



Σφικτές στροφές

Στην εκπαίδευση των ανεμοπόρων, η γλώσσα μας παίζει ένα περίεργο παιχνίδι. Έχει καθιερωθεί να χρησιμοποιείται ο όρος "κλειστές στροφές" που είναι λανθασμένος. Αν χρησιμοποιούσαμε τον σωστό όρο "σφικτές στροφές" η εκπαίδευση θα ήταν πολύ ευκολότερη. Οι "σφιχτές στροφές" θυμίζουν "σφιχτά αυγά" ή "σφιχτά βυζιά", αλλά είναι οπωσδήποτε ορθότερος όρος, σαν μετάφραση του αγγλικού "tight turns" ή του γαλλικού "virages serré".

Αν πείτε σε ένα μαθητή να κάνει κλειστή στροφή, το μυαλό του πηγαίνει αμέσως στην κλίση. Εδώ είναι το μεγάλο πρόβλημα. Δοκιμάζει να βάλει κλίση στο ανεμόπτερο και νομίζει ότι πρέπει να ταιριάζει τα λοιπά χαρακτηριστικά της πτήσεώς του σε αυτή την κλίση. Με αυτό τον τρόπο, η στροφή ξεκινάει για λάθος λόγους και έχει συνήθως λανθασμένη εξέλιξη.

Ένας μοτοσικλετιστής παίρνει επίσης στροφές με μεγάλη κλίση. Η κλίση όμως είναι επακόλουθο μιας σφικτής στροφής και όχι ο σκοπός της. Το ίδιο ισχύει και στα αεροσκάφη. Στην πρώτη φωτογραφία μας, οι μοτοσικλετιστές στρέφουν με μεγάλη κλίση. Το σώμα τους είναι κάθετο στην μηχανή τους



και όχι κάθετο στον ορίζοντα. Είναι ο ορίζων που γέρνει εμπρός τους. Γέρνει πολύ ή λίγο; Όσο χρειάζεται για σωστή στροφή. Δεν ξεκινάμε να κάνουμε μια στροφή με στόχο να την κάνουμε με μεγάλη κλίση. Δυστυχώς, αυτή την διεστραμμένη λογική την συναντάμε συχνά στα αεροσκάφη.

Η στροφή στην μοτοσικλέτα δεν προέρχεται από το τράβηγμα του τιμονιού, αλλά από την τριβή των ελαστικών πάνω στον δρόμο. Αυτή η μεγάλη δύναμη κάνει την μηχανή να στέφει και τα ελαστικά να τρώνονται.

Για να στρέψει ένα αεροσκάφος 200 κιλών με κλίση 45 μοιρών, πρέπει να επιβληθεί επάνω του μια δύναμη 200

κιλών προς το κέντρο του κύκλου. Δεν είναι τα 2-3 κιλά της έλξεως του χεριού μας που στρέφουν το αεροσκάφος. Με τα 3 κιλάκια του χεριού μας, απλώς αυξάνουμε την γωνία προσβολής της πτέρυγας. Η πτέρυξη είναι αυτή που στρέφει το αεροσκάφος και όχι τα πηδάλια. Με την πτέρυγα παράγουμε άντωση ίση με την συνισταμένη του βάρους με την κεντρομόλο. Σε κλίση 60 μοιρών η άντωση πρέπει να είναι διπλάσια από το βάρος.

Για να παράγουμε αυτή τη μεγάλη άντωση σφίγγουμε το χέρι μας πίσω και αισθανόμαστε αναγκαστικά το βάρος του σώματός μας να αυξάνει. Για να κάνουμε μια σωστή κλειστή στροφή, ο στόχος είναι να παράγουμε αυτή τη μεγάλη άντωση και όχι να δώσουμε στο αεροσκάφος κλίση. Η κλίση είναι επακόλουθο, όπως ακριβώς στην μοτοσικλέτα.

Η δεύτερη φωτογραφία είναι αποσπασμένη από ένα τυχαίο ανεμοπορικό βίντεο. Προσέξτε την λοξή γραμμή του ορίζοντα και την καθετότητα του χειριστή προς το σκάφος του.

