



Ο τίτλος αυτού του τεύχους είναι παρεξηγήσιμος. Τι είναι τα lifestyle sports; Για τον Έλληνα αναγνώστη, οι λέξεις αυτές προκαλούν λανθασμένες εντυπώσεις. Το lifestyle είναι μια λέξη που παραπέμπει σε μόδα, σε μοδάτα περιοδικά, σε αισθητικές και οικονομικές υπερβολές. Παραπέμπει σε αυτό που κοινώς ονομάζεται «γκλαμουριά».

Αν όμως αναζητήσετε στο ιντερνέτ τον αγγλόφωνο όρο lifestyle sports, θα διαπιστώσετε ότι πρόκειται για ακριβώς το αντίθετο. Φανταστείτε μια παρέα που φορτώνει σε ένα βανάκι τον εξοπλισμό της. Πηγαίνει σε μια έρημη παραλία και κάνει surfing ή wind surfing. Το βράδυ ανάβει φωτιά και ψήνει κοψίδια, με πολύ κέφι, αδιαφορώντας για κάθε άνεση του σημερινού πολιτισμού. Αυτή είναι μια εικόνα των lifestyle sports.

Η βιβλιογραφία αναφέρει ότι τέτοιοι κύκλοι δεν ενδιαφέρονται καθόλου για προβολή. Αναφέρει ότι σνομπάρουν τα μεγάλα μέσα κοινωνικής προβολής και συχνά έχουν δικά τους μέσα περιορισμένης προβολής στον κύκλο τους. Έχουν το δικό τους ξεχωριστό lifestyle.

Μετά τον όρο lifestyle, ας επικεντρωθούμε στον όρο sports. Η λέξη αυτή μεταφραζόμενη στα ελληνικά σαν αθλήματα, προκαλεί στον μέσο αναγνώστη την εικόνα γηπέδων με χρωματιστούς αθλητές, προπονητές, διαιτητές, κριτές, παράγοντες. Παραπέμπει δηλαδή στην δομή που ονειρεύεται η ΓΓΑ για τον οργανωμένο πρωταθλητισμό της.

Παραπέμπει σε μια οργανωμένη δομή διαχειρίσεως μεγάλων κονδυλίων και εντόνων συναισθημάτων για μη αθλούμενους οπαδούς. Ε λοιπόν, ξεχάστε την εικόνα αυτή.

Τα lifestyle sports περιλαμβάνουν ορφανά αθλήματα, που ξεκίνησαν σαν ελεύθερες δραστηριότητες στα βουνά και στις θάλασσες, ή ακόμα και στους δρόμους των πόλεων, από αθλητές που δεν ήθελαν να έχουν καμία σχέση με οργανωμένους φορείς.

Έτσι ξεκίνησαν σπορ σαν το surfing, το wind surfing, το kite surfing, το skateboard, το snowboard, το mountain bike, και άλλα αθλήματα που το όνομά τους δεν σας θυμίζει τίποτα.

Όταν οι εξασκούντες το άθλημα έγιναν πολλοί, κάποιοι κατάλαβαν ότι μπορούν να βγάλουν χρήματα από αυτούς. Οπότε το άθλημα απέκτησε κανονισμούς, αγώνες, σχολές, επισιμότητα. Έπαψε στην ουσία να είναι lifestyle sport. Για παράδειγμα το windsurfing και το snowboard που ξεκίνησαν σαν ταπεινά lifestyle sports, έφθασαν μέχρι τους χλιδατούς ολυμπιακούς αγώνες.

Σαν συγγενής έννοια με τα lifestyle sports αναφέρονται στην βιβλιογραφία τα extreme sports. Και εδώ υπάρχει μεγάλη παρανόηση. Κάθε άθλημα μπορεί να γίνει extreme, αν πέσει στα χέρια τρελάκηδων. Μια απλή βόλτα στο βουνό καταντάει extreme, αν γίνεται στα χείλη ενός γκρεμού. Ένα άθλημα μπορεί να γίνει extreme ακόμα και αν εξασκείται από γνωστικούς.

Προ κάποιων δεκαετιών, ήρθε να εκπαιδευτεί στην ανεμοπορία κάποιος γνωστός μου, καθόλου τρελάκιας. Δεν έμεινε μαζί μας, αλλά έμαθα ότι έσπασε το πόδι του πέφτοντας από άλογο και έβγαλε την μέση του κάνοντας windsurfing. Όταν τον είδα, του επεσήμανα ότι έχουμε εξασκήσει και τα δύο αυτά αθλήματα επί δεκαετίες, χωρίς ποτέ να κινδυνεύσουμε. Τα αθλήματα αυτά δεν είναι extreme sports. Είχε όμως σαφή επίγνωση του προβλήματός του:

- Εσείς, μου είπε, εξασκήσατε αυτά τα αθλήματα σε μεγάλο χρονικό διάστημα, με άνεση. Εμείς αντιθέτως, βιαζόμαστε να πάρουμε τις εμπειρίες γρήγορα. Είχε σπάσει το πόδι του με το άλογο, δοκιμάζοντας να πηδήσει εμπόδια από τον πρώτο μήνα. Είχε βγάλει την μέση του με windsurfing, δοκιμάζοντας να πηδήσει ψηλά, αντίθετα στα κύματα, όπως έβλεπε να γίνεται στην TV.

Η ιδέα των extreme sports είναι απλή διαφημιστική υπερβολή. Διαφημίζεται ότι μπορείς να γίνεις διάσημος στον κύκλο σου, κάνοντας extreme sports: «Παίρνω στο χέρι μια βιντεοκάμερα και σου προτείνω να πηδήξεις στον γκρεμό. Αν επιβιώσεις, σου τάζω ότι με το βίντεο αυτό θα σε θαυμάζουν οι γκόμενες. Αν σκοτωθείς, θα έχω το μοναδικό βίντεο του θανάτου σου, που θα είναι περιζήτητο». Κάπως έτσι.

Υπάρχουν κατάλογοι με τα extreme sports, όπου αναφέρονται μέχρι και 40 αθλήματα. Αθλήματα που, αν τα εξασκήσεις συντηρητικά, δεν έχουν τίποτα το extreme. Το extreme έχει καταντήσει μια λέξη

σφραγίδα, όπως παλιά η αδρεναλίνη.

* * *

Ας επικεντρωθούμε τώρα στα lifestyle aero-sports.

Η προπολεμική **ανεμοπορία** ήταν για τους νέους πραγματικό lifestyle aero-sport. Ξεκινούσαν όλοι μαζί από νωρίς, κουβαλώντας το ανεμόπτερο προς το βουνό. Εκτοξεύοντας ανεμόπτερα με ελαστικό καταπέλτη, όλη την ημέρα, οι ανεμοπόροι είχαν πραγματικά ένα ιδιαίτερο ομαδικό lifestyle. Μέχρι το 1960 δεν υπήρχαν ούτε κρατικά πτυχία για τους χειριστές, ούτε περιορισμοί στον εναέριο χώρο. Το άθλημα ήταν πραγματικά ελεύθερο. Ήταν ένα πραγματικό lifestyle aero-sport.

