

Κωνσταντίνος Π. Πικρός

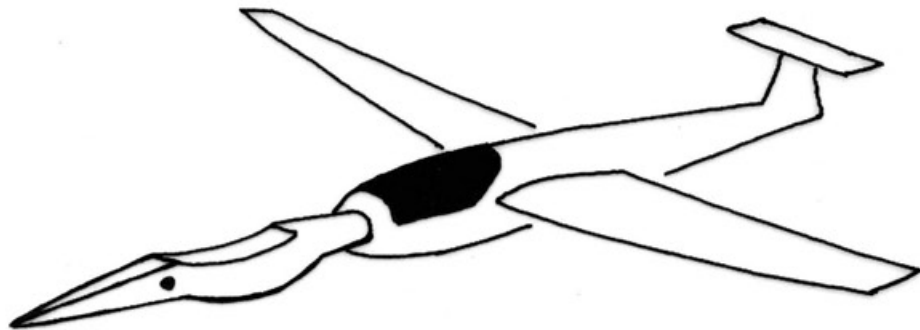
Ιπτάμενα ευθυμογραφήματα



Αθήναι 2011

Κωνσταντίνος Π. Πικρός

Ιπτάμενα
Ευθυμογραφήματα



Αθήναι 2011

Περιεχόμενα

	σελ.		σελ.
Πρόλογος	3	Η αδρεναλίνη	48
Το ατύχημα του Ικάρου	5	Το κέρδος της αποτυχίας	50
Πρόσκληση κατατάξεως	7	Παλιά πράγματα	52
Η μόλυνση του περιβάλλοντος	9	Οι ζμπρώχτες	54
Ζητούνται ανεμοπόροι	11	Ιδού η Κόνιτσα	56
Το αρτί	13	Αποστροφή προς τον καλό καιρό	56
Soaring poems	14	Η αεροπορική γλώσσα	57
Αυτά τα καταπληκτικά αεροπλάνα	15	Το αλεξικλίπων	59
Μην ανησυχείτε	16	Η επέτειος του 1903	61
Ποιός είπε και πότε;	18	Έπεα παραπτερόεντα	62
Αεραθλητικές παροιμίες	18	Αεραθλητικές δεκαετίες	63
Αεραθλητές και αεραθλήτριες	19	Out landing	65
Βαλκανιάδα γιόκ	20	Όταν τα χωριά εξαφανίζονται	66
Νέα Πτυχία	21	Κάτω τα χέρια από την αύρα	68
Οι πίπτοντες	22	Δημοσιογραφική μετεωρολογία	69
Το αεραθλητικό καφενείο	23	Προγνώσιμα και μη προγνώσιμα	70
Ανεμοπορικός παράδεισος	25	Οι φίλαθλοι	72
Μεγάλες κουβέντες	27	Μάγκικα ή πού....	74
Icariada	28	Περί χρόνου	75
Ιπτάμενοι αρχαίοι ήρωες	29	Το πολυτελώς ίπτασθαι	76
Οι ουρανοί είναι δικοί μας	31	Αεροπορικοί κανονισμοί	78
Μην γίνετε ανεμοπόροι	32	Κατουρήστε παρακαλώ	78
Ετυμολογικό αεροπορικό λεξικό	34	Οι προστάτες άγιοι	79
Έπεα ανεμοπτερόεντα	35	Πύρινη τραγωδία	81
Διορθώνοντας τους χάρτες	36	Αεραθλητικοί ορισμοί	82
Μετεωρολογική ανθολογία	38	Στο περίπου	83
Η γυναικιάδα	39	Ενασχόληση με τον αέρα	85
Οξεία οργανοπάθεια	40	Ο απαίσιος σπουργιταράς	86
Η διαστολή του σύμπαντος	42	Αερο-βαβέλ	87
Τεχνικές βελτιώσεις	43	Ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα	88
Ο πρώτος	44	Έπεα ικαρίζοντα	89
DemAir	46		

Το βιβλίο αυτό περιλαμβάνει μια σειρά από άρθρα που έχουν ήδη δημοσιευθεί σε διάφορα περιοδικά. Τυπώθηκε σε ελάχιστα αντίγραφα και δεν πωλείται, αλλά κυκλοφορεί ελεύθερα σε ηλεκτρονική μορφή.

Κ. Πικρός, Δαβάκη 1 Καλαμάκι, 17455 Άλιμος

Ένας σοβαρός πρόλογος

Κάποιες δεκαετίες πίσω, στην Ανεμολέσχη ψάχναμε για γραμματέα. Κάποιοι διαμόρφωναν ένα κείμενο αγγελίας: "Από την Ανεμολέσχη Αθηνών ζητείται σοβαρή γραμματεύς για" ή "Ζητείται δεσποινίς σοβαρή, γνωρίζουσα". Σε κάθε κείμενο υπήρχε η λέξη "σοβαρή". Έγραψα λοιπόν και την δική μου εκδοχή: "Υπό σοβαράς ανεμολέσχης ζητείται γραμματεύς με ανάλογα προσόντα". Το περίεργο είναι ότι δεν έγινε αμέσως αντιληπτό ότι η πρότασή μου δεν ήταν σοβαρή. Τόσο πολύ είναι η σοβαρότης ενσωματωμένη στον αεραθλητισμό.

Από τις πολλές ανατυπώσεις του βιβλίου μετεωρολογίας μου, κάποια έγινε βιαστικά για τις ανάγκες σεμιναρίου. Την τελευταία στιγμή, ο τυπογράφος-ανεμοπόρος που είχε αναλάβει την ανατύπωση είπε στην γραμματέα του να συντάξει μια σοβαρή αναφορά για τον συγγραφέα. Το βιβλίο τυπώθηκε με το κείμενο: "Ευχαριστούμε τον Κ. Πικρό, τον εκπαιδευτή, τον δάσκαλο, τον άνθρωπο". Από υπερβολική σοβαρότητα, μου είχαν γράψει τον επικήδειο, πριν της ώρας μου.

Η σοβαρότης δεν περιορίζεται στον αεραθλητισμό. Πριν από λίγα χρόνια, δημοσίευσα ένα βιβλίο με τέσσερις ναυτικές φάρσες. Αποκορύφωμα ήταν η ιστορία του φανταστικού αντιτορπιλικού "Λυγξ" που δεν υπήρξε ποτέ. Έδωσα λίγα αντίγραφα στο Ναυτικό Μουσείο και διάβασα, με μεγάλη έκπληξη, σοβαρή κριτική στο περιοδικό του μουσείου "Περίπλους ναυτικής ιστορίας". Έγραφε: "πρόκειται για πραγματικά γεγονότα που έχουν παραμείνει στο ημίφως, αν όχι στο σκοτάδι της ιστορίας, για λόγους σκοπιμότητας της εποχής στην οποία έλαβαν χώρα". Πάλι η σοβαρότης θριάμβευσε.

Στην χώρα μας η σοβαρότης είναι πασαλειμμένη σε κάθε δραστηριότητα. Στον αεραθλητισμό ακόμα περισσότερο. Υπάρχουν αεραθλητές, αλλά και ολόκληρα αεραθλήματα, που προβάλλουν το αντρίλίκι τους. Υπάρχουν αεραθλητές που θεωρούν ότι πρέπει να μιμούνται την πολεμική αεροπορία. Υπάρχουν αεραθλητές που ψηλοκοκορεύονται για την επικινδυνότητα της ασχολίας τους. Πρόκειται για μια ιδιομορφία του αεραθλητισμού που θέλει να αντλεί σοβαρότητα από την ένοπλη πτήση. Ούτε ο ιστιοπλόος μιμείται το πολεμικό ναυτικό, ούτε ο ποδηλάτης τα τεθωρακισμένα.

Σε όλη αυτή την ατμόσφαιρα της υπερβολικής σοβαρότητας, το ευθυμογράφημα είναι μια παραφωνία. Είναι για κάποιους μια ενόχληση που χαλάει την αρμόζουσα σοβαρότητα. Όταν άρχισα να εισάγω σποραδικά ευθυμογραφήματα στην "Αθλητική Αεροπορία", ο εκδότης μου δεν ήταν πολύ ευτυχής. Είχαμε όμως αποκαταστήσει κάποια ισορροπία. Για κάθε τρία σοβαρά άρθρα δεχόταν, με κάποιο απαραίτητο στραβομουτσούνιασμα, να δημοσιεύσει ένα πιο ελαφρύ.

Έπρεπε να αναλάβω το 1982 την σύνταξη των "Αεραθλητικών Νέων" της Εθνικής Αερολέσχης, για να επιβάλω το "ένα ευθυμογράφημα ανά τεύχος". Την γραμμή αυτή κράτησα και σε όλη την έκδοση του "Αεραθλητισμού" από το πρώτο τεύχος. Αργότερα, έπεισα και το αεροπορικό περιοδικό RBF (Remove Before Flight) να την ακολουθήσει. Στην αρχή το ευθυμογράφημα είχε παραπεταχτεί στις τελευταίες σελίδες του περιοδικού, πίσω ακόμα και από το σταυρόλεξο. Μετά από πολλά τεύχη, προβιβάστηκε δειλά-δειλά στις μεσαίες σελίδες.

Από τότε μέχρι σήμερα, συγκεντρώθηκε αρκετός όγκος ευθυμογραφημάτων ώστε να είναι δυνατή η σύνταξη του βιβλίου που διαβάζετε. Για κάθε ευθυμογράφημα αναγράφονται τα περιοδικά που είχαν το θάρρος να το δημοσιεύσουν.

Και αν το αεροπορικό ευθυμογράφημα έτυχε τελικώς κάποιας αποδοχής ή ανοχής, το ευθυμογραφικό αεροπορικό ποίημα είναι είδος αιρετικό που προκαλεί αποστροφή. Για κάποιο περίεργο λόγο, φαίνεται ότι παγκοσμίως η ποίηση πρέπει να είναι σπαραξικάρδια. Το 1977 εξεδόθη στην Καλιφόρνια το βιβλίο του Don Davies: "Soaring poems". Ο εκδότης του περιέλαβε στο βιβλίο τα τέσσερα ευθυμογραφικά ποιήματα που του έστειλα χάριν διασκεδάσεως (θα τα βρείτε στις επόμενες σελίδες). Ήταν τα μόνα κείμενα με κάποια ευθυμία. Σε ένα βιβλίο γεμάτο από ποιήματα μεγάλου συναισθηματικού φόρτου, ο εκδότης αναγκάστηκε να κάνει ειδική μνεία στον πρόλογο.

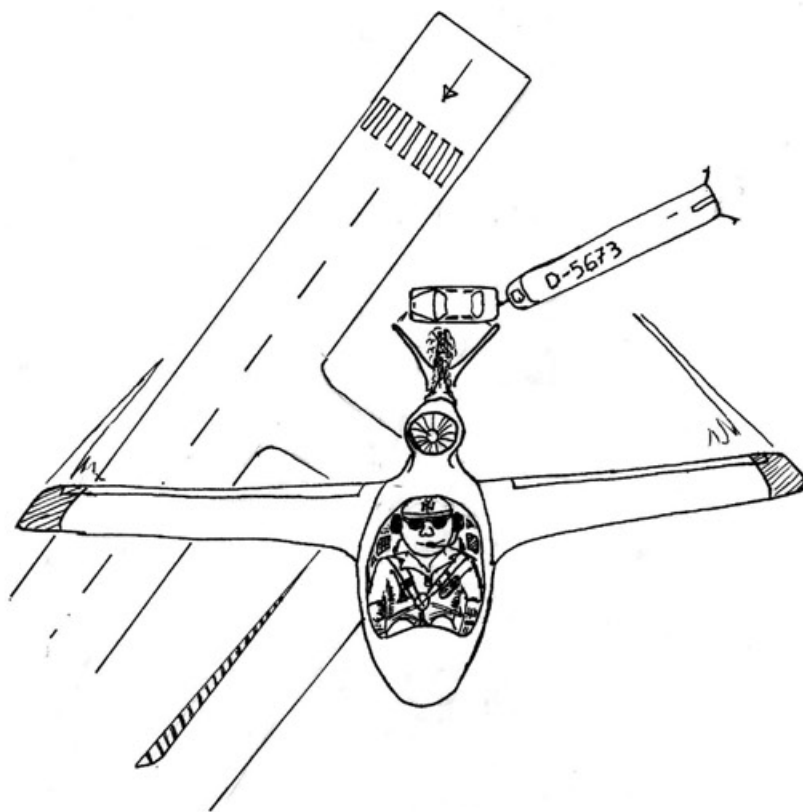
Έγραφε: "It is interesting to note that several authors said apologetically, "Don, here is my poem ... remember, you asked for it." Αυτοί οι several authors, ήταν ο υποφαινόμενος.

Στον ελληνικό τύπο, το ευθυμογραφικό ποίημα είναι αναχρονισμός. Θυμίζει σε πολλούς την εποχή του Σουρή, που πέρασε ανεπιστρεπτή. Όσο για το αεροπορικό ευθυμογραφικό ποίημα, είναι μία ακρότης που γίνεται πολύ δύσκολα αποδεκτή. Την παραθέτω στο βιβλίο μαζί με τα πεζά κείμενα, για όσους αιρετικούς θα ήθελαν να την απολαύσουν κρυφά, χωρίς να χρειάζεται να το παραδεχθούν δημοσίως.

Συγκεντρώνοντας την ύλη για το βιβλίο αυτό, προβληματίστηκα για την ομαδοποίηση του υλικού. Θα μπορούσε να ομαδοποιηθεί σε ευθυμογραφήματα γενικής αεροπορικής θεματολογίας, και σε ευθυμογραφήματα κατ' αεράθλημα. Θα μπορούσαν ίσως να ομαδοποιηθούν τα πεζά κείμενα, χωριστά από τα ποιήματα. Τελικώς προκρίθηκε η απλή παράθεση των κειμένων κατά την σειρά που πρωτοδημοσιεύθηκαν. Έτσι, τα γενικά ευθυμογραφήματα βρίσκονται αναμειγμένα με τα εξειδικευμένα κείμενα διαφόρων αεραθλημάτων. Κάθε αναγνώστης ας επιλέξει ότι του ταιριάζει.

Κανένα από αυτά τα κείμενα δεν δημοσιεύθηκε επ' αμοιβή. Η σύνταξή τους ήταν τόσο ευχάριστη όσο ελπίζω να είναι και η ανάγνωσή τους.

The author



"Σοβαρό" μοτοανεμόπτερο
(σχέδιο Φοίβου Πικρού)

Την δεκαετία του '70 κυκλοφορούσε στους αεροπορικούς κύκλους ένα αγγλόφωνο περιοδικό της εταιρείας πετρελαιοειδών BP, το *airBP*. Σε αυτή την ολιγοσέλιδη αλλά πολυτελή έκδοση, εμφανίστηκε ένα ευθυμογράφημα για το ατύχημα του Ικάρου. Του κειμένου αυτού έκανα μια πολύ ελεύθερη διασκευή στα ελληνικά και το δημοσίευσα στο πρώτο τεύχος του περιοδικού "Αεροπορία και διάστημα" που κυκλοφόρησε το 1973. Η γλώσσα ήταν επίσημη, όπως συντάσσονταν την εποχή εκείνη τα πορίσματα των επιτροπών.

Το 2007 το κείμενο αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 13 του ελληνικού περιοδικού *RBF* (*Remove before flight*). Έγινε βεβαίως κάποια απαραίτητη γλωσσική ελάφρυνση.

Το ατύχημα του Ικάρου

(το πλήρες πόρισμα της επιτροπής διερευνήσεως)

Βασίλειο του Μίνως
Επιτελείο συγκοινωνιών
Υπηρεσία ελλαδικής αεροπορίας

Μετά το θανατηφόρο ατύχημα του αεροσκάφους "Ίκαρος Μαρκ 1" το οποίο κατέπεσε στο Αιγαίο την 4η ημέρα του θερινού ηλιοστασίου του έτους 403 από κτήσεως Κνωσού, συνεκροτήθη από την Αυτού Μεγαλειότητα του Βασιλέως Μίνωα, ανακριτική των πραγμάτων επιτροπή, για να συνεδριάσει και να εκδώσει πόρισμα επί των αιτίων του ατυχήματος, μετά την εξέταση των μαρτύρων.

Πρόεδρος της επιτροπής ορίσθη ο δίκαιος Αριστείδης, με τεχνικούς συμβούλους τον Φειδία και τον Θαλή τον Μηλίσιο. Νομικός σύμβουλος ορίσθη ο Αθηναίος Σόλων. Η επιτροπή συνεδρίασε στην αίθουσα 1269 του λαβυρίνθου της Κνωσού.

Ο χειριστής εφονεύθη κατά το ατύχημα, αλλά δεν αναφέρονται άλλα μέλη του πληρώματος ή επιβάτες κατά την πτήση αυτή.

Κατά πρώτον έγινε έλεγχος της ταυτότητας του χειριστή, δεδομένου ότι το σώμα του δεν ανευρέθη μετά το ατύχημα. Επί του θέματος κατέθεσε ο πατέρας του χειριστή Δαίδαλος, ο οποίος ανέφερε ότι ο γιος του Ίκαρος απεγειώθη για δοκιμαστική πτήση του αεροσκάφους "Ίκαρος Μαρκ 1" λίγο μετά την αυγή. Ο χρόνος απογειώσεως δεν μπορεί να προσδιορισθεί με ακρίβεια, διότι το υδροχρονόμετρο του Δαιδάλου παρουσίαζε διαρροή και δεν έδινε ακριβείς ενδείξεις. Πλην όμως, η επιτροπή εδέχθη τον δοθέντα χρόνο απογειώσεως σαν ικανοποιητική προσέγγιση.

Ο Δαίδαλος κατέθεσε ότι, αμέσως μετά την απογείωση, ο Ίκαρος εκτέλεσε στροφή ανόδου και ετέθη σε ανατολική πορεία με βαθμό ανόδου 1,2 στάδια ανά μινωική ώρα. Λόγω του ότι το αεροσκάφος έλαβε πορεία προς τον ανατέλλοντα ήλιο, συντόμως χάθηκε η οπτική επαφή από το έδαφος. Από τότε, καμία επαφή με το αεροσκάφος "Ίκαρος Μαρκ 1" δεν κατέστη δυνατή. Από τα στοιχεία της υπηρεσίας ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, η επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στον ίδιο τόπο και χρόνο, καμία άλλη πτήση δεν έλαβε χώραν. Από τα ανωτέρω η επιτροπή έφθασε στο πόρισμα ότι το αεροσκάφος και ο κυβερνήτης του εξεταζόμενου ατυχήματος ήταν πράγματι το "Ίκαρος Μαρκ 1" και ο Ίκαρος προσωπικώς.

Στοιχεία για τα ουσιαστικά πτητικά προσόντα του Ικάρου ελήφθησαν επίσης από τον Δαίδαλο. Ο Δαίδαλος κατέθεσε στην επιτροπή ότι ανέλαβε ο ίδιος την εκπαίδευση του Ικάρου, η οποία είχε ολοκληρωθεί επιτυχώς τον προηγούμενο μήνα του ατυχήματος. Η εκπαίδευση περιελάμβανε μαθήματα εδάφους διάρκειας δύο ετών επί των αρχών της πτήσεως και της κατασκευής των αεροσκαφών. Περίοδος τριών μηνών αφιερώθηκε στην μελέτη των υλικών και ειδικότερα των συγκολλητικών υλικών.

Ο Δαίδαλος κατέθεσε επίσης ότι, δεδομένου ότι κανένας τύπος των αεροσκαφών της εταιρείας "Δαίδαλος ΑΕ" δεν είχε διπλά χειριστήρια, η εκπαίδευση αέρος περιορίστηκε σε πτήσεις σόλο. Οι εκπαιδευτικές πτήσεις σόλο του αεροσκάφους "Ίκαρος Μαρκ 1" ήταν επιτυχείς και αποτελούνταν από αναπηδήσεις στο έδαφος πριν από την έναρξη των δοκιμαστικών πτήσεων.

Ερωτηθείς από τον Ερμή (που παρίστατο σαν εκπρόσωπος του Ολύμπου), ο Δαίδαλος κατέθεσε ότι θεωρούσε την Ίκαρο χειριστή δοκιμών πρώτης τάξεως, πλην όμως λόγω του νεαρού της ηλικίας του, είχε τάση εκτελέσεως επικίνδυνων ελιγμών τους οποίους δεν θα έκανε ένας

εμπειρότερος χειριστής.

Ακολουθώντας η επιτροπή εξέτασε τα τεχνικά στοιχεία του "Ίκαρος Μαρκ 1" τα οποία ανέφερε σε αυτή λεπτομερώς ο κατασκευαστής Δαίδαλος. Το "Ίκαρος Μαρκ 1" ήταν υψηπτέρυγο, τύπου "ορνιθόπτερον". Η κεντρική δοκός των πτερύγων ήταν κατασκευασμένη από ξύλο κέδρου, ειδικής εισαγωγής από τον Λίβανο, αεροπορικών προδιαγραφών. Η επικάλυψη απετελείτο από φτερά χήνας. Ερωτηθείς από τον πρόεδρο της επιτροπής, ο Δαίδαλος ανέφερε ότι έκανε εισαγωγή των φτερών από την Ρώμη, ήσαν δεν ειδικά φτερά των χηνών του Καπιτωλίου. Οι χειρισμοί του αεροσκάφους γίνονταν από πτερύγια που ήταν τοποθετημένα στο χέλος εκφυγής των ακροπτερυγίων και εκκινούντο με μυϊκή δύναμη από τα δάκτυλα του χειριστή. Η όλη επικάλυψη ήταν στερεωμένη στην φέρουσα κατασκευή με το θερμοπλαστικό συγκολλητικό υλικό που ονομάζεται κερί.

Οι ρίζες των πτερύγων ήταν στερεωμένες στη άτρακτο στο ύψος των ώμων του χειριστή. Παρ' όλο το ότι κατά την δοκιμαστική πτήση δεν είχαν ακόμη συμπληρωθεί οι δυναμομετρήσεις, ο Δαίδαλος υποστήριξε ότι το αεροσκάφος θα απέδιδε ισχύ μιας ανθρωποδυνάμεως. Η επιτροπή αφού συμβουλευθήκε τους τεχνικούς της συμβούλους, απεφάσισε ότι η εκτίμηση του Δαιδάλου θα μπορούσε να θεωρηθεί ακριβής.

Ο Ερμής παρενέβη και ρώτησε τον κατασκευαστή, αν στο κράνος και στα σανδάλια του χειριστή είχαν προσαρμοσθεί φτερά. Ο Δαίδαλος απάντησε ότι δεν είχαν προσαρμοσθεί, διότι θεωρεί τον τρόπο αυτό πτήσεως ξεπερασμένο και κακής αποδόσεως. Σε αυτά ο Ερμής προέβαλε δριμεία ένσταση και χαρακτήρισε τις απόψεις του Δαιδάλου ανακριβείς, προκλητικές, προσβλητικές και υποτιμητικές για τις τεχνικές του ικανότητες.

Η επιτροπή δέχθηκε την ένσταση του Ερμή και διέταξε τον πρακτικογράφο να πελεκήσει τις απόψεις του Δαιδάλου από τα μάρμαρα των πρακτικών.

Ο Θαλής ζήτησε να επιδειχθεί στην επιτροπή το βιβλίο πτήσεων του αεροσκάφους. Το προσκόμισαν στο τραπέζι των συνεδριάσεων είκοσι Ασσύριοι δούλοι. Από αυτό προέκυψε ότι το αεροσκάφος πριν την δοκιμαστική πτήση, είχε κάνει συνολικά 1.274 αναπηδήσεις στο έδαφος. Από το βιβλίο συντηρήσεως προέκυψε ότι από της κατασκευής μέχρι της μοιραίας πτήσεως είχαν αντικατασταθεί 2.821 φτερά χήνας.

Μετά από μικρό διάλειμμα για νέκταρ και αμβροσία, κατέθεσαν στην επιτροπή οι δύο αυτόπτες μάρτυρες του ατυχήματος. Πρώτος κατέθεσε ο μάρτυς φιλόσοφος Νοθίας που βρισκόταν στην Ικαρία για θερινές διακοπές. Ο μάρτυς αρνήθηκε να ορκιστεί, διότι ισχυρίστηκε ότι δεν πίστευε στον Δία. Ο Ερμής προέβαλε και πάλι ένσταση, αλλά αυτή τη φορά δεν έγινε δεκτή και ο μάρτυς συνέχισε την κατάθεσή του. Ο μάρτυς κατέθεσε ότι άκουσε ισχυρό κρότο εκρήξεως και βλέποντας προς στον ουρανό παρατήρησε μια λάμψη. Αυτό το θεώρησε φυσικό, σκεπτόμενος ότι ήταν απλώς ο Ερμής που έκανε μια από τις συνηθισμένες υπερηχητικές πτήσεις του. Προσέθεσε δε ότι οι υπερηχητικές πτήσεις προκαλούν μεγάλη αντίδραση στο νησί και ότι τελευταίως κατέπεσε η οροφή του ναού. Σε αυτό ο τεχνικός σύμβουλος Θαλής παρατήρησε ότι ο φιλόσοφος ήταν γνωστός για τις θεωρίες του κατά της μολύνσεως της ατμοσφαιράς και κατά των υπερηχητικών πτήσεων. Προσέθεσε δε χαρακτηριστικά ότι η οροφή του ναού έχει καταπέσει προ 2.000 ετών.

Ακολουθώντας κατέθεσε ο αλιεύς Λάθρας που ισχυρίστηκε ότι την ώρα του ατυχήματος ψάρευε με δυναμίτη εκτός αιγιαλίτιδος ζώνης (όπως είπε). Αυτός κατέθεσε ότι μετά την έκρηξη έπεσαν πάνω στο σκάφος του σταγόνες θερμής βροχής που στερεοποιήθηκαν αργότερα. Δείγματα από αυτές τις σταγόνες υπέβαλε στην επιτροπή με στοιχεία "τεκμήριο Α".

Ο μάρτυς κατέθεσε επίσης ότι μαζί με τα ψάρια ανέσυρε από την θάλασσα φτερά χήνας που κατέθεσε με στοιχεία "τεκμήριο Β". Επίσης επέδειξε στην επιτροπή κομμάτια ξύλου τα οποία ο Δαίδαλος αναγνώρισε σαν κέδρο και πάνω στα οποία φαίνονταν καθαρά τα στοιχεία του Λιβανέζου προμηθευτή.

Ακολουθώντας αναγνώσθηκε η έκθεση του αλχημιστή που εξέτασε τα τεκμήρια. Σύμφωνα με την έκθεση αυτή, το τεκμήριο Α ήταν κερί. Η έκθεση προσέθετε ότι κατά τις ειδικές γνώσεις του αλχημιστή, το κερί ήταν δεύτερης ποιότητας και είχε ξαναχρησιμοποιηθεί τουλάχιστον δύο φορές.

Ο Δαίδαλος ισχυρίστηκε ότι προμηθεύτηκε το κερί από τοπικό έμπορο που τον είχε επισκεφθεί και ισχυριζέτο ότι το κερί ήταν των αρίστων προδιαγραφών με τις οποίες είχε κατασκευασθεί ο Δούρειος Ίππος της Τροίας. Ο τεχνικός σύμβουλος Φειδίας κατέθεσε ότι οι προδιαγραφές αυτές ήταν ισάξιες με τις αεροπορικές προδιαγραφές. Ο Φειδίας εξέφρασε όμως την υποψία μήπως το

ίδιο κερί είχε πράγματι χρησιμοποιηθεί στην κατασκευή του Δουρείου Ίππου, οπότε ο έμπορος πούλησε στον Δαίδαλο ανακυκλωμένα βιομηχανικά απόβλητα.

Η επιτροπή διέκοψε την συνεδρίαση και έγιναν ανεπιτυχείς προσπάθειες να προσαχθεί για κατάθεση ο έμπορος κεριού.

Κατά την επανάληψη της συνεδριάσεως η επιτροπή κατέληξε στα ακόλουθα συμπεράσματα:

1) Το ατύχημα οφείλετο σε σφάλμα του χειριστή Ίκαρου που είχε ανεπαρκή πτητική πείρα και εισήλθε στην ηχητική περιοχή ταχύτητας, με αποτέλεσμα την παραγωγή θερμότητας σε υπέρβαση της επιτρεπόμενης από την αντοχή των υλικών από τα οποία το "Ίκαρος Μαρκ 1" ήταν κατασκευασμένο.

2) Ο κατασκευαστής αμέλησε να υποβάλει τα υλικά κατασκευής στην "μινωική επιτροπή προληπτικού ελέγχου αεροπορικών υλικών" για επιθεώρηση και έγκριση. Προτάθηκε να ανασταλεί προσωρινώς το πτυχίο κατασκευαστή αεροσκαφών του Δαιδάλου.

3) Τα ψάρια του λαθραλιέως πρέπει να κατασχεθούν και να αποδοθούν στην επιτροπή.

Σε μειοψηφία κρίθηκαν απορριπτέες οι εκδοχές 1 και 2, με εναλλακτική εκδοχή ότι ο Ίκαρος πέταξε πολύ κοντά στον ήλιο με αποτέλεσμα την τήξη του κεριού. Η πλειοψηφία τέθηκε σε πλήρη συμφωνία με την μειοψηφία για το πόρισμα 3.

Κατόπιν των ανωτέρω ο πρόεδρος της επιτροπής έλυσε την συνεδρίαση, δεχθείς την άποψη της πλειοψηφίας._

Στο τεύχος 3 του περιοδικού "Αεροπορία και διάστημα" δημοσίευσα το 1973 το κείμενο:

Πρόσκληση κατατάξεως στην ανεμοπορία

Τι προσόντα χρειάζονται για να γίνετε ανεμοπόρος; Άριστα ισορροπημένος χαρακτήρας και οικονομική ευχέρεια για να ανταποκριθείτε σε ένα τόσο ευγενές άθλημα. Αν έτσι νομίζετε, σας πληροφορούμε ότι κάνετε λάθος. Και τα δύο αυτά προσόντα είναι άσχετα με την ανεμοπορία. Ως προς τα έξοδα, κάθε πτήση κοστίζει ελάχιστα (Σημ. Τότε, για τους κάτω των 18 ετών ήταν δωρεάν). Ως προς δε τον χαρακτήρα σας, είναι σίγουρο ότι πολλοί φίλοι σας, όταν μάθουν ότι πετάτε, θα σας θεωρήσουν ανισόρροπο.

Για να ξεχωρίσουμε τα προσόντα των ανεμοπόρων, θυμόμαστε τους πάμπολλους νέους που πέρασαν από την Ανεμολέσχη την τελευταία δεκαετία. Αμέσως μπορούμε να τους χωρίσουμε σε δύο κατηγορίες: τους ενεργητικούς χαρακτήρες και τους παθητικούς. Ενεργητικός είναι ο νέος ο οποίος, με τις συνεχείς ποικίλες ασχολίες του, παράγει ειδήσεις. Παθητικός είναι ο νέος ο οποίος ασχολείται συνήθως με το να μεταβιβάζει και να σχολιάζει τις ειδήσεις των ενεργητικών. Κατά γενικό κανόνα, οι παθητικοί χαρακτήρες δεν ευδοκιμούν στην ανεμοπορία.

Παράδειγμα: Ένας φίλος γράφτηκε στην Ανεμολέσχη προ ετών. Έκανε δύο πτήσεις. Έβαλε την ταυτότητα του ανεμοπόρου στην τσέπη. Αγόρασε μια παλιά στολή αεροπόρου από το Μοναστηράκι και γυρίζει στα ζαχαροπλαστεία της οδού Φωκίωνος Νέγρη, όπου παριστάνει τον μεγάλο ανεμοπόρο (και αλεξιπτωτιστή, μάθαμε τελευταίως). Στο αεροδρόμιο Τατοίου δεν τον ξαναείδαμε διότι, σαν παθητικός χαρακτήρας, προτίμησε τα καθιστικά σπορ. Καθιστικά σπορ χαρακτηρίζονται, το τάβλι, η πρέφα και τα λοιπά αθλήματα των δακτύλων, το φαΐ, η φλυαρία και τα παρεμφερή αθλήματα του στόματος.

Μπορούμε λοιπόν να πούμε ότι το πρώτο προσόν που χρειάζεται για να γίνετε ανεμοπόρος είναι να είσαστε ενεργητικός χαρακτήρας. Αν βεβαίως είσαστε ήδη αθλητής, μπορούμε να πούμε ότι έχετε ήδη πιστοποιητικό ενεργητικότητας. Προσοχή όμως, ο όρος αθλητής δεν περιλαμβάνει τους απλούς αναγνώστες αθλητικών εφημερίδων, ή τους φανατικούς φιλαθλους κάποιων ομάδων. Αν πάλι δεν υπήρξατε ποτέ οργανωμένος αθλητής, μπορεί να έχετε ενεργητική δραστηριότητα με ευχάριστες κυριακάτικες εξορμήσεις (στο ύπαιθρο, όχι στα γήπεδα).

Το δεύτερο προσόν του ανεμοπόρου βασίζεται στο επόμενο ερώτημα: "Σας αρέσουν τα ήσυχα ή

τα θορυβώδη σπορ;" Ως ήσυχα σπορ θεωρούμε την κολύμβηση, την ορειβασία, την ιστιοπλοία, την σπηλαιολογία και άλλα παρεμφερή, που δεν χρησιμοποιούν μηχανική δύναμη. Ως θορυβώδη σπορ μπορούμε να χαρακτηρίσουμε το αυτοκίνητο, το κρισ-κραφτ, την μοτοσικλέτα και άλλα. Στα θορυβώδη σπορ καταχωρούμε και το αεροπλάνο. Η συγκίνηση που δίνει μια δυνατή μηχανή, όταν πατάτε γκάζι, δεν υπάρχει στο ανεμόπτερο. Οι ανεμοπόροι είναι φίλοι των ήσυχων σπορ.

Παράδειγμα: Ένας νέος τρομερά ενθουσιώδης, ενέσκηψε κάποτε στην Ανεμολέσχη σαν σίφουνας. Η ορμή του ήταν τόσο, ώστε κατάφερε να πείσει τον εκπαιδευτή του να του κάνει ανακύκλωση (λουπ) στην πρώτη πτήση. Στην δεύτερη πτήση, όταν άρχισε η συστηματική εκπαίδευση που χρειάζεται ηρεμία και σύνεση, ο νέος έχασε τον ενθουσιασμό του. Στην τρίτη πτήση απογοητεύθηκε και είπε ότι του χρειάζεται κάτι πιο δυνατό από το ανεμόπτερο. Δεν μάθαμε ποτέ αν το βρήκε.

Προχωρούμε ήδη στο τελευταίο και κυριότερο προσόν του ανεμοπόρου. Η ερώτηση είναι: "Όταν διασκεδάσετε, θεωρείτε τον κόπο ταλαιπωρία ή όχι;" Για να είμαστε σαφέστεροι: "Η ορειβασία σας αρέσει με τα πόδια, ή με το αυτοκίνητο; Σας αρέσει η προετοιμασία του ιστιοφόρου, ή προτιμάτε να τα βρίσκετε όλα έτοιμα; Μετά την κολύμβηση σκουπιζόσαστε μόνος σας, ή σας περιμένουν με ανοικτά μπουρνούζια;"

Λοιπόν, αν δεν απεχθάνεστε τον κόπο, θα σας δώσουμε ένα δώλωμα. Είναι μια σκηνή την οποία μπορείτε και εσείς να απολαύσετε:

"Μια αόρατη στήλη θερμού αέρα ανεβαίνει και παρασύρει προς τα πάνω ένα ανεμόπτερο. Ο χειριστής κάνει συνεχώς κύκλους για να διατηρείται στο κέντρο της στήλης. Ξαφνικά διαπιστώνει από τον ενδείκτη ανόδου, ότι βγήκε έξω από το θερμικό. Κοιτάει γύρω του. Βλέπει δύο γλάρους να στρέφουν συνεχώς με ακίνητα φτερά. Πηγαίνει κοντά τους. Σε λίγο ανεβαίνουν και οι τρεις μαζί στρέφοντας στην καρδιά του ανοδικού ρεύματος. Η Πάρνηθα κατεβαίνει συνεχώς και σε λίγο βρίσκεται κάτω τους ...".

Σας άρεσε; Τι χρειάζεται για να φθάσετε σε αυτή την απόλαυση; Δουλειά και επιμονή.

Πάσα μετακίνηση του ανεμοπτερού στον αέρα γίνεται δαπάναις της δυναμικής του ενέργειας. Αυτό λέει η θεωρία πτήσεως. Ένα άλλο όμως θεώρημα που δεν γράφουν τα βιβλία, είναι ότι, πάσα μετακίνηση του ανεμοπτερού στο έδαφος γίνεται δαπάναις της μυϊκής ενεργείας των ανεμοπόρων. Οι πτήσεις διαρκούν όλη την ημέρα. Οι ανεμοπόροι μένουν δίπλα στον διάδρομο προσγειώσεως, βοηθώντας τις κινήσεις του ανεμοπτερού στο έδαφος, με τον ήλιο το καλοκαίρι και με το κρύο τον χειμώνα. Αν έρθετε στο αεροδρόμιο και συναντήσετε πλάι στα ανεμόπτερα καλοντυμένους κύριους με ύφος σοβαρό και πολύξερο, να είσθε σίγουρος ότι δεν βλέπετε ανεμοπόρους. Οι ανεμοπόροι είναι η εύθυμη παρέα που θα τρέξει να πιάσει το φτερό του ανεμοπτερού, μόλις προσγειωθεί και σταματήσει.

Πολλές φορές οι πτήσεις ματαιώνονται λόγω καιρού ή τεχνικών δυσχερειών. Ένας συνάδελφος φόρεσε το αλεξίπτωτο, μπήκε στο ανεμόπτερο και ετοιμάστηκε για απογείωση, αλλά το ανεμόπτερο άρχισε να κινείται προς τα πίσω. Ο εκπαιδευτής είχε δει μια καταιγίδα να πλησιάζει και είχε δώσει εντολή να γυρίσει το ανεμόπτερο στο υπόστεγο.

Συχνά ενώ όλα παν καλά, πετάτε, βρίσκετε ανοδικά ρεύματα και μπορείτε να μένετε ώρες στον αέρα, παίρνετε εντολή να κατεβείτε για προσγείωση. Αυτές οι μαύρες τελείες που βλέπετε πλάι στον διάδρομο, θέλουν και αυτές να πετάξουν.

Συχνά πάλι, ενώ πετάτε θαυμάσια, εμφανίζεται στην ζωή σας μια γυναίκα που επιμένει να ξευχτάτε τα Σαββατόβραδα, ή να βγάζετε την Κυριακή πρωί βόλτα την πεθερά σας. Από τέτοια τραγικά ατυχήματα, που δεν αναγράφονται ποτέ στις στατιστικές ατυχημάτων, χάνονται οι περισσότεροι ανεμοπόροι.

Όλες αυτές οι δυσκολίες υπάρχουν. Υπάρχουν όμως και θαυμάσιες απολαύσεις: "Φυσάει βόρειος άνεμος. Ο αέρας ανεβαίνει την βορινή πλαγιά της Πεντέλης δημιουργώντας ένα ανοδικό ρεύμα. Πετάμε πολύ κοντά στην πλαγιά και κερδίζουμε συνεχώς ύψος, μέχρις ότου φθάνουμε στην κορυφογραμμή. Εκεί κάνουμε διαδρομές κατά μήκος της, πολύ κοντά στα βράχια του βουνού. Βλέπουμε την Αθήνα προς νότον, τον Μαραθώνα και την Εύβοια προς βορράν. Περισσότερο όμως βλέπουμε τα βράχια και το ταχύμετρο. Όταν ο άνεμος πέφτει, βρισκόμαστε κάτω από τα βράχια, ενώ όταν δυναμώνει, βρισκόμαστε ψηλότερα από την ψηλότερη κορυφή. Ο άνεμος δεν μας λέει ποτέ τι θα κάνει. Κάνει πάντα ό,τι θέλει εκείνος και εμείς προσπαθούμε να τον εκμεταλλευθούμε με συνεχείς προβλέψεις, αποφάσεις, ενέργειες. Ένας αλλοδαπός χειριστής έλεγε: "Σαν αεροπόρος

απλώς πετάω, σαν ανεμοπόρος πετάω και σκέφτομαι".

Αυτή είναι η ανεμοπορία, με θαυμάσιες εμπειρίες στον αέρα, που αποκτώνται με αρκετό κόπο στο έδαφος. Οι ανεμοπόροι νομίζουμε ότι κανένας κόπος δεν αντισταθμίζει την απόλαυση της πτήσεως χωρίς κινητήρα. Αν περάσατε επιτυχώς το προηγούμενο τεστ προσωπικότητας, τότε σίγουρα μας καταλαβαίνετε και πιθανόν να θέλετε να έρθετε μαζί μας.

Σας περιμένουμε._

Το 1975 στο τεύχος 4 του περιοδικού "Αθλητική αεροπορία" δημοσιεύθηκε το ακόλουθο ευθυμογράφημα. Τον ίδιο χρόνο αναδημοσιεύτηκε στο τεύχος 102 του περιοδικού "Τεχνική εκλογή". Το 1981 δημοσιεύθηκε πάλι στο τεύχος 4 της εφημερίδας της Εθνικής Αερολέσχης "Αεραθλητικά νέα".

Η μόλυνση του περιβάλλοντος και πως να την αποφύγετε

Η μόλυνση του περιβάλλοντος είναι ένα πολύ επίκαιρο θέμα. Χιλιάδες άνθρωποι την προκαλούν. Χιλιάδες άνθρωποι την υφίστανται και χιλιάδες άνθρωποι σε όλο τον κόσμο κερδίζουν το ψωμί τους από αυτήν.

Επιστήμονες δικαιολογούν παχυλούς μισθούς για να αποδείξουν απλώς ότι το περιβάλλον είναι μολυσμένο και θα μολυνθεί περισσότερο στο μέλλον.

Δημόσιοι υπάλληλοι δικαιολογούν την ύπαρξή τους, συμμετέχοντας σε φλύαρες συγκεντρώσεις ειδικών επιτροπών που συζητούν για την μόλυνση της εξωτερικής ατμοσφαιράς, χωρίς να παρατηρούν ότι οι ίδιοι ρουφούν τα μαύρα καυσάεiria του τσιγάρου τους, σε μια αίθουσα πνιγμένη στον καπνό.

Θεσισήρες προτείνουν και ιδρύουν απίθανους οργανισμούς, με σκοπό να μην καταστραφούν τα δόντια των κροκοδειλων από την ρύπανση, ή κάτι παρόμοιο.

Συγγραφείς γράφουν χιλιάδες ανιαρές σελίδες περί μόλυνσεως, όπως αυτή που τώρα διαβάζετε.

Καφενόβιοι στήνουν πολύωρες φανατικές συζητήσεις επί του αν το Concord θα μολύνει την στρατόσφαιρα, ή άλλα παρόμοια θέματα στα οποία εμφανίζονται ειδικοί, ενώ οι επιστήμονες δηλώνουν ακόμα άγνοια.

Πως θα αποφύγετε τελείως την μόλυνση του περιβάλλοντος και τα επακόλουθά της; Αν πάτε στο μέσον του ωκεανού, θα συναντήσετε το πετρέλαιο που άφησε κάποιο περαστικό δεξαμενόπλοιο. Αν πάλι πάτε στο μέσον της ερήμου, θα βρείτε σίγουρα την κονσέρβα του κορν-μπιφ που έτρωγε κάποιος περαστικός Βεδουίνος. Τι μένει λοιπόν; Η ανεμοπορία, τίποτε άλλο.

Μπείτε σε ένα ανεμόπτερο, απογειωθείτε και, αφού απαγκιστρώσετε το λαδωμένο ζουζούνι που σας ρυμουλκεί, πάρτε το πρώτο θερμικό που θα συναντήσετε και αρχίστε να ανεβαίνετε.

Σε ένα ύψος χιλίων περίπου μέτρων θα διαπιστώσετε ότι η Αθήνα, ή η πλησιέστερη πόλη, είναι βουλιαγμένη στον βυθό ενός μαύρου κατακαθιού της ατμοσφαιράς, το οποίο οι κάτοικοι ρουφούν με ευχαρίστηση, απολαμβάνοντας τα πολυτελή ρετιρέ των μυρμηγκοφωλιών τους.

Σε δύο στροφές ακόμα θα δείτε την αγνή ύπαιθρο να αποκτά ασπρόμαυρες πινελιές. Το άσπρο είναι από τα άσπρα φουγάρα και το μαύρο από τα μαύρα φουγάρα. Συνήθως τα άσπρα είναι περισσότερα, γιατί με τα άσπρα συμμαχούν και οι σκόνες από τα λατομεία.

Όταν συνηθίσετε την ιδέα ότι η μόλυνση της ατμοσφαιράς αφορά τους κάτω και όχι εσάς, θα αρχίσετε να ανακαλύπτετε και άλλες μολύνσεις του περιβάλλοντος που δεν σας αφορούν επίσης.

Πρώτον, θα διαπιστώσετε πλήρη έλλειψη ακουστικής μόλυνσεως. Το γειτονικό ραδιόφωνο που παίζει εμπνευσμένες μπουζουκομελωδίες είναι απόν. Επίσης απουσιάζουν τραγικοί θόρυβοι όπως τα κομπρεσέρ και η φωνή της πεθεράς σας. Λείπουν τελείως ήχοι φυσιολογικοί στην ζωή μας, όπως το τικ-τακ των ρολογιών, ή το φρρρ από το καζανάκι του διπλανού διαμερίσματος. Τέλος λείπουν ήχοι πολύ εκνευριστικοί που θεωρούνται ευχάριστοι, γιατί τους ακούμε στην εξοχή, όπως το αγρασάριστο τζίτζικι ή ο ξεκούρδιστος πετεινός.

Το μόνο που ακούγεται είναι ο αέρας που τρίβεται πάνω στο ανεμόπτερο. Και αν ξαφνικά

ακούσετε μια μακρινή αποκριάτικη ροκάνα, μην ανησυχείτε. Θα περάσει γρήγορα. Θα είναι κανένας από αυτούς τους ιπτάμενους ανεμιστήρες που ονομάζονται αεροπλάνα.

Μετά, θα παρατηρήσετε την έλλειψη κάθε οπτικής μολύνσεως. Θα διαπιστώσετε ότι διανύσατε ήδη περί τα δέκα χιλιόμετρα, χωρίς να συναντήσετε ούτε μια διαφήμιση για τσιγάρα με φίλτρο που κατακρατά τον καπνό και σας επιτρέπει να καπνίζετε καθαρό καρκίνο.

Επίσης θα παρατηρήσετε ότι δεν είδατε κανένα χρήσιμο οδικό σήμα από αυτά που γράφουν "Sid.stathmos" ή "Kato Paramagoulata", ή ακόμα άλλα ζωντανά σήματα "εκ πέντε δακτύλων εν διαστάσει".

Από το ύψος που θα βρίσκεσθε θα είναι αδύνατον να διακρίνετε καρπουζόφλουδες, πεπονόφλουδες, λεμονόκουπες, τενεκέδες, αλουμινόχαρτα, σερβιέτες και άλλες ευγενείς προσφορές του ανθρώπου στην αισθητική διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου.

Ένα άλλο είδος μολύνσεως το οποίο ελλείπει παντελώς στην ανεμοπορία είναι η οσφρητική μόλυνση, της οποίας είστε μακράν επί του ασφαλούς, εκτός αν διαθέτετε σαν συνεπιβάτη κάποιο απαίσιο σκορδοφάγο.

Η κινητική μόλυνση των μεταφορικών μέσων αναγράφεται ίσως για πρώτη φορά στην βιβλιογραφία. Στο ανεμόπτερο κάθε κίνηση έχει αξία για τον χειριστή. Τον προειδοποιεί για την κίνηση του σκάφους του, ή προδίδει σε αυτόν ανοδικά και καθοδικά ρεύματα. Οι μυς του ανεμοπόρου είναι αισθητήρια όργανα των οποίων κάθε ένδειξη κρίνεται από τον εγκέφαλο, για την απόληψη πολυτίμων πληροφοριών.

Αντιθέτως, στα περισσότερα μεταφορικά μέσα, οι περισσότερες κινήσεις είναι παρασιτικές. Στο αυτοκίνητο, η ευσυνειδησία του εκάστοτε δημάρχου στο να κλείνει τις λακκούβες των δρόμων παίζει σπουδαιότατο ρόλο. Στο τραίνο η κατασκευή των γραμμών, στην δε θάλασσα η διάθεση του Ποσειδώνα, σας μολύνουν όχι μόνο με παρασιτικά κινητικά αισθήματα, αλλά ενίοτε και με το περιεχόμενο του στομάχου των συνεπιβατών σας.

Ο όρος χρονική μόλυνση είναι ίσως πρωτότυπος. Θα καταλάβετε τι σημαίνει, αν δείτε ένα φανακικό φίλο της τηλεοράσεως κολλημένο στην πολυθρόνα του, να παρακολουθεί οτιδήποτε ήθελε του σερβίρει το χαζοκούτι του. Θα καταλάβετε επίσης τι σημαίνει, αν δείτε δεκάδες ανθρώπους στην σειρά κάποιας δημόσιας υπηρεσίας. Όταν τελειώσουν αυτές οι δραστηριότητες, ο χρόνος θα μπορούσε να βρίσκεται εκεί που αρχίσαμε. Το ενδιαμέσο δεν ήταν ούτε εργασία, ούτε ανάπαυση, ούτε διασκέδαση. Ήταν απώλεια. Ο πολιτισμός μολύνει τον χρόνο μας με ολοένα περισσότερες απώλειες.

Αντιθέτως στο ανεμόπτερο, κάθε δευτερόλεπτο είναι μια κρίση και μια απόφαση, είναι ένα μέτρο ύψους κερδισμένο ή χαμένο. Ο χρόνος έχει την σημασία του σε κάθε δευτερόλεπτο που πετάτε, έστω και αν πετάτε συνέχεια επί ώρες.

Τελευταία και ίσως όμως η κυριότερη μόλυνση που λείπει από την ανεμοπορία, είναι η μόλυνση της προσωπικότητας που μας επιβάλει η αύξουσα μπουλουκοποίηση της κοινωνίας. Ο τελευταίος ανθρώπινος νόμος, κανονισμός ή έθιμο, μένει πίσω σας την στιγμή που απαγκιστρωθήκατε από το αεροπλάνο. Από την στιγμή αυτή και πέραν, βρίσκεσθε αντιμέτωπος μόνο με τους νόμους της φύσεως. Αυτοί είναι βεβαίως σκληροί και ανελαστικοί, αλλά είναι γνωστοί, απλοί και αναλλοίωτοι από αιώνες. Τους αντιμετωπίζετε με ηρεμία και σιγουριά.

Η εξέλιξη κάθε θερμικού ρεύματος είναι μοναδική και ανεπανάληπτη. Κανείς νόμος δεν σας υποχρεώνει να στρέφετε δεξιά ή αριστερά. Κανένα έθιμο δεν σας επιβάλει να φοράτε πράσινη γραβάτα στα θερμικά και κανείς κανόνας καλής συμπεριφοράς της βαρόνης Σταφ δεν υπαγορεύει να είστε χαμογελαστοί στα ανοδικά και περιφρονητικοί στα καθοδικά.

Οι νόμοι της φύσεως δεν μπορεί να συμπληρώθηκαν ή να μετατράπηκαν κατά τις τελευταίες κυβερνητικές μεταβολές και, η πτήση σας δεν διέπεται από έθιμα ή μόδες που επιβάλλουν στις μάζες ευφυνείς επιχειρηματίες, κατά τα συμφέροντά τους.

Θέλετε λοιπόν να περάσετε λίγες ώρες μακριά από κάθε μόλυνση που μας επιβάλει ο πολιτισμός; Γίνετε ανεμόπορος._

Το ευθυμογράφημα που ακολουθεί δημοσιεύθηκε το 1976 στο τεύχος 12 του περιοδικού "Αθλητική Αεροπορία". Το 2007 αναδημοσιεύτηκε στο τεύχος 16 του περιοδικού RBF.

Τα σχέδια που το συνοδεύουν θα τα έχετε δει ανηρτημένα στην αίθουσα της Αερολέσχης Εδέσσης. Υπήρχαν και στο ντοσιέ που δίναμε στους μαθητές της Ανεμολέσχης Αθηνών. Μπορείτε να τα κατεβάσετε από την διεύθυνση www.paragliding.gr/gliding/ σε καλή ανάλυση. Σχεδιάστηκαν από τον Δημήτρη Πολιτόπουλο που δεν υπήρξε αεραθλητής, ούτε καν ήρθε μαζί μας για μια πτήση εθισμού. Είναι φίλος αρχιτέκτων που είχε ακούσει τόσα πολλά για την ανεμοπορία, ώστε προσφέρθηκε να φιλοτεχνήσει τα σχέδια του άρθρου, σαν να είχε την ανεμοπορία μέσα στο πετσί του.

Ζητούνται ανεμοπόροι

Αν ζούσε σήμερα ο φιλόσοφος Διογένης θα του ανέθετα μια πολύ δύσκολη εργολαβία: Να αναζητήσει ανεμοπόρους μεταξύ των χειριστών των αεροπλάνων.

Από τις σχολές των χειριστών αεροπλάνων αποφοιτούν κάθε χρόνο δεκάδες μαθητές, οι περισσότεροι από τους οποίους πραγματοποιούν στην συνέχεια ελάχιστες πτήσεις ετησίως, διότι οι πτήσεις αεροπλάνων είναι "άκρως ανθυγιεινές για την μέση τάξη". Οι χειριστές αυτοί, μετά από σύντομη εκπαίδευση, μπορούν να γίνουν χειριστές ανεμοπτέρων. Πόσοι όμως από αυτούς μπορούν να γίνουν πραγματικοί ανεμοπόροι; Εδώ χρειάζεται ο Διογένης.



Δυστυχώς, μια κατηγορία χειριστών βάζει σαν μοναδικό σκοπό το να πετάει το αεροπλάνο. Αυτό είναι ένα μεγάλο και ασυγχώρητο σφάλμα.

Ο χειριστής της κατηγορίας αυτής, που λέγεται κοινώς "μπαστούνας", νομίζει ότι το αεροπλάνο δεν ξέρει να πετάει μόνο του και βάζει τα δυνατά του να κάνει αυτόν τον ατίθασο αντίπαλο να πετάει, όπως εκείνος θέλει. Χουφτώνει λοιπόν τα χειριστήρια και τα κινεί νευρικά προς όλες τις κατευθύνσεις, ώστε να καταλάβει το αεροπλάνο ότι έχει ισχυρό αφέντη, αποφασισμένο να μην του επιτρέψει καμία πρωτοβουλία.

Αντιθέτως, ο μαθητής ανεμοπορίας μαθαίνει από την αρχή ότι το ανεμόπτερο ξέρει να πετάει μόνο του. Αν το αντισταθμίσετε σωστά, θα κάνει μια θαυμάσια κατολίσθηση και θα προσγειωθεί, μετά από λίγα πηδήματα, σε όποιο χωράφι βρει μπροστά του. Το ανεμόπτερο ξέρει να πετάει και δεν χρειάζεται να του μάθετε τίποτα. Θέλει μόνο λίγη βοήθεια από το μυαλό του χειριστή, για να βρίσκει τον δρόμο του. Μια απλή πίεση των χειριστηρίων αρκεί για να διορθωθεί η στάση του ανεμοπτέρου το οποίο, μετά την διόρθωση, πετάει πάλι μόνο του.

Οι "μπαστούναδες" είναι ακατάλληλοι για ανεμοπόροι. Έχουν, εξ άλλου, ακριβώς την ίδια φήμη και στα αεροπλάνα.

Ένα άλλο είδος χειριστών αισθάνεται την υποχρέωση, μόλις μπει στο αεροπλάνο, να του επιβάλει να κάνει τούμπες. Αυτό το ονομάζει "λουπ" και πολύ στενοχωριέται που δεν τον αφήνουν να το κάνει συχνά.

Αν όμως δεν του επιτρέπονται οι τούμπες, του αρέσει να χορεύει το αεροπλάνο στο ταψί. Αυτό το ονομάζει "σαντέλες" και "οκτάρια" και το κάνει όσο το δυνατόν συχνότερα. Όλα αυτά τα κάνει, βεβαίως, για να μην του πάρει το αεροπλάνο τον αέρα, ή όπως λέμε κοινώς "για να του σπάσει τον τσαμπουκά".

Ένας τέτοιος θηριοδαμαστής, όταν πάρει στα χέρια του το κακόμοιρο το ανεμοπτεράκι μας, δεν βρίσκει πολλές δυσκολίες να του επιβληθεί. Αν όμως δεν αλλάξει νοοτροπία, δεν πρόκειται να γίνει ποτέ σωστός ανεμοπόρος.

Για τον ανεμοπόρο το ανεμόπτερο είναι ένας καλός φίλος, είναι "το τρυφερό έτερον ήμισυ", ή μάλλον μια προέκταση του εαυτού του. Το "εγώ" του ανεμοπόρου δεν σταματάει στα άκρα των δακτύλων του, αλλά περιλαμβάνει όλο το ανεμόπτερο, μέχρι τα ακροπτερύγια. Όταν ο ανεμοπόρος λέει "έκανα θερμικό" δεν εννοεί "έβαλα το ανεμόπτερο να γυρίζει γύρω - γύρω". Εννοεί ότι "το σύνολο χειριστής - ανεμόπτερο εκμεταλλευτήκαμε σωστά ένα ανοδικό ρεύμα".

Ένα άλλο είδος χειριστών βλέπει το αεροπλάνο σαν έναν απαίσιο λαδωμένο μηχανικό δούλο, που δεν αξίζει να ασχολείται πολύ με τον εσωτερικό του κόσμο. Την δουλειά αυτή την κάνουν οι μηχανικοί, ο δε χειριστής απλώς μπαίνει μέσα και πετάει.

Η χαρά και η ικανοποίηση του χειριστή είναι ότι επιβάλλεται στον μηχανικό του δούλο. Όσο λοιπόν πιο δύστροπος και δυνατός είναι αυτός ο δούλος, τόσο μεγαλύτερη είναι η χαρά του χειριστή. Το πως αισθάνεται το αεροπλάνο δεν τον ενδιαφέρει καθόλου. Στο ανεμόπτερο όμως, τα χειριστήρια δεν είναι μόνο χρήσιμα για να μεταβιβάζουν εντολές από τον χειριστή προς το αεροσκάφος. Χρησιμοποιούνται εξ ίσου για να μεταβιβάζουν πληροφορίες από το αεροσκάφος προς τον χειριστή.

Αν νομίζετε ότι ο ανεμοπόρος βρίσκει τα θερμικά μόνος του, κάνετε λάθος. Τα περισσότερα θερμικά τα βρίσκει το ανεμόπτερο. Τα χέρια του χειριστή έχουν άνοιγμα μόνο δύο μέτρα, ενώ τα φτερά του ανεμοπτερού έχουν εκπέτασμα γύρω στα 16 μέτρα. Όταν λοιπόν ένα φτερό περάσει μέσα από ένα ανοδικό ρεύμα, το φτερό ανασηκώνεται και έτσι, το ανεμόπτερο καταλαβαίνει ότι το θερμικό βρίσκεται πλάι του. Αν ο χειριστής νομίζει ότι είναι πολύ έξυπνος και δεν ακούει τι του λέει το ανεμόπτερο του, τότε δεν κάνει για ανεμοπόρος.

Μία άλλη κατηγορία χειριστών φοβάται ότι το αεροπλάνο "θα τους την σκάσει" ξαφνικά. Γι αυτό τον λόγο, ο χειριστής της κατηγορίας αυτής θέλει να έχει όσο το δυνατόν περισσότερα στροφόμετρα, θερμόμετρα, πιεσόμετρα, αμπερόμετρα και άλλα -όμετρα που να προδίδουν κάθε δυνατό καπρίτσιο του αεροπλάνου. Σε μερικά αεροπλάνα τα όργανα κοντεύουν να γίνουν τόσο πολλά, ώστε δεν μένει χώρος για παράθυρο.

Για τον ανεμοπόρο, μόνο το ταχύμετρο δείχνει κάτι που αφορά το αεροσκάφος του. Όλα τα άλλα όργανα είναι για την αντιμετώπιση της φύσεως, ενός ευγενούς αντιπάλου που βρίσκεται



έξω από το ανεμόπτερο. "Μας ανεβάζει, ή μας κατεβάζει"; "Πόσο ψηλά μας πήγε"; Τέτοια ερωτήματα δεν αφορούν τον εσωτερικό κόσμο του ανεμοπτερό, αλλά την φύση που το περιβάλλει.

