ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

108 - Απρίλιος 2017

Ο κανονισμός ΤΕΚΑΝ

Στο προηγούμενο τεύχος αναφερθήκαμε σε ένα κανονισμό με ιστορική μόνο αξία. Εδώ θα ασχοληθούμε με έναν ισχύοντα κανονισμό που όλοι τον εφαρμόζουμε, αλλά πολλοί αγνοούν το κείμενό του. Ο κανονισμός αυτός μεταδίδεται μεταξύ των ανεμοπόρων σαν ιερά παράδοση, ενώ πρόκειται για κείμενο της ανεμοπορικής αγίας γραφής.

Κάθε ανεμοπόρος γνωρίζει πώς στρέφουμε στα θερμικά και πώς στο δυναμικό. Το που είναι αυτό γραμμένο δεν το γνωρίζουν όλοι. Πρόκειται για τον κανονισμό ΤΕΚΑΝ (ΤΕχνικός Κανονισμός ΑΝεμοπορίας) που δεν αφορά την ΥΠΑ. Δεν έχει εγκριθεί από την ΥΠΑ. Δεν έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, και έτσι θέλουμε να παραμείνει.

Πρόκειται για τον κυριότερο ανεμοπορικό κανονισμό που διέπει τις πτήσεις μας. Τον τροποποιούμε οι ίδιοι οι ανεμοπόροι ανάλογα με την πρόοδο του αθλήματος, όταν κρίνουμε σωστό, χωρίς να επιτρέπουμε στην γραφειοκρατία να τον χαράξει σε αναλλοίωτες μαρμάρινες πλάκες.

Αν ένας κανονισμός φθάσει να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (όπως πολλοί επιθυμούν για τους κανονισμούς τους), οι απαιτούμενες τροποποιήσεις του είναι κάθε φορά μια αδιανόητη γραφειοκρατική περιπέτεια.

* * *

Η ανεμοπορία είναι ένα άθλημα που δεν ενέχει οικονομικά συμφέροντα. Δεν υπάρχει σοβαρός επαγγελματίας που να σκεφτεί να εκπαιδεύει ένα μαθητή χρησιμοποιώντας ταυτοχρόνως δύο αεροσκάφη και δύο χειριστές.

Οι κανονισμοί δεν είναι ανεξάρτητοι από τα οικονομικά συμφέροντα. Τα οικονομικά συμφέροντα επηρεάζουν τα κείμενα των κανονισμών και απαιτούν συχνά άκαμπτους κανονισμούς, κατά προτίμηση δημοσιευμένους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Αυτό δεν γράφεται εναντίον των επαγγελματιών. Αντιθέτως μάλιστα, έχω να παραθέσω ένα σχετικό παράδειγμα που τους αθωώνει:

Όταν συντάσσονταν οι κανονισμοί των αετών-παραπέντε-υπερελαφρών-PPG, παρακολουθούσαμε πάντα τους επαγγελματίες να θέλουν να επιβάλλουν περισσότερες υποχρεωτικές ώρες εκπαιδεύσεως. Εμείς αντιθέτως στην ανεμοπορία, θέλαμε πάντα λιγότερες υποχρεωτικές ώρες, για τους ευφυείς μαθητές μας. Δεν βγάζαμε ποτέ σόλο στις ώρες αυτές που έγραφε ο κανονισμός. Δεν εφαρμόζαμε στενά τον κανονισμό, αν ο μαθητής δεν είχε φθάσει στο επιθυμητό επίπεδο ικανοτήτων. Στην ανεμοπορία η λογική είναι αυστηρότερη από τους κανονισμούς. Υποθέταμε λοιπόν ότι τα κίνητρα των επαγγελματιών ήταν καθαρά οικονομικά, για να αυξάνουν τις εισπράξεις τους, εφαρμόζοντας το αυστηρό γράμμα του νόμου με πολλές υποχρεωτικές πτήσεις.

Συζητώντας μαζί τους, καταλάβαμε ότι το θέμα ήταν γι αυτούς πιο πολύπλοκο. Δεν αφορούσε τους ευφυείς μαθητές που εμείς είχαμε, αλλά τους ανεπίδεκτους μαθήσεως που εκείνοι δεν ήθελαν να αρνηθούν να εκπαιδεύσουν. Αυτοί οι μαθητές, όταν συμπλήρωναν τις υποχρεωτικές ώρες του νόμου, είχαν την απαίτηση να πάρουν πτυχίο. Για κάθε επιπλέον απαραίτητη εκπαίδευση κατηγορούσαν τους επαγγελματίες ότι τους καθυστερούν επίτηδες, για να αυξάνουν τις εισπράξεις τους. Γι αυτό οι επαγγελματίες επιθυμούσαν κανονισμούς με πολλές υποχρεωτικές ώρες.

Οι βαριοί άκαμπτοι κανονισμοί είναι για τους υποδεέστερους μαθητές. Για τους ευφυείς αρκούν απλοί και εύκαμπτοι κανονισμοί που υπερκαλύπτονται από την λογική.

Ένας χειριστής που καλείται να πετάξει με μικρή ταχύτητα, σε ασταθή ατμόσφαιρα, κολλητά στις πλαγιές, είναι ευφυής και καλά εκπαιδευμένος. Αλλιώς, δεν είναι ανεμοπόρος. Και, ο κανονισμός ΤΕΚΑΝ είναι για ανεμοπόρους.

