

Rib and Sea



Αναζήτηση... Αναζήτηση...

[Αρχική](#) ▶ [Σημείωμα του εκδότη](#) ▶ Το χρονικό ενός προαναγγελθέντος αεροπορικού ατυχήματος.



Το σωσίβιο, το quick stop και η ζώνη σώζουν ζωές

Λ: [Πλοίες](#) { 1 }

- [Αρχική](#)
- [Αντιμάμαλα](#)
- [Ανακοινώσεις](#)
- [Βήμα αναγνωστών](#)
- [Πρόσωπα](#)
- [Αγαπητέ κ. διευθυντά](#)
- [Ιπτάμενα Φουσκωτά](#)
- [Αναμνήσεις](#)
- [Σημείωμα του εκδότη](#)
- [Τα νέα της αγοράς](#)
- Σκάφη - Κινητήρες
 - [Παρουσιάσεις σκαφών](#)
 - [Δοκιμές σκαφών](#)
 - [Αγώνες σκαφών](#)
 - [Τεχνικά θέματα](#)
- [Campers](#)
 - [Παρουσιάσεις](#)
 - [Εκθέσεις](#)

- [Τεχνικά Θέματα](#)
- [Ταξιδεύοντας](#)
- [Χρονογράφημα](#)
- [Ναυτιλία](#)
- [Νομοθεσία](#)
- [Ψάρεμα](#)
- [Επικοινωνία](#)

Πληροφορίες

- Χάρτες
 - [Σχεδιασμός ταξιδιού](#)
 - [Google Earth](#)
- [Πρόγνωση καιρού](#)

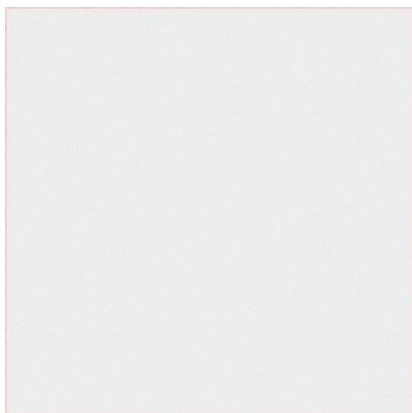


Rib and Sea



KΥΡΙΑΖΗΣ
Batteries & more

Ότι μπαταρία χρειαστείς...
Κυριαζής!





Το χρονικό ενός προαναγγελθέντος αεροπορικού ατυχήματος.

Δημοσιεύθηκε : Παρασκευή, 08 Ιανουάριος 2016 10:28 | Γράφτηκε από τον/την Super User



Αν και φοβόμουν ότι θα συμβεί κάποια στιγμή ένα τέτοιο ατύχημα, δεν κρύβω ότι σοκαρίστηκα όταν διάβασα ότι ένας μηχανοκίνητος αετός (trike), λίγο πριν δύσει το 2015, έπεσε στη λιμνοθάλασσα του Μεσολογγίου χωρίς ευτυχώς να τραυματιστούν οι δύο επιβαίνοντες. Δεν θα αναφερθώ στο όνομα του κυβερνήτη, όπως άλλωστε επιμελώς και για ευνόητους λόγους το απέφυγαν όλα τα ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης που δημοσιοποίησαν το συμβάν, γιατί δεν είναι το ζητούμενο αυτή τη στιγμή, μολονότι ο συγκεκριμένος πιλότος, "έμπειρος" θεωρητικώς, πετάει συχνά υπερεκτιμώντας τις δυνάμεις του και τις δυνατότητες του **τροχοφόρου** μηχανοκίνητου αετού του (υπάρχουν και αμφίβια), χωρίς να τηρεί στην πράξη τους κανόνες ασφαλούς πτήσης, τους οποίους ο ίδιος καλά γνωρίζει αλλά και διδάσκει : <http://www.efenpress.gr/2015/12/trike.html>

