμπάκης	

Όσοι πέταξαν τα δύο καλοκαίρια και κυρίως τον 8/91 γνώρισαν τι θα πεί σταθερό θερμικό 5-8 m/s και κυρίως ο Α. Ρουμπάκης που έφθασε σε ύψος 2650 m σε διάστημα λιγότερο από 20 λεπτά. Οι επικρατούντες στρωτοί ανατολικοί άνεμοι επέτρεψαν στους περισσότερους να γνωρίσουν τα δυναμικά του Καιμακταλάν στα οποία εκαναν δυνατές πτήσεις κατά μήκος των οροσειρών σε απόσταση μεγαλύτερη από 20 χλμ.

Χαρακτηριστικό της όλης προσπάθειας είναι το γεγονός ότι, ενώ στην αρχή οι Αθηναίοι αποτελούσαν δυσβάσταχτο εκπαιδευτικό βάρος στους ώμους των Εδεσσαίων εκπαιδευτών, κατά το τέλος της περιόδου μεγάλο βάρος της προσπάθειας σήκωσαν και οι ίδιοι οι Αθηναίοι σαν εκπαιδευτές και χειριστές ΜΕΛ. Ο στόχος είναι να είναι τόσο καλός ο συντονισμός των ανεμοπόρων, ώστε να μην ξεχωρίζει κανείς από που βαστάει καθενός η σκούφια.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΗΜΑΣ

ΟΙ ΑΝΕΜΟΠΟΡΟΙ ΤΗΣ ΕΔΕΣΣΑΣ ΠΕΤΑΣΑΝ Κα6CR

Κατά την διάρκεια των τελευταίων δώδεκα μηνών οι ανεμοπόροι της Εδεσσας Ιωσήφ Σινιόσογλου, Αλέκος Στανίσης, Γιάννης Κλιμεντίδης, Μάκης Κωνσταντινίδης, Τίμης Παπαδόπουλος, Γιώργος Πολυχρονιάδης και Τίμος είχαν την ευκαιρία να πετάξουν με το μονοθέσιο ανεμόπτερο Κα6CR του μέλους της ΑΝΑΑ Γιάννη Αήμα το οποίο το τελευταίο δίμηνο παρέμεινε λόγω φόρτου πτήσεων στην Εδεσσα.

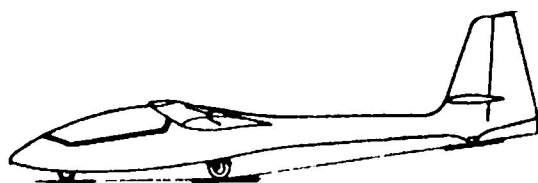
Τις περισσότερες πτήσεις έκαναν οι Γ. Κλιμεντίδης και Τίμης Παπαδόπουλος ο οποίος ήδη ανέθεσε στον Γ.Αήμα να του βρεί ένα Κα6 στην Γερμανία. Ο Τίμης και ο Γιάννης ήδη ονειρεύονται τα ταξίδια που θα κάνουν παρέα.

ΕΔΕΣΣΑΙΟΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Οι Εδεσσαίοι εκπαιδευτές Στανίσης και Κλιμεντίδης ήρθαν το καλοκαίρι στην Αθήνα για να μετεκπαιδευθούν στην αερορρυμούλκηση.

Κατά την σύντομη παραμονή τους, εμυήθησαν στα μυστικά της εκπαίδευσης στην αερορρυμούλκηση ώστε να ευθυγραμμιστούν με τους Αθηναίους συναδέλφους τους.

Είναι ευνόητο ότι και οι λοιποί χειριστές της Εδέσσης είναι ευπρόσδεκτοι στο Τατόι.



Σχετικά με όσα γράψαμε στο τεύχος 18 περί των ανεμοπτέρων Roda, ελάβαμε από την Αερολέσχη Πατρών μία πολύ κατατοπιστική επιστολή, γραμμένη με πολύ κέφι.

Ο πρόεδρος της αερολέσχης Σπήλιος Παπαγγελής, μετά την εύστοχο εισαγωγή ότι "επιδέξια στολίζετε της σφήνης σας" μας ενημερώνει ότι το Roda των Πατρών "δεν εξηφανήσθη μυστηριωδώς, όπως εγράψατε" αλλά μετεφέρθη και φυλάσσεται με προσοχή σε μεγάλη αποθήκη μέλους του σωματείου.

Η είδηση αυτή είναι πολύ ευχάριστη και έρχετε να διαλύσει τους φόβους περί καταστροφής του υλικού. Οι φόβοι αυτοί προήρχοντο από τον ΣΠΑ ο οποίος και είχε ζητήσει από την Ανεμοπορική Ομοσπονδία να παραλάβει το "εγκαταλεημένο" στον Άραξο Roda προς "διάσωσιν". Την μυστηριώδη "εξαφάνιση" ανέφερε ο Η. Σοφινάνος που θα το παρελάμβανε.

Σε τηλεφωνική μας επικοινωνία με την Πάτρα, μάθαμε περισσότερες λεπτομέρειες. Η Αερολέσχη Πατρών επιθυμεί να κρατήσει το Roda σαν εκθεσιακό υλικό, κάνοντας την απαραίτητη συντήρησή του.

Η παραμονή του Roda στην Πάτρα είναι προτιμητέα από την συγκέντρωση όλου του υλικού στην Αθήνα. Μέλη του ΣΠΑ, ως γνωστόν, παρέλαβαν από τα Γιάννενα τα δύο Canke και περιμένουμε να δούμε το καθεστος στο οποίο θα περιπίπτει το υλικό του ΣΠΑ (κυρίως το ιδιοκτησιακό). Ο ΣΠΑ θα πρέπει να θεσπίσει πάγιες διαδικασίες για την διακίνηση και χρήση του υλικού από τα μέλη του, διαδικασίες που να τις γνωρίζουμε όλοι οι συνεισφέροντες υλικό.

Και οι μεν Πατράιοι ανταπεκρίθησαν ευθαρσώς και επαξίως "στις σφήνες μας" δεν συνέβη όμως το ίδιο και με τους Θεσσαλονικείς. Περιμένουμε από τον φίλο μας Αντώνη Κουτσουδάκη να μας ενημερώσει εγκύρως περί της τύχης και του μέλλοντος του Βοσίου που προ ετών η Ομοσπονδία έστειλε στην Θεσσαλονίκη για το Κιλκίς. Οι ανεπίσημες πληροφορίες που έχουμε είναι ότι μάλλον θα πρέπει να μας στείλει ευθυμογράφημα.

ΑΕΡΟΣΤΑΤΙΣΜΟΣ

Ένας μικρός πυρήνας μπαλονιστών δημιουργείται στην Θεσσαλονίκη. Λίγες μόνο πληροφορίες φθάνουν στην Αθήνα.

