

Γενική Αεροπορία: **Αερολέσχη ή Ιδιοκτησία:**

Του **Κωνσταντίνου Γκαρέλα**
Χειριστή-μέλους της ΑΛΘ
και της Αερολέσχης Αίολος Δράμας

Ας υποθέσουμε ότι είστε «προσβεβλημένοι» (εκ γενετής συνήθως) από τον «ιό» της Αεροπορίας. Όπως χιλιάδες άνθρωποι ανά τους αιώνες, που πόθησαν να πετάξουν. Πόθησαν, αλλά δεν πέταξαν. Παλιά ήταν για όλους αδύνατον. Σήμερα όμως και εδώ και εκατόν τόσα χρόνια, είναι πια για τους λίγους που το θέλουν πολύ –και που το τολμούν- δυνατόν! Να διασχίζουν τους αιθέρες. Να ταξιδεύουν γρήγορα, όταν, όπως και κυρίως όπου αυτοί θέλουν. Πάνω από τόπους, πολιτείες, βουνά και θάλασσες. Να πηγαίνουν και να μην τους πηγαίνουν. Να είναι οι υπεύθυνοι χειριστές και κυβερνήτες τους αεροσκάφους και της πορείας τους. Να μην αισθάνονται ποτέ, όταν πετάνε, σαν... «ένα σακί με πατάτες»! Κατά την περίφημη έκφραση της πρωτοπόρου αεροπόρου Αμέλιας Έρχαρτ. Έτσι αυτή δήλωσε ότι αισθάνθηκε, το 1928, μετά το ταξίδι της σαν η πρώτη γυναίκα στην ιστορία πάνω από τον Ατλαντικό με αεροπλάνο. Αλλά σαν απλή επιβάτιδα. Το 1932 «επανόρθωσε», επανέλαβε το κατόρθωμα μόνη της, στα χειριστήρια! Για την πτήση της αυτή τιμήθηκε με το Διακεκριμένο Ιπτάμενο Σταυρό από το αμερικανικό Κογκρέσο, με το Σταυρό των Ιπποτών της Λεγεώνας της Τιμής από τη γαλλική κυβέρνηση και με το Χρυσό Μετάλλιο της Εθνικής Γεωγραφικής Εταιρίας που της απένειμε ο πρόεδρος Χ. Χούβερ.

Σήμερα βέβαια, στην εποχή των διαστημικών πτήσεων, σχεδόν όλες οι αεροπορικές «πρωτιές» έχουν ήδη από καιρό καταγραφεί. Είναι πολύ δύσκολο πια να περάσουμε στην ιστορία για κάποιο αεροπορικό μας «κατόρθωμα». Ποια η σημασία όμως για κάτι τέτοιο; Στα χειριστήρια ενός αεροπλάνου νιώθουμε και σήμερα την ίδια ακριβώς γοητεία της πτήσης που ένιωσαν και οι πρωτοπόροι τότε. Τίποτα δεν άλλαξε. Μόνο η ασφάλεια αυξήθηκε! Κάθε πτήση είναι μια μοναδική και ανεπανάληπτη εμπειρία, ένα, στην κυριολεξία, υπερβατικό βίωμα, που δύσκολα περιγράφεται με λόγια.

Αν λοιπόν θέλετε να βάλετε στη ζωή σας αυτά που δύσκολα περιγράφονται με λόγια, ίσως η Αερολέσχη Θεσσαλονίκης να είναι ο διάδρομος για την απογείωσή σας!

Σκοπός αυτού του σημειώματος όμως δεν είναι να κάνουμε την αισθητική και συναισθηματική σημειολογία της πτήσης. Αυτά, ο καθένας, μόνος του θα τα βιώσει και έτσι πολύ καλύτερα θα τα «περιγράψει» στον εαυτό του! Το ερώτημα που θα προσπαθήσουμε να απαντήσουμε είναι, αν πραγματικά θέλουμε να πετάξουμε, δυναμικά σαν χειριστές, όχι παθητικά σαν επιβάτες, «τώρα τι κάνουμε»;

Για να μη μακρηγορούμε, υπάρχουν πολλά είδη πτήσης: από τα αλεξίπτωτα πλαγιάς μέχρι τα διαστημόπλοια. Πρέπει πρώτα να επιλέξουμε τι μας συγκινεί και μας «τραβάει» περισσότερο. Και μετά, ας κυνηγήσουμε το όνειρό μας! Βέβαια συχνότερα αυτή η επιλογή έχει ήδη συντελεστεί για τον καθένα από μας από παλιά. Αυθόρμητα, ασυνείδητα, αν όχι υποσυνείδητα,

Σαν έτοιμοι από καιρό, σα θαρραλέοι,

που λέει και ο ποιητής...

Παρόλα αυτά, για λόγους πληρότητας και -κατά δύναμην- αντικειμενικότητας, θα αναφερθούμε με λίγα λόγια σε κάθε πιθανή εκδοχή πτήσης. Καταρχήν γιατί κάθε μια έχει τη δικιά της «μυθολογία». Και δεν αναφέρομαι σε μυθολογίες τύπου Ίκαρου και Δαίδαλου. Και αυτές είναι βέβαια θεμιτές (και πολύ σπουδαίες), αλλά εδώ μιλάμε για πραγματικές καταστάσεις. Έτσι σαν «μυθολογία» της πτήσης, εννοούμε εδώ τα «γυαλιά»