Η πάλη του ανεμοπόρου με την φύση δεν έχει καμία σχέση με τον πόλεμο μερικών αεροπόρων εναντίον του αεροπλάνου τους. Η πάλη με τα ανοδικά και τα καθοδικά, με τον άνεμο και τα σύννεφα, δεν είναι ένας "αγώνας επικρατήσεως". Είναι ένα ήρεμο παιχνίδι, που παίζουν ο ανεμοπόρος και το ανεμόπτερό του με μία ισχυρότερη δύναμη, όσο αυτή τους επιτρέπει να παίζουν μαζί της.

Αχ, που είσαι καημένη Διογένη;

Το ακόλουθο ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε το 1977 στο τεύχος 16 του περιοδικού "Αθλητική αεροπορία".

Το αρτί

Κάθε νέος χειριστής που σέβεται τον εαυτό του, μιλάει με πολύ καμάρι για το αρτί του. Το αρτί είναι το R/T, δηλαδή ολογράφως το radiotelephone, ή με άλλα λόγια το ραδιοτηλέφωνο, ή στην γλώσσα της γιαγιάς μου ο ασύρματος του αεροπλάνου.

Το αρτί είναι πράγματι ένα από τα σημαντικά εξαρτήματα του αεροπλάνου. Μερικοί όμως χειριστές μιλάνε γι αυτό σαν να ήταν σημαντικότερο και από το χειριστήριο. Η ψυχολογία του αρτίστα, δηλαδή του μανιακού οπαδού του αρτί, μοιάζει λίγο με την νοοτροπία του νέου οδηγού με το θορυβώδες αυτοκίνητο, που γυρίζει γύρω-γύρω από την πλατεία Κολωνακίου. Υπάρχει όμως για το αεροπλάνο μια βασική διαφορά: λείπει ο κόσμος της πλατείας που κοιτάει με θαυμασμό, ή με αδιαφορία, ή με ζήλια, ή με βαρεμάρα, ή με αντιπάθεια, αλλά πάντως κοιτάει.

Στο αεροπλάνο, ένας τρόπος να κάνει κανείς αισθητή την παρουσία του είναι οι χαμηλές πτήσεις. Έτσι ακούμε συχνά ιστορίες με κλαδιά ή κεραίες τηλεοράσεως, που συνάντησε κάποιο αεροπλάνο σε ύψος 2.000 ποδών. Τέτοιες ιστορίες κάνουν μεν γνωστό στον κόσμο ότι πετάτε, αλλά δυστυχώς τις μαθαίνει και η ΥΠΑ η οποία πετάει το πτυχίο σας.

Ένας άλλος τρόπος να κάνετε την παρουσία σας αισθητή, είναι το αρτί. Μιλάτε στον αέρα και κάθε ένας που βρίσκεται στην συχνότητα, ακούει την φωνούλα σας. Ο φανατικός αρτίστας χρησιμοποιεί στην περίπτωση αυτή μια ειδική επίσημη φωνή. Είναι ένα περίεργο κράμα μεταξύ της φωνής για τον πανηγυρικό της ημέρας και της φωνής για να διατάζει τον σκύλο του.

Στο αρτί είναι όλοι ίσοι, με ίσα δικαιώματα, είτε χειρίζονται Τζάμπο είτε Τσερόκι και, ασχέτως αν έχουν 30 ή 3.000 ώρες πτήσεως. Όταν λοιπόν ο αρτίστας λέει στον φίλο του τον παλιό επαγγελματία: "Την ώρα που εσύ έκανες τελική, εγώ ήμουν στο Cosmas Point και σε άκουγα", φαντάζομαι ότι ψηλώνει κατά τουλάχιστον δύο εκατοστά. Ιδού η απόλαυση του αρτίστα.



Το να αναγνωρίσετε τους αρτίστες ανάμεσα στους κοινούς χειριστές είναι πολύ εύκολο. Όσο εύκολο είναι να ξεχωρίσετε τους "πελότους" από τους κοινούς πιλότους.

Για όσους αναγνώστες δεν έχουν πετάξει με αεροπλάνο που διαθέτει αρτί, θα πρέπει να τονίσουμε ότι το ραδιοτηλέφωνο έχει βασικές διαφορές από το τηλέφωνο.

Στο σπίτι σας το τηλέφωνο κουδουνάει μόνο όταν σας ζητούν και, αν κάποιος κάνει επανειλημένως λάθος, του στέλνεται τους θερμούς χαιρετισμούς σας για την

θεία του, ή απλώς κατεβάζετε το ακουστικό σας για λίγη ώρα.

Στο αεροπλάνο αντιθέτως, το αρτί κάνει συνεχώς λάθος και είσαστε υποχρεωμένοι να ακούτε τα τηλεφωνήματα των άλλων, ασχέτως αν περιμένετε τηλεφώνημα ή όχι. Αυτό τον πονοκέφαλο τον ονομάζουμε χρήσιμο, γιατί παίρνουμε μια εικόνα για το ποιοί πετάν γύρω μας. Φανταστείτε να μπαίνετε στην Ομόνοια και να ακούτε: "Εδώ Μιχαηλίδης στρίβω για Αθηνάς", "Γεωργιάδη είσα νούμερο ένα για να μπεις στην Σταδίου", "Νικολαΐδη κάνε βόλτες γύρω από το σιντριβάνι μέχρις ότου σε ειδοποιήσω", "Εδώ τρώλει 235 κάνω στάση στα Χαυτεία". Κάπως έτσι ακούγεται το αρτί.

Υποθέτω ότι οι επαγγελματίες χειριστές θα παθαίνουν με τον καιρό ένα είδος ανοσίας στο αρτί. Θα μπορούν να το αφήνουν να γουργουράει στο αυτί τους και να ακούν μόνο ότι τους ενδιαφέρει. Κάτι παρόμοιο κάνουμε όλοι μας με το ραδιόφωνο, όταν ανάμεσα στις ενδιαφέρουσες ειδήσεις αρχίζει να αναπτύσσει κάποιος αρμόδιος "δια την σημαντική αύξηση εξαγωγών τζιτζικοδερμάτων προς την Ζουαζιλάνδη", ή κάτι παρόμοιο.

Και τώρα, ας μιλήσουμε για ανεμοπορία.

Το ανεμόπτερο δεν πετάει σε ένα ορισμένο ύψος και μια ορισμένη πορεία όπως το αεροπλάνο, αλλά χρησιμοποιεί ένα χώρο μέσα στον οποίο ψάχνει για θερμικά, σε διάφορα ύψη και διευθύνσεις. Μέσα στα θερμικά, τα ανεμόπτερα πετάν πολλά μαζί, σε ελάχιστη απόσταση και είναι αδιανόητος διαχωρισμός όπως στα αεροπλάνα. Τέλος, κάθε προσγείωση ανεμοπτερού είναι αναγκαστική και δεν μπορεί να καθυστερήσει λόγω κυκλοφορίας, Έτσι, οι κυριότεροι λόγοι υπάρξεως του αρτί ελλείπουν.

Αντιθέτως, το αρτί στο ανεμόπτερο είναι σημαντική ενόχληση, παράσιτο, θόρυβος. Όταν ο ανεμοπόρος πετάει μέσα στο θερμικό, με μεγάλη κλίση, κοντά στην ταχύτητα απωλείας στηρίζεως, κάθε θρόισμα, σφύριγμα, βούισμα, είναι μήνυμα μεγάλης αξίας. Τα μηνύματα αυτά χάνονται μόλις φορέσει κανείς τα ακουστικά του και εκμηδενίζονται μόλις αρχίσουν τα "κουίπ-κουίπ", "γκρρρ. τοπ-τοπ", Τατόι-Τατόι μ'ακούς;"

Υπάρχει μεταξύ των ανεμοπόρων μια κίνηση με σύνθημα "Σκάσε και πέτα" που είναι εναντίον του αρτί, για όλους τους λόγους που αναφέραμε. Οι κακές γλώσσες αναφέρουν και ένα ακόμα λόγο:

- Όταν ο ανεμοπόρος ιδρώσει μισή ώρα γύρω-γύρω για να κερδίσει 1.000 πόδια και ακούσει τον αεροπόρο να λέει "απογειώνομαι και θα αναφέρω στα 4.000 πόδια", του την δίνει ή δεν του την δίνει; Γι αυτό δεν θέλει να ακούει.

Πάντως όποιοι και να είναι οι λόγοι, τα ανεμόπτερα δεν έχουν ακόμα αρτί. Ευτυχώς...

Αυτά είναι τα τέσσερα ευθυμογραφικά ποιήματά μου που δημοσίευσε ο Don Davies το 1977 στην Καλιφόρνια, στο βιβλίο του "Soaring poems". Την εποχή εκείνη στην Ελλάδα, η ποίηση δεν ήταν για σοβαρούς αεραθλητές, αλλά για σοβαρούς ονειροπαρμένους λογοτέχνες. Όσο για την ευθυμογραφική ποίηση, δεν είχε καμία απολύτως θέση στον τύπο του αέρα.

Θα παρατηρήσετε ότι αναφέρεται το αιωρόπτερο, ενώ το παραπέντε δεν υπήρχε ακόμα. Το ίδιο ισχύει και για τις αγωνιστικές κατηγορίες της ανεμοπορίας, που από τότε έχουν τροποποιηθεί. Οι αναφερόμενοι κίνδυνοι της ανεμοπορίας δεν έχουν αλλάξει από τότε.

Soaring poems

Hang-gliding (on low and slow)

Escaping from rules
preventing from fools
somebody invented hang-gliding.
And if some more fools
invent some more rules
We'll soon have a sport
called crawl-gliding.

Aircraft mechanics (on the sport)

Flying is nice
for very rich guys
who have all the money to pay.
But it's also nice
for the happy guys
who push around gliders all day.

On the classes

There was a "standard class"
and an "open class",
then flaps started a mean intrusion.
Now the "standard class"
became a "bastard class"
and a "club class" is here
for more confusion.

Soaring

(on the safety corner)

It looks to any stranger
as if the greatest danger
is the Cb cloud while soaring.
But we know that most
pilots have been lost,
marrying girls who think flying is boring.

Στις αρχές της δεκαετίας του '80 η Εθνική Αερολέσχη κυκλοφόρησε την εφημερίδα "Αεραθλητικά νέα". Στο φύλλο 1/1982 δημοσιεύθηκε το ακόλουθο ευθυμογράφημα. Τότε το αεροδρόμιο των Αθηνών βρισκόταν ακόμα στο Ελληνικό.

Το κείμενο αναδημοσιεύθηκε το 1985 στο φύλλο Α.1 της εφημερίδας "Αεροπορικό Βήμα".

Το 2007 δημοσιεύθηκε και πάλι στο τεύχος 11 του περιοδικού RBF.

Αυτά τα καταπληκτικά αεροπλάνα

Ταξίδευα με λεωφορείο από την Γλυφάδα προς την Αθήνα, όταν άρχισα να συλλαμβάνω κάποια συζήτηση που γινόταν στο πίσω μου κάθισμα. Κάποια λέξη κλειδί ξύπνησε φαίνεται την περιέργειά μου. Δύο επιβάτες, μάλλον ξένοι μεταξύ τους, είχαν εμπλακεί σε μια συζήτηση γύρω από το αεροδρόμιο του Ελληνικού, που βρισκόταν πλάι μας. Και οι δύο είχαν ύψος στοχαστικό, σαν να είχαν εμβαθύνει για πολλά χρόνια στο θέμα που τους απασχολούσε.

- Φανταστείτε ότι ένα μόνο Τζάμπο από αυτά που βλέπετε, μπορεί να μεταφέρει επιβάτες όσους εε ... πολλά λεωφορεία.

- Ας πούμε διακόσια, βοήθησε ο δεύτερος πρόθυμα.

- Ναι, ας πούμε διακόσια, δεν είναι εκπληκτικό;

- Βέβαια, διάβαζα μάλιστα ότι η ουρά του Τζάμπο έχει ύψος σαν μια πολυκατοικία εε ... πολλών ορόφων.

- Είκοσι ας πούμε, ανταπέδωσε ο πρώτος φιλικότατα, επισφραγίζοντας την ανταλλαγή των γνώσεων για την εκπληκτική πρόοδο της επιστήμης.

- Φανταστείτε ότι με τα καύσιμα που καίει το Τζάμπο σε ...

- Ένα λεπτό, ας πούμε !

- Ναι, ας πούμε ... μπορεί να πάει ένα αυτοκίνητο από εδώ μέχρι ...

- Το φεγγάρι, συμπλήρωσε ο άλλος με αποφασιστικότητα, σαν να ήταν χρόνια σταθμάρχης στην γραμμή Γλυφάδα - Φεγγάρι.

Σταμάτησαν λίγο, αναλογιζόμενοι την εκπληκτική απόσταση.

- Ναι, η απόσταση από εδώ μέχρι το φεγγάρι είναι περίπου τρία, ή ας πούμε πεντέμισι εκατομμύρια ... ή μάλλον δισεκατομμύρια μέτρα ... ή μάλλον χιλιόμετρα, δεν θυμάμαι ακριβώς.

- Εκπληκτικό, φανταστείτε ότι μια παλιά Ντακότα που έτρεχε ...

- Πολύ !

- Όχι πολύ, διόρθωσε ο άλλος. Η Ντακότα έτρεχε μόνο εε ... ας πούμε ...

- Πενήντα ... ή καλλίτερα είκοσι χιλιόμετρα.

- Ναι περίπου ... και ήθελε χίλια, ή μάλλον ένα εκατομμύριο ...

- Μέρες.

- Μάλλον χρόνια, ας πούμε, για να πάει στο φεγγάρι.

- Εκπληκτικό !

- Αλήθεια, αγαπητέ μου, ξέρετε όμως πόσες Ντακότες έχουν κατασκευαστεί; Διάβασα ότι αν τις βάζατε στην σειρά, την μία πίσω από την άλλη, θα μπορούσε να γίνει μια γραμμή από εδώ μέχρι ...

- Την Αμερική, ας πούμε ... ναι διάβαζα και εγώ ότι οι Ντακότες παραγόντουσαν συνέχεια επί ...

- Ογδόντα χρόνια, ας πούμε. Εκπληκτική βιομηχανία αγαπητέ μου ... και εμείς στην Ελλάδα δεν έχουμε τίποτα.

- Διάβασα όμως ότι κάποιος Έλληνας κατασκεύασε ένα μικρό αεροπλάνο που μπορεί να απογειωθεί από ένα γήπεδο ...

- Μπάσκετ, ας πούμε ...

- Ναι ... και με μηχανή μοτοποδηλάτου μπορεί να πάει από εδώ μέχρι ...

- Το Παρίσι ας πούμε ...

- Σε χρόνο ...

- Ας πούμε είκοσι λεπτά. Δεν είναι εκπληκτικό !

- Ναι, αλλά το κράτος δεν τον βοηθάει καθόλου.

- Γι αυτό οι ξένοι προοδεύουν. Σ' αυτό τον τόπο δεν γίνεται τίποτα.

Στο σημείο αυτό της συζητήσεως το λεωφορείο είχε φθάσει στον Άλιμο και κάποιο τζετ πέρασε πάνω από το κεφάλι μας, σφυρίζοντας δαιμονισμένα. Στην μνήμη μου ήρθε κάποιος φίλος Αλιμούσιος, ο οποίος προ ετών στον ναυτικό όμιλο, όταν περνούσε τζετ, σηκώνόταν όρθιος και αφόδευε μεγαλοφώνως όλους τους παρισταμένους χωρίς ποτέ να παρεξηγηθεί, γιατί κανείς δεν μπορούσε να τον ακούσει. Η εικόνα όμως του φίλου μου έσβησε γρήγορα μαζί με τον θόρυβο του αεροπλάνου που με ξαναγύρισε στην θαυμαστή πραγματικότητα.

- Είναι ίσος με τον θόρυβο που κάνουν ένας τρομακτικός αριθμός από σφυρίκτρες μαζί.

- Ας πούμε διακόσιες.

- Α, όχι διακόσιες, σας είπα ένας εκπληκτικός αριθμός που δεν τον φαντάζεσθε, συνέχιζαν οι συνταξιδιώτες μου.

Κατέβηκα στην επόμενη στάση, αναλογιζόμενος πόσο διαστρεβλωμένη είναι η πληροφόρηση του κόσμου γύρω από αεροπορικά θέματα, που αν βάλεις ένα ίσο αριθμό από ... φάβες στην σειρά, θα γίνει μια γραμμή από εδώ μέχρι εε ... ας πούμε ... _

Το ακόλουθο ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε αρχικά το 1982 στο φύλλο 2/1982 της εφημερίδας "Αεραθλητικά Νέα".

Το ευθυμογράφημα αναδημοσιεύθηκε το 2007 στο τεύχος 14 του περιοδικού RBF.

Μην ανησυχείτε

Όταν πέρσι, πονούσε το αυτί του γιου μου, ο γιατρός μάς καθησύχασε:

- Δεν είναι παρά μια ωτίτις.

Προ μηνός, όταν με πονούσε η μέση μου, ο γιατρός μου είπε:

- Είναι μια απλή οσφυαλγία.

Γύριζα λοιπόν σπίτι με τον ίδιο πόνο στη μέση, όταν ξαφνικά διαπίστωσα ότι ο γιατρός απλώς μετέφραζε τα συμπτώματα που του περιγράφαμε, σε μια τυποποιημένη λέξη της ιατρικής νοσολογίας. Αποφάσισα λοιπόν να κάνω τις γνωματεύσεις μόνος μου:

- Με πονάει ο λαιμός μου και δεν μπορώ να μιλήσω, άρα έχω λαρυγγίτιδα.

- Με πονάει το κεφάλι μου, άρα έχω κεφαλαλγία.

- Με πονάει το κόκαλό μου σε κάποια κλείδωση, άρα έχω αρθρίτιδα.

Απλούστατο. Γιατί να ανησυχούμε;

Η μέθοδος αυτή, για να εφησυχάζουν οι επιπολαίως ασθενούντες, μου φάνηκε εξόχως αποτελεσματική και αποφάσισα να την εφαρμόσω και σε άλλα πεδία.

Προ ημερών στο αεροδρόμιο, ο αερορυμουλκός μας δεν ήθελε να τραβήξει ανεμόπτερο, γιατί το αεροπλάνο του είχε ξεφούσκωτο λάστιχο. Πήρα λοιπόν το σοβαρότερο ύφος και του είπα:

- Έλα, τράβα μας. Δεν είναι τίποτα. Μια απλή σαμπρελλίτις.

Ο αερορυμουλκός, αφηρημένος, έκανε δύο βήματα προς το αεροπλάνο και μετά γύρισε απότομα:

- Έλα τώρα, μας δουλεύεις;

Είχα κάνει κάποιο σοβαρό λάθος. Μάλλον έφταιγε ότι δεν του είχα ζητήσει αμοιβή. Αν είχα πάρει αμοιβή, δεν θα τολμούσε ποτέ να θεωρήσει την γνωμάτευσή μου δούλεμα. Όταν ξεπεράσω αυτή τη μικρή δυσκολία, το πεδίο θα είναι ελεύθερο για αξιοποίηση.

Την επόμενη φορά που θα μου πουν ότι ένα ανεμόπτερο δεν πετάει, γιατί το ραδιοτηλέφωνό του δεν ακούει καλά τον πύργο, ξέρω τι θα κάνω. Θα το ακροαστώ προσεκτικά και μετά από ώριμο σκέψη, θα αποφανθώ:

- Συνεχίστε τις πτήσεις. Δεν είναι παρά μια απλή παρασιτίαση.

Αν στάζουν καύσιμα μέσα στην καμπίνα του αεροπλάνου, πάλι θα καθησυχάσω τον χειριστή με γνωστικά λόγια:

- Μην ανησυχείς φίλε μου. Δεν είναι τίποτα. Μια απλή εσωτερική καυσιμοραγία, ηπίας μορφής.

Αν πάλι έχει χαλάσει κάποιο ταχύμετρο και λει ούτι του κατέβει, δεν πρέπει κανείς να ανησυχεί:

- Το ανεμόπτερό σου έχει παροδικές οργανικές διαταραχές, θα γνωματεύσω.

Βεβαίως, η πρόοδος της επιστήμης δεν πρέπει να μείνει κτήμα ενός ανδρός, αλλά να διαδοθεί ταχύτατα. Την επόμενη φορά που θα έρθει επιθεωρητής της ΥΠΑ για ανανέωση πλοϊμότητας, θα βρει πάνω στο πανί της επικαλύψεως δύο μέτριες τρύπες. Τι πρέπει να κάνει;

Θα ανοίξει την τσάντα του. Θα βγάλει ένα στηθοσκόπιο και θα ακροαστεί το πανί, γύρω-γύρω από τις τρύπες, κτυπώντας το ελαφρά με το αριστερό του χέρι. Μετά θα γνωματεύσει:

- Συνεχίστε τις πτήσεις. Πρόκειται για απλή επικαλυψίτιδα.

Ταυτοχρόνως θα μας δώσει και ένα χαρτί με κακογραμμένη συνταγή. Αν την αποκρυπτογραφήσετε, θα λει: "Δύο κουταλάκια εμαγίτη, 5 φορές σε κάθε τρύπα".

- Μην ανησυχείτε για δύο τρύπες, δεν είναι τίποτα, θα μας πει στην πόρτα του υποστέγου, φεύγοντας. Αν όμως μεγαλώσουν οι τρύπες τηλεφωνείστε μου.

Κάπως έτσι έπρεπε να γίνεται η συντήρηση των αεροσκαφών, όχι να ανησυχούμε για την παραμικρή βλάβη. Τι να κάνουν όμως τα άτομα, αφού ξέρουμε ότι φταίει το θεσμικό πλαίσιο της τεχνικής παιδείας. Έπρεπε να περιλαμβάνει λιγότερα μαθηματικά και βαθύτερη γνώση του περιεχομένου της ειδικής τεχνολογικής νοσολογίας.

Όλοι ξέρουμε ότι υπάρχει μεγάλη έλλειψη τεχνολογικής βιβλιογραφίας. Ένα βιβλίο αεροπορικής παθολογίας, που είναι το άλφα της συντηρήσεως, έπρεπε να το είχε εκδώσει ήδη κάποια αεροπορική σχολή. Θα ήταν ένα εύχρηστο πολύτομο βοήθημα:

- Πρώτος τόμος: Ατρακτολογία.

- Δεύτερος τόμος: Πτερυγολογία.

- Τρίτος τόμος: Πηδαλιολογία ... και λοιπά.

Αν ανοίγατε τον πρώτο τόμο, θα βρίσκατε αμέσως τις παθήσεις της ατράκτου χωρισμένες σε κεφάλαια:

- Α' κεφάλαιο: Ρυγχίτιδες.

- Β' κεφάλαιο: Γαστρίτιδες.

- Γ' κεφάλαιο: Ουραιοπάθειες ... και λοιπά.

Έτσι λοιπόν, αν έρθει κάποιος και σας πει ότι δεν πετάει το αεροπλάνο, γιατί δεν πιάνει το φρένο του αριστερού τροχού, θα ανοίξετε τον κατάλληλο τόμο και συμβουλευόμενος την αντίστοιχη παράγραφο, θα δώσετε την καθησυχαστική απάντηση:

- Μην ανησυχείς καθόλου. Πρόκειται για συνηθισμένη μορφή τροχικής ανεπάρκειας.

Έτσι οι πτήσεις θα συνεχιστούν κανονικά. Κάτι τέτοιο νομίζω ότι θα έκανε και ο θεράπων ιατρός μου που είναι σώφρων και πεπειραμένος. Γιατί να μην κάνουμε και εμείς το ίδιο; _

Στο φύλλο 4/1982 της εφημερίδας "Αεραθλητικά νέα" δημοσιεύθηκαν οι δύο ακολουθούσες ενότητες που καθρεφτίζουν διάφορες εικόνες της εποχής εκείνης.

Οι παροιμίες αναδημοσιεύθηκαν το 2011 στο τεύχος 88 του "Αεραθλητισμού".

Ποιός είπε και πότε;

* Πάταξον μεν, άκουσον δε.

Ανήλικος αεραθλητής προς τον κηδεμόνα του, όταν του ανήγγειλε ότι θα αρχίσει να πετάει.

* Ερρίφθη ο κύβος.

Αερολιμενικός της Μυκόνου, όταν είδε μια βαριά προσγείωση Σκάιβαν.

* Θάλαττα, θάλαττα.

Αλεξιπτωτιστής στα Μέγαρα, όταν άνοιξε πρόωρα το αλεξιπτωτό του, με ισχυρό βοριά.

* Τυφλός τα τ' ώτα, τον τε νουν, τα τ' όμματα.

Εκπαιδευτής, όταν είδε τον μαθητή του να προσγειώνεται προς νότον, ενώ ο κύκλος ήταν προς βορράν.

* Να ζει κανείς, ή να μη ζει; Ιδού η απορία.

Αερομοντελιστής, όταν έσπασε ένα μοντέλο μεγάλης αξίας.

* Μολών λαβέ.

Υπάλληλος της ΥΠΑ, όταν είχε τηλεφώνημα αεραθλητή από το Διδυμότειχο ή το Καστελόριζο.

* Μη μου τους κύκλους τάρατε.

Διευθυντής της Ολυμπιακής, επιδεικνύων το σήμα της εταιρείας προς απεργούντες υπαλλήλους.

* Τα πάντα ρει.

Χειριστής προς μηχανικό, όταν διεπίστωσε διαρροή καυσίμου.

* Και τούτο το σμικρόν ρεύμα κολύσιεν ημάς του διαβήναι.

Αιωροπτεριστής, όταν είδε κάτω του καλώδια του ΟΤΕ.

Αεραθλητικές παροιμίες

* Όσα δεν φθάνει η αλεπού, τα κάνει αναταράξεις.

Λέγεται συνήθως για κακές προσγειώσεις.

* Σιγά το Πάιπερ, μη στάξει η ουρά του.

Λέγεται επί αερορυμουλκών αεροπλάνων που τους τρέχουν τα λάδια.

* Όπου λαλούν πολλοί αρμόδιοι, αργεί να ξημερώσει.

Λέγεται για τους βαλκανικούς αγώνες.

* Έλα παππούλη μου, να σου δείξω τα αερομοντέλα σου.

Λέγεται για όσους κάνουν τους έξυπνους σε ξένο αεράθλημα.

* Το καλό το παλικάρι ξέρει και άλλο αεράθλημα.

Λέγεται για ανεμοπόρους που έγιναν αιωροπτεριστές.

*** Κάλλιο αεροπλανόδενη, παρά αεροπλανογύρευε.**

Λέγεται για κάποιο αεροπλάνο που το πήρε ο άνεμος.

*** Όποιος καλά καθούμενα καλύτερα γυρεύει, παράβολα, χαρτόσημα, σφραγίδες μαγειρεύει.**

Λέγεται για αιωροπτεριστή που θέλει να γίνει ανεμοπόρος.

*** Ο κόσμος τόχει κουμουλονίμπους κι εμείς κρυφό καμάρι.**

Λέγεται για ατυχείς μετεωρολογικές προγνώσεις.

Το 1987 αναδημοσιεύθηκε μια επιλογή των ανωτέρω στο τεύχος 2 του "Αεραθλητισμού" με τίτλο "Ιστορικές φράσεις". Τότε προστέθηκαν κάποιες ακόμα ρήσεις:

*** Των φρονίμων τα παιδιά πριν πετάξουν μας γυρεύουν**

Το είπε μετεωρολόγος στο γραφείο ενημερώσεως.

*** Πετάτε με κι ας κλαίω.**

Το είπε φανατικός ανεμοπόρος όταν αυξήθηκαν τα πτητικά τέλη.

*** Όποιος βαριέται να πετάξει, δέκα ώρες κάνει επιθεώρηση.**

Λέγεται για διστακτικούς αιωροπτεριστές.

Το ευθυμογράφημα που ακολουθεί δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά το 1983 στο φύλλο 1/1983 της εφημερίδας "Αεραθλητικά νέα". Αναδημοσιεύθηκε το 2008 στο τεύχος 19 του περιοδικού RBF.

Αεραθλητές και αεραθλήτριες ή αντιστρόφως

Πολλοί βιάστηκαν να πανηγυρίσουν. Η διάκριση των δύο φύλων παρέμεινε μόνο στα αποχωρητήρια και στα εκλογικά τμήματα, είπαν. Λάθος μέγα. Πολλά πράγματα πρέπει να διορθωθούν για να φθάσουμε στην πραγματική ισότητα των δύο φύλων και, πρώτη η γλώσσα μας.

Στην απονομή των πτυχίων αλεξιπτωτισμού, παρ' όλα τα περί εκπαίδευσεως γυναικών λεχθέντα, οι ομιλητές μιλούσαν συνεχώς περί αλεξιπτωτιστών, χωρίς να αναφέρουν ούτε μια φορά τον όρο αλεξιπτωτίστριες.

Τον παλιό καιρό μία ομιλία άρχιζε πάντα με τις λέξεις "κυρίες και κύριοι". Οι κυρίες, σαν το ασθενέστερο φύλο, προηγούντο. Το να λέγαμε "αλεξιπτωτίστριες και αλεξιπτωτιστές" είναι σήμερα προσβλητικό, μια και το γυναικείο φύλο δεν είναι πια το ασθενέστερο. Το "αλεξιπτωτιστές και αλεξιπτωτίστριες" που θα αντέτασσαν φανατικές φεμινίστριες, είναι υπερβολικό. Κάτι άλλο έπρεπε να λεχθεί.

Σε άλλες γλώσσες οι λέξεις που υποκρύπτουν κάποιο φύλλο αλλάζουν, με δεύτερο συνθετικό το "άνθρωπος", ή κάτι παρόμοιο. Το να αρχίσουμε όμως μια ομιλία με το "αγαπητοί αλεξιπτωτάνθρωποι" είναι πολύ κακόηχο, όπως το "πιθηκάνθρωποι" και "αγριάνθρωποι". Η ελληνική γλώσσα χρησιμοποιεί το δεύτερο συνθετικό "άνθρωποι" συνήθως υποτιμητικά, όπως για παράδειγμα στον όρο "μαγουλάνθρωποι" που απονέμεται τελευταίως στα βουτυρόπαιδα όταν πιάσουν να είναι παιδιά.

Άλλες λέξεις που χρησιμοποιούνται στην ελληνική γλώσσα χωρίς να υποδηλώνουν φύλο, μπορεί να είναι το "αλεξιπτωτόφατσες" ή "αλεξιπτωτόμουτρα", δεν είναι όμως κατάλληλες για επίσημες προσφωνήσεις. Θα λέγαμε ότι η λαϊκή γλώσσα προηγείται από την επίσημη ως προς την ισότητα των φύλων.

Πολλές φορές στην γλώσσα μας, αν θέλουμε να αποφύγουμε το αρσενικό και το θηλυκό γένος, χρησιμοποιούμε το ουδέτερο. Είναι μια δυνατότης της οποίας στερούνται γλώσσες όπως η γαλλική και η αγγλική. Η γλώσσα μας λοιπόν, μας δίνει την δυνατότητα να αρχίσουμε ένα λόγο με τις

εμπνευσμένες λέξεις: "αγαπητά αλεξιπτωτιστάκια". Όμως, το άθλημα αυτό άρχισε με ανδρείους πιλότους που εγκατέλειπαν τα χτυπημένα αεροπλάνα τους, ή από καταδρομείς που άρχιζαν έτσι μια σκληρή επιχείρηση. Την εικόνα αυτή του ηρωισμού θέλουν να διατηρούν οι αεραθλητές και, σε αυτή την εικόνα ο όρος "αλεξιπτωτιστάκι" δεν ταιριάζει καθόλου.

Πριν από μερικές δεκαετίες, η κατάληξη -άκια υποδηλούσε και αντρική πονηριά, όπως στις λέξεις: μαγκάκια, μορτάκια, κουτσαβάκια. Σήμερα όμως έμεινε η υποκοριστική σημασία της, όπως στις λέξεις: παιδάκια, λουλουδάκια, λαγουδάκια. Έτσι λοιπόν, το "αλεξιπτωτιστάκια" ξεχάστε το.

Μια κατάληξη θηλυκού γένους που δεν θα δυσανεστούσε καθόλου τους ανδροπρεπέστερους αλεξιπτωτιστές είναι και αυτή της λαϊκής και υποδηλοί άνδρες και γυναίκες. Ο ρήτωρ θα ανέβαινε στο βήμα και θα έλεγε απλώς: "αλεξιπτωτιστάρες", ή ακόμα βαρύτερα και σε αρσενικό γένος "αλεξιπτωτιστάρδες". Δυστυχώς και οι λέξεις αυτές είναι ακατάλληλες για επίσημες τελετές.

Τι θα λεχθεί λοιπόν στην επόμενη απονομή πτυχίων; Κάποια λέξη πρέπει να βρεθεί για τον αλεξιπτωτισμό. Οι ανεμοπορία που έχει για πολλά χρόνια γυναίκες, χρησιμοποιεί την λέξη ανεμοπόρος και για το αρσενικό και για το θηλυκό, "ο και η ανεμοπόρος". Τα πράγματα μπλέκουν λίγο με τον μοντελισμό, γιατί μοντελίστ και μοντελάκι στην γυναικεία γλώσσα είναι κάτι τελείως διαφορετικό.

Ας αφήσουμε όμως τα γλωσσικά προβλήματα και ας δούμε κάτι πολύ πιο ουσιαστικό. Τι θα γίνει με τους αγώνες;

Μέχρι τώρα, εκτός των πρωταθλητών που έκαναν τις καλύτερες επιδόσεις είχαμε και άλλους πρωταθλητές που έκαναν χειρότερες επιδόσεις. Αυτοί ανήκαν σε κατηγορίες μειωμένων δυνατοτήτων. Λέγαμε "κατηγορία παιδών", ή "κατηγορία εφήβων". Ακόμα λέγαμε "αγώνες αναπήρων", ή "αγώνες αρχαρίων". Λέγαμε όμως και "κατηγορία γυναικών", γιατί;

Αυτά τα ρεκόρ είναι υποτιμητικά για το γυναικείο φύλο και πρέπει να καταργηθούν. Η γυναίκα δεν ανήκει σε κατηγορία μειωμένων δυνατοτήτων. Ακόμα και αν δεχθούμε ότι, παρ' όλα όσα υποστηρίζουν οι φεμινίστριες, η γυναίκα είναι μειωμένων μυϊκών δυνατοτήτων, τα γυναικεία ρεκόρ είναι τελείως απαράδεκτα στον αεραθλητισμό. Το αεροπλάνο, το ανεμόπτερο, το αερομοντέλο, πετάν και νικούν στους αγώνες χάρις στην πνευματική και όχι την μυϊκή δύναμη των χειριστών. Οποτεδήποτε αγωνίστηκαν άνδρες και γυναίκες μαζί, οι άνδρες δεν εμφάνισαν κανένα ουσιώδες προβάδισμα. Γιατί λοιπόν διαφορετικές κατηγορίες για τα δύο φύλα;

Οι λοιπές βαλκανικές χώρες, όταν έκαναν τους αγώνες, προέβλεψαν πάντα χωριστές κατηγορίες γυναικών. Εμείς αν κάνουμε τους αγώνες, θα δεχθούμε διάκριση κατά φύλα, ή όχι. Ας το σκεφθούμε καλύτερα. Αν ναι, τότε η διάκριση των δύο φύλων θα διατηρηθεί στα αποχωρητήρια, στα εκλογικά τμήματα και στον αεραθλητισμό.

Αεραθλητάκι

Το 1983 είχαν γίνει βαλκανικοί αεραθλητικοί αγώνες σε όλες τις βαλκανικές χώρες και ήταν η σειρά μας. Το υπουργείο όμως δεν ενέκρινε τις σχετικές δαπάνες. Οι αγώνες δεν έγιναν, είχαμε όμως κέρδος δύο ανεμόπτερα από την προετοιμασία τους.

Οι στοίχοι που ακολουθούν δημοσιεύθηκαν στο τεύχος 1/1983 της εφημερίδας "Αεραθλητικά νέα" που εξέδιδε η Εθνική μας αερολέσχη.

Βαλκανιάδα γιόκ

Η ματαίωση της Βαλκανιάδας όπως έπρεπε να αναγγελθεί τηλεγραφικώς:

*** Στην φίλη Γιουγκοσλαβία**

Δίχως δινάρα κλάψεβιτς
ντόμπρο βαλκανιέβιτς.

*** Στην σύμμαχο Τουρκία**

Γιόκ παρά, φουκαρά.
Γιόκ βαλκανιέ χαβά.

*** Στην όμορο Βουλγαρία**
Όσα λέβα και αν ζήτωφ
για αγώνες δεν μας δίνωφ.

*** Στην απώτατη Ρουμανία**
Ούτε λεί, έτσι λέει
υπουργέσκου οικονομική.

Το ακόλουθο ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε πρώτη φορά το 1983 στο φύλλο 2/1983 της εφημερίδας "Αεροπορικά νέα" και αναδημοσιεύθηκε το 2008 στο τεύχος 20 του περιοδικού RBF.

Νέα Πτυχία

"Σκάσε και πέτα" ήταν το σύνθημα μιας ομάδας Αθηναίων ανεμοπόρων που εστρέφετο κατά των ραδιοτηλεφώνων. Από τότε πέρασαν μερικά χρόνια και τα ραδιοτηλέφωνα έγιναν υποχρεωτικά στο Τατόι. Σήμερα, το πρόβλημα είναι άλλο: το πτυχίο ραδιοτηλεφωνίας.

Η χρήση του ραδιοτηλεφώνου πρέπει να γίνεται με ορισμένες αρχές και τυποποίηση. Κακή χρήση μπορεί να επιφέρει ανωμαλίες στις τηλεπικοινωνίες, ή επικινδύνως κακή συνεννόηση. Η εκπαίδευση που παίρνουν οι μαθητές εν πτήση από τους εκπαιδευτές, θεωρείται ανεπαρκής. Χρειάζεται να διδάσκεται ειδικό μάθημα. Το μάθημα αυτό πρέπει να εξετάζεται από την ΥΠΑ. Μέχρις εδώ εντάξει και, τώρα ακούστε: Χρειάζεται και ιδιαίτερο πτυχίο, αίτηση, παράβολα, χαρτόσημα, φωτογραφίες, σφραγίδες, υπογραφές. Θαύμα!

Να μια πολύ ωραία ιδέα που δεν την αξιοποιήσαμε ακόμα ευθυμογραφικώς. Το κάθε μάθημα που χρειάζεται ο χειριστής, να αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερου πτυχίου. Γιατί όχι; Πτυχίο ναυτιλίας, πτυχίο μετεωρολογίας, πτυχίο κανόνων εναρίου κυκλοφορίας, πτυχίο θεωρίας πτήσεως. Τέσσερα πτυχία, τέσσερις αιτήσεις, τέσσερα παράβολα, τέσσερα χαρτόσημα, οκτώ φωτογραφίες, δεκαέξι σφραγίδες, τριανταδύο υπογραφές. Ευτυχία!

Δυστυχώς το πτυχίο ραδιοτηλεφωνίας δεν έχει ακόμα ημερομηνία λήξεως. Του χρόνου θα αποφασισθεί ότι χρειάζεται ανανέωση ανά τριετία. Έτσι λοιπόν, κάθε χρόνο θα ανανεώνουμε το πιστοποιητικό υγείας, κάθε δύο χρόνια το ΠΙΠ, κάθε τρία το ραδιοτηλεφωνίας, κάθε ενάμισυ το ναυτιλίας, κάθε δύομισυ το μετεωρολογίας κάθε μισό το θεωρίας πτήσεως. Επιπλέον ανά πενταετία θα απαιτείται καινούρια δερμάτινη θήκη για κάθε πτυχίο και ανά δύο μήνες θα αλλάζει ο τόπος όπου κόβονται τα παράβολα, που θα είναι διαφορετικός για κάθε πτυχίο. Όνειρο!

Προτείνω να εφαρμόσουμε το σύστημα αυτό δοκιμαστικώς επί μία δεκαετία και, αν παρ' όλα αυτά διαπιστωθεί ότι υπάρχουν πάνω από δέκα ανεμοπόροι σε όλη την Ελλάδα, να προβούμε σε εφαρμογή δεύτερης δέσμης τονωτικών μέτρων, με το ακόλουθο σκεπτικό:

Η απώλεια στηριξεως (στολ) πρέπει να γίνεται με ορισμένο τρόπο και, κακός τρόπος αντιμετώπισής της είναι επικίνδυνος για τις πτήσεις. Να εξετάζεται λοιπόν ιδιαίτερως αυτή η άσκηση και να εκδίδεται ειδικό "πτυχίο απωλείας στηριξεως". Επίσης να απαιτηθούν ειδικά πτυχία τροχοδομήσεως, απογειώσεως, προσγειώσεως, περιδυνήσεως, κλειστών στροφών και πλαγιολισθήσεων. Βεβαίως όλα αυτά τα πτυχία θα χρειάζονται ανανέωση και ότι άλλο ήταν απαιτητό από την πρώτη δέσμη μέτρων.

Τώρα, αν παρ' όλα αυτά υπάρχουν μερικοί αδιόρθωτοι νέοι που, αντί να πετάν με τα ελεύθερα αιωρόπτερα και παραπέντε, επιμένουν να γίνουν ανεμοπόροι, προτείνω να επιβληθούν στα ανεμόπτερα νέες υποχρεωτικές συσκευές για τις οποίες θα απαιτούμε ειδικά πτυχία. Υποχρεωτική εγκατάσταση και πτυχίο τρανσπόντερ, υποχρεωτική εγκατάσταση και πτυχίο ραντάρ, υποχρεωτική εγκατάσταση και πτυχίο γυροπυξίδας, υποχρεωτική εγκατάσταση και πτυχίο ILS και βεβαίως πτυχίο αλεξιπτώτου και μάσκας οξυγόνου που ξέφυγαν μέχρι σήμερα χωρίς πτυχία. Κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι όλα αυτά τα μέτρα δεν προάγουν την περιβόητη ασφάλεια πτήσεων.

Ας μην ήμαστε όμως υπερβολικοί. Δεν υπάρχουν σήμερα τόσοι ανεμοπόροι, ώστε να

χρειαστούν τόσο δραστικά μέτρα εναντίον τους. Λίγα και καλά μέτρα αρκούν, σαν το πτυχίο ραδιοτηλεφωνίας. Αν η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού είχε και αυτή εγκαίρως οργανώσει αντίστοιχα μέτρα εναντίον των ιστιοπλόων, δεν θα υπήρχαν σήμερα στην θάλασσα τόσα σκάφη να διακόπτουν αναιδώς με τα πανιά τους την θέα του ορίζοντα._

Το 1983 ο αλεξιπτωτισμός ανθούσε και δεν μπορούσε να μείνει ασχολίαστος. Δημοσίευσα λοιπόν στο τεύχος 3/1983 της εφημερίδας "Αεραθλητικά νέα" το ευθυμογράφημα που ακολουθεί.

Το 1987 το ευθυμογράφημα αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 4 του "Αεραθλητισμού".

Το 1998 αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 4/1998 του περιοδικού "Αεροπλάνο" του ΣΠΑ.

Το 2007 αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 15 του περιοδικού RBF.

Οι πίπτοντες

Ένα από τα μεγάλα προβλήματα του αλεξιπτωτισμού στην Ελλάδα είναι πως να αποφεύγει το νεοελληνικό ρήμα "πέφτω". Το ρήμα αυτό χρησιμοποιείται συχνά στον αλεξιπτωτισμό και δυστυχώς είναι από τα πιο κακόφημα της καθομιλουμένης, κυρίως όταν χρησιμοποιείται σαν αντίθετο του ρήματος "τρώω", όπως για παράδειγμα:

Έπεσε η κυβέρνηση, την έφαγε η αντιπολίτευση.

Έπεσε το στερλίνια την έφαγε το δολάριο.

Έμπορος έπεσε έξω, τον έφαγαν οι πιστωτές του.

Πεινάμε, πέσε να σε φάμε.

Αλλά και στην κυριολεκτική του έννοια, το ρήμα "πέφτω" είναι το ίδιο καταστροφικό:

Πλοίο έπεσε σε ύφαλο.

Έπεσε σε ενέδρα.

Έπεσε στη λούμπα.

Έπεσε σε νάρκη.

Έπεσε από πολυκατοικία.

Θα έλεγε κανείς ότι, με το νεοελληνικό ρήμα "πέφτω" αποδίδονται όλα τα θλιβερά ρήματα της καθαρεύουσας.

Έτσι λοιπόν, όταν ακούσει κανείς ότι "έπεσαν αλεξιπτωτιστές" σκέπτεται αμέσως "τους κακόμοιρους, ελπίζω να μην έφαγαν τα μούτρα τους". Μετά καταλαβαίνει ότι δεν έπεσαν, αλλά ότι πρόκειται για συνήθη άλματα.

Η λέξη "άλμα" είναι πολύ ωραία, γιατί περιέχει το νόημα της ανυψώσεως, της υπερπηδήσεως εμποδίων. Βεβαίως, τα άλματα των αλεξιπτωτιστών δεν είναι άλματα εις ύψος, ούτε εις μήκος, αλλά μάλλον άλματα εις βάθος. Η λέξη όμως "άλμα" είναι η πιο επιτυχής για το άθλημα του αλεξιπτωτισμού.

Δυστυχώς, στην νεοελληνική, η αντίστοιχη λέξη "πήδημα" είναι προβληματική. Η πρόταση "πηδάμε δύο φορές την εβδομάδα" θυμίζει περισσότερο την γνωστή συνταγή καλής συζυγικής συμπεριφοράς της γαλλικής αριστοκρατίας, παρά ρίψεις αλεξιπτωτιστών στα Μέγαρα. Η λέξη αυτή μόνο παρεξηγήσεις και πονηρά χαμόγελα μπορεί να προκαλέσει και καλύτερα να αποφεύγεται για τις ρίψεις.

Έτσι φθάνουμε στην λέξη "ρίχνω" που θα μπορούσε και αυτή να χρησιμοποιηθεί για τις ρίψεις αλεξιπτωτιστών. Δυστυχώς, στην νεοελληνική το "ρίχνω" συναγωνίζεται το "πέφτω" σε κακοφημία. Συχνά διαβάζουμε:

Την έριξε στην ακολασία.

Του έριξε βιτριόλι.

Τον έριξε στην μοιρασιά.

Τον έριξαν στην φυλακή.

Αρκετό όμως λάδι στην φωτιά "ρίξαμε" στον χώρο των αλεξιπτωτιστών. Ας εξετάσουμε λίγο και τους λοιπούς "πίπτοντες" του αεραθλητισμού. Κατά την φυσική, το αλεξιπτωτο, το αιωρόπτερο, το παραπέντε και το ανεμόπτερο είναι όλα "πίπτοντα σώματα".

Το γεγονός ότι το αλεξίπτωτο για κάθε μέτρο που χάνει μπορεί να προχωράει τρία μέτρα μπροστά, ενώ το ανεμόπτερο τριάντα, δεν κάνει το ανεμόπτερο να είναι λιγότερο "πίπτον σώμα" από το αλεξίπτωτο.

Όσο και αν αυτό σας δυσχεραστεί, δεν παύει να είναι γεγονός ότι τα ευγενέστερα αεραθλητικά μέσα απλώς "πέφτουν" προς το έδαφος. Την ίδια αυτή "πτώση" που κάνουν οι αλεξιπτωτιστές, όταν την κάνουν οι αιωροπτεριστές με τους πολύχρωμους αετούς τους, της δίνουν την αξιοπρεπέστερη ονομασία "κάθοδο".

Οι ανεμοπόροι χρησιμοποιούν την αριστοκρατικότερη λέξη "κατολίσθηση", για να περιγράψουν την ίδια φυσική κατάσταση της "πτώσεως". Θα έλεγε κανείς ότι όσο μικρότερος είναι ο βαθμός καθόδου μιας πτητικής συσκευής, τόσο ο χειριστής της ντρέπεται περισσότερο για το ότι κατεβαίνει και προσπαθεί να το κρύψει.

Οι οικονομολόγοι έχουν βρει μια καλύτερη μέθοδο, για ένα παρόμοιο πρόβλημα που έχουν: αντί να λένε ότι πέφτει το νόμισμα, λένε ότι αυξάνονται οι αξίες (και μας φορολογούν). Προτείνω λοιπόν σε όσους ντρέπονται πολύ για την πτώση τους, να μας ανακοινώνουν όχι πόσο πέφτουν αυτοί, αλλά πόσο ανεβαίνουν τα βουνά, όταν αυτοί πέφτουν.

Ειδικότερα οι ανεμοπόροι δεν μπορούν να παραδεχθούν εύκολα ότι θα πέσουν. Περνούν λοιπόν πολλές ώρες πτήσεως, ψάχνοντας για ανοδικά ρεύματα που τους ανεβάζουν και τους κάνουν να ξεχνούν για λίγο ότι είναι "πίπτοντα σώματα".

Οι αιωροπτεριστές και οι παραπεντίστες δεν είναι καλύτεροι. Δοκιμάζουν στις πλαγιές των βουνών να αποδείξουν και αυτοί ότι, μπορούν να αποφύγουν την πτώση τους. Τελικά όλοι καταλήγουν στο έδαφος.

Να μην βιαστούν οι αεροπόροι να θεωρήσουν ότι αυτοί δεν είναι πίπτοντες. Γιατί άραγε κουβαλάν μαζί τους εκείνα τα θορυβώδη σιδηρικά που λέγονται αεροπορικοί κινητήρες; Μόνο και μόνο για να καθυστερήσουν την πτώση τους.

Είναι μάλιστα οι αεροπόροι οι πιο αξιολύπητοι από όλους τους αεραθλητές, γιατί δεν μπορούν να καθυστερήσουν την πτώση τους περισσότερο από ότι επιτρέπουν τα καύσιμα, που πληρώνουν και ανυψώνουν με πολύ κόπο. Τελικά, όσο και να πληρώνουν, καταλήγουν κι αυτοί στο έδαφος.

Θα μπορούσαμε λοιπόν να πούμε ότι, ο αλεξιπτωτιστής είναι ο μόνος αεραθλητής που έχει αποδεχθεί εξ' αρχής την πτώση του και δεν κάνει τίποτα για να την αποφύγει.

Κάθε άλλο μάλιστα, την επιδιώκει και την απολαμβάνει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, με τα χέρια και με τα πόδια, χωρίς να προσπαθεί να παραστήσει το πουλί, με ψεύτικα φτερά, πηδάκια και άλλες παρόμοιες χοντροκομμένες απομιμήσεις...

Το ευθυμογράφημα που ακολουθεί δημοσιεύθηκε στο φύλλο 3/1983 της εφημερίδας "Αεραθλητικά νέα"

Το αεραθλητικό καφενείο

Τον παλιό καιρό, όταν ένας άνδρας δεν είχε τι να κάνει, πήγαινε απλά στο καφενείο. Εκεί ήξερε ότι θα βρει κάποιο γνωστό του, που βρισκόταν στο καφενείο για τον ίδιο λόγο. Έτσι μπορούσε κανείς να συναντήσει γνωστούς του, χωρίς προσυνεννόηση, αλλά όταν είχαν κοινή ανάγκη να συναντήσουν κάποιο για συζήτηση. Το τι είδους συζήτηση γινόταν σε κάθε παρέα του καφενεείου ήταν και αυτό γνωστό. Δεν είχε κανείς παρά να διαλέξει παρέα.

Το καφενείο κάλυπτε μια κοινωνική ανάγκη με τον καλύτερο τρόπο, ο δε καφές, το υποβρύχιο, το τσιγάρο, ή παλιότερα ο ναργιλές, ήταν απλή δικαιολογία. Βεβαίως τον παλιό καιρό, ο άντρας που πήγαινε στο καφενείο, άφηνε πίσω του το σπίτι με τις άπειρες δουλειές που ήταν τότε δύσκολες. Γι αυτό και η κακογλωσσία της γειτονιάς, των ευθυμογράφων και των σκιτσογράφων, έκαναν το παν για να δυσφημίσουν τους καφενόβιους και τελικά το πέτυχαν. Η διάλυση όμως ήρθε με τις σύγχρονες ανάγκες που δεν αφήνουν πολύ χρόνο για καφενείο.

Αργότερα, στην ίδια θέση με τους άνδρες βρέθηκε η αστική γυναίκα, όταν η τεχνική πρόοδος έκανε εύκολες τις δουλειές του σπιτιού. Τότε, η μη εργαζόμενη γυναίκα απέκτησε άφθονο ελεύθερο χρόνο για όλη της την ζωή, εκτός από τα λίγα χρόνια κατά τα οποία τα παιδιά της ήταν μικρά. Τον ρόλο του καφεενείου άρχισαν να παίζουν τα κομμωτήρια και τα πολύμορφα ινστιτούτα αισθητικής, που επέτρεπαν στην γυναίκα να ξεφύγει από το κουτί της πολυκατοικίας και να συναντά άλλες γνωστές και άγνωστες. Και πάλι οι ευθυμογράφοι και οι σκιτσογράφοι έκαναν ότι μπορούσαν εναντίον της νέας αυτής μορφής καφεενείου. Και εδώ όμως η μικροαριστοκρατία του αυτοκαλλωπισμού και του αυτοστολισμού διελύθη από τις σύγχρονες ανάγκες, που απαιτούν από την γυναίκα να εργάζεται.

Η κοινωνική ανάγκη του καφεενείου συνέχισε να υπάρχει και για τους άνδρες και για τις γυναίκες, για τον λίγο χρόνο που κάποτε έχουν ελεύθερο. Πολλοί λοιπόν δοκίμασαν να βρουν το καφενείο τους μέσα στον αεραθλητισμό.

Όλες οι αερολέσχες έχουν κάποιο γραφείο και κάποια αίθουσα συγκεντρώσεως. Η λέσχη είναι ανοικτή όταν είναι εκεί μια υπάλληλος γραμματέας, συνήθως όχι αεραθλήτρια. Κάποιος λοιπόν ή κάποια που θα ήθελε να περνάει λίγο χρόνο στην λέσχη, μιλώντας για αεραθλητισμό, δεν βρίσκει άλλον για συζήτηση και αποθαρρύνεται. Συνήθως τα μέλη του ΔΣ πηγαίνουν στην λέσχη για να κάνουν την γραφειοκρατική δουλειά και δεν είναι κατάλληλοι για καφενείο. Δυστυχώς, φαίνεται ότι τα ενδιαφερόμενα για καφενείο μέλη των αερολεσχών και ο χρόνος που διαθέτουν είναι λίγα. Η πιθανότης να συναντήσει ένας καφενοβίος κάποιον άλλο, την ώρα που του κάνει κέφι, είναι μικρή. Έτσι, δεν μπορεί να δημιουργηθεί αεραθλητικό καφενείο.

Πολλά στελέχη σε διάφορες αερολέσχες, δοκίμασαν να δημιουργήσουν μια-κάποια μόνιμη κοινωνική δραστηριότητα μεταξύ των μελών, αρχίζοντας με ομιλίες, προβολές, συγκεντρώσεις. Τέτοιες ενέργειες, σε καθορισμένους χρόνους, δεν μπορούν να δημιουργήσουν καφενείο, γιατί το καφενείο ενέχει τον απαραίτητα όρο της κατά βούληση προσελεύσεως, σε τυχαίο χρόνο.

Άλλοι πάλι, βελτίωσαν αισθητικώς την αίθουσα και (μη γελάτε) τα αποχωρητήρια. Κάποιοι διαμόρφωσαν και υποτυπώδες μπαρ, χωρίς βεβαίως το αναμενόμενο αποτέλεσμα. Δεν είναι το περιβάλλον που δημιουργεί το καφενείο.

Το καφενείο του αεραθλητισμού δημιουργήθηκε μόνο του κάπου αλλού, για πολύ λίγες ώρες την εβδομάδα. Στα αεροδρόμια όπου γίνονται πτήσεις, υπάρχουν εκπαιδευτές και μαθητές, στους οποίους μπορούν να προσκολλώνται καφενοβίοι, όταν το θελήσουν. Και εδώ η πιθανότης συναντήσεως καφενοβίων τις καθημερινές είναι μικρή. Τις Κυριακές όμως, η πιθανότης είναι μεγάλη και έτσι δημιουργείται το αεραθλητικό καφενείο.

Αντί για καφές και λουκούμι, προσφέρεται το θέαμα των πτήσεων. Αντί για κυκλικά τραπέζια, οι συνομιλητές συγκεντρώνονται όρθιοι σε κύκλους που ονομάζονται πηγαδάκια. Ας τα εξετάσουμε.

Το πρώτο πηγαδάκι που θα συναντήσουμε είναι το πηγαδάκι της γκρίνιας. "Τίποτα δεν πάει καλά σε αυτό τον τόπο" είναι το ρεφρέν της κλασικής καφενοσυζητήσεως. "τίποτα δεν πάει καλά στον ελληνικό αεραθλητισμό" είναι το ρεφρέν της αεραθλητικής καφενοσυζητήσεως. Γκρίνια αμέτρητη, μурμουρά τραγική, καταγκρεμισμένα οράματα. Οι περισσότερες φράσεις αρχίζουν με το "έπρεπε να ...". Βεβαίως, παντού χρειάζεται περισσότερη κρατική μέριμνα για να πραγματοποιηθούν τα οράματα. Ποτέ κανείς δεν λέει "αυτά έχουμε, να δούμε τι θα κάνουμε" γιατί κανείς δεν έχει λόγο να χαλάσει μια τόσο ζεστή καφενοσυζήτηση. Όποιος δεν θέλει να πάθει κατάθλιψη, καλύτερα να αποφεύγει τα πηγαδάκια της γκρίνιας και να πηγαίνει στα πηγαδάκια των αναμνήσεων.

Τα πηγαδάκια των αναμνήσεων είναι τα πιο γνήσια αεραθλητικά. Συνήθως κάποιος αγοράζει για τα κατορθώματά του, ή τις γκάφες κάποιου απόντος, με μεγάλες υπερβολές και γαργαλιστικό καϊμάκι. Χωρίς να το καταλάβει, ο ομιλητής εκτελεί ένα ύψιστο λειτούργημα, μεταβιβάζει την ιερή παράδοση του αεραθλητισμού. Μιά και δεν υπάρχουν πολλά ιστορικά βιβλία, οι νεότεροι αεραθλητές παίρνουν με τον τρόπο αυτό, μια αρκετά διεστραμμένη εικόνα του παρελθόντος, μια εικόνα γεμάτη από ξεκαρδιστικές λεπτομέρειες.

Ακούν λοιπόν οι νεότεροι για τις παλαβομάρες των μερακίων της Τριπόλεως και σχηματίζουν την εικόνα ότι τότε, όλες οι προσγειώσεις γίνονταν πάνω στις ελιές. Ακούν για τις γκάφες των

πρωταθλητών μας και νομίζουν ότι, κύριος σκοπός των ομάδων μας ήταν να διασκεδάζουν τα Βαλκάνια. Ακούν για κυριακάτικες πτήσεις αεροπλάνων του παρελθόντος, νομίζοντας ότι τότε, όλες οι πτήσεις ήταν ακροβατικές σε ύψος το πολύ δέκα μέτρων από το έδαφος. Μαθαίνουν όμως κυρίως οι νέοι από πρώτο χέρι ότι, αυτοί οι ίδιοι οι ομιλητές έζησαν και πιθανόν ζουν ακόμα τις χαρές του αεραθλητισμού, που είναι πολύ σημαντικότερες από τους κόπους που κατέβαλαν για πολλά χρόνια.

Αφήνοντας όμως τα καθαρά αεραθλητικά πηγαδάκια, θα παρατηρήσουμε ότι το αεραθλητικό καφενείο έχει πολύ ευρύτερες αρμοδιότητες.

Υπάρχει για παράδειγμα, το πηγαδάκι της μεταφορικής αεροπορίας. Εδώ, θαμώνες του καφενείου, που συνήθως δεν έχουν καμία σχέση με αερομεταφορές, διαφωνούν πάνω στα κυριότερα προβλήματα της πολιτικής αεροπορίας. Το ύψος των συζητήσεων είναι αυτό που δίνει σε αυτό το πηγαδάκι τον χαρακτηρισμό: "πιάτσα των αεροσφάιρων".

Άλλα δύο πηγαδάκια ασχολούνται με την πολεμική αεροπορία. Το ένα είναι ηρωικό. Οι συνομιλητές έχουν ύψος Φον Ριχτχόφεν και, αν δεν πολέμησαν ακόμα στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, προφανώς θα πολέμησουν σε αυτόν την επόμενη μέρα το πρωί. Όσο για το δεύτερο πηγαδάκι, αυτό ασχολείται με το τι έπρεπε να είχε γίνει το 1974 και τι θα πρέπει να γίνει αν ξαναπειληθούμε από ανατολάς. Το πηγαδάκι αυτό έπρεπε να έχει σχήμα πεντάγωνο.