* * *

Ένα άλλο χαρακτηριστικό των κανονισμών είναι η εφαρμοσιμότης τους. Ένας κανονισμός δεν πρέπει να περιλαμβάνει ανεφάρμοστες διατάξεις. Τέτοιες διατάξεις περιλαμβάνουν πολλοί αυστηροί κανονισμοί. Για παράδειγμα:

Τον περασμένο αιώνα, δουλεύαμε με ένα κανονισμό σχολής που είχαμε συντάξει μόνοι μας, χωρίς περιττολογίες. Με αυτόν τον κανονισμό κάναμε θαυμάσια την δουλειά μας. Τον εφαρμόζαμε κατά γράμμα. Ο κανονισμός ΤΕΞΑΣ που αναπτύξαμε στο προηγούμενο τεύχος, βασίστηκε πάνω σε εκείνον τον κανονισμό σχολής.

Κάποτε όμως η ΥΠΑ θέλησε να συντάξει νέο κανονισμό σχολών. Συνέστησε επιτροπή υπό τον Ναπολέοντα Βλέτσα, έναν εύστροφο υπάλληλο. Τρία πρωινά συνεργαστήκαμε στην επιτροπή, στα κτίρια της ΥΠΑ στο παλιό κολέγιο θήλεων, και διαμορφώσαμε έναν άρτιο κανονισμό. Ο Βλέτσας τον έδωσε για δακτυλογράφηση και τον υπέβαλε στην αρμόδια διεύθυνση της ΥΠΑ. Δεν ξανακούσαμε όμως τίποτα γι αυτόν.

Κάποια χρόνια αργότερα η ΥΠΑ είχε επεκταθεί στην Αμερικανική Βάση. Τότε, μας σέρβιραν ένα νέο σχέδιο κανονισμού που δεν είχε καμία σχέση με τον προηγούμενο, και ήταν μάλλον ευτράπελος. Δεν αφορούσε σχολές ανεμοπορίας, αλλά «σχολές ανεμοπτερισμού», ενός ανύπαρκτου αθλήματος. Ο

συντάξας τον κανονισμό νομοθέτης εκδήλωνε πρόθεση να αλλάξει την ονομασία του αθλήματός μας κατά το κέφι του, χωρίς να σκεφθεί άλλους κανονισμούς και νόμους του κράτους που μιλούσαν για ανεμοπορία. Ανάλογο με τον τίτλο του κανονισμού ήταν και το περιεχόμενο.

Κάποιοι νεότεροι ανεμοπόροι, με περισσότερη υπομονή από εμένα, αντιμετώπισαν τα περί ανεμοπτερισμού του νομοθέτη και τα επιχειρήματα που ανέπτυσσε οχυρωμένος πίσω από την ιδιότητα τού δημοσίου λειτουργού (fonctionaire που λένε πομπωδώς οι Γάλλοι και γεμίζει το στόμα τους). Από τότε αποφάσισα να μην ασχοληθώ ξανά με τον κανονισμό σχολής. Δεν γνωρίζω λοιπόν ποιός κανονισμός επεκράτησε τότε και ποιός ισχύει σήμερα.

Ο κανονισμός εκείνος επέβαλε πολλά αυστηρά. Προέβλεπε για παράδειγμα ορισμένα θρανία ανά τάξη ορισμένων τετραγωνικών μέτρων, με ορισμένη απόσταση μεταξύ των θρανίων, ορισμένα παράθυρα, πόρτες και άλλα υποχρεωτικά. Τέτοιες προδιαγραφές υπάρχουν σίγουρα στο Υπουργείο Παιδείας, αλλά δεν ξέρω αν περιελήφθησαν στον ισχύοντα κανονισμό της σχολής μας.

Σήμερα που έχω πάψει πια να ασχολούμαι με εκπαίδευση, μπορώ να δηλώσω ότι κατά τις πολλές δεκάδες μαθήματα μετεωρολογίας που έχω διδάξει σε σχολές, ουδέποτε βρέθηκα σε τάξη που να έχει θρανία.

Έχω διδάξει μετεωρολογία μέσα σε εστιατόριο, σε καφενείο, σε υπόστεγο, σε ερασιτεχνικό θεατράκι, σε γραφείο δημάρχου, σε ρεσεψιόν επαρχιακού ξενοδοχείου, μέχρι και σε αίθουσα ταβλοπαιξίας ναυτικού ομίλου (αφού κάθε φορά παρακαλούσαμε ευγενώς τους ταβλοπαίκτες να μας αφήσουν τα τραπέζια τους). Όλες αυτές ήταν σχολές που έδιναν αντίστοιχα ερασιτεχνικά πτυχία. Την μόνη φορά που βρέθηκα εμπρός σε πραγματικά θρανία ήταν σε γυμνάσιο της Αχαΐας, όταν έκανα μια μικρή παρουσίαση στους μαθητές που δεν θα έπαιρναν βεβαίως κάποιο πτυχίο.

Μια διάταξη που δεν εφαρμόζεται είναι κατά κυριολεξίαν ανεφάρμοστη (de facto που λέει και η νομική επιστήμη). Τέτοιες διατάξεις έχουν συχνά οι επίσημοι κανονισμοί. Μην αφήσετε λοιπόν κανέναν μη ανεμοπόρο να επισημοποιήσει τον κανονισμό ΤΕΚΑΝ. Αφήστε τον κανονισμό ανεπίσημο, για να κάνουμε την δουλειά μας σωστά.

Η Επιτροπή Ανεμοπορίας κρατάει τον κανονισμό ενήμερο με τις τελευταίες εξελίξεις στο άθλημα. Η επιτροπή έχει κάποιες γραφειοκρατικές ασχολίες που εκπορεύονται κυρίως από την ΓΓΑ. Ο κανονισμός ΤΕΚΑΝ όμως, είναι μια μη γραφειοκρατική αρμοδιότης της επιτροπής και πρέπει να αναθεωρείται συχνά.

* * *

Ας δούμε όμως το περιεχόμενο του κανονισμού.