της κάθε μορφής της για να βλέπουμε την πτητική -και όχι μόνο- πραγματικότητα. (Όπως τέτοια «γυαλιά» μας φοράει και ο κάθε έρωτας και το κάθε πάθος...) Αλλά ας αφήσουμε κατά μέρος τα γυαλιά και τους έρωτες, και ας δούμε τα πράγματα πιο λογικά και «προσγειωμένα». Έχει λοιπόν η κάθε μορφή πτήσης τις δικές της δυνατότητες και... αδυναμίες, δηλαδή ιδιαιτερότητες και ανεπάρκειες. Άλλα μας προσφέρει η μια μορφή, εντελώς άλλα η άλλη. Και αυτά που μας προσφέρει η μια μορφή, δεν μπορεί να μας τα προσφέρει η άλλη. Πιο ειδικά, αυτά που μας «προσφέρει» ένας τύπος (ή κατηγορία) αεροπλάνου, δε μπορεί να μας τα προσφέρει ένας άλλος και αντίστροφα. (Φανταστείτε τι μας προσφέρει ένα ακροβατικό αεροπλάνο και τι ένα ταξιδιωτικό). Μένει να τις γνωρίσουμε, όσο αυτό είναι δυνατόν, ώστε να διαλέξουμε «μετά λόγου γνώσης» ότι ακριβώς θα επιλέξουμε. Γιατί οι επιλογές είναι πραγματικά πολλές. Έτσι θα αποφύγουμε πιθανά μεγάλα λάθη, όπως αυτά που βλέπουμε γύρω μας να γίνονται από διάφορους, που δεν έκριναν αρκετά καλά τα είδη, τα ενδιαφέροντά τους, τις προτιμήσεις τους και, last but not least, το πορτοφόλι τους. Στο τελευταίο θα σταθούμε ειδικά λίγο παρακάτω, ώστε να φανεί και κάποια από τις πολλές προσφορές, τις δυνατότητες που δίνει η Αερολέσχη σε κάθε έναν «αεροποριόπληκτο»!

Αλλά ας ξεκινήσουμε και ας παρουσιάζουμε επί τροχάδην τα είδη πτήσης από την αρχή. Ή από το μικρότερο κόστος. Αυτό το προσφέρει η πτήση με αλεξίπτωτο πλαιγιάς. Μετά προχωράμε στην πτήση με αιωρόπτερο ή αλλιώς «δελταπλάνο» ή «αετό». Ακολουθεί η πτήση με μηχανοκίνητο αλεξίπτωτο (ppg= “power paragliding”). Μετά είναι η πτήση με μηχανοκίνητο αετό ή «τράικ» (τον αετό με το «καλάθι» από κάτω). Αυτές οι μορφές πτήσης λέγονται «ελεγχόμενες με μετατόπιση βάρους» (“weight shift controlled flight”). Μετά ανεβαίνουμε κατηγορία στις κανονικές, αεροπορικές μορφές πτήσης: με πτητικό έλεγχο «τριών αξόνων» (κλίση πάνω-κάτω, εκτροπή δεξιά-αριστερά και κλίση δεξιά –αριστερά). Σ’ αυτές περιλαμβάνονται τα υπερελαφρά αεροπλάνα, τα ελαφρά και τα ανεμοπλάνα και τα στροφιόπτερα. Θα μιλήσουμε πιο αναλυτικά παρακάτω για αυτά. Υπάρχει βέβαια και η πτητική «λύση» του αερόστατου (ή ακόμα περισσότερο και του αερόπλοιου!), αλλά τις αφήνουμε γιατί αυτές είναι πολύ ειδικές και σπάνιες μορφές πτήσης. Τέλος δεν εξετάζουμε ούτε την περίπτωση αλμάτων με αλεξίπτωτα, γιατί εκεί δεν έχουμε πτήση αλλά... πώση!

Ας εγκαταλείψουμε τώρα τη φιλολογία (ή αν προτιμάτε «μυθολογία») των μορφών πτήσης με μετατόπιση βάρους (αλεξίπτωτα, αετοί και τράικ), ή μάλλον ας την παραδώσουμε σε αυτούς που τη ζουν, δηλαδή που την πετούν, και τη γνωρίζουν επομένως πολύ καλύτερα από εμάς. Και ας επικεντρωθούμε στα όρια της δικιά μας μυθολογίας, ή αλλιώς «πραγματικότητας» (τα όρια είναι καμιά φορά πολύ δυσδιάκριτα) αυτή της... καθ’ ημάς κανονικής και καθεαυτό Αεροπορίας, δηλαδή στα αεροπλάνα!

Δε θα εξετάσουμε σε αυτά την περίπτωση επαγγελματικής (ή διαστημικής!) σταδιοδρομίας για κάποιον/κάποια που θα ενδιαφερόταν, ως χειριστής/χειρίστρια επιβατικών ή στρατιωτικών αεροσκαφών –ή και διαστημοπλοίων. Ας αναφέρουμε απλά ότι όποιος έχει τέτοιες βλέψεις μπορεί να απευθυνθεί στις ειδικές επαγγελματικές σχολές για τα επιβατικά αεροπλάνα, που υπάρχουν πλέον αρκετές και στη χώρα μας. Πιστεύω θα βρει το δρόμο του. Συνιστώ πάντως, ως πρώην μαθητής -το 1994- της British Aerospace Flying College, *εξονυχιστικότητα* έλεγχο! Μην επαφίεστε σε όσα γράφουν τα πανέμορφα φυλλάδια, οι διαφημίσεις στον ειδικό τύπο ή –πλέον- οι δικτυακοί τόποι αυτών των επιχειρήσεων! Τα «φαινόμενα» συχνά απατούν! Κάντε επιτόπου έρευνα και ρωτήστε οπωσδήποτε τους *ιδίους* τους μαθητές. Και μετά αποφασίστε. (Εύχομαι καλή τύχη!) Για την περίπτωση της στρατιωτικής αεροπορίας, θα πρέπει, ως γνωστόν, να είχατε αποφασίσει και δηλώσει έγκαιρα στο μηχανογραφικό σας όταν συμμετείχατε στις πανελλαδικές εξετάσεις. Δεν ξέρω ποιοι και πόσοι από εσάς προλαβαίνετε! Όσοι τέλος θέλετε να γίνετε στα σοβαρά αστροναύτες -δεν είστε δηλαδή ακόμα μαθητές νηπιαγωγείου- καλά θα κάνετε να εξασφαλίσετε, για να μπορείτε να

ελπίζετε, εκτός από άριστη φυσική κατάσταση και πολύ-πολύ τύχη, και μερικά διδακτορικά σε διάφορες θετικές επιστήμες της αρεσκείας σας. Ξανά καλή σας τύχη!