Το αεραθλητικό καφενείο υπάρχει και λειτουργεί στα αεροδρόμια, τις Κυριακές, μόνο αν έχει καλό καιρό και μόνο από τις ένδεκα μέχρι την μία. Μετά, οι θαμώνες αποσύρονται και πηγαίνουν για φαί, αφήνοντας στην ησυχία τους μαθητές με τους εκπαιδευτές τους.

Βεβαίως, όλοι οραματίζονται τι καλά θα ήταν αν κάποιος οργάνωνε στέγη για το αεραθλητικό καφενείο, με τραπεζάκια, καρέκλες, νερά, υποβρύχια και καφέδες. Αυτός ο κάποιος θα ήταν "σταντ μπάι" για να μας εξυπηρετήσει αν κάποια Κυριακή, ένδεκα με μία, κάνει καλό καιρό και μαζευτούμε στο αεροδρόμιο. Αυτός όμως ο κάποιος δεν βρίσκεται και έτσι, το αεραθλητικό καφενείο παραμένει άστεγο, άτυπο, ανεπίσημο.

Ευτυχώς, γιατί ίσως αυτός είναι ο λόγος που το αεραθλητικό καφενείο γλίτωσε μέχρι τώρα από την κακογλωσσία των καφενειομάχων. Έτσι, μπορεί να εξυπηρετεί τις κοινωνικές ανάγκες των αεραθλητών.

Οι γυναικείες συγκεντρώσεις είναι για στρίγγλες κουτσομπόλες και οι ανδρικές για ανεπρόκοπους ταβλαδόρους. Αν κάποτε το αεραθλητικό καφενείο οργανωθεί, θα δούμε τι θα βρουν να το δυσφημίσουν. Μέχρι τότε όμως, ελάτε να το απολαύσετε δίχως φόβο._

Το 1986 η ανεμοπορία είχε ήδη ιδρύσει την "Ελληνική Ανεμοπορική Ομοσπονδία" και βρισκόταν σε αγωνιστικό πνεύμα. Το ευθυμογράφημα που ακολουθεί είχε σκοπό να συνεγείρει τα τότε ανεμοπορούντα αεραθλήματα (ανεμόπτερο και αιωρόπτερο) σε νέους λαμπρούς αγώνες.

Δημοσιεύθηκε στο πρώτο τεύχος του αεραθλητικού περιοδικού δελτίου "Αεραθλητισμός". Το σχέδιο που το συνοδεύει είναι του Εδεσσαίου ανεμοπόρου Μάκη Κωνσταντινίδη.

Το ευθυμογράφημα αναδημοσιεύθηκε το 2008 στο τεύχος 18 του περιοδικού RBF

Ανεμοπορικός παράδεισος

Όσοι θεωρούν ότι η ανεμοπορική πτήση είναι η υπέρτατη ευτυχία, πρέπει να κινητοποιηθούμε για να διασφαλίσουμε την πτήση μας αιωνίως. Πρέπει όλοι να καταλάβουμε ότι ο κοινός παράδεισος έχει κατασκευασθεί σε άλλους καιρούς και για άλλους ανθρώπους. Δεν κάνει για ανεμοπόρους. Σειρά ολόκληρη από ατέλειες και ανεπάρκειες μάς βάζουν σε σοβαρές ανησυχίες.

Το κυριότερο πρόβλημα είναι η τοποθεσία του κοινού παραδείσου. Βρίσκεται πάνω από τα σύννεφα, όπου καλούμεθα να πετάμε από συννεφάκι σε συννεφάκι.

Αυτό είναι κάτι το τελείως απαράδεκτο. Όλοι ξέρουμε ότι τα θερμικά βρίσκονται κάτω από τα σύννεφα. Πάνω από τα σύννεφα υπάρχει συνήθως ευστάθεια, χωρίς ανοδικά ρεύματα. Άρα, ο

ανεμοπορικός παράδεισος πρέπει να είναι κάτω από τα σύννεφα. Ναι, θα πετάμε από συννεφάκι σε συννεφάκι, αλλά κάτω από τα σύννεφα και όχι πάνω από αυτά.

Ούτε όμως και αυτό μας είναι αρκετό. Η πολλή πτήση ψηλά στα σύννεφα, είναι βαρετή. Περισσότερο ενδιαφέρον έχει η πτήση κολλητά στις πλαγιές των βουνών, όπου απολαμβάνουμε την φύση σε όλο της το μεγαλείο. Δεν μπορεί η ΥΠΑ (Υπηρεσία Παραδεισιακής Αεροπορίας) να περιορίζει τις πτήσεις μας μακριά από το έδαφος. Τα ανεμοπορούντα αεραθλήματα διεκδικούν την ελευθερία τους.

Είναι λοιπόν σαφέστατο το πρώτο πρόβλημα στον κοινό παράδεισο: "ακαταλληλότητα του χώρου πτήσεων".

Το δεύτερο πρόβλημα του παραδείσου, εξ ίσου σοβαρό λέγεται: "ακαταλληλότητα του πτητικού υλικού". Το φτερούγισμα των πουλιών, από όσα πειράματα έγιναν μέχρι σήμερα, έχει αποδειχθεί τελείως ανεπαρκές για ανεμοπορία της προκοπής.

Η τραχύτης της επιφανείας των πτερύγων του παραδείσου, με όλα τα φτερά και τα πούπουλα, είναι μεγάλη. Έτσι, δεν μπορούμε να πετύχουμε την απαραίτητη στρωτή ροή. Γι αυτό και οι επιδόσεις σε μεγάλες ταχύτητες υστερούν πολύ. Το διάταμα των πτερύγων είναι πολύ μικρό και επομένως, ο λόγος κατολισθήσεως είναι απαίσιος.

Πρέπει βεβαίως να παραδεχθούμε ότι, στις τυποποιημένες πτέρυγες του παραδείσου υπάρχει η δυνατότης να αλλάζουμε την καμπυλότητα της αεροτομής. Έχουν επίσης πολύ αποτελεσματικά πηδάκια κλίσεως. Τίποτα όμως δεν μπορεί να αντισταθμίσει τον πολύ μεγάλο πτερυγικό φόρτο, που τους δίνει επιδόσεις αεροπλάνου με χαλασμένο κινητήρα.

Από τις πρώτες μας ενέργειες πρέπει να είναι η σύνταξη νέων συγχρόνων προδιαγραφών, για να αντικατασταθούν οι αναχρονιστικές πτέρυγες που βρίσκονται στις αποθήκες του παραδείσου.

Η ανυπαρξία αεροδυναμικής ατράκτου στον κοινό παράδεισο είναι άλλο ένα μεγάλο πρόβλημα. Οι αιωροπτεριστές που πετάν με το κεφάλι εμπρός μπορούν κάπως να βουλευτούν με κάποιο αεροδυναμικό σάκο στα πόδια τους. Δυστυχώς, στην απογραφή του παραδείσου δεν εμφανίζονται ούτε καν αεροδυναμικοί σάκοι.

Για τους ανεμοπόρους όμως, που πετάν ξαπλωμένοι ανάσκελα, το να σηκώσουν τις πατούσες τους αντίθετα στο ρεύμα του αέρα, είναι πολύ αντιαεροδυναμικό. Μία αεροδυναμική άτρακτος με στρωτή ροή σε μεγάλο μέρος του ρύγχους της και μακριά λεπτή ουρά, είναι απαραίτητη για κάθε ανεμοπόρο.

Πρέπει να επιμείνουμε να προβλεφθεί στον "προϋπολογισμό του επομένου έτους" του παραδείσου, η προμήθεια τέτοιων υλικών.

Η ενδυμασία πτήσεως που παρέχεται στον κοινό παράδεισο είναι αναχρονιστική. Τα σανδάλια και η χλαμίδα δεν παρέχουν καμία προστασία από το κρύο που επικρατεί στο συνηθισμένο ύψος πτήσεων. Η χλαμίδα, ανοικτή από κάτω και χωρίς θερμικά εσώρουχα, είναι επιπλέον πολύ προβληματική για τους ανεμοπόρους, καθώς ο αέρας εισέρχεται ανενόχλητος από κάτω. Τέλος, η φωτεινή κουλούρα σαν προστασία του κεφαλιού, αφήνει το κεφάλι τελείως ακάλυπτο στον ήλιο και αυτό είναι κάτι πολύ δυσάρεστο.

Φόρμα πτήσεως, ζεστά παπούτσια και ανεμοπορικό καπελάκι είναι για τους ανεμοπόρους τελείως απαραίτητα. Οι αιωροπτεριστές χρειάζονται και κράνος, κατά προτίμησιν από κέβλαρ.

Τα όργανα πτήσεως που μας παρέχει ο κοινός παράδεισος είναι επίσης ακατάλληλα. Μια λύρα που ο καθένας τζαγκρουνάει ψέλνοντας, δεν



έχει καμία σχέση με την αιώνια ευτυχία που μας τάζουν οι διαφημίσεις του παραδείσου.

Εμείς θέλουμε ένα ηλεκτρικό βαριόμετρο ολικής ενεργείας, που να κάνει μπιπ-μπιπ-μπιπ στα ανοδικά και μου-μου στα καθοδικά. Αυτή είναι η κατάλληλη μουσική για ανεμοπόρους. Ψαλμωδίες δεν θέλουμε. Αρκετά μας ζάλισαν τα ραδιοτηλέφωνα κατά τις γήινες πτήσεις μας. Στον παράδεισο θέλουμε την ησυχία μας.

Τέλος η παντογνωσία που μας τάζει ο κοινός παράδεισος, δεν είναι πλεονέκτημα, αλλά μεγάλη καταδίκη. Είναι ικανή να μετατρέψει σε κόλαση κάθε ανεμοπορικό παράδεισο.

Αν κάθε στιγμή γνωρίζουμε ακριβώς τι θερμικά υπάρχουν μπροστά μας, κάθε ανεμοπορική ευχαρίστηση εξαφανίζεται. Ο ανεμοπόρος πρέπει να προβληματίζεται και να υπολογίζει συνέχεια τις πιθανότητες για καλό καιρό μπροστά του. Αν αφαιρεθεί αυτός ο προβληματισμός, ο ανεμοπόρος γίνεται σαν κάθε ερασιτέχνη αεροπόρο που πηγαίνει ταξίδι, χαζεύοντας το έδαφος γύρω του.

Η παντογνωσία αφαιρεί το αθλητικό στοιχείο, αφαιρεί την ικανοποίηση, την απόλαυση για την οποία ακριβώς πετάμε.

Για όλα αυτά που γράψαμε ήδη, αλλά και για άλλα πολλά, πρέπει εμείς οι ανεμοπόροι να αρχίσουμε αγώνες για την αναδόμηση του παραδείσου. Αν τα αιτήματά μας δεν γίνουν δεκτά, μια λύση μας μένει: να ιδρύσουμε δικό μας παράδεισο.

Δεν θα είμαστε οι πρώτοι. Οι ναυτικοί το έχουν ήδη πετύχει, αφού κάποιος δικός τους πήδησε τον Διάβολο (βλέπε Καρκαβίτσα: Λόγια της πλώρης). Ίσως μάλιστα μπορούμε να φιλοξενηθούμε για λίγο στον παράδεισο των ναυτικών. Έτσι κι αλλιώς, τον εναέριο χώρο τους τον έχουν αξιοποιήσει. Σχετικές επαφές κάνουμε ήδη με τους φίλους μας τους ιστιοπλόους.

Αυτό που σήμερα χρειάζεται είναι πάνδημος δραστηριοποίηση όλων των ανεμοπόρων και των αιωροπτεριστών (σημείωση συντάξεως: σήμερα και των παραπεντιστών) για να υποστηρίξουμε τα δίκαια αιτήματά μας. Ο αγώνας δεν θα είναι εύκολος. Από αυτόν όμως εξαρτάται το μέλλον μας εις του αιώνα των αιώνων._

Το ευθυμογράφημα που ακολουθεί γράφτηκε το 1988, σε μια εποχή όπου ήταν μεγάλη η άμιλλα μεταξύ των αιωροπτεριστών. Κάποιος από αυτούς βροντοφωνούσε στα βουνά τα προσόντα του και μας έδωσε το έναυσμα για το ευθυμογράφημα.

Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 7 του "Αεραθλητισμού".

Μεγάλες κουβέντες

"Ετοιμάστε τον βαρογράφο, σήμερα θα κάνω παντάωρο".

Ο λαλήσας έβαζε στο καλύτερο ανεμόπτερο που είχαμε μια σακούλα με σάντουιτς και νερό και απογειωνόταν για την μεγαλειώδη πτήση του, χωρίς να έχει συμβουλευθεί καν την μετεωρολογία. Η εκτόξευση γινόταν με μηχανή εκτοξεύσεως (ΜΕΑ) και όλοι ξέραμε ότι, σε πέντε λεπτά θα ξαναβρισκόταν στο έδαφος.

Άλλοι, με λιγότερες κουβέντες, πετούσαν την ίδια μέρα για μία ή δύο ώρες, με υποδεέστερα ανεμόπτερα, έστω και χωρίς σάντουιτς.

Γενικώς, οι μεγάλες κουβέντες δεν συνοδεύουν ευχάριστες καταστάσεις και αυτό είναι φαινόμενο ιστορικό.

Ο Θεμιστοκλής είπε τα σπουδαιότερα λόγια της ιστορίας του: "Πάταξον μεν άκουσον δε" ενώ έτρωγε μπιστοουνιές κατακέφαλα. Και ο κακομοίρης ο Λεωνίδας δεν είχε μεγάλο στράτευμα, αλλά είχε μεγάλο στόμα. "Μολών λαβέ" είπε.

Αντιθέτως ο Μέγας Αλέξανδρος δεν έλεγε πολλές κουβέντες και έκοψε τον Γόρδιο Δεσμό χωρίς βαρυσήμαντες δηλώσεις. Έτσι κατάφερε να πεθάνει ήσυχα στο κρεβάτι του, έστω και χωρίς γνωμικό.

Την δεκαετία του '70 η μεγάλη κουβέντα ήταν: "ετοιμάστε μου τον βαρογράφο, σήμερα πηγαίνω στην Λαμία".

Την κουβέντα αυτή δεν την είπε ποτέ ο Αυγερινός που πήγε στην Λαμία και μακρύτερα, χωρίς πολλές κουβέντες, έστω και αν ετοιμάζε τον βαρογράφο μόνος του.

Ο Αυγερινός δεν παρέβλεπε την απέχθεια της ιστορίας για τα μεγάλα λόγια.

Εκείνος ο πεισματάρης Ιούλιος Καίσαρ (Ιούλης κατά τους νεότερους) έβαλε τα δυνατά του ώστε να εξαιρεθεί από τον κανόνα. Άρχισε λοιπόν να λέει πολλά γνωμικά κατά τις επιτυχίες του, όπως το "Ερρίφθη ο κύβος" και το "Ήρθα είδα και ενίκησα". Και αυτόν όμως η ιστορία τον εκδικήθηκε και είπε τα πιο γνωστά λόγια του ενώ τον μαχαίρωναν: "Και συ τέκνον Βρούτε;"

Αλλά και ο στρατηγός Καμπρόν έγινε γνωστός στην ιστορία, γιατί είπε την κάκοσμη γαλλική λέξη "μερντ". Αυτά βεβαίως ήταν ότι είχε να στείλει εναντίον των εχθρών του, ενώ αυτοί του έστελναν βροχή από βλήματα στο Βατερλό.

Αν ο Καμπρόν κατέφυγε σε κοπρολογικές μεγαλοστομίες, ένας σύγχρονος αεραθλητής φημίζεται για της σεξουαλικές μεγαλοστομίες του. Διαλαλεί στα βουνά τι θα κάνει στους προσεχείς μεγάλους αγώνες. Του ευχόμαστε να πετύχει, αλλά φανταζόμαστε ότι και αν αποτύχει θα έχει ήδη έτοιμα τα βροντερά λόγια με τα οποία θα αντηχήσουν τα βουνά.

Το γραφικότερο σχετικό παράδειγμα το έχει η αμερικανική ιστορία. Πρόκειται για τον γενναίο εκείνο καπετάνιο που, ενώ το πολεμικό του βούλιαζε κάτω από τα βλήματα του εχθρού, είπε τα βαρύγδουπα λόγια: "Δεν άρχισα ακόμα να πολεμώ".

Πολλά παρόμοια παραδείγματα μάς πείθουν ότι η ιστορία δεν ευνοεί τους μεγαλόστομους. Τώρα λοιπόν που μπαίνουμε σε καιρούς αγωνιστικούς, ας αποφεύγουμε τις μεγάλες κουβέντες. Όπως λέει ο πολύλογος λαός μας "Με (αέρια) δεν βάφονται αυγά". _

Το ευθυμογράφημα που ακολουθεί εγκαινιάζει την εποχή μιας μακράς γλωσσολογικής διαμάχης γύρω από το όνομα μιας διεθνούς αγωνιστικής διοργανώσεως. Η διαμάχη επεκτάθηκε και γύρω από την απεικόνισή του Ικάρου στο σήμα των αγώνων.

Το ευθυμογράφημα εμφανίστηκε το 1989 στο τεύχος 10 του "Αεραθλητισμού". Μέχρι σήμερα ο συγγραφέας του ευθυμογραφήματος αυτού παραμένει άγνωστος. Φημολογείται ότι πρόκειται για συνεργάτη του περιοδικού που αργότερα κατεφαγώθη από πιράνχας σε παραπόταμο του Αμαζονίου.

Icariada

Όλα στην χώρα μας αρχίζουν από μια μεγαλοφυή ιδέα. Κάποιος, δεν ξέρουμε ποιος ακριβώς, σκέφθηκε να βαφτίσει τους διεθνείς αγώνες με μια λέξη αντάξια του αρχαίου ελληνικού μεγαλείου, δηλαδή να τοποθετήσει μέσα στο όνομα των αγώνων την ρίζα Ίκαρος. Πολύ σωστά. Όταν πρόκειται περί έργων δεν έχουμε να επιδείξουμε πολλά. Στα περί λέξεων όμως είμαστε άφθαστοι.

Από την λέξη "Ίκαρος" κάποιος έφτιαξε την λέξη "Ίκαριάδα" και δοκίμασε να την πλασάρει αυτούσια στους ξένους: Icariada (Ίκαριαντά γαλλιστί). Οι Γάλλοι που θα έκαναν τους πρώτους αγώνες επαναστάτησαν. Λέξεις που λήγουν σε -αντά δεν είχαν ακούσει πολλές. Ναι βέβαια, πριν από λίγα χρόνια ήξεραν κάποιο ελληνικό τραγούδι "ο-ντπρλαντά-ντπρλανταντά". Ήξεραν βέβαια και τον ηγέτη της Ουγκάντα Ιντί-Αμίν-Νταντά. Αλλά το Ίκαριαντά μόνο αγώνες δεν θύμιζε.

Οι ολυμπιακοί αγώνες δεν λέγονται Ολυμπιαντά (Olympiada) αλλά Jeux Olympique για τους Γάλλους και Olympic Games για τους Αμερικάνους. Δεν μπορούσαν τάχα οι Έλληνες να σκεφθούν μια ομόηχη λέξη Icaric Games, ή έστω το μονολεκτικό Icarias που είναι πιο καλόηχο. Αυτό το Ίκαριαντά που το βρήκαν;

Άντε τώρα να εξηγήσεις στους κουτόφραγκους ότι ο Μαραθών (γνωστός έτσι παγκοσμίως για 2.000 χρόνια) έγινε προσφάτως Μαραθωνάς, και ότι η γνωστή σε όλους τους ξένους Σαλαμίς

πρέπει τώρα να λέγεται Σαλαμινά. Η ελληνική αντιπροσωπία το πήρε πάλι κατάκαρδα και έβαλε πείσμα να περάσει το Ικαριαντά, θεωρώντας εθνική ήττα κάθε άλλη ονομασία.

* * *

Επήραν λοιπόν οι Ξένοι (εν τη απελπισία τους) μία απόφαση που λέει ότι οι αγώνες έχουν δύο ονόματα. Ένα όνομα ελληνικό για να ευχαριστήσουμε τους πείσμονες εξ Ελλάδος και το λόμπι που δημιούργησαν γύρω από το θέμα του ονόματος. Το άλλο όνομα είναι ξενικό, World Air Games (παγκόσμιοι αγώνες αέρος), για να καταλαβαίνει ο υπόλοιπος κόσμος ότι πρόκειται για αγώνες και όχι για αφρικανό δικτάτορα.

Να μην αδικούμε λοιπόν τους Γάλλους. Μην νομίζουμε ότι μας εχθρεύονται και προδίδουν το περιώνυμο "Ελλάς Γαλλία συμμαχία". Κοινή αγορά έχουμε με τους Γάλλους, ενίοτε όμως φαίνεται ότι μας λείπει η κοινή λογική._

Στο επόμενο τεύχος του "Αεραθλητισμού" (τεύχος 11) εμφανίστηκε το ευθυμογράφημα περί Ικάρου που ακολουθεί. Εδώ χρειαστήκαμε ένα ψευδώνυμο για τον συγγραφέα. Επινοήσαμε το ψευδώνυμο Μπάμπης Φούφωτος για να έχουν μια απάντηση όσοι αναρωσιούνται σχετικά. Η περί τον Ίκαρο διαμάχη και κυρίως οι διαδοχικές απεικονίσεις του, είναι πλέον εκτός γενικού ενδιαφέροντος και δεν συμπεριελήφθηκαν στο βιβλίο αυτό, παρ'όλο ότι ήταν αρκετά διασκεδαστικές.

Το ευθυμογράφημα αναδημοσιεύθηκε το 2008 στο τεύχος 17 του περιοδικού RBF.

Το 2011 μεταφράστηκε στα αγγλικά και δημοσιεύθηκε στο καναδικό ανεμοπορικό περιοδικό ASCent.

Ιπτάμενοι αρχαίοι ήρωες

Ο γνωστότερος ιπτάμενος ήρωας της αρχαιότητας είναι βέβαια ο Ίκαρος. Ποια είναι όμως τα πεπραγμένα του; Εκπαιδεύθηκε σαν χειριστής από τον Δαίδαλο και, κατά το πρώτο του ταξίδι, παρέβη τους κανονισμούς ασφαλείας πτήσεων και εφονεύθη. Αυτά είναι γνωστά.

Ο δεύτερος ήρωας της αρχαιότητας που είναι γνωστός κυρίως σαν χειριστής, είναι ο Φαέθων. Τα πεπραγμένα του είναι παρόμοια με του Ικάρου. Εκπαιδεύθηκε από τον Απόλλωνα σαν χειριστής τετρακινητήριου ιπτάμενου άρματος. Η πρώτη πτήση του ήταν διατεταγμένη υπηρεσία, για αντικατάσταση του Απόλλωνα στην ημερήσια περιπολία του ήλιου.

Και ο Φαέθων όμως στην πρώτη πτήση του παρασύρθηκε από νεανικό ενθουσιασμό και υπερεμπιστοσύνη, κάνοντας χαμηλές διελεύσεις που κατέκαιαν τη γη. Φαίνεται μάλιστα ότι παρέβη κάθε κανονισμό ασφαλείας και εισήλθε σε καταιγιδόφορο νέφος, όπου εφονεύθη από κεραυνό του Διός.

* * *

Όταν σκεφθεί κανείς τους ιπτάμενους ήρωες της μυθολογίας, αυτοί οι δύο είναι οι πρώτοι που μας έρχονται στο νου. Ο πρώτος μάλιστα τιμήθηκε με την ονομασία νησιού και θάλασσας. Και οι δύο υπήρξαν προκλητικοί παραβάτες των κανόνων ασφαλείας, τους οποίους η μυθολογία τονίζει ότι είχαν διδαχθεί συστηματικά.

Αντιθέτως, έχουμε στην μυθολογία θαυμαστούς ιπτάμενους ήρωες, συνετούς χειριστές, που πολύ λίγο δοξάζονται για τις χειριστικές τους ικανότητες. Δεν αναφερόμαστε βεβαίως στους θεούς του Ολύμπου που έκαναν τακτικές πτήσεις, αλλά σε ήρωες γνωστούς από άλλες τους δραστηριότητες, που έπρεπε να θεωρούνται πρότυπα χειριστών.

* * *

Ο Δαίδαλος δεν έγινε διάσημος σαν χειριστής. Ναι, σαν πολιτικός μηχανικός κατασκεύασε τον δαιδαλώδη λαβύρινθο του βασιλέα Μίνωα. Ναι, σαν αεροναυπηγός κατασκεύασε τις πτέρυγες του διάσημου Ικάρου. Αυτό όμως που δεν τονίζεται είναι ότι αυτός έκανε την ΕΠΙΤΥΧΗ πτήση αποδράσεως από την Κρήτη. Κατά μία εκδοχή πέταξε μέχρι την Σικελία. Το γεγονός αυτό παραβλέπεται συστηματικά, έτσι ώστε θεωρούμε τον Δαίδαλο μόνο σαν κατασκευαστή και τον Ίκαρο σαν χειριστή.

Οι κατασκευαστές του πανεπιστημίου MIT, που πραγματοποίησαν την μυϊκή πτήση Κρήτη - Θήρα, ονόμασαν την πτητική συσκευή τους "Δαίδαλος" και όχι "Ίκαρος". Πολύ καλά έκαναν. Ο

"Δαίδαλος" έφθασε ασφαλώς στην Θήρα (έστω και λίγο βρεγμένος) ακολουθώντας το παράδειγμα του συνετού Δαιδάλου, επιτυχημένου χειριστή, και όχι του επιπόλαιου Ικάρου.

Ένας άλλος πολύ γνωστός ήρωας είναι κατ' εξοχήν επιτυχημένος χειριστής, αλλά κανείς δεν του το αναγνωρίζει. Πρόκειται για τον Περσέα που έγινε διάσημος γιατί σκότωσε την Μέδουσα και έσωσε την Ανδρομέδα.

Αν εξετάσουμε τον μύθο, θα παρατηρήσουμε ότι ο Περσεύς αρχίζει την πτητική του δραστηριότητα με πτητικό μέσο μεγάλου πτερυγικού φόρτου, τα φτερωτά σανδάλια του Ερμή. Με αυτά κάνει την επιτυχή επιδρομή εναντίον της Μέδουσας, από όπου αποκτά το μεταφορικό ιπτάμενο μέσον "Πήγασος". Μετά το τέλος της επιχειρήσεως, ο Περσεύς επιστρέφει τα σανδάλια ανέπαφα στον ιδιοκτήτη τους, σε πλήρη αντίθεση με τον Φαέθοντα που γκρεμοτσάκισε (κατακρήμνισε) το άρμα που του εμπιστεύθηκαν.

Ο Περσεύς χειριζόμενος το μεταγωγικό "Πήγασος" κάνει την πρώτη από αέρος σωστική επιχείρηση, διασώζοντας την Ανδρομέδα.

Ο Περσεύς όμως, ο επιτυχημένος και συνετός χειριστής, δεν δοξάζεται καθόλου σαν ιπτάμενος ήρωας. Το πτητικό του έργο περνάει απαρατήρητο από την αεροπορική λογοτεχνία.



Μετά τον Περσέα, έχουμε άλλον ένα άξιο χειριστή του ιπτάμενου "Πήγασου", τον Βελλερεφόντη από την Κόρινθο.

Ο ικανός αυτός χειριστής, επιβαίνοντας στον "Πήγασο", εκτελεί την επιτυχή επιδρομή κατά της Χίμαιρας. Η Χίμαιρα ήταν ένα φλογοβόλο τρίμορφο τέρας με ουρά δράκου. Κατά την μυθολογία, ο Βελλερεφόντης βομβάρδισε την Χίμαιρα από αέρος με ακόντια, αποφεύγοντας το αντιαεροπορικό πυρ. Μετά την ολοκλήρωση της αποστολής του, ο Βελλερεφόντης επέστρεψε ασφαλώς στην βάση του.

Κάποιο αγγλικό ιστιοφόρο πολεμικό με το όνομα "Βελλερεφόντης" έγινε διάσημο, κατά τις ναυμαχίες των ναπολεοντειών πολέμων. Όμως, και αυτός ο ομηρικός ήρωας δεν

παίρνει την θέση που του ανήκει στην ιστορία της πτήσεως.

Αν αφήσουμε όμως κατά μέρος τις πολεμικές επιχειρήσεις, η αεροπορική ιστορία είναι τελείως αδικη για ένα θαυμάσιο χειριστή μεγάλων αποστάσεων, τον Φρίξο.

Ο Φρίξος απογειώνεται με το επιβατικό χρυσόμαλλο κριάρι και επιβάτη την Έλλη. Η απογείωση γίνεται κάπου κοντά στον Ορχομενό της Βοιωτίας (στην Κωπαΐδα). Η πτήση φθάνει στα όρια του τότε γνωστού κόσμου, στην Κολχίδα του Καυκάσου.

Και εδώ συμβαίνει η μεγάλη αδικία. Η επιβάτις Έλλη ζαλίζεται και, σε κάποια ανατάραξη, πέφτει από την θέση της, γιατί προφανώς δεν είχε δέσει καλά την ζώνη ασφαλείας. Η Έλλη σκοτώνεται και γίνεται διάσημη. Το όνομά της το παίρνει μια θάλασσα, μια νικηφόρος ναυμαχία των Βαλκανικών πολέμων, ένα ένδοξο αντιτορπιλικό και μια σύγχρονη φρεγάτα.

Όσο για τον Φρίξο, τον συνετό και ικανό χειριστή που ολοκλήρωσε τον πτητικό άθλο και έφθασε στην Κολχίδα; Πάει τον ξεχάσαμε.

Η ελληνική μυθολογία έχει αρκετούς ιπτάμενους ήρωες που δεν αξίζουν μόνο δόξας και τιμής, αλλά και είναι κατάλληλοι σαν ινδάλματα, σαν πρότυπα για μίμηση. Η έμμονη αναφορά μας στο όνομα του Ικάρου, αδικεί πολλούς άλλους αξιοθαύμαστους χειριστές της αρχαιότητας.

Το 1990 δημοσιεύθηκε το ακόλουθο ευθυμογράφημα, στο τεύχος 16 του "Αεραθλητισμού". Το 2011 αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 35 του περιοδικού RBF.

Οι ουρανοί είναι δικοί μας

Κλασικό είναι πια το κείμενο της απαντήσεως του Ινδιάνου φυλάρχου Seattle προς τον πρόεδρο των ΗΠΑ, όταν του πρότεινε να αγοράσει το κράτος την γη των Ινδιάνων. Η απάντηση ήταν ότι η γη, όπως ο αέρας, η βροχή και τα άστρα, δεν είναι κτήμα κανενός, άρα δεν μπορούν να γίνουν αντικείμενο αγοραπωλησίας.

Ο Ινδιάνος έβλεπε την ιδιοκτησία γης σαν ιδιοτροπία των χλωμών προσώπων, χωρίς να κατανοεί ότι, η ιδιοκτησία χαρακτηρίζει την αγροτική οικονομία, εν αντιθέσει με τους κυνηγούς και τους νομάδες κτηνοτρόφους, ασχέτως χρώματος προσώπου. Ο αγρότης ήταν ισχυρότερος από τον Ινδιάνο, όχι λόγω των όπλων του. Τα όπλα δεν ήταν παρά απλό επακόλουθο της μεγαλύτερης παραγωγικότητας της αγροτικής και βιομηχανικής κοινωνίας.

Ο Ινδιάνος, όσο και αν αυτό στερείται ρομαντικότητας, ήταν χαμένος. Έπρεπε να αποδεχθεί την νέα πραγματικότητα και να εγκαταλείψει τον παραδοσιακό του τρόπο ζωής, ξεχνώντας τις μεγαλοστομίες που τόσο συγκινούν τους σημερινούς καλόκαρδους φυσιολάτρες.

Τον ουρανό, ο Ινδιάνος τον έδωσε σαν προφανές παράδειγμα αντικειμένου που δεν ανήκει σε κανέναν. Μέχρι τις αρχές του αιώνα μας, κανείς δεν μπορούσε να διανοηθεί ιδιοκτησία του ουρανού. Κανείς δεν μπορούσε να διανοηθεί δικαιώματα νομής του.

Η πολεμική αεροπορία, από την εποχή του α' Παγκοσμίου Πολέμου, άρχισε να διεκδικεί τους ουρανούς. Όχι όμως την ιδιοκτησία τους, ούτε την νομή τους. Διεκδικεί το δικαίωμα να καθορίζει αυτή το ποιος μπορεί να διαβεί τους ουρανούς, χωρίς να αποτελέσει κίνδυνο για τα επίγεια, από τα οποία προέρχεται αυτή η αεροπορία.

Η πολεμική αεροπορία, εξαιρώντας τους χώρους γύρω από τα αεροδρόμια, έχει την νοοτροπία του ελεύθερου καβαλάρη, που θέλει να κινείται παντού στους ουρανούς, χωρίς περιορισμούς.

Η πολιτική αεροπορία είναι το κάτι άλλο. Στην νοοτροπία του ελεύθερου καβαλάρη, αντιτάσσει την νοοτροπία του τραίνου που ταξιδεύει σε καθορισμένες σιδηροτροχιές. Από την στιγμή που εμφανίστηκε, άρχισε να θέλει τον αέρα για αποκλειστική της χρήση. Για να προωθήσει τα κατακτητικά της σχέδια, χρησιμοποίησε το όπλο της ασφαλείας πτήσεων.

Η ασφάλεια πτήσεων, όπως ο σοσιαλισμός, η θρησκεία, η αγάπη, μπορούν (στα χέρια εκείνων που τα διακηρύσσουν) να γίνουν καλόχημα μέσα περιορισμού της ελευθερίας των άλλων.

Εν ονόματι της ασφαλείας πτήσεων, ο εναέριος χώρος άρχισε να κόβεται σε οριζόντιες φέτες και να χαράσσεται με αεροδιαδρόμους (αεροτροχιές). Άρχισε να γίνεται ο χώρος που ανήκει στην πολιτική αεροπορία, αν όχι κατά κτήσιν, τουλάχιστον κατά νομήν.

Η πολεμική αεροπορία εντεπετέθη με το ίδιο όπλο, την ασφάλεια πτήσεων. Καθόρισε λοιπόν χώρους αποκλειστικής χρήσεως για ασκήσεις και γυμνάσια των αεροσκαφών της. Έτσι όλος ο εναέριος χώρος κόπηκε σαλαμιδόν, όπως οι πεδιάδες των ατυχών Ινδιάνων.

Και ο αεραθλητισμός που βρίσκεται; Κάπου ενδιάμεσα, διατηρώντας τις ευγενείς πατροπαράδοτες σκέψεις του Seattle. Ο ανεμοπόρος διεκδικώντας κάποιο δικό του χώρο, μέσω επισήμων διαδικασιών (κάτι σαν τα reservations των Ινδιάνων της Αμερικής). Ο αιωροπτεριστής κυκλοφορώντας σε χώρους όπου η βουλιμία των ιδιοκτητών δεν είναι εμφανής (πάνω στα βραχώδη όρη, κυριολεκτικώς).

Όσο για τον μηχανοκίνητο, διαπιστώνει έκθαμβος ότι δεν υπάρχει στην Ελλάδα "μη ελεγχόμενος εναέριος χώρος", όπως υπάρχει στις περισσότερες άλλες χώρες. Η "Ελευθερία" διαπιστώνει με φρίκη ότι η πολιτική και η πολεμική αεροπορία "δεν αφήσαν γι αυτήν σπιθαμή".

Οι σύγχρονοι αεραθλητές ίσως βλέπουν τα γραφόμενα σαν υπερβολικά. Αξίζει λοιπόν τον κόπο να ανατρέξουμε μερικές δεκαετίες πίσω, όχι πολλές δεκαετίες, ας πούμε στα μέσα της δεκαετίας του '70.

Τότε πετούσαμε στο Τατόι σε όλο τον εναέριο χώρο, στην Πάρνηθα και την Πεντέλη, αεροπλάνα και ανεμόπτερα μαζί, χωρίς ραδιοτηλέφωνα, ούτε στα αεροπλάνα, ούτε στα ανεμόπτερα. Δεν ήμασταν λιγότεροι από ότι είμαστε σήμερα. Δεν μας έβαζε κανείς στην σειρά για να προσγειωθούμε. Μπαίναμε στην σειρά μόνοι μας.

Αργότερα, επεβλήθησαν τα ραδιοτηλέφωνα για έλεγχο του χώρου από τον πύργο του αεροδρομίου. Ο πύργος βρήκε αμέσως την κυκλοφορία περίπλοκη και επέβαλε διαχωρισμό των ανεμοπτερών μόνο στον δυτικό χώρο του αεροδρομίου (απεκλείσθη η Πεντέλη με το θαυμάσιο δυναμικό της).

Τέλος εξεδόθη διαταγή ότι δεν επιτρέπεται να βρίσκονται περισσότερα από 3 ανεμόπτερα ταυτόχρονα στον αέρα. Και σαν να μην έφθανε αυτό, όταν πετάει ακροβατικό αεροπλάνο, πρέπει να βρίσκονται όλοι στο έδαφος.

Εσχάσαμε ίσως ακόμα μερικές επεμβάσεις στην ελευθερία μας, όπως πχ. την μεσημβρινή παύση που επεβλήθη, ασχέτως των decibel που παράγουν, ή δεν παράγουν, τα αεροσκάφη μας.

Το τελικό αποτέλεσμα είναι ότι το '76 πετούσαμε 4 ανεμόπτερα και 2 αερορυμουλκά αεροπλάνα, όλη την ημέρα, σε όλο τον χώρο, μαζί με τα αεροπλάνα της αερολέσχης, χωρίς ασύρματο, ενώ βαθμιαία το αμερικανικό ιππικό περιόρισε τους Ινδιάνους στο reservation (δυτικά του αεροδρομίου) και τους απαγόρευσε να κυνηγούν αγριοβούβαλους στα πράσινα λιβάδια.

Τι κάνουμε για την περίπτωση; Οι προσπάθειές μας έχουν ελάχιστο αποτέλεσμα. Η περίπτωση μας έχει πιθανότητες ευνοϊκής επιλύσεως, όσες και του Ινδιάνου Seattle. Δεν φταίει το ιππικό, θα πουν οι ιστορικοί του μέλλοντος. Φταίνει οι ίδιοι οι Ινδιάνοι που δεν συνειδητοποίησαν τις μεταβολές που γίνονταν γύρω τους. Η επιθυμία να γυρίζει κανείς με το ιπτάμενο αλογό του, ελεύθερος στον αέρα, δεν επιτρέπεται να υπάρχει πια. Κλειστήκαμε στους ιππικούς ομίλους.

Σε ποιόν ανήκουν λοιπόν οι ουρανοί. Από ένα ύψος και πάνω, όπου είναι χαραγμένες οι αεροτροχιές, δεν υπάρχει καμία ελπίδα ελευθερίας. Δεν υπάρχει επίσης καμία ελπίδα γύρω από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια. Εκεί το ιππικό πυροβολεί κάθε ελεύθερο Ινδιάνο "επί τη εμφανίσει".

Μακριά όμως από όλα αυτά, στα βουνά και στα λαγκάδια, οι Ινδιάνοι μπορούν να χαίρονται όση ελευθερία τους μένει ακόμα. Στις ΗΠΑ η πτητική ελευθερία επιτρέπεται δια νόμου (κανονισμός FAR-103). Στην χώρα μας όμως, ένας τέτοιος νόμος που να ορίζει "τι παραμένει ελεύθερο εκτός νόμου" είναι αδιανόητος. Στην χώρα μας η ελευθερία δεν είναι νόμιμη, αλλά ανεκτή. Κάποιο πολύ μικρό ρετάλι του ουρανού, είναι ακόμα ανεκτό να μας ανήκει. _

Το 1991 δημοσιεύεται το ακόλουθο ευθυμογράφημα στο τεύχος 17 του "Αεραθλητισμού". Το 2009 αναδημοσιεύεται στο τεύχος 25 του περιοδικού RBF.

Μην γίνετε ανεμοπόροι

Όσοι κατά καιρούς δοκιμάσαμε να αντλήσουμε χρήματα από αθλητικούς φορείς (κυρίως την ΓΓΑ) βρεθήκαμε αντιμέτωποι με την ερώτηση: "Και πόσους μπορείτε να απορροφήσετε ανά εκατομμύριο που θα σας δώσουμε;" Δηλαδή, πόσοι θα εξασκούν ταυτόχρονα το άθλημα, πόσοι θα τους ζητωκραυγάζουν από τις κερκίδες και πόσοι θα είναι κολλημένοι στην τηλεόραση;

Με την λογική αυτή τα χρήματα δίνονται κυρίως στο ποδόσφαιρο. Στέλνουμε τον κόσμο στα γήπεδα. Τον φανατίζουμε. Τον βάζουμε να παίζει παιχνίδια πιθανοτήτων (Προπό, Λότο). Αν φανατιστεί περισσότερο από ότι εμείς θέλουμε, τον δέρνουμε κιόλας. Όταν το ευγενές σπορ του ξύλου ξεχειλίζει από τα γήπεδα στους δρόμους, ψάχνουμε για άλλο σπορ όπου θα εφαρμόσουμε την ίδια γνωστή συνταγή. Προφανώς το μπάσκετ είναι προτιμότερο από την ανεμοπορία. Μην γίνετε λοιπόν ανεμοπόροι. Συμφέρει καλύτερα να γίνετε μπασκετμπολίστες.

Το μπάσκετ έχει ένα ακόμα πλεονέκτημα από το ποδόσφαιρο και την ανεμοπορία. Γίνεται σε κλειστό χώρο. Ο αθλητισμός ανοικτού χώρου δίνει βαθμιαία την θέση του στα αθλήματα κλειστού στίβου. Για παράδειγμα, η κολύμβηση ήταν παλιά στην χώρα μας ένα θαλασσινό άθλημα. Σήμερα είναι άθλημα του γλυκού νερού και των κλειστών πισινών. Ο ανεμοπόρος που εξασκεί άθλημα ανοικτού χώρου είναι απαράδεκτος, γιατί πάει αντίθετα με την πρόοδο.

Το κοινωνικό φαινόμενο να κλείνουμε τους ανθρώπους σε κλειστούς χώρους, έχει πολύ μακρύτερες προεκτάσεις. Σε κάθε οργανωμένη κοινωνία συμφέρει το άτομο να είναι τοποθετημένο σε ένα κουτάκι. Στο κουτάκι αυτό πρέπει να διασκεδάζει (ας του δώσουμε να τρώει τηλεόραση, δεκάδες κανάλια) και αν θέλει να βγει έξω, πρέπει να τον στριμώξουμε μαζί με πολλούς άλλους σε κάποιο μεγαλύτερο κουτί, μήπως και μας ξεφύγει.

Αν ξεφύγει, θα απομακρυνθεί από τον κοινωνικό και οικονομικό μας έλεγχο. Θα δημιουργήσει κυκλοφοριακή ανωμαλία, παραφωνία στο ρυπασμένο περιβάλλον μας και άλλα δεινά. Δεχόμαστε λοιπόν να αφήσουν την τηλεόρασή τους, για να κλειστούν σε πολύκοσμα φαγάδικα και θορυβώδη κέντρα διασκεδάσεως. Δεχόμαστε να πάνε στα γήπεδα. Δεχόμαστε έστω και να στριμωχτούν οκτώ-δέκα μαζί σε ιστιοπλοϊκό σκάφος. Με κανένα τρόπο όμως δεν θέλουμε να πάρει ο καθένας ένα ανεμόπτερο και να πετάει ανεξέλεγκτα στους ουρανούς. Τους ανεμοπόρους δεν τους θέλουμε.

Ο έλεγχος είναι άμεση απαίτηση μιας οργανωμένης κοινωνίας. Το κλείσιμο στο κουτάκι είναι ο απόλυτος έλεγχος. Αλλά και κάθε κίνηση έξω από το κουτάκι πρέπει να ελέγχεται επιμελώς. Τα αυτοκίνητα κινούνται πάνω σε καλώς ελεγχόμενους δρόμους, με σήματα και φανάρια. Τα αεροπλάνα ελέγχονται ακόμα αυστηρότερα από τα αυτοκίνητα. Όχι μόνο ακολουθούν αυστηρούς αεροδιαδρόμους, αλλά επιπλέον πρέπει σε κάθε διασταύρωση να αναφέρουν.

Σε όλη αυτή την τακτοποίηση, τι θέση έχουν οι ανεμοπόροι; Πως έχουν την απαίτηση να κινούνται ελεύθερα στον χώρο, ανάλογα με τα ανοδικά ρεύματα, ανάλογα με τους νόμους της φύσεως και όχι τους δικούς μας; Οι ανεμοπόροι είναι ανυπότακτα παράσιτα μέσα στον εναέριο χώρο. Ορισμένοι ελεγκτές εναερίου κυκλοφορίας κάνουν ότι μπορούν για να εξαφανίσουν τους υπάρχοντες, όχι όμως να παράγουμε και καινούριους.

Οι μεγάλες εταιρείες αναρωτήθηκαν κάποτε για την απασχόληση του ανεμοπόρου όταν πετάει. Τι κάνει άραγε; Πόσα γαριδάκια καταναλίσκει; Τι ουίσκι πίνει; Πόσα τσιγάρα καπνίζει; Πόσο άρωμα χρησιμοποιεί; Τίποτα, απλώς κινείται στον αέρα, απολαμβάνοντας την πτήση του.

Ωραία, αφού κινείται, πόση βενζίνη καταναλίσκει και ποιας εταιρείας; Τι λιπαντικά χρησιμοποιεί; Σε πόσα χιλιόμετρα τρώει τα λάστιχά του; Πάλι τίποτα; Απαράδεκτο.

Καλά εντάξει, αλλά τουλάχιστον τι ειδικά ρούχα φοράει και ποιας μάρκας; Τι καπέλο φοράει και τι μπότες; Τι διαφημιστικό σήμα γράφει το μπλουζάκι του; Μην μου πείτε ότι φοράει ο καθένας ότι πρόχειρο έχει. Καλά, αλλά με τι απορρυπαντικό το πλένει; Ε, όχι και να είναι συνήθως βρώμικο. Αυτό πάει πολύ. Ο ανεμοπόρος είναι τελείως άχρηστος και πρέπει να εξαφανισθεί.

Οι ανεμοπόροι λοιπόν μοιάζουν να είναι μία ιδιόζουσα μικρή ομάδα με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Για να γίνει λοιπόν κανείς μέλος μιας ομάδας που εξασκεί ένα τόσο ευγενές άθλημα, θα πρέπει να είναι πλούσιος. Λάθος, η ανεμοπορία δεν ζητάει από τα μέλη της χρήμα, αλλά κυρίως τον χρόνο τους.

Όσο και αν λέγεται ότι ο χρόνος είναι χρήμα, δεν μπόρεσε κανείς να κάνει ανεμοπορία με χρήμα, χωρίς χρόνο. Στην σημερινή εποχή όπου τα πάντα αγοράζονται, η ανεμοπορία αποτελεί στόχο απύθμενης ζήλιας για τους υποδούλους του συστήματος. Οι διευθυντές (οικονομικοί, οικογενειακοί, κοινωνικοί) δεν επιτρέπουν στους υποτακτικούς τους να ξεστρατίσουν προς την ανεμοπορία. Η ανεμοπορία μπορεί να είναι το πρώτο βήμα προς την ατομική ελευθερία. Οι ανεμοπόροι είναι απαράδεκτοι.

Εφ' όσον η ανεμοπορία είναι σπορ της ελευθερίας και της ανεξαρτησίας, προφανές είναι ότι οι ανεμοπόροι θα πρέπει να είναι αντικοινωνικά και επαναστατικά στοιχεία, κατάλληλα για πολιτική εκμετάλλευση, σε μια εποχή όπου καλλιεργείται συστηματικά η αγανάκτηση του πολίτη εναντίον του κατεστημένου. Σφάλμα μέγιστο. Όποιος είναι επιρρεπής σε αγανάκτηση δεν κάνει για ανεμοπόρος.

Ο περισσότερος ουρανός είναι άδειος από ανοδικά ρεύματα. Τα ανοδικά είναι σπάνια και δυσεύρετα. Τον περισσότερο χρόνο τον περνάμε πετώντας έξω από ανοδικά. Όποιος αγανακτεί εκ χαρακτήρος με τα καθοδικά της ζωής, δεν κάνει για ανεμοπόρος. Ο "οργισμένος νέος" ας πάει να γίνει κάτι άλλο. Σαν ανεμοπόρος δεν μπορεί να ευδοκιμήσει.

Εξ άλλου, η ανεμοπορία για να ευδοκιμήσει χρειάζεται την λειτουργία μιας αρμονικής ομάδας

που αποβάλλει αυτομάτως όλα τα αντικοινωνικά στοιχεία. Αν δεν τα αποβάλλει αυτοκαταστρέφεται.

Οργανωμένος σύνδεσμος ατομικώς ανεξαρτήτων και κοινωνικώς ανυπότακτων ατόμων, δεν προβλέπεται στα κλασικά κείμενα καθοδηγήσεως των μαζών. Μάλλον δεν πρέπει να υποστηρίζεται, ούτε να ενθαρρύνεται. Δεν πρέπει να παράγονται ανεμοπόροι.

Ο ανεμοπόρος λοιπόν είναι ένα αταξινόμητο είδος, η ύπαρξη του οποίου δεν συμφέρει κανέναν. Η κοινωνική επιταγή είναι: ΜΗΝ ΓΙΝΕΤΕ ΑΝΕΜΟΠΟΡΟΙ.

Ο ανεμοπόρος είναι αθλητής που δεν τον θέλει ο αθλητισμός, απολαμβάνει ύψιστα αγαθά που όμως δεν τα παράγει κανείς, κινείται σε ένα χώρο όπου θεωρείται ενόχληση, έχει οργάνωση που δεν πρόσκειται σε κανέναν. Γιατί λοιπόν είναι η προσέλευση ανεμοπόρων μεγαλύτερη από την δυνατότητα των σχολών ανεμοπορίας; Ίσως διότι υπάρχουν γύρω μας λιγότερα πρόβατα από ότι πολλοί λένε και θέλουν να πιστεύουν ότι υπάρχουν._

Το 1992 στο τεύχος 21 του "Αεραθλητισμού" δημοσίευσά ένα λεξικό αεροπορικών όρων. Απολαύστε το.

Ετυμολογικό αεροπορικό λεξικό

Μόλις κυκλοφόρησε το μοναδικό αυτό στο είδος του λεξικό, σε δύο πολυτελείς δερματόδετους τόμους. Από το λεξικό αντιγράφουμε ενδεικτικώς μερικά λήμματα καθημερινής αεροπορικής χρήσεως.

* **Βαριόμετρο.** (Εκ του ελληνικού ρήματος βαριέμαι), χρονόμετρο συνδυασμένο με ξυπνητήρι για μεγάλα αεροπορικά ταξίδια.

* **Στικ.** (Εκ του λατινικού τικ), νευρικός λόξιγκας που παθαίνουν οι χειριστές σε μεγάλα ύψη χωρίς οξυγόνο.

* **Μανέτα.** (όρος ιταλικής προελεύσεως), χρυσό σιρίτι στο σακάκι πιλότου αεροπορικής εταιρείας. Π.χ. ο κυβερνήτης φέρει 4 μανέτες.

* **Φλαπ.** (Ηχητικό), αναπήδηση αεροσκάφους σε αποτυχημένη προσγείωση. Π.χ. μετά από δύο φλαπ έπιασε οριστικά στον διάδρομο.

* **Σλοτ.** (Ηχητικό), λέρωμα στο τζάμι του πιλότου από πρόσπτωση μεγάλου εντόμου.

* **Ίμελμαν.** (Αραβιστί ιμ-ελ-ιμάμ, ελιγμός του ιμάμη), αποτυχημένος ελιγμός αποφυγής στον πόλεμο του Κόλπου.

* **Ρολ.** (Εμπορικό σήμα πολιτογραφηθέν), καθαρισμός επιβατικού αεροπλάνου. Π.χ. αυτό το αεροσκάφος χρειάζεται ένα γενικό ρολ.

* **Λουπ.** (Αγγλιστί κουλούρα), το σήμα της Ολυμπιακής αποτελείται από 5 λουπ.

* **Σπλιτ S.** (Εκ της Κροατικής πόλεως Σπλιτ), ελιγμός αποφυγής σερβικών πυραύλων εδάφους-αέρος.

Το λεξικό μπορείτε να το βρείτε σε όλα τα μεγάλα βιβλιοπωλεία. Σπεύσατε πριν εξαντληθεί.



Έπεα ανεμοπτερόεντα

ΩΔΗ ΤΩ ΘΕΡΜΙΚΩ

(Από την Τατοϊαν στήλην)

Ω θερμικόν θεόπεμπτον
θεού το θείο δώρον,
Διός πνοή ανοδική
χάριν ανεμοπόρων

Ω θερμικόν, ω θεϊκή
Ολύμπου αμβροσία
εξόχων αεραθλητών
τροφή ω θεσπεσία

Ω θερμικόν τέκνον Διός
θείας ακολασίας
μετά θνητής κόρης σεμνής
γλυκείας Ασταθείας.

Ω θερμικόν πανάγαθον
η δόξα σου απήτει
να στέφεται σου η κεφαλή
λαμπρού λευκού "σωρήτη".

Ω θερμικόν Διός πνοή
τελούμεν σοι σπονδήν,
άποσον το καθοδικόν
πατρός Διός πορδήν.

ΤΡΙΑ ΠΟΥΛΙΑ

(δημοτικό της Εδέσσης)

Ένα πουλί θαλασσινό
κι ένα πουλί βουνίσιο
και κάποιο πλαστικό πουλί
σε θερμικό καμπίσιο,
γυροβολία τον σέρνανε
τον λέφτερο χορό τους,
λεβέντικα ο άνεμος
σφύραγε στο φτερό τους.

Γυρνάει το θαλασσινό
και λέει στο βουνίσιο:
- Τα χιόνια σαν θα πέσουνε
τα φύλλα σαν σκορπίσουν,
τα κύματα σαν τα βουνά
την θάλασσα θ' ασπρίσουν.
Τότε θα πάμε προς νοτιά
στον ήλιο να σταθούμε
και στις χλωμές ακτίνες του
γλυκά να ζεσταθούμε.

Γυρνάει και το πλαστικό
και λέει στο βουνίσιο:
- Εσείς κι αν θα μισέψετε

και πάτε σ' άλλους τόπους
κι έρθει χιονιάς και τούρτουρο
που διώχνει τους ανθρώπους,
εγώ θε νάμαι στα βουνά
μες τις κορφές να μένω
με των βουνών τα κύματα
ψηλά θε ν' ανεβαίνω.

Ωσάν το κύμα του βουνού
της θάλασσας δεν φτάνει
και όποιος μέσα του θα μπει
δεν ψάχνει πια λιμάνι.
Γιατί είν' το κύμα ατάραχο,
ήρεμο, μαγεμένο.
Δεν είναι σαν της θάλασσας
μαύρο κι αγριεμένο.

- Μείνε βουνίσιο μου πουλί
και θα πετάμε αντάμα
όπου δεν φτάνουν τα πουλιά.
Αυτό σου κάνω τάμα.
Και δεν σου τάζω ζεστασιά
και ήλιο να σε λιάζω.
Μ' αν θες μαζί μου να πετάς,
τον ουρανό σου τάζω.

ΤΟ ΜΟΤΟ

(λαϊκό του υποστεγοκόσμου)

Ανάθεμά την τη στιγμή
ανάθεμα τα χρόνια
που σου βάζε η μάνα σου
βαλβίδες και πιστόνια.

Μεσ' το τσαρδί μου σ' έβαλα
κι είσαι ζημιά μεγάλη.
Την μιά σου σπάει η μηχανή,
η έλικα την άλλη.

ΡΕΦΡΕΝ

Μοτό μου παλιομπούζουκο,
προδοτικό μεράκι,
σου σπάσανε τα τέλια σου
σκάρτο μπαγλαμαδάκι.

Εσύ τα σπας για χάρη μου
κι εγώ για σε πληρώνω
σαρανταδύο μάστορες,
για να σε καμαρώνω.

Σπάστα τσαχπίνα βλάμισσα,
χτύπα τα με μανία,
παλιομοτό παλιόκοσμο
και παλιοκοινωνία.

ΡΕΦΡΕΝ

Μοτό μου παλιομπούζουκο,
προδοτικό μεράκι,
σου σπάσανε τα τέλια σου
σκάρτο μπαγλαμαδάκι.

ΔΥΝΑΜΙΚΟ

(γιαννιώτικο επαναστατικό θούριο)

Γραφιάδες του κόσμου σηκώστε κεφάλι
και σύρτε ψηλά στα βουνά
της άδειας ζωής σας το άνετο χάλι
που δεν οδηγεί πουθενά.

Αρπάχτε σημαίες, σταυρούς και δρεπάνια,
σορός με φωτιά να καεί.
Εκεί δεν θα φάτε στων άλλων καζάνια
ψημένο όπως θέλουν φαϊ.

Φυσάει αγέρας και φέρνει στα όρη
ανάσα από κάμπου φωτιές.
Μ' ατάραχο χέρι, χαρούμενο αγόρι
πετάμε μεσ' τις ρεματιές.

Στην κόψη του άσπρου φτερού, πατριώτες,
τα βράχια περνάνε με βιά.
Και δεν συγχωρούν, ταπεινοί στρατιώτες
αγάπης, σπιτίσια σκλαβιά.

Εμπρός, αρνηθείτε της πόλης τον τρόπο.
Αγέρας φυσάει στα βουνά,
μακριά απ' τον ρηχό και περίλαμπρο δρόμο

που δεν οδηγεί πουθενά.

Ο ΨΕΥΤΟΠΤΕΡΑΡΧΟΣ

(σχολικό β' δημοτικού)

Ένας πτέραρχος στητός
και πολύ καμαρωτός,
μας κοιτά δίχως μιλιά
με τα μαύρα του γυαλιά.
Μοιάζει να κατέρριψε
χίλιους-δυό βαρβάρους,
τρόμος για τους χειριστές
και για τους φαντάρους.

Μα όσο κι αν φουσκώνει
στήθος σαν μπαλόνι
κι έχει και ντυσίματα
με ωραία σήματα,
κι αν παράσημα χρυσά
βλέπει στ' όνειρό του,
Τούρκος δεν απείλησε
τ' ανεμόπτερό του.

- Φίλε φόρα τα λιλιά
και τα μαύρα σου γυαλιά,
γιατί ήρθες με την νίκη
και η δόξα σου ανήκει.
Συ θα γίνεις ξακουστός
για τα θύματά σου,
χίλια ψόφια έντομα
πούχουν τα φτερά σου.

Gus

Το 1994 δημοσίευσα σε ιστιοπλοϊκό περιοδικό το ευθυμογράφημα "διορθώνοντας τους χάρτες" που αφορούσε ναυτικούς χάρτες. Το 2010 διασκεύασα το ευθυμογράφημα αυτό, έτσι ώστε να αφορά αεροπορικούς χάρτες. Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 30 του περιοδικού RBF.

Διορθώνοντας τους χάρτες

Οι αεροπορικοί χάρτες χρειάζονται συνεχείς διορθώσεις. Προ ολίγων ετών, με την μεταφορά του αεροδρομίου από το Ελληνικό στα Σπάτα, άλλαξαν όλοι οι αεροδιάδρομοι της Αττικής. Προφανώς όλοι οι χάρτες έπρεπε να διορθωθούν. Αλλαγές στα αεροδρόμια (πχ. του Μαραθώνος που καταργήθηκε) και στα ραδιοβοηθήματα (πχ. στο Τατόι) επιβάλλουν αλλαγές στις αεροπορικές πληροφορίες του χάρτη. Θεωρούμε όμως ότι οι πληροφορίες που αφορούν το έδαφος είναι σταθερές. Ε, λοιπόν δεν είναι.

Σε ξένο τηλεοπτικό σταθμό, κάποιος χαρτογράφος σχολίαζε το θέμα της διορθώσεως των χαρτών. Δεν μιλούσε βέβαια ειδικώς για αεροπορικούς χάρτες. Έθιγε το θέμα των μεγάλων μεταβολών που επήλθαν στους χάρτες της τέως Σοβιετικής Ενώσεως. Και ενώ περιμέναμε να ακούσουμε για το Στάλινγκραντ και το Λένινγκραντ, ακούσαμε, με μεγάλη μας έκπληξη, την Ελλάδα σαν παράδειγμα χώρας με συνεχείς μεταβολές στους χάρτες.