Μετά το 1960 άρχισαν διαδοχικά να θεσπίζονται δυσκοίλιοι κρατικοί περιορισμοί. Κρατικά πτυχία ικανότητας για τους χειριστές και νηολόγια για τα ανεμόπτερα. Το κράτος, βάζοντας το πόδι του μέσα σε κάποια δραστηριότητα, άρχισε να επιβάλει άκαμπτους κανονισμούς για κάθε βήμα της. Η εκπαίδευση απέκτησε κανονισμούς και κρατικές εξετάσεις σε πολλαπλασιαζόμενα μαθήματα. Οι σχολές απέκτησαν υποχρεωτικές δομές. Οι εκπαιδευτές απέκτησαν κρατική αναγνώριση. Η καταλληλότητα των ιπταμένων μέσω έγινε και αυτή γραφειοκρατικώς πλαισιωμένη, με κανονισμούς και ελέγχους από κρατικούς εξουσιοδοτημένα άτομα. Οι μπελάδες και τα έξοδα του αθλήματος έγιναν από ενοχλητικά μέχρι απαγορευτικά. Η ανεμοπορία δεν είναι πια lifestyle aero-sport και δεν μπορεί να γυρίσει πια στην προηγούμενη κατάσταση (στο status quo ante που λένε οι λατινομαθείς).

Η κρατική παρεμβατικότητα κατάφερε να μετατρέψει ένα ζηλευτό lifestyle sport σε μία δραστηριότητα που δεν είναι πια ελκυστική. Όσοι εξάσκησαν την ανεμοπορία στην κατάσταση που

βρίσκεται σήμερα, την θεωρούν πλέον ασύμφορη και έχουν απομακρυνθεί, αφήνοντας πίσω τους ένα καλά οργανωμένο τίποτα, με κάποιες μηχανοκίνητες μαϊμούδες. Πολύ λίγοι παρακολούθησαν τις περσινές διαδικτυακές συζητήσεις για τους νέους ελληνικούς ανεμοπορικούς κανονισμούς της EASA, κανονισμούς για να οργανωθεί καλύτερα κάτι που δεν υπάρχει πια. Πολύ λίγοι ενδιαφέρονται για το τεκμήριο που θεσμοθέτησε προ ετών η εφορία για τα ελληνικά ιδιωτικά ανεμόπτερα που δεν γνωρίζω να υπάρχουν πια. Όσα τέτοια υπήρξαν κάποτε φρόντισαν να έχουν αλλοδαπό νηολόγιο.

* * *

Η ανάγκη όμως για απλά lifestyle aero-sports δεν έπαψε να υπάρχει. Στα μέσα της δεκαετίας του '70 εμφανίστηκε ένα νέο lifestyle aero-sport, το **hang-gliding**. Την δεκαετία του '80 το hang-gliding έγινε οργανωμένο άθλημα με δύο μορφές, την ελεύθερη αμερικανική και την γραφειοκρατική ευρωπαϊκή. Στις ΗΠΑ θεσπίστηκε το 1982 ο κανονισμός FAR-103 που θέτει εκτός ελέγχου κάθε μονοθέσια ιπτάμενη συσκευή χωρίς κινητήρα, με βάρος κάτω των 75 κιλών.

Στις ΗΠΑ υπάρχουν νόμοι που περιγράφουν τι παραμένει ελεύθερο, εκτός νόμων. Στην χώρα μας αντιθέτως, ακολουθήθηκε η ευρωπαϊκή τακτική της κρατικής παρεμβατικότητας. Υπήρξε και ένα πρόσθετο πρόβλημα. Τα μηχανοκίνητα συμφέροντα δοκίμαζαν να εντάξουν σε χαλαρό ανεμοπορικό κανονισμό (σαν τον FAR-103) τα διθέσια μηχανοκίνητα. Η διαμάχη με τους κανονισμούς διήρκεσε επί μια εικοσαετία. Όλη αυτή η ελληνική ιδιαιτερότης περιγράφεται αναλυτικά σε παλαιότερα τεύχη μας.

Τέλος το hang-gliding έμεινε στα χέρια λίγων φανατικών αγωνιστών του αθλήματος. Οι περισσότεροι lifestyle sportsmen το εγκατέλειψαν, ακολουθώντας ένα απλούστερο lifestyle aero-sport

το para-gliding.

* * *

Το **para-gliding** εμφανίστηκε σαν ιπτάμενη συσκευή την δεκαετία του '80 και οργανώθηκε σε άθλημα την δεκαετία του '90. Το para-gliding έγινε το νέο lifestyle aero-sport για την ελεύθερη νεολαία.

Σαν γνήσιοι lifestyle sportsmen οι παραπεντιστές απομακρύνθηκαν από κάθε οργανωμένο πλαίσιο και άρχισαν να δραστηριοποιούνται σε κατάλληλες πλαγιές σε όλη την Ελλάδα. Δεν πρόκειται για πλαγιές που επιτρέπουν να απογειωθεί κανείς από πολύ ψηλά, αλλά αντιθέτως για πλαγιές όπου απογειώνεται κανείς από χαμηλά και μπορεί να κερδίσει ύψος εκμεταλλευόμενος τα ανοδικά ρεύματα της ατμοσφαιράς. Η πολύχρονη έρευνα για τέτοια ρεύματα σε όλη την Ελλάδα, είχε σαν αποτέλεσμα μεγάλη αρθρογραφία στο περιοδικό μας, που εμφανίζεται σήμερα συγκεντρωμένη στο site: www.marinaalimos.gr/smb

Υπήρξε στην Θεσσαλονίκη κάποιο ανεμοπορικό σωματείο που δεν εξασκούσε το επίσημο άθλημα της ανεμοπορίας, αλλά το παραπέντε. Κάποιοι ανεμοπόροι το θεωρούσαν αυτό άτοπο. Και όμως, κάθε αεραθλητής που εκμεταλλεύεται τα ανοδικά ρεύματα, ανεμοπορεί, άσχετα από το ύψος στο οποίο ανεβαίνει, από την απόσταση που διανύει, και από την συσκευή με την οποία πετάει. Αρκεί να μην έχει μηχανή.

Το para-gliding είναι σήμερα το κατ'εξοχήν lifestyle aero-sport. _



Ανεμοπορικά αεροδρόμια

Σε προηγούμενα τεύχη του περιοδικού μας, έχουμε επανειλημμένως αναφερθεί στον κίνδυνο για την ανεμοπορία, από την ασφαλτόστρωση του διαδρόμου προσγειώσεως της Εδέσσης. Ένας ασφάλτινος διάδρομος είναι κράχτης για ελαφρά αεροπλάνα με ευαίσθητα σκέλη. Αν η αεροπορική χρήση ενός αεροδρομίου αυξηθεί, θα υπάρξει πίεση για κατάργηση των ανεμοπορικών πτήσεων που καταλαμβάνουν τον διάδρομο περισσότερη ώρα. Αυτά φοβόμαστε για ένα μικρό αεροδρόμιο, με ένα μικρό ασφάλτινο διάδρομο.

Περιμέναμε λοιπόν ότι το οξύ πρόβλημα θα εμφανιζόταν στην Έδεσσα. Το αεροδρόμιο της Εδέσσης όμως έχει το ανεμοπορικό πλεονέκτημα να είναι μακριά από την πόλη της Εδέσσης και από μεγάλα αστικά κέντρα. Για αεροπορική δραστηριότητα υποπευόμαστε ότι θα ήταν απλώς ένα αεροδρόμιο αποθηκείσεως αεροπλάνων. Θα ήταν και αεροδρόμιο εκτελέσεως αποπρογειώσεων για αεροπλάνα που θα έρχονταν από αλλού.