Ο τρόπος να διδάξουμε μια κλειστή στροφή δεν είναι να διδάξουμε μια στροφή με μεγάλη κλίση. Ούτε όμως και να διδάξουμε μια στροφή σφίγγοντας βίαια το χέρι προς τα πίσω (όπως κάνουν οι αερομοντελιστές). Είναι ευκολότερο να την διδάξουμε σαν μια στροφή ταχείας περιστροφής.



Σε μια κανονική αριστερή στροφή βλέπουμε τον ορίζοντα σαν μια γραμμή να ξετυλίγεται συνεχώς από πάνω αριστερά προς τα κάτω δεξιά του οπτικού μας πεδίου. Το αν η στροφή μας είναι ανοικτή ή κλειστή, εξαρτάται από την ταχύτητα με την οποία ο ορίζων ξετυλίγεται μπροστά μας. Σε μια πολύ κλειστή στροφή, ο ορίζων ξετυλίγεται τόσο γρήγορα, ώστε δεν μπορούμε πια να παρακολουθήσουμε τις λεπτομέρειες του εδάφους. Πρόκειται για μια απλή γραμμή που ξετυλίγεται γρήγορα μπροστά μας.

Για να επιτευχθεί αυτό, ο μαθητής θα πρέπει να τραβήξει το χέρι πολύ πίσω (να σφίξει την στροφή του) και να βάλει μεγαλύτερη πλευρική κλίση. Η κλίση είναι το τελευταίο πράγμα που μας ενδιαφέρει. Ο πρωταρχικός στόχος είναι η ταχεία περιστροφή. Στα αεροσκάφη, όπως και στις μοτοσικλέτες, η στροφή γίνεται για να στρέφουμε, όχι για να γέρνουμε.

Στα τρεμουλιάρικα αεροπλάνα, οι μαθητές διδάσκονται να έχουν κατά τις στροφές μεγαλύτερη ταχύτητα, για να μην στολάρουν. Αντιθέτως, οι αθόρυβοι ανεμοπόροι στρέφουν στα στενά θερμικά με πολύ σφικτές στροφές, όσο το δυνατόν κοννύτερα στο στολ. Σε τέτοιες στροφές, το ταχύμετρο δεν έχει πια μεγάλη αξία. Ο ήχος της πτήσεως και οι μικροκινήσεις από δύνες πάνω στα πηδάλια, δείχνουν στον ανεμοπόρο πόσο κοντά βρίσκεται στο στολ. Αυτό το συνεχές παιχνίδι με το στολ μέσα στις αναταράξεις των θερμικών κατά την αθόρυβη πτήση, δεν μπορεί να διδαχθεί by the book. Επαφίεται στην ανεμοπορική διαίσθηση, που κάνει τους ανεμοπόρους να ξεχωρίζουν από τους κοινούς χειριστές.

Όλοι όμως οι χειριστές, ανεμοπόροι και μη, πρέπει να κατέχουν την τεχνική των σφικτών στροφών, είτε γίνονται σε μεγάλο ύψος, είτε γίνονται κολλητά στις πλαγιές των βουνών, είτε γίνονται από το βασικό στο τελικό σκέλος του κύκλου προσγειώσεως.

Διδάσκοντας τις σφικτές στροφές σαν στροφές ταχείας περιστροφής και όχι σαν στροφές με μεγάλη κλίση, η εκπαίδευση είναι σαφέστερη και γρηγορότερη.

Κ. Πικρός

Global warming

Έχετε καιρό να διαβάσετε αυτή την έκφραση; Τον παλιό καιρό μας πιπίλιζαν συνέχεια με αυτήν. Τώρα τελευταίως την έβαλαν στο πλάι. Την ακούμε ακόμα σε εκπομπές της τηλεόρασης που έχουν γυριστεί εδώ και καμιά δεκαετία. Έχει όμως διαγραφεί από το σύγχρονο λεξιλόγιο των καταστροφολόγων. Γιατί άραγε;

Προ ετών είχαμε γράψει ότι η θέρμανση του πλανήτη έχει σταματήσει. Εδώ και 8-9 χρόνια ο πλανήτης μας όχι μόνο δεν θερμαίνεται αλλά παρουσιάζει και μικρή ψύξη. Έτσι, οι καταστροφολόγοι κάνουν πως δεν βλέπουν. Το ίδιο είχε συμβεί και την δεκαετία του '50 αλλά κανείς δεν το δικαιολόγησε ικανοποιητικά.