Στη χώρα μας, τα χρόνια όπου μεγαλύτερες πόλεις άλλαξαν το λαϊκό τους όνομα με επίσημο, έχουν περάσει προ πολλού. Όλοι ξέρουμε ότι "στα Σάλωνα σφάζουν αρνιά", αλλά δεν ξέρουμε πια πότε τα Σάλωνα έγιναν Αμφισσα και το Ζιτούνι έγινε η επίσημος Λαμία.

Αντιθέτως, μικρότερα χωριά επισημοποίησαν το όνομα τους ακόμα και μεταπολεμικώς. Θυμάμαι ακόμα, στα Μεσόγεια, να περνάμε με το αυτοκίνητο από το Χαρβάτι και το Λιόπεσι, που δοκίμαζαν να γίνουν Παλλήνη και Παιανία. Θυμάμαι στη Βοιωτία, το Κηφισσοχώρι και τη Βελίτσα, πριν γίνουν Κάτω και Άνω Τιθορέα. Αυτές όμως οι ονομασίες άλλαξαν τουλάχιστον πριν την τελευταία πενηνταετία.

Λιγότερο γνωστά τοπωνύμια άλλαξαν και τις τελευταίες δεκαετίες, αλλά αυτά δεν μπορεί να αφορούν τους διεθνείς χάρτες. Για παράδειγμα η Ντραμπάντοβα των Ιωαννίνων έγινε Κρυονέρι και η κακόηχος Κουτσούφλιανη του Μετσόβου έγινε Παναγιά, αλλά αυτές τις μεταβολές ακόμα και από τους Έλληνες, λίγοι τις παρατήρησαν. Τι είναι αυτό που έκανε τον ξένο χαρτογράφο να μας φέρνει σήμερα σαν παράδειγμα χαρτογραφικού αλαλούμ;

Οι αεροπορικοί χάρτες δεν είναι πολύ λεπτομερείς. Όσο ταχύτερο και υψηλότερο είναι ένα αεροσκάφος, τόσο οι χάρτες που απαιτούνται για την ναυτιλία του είναι γενικότεροι. Σε μια πτήση από την Αττική στην Κρήτη, πολύ λίγη σημασία έχει το όνομα μιας βραχονησίδας. Εξ άλλου, μετά την επικράτηση των φορητών συσκευών ναυτιλίας, πολλοί χειριστές δεν ενδιαφέρονται σχεδόν καθόλου για τον χάρτη. Το στίγμα τους και η πορεία προς τον στόχο, παρέχονται επακριβώς από το ηλεκτρονικό τους μαραφέτι. Δεν μπορεί λοιπόν να επέρχονται αλλαγές σε τόσο γενικούς χάρτες του εδάφους. Η μήπως μπορεί;

Οι αεροπορικοί χάρτες είναι τόσο γενικοί, ώστε οι βραδυπετείς ανεμοπόροι ψάχναμε πάντα για κάτι καλύτερο. Οι χάρτες της Στατιστικής Υπηρεσίας (με κλίμακα 1:200.000) είχαν αρκετή ακρίβεια για τις πτήσεις μας. Ένας χάρτης με μεγαλύτερη ακρίβεια είναι ανοικονόμητος μέσα στο στενό κόκπιτ, για να τον ανοίγεις και να τον αναδιπλώνεις από τόπο σε τόπο. Δεν μπορεί όμως οι ξένοι χαρτογράφοι να διαμαρτύρονται για τις απαραίτητες αλλαγές σε λεπτομερείς χάρτες.

Η ναυτιλία όψεως επιβάλλει να αναγνωρίσεις πάνω στο έδαφος αυτό που σημειώνει ο χάρτης. Μια σημαντική αλλαγή στο έδαφος, από χρόνο σε χρόνο, υπάρχει στους οδικούς άξονες που είναι πολύ βολικοί για χαμηλές αεροπορικές πτήσεις. Δεν είναι όμως η χώρα μας περισσότερο επιρρεπής στο να κατασκευάζει νέους δρόμους, από ότι είναι οι άλλες χώρες. Άρα δεν είναι εκεί το πρόβλημά μας.

Στην Ελλάδα δεν έχουμε αλλαγές στις ονομασίες πόλεων από πολιτικούς λόγους, όπως έγινε στην Σοβιετία. Ευτυχώς, δεν δίνουμε στην χώρα μας πολιτικά τοπωνύμια. Φαντασθείτε τι θα γινόταν αν είχαμε, πεδιάδα βασιλέως Κωνσταντίνου, όρος Ελευθερίου Βενιζέλου, ποταμό 21ης Απριλίου, κοιλάδα Ηρώων Πολυτεχνείου. Παράξενο πως δεν το σκέφτηκαν αυτό οι πολιτικοί μας άνδρες. Θα γινόταν και στα τοπωνύμια της μουρλής, όπως ακριβώς γίνεται στους αθηναϊκούς δρόμους. Ποιος συνειδητοποιεί άραγε ότι οι κύριοι αθηναϊκοί δρόμοι δεν ονομάζονται επισήμως Πανεπιστημίου, Σταδίου και Πατησίων, αλλά κάπως αλλιώς; Υπάρχουν δρόμοι που έχουν διαδοχικώς άλλο όνομα. Υπάρχουν δρόμοι με ενιαίο όνομα, αλλά με διαδοχικώς νέες αριθμήσεις. Υπάρχει όμως και κύριος δρόμος των Αθηνών που έχει άλλο όνομα στην μία του πλευρά και άλλο στην απέναντι.

Τι θα λέγατε αν ο Πηνειός ονομαζόταν έτσι στα Τέμπη, αλλά ονομαζόταν Βενιζέλος στην Λάρισα, Τρικούπης στα Τρίκαλα και Μεγάλη Αικατερίνη στην Καλαμπάκα; Και αν ακόμα, τα ονόματα αυτά άλλαζαν συχνά, ανάλογα με τις επιθυμίες των τοπικών δημάρχων; Ευτυχώς ακόμα οι πολιτικοί μας δεν έχουν επέμβει στα τοπωνύμια.

Έχει γίνει όμως μια πολύ μεγάλη αλλαγή στα περισσότερα ελληνικά τοπωνύμια, που περνάει τελείως απαρατήρητη στους Έλληνες, αλλά ταλαιπωρεί τους χαρτογράφους παγκοσμίως.

Ο Μαραθώνας ήταν γνωστός επί χιλιάδες χρόνια σαν Marathon. Οι ξένοι δεν μπορούν να εννοήσουν γιατί σήμερα πρέπει να αναγράφεται Marathonas (Μαραθωνάς γαλλιστί). Η νήσος Σαλαμίν ήταν και αυτή γνωστή έτσι από την αρχαιότητα, αλλά μετονομάσθη προσφάτως σε Salamina (Σαλαμινά γαλλιστί).

Αν το Ηράκλειον γίνεται Ηράκλειο και το φρακοφόρο Λουτράκιον γίνεται απλώς Λουτράκι, καταλαβαίνετε ότι οι χαρτογράφοι πρέπει να μεταβάλλουν τα περισσότερα ονόματα στους χάρτες της Ελλάδος. Μάλλον έχουν δίκιο που παραπονούνται. Ακόμα και οι Αθήναι έγιναν Αθήνα, οι Πάτραι έγιναν Πάτρα, ο Πειραιεύς έγινε Πειραιάς. Στη χώρα μας, όπου συνυπάρχει ο αρχαίος Αγαμέμνων με τον σύγχρονο Μπάμπη, αισθανόμαστε την υποχρέωση να τους εξισώσουμε. Άλλοτε επισημοποιούμε το όνομα του Μπάμπη σε Μπάμπιον και άλλοτε λαϊκοποιούμε τον Αγαμέμνονα σε Μένιο. Δυστυχώς αυτό ακριβώς το ευτράπελο κάνουμε στους επίσημους χάρτες μας. Άντε τώρα

να αλλάξεις όλους τους χάρτες, όλες τις εγκυκλοπαίδειες, όλα τα δρομολόγια των μεταφορικών μέσων, παγκοσμίως.

Το πρόβλημα όμως δεν σταματάει εδώ. Προ εικοσαετίας διασκεδάσαμε πολύ διαβάζοντας στους δρόμους εκλατινισμένες ελληνικές επιγραφές του τύπου «Sidirodromikos stathmos». Η φωνητική αυτή μέθοδος χρησιμοποιείται ακόμα. Είδαμε σε ξένο τηλεοπτικό κανάλι (σε διαφήμιση προϊόντος) τη χώρα μας να αναφέρεται σαν «Ellada» (Ελλαντά γαλλιστί). Όχι μόνο αλλοιώθηκε το παγκοσμίως γνωστό Hellas, από όπου το επίθετο hellenic, αλλά χάθηκε και το τόσο χαρακτηριστικό για κάθε ξένο, αρχικό γράμμα «h». Αν συνεχίσουμε το ίδιο βιολί, δεν είναι μακριά ο χρόνος που θα πούμε στους ξένους χαρτογράφους να γράφουν στους χάρτες τους «Dimokratia tis Elladas».

Ε, μάλλον οι άνθρωποι δίκιο έχουν να γκρινιάζουν. Είναι όμως γεγονός ότι και ξένοι χάρτες δεν υστερούν στη φωνητική μέθοδο. Κάποτε που κάναμε τον γύρο της Σαλαμίνας με σκάφος, κάποιος φίλος διάβασε στον ναυτικό χάρτη «Νέα Κανάκια». Δεν έδωσα μεγάλη σημασία, ίσως τα Κανάκια να ήταν οικισμός προσφύγων από τη Μ. Ασία και να μην το είχα παρατηρήσει. Όταν όμως αργότερα διάβασε Νέα Περιστέρια και Νέες Λεούσες, υποψιάστηκα ότι κάτι δεν πήγαινε καλά. Διαπίστωσα ότι ο φίλος διάβαζε τον αγγλικό χάρτη, όπου το «N» δεν σημαίνει «New» αλλά «Nissos». Φαίνεται λοιπόν, ότι και οι αλλοδαποί χαρτογράφοι φιρί - φιρί το πάνε για παρεξήγηση.

Υπάρχει μια γενική αρχή για τους ναυτιλιακούς χάρτες: μην τους επιμελείσθε. Να τους τσαλακώνετε. Να τους μουντζουρώνετε. Να τους κακοποιείτε. Είναι ο καλύτερος τρόπος να εξαναγκάσετε να προμηθευθείτε καινούριο χάρτη, που θα έχει όλες τις διορθώσεις που έγιναν, όσο εσείς πετούσατε αμέριμνοι._

Το 1994 για το τεύχος 24 του "Αεραθλητισμού" συνέταξα ένα ποίημα με χρήση μετεωρολογικών όρων.

Μετεωρολογική ανθολογία

Βγήκε ο Γιωργής στον κάμπο
με συνθήκες CAVOK
Κι ήταν ουρανός αιθρία
κι ένας ήλιος που να καίει.

Κι ως εμάζεψε λουλούδια
για τους θείους και τας θείας,
η αναστροφή ανήλθε,
υπαρχούσης ασταθείας.

Ανερχόμενες οι μάζες
την αδιαβατική καμπύλη,
ο Γιωργάκης βρήκε άνθη
μαργαρίτες, χαμομήλι.

Ανθοδέσμη συναθροίσας
και συσφύξας δια δεσμού,
η αστάθεια ανήλθε
εις το ύψος κορεσμού.

Ω, στους λόφους συνεφάκι.
Είτε πλήρης απωρίας.
Ο Γιωργάκης αγνοούσε
cumulus καλοκαιρίας.

Αύρα πνέει προς τους λόφους
και τα στάχυα κυματίζει.
Θερμικό βαρβάτο κάνει

που το cumulus ταΐζει.

Και συλλέγοντας βιολέτες
μετατρέπεται εις congestus,
κι έγινε cumulonimbus
κι όσους δεν το βλέπουν χέστους.

Μπαμ, ηκούσθη στον αέρα
κι ο Γιωργάκης τρόμο παίρνει.
Να και το καθοδικό μπουρίνι.
Τα κλαδιά ο αγέρας γέρνει.

Πέφτει τώρα το χαλάζι
και βροχής χοντρές ψιχάλες.
Τρέχα να σωθείς Γιωργάκη
από της βροχής τις στάλες.

Σ ένα δένδρο πλάι εστάθη
με τα ρόδα και τα ία.
Μπουμ, ο κεραυνός κτυπάει
κι έπαθε ηλεκτροπληξία.

Μάθε άτυχο παιδάκι
ηθικό μεγάλο δίδαγμα:
Το πρωί πριν ξεκινήσεις
κάνε πάντοτε τεφίγραμμα.

Cb (Τσάρλυ Μπίττερ)

Η ανεμοπορία στην χώρα μας, είναι ανδρικό άθλημα. Καμία γυναίκα δεν παρέμεινε ανεμοπόρος για πολλά χρόνια. Ανάμεσα στις λίγες γυναίκες που εκπαιδεύθηκαν στην ανεμοπορία, υπήρξαν κάποιες που ήταν εξαιρετες στον χειρισμό των ανεμοπτέρων και στις εργασίες εδάφους που απαιτεί η ανεμοπορία. Δυστυχώς επέλεξαν να μην παραμείνουν.

Διαπιστώνοντας αυτό το γεγονός (μετά την αποτυχία της Icaridas), ο "Αεραθλητισμός" πρότεινε το 1994 (τεύχος 24) να διοργανωθούν στην Ελλάδα αγώνες γυναικείας ανεμοπορίας, για τόνωση του γυναικείου αθλητισμού μας.

Το κείμενο αναδημοσιεύθηκε το 2008 στο τεύχος 22 του περιοδικού RBF.

Η γυναικιάδα

Με μεγάλη ικανοποίηση πληροφορηθήκαμε ότι στα άμεσα σχέδια της Ανεμοπορικής Ομοσπονδίας είναι, να θέσουμε υποψηφιότητα για την διοργάνωση των Πανευρωπαϊκών Ανεμοπορικών Αγώνων Γυναικών. Την διοργάνωση θα αναλάβουν γνωστοί αρχιδιοργανωτές αγώνων, που θα διαχειρισθούν τα διαθέσιμα χρήματα, γενικώς. Το τεχνικό μέρος (δηλαδή την πραγματική δουλειά) θα το αναθέσουν στην Αερολέσχη Άνω Ξυρορράχης, στον διεθνή αερολιμένα της οποίας θα εκτελεσθούν οι αγώνες.

Για παγκόσμια προβολή των αγώνων προεκρίθη να ονομασθούν γαλλιστί "γυναικιαντά". Η αρχική σκέψη να ονομασθούν οι αγώνες "λεσβιαντά" προς τιμήν της Σαπφού, δεν έγινε αποδεκτή, παρ' όλη την γνωστή ωδή της "τοις Έλληνσι ανεμοπόροις". Η πρόταση να ανάβουμε την φλόγα των αγώνων στην Λέσβο, συζητείται ήδη με τους τοπικούς φορείς.

Ήδη, αεραθλήτριες διεθνούς ακτινοβολίας εκδηλώνουν ζωηρό ενδιαφέρον. Η γερμανίδα βαρόνη Φον Στολ υποσχέθηκε να βοηθήσει στην διοργάνωση.

Η πρωταθλήτρια κόσμου Τατιάνα Σπίνοβα θα αγωνισθεί με τα χρώματα της Ρωσικής Δημοκρατίας. Τον τίτλο θα διεκδικήσει πάλι η ισπανίδα Μαρία Φούντο Ντε Πάρτην Κάτω, που έχασε τους τελευταίους αγώνες με ελάχιστη διαφορά.

Βέβαια, θα ξαναδούμε την γνωστή μας γαλλίδα πρωταθλήτρια Φρανσουάζ Πατωνεί, καθώς και την αγγλίδα Σύνθια Σπάει.

Μεγάλη θα είναι η συμμετοχή από τις βαλκανικές χώρες. Περιμένουμε να έρθουν η Γιobάνκα Κουτροβάλοβιτς από την Σερβία, η βουλγάρα Νίνα Καταστρώφ και ίσως δούμε και την πρωταθλήτρια της Τουρκίας Φατμέ Καραχαμένη.

Η Ιταλία θα στείλει την κόμισα Πάολα Τη Χάσαμε Και Πούντη, ή την νεώτερή της Λάουρα Κοτρόνι. Από την Πορτογαλία περιμένουμε την Αμέλια Ντα Κότα. Η ολλανδή Γκρέτα Βαν Τούβλεν (ειδική σε προσγειώσεις κάτω από το επίπεδο της θάλασσας) εξεδήλωσε επίσης ενδιαφέρον.

Με τέτοιες διάσημες συμμετοχές, η επιτυχία των αγώνων είναι εξασφαλισμένη. Ελληνική συμμετοχή δεν έχουμε αλλά, για την προετοιμασία γίνονται σκέψεις να προσληφθεί Αλβανίδα προπονήτρια.

Η επιτροπή υποδοχής της Άνω Ξυρορράχης συνεκροτήθη ήδη από τους κκ Χ. Παπαφαγάνα, Ψ. Χατζηπεινάλα και Ω. Λυγδάντερον. Πρώτη τους απόφαση ήταν ο καθορισμός μηνιαίου μισθού για τα μέλη της επιτροπής και κάτι παραπάνω για τον πρόεδρο. Ήδη προγραμματίζονται 8 δεξιώσεις, 15 ταξίδια στο εξωτερικό και 32 συνεστιάσεις για έλληνες και διεθνείς πεινάλες. Αυτά θα γίνουν βεβαίως πριν τους αγώνες, γιατί υπάρχει κίνδυνος οι αγώνες τελικώς να μην γίνουν.

Και, όλα αυτά θα προάγουν την ελληνική ανεμοπορία, πολλαπλασιάζοντας την δύναμη της ελληνικής γυναικείας ανεμοπορικής ομάδας, κατά τον γνωστό πίνακα πολλαπλασιασμού: 0x1=; 0x2=; 0x3=; 0x4=; κλπ.

Της ανταποκρίτριας μας της Άνω Ξυρορράχης

Η "οργανοπάθεια" δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά το 1994 στο τεύχος 25 του "Αεραθλητισμού". Αναδημοσιεύθηκε το 2008 στο τεύχος 21 του περιοδικού RBF.

Το σχέδιο που το συνόδευε είναι του ανεμοπόρου Φοίβου Πικρού.

Οξεία οργανοπάθεια

Η ερώτηση στο ραδιοτηλέφωνο ήταν: "Ανεμόπτερο SX-??? πού βρίσκεσαι;"

Κάθε λογικός άνθρωπος θα περίμενε μια απάντηση: "Δίπλα στην κορφή Βαρδουκλάνα" ή "Πάνω από το χωριό Τρισάθλιον" ή κάτι παρόμοιο.

Η απάντηση όμως ήταν: "7,6 χιλιόμετρα και 336 μοίρες από το αεροδρόμιο". Θα νόμιζε κανείς ότι το αεροσκάφος έχει χαθεί και ότι μόλις έμαθε από το ραντάρ τον τρόπο να γυρίσει στο αεροδρόμιο.

Εμείς όμως ξέραμε ότι ο χειριστής δεν ήταν χαμένος, αλλά απλώς ήταν οργανοπαθής χειριστής που είχε αποκτήσει GPS.

Η οργανοπάθεια είναι συχνά μια συγγενής νόσος. Σε πρόσφατη ανακοίνωση του πανεπιστημίου της Μασσαχουσέτης, ανευρέθη μάλιστα και το τμήμα του DNA όπου είναι καταγεγραμμένος ο αντίστοιχος γενετικός κώδικας της νόσου.

Η συγγενής οργανοπάθεια είναι ανίατος. Καμία φαρμακευτική αγωγή δεν έχει δώσει ενθαρρυντικά αποτελέσματα. Είναι μια ασθένεια που επιδεινώνεται όσο ο χειριστής γίνεται πιο πεπειραμένος. Σε προκεχωρημένη μορφή της νόσου, όλη η εσωτερική επιφάνεια της καμπίνας του χειριστή καλύπτεται από όργανα που διαρκώς πολλαπλασιάζονται ανεξέλεγκτα. Ο χειριστής παθαίνει μερική τύφλωση καθώς ο χώρος για παρμπρίζ μειώνεται από τον πολλαπλασιασμό των οργάνων.

Σε βαρύτερη μορφή της νόσου, ο χειριστής χάνει την άμεση επαφή με το περιβάλλον του και αποδέχεται μόνο την επαφή που του δίνουν τα όργανα. Αυτή η βαρεία φάση της νόσου αναφέρεται συχνά σαν σύνδρομο IFR.

Θεραπεία για την συγγενή οργανοπάθεια δεν αναφέρεται στην βιβλιογραφία. Η μόνη μέθοδος αντιμετώπισης της νόσου είναι η μεταλλακτική. Κατά την δόκιμο αυτή θεραπευτική μέθοδο, ο χειριστής μεταβαίνει σε συνεχώς μεγαλύτερα αεροσκάφη. Η νόσος μεταλλάσσεται και, ώσπου να αναπτυχθούν αρκετά όργανα για να γεμίσει η καμπίνα, ο χειριστής μεταπηδά στο επόμενο αεροσκάφος. Στο μεγαλύτερο αυτό αεροσκάφος θα αρχίσει ο νέος κύκλος του πυρετού των οργάνων. Σε κάθε μετάλλαξη, παρ' όλο το μεγαλύτερο μέγεθος της καμπίνας, το ποσοστό της επιφάνειας της που καλύπτεται από όργανα είναι μεγαλύτερο και το ποσοστό παραθύρου μικρότερο.

Συνήθως, λίγο πριν καλυφθεί τελείως το παράθυρο και επέλθει η οριστική τύφλωση, ο χειριστής έχει την ηλικία που κόβεται από την υγειονομική επιτροπή και πηγαίνει σπίτι του.

Εκτός όμως από την συγγενή οργανοπάθεια, η ελληνική ερευνητική ομάδα μας απέδειξε ότι υπάρχει και επίκτητος τύπος της νόσου. Ο τύπος αυτός της οργανοπαθείας είναι σε ειδικές περιπτώσεις ιάσιμος. Η κλινική πρακτική του Τατοΐου έχει να παρουσιάσει αρκετές περιπτώσεις ιαθέντων κρουσμάτων της νόσου.

Ο νέος μαθητής που δοκιμάζει να πετάξει το ανεμόπτερο κυνηγώντας το ταχύμετρο και όχι τον ορίζοντα, είναι το ηπιότερο σύμπτωμα της νόσου. Ο χειριστής που δοκιμάζει να κάνει σωστή στροφή κυνηγώντας συνεχώς το σπαγκάκι και την μπιλια, έχει ήδη μολυνθεί με τον ιό της οργανοπαθείας. Η έγκαιρος διάγνωση είναι βασικός συντελεστής στην ίαση του ασθενούς.

Συχνή παραλλαγή της επίκτητου οργανοπαθείας είναι η ραδιοτηλεφωνήτις. Ο οργανοπαθής χειριστής εμφανίζει συμπτώματα παρανοίας, ώστε να θεωρεί την σωστή ομιλία στο ραδιοτηλέφωνο σημαντικότερη από τον σωστό χειρισμό του ανεμοπτερού του. Η ταχύτης πτήσεως μπορεί να κυμαίνεται σε επικίνδυνα όρια, η σταθερότης όμως των αναφορών προς τον πύργο είναι εξασφαλισμένη.

Η θεραπεία του οργανοπαθούς μαθητή γίνεται με την μέθοδο της απεξαρτήσεως. Δηλαδή δεν του δίνουμε το ραδιοτηλέφωνο μέχρι να μάθει να πετάει σωστά. Του απαγορεύουμε να βλέπει μέσα στο ανεμόπτερο μέχρις ότου μάθει να πετάει με τον ορίζοντα. Κλασσικό όργανο θεραπείας της επικτητού οργανοπαθείας υπήρξε στο παρελθόν το ανεμόπτερο Roda το οποίο στην θέση του μαθητή δεν είχε καθόλου όργανα.

Τα συμπτώματα στέρησης που ακολουθούν κάθε μέθοδο απεξαρτήσεως είναι ήπια σε αρχαίους μαθητές. Μπορεί όμως να είναι βίαια αν έρθει κανείς αντιμέτωπος με οργανοπαθή χειριστή ή ακόμα με οργανοπαθή εκπαιδευτή.

Ο τρόπος μεταδόσεως του ιού της επικτητού οργανοπαθείας είναι αντικείμενο πολλών συγχρόνων ερευνών. Κατά μία εκδοχή η ασθένεια είναι επικινδύνως μεταδοτική κατά τις πρώτες πτήσεις κάθε μαθητή. Γι αυτό και πολλοί επιστήμονες συνιστούν την πλήρη απολύμανση του ανεμοπτερού και την μη επικοινωνία των μαθητών με οργανοπαθείς κατά τις πρώτες τους πτήσεις. Εξόχως επιβλαβείς για τον νέο μαθητή είναι οι οργανοπαθείς εκπαιδευτές που φωνάζουν συνεχώς "κοίτα το ταχύμετρο" και "σου φεύγει η μπιλια".

Μία από τις ασκήσεις που προβλέπει το εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσής της ανεμολέσχης είναι η "πτήση άνευ οργάνων". Κατ' αυτήν σκεπάζουμε τα όργανα του ανεμοπτερού με ένα πανί και αφήνουμε τον μαθητή να κάνει μια ολόκληρη πτήση χωρίς όργανα.

Στους μαθητές λέμε ότι η άσκηση αυτή είναι χρήσιμη για την περίπτωση που θα κοπεί κάποιο σωληνάκι και θα χάσουμε τα όργανα του ανεμοπτερού. Δεν τους λέμε βεβαίως ότι πρόκειται για ψυχολογικό τεστ, για να διαπιστώσουμε το σύνδρομο της στέρησης των οργάνων. Προς το παρόν κανείς δεν εμφάνισε ακόμα σπασμούς ή σχιζοφρενικά φαινόμενα από την στέρηση αυτή. Υποπτευόμαστε όμως ότι μερικοί εκπαιδευτές έβγαλαν μαθητές σόλο, χωρίς την συγκεκριμένη άσκηση.

Μια μέθοδος απεξαρτήσεως από τα όργανα εφαρμόζεται στο εξωτερικό πειραματικά μιν, αλλά με μεγάλη επιτυχία, διότι η απεξάρτηση επέρχεται βαθμιαία και φυσικά. Πρόκειται περί ομοιοπαθητικής μεθόδου. Οι θεραπευτικές ομάδες που χρησιμοποιούν την μέθοδο αυτή, απλώς αφήνουν τα όργανα των ανεμοπτερών να χαλάσουν και να έχουν λανθασμένες ενδείξεις. Στους μαθητές λέμε ότι θα τα επισκευάσουμε, αλλά δεν το κάνουμε ποτέ. Συνήθως επιτρέπουμε να επέμβει κάποιος "Ξερόλας" που τα κάνει χειρότερα.

Η αναξιοπιστία των οργάνων επιφέρει την βαθμιαία έλλειψη εμπιστοσύνης του χειριστή προς τα όργανά του. Ο χειριστής, μετά πολύμηνη θεραπεία με χαλασμένα όργανα, παθαίνει πλήρη απεξάρτηση οπότε η θεραπεία επιτυγχάνει, ή αγοράζει δικά του φορητά όργανα (πχ. φορητό ραδιοτηλέφωνο) οπότε διαπιστώνεται ότι η ασθένειά του είναι ανίατος.

Την επόμενη φορά που θα δείτε ανεμόπτερο με χαλασμένα όργανα, μην ανησυχήσετε. Πρόκειται απλώς για εφαρμογή θεραπευτικού προγράμματος.

Σήμερα, πολλά όργανα που θα είχαν θέση σε πίνακα οργάνων έγιναν φορητά.

Το GPS είναι ένα μόνο από τα σύγχρονα αντικείμενα εξαρτήσεως των οργανοπαθών. Το κινητό ραδιοτηλέφωνο είναι άλλο ένα αντικείμενο εξαρτήσεως, που φέρεται παράλληλα με το κινητό τηλέφωνο. Η βιομηχανία φροντίζει να κατασκευάζει όλα αυτά τα φορητά όργανα στο ίδιο σχήμα και μέγεθος, ώστε να περνάει κανείς εύκολα από το ένα στο άλλο, χωρίς ψυχολογικά προβλήματα.

Για εμάς του υπολοίπους, δεν έχει πια σημασία τι λειτουργία κάνει το εξάρτημα με τα κουμπιά που κρατάει ένας αεραθλητής στο χέρι του. Είναι απλώς ένα τμήμα από τον πίνακα οργάνων αεροσκάφους που οι



οργανοπαθείς χειριστές κουβαλάν μαζί τους για να αισθάνονται ασφαλείς. Είναι ένα απλό εξωτερικό σύμπτωμα της οξείας οργανοπαθείας._

Το μικρό ευθυμογράφημα που ακολουθεί, αφορά τις ανεμοπορικές επιδόσεις αποστάσεως. Δημοσιεύθηκε το 1994 στο τεύχος 25 του "Αεραθλητισμού".

Η διαστολή του σύμπαντος

Η διαστολή του σύμπαντος είναι σήμερα ένα καλώς τεκμηριωμένο κοσμικό φαινόμενο. Οι αστρονόμοι ερίζουν απλώς για το αν η διαστολή θα συνεχίσει, ή αν το σύμπαν θα ξανασυρρικνωθεί.

Εκτός όμως των κοσμικών προβληματισμών περί της διαστολής του σύμπαντος υπάρχουν και οι ανεμοπορικοί προβληματισμοί. Όπως οι απλανείς αστέρες απομακρύνονται, έτσι απομακρύνονται και τα σημεία στροφής των πτήσεων αποστάσεων.

Όταν κάποιος ανεμοπόρος πετάξει επί μιας ορισμένης διαδρομής, η απόσταση που διήνυσε μετρηθείσα επί του χάρτου μπορεί να είναι 150 χλμ. Λόγω όμως της γνωστής διαστολής του σύμπαντος ο ανεμοπόρος αναφέρει ότι διήνυσε 200 χλμ. Επειδή όμως το ευρύ κοινό δεν γνωρίζει διαφορικές εξισώσεις ο ανεμοπόρος δικαιολογεί την διαστολή του σύμπαντος με απλούστερα λόγια:

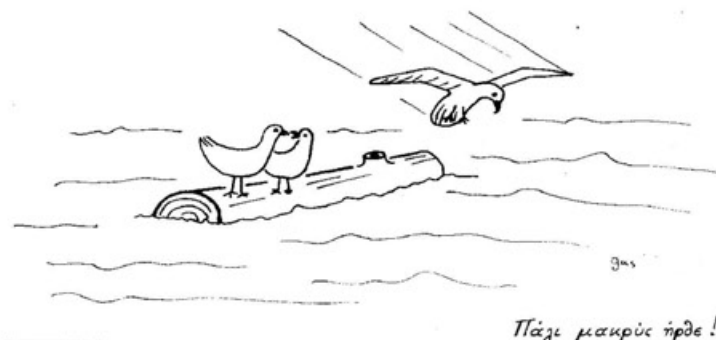
Λέει πχ. ότι μετράει και πρόσθετες παρεκκλίσεις από την πορεία του, εκτός της ευθείας του χάρτη.

Την επομένη ημέρα, λόγω της διαστολής του σύμπαντος, η απόσταση ανέρχεται σε 250 χλμ. Και πάλι χρειάζεται μια δικαιολογία για τους "άσχετους από συνημίτονα". Λέει λοιπόν ότι μέτρησε την απόσταση από την μέση ταχύτητα που είχε, αφαιρώντας τον χρόνο που έκανε θερμικό.

Σήμερα που γράφονται αυτές οι γραμμές η διαστολή του σύμπαντος θα έχει κάνει το ίδιο τρίγωνο να είναι 300 χλμ. Προτείνουμε λοιπόν την ακόλουθη δικαιολογία για τους αμόρφωτους: Η πτήση διήρκεσε τρεις ώρες και το ανεμόπτερο έχει μέση ταχύτητα 100 χλμ/ω άρα η απόσταση ήταν 300 χλμ.

Σε ένα ακόμα μήνα το τρίγωνο μπορεί να είναι 500 χλμ. Για την περίπτωση αυτή πρέπει να επικαλεσθούμε την "απομάκρυνση των ηπείρων". Αυτό είναι κάτι που καταλαβαίνουν ακόμα και οι βλάκες. Την διαστολή του σύμπαντος, την ελλείπουσα μάζα και την σκοτεινή ύλη, δεν την καταλαβαίνει κανείς.

Υποσημείωση: Οι νεότεροι ανεμοπόροι ίσως να μην γνωρίζουν την ιστορική ανεμοπορική έκφραση "άσχετος από συνημίτονα". Προ δεκαπενταετίας κάποιος πυργήτης που θέλησε να διακόψει τις πτήσεις λόγω πλαγίου ανέμου, ισχυρίστηκε ότι το συνημίτονο των 0 μοιρών είναι μηδέν. Όταν ο εκπαιδευτής μας (πολ. μηχανικός) του επεσήμανε ότι είναι "άσχετος από συνημίτονα", ο πυργήτης έκανε αναφορά στον διοικητή ότι ο εκπαιδευτής τον εξύβρισε ως "άσχετο". Ο εκπαιδευτής παρεδέχθη ότι τον απεκάλεσε όχι "άσχετο" αλλά "άσχετο από συνημίτονα" και ο διοικητής βρέθηκε στην δύσκολη θέση να προβληματίζεται αν το "άσχετος από συνημίτονα" αποτελεί κολάσιμο ύβριν ή απλή διαπίστωση. Τελικώς, όπως συνήθως συμβαίνει σε τέτοιες περιπτώσεις, εδόθησαν φιλικές διευκρινίσεις και "ο πόλεμος των συνημιτόνων" ετέθη εις το ιστορικών αρχείον._



Το 1995 το παραπέντε είχε επικρατήσει σαν λαϊκό ανεμοπορικό άθλημα. Το παραπέντε είχε ένα υφασμάτινο θόλο όπως και τα αλεξίπτωτα. Είχε και ένα κάθισμα το οποίο οι κατασκευαστές εξοπλίζουν με διάφορες εξυπηρετήσεις. Σε αυτό αναφέρεται το ευθυμογράφημα που ακολουθεί.

Δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά στο τεύχος 28 του "Αεραθλητισμού". Το 2010 αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 33 του περιοδικού RBF, αλλά θα βρείτε το ίδιο και στο επόμενο τεύχος 34.

Τεχνικές βελτιώσεις

Στην τεχνική πρόοδο του παραπέντε φαίνεται ότι μεγάλο τμήμα της προσπάθειας αφιερώνεται στο κάθισμα. Πρόσφατο εξάρτημα ασφαλείας στο κάθισμα, είναι το φουσκωτό μαξιλαράκι. Αυτό προστατεύει τα οπίσθια και κυρίως την πλάτη του χειριστή από πέτρες, κλαδιά, αγκάθια, κατά το πρότυπο των αερόσακων στα αυτοκίνητα.

Εκτός όμως από τον αερόσακο, ενσωματώθηκε τελευταίως στο κάθισμα και υδροφόρος σάκος. Σε αυτόν μπορεί κανείς να βάλει νερό, που το ρουφάει με ένα σωληνάκι, κατά την διάρκεια μακρών πτήσεων.

Ίσως ένας δεύτερος υδρόσακος θα μπορούσε να περιέχει σούπα ή φρουτόκρεμα ή άλλα θρεπτικά πολτοποιημένα τρόφιμα. Έτσι ο παραπεντιστής θα έχει στην πλάτη του τροφή για πολλά χιλιόμετρα δρόμο, κατά το πρότυπο της καμήλας.

Δυστυχώς, παρά την πρόβλεψη για τροφοδοσία του χειριστή της συσκευής με υγρά, δεν είδαμε καμία πρόβλεψη για αποχέτευση. Σε μακρές πτήσεις αυτό είναι απαραίτητο.

Τα περισσότερα ανεμόπτερα της δεκαετίας του '60 ήταν εξοπλισμένα με σύστημα αποχετεύσεως. Επρόκειτο για ένα αλουμινένιο χωνάκι που βρισκόταν σε θηκούλα, ακριβώς εμπρός από το κάθισμα του χειριστή. Το χωνάκι συνδεόταν με το ύπαιθρο, με κόκκινο λαστιχένιο σωλήνα, όπως είχαν τα παλιά κλύσματα.

Την εποχή εκείνη γίνονταν συχνά πτήσεις οκτώ έως και δέκα ωρών. Ο χειριστής έπρεπε να λυθεί από την ζώνες του καθίσματος (και του αλεξίπτωτου) και να καταφέρει να προσεγγίσει το χωνάκι στο αποχετευτικό εξάρτημα του σώματός του. Δυστυχώς, οι συσκευές της εποχής εκείνης δεν συνοδεύονταν από "εγχειρίδιο χρήσεως" όπως γίνεται σήμερα. Έτσι, δεν γνωρίζουμε τον (κατά τους γερμανικούς κανονισμούς DIN) ενδεδειγμένο τρόπο ξαλαφρώματος.

Αργότερα, την δεκαετία του '70, σπανίως γίνονταν πτήσεις πέραν του απαραίτητου "πεντάωρου". Όσοι κάναμε πεντάωρο την εποχή εκείνη, φροντίζαμε να έχουμε αδειάσει πριν την απογείωση. Έτσι, δεν έχουμε πείρα χρήσεως της συσκευής με το χωνάκι.

Αργότερα πάλι, τα πλαστικά ανεμόπτερα κατασκευασμένα για γρήγορες πτήσεις κατά την καλύτερη περίοδο της ημέρας, δεν είχαν συνήθως σύστημα αποχετεύσεως. Έτσι, κάποιος μας διηγόταν με πολύ κέφι την περίπτωση, όταν τερμάτισε σε πολύωρο αγώνα πρώτος μεν, αλλά καθισμένος μέσα σε μια λίμνη που δεν άντεχε άλλο να κρατήσει μέσα του.

Την δεκαετία του '80 οι αετοί των αιωροπτεριστών έκαναν σύντομες πτήσεις και δεν είχαν ανάγκη αποχετευτικού συστήματος. Για τους αετούς όμως η λύση ήταν απλούστερη. Ο χειριστής θα μπορούσε, με μικρή τεχνική βελτίωση, να ανοίγει ένα φερμουάρ στον σάκο πτήσεως, να εξαγει από εκεί το όργανό του και να ραντίζει απ' ευθείας δικαίους και αδίκους.

Ειδικότερα για αγωνιστές αιωροπτεριστές θα πρέπει να είχε συνταχθεί ειδικό διάγραμμα, που να παρέχει την διαφορά των επιδόσεως της συσκευής με το σύστημα αποχετεύσεως αναδιπλωμένο και αναπεπταμένο.

Με το παραπέντε το πρόβλημα γυρίζει πίσω από εκεί που ξεκίνησε. Τι κάνουμε με ένα χειριστή που είναι καθισμένος και γερά δεμένος σε ένα κάθισμα;

Θα μπορούσε ίσως να καταφύγει κανείς πάλι στο χωνάκι. Ίσως μάλιστα μερικοί να καυχηθούν ότι μπορούν να κάνουν το ίδιο πράγμα χωρίς χωνάκι και λαστιχένιο σωλήνα, αλλά με τον φυσικό τους σωλήνα. Δεν έχουν παρά να δοκιμάσουν.

Δυστυχώς, ελάχιστες επιστημονικές έρευνες έχουν γίνει πάνω στην συσκευή με το χωνάκι, ούτε μία διδακτορική διατριβή. Ο λόγος είναι ότι το θέμα είναι καθαρά ανδρικό. Αν το θέμα αφορούσε το γυναικείο φύλο, θα είχαν δαπανηθεί υπέρογκα ποσά για την έρευνα της συσκευής, την επίδρασή

της επί την σωματικής υγιεινής, καθώς και τις επιπτώσεις της στην ψυχολογική διαμόρφωση του χαρακτήρα του ατόμου. Αν ή συσκευή ήταν γυναικεία, θα είχε εξελιχθεί σε καλόγουστα σχήματα και θα πουλιόταν σε ποικίλους χρωματισμούς, αρώματα και γεύσεις.

Η μυστική συνταγή εκκενώσεως υγρών που χρησιμοποιείται στα σύγχρονα ανεμόπτερα, ίσως καταγράφεται για πρώτη φορά σε σύγγραμμα. Πρόκειται για την χρήση μικρών σακούλων από διαφανές πλαστικό. Αυτές γεμίζουν εν πτήση με τα υγρά απόβλητα και ακολούθως εκτοξεύονται από το παράθυρο σαν "νερόβομβες". Και ... όποιον πάρει ο χάρος.

Σε ένα σοβαρό βιομηχανικό προϊόν σαν το κάθισμα του παραπέντε, δεν πρέπει να αφήνεται τίποτα στην τύχη του. Κινδυνεύουμε μάλιστα, με την μέθοδο της νερόβομβας, να βρεθούμε αντιμέτωποι με τους περιβαλλοντολόγους. Θα μπορούσαν πχ. να αποκλειστούν τα αεροδρόμια της χώρας από αγανακτισμένους πικετοφόρους με φωτογραφίες θυμάτων των νεροβομβών.

Προτείνουμε λοιπόν στους κατασκευαστές καθισμάτων παραπέντε, να τα εξοπλίσουν με ενσωματωμένους υδρόσακους αποχετεύσεως. Εκεί θα συγκεντρώνονται τα υγρά απόβλητα κατά την διάρκεια της πτήσεως. Οι υδρόσακοι αυτοί θα πρέπει να εκκενώνονται σε ειδικές δεξαμενές λυμάτων, που κάθε σωματείο θα είναι υποχρεωμένο να κατασκευάσει στους χώρους προσγειώσεως των παραπέντε. Οι λεπτομέρειες θα καθορισθούν κατά τόπους, σε κοινή σύσκεψη των τοπικών αερολεσχών με τα συλλογικά όργανα των γραφείων εκκενώσεως βόθρων κάθε περιοχής, υπό την υψηλήν εποπτείαν του αρμοδίου γραφείου της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας._

Αυτό το ευθυμογράφημα αφορά τις ανεμοπορικές πτήσεις επιδόσεων. Δημοσιεύθηκε το 1996 στο τεύχος 30 του "Αεραθλητισμού".

Ο πρώτος

Θέλετε να είσαστε πάντα πρώτος; Γίνετε ανεμοπόρος. Η πρωτιά είναι εξασφαλισμένη.

Αν δοκιμάσετε να γίνετε πρώτος σε ένα οποιοδήποτε άλλο άθλημα, θα χρειαστείτε αρκετή προσπάθεια. Υπάρχει μάλιστα περίπτωση να μην καταφέρετε ποτέ να φθάσετε στην πρώτη θέση. Αντιθέτως, στην ανεμοπορία υπάρχει πάντα μία πρώτη θέση που είναι ραμμένη στα μέτρα σας.

Στους τελευταίους Ολυμπιακούς Αγώνες, αν θυμάμαι καλά, μοιράστηκαν στις κατηγορίες όλων των αθλημάτων περί τα 850 μετάλλια. Η ανεμοπορία δεν ήταν ανάμεσά τους. Σε παλαιότερο τεύχος προτείναμε να συμπεριληφθούν στους Ολυμπιακούς η "τσουβαλοδρομία" και το "γύρω-γύρω από τις καρέκλες", για να προκύψουν καμιά εικοσαριά μετάλλια ακόμα, ατομικά και ομαδικά. Φανταστείτε:

- Πρώτη ολυμπιονίκης τσουβαλοδρομίας γυναικών στα 55 κιλά. Τι δόξα! σημαίες, εθνικός ύμνος, δάκρυα, δηλώσεις στον τύπο, τηλεόραση, "Τι νιώθετε;" και άλλα τέτοια.

- Δεύτερη θέση στην μεικτή ομαδική "γύρω-γύρω από τις καρέκλες". Team work, συγκινήσεις, αγκαλιάσματα, φιλιά, σκανδαλάκια, "Ποιός πηδάει ποιόν;" θαυμάσια. Λαμπρόν πεδίων δόξης!

Δυστυχώς όμως κανείς δεν πήρε στα σοβαρά τις προτάσεις μας. Όσο για την ανεμοπορία, δεν γίνεται τίποτα.

Η ανεμοπορία δεν έχει ακόμα δεχθεί να γίνει ολυμπιακό άθλημα. Το δοκίμασε κάποτε ο Χίτλερ, και έχασε τον β' Π.Πόλεμο. Έτσι γλίτωσε η ανεμοπορία. Καλύτερα για σας που δεν είναι ολυμπιακό άθλημα, γιατί δεν το χρηματοδοτεί η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού και οι ανεμοπορικές πρωτιές δεν έχουν αντίτιμο σε χρήματα. Έτσι ο δρόμος για την πρώτη θέση είναι ελεύθερος, χωρίς συναγωνισμό.

Μπορεί όμως να υπάρξει πρώτος χωρίς συναγωνισμό; Μπορεί να υπάρξει πρώτος χωρίς δεύτερο; Ναι, στην ανεμοπορία μπορεί.

Κάθε αγώνας ενέχει τον κίνδυνο την ήττας. Για όποιον θέλει να είναι πρώτος, η δεύτερη θέση είναι απαράδεκτη, η τρίτη είναι ντροπή. Πάνω από την τέταρτη, καλύτερα να αλλάξουμε άθλημα.

- Τι ανισόρροπες όμως που είναι αυτές οι σκέψεις;
- Ποιός σας είπε να λάβετε μέρος σε αγώνες; Τρελοί είσαστε;

- Και αν χάσετε; Θα γίνετε ρεντίκολο τον σκυλιώνε.
- Δεύτερος στην κατηγορία στάνταρ; Τι ντροπή; Πως θα βγείτε την άλλη μέρα στο δρόμο; Θα σας πει κανείς, καλημέρα;
- Όχι αγώνες, ποτέ αγώνες, τζιζ, φτου κακά.
- Αν κάποιος διοργανώσει αγώνες, φροντίστε να διαφωνήσετε με όλα. Ο χώρος είναι ακατάλληλος, η περίοδος του έτους λανθασμένη, οι συμμετέχοντες δεν έχουν τα κατάλληλα προσόντα κατά FAI, ο κανονισμός των αγώνων είναι απαράδεκτος, οι κριτές είναι ανάξιοι. Με λίγα λόγια, δεν συμμετέχουμε σε τέτοιους τιποτένιους αγώνες.

Ο τρόπος για να είσαστε πρώτοι χωρίς συναγωνισμό δεν είναι οι αγώνες, αλλά οι ανεμοπορικές επιδόσεις.

Δεν εννοούμε τα εμβλήματα επιδόσεων. Αυτά θέλουν κόπο και προσπάθεια. Τριακόσια και πεντακόσια χιλιόμετρα δεν γίνονται εύκολα. Εξ άλλου τα έχουν ήδη κάνει και άλλοι.

Αν έχουν πάρει δύο το αργυρούν έμβλημα επιδόσεων, είναι και οι δύο ίδιοι. Δεν είναι το ένα αργυρούν καλύτερο και το άλλο χειρότερο. Είναι σαν να βρεθούν δύο νεόπλουτες κοκόνες στην ίδια δεξίωση με το ίδιο φόρεμα. Θα βγάλει η μία τα μάτια της άλλης:

- Το δικό μου είναι αληθινό Ιβ σεν Λοράν. Το δικό της είναι ιμιτασιόν, σεν Λοράν μαϊμού από το Μπραχάμι.

Μπανάλ πράγματα, τσοκαρία που λένε, αλλά το ίδιο γίνεται και με τα εμβλήματα επιδόσεων:

-Το δικό μου το έβγαλα στο Τσαθέλο, δύσκολο αργυρούν. Ο άλλος πήγε και το πήρε στην Βαρδουκλάνα, εκεί τα αργυρά τα δίνουν με το τσουβάλι.

Αυτά δεν είναι υπερβολές. Ακούσαμε κάποτε ότι κάποιος έκανε ένα πολύ δύσκολο πενηντάρι που ισοδυναμούσε με τριακοσάρι, γιατί ο καιρός που διάλεξε ήταν ακατάλληλος.

Δεν είναι σοβαρά πράγματα αυτά. Δεν γινόσαστε πρώτος με τέτοια τερτίπια.

Πρώτος γινόσαστε ευκολότερα με ατομικές επιδόσεις, δηλαδή αυτά που λέγονται στο αθλητισμό "εθνικά ρεκόρ". Όχι ότι και αυτό είναι πολύ εύκολο. Τα περισσότερα ρεκόρ που μπορούσαν να γίνουν με τα υπάρχοντα ανεμόπτερα, τα έχει ήδη δηλώσει άλλος. Τα ρεκόρ αυτά όμως είναι πολύ μικρά σε σύγκριση με τα παγκόσμια και θα μπορούσατε εύκολα να τα βελτιώσετε.

-Πολύ απλοϊκός συλλογισμός, που θα μπορούσε να τον κάνει οποιοσδήποτε κουτόφραγκος.

Το πλεονέκτημα του να κυνηγάτε τα ρεκόρ είναι ότι μπορείτε να αποδίδετε όλες τις αποτυχίες σας στον καιρό. Στις ατομικές επιδόσεις πετάτε μόνος σας και δεν υπάρχει πλάι σας άλλος ανεμοπόρος για να αποδείξει ότι δεν φταίει ο καιρός, αλλά η κούτρα σας.

Όταν απογειώνονται περισσότερα ανεμόπτερα μαζί, φροντίστε να παίρνετε πάντα άλλη κατεύθυνση από τους υπόλοιπους. Η σύγκριση είναι πάντα επικίνδυνη, όσο καλός και αν είσαστε.

Στην Ελλάδα, τα "εθνικά ρεκόρ" έχουν μερικές ευχάριστες ιδιαιτερότητες.

Τα "εθνικά ρεκόρ" ήταν καταγεγραμμένα σε κάποια βιβλία της Εθνικής Αερολέσχης. Τα είδαμε για τελευταία φορά προ δεκαπενταετίας, επί Κοντογιώργου, στα γραφεία της οδού Ακαδημίας. Από τότε κανείς δεν έχει ισχυρισθεί ότι τα είδε κάπου στα νέα γραφεία. Οι αύξοντες αριθμοί των εμβλημάτων επιδόσεων χάθηκαν και εξεδόθησαν εμβλήματα με απίθανους αριθμούς. Έχουμε δει αργυρούν έμβλημα με αύξοντα αριθμό γύρω στο 500, ενώ ο αύξων αριθμός των ελληνικών πτυχίων ανεμοπόρων δεν πρέπει να έχει ξεπεράσει το 200. Έχουμε δηλαδή υπερδιπλάσιες επιδόσεις από τους ανεμοπόρους μας. Μπράβο μας!

Η απώλεια των βιβλίων σημαίνει για σας ότι μπορείτε να δηλώσετε από την αρχή κάποιο ρεκόρ. Θα μπορούσατε να δηλώσετε εθνική επίδοση για την διαδρομή Τατόι-Πάρνηθα-Τατόι "10 χιλιόμετρα out and return". Γιατί όχι; Θα είσαστε ο πρώτος.

Κανείς δεν φαντάζεται πόσοι πρώτοι μπορούν να προκύψουν με την μέθοδο αυτή. Θα μπορούσαμε κάθε δύο χρόνια να εξαφανίζουμε επίτηδες τα βιβλία και να έχουμε νέους πρώτους. Θαυμάσια!

Επειδή υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να βρεθούν τα βιβλία, σας προτείνουμε μια εναλλακτική λύση. Να κάνετε επιδόσεις με δικό σας ανεμόπτερο που να φροντίσετε να είναι κάποιας δύσκολης κατηγορίας.

Για τα ρεκόρ διθεσίων χρειάζεται κάποιο διθέσιο ανεμόπτερο. Οι λέσχες έχουν τα διθέσια για εκπαίδευση και δεν τα δίνουν για επιδόσεις. Αν έχετε λεφτά, αγοράστε ένα διθέσιο ανεμόπτερο και θα έχετε όλα τα ρεκόρ διθεσίων δικά σας. Θα είσαστε σίγουρα ο πρώτος.

Αν δεν έχετε λεφτά να πάρετε δικό σας ανεμόπτερο, υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να σπάσει το ρεκόρ σας κάποιος άλλος, χρησιμοποιώντας το ίδιο λεσχικό μονοθέσιο ανεμόπτερο.

Εδώ η ενδεικνυόμενη μέθοδος είναι να απομακρύνετε με κάθε μέσον κάθε άλλο χρήστη του ανεμοπτήρου. Διαβάζοντας κόμικς με τις περιπέτειες του ποταπού βεζίρη Ιζνογκούτ θα βρείτε πολλές ιδέες για το τι πρέπει να κάνετε. Με μια καλή πολιτική, θα μείνει το ανεμόπτερο σαν να το είχατε ιδιωτικό. Δεν υπάρχει λόγος τα μονοθέσια ανεμόπτερα μιας λέσχης να βάζουν πολλές ώρες τον χρόνο, αρκεί όταν πετάν να βρισκόσαστε μέσα εσείς και όχι άλλος. Ένας καλός φίλος αερορυμουλκός αρκεί. Αν διώξετε τον κόσμο τόσο πολύ, ώστε να μην βρίσκετε άνθρωπο να σας κρατήσει φτερό, σημαίνει ότι το παρακάνατε.

Δυστυχώς δεν είναι μόνο το οικονομικό πρόβλημα που δεν σας επιτρέπει να είσαστε κάπου πρώτος. Τα επίσημα ρεκόρ είναι καθορισμένα από την FAI και είναι και αυτά λίγα. Για να καλύψουμε το κενό έχει θεσπιστεί στην χώρα μας ο ανεπίσημος θεσμός της εφευρέσεως νέων ρεκόρ.

- Είμαι ο πρώτος που έκανε 240 χιλιόμετρα στην Θεσπρωτία.
- Είμαι ο πρώτος που έκανε 150 χιλιόμετρα με το SX-154.
- Είμαι ο πρώτος που έκανε τρίγωνο 200 χιλιομέτρων με τέσσερα σημεία.

Τέτοια έχουμε ακούσει πολλά κατά καιρούς. Τόσο μεγάλη ανάγκη υπάρχει για πρωτίες στην χώρα μας, ώστε τα θεωρούμε πια φυσικά και δεν διαμαρτυρόμαστε. Κατά τον ίδιο τρόπο θεωρούμε φυσικές τις υποσχέσεις των πολιτικών ότι θα μειώσουν τις δημόσιες δαπάνες. Δεν σκεπτόμαστε πια "καλά για ηλίθιους μας περνάς;". Αυτό είναι δεδομένο.

Στο πνεύμα αυτό του πρωταθλητισμού μπορούμε και εμείς να καυχηθούμε ότι είμαστε το πρώτο καθαρά ανεμοπορικό περιοδικό που ξεπέρασε τα δέκα χρόνια ζωής.

Καιρός είναι να εισάγουμε στον αεραθλητισμό το μετάλλιο ευδοκίμου υπηρεσίας. Είναι κάτι που όλοι οι στρατιωτικοί το δικαιούνται μετά από επτά χρόνια υπηρεσίας. Γιατί όχι και οι ανεμοπόροι;

Το πρώτο μετάλλιο θα είναι δικό μας. Εμείς πρώτοι είχαμε την ιδέα.

Τσάρλι Μπίτερ ο Α'

Το ακόλουθο πολιτικό-αεροπορικό ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά το 1997 στο τεύχος 32 του "Αεραθλητισμού". Το 2009 αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 27 του περιοδικού RBF.

DemAir

Προ μηνός έγιναν τα μεγαλοπρεπή εγκαίνια του νέου κρατικού αερομεταφορέα "ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ" Democratic Airlines (DemAir) με πανηγυρικές εκδηλώσεις, μουσικό υπερθέαμα από τον γνωστό συνθέτη Thanasis και καύση πυροτεχνημάτων από τον Lambis.

Ο νέος αερομεταφορέας είναι άρτια οργανωμένος κατά τα επιτυχημένα πρότυπα όλων των κρατικών φορέων. Για πρώτη όμως φορά, οι πολιτικοί δεν έχουν μόνο την διακυβέρνηση του κράτους και του φορέα. Για πρώτη φορά, ανέλαβαν και την διακυβέρνηση αυτών τούτων των αεροπλάνων του αερομεταφορέα.

Ας παρακολουθήσουμε λοιπόν μια πτήση αεροπλάνου με κυβερνήτη πολιτικό:

Αξιότιμοι επιβάτες

Σας ομιλεί ο πιλότος σας.

Όπως θα διαπιστώσατε βλέποντας από τα παράθυρά σας, πέφτουμε. Σας διαβεβαιώνω όμως ότι, τόσο εγώ όσο και το πλήρωμα θα κάνουμε το παν για να μην πέσουμε. Πρέπει να μας έχετε απόλυτη εμπιστοσύνη.

Η πτώση μας οφείλεται αποκλειστικά στον προηγούμενο πιλότο. Δικές του αμέλειες προκαλούν την πτώση μας. Το ότι και στην προηγούμενη πτήση εγώ ήμουν πιλότος, δεν αίρει την απόλυτο ευθύνη του προ εμού πιλότου για την πτώση μας.

Πολλοί μιλούν για κατακόρυφη πτώση. Αυτό είναι ασύστολη κινδυνολογία και όσοι το υποστηρίζουν, προσπαθούν απλώς να υπονομεύσουν το κύρος του πληρώματος. Το πλήρωμα κρίθηκε κατάλληλο για το αεροπλάνο αυτό μόλις προ εβδομάδος και έχει αρκετούς μήνες υπηρεσίας μπροστά του. Κάθε προσπάθεια εκτοπίσεώς του είναι μάταια.

Η αλήθεια για την πτώση μας είναι ότι δεν είναι κατακόρυφη, αλλά γίνεται με γωνία μόλις 45 μοιρών που αυξάνεται κατά μια μοίρα κάθε δευτερόλεπτο που περνάει. Τα τελευταία δευτερόλεπτα η αύξηση της γωνίας πτώσεως δεν γίνεται πια κατά 1 μοίρα, αλλά σταθεροποιήθηκε σε μισή μοίρα το δευτερόλεπτο. Άρα η κατάσταση μας, από τότε που εφαρμόσαμε το τελευταίο σταθεροποιητικό πρόγραμμα, είναι βελτιούμενη.

Η ευθύνη για την πτώση μας δεν είναι μόνο δική μας. Η ευθύνη είναι συλλογική και κανείς δεν πρέπει να αισθάνεται ανεύθυνος αυτές τις κρίσιμες ώρες. Και εσείς έχετε καταφανώς τμήμα της ευθύνης.

Γράφτηκε επανειλημμένως στον τύπο ότι πολλοί από εσάς ταξιδεύετε χωρίς εισιτήριο και αυτό έχει οικονομικές επιπτώσεις στην συντήρηση των αεροπλάνων. Αυτό βέβαια δεν αφορά τους τζαμπατζήδες της πρώτης θέσης και των ημετέρων της εταιρείας μας, αυτοί είναι νόμιμοι. Το πρόβλημα της εταιρείας μας, που έχει πλέον σκανδαλώδεις διαστάσεις, είναι οι παράνομες εκπτώσεις για την τουριστική θέση. Γνωρίζουμε ότι μεταξύ σας υπάρχουν ύποπτοι που πήραν εκπτώσεις μέχρι και 10% Αυτούς τους καταχραστές του χρήματος της εταιρείας μας πρέπει να πατάξουμε με κάθε τρόπο για να μην έχουμε πτώσεις σαν την τωρινή. Κανένας ταξιδιώτης της τουριστικής δεν πρέπει να αισθάνεται απαλλαγμένος της ευθύνης για την πτώση του αεροπλάνου μας. Και όποιος καλύπτει τους ενόχους είναι και αυτός ένοχος.

Συνάδελφοι επιβάτες

Βρισκόμαστε στα 20.000 πόδια και συνεχίζουμε να πέφτουμε.

Πρέπει το ταχύτερο να αρχίσουμε δημοκρατικό διάλογο για να δούμε πως μπορούμε να αντιμετωπίσουμε την κατάσταση. Προτείνω να εκλέξετε επείγοντως μια πενταμελή επιτροπή με την οποία θα αναπτύξουμε κοινωνικό διάλογο. Σαν πρώτο θέμα για την επίλυση του προβλήματος της πτώσεως είναι ο καθορισμός των διαδικαστικών θεμάτων που αφορούν την λειτουργία του συλλογικού αυτού οργάνου. Θα ακολουθήσει η σύνταξη του κανονισμού λειτουργίας του.