Το αεροδρόμιο της Εδέσσης έχει όμως το σημαντικό ανεμοπορικό πλεονέκτημα να βλέπει ο διάδρομός του κατ'ευθείαν στην απότομη πλαγιά του Αγ. Αθανασίου, με το απογευματινό ανοδικό της. Η πλαγιά αυτή είναι ανεμοπορική ευτυχία και αεροπορική δυστυχία, που προστατεύει το αεροδρόμιο από μεγαλεπήβολα αεροπορικά σχέδια.

Μέχρι τώρα, η εκδίωξη των ανεμοπτέρων από τα αεροπλάνα δεν συνέβη στην Έδεσσα. Εμφανίστηκε όμως στο αεροδρόμιο του Τατοΐου, όπου έπαυσαν να γίνονται πτήσεις ανεμοπτέρων. Κυκλοφορούσαν φήμες ότι το πρόβλημα υπήρχε με την τότε διοίκηση της ΠΑ που επηρεαζόταν από τις αεροπλανολέσχες και τους ιδιώτες αεροπόρους. Ελέγγο ότι θα επιτραπούν και πάλι πτήσεις ανεμοπτέρων, όταν

αλλάξει η διοίκηση του αεροδρομίου. Προ μηνών εγκαταστάθηκε από την ΠΑ νέα διοίκηση στο Τατόι, αλλά τα ανεμόπτερα παρέμειναν καθηλωμένα στο υπόστεγο της Ανεμολέσχης.

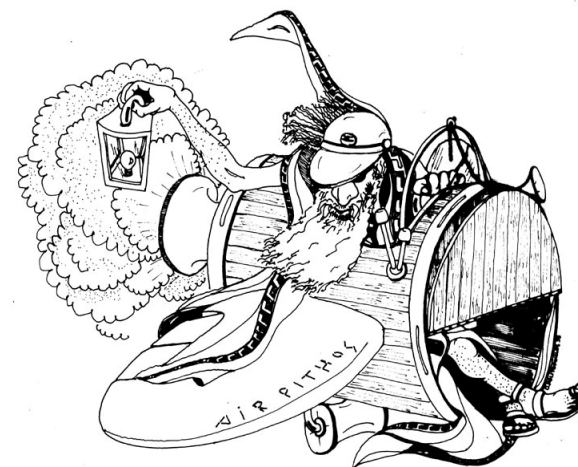
Σε περίπτωση οργανωμένου αεροδρομίου, όπως το Τατόι, η κυκλοφορία επί του εδάφους αργών πτητικών μέσων που τα σπρώχνουν πεζοί αεραθλητές, είναι προβληματική για τους ελέγχοντες την κυκλοφορία των αεροδρομίων. Οι ελεγκτές των πτήσεων επιθυμούν εξ άλλου να μπορούν να διατάζουν τους υπαμένους για το πότε και πως θα προσγειωθούν. Ένα ανεμόπτερο δεν μπορείς να το καθυστερήσεις στην προσγείωση, διατάζοντάς το να κάνει go around. Οι πυργήτες έχουν κάθε λόγο να προτιμούν τα αεροπλάνα από τα ανεμόπτερα.

Σήμερα δεν γίνονται στην νότιο Ελλάδα ανεμοπορικές πτήσεις. Πετάν μόνο κάποια ανεμοαεροπλάνα χρησιμοποιώντας το δεύτερο συνθετικό της λέξης αυτής. Τα μοτο-ανεμόπτερα ήταν στο παρελθόν τρόπος να γίνονται φθηνές πτήσεις αεροπλάνων με τον μανδύα της ανεμοπορίας. Τώρα τα μοτο-ανεμόπτερα κατάντησαν να είναι ο μόνος τρόπος για να κάνει κανείς κάποια ανεμοπορία, με τον μανδύα της αεροπορίας.

Η νέα κατάσταση βολεύει και τους εκπαιδευτές που πετάν τα μοτό. Δεν χρειάζονται πια ανεμοπορική ομάδα για να κάνουν εκπαιδευτικές πτήσεις. Η ανεμοπορία σαν ομαδική δραστηριότητα εξαφανίστηκε. Η ιστορία θα καταγράψει την εξαφάνιση των ανεμοπόρων μαζί με την εξαφάνιση των δεινοσαύρων, των κανατάδων και των καπελούδων. Υπήρξαν θύματα της προόδου και της κλιματικής αλλαγής, θα μας πουν. Οι παλαιότεροι ας προσθέσουν και την απαραίτητη τρύπα του όζοντος.

Οι πτήσεις ανεμοπτέρων ήταν καθιερωμένες στο Τατόι από προπολεμικώς. Μετά το 1960 η παρουσία των ανεμοπόρων ήταν συνεχής σε όλες τις αργίες και κανείς δεν διανοήτο να αμφισβητήσει την παρουσία τους (βλέπε άρθρο «Σαράντα χρόνια Τατόι», τεύχος 41, Οκτ.2000). Η ευκαιρία για την κατάργηση της ανεμοπορίας στο Τατόι παρουσιάστηκε με τον Covid, όταν σταμάτησαν οι αεραθλητικές πτήσεις. Τότε κάποιοι βολεύτηκαν και φρόντισαν να διαιωίσουν το βόλεμα. Οι μελλοντικοί ιστορικοί μπορούν να γράψουν ότι η ανεμοπορία στο Τατόι απεβίωσε από επιπλοκές του Covid 19. Ίσως από αυτό που ονομάζεται επιστημονικώς Long Covid.

Μετά τις εξελίξεις των περασμένων ετών που περιγράψαμε, βρισκόμαστε σήμερα πάλι στο 1976, πολύ πριν εκδοθεί το πρώτο τεύχος του περιοδικού μας. Τότε δημοσιευόταν στο περιοδικό «Αθλητική Αεροπορία» το ευθυμογράφημα «Ζητούνται ανεμοπόροι». Σήμερα το βρίσκετε στον βιβλίο «Ιπτάμενα Ευθυμογραφήματα» που κατεβαίνει σαν αρχείο .pdf από το site: www.aerodata.gr



Ανεμοπορία στο Τατόι

Αναπτύξαμε ήδη την διαδοχή γεγονότων μέχρι τον εκμηδενισμό της αθηναϊκής ανεμοπορικής δραστηριότητας, μέσα σε ένα εξελισσόμενο τατοϊκό περιβάλλον. Ας δούμε όμως και τις ευθύνες της ίδιας της ανεμοπορίας για το αποτέλεσμα αυτό.

Στο βιβλίο «Piper cub στην Ελλάδα» περιγράψαμε δύο παιδαριώδη ατυχήματα που κατέστρεψαν το καλύτερο πτητικό υλικό της Ανεμολέσχης, ένα εκπαιδευτικό ανεμόπτερο και ένα αερορυμουλκό αεροπλάνο. Παραθέσαμε και κάποια φωτογραφία που θα μπορούσε να είναι γελοιογραφία. Αυτά έγιναν πριν από δεκαπενταετία, σε περίοδο διοικητικής χαλαρότητας, όταν όλο το έπαιζαν καλοί.



