



Η ανεμοπορική ευτυχία είναι ορεινή

Το συνεχές ανοδικό είναι το όνειρο κάθε ανεμοπόρου. Μία πλαγιά που προσβάλλεται συνεχώς από τον άνεμο είναι η ευτυχία κάθε ανεμοπορούντος. Ο Παράδεισος για το ανεμόπτερο, τον αετό και το παραπέντε, θα περιέχει σίγουρα μία τέτοια πλαγιά. Για τους ανεμοπόρους ειδικότερα θα προβλέπεται και κάποιο αεροδρόμιο στους πρόποδες.

Μία πλαγιά είναι ο τόπος από όπου ανεβαίνουν όλα τα ανοδικά που θα ξεκολλήσουν από την κορυφή. Ακόμα και αν δεν έχει άνεμο, η ευτυχία βρίσκεται στο βουνό. Αυτά τα ωραία λόγια είναι σκόπιμο να τα δούμε πρακτικά, με αριθμούς.

Όταν επιχειρούμε από ένα πεδίο προσγειώσεως πρέπει να μπορούμε να γυρίσουμε να προσγειωθούμε σε αυτό. Για να μπορεί να συμβεί αυτό, πρέπει να πετάμε πάνω από την χοάνη ασφαλείας που επιβάλλει η συσκευή μας. Για ένα παραπέντε η χοάνη έχει κλίση 1/5. Για ένα παλιό ανεμόπτερο όπως τα Ξανκα υπολογίζαμε χοάνη 1/10. Για πιο σύγχρονα ανεμόπτερα υπολογίζαμε χοάνη 1/20. Όλες αυτές οι συσκευές είχαν λόγο κατολισθήσεως πολύ καλύτερο από την αντίστοιχη χοάνη που εμείς υπολογίζαμε. Έτσι έκανε κανείς το κέφι του με άνεση, πολύ μακριά από τα όρια ασφαλείας με τα οποία γαργαλιούνται οι επιδοσομανείς.

Στο σχέδιο που παραθέτουμε έχουμε χαράξει τις τρεις χοάνες ασφαλείας. Τοποθετήσαμε και μερικά βουνά.

Το βουνό Α είναι πολύ κοντά στο αεροδρόμιο. Το αποτέλεσμα είναι ότι μπορεί από την πλαγιά να γυρίσει κανείς πίσω, ότι συσκευή και αν έχει. Η ευτυχία είναι εξασφαλισμένη για όλους.

Το βουνό Β είναι τόσο μακριά από το πεδίο προσγειώσεως, ώστε το παραπέντε δεν μπορεί να φθάσει με απλή κατολίσθηση. Ένα ανεμόπτερο τύπου Ξανκα φτάνει, μόνο αν φύγει από την κορυφή του. Από την στιγμή που βρέθηκε στο βουνό, δεν έχει πολύ ύψος στην διάθεσή του για να κάνει παιχνίδι.

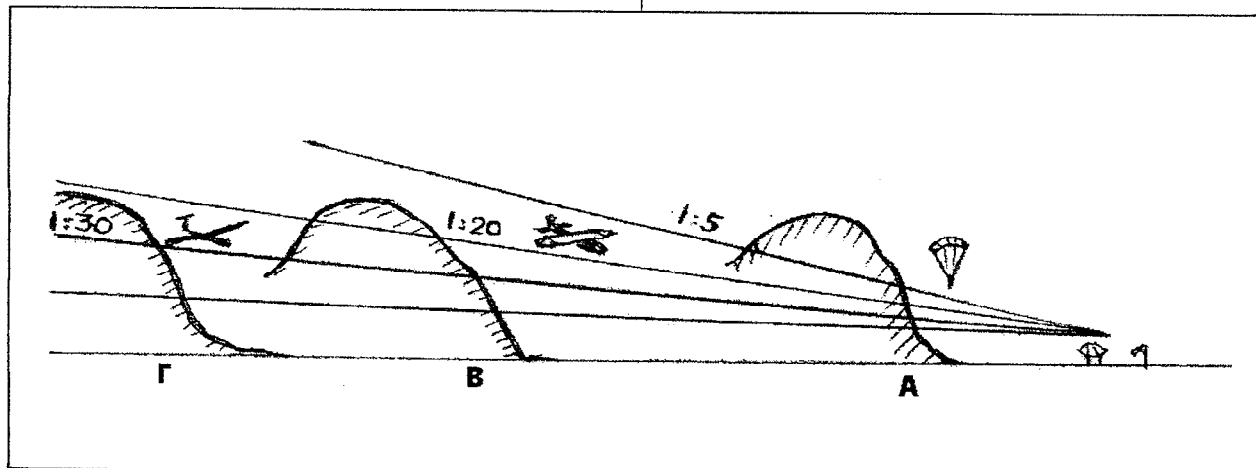
Το βουνό Γ είναι τόσο μακριά ώστε είναι οριακό και για τα συνήθη ανεμόπτερα. Δεν επιτρέπει πολύ παιχνίδι στην πλαγιά. Ο εκπαιδευτής που θα βλέπει νέους σολίστες στην πλαγιά θα ανησυχεί μήπως μείνουν χαμηλά.

Το βουνό Α επιτρέπει σε όλους να το χρησιμοποιήσουν και να έρθουν να προσγειωθούν την τελευταία στιγμή. Είναι ακόμα και ένα φράγμα προς το οποίο ένας εκπαιδευτής μπορεί να στείλει με ασφάλεια τον οιονδήποτε αρχάριο, χωρίς να ανησυχεί ότι μπορεί να παρασυρθεί μακριά, έξω από την χοάνη ασφαλείας.

Το "υψητεϊν" είναι ξακουστό και δοξασμένο στην αεροπορία. Είναι ευχάριστο και στην ανεμοπορία όταν το κάνει κανείς σπάνια. Το "υψητεϊν" στα ανεμόπτερα είναι εδόχως βαρετό. Χρειάζεται κανείς κάποιο σημείο αναφοράς για να βλέπει πόσο γρήγορα χάνει η κερδίζει ύψος. Ακόμα και αν δεν είναι βουνό, ας είναι κάποιο σύννεφο. Το βουνό όμως είναι προτιμότερο. Έχει πιο ενδιαφέρον ανάγλυφο, έχει και ανθρώπους και ζώα και νερά και βλάστηση και μυρουδιές που ανεβαίνουν στα θερμικά. Έχει πολλά από τα οποία στερείται το σύννεφο και, ακόμα χειρότερα, ο άδειος ουρανός.

