



Το μυστήριο του ανεμοπτερού Falke

Το ανεμόπτερο Falke ήταν γερμανική κατασκευή του 1931. Ο Αλ. Αυδής μάς έλεγε ότι το έφεραν οι Γερμανοί για την μεγάλη αεροπορική έκθεση του 1932 και έμεινε έκτοτε στην Ελλάδα. Γεγονός όμως είναι ότι δεν έχουμε δει καμία φωτογραφία ελληνικού ανεμοπτερού Falke. Τι έγινε λοιπόν το ελληνικό Falke; Δεν είχαμε τρόπο να το διαπιστώσουμε.

Τα αρχεία της Βασιλικής (αργότερα Εθνικής) Αερολέσχης διαφυλάσσονται στα γραφεία της ομοσπονδίας μας. Υπάρχουν από προπολεμικώς κάποια άλμπουμ, σχεδόν ξεπουπουλιασμένα. Κάθε φωτογραφία που μπορούσε να έχει αξία, έχει αφαιρεθεί. Έχουν παραμείνει κυρίως φωτογραφίες με άγνωστα πρόσωπα, όπως πχ. των αλλοδαπών που έλαβαν μέρος σε διεθνή φαγοπότια. Φωτογραφίες μπορεί να χάθηκαν απλώς γιατί κάποιος τις τσούρνεψε. Σε όλα αυτά τα χρόνια όμως, υπάρχει ένας πρόσθετος μηχανισμός απωλείας φωτογραφιών.

Κάθε δημοσιογράφος που επιθυμούσε να γράψει κάτι για την σύγχρονη αεραθλητική δραστηριότητα, ζητούσε και μία φωτογραφία, για να κοσμήσει το άρθρο του. Ο εκάστοτε πρόεδρος άνοιγε τα φωτογραφικά άλμπουμ και έδινε κάποιες φωτογραφίες, επί επιστροφή. Προφανώς οι φωτογραφίες παρέμεναν στα χέρια του δημοσιογράφου ή του εντύπου, ή απλώς του τσιγκογράφου (που τις πετούσε στα σκουπίδια).

Έχουν μείνει τόσο λίγες φωτογραφίες ανεμοπτερών, ώστε θα ήταν μεγάλη σύμπτωση αν βρίσκαμε εκεί το Falke. Ούτε όμως και στα φωτογραφικά αρχεία ιδιωτών, που σκανάραμε προ ετών για το "Hellenic Soaring Archive", βρήκαμε τίποτα σχετικό με το Falke.

Όταν ο πρώτος από εμάς ανέλεβε γγ. της ομοσπονδίας, ενημερώθηκε για το ιστορικό αρχείο. Ανάμεσα στα φωτογραφικά άλμπουμ που υπάρχουν στην ΕΛΑΟ, βρήκε και ένα άλμπουμ που δεν ήταν βανδαλισμένο, γιατί δεν περιείχε φωτογραφίες. Επρόκειτο για επικολημένα αποκόμματα από εφημερίδες που δεν ενδιέφεραν κανέναν. Έτσι επεβίωσε.

Μια προσεκτικότερη εξέταση των αποκομμάτων απεκάλυψε ότι αφορούσαν όλα την αεροπορική έκθεση του 1932. Μπήκε λοιπόν στον κόπο να σκανάρει το όλο αρχείο των αποκομμάτων. Το ενδιαφέρον του αρχείου δεν είναι μεγάλο, εκτός από το ότι αναφέρεται επανειλημμένως στο ανεμόπτερο Falke.

Ήδη από τον Δεκέμβριο του '31 οι εφημερίδες αναγγέλλουν την διοργάνωση της εκθέσεως για τον Μάιο του '32. Τελικώς η έκθεση έγινε από 10 Απριλίου μέχρι 10 Μαΐου, πήρε δε ακόμα 10 μέρες παράταση.

Στις 21 Μαρτίου ο τύπος πρωτοαναφέρει ότι θα έρθει από

την Γερμανία ένα ανεμόπτερο που θα πετάξει πάνω από την Αθήνα ρυμουλκούμενο από αυτοκίνητο. Ο τύπος του ανεμοπτερού δεν αναφέρεται πουθενά, σε κανένα απολύτως άρθρο, μέχρι τέλους. Διαβάζουμε επίσης ότι θα το πετάξουν Γερμανοί πρωταθλητές (εφ'όσον έρθουν για την έκθεση).

Στην 30 Μαρτίου διαβάζουμε ότι το ανεμόπτερο έχει αγορασθεί από την έκθεση και ότι θα το πετάξει ο Έλληνας ανεμοπόρος Βελούδιος.

Κάπου εδώ μαθαίνουμε ότι στην έκθεση θα παρουσιαστεί και ένα ορνιθόπτερο κατασκευασμένο από Έλληνα που θαυμάστηκε στην Αμερική. Το ορνιθόπτερο όμως είναι ημιτελές, διότι δεν έχουν συμπληρωθεί τα μεταλλικά του. Δεν ξαναγράφεται τίποτα για το ορνιθόπτερο που θαυμάστηκε στην Αμερική.

Στις 15 Απριλίου, ενώ η έκθεση έχει ήδη ανοίξει, όλος ο τύπος αναγράφει ότι το ανεμόπτερο φορτώθηκε στο Wasserkuppe και αναμένεται σε μία εβδομάδα. Θα το πετάξει ο επίσημναγός Βελούδιος, με αερορμουλκηση. Το πώς αναγράφει κάθε εφημερίδα το Wasserkuppe στα ελληνικά, είναι για γέλια. Κάποια εφημερίδα γράφει μάλιστα ότι φορτώθηκε ... στην Τσεχοσλοβακία.