Κανείς δεν μπορεί να πει αν η ψύξη θα συνεχιστεί ή αν η τάση θα ανατραπεί. Το κλίμα είναι συνεχώς μεταβαλλόμενο από παράγοντες που δεν είναι απολύτως κατανοητοί. Κανένα μαθηματικό μοντέλο δεν είναι σήμερα αξιόπιστο.

Το "global warming" λοιπόν, ξεχάστε το προς το παρόν. Δεν πουλάει.

Επειδή όμως κάτι πρέπει να πουλάμε, επικρατεί σήμερα ένας πιο ελαστικός όρος: "climate change" δηλαδή "κλιματική αλλαγή". Αυτός ο όρος είναι πιο βολικός. Είτε έχουμε θέρμανση είτε έχουμε ψύξη, κάτι θα αλλάξει στο κλίμα, οπότε και θα δικαιολογούμε τα κονδύλια που ρουφάμε. Εξ άλλου, η λέξη "αλλαγή" σαν σύνθημα έχει αποδείξει την αξία της.

Στον ξένο τύπο παρακολουθούμε τελευταίως μεγάλο σκυλοκαυγά μεταξύ των Αμερικανών μελετητών, που αποκαλύπτουν τα κονδύλια που ρούφηξε κάθε μία από τις

αντίθετες παρατάξεις. Στο μόνο που συμφωνούν είναι ότι τα ρούφηξαν.

Στην χώρα μας, η μετατροπή της νοοτροπίας από "warming" σε "change" έγινε πολύ φανερή. Αποκτήσαμε ένα υπουργείο που στον πολύλογο τίτλο του έχει συμπεριλάβει τον όρο "κλιματική αλλαγή". Μάλλον όμως το θέμα δεν υπήχθη στο σωστό υπουργείο. Μάλλον θα έπρεπε να είχε δημιουργηθεί ένα "υπουργείο οικονομικών και τρύπας του όζοντος". Αρμόδιος για τις τρύπες στην Ελλάδα είναι ο υπουργός οικονομικών.

Οι αεροπρόσκοποι

Στην τελευταία σελίδα παραθέτουμε την πτητική δραστηριότητα των ανεμοπορικών σωματείων. Όπως πάντα αναγράφονται μόνο οι πτήσεις ανεμοπτέρων, ούτε αερορμουλκών αεροπλάνων, ούτε ανεμοαεροπλάνων. Δεν περιλαμβάνονται επίσης οι πτήσεις των ιδιωτικών ανεμοπτέρων που πετάν στην Κωπαΐδα.

Εκτός όμως από τα σωματεία, αρκετή αεραθλητική δουλειά γίνεται σήμερα στον αεροπροσκοπισμό, χωρίς βέβαια πτητική δραστηριότητα.

Από πλευράς αερομοντελισμού, το παλιό ανεμόπτερο "κικί" σταμάτησε να κατασκευάζεται, γιατί απαιτούσε διαδοχικά στάδια επεξεργασίας που δεν μπορούσαν να ολοκληρωθούν σε λίγες ώρες εκπαίδευσης. Το ανεμόπτερο "σπόρος" πήρε την θέση του, γιατί είναι πολύ απλούστερο στην κατασκευή. Επιπλέον δε δεν χρειάζεται μπάλσα, αλλά κατασκευάζεται με φθηνά υλικά που βρίσκει κανείς στο εμπόριο. Δύο ομάδες (στην Θεσσαλονίκη και στην Κηφισιά) κατασκευάζουν τον "σπόρο" σε kit και τα διαθέτουν στους μικρότερους προσκόπους.

Από πλευράς κατασκευών, προχωράν ικανοποιητικά τα δύο ανεμόπτερα ΒΡΟ-11. Το πειραιώτικο που κατασκευάζεται στο συνεργείο του Π. Καλογεράκου είναι πιο προχωρημένο σαν κατασκευή. Στο θεσσαλονικιό που κατασκευάζεται από την ομάδα του Χ. Μέντα γίνεται περισσότερο προσκοπικό έργο.