Ερχόμαστε λοιπόν –επιτέλους- μετά από αυτή τη μικρή, ελπίζω χρήσιμη, εισαγωγή και μπαίνουμε στο δικό μας θέμα, τη λεγόμενη **Γενική Αεροπορία**. Αυτή έχει αρκετά «παρακλάδια». Επομένως και εδώ έχουμε το βάσανο της επιλογής. (Die Qual der Wahl, στα γερμανικά). Ανάλογα πρώτα με το τι θέλουμε να κάνουμε. Αλλά εδώ πια μετράει πολύ και το τι μπορούμε να πληρώσουμε. Γιατί όταν αναφερόμαστε στη Γενική Αεροπορία τα κόστη, ανάλογα με τα επίπεδα και τις επιλογές μας, μπορεί να εκτοξευτούνε όχι στον ουρανό, αλλά στη στρατόσφαιρα. Και, ξαναλέω, εδώ θα φανεί, λίγο παρακάτω, και η μέγιστη προσφορά μιας Αερολέσχης. Και ακόμα πιο ειδικά της Αερολέσχης Θεσσαλονίκης, της ΑΛΘ. Αλλά, παρακαλώ, λίγη, ελάχιστη υπομονή ακόμα ...

Θέλοντας να κάνουμε μια όσο γίνεται πιο σφαιρική παρουσίαση του θέματος, για να βοηθήσουμε τους «νεήλιδες» -ή έστω ενδιαφερόμενους- όχι μόνο να μην κάνουν λάθος επιλογή, αλλά και **να κάνουν** αυτή την επιλογή, να τολμήσουν δηλαδή και να εισέλθουν και να προχωρήσουν στην Αεροπορία, συνεχίζουμε και λέμε ότι η Γενική Αεροπορία στην πιο βασική και αρχική της μορφή χωρίζεται σε τέσσερις κλάδους: αυτό της «κανονικής» ελαφράς αεροπορίας, (τον οποίο κυρίως «υπηρετεί» η ΑΛΘ, και στον οποίο επίσης ανήκω εγώ που γράφω αυτές τις γραμμές ως μέλος και χειριστής της), το νεότερο είδος/τομέα των λεγόμενων «υπερελαφρών» αεροσκαφών (στον οποίο τομέα επίσης ανήκω, ως ιδιοκτήτης υπερελαφρού αεροσκάφους), στον τομέα της ανεμοπλοΐας (στα ανεμοπλάνα δηλαδή) και τέλος στον τομέα/κλάδο των ελικοπτερών. Ή ακριβέστερα των «στροφιόπτερων», γιατί και αυτά χωρίζονται σε κατηγορίες όχι μόνο ανάλογα με το βάρος τους αλλά και με τη μέθοδο κίνησης του κύριου στροφείου τους: αν είναι δυναμικός, τότε έχουμε τα κανονικά, γνωστά μας ελικόπτερα. Αν είναι «παθητικός», με «αυτοπεριστροφή» (δύσκολο να εξηγήσω εδώ τι είναι αυτή...) στα γυροπλάνα ή αυτόγυρα, τα γνωστά μας (σε κάποιους λίγους έστω) στα «ελληνικά»... τζάιρο! (gyro)

Αφήνοντας κατά μέρος -και πάλι- τις περιπτώσεις των στροφιόπτερων και των ανεμοπλάνων, σαν πιο ειδικές (και στην περίπτωση των ελικοπτερών πολύ πιο - χρηματικά- ακριβές) μορφές πτήσης, ερχόμαστε να αναπτύξουμε το θέμα των ελαφρών και υπερελαφρών αεροσκαφών, το οποίο, όπως είπα, γνωρίζω από πρώτο χέρι, ως άμεσα εμπλεκόμενος και στις δύο κατηγορίες.

Το να έχεις το δικό σου αεροπλάνο, ελαφρύ, (Τσέσωνα, Πάιπερ ή άλλη μάρκα από τις δεκάδες) ή έστω και υπερελαφρό (σ' αυτά υπάρχει ακόμα μεγαλύτερη ποικιλία! σας βεβαιώνω, χειριστικά ελάχιστα, αν κάπως, διαφέρει από ένα ελαφρό) είναι νομίζω αυτονόητα το ιδανικό. Είναι όμως και η πιο οικονομικά προσιτή λύση; Άρα πραγματοποιήσιμη; Είναι τέλος και η πιο εύκολη; Εξαρτάται! Όχι μόνο από τα πόσα, λίγα ή περισσότερα, χρήματα μπορεί κανείς να διαθέσει κανείς για την ενασχόλησή του με την αεροπορία. Αλλά και από τι θέλει με την αεροπορία να κάνει, άρα και από το πιο αεροπλάνο χρειάζεται. Γιατί, όπως έγραψα, όχι μόνο τα κόστη στην αεροπορία δε διαφέρουν απλά ανάλογα με το πόσο ανεβαίνουμε τις κατηγορίες, (αλλά εκτοξεύονται), αλλά και άλλα (μα εντελώς άλλα) πράγματα κάνει το ένα αεροπλάνο και άλλα το άλλο. Πρέπει να ξέρουμε τι είναι αυτά, για να επιλέξουμε το σωστό για εμάς. Δυστυχώς δεν γνωρίζουν όλοι. Αυτό το κενό σε ενημέρωση, για όσους έστω ισχύει, επιχειρούμε να συμβάλλουμε, όσο μπορούμε, να καλυφτεί με το παρόν συνοπτικό κείμενο. Και έτσι θέλουμε να όχι μόνο να «διαφωτίσουμε», αλλά και να ενθαρρύνουμε –το τονίζουμε- τον πάσα ένα, και μία, ενδιαφερόμενο και ενδιαφερόμενη.

Τι μπορεί να κάνει, να μας «προσφέρει», λοιπόν ένα, μικρό ή μεγαλύτερο, αεροπλάνο, ανάλογα με το είδος και την κατηγορία του; Και τι «προβλήματα» και ιδιαιτερότητες παρουσιάζει; Και ποια είναι τα αντίστοιχα κόστη; Σε αυτές τις ερωτήσεις θα

προσπαθήσουμε τώρα να απαντήσουμε. Μην ξεχνάμε ότι ζούμε και σε μια «ιδιαίτερη» χώρα, την Ελλάδα, με ότι υπέροχο, ή και πολύ ανάποδο, αυτό συνεπάγεται...