Έπεσε λοιπόν το trike στη λιμνοθάλασσα του Μεσολογγίου, κοντά στο αεροδρόμιο της τοπικής αερολέσχης, σε μια αναγκαστική προσγείωση που επιχείρησε να κάνει ο κυβερνήτης όταν "κράτησε" ο κινητήρας. Έτσι τουλάχιστον ανέφεραν τα ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης που δημοσιοποίησαν το ατύχημα, συμπληρώνοντας πως υπήρξε και κάποια, ανεπιθύμητη προφανώς, επαφή του ιπτάμενου με τα καλώδια της ΔΕΗ που περνούν πάνω απ' το κανάλι. Δεν θα μείνω στη βλάβη του κινητήρα και στα καλώδια της ΔΕΗ, ακόμη και αν υποθεθεί ότι κακώς αυτά περνούν πάνω απ' το κανάλι, γιατί **το πρόβλημα, κατά τη γνώμη μου, επικεντρώνεται στην επιμονή του συγκεκριμένου πιλότου να επιχειρεί πτήσεις σε χαμηλό ύψος πάνω απ' το νερό, ενώ το σκάφος του προορίζεται για γήϊνες μόνο προσγειώσεις.**

Θα δηλώσω, κατ' αρχάς, ότι δεν είμαι εμπειρογνώμων της Υ.Π.Α. ούτε πρόθεσή μου είναι να το "παίξω" αλάνθαστος, μια και πετάω κι'εγώ με παρόμοιο υπερελαφρύ αεροσκάφος (ιπτάμενη βάρκα) και έχω στο παρελθόν υποπέσει σε σφάλματα, όχι βεβαίως κατά την διάρκεια της πτήσης, αλλά κατά την διάρκεια της "τροχοδρόμησης" της ιπτάμενης βάρκας μου στο νερό. **Άλλο πράγμα όμως να σφάλλει κανείς στη θάλασσα, όταν πιλοτάρει ένα ιπτάμενο φουσκωτό σκάφος, σφάλμα το οποίο στη χειρότερη περίπτωση θα συμβάλλει στην ανατροπή του σκάφους χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η ζωή των επιβαινόντων, και άλλο να σφάλλει όταν πετάει με τροχοφόρο μηχανοκίνητο αετό πάνω απ' τη θάλασσα.**

Αν παίρνω θέση σ' αυτό το συγκεκριμένο αεροπορικό ατύχημα δεν είναι γιατί έχω προηγουμένα με τον

συγκεκριμένο πιλότο, αλλά γιατί θέλω, με τον πιο κατηγορηματικό τρόπο, να επισημάνω ότι **αν δεν σταματήσουν αυτές οι υπερβάσεις εκ μέρους κάποιων πιλότων, τέτοια αεροπορικά ατυχήματα θα συνεχίσουν δυστυχώς να συμβαίνουν με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια των πτήσεων και την δυσφήμιση του αθλήματος.**



Δεν φθάνει λοιπόν που ο συγκεκριμένος πιλότος επιχειρεί συχνά πτήσεις πάνω απ' το νερό, τις επιχειρεί και σε τέτοιο ύψος που δεν του επιτρέπει την ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στην πλησιέστερη ξηρά, στην περίπτωση που ο κινητήρας του trike του για κάποιο λόγο σιγήσει.

Τον Ιούλιο του 2015 ο ίδιος πιλότος επιχειρήσει να πετάξει με το τροχοφόρο trike του προς κάποιο νησί που απέχει περί τα 20 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή. Για να επιχειρήσει κανείς μια τέτοια πτήση με trike πάνω απ' τη θάλασσα, οφείλει να έχει πρωτίστως εξασφαλίσει ότι θα μπορέσει να επιχειρήσει μια αναγκαστική προσγείωση στο πλησιέστερο γήινο πεδίο στην περίπτωση που ο κινητήρας του trike, για οποιονδήποτε λόγο, παύσει να λειτουργεί. Ο λόγος; **Μια αναγκαστική προσθαλάσσωση με ρόδες θα έχει σαν συνέπεια, στην καλύτερη των περιπτώσεων, τη βύθιση του trike και τον τραυματισμό, αν όχι τον θάνατο, των επιβαινόντων.**