Τον Απρίλιο έκανε την παρθενική του πτήση το αερόπλοιο θερμού αέρος DP.80 με κυβερνήτη τον Γιώργο Κοτζαγερίδη. Από τα αερόστατα θερμού αέρος το νέο απόκτημα "90 class" κάνει και αυτό τακτικά πτήσεις.

Δεν έχουμε άλλα στοιχεία, ονόματα, περιγραφές, φωτογραφίες. Ο αεροστατισμός στην χώρα μας ήταν πάντα θέαμα που προσέφερε στους ντόπιους κάποιος αλλοδαπός. Σπάνια μαθαίναμε για κάποια Ελληνική δράση, χωρίς οι σποραδικοί Έλληνες αεροστατιστές να συνδεθούν με τον λοιπό οργανωμένο αεραθλητισμό. Ελπίζουμε να αλλάξουν οι καιροί.

Στις 9 Ιουνίου, φθάνοντας στο Τατόι γύρω στις 12:00 για μία συνηθισμένη Σαββατιάτικη πτήση, συνάντησα τον Προκόπη ο οποίος μου είπε αντί για καλημέρα, φύγε για ταξίδι. Ο Προκόπης δεν είχε άδικο αλλά εγώ ήμουν τελείως απροετοίμαστος.

Δεν είχα χάρτη, φίλμ στην φωτογραφική μου μηχανή, υπολογιστής τελικής κατολίσθησης, πίνακα συχνотήτων, χαρτί τουαλέτας και οτιδήποτε άλλο είναι απαραίτητο ή χρήσιμο, έστω και για ένα μικρό ανεμοπορικό ταξίδι. Το μόνο που είχα μαζί μου ήταν θέληση για να συμπληρώσω τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να πάρω την ανεμοπορική διάκριση του ασημένιου "C", ένα από τα πρώτα μακρινά όνειρα του κάθε Έλληνα ανεμοπόρου. Στον Κιθαιρώνα είχα πάει εύκολα άλλες δύο φορές, αλλά χωρίς τις προϋποθέσεις για επίσημη αναγνώριση.

Η προσπάθεια ξεκίνησε με ένα καλό γρήγορο πλήσιμο του σκονισμένου Καδ μου, το καθιερωμένο σπρωξιμο προς τον διάδρομο και την για πρώτη φορά, για μένα τουλάχιστον, κατάθεση σχεδίου πτήσεως για πτήση αποστάσεως με προορισμό μακρινό από το Τατόι και μάλιστα με ίδια μόνο μέσα. Η προσπάθεια ήταν επιτυχής και το σχέδιο πτήσεως που ο πύργος ελέγχου χωρίς να προκαλέσει καμία δυσκολία δέχθηκε, έγραφε: Πτήση του ανεμοπτερού SX-135 με προορισμό λίμνη Μαραθώνος, Πλαταιές Κιθαιρώνας και επιστροφή Τατόι, προβλέποντας κλείσιμο του σχεδίου πτήσης από τον αέρα στην περίπτωση που θα προσγειωνόμουν σε κάποιο χωράφι στις Πλαταιές ή και αλλού.

Η απογείωση έγινε στις 13:50 και απαγκιστρώνοντας σε ύψος 450 μέτρων QFE Τατοίου ξεκίνησα προς λίμνη. Η νέφωση ήταν Cu 3/8 με βάση 2200 μέτρα και άνεμο Βόριο-Βοριοδυτικό 5-10 κόμβους. Η απόσταση σε σύνολο ήταν 75 χλμ. αλλά η απόσταση που θα μέτραγε για την επίδοση ήταν μόνο 57 χλμ. όση δηλαδή ήταν η μεγαλύτερη ευθεία της διαδρομής.



Στις 14:20 και από ύψος 1600 μέτρων QFE από το Τατόι (όλα τα ύψη της διαδρομής είναι από Τατόι) φωτογραφήθη 2-3 φορές το φράγμα του Μαραθώνος ως απομακρυσμένο σημείο εκκινήσεως. Μετά 15 περίπου λεπτά, εισερχόμενος στην περιοχή Τατοίου, είχα το χαμηλότερο ύψος μετά την εκκίνηση ήτοι 650 μέτρα QFE. Τα μέγιστα ύψη 1950 - 2000 μέτρων QFE πραγματοποιήθηκαν στη συνέχεια 4 φορές, και περί ώρες 14:50 - 16:00. Παρά τα ισχυρά ανοδικά μέσης έντασης +3 m/s το ταξίδι γινόταν αρκετά δύσκολο για ξύλινο ανεμόπτερο, λόγω των ισχυρών και εκτεταμένων καθοδικών. Οι ταχύτητες πλεύσεως μου μεταξύ των θερμικών ήταν συχνά λόγω καθοδικών και αντίθετου ανέμου μεταξύ 110 και 150 Km δίνοντας μου κακό λόγο κατολίσθησης που πολλές φορές έφθανε το 15:1.

Στις 16:25 φωτογραφήθηκε το σημείο στροφής του γηπέδου των Πλαταιών από ύψος 950 μέτρων QFE και ήρθα σε επικοινωνία με το ανεμόπτερο SX-124 με χειριστή τον Χάρη Κουτσομητόπουλο και του ζήτησα να κλείσει το σχέδιο πτήσεως αν δεν επικοινωνήσουμε ξανά μέχρι τις 17:00.

Περίπου δέκα λεπτά αργότερα, και μετά από παρατεταμένη άνοδο σε θερμικό μέσης έντασης 3.5 m/s και από ύψος 1100 μέτρων επικοινωνήσα και πάλι με το SX-124 και του ανακοίνωσα ότι αν μπορέσω να κερδίσω και άλλο ύψος θα επιχειρήσω να επιστρέψω στο Τατόι. Πέντε λεπτά αργότερα και βλέποντας ότι οι πιθανότητες επιστροφής ήταν πολύ μικρές, με κύριες αιτίες ότι α) η ώρα ήταν ήδη προχωρημένη, β) η νέφωση στην περιοχή ήτο ήδη Cu 6/8 μη ευνοούσα την ανάπτυξη των απαιτούμενων δια την επιστροφή θερμικών, γ) επικρατούσαν ισχυρότατα καθοδικά, δ) το απαιτούμενο ύψος δια την εγκατάλειψη του Κιθαιρώνας ήταν 1650 μέτρα QFE και ε) είχα εντοπίσει ευνοϊκότητα χωράφια μεγάλου μήκους (250 - 500 μέτρα με πολλές εναλλακτικές λύσεις), αποφάσισα να προσγειωθώ βορείως και σε απόσταση 1500 - 2000 μέτρων από τις Πλαταιές.

Αφού ήρθα σε επαφή με το SX-124 του ζήτησα να κλείσει το σχέδιο πτήσης, του ανέφερα το σημείο που θα προσγειωθώ και του είπα ότι θα επικοινωνήσω τηλεφωνικά με το υπόστεγο της ΑΝΑΑ για περισσότερα στοιχεία και πληροφορίες σχετικές με την περιουλογία του ανεμοπτερού.