Τελευταίως, ο Κ. Κανάκης που διδάσκει θεωρία πτήσεως στην ΑΝΛΑ, έκανε μία ομιλία σε μεγαλύτερους αεροπροσκόπους με στόχο να τους λύσει πολλές απορίες που είχαν από την κατασκευή και την πτήση ανεμοπτέρων.



Το πειραιώτικο Βρο-11

Οικονομική κρίση και διασκέδαση

Το ανέκδοτο με τον Μεξικό που καθόταν στην γωνία κάτω από το sobrito του, είναι παλιό. Κάποιος Αμερικάνος τού πρότεινε να κάνει κάποια δουλειά, για να βγάλει χρήματα.

- Και μετά, απόρησε ο Μεξικάνος.
- Θα έχεις λεφτά να παντρευτείς και να αγοράσεις σπίτι με δικό σου κήπο.
- Και μετά, ξαναρώτησε ο Μεξικάνος.
- Μετά θα κάθεσαι να απολαμβάνεις.
- Και τώρα τι κάνω;

Στην χώρα μας μέχρι την δεκαετία του '80 διασκεδάσαμε καλά, χωρίς πολλά χρήματα. Οι δυτικοευρωπαίοι τουρίστες ζήλευαν την χώρα μας, όχι για το χρήμα της, αλλά για την καλοπέρασή της. Η ελληνική ευθυμία που τόσο καλά απεικόνιζε ο Ζορμπάς έκανε το γύρω του κόσμου. Ήταν μία ευθυμία εσωτερική που προβαλλόταν στον έξω κόσμο σαν αυθύπαρκτη αξία που δεν είχε καμία σχέση με το χρήμα. Ακόμα και ο πλούσιος Ωνάσης ήταν ξακουστός σε όλο τον κόσμο κυρίως για το ελληνικό κέφι του και όχι για τον πλούτο που συγκέντρωνε εκτός Ελλάδος.

Στον αεραθλητισμό πετούσαμε στην χώρα μας με υποδεέστερα αεροσκάφη, με υποδεέστερη συντήρηση, και διασκεδάσαμε απολαμβάνοντας την κατάσταση. Τα παλιά Piper της αερολέσχης δεν ήταν ότι καλύτερο υπήρχε, αλλά διασκεδάσαμε πολύ με αυτά. Χρήματα για καινούρια μπουζί δεν είχαμε και τηγανίζαμε τα παλιά για να τα ξαναχρησιμοποιήσουμε. Και, αν η επικάλυψη αποκτούσε καμία τρύπα, την επισκευάζαμε μεταξύ μας με εμφανές μπάλωμα. Όλα αυτά και άλλα πολλά γνωρίζαμε ότι δεν ήταν αριστοκρατικά, αλλά διασκεδάσαμε κοροϊδεύοντας τα.

Με το υλικό που είχαμε δεν τολμούσαμε να κάνουμε μεγάλα ταξίδια, ή και μικρότερα ταξίδια πάνω από θάλασσα. Αυτό όμως δεν μας χαλούσε την διάθεση για διασκέδαση.

Τα ανεμόπτερά μας δεν επέτρεπαν ταξίδια και απολαμβάναμε τις τοπικές πτήσεις, τις καιρικές εναλλαγές και τις ιδιαιτερότητες των χειριστών, των μαθητών και των επισκεπτών. Στο αεροδρόμιο δεν είχαμε αναπαυτικά καθίσματα και ξαπλώνομαστε στο χορτάρι λέγοντας ιστορίες, κάτω από τα φτερά των ανεμοπτερών που μας προστάτευαν από τον ήλιο ή την βροχή. Τους καλομαθημένους δυτικοευρωπαίους τους στομάραμε και δεν τους εκπαιδεύαμε καθόλου. Οι πτήσεις ήταν φθηνές και τις δίναμε για να διευρύνουμε τον κύκλο των Ελλήνων ανεμοπόρων. Οι ξένοι μάς ζήλευαν γιατί είχαμε κάτι που το χρήμα τους δεν μπορούσε να αγοράσει.