Α. Εκμετάλλευση Ανεμοπορικού κέντρου

Το κεφάλαιο αυτό αφορά κυρίως νέα σωματεία.

Η Αερολέσχη Εδέσσης που διαθέτει δικό της αεροδρόμιο, έχει κανονισμό αεροδρομίου (μόνιμες διαταγές). Ο κανονισμός αυτός ανταποκρίνεται στο κεφάλαιο Α και είναι προσαρμοσμένος στις τοπικές συνθήκες του αεροδρομίου της Εδέσσης.

Η ΑΝΛΑ εφαρμόζει για το αεροδρόμιο τους κανονισμούς της Πολεμικής Αεροπορίας στην οποία ανήκει το Τατόι. Στο παρελθόν όμως υπήρχε ανάγκη προσθέτων διατάξεων. Για παράδειγμα:

Σήμερα που η ΑΝΛΑ διαθέτει δικό της υπόστεγο είναι προφανές ότι όποιος είναι υπεύθυνος, έχει το κλειδί του υποστέγου. Χωρίς αυτόν δεν υπάρχει πρόσβαση στο υλικό μας. Στο παρελθόν όμως στεγάζαμε τα ανεμόπτερα στα υπόστεγα της ΠΑ.

Πρόσθετοι κανόνες ήταν απαραίτητοι για να ορίζουν ποιός έχει δικαίωμα να μετακινήσει ανεμόπτερα στο έδαφος, πριν από την άφιξη των εκπαιδευτών. Και αυτοί οι κανόνες δεν ήταν για τους ευφυείς ανεμοπόρους, αλλά για τους άφρονες καινούριους μαθητές. Υπήρξαν θρασείς μαθητές που δεν έγιναν ποτέ ανεμοπόροι, αλλά θεωρούσαν ότι μπορούσαν να σπεύσουν στο βασιλικό υπόστεγο, να συνεννοηθούν με τους σμηνίτες και να μετακινήσουν οι ίδιοι τα ανεμόπτερα, με κίνδυνο να κάνουν ζημιές.

Τέτοιους θρασείς μαθητές δεν πάψαμε να αντιμετωπίζουμε κατά καιρούς στην ανεμοπορία και στους κανονισμούς της. Πολλές διατάξεις των κανονισμών έχουν ιστορική προέλευση.

Β. Τρόποι εκτοξεύσεως

Αυτό είναι το κυριότερο κεφάλαιο του κανονισμού γιατί ορίζει διαδικασίες και σήματα για καθαρά ανεμοπορική δραστηριότητα.

Το κείμενο που παρατίθεται είναι αυτό που προέκυψε κατά την τελευταία αναθεώρηση του κανονισμού, το 2009.

Ειδικότερα το άρθρο Β2γ είναι πολύ διαφορετικό από το αντίστοιχο άρθρο προηγούμενων εκδόσεων του κανονισμού. Το άρθρο αυτό ευθυγραμμίστηκε με τα διεθνώς κρατούντα. Το σκεπτικό είχε ως εξής:

Όταν το ανεμόπτερο έχει πολύ μικρή ταχύτητα, ο λικνισμός των πτερύγων με το χειριστήριο δεν είναι ασφαλής χειρισμός. Ασφαλέστερη είναι η κίνηση της ουράς με τα ποδοστήρια. Είναι ο χειρισμός που θα κάνει κανείς για να κρατήσει τα φτερά του οριζόντια με μικρή ταχύτητα. Αυτό ήταν το σήμα προς την ΜΕΑ για επιτάχυνση στον παλιό ελληνικό κανονισμό. Αν είχαμε μεγάλη ταχύτητα μπορούσαμε να λικνίσουμε τις πτέρυγές μας, και αυτό ήταν το σήμα για επιβράδυνση.

Όμως για άγνωστο λόγο, στην Δ. Ευρώπη το σήμα για επιτάχυνση ήταν παραδοσιακά ο λικνισμός. Ίσως σαν σήμα επιταχύνσεως να αντιμετωπιζόταν η αθέλητη πτώση μιας πτέρυγας. Έτσι η Έδεσσα προτίμησε να φέρει τα οπτικά σήματα όπως τα έχει η Δ. Ευρώπη, ο δε κανονισμός ευθυγραμμίστηκε αναλόγως Έτσι ένας αλλοδαπός που θα έρθει να πετάξει στην Έδεσσα, ή στο Τυμπάκι, δεν θα βρεθεί προ απροόπτου στην κρίσιμη φάση της ανόδου.

Σήμερα που έχει κανείς ραδιοτηλεφωνική επικοινωνία με την ΜΕΑ, τα οπτικά σήματα αυτά χάνουν την αξία τους.

Γ. Εκμετάλλευση ανοδικών ρευμάτων

Το κεφάλαιο αυτό ευθυγραμμίζεται με τα διεθνώς κρατούντα κατά τις πτήσεις ανεμοπτέρων.

Για το άρθρο Γ2 όμως υπάρχει μεταγενεστέρως ευρεία ανάπτυξη του σχετικού προβληματισμού, στο τεύχος 88 (Ιούνιος 2011) του Αεραθλητισμού.

Το θέμα πρέπει να προβληματίσει την Επιτροπή Ανεμοπορίας, διότι κάποιοι νεώτεροι αλλοδαποί κανονισμοί έρχονται σε αντίθεση με τον δικό μας.

Δ. Εμβλήματα επιδόσεων

Τα ανώτερα εμβλήματα καθορίζονται διεθνώς από την FAI. Στους τοπικούς φορείς επαφίεται ο καθορισμός των κατωτέρων εμβλημάτων. Τον παλιό καιρό (μέχρι το 1960) που δεν υπήρχαν πτυχία χειριστών, τα εμβλήματα δήλωναν την ικανότητα των ανεμοπόρων. Σήμερα τα κατώτερα εμβλήματα έχουν χάσει πια την αξία τους.