Επειδή όμως τελικά «δει δη χρημάτων» -ειδικά στις μέρες μας- ας ξεκινήσουμε την εξέτασή μας πάλι από το οικονομικό κριτήριο. Και ας ανεβαίνουμε κατηγορίες σταδιακά. Ένα αεροπλάνο λοιπόν, για να το αγοράσουμε, γιατί το ιδανικό είπαμε είναι (θεωρητικά, βλέπε παρακάτω) να το κατέχουμε, μπορεί να κοστίζει, ανάλογα με το μέγεθός του και το αν είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο, από λίγες χιλιάδες ευρώ (ναι μόνο, για ένα μεταχειρισμένο διθέσιο σε καλή κατάσταση) ως μερικές εκατοντάδες εκατομμύρια(!) ευρώ. Αν μιλάμε βέβαια για τα ιδιωτικά τζετ των ολιγαρχών και μεγιστάνων του πλούτου. Η συνηθέστερα -για να μη λαϊκίζουμε και εμείς και αδικούμε κάποιους- των μεγάλων επιχειρήσεων, τα οποία χρησιμοποιούν τη λεγόμενη executive /ή business/ aviation /επιχειρηματική αεροπορία, ως εργαλείο αύξησης της παραγωγικότητας (εξοικονόμησης χρόνου) για τα υψηλόβαθμα στελέχη τους. Άρα ως ζωτικό ανταγωνιστικό επιχειρηματικό πλεονέκτημα. Βλέπουμε παρόλα αυτά εξ αρχής ότι μια πελώρια και αδιαπέραστη άβυσσος μπορεί να χωρίζει τα μέλη που θεωρητικά ανήκουν στην ίδια και την αυτή κατηγορία: αυτή της Γενικής Αεροπορίας.

Αλλά ας επικεντρωθούμε ακόμα περισσότερο σε «νορμάλ» καταστάσεις και ας βγάλουμε από την εξέτασή μας τα υπερπολυτελή -κατά κανόνα- τζετ. Που εκτός από απαγορευτικό κόστος κτήσης έχουν και ακόμα πιο απαγορευτικό κόστος συντήρησης και χρήσης/λειτουργίας. Για τον ίδιο ακριβώς λόγο ας συνεχίσουμε να «προσγειωνόμαστε» στη σκληρή πραγματικότητα και ας εξοβελίσουμε από αυτή τη -θεωρητική ακόμα- επισκόπησή μας και άλλες μορφές πανάκριβης -και για αυτό το λόγο απλησίαστης- Αεροπορίας. Όπως αυτής των πολυθέσιων (πάνω από 4 θέσεις) ή πολυκινητήριων (πάνω από έναν κινητήρα) αεροπλάνων, εμβολοφόρων ή ακόμα περισσότερο στροβιλοελικοφόρων. Όλα αυτά, ήδη και τα μικρότερα από αυτά, έχουν απαγορευτικό, αν όχι ήδη εξωπραγματικό, κόστος κτήσης/χρήσης. Αλλά αν έχει κάποιος τα χρήματα και τη διάθεση... με γεια του και χαρά του και μπράβο του! Σίγουρα και αυτά τα αεροπλάνα κάτι πολύ σπουδαίο και σίγουρα διαφορετικό από τα μικρότερα προσφέρουν, για να τα πληρώνουν αυτοί που τα αγοράζουν: αμεσότητα, ταχύτητα, εμβέλεια, άνεση, πολυτέλεια. Αλλά το κόστος τους, είπαμε, μόνο πολύ μεγάλοι επιχειρηματίες μπορούν να το βαστάξουν. (Η οι πολιτικοί μας ταγοί και σωτήρες, που για να σώσουν το λαό από την ανέχεια ταξιδεύουν -με έξοδα του λαού πάντα- δίκην μεγιστάνων του πλούτου.)

Περιοριστήκαμε ήδη στα «μικρά» τετραθέσια ελαφρά αεροσκάφη, όπως αυτά που δίνει τη δυνατότητα η ΑΛΘ στα μέλη της να πετάνε. Και στα υπερελαφρά, όπως αυτά που ο καθένας, πρακτικά οι πάντες, μπορούν με λίγες ή περισσότερες χιλιάδες ευρώ να αγοράσουν. Τις οικονομικά ακριβότερες αεροπορικές κατηγορίες τις απορρίψαμε από αυτή την εξέτασή μας ως ασύμφορες για τη μέγιστη μερίδα του ενδιαφερόμενου πληθυσμού. Τις οικονομικά ακόμα προσιότερες κατηγορίες, αλεξιπτωτα, τράικ και τα τοιαύτα, επίσης τις απορρίπτουμε στην παρούσα εξέταση, ως πέρα από τα προσωπικά μας αεροπορικά ιδεώδη. Αλλά -ειρήσθω εν παρόδω- και ως πιο επικίνδυνες μορφές πτήσης! Παρουσιάζουν στατιστικά πολύ περισσότερες πιθανότητες ελαφρού ή βαρύτερου τραυματισμού ή και θανάτου. Όσοι εξάλλου «πιστεύουν» (γιατί τελικά περί επιλογής/«πίστης» πρόκειται!) και προτιμούν αυτές τις μορφές πτήσης, ας απευθυνθούν σε εκείνους που επίσης τις αρέσουν και τις γνωρίζουν και τις προτιμούν και τις εφαρμόζουν! Αυτοί άλλα θα τους πουν από ότι εμείς. Ας έρθουν οι ίδιοι τους

να βγάλουνε τους λόγους τους, να πούνε τα δικά τους

Εδώ εμείς θα πούμε «τα δικά μας»!

(Ελπίζω μόνο οι αναγνώστες να μη... «*βαρουντ' ευφράδειες και δημηγορίες*»)

Εμείς δε θέλουμε ούτε να διαφωνήσουμε ούτε να διαπληκτιστούμε μαζί τους.