Ξεκινώντας από την δεκαετία του '80 δημιουργήθηκε μία τάξη Ελλήνων που διασκεδάζε με χρήμα, μία τάξη επιδειξιών του χρήματος. Η τάξη αυτή δεν είχε εσωτερική ευθυμία και θεωρούσε ότι πρέπει να πληρώνει άλλους να την ευθυμούν. Προέκυψε λοιπόν αθρόα πληρωμένη διασκέδαση που δεν είχε σχέση με την πηγαία ελληνική ευθυμία.

Σήμερα πολλοί ασχολούνται με το πως προέκυπταν αυτά τα χρήματα. Δεν προέκυπταν από παραγωγή ιδιωτικού πλούτου, μας εξηγούν, αλλά από κατασπατάληση και ιδιοποίηση δημοσίου χρήματος, εν πολλοίς δανεικού (χρέος δημόσιο). Αυτό όμως δεν θα μας απασχολήσει εδώ. Εδώ το θέμα μας είναι η εγχρήματη διασκέδαση.

Ο Κηλαϊδόνης περιέγραφε την κατάσταση τραγουδιστά:

- Κι αν δεν κάνω λάθος έχουν όλες ΙΧ, θέλουνε και σκάφος και πάνε κι εξοχή.

Το γαλλικό κανάλι TV5 έδειχνε σαν χαρακτηριστικούς νεοέλληνες ένα ζευγάρι μεγαλοϋπαλλήλων, με χλιδατό εξοχικό σπίτι σε κάποιο κοντινό νησί, καμιά διακοσαριά μέτρα ψηλότερα από την θάλασσα. Ο δημοσιογράφος ολοκλήρωνε την παρουσίαση λέγοντας το αμίμητο: "On vous a invité a ne rien faire en vu de la mer" δηλαδή, μας προσκάλεσαν να μην κάνουμε τίποτα με θέα την θάλασσα.

Αυτό το "να μην κάνουμε τίποτα" μέσα στην χλιδή, ήταν το χαρακτηριστικό της νέας καταναλωτικής τάξεως.

Ίσως ακόμα καλύτερα το εξέφρασε κάποιος γνωστός μου, όταν προ δεκαετιών του περιέγραφα τις πολλαπλές ασχολίες του αεραθλητικού κύκλου μας.

- Μα εσύ δεν πλήτεις ποτέ, μου είπε περιφρονητικά, είσαι μικροαστός.

Πριν από λίγες δεκαετίες οι εκπαιδευτές του παραπέντε αλλά και της ιστιοπλοΐας είχαν λίγη δουλειά από φανατικούς νέους που ήθελαν να εκπαιδευθούν στα αντίστοιχα αθλήματα. Τελευταίως υπήρχε πολύ δουλειά, αλλά το κοινό είχε αλλάξει. Πλήρωναν τον εκπαιδευτή για να τους διασκεδάσει. Οι σχολές παραπέντε δοκίμασαν να διευρύνουν την δράση τους σε εκδρομές, σε ποδήλατο, σε rafting και άλλα. Οι σχολές ιστιοπλοΐας αντί για εκπαιδευτικούς πλόες, κατάντησαν να κάνουν πλόες σε κάποιο παραλιακό φαγάδικο για μάζες. Οι σχολές είχαν καταντήσει διασκεδαστήρια. Στην ανεμοπορία ακούσαμε ότι κάποιοι μαθητές στομαρρίζαν τα ζύλινα ανεμόπτερα και ήθελαν να εκπαιδεύονται μόνο με πλαστικά.

Από φτωχική ελληνική καλοπέραση, η ελληνική κοινωνία άρχισε να εθίζεται σε πληρωνόμενη απαιτητική διασκέδαση. Τα συμπτώματα στην οικονομία τα ξαφνίζαν συνεχώς οι συντηρητικοί δημοσιογράφοι στα ραδιόφωνα και τις τηλεοράσεις. Τα συμπτώματα στην διασκέδαση τα βλέπαμε σιωπηρά γύρω μας.