Πλάι μας βλέπετε αεροπλάνα άλλων εταιρειών που ανεβαίνουν, ενώ θα μπορούσαν να μας βοηθήσουν με κάποιο τρόπο που μόνο εκείνοι γνωρίζουν καλά. Το γεγονός ότι είμαστε μικρή εταιρεία, μας κάνει θύματα των μεγαλύτερων συμφερόντων, κυρίως των πολυεθνικών αεροπορικών εταιρειών. Αυτές οι τελευταίες έχουν μεγάλο μέρος της ευθύνης για την πτώση μας.

Σύντροφε επιβάτη

Είμαστε στα 15.000 ποδάρια και πάμε για φούντο.

Σε πλήρια αντίθεση με το σάπιο κατεστημένο των φυσικών νόμων, σε καλούμε εσένα τον αγνό επιβάτη της δημοκρατικής εταιρείας μας σε επαναστατική συστράτευση, κόντρα στον φασιστικό νόμο της βαρύτητας που τραβάει ετσιθελικά προς τα κάτω όλα τα λαμπρά παλικάρια της αντίστασης που πολεμούν ενάντια στους ξενόδουλους υποστηρικτές των φυσικών νόμων και τους ρεβιζιονιστές συνοδοιπόρους τους, τους προδότες αυτούς των λαϊκών αγώνων.

Έλα εσύ μαζί μας στο κόκπιτ του αεροπλάνου, με το κεφάλι ψηλά, τραγουδώντας τον ύμνο της εταιρείας μας και, μαζί θα κάνουμε το αεροπλάνο να μην πέφτει.

Φίλοι μας επιβάτες

Βρισκόμαστε στα 10.000 πόδια και συνεχίζουμε να πέφτουμε.

Η κατάσταση στην οποία παραλάβαμε το αεροπλάνο, δίνει το μαθηματικό αποτέλεσμα ότι θα συνεχίσουμε να πέφτουμε επί μερικές ακόμα χιλιάδες πόδια. Εσείς όμως πρέπει να έχετε εμπιστοσύνη στο πλήρωμά σας και για την επόμενη πτήση, κατά την οποία σας υποσχόμαστε ότι η πτώση μας θα ανακοπεί οριστικά και θα πετάμε πια οριζόντια μαζί με τις άλλες αεροπορικές εταιρείες.

Πρέπει από τώρα να αποφασίσετε να πετάξετε μαζί μας και στην επόμενη πτήση. Όλες οι δημοσκοπήσεις αυτό δείχνουν και πρέπει και εσείς να ευθυγραμμιστείτε με το κοινό αίσθημα. Σας διαβεβαιώνουμε ότι τα πληρώματα των άλλων εταιρειών αποτελούνται από ανάξιους, ψεύτες και κλέφτες, σπαζοαεροπλάνηδες, προδότες και δοσίλογους, αποτυχημένους της σχολής Ικάρων,

καταχραστές και απατεώνες, κομμένους από άλλες εταιρείες, συκοφάντες, υβριστές και γενικώς συναδέλφους.

Όλοι λοιπόν υποστηρίζετε το δικό μας πλήρωμα, για μια καλύτερη επόμενη πτήση.

Πιστοί μας πελάτες

Βρισκόμαστε στα 5.000 πόδια.

Εμείς είμαστε έτοιμοι για την επόμενη πτήση, κάνοντας ήδη τις απαραίτητες οργανωτικές αλλαγές στο πλήρωμα, με αξιοκρατικά κριτήρια. Η αεροσυνοδός της τουριστικής θέσης (εκείνη που καθόταν στα πόδια του κυβερνήτη σας) προβιβάζεται στην πρώτη θέση και ο "στιούαρτ" αναλαμβάνει καθήκοντα "στιούαρτ παρά τω κυβερνήτη".

Έχετε εμπιστοσύνη στο πλήρωμά σας. Το μέλλον σας ανήκει.

ΠΛΟΥΦ!!!!!!

Αθλητικό ευθυμογράφημα που δημοσιεύθηκε αρχικά το 1998 στο τεύχος 34 του "Αεραθλητισμού". Το 2009 αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 23 του περιοδικού RBF.

Η αδρεναλίνη

"Τα λήγοντα εις -ίνη είναι ή διεγερτικά ή ναρκωτικά (νικοτίνη, καφεΐνη, κοκαΐνη, ηρωίνη κλπ). Είναι γενικώς βλαβερά και πρέπει να αποφεύγονται. Εξαιρούνται το μπικίνι και το μίνι που δεν είναι ανάγκη να αποφεύγονται, παρ' όλο ότι είναι διεγερτικά".

Αυτό ήταν κλασικό ανέκδοτο της εποχής όταν η γυναίκα κατάφερνε να είναι αντικείμενο προσοχής, το ασθενές φύλο, το τρυφερό έτερο ήμισυ. Αργότερα η διέγερση με μίνι και μπικίνι θεωρήθηκε ντεμοντέ. Από την Αμερική ήρθε η έννοια της "σεξουαλικής παρενόχλησης", της μάτσο-γουμαν, της Ζήνας σαν αντίδοτο του Ηρακλή. Πρόκειται για πρότυπα με μίνι ή μπικίνι, ελκυστικά μεν στην όψη, απωθητικά δε στην πράξη, διότι ο λόγος που σας ελκύουν είναι για σας σπάσουν το κεφάλι.

Με τόσες διαφημίσεις και προβολή, τα μίντια έκαναν τα τελευταία χρόνια ότι ήταν δυνατόν για να διαδώσουν την νικοτίνη και την καφεΐνη. Ταυτοχρόνως όμως τόνιζαν και την βλαβερότητα των ληγόντων εις -ίνη. Τα μίντια σκοπό έχουν να φανατίζουν τον κοσμάκη με διάφορους στόχους και μετά να του αποδεικνύουν ότι την πάτησε χοντρά και ότι αυτός φταίει:

- Ελάτε όλοι μαζί να φανατιστούμε. Όταν παραφανατιστείτε, θα έρθει η αστυνομία να σας δείρει. Εμείς θα σας τραβάμε ταινία, θα λέμε ότι είσατε βάρβαροι και θα αυξήσουμε την τηλεθέασή μας.

Τελικώς, μετά από πολύ θόρυβο γύρω από αυτά, η καφεΐνη, η νικοτίνη και το μίνι έγιναν άουτ. Χρειάζόταν κάτι νέο. Βρέθηκε λοιπόν η αδρεναλίνη, διεγερτική και αυτή. Διεγερτική όμως χωρίς να σας κολλάει ένιτς. Ο'κέι;

Η αδρεναλίνη είναι το παιχνίδι με τον κίνδυνο, με τον φόβο, με την βία. Ο φόβος μέχρι τώρα αρκούσε να είναι φανταστικός. Γυρίζονταν κινηματογραφικά έργα τρόμου και φρίκης, με βία απίστευτη. Στην αρχή η βία ήταν αναίμακτη, καουμποϊκού τύπου. Αργότερα εξελίχθηκε σε βία με τρύπια κρανία και ανοιγμένες κοιλιές, σε στιλ Βιет-Ναμ. Όλα αυτά για να χυθεί λίγη αδρεναλίνη.

Οι Αμερικανοί ήταν πάντα σπεσιαλίστες στην βία. Τα αμερικανικά παιδικά Μίκυ-Μάους είναι τα βιαιότερα έργα της οθόνης. Ο γάτος που τρώει το πιάνο στο κεφάλι και γίνεται επίπεδος, θεωρείται τρυφερή παιδική διασκέδαση. Το κακόμοιρο το "κογιότ" είναι πρότυπο διασκεδάσεως, είναι το αποκορύφωμα του αμερικανικού παιδικού σαδισμού.

Βαθμιαία, την οπτική βία που μας έριξε αφειδώς στα μούτρα η τηλεόραση, την συνηθίσαμε τόσο πολύ, που δεν προκαλεί πια καμία έκκριση αδρεναλίνης. Έγινε θέαμα χωρίς αδρεναλίνη. Τέρμα λοιπόν η οπτική βία. Χρειαζόμαστε ζωντανή βία, πραγματικό κίνδυνο που να βγάζει αδρεναλίνη.

Τον ίδιο συλλογισμό που κάναμε με το θέαμα, μπορούμε να κάνουμε με τις εκδρομές. Οι παλιές εκδρομές ήταν εκδρομές χωρίς αδρεναλίνη.

Πήγαινε λοιπόν κανείς μια μικρή εκδρομή, ή ένα μεγάλο ταξίδι, για να δει νέους τόπους. Η απλή οπτική εμπειρία ήταν αρκετά ικανοποιητική. Έτσι τουλάχιστον πίστευε ο κοσμάκης τον παλιό καλό καιρό.

Στο ταξίδι, η επαφή με το περιβάλλον έπρεπε να είναι ελάχιστη. Αυτό ονομαζόταν "άνεση". Ένα γυάλινο τροχοφόρο κλουβί με δικό του κλίμα ήταν το πρότυπο εκδρομικό μέσο. Εκδρομή κατεψυγμένη, αποστειρωμένη. Μόνο το φως και οι οπτικές εντυπώσεις περνούσαν μέσα στο γυάλινο κλουβί.

Ναι, αλλά η αποστειρωμένη διασκέδαση δεν παράγει αδρεναλίνη. Σήμερα λοιπόν, τέρμα η αποστείρωση. Όλοι με τα μούτρα στην αδρεναλίνη.

Σας έχει διηγηθεί κανείς την μιζέρια της χειμερινής διανυκτέρευσης σε σκηνή πάνω στο βουνό; Έχετε δει μήνα Μάρτιο μουσκεμένο πλήρωμα ιστιοπλοϊκού σκάφους; Μια απλή καλοκαιρινή διασκέδαση δεν είναι πια ικανοποιητική. Πρέπει να μετατραπεί σε καταστροφική χειμωνιάτικη μιζέρια, μήπως και βγάλει λίγη αδρεναλίνη.

Χρειαζόμαστε βίαιες και επικίνδυνες ασχολίες, βίαια και επικίνδυνα σπορ. Και αν κάτι δεν είναι επικίνδυνο, ας το σπρώξουμε στα όρια του επικίνδυνου, μήπως και εκκριθούν μερικά μικρογραμμάρια αδρεναλίνης.

Υπάρχουν άτομα που κατάφεραν να σπάσουν το πόδι τους με το ακίνδυνο σπορ της ιππασίας, προσπαθώντας από τον πρώτο μήνα να κάνουν τα άλματα εμποδίων που έβλεπαν στην τηλεόραση. Υπάρχουν άνθρωποι που κατάφεραν να σπάσουν την σπονδυλική τους στήλη με την ακίνδυνη ιστιοσανίδα, δοκιμάζοντας τον πρώτο χρόνο να κάνουν άλματα στα κύματα. Κάθε σπορ που είναι απλό και ήρεμο, εξωθείτε σήμερα σε επικίνδυνα όρια για να παραχθεί λίγη αδρεναλίνη.

Τα σπορ που δεν παράγουν αδρεναλίνη δεν έχουν καμία ελπίδα. Ένα από αυτά τα σπορ είναι η ανεμοπορία. Η μακρά εκπαίδευση που απαιτείται στην ανεμοπορία, κάνει τους αδρελινομαμείς να μην μπορούν να απολαύσουν κίνδυνο και ταλαιπωρία. Έτσι, απογοητεύονται γρήγορα και τους χάνουμε.

Την δεκαετία του '60 η πολεμική αεροπορία ήταν ακόμα βασιλικό όπλο. Όταν κάποιος νέος συνελήφθη το βράδυ πλάι στο βασιλικό υπόστεγο να πασπατεύει κάποια Ντακότα, οι εφημερίδες μιλούσαν για σύλληψη κατασκόπου. Τις επόμενες μέρες ο νέος ζήτησε να εγγραφεί στην ανεμοπορία. Οι εκπαιδευτές τηλεφώνησαν ανήσυχοι στο ΓΕΑ, από όπου έμαθαν ότι είχε έρθει συστημένος, γιατί το μόνο του πρόβλημα ήταν η παθολογική αγάπη του για τα αεροσκάφη. Σήμερα θα λέγαμε ότι, μπαίνοντας λαθραία στο Τατόι απελάμβανε την αδρεναλίνη του πάθους του.

Ο νέος, στην πρώτη πτήση, ζήτησε να κάνει λουπ. Μετά από μερικές πτήσεις εγκατέλειψε οριστικά και δεν τον ξαναείδαμε. Η ανεμοπορική εκπαίδευση δεν του παρείχε ικανοποιητική δόση αδρεναλίνης.

Σήμερα μας προβληματίζει η τάση των νέων να πετάν μία ενθουσιαστική πτήση και παρ' όλα αυτά, να μην ξανάρχονται στην ανεμοπορία.

- Έχετε ποτέ σκεφθεί ότι συχνά, την στιγμή που εκπαιδεύετε, είσαστε ένας απλός παραγωγός αδρεναλίνης, ο χειριστής ενός μηχανήματος λούνα-παρκ;

Όταν δείχνετε χαλαρά σε κάποιο νέο, πόσο ήρεμο και απλό είναι το ανεμόπτερο, όταν του δείχνετε ότι μπορεί να το πετάξει και μόνος του, δεν κάνετε τίποτα άλλο από το να του γκρεμίζετε τα όνειρά του. Όνειρα για επικίνδυνη ένταση και πλούσια ροή αδρεναλίνης.

Δεν είσατε ο extreme ήρωας που παλεύει με το τέρας της πτήσεως. Το τέρας που απειλεί σε κάθε σας βήμα να σας γκρεμοτσακίσει στα τάρταρα. Δεν είσατε ούτε καν ο φιγουρατζής ερασιτέχνης πιλότος των διαφημίσεων, με τις εντυπωσιακές φόρμες και τα φανταχτερά σηματάκια.

- Τι είσατε τέλος πάντων, εμείς οι εκπαιδευτές ανεμοπορίας;
- Την εποχή της αδρεναλίνης, είσατε απλώς άουτ.
- Ευτυχώς._

Με το ακόλουθο ευθυμογράφημα προσδιορίσαμε τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να χειρίζεται κανείς υποθέσεις εκ προοιμίου αποτυχημένες. Η Ικάριος Ακαδημία στην οποία αναφερόμαστε το 1998, ήταν από τους πρώτους οργανισμούς του δημοσίου τομέα που καταργήθηκαν το 2011.

Το ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε το 1998 στο τεύχος 35 του "Αεραθλητισμού". Αναδημοσιεύθηκε το 2000 στο τεύχος 37 του περιοδικού "Αεροπλάνο".

Το κέρδος της αποτυχίας

Υπάρχει κάποιο βιβλίο που περιέχει τα πιο αποτυχημένα αεροπλάνα. Λέγεται "The world's worst airplanes" και δεν περιλαμβάνει μόνο τεχνικές αποτυχίες. Περιλαμβάνει και εμπορικές αποτυχίες. Περιλαμβάνει αεροπλάνα που τα είχατε δει στο παρελθόν να διαφημίζονται με τα καλύτερα λόγια, αλλά μετά τα χάσατε. Περιλαμβάνει και αποτυχίες που παρήχθησαν σε πολλά κομμάτια και πολέμησαν σε διάφορα μέτωπα.

Το εκπληκτικό είναι ότι περιλαμβάνει και αεροπλάνα που μοιάζει να κατασκευάστηκαν για να αποδείξουν ότι, κάτι που είχε λίγες πιθανότητες να επιτύχει ήταν πράγματι αποτυχία. Οι κατασκευαστές απέδειξαν την αποτυχία και βεβαίως εισέπραξαν το αντίτιμο της αποδείξεως.

Να μια καινούρια ιδέα: Μπορεί κανείς να ευδοκιμήσει σαν κατασκευαστής αποτυχιών; Βεβαίως και μπορεί. Αρκεί να βρίσκει χρηματοδότες, συνήθως κάποιο διαχειριστή δημοσίου χρήματος.

Τι θα λέγατε αν δοκιμάζαμε να αποδείξουμε ότι ο χρυσός σαν υλικό επικάλυψης αεροσκαφών δεν έχει κρυφά πλεονεκτήματα; Θα πειραματιστούμε με χρυσόχρωμα, με ηλεκτρολυτική επικάλυψη χρυσού, με επικόλληση μεμβράνης χρυσού και τέλος με ελάσματα χρυσού που θα αντικαταστήσουν τα αλουμινόφυλλα.

Για κάθε περίπτωση θα κατασκευάσουμε ένα ανεμόπτερο και ένα υπερηχητικό αεροπλάνο για να εξετάσουμε τις δύο ακραίες ταχύτητες, καθώς το αεροσκάφος θα διέρχεται από το γήινο πεδίο.

Θα χρηματοδοτηθούμε από το δημόσιο επί πολλά χρόνια και θα αποδείξουμε ότι όλα αυτά τα πειράματα αποτυγχάνουν.

Τι σας φαίνεται δύσκολο σε όλο αυτό το σκεπτικό; μόνο ένα πράγμα, η χρηματοδότηση. Σας φαίνεται δύσκολη, γιατί βλέπετε το πρόβλημα από την ανάποδη.

- Για σκεφτείτε το σωστά: "Η παρέα μου έχει την δύναμη να ξοδέψει ορισμένα εκατομμύρια δημοσίου χρήματος. Ψάχνουμε για project."

Το "χρυσό αεροπλάνο" προϋποθέτει χορό εκατομμυρίων. Έχει επιστημονικό μυστήριο. Έχει φωτογένεια για τα περιοδικά και τις τηλεοράσεις. Είναι δυναμικό στην υπερηχητική του έκδοση. Είναι οικολογικό στην ανεμοπορική του έκδοση. Ε.. τι άλλο θέλετε;

Αν δεν έχετε φαντασία για κάτι σαν το "χρυσό αεροπλάνο" υπάρχει μια απλή λύση: Να επαναλάβετε κάποιο αποτυχημένο πείραμα του παρελθόντος.

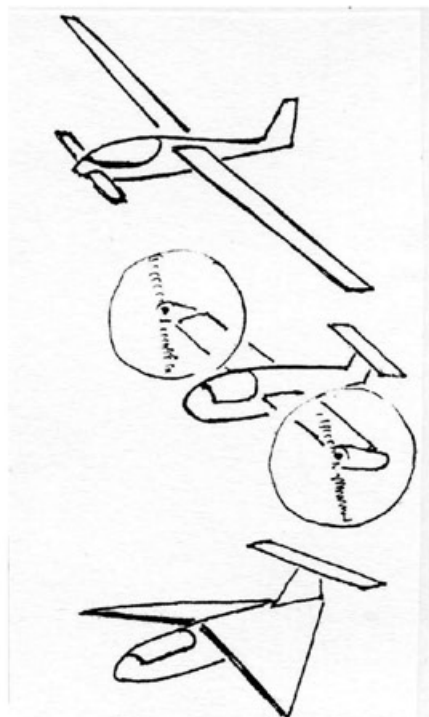
Το επιχείρημα αυτή τη φορά είναι: "Για να δούμε αν με την νέα τεχνολογία και τα νέα υλικά, το ίδιο project είναι σήμερα εφικτό".

Με τέτοια επιχειρήματα, οι αποτυχίες μπορούν να επαναλαμβάνονται.

- Δεν έχουμε δει επιτυχημένο ανεμόπτερο κάναρντ. Τι θα λέγατε να δοκιμάσουμε ένα ακόμα.

- Τι θα λέγατε για "tilt rotor" αεροπλάνο που οι έλικες του γυρίζουν οριζόντια σαν ελικόπτερο; Το project αυτό έχει αποτύχει επανειλημμένως. Πάμε για ένα τέτοιο;

- Τι θα λέγατε για το "air scoop" αεροπλάνο με τριγωνική



σέσουλα που πετάει λίγο πάνω από την θάλασσα. Απέτυχε στις ΥΠΑ μετά από πολλά πειράματα. Απέτυχε και στην Σοβιετική Ένωση. Αργότερα, κατασκευάστηκε στην Γερμανία κάποιο αποτυχημένο εξαθέσιο. Ακολούθως δοκιμάστηκε σε κάποια χώρα της Άπω Ανατολής, με την ίδια πάντοτε αποτυχία.

Οι αισιόδοξοι θα έλεγαν ότι ιδέες αυτές είναι καλές, αλλά "πριν της ώρας τους". Αυτοί όμως που τις δούλεψαν, έτρωγαν "της ώρας" επί πολλά χρόνια.

Για ιδέες που δεν έχουν εξασφαλισμένη επιτυχία, δεν έχει σημασία ο τελικός στόχος αλλά η πορεία που θα διανύσουμε μέχρι την αποτυχία.

Ο αεραθλητισμός μας δεν χρηματοδοτείται για αεροπορικές κατασκευές. Έχει όμως επανειλημμένως ακροβατήσει σε χρηματοδοτήσεις μη εξασφαλισμένης επιτυχίας.

Την δεκαετία του 70 είχαμε την Βαλκανιάδα. Όταν ο Ν.Κοσκινάς υπέγραψε στο Βελιγράδι το σχετικό πρωτόκολλο, δεν είχε εξασφαλισμένη κρατική χρηματοδότηση. Η ΕΑΛΕ όμως χειρίστηκε το θέμα σωστά.

Στο όνομα της Βαλκανιάδας, με όσα χρήματα βρίσκαμε, αγοράζαμε υλικά. Χρηματοδοτούσαμε προπονήσεις και αποστολές αεραθλητών στο εξωτερικό. Στο τέλος, η Βαλκανιάδα δεν έγινε. Μας έμεινε όμως το υλικό και η πείρα. Κάτι έφαγαν βεβαίως και οι "διεθνείς πεινάλες" σε τελετές και δεξιώσεις, αλλά το αποτέλεσμα για τον αεραθλητισμό ήταν θετικό.

Από την πορεία προς την αποτυχία της Βαλκανιάδας, ο αεραθλητισμός βγήκε κερδισμένος.

Την δεκαετία του 80 είχαμε την Icariada (Ικαριαντά γαλλιστί). Όταν ο Β.Κοντογιώργος έκανε την σχετική πρόταση στην FAI, δεν είχε και αυτός εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Μετά όμως από την αναχώρηση του Κοντογιώργου, η ΕΑΛΕ δεν επανέλαβε την επιτυχημένη τακτική της προηγούμενης δεκαετίας.

Έταξε στον αεραθλητισμό υλικά και υποδομή, αλλά δεν ξόδεψε τίποτα γι αυτά. Στο όνομα του αεραθλητισμού έφαγαν πάλι διάφοροι "διεθνείς πεινάλες" σε τελετές και δεξιώσεις. Ξοδεύτηκαν μερικές δεκάδες εκατομμύρια από την ΕΑΛΕ, για τα οποία το Υπουργείο περιμένει ακόμα τον οικονομικό απολογισμό. Ξοδεύτηκαν και άλλα από την Επιτροπή Διοργανώσεως, για τα οποία υπάρχουν λεπτομερή πρακτικά. Ξοδεύτηκαν κατ' εκτίμησιν 150 εκατομμύρια. Οι αεραθλητές όμως χόρτασαν απλώς με υποσχέσεις.

Κάποιοι κέρδισαν από την πορεία προς την αποτυχία της Ικαριαντάς. Αυτοί όμως δεν ήταν οι αεραθλητές μας. Το κέρδος της αποτυχίας δεν πήγε στον αεραθλητισμό μας.

Και τώρα στο τέλος της δεκαετίας του 90 έχουμε την "Ικάριο Ακαδημία". Εμπλεκόμαστε και πάλι σε χορό εκατομμυρίων με άγνωστο αποτέλεσμα. Αυτό που πρέπει να μας προβληματίζει είναι απλώς το ποιος θα κερδίσει, είτε πραγματοποιηθεί η ελληνική πρόταση προς την FAI, είτε όχι. Θα κερδίσει ο αεραθλητισμός μας;

Θα είναι ο αεραθλητισμός αυτός που θα καταναλώσει τα πρώτα χρήματα που θα βρεθούν, τα σίγουρα, ή θα μας τάξουν τα τελευταία που ίσως να μην έρθουν ποτέ; Αν το σχέδιο ναυαγήσει, εμείς δεν θα έχουμε κερδίσει τίποτα και θα έχουμε γίνει για τρίτη φορά "διεθνώς ρεζίλι".

Μέχρι τώρα δεν γράψαμε κανένα σχόλιο για να μην αποδυναμώσουμε τον αγώνα. Τώρα που "κερδίσαμε", είναι ώρα να σκεφτούμε:

- Σε ποιόν θα πάει το κέρδος; Το υλικό κέρδος, όχι το άυλο, το ηθικό, το θεωρητικό. Ποιος θα καρπωθεί το κέρδος μιας ενδεχόμενης νέας αποτυχίας;

Από ότι καταλάβαμε, η Ελλάς έταξε "τζάμπα φαί στην Εφαϊ" και εκείνη το δέχθηκε, με την προϋπόθεση ότι δεν θα έχει καμία απολύτως οικονομική επιβάρυνση.

Ας αρχίσουμε λοιπόν να μαγειρεύουμε για να ταΐσουμε και πάλι διάφορους "διεθνείς πεινάλες", με προσοχή να μιμηθούμε την αποδοτική Βαλκανιάδα και όχι την στείρα Icariada._

Το ευθυμογράφημα που ακολουθεί αφορά εφ' ενός την τάση αεραλθιτών να συλλέγουν παλιά αεροπορικά υλικά, αφ' ετέρου την επιθυμία διαφόρων να δημιουργήσουν κρατικοδίαιτα μουσεία.

Δημοσιεύθηκε το 1999 στο τεύχος 36 του "Αεραθλητισμού". Αναδημοσιεύθηκε το 2010 στο τεύχος 31 του περιοδικού RBF.

Παλαιά πράγματα και παλιοπράγματα

Οι Αμερικάνοι έχουν την παράδοση να κάνουν δημοπρασίες στο σπίτι τους, βγάζοντας στο σφυρί ότι δεν χρειάζονται πια. Αυτό το ονομάζουν "garage sales". Πρόκειται για τοπική γραφικότητα που παρακολούθησα κάποτε με ευχαρίστηση. Μετά την δημοπρασία εξέφρασα την γνώμη, ότι κάποιο μεγάλο κομμάτι που πουλήθηκε φθηνά, ήταν μια καλή αγορά.

- Όχι, μου αντέταξαν, η καλή αγορά ήταν η καρέκλα με τα τρία πόδια.
- Πώς έτσι; απόρησα.
- Είναι από τον καιρό της Βικτορίας, μου είπαν.
- Και λοιπόν; Ξανα-απόρησα.
- Α ναι ξέχασα, εσείς οι Έλληνες δεν θεωρείτε τίποτα παλιό, αν δεν είναι ηλικίας τουλάχιστον 2.000 ετών.

Αυτό δεν το είχα φιλοσοφήσει μέχρι τότε. Οι άνθρωποι δεν είχαν και πολύ άδικο.

Τα τελευταία χρόνια, το υπόστεγο της Ανεμολέσχης είναι γεμάτο από συλλεκτικά αντικείμενα. Ένα ολόκληρο ανεμόπτερο Weihe είναι το πολυτιμότερο. Το σάπιο κουφάρι ενός διαλυμένου ανεμοπτερού, είναι το πιο άχρηστο. Τι να πει κανείς για τις στραπατσαρισμένες πτέρυγες ενός άλλου ανεμοπτερού του οποίου την σπασμένη άτρακτο πετάξαμε προ πολλών ετών;

Που είναι το όριο μεταξύ αντίκας και παλιατσούρας; Ένα αυτοκίνητο 30 ετών μπορεί να είναι συλλεκτικό είδος. Ένα ψυγείο 30 ετών δεν είναι. Το βρακί του Ελβις Πρίσλεϋ θα πουλιόταν για μερικά εκατομμύρια δολάρια. Το βρακί της γιαγιάς μου δεν το θέλει κανείς, ας είναι παλιότερο.

Είναι έτσι; ή μήπως όχι; Οι μανιώδεις συλλέκτες θα μάζευαν ένα σπάνιο ψυγείο 30 ετών και ένα σπάνιο βρακί 60 ετών, έστω και ελαφρώς μεταχειρισμένο. Και τα δύο θα μπορούσαν να αποδώσουν εμπορικό κέρδος σε κάποιο έξυπνο παλαιοπώλη. Το απόλυτο κριτήριο για την συλλεκτική αξία ενός αντικειμένου είναι η αγοραστική του αξία.

Κάθε αντικείμενο, αν το φυλάξουμε μερικές δεκαετίες, μπορεί να αποκτήσει εμπορική αξία. Θεωρητικά, δεν πρέπει να πετάμε τίποτα. Τα συντρίμια κάποιου πλαστικού ανεμοπτερού είχαν μείνει για κάμποσα χρόνια πεταμένα στο ύπαιθρο, πριν κάποιος θεωρήσει ότι πρέπει να τα στεγάσει. Γιατί άραγε; Διανοήθηκε κανείς να φυλάξει την καμένη του τηλεόραση;

Όποιος δεν έχει συγκεκριμένες λογικές απαντήσεις σε τέτοιες ερωτήσεις καταφεύγει στα γλυκανάλατα:

- Έχει συναισθηματική αξία, θα σας πει. Και δεν θα έχετε τίποτα να απαντήσετε.
- Το κρατάω γιατί το αγαπάω, ίσως συμπληρώσει. Πάει, σας απεστόμωσε.

Ανοίξτε παρένθεση: Το να αποκτά κανείς λογικά αποτελέσματα με συναισθηματικά επιχειρήματα, είναι ένας γνωστός τρόπος επιβολής ισχύος. Υπαρχούσης της ισχύος, το περιεχόμενο των επιχειρημάτων δεν έχει σημασία. Κλείνει η παρένθεση.

Αν αποδεχθούμε και τέτοια σορόπια, τότε πια δεν πρέπει να πετάμε απολύτως τίποτα.

- Τις τρύπιες κάλτσες μου τις φυλάω, γιατί με αυτές έκανα την πρώτη μου πτήση σόλο. Το άδειο μπικ το φυλάω, γιατί με αυτό έγραψα εξετάσεις για το πτυχίο μου. Το χρησιμοποιημένο χαρτομάντιλο μου θυμίζει την χειμωνιάτικη πτήση μου σε wave. Γιατί να τα πετάξω;

Σε ανθρώπινο επίπεδο, η λύση για όλα αυτά τα συλλεκτικά αντικείμενα είναι απλή. Τα πετάνε όλα μαζί στα σκουπίδια οι κληρονόμοι μας. Σε σωματειακό όμως επίπεδο τι γίνεται; Κάποιοι πρέπει να κάνουν κάθε τόσο εκκαθάριση. Αλλιώς, κάποιος θα πετάξει βιαστικά τα χρήσιμα μαζί με τα άχρηστα, στην πρώτη μετακόμιση. Η ανεμοπορία έχασε έτσι τα ιστορικά βιβλία πτυχίων και επιδόσεων κατά την μετακόμιση της Εθνικής Αερολέσχης από την οδό Ακαδημίας. Τα δύο μοναδικά αυτά βιβλία αναμίχθηκαν με το μεγάλο αρχείο της Εθνικής Αερολέσχης και πάνε στον αγύριστο!

Εκτός από την απώλεια των πολύτιμων βιβλίων μας, η ανεμοπορία έχει στην ιστορία της μια χειρότερη καταστροφή. Πρόκειται για το κάψιμο όλων των ιστορικών μας ανεμοπτέρων από την Πολεμική Αεροπορία, μετά το κλείσιμο του Αεραθλητικού Κέντρου Τριπόλεως το 1961, όταν η ανεμοπορία μετακόμισε στο Τατόι. Τότε, το υλικό θεωρήθηκε άχρηστο και πεπαλαιωμένο, προς καταστροφήν. Βλέπετε, μόλις είχαν παραληφθεί από την Πολωνία τρία καινούρια ανεμόπτερα. Στην επιτροπή που καταδίκασε τα παραδοσιακά υλικά δεν υπήρχε ούτε ένας ανεμοπόρος, για να σταματήσει την καταστροφή.

Έχουμε λοιπόν εμείς οι ανεμοπόροι την υποχρέωση να αποφασίζουμε εμείς οι ίδιοι, τι κρατάμε και τι πετάμε. Αλλιώς κινδυνεύουμε να μαζευτεί πολύ υλικό, που κάποιος άλλος θα εκκαθαρίσει όπως εκείνος κρίνει. Τι κρατάμε όμως;

Πολλά παλιά ανεμόπτερα βρίσκονται σκορπισμένα ανά την Ελλάδα. Γίνονται συχνά προτάσεις να τα μαζέψουμε κάπου. Αλλά πού; Τα υπόστεγα των Αθηνών είναι γεμάτα μέχρι τα μπουνιά. Ίσως η Έδεσσα έχει περισσότερο χώρο. Να κάνουμε ανεμοπορικό μουσείο; και ποιος θα το συντηρεί; Ποιος θα αφιερώνει τις απαιτούμενες εργατοώρες τακτικού ξεσκονίσματος τόσων τετραγωνικών μέτρων πτερυγικής επιφανείας. Σήμερα υπάρχουν ανεμοπόροι που παίρνουν από τα υπόστεγα σκονισμένα ανεμόπτερα και δεν κάνουν καν τον κόπο να τα πλύνουν, πριν πετάξουν οι ίδιοι. Ποιος θα καθαρίζει το μουσείο;

Η σημερινή τάση είναι να χαρίζονται πράγματα σε φορείς και να απαιτούμε από τους φορείς να τα συντηρούν αιωνίως.

- Δωρίζω στο μουσείο την μοναδική συλλογή τζιτζικοδερμάτων μου και το καταδικάζω να ξοδεύει για την φύλαξη και την συντήρησή της, επ' άπειρον.

Κάθε σκέψη καταστροφής ή πωλήσεως παλαιο-αντικειμένων (ή παλιοαντικειμένων) θεωρείται αιρετική. Η μόδα της παλαιολατρίας έχει φθάσει στα άκρα. Η μόδα αυτή, όπως κάθε μόδα, πλαισιώνεται από συμφέροντα οικονομικά, ή και απλώς βιοποριστικά. Δεν είναι λίγοι αυτοί που ζουν τρεφόμενοι από το παρελθόν. Πόσα όμως χρήματα είναι διατεθειμένη να ξοδεύει μια κοινωνία για το παρελθόν της;

Οι Έλληνες είμαστε βεβαρημένοι από υποχρεώσεις συντηρήσεως ενδόξου ιστορίας μερικών χιλιάδων ετών. Νεότερα έθνη δοκιμάζουν να εμφανίσουν παράδοση, επινοώντας παντοειδή μουσεία. Οι Αμερικανοί, που δεν αποτελούν ενιαία εθνότητα, έχουν στην χώρα τους 200.000 μουσεία. Μέχρι και μουσείο για “βδέλλες” έκαναν οι αθεόφοβοι.

Η ελληνική ανεμοπορία δεν έχει πόρους να ξοδεύει για την διατήρηση της παραδόσεως της. Αυτό σημαίνει ότι η παράδοση διατηρείται από την συνεισφορά σε εργασία των ιδίων των ανεμοπτέρων. Αυτή η εργασία μόλις επαρκεί για την συντήρηση του χρήσιμου υλικού και δεν περισσεύει για το παραδοσιακό.

Προφανώς πρέπει να εκκαθαρίζουμε κατά καιρούς τα υλικά μας, ώστε να μπορούμε ευκολότερα να τα καθαρίζουμε και να μην έχουν τα υπόστεγά μας όψη “μουσείου παραδοσιακής σκόνης”. Θα πρέπει να διατηρούμε μόνο τα πιο πολύτιμα για την ιστορία μας υλικά. Όσο για τα υπόλοιπα, ας τα χαρίσουμε απλώς σε όσους ιδιώτες κόπτονται για την σπουδαιότητά τους.

- One man's garbage is another man's treasure. Δηλαδή, τα σκουπίδια του ενός είναι ο θησαυρός κάποιου άλλου.

Το να καταστρέφει κανείς σήμερα ότι δεν θέλει να διατηρήσει είναι απαράδεκτο. Έχει υποχρέωση να φωνάζει δυνατά: “Ποιος είναι για αυτό;”

Πολλές ιδέες ακούγονται για μουσεία, δημόσια και ιδιωτικά. Είναι όμως γεγονός ότι στην Ελλάδα τα μουσεία έχουν πολύ μικρότερη επισκεψιμότητα, από ότι πχ. στην Αγγλία. Υπάρχει η άποψη ότι οι Εγγλέζοι έχουν περισσότερα παλαιοπράγματα, που προσελκύουν τον κόσμο στα μουσεία. Υπάρχει όμως και η άποψη ότι οι Εγγλέζοι έχουν απλώς περισσότερο παλιόκαιρο, που κλείνει τον κόσμο υποχρεωτικά σε κλειστούς θερμαινόμενους χώρους.

Στην χώρα μας, τα υπόστεγα των ανεμοπτέρων δεν είναι προσιτά σε επισκέπτες, ακόμα και κατά τις πτήσιμες μέρες. Οι ανεμοπόροι κλείνουν τα υπόστεγα και βρίσκονται όλοι στον διάδρομο, απολαμβάνοντας τις πτήσεις και τον καλό καιρό, χειμώνα - καλοκαίρι. Τα μουσεία αποτελούν απλώς θέμα για συζήτηση, πλάι στον διάδρομο._

Οι ζμπρώχτες

Η εικόνα προέρχεται από τον υπόγειο σιδηρόδρομο του Τόκιο. Κατά τις ώρες αιχμής, οι συρμοί είναι γεμάτοι. Οι επιβάτες που περιμένουν στους σταθμούς για να επιβιβασθούν διστάζουν να προχωρήσουν προς στα βαγόνια. Τότε επεμβαίνουν εξειδικευμένα άτομα που ζμπρώχνουν τους διστακτικούς μέσα στο τραίνο. Τους συμπιέζουν καλά και επιτρέπουν στις πόρτες να κλείσουν. Αυτοί είναι οι ζμπρώχτες.

Ο ζμπρώχτης είναι ένας άνθρωπος που ωθεί τους διστακτικούς στο να κάνουν κάτι που το σκέπτονται, αλλά δεν είναι αποφασισμένοι ακόμα. Ο ζμπρώχτης βάζει τον διστακτικό σε μια κατάσταση που ίσως θα προτιμούσε να αποφύγει.

Θεωρητικώς, ο ζμπρώχτης δίνει μια τελευταία αποφασιστική ώθηση σε κάποιον που ήδη έχει ξεκινήσει προς τα εμπρός. Στην πράξη όμως ο ζμπρώχτης ζμπρώχνει γενικώς και αορίστως όποιον βρει μπροστά του. Άλλοτε το κάνει από επάγγελμα, άλλοτε όμως το κάνει απλώς για κέφι.

Ο αεραθλητισμός μας έχει πολλούς ζμπρώχτες, κυρίως ερασιτέχνες. Τα τραίνα τού αεραθλητισμού σταματούν και ανοίγουν τις πόρτες τους σε σταθμούς γεμάτους περίεργους, που κοιτάν διστακτικά μέσα στα βαγόνια. Κάθε αεράθλημα έχει το δικό του τραίνο και κάθε τραίνο έχει τους δικούς του ζμπρώχτες.

Ο αεραθλητισμός συμπεριλαμβάνει τεχνικά αθλήματα που μπορεί να εξασκηθούν από "κάθε" ενδιαφερόμενο. Στα στελέχη του κάθε αεραθλήματος ανήκει η ευθύνη να ερμηνεύσουν την λέξη "κάθε". Δεν πρέπει να ζμπρώχνουμε μέσα στα αεραθλητικά τραίνα "κάθε καρδιάς καρύδι".

Το ζμπρώξιμο στον αεραθλητισμό δεν είναι κάτι τόσο απλό όσο είναι στα τραίνα. Ο ζμπρώχτης πρέπει να επιλέγει τους στόχους του και να μην ζμπρώχνει όποιον βρεθεί μπροστά του.

Ο σαβουροζμπρώχτης είναι βλαβερός για τον αεραθλητισμό.

Ο ζμπρώχτης δεν μπορεί να απαγορεύσει στον οιονδήποτε να ανεβεί στο τραίνο. Μπορεί όμως να γεμίζει το τραίνο ασφυκτικά με τους επίλεκτους, έτσι ώστε οι υπόλοιποι να μένουν έξω.

Ένας ικανός ζμπρώχτης είναι πολύτιμος για κάθε αεραθλητική ομάδα, σαν βασικός προμηθευτής επιλέκτων αεραθλητών.

Το ζμπρώξιμο, στην φάση της αρχικής εισαγωγής στο άθλημα, είναι μάλλον ήπιο. Αν ο συνωθούμενος δυσανεστηθεί ενώ βρίσκεται μέσα στο τραίνο, κοντά στην πόρτα, μπορεί εύκολα να κατεβεί στον επόμενο σταθμό. Αυτό στον αεραθλητισμό γίνεται πολύ συχνά.

Βασικό μέλημα κάθε ικανού ζμπρώχτη είναι το να αφήσει να κατεβούν πρώτα οι εξερχόμενοι, πριν να αρχίσει να ζμπρώχνει εισερχόμενους. Οι ανάξιοι ζμπρώχτες, νομίζοντας ότι αρκεί να ζμπρώχνουν ότι βρουν μπροστά τους, καταφέρνουν να παγιδεύουν μέσα στο αεραθλητικό τραίνο κάποιους που δοκιμάζουν να εξέλθουν.

Το χειρότερο όμως είναι ότι, μέσα στα αεραθλητικά βαγόνια εγκαθίστανται βλαβεροί εξειδικευμένοι ζμπρώχτες. Οι ζμπρώχτες αυτοί ειδικεύονται στο να ζμπρώχνουν τους επιβάτες μακριά από τις πόρτες, προς το μέσο των βαγονιών. Από εκεί η έξοδος είναι πολύ δυσχερής.

Η πιο καταφανής περίπτωση εξειδικευμένου ζμπρώχτη είναι ο εκπαιδευτής που βγάζει στα γρήγορα μαθητές σόλο. Το ότι ο μαθητής είναι ακατάλληλος για σόλο, ο ζμπρώχτης εκπαιδευτής το γνωρίζει πολύ καλά. Αυτό το εκφράζει ο ίδιος ο ζμπρώχτης, λέγοντας στους συναδέλφους του εκπαιδευτές:

- Εγώ τον έβγαλα σόλο, αλλά πριν από κάθε πτήση να τον περνάτε τσεκ.

Τέτοιο ζμπρώξιμο υφίστανται συχνά και ικανοί μαθητές που ζμπρώχνονται σε γρήγορο σόλο και κάνουν πτήση καταστροφική για το υλικό μας ή για την ψυχολογία τους.

Ο ζμπρώχτης εκπαιδευτής είναι σύνηθες φαινόμενο. Γι αυτό και στην ανεμοπορία, εκ παραδόσεως, ο εκπαιδευτής που θεωρούσε τον μαθητή του άξιο, τον παρέδιδε σε κάποιο άλλο για να την τελευταία πτήση πριν το σόλο. Σήμερα ο διευθυντής σχολής ζητάει να παρεμβάλλεται και αυτός σαν τρίτος στην διαδικασία, σαν πρόσθετη προστασία από τους ζμπρώχτες.

Όταν ο μαθητής γίνει χειριστής έχει αμέσως να αντιμετωπίσει πολλούς εξειδικευμένους ζμπρώχτες.

Συνήθως τον παραλαμβάνει πρώτος ο ζμπρώχτης των επιδόσεων. Αυτός ισχυρίζεται ότι οι ήρεμες πτήσεις γύρω από το αεροδρόμιο δεν πρέπει να τον ικανοποιούν, αλλά πρέπει να αρχίσει να σπέρνει τα ανεμόπτερα στα χωράφια.

Του λέει ότι στην Ελλάδα υπάρχουν άπειρα χωράφια για ασφαλή προσγείωση. Υποστηρίζει ότι δεν χρειάζονται προκαθορισμένα χωράφια, ελεγμένα και σημειωμένα στον χάρτη, όπως γίνεται σε άλλες χώρες. Τον ζμπρώνει να αμοληθεί στο άγνωστο, συχνά από αεροδρόμιο που δεν γνωρίζει καλά. Ίσως και με ανεμόπτερο στο οποίο δεν έχει πολλές ώρες.

Μετά από κάποια συμβάντα που έγιναν με τέτοια νοοτροπία, η Ανεμολέσχη, για να γλυτώσει από αυτούς τους ζμπρώχτες, σταμάτησε να δίνει τα ανεμόπτερα της για πτήσεις ταξιδιού.

Άλλος τύπος ζμπρώχτη είναι ο πωλητής ανεμοπτέρων. Δεν πουλάει δικά του ανεμόπτερα αλλά ανεμόπτερα άλλων.

Μέσα στο αεραθλητικό τραίνο, αυτός ο τύπος ζμπρώχτη είναι επικίνδυνος, γιατί ζμπρώνει τα θύματά του σε διπλανό βαγόνι με σφραγισμένες πόρτες από όπου δύσκολα βγαίνει κανείς. Όποιος βρεθεί με δικό του ανεμόπτερο, πολύ δύσκολα μπορεί να το ξεφορτωθεί, γιατί η αγορά ανεμοπτέρων στην χώρα μας είναι πολύ μικρή.

Η παγίδα του ιδιωτικού ανεμοπτέρου έχει σαν μόνη διέξοδο την προσφυγή σε κάποιο ζμπρώχτη. Μόνο αυτός μπορεί να βγάλει το θύμα από το βαγόνι, ζμπρώνοντας μέσα κάποιο άλλο θύμα που θα αγοράσει το ανεμόπτερο.

Έτσι, ο ζμπρώχτης αυτού του τύπου καθιστά τον εαυτό του απαραίτητο και πολύτιμο.

Ακόμα πιο επικίνδυνος αεραθλητικός ζμπρώχτης από τον πωλητή, είναι ο κατασκευαστής. Αυτός ζμπρώνει κάποιον να αφιερώσει 3.000 ώρες της ζωής του, για να κατασκευάσει κάτι που θα μπορούσε να αγοράσει μεταχειρισμένο προς 500.000 δρχ. από την Γερμανία.

Στην ελληνική ανεμοπορία, οι πωλητές ζμπρώνουν τόσο επιτυχώς, ώστε δεν αφήνουν κανένα περιθώριο στους ζμπρώχτες κατασκευαστές. Αυτοί δραστηριοποιούνται περισσότερο στα μηχανοκίνητα.

Αν αρχίσετε μία αεροκατασκευή συντηρητικά, με λίγα αρχικά φθηνά υλικά, μπορεί να την βαρεθείτε, να την πετάξετε στα σκουπίδια και να απαλλαγείτε από δαύτην. Η τέχνη του ικανού ζμπρώχτη είναι να σας πείσει να αγοράσετε εξ αρχής όλα τα πανάκριβα αεροπορικά υλικά, ώστε να μην μπορείτε να ξεφύγετε εύκολα.

Όταν αρχίσετε να κατασκευάζετε, ο ζμπρώχτης σας θα είναι συνεχώς πλάι σας, επαναλαμβάνοντας το πόσο εύκολη είναι η δουλειά και πόσο πίσω έχετε μείνει.

Οι ζμπρώχτες βρίσκονται εδώ για να ζμπρώνουν. Δεν είναι όμως όλοι οι άνθρωποι επιδεκτικοί σε ζμπρώξιμο.

Συνήθως οι επιδεκτικοί σε ζμπρώξιμο είναι οι πιο αδύνατοι χαρακτήρες, εκείνοι που δεν έχουν συνειδητοποιήσει την πλήρη υπευθυνότητα της πράξεως στην οποία προβαίνουν ζμπρωνόμενοι. Είναι οι συναισθηματικοί, οι ενθουσιώδεις. Ίσως αυτοί είναι οι πιο ακατάλληλοι για την πράξη στην οποία ζμπρώνονται. Ένας λοιπόν πρόσθετος λόγος για τον οποίο οι ζμπρώχτες είναι επικίνδυνοι είναι ότι συχνά ζμπρώνουν τους λιγότερο κατάλληλους.

Όπως λοιπόν και στους ιαπωνικούς σιδηροδρόμους, οι αεραθλητικοί ζμπρώχτες μπορεί να είναι πολύ χρήσιμοι αλλά μπορεί να είναι και πολύ επικίνδυνοι.

Αυτά λοιπόν, και σαγιονάρα σας (ιαπωνικός αποχαιρετισμός).

Jababi Foufomoto (Ιάπων συγγενής του συνεργάτη μας Μπάμπη Φούφωτου)

Πάλι ένα μικρό ευθυμογράφημα περί την αγωνιστική ανεμοπορία, που δημοσιεύθηκε το 2000, στο τεύχος 39 του "Αεραθλητισμού".

Ιδού η Κόνιτσα, ιδού και το πήδημα

Όποιος έχει φιλοδοξίες για πτήσεις αποστάσεως, μπορεί να δοκιμάσει "τον δρόμο για την Κόνιτσα". Οι πόρτες είναι ανοικτές και τα σκυλιά δεμένα. Η Κόνιτσα βρίσκεται στην Ελλάδα. Δεν είναι ούτε στα υψίπεδα της Ανταρκτικής, ούτε στην έρημο Γκόμπι των Ιμαλαΐων.

Όπως έλεγαν και οι αρχαίοι: "Ου παντός πλιν ες Κόνιτσαν". Ούτε οι εκπαιδευτές ούτε οι μαθητές ούτε οι τοπικοί ανεμοπόροι αισθανόμαστε άσχημα γι αυτό. Ούτε όμως οι φανατικοί ρέκτες των ρεκόρ και των αποστάσεων που δεν πηγαινοέρχονται συχνά στην Κόνιτσα, πρέπει να απογοητεύονται. Υπάρχουν πολλές εναλλακτικές λύσεις.

Τελευταίως διαβάσαμε στο rec.aviation.soaring μια αλληλογραφία γύρω από το τι μπορεί να κάνει κανείς, όταν δεν πηγαίνει στην Κόνιτσα.

Κάποιος πρότεινε αγώνες βομβαρδισμού με νερόβομβες. Άλλος αντέτεινε ότι θα ήταν προτιμότερες σακούλες με αλεύρι. Κάποιος όμως είχε μια σοβαρότερη πρόταση που αξιοποιούσε τα ακριβοπληρωμένα GPS και τα loggers των αγωνιστικών ανεμοπτερόν.

Στο club του έκαναν συναγωνισμό πτήσεων που θα σχημάτιζαν στο logger τα αρχικά του σωματίου τους. Είναι σαν να κάνουμε μια πτήση ο καθένας και μετά, να συγκρίνουμε το ίχνος που γράφτηκε στο logger μας. Όποιου το ίχνος μοιάζει περισσότερο με τα αρχικά ΑΝΛΑ είναι ο μέγας χρυσός πρωταθλητής.

Καλή ιδέα, άλλα ανώριμη. Ας την δουλέψουμε λίγο. Πρώτα πρέπει να καθορίσουμε την γραμματοσειρά που θα γραφτούν τα αρχικά. Δεν μπορεί ο ένας να γράφει σε Times και ο άλλος σε Helvetika. Θα πέσουν οι ενστάσεις σύννεφο.

Δεύτερον πρέπει να καθορίσουμε την λέξη. Τα αρχικά ΑΝΛΑ για την Αθήνα μπορεί να αντικατασταθούν με τα αρχικά ΑΛΕΔ για την Έδεσσα. Πάνω στο άρθρο αυτό του κανονισμού μπορούν να γίνουν τρικούβερτοι καβγάδες. Άσε που θα βρεθεί κάποιος ξαφνικά να προτείνει τα αρχικά της ομοσπονδίας ΕΑΝΟ.

Ας αφήσουμε όμως τους αγώνες και ας οργανώσουμε τις προπονήσεις. Πρέπει να αρχίσουμε από λέξεις που βοηθούν την εξάσκηση σε συγκεκριμένα γράμματα. Π.χ. η λέξη ΚΑΚΑ είναι κατάλληλη για το Άλφα. Γνωστή βρισιά με τρία Άλφα είναι ακόμη καταλληλότερη.

Η λέξη ΜΟΥΣΤΟΥΚΟΥΛΟΥΡΟΥ είναι καλή για προπόνηση. Για τους φανατικούς υπάρχει και το: Τούτου του μουστουκούλουρου μου.

Όσοι αρέσκονται σε επιστημότητες, μπορούν να εφεύρουν πολλές πρόσθετες διαδικασίες: Τα loggers πρέπει να είναι βαθμονομημένα και οι κριτές να έχουν περάσει από σεμινάριο κριτών που θα κάνει ειδικός γραφολόγος.

Εμείς πάντως, ευχόμαστε "Καλή διασκέδαση" και προτείνουμε σαν λέξη την ΚΟΝΙΤΣΑ._

Και τώρα: Αφήστε τα ξεράσματα και πιάσετε τα άσματα

Με αυτό τον πρόλογο, το κείμενο αυτό δημοσιεύθηκε στο τεύχος 40 του "Αεραθλητισμού".

Αποστροφή προς τον καλό καιρό

Μου είναι δύσκολο να γράψω νότες, αλλά αν οι γαλλόφωνοι φίλοι ακούν Brassens, ας το τραγουδήσουν στον ρυθμό του "L'orage". Τρελά πράγματα δηλαδή.

Μήπως έχει κανείς μουσικές ιδέες για εγγραφές και MP3 ; Μήπως πρέπει να οργανώσουμε διαγωνισμό αεραθλητικού άσματος;

Μπορούμε να το βάλουμε στο επίσημο αγωνιστικό πρόγραμμα της ΕΛΑΟ σαν αεράθλημα. Δέκα αεραθλητές-τραγουδιστές που απαιτεί η ΓΤΑ θα βρούμε εύκολα. Τι θα λέγατε να σκαρώσουμε εθνική ομάδα; Σκέτη παραφροσύνη, ε;

Ο καθ' ένας το βιολί του. Και εμείς το δικό μας. Πάμε μαέστρο.....

Τον καλό τον καιρό τον αντιπαθώ.
Όταν άπνοια έχει, θέλω να χαθώ.
Να κάνω δα πως δεν την είδα.
Μ' ουρανό γαλανό πάω να τρελαθώ.
Χωρίς άνεμο αρνούμαι να συμβιβασθώ.
Και προτιμώ την καταιγίδα.

Όταν χαίρεται ο κόσμος τον καλό καιρό,
για μια βόλτα στο πάρκο αδιαφορώ,
για ηρεμία και γαλήνη.
Δίχως κύμα, της θάλασσας το ίσιο νερό
μου την δίνει στα νεύρα, ενώ λαχταρώ
πότε θα πιάσει ένα μπουρίνι;

Θέλω ανέμους πολλούς στα ψηλά βουνά.
Γιατί δίχως αυτούς, δεν πάω πουθενά.
Και πάω να σκάσω απ' το κακό μου.
Ας φυσήξει Νοτιάς, ας φυσήξει ξανά,
κάθε μέρα πρωί, μα και τα δειλινά,
να κάνω το δυναμικό μου.

Μην μιλάτε για άπνοια και γι αναστροφή.
'Ολ' αυτά είναι μεγάλη καταστροφή.
Είναι κατήφεια και θλίψη.
Δεν μ' αρέσουν τα cirrus με ήπια μορφή.
Μα ψοφάω για cumulus ευτραφή,

που μ' ανεβάζουνε στα ύψη.

Ο καλός ο καιρός, σας λέω, μου την σπάει.

Μου την δίνει, με σφάζει και με τυραννάει.
Και να τον βλέπω δεν αντέχω.
Θέλω δρόμο από νέφη που να σε μεθάει,
με τον άνεμο πίσω να σε κυνηγάει.
Να τον αρπάξω και να τρέχω.

Και τον κρύο χειμώνα, τον παγερό,
δεν αντέχω ποτέ τον ήπιο καιρό.
Μα να φυσάει ο Βαρδάρης.
Θέλω άνεμο φρέσκο και σταθερό.
Κι ουρανό φιλικό κάθε μέρα να βρω
γεμάτο με lenticularis.

Κι αν μια μέρα με πάρει ο καλός Θεός
σε μια χώρα μακριά που 'χει πάντα φως.
Θα περιμένω εκεί για λίγο.
Κι αν ειν' ο ουρανός πάντοτε γαλανός
κι έχει άπνοια μονότονη συνεχώς.
Θα τα μαζέψω και θα φύγω.

- Όχι θα κάτσω να σκάσω;

Cb (Τσάρλυ Μπίττερ)

Το ευθυμογράφημα αυτό δημοσιεύθηκε το 2001 στο τεύχος 44 του "Αεραθλητισμού". Αναδημοσιεύθηκε το 2006 στο τεύχος 9 του περιοδικού RBF.

Η αεροπορική γλώσσα

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η αεροπορική γλώσσα κακοποιείται βαναύσως. Αδαιείς δημοσιογράφοι μιλάν συχνά για την προσγείωση αεροπλάνων σε «αεροδιαδρόμους». Ο όρος αυτός που δεν αφορά το έδαφος, χρησιμοποιείται σήμερα αδιακρίτως για διαδρόμους προσγειώσεως, τροχοδρόμους, πίστες και κάθε ασφαλτοστρωμένο χώρο όπου μπορεί να τσουλάει ένα αεροπλάνο.

Η «αερογέφυρα» για την τροφοδοσία του αποκλεισμένου Βερολίνου, ήταν μια γνωστή λέξη στην δεκαετία του '50. Αργότερα, οι δημοσιογράφοι την προσγείωσαν και αυτήν και άρχισαν να ονομάζουν αερογέφυρα κάθε οδική γέφυρα που περνάει πάνω από κάποιο δρόμο.

Ο όρος "αερόπλοιο" ή "πλοίο του αέρα" σαν μετάφραση του όρου "flying boat" τείνει σήμερα να περιγράφει αδιακρίτως υδροπλάνα και αερακάτους. Τα παραδοσιακά πηδαλιουχούμενα αερόπλοια (Luftschiff, airship) ατύχησαν και τείνουν να ονομάζονται απλώς Ζέπελιν.

Τα «κενά αέρος», αυτές οι ουράνιες τρύπες, συνεχίζουν να ταλαιπωρούν τους επιβάτες και να

ενοχοποιούνται στα αεροπορικά ατυχήματα. Δεν θα μιλήσουμε όμως εδώ για δημοσιογράφους, αλλά για ιπταμένους που έχουν σαφή επίγνωση για το τι λένε.

Μια κύρια σχολή αεροπορικής γλωσσολογίας είναι "η σοβαρή". Ο αεροπορικός κόσμος έχει πολλούς οπαδούς της σχολής αυτής. Αυτοί θεωρούν ότι όλοι οι αεροπορικοί όροι πρέπει να ακούγονται επίσημοι.

Η μύτη του αεροπλάνου δεν μπορεί να λέγεται έτσι. Πρέπει να λέγεται «ρις» (η ρις της ρινός). Αυτό το είδαμε γραμμένο ακόμα και σε βιβλία. Στους σοβαρούς δεν ταιριάζει η πρακτική να ονομάζουμε το εμπρός μέρος του σκάφους «ρύγχος», μεταφράζοντας το λαϊκό «μούρη» ή «μουσούδα».

Το «χειριστήριο» είναι μια καλή λέξη για το στικ. Δεν είναι όμως αρκετά σοβαρή. Πρέπει να αναγράφεται σοβαρότερα σαν «χειριστήριος ράβδος».

Οι μεντεσέδες των πηδαλίων δεν αρκεί να λέγονται «αρθρώσεις». Πρέπει να λέγονται «γυγλισμοί». Οι πρωταθλητές της σοβαρότητας έχουν μεγάλη παρακαταθήκη από τέτοιες λέξεις.

Στο άλλο άκρο της αεροπορικής γλωσσολογίας βρίσκονται οι περισσότεροι εκπαιδευτές. Αυτοί δεν σέβονται καμία τάξη και χρησιμοποιούν όποια λέξη βρίσκουν ευκολότερη και συντομότερη.

Φωνάζουν λοιπόν στον μαθητή «φουλ δεξί πόδι» και δεν χρησιμοποιούν το γλωσσολογικός σωστό: «πλήρης εκτροπή του ποδοστηρίου δεξιά». Φωνάζουν «θα στολάρεις» και δεν προλαβαίνουν να αναφέρουν ότι «θα έρθεις σε κατάσταση απωλείας στηρίξεως».

Οι εκπαιδευτές λένε ξαφνικά «φλαπς κάτω» και όχι «κατέβασε τα πτερύγια καμπυλότητας». Μιλάν για σπιν, για ρολ, για λουπ. Ακόμα χειρότερα, κάνουν το ασυγχώρητο αμάρτημα να γράφουν όπως μιλάν.