Μετά από αυτά, εμφανίστηκε στην λέσχη μια παρέα ικανών στελεχών που οργάνωσαν την ανάκαμψη. Την οργάνωσαν τέλεια από πλευρά οικονομική και τεχνική, αλλά η προσπάθεια ήταν πάλι πτητικώς χαλαρή, χωρίς να υπάρχει κάποιος που να διασφαλίζει την πτητική πειθαρχία μέσα στην ευχάριστη παρέα.

Το καλύτερο υλικό που είχαμε πήγε στην

Πολωνία, όπου ανανεώθηκε με φροντίδα και δαπάνες κάποιων από τα νέα στελέχη. Δυστυχώς όμως, η επιστροφή του υλικού στην Αθήνα εγκαινιάστηκε με ένα τελείως απαράδεκτο ατύχημα, μέσα στο αεροδρόμιο. Προσωπική μου εκτίμηση είναι ότι ίσως να υπάρχει κάποιο βίντεο και φωτογραφίες του ατυχήματος, που δεν μας έδειξαν οι παριστάντες στο ατύχημα. Η ταρζανιά με μεγάλη ταχύτητα σε χαμηλό ύψος, έγινε ακριβώς για την λήψη οπτικού υλικού. Μάλλον δε, ο χειριστής δεν έβλεπε μπροστά του, γιατί κοιτούσε προς τον φακό. Πρόκειται για αναπόδεικτες υποθέσεις. Αν συνυπολογίσουμε όμως το γεγονός ότι ο χειριστής είχε μικρή πείρα και ότι επρόκειτο για τις πρώτες πτήσεις του με το απαιτητικό αυτό ανεμόπτερο, όλο το σκηνικό προοιωνίζει το τέλειο ατύχημα. Ένας χαμηλός στύλος απλώς έτυχε να βρίσκεται εκεί. (Search for SX-123 in www.aerodata.gr)

Το ατύχημα δεν προκάλεσε τον ακαριαίο θάνατο του χειριστή ο οποίος εισήχθη στο ΚΑΤ με νοσοκομειακό της ΠΑ, σαν τραυματίας. Έτσι το θέμα δεν έλαβε καμία δημοσιότητα. Στον ανεμοπορικό κύκλο όμως έπεσε σαν βόμβα που κατέστρεψε το παν. Τα νέα δυναμικά στελέχη που είχαν προσεγγίσει την ανεμοπορία για να ευχαριστηθούν τις πτήσεις, απλώς διέρρευσαν προς άλλα αθλήματα, ρίχνοντας πίσω τους μαύρη πέτρα. Η καταστροφή δεν προήλθε από το ατύχημα, αλλά από την επακολουθήσασα απομάκρυνση των ικανών στελεχών που δεν μπόρεσαν να διασφαλίσουν το απαραίτητο πνεύμα της ευχάριστης ανεμοπορικής αναψυχής.

Αποχωρήσεις στελεχών έχουν γίνει επανειλημμένως στην ανεμοπορία για διάφορους λόγους, με αποτέλεσμα τον κατά περιόδους πλήρη μηδενισμό της ανεμοπορικής δραστηριότητας. Το βιβλίο «Ανεμοπορία και ΠΑ» περιγράφει μια σειρά από ιστορικούς εκμηδενισμούς και ανακάμψεις. Η

ανεμοπορία είναι ένα άθλημα που δεν ενέχει για κανέναν οικονομικό κέρδος, κέρδος που θα μπορούσε να διασφαλίσει την συνέχεια της επιχειρήσεως.

* * *

Κατά την τελευταία περίοδο, ένας ακόμα αρνητικός συντελεστής, ήταν το ενδιαφέρον του κόσμου για την ανεμοπορία. Δεν υπάρχει πια στην κοινωνία το έντονο ενδιαφέρον για πτήσεις. Δεν υπάρχει σήμερα η πιεστική προσέλευση που μας επέτρεπε στο παρελθόν να επιλέγουμε τα ικανότερα μυαλά που θα μπορούσαν να κρατηθούν μόνοι τους στον αέρα, και να στέλνουμε τους λοιπούς να πετάν με την βοήθεια κινητήρα.

Τον παλιό καιρό, ξεκινούσαμε τις ανεμοπορικές πτήσεις το πρωί και σταματούσαμε μόνο όταν μας έδιωχναν από το αεροδρόμιο, γιατί είχαν δοθεί στους φρουρούς τα συνθηματικά. Τώρα, οι πτήσεις γίνονται αφού αρχίσει η ανάπτυξη των θερμικών. Τελευταίως, δεν ήταν σπάνιο φαινόμενο να περιμένει κάποιος εκπαιδευτής στο έδαφος, μέχρις ότου έρθει μαθητής που θα του επιτρέψει να πετάξει ο ίδιος. Με τέτοιες συνθήκες, δεν γίνεται καμία επιλογή στους υποψήφιους ανεμοπόρους.

Τον παλιό καιρό, παραπονιόμαστε για την σαβούρα αεροπορικής μαγκιάς που μας έπνιξε, την περίοδο του TopGun. Σήμερα, αναπολούμε τα χρόνια όταν μπορούσαμε να απομακρύνουμε όσα μυαλά θεωρούσαμε ακατάλληλα. Όχι ότι διώξαμε ποτέ κανέναν. Είχαμε όμως τον τρόπο μας να τους αφήνουμε πίσω και να προχωρούμε με τους εκλεκτούς μας. Γι αυτό το non politically correct ξεκαθάρισμα, δεν μετανιώσαμε ποτέ. Η ανεμοπορική αναψυχή, και η άνεση των πτήσεων, είναι κάτι πολύ σοβαρότερο και ασφαλέστερο από την διδασκόμενη και τόσο διαφημιζόμενη «ασφάλεια πτήσεων». Δείτε σχετικά τον επίλογο του βιβλίου της Ανεμολέσχης «Εκπαιδύοντας ανεμοπόρους»._

Η εξ ουρανού βοήθεια

Στο τεύχος μας 123 ασχοληθήκαμε με τους πρωτοπόρους της ελληνικής αεροπορίας. Φθάσαμε μέχρι την αρχή των Βαλκανικών Πολέμων (1912-14). Είπαμε και ελάχιστα περί της Ναυτικής Αεροπορίας.

Σήμερα θα ασχοληθούμε με μία μόνο πτήση του 1922, κατά την Μικρασιατική Καταστροφή. Αρχίζουμε με την **περιγραφή της γενικής πολεμικής καταστάσεως**.

Το 1918 με το τέλος του Μεγάλου Πολέμου η μικρή Ελλάς είχε εξαντλήσει τον δυναμισμό της σε συνεχείς πολέμους από το '12 μέχρι το '18 και έπρεπε να ανασυντάξει τις δυνάμεις της. Η Ελλάς σαν σύμμαχος των ναυτικών δυνάμεων (Άγγλο-Γάλλων) βρισκόταν στην σωστή πλευρά της ιστορίας. Λόγω του ότι περιβάλλεται από θάλασσα, δεν μπορούσε να κάνει και αλλιώς. Όταν δοκίμασε το 1915 να μείνει αμέτοχη του πολέμου, οι σύμμαχοι μάς επέβαλαν ναυτικό αποκλεισμό και έφεραν την Ελλάδα στην σωστή πλευρά.