Όμως, πολλοί φημισμένοι ανεμοπόροι που έχουν κάνει πτήσεις όλων των ανωτέρων εμβλημάτων, συνηθίζουν να φοράν στο πέτο τους το απλό έμβλημα Α που δηλώνει απλώς ότι είναι ανεμοπόροι.

Ε. Αγωνιστική δραστηριότης

Το κείμενο του κεφαλαίου Ε ενσωματώθηκε στον κανονισμό προ δεκαετιών, κατά τις προτιμήσεις των τότε εμπλεκομένων σε πτήσεις cross-country και αγώνων.

Σήμερα πρέπει ενδεχομένως να εκσυγχρονισθεί το κεφάλαιο Ε, σύμφωνα με τις σημερινές ανάγκες του αθλήματος.

Υπάρχει επί πλέον στο αρχείο μας πρόταση για τον γλωσσικό εκσυγχρονισμό του κανονισμού, από τον Δημ. Πλούμπη.



Τεχνικός κανονισμός ανεμοπορίας (Τε.Κ.Αν)
2009

Αντικείμενο

Ο ΤεΚΑν ασχολείται κυρίως με θέματα τυποποιήσεως διαδικασιών και σημάτων περί την εκμετάλλευση των ανεμοπτέρων, πέραν των περιεχομένων στους γενικούς Κανόνες Εναερίου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ), των οποίων αποτελεί επέκταση.

Ασχολείται επίσης με θέματα διοργανώσεως και εκτελέσεως παντοειδών αθλητικών δράσεων και αγώνων εν Ελλάδι, πέραν των γενικών διεθνών κανόνων που καθορίζει ο αθλητικός κώδικας της FAI, του οποίου αποτελεί επέκταση.

Ο ΤεΚΑν δεν αποτελεί πάγιο αναλλοίωτο κείμενο. Είναι ευέλικτος κανονισμός, αναθεωρούμενος συχνά, ανάλογα με την εξέλιξη των διεθνώς ανεμοπορικώς κρατούντων αλλά και τις εν Ελλάδι εξελίξεις της ανεμοπορίας.

Ιστορικό

Ο κανονισμός συνετάγη αρχικώς σαν "κανονισμός ανεμοπορίας" και εξεδόθη το 1976 από την Επιτροπή Ανεμοπορίας της ΕΑΛΕ, εβασίσθη δε σε προηγούμενο του 1961. Ενεκρίθη από την ΕΑΛΕ (Εθνική Αερολέσχη Ελλάδος) το 1976 (αρ. πρωτ. 574/3-976). Ελέγχθηκε και πάλι το 1985 από την ΕΑΝΟ (Ελληνική Ανεμοπορική Ομοσπονδία) και επανετυπώθη. Ετροποποιήθη δε από την Επιτροπή Ανεμοπορίας της ΕΛΑΟ (Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία) και έλαβε την μορφή "τεχνικού κανονισμού" το 2000.

Το 2009 ο τεχνικός κανονισμός αναθεωρήθηκε και κωδικοποιήθηκε από την Επιτροπή Ανεμοπορίας της ΕΛΑΟ και έλαβε την παρούσα μορφή του.

Α. Εκμετάλλευση Ανεμοπορικού κέντρου

Ένα ανεμοπορικό κέντρο για να μπορεί να λειτουργήσει με τρόπο ασφαλή, παραγωγικό και εν γένει αποδεκτό από την ΕΛΑΟ πρέπει να οργανώνει την λειτουργία του βάσει ενός κανονισμού λειτουργίας.

Ένας κανονισμός λειτουργίας περιέχει ενδεικτικώς τα παρακάτω κεφάλαια :

1. Διοίκηση κέντρου.
2. Οργάνωση διεξαγωγής των πτήσεων.
   - **2.1.** Μετεωρολογική ενημέρωση.
   - **2.2.** Μετακινήσεις αεροσκαφών και μέσων
   - **2.3.** Απογειώσεις, διάδρομοι, διαδικασίες
   - **2.4.** Ρυμούλκηση
   - **2.5.** Προσγειώσεις
   - **2.6.** Φύλαξη υλικού
3. Καταστάσεις ανάγκης
4. Μέτρα ασφαλείας.
5. Ειδικά σήματα και ραδιοτηλεφωνική διαδικασία.

Ο κανονισμός λειτουργίας του ανεμοπορικού κέντρου απαιτείται επιπλέον του κανονισμού λειτουργίας του αεροδρομίου στο οποίο γίνονται οι πτήσεις (πολιτικό ή στρατιωτικό). Στο παρελθόν όταν οι ομάδες ήταν πολυπληθέστερες, έλυνε εσωτερικά προβλήματα των ομάδων (όπως πχ. ποιος έχει δικαίωμα να ανοίξει το υπόστεγο και να μετατοπίσει αεροσκάφη, αυτοκίνητα και ΜΕΑ). Τυποποιούσε επίσης την διακίνηση των ανεμοπτέρων στο αεροδρόμιο.

Δεδομένου ότι συνήθως οι κατά νόμον υπεύθυνοι ενός σωματείου δεν βρίσκονται στο αεροδρόμιο, καθορίζεται από τον κανονισμό λειτουργίας η ιεραρχία για την εκάστοτε εύρυθμη λειτουργία του κέντρου, με καθορισμό του εκάστοτε υπευθύνου λειτουργίας του κέντρου.

Υπεύθυνος λειτουργίας είναι αυτός που έχει την εκάστοτε υπευθυνότητα για την ασφαλή και ομαλή διεξαγωγή των πτήσεων και εκπροσωπεί τον εκμεταλλευόμενο τα κοινόχρηστα αεροσκάφη, τον κάτοχο της άδειας λειτουργίας του αεροδρομίου, και τον επικεφαλής του σχολείου εφ' όσον λειτουργεί τέτοιο.