Μια περιεργή δημοσίευση αναφέρει για ανεμοπορικό κέντρο που πρέπει να γίνει στις πλαγιές της Οίτης, γιατί εκεί υπάρχουν κατάλληλα ρεύματα. Στις 23 Απριλίου μαθαίνουμε ότι υπάρχουν δύο Έλληνες ανεμοπόροι, ο καθηγητής του πολυτεχνείου Θεοδωρίδης και ο Βελούδιος.

Στις 26 Απριλίου φθάνει τελικώς το ανεμόπτερο στην Αθήνα και στις 29 εκτίθεται στην αεροπορική έκθεση του Ζάππειου. Στις 4 Μαΐου το ανεμόπτερο βρίσκεται πάντα στο Ζάππειο και κάποια εφημερίδα το αναφέρει σαν "ανεμόπλοιο".

Στις 9 Μαΐου αναγράφεται ότι το ανεμόπτερο πρέπει να πετάξει τον Ιούνιο, διότι τον Μάιο ο καιρός δεν είναι κατάλληλος. Στις 14 και 15 Μαΐου αναγράφεται ότι το ανεμόπτερο θα πετάξει στο Τατόι την προσεχή εβδομάδα.

Μετά από αυτό, δεν ξαναβρίσκουμε στον τύπο τίποτα για το ανεμόπτερο. Ένα πρόσθετο περιεργό στοιχείο είναι ότι, το δεκαπενθήμερο αεροπορικό περιοδικό "Αεροπλοΐα" αναφέρεται ελάχιστα στην έκθεση, σαν να ήταν αυτή ένα δευτερεύον αεροπορικό γεγονός. Ο δε Καρταλαμάκης στην ιστορία του δεν αναφέρει απολύτως τίποτα για την αεροπορική έκθεση.

Σε όλη την αναφορά του τύπου για το ανεμόπτερο, δεν υπάρχει ούτε μια φωτογραφία του, έστω και σαν έκθεμα στο Ζάππειο. Το τι έγινε το ανεμόπτερο μετά την έκθεση, προκύπτει μόνο αποσπασματικά.

Η ιστορία της ελληνικής ανεμοπορίας αρχίζει για εμάς γύρω στο '34, οπότε ο Κόσκορος κατασκευάζει (στην Σχολή Τεχνικών Αεροπορίας) δύο ανεμόπτερα Zoegling και αρχίζει εκπαιδευτικές πτήσεις στο αλίπεδο της Βούλας. Μοιάζει σαν να μην έχει γίνει άλλη ανεμοπορική πτήση στην Ελλάδα νωρίτερα. Ο Θεοδορίδης και ο Βελούδιος είχαν πετάξει ανεμόπτερο στην Γερμανία, όχι στην Ελλάδα.

Και όμως, από το 1932 υπάρχει κάπου στην Ελλάδα ένα ανεμόπτερο Falke. Γιατί δεν διαβάζουμε κάτι για αυτό; Ο Αλ. Αυδής (ανεμοπόρος από το '37, μαθητής του Καμπέρου) δεν είχε ακούσει τίποτα για την τύχη του Falke. Όσο για τον Βελούδιο, ο Αυδής μάς πληροφόρησε ότι ήταν εύπορος και κάποτε παράτησε την Πολεμική Αεροπορία, αλλά δεν έχει ακούσει για ανεμοπορική του δραστηριότητα. Η γυναίκα του ήταν αρχαιολόγος συμπληρώσε.

Μετά από αυτά, αρχίσαμε να ψάχνουμε στα πρακτικά του ΔΣ της Αερολέσχης Ελλάδος (Βασιλική γίνεται το 1936). Παρακολουθούμε λοιπόν τον Μάρτιο του '34 να βρίσκονται σε συνεδρίαση του ΔΣ, οι Θεοδορίδης, Κόσκορος και Καμπέρος και να συζητούν γύρω από την αίτηση κάποιας ΓΑΕΕ (Γενική Αεροπορική Ένωσις Ελλάδος) για ενίσχυση της ανεμοπορίας. Η ΓΑΕΕ δηλώνει ότι προτίθεται να κατασκευάσει δύο ανεμόπτερα και ζητάει ένα "καλώδιο εκτοξεύσεως".

Κατά τον Καμπέρο: " Η ανεμοπορία δεν είναι νοητή, αν ο ανεμοπόρος δεν είναι ικανός να κατασκευάζει μόνος του το ανεμόπτερό του αρχικής εκπαιδεύσεως". Συμπληρώνει ότι: "Γνωρίζω εκ πείρας ότι οι διαμένοντες στην Β.Ελλάδα έχουν εξ' ιδιοσυγκρασίας μεγαλύτερα ζωτικότητα" και προτείνει την ενίσχυση της Ενώσεως Φίλων του Αέρος Θεσσαλονίκης.

Στην συνεδρίαση αυτή λέγονται πολλά, χωρίς όμως να γίνεται καμία μνεία του ανεμοπτέρου Falke.

Ένα μήνα αργότερα, τον Απρίλιο του '34, η ΓΑΕΕ ζητάει εγγράφως το Falke και το καλώδιο εκτοξεύσεώς του. Αποφασίζεται να δοθεί το καλώδιο, όχι όμως το ανεμόπτερο, πριν αποκτήσουν η ανεμοπόροι της ΓΑΕΕ πτυχίο α'.