Όχι μόνο γιατί σε τελευταία ανάλυση είναι συνάδελφοί μας, ιπτάμενοι.

Αλλά γιατί απλά αναγνωρίζουμε το δικαίωμα της επιλογής και του... έρωτα!

Εκείνοι πιστεύουν και αγαπάνε κάτι που είναι επίσης πτήση. Αλλά αρκετά διαφορετική από τη δική μας, έτσι όπως τη γνωρίζουμε και μας αρέσει εμάς. Ας αγαπάει κανείς και ας είναι ερωτευμένος με ότι θέλει. Περί ορέξεως, όπως είπαμε, κολοκυθόπιτα! Ή αν προτιμάς τα λατινικά αναγνώστη (δηλαδή αν δεν είσαι... «αλατινιστος»)

de gustibus non disputandum

(Δηλαδή, για τις ιδιαίτερες προτιμήσεις μας δε θα μαλώσουμε.)

Εδώ να κάνω μια μικρή παρένθεση και να πω ότι, δυστυχώς, ανάμεσα στις «κατηγορίες» πιλότων όχι μόνο *disputandum*, (δηλαδή υπάρχουν προστριβές και διενέξεις) αλλά και *πολύ disputandum*! Υπάρχει ένας άτυπος, βαθύς, υφέρπων, υπόγειος (να ήταν τουλάχιστον υπέργειος/εναέριος) ανταγωνισμός. Μια καχυποψία. Μια απαξίωση... Όλοι, μα όλοι, πιστεύουν ότι *αυτοί* είναι οι πιλότοι και οι άλλοι... τίποτα. Ή κάτι το ελάχιστο, σε σχέση με εκείνους. Ένα –αδιανόητο για εμάς της γενικής αεροπορίας- παράδειγμα: οι αλεξυπτωτιστές πλαγιάς, που μεταξύ τους αλληλοκαλούνται «πιλότοι» -εμείς δεν θα σκεφτόμασταν ποτέ να τους αποκαλέσουμε έτσι, ας το ομολογήσουμε- δεν έχουν καθόλου «περί πολλού» εμάς τους χειριστές αεροσκαφών. Το αντίθετο. Πιστεύουν ότι η δικιά τους μορφή πτήσης είναι η πιο δύσκολη. Η καλύτερη. Η γνήσια. Η πιο απολαυστική. Και η πιο... αεροπορική! Εμείς με τα αεροπλάνα -κατά αυτούς- δεν κάνουμε τίποτα άλλο από το να κουνάμε ένα... «τσουνί»! (Το χειριστήριο εννοούν.) Εμείς των αεροπλάνων πάλι, όπως έγραφα και λίγο πριν, μετά δυσκολίας και βασάνων τους κατατάσσουμε στους ιπτάμενους. Και σε καμιά περίπτωση στους πιλότους!

Από την άλλη, ακόμα πιο μεγάλη «κόντρα» υπάρχει ανάμεσα στους λεγόμενους «ελαφρούς», τους πιλότους αεροπλάνων τύπου Τσέσσανα, και τους «υπερελαφρούς», τους πιλότους δηλαδή των υπερελαφρών. Εννοείται όχι μόνο οι πρώτοι δεν θεωρούν τους δεύτερους πιλότους, αλλά ακόμα περισσότερο τους νομίζουν –έστω κάποιои- και «πεθαμένους», κατά τη χαριτωμένη έκφραση ενός φίλου.

Αντίστροφα, οι πιλότοι των υπερελαφρών θεωρούν τους «ελαφρούς» (ή «Τσεσσνάκηδες») «ανίδεους λεωφορειατζήδες». Για τις λίγες –σχετικά- ώρες που πετούν/«βάζουν» οι τελευταίοι και τις περιορισμένες δυνατότητες –κατά την άποψη των πρώτων- που έχουν οι τελευταίοι να πετάνε όπου θέλουν.

Και η κωμωδία των αντιθέσεων -ή μάλλον των παρεξηγήσεων- καλά κρατεί...

(Και εγώ που βρίσκομαι και στις δύο «όχθες» -ή που «πατάω σε δύο βάρκες»- γίνομαι συχνά αντικείμενο καχυποψίας και αμφισβήτησης -αν όχι στόχος «διασταυρούμενων πυρών»- και από τις δύο κατηγορίες πιλότων. Ας είναι...)

Να μην αναφέρω τέλος και τις μεγάλες κόντρες και ανταγωνισμούς που υπάρχουν και ανάμεσα στους πιλότους μέσα στην *κάθε* κατηγορία... Αν όχι όλοι, σίγουρα οι περισσότεροι θεωρούν το υποκείμενό τους... Γιούρι Γκαγκάριν, κορυφαίο πιλότο. Και τους άλλους όλους, αρχάριους μαθητευόμενους. Είναι τέτοια, προφανώς, τα έντονα συναισθήματα επιτεύγματος και πληρότητας που δημιουργεί η πτήση, που συχνά χάνουμε το μέτρο... Και αυτό δε θα ήταν παρά μια συμπαθητική γραφικότητα, αν δεν είχε αρνητική επίδραση στο γενικό επίπεδο πιητικής επάρκειας/ικανότητας. Γιατί αν έχουμε την εντύπωση ότι είμαστε ήδη τέλειοι, τότε σε τι περισσότερο να κοπιάσουμε και να βελτιώσουμε τον εαυτό μας; Αλλά αυτού του είδους η αυτοκαθηλωτική αυτοπεποίθηση είναι γενικό ιδίον πολλών Ελλήνων...

Ας δούμε τώρα σε αδρές έστω γραμμές τι ακριβώς προσφέρει κάθε κατηγορία και τι ακριβώς ζητάει. (Ειδικά από το ταμείο!)