Σε ανεμοπορικά κέντρα όπου λειτουργεί σχολή ανεμοπορίας, ο υπεύθυνος λειτουργίας του κέντρου ταυτίζεται συνήθως με τον εκάστοτε υπεύθυνο της σχολής ανεμοπορίας (υπεύθυνος εκπαιδευτής της ημέρας). Αυτό όμως

δεν είναι απαραίτητο.

Ολιγομελής ανεμοπορική δραστηριότης που λειτουργεί σαν φιλική παρέα, δεν έχει ανάγκη εγγράφου κανονισμού λειτουργίας. Η ανάγκη υπάρξεως εγγράφου τοπικού κανονισμού επαφίεται στην διοίκηση κάθε ανεμοπορικού φορέα.

Β. Τρόποι εκτοξεύσεως

Σκοπός του παρόντος είναι η θέσπιση ενιαίων ενεργειών και σημάτων περί την εκτόξευση. Σήμερα, με την χρήση των ραδιοτηλεφώνων, πολλά σήματα τείνουν να αγνοούνται. Η γνώση τους όμως είναι απαραίτητη, κυρίως διότι συνεπάγονται αμεσότερη ανταπόκριση. Εξ άλλου, σε αεροδρόμια με γενικότερη κίνηση, η χρήση σημάτων μειώνει τον φόρτο των συχνοτήτων του ραδιοτηλεφώνου.

1. Αερορυμούλκηση

α. Διαδικασίες απογειώσεως με δύο σηματοδότες- βοηθούς.

Για την απογείωση συνίστανται δύο βοηθητικά άτομα, ένας που κρατά την πέρυγα του ανεμοπέρου και ένας σηματοδότης πλάι στο αεροπλάνο. Ο παρά το αεροπλάνο έχει την κύρια ευθύνη της διαδικασίας απογειώσεως.

Αυτός διαπιστώνοντας ότι το ανεμόπτερο είναι αγκιστρωμένο και έτοιμο για πτήση και μόνο μετά την απομάκρυνση όλων των παρισταμένων, αγκιστρώνει το σχοινί στο αεροπλάνο και μεταβαίνει σε σημείο εκτός της διαδρομής απογειώσεως και ορατό από τον χειριστή του αεροπλάνου.

Ο κρατών την πέρυγα, λαμβάνων σχετικό σήμα από τον χειριστή του ανεμοπέρου (ανύψωση του αντίχειρα) κινεί το ελεύθερο χέρι του εμπρός-πίσω για την τάνυση του σχοινιού ρυμουλκήσεως. Το σήμα αυτό επαναλαμβάνει και ο σηματοδότης προς το αεροπλάνο. Το αεροπλάνο τροχοδρομεί αργά μέχρι την πλήρη τάνυση του σχοινιού οπότε και ακινητεί.

Μετά την τάνυση του σχοινιού, ο κρατών την πέρυγα σηκώνει το χέρι του και εφ' όσον όλα βαίνουν καλώς το κατεβάζει απότομα. Τότε ο σηματοδότης, διαπιστώνοντας και αυτός ότι όλα βαίνουν καλώς, περιστρέφει το χέρι του σαν ανεμόμυλος και το αεροπλάνο ξεκινά.

Διαπίστωση ανωμαλίας από πλευράς οποιουδήποτε σηματοδότη, σημαίνεται με το διεθνές σήμα πεδήσεως, ήτοι σταύρωση των γρόνθων.

Δεν επιτρέπεται καμία κίνησης του σχηματισμού εφ' όσον η πέρυγα βρίσκεται σε επαφή με το έδαφος εκτός της περιπτώσεως της απογειώσεως με έναν σηματοδότη.

β. Διαδικασίες απογειώσεως με έναν σηματοδότη- βοηθό.

Εφόσον ο χειριστής του αεροπλάνου έχει απρόσκοπτη ορατότητα προς τον βοηθό (στο ακροπερύγιο του ανεμοπέρου), επιτρέπεται η απογείωση με την βοήθεια ενός σηματοδότη βοηθού. Τα σήματα παραμένουν τα ίδια, την έναρξη διαδικασίας απογειώσεως δίδει ο βοηθός. Ο χειριστής του αεροπλάνου, αφού βεβαιωθεί για το καλώς έχει, απογειώνει τον σχηματισμό.

γ. Διαδικασία απαγκιστρώσεως

Η εντολή υποχρεωτικής απαγκιστρώσεως δίνεται από το αεροπλάνο δια κινήσεως των περύγων. Το ανεμόπτερο άνευ ετέρας απαγκιστρώνει αμέσως, άλλως απαγκιστρώνει το ρυμουλκό αεροπλάνο.

Μετά την απαγκίστρωση το αεροπλάνο στρέφει αριστερά σε κάθοδο το δε ανεμόπτερο στρέφει δεξιά σε άνοδο. *Σημ. Ο κανόνας αυτός δεν είναι διεθνής και πρέπει να επιβεβαιώνεται σε πτήσεις στο εξωτερικό.*

δ. Διαδικασίες ανάγκης.

Αν το ανεμόπτερο δεν μπορεί να απαγκιστρώσει μεταβαίνει δεξιά του αεροπλάνου και κινεί της πέρυγες. Τότε απαγκιστρώνει το αεροπλάνο. Το ανεμόπτερο, μετά μία επιπλέον προσπάθεια απορρίψεως του σχοινίου πάνω από το αεροδρόμιο, προσγειώνεται με υψηλή προσέγγιση μακράν από εμπόδια.