Τελικώς το "καλώδιο" δόθηκε στην ΓΑΕΕ, αλλά τον Μάιο μαθαίνουμε ότι προτίθεται να το επιστρέψει "ως ακατάλληλο λόγω φθοράς". Προφανώς είχε χρησιμοποιηθεί, αλλά πού; Ταυτοχρόνως η ΓΑΕΕ ζητάει πάλι να πάρει το ανεμόπτερο "Φάλκε", για να εξασκηθεί με αυτό ο αρχηγός της ομάδος ανεμοπορίας κ. Α. Βελούδιος. Η απάντηση του ΔΣ είναι πάλι αρνητική "δία λόγους στεγάσεως, οπότε και δεν εγκρίνεται η μεταφορά του από το αεροδρόμιο Τατοίου". Έτσι μαθαίνουμε ότι το Falke είχε παραμείνει στο Τατόι.

Εκεί σταματάει η ειδική αναφορά περί του Falke στα πρακτικά του ΔΣ.

Δύο χρόνια αργότερα, τον Μάρτιο του '36, η ΓΑΕΕ ζητάει να της επιστραφούν κάποια μικρο-υλικά που είχε χρησιμοποιήσει ο Α. Raab κατά την επίδειξη του ανεμοπτέρου Falke της ΑΛΕ. Άρα μέχρι τότε το Falke υπάρχει. Ανήκει στην Αερολέσχη Ελλάδος και προφανώς βρίσκεται στο Τατόι.

Δυστυχώς τα πρακτικά του ΔΣ από 1937-1948 δεν διασώθηκαν. Το σχετικό βιβλίο λείπει από την σειρά. Αυτό επεσήμανε και ο Β. Κοντογιώργος το 1979, όταν έγραφε το α' Λεύκωμα της ΕΑΛΕ. Τι απέγινε λοιπόν το Falke;

Μία εκδοχή είναι ότι η προπολεμική ανεμοπορία γινόταν

σε λόφους εκτός αεροδρομίων, το δε Falke παρέμεινε στο Τατόι, όπου δεν επιτρέποντο οι φωτογραφίες. Αυτό όμως δεν ευσταθεί. Ο Πότης Ματζουράνης είχε κατασκευάσει και πετάξει προπολεμικώς στο Τατόι τα ανεμόπτερα Ακρίς 1 και Ακρίς 2, των οποίων έχουμε δει φωτογραφίες τραβηγμένες από μακριά. Οι πτήσεις των αεροσκαφών δεν κρύβονται εύκολα από τον φωτογραφικό φακό. Ο ίδιος ο Ματζουράνης (που ερχόταν στο Τατόι μέχρι την δεκαετία του '70) δεν μας μίλησε ποτέ για το Falke. Σαν να μην υπήρχε.

Έτσι το ελληνικό Falke παραμένει μυστηριώδες.

Β. Κατηνιώτης - Κ. Πικρός

και ... ολίγο από ιστορία

Στις 5/4/32 λίγο πριν ανοίξει η έκθεση, στην εφημερίδα "Ελληνική", κάποιος ανησυχεί εμμέτρως για τα οικονομικά της εκθέσεως.

Αεροπορική Έκθεση

Στο Ζάππειο ψηλά εκεί

έκθεσις αεροπορική

θα γίνει κάποια μέρα.

Κι έτσι θα δούμε αδελφοί

πόσα λεφτά στο πι και φι

πετάξαμε στον αέρα.

Θάχουν εκθέματα πολλά

πόλοι θα χάσουν τα μυαλά

αν δούνε πέρα ως πέρα.

Έτσι θα μάθουνε κι εκεί

πως είμαστε μοναδική

στο να κοπανάμε αέρα.

Κατά την διάρκεια της εκθέσεως δημοσιεύονται στις εφημερίδες τα έσοδα από την πώληση εισιτηρίων και συγκρίνονται με τα έξοδα που έχουν δηλωθεί ότι έγιναν. Ποιός και γιατί δίνει στον τύπο αυτά τα στοιχεία, δεν γνωρίζουμε.

Αλλά η οικονομική εικόνα της χώρας τον Μάιο του 1932 είναι τραγελαφική. Το τι πραγματικά γίνεται στην Ελλάδα κατά την ευδαίμονα περίοδο της εκθέσεως, μάς την δίνει το κείμενο που ακολουθεί:

Ο Ελευθέριος Βενιζέλος συνέχισε να ζητά απεγνωσμένα βοήθεια τον Απρίλιο του 1932 στο Συμβούλιο της Κοινωνίας των Εθνών από τους υπουργούς Εξωτερικών της Αγγλίας και της Γαλλίας, χωρίς όμως κάποιο χειροπιαστό αποτέλεσμα, εκτός από αόριστες υποσχέσεις και ευχολόγια. Δεν υπήρχε πλέον χρόνος για διαπραγματεύσεις και αναμονή. Την Τετάρτη 27 Απριλίου 1932, η Ελλάδα εγκατέλειψε επίσημως τον «κανόνα του χρυσού». Η δραχμή υποτιμήθηκε ραγδαία και στις 5 Μαΐου η ισοτιμία της με την στερλίνα έπεσε από τις 456 δραχμές στις 539. Τον ίδιο μήνα το κράτος επισημοποίησε την χρεοκοπία του κηρύσσοντας παύση πληρωμών. Το κύρος του Βενιζέλου είχε τρωθεί ανεπανόρθωτα στην λαϊκή συνείδηση, ενώ ένα πανελλαδικό απεργιακό κύμα παρέλυε την Χώρα. Στις 21 Μαΐου 1932, ο Ελευθέριος Βενιζέλος παραιτήθηκε από πρωθυπουργός δηλώνοντας δημοσίως πως δεν θα επέστρεφε αν δεν ενισχυόταν η εκτελεστική εξουσία και δεν περιοριζόταν η ελευθεροτυπία.