Όταν φύγει ο ανεμοπόρος μακριά από ένα αεροδρόμιο έχει δύο επιλογές. Η απαισιόδοξη επιλογή είναι η πιθανότης να προσγειωθεί σε χωράφι και να αρχίσει το χαμαλίκι του λυσίματος και κουβαλήματος μέσα στις σκόνες ή στις λάσπες. Η αισιόδοξη επιλογή είναι να πετάει τόσο ψηλά ώστε σε κάθε σημείο να έχει άνεση επιστροφής κάπου καλύτερα από τις τυχαίες λάσπες. Αυτό το "αναγκαστικό υψητεϊν" απομακρύνει τον ανεμοπόρο από τις μεγάλες απολαύσεις της ανεμοπορίας.

Σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο, βλέπετε τους μηχανοκίνητους να απομακρύνονται προς τις πεδιάδες και τους



ανεμοπόρους να κατευθύνονται στα βουνά. Το αντίθετο είναι ανώμαλο. Το βουνό είναι ο φυσικός πόλος έλξης, ο παράδεισος του ανεμοπόρου.

Ένα ευέλικτο ανεμόπτερο πλάι σε μία πλαγιά είναι η ακρότατη χειριστική ευχαρίστηση. Η ευελιξία σε στενά θερμικά, σε στενές χαράδρες, είναι χαρακτηριστικό καθαρά ανεμοπορικό. Τα σύγχρονα σουπερανεμόπτερα που διαφημίζονται ότι ταξιδεύουν ευθεία (χωρίς να στρέφουν) μοιάζει να μην διαφημίζονται για ανεμοπόρους αλλά για χειριστές αερογραμμών.

Οι δυστυχείς κάτοικοι των μεγάλων επιπέδων εκτάσεων με την απεχθέστατη μονοτονία τους, ψάχνουν απεγνωσμένα για τον επίγειο παράδεισο πέραν από τον ορίζοντά τους. Αυτοί χρειάζονται σουπερανεμόπτερα και μεγάλες ταχύτητες, γιατί το έδαφός τους δεν τους δίνει απόλαυση και δοκιμάζουν ματαιώς να βρουν απόλαυση στον άδειο ουρανό. Ένα σύννεφο είναι το φτωχό υποκατάστατο του μεγαλειώδους βουνού.

Δεν είναι παράξενο που όλη η Ευρώπη ονειρεύεται να απολαύσει αλπική ανεμοπορία. Οι μεγάλες πεδιάδες είναι κατάλληλες μόνο για ασφαλείς αγώνες και επιδόσεις. Η απόλαυση στην πεδιάδα δεν είναι οι πτήσεις αλλά κάτι άλλο. Η πρωτογενής ανεμοπορική απόλαυση βρίσκεται στα βουνά. Όχι ψηλά πάνω από τα βουνά, αλλά χαμηλά, στις πλαγιές και τις χαράδρες.

Χαρακτηριστικό ανεμοπορικό κέντρο ορεινής ευτυχίας στην χώρα μας είναι η Έδεσσα. Στο ίδιο αεροδρόμιο απολαμβάνουν την πτήση τους τα παραπέντε, οι αετοί και τα ανεμόπτερα. Όταν πετούσαν μαζί τα Ξανκα με τα πιο σύγχρονα ανεμόπτερα, η ευχαρίστηση ήταν το ίδιο μεγάλη. Κανείς δεν είχε πραγματικό πλεονέκτημα στο βουνό. Κανείς δεν αισθανόταν ότι η συσκευή του δεν τον ικανοποιούσε. Το άθροισμα της ευχαρίστησης που προέκυπτε από την συνολική πτητική δραστηριότητα του αεροδρομίου ήταν μέγιστο.

Στην Αθήνα το βουνό είναι μακρύτερα. Η Πάρνηθα είναι τόσο μακριά ώστε οι αετοί και τα παλιά ανεμόπτερα δεν μπορούσαν να φθάσουν εύκολα στο αεροδρόμιο. Χρειάστηκαν ανεμόπτερα με λόγο κατολισθήσεως καλύτερο από 20/1 (δηλαδή από το Βοσίαη και καλύτερα) για να γίνει η Πάρνηθα το παιχνίδι των Αθηναίων ανεμοπόρων. Αντιθέτως, η Πεντέλη σε απόσταση 7 χλμ ήταν μακριά και δεν σου επέτρεπε να μείνεις εκεί πολύ χαμηλότερα από την κορυφή.

Θα έλεγε κανείς ότι η απομάκρυνση από τα βουνά είναι συνώνυμο με την προσφυγή σε βελτιωμένες πτητικές συσκευές, ποιο ακριβές, ποιο πολύπλοκες. Θα έλεγε κανείς ότι ο πεδινός ανεμοπόρος δεν βρίσκει άμεσο ευχαρίστηση από το πτητικό περιβάλλον του και προσπαθεί να αντλήσει ευχαρίστηση από πολύπλοκα ηλεκτρονικά όργανα. Όποιος έχει βουνό δεν έχει ανάγκη από πολλά όργανα.

Όλο το άθλημα την ανεμοπορίας όσο απομακρύνεται από τα βουνά, τόσο μαραζώνει. Χαρακτηριστικότερο είναι το φαινόμενο στον αετό. Η δραστηριότης του μειώνεται, την ίδια

στιγμή που αφήνει τα βουνά και δοκιμάζει να κάνει πεδινή δραστηριότητα με βίντζι (ΜΕΑ). Στα βουνά παραμένει το πιο ακμαίο από τα ανεμοπορούντα αθλήματα, το παραπέντε.

Στην Έδεσσα η ευτυχία είναι το βουνό. Κάθε ανεμοπορούσα πτητική συσκευή είναι ευπρόσδεκτη. Η αντίσταση στα κατά καιρούς σχέδια ασφαλοποιήσεως του διαδρόμου, είναι η καλύτερη διασφάλιση της ανεμοπορικής ευτυχίας. Κρατάει μακριά τους θορυβώδεις μηχανοκίνητους. Κρατάει αδιατάρακτη την γαλήνη όσων προτιμούν να βρίσκεται η πτητική τους συσκευή στο ένα άκρο του διαδρόμου και η μηχανή της στο άλλο.

Φέτος έφτασε στα αυτιά μας η γκρίνια ότι, οι Έδεσσαίοι έχουν αμελήσει την τέλεια ισοπέδωση του διαδρόμου τους. Ο διάδρομος περί το μέσον του έχει ανωμαλίες, είπαν. Καλύτερα, λέμε. Οι σωστοί ανεμοπόροι δεν χρησιμοποιούν συχνά το μέσον του διαδρόμου.