Όπως είπαμε, «έτερον εκάτερον»: κάθε κατηγορία προσφέρει τα δικά της. Που είναι ελαφρώς, ή ουσιωδώς, διαφορετικά από ότι προσφέρει η άλλη. Ένα, και το πιο

στοικειώδες, οικονομικό υπερελαφρό αεροπλάνο, προσφέρει ήδη όλη σχεδόν την απλή, αγνή, στοιχειώδη και άδολη χαρά και μαγεία της πτήσης! Της απογείωσης, της θέας, των ιδιαίτερων αισθήσεων –επιταχύνσεων- της πτήσης, του μικρού έστω ταξιδιού, της προσγειώσης. Την επαφή με τον ουρανό, με τη φύση! Της επίσκεψης άλλων τόπων, άλλων φίλων. (Και της... κόντρας με τους συναδέλφους/ομοϊδεάτες. Καμιά φορά και με «αντιφρονούντες», π.χ. αλεξιπρωτιστές). Τι άλλο να ζητήσει κανείς όταν έχει –είπαμε σχεδόν- τα πάντα; (Και την κόντρα, τα «disputanda»!)

Αλλά –πάλι είπαμε- τα διαφορετικά αεροπλάνα έγιναν και ανταποκρίνονται σε διαφορετικές ανάγκες και απαιτήσεις. Και ακόμα, ως συνήθως, εχθρός του καλού είναι το καλύτερο...

Έτσι η «αεροπορική διαστρωμάτωση»(!) ξεκινάει ήδη από τα υπερελαφρά. Εκτός από τα «απλά» (και οικονομικά), υπάρχουν και τα πιο «περίπλοκα». Και συνεπώς πιο πολυέξοδα. Τι παραπάνω προσφέρουν αυτά; Διάφορα «πράγματα»: μέγεθος, άνεση, ταχύτητα, εμβέλεια, σχετική πολυτέλεια, επιδόσεις. Και –από κάποιες απόψεις- ασφάλεια. Το κόστος τότε, από τις αρχικές λίγες χιλιάδες ευρώ, ήδη πολλαπλασιάζεται. Ο καθένας ότι επιθυμεί –και πληρώνει- παίρνει...

Ακόμα τέλος τα καλύτερα αεροπλάνα προσφέρουν και το επιχείρημα, κατά τις προαναφερθείσες διενέξεις/αντιπαραθέσεις/disputanda, ότι το αεροπλάνο «μου» –άρα και «εγώ»- είναι/είμαι «καλύτερο/ς»...

Αλλά όμως, για να μην πολύ αυτοϋπονομευόμαστε και αυτοαδικούμαστε, το ίδιο δε συνέβαινε παντού και πάντα με τα ανθρώπινα όντα; Και με τα σπαθιά και με τα άλογα, για παράδειγμα, παλιότερα το ίδιο θα συνέβαινε, φαντάζομαι, τα ίδια επιχειρήματα «ανωτερότητας» η κατοχή και χρήση τους θα «υποστήριζε»... Η η κατοχή και χρήση αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, βαρκών και ότι άλλου σήμερα. (Και πάντα... γυναικών!)
Ece homo

Βέβαια και εδώ ακόμα δεν τελειώσαμε με τα «θέματα», τα πιθανά πρακτικά προβλήματα. (Παρά τη έκταση που πήρε ήδη αυτό το σημείωμα δεν παύει να είναι πολύ συνοπτικό και επιγραμματικό.) Ένα «θέμα», λοιπόν, είναι που θα πάρεις το δίπλωμά σου. Άλλο, που θα βάλεις το υπερελαφρό σου. Υπάρχουν βέβαια κατά τόπους διάφορα αεροπεδία, που το καθένα έχει τις δικές του «απαιτήσεις» και «θέματα». Δε θα επεκταθώ άλλο εδώ. Όποιος ενδιαφέρεται, ας ρωτήσει και ας μάθει από τους κατά τόπους χρήστες. Όχι μόνο από τους σχετικούς επιχειρηματίες! Και αυτούς φυσικά θα τους συμβουλευτεί, αλλά από τους χρήστες θα πάρει τις πιο διαφωτιστικές –και αξιόπιστες- πληροφορίες. Ας έχουν υπόψη τους οι ενδιαφερόμενοι ότι τα σχετικά προβλήματα –και τα σχετικά με την ασφάλεια, από κάθε άποψη- μπορεί να είναι μεγάλα... Ας κάνουν, για αυτό το λόγο, σοβαρή έρευνα!

Περνάμε τώρα, και τέλος, στην επόμενη κατηγορία. Αυτή που υποστηρίζει η ΑΛΘ. Στα «ελαφρά», πιστοποιημένα αεροπλάνα. Τύπου Τσέσνα, Πάιπερ, Ντάιμοντ κλπ. Τα υπερελαφρά, η προηγούμενη κατηγορία, ας το πούμε έστω και εδώ, **δεν** είναι πιστοποιημένα, δεν έχουν δηλαδή επίσημη και «εγγυημένη» από τον κατασκευαστή τους (ή από το κράτος) «πλοϊμότητα», ίδια με αυτή ενός αεροπλάνου της κατηγορίας των «ελαφρών». Πετάνε με ευθύνη του χειριστή τους. Σε μέρη, ύψη και συνθήκες όπου (υποτίθεται έστω) δεν τίθεται σε κίνδυνο η ζωή του χειριστή και του –πιθανού- επιβάτη, αλλά ούτε και η ασφάλεια ανθρώπων, ζώων, φυσικού περιβάλλοντος ή περιουσίας στο έδαφος. Τα πλεονεκτήματα των ελαφρών τώρα σε σχέση με τα υπερελαφρά, σε σχέση με την ασφάλεια, είναι η πιο στιβαρή κατασκευή και η επίσημη, όπως είπαμε, πλοϊμότητα. Που και αυτή όμως είναι αμφισβητήσιμη, όταν έχουμε να κάνουμε με αεροπλάνα ηλικίας δεκαετιών, συχνό φαινόμενο σε διάφορες αερολέσχες –η ΑΛΘ είναι η μόνη αερολέσχη στη χώρα μας που διαθέτει ουσιαστικά και καινούργια αεροπλάνα! Άλλα πλεονεκτήματα των ελαφρών είναι η μεγαλύτερη ταχύτητα και εμβέλεια, τα

περισσότερα άτομα και αποσκευές που μπορούν να μεταφέρουν. Και το μεγαλύτερο... πρεσιζ! Το βασικό τους μειονέκτημα, το πολύ μεγαλύτερο κόστος κτήσης και χρήσης.