Αν το αεροπλάνο δεν μπορεί και αυτό να απαγκιστρώσει κινεί την ουρά δεξιά αριστερά. Η προσγείωση γίνεται σε σχηματισμό με βραδεία κάθοδο και χρήση αερόφρενων από το ανεμόπτερο. Το ανεμόπτερο αφήνει το αεροπλάνο να προσγειωθεί πρώτο, μετά δε προσγειώνεται και αυτό με έξοδο των αερόφρενων, ενώ το αεροπλάνο δεν χρησιμοποιεί καθόλου φρένα.

2 Εκτόξευση με ΜΕΑ

α. Χειριστές ΜΕΑ

Χειριστές ΜΕΑ (μηχανής εκτοξεύσεως ανεμοπέρων) μπορούν να ορίζονται με έγγραφο απόφαση κάθε σχολής, άτομα ενήλικα στο όνομα των οποίων έχει εκδοθεί άδεια οδήγησης μεταφορικού μέσου ή γεωργικού ή ειδικού μηχανήματος . Οι χειριστές μετά από εκπαίδευση περί την τεχνική της εκτοξεύσεως με ΜΕΑ και τουλάχιστον 15 εκπαιδευτικές εκτοξεύσεις, μπορούν να εκτελούν εκτοξεύσεις επί πτυχιούχων ή εκπαιδευτών, όχι όμως και μαθητών σε στάδιο σόλο πριν την συμπλήρωση 50 εκτοξεύσεων με την προς χρήση μηχανή.

Τονίζεται ότι κατά την εκτόξευση με ΜΕΑ, η ευθύνη βαρύνει και τον χειριστή ανεμοπέρου ο οποίος πρέπει να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει θραύση σύρματος, επιβράδυνση ή επιτάχυνση ΜΕΑ σε οιονδήποτε στάδιο της εκτοξεύσεως.

β. Διαδικασία απογειώσεως

Για την απογείωση απαιτούνται δύο βοηθητικά άτομα, ένας κρατών την πέρυγα και ένας σηματοδότης πλάι στο ανεμόπτερο.

Ο σηματοδότης έχει την κύρια ευθύνη της ορθής διαδικασίας. Αυτός διαπιστώνοντας ότι το ανεμόπτερο είναι έτοιμο για πτήση και μόνο μετά την απομάκρυνση όλων των παρισταμένων, αγκιστρώνει το ανεμόπτερο και παίρνει την λευκή σημαία από το έδαφος.

Κίνηση της λευκής σημαίας υπεράνω της κεφαλής σε σχήμα 8 συνεπάγεται την βαθμιαία τάνυση του συρματόσχοινου, μετά την οποία ο σηματοδότης ακινητοποιεί την σημαία τεταμένη πλαγίως.

Μετά την διαπίστωση ότι όλα βαίνουν καλώς, ο σηματοδότης δίνει το σήμα απογειώσεως με μεταφορά της λευκής σημαίας υπεράνω της κεφαλής του και απόθεση αυτής στο έδαφος.

Διαπίστωση ανωμαλίας σημαίνεται με περιστροφή της κόκκινης σημαίας κυκλικώς. Αν ο σηματοδότης συνεχίζει να κρατά το ακροπτερύγιο του ανεμοπέρου, κατεβάζει αμέσως την πέρυγα στο έδαφος.

γ. Διαδικασία ανόδου

Κατά την διάρκεια της ανόδου ο σηματοδότης συνεχίζει να παρατηρεί την άνοδο του ανεμοπέρου και αν παρατηρήσει κάποιο σοβαρό πρόβλημα ειδοποιεί μέσω ασυρμάτου (αν υπάρχει διαθέσιμος) τον ρυμουλκό και τον χειριστή του ανεμοπέρου, και κάνει σήμα κουνώντας την κόκκινη σημαία προς τον ρυμουλκό.

Αν ο χειριστής του ανεμοπέρου επιθυμεί επιβράδυνση, η εντολή επιβραδύνσεως δίνεται από το ανεμόπτερο με χαρακτηριστική κίνηση της ουράς με χρήση των ποδωστηρίων. Αντίστοιχη εντολή περί επιταχύνσεως δεν υπάρχει. Σε περίπτωση χαμηλής ταχύτητας έλξης, ο χειριστής του ανεμοπέρου χαμηλώνει το ρύγχος με το χειριστήριο σε προετοιμασία για απαγκίστρωση. Εάν η ενέργεια αυτή γίνει σωστά αντιληπτή από τον χειριστή ΜΕΑ και αυτός αυξήσει την ταχύτητα έλξης, η απογείωση συνεχίζεται κανονικά, ειδάλλως ο χειριστής του ανεμοπέρου απαγκιστρώνει και μπαίνει σε διαδικασία αναγκαστικής προσγειώσεως.

3. Εκτόξευση με αυτοκίνητο

Η διαδικασία εκτοξεύσεως με αυτοκίνητο και τα κατ' αυτήν σήματα έχουν επακριβώς όπως για την εκτόξευση με ΜΕΑ.

Αν το μήκος του σχοινιού ρυμουλκήσεως είναι μικρό και άρα η οπτική επαφή του οδηγού με το ανεμόπτερο είναι ευχερής, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η σηματοδότηση της αερορυμουλκήσεως.

Και στις δύο περιπτώσεις είναι ασφαλέστερο να μην χρησιμοποιείται από τον οδηγό ο καθρέφτης του αυτοκινήτου, αλλά να χρησιμοποιείται στο αυτοκίνητο σηματοδότης πλάι στον οδηγό, εστραμένος προς τα πίσω. Ο σηματοδότης αυτός παίζει τον ίδιο ρόλο με τον σηματοδότη που βρίσκεται πλάι στο αεροπλάνο κατά την διαδικασία της αερορυμουλκήσεως.