Τον παλιό καιρό τα εγχώρια καμάκια πηδούσαν τις Γερμανίδες στην Ρόδο. Κάποιος "Μπάμπης το καμάκι" τα έμπλεξε με κάποια "Ούρσουλα του βορά" και αποφάσισαν να παντρευτούν. Αυτό δεν ήταν πρωτότυπο. Κάποιο καλοκαίρι, πριν από χιλιάδες χρόνια, ο Δίας είχε ήδη καμακώσει την Ευρώπη σε κάποιο νησί του Αιγαίου.

Έτσι και ο σύγχρονος Δίας ένωσε τις τύχες του με την σύγχρονη Ευρώπη. Στον γάμο αυτό ο Μπάμπης δεν είχε χρήματα να συνεισφέρει. Ο Μπάμπης ήταν ελληναράς, χορευταράς και πηδηχαράς. Ο νότος της Ευρώπης ήταν φτωχός, αλλά εύθυμος. Ο βοράς ήταν πλούσιος, αλλά δύσθυμος και ομιχλώδης. Ο Μπάμπης επιθυμούσε την οικονομική ασφάλεια που του παρείχε η Ούρσουλα. Η Ούρσουλα επιθυμούσε την ευθυμία του Μπάμπη. Και οι δύο επιθυμούσαν σύγκλιση. Αυτό έγινε μεταξύ ατόμων στην Ρόδο, αλλά και μεταξύ κρατών στις Βρυξέλλες

Γρήγορα όμως τα πράγματα χάλασαν. Η πεθερά της Ούρσουλας που κυβερνούσε τον Μπάμπη άρχισε να κάνει

μεγάλη ζωή με τα χρήματα της νύφης της.

- Ρε Μπάμπη μάζεψε την μάνα σου, έλεγε η Ούρσουλα.

Ο Μπάμπης όμως δεν μπορούσε να χαλάσει το χατίρι της μαμάς του, που διακήρυττε παντού ότι "λεφτά υπάρχουν".

- Αχ αυτοί οι Μεσογειακοί δεν μπορούν να συγκρατήσουν τις ορέξεις των κυβερνώντων, έλεγε η Ούρσουλα.

Στο τέλος η Ούρσουλα άρχισε να έχει απαίτηση από τον Μπάμπη να έχει ανάλογο εισόδημα με την ίδια, για να ικανοποιεί την μάνα του. Η λέξη "σύγκλιση" αυτό το νόημα είχε τώρα για την Ούρσουλα. Αυτό επέφερε την οικονομική κρίση σε προσωπικό αλλά και σε κρατικό επίπεδο.

Ο Μπάμπης που τον κυβερνούσε πάντα η μεσογειακή μαμά του, άρχισε να διακηρύττει αφελώς ότι η Γερμανία ήταν πάντα ο μεγάλος εχθρός.

Και τώρα τι γίνεται; Το τι θα γίνει με την οικονομία θα το πουν άλλοι, εκείνοι που ονειρεύονται τα πετρέλαια της Μεσογείου, σαν τα πετρέλαια του Πούτιν. Εμάς εδώ μας αφορά μόνο τι θα γίνει με την διασκέδαση.

Ε, λοιπόν, όσοι επιμένουν να διασκεδάζουν με χρήματα, ας αρχίσουν να θρηνούν την μοίρα τους. Τα χρήματα βρίσκονται στην νεφελώδη Βόρειο Ευρώπη και όχι στις νότιες ειδυλλιακές παραλίες. Εδώ όμως βρίσκεται η ελληνική ευθυμία που κάποιοι συνεχίζουν να την διατηρούν.

Όσοι επιθυμούν να συναναστρέφονται και να συγκρίνονται με τους ομιχλώδεις βορείους, ας μείνουν με την δυσθυμία του υποδεέστερου, του δευτεροκλασάτου. Ας τρέχουν πίσω από τα χλιδάτα υλικά που θα γίνονται συνεχώς πιο χλιδάτα, πιο ακριβά, πιο άπιαστα. Ας τρέχουν πίσω από εκείνο το απατηλό "american dream" που έκανε τόσο κόσμο στις ΗΠΑ να υποφέρει σιωπηλά.