Σε όλα αυτά πρέπει να θυμόμαστε ότι το 1929 έχει γίνει το μεγάλο οικονομικό Κραχ στις ΗΠΑ, που αναστάτωσε την παγκόσμια οικονομία. Με λίγα λόγια ο ποιητής θέλει να πει:

Εδώ ο κόσμος κάιγεται ...

και εμείς δαπανούμε για αεροπορική έκθεση.

Το πολιτικό-στρατιωτικό μπάχαλο που επακολούθησε στην χώρα μας μετά το 1932 μπόρεσε να σταματήσει μόνο το 1936 με την κυβέρνηση Μεταξά. Προσοχή λοιπόν, να μην επαναληφθούν τα ίδια σήμερα_

Ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα

Πριν από κάποιες εβδομάδες, άρχισε να διαδίδεται η πληροφορία ότι η ΥΠΑ έκανε μία μεγάλη γκάφα. Σπεύσαμε στους υπολογιστές μας και μπήκαμε στο site της ΥΠΑ όπου βρήκαμε ανηρτημένο 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 μεγάλη χρησιμότητας. Αν για παράδειγμα, επιθυμείται 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 εθελοντικός. Το επιλεγόμενο "facebook" είναι εθελοντική εκχώρηση εις τρίτους προσωπικών δεδομένων, ακόμα και φωτογραφικών. Όλοι πέφτουν μέσα με τα μούτρα εθελοντικός, 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, ανοίξτε το google-earth και υπολογίστε πόσο μακριά είναι το αεροδρόμιο αυτό από τον πύργο των Αθηνών, όπου σκοπεύετε να ζητουβάρετε 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 σπύρι 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 φωνίζεις 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 κάποιοι 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 καουμποϊίικι 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 ξερουν τώρα που να τρέξουν.

Ίδου η ύπιστη χρησιμότης του ανηρτημένου πίνακος αεροπλάνων. Ουδέν κακόν αμιγές καλού.

Το τελικό ερώτημα είναι: Ήταν η δημοσίευση ύπιστη γκάφα της ΥΠΑ; Ή μήπως ήταν διαφημιστικό τέχνασμα για να αυξήσει την πελατεία της;

- Θέλεις να φιγουράρεις και σύ στην λίστα των επιτυχημένων; Αγόρασε ένα αεροπλάνο και πάρε νηολόγιο.

Αν κάποιος διστάζει να αγοράσει αεροπλάνο, η λίστα της ΥΠΑ αποτελεί σήμερα ένα ισχυρό κίνητρο.

ο Φούφωτος

Η πορεία προς την ενιαία πολεμική αεροπορία

Αυτός είναι ο τίτλος ενός προσφάτου συγγράμματος που μπορείτε να καταφορτώσετε από το site της ΠΑ. Αναφέρεται στην ιστορία της αεροπορίας όταν, από την Αεροπορία Στρατού και την Αεροπορία Ναυτικού προέκυψε ένα ενιαίο Υπουργείο Αεροπορίας.

Αυτό έγινε το 1929, δηλαδή λίγο πριν από τα γεγονότα που αναπτύξαμε στο πρώτο μας άρθρο. Η Σχολή αεροπορίας πρωτο-λειτούργησε τον Οκτώβριο του 1931, δηλαδή λίγους μήνες πριν την αεροπορική έκθεση.

Είναι γεγονός, ότι πέρασαν πολλές δεκαετίες για να σταματήσουν οι διαχωρισμοί μέσα στην αεροπορία σε ομάδες που προήρχονταν από το Ναυτικό ή τον Στρατό. Δεν πρέπει λοιπόν να κρίνει κανείς τις σχέσεις των στελεχών της εποχής εκείνης, αν δεν εξετάζει τέτοιους παράγοντες.

Το βιβλίο περιλαμβάνει πίνακες χειριστών που προήλθαν από κάθε όπλο. Από εκεί μαθαίνουμε πχ. ότι ο Αθανάσιος Βελοούδιος προήλθε από το Ναυτικό. Έγινε αξιωματικός το 1918 και απεστρατεύθη το 1934. Ο Δημήτριος Καμπέρος ήταν βεβαίως αρχαιότερος (πρωτοπόρος της αεροπορίας μας). Προήρχετο από τον Στρατό. Έγινε αξιωματικός το 1912 και βλέπουμε ότι απεστρατεύθη το 1934.

Παρά τον τίτλο του βιβλίου, οι πίνακες αναγράφουν και τους μεταγενέστερους αξιωματικούς. Όλους εκείνους τους επιβιώσαντες των πολέμων που εμείς γνωρίσαμε σαν "οι πτέραρχοι της Εθνικής Αερολέσχης". Το βιβλίο περιλαμβάνει μόνο τους ιπταμένους και όχι τους μηχανικούς. Έτσι πχ. δεν βρήκαμε την σταδιοδρομία του Κόσκορου.

Οι νεώτεροι που διαβάζουν ιστορία, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους και ένα ακόμα παράγοντα της εποχής εκείνης, τον διαχωρισμό των στελεχών σε βενιζελικούς και αντιβενιζελικούς. Και οι δύο μερίδες ήταν πατριωτικές, αλλά τρώγονταν σαν τα σκυλιά μεταξύ τους. Όταν η μια μερίδα επικρατούσε, δοκίμαζε να εξαφανίσει την άλλη. Ο Ηλίας Καρταλαμάκης περιγράφει στην ιστορία του, όλη την φαγωμάρα της εποχής. Για παράδειγμα, ο αντιβενιζελικός Καμπέρος παραιτήθηκε για πολιτικούς λόγους το 1917 και έλειψε από την αεροπορία για 16 ολόκληρα χρόνια. Αυτά δεν φαίνονται στους πίνακες του νέου βιβλίου.