Στις 16:48 προσγειώθηκα έντος του προεπιλεγμένου από αέρος χωραφιού, με ασφάλεια, χωρίς καμία βλάβη στο ανεμόπτερο, ούτε γρατζουνιές, 25 περίπου μέτρα από τον παράλληλα με το χωράφι ευρισκόμενο αγροτικό δρόμο. Το χωράφι είχε αθέριστα στάχια ύψους περίπου 60 εκατοστών. Η προσγείωση έγινε τελείως στολαριστά με όλα τα αερόφρενα εν χρήση και η απόσταση κυλήσεως ήταν μικρότερη από 10 μέτρα.

Αμέσως μετά την προσγείωση διεπίστωσα ότι όλα ήταν εντάξει και προσπάθησα χωρίς επιτυχία να ειδοποιήσω κάποιο ανεμόπτερο στο Τατόι. Εντός πέντε λεπτών εφθασε μία ομάδα χωρικών και αφού δύο από αυτούς υπέγραψαν ως μάρτυρες για την προσγείωση

μου, βγάλαμε τις απαραίτητες αναμνηστικές φωτογραφίες. Κατόπιν τους ζήτησα να εκτιμήσουν τις ζημιές των σπαρτών τις οποίες και εκτίμησαν ως μηδενικές. Μετά από απόφαση ότι το ανεμόπτερο είναι ασφαλές εκεί, αναχώρησα με έναν χωρικό που είχε αγροτικό και στις πέντε έφθασα στην πλατεία των Πλαταιών.

Επί είκοσι λεπτά, έκανα επανειλημμένες προσπάθειες να έρθω σε τηλεφωνική επαφή με το υπόστεγο της ΑΝΑΑ χωρίς επιτυχία. Το τηλέφωνο έχει την ιδιότητα να σε αγνοεί όταν ακριβώς το χρειάζεσαι περισσότερο. Τότε τηλεφώνησα στην γυναίκα μου και της ζήτησα να πάει στο υπόστεγο και, αφού ενημερώσει τον κόσμο στο Τατόι, να επιβεβαιώσει και το κλείσιμο του σχεδίου πτήσεως και να με περιμένει εκεί.

Εγώ ξεκίνησα αμέσως με ένα αγοράιο για Τατόι. Κατά τις έξι το απόγευμα, περνώντας από τα υψώματα της Αγίας Σωτήρας ήρθα σε επικοινωνία μέσω του φορητού ασυρμάτου με το ανεμόπτερο SX-130 με χειριστή τον Μ. Μπαρτζελάι στον οποίο ζήτησα και πάλι να κλείσει το σχέδιο πτήσης, να ειδοποιήσει την ΑΝΑΑ, και του ανέφερα τα περί προσγειώσεως μου. Το κλείσιμο του σχεδίου πτήσεως ήταν σημαντικό για να μην απογειωθεί όλη η πολεμική αεροπορία, να ψάχνει το εξαφανισθέν πολιτικό αεροσκάφος.

Περί τις επτά έφθασα στο Τατόι. Στην είσοδο του αεροδρομίου με περίμεναν με προετοιμασμένο το τρέιλερ, οι Π. Μπατζανόπουλος, Μ. Τζιτζιόνης, ο Κώστας μαθητής της σχολής μας και η γυναίκα μου. Ξεκίνησαμε αμέσως και φθάσαμε κατά τις οκτώ στις Πλαταιές. Για κακή μας τύχη ένας χωρικός από το διπλανό χωράφι είχε βάλει ένα ποτιστικό κανόνι σε λειτουργία, και ο Προκόπης μας απέδειξε ότι ξέρει να τρέχει με την ιδανική ταχύτητα που απαιτούσε το κανόνι για να τον βρέχει συνέχεια. Αφού και πάλι τραβήξαμε τις απαραίτητες φωτογραφίες, μούσκεμα πιά από το νερό του κανονιού, ξεκινήσαμε το λύσιμο του ανεμοπτέρου. Λύσιμο και φόρτωμα στο τρέιλερ δεν χρειάστηκαν περισσότερα από μισή ώρα, ενώ ο ήλιος έδινε μεγαλοπρεπώς.

Η βραδιά συνεχίστηκε σε ταβέρνα των Πλαταιών όπου γλεντήσαμε. Ο Προκόπης κόντευε να φάει όλη τη σούβλα με το κοκορέτσι και ο Μιχάλης Τζιτζιόνης παρεπονείτο ότι εγώ, κάνοντας οικονομία, δεν παρήγγειλα την απαιτούμενη ποσότητα προβατίνας. Μετά από λίγο μας συνάντησε και ο Λεωνίδας ο χωρικός, ιδιοκτήτης του πρόχειρου αεροδρομίου ο οποίος μας ζήτησε να εκτιμήσουμε την ζημία της σοδιάς του. Ο Μιχάλης προσπαθούσε να τον πείσει ότι χαλάσαμε μόνο ΠΕΝΤΕ !!! στάχια αλλά ο Λεωνίδας αγρίεψε. Τον αποζημιώσαμε με 10.000 δρχ. και αυτός αποφάσισε ότι συμφέρει να μην ξανασπείρει το χωράφι του, αλλά να εισπράττει τέλη προσγειώσεως από τα ανεμόπτερα της ΑΝΑΑ. Μας είπε μάλιστα ότι αν έρθουμε σε καμιά δεκαριά μέρες θα έχει θερίσει και η προσγείωση θα είναι λιγότερο προβληματική.

Η βραδιά έκλεισε με παγωτό στην Κηφισία. Ο

Προκόπης πήγε να ονειρευτεί, πως θα κάνει και εκείνος την ίδια επίδοση. Εγώ άρχισα να σκέπτομαι τα 300 χιλιόμετρα που είναι ο επόμενος ανεμοπορικός στόχος (χρυσούν C).

Ευχαριστώ θερμά το προσωπικό του Πύργου, τον ρυμουλκό Αντώνη Βλάχο, και τον επίσημο παρατηρητή Νίκο Μπαρτζελάι χωρίς την συνεργασία των οποίων δεν θα ήταν δυνατή αυτή η πτήση. Ακόμα ευχαριστώ το "Dimas Ground Crew", το οποίο αν δεν με μάζευε από το χωράφι, θα ήμουν ακόμα εκεί και θα παρακολουθούσα το ανεμόπτερο μου να λειώνει από το νερό του ποτιστικού. Επιθυλώ να τους βοηθήσω, όπως και κάθε άλλο ανεμοπόρο στην δικιά τους προσπάθεια.