Εμείς εδώ πρέπει να διασκεδάζουμε χωρίς χρήματα, όπως κάναμε παλιά, όταν η λέξη καλοπέραση δεν είχε σχέση με τον πλούτο. Δεν θα πετάμε με τα καλύτερα ανεμόπτερα, αλλά θα διασκεδάζουμε περισσότερο με αυτά, από ότι οι Γερμανοί με τα καινούρια τους.

Και αν κάποιος έρθει εδώ και περιμένει από τους ιθαγενείς να τον εκπαιδέψουν, θα του πούμε να μάθει πρώτα ελληνικά. Πάντα στο αεροδρόμιο λέγαμε καλαμπούρια στην γλώσσα μας, που δεν καταλάβαιναν οι αλλοδαποί, ευπρόσδεκτοι σαν απλοί επισκέπτες. Όποιος θέλει να συμμετάσχει στην ελληνική ευθυμία, δεν μπορεί να το κάνει ούτε και με όλα τα χρήματα της Deutsche Bank. Αν αυτό γίνει σαφές στους αλλοδαπούς, θα είμαστε πάλι ζηλευτός λαός σε όλο τον κόσμο, όπως και στο παρελθόν.

Οδηγός μας ας είναι πάντα ο Δίας που πήδηξε την Ευρώπη.

Μπάμπης Φούφωτος (το καμάκι)



Gliders and sailplanes

Originally gliding (as a youth organization and as a sport) was German. So we have to begin with the German language.

German

A Flug/zeug (airplane) is literally a "flying/machine".

In German there are two words for a motorless flying machine. A "Gleitflugzeug" is a flying machine that glides from the top of a hill to the flatland below.

A "Segelflugzeug" is a motorless flying machine that is able to sail in the atmospheric updraughts (Segel is the sail).

The German term for the sport is "Segelflug" (flying with sails). It is as simple as that.

English

The British followed the German tradition and also used two different terms. A "glider" was a term for the low-performance motorless aircraft, during the first phase of the evolution of the sport. Today a "glider" tends to be described as an "ultralight glider". A "sailplane" is the term mostly used for the contemporary higher-performance motorless flying machines.

In most English-speaking countries, the term for the sport is "gliding". In the US the sport is best known as "soaring".

Around the world there exist gliders (motorless flyers) with a motor. Their name is moto-gliders (motorless flyers with a motor!).

French

In France the term "Gleitflugzeug" (glider) was translated to "planeur". The term prevailed for all motorless flying machines (gliders and sailplanes).

Although the "sail" has not appeared in the French name of the machines, it appears in the name of the sport. The sport is named "vol a voile" which means flying with sails.

As for the sportsman, he is called a "velivole".

Italian

The term "aliante" is used for the gliders.

The term "velivolo" is used for the "aircraft". It has nothing to do with the French term for the glider sportsman.

The word aliante is produced by the word "ala" which means a "wing".

Spanish

The term "planeador" is used in most Spanish speaking countries for the flying machine as well as for the sportsman. The common term is an abbreviation for "gliding aircraft" and "gliding pilot".

Many years ago, photos of a gliding camp appeared in the US "Soaring" magazine. A big sign in the entrance of the camp was stating: "Los planeadores son amigos de tristesa". We may be lonely flyers but, quite the contrary, we think that we are "amigos de alegria".

After the western European languages, here is a brief look at the eastern European group.

Russian

Russia and France have always had close intellectual

relations, even though Napoleon reached Moscow.

The Russian word "планер" (planer) must be coming from the French "planeur". There is no connection with the word "самолет" (samalio) which is used for the airplane, or "Вертолёт" (vertalio) the helicopter.

Polish

The Poles use the word "szybowiec" for the gliders. It was the first word of the Polish glider factory SZD (Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym). I have never tried to pronounce it, even when I have been in the factory of Bielsko Biała for a whole week.

Czech

In the Czech language there are two words for the glider. As in German, kluzák is the Gleitflugzeug coming from the word klouzání that denotes a glide. As for the Segelflugzeug, it is called větroň coming from the word vítr that denotes the wind.

The glider-pilot is plachtař and the word for gliding is plachtařství. Both words share the root plachta that is a cover (fabric or plastic).