Είναι λοιπόν σκόπιμο, όταν εξετάζουμε ταραγμένες εποχές της ιστορίας, να επικεντρωθούμε στα γεγονότα και να είμαστε πολύ προσεκτικοί στα ελατήρια που τα προκάλεσαν. Τα ελατήρια επαφίονται στους βαθύτερους μελετητές.

Οι 5 τόμοι της ιστορίας του Καρταλαμάκη αποτελούν πάντα την πληρέστερη πηγή πληροφοριών για την πολεμική μας αεροπορία. Οι επίσημες εκδόσεις της ΠΑ περιέχουν πολύτιμες συμπληρωματικές πληροφορίες, αλλά τους λείπει η βαθύτερη ουσία. Χρειαζόταν ένας Καρταλαμάκης για να μάθει η Πολεμική Αεροπορία πολλά θέματα που η επίσημη ιστορία της δεν τολμά να θίξει. _

Περί των εδαφών της Ελλάδος

Στα πρακτικά του Μαρτίου 1934 υπάρχει ο εξής ενδιαφέρον ανεμοπορικός διάλογος:

- **Κόσκορος:** ... τα εδάφη της Αττικής είναι πρόσφορα για άλματα μόνον, και συνεπώς δεν είναι δυνατή ημίν η έκδοση πτυχίων α'.

- **Θεοδορίδης,** συμφωνεί και συμπληρώνει: ... τα εδάφη της Μακεδονίας είναι τα μάλιστα κατάλληλα δια την ανεμοπορίαν, όπου θα καταστεί δυνατή η έκδοση πτυχίων β' και γ', ενώ εις την Αττικήν η ανεμοπορία μόνον δι αερορρουμουλκήσεως δύναται να αναπτυχθεί.

Η συζήτηση είναι καθαρά εδαφολογική. Τα ανεμόπτερα εκτοξεύονταν με λάστιχο από πλαγιές λόφων στην φυσική τους κατάσταση. Για την κεντρική Ευρώπη, αυτό σήμαινε χωματόλοφοι καλυμμένοι με πυκνό πράσινο γρασίδι.

Στην Αττική, τα βουνά είναι ασβεστολιθικά, οι δε ήπιες πλαγιές τους είναι ξερές, καλυμμένες με χωματο-χαλικο-κοτρώνες. Τα σκι των ανεμοπτέρων είχαν μεγάλο πρόβλημα και χρειάζονταν συνεχείς επισκευές. Αντιθέτως οι λόφοι της Μακεδονίας είναι χωματόλοφοι που είναι πολύ φιλικότεροι στην αξιοποίηση των ανεμοπτέρων.

Το 1934 δεν υπάρχει ακόμα η μέθοδος ανυψώσεως των ανεμοπτέρων με βαρούλκο και μηχανή εδάφους (ΜΕΑ = μηχανή εκτοξεύσεως ανεμοπτέρων). Γι αυτό ο Θεοδορίδης βλέπει για την Αττική, να δραστηριοποιείται η ανεμοπορία μόνο σε αεροδρόμια, με αερορρουμολκήση.

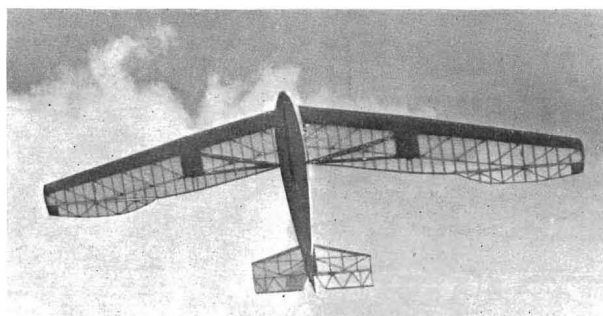
Η πρόβλεψη του Θεοδορίδη είναι σήμερα γεγονός, όχι γιατί υπάρχουν πέτρες, αλλά γιατί οι πέτρες έχουν καλυφθεί με πολυκατοικίες.

Ένας ακόμη παράγων στα περί εδαφών της εποχής εκείνης, είναι και η φθορά του ελαστικού καταπέλτη (καλώδιο εκτοξεύσεως). Επρόκειτο για πολύκλινα λάστιχα διαμέτρου 1/2" ή 3/4" που ήταν συγκρατημένα μέσα σε υφασμάτινο σωλήνα. Ήταν γνωστά σαν "σαντιώ" στην νότιο Ελλάδα και σαν "σαντώφ" στην Θεσσαλονίκη.

Βασική αρχή ήταν ότι, το λάστιχο δεν έπρεπε ποτέ να συρθεί στο έδαφος. Οι ανεμοπόροι το ζετύλιγαν με προσοχή και το ξάπλωναν πάνω στο έδαφος, μετά δε την εκτόξευση, το μάζευαν όλοι μαζί, χωρίς να το σούρουν καθόλου κάτω. Αυτή η διαδικασία σε πετρώδη εδάφη ήταν ιδιαίτερως κρίσιμη.

Έτσι λοιπόν, δεν μπορούμε να γνωρίζουμε πως εφάρθη το καλώδιο του Falke πριν το παραλάβει η ΓΑΕΕ. Ελάχιστη κακή χρήση στο Τατόι, από άσχετους σμηνίτες, μπορούσε να το καταστρέψει με ελάχιστη χρήση.