Τέλος ζητώ συγνώμη από τον χωρικό του διπλανού χωραφιού διότι η γυναίκα μου του απαίρεσε μεγάλη ποσότητα από τα φρέσκα κρεμμυδάκια του, και από το ψουκαριάρικο ανεμόπτερο που άντεξε υπομονετικά τόσα πολλά.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΗΜΑΣ

WORLD CLASS

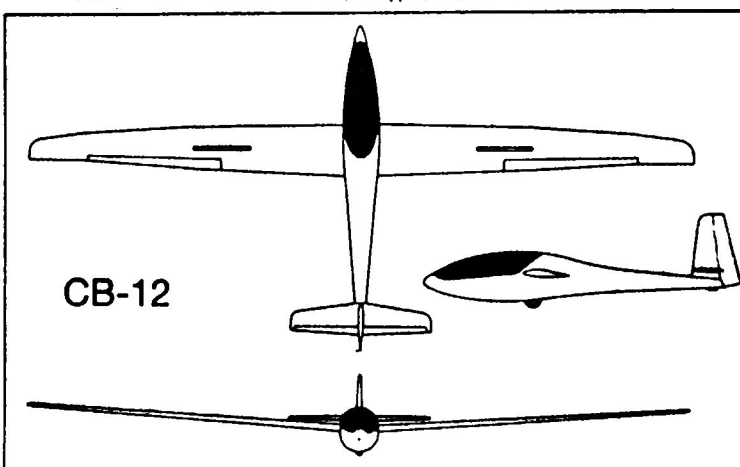
Άλλο ένα ανεμόπτερο της "κατηγορίας κόσμου" είδε το φως της δημοσιότητας. Πρόκειται για το CB-12 του Christian Brondel.

Παραθέτουμε το σχήμα του όπως το δημοσίευσε το περιοδικό Aerokurier. Το εκπετεσμά του είναι 11.55 μέτρα και το βάρος του 120 κιλά. Κάθε πτέρυγα του ζυγίζει μόνο 35 κιλά.

Το ανεμόπτερο επιτυγχάνει (στα χαρτιά) λόγο καταλισθήσεως 1/36 και ελάχιστο βαθμό καθόδου 0.65 m/sec. Ταχύτης στολ 65 km/h (η μέγιστη επιτρεπόμενη).

Το δεύτερο αυτό ανεμόπτερο (βλ. τεύχος μας 18) είναι και αυτό 12μετρο και ιδιαίτερως ελαφρύ. Μοιάζει σαν η "κατηγορία κόσμου" να έχει πάρει τον σωστό δρόμο. Η παλαιά κατηγορία "Club Classe" εκπετεσματος 13.5 μέτρων, δεν είχε να δείξει τίποτα το καινούριο από την κατηγορία "Standart" των 15 μέτρων και δεν επεκράτησε. Μοιάζει σαν τα 12 μέτρα να είναι ελπιδοφόρα.

Σε μερικούς ακόμα μήνες θα αρχίσουμε να βλέπουμε τα υποψήφια ανεμόπτερα και σε φωτογραφίες.



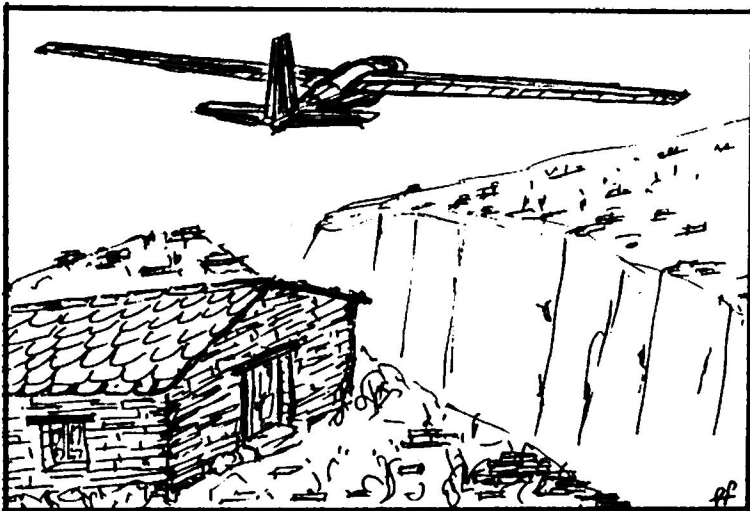
Δέκα χρόνια χρειάστηκαν από την εποχή που οι Παπαζώης και Τζομάκας εφοίτησαν στην "1η Σχολή Στελεχών Ανεμοπορίας" μέχρι να δουν την πρώτη δική τους σειρά ανεμοπόρων να εκπαιδεύεται στα Γιάννενα. Δέκα χρόνια σκληρής δουλειάς για να δημιουργήσουν την δική τους ομάδα, την δική τους σχολή, την δική τους "1η εκπαιδευτική Σειρά".

Ο Δημήτρης Τζομάκας, πρόεδρος της ΑΑΙ και ο Δημήτρης Παπαζώης, εκπαιδευτής της λέσχης, άρχισαν να δημιουργούν τον πυρήνα των ιπταμένων ανεμοπόρων τους που είναι και η ουσιαστική δύναμη κάθε ανεμοπορικής κινήσεως. Όπως όμως και σε όλες τις επιτυχείς δραστηριότητες, η ανεμοπορική μας παρέα ήρθε να βοηθήσει στο έργο και να απολαύσει τα φημισμένα Γιαννιώτικα θερμικά.

Το μακρύ εκπαιδευτικό έργο του Παπαζώη ήρθε να υποβοηθήσει για δύο εβδομάδες κλιμάκιο της Ανεμολέσχης Αθηνών με ένα ακόμη ανεμόπτερο. Το ανεμόπτερο ήρθε από την Αθήνα εν αερορρυμουλκήσει με χειριστή τον ίδιο τον Μ. Πουλικάκο. Η διαδρομή Αθήναι-Ιωάννινα δεν είναι πτητικώς δύσκολη. Θέλει όμως πολλή προσοχή γιατί ο Κορινθιακός έχει ελάχιστα σημεία για αναγκαστική και από τις δύο του πλευρές.

Το αεροπλάνο πέταξε ο ακούραστος αερορρυμουλκός Αποστόλος Γιώτης που επί δύο εβδομάδες έκανε μόνος του τις 167 ρυμουκλήσεις που απήλαυσαν οι Γιαννιώτες μαθητές. Από πλευράς εκπαιδευτών τις περισσότερες πτήσεις έκαναν οι Α. Παπαζώης (73), Α. Πικρός (47) και Ν. Μπαρτζελάι (34). Ευχάριστη σύμπτωση ήταν η παρουσία του διευθυντού σχολής της ΑΜΑΑ την ημέρα ακριβώς που πέταξε ο πρώτος σολίστας της σειράς Σωκράτης Καρβίδας. Από τότε και μέχρις ότου γράφεται αυτό το κείμενο έχει πετάξει σόλο και δεύτερος μαθητής ο Αθανάσιος Ευθυμίου. Και το έργο συνεχίζεται...