Η συμπεριφορά αυτή είναι απορριπτέα και καταδικαστέα από την σχολή των σοβαρών. Πρέπει να αφαιρεθεί δια νόμου από τους εκπαιδευτές το δικαίωμα να χρησιμοποιούν εγγράφως την γλώσσα που μιλάν.

Μια άλλη γλωσσολογική αεροπορική σχολή είναι "η συντομογραφική".

Από τα αμερικανικά εγχειρίδια προέρχεται η μανία των βραχυγραφιών. Το κείμενο που ακολουθεί περιγράφει ένα γνωστό σε όλους ιστορικό γεγονός, το ατύχημα του Αλεξάνδρου Ωνάση. Μπορείτε λοιπόν να παρακολουθήσετε το ατύχημα της A/A Piaggio της O/A στο A/Δ του Ελληνικού. Στο A/Φ είχαν αντιστραφεί τα Π/Κ. Έτσι, μετά την A/Γ, το A/Φ εξετράπη δεξιά του Δ/Π και κατέπεσε στην Z/A. Το Σ/Π δεν άντεξε, το δε A/Φ κατεστράφη. Τα Π/B μέσα του A/Δ έσπενσαν αμέσως...(1)

Τέτοια κείμενα εμφανίζονται συχνά για να ταλαιπωρούνται οι αναγνώστες των περιοδικών. Το σύμβολο Π/Κ είναι γνωστόν σε όλους ότι σημαίνει «πετρελαιοκίνητο». Αν όμως κάποιο κείμενο μιλάει για φλαπς, το Π/Κ δεν σημαίνει «πετρελαιοκίνητα φλαπς», αλλά «πτερύγια καμπυλότητας». Αν πάλι το κείμενο μιλάει για ailerons, το ίδιο σύμβολο θα μπορούσε να σημαίνει «πηδάλια κλίσεως».

Δεν είναι περίεργο που η συντομογραφική μέθοδος γραφής έχει εφαρμογή σε εγχειρίδια που υποχρεούται κανείς να μελετήσει δια νόμου. Μόνο με το ζόρι μπορεί κανείς να παρακολουθήσει τέτοια κείμενα.

Η μετάφραση από ξένες γλώσσες έχει επιφέρει αρκετή σύγχυση στο αεροπορικό μας λεξιλόγιο.

Ο αγγλικός όρος «aspect ratio» θα μπορούσε να μεταφραστεί σαν «συντελεστής μορφής» της πτέρυγας. Ονομάζεται όμως ελληνιστί «διάταμα» σαν μετάφραση της γερμανικής λέξεως «Streckung» που ενέχει το νόημα του τεντώματος. Αν όμως πάτε να δώσετε εξετάσεις στην ΥΠΑ και βρείτε τον όρο «επιμήκυνση», μην τα χάσετε. Απλώς ο εξεταστής σας προέρχεται από ιταλικό πανεπιστήμιο. Πρόκειται για μετάφραση της ιταλικής λέξεως «alongamento» που είναι η ίδια με το γαλλικό «alongement» και σημαίνει το ίδιο πράγμα με το διάταμα.

Η «αντίσταση» της πτέρυγας θα μπορούσε να λέγεται έτσι, από το γερμανικό «Widerstand» που έχει το νόημα του αντί+στέκομαι. Λέγεται όμως «οπισθέλκουσα» λόγω μεταφράσεως του αγγλικού «drag» που ενέχει την έννοια του τραβήγματος. Μην τα πολυψάχνετε. Είναι να τραβάτε τα μαλλιά σας.

Κάποιοι υποστηρίζουν ότι πρέπει να θεσπισθεί μια τυποποιημένη γλώσσα που θα επινοήσουν οι ίδιοι, ή κάποιος καθηγητής, ή κάποια επιτροπή καθηγητών. Ο Bismark όμως έλεγε: «drei Professoren, Vaterland verloren». Δηλαδή: «τρεις καθηγητές και η πατρική γη εχάθη».

Δεν μας χρειάζονται επιτροπές και τυποποίηση. Είμαστε ευτυχείς με το μπάχαλό μας. Το γλεντάμε. Το απολαμβάνουμε. Η ελευθερία του αέρα απαιτεί και ελευθερία στην γλώσσα του. N' est ce pas? (2)

Επεξηγήσεις:

(1) Απόδοση σε κατανοητή γλώσσα: Το ατύχημα της αερακάτου Riaggio της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Στο αεροσκάφος είχαν αντιστραφεί τα πηδάλια κλήσεως. Έτσι, μετά την απογείωση, το αεροσκάφος εξετράπη δεξιά του διαδρόμου προσγειώσεως και κατέπεσε στην ζώνη ασφαλείας. Το σύστημα προσγειώσεως δεν άντεξε, το δε αεροσκάφος κατεστράφη. Τα πυροσβεστικά μέσα του αεροδρομίου έσπευσαν αμέσως...

(2) Isn't it?

Το παραπάνω ονομάζεται επισήμως "αλεξίπτωτο πλαγιάς". Για πολλά χρόνια οι αθλητές του δοκίμαζαν να βρουν ένα δόκιμο μονολεκτικό όρο. Το κείμενο που ακολουθεί επιλύει αυτό το πρόβλημα.

Δημοσιεύθηκε το 2003 στο τεύχος 55 του "Αεραθλητισμού. Το 2009 αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 28 του περιοδικού RBF.

Το αλεξικλίτιον

Έχουν διασωθεί μέχρι σήμερα πολλοί πάπυροι με αποσπάσματα των ομηρικών επών. Τα κείμενα μεταξύ τους δεν είναι ταυτόσημα. Μεταξύ των παπύρων της Ναυκράτεως (που βρέθηκαν στην Αίγυπτο το 1892) υπάρχουν μερικά αποσπάσματα του προβληματίζαν πάντα τους μελετητές. Το πρώτο απόσπασμα αναφέρεται στον Αχιλλέα:

*χάριν άοιδε θεά ποδάρκους Αχιλλείου
αλεξικλιτίω τείχος πτωλιέθρου ανώχετο*

Ο Πολωνός μελετητής Στάκο Κρόσπι (1), που πρώτος ασχολήθηκε με το κείμενο το 1907, επεξηγεί: "Ω θεά, ψάλε την χάρη του γρηγοροπόδαρου Αχιλλέως καθώς ανέβαινε το τείχος της πόλεως (του Ιλίου)".

Το κείμενο είναι προβληματικό. Κατά πρώτον, γνωρίζουμε ότι οι Αχαιοί δεν ανέβηκαν στο τείχος του Ιλίου. Κατά δεύτερον, σε μια πολιορκία οι επιτιθέμενοι δεν ανεβαίνουν τις πολιορκητικές σκάλες με χάρη ή με χαρά. Προβληματική είναι και η άγνωστη λέξη "αλεξικλίτιον" που δεν απαντάται σε άλλα αρχαία συγγράμματα. Απαντάται μόνο άλλη μία φορά στην Οδύσσεια (στον στοίχο ρστ' 318). Εκεί αναφερόμενος στην παραμονή του Οδυσσέως στο νησί της Κίρκης ο Όμηρος γράφει:

*αύραν ευκλεήν διετήν χρησάμενος
λινώ αλεξικλιτίωέχαιρεν*

Το κείμενο αυτό διεσώθη σε σπαράγματα παπύρου και είναι ελλιπές. Μας αναφέρει όμως ότι το αλεξικλίτιο ήταν λινό και ότι με αυτό κάποιος (προφανώς ο Οδυσσεύς) χαιρόταν. Αυτή όμως η λαμπρή αύρα ηλικίας δύο ετών που χρησιμοποιούσε, είναι ακατανόητος.

Η ερμηνεία των στοίχων αυτών έμεινε εκκρεμής. Οι στοίχοι δεν περιλαμβάνονται στις επίσημες εκδόσεις των ομηρικών επών που έκαναν τα πανεπιστήμια μέχρι σήμερα.

Προσφάτως, ο μελετητής Κ. Γκόρκυ (του πανεπιστημίου της Πετρούπολεως) επανεξέτασε τα κείμενα και επέτυχε την διαλεύκανση του μυστηρίου.

Η λέξη "αλεξικλίτιον" προέρχεται από το πρόθεμα αλεξι- (που υποδηλώνει προστασία από κάτι) και την λέξη κλιτύς (δηλαδή την πλαγιά του όρους). Το νόημα της λέξεως υποδηλώνει συσκευή που

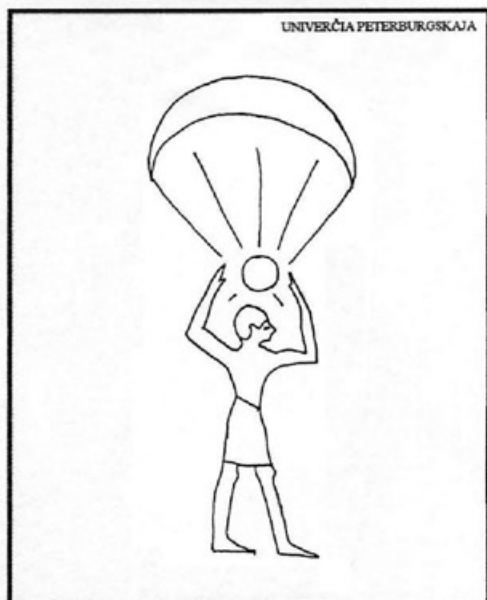
σε προστατεύει από το να κτυπήσεις στην πλαγιά του όρους. Κατά τον Ρώσο μελετητή πρόκειται για το ονομαζόμενο "αλεξίπτωτο πλαγιάς", το κοινώς ονομαζόμενο "παραπέντε".

Μετά από αυτό, η ερμηνεία της ασχολίας του Οδυσσέως στο νησί της Κίρκης είναι προφανής: Ο Οδυσσεύς δεν παρέμεινε στο νησί επί δύο έτη, για τα μάτια της Κίρκης. Βρήκε εκεί κάποια αύρα που φυσούσε συνεχώς (επί δύο χρόνια), ευνοϊκά, σε κάποια παραδεισένια πλαγιά. Παρέμεινε με την Κίρκη, διότι χαιρόταν να πετάει με λινό παραπέντε στην πλαγιά του νησιού.

Όσο για τον Αχιλλέα, προφανώς ανέβαινε χρησιμοποιώντας παραπέντε (αλεξικλιτίω = δοτική οργανική) έξω από το τείχος της αποκλεισμένης πόλεως. Το έκανε για το κέφι του (χάριν), αλλά και για να κατασκοπεύει τις προπαρασκευές των πολιορκημένων.

Από τεχνικής πλευράς, συνάγουμε ότι τα λινά παραπέντε της εποχής εκείνης είχαν μεγάλη ταχύτητα απογειώσεως. Γι' αυτό και χρειαζόταν ο "ποδάρκης Αχιλλεύς", ή "η ευκλής αύρα" που φυσούσε στο νησί της Κίρκης.

Ο Κόσπια Γκόρκυ (2) ανεζήτησε στην αρχαία γραμματεία και άλλες ενδείξεις χρήσεως "αλεξικλιτίου". Ίσως η ιπτάμενη συσκευή του Δαιδάλου να ήταν το ομηρικό "αλεξικλιτίον". Ο σκοπός του Δαιδάλου ήταν η απόδραση από το παλάτι του Μίνως. Αυτό μπορούσε να επιτευχθεί ευχερώς με "αλεξικλιτίον" δεδομένου ότι το παλάτι της Κνωσού βλέπει σε κλιτύ προς βοράν και ότι οι επικρατούντες άνεμοι είναι βόρειοι. Το μακρύ ταξίδι πέραν από την Κρήτη μπορεί να είναι απλή μυθική υπερβολή "ποιητική αδεία".



Στο σχήμα μας εικονίζεται παράσταση από όστρακο αιγυπτιακού αγγείου του 7' αιώνα που βρέθηκε στον σταθμό του Κεραμικού κατά τις πρόσφατες ανασκαφές του μετρό. Ο Κ. Γκόρκυ ισχυρίζεται ότι αυτό επιβεβαιώνει την θεωρία του, διότι απεικονίζει αλεξικλιτίον. Έχουν όμως εκφρασθεί και σοβαρές αμφιβολίες.

Φαίνεται ότι το "αλεξικλιτίον" ξεχάστηκε στα κλασσικά, ελληνιστικά και ρωμαϊκά χρόνια. Υπάρχει από τον Βιργίλιο ένα φθαρμένο απόσπασμα περγαμηνής που γράφει κάτι δυσανάγνωστο:

.....*parapentium notatum est.....nobilis.....*

Αυτό θα μπορούσε να ερμηνευθεί ότι το παραπέντε είναι αξιοσημείωτο. Η λέξη nobilis θα μπορούσε να υποδηλοί ότι επρόκειτο για ευγενή ασχολία, ή για

ενασχόληση των ευγενών. Όλα όμως αυτά είναι αυθαίρετα, διότι δεν έχει διασωθεί το όλο κείμενο.

Τελευταίως υπήρξαν ουνίτες καλόγεροι του Αγίου Όρους που υπεστήριξαν ότι το:

βασιλεύ ουράνιε παράκλητε

πρέπει να γράφεται "παράκλητε" (με ιώτα). Υπέστηριξαν ότι η λέξη προέρχεται από το λατινικό "para" (αλεξι-) και το ελληνικό "κλιτύς". Πρόκειται για ουνίτικη γραφή παραγώγου της λέξεως "αλεξικλιτίον". Ο "παράκλητος" είναι ο "παραπεντιστής", αυτός που πετάει με παραπέντε.

Οι μοναχοί αυτοί υποστηρίζουν ότι το ιερό κείμενο πρέπει να μεταφράζεται: "βασιλιά που κάνεις παραπέντε στους ουρανούς". Ζητούν δε, βάσει αυτού, να τους επιτρέψει το πατριαρχείο να πετάν με παραπέντε στις απόκρημνες πλαγιές του Αγίου Όρους.

Η βαρβαρική λέξη "parapente" μεταφράστηκε σωστά από τους συγχρόνους Έλληνες αεραθλητές σε "αλεξίπτωτο πλαγιάς". Δυστυχώς, διάφοροι που δεν εμβαθύνουν στα γλωσσικά θέματα, δοκιμάζουν να εισάγουν τον αδόκιμο όρο "αλεξίπτερο". Μήπως πρόκειται για μία συσκευή που μας προστατεύει από τα φτερά;

Η επίσημη ονομασία της συσκευής θα μπορούσε να ήταν η ομηρική λέξη "αλεξικλιτίον" ή ακόμα και ο ερμαφρόδιτος όρος "αλεξιπλάγιον". Πάντως όχι "αλεξίπτερο" και "αλεξιπούπουλο".

(1) Δοκιμάστε να ανασυλλαβίσετε το όνομα. (2) Στην ρωσική, γκόρκυ = πικρός.

Το 2003 οι Αμερικανοί γιόρτασαν τα 100 χρόνια της πτήσεως. Την αντίθεσή μας στο περιεχόμενο αυτής της γιορτής εκφράσαμε στο τεύχος 59 του "Αεραθλητισμού".

Η επέτειος του 1903

Τον Νοέμβριο του 2003 εορτάσθηκαν τα 100 χρόνια της πτήσεως. Όπως όλες τις πομπώδεις εορτές, έτσι και αυτή είναι απατηλή. Αν θέλουμε να κυριολεκτήσουμε, η γιορτή δεν ήταν για τα 100 χρόνια της πτήσεως, αλλά για τα 100 χρόνια της θορυβώδους πτήσεως. Η αθόρυβος πτήση είχε προηγηθεί κατά πολλά χρόνια.

Περί το τέλος του 19ου αιώνα, ο Otto Lilienthal πετούσε στην Γερμανία με ανεμόπτερα που έμοιαζαν με τους σημερινούς αετούς των αιωροπτεριστών. Έχοντας ήδη κάνει περισσότερες από 1.000 πτήσεις, στολάρισε και σκοτώθηκε αθούρως.

Η αντίρρηση σε αυτά είναι ότι το 1903 δεν έγινε μεν η πρώτη πτήση, έγινε όμως η πρώτη πραγματική ανύψωση. Ο Lilienthal πετούσε μεν, αλλά δεν απογειωνόταν από επίπεδο έδαφος. Απογειωνόταν από λόφους.

Και αυτό το επιχείρημα αποτελεί ένα μεγάλο ψέμα. Πριν την γαλλική επανάσταση (συγκεκριμένα από το 1783), περισσότερο από 200 χρόνια πριν από σήμερα και 100 χρόνια πριν το 1903, οι χειριστές των αεροστάτων απογειώνονταν από επίπεδο έδαφος και έφθαναν σε ύψη που χρειαζόταν οξυγόνο. Και αυτά όμως ήταν αθόρυβα. Άρα δεν μετράν.

Η πτήση του 1903 σε ύψος λίγων μέτρων, το μόνο που είχε να προσθέσει στην πτήση ήταν ο θόρυβος. Από τότε ο θόρυβος έγινε συνώνυμος της αεροπορικής προόδου.

Τα αυτοκίνητα είναι και αυτά μηχανοκίνητα μεταφορικά μέσα, δεν κάνουν όμως δαιμονισμένο θόρυβο. Τα πλοία παρ' όλες τις πανίσχυρες μηχανές τους δεν ξεκουφαίνουν τα λιμάνια. Τα αεροπλάνα όμως πρέπει να διαλαλούν αναιδώς την παρουσία τους παντού όπου περνάν. Γι' αυτό ευθύνεται το 1903.

Αρχίζοντας από το καταραμένο έτος 1903, οι πτητικές συσκευές άρχισαν τον συναγωνισμό για μεγαλύτερο θόρυβο. Τα αεροπλάνα του πρώτου πολέμου έκαναν αρκετό κλαπάκιασμα, αλλά δεν ξεπερνούσαν σε δόξα το γουργουρητό μπουμπούνισμα των αεροπλάνων του δεύτερου πολέμου.

Η πρόοδος της αεροπορίας προς τον θόρυβο υπήρξε θριαμβευτική. Από τους απλούς βρυχόμενους εμβολοφόρους κινητήρες περάσαμε στους ουρλιάζοντες στροβίλους. Ω, τι πρόοδος! Από την μονότονη Dacota περάσαμε στο βροντερό 707 και αργότερα, στο μεγαλύτερο επίτευγμα της αεροναυπηγικής, το σπαζοχητικό Concord.

Μετά το Concord όλοι συμφωνούν ότι η πρόοδος ανεστάλη. Από τότε δεν κατασκευάσαμε τίποτα καλύτερο, δηλαδή τίποτα το θορυβωδέστερο.

Εμείς οι ανεμοπόροι βρεθήκαμε μετά το 1903 σε μειονεκτική θέση. Δεν κάναμε θόρυβο. Άρα είμαστε αμελητέοι, δηλαδή ένα τίποτα.

Αφήνοντας τα λάστιχα εκτοξεύσεως κατά μέρος, αποφασίσαμε να αντιδράσουμε. Δέσαμε λοιπόν στην άκρη ενός σχοινιού ένα θορυβώδες αντικείμενο και το βάλλαμε να μας τραβάει. Έτσι, μήπως και μας δώσει κανείς σημασία. Έτσι προέκυψε το αερορυμουλκό αεροπλάνο.

Το πνεύμα του 1903 απαιτούσε περισσότερο θόρυβο και φροντίσαμε να συμμορφωθούμε. Αλλάξαμε τις ψόφιες μηχανές των μικρών αερορυμουλκών μας με ισχυρότερες, ώστε να τα κάνουμε θορυβωδέστερα. Και αυτό όμως δεν ήταν επαρκές διότι ο θόρυβος παρέμενε μακριά μας.

Τελικά αποφασίσαμε να φέρουμε τον θόρυβο στο σπίτι μας, όπως απαιτεί η παράδοση του 1903. Εγκαταστήσαμε σε ορισμένα κλασικά ανεμόπτερα θορυβογεννήτριες και τα ονομάσαμε μοτοανεμόπτερα.

Και τώρα, τι μας μένει να κάνουμε στο πνεύμα του 1903; Έχουμε μείνει πολύ πίσω. Για διαστημικά ταξίδια έχουν ήδη εφευρεθεί τα boosters στερεών καυσίμων. Μόνο το όνομα "μπούστερ" προδίδει το φοβερό "μπου" που κάνουν όταν λειτουργούν.

Οι Γερμανοί δοκίμασαν προπολεμικώς να απογειώσουν ανεμόπτερα με μικρά μπούστερ στερεών καυσίμων. Μήπως στο πνεύμα του 1903 πρέπει να ξαναδοκιμάσουμε; _

Ακολουθεί μια σειρά από έμμετρες και μη αναφορές στο παραπέντε, που δημοσιεύθηκε το 2004 στο τεύχος 57 του "Αεραθλητισμού".

ΕΠΕΑ ΠΑΡΑΠΤΕΡΟΕΝΤΑ

Η Μαριγώ

Η κοπέλα η Μαριγώ
ένα θερμικό δεν πιάνει.
Κι αν το βρει, πάλι το χάνει,
και βουλιάζει σαν τ' αυγό.
Μήπως έφταιγαν τα βράχια;
Μήπως φταίει το βουνό;
Μήπως κούναγαν τα στάχνα;
Μαριγούλα Μαριγώ;

- Ποιος στο πλάι μου πετάει;
μήπως είναι ο Γιωργής;
Για να δούμε τι φοράει;
Νάτην πάλι κατά γης.

- Έρθε ο Νίκος με την Ρένα
πούβγαينه με την Ηρώ.
Πάλι τράβαγες τα φρένα
Μαριγούλα Μαριγώ.

- Τι αμάξι έχει ο Νάσος;
που τον άφησε στο ράφι
η Μαρία. Ω, τι θράσος!
Πάρτην κάτω στο χωράφι.

Μάζεψε καλά τον θόλο.
Θέλει μάζεμα θαρρώ
το μυαλό σου, το μυαλό σου,
Μαριγούλα Μαριγώ.

Τι είναι;

Από μόνο του φουσκώνει
δίχως νάναι και μπαλόني.
Κρέμομαι από κορδονέτα,
μα δεν είμαι μαριονέτα.
Τρέχω δέκα μέτρα μόνο,
μετά κάθομαι στον θρόνο.

Το φρενάρω για να στρέφει.
Το πατάω για να τρέχει.
Πάω πάνω και σφυρίζει.
Πάω κάτω και μουγκρίζει.
Γύρω-γύρω τριγυρνάω,
πάνω απ' το βουνό περνάω.
Τριγυρίζω - τριγυρίζω,
στους αγρούς πάω και καθίζω.
Καθισμένος προχωράω,
όρθιος στέκω, σταματάω.
Με πηγαίνει ανοιγμένο,
διπλωμένο το πηγαίνω.
Τι είναι;

Διαπιστώσεις (χύδην)

Στους αγώνες παραπέντε στις εννέα
παραπέντε παραπέντε παραπέντε θάχαμε
ρεκόρ συμμετοχών.

Διαπιστώσεις (εμμέτρως)

Στους αγώνες παραπέντε,
στις εννέα παρα-πέντε,
παρά πέντε παραπέντε
θάχαμε ρεκόρ συμμετοχών.

Ο πρωταθλητής (χύδην)

Φεύγοντας στο παρά πέντε πέντε πέντε
δέκα πέντε προσπερνούσε παρά πέντε μέχρι
παρά πέντε πέντε όταν ετερμάτισε.

Ο πρωταθλητής (εμμέτρως)

Φεύγοντας στο παρά-πέντε,
πέντε - πέντε - δεκαπέντε
προσπερνούσε παραπέντε,
μέχρι παρά-πέντε πέντε,
όταν ετερμάτισε.

Παρακουίζ

- * Ποιόν χορό χορεύουν οι αεραθλητές στην Κρήτη;
Τον παραπεντοζάλη.
- * Ποιό παιχνίδι παίζουν τα παιδιά των αεραθλητών;
Τα παραπεντόβολα.
- * Πως θα λέγεται το αγώνισμά μας στην Ολυμπιάδα;
Παραπένταθλο.
- * Τι σερβίρουν τα ψητοπωλεία των Πλαταιών;

Παραπεντανόστιμους μεζέδες.
* Πότε εορτάζει το αεράθλημά μας;
Την παραπεντηκοστή.
* Ποιά είναι η καλύτερη πίστα σκί;
Τα παραπέντε πηγάδια.
* Τι διαβάζουν οι λιγούρηδες αεραθλητές;
Το parapenthouse.
* Που θα πετάμε μετά την ενοποίηση της Κύπρου;
Στον Παραπενταδάκτυλο.
* Πως περιγράφεται αεραθλητής με ωραία γκόμενα;
Η παραπεντάμορφη και το τέρας.
* Πως λέγεται η ανωτάτη μας διοίκηση;
Το παραπεντάγωνο.
* Πως θα λέγεται το νέο μοντέλο παραπέντε;
Παραέξη.

Παρακώστας

Το κείμενο που ακολουθεί δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά το 2004, μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες, στο τεύχος 59 του "Αεραθλητισμού". Το 2011 τροποποιήθηκε ελαφρώς ώστε να είναι διαχρονικά κατανοητό.

Αεραθλητικές δεκαετίες

Η αχόρταγη Ολυμπιάδα στέρησε την πρωτεύουσα από δύο αεροδρόμια (το Ελληνικό και τον Μαραθώνα) και χαρακτήρισε όλη την δεκαετία του 2000 σαν δεκαετία του πρωταθλητισμού. Από το 2010 άρχισε η κάθαρση, μέσω του οικονομικού στραγγαλισμού. Ο μηδενισμός της επιχορηγήσεως του αεραθλητισμού ήταν αναμενόμενος από το 2003, οπότε και κάποιος αθλητικός παράγων δήλωνε: "Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν επιτρέπει την κρατική επιχορήγηση του αθλητισμού, το ανέχεται δε για την Ελλάδα, μόνο λόγω της Ολυμπιάδας".

Ανατρέχοντας στο παρελθόν, διαπιστώνουμε ότι, κάθε δεκαετία που πέρασε είχε για τον αεραθλητισμό μας ένα ιδιαίτερο χρώμα. Αξιίζει τον κόπο να εξετάσουμε τις δεκαετίες αναλυτικά.

Πολλοί αναλυτές που αρχίζουν ιστορική ανασκόπηση, πηγαίνουν πίσω στον άνθρωπο των σπηλαίων. Εμείς αρκούμεθα να γυρίσουμε πίσω στον β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Κατά τον πόλεμο στερηθήκαμε τα πάντα. Το κυριότερο αγαθό που έλειψε ήταν το φαΐ. Σε κάποιους έλειψε το καλό φαΐ, στους περισσότερους έλειψε απλώς το φαΐ. Έτσι, κατά την πρώτη δεκαετία μετά τον πόλεμο, όλοι το έριξαν στο φαΐ.

Η δεκαετία του '50 ήταν η δεκαετία του "τρώω". Η απόλαυση προερχόταν από το φαΐ. Όλοι έτρωγαν, έτρωγαν, μέχρις ότου άρχισαν να φουσκώνουν και να γίνονται παχύσαρκοι. Τότε, άλλοι μεν σταμάτησαν μόνοι τους, άλλοι δε συνέχισαν να τρώνε, μέχρι να τους σταματήσουν οι γιατροί.

Περί αεραθλητισμού ουδείς λόγος. Δεν υπήρχε ούτε καν στην Αθήνα. Μόνο δύο μήνες ετησίως στην Τρίπολη κάτι χρηματοδοτούσε η πολεμική αεροπορία. Το ευρύ κοινό αδιαφορούσε, χαιρόταν ακόμα το φαΐ.

Την δεκαετία του '60 η πείνα ξεχάστηκε και άρχισε η μανία των αγορών. Η δεκαετία του "τρώω" έδωσε την θέση της στην δεκαετία του "έχω". Με την νοοτροπία που γεμίζει η κοιλιά, άρχισαν να γεμίζουν τα σπίτια.

Αγοράστηκαν χιλιάδες χρήσιμα αγαθά, αλλά και άπειρα άχρηστα. Άρχισαν τα ταξίδια στο εξωτερικό, σαν ταξίδια για ψώνια. "Αμερικανική οικογένεια πωλεί" έγραφαν οι εφημερίδες, και όλοι έτρεχαν να αγοράσουν τα σκουπίδια της. Κάθε Αμερικανός αερομοντελιστής που εμφανιζόταν στην Ελλάδα ονομαζόταν από όλους "ο φίλος μου ο Αμερικάνος", με την ελπίδα ότι θα έφερνε κάτι λαθραίο από το αφορολόγητο κατάστημα μοντελισμού της βάσεως.

Ο κόσμος αγόραζε, αγόραζε, αγόραζε και δεν πετούσε τίποτα. Κάποτε, τα ελληνικά σπίτια γέμισαν σκουπίδια (ή αλλιώς: διακοσμητικά αντικείμενα) και η μανία των αχαλίνωτων αγορών ξεχείλισε στους δρόμους. Οι δρόμοι άρχισαν να γεμίζουν αυτοκίνητα περισσότερα από τις ανάγκες των κατοίκων. Η μανία των αγορών κορέστηκε μόνο όταν γέμισαν και οι δρόμοι.

Μετά την δεκαετία του "έχω" ακολούθησε η δεκαετία του "κάνω".

Κατά την δεκαετία του '70 όλοι άρχισαν να κάνουν κάτι. Άλλοι έκαναν ταξίδια, όχι πια για ψώνια. Άλλοι βγήκαν στην θάλασσα, άλλοι στον αέρα. Τα σπορ άρχισαν να αναπτύσσονται με πολλαπλασιασμό των δραστηριοτήτων και των σωματείων.

Στην θάλασσα τα ιστιοφόρα ήταν έτοιμα να εξαφανιστούν. Η μηχανή είχε εκτοπίσει το πανί σαν μέσο προώσεως. Ο αθλητισμός πήρε αυτό το αποτυχημένο μεταφορικό μέσο και το πολλαπλασίασε, δημιουργώντας την μανία της ιστιοπλοΐας. Η θάλασσα γέμισε από αποτυχημένα μεταφορικά μέσα.

Στον αέρα, ότι δεν έχει μηχανή είναι καταδικασμένο να πέσει. Και όμως άρχισαν να πετάν εκατοντάδες ανεμόπτερα, αετοί, (και αργότερα παραπέντε), χωρίς μηχανή. Όχι βέβαια για να ταξιδεύει ο κόσμος, γι αυτό υπάρχουν τα επιτυχημένα μηχανοκίνητα.

Ο αεραθλητισμός τονώθηκε από την μανία του "κάνω". Πήρε σημαντική αναπτυξιακή επιχορήγηση. Έκανε αγορές υλικών. Πολλαπλασίασε τους αθλητές. Πολλαπλασίασε και τα σωματεία του σε όλη την Ελλάδα.

Η πείνα όμως για το "κάνω" έφερε όπως πάντα την υπερβολή. Τα σωματεία από έξη που ήταν το '73, έγιναν μετά από λίγα χρόνια πάνω από πενήντα. Πολλά από αυτά όμως δεν "έκαναν" τίποτα. Ήταν τα λεγόμενα "σωματεία-σφραγίδες". Η μόδα του "κάνω" είχε ήδη ξεπεραστεί.

Η δεκαετία του '80 ήταν η δεκαετία του "πηδάω".

Το κράτος άρχισε να πηδάει την οικονομία της χώρας. Πολλοί κλάδοι πηδήχτηκαν χοντρά. Η κρατική επιχορήγηση του αεραθλητισμού (μέσω της ΥΠΑ) πηδήχτηκε και αυτή τελείως, μέχρι που καταργήθηκε.

Η νοοτροπία του πηδήματος δεν ήταν μόνο μεταφορική. Την δεκαετία αυτή οι γυναίκες απέκτησαν την ομαδική μανία της απελευθερώσεως τους δια του σεξ. Ήταν η χρυσή εποχή των τουριστριών και του καμακώματος. Ήταν και αυτή μια περαστική μανία. Δεν την ανέκοψε μόνο το AIDS που εμφανίστηκε τότε. Δεν την ανέκοψε το συνακόλουθο προφυλακτικό, που διεκδίκησε την μισή απόλαυση της συνουσίας. Ήταν η γενική νοοτροπία που έφυγε, σαν κάθε περαστική μόδα.

Η ακρότητες του πηδήματος δεν ήταν μυστικές και ανεπίσημες. Στο τέλος, μέχρι και τα πηδήματα του πρωθυπουργού μας έγιναν προσφιλές θέμα του τύπου, ελληνικού και ξένου. Επρόκειτο σαφώς για την δεκαετία του "πηδάω".

Η δεκαετία του '90 ήταν η δεκαετία του "extreme", της υπερβολής.

Το όνειρο δεν ήταν πια απλώς να κάνουμε κάτι, αλλά να κάνουμε κάτι ακραίο. Οι πιο εντυπωσιακές ασχολίες έγιναν οι πιο ελκυστικές. Δεν αρκεί να πάμε κάπου ταξίδι, πρέπει να πάμε στις Μαλδίβες. Δεν αρκεί να κάνουμε ιστιοπλοΐα, πρέπει να βγούμε στο Αιγαίο με μελτέμι. Δεν αρκεί να κάνουμε ανεμοπορία πρέπει να κάνουμε και αερομαχίες. Αεροπορικώς ήταν η δεκαετία του "Top Gun".

Η λέξη "extreme" δεν αναφέρεται μόνο σε ακραία αθλήματα. Δεν αναφέρεται μόνο στις νέες μανίες που τότε εμφανίστηκαν, όπως να πηδάμε από τις γέφυρες στο κενό. Η γενική νοοτροπία ήταν "extreme" σε όλες τις εκδηλώσεις. Για παράδειγμα, κάναμε για πολλά χρόνια ήρεμη ιππασία στην εξοχή. Την δεκαετία αυτή όμως άρχισαν οι καινούριοι ιππείς να σπάνε τα πόδια τους, γιατί δοκίμαζαν από την πρώτη εβδομάδα υπερπηδήσεις εμποδίων. Κάποιοι άλλοι έβγαλαν κάποιο σπόνδυλο, κάνοντας άλματα με ιστιοσανίδα, ένα τελείως ακίνδυνο άθλημα.

Στον αεραθλητισμό είχαμε τους αθλητές του ενός μηνός. Αυτοί νόμιζαν ότι με μερικές πτήσεις θα μπορούσαν να γίνουν μάγκες χειριστάρδες. Ζητούσαν από τις πρώτες πτήσεις εμπειρία ακροβατικών. Μετά από μερικές πτήσεις εγκατέλειπαν, γιατί έπρεπε να ασχοληθούν με άλλο άθλημα που είχε επίσης μούρη extreme sport.

Κάποτε η μόδα πέρασε και η μαγκιά του "Top Gun" ξεχάστηκε.

Η δεκαετία του 2000 ήταν η δεκαετία των "πρώτων".

Τώρα πια δεν αρκούσε να βγούμε στο Αιγαίο με ενθουσιαστικό μελτέμι, για το κέφι μας. Έπρεπε να βγούμε και με εκνευριστική άπνοια, σε καθορισμένη διαδρομή, για να βγούμε πρώτοι. Οι

αθλητικοί μηχανισμοί άρχισαν να έχουν σαν στόχο τους την δημιουργία πρώτων. Η οικονομική επιβράβευση των σωματείων άρχισε να γίνεται ανάλογα με την επίδοσή τους στο να παράγουν πρώτους.

Πρώτοι έπρεπε να παράγονται με κάθε μέσον, νόμιμο ή παράνομο, όπως το ντόπιν που άρχισε τότε να απασχολεί εντόνως την κοινωνία. Ως γνωστόν: "τα μέσα αγιάζονται από τους σκοπούς", η δε Ολυμπιάδα είχε καταστεί ιερός σκοπός.

Ο αεραθλητισμός μπήκε εγκαίρως στην πρωταθλητική νοοτροπία. Κανείς δεν έπρεπε να κάνει πια πτήσεις για το απλό κέφι του. Έπρεπε να κάνει προπόνηση για κάτι ανώτερο, για να πάει μακρύτερα, για να πετάξει γρηγορότερα, για να κάνει μια επίδοση, για να κερδίσει ένα κύπελλο. Πολλοί δοκίμαζαν να πετάξουν αγωνιστικά πριν μάθουν καν να πετάν. Υπήρξαν και εκπαιδευτές που δίδασκαν πρωταθλητικές ιδιοφυΐες, πριν ακόμα μάθουν στον μαθητή τους να πετάει.

Η γενική μανία των τρελών άκρων της περασμένης δεκαετίας μπήκε στο στενό καλούπι των ακραίων επιδόσεων και μόνον. Η λέξη "αθλητισμός" έπαιρνε το νόημα του "πρωταθλητισμού". Ο αθλητισμός αναψυχής δεν ήταν πια αθλητισμός, ήταν ντροπή.

Η δεκαετία των πρώτων έκλεισε το 2010 με την Ελλάδα να είναι η πρώτη χώρα της Ευρώπης που φαλκίζει.

* * *

Το μυαλό του ανθρώπου έγινε για να επιλύει προβλήματα. Προβλήματα που έχουν να κάνουν με την αντιμετώπιση του περιβάλλοντος του, την επιβίωσή του και την ικανοποίηση των βασικών αναγκών του. Όταν κανείς ικανοποιήσει τις βασικές του ανάγκες, διαπιστώνει ότι το μυαλό έχει ένα μεγάλο κατασκευαστικό μειονέκτημα. Δεν διαθέτει διακόπτη ON-OFF. Πρέπει να του βρίσκει συνεχώς προβλήματα να επιλύει, αλλιώς φλιπάρει.

Εδώ ακριβώς είναι χρήσιμος ο αθλητισμός, στην ξηρά, στην θάλασσα, στον αέρα. Αυτή είναι η χρήση των αχρήστων μεταφορικών μέσων και των αντιπαραγωγικών δραστηριοτήτων, των αθλητικών μέσων και του αθλητισμού. Αυτή είναι η γυμνή αλήθεια. Η επίλυση σταυρολέξων και η πτήση των ανεμοπτέρων αυτή ακριβώς την ανάγκη ικανοποιεί. Όλα τα άλλα είναι παχιές κουβέντες.

Όσοι αντιμετωπίζουν τον αθλητισμό στην σωστή του διάσταση, μπορούν να βγαίνουν ιστιοπλοΐα στο Αιγαίο, μπορούν να πετάν με ανεμόπτερο τοπικά ή ταξιδιάρικα. Έτσι, για να επιλύουν τα συνεχή προβλήματα που τους παρουσιάζονται. Είναι συνεχώς ικανοποιημένοι από τον αθλητισμό. Τον απολαμβάνουν.

Αντιθέτως, όσοι θέλουν πειστικά να πάνε μακριά μία τουλάχιστον φορά, μόνο για να κάνουν κάποιο ρεκόρ, είναι συνεχώς ανικανοποίητοι. Είναι δύσθυμοι και εριστικοί. Δεν απολαμβάνουν τον αθλητισμό.

Όλες αυτές τις δεκαετίες, κάποιοι έτρωγαν με μέτρο, αγόραζαν χωρίς υπερβολές, πηδούσαν για απόλαυση και έκαναν αθλητισμό για το κέφι τους. Από αυτούς που δεν ακολουθούσαν την εκάστοτε μόδα, κάποιοι έφταναν με ανεμόπτερο ακόμα και μέχρι την Κόνιτσα.

Καιρός είναι λοιπόν να μην ψάχνουμε για την επόμενη μόδα, αλλά να γυρίσουμε στον αθλητισμό απολαύσεως, τον αθλητισμό αναψυχής. Η αναψυχή δεν είναι όνειδος, είναι αυτό καθαυτό το θεμελιώδες νόημα του αθλητισμού.

Τέσσερα ακόμα ανεμοπορικά ποιήματα, πολύγλωσσα αυτή τη φορά. Δημοσιεύθηκαν το 2004 στο τεύχος 59 του "Αεραθλητισμού".

Out landing

A sailplane άσπρο και παχύ
his owner's το καμάρι
has landed εις την εξοχή
and on the green χορτάρι.

Ατμοσφαιρική ευστάθεια

La cucaracha, la cucaracha
δεν μπορεί να προχωρήσει

porque no tiene porque le falta
θερμικό να ξεζουμίσει.

Segelflugwettbewerb

Σημείο στροφής, σημείο στροφής,
κόμμα, γραμμή τερματισμού
και βρίσκομαι στην κεφαλή
του ανταγωνισμού.



Wendepunkt, Wendepunkt, Komma, Strich
erste ist mein Gesicht.

Σφικτός σχηματισμός

Τρεις ατσίδες vont au champ
πάντα η πρώτη marche devant.
Η μεσαία suit la premiere,
και η τρίτη marche deriere.

Ευθυμογράφημα του 2005 από το τεύχος 60 του "Αεραθλητισμού". Αναδημοσιεύθηκε το 2009 στο τεύχος 24 του περιοδικού RBF.

Όταν τα χωριά εξαφανίζονται

Τον παλιό καιρό, για να πάει κανείς στην Πάτρα, περνούσε από διάφορα χωριά της Κορινθίας και της Αχαΐας. Περνούσε από το Διμινιό, το Ζευγολατιό, την Συκιά, την Αιγείρα, τον Ριζόμυλο, τον Ψαθόπυργο. Σε κάθε ένα από αυτά τα χωριά πρόσεχε να μην πατήσει τις τοπικές κότες που πετάγονταν ξαφνικά στον δρόμο, να μην σπάσει τις σούστες του αυτοκινήτου του στις τοπικές λακκούβες, να μην τον τρακάρει κανένα τραίνο στις πάμπολλες διασταυρώσεις. Στα παραλιακά χωριά το κύμα ανέβαινε ζωντανό πάνω στον δρόμο και γκρέμιζε τα προστατευτικά στηθαία, αλλά και τον ίδιο τον δρόμο. Κάθε χωριό είχε τις δικές του ιδιοτυπίες, το δικό του χρώμα, τις δικές του ιστορίες.

Μετά την κατασκευή της εθνικής οδού, όλα αυτά τα γραφικά χωριά εξαφανίσθηκαν για τον ταξιδιώτη. Εκτός από τις λίγες πόλεις που έχουν έξοδο από την "εθνική" όλα τα άλλα τοπωνύμια είναι πια άγνωστα. Καμία πινακίδα δεν αναφέρει την ύπαρξή τους πάνω στο ταξίδι Αθήναι - Πάτραι. Ποιος μαθαίνει σήμερα ότι θα συναντήσει στον δρόμο του το Κάτω Διμινιό, ενώ το ίδιο το Διμινιό είναι κάπου ψηλότερα; Τα χωριά εξαφανίσθηκαν για τον ταξιδιώτη.

Κατά τον ίδιο τρόπο εξαφανίσθηκαν και τα χωριά στην διαδρομή Αθήναι - Θεσσαλονίκη. Λίγα μόνο χωριά επιμένουν να βροντοφωνούν την παρουσία τους. Είναι αυτά που βρίσκονται πάνω σε κόμβους, κυρίως πάνω σε κόμβους όπου γίνονται διαδηλώσεις αγροτών. Τα Μάλγαρα και "αι Μικροθήβαι" θα ήταν τελείως άγνωστα, αν κάθε Φεβρουάριο δεν απέκλειαν εκεί οι γεωργοί τον δρόμο με τα τρακτέρ τους. Όλα τα άλλα γραφικά χωριά έχουν χαθεί οριστικά.

Με τα αεροπορικά ταξίδια έχουν χαθεί για τον ταξιδιώτη πολύ μεγαλύτερα πράγματα από τα απλά χωριά. Έχουν χαθεί ολόκληροι ωκεανοί. Ποιος ασχολείται σήμερα με τον Ατλαντικό ωκεανό και τα νησιά του;

Τον παλιό καιρό ο ταξιδιώτης ταξίδευε για πολλές μέρες πάνω στον ωκεανό και συνειδητοποιούσε το απέραντο μέγεθός του. Με το πάνω - κάτω στο κάθε κύμα, ο ωκεανός εξεδήλωνε σαφώς την παρουσία του κατά το μεγάλο ταξίδι. Οι Αζόρες ήταν ένα νησί που, όταν το παρέπλεες ήταν κάποιο σημαντικό γεγονός.

Σήμερα, σε μια πτήση Παρίσι - Ν.Υόρκη, ποιος ασχολείται με το τι βρίσκεται κάτω του; Ο ωκεανός αποτελεί απλώς μερικές ώρες βαρεμάρα. Κανείς δεν τον βλέπει, κανείς δεν τον παίρνει σοβαρά υπ' όψιν του. Απλώς κάπου υπάρχει από κάτω μας. Όσο για τα νησιά του; Ας

ασχοληθούν με αυτά εκείνοι οι αναχρονιστικοί ιστιοπλόοι, πριν τους βάλουμε και αυτούς στα μουσεία μαζί με τους υδρόμυλους.

Η πρόοδος στην ταχύτητα των μεταφορών εξαφανίζει τους τόπους και τα τοπωνύμια. Δεν είναι όμως μόνο η ταχύτητα που φέρνει την αλλαγή. Είναι η ίδια η τεχνική πρόοδος με τα πολύπλοκα εξαρτήματά της.

Τον παλιό καιρό, όποιος πετούσε με ελαφρά αεροπλάνα, ήξερε καλά το έδαφος. Η παραδοσιακή ναυτιλία απαιτούσε συνεχή αναγνώριση του εδάφους και μεταφορά του πάνω στον χάρτη (οι παλιοί ναυτίλοι συμβούλευαν το αντίθετο). Το κάθε χωριό, ο κάθε δρόμος, η κάθε σιδηροδρομική γραμμή, η κάθε διασταύρωση, το κάθε ποτάμι, η κάθε γέφυρα, έδινε στον χειριστή το ακριβές στίγμα του.

Σε περιπτώσεις μειωμένης ορατότητας, η αναγνώριση της εκκλησίας ενός χωριού μπορεί ήταν κεφαλαιώδους σημασίας. Ο νοητός χάρτης των χειριστών είχε μεγαλύτερη λεπτομέρεια από τον τυπωμένο χάρτη που είχαν πάνω στα πόδια τους. Η διαπίστωση ότι βρισκόμαστε στην ταβέρνα του Μανώλη που κάνει νοστιμότατα λουκάνικα, δεν μπορεί να περιλαμβάνεται σε ένα τυπωμένο χάρτη.

Σήμερα όμως έχουμε ηλεκτρονικά βοηθήματα και δεν χρειάζεται να βλέπουμε το έδαφος καθόλου. Όλο το έδαφος γίνεται πια ανύπαρκτο. Το χωριό, ο Μανώλης και τα λουκάνικα του, δεν μας αφορούν κατά την πτήση.

Ρώτησα προ ετών από το ραδιοηλέφωνο κάποιον ανεμοπόρο να μου πει που βρίσκεται. Περίμενα να ακούσω κάτι σαν: "βρίσκομαι πάνω από την Χρυσοπηγή". Ο χειριστής θα ήξερε ακριβώς την θέση του πάνω στον νοητό χάρτη του και θα μπορούσε να μου την μεταδώσει πάνω στον δικό μου νοητό χάρτη.

Η απάντηση όμως που πήρα ήταν "7 μίλια προς 325° από τον σταθμό σας". Ο χειριστής είχε πλήρη αδιαφορία για το πραγματικό έδαφος κάτω του, τον νοητό χάρτη, τα χωριά, τα ποτάμια, τους δρόμους, την φύση. Όλα αυτά τού ήταν τελείως άχρηστα. Μπορούσαν να εξαφανιστούν. Η θέση του προσδιοριζόταν με μεγάλη ακρίβεια από το ηλεκτρονικό του μαραφέτι.

Στους ανεμοπορικούς αγώνες συνέβη το ίδιο. Τον παλιό καιρό οι αγώνες ήταν κάποιο τρίγωνο γύρω από ορισμένα σημεία του εδάφους. Η γέφυρα της Βραχοποταμίας θα μπορούσε να ήταν ένα από τα σημεία στροφής. Έπρεπε να ανευρεθεί και να φωτογραφηθεί από το σωστό τομέα.

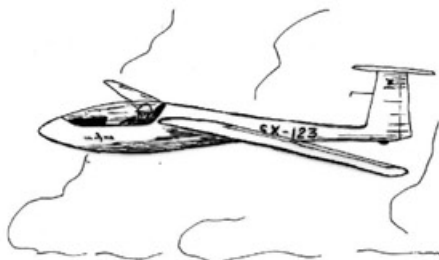
Οι σημερινοί αγώνες γίνονται ηλεκτρονικά. Το GPS έχει καταχωρημένες τις συντεταγμένες κάποιων σημείων, γύρω από τα οποία γίνονται οι αγώνες. Η γέφυρα της Βραχοποταμίας δεν έχει πια καμία σημασία για την πτήση των ανεμοπτέρων. Ούτε η όψη της γέφυρας μας ενδιαφέρει, ούτε η περιοχή της Βραχοποταμίας. Δεν θα ακούσουμε ποτέ ούτε καν το όνομά της.

Κάποιοι που πετάν μοτοανεμόπτερα θεωρούν ότι δεν χρειάζονται καν τα χωράφια ασφαλείας που ψάχνουν οι παραδοσιακοί ανεμοπόροι.

Η τεχνική πρόοδος τείνει να εξαφανίσει τα χωριά, τα τοπωνύμια, όλη την φύση. Πως μπορούμε να αντιδράσουμε σε αυτό;

Κάποιοι έχουν ήδη αντιδράσει. Όταν οι νέοι χειριστές προσέφυγαν μαζικώς στον αετό και αργότερα στο παραπέντε, αυτό ακριβώς έκαναν. Έμειναν κοντά στην φύση, κοντά στις πλαγιές των βουνών, κοντά στις μυρουδιές τους, στα νερά που τρέχουν στις χαράδρες τους, στα γεφύρια τους, στα χωριά τους, στα άπειρα τοπωνύμιά τους.

Τα χωριά δεν εξαφανίστηκαν. Απλώς τα αεροπορικά γυαλιά της μόδας γίνονται όσο πάει και πιο μαύρα...



Κάτω τα χέρια από την αύρα

Η θαλάσσια αύρα υμνείται σε όλη την λογοτεχνία για την ευχαρίστηση που μας προξενεί. Η αύρα, ο μπάτης, η μπουκαδούρα, υποδηλώνουν ευχάριστη δροσιά κατά τις ζεστές καλοκαιρινές μέρες. Η εικόνα του μπάτη που έχει παραδοσιακά ο μέσος άνθρωπος στο μυαλό του, είναι μια ονειρεμένη παραλία που δροσίζεται από κάποιο αεράκι που ρυτιδώνει την θάλασσα. Η εικόνα της αύρας που έχει ο μέσος στεριανός στο μυαλό του, είναι μια δροσερή ρεματιά όπου κάποιο αεράκι τραγουδάει μέσα στις φυλλωσιές.

Κάποιο τραγούδι της περασμένης δεκαετίας "αύρα εσπερινή" μας έδινε ανάλογη εικόνα:

*γιατί είμαι αύρα εσπερινή,
πνοή καθάρια, ζωντανή,
που κάνει τα γερμένα φύλλα να θροΐζουν.*

Αυτή είναι η αύρα μας, ημερήσια και εσπερινή.

Και τώρα ξαφνικά κάποιοι μετεωρολόγοι τα έβαλαν με την αύρα. Την βρίσκουν να ρυπαίνει την ατμόσφαιρα και συντάσσουν σχετικές μελέτες για τις οποίες εισπράττουν τα αναλογούντα αργύρια.

Οι δημοσιογράφοι μάς λένε ότι η πολιτική νοσεί από διαπλεκόμενα συμφέροντα που βρωμάν και ζέχνουν. Η οικονομία πάει και αυτή κατά διαόλου. Η δικαιοσύνη δείχνει ανάλογα συμπτώματα, η εκκλησία το ίδιο. Γιατί όχι και η αύρα; Θα πρέπει και αυτή να διαπλέκεται με ρύπους και να παρουσιάζει ανησυχητικά συμπτώματα.

Αν έχουμε τηλεοπτικές εκπομπές που αναδύουν σύννεφα ρυπαρότητας για το πολιτικό περιβάλλον μας, γιατί να μην έχουμε και μετεωρολογικές μελέτες που να αναδύουν σύννεφα ρυπαρότητας. Στο κάτω-κάτω, τα σύννεφα είναι μετεωρολογικός όρος και όχι πολιτικός.

Τον παλιό καιρό ο πολιτικός λόγος ήταν γεμάτος από ευχάριστες υποσχέσεις. Συνήθως κανείς δεν τις τηρούσε, αλλά αυτό δεν έκανε τον πολιτικό λόγο να γίνει δυσάρεστος. Σήμερα ο πολιτικός λόγος είναι γεμάτος δυσαρέσκεια για το παρόν. Δεν μπορούσε η αύρα να μην ακολουθήσει την γενική τάση για δυσαρέσκεια.

Αν κατά το παρελθόν η αύρα μάς υποσχόταν δροσιά και ευχαρίστηση, σήμερα πρέπει να μάς απειλεί με ρύπανση, πνευμονικές παθήσεις και καρκινογένεση. Αυτό απαιτεί το πνεύμα της εποχής.

Η σκουπιδολογία εδάφους έχει αναδειχθεί σήμερα σε ένα επικερδή κλάδο της επιστήμης. Δεν είναι μόνο οι μελέτες περί απορριμμάτων και αποβλήτων που ευδοκιμούν. Υπάρχει ένας ευρύς κύκλος σκουπιδολογίας που ανθεί, αναδύοντας βρώμα και αναδεικνύοντας την βρώμα.

Τον παλιό καιρό, όταν ένας φωτογράφος φωτογράφιζε ένα λιμάνι ή ένα κήπο, φωτογράφιζε τις πιο ελκυστικές γωνιές του. Αν φωτογράφιζε κάτι αποκρουστικό, δεν υπήρχε περίπτωση να πουλήσει τις φωτογραφίες του για δημοσίευση στον τύπο. Σήμερα οι φωτογράφοι συναγωνίζονται στο να βρουν κάτι που να απεικονίζει ρυπαρότητα, μιζέρια, υπανάπτυξη. Κάτι που να προκαλεί απέχθεια, αποστροφή, αγανάκτηση. Αυτό πουλάει. Μέσα σε ένα κήπο με μυρωδάτα λουλούδια, εμείς πρέπει να ψάξουμε να βρούμε τα σκουπίδια.

Η "εναέριος σκουπιδολογία" κατηγορεί την αύρα μας ότι μεταφέρει ρύπους. Μεταφέρει ρύπους από την ρυπαρή πόλη και τους συσσωρεύει στα ακρότατα όρια της ροής της. Αντί να βλέπουμε την περιοχή όπου η αύρα φέρνει δροσερό θαλασσινό αέρα, επικεντρωνόμαστε στο που πηγαίνει την βρώμα που παρασύρει. Αντί να ασχολούμαστε με τα λουλούδια, ασχολούμαστε με τα σκουπίδια. Αντί να ασχολούμαστε με το θαυμάσιο γεύμα μας, επικεντρωνόμαστε στο πόσο βρωμάν τα αποτελέσματα της πέψεως του γεύματος.

Αυτή είναι η κεντρική ιδέα της εποχής μας. Η αύρα δεν μπορεί να αποτελέσει εξαίρεση.

Η δυσaráρεσκια πρέπει να βρίσκεται σε οτιδήποτε βρίσκεται έξω από το κλουβί μας, το πολιτικό κόμμα μας, την ποδοσφαιρική μας ομάδα. Ότι είναι έξω από το κλουβί μας πρέπει να είναι δυσάρεστο.

Η αύρα σήμερα βρίσκεται ασφαλώς έξω από το κλουβί μας. Αν ρωτήσετε τον μέσο εργαζόμενο: "τι ώρα αρχίζει η δροσερή πνοή στον χώρο εργασίας σας;" ασφαλώς δεν θα σκεφθεί την αύρα ή κάποιο ευχάριστο μετεωρολογικό φαινόμενο. Μια απολύτως ειλικρινής απάντηση θα ήταν: "η δροσερή πνοή αρχίζει την ώρα που ανοίγω το κλιματιστικό μου".

Η αύρα είναι σήμερα έξω από τον ζωτικό μας χώρο. Μπορούμε να την κατηγορήσουμε, να την σπιλώσουμε, να την ποδοπατήσουμε. Δεν μας ενδιαφέρει αν δροσίζει ή όχι. Μας ενδιαφέρει τι κάνει αυτά που εμείς αποβάλλουμε από τον χώρο μας, τα καυσαέρια των αυτοκινήτων και των εργοστασίων μας.

Τις μελέτες δεν τις συντάσσουν ψαράδες, βοσκοί, γεωργοί, ούτε ιστιοπλόοι και αεραθλητές. Τις συντάσσουν άνθρωποι των γραφείων, που δεν έχουν να απολαύσουν τίποτα από την αύρα, άνθρωποι που έχουν αντικαταστήσει την αύρα με το κλιματιστικό τους. Από αυτούς, ευτυχώς, οι περισσότεροι διατηρούν την παραδοσιακή ευνοϊκή διάθεση για την αύρα. Υπάρχουν όμως και μερικοί που δοκιμάζουν να ανατρέψουν το πατροπαράδοτο ευχάριστο κλίμα.

Πρέπει να κάνουμε το παν για να σταματήσει αυτή η κατασυκοφάντηση της αύρας μας. Η αύρα δεν φταίει σε τίποτα αν κάποιοι της προσθέτουν ρύπους. Μην κατηγορείτε την αύρα. Κατηγορείστε αν θέλετε αυτούς που ρυπαίνουν την καθαρή αύρα μας.

Την επόμενη φορά που κάποιος μετεωρολόγος θα σκεφθεί να γράψει ότι η αύρα ρυπαίνει, ας γράψει καλύτερα μια μελέτη με τον εύγλωττο αρχαίο τίτλο: "Εις τα υπήνεμα των περδομένων όζει". Προτείνω μαθηματική ανάλυση, προσομοίωση σε υπολογιστή και παρουσίαση σε διεθνές συνέδριο, με πειραματική επαλήθευση.

Η αύρα δεν φταίει σε τίποτα. Κάτω τα χέρια από την αύρα μας._

Το ευθυμογράφημα αυτό δημοσιεύθηκε το 2006 στο τεύχος 63 του "Αεραθλητισμού", και σχολιάζει πραγματικά γεγονότα.

Δημοσιογραφική μετεωρολογία

Κατά τις 20 Νοεμβρίου οι μετεωρολόγοι είδαν να έρχεται από την δύση κάποιο βαρομετρικό χαμηλό. Η πρόβλεψη ήταν ότι θα έδινε αρκετά φαινόμενα επί αρκετές μέρες. Όπως ήταν φυσικό, ειδοποίησαν τις αρχές και το κοινό.

Η κακοκαιρία έφθασε πράγματι με μεγάλη εμμονή. Κάποια εκατομμύρια τόνοι νερό έπεσαν σε όλη την χώρα, επί τρεις-τέσσερις μέρες. Κάποιες εκτεταμένες χιονοπτώσεις κάλυψαν τα βουνά. Κάποιοι σφοδροί άνεμοι σάρωσαν το Αιγαίο. Ευτυχώς από τις εκατοντάδες καταιγίδες που αναπτύχθηκαν, καμία δεν είχε θύματα. Καμία δεν είχε παραγωγή ειδήσεων.

Σε αυτό το σημείο εξανέστησαν οι δημοσιογράφοι. Θεώρησαν ότι οι μετεωρολόγοι τους εξαπάτησαν. Θεώρησαν ότι τους είχαν τάξει πτώματα και κλάματα. Ότι τους είχαν τάξει αυτοκίνητα που θα παρασύρονται από τα νερά εμπρός στις κάμερες. Ότι τους είχαν τάξει σπίτια καταπλακωμένα από τις κατολισθήσεις, καράβια να κοπανιόνται πάνω στα βράχια, διασώστες να κρέμονται από ελικόπτερα. Ότι τους είχαν τάξει πολλές ώρες ζωντανό ρεπορτάζ και φαγωμάρα των αρμοδίων στα παράθυρα. Από όλα αυτά δεν έγινε τίποτα και οι μετεωρολόγοι αποδείχθηκαν ανίκανοι να προβλέψουν τις ειδήσεις.