Η ευτυχία της Εδέσσης μοιάζει να είναι το ορεινό τοπίο και ο κατασάρος διάδρομος.

Cb (Τσάρλυ Μπίτερ)

Το Ka7 του Αγρινίου

Η Αερολέσχη Αγρινίου είναι πάλι χωρίς ανεμόπτερο. Το ΔΣ της λέσχης επούλησε το ανεμόπτερο που είχε αγοραστεί με συμβολή και της ομοσπονδίας. Έτσι έμεινε ελεύθερος για άλλες χρήσεις ο χώρος στο υπόστεγο για το οποίο είχε επίσης δοθεί ενίσχυση από την ομοσπονδία.

Το χειρότερο είναι ότι το ΔΣ δεν περίμενε ούτε καν τον ανεμοπόρο Α. Καλτσά που συγκέντρωνε χρήματα των ανεμοπόρων για να μείνει το ανεμόπτερο στο Αγρίνιο.

Την δεκαετία του '80 αγοράζαμε τα ανεμόπτερα στο όνομα της ομοσπονδίας και τα δίναμε για χρήση στα σωματεία. Τότε δεν είχαμε παρόμοια προβλήματα. Σήμερα δεν ακούστηκε καμία ενέργεια της ομοσπονδίας στο θέμα που ανέκυψε. Ξαν να μην ήταν και δικό της πρόβλημα.

Ευτυχώς, το ανεμόπτερο αγοράστηκε από τον Γ. Παπαδόπουλο που φιλοξενεί ανεμοπορική δραστηριότητα στο ιδιωτικό του αεροδρόμιο στην Κωπαίδα. Αυτό είναι πολύ ευχάριστο, γιατί δημιουργείται έτσι και ένας νέος πόλος εμβολιασμού επισκεπτών, γιατί όχι και εκπαιδεύσεως.

Το Τατόι

Όσο πλησιάζουμε προς το 2004, τόσο ο χρόνος που υπολείπεται για κατασκευή έργων λιγοστεύει και τόσο λιγοστεύει η πίεση που δέχονται οι ελεύθεροι χώροι από την αδηφάγο Ολυμπιάδα.

Έτσι, το Τατόι φαίνεται να γύρισε στην προτέρα κατάσταση (στο status quo ante του διεθνούς δικαίου). Τα ανεμόπτερα πετάν και πάλι κανονικά, απογειωνόμενα και προς νότον.

Αυτή η επίθεση των περιοίκων για τον θόρυβο που κάνουν τα ανεμόπτερα ήταν παγκόσμια πρωτοτυπία. Όσο για τον Μαραθώνα και το Ελληνικό, το να βρεθεί μια πόλη σε ένα χρόνο "με μείον δυο αεροδρόμια" είναι όπως ήδη γράφαμε: Ολυμπιακό ρεκόρ.

Αν τα ανεμόπτερα ήταν κατάλληλα για ταξίδια, δεν θα σας έδιναν το ασημένιο μετάλλιο για ταξίδι 50 χλμ και το χρυσό μετάλλιο για 300 μόνο χλμ.

Stako Krospi

Το "Κατάι" της Κορινθίας

Επειδή έχουν περάσει αρκετά χρόνια από το προηγούμενο άρθρο μας, κρίνουμε σκόπιμο να κάνουμε μία μικρή αναδρομή.

Αρχίζοντας από την αύρα της Απικής, φθάσαμε στον Ισθμό της Κορίνθου. Οι πιλότοι των ρυμουλκών του Ισθμού μας μίλησαν για τον βραδινό Σολωμιώτη που έπνεε στην Κόρινθο από το χωριό Σολωμός. Εκεί στον Σολωμό (πλάι στον Ακροκόρινθο) ακούσαμε για πρώτη φορά το όνομα "Κατάι". Επρόκειτο για νυκτερινό καταβάτη (καπνίοντα άνεμο) που κατέβαινε στην Κορινθία από το διάσελο των Δερβενακίων.

Γεφυρώσαμε το έντονο "Κατάι" του Σολωμού με το ασθενέστερο "Κατάχι" των γειτονικών Εξαμιλλίων και τα ακόμα ασθενέστερα "Στεριανά" των Κεχριών (πλάι στον Ισθμό). Έτσι φθάσαμε στον γνωστό έντονο βραδινό "Μαίστρο" της Αιγίνης (τεύχος 15) και σταματήσαμε, νομίζοντας ότι η εικόνα ολοκληρώθηκε.

Την συνολική εικόνα της αύρας του Σαρωνικού δημοσιεύσαμε στο τεύχος 16 (Οκτ.1990). Την συμπεριλάβαμε και στο περί αύρας κεφάλαιο του βιβλίου της Εδέσσης "αερο-ναυτική μετεωρολογία" σχήμα 13.

Μερικά χρόνια αργότερα βρεθήκαμε στην Νεμέα. Εκεί πληροφορηθήκαμε ότι η αύρα του Αργολικού έφθανε το απόγευμα στην Νεμέα και συνέχιζε να πνέει μέχρι το πρωί. Αυτό ήταν πολύ ενδιαφέρον. Το ενδιαφέρον ήταν περισσότερο μετεωρολογικό παρά ανεμοπορικό. Στην Νεμέα, καθώς και σε όλη την Κορινθία, κάθε επίπεδο τετραγωνικό μέτρο γης είναι φυτευμένο με κάποια ποικιλία αμπέλου. Οι προσγειώσεις σε χωράφια είναι αδιανόητες.

Αποφασίσαμε λοιπόν από μετεωρολογικό ενδιαφέρον, να επεκτείνουμε την έρευνα σε όλη την Κορινθία. Στο σχέδιό μας βλέπετε τον Ασωπό ποταμό που περνάει από τον κάμπο της Νεμέας και εκρέει στην θάλασσα κοντά στο Κιάτο, μέσα από ένα βαθύ χωματοφαράγγι. Αυτό όμως δεν είχε δρόμο για να

το επισκευθούμε.

Δοκιμάσαμε λοιπόν πρώτα το φαράγγι του Ζαπάντη, όπου υπάρχει δρόμος. Εδώ, στο χωριό Σουλινάρι ακούσαμε και πάλι το όνομα "Κατάι" για τον βραδινό καταβάτη. Το Κατάι δεν ήταν ιδιωματική λέξη του Σολωμού, αλλά όπως διαπιστώσαμε, ήταν λέξη όλης της βορείου Κορινθίας.