Βέβαια εκτός από το καθαρό εκπαιδευτικό έργο οι πτήσεις ήταν και μία ευχάριστη αναγνώριση των ανεμοπορικών δυνατοτήτων της περιοχής. Σαν πιά ταξιδιάρης της παρέας, ο Ν. Μπαρτζελάι απέτολμισε μία έξοδο προς την Αλβανία και μία προς το Μέτσοβο.



Τις εντυπώσεις του μας τις εκθέτει ο ίδιος στο σύντομο άρθρο που ακολουθεί. Παρ' όλο που και ο Παπαζώης μας περιέγραψε δικό του ταξίδι στην περιοχή, προτιμήσαμε να δημοσιεύσουμε την περιγραφή Μπαρτζελάι για να μην κατηγορηθεί ο πρώτος ότι απλώς πνεύει το σπίτι του. Ας μιλήσει λοιπόν ο αμερόληπτος "αλλοδαπός":

ΓΙΑΝΝΕΝΑ, ΕΝΑΣ ΜΙΚΡΟΣ ΑΝΕΜΟΠΟΡΙΚΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ

Το αριστερό μου πτερό έδειχνε την κορυφή του Τσαμαντά και το δεξί σκόπευε τον ορεινό όγκο της Ημερτσάκα. Ακριβώς από κάτω ήταν ο δρόμος που μετά από πάντε χιλιόμετρα έφτανε στην Κακαβιά. Πέρα, στο βάθος της κοιλάδας του Αρίνου, φαινόταν το Αργυρόκαστρο, το πετράδι της Βορείου Ηπείρου. Είμαστε στα 2.350 μέτρα και ο ουρανός είχε κυριολεκτικά ανάψει από τα θερμικά. Ίσως... αλλά όχι απέρριψα αυτοστιγμεί την μικρή τρελλή ιδέα να περάσω στον εναέριο χώρο της Αλβανίας. Ίσως η ύαινα να διατηρούσε κάποιο από τα δόντια της. Αρχισα στροφή 180 μοιρών...

* * *

Το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων βρίσκεται στην βόρεια άκρη της πόλεως, δίπλα στο σπήλαιο του Περάματος και σε υψόμετρο 550 μέτρων. Τα 2.300 μέτρα μήκος του διαδρόμου 14-32 εξασφαλίζουν την άνετη χρήση του (παρ' όλο το density altitude, με θερμοκρασία που το μεσημέρι έφθανε τους 30 βαθμούς, έφθανε τα 3.800 πόδια). Αυτό σε συνδυασμό με τον ασθενή άνεμο, κατά κανόνα πλάγιο, που σπάνια ξεπερνούσε του 5 κόμβους.

Η Ολυμπιακή, με τρεις πτήσεις των ΑΤΡ κάθε μέρα, μονοπωλούσε την χρήση του αεροδρομίου. Και ξαυτικά ο ουρανός γέμισε με κίνηση. Αλληπάλληλες πτήσεις ανεμοπτέρων, που έφθασαν τις 20 ημερησίως, και θα τις ξεπερνούσαν αν οι υπηρεσίες του αεροδρομίου ήταν πιά ελαστικές. Γεγονός πάντως είναι ότι η καλή συνεργασία με τον πύργο ελέγχου ανέπτυξε κλίμα εμπιστοσύνης. Έτσι, ενώ στην αρχή σταματούσαν οι πτήσεις μία ώρα πριν έρθει η Ολυμπιακή, αργότερα περιοριστήκαμε στα 20 λεπτά και, αν κάποιο ανεμόπτερο μπορούσε να διατηρηθεί στον αέρα, παρέμενε μακράν του αεροδρομίου και έβλεπε την προσγείωση της Ολυμπιακής από τον αέρα.

Οι μετεωρολογικές συνθήκες στα Γιάννενα την εποχή που βρεθήκαμε εκεί, θυμίζουν Κεντρική Ευρώπη τον Ιούνιο. Βάση νεφών 1.700-2.000 μέτρα, θερμικά εντάσεως έως και 7-8 m/sec με μέση τιμή 2,5-3,5 m/sec, εκτεταμένα streeting (ή μάλλον avenueing). Αλλά και η μορφολογία του εδάφους θύμιζε άλλα μέρη: ψηλά βουνά, η λίμνη, τα εκτεταμένα δάση πίσω από το Μιτσικέλι. Και τέλος η ίδια η πόλη, με την γραφική παλιά πόλη εντός των τειχών, ο κατάφυτος μύλος, οι διπλανοί καταπράσινοι λόφοι. Και βέβαια οι άνθρωποι, ευχάριστοι, καλλιεργημένοι και ευγενείς, ταιριάζουν απόλυτα με το περιβάλλον. Είναι άραγε τυχαίο το γεγονός ότι η ανεμοπορία ιδέα ριζωσε και άνθισε σε τέτοια μέρη όπως η Εδεσσα και τα Γιάννενα;

Ξεκινώντας από το μαγευτικό αυτό περιβάλλον και πετώντας προς βορράν είχαμε φθάσει μέχρι τα Αλβανικά σύνορα, χωρίς ιδιαίτερο κόπο, πετώντας από θερμικό σε θερμικό. Όταν τα θερμικά είναι εύκολα έχει κανείς καιρό και διάθεση να απολαύσει την διαδρομή. Στην περίπτωση μας η διαδρομή μας έφερε κοντά στο φαράγγι του Βίκου, το ελληνικό Gran Canyon. Όταν επισκέπτεσαι τον Βίκο με αυτοκίνητο, βλέπεις ένα μικρό τμήμα μεγαλείου κάθε φορά. Πρέπει να δεις το φαράγγι από τον αέρα για να απολαύσεις το συνολικό μεγαλείο.

Οι εκτοξεύσεις στα Γιάννενα, όπως στην Εδεσσα, γίνονται με βίντζι. Το αποτέλεσμα είναι ότι γίνονται πολλές πτήσεις μικρής διάρκειας. Οι αερορρυμουλκώσεις που προσφέραμε στους Γιαννιώτες είχαν σαν αποτέλεσμα να απολαύσουν όλοι οι μαθητές μεγαλύτερες πτήσεις. Όταν μάλιστα έχει κανείς την άνοδο εξασφαλισμένη, δεν κάνει και τόση οικονομία στο ύψος του. Όλοι οι μαθητές ευχαριστήθηκαν εκπαίδευση σε στόλ και άλλες ενεργειοβόρες (παρά λίγο να γράνω υποβόρες) ασκήσεις.