Αν κάποιος είναι πολύ μερακλής και «το φυσάει», μπορεί, επενδύοντας κάποια πολύ σεβαστά ποσά -της τάξης των εκατοντάδων χιλιάδων ευρώ- να αγοράσει κάποια πολύ εξελιγμένα, συναρπαστικά αεροπλάνα, όπως για παράδειγμα το νέο χαμηλοπτέρυγο Τσέσνα «Κορβάλις» TTX: (βλ. <http://www.cessna.com/single-engine/cessna-400.html>) Αλλά το πρόβλημα δε θα ήταν μόνο η απλησίαστη για τη συντριπτική πλειοψηφία των «βροτών» τιμή: ~650K(K< Kilo = χιλιάδες ευρώ). Υπάρχουν εξάλλου και τα πιο «προσιτά» αεροπλάνα της κατηγορίας, όπως το Τσέσνα C172 SP (ένα από τα οποία, με νηολόγιο SX-AVP διαθέτει και η ΑΛΘ ως το νεότερο αεροπλάνο ελληνικής αερολέσχης!) με αρχική τιμή κτήσης τις 210K «μόνο»... Υπάρχει και το μεγαλύτερο και πιο δυνατό και «ταξιδιάρικο» Τσέσνα C182, με αρχική τιμή τις 280K. Επίσης ένα αντίτυπο, νηολογημένο ως SX-KIP και με ολίγιστα (νομίζω 8) έτη ηλικίας, «συμπωματικά» ανήκει στο στόλο και διατίθεται προς ενοικίαση από της ΑΛΘ για τα (ευτυχή, κι ας κάποια δεν το ξέρουν) μέλη της.

Το άλλο πρόβλημα αυτών των αεροσκαφών είναι το επίσης τεράστιο (είπαμε, για τους πολλούς) κόστος χρήσης όλων αυτών των αεροσκαφών. Έχουμε και λέμε: ετήσιο κόστος θέσης στάθμευσης: 3K. Αν είναι και σε σκεπασμένο χώρο, ίσως τα διπλά. Κόστος συντήρησης και πιστοποίησης πλοϊμότητας: περίπου 7K. Κόστος φορολόγησης –αποτελούν τεκμήριο εισοδήματος 80K το C172 SP και 90K το C182- περίπου 35 ή 45K κατ' ελάχιστον. Από κει και πέρα, το άμεσο κόστος χρήσης (καύσιμα) είναι για αυτή την κατηγορία αεροπλάνων 3,5 φορές (για το C182: 112 Ευρώ ανά ώρα) ή 2,5 φορές (για το C172 SP: 80^E/ω) από ότι για ένα εξελιγμένο υπερελαφρό (32^E/ω). Διαλέγετε και παίρνετε!

Τι κάνει -και τι ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ- σ' αυτή την περίπτωση η Αερολέσχη Θεσσαλονίκης, η ΑΛΘ: Δίνει τη δυνατότητα στον καθένα που θα ήθελε, (αν φυσικά έχει δίπλωμα ή αφού το πάρει από τη σχολή που επίσης διατηρεί στο Αεροδρόμιο Μακεδονία -άλλη μια προσφορά της ΑΛΘ με ανταγωνιστικό κόστος εκπαίδευσης 10,5K) να νοικιάζει και να πετάει 50 ώρες το χρόνο (που είναι ΠΑΡΑ πολλές και μ' αυτές μπορεί να κάνει πολλές και απίθανες πτήσεις/ταξίδια!) ένα αεροπλάνο που αλλιώς δε θα μπορούσε ίσως **ποτέ** να το αγοράσει (ή αν το αγόραζε θα του στοιχίζε κυριολεκτικά μια περιουσία), πληρώνοντας **μόνο** το πάγιο κόστος χρήσης του αεροπλάνου αυτού! Και κانونτάς του δώρο (κυριολεκτικά, δηλαδή μη πληρώνοντας τίποτα για αυτά) όχι μόνο το κόστος (απλησίαστο όπως είπαμε για τους συντριπτικά πολλούς) αγοράς/κτήσης αλλά και το άμεσο κόστος χρήσης, δηλαδή τα καύσιμα!!!

Αν αυτό δεν είναι μια απίστευτη, τεράστια προσφορά...

(Και για τους «άπιστους Θωμάδες», ιδού ο υπολογισμός/απόδειξη: 50 ώρες X 200 ευρώ ενοικίαση του C172 SX-AVP = 10.000 ευρώ (10K). Όσο δηλαδή το κόστος –μόνο- για τα στάθμευστρα και την συντήρηση/πιστοποίηση πλοϊμότητας –για την αγορά και τα καύσιμα αυτών των ωρών ο χειριστής δε δίνει δεκάρα! Αν ο χειριστής πετάξει λιγότερες ώρες, ισχύει αναλογικά το ίδιο, η «προσφορά» δεν αλλάζει! Αντίθετα βελτιώνεται, γιατί τότε δεν θα πληρώσει ο χειριστής ολόκληρα τα πάγια έξοδα, που αν το αεροπλάνο ήταν δικό του θα τα πλήρωνε και αν ακόμα δεν πετούσε ούτε μια ώρα. –Έχει υπολογιστεί ότι για να συμφέρει οικονομικά η αγορά ιδιωτικού αεροπλάνου, και μάλιστα όχι καινούργιου αλλά... 40ετίας, με την ανάλογη χαμηλότατη τιμή κτήσης, πρέπει κανείς να πετάει περισσότερες από 200 ώρες το χρόνο. Ποιος όμως κανονικός άνθρωπος μπορεί να πετάξει τόσο πολύ;)

Να πω ότι η ΑΛΘ παρέχει και άλλες σημαντικότερες υπηρεσίες στα –ευτυχή, επαναλαμβάνω- μέλη της: τα απαλλάσσει πρώτα όχι μόνο από το δυσβάσταχτο και απαγορευτικό οικονομικό κόστος κτήσης του αεροπλάνου, αλλά και από το ψυχικό κόστος κτήσης και κατοχής! Από τις ασύλληπτες ευθύνες και σκοτούρες κατοχής και