Για πρώτη φορά ακούσαμε εδώ και το βουνό Φαρμακάς σαν προέλευση του ανέμου. Αυτό το ακούσαμε αργότερα σε πολλές άλλες τοποθεσίες.

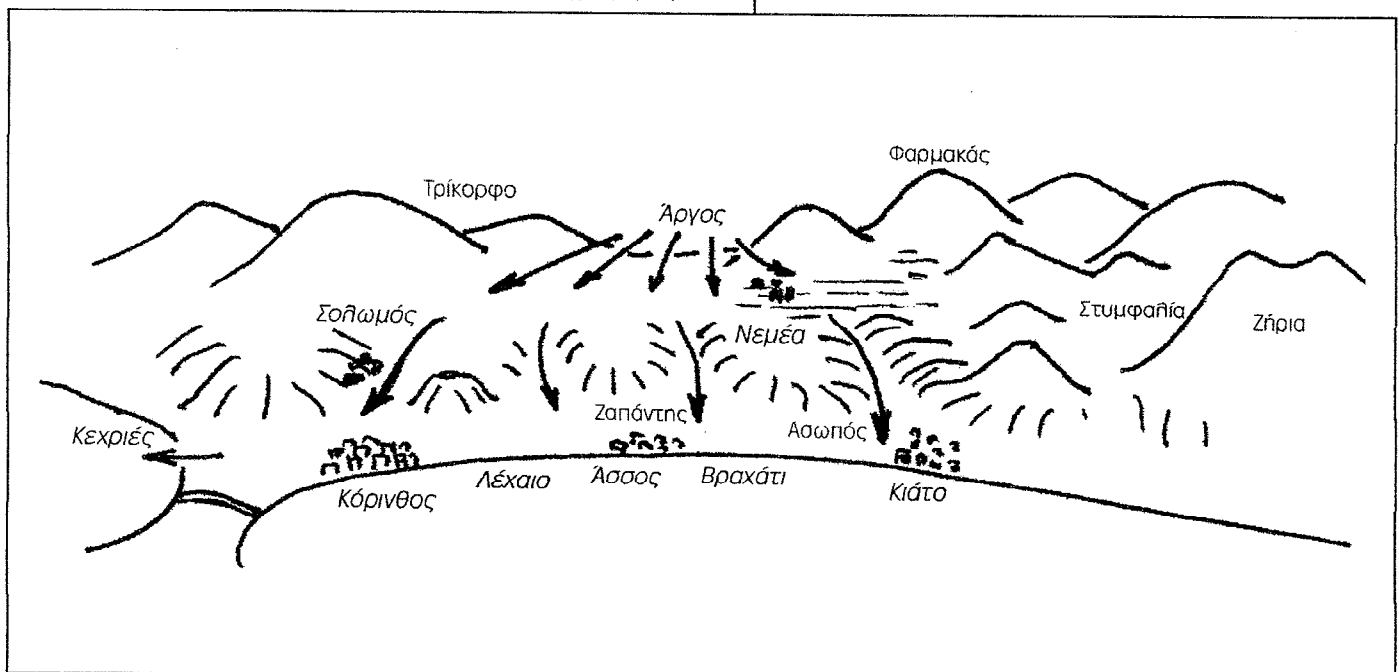
Οι πιο καλοί πληροφοριοδότες για τους ανέμους είναι οι ψαράδες. Αυτοί κάνουν διάκριση και στην ένταση του ανέμου. Ο κοινός πολίτης αναφέρει ότι ο άνεμος αρχίζει, την ώρα που γίνεται τόσο ισχυρός ώστε να τον ενοχλεί. Οι ασθενείς αύρες χρειάζονται πιο προσεκτικούς παρατηρητές, σαν τους ψαράδες (αλλά και τους γέρους βοσκούς).

Σαν παράδειγμα έχουμε τον νεαρό που μας είπε ότι το Κατάι αρχίζει τα μεσάνυχτα. Κοιμάται στην τάρτασα και τα μεσάνυχτα ο άνεμος του ξεσκεπάζει τα πόδια. Προφανώς όσοι αναφέρουν ότι ο άνεμος πνέει νωρίτερα (μετά την δύση του ηλίου) είναι πιο παρατηρητικοί.

Οι ψαράδες του Άσσου μάς ανέφεραν ότι το πρωί επικρατεί άπνοια. Κατά τις 10.00 αρχίζει θαλάσσια αύρα που είναι Μαίστρος. Φυσάει μέχρι τις 17.00 και μετά ψοφάει. Με την δύση του ηλίου αρχίζει η απόγειος αύρα που σφίγγει μετά τα μεσάνυχτα και σταματάει με την ανατολή. Το όνομα του βραδινού ανέμου δεν ήταν πρόδηλο. Μας τον είπαν "ο Ζήριας". Όταν αναφέραμε την λέξη Κατάι είπαν αμέσως: "Ναι, το Κατάι της Ζήριας".

Διαπιστώσαμε επανειλημμένως ότι η λέξη "Κατάι" χρησιμοποιείται, ειδικότερα από όσους ξέρουν, για καταβάτη άνεμο μέσα σε χαράδρα.

Οι ψαράδες του Άσσου, αλλά και χειριστές που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο του Λεχαιού, ήταν



κατηγορηματικοί: "η αύρα του Σαρωνικού δεν φθάνει ποτέ στο Λέχαιο". Για το αεροδρόμιο, η ημερήσια αύρα (Μαϊστρος) έρχεται από 320 μοίρες. Αυτό βρίσκεται σε αντίθεση με τις προ δεκαετίας αξιόπιστες πληροφορίες περί απογευματινών πτήσεων στο Λέχαιο με αύρα από τον Σαρωνικό (τεύχος 24). Θα πρέπει να συνάγουμε ότι πρόκειται για σπανιότερο φαινόμενο.

Εφ' όσον δεν υπάρχει δρόμος στο φαράγγι του Ασωπού, ακολουθήσαμε τους ορεινούς δρόμους στα χωριά της δυτικής του όχθης. Μας εξέπληξε το γεγονός ότι σε τόσο μεγάλο ύψος, το Κατάι ήταν επικρατούν και πασιγνωστο. Η αναφερόμενη εικόνα ήταν παντού: "Το πρωί Βοριάς και το βράδυ Κατάι".