Ούτε το γέρικο Ka-7 αλλά ούτε και το μεταλλικό Blauik είναι τα ιδανικά ανεμόπτερα για πτήσεις αποστάσεως. Και τα δύο είχαν όταν ήταν νέα L/D καλλίτερο από 25. Σήμερα όμως οι γερικές ρυτίδες τους θα έχουν κατεβάσει τον λόγο κάτω από 25. Αν αυτός συγκριθεί με το 35 των πλαστικών ανεμοπτέρων νομίζει κανείς ότι με το Ka-7 δεν μπορεί να πάει πολύ μακριά. Και όμως, τα ενθουσιαστικά θερμικά και οι υψηλές βάσεις των Ιωαννίνων κάνουν ανεμόπτερα σαν το Ka-7 να αποτολμούν ταξίδια που σε άλλες περιοχές απαιτούν πλαστικά ανεμόπτερα.

* * *

"Ξεκίνησα λοιπόν για το Μέτσοβο". Έτσι αρχίζουν οι αφηγήσεις πτήσεων με μονοθέσια επιδόσεων. Στην περίπτωση μας όμως... ξεκινήσαμε, ένας εκπαιδευτής με τον μαθητή του. Πέρασαμε από πάνω όλη την λίμνη και βρεθήκαμε αντιμέτωποι με τον μεγάλο ορεινό όγκο της Πίνδου.

Από τον αέρα, όπως και πάνω στον χάρτη, μία πολύ χαμηλή οροσειρά χωρίζει το ωπίπεδο των Ιωαννίνων από την κοιλάδα του Αράχθου που χαράζει την Πίνδο από βορρά προς νότον. Μία κοιλάδα που στην πραγματικότητα είναι ένα φαράγγι με αρκετά κατακόρυφα τοιχώματα. Κάθε σκέψη για προσγείωση σε ότι βλέπαμε εμπρός μας ήταν αδιανόητη. Η ασφάλειά μας ήταν το ύψος μας που μας επέτρεπε να γυρίσουμε ασφαλώς στα Γιάννενα. Όσο απομακρυνόμαστε, τόσο περισσότερο ύψος χρειαζόμαστε. Αλλά από ύψος, τα θερμικά να είναι καλά.

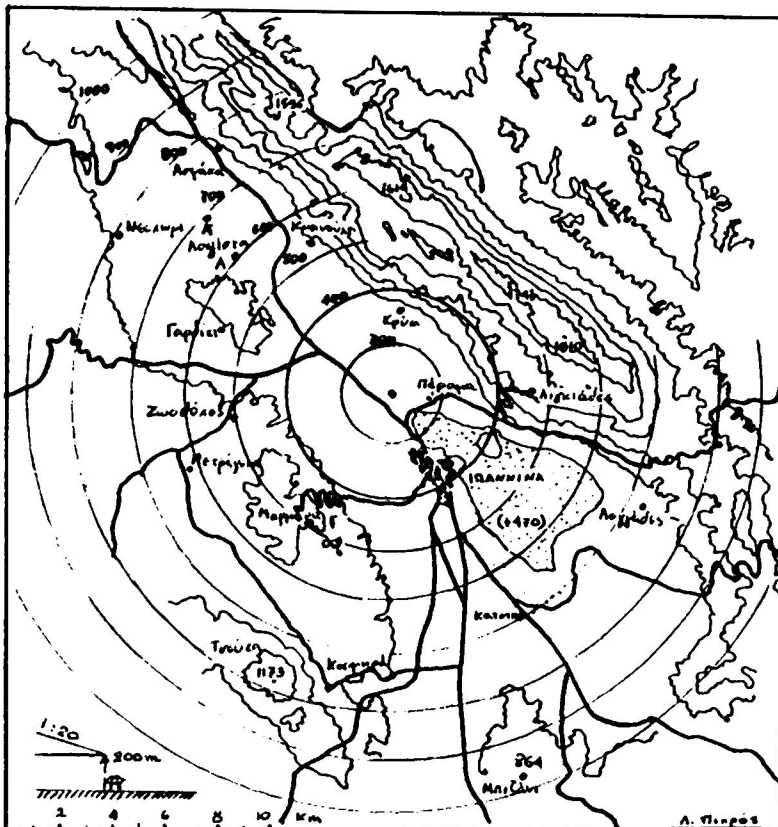
Τελικώς, από θερμικό σε θερμικό, φθάσαμε με αρκετό ύψος ασφαλείας κοντά στο Μέτσοβο. Το Αλπικό τοπίο της κεντρικής Πίνδου, με τις γυμνές βραχώδεις κορυφές, είναι πολύ πιο αφιλόξενο από τις Αλπεις. Εδώ οι κοιλάδες είναι στενές χαράδρες με βράχους και όχι πλατείς επίπεδοι λειμώνες με πολλά αεραθλητικά αεροδρόμια. Είναι όμως το τοπίο, το

ίδιο προκλητικό και μεγαλειώδες.

Ένα από τα πιο τολμηρά σχέδια μου (ξέρετε από αυτά τα σχέδια που είναι περισσότερο όνειρα) είναι η πτήση Τατόι-Γιάννενα με ανεμόπτερο. Η απόσταση (μόλις 310 χλμ) δεν είναι μεγάλη, αλλά η διαδρομή πάνω από την καρδιά της Πίνδου προβλέπεται μοναδική. Μέχρι τώρα είχα εικόνες από το πρώτο μέρος της πτήσεως, το ξεκίνημα από το Τατόι. Τώρα έχω εικόνες και από το τέλος της πτήσεως, δηλαδή την απογευματινή προσέγγιση στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων πάνω από την λίμνη και την όμορφη πόλη.

ΝΙΚΟΣ ΜΠΑΡΤΣΑΛΙ

Η περιοχή των Ιωαννίνων με την χόσνη ασφαλείας για λόγο κατολισθήσεως 20/1.



ΣΤΟ ΑΓΡΙΝΙΟ

Τόσο κατά την μετάβαση όσο και κατά την επιστροφή της αποστολής της ΑΝΑΑ στα Γιάννενα, έγιναν πτήσεις στο αεροδρόμιο του Αγρινίου. Η συμμετοχή ήταν μικρή διότι η δραστηριότητα προγραμματιζόταν με μικρή προειδοποίηση. Ευτυχώς ο τοπικός ραδιοσταθμός "Αγρίνιο 937" του ανεμοπόρου Α. Καλτσά μετέδιδε τις σχετικές πληροφορίες.

Το ανεμόπτερο που χρησιμοποιήθηκε στο Αγρίνιο (και στα Γιάννενα) ανοίκει στον αγρινιώτη θάτη Σαγανά αλλά εδρεύει στην Αθήνα. Όσο για την Αερολέσχη Αγρινίου, δεν μάθαμε να έλαμψε δια της παρουσίας της. Η ανεμοπορία του Αγρινίου τι θα γίνει; Ο πρόεδρος Χατατσάρης μας χρωστάει μία απάντηση από προηγούμενο τεύχος μας.