4. Εκτόξευση με καταπέλτη

Συνιστάται όπως πριν την εκτόξευση ανεμοπέρου από πλαγιά λόφου, δοκιμασθεί επανειλημμένως με τον προς χρήση ελαστικό καταπέλτη σε επίπεδο έδαφος.

Ο έχων την εποπτεία της εκτοξεύσεως διαπιστώνει ότι όλοι βρίσκονται στην θέση τους οι δε θεατές σε αρκετή απόσταση, οπότε και αγκιστρώνει το ανεμόπτερο. Οι εντολές "βάδην" και "τροχάδην" χρησιμοποιούνται για την τάνυση του ελαστικού σχοινιού. Η εντολή "έα" χρησιμοποιείται παραδοσιακά για την άφεση της ουράς και εκτόξευση του ανεμοπέρου.

Γ. Εκμετάλλευση ανοδικών ρευμάτων

1. Ανεμοπορία σε θερμικά

Όλα τα ανεμόπτερα που χρησιμοποιούν το ίδιο θερμικό εκτελούν στροφές της αυτής φοράς. Την φορά περιστροφής καθορίζει το πρώτο ανεμόπτερο που θα εισέλθει στο θερμικό.

Αν δύο ανεμόπτερα εκμεταλλεύονται το ίδιο θερμικό, το δε ευρισκόμενο σε χαμηλότερο ύψος επιτυγχάνει

μεγαλύτερο βαθμό ανόδου, τούτο θεωρείται καταφθάνον και πρέπει να φυλάξει το ύπερθεν ανεμόπτερο.

Απαγορεύεται η εκμετάλλευση θερμικών μέσα στην περιοχή του κύκλου προσγειώσεως, εκτός αν το ανεμόπτερο έχει ύψος τουλάχιστον 100 μέτρα άνω του ύψους εισόδου στο κύκλο.

2. Ανεμοπορία σε δυναμικά

Όλες οι στροφές γίνονται με τα νώτα προς το βουνό.

Ανεμόπτερα προσεγγίζοντα αντιθέτως στρέφουν και τα δύο δεξιά, κατά τον γενικό κανόνα αποφυγής. Έτσι, το έχον την κλιτή αριστερά πρέπει να φυλάξει το έχον την πλαγιά δεξιά, δίνοντας σε αυτό χώρο διελεύσεως.

Ανεμόπτερο ταχύτερο, καταφθάνον άλλο εκ των όπισθεν, πρέπει να προσπεράσει μεταξύ του προπορευόμενου και του βουνού.

Δ. Εμβλήματα επιδόσεων

Τα των εμβλημάτων από "αργυρούν C" και άνω καθορίζονται διεθνώς από την FAI.

Για τα κατώτερα εμβλήματα ορίζονται στην χώρα μας ως ακολούθως:

Έμβλημα Α (χάλκινο με ένα γλάρο)

Απονέμεται από τα σωματεία σε μαθητές που επέταξαν την πρώτη πτήση σόλο.

Έμβλημα Β (χάλκινο με δύο γλάρους)

Απονέμεται από τα σωματεία σε ανεμοπόρους που επέτυχαν τρίωρο πτήση, σαν μοναδικοί επιβαίνοντες σε ανεμόπτερο.

Έμβλημα C (χάλκινο με τρεις γλάρους)

Απονέμεται από τα σωματεία σε ανεμοπόρους που επέτυχαν πεντάωρο πτήση, σαν μοναδικοί επιβαίνοντες σε ανεμόπτερο.

Τα εμβλήματα αποτελούνται από κυκλικό σήμα διαμέτρου 15 χλσ. εικονίζουν τους αντίστοιχους γλάρους και κάτωθι αυτών τα στοιχεία SX ήτοι ο διεθνής για την Ελλάδα συμβολισμός.

Ε. Αγωνιστική δραστηριότης

Η αγωνιστική δραστηριότης αφορά αποκλειστικώς πτυχιούχους χειριστές ανεμοπτέρων και όχι μαθητές σχολών. Η αγωνιστική δραστηριότης εξασκείται από τα σωματεία και όχι από τις σχολές τους.

1. Αγώνες στην Ελλάδα

Σήμερα, μετά από πολυετείς διεργασίες, η ανεμοπορική δραστηριότης κατέληξε να περιλαμβάνει κυρίως δύο τύπους αγωνιστικής δράσεως:

α. Πανελλήνιοι αγώνες.

Αυτοί διοργανώνονται από τα ανεμοπορικά σωματεία και περιλαμβάνονται στο ετήσιο αγωνιστικό πρόγραμμα της ομοσπονδίας. Οι κανονισμοί εκτελέσεως των αγώνων και της βαθμολογίας των αθλητών είναι οι εκάστοτε οριζόμενοι από την FAI (FAI Sporting Code, Section 3 – Gliding, Annex A).

β. OLC (on line contest)

Η βαθμολογία OLC επεξεργάζεται κατατεθειμένες πτήσεις ανεμοπόρων που εκτελέστηκαν κατά την διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου. Η περίοδος αυτή είναι από την Τρίτη μετά την δεύτερη Κυριακή του Οκτωβρίου κάθε έτους μέχρι την Δευτέρα μετά την δεύτερη Κυριακή του Οκτωβρίου του επομένου έτους. Σαν μέθοδος βαθμολογήσεως των πτήσεων χρησιμοποιείται η δόκιμη γερμανική μέθοδος. Η OLC δραστηριότης περιλαμβάνεται επίσης στο ετήσιο αγωνιστικό πρόγραμμα της ομοσπονδίας.