Σε περιοχές που κάποιο φαινόμενο δεν είναι δεσπόζον, αρχίζουν και αναφέρονται μπουρδολογήματα πάσης φύσεως. Εδώ όμως όλοι συμφωνούσαν. Ίσως καλύτερα από όλους ήξερε το θέμα του αυτός που μας ανέφερε ότι "την ημέρα πνέει θαλάσσια αύρα που είναι πιο χαρακτηριστική στην παραλία, το βράδυ πνέει υπόγειος αύρα". Παρά τον υπόγειο άνεμο, η γνώση του για το φαινόμενο ήταν σωστή.

Ο βραδινός άνεμος αναφέρεται συχνά σαν Νοτιάς αλλά και σαν Πουνέντης, κυρίως στις νοτιότερες περιοχές. Οι αναλυτικές μας σημειώσεις μπορούν να στηρίξουν ενδιαφέρουσες θεωρίες, προτιμούμε όμως εδώ να εμφανίσουμε μόνο τα κοινώς αποδεκτά. Το Κατάι όμως θα πρέπει να είναι ένας από τους συντελεστές που κάνουν το κλίμα της Κορινθίας τόσο μοναδικό για ορισμένες καλλιέργειες.

Το Δυτικό όριο της περιοχής αρχίζει από τον Φαρμακά και ακολουθεί τις βουνοκορφές που χωρίζουν την Νεμέα από την Στυμφαλία. Πέρα από τις κορυφές αυτές (στο υψίπεδο της Στυμφαλίας) το "Κατάι" είναι άγνωστο. Εδώ πια δεσπόζει ο ορεινός όγκος της Ζήριας.

Θα είχαμε τελειώσει με την περιοχή και τους θερινούς ανέμους της, αν δεν μας έμενε μια απορία. Στην τελευταία μας εξόρμηση, την στιγμή που φεύγαμε, κάποιος ηλικιωμένος μας μίλησε γελώντας για τον τοπικό "Ξεροβεζούβη". Δεν σας λέμε που έγινε αυτό. Το κρατάμε για την επόμενη έρευνά μας.

Κ. Πικρός

Υπερελαφρά ανεμόπτερα

Στην Γερμανία ιδρύθηκε η Ένωση Υπερελαφρών Ανεμοπτερών (DULSV). Ο πρόεδρος της είναι και ο ίδιος κατασκευαστής ενός υπερελαφρού ULF-1 για το οποίο έχουμε ήδη γράψει (τεύχος 28). Το ανεμόπτερο αυτό έκανε κάποτε απογείωση με τα πόδια και έτσι πετάει με πιστοποίηση αιωροπτερού.

Για να αποφύγει την επικίνδυνη απογείωση με τα πόδια, το γερμανικό υπουργείο συγκοινωνιών θέσπισε την νέα κατηγορία "υπερελαφρών ανεμοπτερών". Αυτή περιλαμβάνει κάθε ανεμόπτερο με κενό βάρος μικρότερο από 120 χλγ και ταχύτητα απογείωσης μικρότερη από 50 χλμ/ω. Ο κανονισμός προβλέπει αντοχή καλύτερη από +4g, -2g.

Στην Γερμανία δεν κατασκευάζεται ανεμόπτερο κοντά σε αυτές τις προδιαγραφές. Τόσο το ULF-1 όσο και το αμερικανικό Carbon Dragon είναι ανεμόπτερα που σχεδιάστηκαν με τον περιορισμό να απογειώνονται με τα πόδια. Έτσι, η DULSV υιοθέτησε το τσέχικο Βαηιο.

Με εκπέτασμα 13,3 μ το Βαηιο έχει βάρος 105 χλγ και πτερυγικό φόρτο 21 χλγ/μ. Αποδίδει L/D=28 και RS=0,68 μ/δλπ που είναι πολύ ικανοποιητικά για την κατηγορία των υπερελαφρών.

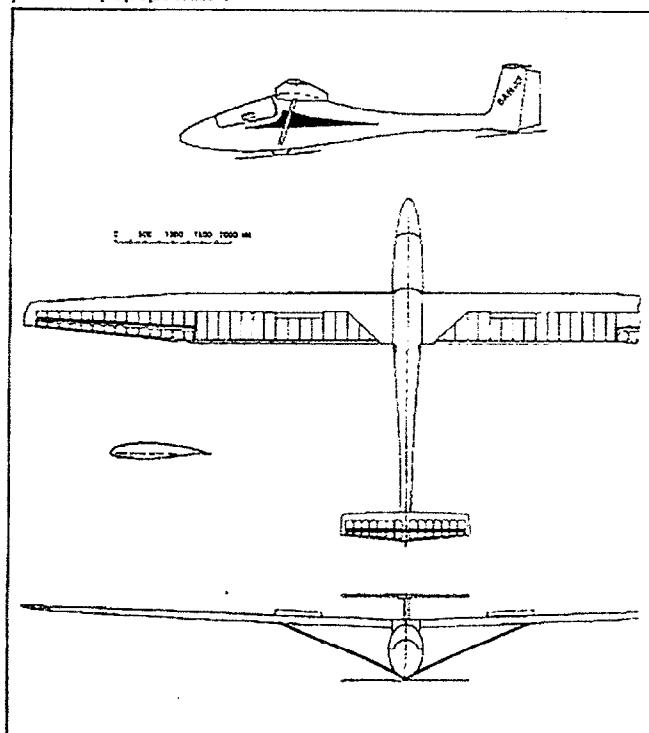
Το πρόβλημα με την υπερελαφρά ανεμοπορία είναι ότι δεν υπάρχουν αντίστοιχα διαθέσιμα εκπαιδευτικά. Στην Γερμανία η εκπαίδευση γίνεται με κανονικά εκπαιδευτικά ανεμόπτερα. Μετά πετάει κανείς με Κα8 για να περάσει στο Βαηιο. Πολλή φασαρία, πηγαίνεις στην Κόρινθο μέσω Καβάλας. Αντιθέτως, στο Wasserkruppe κάποιος δοκιμάζει να επαναφέρει την ρομαντική εκπαίδευση με μονοθέσια. "Άρμεγε λαγούς και κούρευε χελώνες".