Τότε λοιπόν, που ο συγκεκριμένος πιλότος μου ανακοίνωσε με υπερηφάνεια το "κατόρθωμά" που, να πετάξει δηλαδή με το τροχοφόρο ιπτάμενο μέσο του προς κάποιο νησί, που απείχε περί τα 20 ν. μίλια από την πλησιέστερη ακτή, τον επέκρινα λέγοντας πως το ύψος στο οποίο πετούσε δεν του εξασφάλιζε μια αναγκαστική προσγείωση σε στερεό έδαφος. Μου απάντησε πως πετούσε σε χαμηλότερο ύψος από το ύψος ασφαλείας γιατί ο Ε.Ε.Κ. (Ελεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας) του επέτρεψε να πετάξει στα 4500 πόδια στον πηγαϊμό και στα 7.500 πόδια στην επιστροφή.

Του απάντησα ότι ούτε στην πρώτη ούτε στη δεύτερη περίπτωση τα ύψη αυτά του επέτρεπαν να επιχειρήσει αναγκαστική προσγείωση αν "κρατούσε" ο κινητήρας στη μέση της διαδρομής. Τι έπρεπε, κατά την γνώμη μου, να κάνει; Απλώς να μην επιχειρήσει εκείνη την πτήση με trike! Πολύ περισσότερο που ο συγκεκριμένος πιλότος συχνά επικαλείται τις γνώσεις και τις εμπειρίες του, ασκώντας μάλιστα πολλές φορές δριμεία κριτική προς άλλους συναδέλφους του. Ιδού όμως τι διεμοίφθη τότε στη μεταξύ μας διαδικτυακή συνομιλία :

Ιωσήφ Παπαδόπουλος : *"Οι μηχανοκίνητοι αετοί (trike), οποιονδήποτε εξοπλισμό προσγείωσης και αν διαθέτουν (ρόδες, πλωτήρες ή σκάφη θαλάσσης), μπορούν να πραγματοποιούν "μακρινά" ταξίδια και όχι μόνο τοπικές πτήσεις αναψυχής, εθισμού ή εκπαίδευσης. Όλα αυτά όμως υπό προϋποθέσεις.*

Όπως ακριβώς στον κυβερνήτη ενός ιπτάμενου φουσκωτού σκάφους ή ενός μηχανοκίνητου αετού με πλωτήρες δεν συνιστάται η κάλυψη μεγάλων αποστάσεων πάνω από την ξηρά, αν δεν πετάει στο ανάλογο ύψος ασφαλείας, έτσι ακριβώς και στον κυβερνήτη ενός trike δεν περιποιεί σοφία η κάλυψη μεγάλων αποστάσεων πάνω από τη θάλασσα, όπως συνέβη στη δική σου περίπτωση.



Θεωρητικώς, ο λόγος ολίσθησης ενός trike, με τη μπάρα οδήγησης σε ουδέτερη στάση και τον κινητήρα σβηστό, είναι περίπου 7:1. Δηλαδή, για κάθε επτά μέτρα μήκους (απόστασης) χάνεται ένα μέτρο ύψους. Η επιφάνεια του φτερού παίζει επίσης σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση αυτού του κλάσματος. Όσο πιο μεγάλη είναι η επιφάνεια του φτερού, τόσο πιο μεγάλος είναι ο λόγος ολίσθησης, και αντιστρόφως. Εξ όσων μάλιστα γνωρίζω το φτερό του δικού σου trike είναι "γρήγορο", άρα και ο λόγος ολίσθησης μικρότερος.

Συνεπώς, εάν είσαι κυβερνήτης ενός trike και θέλεις να πετάξεις με αυτό από το Μ. μέχρι την Κ., θα πρέπει να

υπολογίσεις το ύψος στο οποίο θα "αναρριχηθείς" ώστε σε περίπτωση απώλειας του κινητήρα να μπορέσεις να προσεγγίσεις στην ξηρά για μια αναγκαστική προσγείωση. Δεν λέω μ' αυτό ότι εσύ δεν τήρησες αυτόν τον κανόνα ασφαλείας. Υπάρχουν ωστόσο περιπτώσεις που, ακόμη και αν το θέλεις, δεν μπορείς να πετάξεις στο επιθυμητό και αναγκαίο ύψος ασφαλείας.