Αυτό το νόημα έχει η εδαφολογική συζήτηση των πρωτοπόρων της ελληνικής ανεμοπορίας το 1934. Ακόμα δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο στρατός μας, την ένδοξη περίοδο 1912-18, είχε οργώσει επανειλημμένως με τα πόδια όλη την βόρειο Ελλάδα. Από τους αξιωματικούς μέχρι τον απλό στρατιώτη, όλοι είχαν πολύ καλή επίγνωση του εδάφους κάθε περιοχής, χειμώνα και καλοκαίρι. _



Το ανεμόπτερο Falke (ξένη φωτογραφία)

Δεξιά ή αριστερά (3)

Στο τεύχος 21 ασχοληθήκαμε με το αν οι χειριστές ανεμοπτερών προτιμούν να στρέφουν στα θερμικά δεξιά ή αριστερά. Στο τεύχος 63 εξετάσαμε το ίδιο θέμα, σχετικώς με τους χειριστές των παραπέντε, όταν στρέφουν στα θερμικά. Προσφάτως, σε μετεωρολογικό σεμινάριο του αερομοντελιστικού συλλόγου "Γλαυξ" το θέμα κίνησε το ενδιαφέρον των αερομοντελιστών.

Οι αερομοντελιστές - μέλη του www.aeromodelling.gr πήραν την πρωτοβουλία να συντάξουν μικρό ερωτηματολόγιο και να το αφήσουν να τρέξει στο site επί ένα μήνα. Η συμμετοχή ήταν αθρόα, καθώς ελήφθησαν 214 απαντήσεις. Από αυτές μελετήθηκαν οι 203 που περιείχαν απάντηση σε όλα τα ερωτήματα.

Η έρευνα δεν περιορίστηκε μόνο σε μοντέλα ανεμόπτερα αλλά περιέλαβε και τα μηχανοκίνητα. Τα τηλεχειριστήρια εξ άλλου είναι κοινά και για τις δύο κατηγορίες.

Η πλήρης έρευνα βρίσκεται στην διεύθυνση:

<http://www.aeromodelling.gr/ForumS/index.php?topic=20137.0>

Η πρώτη ομάδα των ερωτήσεων αφορούσε καθαρά την προτίμηση φοράς στροφής των χειριστών. Στα μοντέλα όπως και στα λοιπά αεροσκάφη υπάρχει η γενική τάση να γίνονται αριστερές στροφές και να θεσπίζονται αριστερόστροφοι κύκλοι προσγειώσεως.

Η γενική αυτή διαπίστωση επιβεβαιώθηκε από την έρευνα. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων προτιμά τις αριστερές στροφές (49.3%). Χωρίς προτίμηση δήλωσε το 39.9% ενώ μόλις το 10,81% προτιμά τις δεξιές στροφές.

Οι επόμενες ερωτήσεις αφορούσαν την φυσική αριστεροχειρία των χειριστών.

Οι αριστερόχειρες χειριστές αποτελούν το 8.4% του δείγματος. Το ποσοστό αυτό είναι μέσα στα όρια του γενικού πληθυσμού (7 – 10% σύμφωνα με μελέτη του 1998). Στην πραγματικότητα όμως είναι χαμηλότερο, αν λάβουμε υπόψη ότι στους άνδρες η αριστεροχειρία βρίσκεται στο 13% και οι περισσότεροι αερομοντελιστές είναι άνδρες.

Το ποσοστό των αριστερόχειρων παρουσιάζει διαφοροποίηση σε σχέση με την ηλικία. Στους μεγαλύτερους το ποσοστό είναι πολύ μικρό 3% (μελέτη του 1970, Μ. Βρετανία). Η διαφοροποίηση έχει κοινωνικά και παιδαγωγικά αίτια και αναμένεται ότι, όσο περνούν τα χρόνια, το ποσοστό των αριστερόχειρων θα μεγαλώνει. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι, τον παλιό καιρό οι αριστερόχειρες υφίσταντο σημαντικές πιέσεις να αλλάξουν χέρι (κυρίως στο γράψιμο) και έτσι κάποιοι από τους παλιούς δεξιόχειρες είναι στην ουσία καταπιεσμένοι αριστερόχειρες.

Το επόμενο πρόβλημα είναι ο συνδυασμός της φοράς περιστροφής με την αριστεροχειρία.

Οι αριστερόχειρες που προτιμούν τις δεξιές στροφές αποτελούν το 23.5% του δείγματος. Το αντίστοιχο ποσοστό για τους δεξιόχειρες είναι 9.7%.

Η επικρατούσα στροφή στους αριστερόχειρες είναι η αριστερή με ποσοστό 45.8% ενώ στους δεξιόχειρες το ποσοστό είναι μεγαλύτερο και βρίσκεται στο 50%.

Η επιλογή «δεν έχω προτίμηση» συγκεντρώνει ποσοστό 40.3% μεταξύ των δεξιόχειρων και 35.3% μεταξύ των αριστερόχειρων

Βλέπουμε δηλαδή ότι τόσοι οι δεξιόχειρες όσον και οι

αριστερόχειρες έχουν την τάση να στρέφουν αριστερά. Πλην όμως οι αριστερόχειρες προτιμούν μεν τις αριστερές στροφές, αλλά υπάρχει σε αυτούς αυξημένο ποσοστό προτίμησής τους στις δεξιές στροφές. Το ποσοστό αυτό είναι περισσότερο από το διπλάσιο σε σχέση με τους δεξιόχειρες.