Διαβάσαμε ότι το Βαηιο έχει ξύλινες πτέρυγες και άτρακτο από πολυεστέρα(!). Δεν είναι εύκολο στο λύσε-δέσε. Είναι ανεμόπτερο αεροδρομίου, όχι βουνού. Στην αγορά θα έχει να συναγωνιστεί τα φθηνά μεταχειρισμένα ανεμόπτερα. Περιμένουμε να δούμε πως θα αντιμετωπίσουν την νέα κατηγορία οι Γερμανοί κατασκευαστές. Θα την αξιοποιήσουν, ή θα την σνομπάρουν, όπως έκαναν με την World class;

Αν αρχίσει το γνωστό τροπάριο των επιδόσεων, τα υπερελαφρά ανεμόπτερα μπορεί τελικά να μείνουν σαν το παιχνίδι των ιδιορρυθμικών καθάρων ανεμοπόρων. Στην πράξη, η υπερελαφρά ανεμοπορία υπάρχει ήδη και βασιλεύει στα βουνά. Είναι αυτή που γίνεται με αετούς και παραπέντε.

Η γνώμη μας είναι ότι το υπερελαφρύ ανεμόπτερο μπορεί να αναπνεύσει μόνο έξω από τον κλοιό των παραδοσιακών ανεμοπτερών που βρίσκονται στα αεροδρόμια. Εκεί θα είναι απλώς ο φτωχός μίζερος συγγενής. Αντιθέτως στο βουνό, με την απόλυτη ελευθερία του, θα αποτελεί την επόμενη βαθμίδα από το παραπέντε σε κάτι πιο άνετο και αεροδυναμικό.

Θα είναι ο συνδυετικός κρίκος που τόσο πολύ λείπει μεταξύ των συσκευιών "πηδάω και φεύγω" και των "περιμένω τον αερορμουλκό".



Με το ζόρι αθλητές

Η πρόσφατη τροποποίηση του αθλητικού νόμου άφησε αδιόρθωτη την παράγραφο περί υποχρεωτικών 10 αθλητών ανά σωματείο. Οι αθλητές αυτοί πρέπει να έχουν λάβει μέρος σε κάποιο αγώνα του αγωνιστικού προγράμματος της Ομοσπονδίας. Με τις σημερινές συνθήκες μόνο η Ανεμολόεση Αθηνών έχει 10 αθλητές και μόνο αυτή έχει δικαίωμα ψήφου στην ΕΛΑΟ. Η Έδεσσα είναι "άνευ ψήφου".

Σύμφωνα με κάποια παράγραφο του καταστατικού της ΕΛΑΟ, ένα άθλημα μπορεί να εκλέξει "επιτροπή αθλήματος" και εκπρόσωπο μέλος του ΔΣ, μόνο αν έχει τουλάχιστον 2 σωματεία που καλλιεργούν το άθλημα. Ο όρος "καλλιεργούν" είναι το κλειδί. Αν αυτό σημαίνει "με ψήφο", χάσαμε.

Χρειαζόμαστε λοιπόν περισσότερα σωματεία με 10 αθλητές. Χρειαζόμαστε τουλάχιστον την Έδεσσα. Στο κείμενο που ακολουθεί παραθέτουμε τις θεωρητικές βάσεις και τις θεμελιώδεις αρχές για να υπερπηδήσουμε το τυπικό εμπόδιο των 10 αθλητών ανά σωματείο. Ελπίζουμε να ψηφισθούν τα προτεινόμενα το ταχύτερον και να εφαρμοσθούν από 1/1/03.

Ο αθλητικός νόμος περιέχει ορισμένες διατάξεις που επενόησε κάποιος νομοθέτης. Ο νομοθέτης όμως άφησε την εφαρμογή των λεπτομερειών στην ειδική γνώση των ομοσπονδιών. Οι ομοσπονδίες με την σειρά τους καταφεύγουν στις ειδικότερες γνώσεις των αθλημάτων. Εδώ είμαστε εμείς.

Τον τρόπο εφαρμογής του αθλητικού νόμου για την ανεμοπορία τον καθορίζουμε εμείς οι ανεμοπόροι. Από τις βασικές αρχές που εμείς θα καθορίσουμε για τους εαυτούς μας, εξαρτάται το μέλλον μας. Προτείνεται λοιπόν η θεσπίση τριών θεμελιωδών αρχών:

Πρώτη θεμελιώδης αρχή "Ο θεσμός των διοργανώσεων χωρίς αγώνες"

Οι αγώνες είναι μία δύσκολη υπόθεση. Χρειάζονται κριτές, χρονομέτρες, παρατηρητές, ανεμόπτερα, αλλά το κυριότερο: χρειάζονται αθλητές που πρέπει να πεισθούν να βρίσκονται κάπου την ίδια ώρα. Αυτά όλα είναι δύσκολα πράγματα. Στην ανεμοπορία, αν μπορούσαμε να τα καταργήσουμε, θα είμαστε ευτυχείς.

Όταν αποδεχθούμε την πρώτη αυτή θεμελιώδη αρχή, ακόμα και οι αγώνες της Κοπαΐδας περιπεύουν. Μπορούμε να βαθμολογήσουμε ότι θέλουμε σε μη συγκρίσιμες πτήσεις και να το εισάγουμε σαν σοβαρή διοργάνωση στο ετήσιο πρόγραμμα της ομοσπονδίας. Εμείς κάνουμε το πρόγραμμα και θα το κάνουμε στο μέλλον όπως μας βολεύει. Προτάσεις για τέτοιες διοργανώσεις έχουμε πολλές:

- Απλά ονόματα όπως "Δίπλωμα ανεμοπορίας" ίσως δε και "Παράσημο ανεμοπορίας".
- Αρχαιοπρεπή ονόματα όπως "Κόρινος ανεμοπορίας" γιατί όχι και "Κόθορνος ανεμοπορίας".
- Σύνθετα ονόματα όπως "Κύπαθλον ανεμοπορίας" ή "Πρωτανεμοπορικό δίπλωμα" και άλλα.

Το τι ακριβώς θα βαθμολογούμε δεν έχει μεγάλη σημασία. Θα μπορούσαμε να προτείνουμε:

- Ποιος έκανε φέτος τον μεγαλύτερο αριθμό αναπηδήσεων μετά την προσγείωση.
- Ποιος έκανε φέτος την μεγαλύτερη πτήση πριν την ανατολή του ηλίου.

- Ποιος έκανε φέτος τις περισσότερες προσγειώσεις σε χωράφια με μολόχες.

Αν ζητήσουμε από κάποιους χειριστές να βρεθούν κάπου για κάποιο τέτοιο αγώνα, μάλλον θα μας βρίσουν. Αν όμως τους ζορίσουμε να μας στείλουν κάποιες πτήσεις τους για να τις βαθμολογήσουμε, θα μας πουν απλώς: "ουφ πια μας έσκασες, πάρτες και βάλτες όπου θέλεις".