Οι μετεωρολόγοι όμως έχουν σαν σκοπό να προβλέπουν τον καιρό και όχι τις ειδήσεις. Αν πέσουν 10-15 εκατοστά βροχής μέσα σε 6 ώρες, αυτό για τον μετεωρολόγο είναι ένα γεγονός. Για τον δημοσιογράφο όμως, αυτό μπορεί να είναι είδηση, μπορεί και να μην είναι. Αν η βροχή πέσει στο βουνό δεν είναι είδηση. Αν πέσει σε κάποια πόλη με καλές αποχετεύσεις και πάλι δεν είναι είδηση. Το ίδιο μετεωρολογικό φαινόμενο στον ίδιο τόπο, μπορεί τον ένα χρόνο να είναι είδηση, τον επόμενο να μην είναι. Κλασικό παράδειγμα είναι η κοίτη του Κηφισού στο Φάληρο, που σταμάτησε να παράγει ειδήσεις. Οι δημοσιογράφοι θα μπορούσαν αντί για τους μετεωρολόγους, να

κατηγορήσουν τους εργολάβους που κατασκευάζουν αντιπλημμυρικά έργα. Αυτοί τους στερούν τις ειδήσεις τους και τους αξιολύπητους πλημμυροπαθείς.

Το πού ακριβώς θα ξεσπάσει μια καταστροφική καταιγίδα μέσα σε ένα μεγάλο πεδίο κακοκαιρίας, είναι απρόβλεπτο ακόμα και λίγες ώρες πριν το συμβάν. Ο μετεωρολόγος καλείται να προβλέψει την γενική κακοκαιρία των προσεχών ημερών και όχι το αν θα πέσει μια καταιγίδα μεθαύριο στην Βαρδουκλάννα. Αυτό οι δημοσιογράφοι δεν το ανέχονται. Πρέπει να βρίσκονται επί τόπου με τις κάμερες, την στιγμή που θα γίνεται η κατολίσθηση και θα σκεπάζει το χωριό και τους ατυχείς κατοίκους του. Αυτό σημαίνει δημοσιογραφική επιτυχία και αυτήν πρέπει να τους διασφαλίζουν οι μετεωρολόγοι, αν είναι ικανοί. Δεν είναι σκόπιμο να πνίγονται κάποιοι άνθρωποι μακριά από τον φακό. Αυτό πρέπει να αποτρέπουν οι μετεωρολόγοι με τις προγνώσεις τους.

Μια σημαντική θαλασσοταραχή στο Αιγαίο αφορά τους μετεωρολόγους, αφορά και τους ναυτικούς. Θα αφορά και τους δημοσιογράφους μόνο αν ναυαγήσει κανένα καράβι και πνιγούν κάποιοι ναυτικοί. Τότε η κακοκαιρία αναφέρεται από τα κανάλια σαν τρομακτική, ακραία, καταστροφική. Τότε οι μετεωρολόγοι κατηγορούνται ότι δεν είχαν προβλέψει την δριμύτητα της. Τώρα έχουμε και ένα νέο φαινόμενο. Στην ίδια κακοκαιρία, αν δεν συμβεί ναυάγιο, οι μετεωρολόγοι κατηγορούνται ότι δεν προέβλεψαν την ηπιότητά της. Αυτό είναι πολύ πρωτότυπο.

Κατά τους δημοσιογράφους, ένα βασικό μετεωρολογικό καθήκον είναι η συμμετοχή στην διαδικασία παραγωγής ειδήσεων. Αν λοιπόν ο καιρός δεν μπορεί να αποτελέσει είδηση για σχολιασμό, ο μετεωρολόγος μπορεί να γίνει ο ίδιος είδηση για σχολιασμό. Αυτό παρακολούθησαμε στα κανάλια κατά το τέλος Νοεμβρίου. Ο κακός καιρός αντικαταστάθηκε σαν είδηση από τους κακούς μετεωρολόγους. Ο δημοσιογράφος πάντως, έβγαλε είδηση και τηλεθέαση. Βγάλαμε και εμείς ευθυμογράφημα, εεε !

Το πράγμα όμως δεν τελειώνει εδώ. Την τελευταία μέρα της κακοκαιρίας πλημμύρισαν κάποια χωριά στο ανατολικό Αιγαίο, ίσως και κάποιες εκτάσεις στην Λακωνία (μάλλον πνίγηκε και κάποια γυναίκα). Ήταν όμως πολύ αργά. Οι δημοσιογράφοι είχαν ήδη υποβαθμίσει την κακοκαιρία. Την είχαν προβάλει σαν ήπια, σαν ανάξια λόγου. Το κοινό έμεινε με την εντύπωση ότι οι καταστροφές ήταν περιθωριακές, κάτι σαν τους αναρχικούς των Εξαρχείων που δεν υπόκεινται σε κομματική πειθαρχία.

Στην Ελλάδα έχουμε επιστήμονες που κάνουν την πρόγνωση του καιρού. Ίσως τώρα πρέπει να αποκτήσουμε και ειδικούς στην πρόγνωση των ειδήσεων. Ας αποκτήσουν τα κανάλια μια τέτοια ειδικότητα. Δεν θα είναι πρωτότυπο. Υπάρχουν ήδη κάποιοι που γράφουν ωροσκόπια. Και αυτοί προβλέπουν ειδήσεις από ουράνιες ενδείξεις...

Το ακόλουθο ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε το 2006 στο τεύχος 64 του "Αεραθλητισμού".

Προγνώσιμα και μη προγνώσιμα

Είναι το μέλλον προγνώσιμο; Εν πολλοίς ναι. Κάνουμε ότι μπορούμε για να είναι.

Με ρολόγια και ημερολόγια καθορίζουμε σημεία του μέλλοντος και τοποθετούμε σε αυτά μελλοντικά γεγονότα. Ένα ραντεβού με τον οδοντογιατρό είναι ένα προγνώσιμο μελλοντικό γεγονός. Μέσα στον χρόνο τοποθετούμε σε τακτά διαστήματα επαναλαμβανόμενες γιορτές και επετείους. Είναι και αυτά προγνώσιμα γεγονότα.

Προσπαθούμε με κάθε τρόπο να κάνουμε το μέλλον μας προγνώσιμο. Ένα χρονοδιάγραμμα είναι κάτι που προετοιμάζεται με μεγάλη επιμέλεια και δοκιμάζουμε να το τηρήσουμε με ευλάβεια. Πολλά χρονοδιαγράμματα, πολλές γιορτές και επέτειοι, πολλοί προγραμματισμοί, αποτελούν ένα ασφυκτικό πλέγμα προβλέψιμων γεγονότων της σύγχρονης ζωής.

Είναι βεβαίως προφανές ότι κάθε προγραμματισμένο γεγονός είναι αγαθό. Θα ήταν απαράδεκτος ένας προγραμματισμός κακών πράξεων. Αυτή η αλήθεια όμως, δεν είναι και τόσο αλήθεια. Η γραφειοκρατία έχει προβλέψει για τον καθένα μας άπειρες απεχθείς ασχολίες. Αυτές είναι επακριβώς προβλέψιμες από νόμους και κανονισμούς. Σε γενικές όμως γραμμές το

προγραμματισμένο, το προγνώσιμο, είναι και ευχάριστο. Η γέννηση είναι προγνώσιμη, ο θάνατος όχι.

Κάτι όμως προγραμματισμένο είναι αναμενόμενο και δεν προκαλεί ευχάριστη έκπληξη. Για παράδειγμα η πραγματοποίηση κάθε μεγάλου έργου απαιτεί προσπάθεια μακρού χρόνου και λεπτομερή προγραμματισμό διαδοχικών σταδίων ολοκλήρωσής. Η ολοκλήρωση κάθε σταδίου είναι αναμενόμενη και δεν προκαλεί έκπληξη. Στο τέλος, το όλο έργο είναι άθροισμα μικρών προβλεφθέντων επιτευγμάτων. Χρειάζεται λοιπόν μία εορτή εγκαινίων, ή κάτι παρόμοιο, που θα προκαλέσει την ευχάριστη στιγμιαία έκπληξη, με πυροτεχνήματα και παρόμοιους εντυπωσιασμούς.

Δεν είναι όμως μόνο τα μεγάλα έργα που έχουν προβλεψιμότητα και γι αυτό απαιτούν τελετές και επισημότητες. Πολλά μονοτόνως προβλέψιμα γεγονότα της ζωής μας περιτυλίγονται με τελετές και επισημότητα. Το ότι θα περάσουμε κάποιους μήνες υπό την μονότονη τάξη που επιβάλλει ο στρατός, επισφραγίζεται με την επίσημη τελετή ορκωμοσίας. Το ότι θα περάσουμε μια ζωή με τον ίδιο μονότονο σύντροφο, επισφραγίζεται με την λαμπρή τελετή του γάμου.

Η μελλοντική ανασφάλεια προκαλεί μεγαλύτερη ανάγκη για προβλεψιμότητα. Όλα τα επίσημα γεγονότα του ημερολογίου παρέχουν την καθησυχαστική ασφάλεια ότι γνωρίζουμε τι θα συμβεί κάθε μέρα. Κάποιοι αρέσκονται σε μονότονα επαναλαμβανόμενα γεγονότα. Όσοι πηγαίνουν πάντα διακοπές στο ίδιο μέρος, έχουν την ασφάλεια να μπορούν να προβλέπουν που και τι θα κάνουν κάθε ώρα της ημέρας.

Και ξαφνικά, συμβαίνει το απρόοπτο και καταρρίπτει τα χρονοδιαγράμματα. Ξαφνικά συμβαίνει το απρόοπτο που αποτελεί είδηση (τα χρονοδιαγράμματα δεν είναι είδηση). Ξαφνικά συμβαίνει γύρω σου κάτι που αξίζει να το συζητήσεις με τους φίλους σου, κάτι που όλοι ενδιαφέρονται να μάθουν πως συνέβη. Συμβαίνει κάτι που σου υπενθυμίζει ότι είσαι άνθρωπος και όχι μηχανήμα.

Είναι το απρόοπτο δυσάρεστο; ή μήπως υπάρχει στον άνθρωπο η βασική ανάγκη της μη προβλεψιμότητας; Μία από τις πιο ευγενείς έννοιες της ανθρώπινης σκέψης είναι η "ελπίδα". Η ελπίδα είναι η επιθυμία να συμβεί ένα μη προβλέψιμο ευτυχές γεγονός. Η ελπίδα δεν είναι δυσάρεστη. Η ελπίδα (αυτή που πεθαίνει τελευταία) έχει υμνηθεί από την λογοτεχνία κάθε έθνους και κάθε εποχής.

Στο άλλο άκρο της μη προβλεψιμότητας βρίσκεται ο "τζόγος". Οι αμιγείς τζογαδόροι δεν παίζουν για το κέρδος αλλά για την απόλαυση να αντιμετωπίζουν συνεχώς μη προβλέψιμα γεγονότα. Οι τζογαδόροι αντλούν ευχαρίστηση από την μη προβλεψιμότητα. Αν η ελπίδα είναι ευγενής, ο τζόγος θεωρείται ποταπός. Ο αεραθλητισμός όμως τι είναι;

Τα καθαρά αεραθλήματα είναι τα μη μηχανοκίνητα, εκείνα που εκμεταλλεύονται τα απρόβλεπτα ανοδικά ρεύματα της ατμοσφαιράς. Η χαρά του ανεμοπορούντος αεραθλητή είναι να βρίσκει μέσα στην ατμόσφαιρα τα αόρατα ανοδικά και να αποφεύγει τα αόρατα καθοδικά ρεύματα. Η χαρά του είναι να προβλέπει που θα βρει το επόμενο απρόβλεπτο ανοδικό και να διαπιστώνει αν η πρόβλεψη του ήταν ορθή. Πρόκειται για ένα παιχνίδι με απρόβλεπτα γεγονότα.

Στην περίπτωση των ανεμοπόρων το απρόβλεπτο δεν συμβαδίζει με την ανασφάλεια. Ο ανεμοπόρος προχωράει προς το επόμενο ανοδικό, μόνο αν έχει εξασφαλίσει ότι έχει κοντά του κάποιο αεροδρόμιο (ή χωράφι) όπου θα μπορέσει να προσγειωθεί (αν δεν βρει το απρόβλεπτο ανοδικό του). Το παιχνίδι της ανεμοπορικής ελπίδας παίζεται με πλήρη ασφάλεια, μεγαλύτερη από αυτή που προσφέρει ο κινητήρας στα αεροπλάνα. Έτσι ο αεραθλητισμός βρίσκεται μεταξύ των ευγενέστερων ασχολιών.

Αντιθέτως, όποιοι ξαμολιούνται μέσα στις ρεματιές και τα φαράγγια, χωρίς να τηρούν την συντηρητική τακτική του αεραθλήματος, δεν εξασκούν ευγενή ενασχόληση αλλά τζόγο. Συνήθως αυτοί αποτυγχάνουν και αποχωρούν. Αυτό επεξηγεί το γεγονός ότι, τα αθλήματα που θεωρούνται επικίνδυνα δεν εξασκούνται από ενθουσιώδη άτομα, αλλά από συντηρητικούς αθλητές. Το παιχνίδι με το απρόβλεπτο είναι επιφανειακό και παίζεται μόνο πάνω σε μια πολύ ασφαλή βάση. Η γνωστή αεροπορική μαγκιά δεν έχει πέραση στους ανεμοπόρους.

Η μη προβλεψιμότης είναι η γοητεία των αθλημάτων που εξαρτώνται από τον καιρό. Πολλοί ανεμοπορούντες είναι και ιστιοπλέοντες. Το ίδιο παιχνίδι με τις απρόβλεπτες εναλλαγές του καιρού παίζεται στην θάλασσα και στον αέρα. Η γοητεία δεν βρίσκεται στο μέσον αλλά στην μη προβλεψιμότητα.

Σήμερα προσπαθούμε να προσομοιάσουμε τον καιρό σε μικροκλίμακα. Προσπαθούμε να μετατρέψουμε το παιχνίδι από στατιστικό σε μαθηματικό. Να έχουμε ακριβή πρόγνωση της αύρας, των ανοδικών ρευμάτων. Να μπορούμε να δούμε με όργανα, πού θα βρούμε το επόμενο θερμικό. Προσπαθούμε να άρουμε την μη προβλεψιμότητα των αθλημάτων μας. Κατά βάθος όμως έχουμε την ελπίδα να μην τα καταφέρουμε.

Το ακόλουθο ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε αρχικά το 2007 στο τεύχος 68 του "Αεραθλητισμού". Αναδημοσιεύθηκε το 2011 στο τεύχος 37 του περιοδικού RBF.

Οι φιλάθλοι

Ο αθλητής είναι αυτός που αθλείται. Κάποτε μάλιστα πληρώνεται γι αυτό. Ο φιλάθλος όμως τι κάνει;

Η πιο απλή απάντηση είναι ότι, ο φιλάθλος πληρώνει. Γιατί πληρώνει όμως; Και πάλι μια απλή απάντηση θα ήταν ότι, πληρώνει για να βλέπει κάποιο αθλητικό θέαμα. Αυτό όμως δεν είναι απολύτως ακριβές.

Πιο κοντά στην αλήθεια θα ήταν να πούμε ότι, ο φιλάθλος αγοράζει συναισθήματα, συναισθηματική απόλαυση. Απολαμβάνει χαρά που κέρδισε η ομάδα του (σύλλογος μεγάλος, δεν υπάρχει άλλος). Απολαμβάνει λύπη που έχασε. Απολαμβάνει αγανάκτηση για τον διαιτητή (τον ξεφτίλα). Απολαμβάνει μίσος κατά των αντιπάλων, αγάπη υπέρ της ομάδας του (μεγάλη μου αγάπη, Ολυμπιακάρα μου). Γενικώς απολαμβάνει συναισθήματα. Για τα συναισθήματα αυτά είναι πρόθυμος να πληρώσει και όχι για ένα απλό θέαμα. Το να υποβιβαστεί ο φιλάθλος σε απλό ψυχρό θεατή, είναι αδιανόητο.

Το μεγάλο πλεονέκτημα για τον φιλάθλο είναι ότι τα αγοραζόμενα συναισθήματα είναι ουδέτερα και δεν προέρχονται από γεγονότα που συμβαίνουν στην καθημερινή ζωή του. Όταν χάνει μια ομάδα, ο φιλάθλος της απολαμβάνει λύπη από ένα γεγονός που δεν του προκάλεσε καμία προσωπική ζημιά.

Έτσι έχει στηθεί μια ανθούσα "επιχείρηση διαχείρισεως συναισθημάτων" που ικανοποιεί τις ανάγκες των συναισθηματοβόρων φιλάθλων. Ανάλογες ανάγκες ικανοποιεί το αθλητικό στοίχημα και η αθλητική βία, που θα ήταν ορθότερο να ονομαζόταν φιλαθλητική βία.

Ο αεραθλητισμός έχει αθλητές, αλλά δεν έχει φιλάθλους. Ο αεραθλητισμός είναι ένα άθλημα που διέπεται υποχρεωτικά από λογική και συντηρητισμό. Αλλιώς, καταντά επικίνδυνο τσίρκο. Αυτά τα περί "extreme sports" και αδρεναλίνης, είναι για τον αεραθλητισμό απλά διαφημιστικά συνθήματα. Ο καλός αεραθλητής δεν είναι παρορμητικός τρελάκιας, αλλά ψυχρός υπολογιστής. Δεν μπορεί λοιπόν ο αεραθλητισμός να προσφέρει έντονα συναισθήματα σε φιλάθλους.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα έχουμε στα ακροβατικά. Τα αθλητικά ακροβατικά γίνονται μέσα σε ένα περιορισμένο πλαίσιο (box) που βρίσκεται μακριά από το έδαφος. Ο αθλητής εκτελεί ασκήσεις υψίστης ακριβείας, μακράν παντός κινδύνου. Ο θεατής πρέπει να γνωρίζει και να απολαμβάνει την ακρίβεια κάθε ασκήσεως. Ο γενικός πληθυσμός δεν καταλαβαίνει που ακριβώς βρίσκεται η απόλαυση αυτού του αθλήματος και φεύγει βαριεστημένος.

Αντιθέτως, τα ακροβατικά των επιδείξεων γίνονται σε ελάχιστη απόσταση από το έδαφος. Περιλαμβάνουν ανεστραμμένες πτήσεις, σε απόσταση κάποιων εκατοστών από το έδαφος. Περιλαμβάνουν αεροπλάνα που διασταυρώνονται όσο δυνατόν κοντινότερα μεταξύ τους. Όσο πιο κοντά στο ατύχημα βρίσκεται ο χειριστής, τόσο ο μέσος θεατής συγκινείται και εντυπωσιάζεται περισσότερο. Αντιθέτως, για όσους γνωρίζουν από αθλητικά ακροβατικά, το θέαμα των επικινδύνων πτήσεων προκαλεί απλή αγανάκτηση και αποστροφή.

Οι ακροβατικές επιδείξεις προσελκύουν μεγάλες μάζες "φιλάθλων". Αν μάλιστα προκληθεί κάποιο τραγικό ατύχημα, οι θεατές φεύγουν με την ικανοποίηση ότι ήταν εκεί όταν έγινε το ατύχημα και έζησαν την φρίκη του (άλλο ένα έντονο συναισθήμα). Αυτό το διηγούνται για χρόνια. Τα airshows που έμειναν στην ιστορία, είναι εκείνα στα οποία έγινε κάποιο εντυπωσιακό ατύχημα.

Δεν είναι λοιπόν τυχαίο ότι τα λογικά και ασφαλή αεραθλήματα δεν έχουν φιλάθλους και δεν

μπορούν να αναπτύξουν "επιχείρηση διαχειρίσεως συναισθημάτων". Πολλά γράφονται για προσέλκυση κόσμου στον αεραθλητισμό, κάθε όμως τέτοια κίνηση είναι μάταιη. Ο αεραθλητισμός δεν είναι για τις φιλάθλες μάζες.

Αν ένα ανεμόπτερο βρίσκεται σε κάποιο θερμικό 50 χλμ μακριά από το αεροδρόμιο, αυτό δεν ενδιαφέρει κανέναν εντόνως, έστω και να αυτό απεικονίζεται σε μεγάλο ηλεκτρονικό πίνακα στο αεροδρόμιο. Η απόλαυση είναι όλη του αθλητή. Ο θεατής δεν απολαμβάνει τίποτα, δεν αποκομίζει καμία συναισθηματική φόρτιση.

Κατά καιρούς προτείνονται αγώνισμα που να έχουν μεγαλύτερη θεαματικότητα. Το σλάλομ από γρήγορα αεροπλάνα ανάμεσα σε άκακους κώνους κοντά στο έδαφος, είναι ένα τέτοιο αγώνισμα. Η ταχύτης είναι πολύ μεγάλη και το έδαφος είναι κοντά. Γι αυτό και το θορυβώδες αυτό θέαμα μαζεύει μεγάλα πλήθη. Το σλάλομ κατά μήκος μιας πλαγιάς βουνού, που δοκιμάστηκε στο αργό και αθόρυβο αιωρόπτερο, δεν προκαλούσε μεγάλες συγκινήσεις και δεν πέτυχε να μαζέψει πολλούς φιλάθλους.

Παράξενο, πώς δεν σκέφθηκε ακόμα κανείς να διοργανώσει σλάλομ αιωροπτερόνων, πάνω από λάκκους με κροκόδειλους. Αυτό θα συγκινούσε ίσως τις φιλάθλες μάζες.

Ο αεραθλητισμός δεν είναι το μόνο άθλημα που στερείται πολλών φιλάθλων. Το ίδιο συμβαίνει στην χώρα μας και με τον ναυταθλητισμό. Εκεί όμως υπάρχει μια άλλη διέξοδος, τα πληρώματα. Στα μεγαλύτερα σκάφη επιβαίνουν περισσότερα άτομα που ονομάζονται πλήρωμα. Κάποιοι από αυτούς είναι απαραίτητοι για τους χειρισμούς του σκάφους. Κάποιοι άλλοι όμως μπορεί να είναι αρχάριοι, ή και απλοί φιλάθλοι. Όλοι όμως ονομάζονται πλήρωμα και συμμετέχουν στις χαρές και τις λύπες του αγώνα.

Το πλήρωμα ενός μεγάλου ιστιοπλοϊκού σκάφους μπορεί να καλύψει κάποιο ενδιαμέσο κενό ανάμεσα στον αθλητή και τον φιλάθλο. Στον αεραθλητισμό όμως δεν υπάρχει τέτοια διέξοδος.

Έχουμε επανειλημμένως ακούσει για πλοία της ακτοπλοΐας που κάνουν αγώνες, ποιο θα αράξει πρώτο σε κάποιο λιμάνι. Το ίδιο θα μπορούσαν να κάνουν και τα αεροπλάνα των αερογραμμών, όταν έφθαναν μαζί σε κάποιο αεροδρόμιο. Θα μπορούσαν να συναγωνίζονται, ποιο θα προσγειωθεί πρώτο στον διάδρομο. Οι επιβάτες θα κατέβαιναν φωνάζοντας στους αντιπάλους: "σας σκίσαμε, σας κουρελιάσαμε". Θα ήταν αυτό ίσως κάποιος αεροπορικός φιλαθλητισμός. Αυτό όμως δεν γίνεται.

Το αποτέλεσμα είναι ότι, ο αεραθλητισμός πρέπει να αποτείνεται αποκλειστικά και μόνο σε αθλητές και δεν μπορεί να αποκτήσει φανατικούς φιλάθλους.

Οι φιλάθλες μάζες στον αεραθλητισμό εμφανίζονται συχνά από παράγοντες που δεν ελέγχουμε. Για παράδειγμα, το κινηματογραφικό έργο "Top gun" μας έφερε ξαφνικά προ ετών ένα τσουνάμι από συμπυκνωμένη αεροπορική μαγκιά. Την εποχή εκείνη λέγαμε ότι, κάποιοι μιλούσαν "σαν να μασάνε γαρμπιλ".

Μπορούμε όμως να απορροφήσουμε τέτοιες ξαφνικές αιχμές ζητήσεως;

Αθλήματα σαν τον αετό και το παραπέντε είχαν δημιουργήσει κάποιο κύκλο επαγγελματιών εκπαιδευτών και μπορούσαν να καλύψουν εύκολα την ζήτηση, όταν εμφανιζόταν. Η ανεμοπορία όμως, με τους ερασιτέχνες εκπαιδευτές της, δεν μπορεί να καλύψει εύκολα ζήτηση αιχμών σε εκπαιδευτική δραστηριότητα. Είναι περισσότερο προσαρμοσμένη σε μια χαλαρή εκπαίδευση βάσεως.

Η ανεμοπορία ευνοήθηκε από τις αιχμές, κυρίως διότι είχε την δυνατότητα να επιλέξει μέσα από τους πολλούς φιλάθλους, τους λίγους ικανότερους χειριστές που μπορούσε να δεχθεί στις τάξεις της. Όταν αυξάνεται η προσέλευση ανεμοπόρων, γίνεται εντονότερη επιλογή και βελτιώνεται το επίπεδο των χειριστών μας.

Οι φιλάθλοι λοιπόν είναι χρήσιμοι, όταν υπάρχουν._



Αυτό το αθηναϊκό ανεμοπορικό ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε το 2008 στο τεύχος 74 του "Αεραθλητισμού".

Μάγκικα ή πούστικα (μετά συγχωρήσεως)

Το πειραιώτικο ανέκδοτο είναι γνωστό. Το επαναλαμβάνουμε μήπως και δεν το έχει ακούσει κάποιος:

Ένας μάγκας κάθεται σε καφενείο του λιμανιού και παραγγέλνει καφέ.

- Μάγκικο ή πούστικο, ρωτάει ο καφετζής.

- Μάγκικο, παραγγέλνει ο μάγκας μας.

Ο καφές έρχεται και είναι πικρός που δεν πίνεται.

Την επόμενη φορά που πηγαίνει ο μάγκας μας στο καφενείο, ο καφετζής ξαναρωτά:

- Μάγκικο ή πούστικο;

- Μάγκικο, παραγγέλνει πάλι ο μάγκας μας, αλλά συμπληρώνει:

- Αλλά πού'σαι φίλε, ρίξε μέσα και λίγη πουστιά.

Στο Τατόι το υπόστεγο της Ανεμολέσχης βρίσκεται στο βόρειο άκρο του αεροδρομίου και τα ανεμόπτερα πρέπει να διανύσουν μεγάλη απόσταση μέχρι τον χώρο απογειώσεως. Το θέμα είναι πως πηγαίνουν εκεί τα ανεμόπτερα "μάγκικα ή πούστικα"; Μάγκικα σημαίνει ότι τα σπρώχνουμε με τα χέρια. Πούστικα σημαίνει ότι τα τραβάμε με αυτοκίνητο. Εμείς ταξιδεύουμε εποχούμενοι αναπαντικά, σαν Αρσακιάδες του παλιού καιρού.

Η ερώτηση ήταν: "πως θα κατεβάσουμε τα ανεμόπτερα, μάγκικα ή πούστικα;" και απάντηση ήταν πάντα "μάγκικα". Συνήθως στον κατήφορο τα πηγαίναμε μάγκικα. Στον ανήφορο όμως, μετά τις πτήσεις, βάζαμε και ολίγη πουστιά και τα τραβούσαμε με το αυτοκίνητο. Είπαμε μάγκες, αλλά όχι και να το παρακάνουμε.

Γύρω στο 1965 είχα την ευτυχία να διδάξω δύο διαδοχικές τάξεις της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Η πρώτη είχε υποστεί το παραδοσιακό καψώνι των πρωτοετών. Η δεύτερη είχε πέσει στην περίοδο όταν καταργήθηκε το καψώνι. Η διαφορά στην συλλογική εικόνα των δύο τάξεων ήταν καταφανής. Η πρώτη τάξη συμπεριφερόταν σαν ένα συμπαγές σώμα. Η δεύτερη είχε συμπεριφορά σαν μια χαλαρή τάξη από γυμνασιόπαιδα.

Μία εκπαιδευτική σειρά ανεμοπόρων δεν είναι τάξη στρατιωτικής σχολής. Η κοινή όμως κοπιώδης προσπάθεια είναι η καλύτερη μέθοδος για να αποκτήσει μια ομάδα την εικόνα συμπαγούς σώματος. Το σπρώξιμο των ανεμοπτέρων στο αεροδρόμιο από τον εκπαιδευτή μαζί με τους εκπαιδευόμενους, έπαιξε στο παρελθόν τον ρόλο αυτό.

Εν πρώτοις, όσοι ήταν παρόντες στην μαγκιά, ήταν και οι μάγκες που έμπαιναν στην κατάσταση πτήσεων με δικαίωμα να κάνουν τουλάχιστον δύο πτήσεις πριν πετάξει κανένας άλλος. Δύο χιλιόμετρα γρήγορο βάδην (πότε-πότε και με ολίγο τροχάδην) χώριζε αμέσως τους δικούς μας από τους ξένους.

Κάποιοι δοκίμασαν να προσεγγίσουν την ανεμοπορία σαν λόρδοι. Να έρχονται όταν τους βόλευε, ή να έρχονται με το αυτοκίνητό τους μέχρι τον χώρο πτήσεων. Με την μέθοδο της μαγκιάς, η πιθανότης να ενταχθούν τέτοιοι μαγουλάνθρωποι στην ομάδα ήταν μηδενική, και αραίωναν. Ποτέ δεν διώξαμε κανέναν τέτοιο, αλλά ο ίδιος καταλάβαινε ότι δεν υπήρχε πιθανότης να εκπαιδευθεί συστηματικά στην ανεμοπορία. Οι ανεμοπόροι με τον εκπαιδευτή τους ήταν μια επιλεκτική ομάδα (elite group) με δικούς της ιδιόρρυθμους κανόνες εισδοχής. Ένας από αυτούς τους κανόνες ήταν το να κατεβάζουμε τα ανεμόπτερα στον διάδρομο μάγκικα και όχι πούστικα, με το συμπάθιο.

Εμείς που θεωρούσαμε ευχαρίστηση το πλατσούρισμα με τους κουβάδες για το πλύσιμο των ανεμοπτέρων πριν τις πτήσεις, εμείς που θεωρούσαμε το σπρώξιμο των ανεμοπτέρων ευχάριστη γυμναστική, είμαστε μια συμπαγής αθλητική ομάδα. Οι άλλοι ήταν απλές οδοντόκρεμες με γεύση φράουλας.

Κατά καιρούς, πολλοί δοκίμασαν να καταργήσουν την μαγκιά των ανεμοπόρων. Κάποια εποχή μάλιστα, εμφανίστηκε στα υπόστεγα ένα τρέιλερ που θα κουβαλούσε τα ανεμόπτερα δεμένα μέχρι τον διάδρομο, χωρίς την ανάγκη να συνοδεύονται καν από ανεμοπόρο στο ακροπτερύγιο. Για κάποιο λόγο, η μέθοδος αυτή για Αρσακιάδες απέτυχε. Πάντως, οι μάγκες της παρέας έκαναν το παν για να την δυσφημίσουν. Τα ανεμόπτερα συνέχισαν να κατεβαίνουν στον διάδρομο μάγκικα (με ολίγη πουστιά κατά την επιστροφή).

Κατά τους γιατρούς, δύο χιλιόμετρα βάρη είναι μια καλή συμβουλή υγείας, ακόμα και για ηλικιωμένους. Όσοι εκπαιδευτές δεν αισθάνονται ότι μπορούν να κάνουν δύο χιλιόμετρα βάρη μαζί με τους εκπαιδευόμενους, σημαίνει ότι παραγέρασαν, ότι πούρεψαν και είναι καιρός να εγκαταλείψουν την ανεμοπορία και να αφήσουν την εκπαίδευση στους νεότερους.

Η ανεμοπορική μαγκιά είναι μια δόκιμος μέθοδος εκκαθαρίσεως των ακαταλλήλων μαθητών, αλλά και των ακαταλλήλων εκπαιδευτών. Μάγκικα ή πούστικα λοιπόν;

Lecoste (γαλλιστί ο Κώστας)

Το "περί χρόνου" ευθυμογράφημα προέκυψε το 2008 από τις συνεδριάσεις του ΔΣ της ομοσπονδίας μας. Είχε σαν στόχο την γραφειοκρατία που επέβαλε η ΓΤΑ στον αεραθλητισμό. Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 75 του "Αεραθλητισμού".

Περί χρόνου

Είναι ο χρόνος γραμμικός ή κυκλικός; Σήμερα η γραμμικότητα του χρόνου είναι τόσο καλά εδραιωμένη, ώστε μας διαφεύγει τελείως το γεγονός ότι υπάρχει και η έννοια του κυκλικού χρόνου και ότι συχνά την εφαρμόζουμε.

Ο κυκλικός χρόνος στην απλούστερη μορφή του εμφανίζεται στην αγροτική κοινωνία. Η αγροτική ζωή είναι ταυτισμένη με τις εποχές του έτους. Για τον αγρότη ο χρόνος είναι κυκλικός, όχι μόνο για τις αγροτικές εργασίες αλλά για τις περισσότερες ανθρώπινες δράσεις. Κάθε χρόνο την ίδια μέρα, γιορτάζουμε την ίδια γιορτή, του ιδίου αγίου και κάνουμε τα ίδια πράγματα. Κάθε χρόνο στρώνουμε τα χαλιά του Αγίου Δημητρίου. Κάθε χρόνο την Καθαρή Δευτέρα, τρώμε λαγάνια. Κάθε χρόνο στην ίδια γιορτή, πιάνουμε την πέτρα την μαλλιαρή.

Η αγροτική κυκλικότητα του χρόνου πέρασε και στην αστική κοινωνία, χωρίς αυτό να μας προβληματίσει. Κάθε χρόνο την άνοιξη κάνουμε φορολογική δήλωση, μαζί με τα λουλούδια που ανθίζουν. Κάθε χρόνο γιορτάζουμε την γιορτή της μητέρας. Γιατί κάθε χρόνο;

Η αβεβαιότητα για το μέλλον και η ανασφάλεια που προκύπτει από αυτήν, είναι για πολλούς ανυπόφορη. Ο κυκλικός χρόνος μειώνει για πολλούς αυτή την ανασφάλεια. Αν γνωρίζουμε τι θα κάνουμε κάθε μέρα του χρόνου, δεν υπάρχει αβεβαιότητα και δεν πρέπει να μας ανησυχεί τίποτα. Αύριο θα παρακολουθήσουμε τις εκδηλώσεις για την ημέρα του περιβάλλοντος. Μεθαύριο θα γιορτάσουμε τα 25α γενέθλια του Γιάννη. Την Παρασκευή θα θρηνήσουμε που χάσαμε πρόπερσι τον γάτο μας. Κάθε Χριστούγεννα θα εισπράττουμε το Δώρο Χριστουγέννων. Δεν πρέπει να προβληματιζόμαστε για το μέλλον.

Η κυκλικότητα του χρόνου μοιάζει να βολεύει ακόμα και στην υποτιθέμενη φυγή από την ρουτίνα. Υπάρχουν πολλοί παραθεριστές που κάθε χρόνο θα κάνουν διακοπές στον ίδιο ακριβώς τόπο, θα μιλήσουν με τους ίδιους ακριβώς ανθρώπους και θα θίξουν ακριβώς τα ίδια θέματα. Είναι αυτό φυγή από την ρουτίνα, ή είναι διακοπές κυκλικού χρόνου;

Υπάρχουν ακόμα και οι αυτόκλητοι άγρυπνοι φύλακες του κυκλικού χρόνου. Αλίμονο αν δεν θυμηθείτε την επέτειο των γάμων σας. Αλίμονο αν ξεχάσετε του Αγίου Βαλεντίνου. Οι φύλακες του κυκλικού χρόνου караδοκούν να σας κατακεραυνώσουν για την ασυγχώρητη αμέλειά σας.

Η αγωνιστική δραστηριότητα κατά την ΓΤΑ υπακούει στον κυκλικό χρόνο. Κάθε χρόνο γίνονται αγώνες και αναγορεύουμε τον πρωταθλητή του χρόνου αυτού. Κάθε χρόνο εκλέγουμε εθνική ομάδα. Κάθε χρόνο προκηρύσσουμε τους αγώνες του επομένου έτους. Καμία πρωτοτυπία. Όλα

είναι κυκλικά καθορισμένα από τον αθλητικό νόμο και τους αθλητικούς κανονισμούς. Όλα υπακούουν στους νόμους του κυκλικού χρόνου.

Δεν συμβαίνει το ίδιο με την FAI. Εδώ ο χρόνος είναι γραμμικός. Ένα ρεκόρ μπορεί να καταρριφθεί οποτεδήποτε μέσα στον χρόνο. Όταν καταρριφθεί, θα βρίσκεται σε νέο επίπεδο και δεν θα γυρίσει ποτέ πίσω στο προηγούμενο. Ο χρόνος είναι σαφώς γραμμικός. Ακόμα και οι διεθνείς εκδηλώσεις δεν γίνονται τακτικά κάθε έτος, αλλά ακολουθούν ποικίλες περιόδους. Κάποιες εκδηλώσεις γίνονται ανά διετία, κάποιες ανά τετραετία. Η FAI κάνει ότι μπορεί για να αποφύγει τον κυκλικό χρόνο.

Ίσως σε άλλα αθλήματα δεν συμβαίνει το ίδιο, αλλά στον αεραθλητισμό τα πράγματα είναι σαφή. Η ΓΤΑ δεν ενδιαφέρεται για τα γραμμικά αεραθλητικά ρεκόρ. Για αυτά ενδιαφέρεται η FAI. Η ΓΤΑ τηρεί κυκλικό χρόνο, ενώ η FAI τηρεί γραμμικό χρόνο.

Και τα στελέχη του αεραθλητισμού τι κάνουν; Είναι σαφώς χωρισμένα σε δύο μερίδες. Υπάρχουν οι φίλοι του συναγωνισμού που ακολουθούν τον κυκλικό χρόνο της ΓΤΑ. Υπάρχουν όμως και οι αναπτυξιακοί που αδιαφορούν για τον κυκλικό χρόνο και ενδιαφέρονται για την γραμμική πρόοδο του αεραθλητισμού μέσα στην συνέχεια του γραμμικού χρόνου. Αν πέρσι κατασκευάσαμε ένα υπόστεγο για την λέσχη μας, του χρόνου θα σκεφθούμε ένα άλλο έργο, δεν μπορούμε να επαναλάβουμε το ίδιο έργο.

Οι πρώτοι προχωρούν πάνω στον κυκλικό τους χρόνο με σταθερότητα και ασφάλεια. Προβλέπουν ακριβώς ποιες δραστηριότητες θα γίνουν του χρόνου. Οι δεύτεροι κυνηγάν το ανασφαλές μέλλον, δοκιμάζοντας να το κάνουν καλύτερο με διαδοχικά βήματα που δεν επαναλαμβάνονται. Το έργο τους είναι σαφώς ανασφαλέστερο και δυσχερέστερο. Και οι δύο όμως είναι απαραίτητοι στον αεραθλητισμό μας.

Το σχήμα που παραθέτουμε εικονίζει: 1) τον μονότονο κυκλικό χρόνο, 2) τον ανασφαλή γραμμικό χρόνο, αλλά και 3) την σύνθεση των δύο σε ένα σπειροειδή χρόνο. Ο σπειροειδής χρόνος προχωράει γραμμικά κινούμενος ταυτοχρόνως κυκλικά. Κάτι τέτοιο κάνει και η γη γύρω από τον ήλιο ενώ το ηλιακό μας σύστημα ταξιδεύει στο διάστημα. Κάποιοι όμως αρκούνται στο να βλέπουν μόνο την περιστροφή της γης γύρω από τον ήλιο.

Το ακόλουθο ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε το 2009 στο τεύχος 77 του "Αεραθλητισμού". Αναδημοσιεύθηκε το 2011 στο τεύχος 38 του περιοδικού RBF.

Το πολυτελώς ίπτασθαι

Τον παλιό καιρό ο επιβάτης των αεροπορικών πτήσεων ήταν αντικείμενο πολυτελούς περιποίησης. Αεροσυνοδοί επιλεγμένες για την ομορφιά τους, παρείχαν κάθε περιποίηση στους επιβάτες. Οι επιβάτες, ακόμα και οι λαϊκοί, ταξίδευαν με τα αεροπλάνα σαν να ήσαν προνομιούχοι, ντύνονταν για το ταξίδι σαν προνομιούχοι, φέρονταν σαν προνομιούχοι.

Τώρα έχουμε αεροσυνοδούς που είναι ενίοτε οπτικώς αμφισβητούμενες, αλλά νομίζουν ότι ανήκουν στις όμορφες. Έχουμε τόσο πολλούς επιβάτες ανά αεροσυνοδό, ώστε η περιποίηση έχει πέσει στα υποχρεωτικώς στοιχειώδη. Έχουμε καταργήσει ακόμα και την τροφή σε όσο πάει μεγαλύτερες πτήσεις. Η τροφή έχει γίνει τυποποιημένης ανοστιάς. Έχουμε μέχρι και εταιρείες που, σε μικρές πτήσεις, χρεώνουν τον καφέ και το νερό. Έχουμε και εταιρείες φθηνής μεταφοράς με σχεδόν καθόλου περιποίηση. Ο επιβάτης των αεροπλάνων δεν είναι πια προνομιούχος. Είναι ένα απλό φορτίο για μεταφορά, τόσο προνομιούχος όσο είναι και ο επιβάτης των λεωφορείων.

Η οικονομική εκμετάλλευση των αεροσκαφών απαιτεί μεγαλύτερες πληρότητες κατά τις πτήσεις. Η στοιβασιά όσο το δυνατόν περισσοτέρων επιβατών ανά πτήση, έχει προκαλέσει ακραία συμπτώματα. Υπήρξαν εταιρείες (της εγγύς Αφρικής) που φόρτωναν σε σύντομες εσωτερικές

πτήσεις ακόμα και ορθίους, όπως τα λεωφορεία. Γιατί όχι; Αν οι επιβάτες δεν είχαν αποσκευές, το βάρος των αποσκευών μπορούσε να αντικατασταθεί από ίσο βάρος ανθρώπων. Γιατί όχι; Τα αεροπλάνα κάνουν λιγότερες στροφές και λιγότερα φρεναρίσματα από τα λεωφορεία. Εξ άλλου η λεωφορειακή ορθοστασία από την Αθήνα μέχρι τα προάστια, είναι μεγαλύτερη από ενδεχόμενη αεροπορική ορθοστασία Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Μία σαφής υποβάθμιση της αίγλης του επιβατικού κοινού των αεροπλάνων προήλθε από τα μέτρα ασφαλείας των αεροδρομίων. Ο επιβάτης δεν είναι πια αξιοσέβαστος πελάτης μιας σοβαρής εταιρείας. Είναι απαίσιος ύποπτος αεροπειρατείας, ή τρομοκρατικού εγχειρήματος. Αν μάλιστα ξέρετε να πετάτε, είσαστε ακόμα πιο ύποπτος να καταλάβετε ένα αεροσκάφος. Μην αποκαλύψετε ποτέ ότι έχετε λάβει μαθήματα πτήσεως. Μπορεί να μπλέξετε άσχημα.

Τον παλιό καιρό, η βασική ενόχληση του επιβάτη ήταν από τους τελωνειακούς που ανακάτευαν τα πράγματά του, ψάχνοντας για κάτι το πολύτιμο που δεν είχε δηλώσει. Σήμερα πια δεν ανοίγονται οι βαλίτσες που διακινούνται αυτομάτως. Ελέγχονται όμως οι επιβάτες σωματικώς. Κάθε μεταλλικό αντικείμενο, ακόμα και κλειδιά ή ζώνες, πρέπει να περάσει ξεχωριστά από τον επιβάτη. Ο εξευτελιστικός σωματικός έλεγχος των επιβατών δεν έχει καμία σχέση με την παλιά αίγλη των αερομεταφορών.

Τελευταίως, θεωρήθηκαν ύποπτα ακόμα και υγρά, ακόμα και το παιδικό γάλα. Θεωρήθηκαν ύποπτα τα παπούτσια, όπου κάποιος είχε κρύψει βόμβα. Και αν στο μέλλον κάποιος καταπιεί μια πλαστική βόμβα, θα υποχρεώνονται όλοι οι επιβάτες να παίρνουν καθαρτικό πριν τις πτήσεις.

Τον παλιό καιρό, είχαμε συχνά καθυστερήσεις στις πτήσεις, λόγω κακοκαιρίας. Σήμερα ο καιρός δεν αποτελεί πια μεγάλο πρόβλημα. Το πρόβλημα ονομάζεται συνδικαλισμός. Κάθε σωματείο υπαλλήλων μπορεί να σταματήσει τις πτήσεις, όποια μέρα και ώρα επιλέξει. Άλλοτε απεργούν οι υπάλληλοι των αεροδρομίων, άλλοτε οι πιλότοι, άλλοτε οι αερολιμενικοί, άλλοτε οι ελεγκτές, άλλοτε οι φροντιστές. Υπάρχουν και άλλες πολλές ειδικότητες που θα μάθετε την επόμενη φορά που θα δοκιμάσετε να ταξιδεύσετε με αεροπλάνο, νομίζοντας ότι είσατε προνομιούχος.

Με τις καθυστερήσεις λόγω καιρού, τα πράγματα ήταν απλά. Γνωρίζαμε ότι θα είχαμε κακοκαιρία και πόσο περίπου θα διαρκέσει. Για τις απεργίες δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη. Δεν εκδίδεται κανένα "δελτίο επικινδύνων απεργιακών φαινομένων". Πηγαίνετε χαρούμενοι στο αεροδρόμιο και εκεί μαθαίνετε ότι απλώς δεν πετάτε, για άγνωστο χρονικό διάστημα.

Υπάρχουν και χειρότερα. Προσφάτως στην Ταϊλάνδη κάποιος έμειναν στο αεροδρόμιο για πολλές μέρες, λόγω γενικής απεργίας των πάντων. Η παλιά εικόνα του προνομιούχου πελάτη είχε υποβιβαστεί σε στρωματσάδα στα μάρμαρα του πολυτελούς αεροδρομίου. Τα αεροδρόμια είναι πολυτελείας. Οι επιβάτες όχι.

Ακόμα σήμερα, διατηρείται η πολυτέλεια να στέλνουν οι εταιρείες τους πελάτες τους σε ξενοδοχεία, όταν οι ίδιες ματαιώνουν πτήσεις. Σύντομα θα καταργηθεί και αυτό. Όταν χαλάσει κάποιο λεωφορείο, οι επιβάτες μένουν απλώς στον δρόμο. Γιατί να ισχύει αλλιώς στα αεροπλάνα;

Τον παλιό καιρό, τα αεροπλάνα ήταν το καύχημα της τεχνολογίας. Οι τύποι των αεροπλάνων άλλαζαν συχνά, οι δε εταιρείες ήθελαν να έχουν πάντα τον τελευταίο τύπο. Αυτό διασφάλιζε ότι τα αεροπλάνα ήταν πάντα καινούρια. Οι επιβάτες πετούσαν συνήθως με καινούρια αεροπλάνα και ήταν υπερήφανοι γι αυτό.

Σήμερα, οι τύποι των αεροσκαφών δεν αλλάζουν συχνά. Το πιο συνηθισμένο αεροπλάνο των εταιρειών, το Jumbo κατασκευάζεται ήδη επί πολλές δεκαετίες. Ο επιβάτης σπάνια μαθαίνει πότε έχει κατασκευασθεί το αεροπλάνο με το οποίο θα πετάξει και, συνήθως πρόκειται ένα γέρικο αεροπλάνο. Η πολυτέλεια να χρησιμοποιεί ο επιβάτης την τελευταία λέξη της τεχνολογίας, ανήκει και αυτή στο παρελθόν.

Εκτός από τους επιβάτες, τον παλιό καιρό υπήρχαν λάτρεις των αεροσκαφών που έτρεχαν να δουν και να φωτογραφίσουν τους καινούριους τύπους που εμφανίζονταν στους ουρανούς και στα αεροδρόμια. Σήμερα οι λάτρεις των αεροσκαφών έχουν καταντήσει, να τρέχουν για να φωτογραφίσουν τις ζωγραφιές που αλλάζουν οι εταιρείες πάνω στα ίδια παλιά αεροπλάνα. Καμία σχέση με πρόοδο, τεχνολογία, άνεση και πολυτέλεια.

Η πρόοδος, η τεχνολογία, η άνεση και η πολυτέλεια των αεροπορικών ταξιδιών, ανήκουν σήμερα στους μύθους που συνεχίζουν να διατηρούνται γύρω από την σύγχρονη ζωή. Ανήκουν

στις αφηγήσεις που άκουγαν οι σημερινοί επιβάτες όταν ήταν παιδιά και έχουν την ψευδαίσθηση ότι ισχύουν ακόμα._

Δύο μικρά αθλητικά ευθυμογραφήματα του 2009 που δημοσιεύθηκαν στα διαδοχικά τεύχη 77 και 78 του "Αεραθλητισμού".

Αεροπορικοί κανονισμοί

Οι αεροπορικοί κανονισμοί αλλάζουν συνεχώς και γίνονται ολοένα πιο πολύπλοκοι και πιο λεπτομερείς. Το να δοκιμάζεις με ένα κανονισμό να ελέγχεις από τα jumpo μέχρι τα ανεμόπτερα, στην τελευταία τους λεπτομέρεια, είναι ένα αλλοπρόσαλλο έργο.

Στο έργο αυτό οι σοφοί νομοθέτες της EASA (ευρωπαϊκή υπηρεσία περί κανονισμών) χρειάζονται την βοήθεια όλων μας. Κατά την κρατούσα στους νομοθέτες νοοτροπία, ισχύει η λογική: "ότι δεν περιλαμβάνεται στους κανονισμούς, είναι παράνομο".

Κατόπιν των ανωτέρω, για υποβολή του έργου των νομοθετικών οργάνων επί των ιπταμένων αεραθλητικών μέσων, υποβάλλουμε:

Πρόταση για ενσωμάτωση στους κανονισμούς της EASA απαραίτητων διατάξεων επί διαδικασιών που γίνονται σήμερα, χωρίς να καλύπτονται από διατάξεις άλλου κανονισμού, δηλαδή γίνονται παρανόμως.

Άρθρο Προστασία της ατομικής υγείας

Μετά την 13η Οκτωβρίου κάθε έτους, οι αεραθλητές είναι υποχρεωμένοι να φέρουν μάλλινο πουλόβερ (βλέπε προδιαγραφές EASA part DIOR).

Η ημερομηνία αυτή μπορεί να μετατεθεί μόνο με απόφαση της ΥΠΑ, κατόπιν εγγράφου ισηγήσεως της ΕΛΑΟ, νομίμως αιτιολογημένης με έκθεση της ΕΜΥ.

Άρθρο Προ πτήσεων διαδικασίες

Πριν από κάθε αθλητική πτήση, ο χειριστής είναι υποχρεωμένος να ουρήσει, ώστε να ίπταται με κενή ουροδόχο κύστη. Κάθε σωματείο πρέπει να μεριμνά για την ύπαρξη στον χώρο απογειώσεων καταλλήλου ουρητηρίου, που να πληρεί τις προδιαγραφές της EASA, όπως προβλέπεται να καθοριστούν με ειδική περί ουρητηρίων απόφαση (παράρτημα στον EASA part WC).

Σε περίπτωση περιφερειακών σωματείων, όπου δεν έχει εγκατασταθεί ακόμα ο προβλεπόμενος στην προηγούμενη παράγραφο εξοπλισμός, ο χειριστής υποχρεούται να ουρεί επί πετρώδους ή αμμώδους εδάφους, αποφεύγων κάθε φυτική κάλυψη του εδάφους, ή οπές του εδάφους όπου μπορεί να φιλοξενοούνται μικρά ζώα. Τέλος, οι κανόνες αισθητικής (βλέπε ειδικό κώδικα αισθητικής της EASA) υπαγορεύουν όπως η ούρηση γίνεται μακράν των υπολοίπων αθλητών με τα νώτα προς αυτούς.

Οι διαδικασίες που υπαγορεύονται για το ξεκούμπωμα του παντελονιού, ή εναλλακτικώς για το κατέβασμα του φερμουάρ, περιγράφονται αναλυτικά στα αντίστοιχα άρθρα του κανονισμού EASA part WC (παράγραφος 3.18.54).

Στην περίπτωση "εμπλοκή φερμουάρ" πρέπει να επεμβαίνει συντηρητής πτυχιούχος κατά τον κανονισμό JAR FCL (ή ισοδύναμο κανονισμό EASA) που θα καταγράψει την εκτελεσθείσα επισκευή και θα υπογράψει στο ειδικό "μητρώο φερμουάρ" (που προβλέπεται από την παράγραφο 18.3.7 του παρόντος κανονισμού).

Σημ. Μόνο με την ψήφιση του άρθρου αυτού θα κατοχυρώσουμε το δικαίωμα του "νομίμως κατουρείν" σαν ευρωπαϊκό κεκτημένο.

Κατουρήστε παρακαλώ

Στο προηγούμενο τεύχος αναφερθήκαμε ευθυμογραφικώς στο "δικαίωμα του νομίμως

κατουρεύν". Σήμερα αναγκάζομαστε να ασχοληθούμε σοβαρά με το "υποχρεωτικώς κατουρεύν".

Τι θα λέγατε αν σας πλησιάσει κάποιος αεράτος στο αεροδρόμιο, με ένα δοκιμαστικό σωλήνα και σας πει φορτικά: "παρακαλώ κατουρήστε εδώ". Αφού έχετε δηλώσει στην ομοσπονδία ότι είσαστε αθλητής, αυτός ο σοβαρός κυριούλης θα έχει κάθε δικαίωμα να το κάνει. Αυτό ονομάζεται "antidopping control" και λόγω Γενικής Γραμματείας, θα γίνει προσεχώς υποχρεωτικό και στον αεραθλητισμό. Αυτά μας ανακοινώθηκαν στην τελευταία ΓΣ της ομοσπονδίας μας.

Το τι θα γίνουν τα ούρα σας, το έχουν γράψει επανειλημμένως οι εφημερίδες. Θα αποσταλούν κάπου στην δυτική Ευρώπη όπου θα αναλυθούν και, αν τύχει και την προηγούμενη μέρα έχετε πάρει κάποιο φάρμακο για τον βήχα, καήκατε. Θα σας γράψει ο τύπος και θα σας ξεφωνήσει η τηλεόραση, ότι το δείγμα σας βγήκε θετικό. Ώσπου να ξεμπλέξετε από την παρεξήγηση θα έχετε γίνει πανελληνίως ρεζίλι. Κάπως έτσι ...

Επιπλέον κάθε φορά που θα πάρετε ένα φάρμακο για τον βήχα θα πρέπει να μάθετε τι ακριβώς περιέχει. Μετά, θα πρέπει να ανοίξετε το αρχείο της WADA (τ'είν' πάλι τούτο) και να δείτε, αν κάποια από τις ουσίες του φαρμάκου σας είναι στην λίστα των απαγορεύσεων, οπότε και θα πρέπει να προμηθευθείτε μια έγγραφη "therapeutic use exception". Απλά πράγματα δηλαδή.... αλλιώς κατούρα τα.

Δεν πρέπει να κάνει κανείς την σκέψη ότι "σιγά μην ασχοληθούν τώρα με τα δικά μας ούρα" !! Το antidopping control δικαιολογεί πολλές θέσεις δημοσίων υπαλλήλων σε όλο τον κόσμο. Όσο περισσότερα ούρα είναι διαθέσιμα, τόσο περισσότερες θέσεις είναι απαραίτητες. Δεν είναι τα δικά σας ούρα που έχουν αξία, αλλά οι θέσεις μονίμων υπαλλήλων που θα ασχοληθούν με αυτά.

* * *

Τώρα, όποιος θεωρεί ότι τα ούρα του αποτελούν απόρρητα προσωπικά του δεδομένα, έχει μόνο μία επιλογή. Να δηλώσει ότι δεν επιθυμεί πλέον να βρίσκεται το όνομά του στον κατάλογο των αγωνιστών.

Ο αεραθλητισμός αναψυχής πρέπει να διαχωρίσει σαφώς τους οπαδούς του από τον αεραθλητισμό αγώνων. Όσοι θέλουν να είναι αεραθλητές αγώνων, είναι υποχρεωμένοι να κατουράν όταν τους το ζητάν.

Πολλές φορές έχουμε γράψει στον "Αεραθλητισμό" υπέρ του αεραθλητισμού αναψυχής. Σήμερα πλέον μπορούμε να προτείνουμε σαφώς την επικεφαλίδα των δύο καταλόγων αεραθλητών:

- α) Κατάλογος αεραθλητών υποχρεωτικώς κατουρούντων.
- β) Κατάλογος αεραθλητών απαλλαγμένων από το υποχρεωτικό κατούρημα.

Κάπως έτσι

Το ακόλουθο ευθυμογράφημα δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά το 2009 στο τεύχος 79 του "Αεραθλητισμού". Αναδημοσιεύθηκε το 2010 στο τεύχος 32 του περιοδικού RBF.

Η διαπλοκή ταυτίζεται σήμερα με την πολιτική. Όμως, το ευθυμογράφημα αυτό διαπιστώνει διαπλοκή και σκάνδαλα σε ένα αεροπορικό τομέα όπου κανείς δεν υποψιάζεται κάτι τέτοιο.

Οι προστάτες άγιοι

Κατά τα πρώτα βήματα της πολεμικής αεροπορίας στην Ελλάδα, υπήρχαν δύο αεροπορίες: η αεροπορία στρατού και η αεροπορία ναυτικού. Σεβάσμιος αξιωματικός της αεροπορίας μάς έλεγε ότι, τον παλιό καιρό προστάτης άγιος της αεροπορίας ήταν ο Άγιος Γεώργιος. Αυτό ήταν παράδοση από την αεροπορία του στρατού. Σήμερα όμως η αεροπορία έχει προστάτες αγίους τους Ταξιάρχες, Μιχαήλ και Γαβριήλ.

Με την φαντασία μου έπλασα βαθμιαία την εικόνα ότι η αεροπορία, μετά την ενοποίησή της, έβγαλε σε δημοπρασία μεταξύ των αγίων, την θέση του προστάτη. Η προσφορά των Ταξιάρχων ήταν καλύτερη από την προσφορά του Αγίου Γεωργίου (ίσως να έδωσαν και μεγαλύτερη μίζα), οπότε ο Άγιος Γεώργιος έχασε την εργολαβία.

Όμως ο Άγιος Γεώργιος δεν άφησε την προσβολή ατιμώρητη. Κάθε Νοέμβριο, γύρω από την

γιορτή των Ταξιαρχών, φροντίζει να παίρνει την εκδίκησή του, στέλνοντας κακοκαιρία. Έτσι είναι σύνηθες, οι εορταστικές εκδηλώσεις στα αεροδρόμια να γίνονται με ισχυρούς βοριάδες που παγώνουν τους επισκέπτες.

Την δεκαετία του '60 οργανώνονταν ακόμα γιορτές στα αεροδρόμια κατά την άνοιξη. Οι γιορτές του Μαΐου με πράσινα αεροδρόμια και καλοκαιρία, ήταν πάντα μεγάλη απόλαυση. Θυμάμαι ότι στο Τατόι, πίσω από τους θεατές, βρίσκονταν κάποιες γυναίκες των θεατών με μαχαίρια και μάζευαν όλα τα παρθένα ραδίκια που είχαν φυτρώσει στο αεροδρόμιο.

Ο Άγιος Γεώργιος φρόντιζε ώστε να επικρατούν γύρω στην εορτή του παραδείσιες μετεωρολογικές συνθήκες. Φαίνεται ότι είχε πάντα την ελπίδα να ξαναπάρει την εργολαβία. Η πολεμική αεροπορία όμως, έχοντας αποκαταστήσει στενές σχέσεις διαπλοκής με τους Ταξιάρχες, άρχισε να μεταφέρει τις αεροπορικές εκδηλώσεις μακριά από την άνοιξη και την γιορτή του Αγίου Γεωργίου. Οι κύριες εκδηλώσεις της μεταφέρθηκαν τον Νοέμβριο, για να ικανοποιηθούν οι εργολάβοι άγιοι Ταξιάρχες.

Οι Ταξιάρχες έχουν αποκαταστήσει τόσο στενές επαφές με τους αρμοδίους της πολεμικής αεροπορίας, ώστε θεωρούν την θέση τους ακλόνητη. Δεν θεωρούν ότι έχουν υποχρέωση να προκαλούν καλοκαιρία κατά την γιορτή τους και αδιαφορούν τελείως για την ταλαιπωρία των φίλων της αεροπορίας.

Η κακοκαιρία του Νοεμβρίου μπορεί να οφείλεται σε απλή αδιαφορία των Ταξιαρχών. Μπορεί όμως να οφείλεται σε κακές σχέσεις με άλλους αγίους, αρμοδίους για μετεωρολογικά θέματα.