Μετά το τέλος του πολέμου στα ευρωπαϊκά μέτωπα, οι εμπόλεμοι είχαν υποστεί μεγάλες απώλειες και δεν μπορούσαν πια να κρατάν μεγάλες δυνάμεις στρατευμένες. Ο πόλεμος όμως έπρεπε να συνεχισθεί στην περιφέρεια. Το έργο αυτό ανέθεσαν οι μεγάλες δυνάμεις στους μικρούς, με δόλωμα την εκπλήρωση εθνικών τους στόχων.

Η ελληνική πλευρά είχε ήδη αρνηθεί το 1915 την συμμετοχή μας στο φιάσκο της εκστρατείας στην Καλλίπολη. Εκεί, τα μεν συμμαχικά πλοία στάλθηκαν από τον Άγγλο αρχηγό του επιτελείου (Τσόρτσιλ) πάνω στα τουρκο-γερμανικά ναρκοπέδια, οι δε αποβατικές δυνάμεις (κυρίως Αυστραλοί) αποδεκατίστηκαν στην ξηρά. Ακούστε ένα χαρακτηριστικό αυστραλιανό τραγούδι :

<https://www.youtube.com/watch?v=PFCEkeoSTwg>

Ο Ιωάννης Μεταξάς που είχε προστατεύσει τον ελληνικό στρατό από συμμετοχή στην Καλλίπολη, βρέθηκε το 1917 εκτοπισμένος από τους συμμάχους στην γαλλική Κορσική. Από εκεί κατάφερε να περάσει στην ιταλική Σαρδηνία και να γυρίσει αργότερα στην Ελλάδα. Την οικογένειά του όμως κράτησαν οι Γάλλοι σαν ομήρους, για κάποιους μήνες, στην νότιο Γαλλία.

Ενώ ο ευρωπαϊκός πόλεμος τελείωνε, οι σύμμαχοι έστειλαν το 1918 τμήμα του στρατού μας να ενισχύσει τις γαλλικές δυνάμεις που υποχωρούσαν στην Οδησό, στην Χερσόνα και στο Νικολαίεφ. Οι μπολσεβίκοι προχωρούσαν προς νότον, οι δε αεροπόροι μας, που έμειναν αδρανείς στην περιοχή για 40 μέρες, δεν παρέλαβαν ποτέ από τους συμμάχους τα αεροπλάνα που περίμεναν.

Ο γαλλικός στρατός που υποχωρούσε, βρισκόταν σε αταξία από στελέχη που επιθυμούσαν να γυρίσουν «οίκαδε» και κατηγορούντο σαν ομοϊδεάτες των μπολσεβίκων. Το χάος αυτό αντιμετώπισαν οι ελληνικές δυνάμεις τόσο στα λιμάνια επιβιβάσεως, όσο και μέσα στα πλοία της επιστροφής.

* * *

Μετά την ατυχή αποστολή στην Οδησό, ο στρατός μας επικεντρώθηκε στο μέτωπο της Μικράς Ασίας, χωρίς να ακούσει τις συντηρητικές φωνές που βασιζόνταν σε γεωστρατηγικά επιχειρήματα. Οι πτυχώσεις του εδάφους κατά μήκος των ποταμών ήταν σε κατεύθυνση ανατολή-δύση και δεν υπήρχαν κάθετα φυσικά εμπόδια (βουνά, ποτάμια) για εγκατάσταση διαχωριστικών γραμμών αμύνης. Σε περίπτωση απολύτου νίκης του στρατού μας, οι πληθυσμοί ήταν κυρίως μουσουλμανικοί και δεν θα μπορούσαν να κρατηθούν από τις αστυνομικές δυνάμεις μας. Ο Μεταξάς που τα έγραφε αυτά δεν εισακούετο πια.

Ο Μεταξάς ανήκε στο στρατόπεδο των βασιλικών. Το τετράτομο ημερολόγιό του είναι πολυδιαβασμένο, κυρίως ο τελευταίος τόμος περί Αλβανίας, όταν ήταν πρωθυπουργός. Ένας πρωθυπουργός όμως δεν έχει χρόνο για γράψιμο. Ο τέταρτος τόμος είναι τηλεγραφικός. Αντιθέτως οι δύο πρώτοι τόμοι (κυρίως ο πρώτος περί των μαχών του 1897) είναι πολύ αναλυτικοί και ενδιαφέροντες. Τους τόμους εξέδωσε η γυναίκα του μετά τον θάνατό του.

Από πλευράς του στρατοπέδου των βενιζελικών, υπάρχει ένα αντίστοιχο δίτομο βιβλίο του στρατηγού Παναγιώτη Δαγκλή. Και αυτό εκδόθηκε αργότερα από αναλυτικές σημειώσεις του. Δυστυχώς παρέμεινε αφανές, εμπρός στην λάμπη του Ελευθερίου Βενιζέλου. Για τις επιχειρήσεις στην Μακεδονία, ο Δαγκλής κάνει ύψεις για υστέρηση του στρατού μας σε σύγκριση με τους συμμάχους.

* * *

Μετά την λήξη του Μεγάλου Πολέμου και την ατυχή επιχείρηση στην Ρωσία, ο στρατός μας επικεντρώθηκε στην Μικρά Ασία. Το τι έγινε με τις ελληνικές πολεμικές επιχειρήσεις στην Μικρά Ασία, έχει γραφεί πολύ αναλυτικά. Ενδιαφέρον όμως έχει το τι έκαναν στο ίδιο χρονικό διάστημα οι λοιπές ευρωπαϊκές δυνάμεις. Το βρίσκετε εύκολα στο site:

www.protohema.gr/stories/articles/1233828/

Οι ψυχροί συμφεροντολόγοι Άγγλοι κράτησαν την Μεσοποταμία με τα πετρέλαιά της. Κράτησαν και τα στενά, υπό δήθεν διεθνή έλεγχο, για να διέρχεται ανενόχλητος ο στόλος τους προς τον Εύξεινο Πόντο.

Οι πιο συναισθηματικοί Γάλλοι κράτησαν την Συρία και τον Λίβανο, όπου υπήρχαν χριστιανικοί πληθυσμοί. Δοκίμασαν ακόμα να προστατεύσουν τους χριστιανικούς πληθυσμούς των Αρμενίων στην Κιλικία (Μικρή Αρμενία). Δυστυχώς τον Ιανουάριο του 1920, έχασαν την μάχη στο Μαράς και

υποχώρησαν. Οι Αρμένιοι έμειναν απροστάτευτοι στα χέρια των μουσουλμάνων Τούρκων-Κούρδων, που επανέλαβαν την εθνοκάθαρση κατά των αλλοδόξων, που είχαν κάνει το 1915 στον Πόντο. Οι Κούρδοι, συνεργαζόμενοι στενά με τους Τούρκους, έχασαν το ανεξάρτητο κράτος που προέβλεπε για αυτούς η συνθήκη των Σεβρών.

Οι Ιταλοί κινήθηκαν από τα ιταλικά Δωδεκάνησα προς ανατολάς, παράλληλα και ανταγωνιστικά προς τις ελληνικές δυνάμεις. Οι ιταλική διπλωματία διεκδίκησε την Σμύρνη.