Αυτή θα είναι η αποθέωση της πρώτης θεμελιώδους αρχής.

Δεύτερη θεμελιώδης αρχή "Κάθε πτήση είναι αγωνιστική"

Η δεύτερη αρχή έρχεται να απαντήσει στο πρόβλημα της πιστοποίησης των πραγματικών επιδόσεων μιας πτήσεως. Αυτό προϋποθέτει κριτές, χρονομέτρες, παρατηρητές, που αποτελούν απαραίτητα μέλη της κοινωνικής οργάνωσης που ονομάζεται αγώνες. Στην ανεμοπορία, όλους αυτούς πρέπει να τους καταργήσουμε.

Ο τρόπος να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα ονομάζεται logger. Με αυτό καταργούνται οι αγωνιστικές πτήσεις σαν κοινωνική εκδήλωση και μπορούν να γίνουν ακόμα και σαν μονήρεις μαγκουφοπτήσεις.

Κάθε πτήση όπου υπάρχει logger, μπορεί να ονομαστεί αθλητική. Αν όλα τα ανεμόπτερα είχαν το logger σαν στάνταρ εξοπλισμό, όλες οι πτήσεις θα ήταν αγωνιστικές, αθλητικές. Ακόμα και οι εκπαιδευτικές πτήσεις θα ήταν κατάλληλες για βαθμολογία σαν διοργανώσεις διθεσίων ανεμοπτερών.

Δυστυχώς όλα τα ανεμόπτερα δεν έχουν logger. Επιπλέον πολλοί βαριούνται να ασχοληθούν με αυτούς τους ηλεκτρονικούς μπελάδες. Ακόμα δε, υπάρχουν και πολλοί που απλώς αρνούνται να πάρουν logger στις τοπικές πτήσεις τους.

Το προτεινόμενο φάρμακο για το πρόβλημα αυτό ονομάζεται candid logger. Είναι κάτι ανάλογο με την candid camera της τηλεόρασης. Κάποιος τοποθετεί στο ανεμόπτερο logger, χωρίς να το ξέρει ο χειριστής. Μετά την πτήση, όλοι μαζί φωνάζουν στον χειριστή "μλκ σου την σκάσαμε, η πτήση σου ήταν αγωνιστική".

Η τρίτη θεμελιώδης αρχή "Κάθε χειριστής είναι αγωνιστής"

Στην κλασική ανεμοπορία που εξασκούμε μέχρι σήμερα, οι σχολές μας δημιουργούν μια παρέα από καλούς χειριστές, μια παρέα από χειριστές που είναι υπερήφανοι για τον τίτλο "ανεμοπόρος". Εκτός όμως από την παγκοίνως αποδεκτή ικανότητα, υπάρχει και ένα άλλο χαρακτηριστικό των ανεμοπόρων, η ισότητα. Όλοι οι ανεμοπόροι, κάνοντας τοπική ανεμοπορία, φθάνουν μέχρι τα όρια της περιοχής, όχι πολύ μακρύτερα.

Αν κάποιος μένει στον αέρα όταν οι άλλοι γυρίζαν για προσγείωση, η διαφορά είναι μικρή. Είναι και ευκόλως δικαιολογήσιμη. Φταίει πάντα ο καιρός που έχει γυρίσματα.

Από αύριο όμως, κάθε χειριστής πρέπει να είναι αγωνιστής. Οι ανεμοπόροι θα μπαίνουν υποχρεωτικά σε σειρά μειούμενης ικανότητας. Η παραδοσιακή ισότητα μας τελείωσε. Η παρέα δεν θα είναι πια μια ομάδα από ικανούς χειριστές, όπως σήμερα. Θα είναι μια ομάδα από

ταξινομημένους ανίκανους χειριστές. Θα πρόκειται βεβαίως για τους ίδιους ανθρώπους, αλλά με νέα κριτήρια.

Οι λίστες αποτελεσμάτων, όταν τις βλέπει κανείς εκ των άνω, είναι λίστες μειωμένης ικανότητας. Αν όμως τις δει κανείς εκ των κάτω (όπως τις βλέπει ένας νέος αθλητής) είναι λίστες μειωμένης ανικανότητας. Πρώτος εκ των κάτω είναι ο πιο ανίκανος. Αυτή είναι μια λεπτή γραφειοκρατική διαφορά. Είναι μια ασήμαντη διαφορά ψυχολογίας της ομάδας, που ελπίζουμε ότι κανείς δεν θα προσέξει.

Το παλιό μήνυμα ήταν: "ελάτε μαζί μας να ανήκετε στην ομάδα των ικανών που έχουν το προνόμιο να πετάν τα ανεμόπτερα της λέσχης μας". Το νέο μήνυμα θα είναι: "ελάτε να σας αποδείξουμε ότι είσαστε ανίκανος". Το παλιό μήνυμα ήταν αναχρονιστικό, κατάλληλο για λυκόπουλα. Το νέο μήνυμα θα είναι προοδευτικό, σύγχρονο, αθλητικό.

Τον παλιό καιρό, ο καθένας ήθελε να ανήκει στην αρμονική ομάδα των ισών ικανών χειριστών. Αύριο, κάθε καινούριος θα καλείται να βάλει το όνομά του στο τέλος μιας λίστας ανικανότητας. Όσοι δεν ενδιαφέρονται για αγώνες δεν θα ονομάζονται πια "αδιάφοροι". Θα ονομάζονται "ανίκανοι" στο τέλος κάποιας υποχρεωτικής λίστας. Αυτή η δημόσια διαπόμπευση θα ονομάζεται "ευγενής άμιλλα" και θα θεωρείται κατάλληλος τρόπος προσελκύσεως νέων χειριστών στην ανεμοπορία.

Στο τέλος, η κατάσταση θα φθάσει σε σημείο όπου θα παρακαλούμε για να έχουμε τελευταίους. Σε αυτό μας εξωθεί ο αθλητικός νόμος με τους υποχρεωτικούς 10 αθλητές ανά σωματείο. Με άλλα λόγια, θα σπρώχνουμε με το ζόρι αθώους "αδιάφορους" χειριστές να αποδεχθούν δημοσίως ότι είναι ουραγοί ξεφτίλες σε κάποια λίστα ανικανότητας. Αν κάποιος δοκιμάσει να βρει το όνομά του στο internet με ένα κοινό ψαχτήρι, θα διαπιστώσει ότι η μόνη αναφορά που γίνεται στο όνομά του είναι σαν ο τελευταίος ανάξιος σε μια λίστα όπου μπήκε με το ζόρι.