Αλλά και ο παλιός φίλος μας γ. γραμματέας της αερολέσχης Ν. Αγγελόπουλος, που είναι χειριστής ΜΕΑ

απο το 1980, δεν έχει να πεί τίποτα; Δεν τον ενοχλεί το γεγονός ότι μία ΜΕΑ βρίσκεται ήδη στο Αγρίνιο χωρίς να ανοίκει στο σωματείο;

Καιρός είναι η Αερολέσχη Αγρινίου να αποκαλύψει τις προθέσεις της γύρω από την ενεργό ανεμοπορία που δοκιμάζει να αναπτυχθεί στο Αγρίνιο. Το περιοδικό μας, η "ΠΤΗΣΗ" του Καβαθά, το "ΑΕΡΟΠΑΛΜΟ" του Καλογεράκου, ο "Αγρίνιο 937" του Καλτσά, είμαστε στην διάθεση κάθε ενεργού σωματείου. Δεν ξέρει όμως κανείς τι σκοπεύει να κάνει η Αερολέσχη με τους ανεμοπόρους της. Αποτάσει την ανεμοπορία και πτύει αυτήν τρείς; Ή μήπως σκοπεύει να αναβαπτισθεί στην αγία ανεμοπορική οικογένεια;

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΙΩΡΟΠΤΕΡΙΣΜΟΥ

Η δραστηριότητα της ΕΟΑ αναπτύσσεται όπως κάθε χρόνο με πολλούς αγώνες που καλύπτουν όλο τον Ελληνικό χώρο. Αξιολογή όμως προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό έγινε με την συμμετοχή της Ελληνικής ομάδος στους Βαλκανικούς αγώνες της Βουλγαρίας.

Η τετραμελής ομάδα μας πήρε δύο χρυσά και ένα χάλκινο μετάλλιο. Πήρε δηλαδή την 1η και την 3η θέση στο ατομικό καθώς και την 1η ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΟΜΑΔΙΚΟ.

Η Γενική Γραμματία Αθλητισμού, που χρηματοδοτεί αφιδώς την προπόνηση, το υλικό και τα έξοδα συμμετοχής τόσο των αποτυχημένων προσπαθειών του

Ελληνικού αθλητισμού, ως γράφει κάπου τα σφανή ονόματα της εθνικής ομάδος των παραπεταμένων ΝΙΚΗΤΩΝ:

Δημήτρης Τσιρωνάς	ΒΑΛΚΑΝΙΩΝΙΚΗΣ (χρυσό)
Ενώσις Αιωροπόρων Θεσ/νίκης	
Ιωάννης Μητρόπουλος	3η θέση (χάλκινο)
Αερολέσχη Ανατολικής Αττικής	
Κυριάκος Βέργος	Αερολέσχη Ανατολικής Αττικής
Χανς Μπόλνερτ	Αερολέσχη Ανατολικής Αττικής

Στην νικητρία ανακοίνωση της Ομοσπονδίας υπάρχει και η ακόλουθη παράγραφος, τυπική της κρατούσης στον αεραθλητισμό μας εθνικής καταστάσεως.

"Αυτούμεθα ειλικρινά που δεν σας ενημερώσαμε (αναφέρεται στην ΥΠΑ) πριν την συμμετοχή μας, αλλά αυτό έγινε διότι την προηγούμενη φορά που η ομάδα μας πήγε στην Βραζιλία, με επιστολή που έστειλε η ΕΛΑΕ για να μην γίνει δεκτή η συμμετοχή μας, δημιούργησε ασχημα σχόλια για την ομάδα μας στους οργανωτές. Αυτό έγινε προκειμένου να αποφύγουμε την επανάληψη των σχολίων εις βάρος μας"

Τα δικά μας σχόλια περιττεύουν. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι για αποστομώσει τους τυχόν δυσπιστούντες, η ΕΟΑ μας στέλνει συνημμένως στην ανακοίνωση, φωτοαντίγραφα των Βουλγαρικών διπλωμάτων που απενεμήθησαν στην Ελληνική ομάδα.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΝΤΑΣ ΑΝΕΜΟΠΟΡΟΥΣ

Στο περιοδικό μας έχετε διαβάσει επανηλημένως άρθρα αποτεινόμενα σε εκπαιδευτές ανεμοπορίας. Τα άρθρα αυτά, μαζί με άλλα δημοσιευμένα παλαιότερα στην "Αθλητική Αεροπορία" του Π.Καλογεράκου, συγκεντρώθηκαν σε ενιαίο βιβλίο που εξεδόθη πρόσφατως.

Το βιβλίο αποτελείται βεβαίως σε εκπαιδευτές, αλλά, κάθε προκεχωρημένος μαθητής ανεμοπόρος μπορεί, διαβάζοντας το βιβλίο, να καταλάβει καλύτερα το τι διδάσκεται και γιατί το διδάσκεται έτσι. Γιαυτό η Σχολή Ανεμοπορίας προτίμησε να τυπώσει περισσότερα αντίτυπα και να τα διαθέτει προς πώληση στους ανεμοπόρους, μαζί με το λοιπό εκπαιδευτικό υλικό.

Το βιβλίο τυπώθηκε στο τυπογραφείο του γενικού γραμματέως της ΑΝΑΑ Βασ. Δουφεζή, προσφορά και αυτή στην ελληνική ανεμοπορία.

Τα υπάρχοντα σχήματα των επι μέρους άρθρων παισιώθηκαν από το σχέδιο του εξωφύλλου που φιλοτέχνησε ο αρχιτέκτων Βλίας Μπίρης. Το σχέδιο αυτό είναι βασισμένο σε ευρυγώνια φωτογραφία του 1976 που πήρε στο ASK-13 ο ανεμοπόρος Π. Σαβουλίδης. Η φωτογραφία αποτελεί μέρος της περιδουούσης φωτογραφικής εκθέσεως που είναι πάντα στην διάθεση των σωματείων.

Στην ανεμοπορία κάθε επιτυχής δράση είναι συνισταμένη της ευγενούς προσφοράς περισσότερων αεραθλητών.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΝΤΑΣ ΑΝΕΜΟΠΟΡΟΥΣ

ΚΩΝ. ΠΙΚΡΟΥ



ΑΘΗΝΑ 1991

Με μεγάλο ενδιαφέρον περιμέναμε την εφελκυστική θερινή κατασκήνωση της ΑΜΑΑ που τελικώς δεν έγινε. Τα προηγούμενα χρόνια είχαμε επανηλημένες αναφορές για μεσημβρινό κύμα όρους.

Στο Τατόι, έχουμε συνηθίσει τα κύματα όρους κατά την χειμερινή περίοδο, περισσότερο στην ανατολή και δύση παρά το μεσημέρι. Πως γινόταν το μεσημβρινό κύμα;

Συζητήσαμε πολύ το φαινόμενο μεταξύ μας, την καλύτερη όμως εξήγηση την πήραμε σε συζήτηση με τον παλέμαχο μετεωρολόγο Άγγελο Κακούρο που πέρσι δεν είχε βγει ακόμα στην σύνταξη.