Οι Τούρκοι είχαν στην αρχή του πολέμου μειωμένο πολεμικό υλικό σε σχέση με τον ελληνικό στρατό που είχε παραλάβει τον οπλισμό που άφησαν πίσω τους οι σύμμαχοι του μακεδονικού μετώπου. Στην συνέχεια όμως, όλοι προμήθευαν τους Τούρκους με όπλα. Οι Γάλλοι τους παρέδωσαν όλον τον οπλισμό που άφησαν στην Κιλικία. Οι Ιταλοί διευκόλυναν τον τουρκικό στρατό για απόκτηση οπλισμού και στρατολογία από τις ιταλικές περιοχές. Οι Ρώσοι όμως ήταν αυτοί που τους εξόπλιζαν συστηματικά, «εναντίον των δυτικών αποικιοκρατών!».

Το 1920 ο ελληνικός στρατός είχε φθάσει βαθειά στην Ανατολία μέχρι την γραμμή Εσκή Σεχέρ - Αφιόν Καραχισάρ. Εκεί σταμάτησε, γιατί τα εδάφη ανατολικότερα δεν είχαν ενδιαφέρον. Η συνθήκη των Σεβρών που υπογράφηκε στις 10 Αυγ. 1920, ήταν ικανοποιητική για τα ελληνικά συμφέροντα, αν και περιόριζε τους Έλληνες στην περιοχή της Σμύρνης. Οι σύμμαχοι όμως δεν είχαν πρόθεση να αναλώσουν δυνάμεις για την εφαρμογή της. Η εφαρμογή της συνθήκης έπεσε στους ώμους του ελληνικού στρατού που εκλήθη μόνος να αντιμετωπίσει τους Τούρκους.

Το 1921 ο στρατός μας δοκίμασε μάταια την τύχη του, προς τον Σαγγάριο, την Αλμυρή Έρημο και μέχρι

την Άγκυρα.

Όταν ο στρατός μας έφθασε στην Άγκυρα, στο βάθος της άνυδρης Ανατολίας, δεν μπορούσε πια να διασπάσει την τουρκική άμυνα. Ήταν πολύ μακριά από τις βάσεις του, πολύ μακριά από την θάλασσα. Την ήττα του στρατού μας στην Άγκυρα δεν την αποδεχόμαστε σαν ήττα, αλλά ως μη νίκη. Και αν αυτό σας θυμίζει την ιστορία με τον Ναπολέοντα και τον Κουτούζωφ, ξεχάστε το. Η ιστορία, λένε, δεν επαναλαμβάνεται ποτέ.

Οι σύμμαχοι μάς συμβούλευαν να αρχίσουμε υποχώρηση, χωρίς να υπάρχει συγκεκριμένη γραμμή φυσικής αναστάσεως του εχθρού. Τον Αύγουστο του 1922 η κατάρρευση του απέραντου μετώπου ήταν ολοκληρωτική. Το ελληνικό στράτευμα των 200.000 ανδρών που ήθελαν να γυρίσουν σπίτι τους, απλώς διελύθη, προς μεγάλην έκπληξιν των Τούρκων. Το

στράτευμα στην Μικρά Ασία διελύθη, εκτός από μια μεραρχία, την Ανεξάρτητο Μεραρχία.

* * *

Η Ανεξάρτητος Μεραρχία συγκροτήθηκε στην Ραιδεστό της Προποντίδος το 1921, για ενδεχόμενη κατάληψη της Κωνσταντινουπόλεως. Τον Αυγούστο του 1921 η Μεραρχία πέρασε στην Μικρά Ασία και έφθασε στο Εσκή Σεχέρ, όπου συνάντησε μια δυσάρεστη κατάσταση του στρατού μας, καθώς επέστεφαν εκεί οι τραυματίες και οι υποχωρούντες από τις μάχες στον Σαγγάριο και το Καλέ Γκρότο.

Το νότιο μέτωπο δεν ήταν συνεχές, αλλά είχε μεγάλα διάκενα από τα οποία διήρχοντο οι Τούρκοι στις ελληνικές περιοχές. Η Μεραρχία έκανε επί ένα έτος παλινδρομικές κινήσεις, καλύπτοντας τον τομέα ευθύνης της. Όταν στις αρχές Αυγούστου 1922 εξεδηλώθη η μεγάλη τουρκική επίθεση κατά του



νοτίου τομέως, η Μερραρχία βρισκόταν κοντά στην Κιουτάχεια. και αφού έδωσε μάχη με τις επί τόπου τουρκικές δυνάμεις, αποφάσισε να κινηθεί νοτιοδυτικώς για να ενωθεί με τις υποχωρούσες δυνάμεις του Νοτίου Συγκροτήματος.

Το ελληνικό Νότιο Συγκρότημα εκινήτο προς δυσμάς, καταδιωκόμενο από τις τουρκικές δυνάμεις. Η Ανεξάρτητος Μερραρχία εκινήτο και αυτή προς δυσμάς, πίσω από τις τουρκικές δυνάμεις, με κίνδυνο να συγκρουστεί με αυτές. Η Μερραρχία δεν είχε καμία εικόνα από την θέση των φίλων και εχθρικών στρατευμάτων. Ο ασύρματος τον οποίο διέθετε δεν ελάμβανε ελληνικά, αλλά μόνο τουρκικά σήματα.

Στο σημείο αυτό ήρθε η εξ ουρανού βοήθεια. Το βιβλίο του Δημητρίου Αμπελά περί της Ανεξαρτήτου Μερραρχίας αναγράφει ότι, ένα αεροπλάνο που είχε εμφανισθεί περαστικό την προηγούμενη μέρα, τους έρριψε στις 20 Αυγ. δοχείο με το ακόλουθο μήνυμα: «Προς την Ανεξάρτητον Μερραρχίαν. Παρά πάσαν προδοκίαν, η νότια ομάς μεραρχιών συγκεντρύεται ταχύτατα υπό την πίεσιν του εχθρού, ανατολικώς της Φιλαδελφίας. Το Γ Σώμα Στρατού συγκεντρύεται άνευ πίεσεως ανατολικώς Προύσης. Επειδή η τροπή των επιχειρήσεων εις την νότιον ομάδα επέφερε σύμπτυσιν ταχύτεραν της αναμενομένης, κανονίσατε την θέσιν σας υποχωρούντες εν ανάγκη προς βορράν και τρεφόμενοι εκ πόρων της χώρας. Το Γ Σώμα Στρατού διατάσσεται όπως δι αναγνωρίσεων αεροπορικών, παρακολουθεί την κίνησιν της Μερραρχίας και της παρέχει πάσαν πληροφορίαν περί των εχθρικών κινήσεων. Χατζηανέστης Διοικητής Στρατιάς.»

Μέσα στο ίδιο δοχείο ο παρατηρητής του αεροπλάνου είχε προσθέσει τις πρόσφατες δικές του παρατηρήσεις που απεκάλυπταν ότι η διάβαση από όπου υπελόγιζαν να περάσουν κατήχτο ήδη από τουρκικές δυνάμεις.

Αυτή ήταν η μόνη επαφή που είχε η Μερραρχία με ελληνικές δυνάμεις. Ως προς το επίσημο κείμενο, δεν γνωρίζουμε αν έχει διασωθεί κατά γράμμα, αλλά οι αεροπορικές πηγές δεν διαφέρουν πολύ.