Προστάτης άγιος των ναυτικών είναι ο Άγιος Νικόλαος. Αυτός φρόντιζε να υπάρχει καλοκαιρία από τον Μάιο μέχρι τον Σεπτέμβριο, υπέρ των ιστιοπλοούντων ναυτικών μας. Το φθινόπωρο τα πλοία έδεναν στα λιμάνια και οι ναυτικοί γιόρταζαν τον αγίο τους στην ξηρά στις 6 Δεκεμβρίου. Ο άγιος Νικόλαος είχε κάθε συμφέρον να υπάρχει κακοκαιρία από τον Νοέμβριο, ώστε να είναι τα πλοία καλά δεμένα στα λιμάνια και να γεμίζουν οι ναοί του με ναυτικούς.

Ούτε η Αγία Γραφή ούτε η Ιερά Παράδοση, αναφέρονται στις δημοσιοσχεσίτητες επαφές μεταξύ αγίων. Δεν γνωρίζουμε λοιπόν τι γίνεται με τα αντίθετα μετεωρολογικά συμφέροντα των Ταξιαρχών και του Αγίου Νικολάου. Επιπλέον, ο Άγιος Νικόλαος δεν είναι προστάτης της μετεωρολογίας. Ποιος είναι όμως ο προστάτης άγιος της μετεωρολογίας;

Από μετεωρολόγους φίλους πληροφορηθήκαμε ότι η θέση του προστάτη αγίου της μετεωρολογίας χηρεύει. Έτσι, ο κάθε άγιος μπορεί να αλωνίζει στην μετεωρολογία ανενόχλητος. Η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία ανήκει στην Πολεμική Αεροπορία. Άρα, οι Ταξιάρχες έχουν κυριαρχικά δικαιώματα τα οποία όμως φαίνεται ότι παραμελούν συστηματικά. Έτσι ο Άγιος Γεώργιος καταφέρνει και τους χαλάει την γιορτή κάθε Νοέμβριο.

Το να καλυφθεί η οργανική θέση του αγίου προστάτη της μετεωρολογίας είναι επιτακτική ανάγκη. Και επειδή οι περισσότεροι μεγάλοι άγιοι είναι κάπου διορισμένοι, ακόμα και διπλοθεσίτες, πρέπει να προσφύγουμε σε υποδεέστερους αγίους, μέχρι και σε οσίους.

Η Αγία Αύρα θα ήταν η πιο κατάλληλη να αναλάβει την μετεωρολογία. Η Αγία Αύρα ήταν αρχαία αγία. Κατά την μυθολογία, η Αύρα ήταν νύμφη στην υπηρεσία της θεάς Αρτέμιδος. Πήραν όμως τα μυαλά της αέρα και έφτιαξε με τον θεό Βάκχο κάτι δίδυμα. Όπως ήταν φυσικό, η Άρτεμις της έδωσε φύσιμα.

Αν δεν σας αρέσει η Αγία Αύρα, υπήρχε στην Αθήνα η νύμφη Άγλαυρος (αίγλη+αύρα=ευχάριστη αύρα). Κατά την μυθολογία, η Άγλαυρος θυσιάστηκε για την σωτηρία της πόλεως των Αθηνών. Οι Αθηναίοι την τιμούσαν ιδιαίτερος.

Κατά την δυτική εκκλησία, η Αγία Αύρα είναι η πνευματική πνοή που εκβάλλεται από τους αγίους. Είναι ακόμα η κουλούρα που φοράν οι άγιοι στο κεφάλι τους, σαν τους κουλουρτζήδες του παλιού καιρού. Μπορούμε λοιπόν και εμείς εύκολα να υιοθετήσουμε την ιδέα της Αγίας Αύρας και να την αναγορεύσουμε "προστάτιδα αγία της μετεωρολογίας".

Η Αγία Αύρα εμφανίζεται στο δικό μας εορτολόγιο να γιορτάζει χειμώνα καιρό (30 Ιανουαρίου). Υπάρχει όμως και η Αγία Λαύρα που γιορτάζει μέσα στην λαύρα του καλοκαιριού (18 Αυγούστου). Διαλέγετε και παίρνετε.

Ελπίζουμε ότι, όταν η Αγία Αύρα εγκατασταθεί στην μετεωρολογία, θα θέσει τέλος στην

διαμάχη μεταξύ των Ταξιαρχών και του Αγίου Γεωργίου. Αρκεί βέβαια να μην σκαρώσει πάλι τίποτα δίδυμα με κανένα άγιο, οπότε η θέση της στην διαμάχη δεν θα είναι αμερόληπτη.

Πάντως η μετεωρολογία χρειάζεται επειγόντως κάποιο προστάτη άγιο, για να μην τουρτουριάζουμε κάθε φορά στην γιορτή της αεροπορίας.

Ο άγιος Φούφωτος, διεκδικητής της θέσεως

Το καλοκαίρι του 2009 είχαμε την μεγάλη πυρκαγιά της Βορείου Αττικής. Σε αυτή αναφέρεται το ακόλουθο ευθυμογράφημα.

Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 80 του "Αεραθλητισμού". Τον Ιανουάριο του 2010 αναδημοσιεύθηκε στο τεύχος 29 του περιοδικού RBF.

Πύρινη τραγωδία

Μιλώντας με συνετούς δημοσιογράφους συμμεριζόμαστε απολύτως την αγανάκτησή τους για όσα συνέβησαν κατά τις καλοκαιρινές φωτιές, για άλλο όμως λόγο, τελείως διαφορετικό από τον συνηθισμένο. Η αγανάκτηση δεν αφορά την πυρόσβεση και την δασοπροστασία. Αφορά την κάλυψη των γεγονότων από κάποιους τηλεπαρουσιαστές. Οι παλιοί δημοσιογράφοι κακίζουν την έπαρση κάποιων νέων τηλεπαρουσιαστών που δοκίμαζαν να παίξουν τον ρόλο συντονιστή του πυροσβεστικού έργου. Εμείς όμως αγανακτούμε με την κακοποίηση της ορολογίας από τους νέους τηλεπαρουσιαστές.

Κάποια αμαρτήματα είναι ενδημικά, άσχετα με τις φωτιές και, ίσως εδώ να ευθύνονται οι σχολές δημοσιογραφίας.

Πρέπει κάποιος να μάθει τους νέους δημοσιογράφους ότι τα αεροπλάνα δεν προσγειώνονται στους αεροδιαδρόμους. Δεν υπάρχουν αεροδιάδρομοι στο έδαφος, αλλά μόνο στον αέρα. Στο έδαφος υπάρχουν διάδρομοι προσγειώσεως, υπάρχουν τροχόδρομοι, υπάρχουν πίστες, αλλά δεν υπάρχουν αεροδιάδρομοι. Έχει καταντήσει να απονέμουν οι παρουσιαστές τον τίτλο του αεροδιαδρόμου σε κάθε ασφαλτοστρωμένο τμήμα ενός αεροδρομίου. Οι αεροδιάδρομοι όμως βρίσκονται στον αέρα και δεν διαστρώνονται ποτέ με ασφαλτό.

Αν νομίζετε ότι αυτή είναι εξειδικευμένη αεροπορική ορολογία που δεν είναι απαραίτητο να διδαχθούν οι εκπαιδευόμενοι δημοσιογράφοι, ας μάθουν τουλάχιστον να μην περιμένουν τα πλοία να προσαράξουν στα λιμάνια. Ναυτικός λαός είμαστε. Πρέπει να γνωρίζουμε ότι τα πλοία αράζουν στα λιμάνια και προσαράζουν στις ξέρες.

Πρόκειται βέβαια για γνωστά και τετριμμένα δημοσιογραφικά αμαρτήματα. Τα έχουμε συνηθίσει. Αυτό όμως που έγινε στις φετινές καλοκαιρινές φωτιές, ήταν το Βατερλό της δημοσιογραφίας.

Στις περσινές φωτιές τα κανάλια μάς έφαγαν με την "πύρινη λαίλαπα". Επρόκειτο για μια γλυκιά πιπίλα στο στόμα των παρουσιαστών. Ευτυχώς η "πύρινη λαίλαπα" σαν έκφραση φορέθηκε πολύ πέρσι και ξέφτισε, κουρελιάστηκε. Καιρός ήταν.

Φέτος ήταν η χρονιά της "αναζωπύρωσης". Όχι ότι πέρσι δεν είχαμε αναζωπυρώσεις. Φέτος όμως το κακό παράγινε. Η αναζωπύρωση έγινε ρήμα πάσης χρήσεως. Ακούσαμε ότι αναζωπυρώνεται η φωτιά, αναζωπυρώνονται οι φλόγες, αναζωπυρώνεται το δάσος, αναζωπυρώνονται τα δένδρα, αναζωπυρώνονται τα πουρνάρια. Ας διδαχθούν κάποια ορολογία οι νέοι δημοσιογράφοι, ώστε στο μέλλον να μην αναζωπυρώνονται τα μπατζάκια τους.

Η αναζωπύρωση χρησιμοποιείται σαν λέξη εντυπωσιασμού και μπορούμε να την αντιπαρέλθουμε. Εμείς προσπαθούσαμε να αποκομίσουμε πληροφορίες και όχι εντυπωσιασμούς. Και εκεί όμως αντιμετωπίσαμε μεγαλύτερο μπάχαλο.

Πρώτη η γεωγραφία, κακοποιήθηκε βαναύσως. Το τι ήταν ανατολικά και τι ήταν δυτικά, μετεβάλετο συνεχώς, από στιγμή σε στιγμή. Το χωριό του Μαραθώνα άλλοτε βρισκόταν ανατολικά και άλλοτε δυτικά από το φράγμα. Ο Άγιος Στέφανος ήταν άλλοτε ανατολικά και άλλοτε δυτικά από τον Διόνυσο. Η φωτιά προχωρούσε κατά τυχαίο τρόπο, όχι συναρτήσει του ανέμου, αλλά συναρτήσει του παρουσιαστή.

Ας θεωρήσουμε ότι ένας τηλεπαρουσιαστής δεν είναι υποχρεωμένος να γνωρίζει τον χάρτη της περιοχής που περιγράφει. Θα πρέπει όμως να γνωρίζει τουλάχιστον ότι, όταν πνέει ισχυρός βοριάς, δεν σπρώχνει τις φλόγες προς τον βορρά. Αυτή δεν είναι μια εξειδικευμένη γνώση, μόνο για τις σχολές εμποροπλοιάρχων. Είναι καθημερινή γνώση για τους συνήθεις ανθρώπους. Ας την διδαχθούν και οι νέοι παρουσιαστές.

Δεν περιμένουμε να γνωρίζει ο παρουσιαστής τι στροφή θα κάνουν οι καπνοί αν ο άνεμος στραφεί από ΒΑ σε ΒΔ. Ας το αφήσει αυτό το δύσκολο πρόβλημα για την Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Ας ξέρει τουλάχιστον προς τα που φυσάει τον καπνό ο βοριάς. Δεν πρόκειται για άκρως δυσεπίλυτο μετεωρολογικό πρόβλημα.

Αλλά ας γυρίσουμε σε αεροπορικά θέματα. Φέτος, η λέξη "αεροπλάνο" καταργήθηκε τελείως και αντικαταστάθηκε από την λέξη "αεροσκάφη". Φαίνεται ότι το αεροσκάφος, στην νεοδημοσιογραφική νοοτροπία, φαντάζει σαν κάτι το σοβαρότερο και πιο επίσημο από το αεροπλάνο. Ακούσαμε λοιπόν κατά κόρον ότι "επιχειρούν τόσα αεροσκάφη και τόσα ελικόπτερα". Καλά, τα ελικόπτερα δεν είναι αεροσκάφη; Τι είναι;

Η λέξη αεροπλάνο δεν είναι λαϊκή λέξη που πρέπει να αποφεύγεται από σοβαρούς παρουσιαστές. Το αεροπλάνο είναι απλώς ένα από τα είδη αεροσκαφών, όπως είναι και το ανεμόπτερο, το ελικόπτερο και άλλα.

Τελευταία και πιο ανατριχιαστική ήταν η συχνή αναφορά ότι "το αεροσκάφος πέφτει". Οι νέοι δημοσιογράφοι πρέπει να διδαχθούν ότι, όταν πέφτει ένα αεροσκάφος έχουμε ατύχημα. Η έκφραση "πέφτει για να σβήσει την φωτιά" είναι τελείως αδόκιμη. Ίσως θα ήταν προτιμότερο να αναφέρεται μάγικα, ότι το αεροσκάφος "την πέφτει στην φωτιά". Ευτυχώς κανένα αεροσκάφος δεν έπεσε κατά την μεγάλη πυρκαγιά, ούτε αεροπλάνο ούτε ελικόπτερο, όσο και αν επέμεναν κάποιες παρουσιάστριες.

Ας φροντίσουν οι σχολές δημοσιογραφίας να μην "πέφτει" το επίπεδο των αποφοίτων τους, ώστε να σβήσουν οι φωτιές που ανάβουν οι γλωσσολογικές επιδόσεις τους._

Το 2009 δημοσιεύθηκαν στο τεύχος 80 του "Αεραθλητισμού οι ακόλουθοι ορισμοί για να γίνεται σαφέστερος ο διαχωρισμός μεταξύ των αεραθλητικών συσκευών.

Αεραθλητικοί ορισμοί

* **Ανεμόπτερο** είναι ένα μεταφορικό μέσον που μας επιτρέπει να διανύουμε 300 χλμ με μεγάλη δυσκολία και να είμαστε υπερήφανοι γι αυτό.

* **Αεροπλάνο** είναι το αντικείμενο πάνω στο οποίο βάζουν τον κινητήρα τους όσοι σιχαίνονται να τον έχουν μαζί τους κατά την απογείωση.

* **Αεροπλάνο** είναι ο δαπανηρότερος τρόπος που υπάρχει για να μετατρέπει κανείς το καύσιμο σε θόρυβο.

* **Αετός** είναι ένας ιπτάμενος υπνόσακος με τέντα και καλό αερισμό.

* **Παραπέντε** είναι το διεστραμμένο αποτέλεσμα των κρατικών κανονισμών και απαγορεύσεων σχετικά με τις πιστοποιημένες πτητικές συσκευές.

* **Μηχανοκίνητο παραπέντε** είναι μια συσκευή που απογειώνεται επειδή ο χειριστής τρέχει γρήγορα κυνηγημένος από μια προπέλα που προσπαθεί να του τεμαχίσει τα οπίσθια.

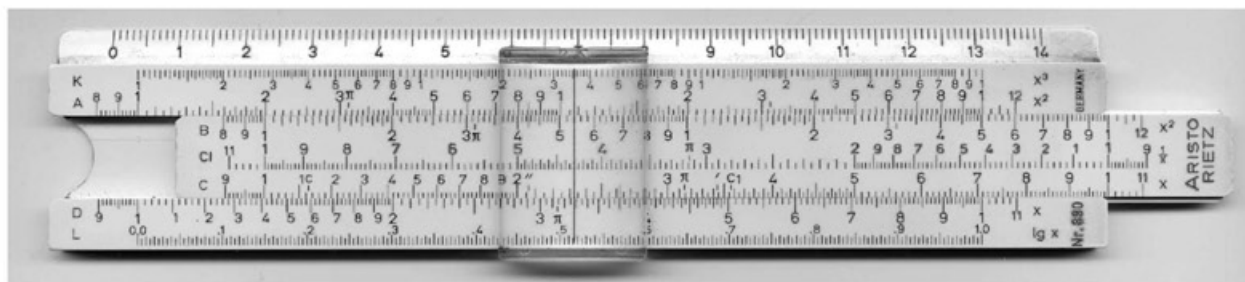
* **Αλεξίπτωτο** είναι μια σωστική συσκευή που επιτρέπει στον αεραθλητή να κατεβεί ασφαλώς στο έδαφος, αφού τελειώσει τις ασκήσεις του, για τις οποίες το αλεξίπτωτο είναι άχρηστο.

* **Αερομοντέλο** είναι μια ιπτάμενη συσκευή που επιτρέπει στον χειριστή της να ξαναπετάξει, παρ'όλο ότι η ίδια έγινε κομματάκια._

Το ευθυμογράφημα αυτό δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά το 2010 στο τεύχος 81 του "Αεραθλητισμού". Αναδημοσιεύθηκε το 2011 στο τεύχος 36 του περιοδικού RBF.

Στο περίπου

Ο μικροϋπολογιστής χειρός, κοινώς κομπιουτεράκι, υπάρχει μόνο γύρω στα σαράντα χρόνια. Πριν από αυτό, οι τεχνικοί υπολογισμοί γίνονταν με τον λογαριθμικό κανόνα. (ΣΣ. στην αεροπορία ο αντίστοιχος κυκλικός υπολογιστής ονομαζόταν "αεροπορικός αναγωγέας"). Ο λογαριθμικός κανόνας παρείχε ακρίβεια γύρω στο 1-2%. Χαρακτηριστικό ανέκδοτο της εποχής ήταν ο αφηρημένος καθηγητής που έλεγε, χρησιμοποιώντας τον κανόνα του: "Η ρίζα του 4 είναι 1,99 .. εεε .. πάρτε το περίπου 2".



Η ακρίβεια του 1-2% ήταν υπεραρκετή για τα περισσότερα τεχνικά προβλήματα. Ο λογαριθμικός κανόνας είχε όμως ένα άλλο πρόβλημα. Σου έδινε τα ψηφία, αλλά δεν σου έδινε την τάξη μεγέθους. Όταν διάβαζες ένα αποτέλεσμα 1,45 αυτό μπορούσε να σημαίνει 145 ή 1.450 ή 0,145. Τα μηδενικά (την τάξη μεγέθους) έπρεπε να τα εκτιμήσει κανείς μόνος του. Έτσι το βάρος έπεφτε περισσότερο στην τάξη μεγέθους παρά στην αριθμητική ακρίβεια του αποτελέσματος. Το να κάνει κανείς λάθος 10 ή 100 φορές ήταν πολύ σημαντικότερο από το να κάνει λάθος 2%.

Αυτό δημιουργούσε την νοοτροπία του "περίπου". Δεν ήταν μόνο η ακρίβεια στα δεκαδικά ψηφία που αντιμετωπιζόταν "στο περίπου". Όλη η νοοτροπία της σκέψης ήταν "στο περίπου". Μπορεί μεν ένας υπολογισμός απαιτούσε μια βίδα 7,4 mm αλλά στο εμπόριο έβρισκε κανείς βίδες των 7 ή 8 mm. Η ακρίβεια στα δεκαδικά δεν είχε κανένα νόημα. Το ίδιο συνέβαινε με τα σίδερα του μπετόν, και με όλα τα εξαρτήματα στα σκάφη και στα αεροσκάφη. Η μεγάλη ακρίβεια δεν είχε καμία σημασία.

Στην αεροπορία ιδιαιτέρως, η νοοτροπία του "περίπου" ήταν ο κανόνας. Τα όργανα των αεροσκαφών ήταν αναλογικά, με κάποια βελόνα που έδειχνε μια ένδειξη "στο περίπου". Η ταχύτητάς μας ήταν γύρω στα 90 χλ/ω, το ύψος μας ήταν γύρω στα 1.200 μέτρα, η πορεία μας ήταν γύρω στις 350 μοίρες. Αν η βελόνα μας βρισκόταν στην αντίστοιχη περιοχή, είμαστε ικανοποιημένοι με το "περίπου".

Υπήρχαν όργανα που δεν είχαν καν αριθμούς. Είχαν μια πράσινη, μια κίτρινη και μια κόκκινη περιοχή. Μάθαινες απλώς ότι δεν πρέπει να πας στο κόκκινο. Απλά πράγματα δηλαδή, "στο περίπου".

Ακόμα και στις επικοινωνίες, έπιανε κάποιο σταθμό "στο περίπου". Ήξερες ότι κάπου γύρω στο 128 η βελόνα σου θα σε συνδέσει με το Volmet και γύριζες το κουμπί μέχρι να ακούσεις την γνώριμη εκπομπή. Έπρεπε να επικρατήσει η ψηφιακή επικοινωνία, για να μάθουμε ότι ο σταθμός Αθήναι-Volmet ήταν σε συχνότητα 127,8 (και αργότερα στο 127,80). Τώρα με την ψηφιακή επιλογή δεν πας "στο περίπου", αλλά πρέπει να απομνημονεύσεις την ακριβή συχνότητα κάθε σταθμού. Παπαγαλία, όπως λέγαμε παλιά.

Στην μετεωρολογία η εικόνα ήταν ακόμα πιο "στο περίπου". Η νέφωση μετριόταν σε όγδοα του ουρανού, "στο περίπου". Ο άνεμος μετριόταν σε μποφόρ. Αυτά τα μποφόρ, που είχαν έρθει από το ιστιοφόρο ναυτικό, ήταν κάτι τελείως "στο περίπου". Ήταν η γενική συμπεριφορά του ανέμου πάνω στο σκάφος και την θάλασσα. Δεν ήταν μια ακριβής ταχύτης. Σε μια τυρβώδη ροή, η ακριβής ταχύτης δεν έχει και πολύ πρακτικό νόημα. Σήμερα με τα ανεμόμετρα μετράμε τον άνεμο επακριβώς σε κόμβους και όχι "στο περίπου". Ανάμεσα στους χειριστές και στους πυργήτες, έχουμε στα αεροδρόμια συνεχείς διαφωνίες για την ένταση του ανέμου. Τι μετράμε επακριβώς; Μετράμε την μέση ένταση, την μέση ριπή, ή την ανώτατη ριπή; Και αν μετράμε την ακραία ριπή, μετράμε

αυτή της τελευταίας ώρας, του τελευταίου τετάρτου, ή του τελευταίου λεπτού; Τα μποφόρ δεν ήταν τίποτα από όλα αυτά. Ήταν η γενική κατάσταση του ανέμου που κινούσε το καράβι μας, "στο περίπου".

Σήμερα μας βομβαρδίζει συνεχώς η υπερβολική ακρίβεια, η άχρηστη ακρίβεια. Στο ερώτημα "που βρίσκεσαι;" ένας αεραθλητής μπορεί να διαβάσει το GPS του και να σας πει: "Βρίσκομαι στις 347 μοίρες και στα 7,83 χιλιόμετρα από το αεροδρόμιο". Την ταχύτητά του μπορεί να σας την πει ψηφιακά 88,35 χλ/ω. Το ύψος του 1.198,7 μέτρα. Εσείς πρέπει με τον μυαλό σας να διαγράψετε από την πληροφορία που πήρατε την άχρηστη ακρίβεια και να στρογκυλοποιήσετε τα νούμερα σε κάτι που να σας δίνει την τάξη μεγέθους "στο περίπου".

Σήμερα η ακρίβεια και η εμμονή στους επακριβείς αριθμούς είναι ο κανόνας. Στην ψηφιακή εποχή υπάρχει η τάση ψηφιακής ακριβείας, ενώ το μυαλό μας συνεχίζει να δουλεύει αναλογικά. Δεν έχει σημασία αν σε μια καταιγίδα έπεσαν 5,2 ή 5,6 χιλιοστά βροχής. Αυτό που έχει σημασία είναι η τάξη μεγέθους: "έπεσαν 5 ή 10 χιλιοστά"; Αυτό κάνει την διαφορά και όχι τα 0,4 χλσ. Όταν ακούμε αριθμούς με μεγάλη ακρίβεια, το μυαλό μας διαγράφει τα δεκαδικά και κρατάει την τάξη μεγέθους. Έτσι δουλεύει, "στο περίπου".

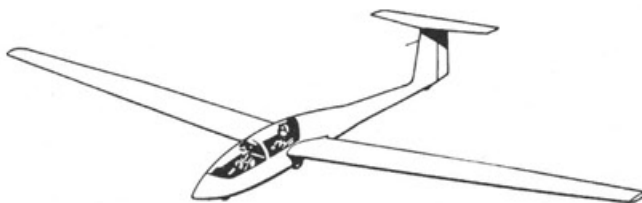
Σήμερα οι τεχνολογικές διεργασίες τείνουν να μιμηθούν τις λογιστικές. Στα λογιστικά μια διαφορά 0,10 Ευρώ είναι ασυγχώρητη. Πρέπει να ιδρώσεις για να βρεις που οφείλεται. Στις πρακτικές επιστήμες όμως αυτό δεν ισχύει. Ένα λάθος μισού βαθμού C δεν έχει καμία σημασία ούτε στην θάλασσα ούτε στον αέρα. Ίσως σε κοντινή απόσταση η θερμοκρασία να έχει πολύ μεγαλύτερη απόκλιση.

Και όμως, τείνει να επικρατήσει η λογιστική αντιμετώπιση των τεχνικών επιστημών. Το πρόβλημα προκύπτει από το γεγονός ότι, αυτοί που διαχειρίζονται τα νούμερα δεν είναι πια οι χρήστες, αλλά οι λογιστές των αριθμών. Ένας νέος μελετητής που θα χειριστεί ένα θέμα ναυτικό, αεροπορικό, μετεωρολογικό, είναι σήμερα καθισμένος σε ένα κλιματισμένο γραφείο με έναν υπολογιστή εμπρός του. Η σχέση του με το μελετούμενο αντικείμενο είναι καθαρά ψηφιακή. Η ακρίβεια των αριθμών έχει γι' αυτόν λογιστική αξία. Η ακρίβεια προβάλλεται σαν απαίτηση κατά την εισαγωγή στοιχείων στον υπολογιστή.

Σήμερα δεν αρκεί να πούμε ότι σε κάποιο χωριό ο άνεμος στρέφει συνήθως, γύρω στο μεσημέρι, από ΒΔ σε ΒΑ, "στο περίπου". Δεν μας πιστεύει κανείς. Πρέπει να δώσουμε μετρήσιμα μεγέθη. Πρέπει να πούμε ότι σε αυτό το σημείο, την τάδε μέρα και ώρα, ο άνεμος έκανε τέτοια στροφή. Και όλα αυτά να τα πούμε αριθμητικά με δύο δεκαδικά ψηφία, για να τα καταλάβει ο υπολογιστής. Σαν να αξιολογούμε τον άνεμο επακριβώς, σε Ευρώ και λεπτά.

Δίνοντάς του πολλά τέτοια στοιχεία, ο υπολογιστής θα βγάλει το αποτέλεσμα, ότι ο άνεμος στρέφει, κατά μέσον όρο, στις 12.04 από 352 σε 012 μοίρες. Εμείς θα διαβάσουμε τα νούμερα και θα καταλάβουμε ότι γύρω στο μεσημέρι ο άνεμος στρέφει από ΒΔ σε ΒΑ. Έτσι δουλεύει το μυαλό μας "στο περίπου".

Είναι σήμερα ο νέος ναυπηγός, ο αεροναυπηγός, ο μετεωρολόγος, γνώστης της ναυπηγικής, της αεροναυπηγικής, ή της μετεωρολογίας; Ή μήπως έχει εκπαιδευτεί να είναι ένας απλός λογιστής αντιστοιχών αριθμητικών μεγεθών. Μήπως η εκπαίδευση δεν παράγει πια επιστήμονες αλλά λογιστές διαφόρων κλάδων; Κάθε τι που δεν μπορεί να εισαχθεί με μεγάλη ακρίβεια σε υπολογιστή δεν θεωρείται πια αξιόλογο. Μήπως το παρακάνουμε στην άχρηστη ακρίβεια, ενώ η πραγματική αξία βρίσκεται "στο περίπου"; _



Ενασχόληση με τον αέρα

Προ ετών σε κάποια συγκέντρωση, μου συνέστησαν μια κοσμική κυρία που είχε ακούσει ότι ασχολούμαι με τον αέρα.

- Γιατί δεν σας βλέπουμε στο αεροπλάνο; με ρώτησε.
- Ποιο αεροπλάνο; απόρησα.

Περίμενα να μου διευκρινιστεί αν επρόκειτο για αεροπλάνο της Ολυμπιακής, άλλης εταιρείας, ή αερολέσχης, αλλά δεν επρόκειτο για τίποτα από αυτά. Μου εξήγησαν ότι το "Αεροπλάνο" ήταν κάποιο κοσμικό εστιατόριο.

Φανταζόμουν κάποιο εστιατόριο στο Ελληνικό, στο ανατολικό ή το δυτικό αεροδρόμιο, αλλά μου ελέχθη ότι βρισκόταν κάπου "πίσω από το Χίλτον". Ο όρος "πίσω από το Χίλτον" περιλαμβάνει το Άπω Παγκράτι και φθάνει μέχρι την Μονή της Καισαριανής. Έτσι, δεν δοκίμασα να μάθω περισσότερα. Κατάλαβα απλώς ότι, στους κοσμικούς κύκλους το τρώγειν σε κάποιο εστιατόριο που ονομάζεται "Αεροπλάνο" αποτελεί ενασχόληση με τον αέρα.

Υπήρξε μια περίοδος κατά την οποία η ενασχόληση με τον αέρα ήταν της μόδας. Ήταν η εποχή του Tom Cruise και του Top Gun. Ήταν η εποχή των μαύρων γυαλιών, η εποχή με τα χρυσά κουμπιά και τις μαύρες μπότες. Όλα αυτά ήταν ενασχόληση με τον αέρα. Ο καθένας έπρεπε να έχει κάποια ενασχόληση με τον αέρα, πραγματική ή φανταστική. Σε μια κοινωνία που ρούφαγε ευχαρίστως κάθε αεροπορικό παραμύθι, το παραμύθι ανθούσε.

Οι εφημερίδες γράφουν συχνά για δήθεν πτεράρχους και δήθεν χειριστές της Ολυμπιακής που εξαπατούν τον κόσμο. Κάποια τέτοια φρούτα πέρασαν και από τον αεραθλητισμό. Εδώ όμως δεν αναφερόμαστε σε κοινούς απατεώνες, αλλά σε αφελείς φαντασιόπληκτους που δοκίμαζαν, με τον τρόπο αυτό, να ρίξουν καμία αφελέστερη γκομενίτσα. Τέτοιοι ασχολούμενοι με τον αέρα υπήρξαν πολλοί.

Οι πιλότοι που κυκλοφορούσαν την εποχή εκείνη, ήταν πολλαπλάσιοι από όσους είχε καταγεγραμμένους η ΥΠΑ. Το να παίξουν τον ρόλο του αξιωματικού δεν ήταν εύκολο, έτσι προτιμούσαν τον ρόλο του αεραθλητή. Ακούγαμε για χαμηλές πτήσεις και για επικίνδυνα ακροβατικά. Ακούγαμε για ανάστροφες πτήσεις με αεροπλάνα που ξέραμε ότι δεν έχουν την δυνατότητα αυτή. Ακούγαμε για ηρωισμούς και απίθανα κατορθώματα και ξέραμε ότι, η ενασχόλησή τους με τον αέρα ήταν σαν εκείνο τον λαγό που "πηδούσε την τίγρη".

Οι χειριστές αεροπλάνων είναι τόσο πολλοί, ώστε εύκολα μπορεί κανείς να παραμυθιάσει το ακροατήριο, αν δεν το παρακάνει στα ψέματα. Το ίδιο όμως δεν ισχύει με τους ανεμοπόρους. Από το 1960 μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί γύρω στα 170 πτυχία ανεμοπορίας. Γνωρίζουμε λοιπόν κάθε ένα παλιό ανεμοπόρο και τις ιστορίες που τον περιβάλλουν. Δεν υπάρχει χώρος για παραμύθια στην ανεμοπορία. Και όμως υπήρξαν τότε πολλοί που εξάσκησαν την ανεμοπορική παραμυθο-ενασχόληση.

Επανελημμένως μας ανεφέρθησαν ονόματα ανεμοπόρων που βρέθηκαν σε παρέες και διηγήθηκαν τα κατορθώματά τους. Κάποιος ήταν παροδικός μαθητής που δεν προχώρησε για πτυχίο. Οι περισσότεροι όμως ήταν τελείως άσχετοι παραμυθάδες.

Αν οι παραμυθάδες ενασκούνταν το αεροπορικό τους άθλημα στην Ελλάδα, φανταστείτε τι γινόταν με τους Έλληνες στο εξωτερικό. Τα Αμερικανάκια και οι Κουτόφραγκοι θα είχαν πήξει στην μπουρδολογία. Προ ετών, κάποιος νεο-επιτυχημένος Έλληνας του εξωτερικού έδωσε συνέντευξη για κάποιο ελληνικό περιοδικό και είπε ότι, πριν φύγει στο εξωτερικό ήταν ανεμοπόρος. Ψάξαμε τα αρχεία μας και ρωτήσαμε τους παλιότερους, αλλά κανείς δεν είχε ακούσει ποτέ γι αυτόν. Προφανώς και αυτού η ενασχόληση με τον αέρα ήταν αέρας φρέσκος.

Ίσως θα έπρεπε η Ομοσπονδία μας να είχε θεσπίσει ένα ακόμα αεράθλημα: την "αεραθλητική παπάρα". Τέτοιοι αεραθλητές με παγκόσμιες επιδόσεις υπήρξαν πολλοί στην χώρα μας. Ευτυχώς ο Tom Cruise σταμάτησε να γυρνά αεροπορικές ταινίες και έτσι γλιτώσαμε._

Το ποίημα αυτό του 2010 ήταν εμπνευσμένο από τον αερομοντελιστή Γιώργο Σεβαστό που έλεγε συχνά ότι θαυμάζει τον "απαίσιο σπουργιταρά". Δημοσιεύθηκε στο τεύχος 84 του "Αεραθλητισμού".

Ο απαίσιος σπουργιταράς

Απαίσιε σπουργιταρά,
ελεύθερε αληταρά,
αχ, πόσο σε ζηλεύω.
Πετάς με ήλιο και βροχή,
στην πόλη και στην εξοχή,
όταν εγώ δουλεύω.

Απαίσιε σπουργιταρά,
ακούραστε χορευταρά,
κοντά μου τι γυρεύεις;
Πηδάς τριγύρω στην αυλή,
σε κάθε φύλλο και κλαδί,
σαν να με κοροϊδεύεις.

Απαίσιε σπουργιταρά,
θαυμάσιε τεχνηταρά,
που τόσα εσύ γνωρίζεις.

Με φλαπς και σλοτς μεταβλητά,
ουρά και σκέλη κινητά,
και όλα τα ρυθμίζεις.

Απαίσιε σπουργιταρά,
απίθανε χειρισταρά,
σε βλέπω με τι ζήλια!
Περνάς απ' τα πυκνά κλαριά
και κλέβεις στην κληματαριά
τα πιο γλυκά σταφύλια.

Απαίσιε σπουργιταρά,
υπέροχε πιλοταρά,
πολλά βιβλία παίρνω.
Θάθελα να σε μιμηθώ.
Διακόσια χρόνια προσπαθώ,
μα δεν τα καταφέρνω.

Στο ίδιο τεύχος δημοσίευσα και κάποια επιγράμματα

Παράκληση

Βρε καλό μου χελιδόνι,
μην μου χέξεις το μπαλκόνι.

Οικολογικό

Ο γλάρος είν' επιβιώσιμος,
επειδή δεν είναι βρώσιμος.

Ωδικό

Το τζίτζικι λέει στ' αηδόνι:
"Πως μ' αρέσει το τριζόνι!"

Παιδικός γλωσσοδέτης

Πάμπολλα πουλιά πετούσαν
πανταχού αποπατούσαν.

Το ευθυμογράφημα που ακολουθεί δημοσιεύθηκε το 2010 στο τεύχος 85 του "Αεραθλητισμού".

Αερο-βαβέλ

Η πολεμική αεροπορία μάς χάρισε προ ετών τα ανεμόπτερα Grob. Αυτό ήταν μια μεγάλη βοήθεια στον αεραθλητισμό μας. Ήρθε σε μια εποχή όταν τα εκπαιδευτικά μας ανεμόπτερα είχαν γεράσει πολύ. Ήταν σαν ένα επανωφόρι στο μέσον του χειμώνα. Υπήρξε όμως και ένα παράπλευρο πρόβλημα. Το πρόβλημα ήταν ότι το επανωφόρι αυτό είχε κάποιες ψείρες. Ψείρες από τις οποίες δεν απαλλαγίκαμε ακόμα.

Τα ανεμόπτερα της πολεμικής αεροπορίας είχαν τα όργανά τους σε αγγλοσαξονικό σύστημα, ενώ η αεροπορία δουλεύει σε μετρικό σύστημα. Το να αλλάξουμε τα όργανα των ανεμοπτερών ήταν οικονομικώς αδιανόητο. Τα όργανα είναι πανάκριβα. Έτσι, μας έμεινε το αγγλοσαξονικό σύστημα σαν ανιάτο νόσημα. Τελικώς, άλλα ανεμόπτερά μας είναι μετρικά και άλλα είναι αγγλοσαξονικά. Χάος.

Όταν πετάμε με ανεμόπτερο, το κύριο πρόβλημα είναι πόσο μακριά μπορεί κανείς να πετάξει από ένα ορισμένο ύψος μέχρι το επόμενο θερμικό, ή μέχρι το έδαφος. Αν υπολογίζουμε ένα ασφαλή λόγο κατολισθήσεως 1/20 γνωρίζουμε αμέσως πόσο μακριά θα φθάσουμε. Από χίλια μέτρα ύψος γνωρίζουμε αμέσως ότι θα φθάσουμε 20 χιλιόμετρα μακριά. Απλά πράγματα.

Πόσο μακριά όμως θα φθάσει κανείς από 1.000 πόδια ύψος; Το αποτέλεσμα είναι απλό, 20.000

πόδια. Έχετε όμως κανένα χάρτη που να γράφει τις αποστάσεις σε πόδια; Όχι βέβαια. Οι αποστάσεις στους χάρτες μας είναι σε χιλιόμετρα ή σε ναυτικά μίλια. Χάος.

Η ταχύτης που μας δίνουν τα μετρικά ταχύμετρα, είναι σε χιλιόμετρα την ώρα. Βρίσκουμε λοιπόν αμέσως πάνω στον χάρτη μας, πόσο μακριά θα βρισκόμαστε σε μισή ώρα. Αντιθέτως τα αγγλοσαξονικά όργανα δίνουν την ταχύτητα σε μίλια/ώρα. Προσοχή όμως, σε κάποια όργανα δεν πρόκειται για ναυτικά μίλια που τα μετράμε αμέσως στην κλίμακα πλάτους του χάρτη μας. Πρόκειται για στατικά μίλια που πρέπει να τα μετατρέψουμε σε ναυτικά μίλια, πολλαπλασιάζοντας με κάποιο συντελεστή.

Τώρα, αν βρισκόσαστε στα 5.600 πόδια ύψος και θέλετε να δείτε πόσο μακριά μπορείτε να φθάσετε, αρχίστε να μετατρέπετε τα πόδια σε κάποια μίλια, σελίνια, πέννες, φαρδίνια και μπικικίνια. Μέχρις ότου το καταφέρετε αυτό, θα έχετε συναντήσει το έδαφος και θα μάθετε πόσο μακριά πήγατε, από τους ντόπιους που θα σας καλωσορίσουν.

Στα αεροπλάνα αυτό το χάος δεν αποτελεί πρόβλημα. Τα αεροπλάνα διατηρούν το ύψος τους με το καύσιμο που μετατρέπουν σε καυσαέρια. Έχει λοιπόν ο χειριστής τους πολύ χρόνο για να ασχοληθεί με διεστραμμένα συστήματα μετρήσεως. Αντιθέτως τα ανεμόπτερα χάνουν συνεχώς ύψος και οι χειριστές τους πρέπει να ασχολούνται συνεχώς με την ενεργειακή οικονομία τους.

Όταν βρισκόμαστε σε 26 χιλιόμετρα από κάποιο αεροδρόμιο θέλουμε να γνωρίζουμε γρήγορα τι ύψος χρειαζόμαστε για να φθάσουμε εκεί με ασφάλεια. Αυτό θέλουμε να το κάνουμε, ενώ γυρίζουμε γύρω-γύρω σε κάποιο θερμικό, μαζί με άλλα ανεμόπτερα που βρίσκονται κολλητά πλάι μας, εμπρός μας, πίσω μας, πάνω μας. Άντε τώρα να μετατρέψεις τους κόμβους σε φιόγκους, μέσα σε αυτό το χάος.

Τις περασμένες δεκαετίες, ερχόμαστε όλοι προς το αεροδρόμιο αναφέροντας το ύψος μας σε μέτρα. Όλα τα άλλα ανεμόπτερα γνώριζαν αμέσως τι διαχωρισμό είχαν μαζί μας. Ο πυργήτης που ήταν στην αναπαυτική πολυθρόνα τού πύργου, είχε όλη την άνεση να καταλάβει σε πόσα πόδια είμαστε, ώστε να μας συγκρίνει με τα αεροπλάνα.

Τώρα, αν ένα ανεμόπτερο αναφέρει το ύψος σε μέτρα και ένα άλλο αναφέρει σε πόδια, έχουν και τα δύο πρόβλημα. Ο κάθε χειριστής πρέπει να κάνει μετατροπή μονάδων για να συγκρίνει την ένδειξη του άλλου με το δικό του όργανο. Χάος.

Το αεροπλάνο το διατηρεί στον αέρα ο κινητήρας του. Το ανεμόπτερο το διατηρεί στον αέρα η μετεωρολογία. Η μετεωρολογία είναι μετρική. Μετράει την θερμοκρασία σε βαθμούς Κελσίου και τις ανοδικές ταχύτητες της ατμοσφαιράς σε m/sec. Αν η ατμόσφαιρα ανεβαίνει με ταχύτητα 3 m/sec και το ανεμόπτερο έχει βαθμό καθόδου 1 m/sec, υπολογίζουμε απλά ότι θα κερδίζουμε άνοδο 2 m/sec.

Τώρα, αν σε μια ατμόσφαιρα που ανεβαίνει 3 m/sec βρεθεί ένα ανεμόπτερο που έχει βαθμό καθόδου κάποιες εκατοντάδες ποδαράκια ανά λεπτό, "την κάνατε από κούπες". Ευκολότερο είναι να αλλάξετε αεράθλημα.

Και τι θα κάνετε αν θέλετε να ρυθμίσετε το υψόμετρό σας και σας δώσουν την πίεση επιφανείας γύρω στα 1.015 hPa, όπως γίνεται συνήθως στην Ευρώπη; Θα ψάξετε στη θυρίδα του υψομέτρου σας και θα βρείτε κάτι νούμερα γύρω στο 30. Πριν αρχίσετε να γυρίζετε τα νούμερα του υψομέτρου σας, αναλογιστείτε ότι αυτά τα 30 είναι ίντσες υδραργύρου.

Και τώρα; Πως μετατρέπουμε την πίεση σε μήκος;

Αν όλα τα αεροπλάνα στην χώρα μας βολεύονται με τα ποδαράκια και τις άλλες αγγλοσαξονικές διαστροφές, γιατί να μην ευθυγραμμιστούν και οι ανεμοπόροι σε τέτοιες μονάδες;

Φανταστείτε να πάτε σε ανεμοπορικούς αγώνες με ανεμόπτερο σε πόδια, όταν όλοι οι άλλοι πετάν σε μέτρα. Θα πετάν 49 ανεμόπτερα μαζί στον ίδιο χώρο σε μέτρα, και 1 (το δικό σας) σε πόδια. Όταν κάποιος θελήσει να σας βοηθήσει, θα σας πει ότι βρήκε ένα θερμικό 3 m/sec, ενώ το δικό σας όργανο θα λέει ft/min. Είναι αυτό βοήθεια ή καταστροφή;

Τα προβλήματα που αναφέραμε μέχρι τώρα είναι προβλήματα χειριστικά, προβλήματα σκέψης. Ευτυχώς η Πολεμική Αεροπορία δεν μας κληροδότησε και προβλήματα συντηρήσεως, προβλήματα ύλης. Όλα τα ανεμόπτερα που υπάρχουν στην χώρα μας είναι ευρωπαϊκά.

Ευρωπαϊκά είναι και αυτά που παραλάβαμε από την ΠΑ. Όλα τα υλικά από τα οποία είναι κατασκευασμένα είναι μετρικά.

Όταν χρειαστούμε κάπου μια βίδα, αναγνωρίζουμε αμέσως με το μάτι αν είναι διαμέτρου 4 ή 6 mm. Για φανταστείτε όμως αν αντί για 6 mm ήταν 1/4 της ίντσας. Η διαφορά είναι μικρή και δεν διακρίνεται με το μάτι. Μόνο ότι, ταιριάζει σε άλλη τρύπα και σε άλλο παξιμάδι. Χάος. Θα έπρεπε να είχαμε μια πλήρη σειρά από βίδες, από τρυπάνια, από βιδολόγους, τόσο μετρικά όσο και αγγλοσαξονικά. Θα έπρεπε να είχαμε και αντίστοιχα κλειδιά (μετρικά και εγγλέζικα) για να σφίγγουμε τις αντίστοιχες βίδες. Ευτυχώς από αυτό το τρελοκομείο γλιτώσαμε. Τα ανεμόπτερα που μας έδωσε η ΠΑ είναι κατασκευασμένα με μετρικά εξαρτήματα.

Στην ελληνική ανεμοπορία όλα είναι μετρικά. Όλα, εκτός από τις ενδείξεις των οργάνων πτήσεως των ανεμοπτέρων Grob. Αυτά τα ανεμόπτερα είναι μεν γερμανικά, αλλά η ΠΑ τα είχε παραγγείλει με αγγλοσαξονικές ενδείξεις οργάνων. Ε, τι να κάνουμε; όταν σου χαρίζουν ένα γαίδαρο δεν τον κοιτάς στα δόντια. _

*Το ευθυμογράφημα αυτό δημοσιεύθηκε το 2011 στο τεύχος 87 του "αεραθλητισμού".
Αναδημοσιεύθηκε λίγους μήνες αργότερα στο τεύχος 39 του περιοδικού RBF.*

Ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα

Πριν από κάποιες εβδομάδες, άρχισε να διαδίδεται η πληροφορία ότι η ΥΠΑ έκανε μια μεγάλη γκάφα. Σπεύσαμε στους υπολογιστές μας και μπήκαμε στο site της ΥΠΑ, όπου βρήκαμε ανητημένο τον πίνακα όλων των αεροπλάνων του ελληνικού νηολογίου. Δεν ήταν όμως ένας απλός πίνακας με τα νηολόγια. Ο πίνακας περιείχε και τους ιδιοκτήτες, με τις διευθύνσεις τους (!!).

Σπεύσαμε όλοι να καταφορτώσουμε (download) τον πίνακα, θεωρώντας ότι σύντομα η ΥΠΑ θα διέγραφε τα προσωπικά δεδομένα από το site της. Μέχρις όμως την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές, ο πίνακας συνεχίζει να υπάρχει στο ιντερνέτ. Ίσως τα δεδομένα αυτά να μην θεωρούνται ευαίσθητα.

Η ύπαρξη των στοιχείων του πίνακα είναι μεγάλης χρησιμότητας. Αν για παράδειγμα, επιθυμείτε να οργανώσετε απόδραση από τις φυλακές, θα βρείτε στον πίνακα όχι μόνο το κατάλληλο ελικόπτερο, αλλά και τον ιδιοκτήτη του. Ακόμα και την διεύθυνση από την οποία θα τον απαγάγετε.

Τα προσωπικά δεδομένα για τα οποία διατηρούμε στην χώρα μας ειδική κρατικοδίαιτη υπηρεσία (ανεξάρτητη αρχή ονομάζεται) υποχωρούν συνεχώς, ακόμα και εθελοντικώς. Το επιλεγόμενο "facebook" είναι εθελοντική εκχώρηση εις τρίτους προσωπικών δεδομένων, ακόμα και φωτογραφικών. Όλοι πέφτουν μέσα με τα μούτρα εθελοντικώς, ενώ από την άλλη μεριά διαμαρτύρονται για τον big brother.

Τι είναι προσωπικό δεδομένο και τι είναι ευαίσθητο, το αντιλαμβάνεται ο καθένας διαφορετικά. Μια σεμνή φωτογραφία που τράβηξε ένας δημοσιογράφος μπορεί να επισύρει διαμαρτυρία, την ίδια ώρα που το ίδιο άτομο (ή κάποιος φίλος του) αναρτά στο ιντερνέτ μια γελοιοδέστατη πόζα του.

Αν θέλετε να πληροφορηθείτε για κάποιο αεροπλάνο, δεν χρειάζεται να ανατρέξετε στα στοιχεία της ΥΠΑ. Κοιτάξετε λίγο στο ιντερνέτ. Θα βρείτε φωτογραφίες του αεροπλάνου, του ιδιοκτήτη του, της παρέας του, και του αεροδρομίου όπου εδρεύει το αεροπλάνο. Μετά, ανοίξετε το google-earth και υπολογίστε πόσο μακριά είναι το αεροδρόμιο αυτό από τον πύργο των Αθηνών, όπου σκοπεύετε να ζντουβάρετε το αεροπλάνο. Όλα τα στοιχεία είναι στην διάθεσή σας.

Ο σεβασμός των προσωπικών δεδομένων, καταντάει μάλλον ανέκδοτο για μικρά παιδιά. Το 2011 καλείσθε, για πρώτη φορά, να γνωρίσετε στον έφορό σας τι τρώτε, από που το αγοράζετε, τι φοράτε και τι μάρκας είναι, και γενικώς κάθε σας ευαίσθητο δεδομένο. Ο έφορος, μαζεύοντας όλες σας τις αποδείξεις δαπανών του έτους, θα μπορεί να με πληροφορήσει ακόμα και το μέγεθος του σώβρακου που φοράτε. Αρκεί να θελήσει να το κάνει.

Να μην πάει ο πονηρός σας νους στον χρηματισμό. Αν είμαι εισαγγελική αρχή, έχω αυτό το

δικαίωμα. Αν είμαι η ΚΥΠ, επίσης. Αν είμαι ικανός δημοσιογράφος, θα βρω τον τρόπο. Αρκεί να υπάρχουν κάπου στο κράτος τα στοιχεία συγκεντρωμένα και, υπό κατάλληλες συνθήκες, μπορούν να διαρρεύσουν.

Λέγαμε μέχρι τώρα ότι τα πραγματικά προσόντα κάθε υποψηφίου γαμπρού, τα βρίσκει κανείς στην εφορεία. Προσεχώς θα μπορείτε να γνωρίζετε αν αγοράζει κάποιος χαβιάρι, όπως λέει, ή αν την βγάζει με ρεβίθια. Θα μπορείτε να μάθετε αν μια νοικοκυρά μαγειρεύει σπίτι της, όπως λέει, ή παραγγέλνει συνεχώς πίτσες. Τα αποδεικτικά στοιχεία θα υποβάλλονται ετησίως.

Σε προσεχές τηλεοπτικό πάνελ θα ακούσετε επιχειρήματα όπως: "Άντε ρε, που μας παριστάνεις τον αριστοκράτη και κάθε Τρίτη ψωνίζεις από την λαϊκή".

Μετά από όλα αυτά, θα μας ενοχλήσει ο πίνακας της ΥΠΑ; Όχι δα!

Η ΥΠΑ άνοιξε τον δρόμο κόντρα στον σκοταδισμό και την εσωστρέφεια. "Όλα στο φως" είναι το καινούριο σύνθημα. Το παράδειγμα της ΥΠΑ πρέπει να ακολουθήσει όλο το δημόσιο. Κάθε προσωπικό στοιχείο που κατέχει το δημόσιο, πρέπει να βγαίνει στην δημοσιότητα σε πίνακες και διαγράμματα. Και αν κάποιος διαμαρτυρηθούν γύρω από τα προσωπικά τους στοιχεία, τίποτα δεν απαγορεύει την στατιστική αξιοποίηση των προσωπικών δεδομένων.

Φανταστείτε ένα χάρτη με τους νομούς της χώρας, όπου να αναγράφεται πόσα προφυλακτικά αγόρασε κατά μέσον όρο ο κάτοικος κάθε νομού. Ο χάρτης αυτός, συγκρινόμενος με τον χάρτη του προηγούμενου χρόνου, θα δίνει την αύξηση ή την ελάττωση της σεξουαλικής δραστηριότητας σε κάθε νομό.

Αν επιπλέον οι χάρτες αυτοί παραλληλιστούν με τα αποτελέσματα των τελευταίων εκλογών σε κάθε νομό, η στατιστική επιστήμη θα έχει επιτελέσει άλμα, οι δε σφυγμομετρήσεις θα έχουν ανοίξει ένα νέο πεδίο δόξας και παραθυρικής αντιπαραθέσεως.

Αν όμως ο πίνακας της ΥΠΑ μπορεί να ενοχλήσει κάποιους, μπορεί να ικανοποιεί κάποιους άλλους στο έπακρο. Ο πίνακας περιλαμβάνει τουρλού όλα τα αεροπλάνα, από τα τζετ μέχρι τα υπερελαφρά (με νηολόγιο U). Όποιος περιλαμβάνεται στον πίνακα μπορεί να το θεωρεί τιμή του και καουμποϊλίκι του.

Αγοράζοντας κάποιος ένα μικρό ΕΠΑΜ (Αεροπλάνο Με Ειδικές Ανάγκες) εισέρχεται αυτομάτως στον πίνακα των πλουσίων. Το όνομα του ιδιοκτήτη βρίσκεται αμέσως στην διάθεση κάθε ενδιαφερόμενης γκόμενας. Όσο για την διεύθυνση; Τα κοριτσάκια που έτρεχαν πίσω από τον Μπάρκουλη, θα ξέρουν τώρα που να τρέξουν.

Ιδού η ύψιστη χρησιμότης του ανηρτημένου πίνακος αεροπλάνων. Ουδέν κακόν αμιγές καλού.

Το τελικό ερώτημα είναι: Ήταν η δημοσίευση μέγιστη γκάφα της ΥΠΑ; Ή μήπως ήταν διαφημιστικό τέχνασμα για να αυξήσει την πελατεία της;

- Θέλεις να φιγουράρεις και συ στην λίστα των επιτυχημένων; Αγόρασε ένα αεροπλάνο και πάρε νηολόγιο.

Αν κάποιος διστάζει να αγοράσει αεροπλάνο, η λίστα της ΥΠΑ αποτελεί σήμερα ένα ισχυρότατο κίνητρο._

Πρόσθετη αναφορά στον Ίκαρο του 2011 από το τεύχος 86 του "Αεραθλητισμού".

Έπεα ικαρίζοντα

Την ιστορία του Ικάρου την γνωρίζουμε όλοι. Για όσους την έχουν ξεχάσει, έχουμε ένα μικρό ποιηματάκι:

Του Ικάρου τα φτερά

Του Ικάρου τα φτερά ήταν από χήνα,
κολλημένα στη σειρά, μα στον ήλιο εκείνα

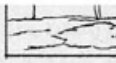
συνεχώς μαδάγανε κακοκολλημένα.

Του Ικάρου τα φτερά με κερί σκληρό,
λειτουργούσαν μια χαρά με ψυχρό καιρό.
Μα στον ήλιο λειώνανε ξεπουπουλιασμένα.

Του Ικάρου τα μυαλά πήρανε αέρα.
Και τα λόγια τα σωστά του σοφού πατέρα,
τόπο δεν επιάνανε πήγαιναν χαμένα.

Του Ικάρου τα μυαλά σε κακή πορεία,
τον ανέβασαν ψηλά προς την Ικαρία,
όπου και βουλιάξανε γκρεμοτσακισμένα.

περί Ἰκάρου παραδόσεις. Σφύζονται ὁ-
μως πολλαὶ ἀρχαῖαι τέχνης ἀπεικο-
νίσαι εἰς ἀγγεῖα καὶ ἀνάγλυφα, στρεφό-
μεναι περὶ τὸ αὐτὸ ἔκδημα τοῦ Ἰκάρου,
καὶ πολλαὶ ἀρχαῖαι παροιμίαι παραδειγ-
ματίζουσαι τὴν ἀπρόνοησιν τῶν ἐπι-
χειρούντων πᾶν τὸ παράτολμον καὶ ἐπικίνδυνον.



Δαίδαλος
(ἀνάγλυφος
λεως

ελληνικής γραμματείας ψάξαμε, χωρίς αποτέλεσμα. Μια και δεν βρήκαμε αρχαίες παροιμίες περί Ικάρου, σκεφθήκαμε να μην μείνει το πεδίο κενό. Έτσι συντάξαμε μόνοι μας τους κατωτέρω αρχαίους στοίχους:

Νουθεσία

Ίκαρε, τήρει του πατρός τας συμβουλάς,
και μη περιφρονεῖς ποσῶς τας προδιαγραφάς.

Κατάρα

Του Ικάρου ο κηρός,
κι ο θερμός σας ο καιρός.

Αντιδιαστολή

Δαιδαλοπτήσεις και ικαροπτώσεις.

Από τον επιτάφιο του Περικλέους

Δαιδαλίζομεν μετ' ευτελείας,
και ικαρίζομεν άνευ μαλακίας.

Δελφικός χρησμός (1)

Ήξεις αφήξεις ουκ εν Ικαρία θνήξεις.

Δελφικός χρησμός (2) δια τον Μίνωα

Εἰπατε τῷ βασιλεῖ:
Χαμ'επεσε Ικαρος ταβλα.
Ουκετι ιπτασθαι δυναται μολυβι.
Η δε μαντισσα Δαφνη
ας παυσει μιξοκλαιουσα
"τον εσβυσε το μαυρον υδωρ".

Ευχή προς ταξιδιώτην

Τους πτερυγισμούς του γλάρου.
Ου την πτήσιν του Ικάρου.

Μετεωρολογική ενημέρωση

Πληροφορήσου τις αιχμές
θαλάσσης και αέρος.
Μην είν' χειμώνα οι δοκιμές
κι η πτήση σου το θέρος.

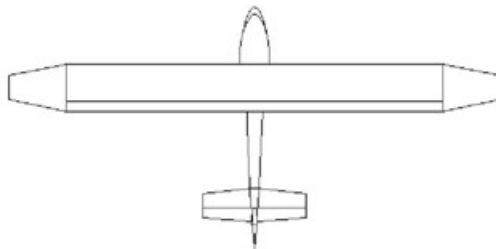
Επί του πιεστηρίου

Μόλις δημοσιεύθηκε νέα εκδοχή περί του ατυχήματος του Ικάρου. Την νέα μελέτη εκπόνησε ομάδα μετεωρολόγων των Στροφάδων νήσων, μετά από πολυετή συλλογή στοιχείων.

Σύμφωνα με την μελέτη, υπήρξε στο Αιγαίο μεταφορά θερμών αφρικανικών αερίων μαζών στην ανώτερη ατμόσφαιρα, πράγμα το οποίον ήταν υπεράνω των γνώσεων των μετεωρολόγων της Κνωσού.

Ο Ίκαρος, ανελθών άνω της θερμικής αναστροφής, υπέστη απρόβλεπτη τήξη του κηρού του. Τούτο ο Ίκαρος δεν είχε διδαχθεί και δεν ηδύνατο να προβλέψει. Αδίκως όθεν κακίζεται.

Ξεκινήσαμε λοιπόν το βιβλίο μας, με την ανάκριση για το ατύχημα του Ικάρου και καταλήξαμε με την αθώωσή του, μετά από 3.000 χρόνια αεροπορική ιστορία και 40 χρόνια αεροπορική ευθυμογραφία.



Έργα του ιδίου

Βιβλία:

Η αεροναυπηγική των ελαφρών αεροσκαφών. (1971)
Εγκόλπιον ανεμοπόρου. (Πρώτη έκδοση 1972, ανετυπώθη το 1981)
Εγκόλπιον μετεωρολογίας. (Πρώτη έκδοση 1972, ανατυπώσεις 1984, 1988, 1991)
Εκπαίδευση ιστιοπλόων με Όπτιμιστ. (1973)
Εγκόλπιο ναυτιλίας. (1979)
Αεροπορικά σπορ. (1980)
Ιστιοπλοΐα απομυθοποιημένη. (Πρώτη έκδοση 1987, επανέκδοση 1999)
Εκπαιδύοντας ανεμοπόρους. (1991)
Μετεωρολογία αερο-ναυτική. (Πρώτη έκδοση 1993, ανατύπωση 1999)
Ο Φλαντανελάς. (1997, μερική εκτύπωση)
Hellenic Soaring Archive. (1999, CD)
Εγκόλπιο εκπαιδευτή ανεμοπορίας. (2001)
Ο Φλαντανελάς. (2001, ολοκληρωμένη έκδοση)
Ο Ζευς και τα ανατολικά όρια της Δύσεως. (2008)
Ένα λιμάνι που έφυγε. (2009)
Ερασιτεχνικές αεροκατασκευές. (2011, ebook)
Ιπτάμενα ευθυμογραφήματα. (2011, ebook)

Περιοδικά:

Αεραθλητισμός. (Εκδίδεται από το 1986)

Εργασίες στο διαδίκτυο:

Hellenic Soaring Archive: www.paragliding.gr/gliding/
The sea-breeze in Greece: www.paragliding.gr/pikros/map.html