Όλοι ξέρουμε ότι για να δημιουργηθεί κύμα όρους, εκτός από τον ισχυρό άνεμο, απαιτείται κατακόρυφη στρωμάτωση: αστάθεια-ευστάθεια-αστάθεια. Αν λοιπόν υποθέσουμε ότι το πρωί υπάρχει μία γενική ευστάθεια με ελάχιστη έστω αστάθεια σε κάποιο μεγαλύτερο ύψος, αρκεί η μεσημβρινή αστάθεια του κατωτέρου στρώματος τριβής της ατμοσφαιρας για να δικαιολογηθεί το μεσημβρινό κύμα του Μαραθώνος.

Εφέτος όμως δεν είχαμε σχετικές αναφορές για να κάνουμε λεπτομερέστερη έρευνα και έτσι, το μεσημβρινό κύμα όρους του Μαραθώνα παραμένει πρόκληση.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΕΡΟΜΟΝΤΕΛΙΣΜΟΥ

Το 1973, όταν εδόθη για πρώτη φορά κρατική επιχορήγηση, τα αεραθλητικά σωματεία δεν ξεπερνούσαν τα 10. Η πίττα όμως άρχισε να μοιράζεται κατά κεφαλή και όχι κατά μακρόπνοο προγραμματισμό. Έτσι τα σωματεία άρχισαν να πληθύνονται (οι σφραγίδες, όπως έλεγαν οι κακές γλώσσες) και σύντομα έφθασαν τα 50. Όταν έγιναν καμιά τριανταριά, αρχικουμάνταρος (ανεμοποριστί) της αναπτυξιακής περιόδου ήταν ο Γ. Πλειώνης που αποφάσισε ότι έπρεπε να κάνει κάποιο συντονισμό. Εθέσπισε λοιπόν τον επιτυχόντα θεσμό του ετησίου συνεδρίου Προέδρων και Γ. Γραμματέων.

Στο συνέδριο παρείχοντο γενικές οδηγίες προς τα σωματεία, αλλά ομιλούσαν και οι εκπρόσωποι αναφέροντας τα τοπικά τους προβλήματα. Οι περισσότερες ομιλίες των εκπροσώπων συνοψίζονταν στο: "Σας μεταφέρω τον θερμό χαιρετισμό της αερολέσχης... ζητάμε τζάμπα καύσιμα, ζητάμε τα αεροπλάνα ιδιωτικής αεροπορίας να εισάγονται ατελώς, ζητάμε να μας αγοράσετε αεροπλάνο, ζητάμε να μας βρείτε αεροδρόμιο (το ακούσαμε και αυτό)".

Όσο πιο πρωτάρης ήταν ο ομιλητής από τα τότε κρατούντα, τόσο πιο μακρύς ήταν ο κατάλογος των αιτημάτων και, τόσο πιο μακρά ήταν η αγόρευση. Σαράντα ομιλητές επί 10 λεπτά ο καθένας (επιοικώς) κάνει επτά ώρες επαναλήψεως του ιδίου τροπαρίου. Και ως γνωστόν, το πολύ το κυριελέησον το βαριέται κι ο παπάς.

Όταν ο Β. Κοντογιώργος ανέλαβε αρχικουμάνταρος της περιόδου εκδημοκρατισμού του αεραθλητισμού, τα αθλήματα είχαν πάρει το δικαίωμα να κάνουν, αντί της γενικής συζήτησης, ανεξάρτητες συσκέψεις για τα πραγματικά προβλήματα τους, στο στενό τους κύκλο. Ο αερομοντελιστής σταμάτησε να υφίσταται τα προβλήματα των αεροπλάνων (ή των ανεμοπτερόων, ή των αλεξιπτωτών) που δεν τον ενδιέφεραν.

Με την ανάπτυξη των κατ' αεράθλημα ομοσπονδιών το πρόβλημα ελύθη αυτομάτως. Κάθε ομοσπονδία κλείστηκε στο σπίτι της και άρχισε την εσωτερική οργάνωση και πολλαπλασιασμό της, με αναπτυξιακά κριτήρια.

Βαθμιαία όμως, η πρώτη κατ' όγκον ομοσπονδία, η του αερομοντελισμού, έφθασε στο σημείο αναπτύξεως που απαιτούσε πανελλήνιο συνέδριο στελεχών. Έτσι, εφέτος, το "2ο Πανελλήνιο Σεμινάριο Αερομοντελισμού" δεν ήταν μία απλή κατατοπιστική συνάντηση αλλά, ένα πλήρες συνέδριο γενικής ενημερώσεως.

Στελέχη με πείρα πολλών δεκαετιών όπως οι Γ. Σεβαστός, Γ. Κωνσταντακάτος, Α. Παπαδόπουλος, Γ. Τσιούγκος, Α. Αγαθός, Μ. Κατσαράς, Μ. Κλαυδιανός (κατά σειράν παλαιότητας, όπως τα καλά κρασιά) εδίδαν όχι μόνον καθαρά μοντελιστικά θέματα αλλά, και θέματα οργάνωσης και διοικήσεως.

Ιδιαίτερος επιμελημένο το "Εγχειρίδιο Στελεχών Αερομοντελισμού", που ετοίμασε ο Γ. Κωνσταντακάτος, περιλαμβάνει αναπτυξιακά υποδείγματα δράσεων και κατασκευών, καθώς και λεπτομερείς οδηγίες για τα κυριότερα προβλήματα που απασχολούν τα σωματεία. Το εγχειρίδιο αυτό είναι πρότυπο στο είδος του και πρέπει να το συμβουλευθούν και τα λοιπά αεραθλήματα που διευρύνουν την δράση τους ανά την Ελλάδα.

Αξιοζήλευτη είναι η αρμονική συνεργασία των δυναμικότερων στελεχών του Αερομοντελισμού που εργάζονται συστηματικά και ολομέτωπα στην αεραθλητική τους Ομοσπονδία. Η εφευρετικότητα του Σεβαστού συνδυαζόμενη με την επιμέλεια του Κωνσταντακάτου και την μεθοδικότητα του Παπαδόπουλου, κάνουν θαύματα. Η ιστορία του αεραθλητισμού προοδεύει σταθερά, αφήνοντας πίσω της όσους δοκιμάζουν να την σταματήσουν.

ΕΚΔΟΣΗ: Κυριάκος Μπούσιας
Σόλωνος 7 Αθήνα
Τηλ: 36 10 679
ΣΥΝΤΑΞΗ: Κωνστ. Πικρός

Άλλες εκδόσεις:

- ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ
- ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ ΓΡΑΜΜΑ
- MANAGEMENT LETTER
- 1992 EUROPEAN REPORT
- MARKETING NEWSLETTER
- ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ
- TOURISM NEWSLETTER
- BUSINESS HORIZON