

ΜΙΑ ΑΓΑΠΗ ΓΙΑ ΤΟ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ

Ο ΚΩΣΤΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ

«Πιλοτάρω σχεδόν τα πάντα»

Ο Κώστας Μακεδόνας έχει τον τρόπο να σε απογειώνει. Απλώς διαλέγεις... όχι τραγούδι, αλλά ιπτάμενο μέσο. Αεροπλάνο ή ελικόπτερο

Επιμέλεια: Χρήστος Ν.Ε. Ιερείδης

Μικρό, αν ρωτούσε κάποιος τον Κώστα Μακεδόνα τι θα ήθελε να γίνει όταν μεγαλώσει, πιλότος θα σπαντούσε. «Από ηλικία 5-6 ετών μ' έναν ξάδελφό μου, αρκετά χρόνια μεγαλύτερο, πηγαίναμε και περνούσαμε ώρες πολλές στο "goodbye" του αεροδρομίου. Με τον καιρό έμαθα όχι μόνο τις αεροπορικές εταιρείες αλλά και όλους τους τύπους αεροσκαφών. Τότε ήξερα πως ο μόνος τρόπος για να μάθω να πετώ ήταν να πάω στη Σχολή Ικάρων». Δεν τον ενδιέφερε να γίνει πιλότος μαχητικού αεροσκάφους. «Ήθελα να πετάω εμπορικά αεροσκάφη». Η σχέση με το τραγούδι μετράει από τα χρόνια της εφηβείας και τα μετέπειτα, τα φοιτητικά. Η μητέρα του, εκμεταλλευόμενη την επικρατούσα τότε αντίληψη ότι η μόνη οδός για να γίνει ιπτάμενος κάποιος ήταν η Σχολή Ικάρων, τον απέτρεψε με ένα λογικοφανές - για τον μικρό τότε Κώστα - επιχείρημα. «Μου είχε πει πως δεν παίρνουν μοναχοπαίδια στη Σχολή Ικάρων κι εγώ το πείστηκα»!

«Οι πτήσεις που θυμάμαι έντονα»

- Στο πλαίσιο αεραθλητικού αγώνα με αφετηρία την Κέρκυρα και επισκέψεις σε διάφορα αεροδρόμια της Ιταλίας, ξεχωρίζω το ταξίδι έως το αεροδρόμιο Ciampino της Ρώμης.
- Τις πτήσεις του '97 στο πλαίσιο των πρώτων παγκόσμιων αγώνων αεροσκαφών από την Αττάλεια για διάφορους προορισμούς.
- Ο γύρος της Κρήτης, με αναχώρηση από το Καστέλλι και επιστροφή στο ίδιο αεροδρόμιο. Είχαμε νότιους ανέμους 9 Μπωφόρ (ή 45 κόμβων για την αεροναυτιλία). Με τον συγκυβερνήτη μου προλάβαμε και προσγειωθήκαμε. Λίγες στιγμές μετά ξέσπασε καταιγίδα. Ο αγώνας διακόπηκε.
- Πτήση με ελικόπτερο πάνω από νησιά του Αιγαίου, παρέα με τον φίλο



μου Ηλία Σοφιανό και τον Κώστα Καββαθά. Προσγειωθήκαμε σε πολλά νησιά και λίγο προτού νυχτώσει κατεβήκαμε στην αυλή του σπιτιού του Ηλία, στη Μύκονο.

• Τι μέρα που πήρα το επαγγελματικό πτυχίο στα αεροσκάφη. Εκτός από τη δυσκολία των εξετάσεων, οι καιρικές συνθήκες δεν βοηθούσαν γιατί έπνεαν πολύ ισχυροί άνεμοι.



Το '92 εν πτήσει για την Κύπρο, όπου θα εμφανιζόταν με την Άλκηστη Πρωτοψάλτη σε συναυλίες, ζήτησε να πάει στο πιλοτήριο του αεροσκάφους. «Ο συγκυβερνήτης ήταν Κύπριος, ο Ανδρέας Γεωργίου, πιάσαμε κουβέντα και μου άνοιξε τα μάτια όταν με πληροφόρησε πως για να πάρει κάποιος πτυχίο ιπτάμενου δεν είναι υποχρεωτικό να πάει στη Σχολή Ικάρων, αλλά σε ιδιωτικές σχολές αεροπορικών εταιρειών στις ΗΠΑ. Ύστερα από μέρες μού τηλεφώνησε ζητώντας να πάω στο αεροδρόμιο να μου δώσει κάτι, γιατί δεν είχε χρόνο. Δεν περιγράφεται η χαρά εκείνη. Μου είχε φέρει μια

πλήρη σειρά βιβλίων για πτήσεις, αεροναυτιλία, μετεωρολογία, τεχνικές γνώσεις, χειρισμούς και ανάλυσή τους. Τα έμαθα απέξω».