Ο μέραρχος συνεκάλεσε πολεμικό συμβούλιο

κατά το οποίο απεφασίσθη να σταματήσει η πορεία προς την νότια ομάδα μεραρχιών, αλλά και να μην κατευθυνθεί η Μερραρχία προς την βόρεια ομάδα (Γ Σώμα Στρατού) που ευρίσκετο μακράν. Απεφασίσθη η κίνηση προς δυσμάς, διαμέσου δευτερευουσών



οδών και ορεινών διαβάσεων.

* * *

Από τις 16 μέχρι τις 30 Αυγούστου, όταν έφθασε στην θάλασσα, η Μεραρχία κινήθηκε σε πλήρη τάξη, χωρίς να τύχει του παραμικρού ανεφοδιασμού από φίλιες δυνάμεις. Η εμπροσθοφυλακή παραμέριζε κάθε εμπόδιο. Η οπισθοφυλακή, στην οποία ο Αμπελάς ήταν αρχηγός μιας πυροβολαρχίας, πολεμούσε κατά των ευκαιριακά εμφανιζόμενων Τούρκων ιππέων και Τσετών (ατάκτων). Το εκ 300 σελίδων βιβλίο του Αμπελά (έκδ. 1937 και 1957) είναι πολύ αναλυτικό.

Όταν η Μεραρχία πλησίαζε στην ακτή, τα χωριά την υποδέχονταν με ερυθρό σημαιοστολισμό, θεωρώντας την τουρκική. Κανείς δεν υποπτευόταν ότι μια ελληνική μεραρχία σε πλήρη σύνθεση, μπορούσε να κάνει τέτοια επική μετακίνηση προς την θάλασσα (σαν τους μυρίους του Ξενοφώντα).

Φθάνοντας στην ακτή, απέναντι από την Λέσβο, δεν βρήκαν κανένα πλωτό μέσον και κανένα τρόπο να επικοινωνήσουν με το νησί. Οι ξυλουργοί της Μεραρχίας επισκέυασαν προχειρώς μια τρύπια βάρκα που βρήκαν εγκαταλελειμμένη στην ξηρά. Ένας από τους αντισυνταγματάρχες επιβιβάστηκε με τρεις άνδρες και ξεκίνησαν, βράδυ με το πανί, ο δε αντισυνταγματάρχης αποκοιμήθηκε. Μετά τρίωρο ξύπνησε και διαπίστωσε ότι ο άνεμος είχε πέσει. Οι δύο άνδρες κωπηλατούσαν, ο δε τρίτος άδειαζε τα νερά που εισχωρούσαν από τους αρμούς των ξύλων. Βοηθώντας και ο ίδιος, έφθασαν σώοι στο νησί όπου συνέγειραν τις τοπικές αρχές.

Δυο μικρά πλοία άρχισαν τις μεταφορές. Ένα μεγαλύτερο πλοίο αδυνατούσε να φθάσει στα ρηχά νερά της τοπικής προκουμαίας, οπότε δύο φορτηγίδες έκαναν μεταφορές από την ακτή στο μεγάλο πλοίο. Με αυτόν τον τρόπο μεταφέρθηκαν στο νησί όλοι οι άνδρες της Μεραρχίας, καθώς και οκτώ χιλιάδες

πρόσφυγες που είχαν συγκεντρωθεί στην ακτή.

Μετεφέρθη όλο το υλικό της Μεραρχίας, οπλισμός και πολεμοφόδια. Μετεφέρθησαν τα περισσότερα κτήνη (άλογα, μουλάρια) και τα αιγο-πρόβατα που ακολουθούσαν, σαν τροφή των ανδρών. Οι τοπικοί καμηλιέρηδες με τις καμήλες τους, που είχαν εκμισθωθεί για την πολυήμερη μεταφορά αναλωσίμων και ογκωδών φορτίων, απολύθηκαν ώστε να επιστρέψουν στα χωριά τους.

Τελευταίος απεχώρησε από την ακτή ο μέραρχος Δ. Θεοτόκης (συνταγματάρχης πεζικού) και τα τρία πυροβόλα που έβαλαν κατά των Τσετών (ατάκτων) που εμφανίζονταν στους γύρω λόφους, καθώς και κατά του τουρκικού ιππικού που εμφανιζόταν στον δρόμο προς την παραλία. Δεν υπήρχε πια λόγος οικονομίας στα πυρομαχικά.

Η Ανεξάρτητος Μεραρχία επέστρεψε από την Μικρά Ασία σε πλήρη τάξη, οπότε και χρησιμοποιήθηκε για την εδραίωση της τάξεως στην Μυτιλήνη και αργότερα στην Θεσσαλονίκη. Στην συνέχεια μεταφέρθηκε στην Ανατολική Θράκη, μέχρι την παράδοσή της περιοχής στους Τούρκους. Τότε, επέστρεψε δυτικά του Εύρου προστατεύοντας κατά την αποχώρηση τους ομογενείς πρόσφυγες, όσους κινούνταν όπως η Μεραρχία, παράλληλα με τις σιδηροδρομικές γραμμές.

* * *

Ας γυρίσουμε όμως στο κύριο θέμα μας, την πτήση που διέσωσε την Μεραρχία. Επιβαίνων παρατηρητής του αεροπλάνου ήταν ο λοχαγός **Γεώργιος Ξηρός** ο οποίος και υπαγόρευε στον οδηγό την εκάστοτε πορεία του αεροπλάνου. Το 1931 ο Ξηρός (σαν επισμηναγός) εξέδωσε ένα 20-σέλιδο βιβλίο για την πτήση αυτή, το οποίο είχε υπ' όψιν του ο Αμπελάς, όταν συνέτασσε το δικό του κείμενο.

Την 19η Αυγ. το αεροπλάνο απεγειώθη από την

Προύσα του Βορείου Συγκροτήματος. Το υποχωρούν Νότιο Συγκρότημα είχε απομακρυνθεί σε μεγάλη απόσταση, οπότε δεν ήταν δυνατή η τηλεγραφική επικοινωνία. Σκοπός της πτήσεως ήταν η αναγνώριση της τύχης του Νοτίου Συγκροτήματος μεραρχιών. Την τελευταία προ της απογειώσεως στιγμή, ο διοικητής της μοίρας δίνει στον Ξηρό την πληροφορία ότι στην περιοχή Κιουταχείας πρέπει να βρίσκεται η Ανεξάρτητος Μεραρχία που κάλυπτε το κενό μεταξύ του Βορείου και του Νοτίου Συγκροτήματος.

Ο Ξηρός, παρ'όλο που δεν είχε εντολή γιαυτό, περνάει από την Κιουτάχεια όπου επισημαίνει την Μεραρχία και συνεχίζει την πτήση του προς το Ουσάκ όπου δεν είχε άδεια να προσγειωθεί. Βρίσκει το Ουσάκ να καίεται, όπως και τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου.

Συνεχίζει την πτήση του προς το αεροδρόμιο της Φιλαδέλφειας, όπου προσγειώνεται μετά την δύση του ηλίου, μετά από πτήση 3,5 ωρών. Δίνει αναφορά για την θέση της Μεραρχίας την οποία δύο άλλα αεροπλάνα του Νοτίου Συγκροτήματος δεν είχαν επισημάνει. Ούτε όμως και άλλοι αεροπόροι αποσταλλέντες τις επόμενες μέρες από την Προύσα το κατόρθωσαν.