Δεν τα αναφέρω αυτά με σκοπό να σου κάνω μάθημα, αφού είναι γνωστό ότι οι θεωρητικές τουλάχιστον γνώσεις σου επάνω στο αντικείμενο είναι άριστες. Εγώ πάντως δεν θα επιχειρούσα ποτέ να πετάξω με το ιπτάμενο φουσκωτό μου πάνω από τον... Ψηλορείτη, όπως με ρώτησε κάποτε ένας γραφικός τηλεοπτικός αστέρας σε μια από τις πτήσεις μου στη θαλάσσια περιοχή του Φλοίσβου το 2008".

Ε.Α. : "Μια χαρά τα γράφεις. Το ύψος ασφαλείας για το πέρασμα με λόγο 1/6 είναι τα 10.000 πόδια. Ο ΕΕΚ με άφησε μέχρι 4500 στον πηγαιμό και στα 7500 στην επιστροφή. Γενικά, τα νησιά τα οποία προσεγγίσαμε δεν έχουν αναγκαστικές. Αυτά τα ταξίδια όμως γίνονται μία φορά ή λίγες φορές, όχι συνέχεια".

Ιωσήφ Παπαδόπουλος : "Συνεπώς δεν είχα άδικο. Και αναρωτιέμαι : Αν, λέω αν, κρατούσε για κάποιο λόγο ο Rotax στη μέση της διαδρομής, τι θα γινόταν; Γι' αυτό θα σου συνιστούσα, σαν πιο μεγάλος ηλικιακά (και όχι πιο σοφός αναγκαστικά) να μην τα διαφημίζεις και πολύ αυτά τα περάσματα πάνω από τη θάλασσα γιατί μπορεί να πάρεις κανένα βλάκα στον λαιμό σου"...

Ε.Α. : "Στη θεωρία λέμε τον κανόνα. Δυστυχώς οι Ε.Ε.Κ. δεν το γνωρίζουν και κοιτάνε τα δικά τους. Από Μέγαρο - Αίγινα κάθε μέρα δίνουν 1500 πόδια για το πέρασμα! Κάθε μέρα! Τι να πεί κανείς; Έχω μιλήσει με τον διευθυντή της ΣΠΟΑ και ζήτησα να αλλάξει το πρόγραμμα σπουδών. Να είναι ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ όλοι οι υπόψήφιοι ελεγκτές να πετούν με μικρά και μεγάλα αεροσκάφη πριν πάρουν μικρόφωνο".

Από το ένα αντί λοιπόν μπήκαν του Ε.Α. αυτά που του επεσήμανα τότε, και από το άλλο βγήκαν! Γιατί δεν κατάλαβε ότι μπορεί μεν να μην επιχειρεί τέτοιου είδους πτήσεις σε καθημερινή βάση, μία όμως φορά θα συμβεί το κακό. Επανέλαβε λοιπόν το ίδιο σφάλμα και εγκαλεί τώρα για την πτώση του τους υπευθύνους της ΔΕΗ που έχουν περάσει τα καλώδια πάνω από τον δίαυλο της λιμνοθάλασσας του Μεσολογγίου. Άρμεγε λαγούς και κούρευε χελώνες, δηλαδή, γιατί αν η πτώση του είχε σαν συνέπεια την απώλεια της ζωής αυτού και του επιβάτη του, σήμερα θα περιοριζόμασταν σε επικήδειους...

Ιωσήφ Παπαδόπουλος (ελεύθερος δημοσιογράφος και πιλότος υπερελαφρών πτητικών αεραθλητικών μηχανών).

Tweet  0

- [Προηγούμενο](#)
- [Επόμενο](#)

Copyright © 2015. All Rights Reserved.