συντήρησης (πέρα εννοώ από τα έξοδα) ενός τόσο περίπλοκου και πολυέξοδου αποκτήματος όσο ένα αεροπλάνο. Τους απαλλάσσει από τον άμεσο κόπο προετοιμασίας, ελαφράς συντήρησης και καθαρισμού τους αεροσκάφους, τον οποίο αναλαμβάνουν οι μηχανικοί της ΑΛΘ. Τους απαλλάσσει από το κόστος γραμματειακής υποστήριξης τους αεροσκάφους, το οποίο αναλαμβάνει η –ευγενέστατη, εξυπηρετικότατη και... ωραιότατη!- γραμματεία της Αερολέσχης. Τους παρέχει υπέροχους χώρους, μέσα στο αεροδρόμιο, όχι μόνο για την προετοιμασία τους, πριν και μετά την πτήση, αλλά και για κοινωνικές επαφές (και... αντιπαραθέσεις!) με άλλους ομοϊδέατες πιλότους ή απλά φίλους της αεροπορίας. Τους προσφέρει και δωρεάν πάρκινγκ για το αυτοκίνητό τους στο χώρο στάθμευσης των... VIP του αεροδρομίου Μακεδονία! Τους απαλλάσσει τέλος από το σημαντικό, ψυχικά και οικονομικά, κόστος «λόμπυϊνγκ»: της υποστήριξης ομαδικών –αεροπορικών- συμφερόντων. Αυτό, που είναι πολύ σημαντικό κόστος, σε μια γενικά **αντιαεροπορική** χώρα όπως η δική μας, το αναλαμβάνει η Προεδρία της ΑΛΘ. Όπως και πολλές άλλες εργασίες που γίνονται αμισθί από τα μέλη της Προεδρίας για χάρη των απλών μελών της Αερολέσχης, των... βασιλιάδων! Πολλά από τα οποία όμως –παρατηρείται σε όλες τις συνελεύσεις- συνηθίζουν πάντα να διαμαρτύρονται για δήθεν ακριβές τιμές χρέωσης της ΑΛΘ και να εκτοξεύουν και μύριες όσες άλλες κατηγορίες εναντίον αυτών που τους εξυπηρετούν. Μήπως θα έπρεπε η Αερολέσχη, εκτός από το ότι δίνει τα αεροπλάνα με μηδέν, όπως δείξαμε, κόστος κτήσης, χρήσης και φορολόγησης (παρά μόνο καταβάλλοντας, επαναλαμβάνω το μέρος μόνο –όσο πετάξει κανείς!- από το πάγιο ετήσιο κόστος χρήσης), να... πληρώνει και από πάνω τους χειριστές/μέλη της όταν αυτοί πετούν, για να είναι ευχαριστημένοι; Έλεος! Οι απαιτήσεις (και η αχαριστία, ή μάλλον η άγνοια) κάποιων ας έχουν ένα όριο...

Επαναλαμβάνω, η Αερολέσχη Θεσσαλονίκης προσφέρει όλα αυτά έναντι ελαχίστου –σχετικά- αντιτίμου: μιας ετήσιας συνδρομής 200 ευρώ για τους χειριστές και 100 για τα απλά μέλη. Αλλά προσφέρει και ακόμα περισσότερα και επίσης σημαντικά. Ενδεικτικά: Οργάνωση ομαδικών πτήσεων/ταξιδιών. Δωρεάν σεμινάρια αεροπορικής επιμόρφωσης. Δυνατότητα συμμετοχής σε κρατικά υποστηριζόμενες εθελοντικές κοινωφελείς δραστηριότητες -πτήσεις πυρασφάλειας & εντοπισμού θαλάσσιας ρύπανσης. Δηλαδή οι χειριστές κάνουν αγαθοεργία και πετάνε και ακόμα φτηνότερα. Διοργάνωση αεροπορικών αγώνων και δραστηριοτήτων αλλά και κοινωνικών εκδηλώσεων, όπως ο ετήσιος χορός, η κοπή πίτας, οι τακτικές και έκτακτες γενικές συνελεύσεις και οι βραδιές χορού στο υπόστεγο.

Όλα αυτά τα προσφέρει η ΑΛΘ, εδώ και πολλές δεκαετίες. Και εδώ απλά τα καταγράφει ένας χειριστής/μέλος της, που όλα αυτά τα έζησε τα τελευταία 6 χρόνια. Και που έχει «ίδιαν» (και άμεση) γνώση των πραγμάτων και από τη μια και από την άλλη πλευρά της «σελήνης». Δεν περιγράφω θεωρίες, αλλά βιώματα. Αν έμενα πιο κοντά στη Θεσσαλονίκη ίσως να μην αγόραζα ποτέ το δικό μου υπερελαφρό. Αλλά κατοικώντας πιο μακριά (στη Δράμα), η κατοχή υπερελαφρού

ήταν μια κάποια λύσις.

Το θέμα είναι μεγάλο και έχει ακόμα περισσότερες παραμέτρους και απόψεις τις οποίες δεν εξαντλήσαμε. Πριν όμως εξαντλήσουμε (εντελώς!) τους αναγνώστες μας, τους ενθαρρύνουμε να προχωρήσουν και τους αφήνουμε με την ευχή να ανακαλύψουν και να βιώσουν οι ίδιοι αυτά και όσα ακόμα συνταρακτικά προσφέρει η ΑΛΘ και γενικότερα η Αεροπορία. Και που εμείς ούτε καν αναφέραμε!

Καλή επιτυχία, καλές πτήσεις και προσγειώσεις σε όλους!

Με τιμή και συναδελφικούς χαιρετισμούς, στους πρώην, τους νυν και τους επόμενους αεροπόρους, άντρες και γυναίκες.

Κώστας Γκαρέλας

<http://www.youtube.com/kostasgarelas>
(«κανάλι» με –κυρίως- αεροπορικά μου βίντεο)
<http://kostasgarelasfotografies.blogspot.com/>
(ιστοσελίδα με αεροφωτογραφίες μου)