* * *

Την νύκτα της 19-20 Αυγούστου ελήφθη τηλεγραφικώς στην Φιλαδέλφεια διαταγή του Γενικού Στρατηγείου, για να ριφθεί από αέρος στην Ανεξάρτητο Μεραρχία. Της εγνώριζε εν ολίγοις την δυσάρεστη τροπή των πραγμάτων και ότι η Μεραρχία ώφειλε να υποχωρήσει, εκλέγουσα μόνη της οιονδήποτε δρομολόγιο ήθελε.

Η διαταγή αυτή δεν περιείχε καμία χρήσιμη πληροφορία για την Μεραρχία. Θυμίζει την γαλλική «Λεγεώνα των Ξένων» η οποία στα ολιγοήμερα γυμνάσια, αλεξιπτώτιζε δυνάμεις σε άγρια εδάφη

(έρημος, ζούγκλα) με την απλή διαταγή: «Demerdez vous” (ελληνιστί ξεσκατωθείτε).

Ο Ξηρός όμως δεν περιορίστηκε στην απλή ρίψη του δοχείου με την διαταγή του Γενικού Στρατηγείου, αλλά προσέθεσε στο δοχείο λεπτομερείς παρατηρήσεις που είχε ίδιος κάνει μέχρι την στιγμή της ρίψεως του δοχείου. Ο Ξηρός ρίχνει το δοχείο στο σημείο όπου η Μεραρχία έχει απλώσει επί του εδάφους τα σήματα αναγνώρισης και επιστρέφει στην Φιλαδέλφεια.

Την επόμενη μέρα, ο Ξηρός δυσκολεύεται να βρει αεροπλάνο με οδηγό και καύσιμα. Κάνει μια απόπειρα να βρει την Μεραρχία, αλλά δέχεται πυροβολισμούς από επίγειες τουρκικές δυνάμεις. Γυρίζει στην βάση του ελλείψει καυσίμων και δοκιμάζει να επαναλάβει την απόπειρα. Πλην δυστυχώς, η βενζίνη είχε διατεθεί σε άλλες δευτερεύουσες αποστολές και η υπάρχουσα ήταν αρκετή μόνο για την μετάβαση των αεροπλάνων στην Σμύρνη.

Οι 40 σελίδες του Ξηρού καθώς και το βιβλίο του Αμπελά περιέχουν λεπτομέρειες και χάρτες, με πολλά τοπωνύμια που θεώρησα σκόπιμο να αποφύγω για τους σημερινούς αναγνώστες.

* * *

Και τώρα θα μού πείτε: «Τι σχέση έχουν όλα αυτά με τον αεραθλητισμό;» Και όμως έχουν.

Ο αεροπόρος Γεώργιος Ξηρός κατήγετο από την Ιτέα, ο δε συγγενής του Γιάννης Ξηρός είναι σήμερα εκπαιδευτής παραπέντε στην Ιτέα. _



Ενεργητική διασκέδαση

Η ενεργητική διασκέδαση είναι μία δραστηριότητα κατά την οποία διασκεδάζει κανείς συμμετέχοντας ο ίδιος στην παραγωγή της διασκεδάσεως. Τα lifestyle sports αποτελούν, κατά παράδοσιν, ενεργητική διασκέδαση.

Σε αντίθεση με αυτά, παθητική διασκέδαση είναι μια δραστηριότητα κατά την οποία, κάποιος διασκεδαστής πληρώνεται για να μας προσφέρει διασκέδαση. Το να παίζεις κάποιο μουσικό όργανο ή να παίζεις μπάλα, αποτελεί ενεργητική διασκέδαση. Το να ακούς μια συναυλία ή να παρακολουθείς ένα παιχνίδι μπάλας, αποτελεί παθητική διασκέδαση.

Τα lifestyle aerosports ξεκίνησαν όλα σαν ενεργητικές δραστηριότητες. Όλες οι αρχικές πτητικές συσκευές τους (ανεμόπτερα, αετοί, παραπέντε) υπήρξαν μονοθέσιες. Έπρεπε ο ίδιος ο διασκεδάζων να χειρίζεται την πτητική συσκευή, για να διασκεδάζει. Κάποιοι εκπαιδευτές μετέδιδε στον εκπαιδευόμενο τον τρόπο χειρισμού της συσκευής. Του μετέδιδε τις δυνατότητες που είχε η συσκευή. Του μετέδιδε και την διασκέδαση που μπορούσε να του προσφέρει η συσκευή.

Οι κανονισμοί που αφορούσαν τις πτητικές συσκευές, αποτείνονταν σε υπεύθυνους χειριστές των συσκευών αυτών. Κλασικό παράδειγμα ο κανονισμός FAR-103 που αφορά μόνο μονοθέσιες συσκευές και το δικαιολογεί αυτό στην εισηγητική έκθεση που τον συνοδεύει. Ανάλογα ίσχυαν για άλλες πτητικές συσκευές, όπως τα μονοθέσια υπερελαφρά αεροπλάνα, όταν αποτελούσαν lifestyle aerosport. Η πρόοδος όμως δεν ευνοεί τα lifestyle aerosports.

* * *

Σε τουριστικό βουνό της Γαλλίας, οι εκπαιδευτές παραπέντε αποφάσισαν να σταματήσουν την

εκπαίδευση νέων χειριστών με μονοθέσιες συσκευές και να επικεντρωθούν στα διθέσια παραπέντε. Οι ενδιαφερόμενοι για παθητική πτητική εμπειρία είναι περισσότεροι. Τα κέρδη είναι περισσότερα. Η δουλειά δεν είναι τόσο απαιτητική. Ταυτοχρόνως, με λιγότερους χειριστές, είναι μειωμένος και ο κίνδυνος να προκύψουν μελλοντικοί ανταγωνιστές.

Μια ενεργητική διασκέδαση μετατρέπεται σε παθητική. Ένα lifestyle aerosport, με ευνοϊκό κανονισμό λειτουργίας μονοθεσίων συσκευών, εξελίσσεται σε διθέσια επιχείρηση παθητικής διασκεδάσεως. Η πρόοδος των αεραθλημάτων καλείται συνεχώς να καλύπτει τις απαιτήσεις του κοινού για διασκέδαση, όπως αυτές εξελίσσονται.

Τα lifestyle sports αποτελούν την πρωτοπορία που ανοίγει τον δρόμο για την πρόοδο, για την εξέλιξη. Πρόκειται για μια μεταβατική κατάσταση που απολαμβάνουν οι πρωτοπόροι, με πλήρη ελευθερία, πριν ενσκήψει και εκεί η άκαμπτη μπετοναρισμένη τάξη των σύγχρονων κανονισμών.

Όσοι συνέπεσαν χρονικώς με την περίοδο αναπτύξεως κάθε lifestyle sport, να αισθάνονται ευτυχείς. Οι λοιποί, ας φροντίσουν να επινοήσουν κάποιο νέο lifestyle sport. Για παράδειγμα, σε αδρανείς χώρους αεροδρομίων μπορεί να εξασκηθεί «Ιστιοπλοΐα ξηράς». Βλέπε σχετικό βιβλίο στο site:

www.marinaalimos.gr/bkn