Μία τοπική πτήση ελαχίστων χιλιομέτρων θα είναι περιζήτητη για να χαρακτηριστεί "πτήση αποστάσεως", να βαθμολογηθεί και να καταχωρηθεί στον πίνακα αποτελεσμάτων. Ουδέποτε βεβαίως θα εμφανισθεί ο πίνακας που περιλαμβάνει την απόσταση που διανύθηκε σε κάθε βαθμολογούμενη πτήση. Όχι εξ αιτίας του αθλητικού νόμου να γίνουμε και τελείως ρεζίλι, ε;

Παράδειγμα εφαρμογής των θεμελιωδών αρχών

Σαν παράδειγμα εφαρμογής, προτείνουμε το "Πανελλήνιο κύπελλο επισκεπτών ανεμοπορίας ΠΑΚΕΑ". Σύμφωνα με την πρώτη θεμελιώδη αρχή, κανείς δεν θα έχει αντίρρηση να συμπεριλάβουμε το ΠΑΚΕΑ στο επίσημο πρόγραμμα αγώνων. Εμείς είμαστε οι ειδικοί.

Σύμφωνα με την δεύτερη θεμελιώδη αρχή, κάθε πτήση επισκέπτη είναι αγωνιστική. Ο χειριστής θα έχει φροντίσει να έχει μαζί του logger, το οποίο ο επισκέπτης δεν γνωρίζει καν τι είναι.

Σύμφωνα με την τρίτη θεμελιώδη αρχή, ο επισκέπτης θα καταγράφεται αυτομάτως σαν αθλητής-πλήρωμα (επιτρέπεται και αυτό σε διθέσια). Η πτήση εθισμού του θα τον κατατάσσει αυτομάτως σαν τελευταίο θύμα στην λίστα ανικανότητας. Έτσι θα μαζέψουμε πολύ περισσότερους από 10 αθλητές.

Στο ΠΑΚΕΑ θα επιτρέπεται η συμμετοχή και των παλιών αθλητών που θα παίρνουν το κύπελλο κάθε χρόνο. Όχι δα να

αφήσουμε και κανένα κύπελλο να μας το πάρουν οι καινούργιοι.

Υπόδειγμα μικρής αγγελίας

Η αερολέσχη των Στροφάδων Νήσων, με 3 αγωνιστές ανεμοπόρους, έχει ήδη καταφέρει να γράψει 5 πρόσθετους αδιάφορους σε λίστα ανικανότητας. ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ επειγόντως μέχρι το τέλος του έτους, δύο ακόμα θύματα για συμπλήρωση του αριθμού 10.

Αποστείλατε την πτήση σας αποκλειστικά με e-mail στην αθλητική διεύθυνση skylokaugas@woofwoof.gr

Προσφέρονται σαν αμοιβή συμμετοχής, τρεις πτήσεις δωρεάν (υποχρεωτικά με logger) και ένα δίπλωμα πρωταθλητού σε κάποια νέα διαδρομή 3 χλμ της αρεσκείας σας.

Μπάμπης Φούφοτος
Θεωρητικός της ανεμοπορίας

Φωτογραφίες ανεμοπτέρων

Οι φωτογραφίες ανεμοπτέρων συνήθως είναι:

1) *Φωτογραφίες στο έδαφος.* Εικονίζουν συνήθως ένα ανεμόπτερο σε επίπεδο έδαφος. Τον παλιό καιρό το ανεμόπτερο ήταν ένα ενδιαφέρον θέμα. Σήμερα όμως όλα τα ανεμόπτερα είναι ίδια. Η αισθητική των συγχρόνων πλαστικών ανεμοπτέρων είναι η ίδια με των ηλεκτρικών ψυγείων. Έχουν όλα το ίδιο σχήμα και είναι όλα άσπρα.

2) *Φωτογραφίες ιπταμένων ανεμοπτέρων.* Ισχύει το ίδιο όσον αφορά το ανεμόπτερο. Πάνω από επίπεδο έδαφος, αν το ανεμόπτερο έχει κάποιο ύψος, η φωτογραφία είναι αδιάφορη.

3) *Φωτογραφίες με φόντο.* Το περισσότερο ενδιαφέρον έχουν οι φωτογραφίες ανεμοπτέρων με ενδιαφέρον φόντο. Αυτό μπορεί να είναι κάποια νέφωση. Καλύτερα όμως είναι έδαφος με ενδιαφέρον ανάγλυφο. Το ανεμόπτερο έρχεται σε δεύτερη μοίρα.

Δεν είναι περίεργο ότι οι πιο ενδιαφέρουσες φωτογραφίες του "Hellenic Soaring Archive" είναι οι φωτογραφίες της Εδέσσης. Η ξύλινη Čavka στο πράσινο αεροδρόμιο είχε την μεγαλύτερη επιτυχία από την διεθνή ανταπόκριση του net.

Η Έδεσσα έχει όμως γίνει στόχος πολλών με κάποια αισθητική ιδιαιτερότητα που φωτογραφίζουν ανεμόπτερα. Ο Μακεδόνας αεραθλητής Γ. Τσελίκας έκανε προ ετών μια πολύ καλή φωτογραφική δουλειά στην Έδεσσα. Φωτογραφίες του έχουν δημοσιευθεί επανειλημμένως.

Προσφάτως δύο ανεμοπόροι με φωτογραφικό χόμπι δούλεψαν μαζί στην Έδεσσα. Πρόκειται για τους Λέοντα Πικρό και Μάρκο Σιώτο των οποίων φωτογραφίες δημοσιεύθηκαν τελευταίως στο περιοδικό "Αεροπλάνο".

Σε αυτούς πρέπει να προστεθεί ο Βασίλης Μάζης που διαθέτει διθέσιο ανεμόπτερο με φωτογένεια. Υπάρχει μια μεγάλη σειρά από φωτογραφίες σε κοινές πτήσεις στα βουνά της Εδέσσης των κλασικών BF4 και Ka7, αλλά και των ASW-20 και LS3 των Π. Γεωργόπουλου και Ν. Ζουλίδα. Δυστυχώς η εκτύπωσή τους είναι πέραν των τυπογραφικών δυνατοτήτων του περιοδικού μας.

Ανεμοπορία δεν είναι απλώς η πτήση. Είναι μία γενικότερη ευχάριστη κοινωνική ενασχόληση. Τουλάχιστον έτσι την βλέπουν οι πραγματικοί ανεμοπόροι.