«Ο σωστός πιλότος θέλει για κάθε ώρα πτήσης μία ώρα μελέτης. Αν το ταξίδι είναι διάρκειας τεσσάρων ωρών, απαιτούνται τέσσερις ώρες προετοιμασίας»

είχε κανονίσει το πρώτο μάθημα. Ήταν η Γιούλη Καλαφάτη, πρόεδρος της Ένωσης Ιδιοκτη-

τών και Πιλότων Αεροσκαφών Ελλάδας».

Γράφτηκε κατ' ευθείαν και λίγους μήνες μετά είχε το πτυχίο πιλότου στα χέρια του. «Το μαγαζί στο οποίο εμφανιζόμουν τότε, ήταν κοντά στο αεροδρόμιο, είχα τα κλειδιά της αερολέσχης και τελειώνοντας το πρόγραμμα, πήγαίναμε εκεί και κοιμόμουν, ερχόταν ο εκπαιδευτής μου, ο Πάνος Δάγκαρης, με ξυπνούσε και πηγαίναμε για μάθημα». Με το πτυχίο στα χέρια μπορούσε να πετάει Cessna 152 (διθέσιο) και Cessna 172 (τετραθέσιο) - αλλά μόνο στη διάρκεια της ημέρας. «Η νυχτερινή πτήση ή η πτήση μέσα σε σύννεφα, δηλαδή η πτήση με όργανα, πτήση IFR όπως λέγεται, απαιτεί άλλο πτυχίο». Ωστόσο κάθε πτυχίο δεν είναι απλή υπόθεση, εξηγεί. «Για το πρώτο πτυχίο, του Cessna για παράδειγμα, απαιτούνται 11 μαθήματα και 45 ώρες πτήσεων, συνολικά 8-9 μήνες εκπαίδευση. Τα θεωρητικά μαθήματα μαζί με τα βιβλία και τα βοηθήματα κοστίζουν σχεδόν 900 ευρώ και 170 ευρώ κάθε ώρα πτήσης. Συνολικά απαιτούνται περίπου 8.500 ευρώ. Το κόστος για το πρώτο πτυχίο ελικοπτέρου ανέρχεται στα 14.000 ευρώ». Το πήρε κι αυτό. Και συνέχισε.

Χωρίς περιστροφές, ο Μακεδόνας έχει σχεδόν όλα τα πτυχία αεροσκαφών (ελικοφόρων, turboprop, jet) και ελικοπτέρων, είναι εκπαιδευτής αεροσκαφών και εκπαιδευτής επίσης σε κάποιους τύπους, προς το παρόν, ελικοπτέρων, διότι δεν αρκείται σ' αυτά που έχει ήδη πάρει. «Πετώ σχεδόν τα πάντα. Και δεν είναι απλό. Για παράδειγμα ο κυβερνήτης ενός Jumbo δεν μπορεί να πετάξει ένα Airbus, αν προηγουμένως δεν έχει κάνει εκπαίδευση σχετική. Εννοείται, δε, πως ισχύει και το αντίστροφο. Υπάρχουν τύποι αεροσκαφών με πολλές ομοιότητες, αλλά κι εκεί απαιτείται μελέτη και εξοικείωση. Στα ελικόπτερα το θέμα είναι πιο σύνθετο. Δεν μπορεί κάποιος με το ερασιτεχνικό δίπλωμα να πετάξει κάθε είδους ελικόπτερο».



Ελλείψεις και περιορισμοί στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα τα πράγματα δεν είναι τόσο φιλικά για τη γενική αεροπορία, αν και η χώρα ευνοεί τη χρήση αεροσκαφών κι ελικοπτέρων, επισημαίνει ο Κώστας Μακεδόνας. «Υπάρχουν αεροδρόμια σε πόλεις και νησιά που λειτουργούν μόνο μία ώρα πριν από την άφιξη ή την αναχώρηση ή μένουν για μέρες κλειστά. Υπάρχουν πολλά αεροδρόμια που δεν έχουν καύσιμα για να εξυπηρετήσουν αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας. Η ΥΠΑ έχει θέσει περιορισμούς, όπως ότι για να πετάξεις πρέπει να έχεις ειδοποιήσει 48 ώρες νωρίτερα. Έτσι όμως πάει η χαρά του αυθόρμητου, της στιγμής, για τα περισσότερα αεροδρόμια.

Σχετικά πρόσφατα πήγαν να περάσουν νομοθεσία στη Βουλή που υποχρεώνει τα ελικόπτερα να απογειώνονται και να προσγειώνονται μόνο σε αεροδρόμια για να εισπράτουν φόρους, αλλά δεν πέρασε το μέτρο διότι αρκετοί πολιτικοί διαθέτουν ελικόπτερο και δεν τους συνέφερε».