γ. Τοπικοί και περιφερειακοί αγώνες

Η διοργάνωσή τους και ο τρόπος βαθμολογίας τους επαφίεται στην εκάστοτε απόφαση του διοργανώνοντος σωματείου. Περιφερειακοί αγώνες μπορούν να περιλαμβάνονται στο ετήσιο αγωνιστικό πρόγραμμα της ομοσπονδίας.

2. Εθνική Ομάδα

Η Εθνική Ομάδα απαρτίζεται από δύο αθλητές και έναν αναπληρωματικό για κάθε κλάση αναγνωρισμένη από την FAI.

Σε περίπτωση μη ύπαρξης ικανού αριθμού αθλητών για την εκπροσώπηση κάθε κλάσης, μένει κενή η κλάση αυτή. Η Επιτροπή Ανεμοπορίας έχει δικαίωμα, αν η κλάση είναι κενή, να ζητήσει από αθλητές άλλης κλάσης να εκπροσωπήσουν την κενή κλάση. Οι αθλητές στην περίπτωση αυτή έχουν δικαίωμα να αρνηθούν.

Η σύνθεση της Εθνικής Ομάδας αποφασίζεται σε ετήσια βάση και τα κριτήρια επιλογής αποτελούν τα αποτελέσματα των Πανελληνίων Αγώνων και τα αποτελέσματα του OLC του προηγουμένου έτους.

Και στις δύο περιπτώσεις ο πρώτος της γενικής κατάταξης βαθμολογείται με ένα βαθμό και κάθε επόμενη θέση παίρνει ένα βαθμό επί πλέον. Ο μέγιστος αριθμός συμμετεχόντων με έγκυρη βαθμολογία στην διοργάνωση που είχε τις περισσότερες συμμετοχές, καθορίζει τους βαθμούς όσων δεν είχαν έγκυρη βαθμολογία ή δεν πήραν μέρος σε κάποια από τις δύο διοργανώσεις και η βαθμολογία τους είναι ίση με την βαθμολογία του τελευταίου της διοργάνωσης με τις περισσότερες συμμετοχές αυξημένη κατά ένα βαθμό. Η βαθμολογία για την γενική κατάταξη στην εθνική ομάδα υπολογίζεται ως το άθροισμα των δύο βαθμολογιών.

Η πρώτη θέση σε κάθε κλάση καταλαμβάνεται από τον αθλητή που αγωνιζόμενος στην κλάση αυτή πέτυχε την καλύτερη βαθμολογία εντός αυτής της κλάσης. Η δεύτερη θέση καταλαμβάνεται από τον αθλητή που έχει την καλύτερη βαθμολογία στην γενική κατάταξη και δεν έχει ακόμα καταλάβει θέση σε καμία άλλη κλάση. Οι αναπληρωματικοί μιας κλάσης ορίζονται από τους λοιπούς αθλητές της κλάσης. Αν δεν υπάρχει δυνατότητα κάλυψης μιας κλάσης από αθλητές που αγωνίστηκαν στην κλάση αυτή, τότε οι θέσεις καλύπτονται σύμφωνα με την σειρά βαθμολογίας στη γενική κατάταξη.

Στην εθνική ομάδα μπορούν να συμμετέχουν μόνο αθλητές οι οποίοι έχουν σαν ατομική επίδοση τουλάχιστον μία πτήση μεγαλύτερη ή ίση των 300 χλμ., σύμφωνα με όσα ορίζονται για πτήσεις ελευθέρων αποστάσεων κατά την FAI.

Για τις κατά FAI κατηγορίες ανεμοπτέρων προβλέπονται θέσεις ανδρών και γυναικών (Open Class, 18m, 15m, Standard, Club, World Class).

Η σύνθεση της εθνικής ομάδος τελεί υπό την έγκριση της Επιτροπής Ανεμοπορίας, η οποία σε περίπτωση αντίρρησης της οφείλει να αιτιολογήσει την αντίρρηση.

Οι αποστολές της εθνικής ομάδας καθορίζονται από την Επιτροπή Ανεμοπορίας της ΕΛ.Α.Ο. με εισήγηση του ομοσπονδιακού προπονητή αν υπάρχει.

Η συμμετοχή στην Εθνική Ομάδα είναι τιμητική διάκριση και ταυτόχρονα υποχρέωση για έναν αθλητή. Ένας αθλητής δεν μπορεί να αρνηθεί την συμμετοχή του στην Εθνική Ομάδα παρά μόνον για λόγους ανωτέρας βίας (ασθένειας, οικονομικής αδυναμίας κ.ά.). Στην περίπτωση αυτή επιλέγεται από την Επιτροπή Ανεμοπορίας της ΕΛ.Α.Ο. ένας εκ των αναπληρωματικών ο οποίος και συμμετέχει στην Εθνική Ομάδα για τις υπόλοιπες διοργανώσεις του έτους

Ο αθλητής για την συμμετοχή του στην Εθνική Ομάδα δεν δικαιούται αμοιβής η ανταλλάγματος πέραν των οδοιπορικών του εξόδων.

Για αποστολές μη καλυπτόμενες οικονομικώς από την ΓΓΑ και γινόμενες με δαπάνες των διαγωνιζομένων, αποφασίζει κατά περίπτωσιν η Επιτροπή Ανεμοπορίας, κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερομένων.

3. Καταγραφή δραστηριότητας

Η καταγραφή της αθλητικής δραστηριότητας των χειριστών γίνεται υπέρ του σωματείου όπου ο αθλητής είναι δηλωμένος, κατά τα κρατούντα στην ΓΓΑ.

Η καταγραφή της πτητικής δραστηριότητας των αεροσκαφών γίνεται υπέρ το φορέως που εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος, ασχέτως του τόπου όπου γίνεται η δραστηριότης, κατά τα κρατούντα στην ΥΠΑ.