Η τρίτη ομάδα ερωτήσεων είχε να κάνει με τον τρόπο που χρησιμοποιεί ο χειριστής τα δύο χειριστήρια της τηλεκατεύθυνσης του. Μπορεί να επιλέξει μία από τις επιλογές:

mode 1: αριστερά	ele/rud	δεξιά thr/ail
mode 2: αριστερά	thr/rud	δεξιά ele/ail
mode 3: αριστερά	ele/ail	δεξιά thr/rud
mode 4: αριστερά	thr/ail	δεξιά ele/rud

Η έρευνα έδειξε ότι στο χειρισμό της τηλεκατεύθυνσης επικρατεί το mode 2 με ποσοστό 100% στους αριστερόχειρες και 98% στους δεξιόχειρες. Ένας μόνο δεξιόχειρας δήλωσε mode 1 και τρεις μόνο δήλωσαν το mode 3.

Βλέπουμε δηλαδή ότι σχεδόν όλοι οι χειριστές των μοντέλων χρησιμοποιούν το δεξί χειριστήριο για να χειρίζονται το elevator και τα ailerons (δηλαδή χρησιμοποιούν τον τρόπο χειρισμού των επανδρωμένων αεροσκαφών). Άρα σχεδόν όλοι χρησιμοποιούν το δεξί τους χέρι για το κύριο χειριστήριο της τηλεκατεύθυνσεως.

Η τελευταία ομάδα ερωτήσεων είχε σαν σκοπό να διαπιστώσει μήπως η τάση να στρέφει κανείς προς μία φορά οφείλεται στον εκπαιδευτή του.

Το 61.1% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι ξεκίνησε εκπαίδευση και με τους δύο τύπους στροφών, το 31.5% εκπαιδεύτηκε στις αριστερές στροφές ενώ το 7.4% εκπαιδεύτηκε στις δεξιές στροφές.

Οι δεξιόχειρες που ξεκίνησαν την εκπαίδευση με τους δύο τύπους στροφών αποτελούν το 59.7% του δείγματος, στις αριστερές στροφές εκπαιδεύτηκε το 32.3% και στις δεξιές στροφές το ποσοστό βρίσκεται στο 8.1%

Οι αριστερόχειρες ξεκίνησαν την εκπαίδευση και στους δύο τύπους στροφών σε ποσοστό 76.5% και στις αριστερές στροφές το 23.5%. Κανένας αριστερόχειρας (ποσοστό 0%) δεν ξεκίνησε την εκπαίδευση με δεξιές στροφές.

Θα μπορούσαμε δηλαδή να πούμε ότι η εκπαίδευση δεν επηρεάζει τα τελικά ποσοστά των προτιμήσεων. Οι περισσότεροι δήλωσαν ότι εκπαιδεύτηκαν και στους δύο τύπους στροφών αλλά οι αριστερές στροφές είναι η επικρατούσα προτίμηση. Κανένας αριστερόχειρας δεν εκπαιδεύτηκε αποκλειστικά στις δεξιές και όμως ένας στους τέσσερις (περίπου) προτιμά να στρίβει δεξιά.

Αρκετοί ερωτηθέντες δοκίμασαν να συνδυάσουν την αριστερόστροφη προτίμηση στον αέρα με την αριστερόστροφη προτίμηση και κατά την οδήγηση αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών. Δεν είχαμε όμως τρόπο να αποκτήσουμε πληροφορίες από χώρες που οδηγούν δεξιόστροφα. Για το παραπάνω ανάλογη έρευνα έδειξε ότι η προτίμηση είναι ανεξάρτητη από τον τρόπο οδήγησεως.

E. Μιχαηλίδης (aka evan)

Το 1911

Διαβάζοντας κάποια από τα περίπου 2 χιλιάδες reports της NACA και της NASA, που υπάρχουν ελεύθερα στο ιντερνέτ, σχηματίζει κανείς την εντύπωση ότι σχεδόν όλα τα υποηχητικά προβλήματα της αεροδυναμικής έχουν ήδη λυθεί πριν το 1940. Μετά το '40 η αεροδυναμική ασχολείται κυρίως με υπερηχητικά προβλήματα.

Προσφάτως έπεσε στα χέρια μας ένα βιβλίο γραμμένο το 1911, λίγα μόνο χρόνια μετά την πτήση των πρώτων αεροπλάνων. Με μεγάλη μας έκπληξη διαπιστώσαμε ότι οι πρωτοπόροι της αεροπορίας δεν ήταν ενθουσιώδεις κουτουρατζήδες, όπως τους θέλει η λαϊκή παράδοση. Ακόμα και το όνομα του δικού μας πρωτοπόρου, του Δημητρίου Καμπέρου, επέζησε μέχρι την εποχή μας στην έκφραση "αυτός είναι μια τρελοκαμπέρω".

Διαπιστώσαμε λοιπόν ότι οι πρωτοπόροι είχαν ήδη κάνει μελέτες πάνω στην αεροδυναμική και στις αεροτομές. Το εκτέτασμα, ο πτερυγικός φόρτος, το διάταμα (aspect ratio) τους απασχολούσαν από τότε αριθμητικώς και όχι φιλολογικώς. Τα δε αεροσκάφη δεν γίνονταν στην τύχη κατά την αισθητική παρόρμηση του κατασκευαστή.

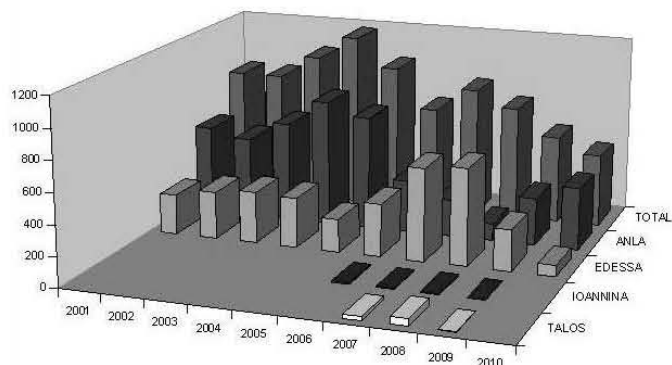
Αεροτομές είχε μελετήσει ο Lillienthal αλλά και ο Eifel, πριν από το 1900. Το 1911 διαβάζουμε ότι (κατά Prandtl) η καταλληλότερη αεροτομή είναι επίπεδη από κάτω, στρογγυλή εμπρός και καμπυλωτή από πάνω, το δε μέγιστο πάχος της πρέπει να είναι στο 30% της χορδής της. Αν αυτό σας θυμίζει επιτυχημένες αεροτομές σαν την Clark-Y και την NACA-4412, διαπιστώνουμε ότι η γνώση αυτή υπήρχε ήδη το 1911.