Southern Slavs (Yugoslavs)

Serbians and Croatians have a common language "srpski-hrvatski". The main difference is in the characters they use when writing. Serbians use the Cyrillic alphabet, Croatian use the Latin alphabet. It is very easily pronounced (just keep in mind that č is pronounced ts).

The common word for glider is једрилица / jedrilica.

The main sporting center around Beograd has been Vrsac and it is also easily pronounced if you stress the "r" as being a vowel. Nema problema (no problem).

Until now we have mentioned languages of the Indo-European language group. Let's turn to other languages, still written in some alphabet.

Turkish

Turkish belongs to the Altai group of languages together with Mongolian. It is written in Latin characters.

In Turkish the French word "planeur" is used as "planör".

Hungarian

Hungarian belongs to the Ural group of languages together with Finnish and Estonian.

Many decades ago a Hungarian glider-pilot sent me a Hungarian book, so that I could see its very nice drawings. It was called "vitorlázó repülőgép". I was always puzzled on how this term was pronounced. Recently a Greek team went to fly in Hungary for the international gliding contest. I demanded as a favor that they learn how to pronounce this word, just for my pleasure. When they came back a month later, nobody had acquired the ability. Fortunately there are now Internet sites that can speak the words you are writing in any language. That solved my problem.

That's OK for languages written in some alphabet. How about languages like Arabic (no vowels), Chinese (no

connection of writing to sounds), or Japanese? How could we read or pronounce words meaning "glider" or "gliding" in those languages. How could we learn the story behind the local gliding terminology?

At last let's come to Greek, which of course is an Indo-European language.

Greek

When in the '30ies gliding arrived in Greece from Germany, the first gliders were ΟΛΙΣΘΗΤΗΡΕΣ (gliders). Later on, the term "Segelflugzeug" had to be translated. But in our maritime country the sails were not to be mixed with flying. The term for the sailplane is today ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΟ (anemoptero). ΑΝΕΜΟ is the wind and ΠΤΕΡΟ (ptero) is the wing (as in the common words pterodactyl and archaeopteryx). The first sailplanes were using the wind that produced lift along the slopes of the hills, and that justifies ΑΝΕΜΟ. As for the ΠΤΕΡΟ it is nearer to the Italian ala-aliante.

There is also another possibility. In modern Greek ΠΤΕΡΟ is the wing, but it is also the feather. ΠΤΕΡΟ ΣΤΟΝ ΑΝΕΜΟ means "a feather in the wind", a very common expression in the '30ies. The ΑΝΕΜΟΠΤΕΡΟ, as people were seeing it from the ground, was really a "feather in the wind".

Now we go to the term for "glider pilot". He is called ΑΝΕΜΟΠΟΡΟΣ (anemoporos) the meaning being "somebody who travels with the wind".

So "gliding" becomes ΑΝΕΜΟΠΟΡΙΑ (anemopororia) that

means "traveling with the wind".

The word "sail" of most other languages gave its place to the word "wind" in Greek. As a consequence we are frequently asked: "How do you fly when there is no wind?"

Today neither the sail nor the wind are essential to the sport of gliding.

Among the languages, German, English, Czech and Greek use two different words. They make a difference between the gliders and the sailplanes.

Our readers are pleased to send us corrections and additional information on gliding terminology around the world.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Αν θέλετε να δείτε ανεμόπτερα όλων των εθνών, βάλτε διαδοχικά στο Google τις ανωτέρω λέξεις και ζητήστε να σας βρει εικόνες.

Ο "Αεραθλητισμός" δεν είναι έντυπο γενικής κυκλοφορίας.

Τα πρόσφατα τεύχη, για τα επίκαιρα θέματά τους, μπορείτε να τα προωθήσετε προσωπικά σε φίλους σας που θα τα κατανοήσουν, αλλά δεν είναι επιθυμητό να ανεβαίνουν σε site.

Αντιθέτως τα παλαιά τεύχη, για τα ιστορικά τους θέματα, βρίσκονται ήδη (μέχρι το τεύχος 60) στο site:

www.aerodata.gr

Τα μεταγενέστερα τεύχη θα αναρτηθούν και αυτά όταν χάσουν την επικαιρότητά τους.