Το ενδιαφέρον είναι ότι οι γνώσεις αυτές δεν ήταν απόκρυφα μυστικά των αεροναυπηγών τις εποχές, αλλά γράφονταν σε βιβλία ευρείας κυκλοφορίας, σαν και αυτό που διαβάσαμε. Το ότι ακόμα και σήμερα, μετά από 100 χρόνια, κατασκευάζονται ερασιτεχνικές πετομηχανές που προδίδουν πλήρη αδιαφορία για τέτοιες γνώσεις, επιβεβαιώνει ότι πολλά αεροσκάφη κατασκευάζονται με την λογική: "if it looks like an airplane, it must fly".

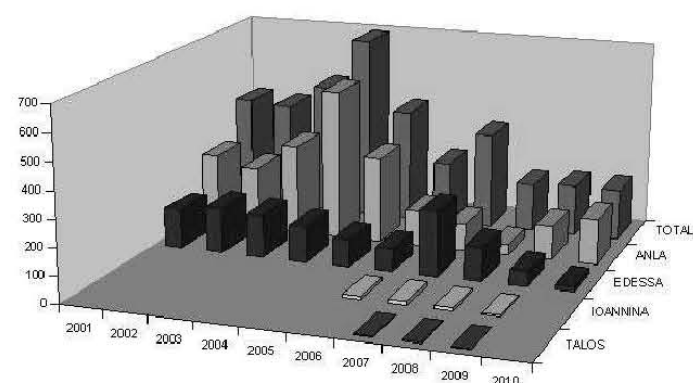
Δραστηριότης 2010

Όπως ήταν αναμενόμενο, τα πτητικά αποτελέσματα του 2010 δεν ήταν ικανοποιητικά. Μόνο η ΑΝΛΑ παρουσίασε βελτίωση διότι, όπως εξηγήσαμε σε προηγούμενο τεύχος, δέχθηκε να πληρώσει την ελληνική πραγματικότητα όσον αφορά τα ΚΑΜΟ. Αντιθέτως η Έδεσσα έμπλεξε με τις διαδικασίες της ΥΠΑ και είχε δραστηριότητα μόνο λίγων μηνών. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι κάποιες εξετάσεις αέρος που έγιναν στην Έδεσσα, δεν έγιναν με ελληνικά ανεμόπτερα. Ευτυχώς υπήρχε διαθέσιμο διαθέσιμο ανεμόπτερο με αλλοδαπό νηολόγιο, για να κάνουμε την δουλειά μας στην Ελλάδα.

Το ανεμόπτερο των Ιωαννίνων που είχε ελληνικό νηολόγιο πήγε στην Σλοβενία για ανανέωση του gelcoat και γύρισε στην Ελλάδα προσφάτως. Δεν θα πετάξει όμως πάλι με ελληνικό νηολόγιο. Εζητήθη διαγραφή του από την ελληνική ΥΠΑ και αναμένεται η νηολόγησή του στην αλλοδαπή. Τα ανεμόπτερα είναι για να κάνουν πτήσεις και όχι να κάνουν γραφειοκρατικές ασκήσεις.



Πτήσεις ετησίως



Ώρες πτήσεως ετησίως

Οικονομικά προβλήματα

Πριν από κάποια χρόνια η Ανεμολέσχη είχε οικονομικά προβλήματα. Οι λύσεις ήταν δύο: 1) Να μειωθούν τα μεγάλα έξοδα (ενοίκια, δακτυλογράφος, λογιστής) 2) Να αυξηθούν τα τέλη. Στην Γενική Συνέλευση ψηφίστηκε με απολύτως δημοκρατική διαδικασία να αυξηθούν τα τέλη.

Το αποτέλεσμα της απόφασης ήταν να μειωθούν οι εισπράξεις γιατί μειώθηκαν οι πτήσεις. Το τελικό αποτέλεσμα ήταν η αναγκαστική μείωση των εξόδων. Έτσι η Ανεμολέσχη είναι και πάλι σήμερα οικονομικώς ευσταθής, χωρίς να χρειαστεί να πουλήσουμε ούτε ένα ανεμόπτερο.

Σήμερα η οικονομική συγκυρία φέρνει πολλούς φορείς στην θέση της Ανεμολέσχης. Η ομοσπονδία μας είναι ένας από αυτούς τους φορείς που θα μειώσουν τα έξοδά τους. Ο κυριότερος όμως φορέας είναι το ίδιο το ελληνικό δημόσιο.

Ακούμε συνεχώς για κινήσεις εξευρέσεως πόρων. Άκουμε ότι θα πουλήσουμε ανεμόπτερα (λάθος, εννοούμε δημόσια περιουσία) αλλά δεν ακούμε πολλές κινήσεις για μείωση των εξωφρενικών δαπανών του δημοσίου.

Καλά, τόσοι οικονομολόγοι και δεν μπορούν να μιμηθούν την Ανεμολέσχη, παρά μόνο με την απειλή του μνημονίου;