



Στο προηγούμενο τεύχος αναφέραμε ότι υπάρχουν σήμερα στην χώρα μας διαθέσιμα εκπαιδευτικά ανεμόπτερα. Με αυτά μπορούν να ξεκινήσουν νέες ανεμοπορικές κινήσεις ανά την Ελλάδα.

Ασχοληθήκαμε ειδικώς με τα ανεμόπτερα Ka-7 που είχαν ξύλινες πτέρυγες και ατσαλοσωληνωτή άτρακτο. Κάποιοι νέοι ανεμοπόροι στραβομουτσούνιαζαν με αυτά τα ανεμόπτερα που δεν ήταν σύγχρονα πλαστικά. Σήμερα θα ασχοληθούμε με διαθέσιμα σύγχρονα πλαστικά ανεμόπτερα, και δη με τα ανεμόπτερα TwinAstir του γερμανικού Οίκου Grob. Τρία από τα ανεμόπτερα αυτά βρίσκονται στην

Αθήνα και δύο στην Έδεσσα. (βλ. φωτογραφία από Ευθυμιάδη)

Από τα πέντε αυτά ανεμόπτερα ίσως σήμερα να χρησιμοποιείται ένα στην Έδεσσα. Τα λοιπά είναι απλώς αποθηκευμένα, περιμένοντας τους νέους ανεμοπόρους που θα τα αξιοποιήσουν.

* * *

Η ιστορία των Grob είναι απλή. Τα αγόρασε η Πολεμική Αεροπορία για την εκπαίδευση των Ικάρων, κατά το πρότυπο της αμερικανικής AirForce Academy. Τόσον η αμερικανική Πολεμική Αεροπορία όσο και η αεροπορία του Αμερικανικού Ναυτικού, χρησιμοποιούν ανεμόπτερα για την αρχική εισαγωγή

των υπαμένων στην πτήση και για την βαθύτερη κατανόηση του μέσου μέσα στο οποίο γίνονται οι πτήσεις. Στο παρατιθέμενο αγγλικό κείμενο εμφανίζεται σαφώς η χρήση που γίνεται στα ανεμόπτερα από την AirForce Academy.

At the United States Air Force Academy (USAF), the training in gliders precedes training in powered airplanes. Cadets typically begin their aviation training with gliders before advancing to powered aircraft.

The rationale behind starting with gliders is to provide a foundational understanding of aerodynamics, flight principles, and basic piloting skills in an environment that's simpler and more fundamental than powered flight. Glider



training emphasizes essential aspects of flying without the complexity and distractions of engine-powered aircraft, allowing cadets to focus on mastering fundamental aviation skills.

Once cadets have gained proficiency in gliders and have a solid grasp of basic flight principles, they then progress to training with powered airplanes, where they can apply the skills and knowledge they've acquired in the glider phase to a more complex aviation environment.

* * *

Δυστυχώς η Σχολή Ικάρων δεν ενέταξε τα ανεμόπτερα στο τακτικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα αρχαρίων, όπως κάνουν οι Αμερικάνοι, αλλά τα άφησε να είναι πάρεργο των Ικάρων. Οι εκπαιδευτές της Πολεμικής Αεροπορίας δεν είχαν ξεκινήσει σαν ανεμοπόροι και δεν εκτίμησαν την αξία των απλών ανεμοπτέρων στην ήπια βασική εκπαίδευση των ιπταμένων. Τα είδαν περισσότερο σαν παιχνίδι που εξυπηρετεί προκεχωρημένη εκπαίδευση σε ακροβατικά, πράγμα εξόχως ευχάριστο στους ίδιους τους εκπαιδευτές.

Κάποιος φίλος εκπαιδευτής της Ανεμολέσχης μου έλεγε ότι ήταν πολύ ευχαριστημένος όταν βρισκόμαστε μαζί στο Τατόι, γιατί εγώ προσέφερα στους νέους βασική εκπαίδευση, ενώ εκείνος ήταν ελεύθερος να τους προσφέρει προκεχωρημένες ασκήσεις, δηλαδή να κάνει τις κολοτούμπες που ικανοποιούσαν τον ίδιο.

Τον παλιό καιρό, όταν μιλούσαμε με εκπαιδευτές της ΠΑ για κάποιον χειριστή που είχε μαλακό χέρι, παίρναμε συχνά την απάντηση «Ναι, αυτός έχει πετάξει τζετ». Ο ανεμοπόρος όμως μαθαίνει από την πρώτη πτήση ότι «το χειριστήριο δεν το χουφτώνουμε για να το κουνάμε, αλλά το ακουμπάμε με τα δάχτυλα και το χαϊδεύουμε». Αυτή η λεπτή αντιμετώπιση του χειριστηρίου εξυπηρετείται από την εισαγωγή των χειριστών στην πτήση με ανεμόπτερα. Οι κολοτούμπες μπορούν να

ακολουθήσουν αργότερα.

* * *

Σε αυτό το γενικό περιβάλλον, η Πολεμική Αεροπορία κλήθηκε να παραγγείλει ανεμόπτερα. Το τι ανεμόπτερα ήταν προτιμότερα για την Σχολή Ικάρων θα το αναπτύξουμε στο επόμενο τεύχος μας, σε αναλογία με τα ανεμόπτερα των αμερικανικών σχολών. Σήμερα θα συνεχίσουμε με την ιστορία των Grob στην Ελλάδα.

Η Πολεμική Αεροπορία για να προμηθευτεί εκπαιδευτικά ανεμόπτερα, έκανε μάλλον τον απαραίτητο διεθνή διαγωνισμό, δεχόμενη προσφορές από ενδιαφερόμενους κατασκευαστές. Τα στελέχη της ανεμοπορίας γνωρίζουμε εκ πείρας, ότι με τέτοιους διαγωνισμούς δεν προμηθευόμαστε συνήθως ότι επιθυμούμε. Υπάρχουν κατασκευαστικοί Οίκοι που δεν μπαίνουν καν στον κόπο να ασχοληθούν μαζί μας. Οι μεγάλοι γερμανικοί Οίκοι Schleiber και Scheibe, όποτε τους ζητήσαμε να μετάσχουν σε τέτοια διαδικασία, απλώς μας αφόδευσαν ευγενώς, με την σιωπή τους. Το τι ανεμόπτερο αγοράσαμε κάθε φορά με διεθνή διαγωνισμό (και το γιατί) το έχουμε ήδη γράψει κατά περιπτώσεων. Να μην υποπεύονται οι αναγνώστες μας μίζες και πιπεράτα δημόσια σκάνδαλα, κατάλληλα για τον λαϊκό τύπο. Οι οικονομικές συνθήκες κάθε κατασκευαστή την συγκεκριμένη στιγμή, έπαιζαν συνήθως τον κυριότερο ρόλο (βλ. τεύχος 121).

* * *

Στην ανεμοπορία είχαμε πάντα διαφωνίες ανάμεσα σε όσους επιθυμούσαμε απλά ανεμόπτερα με ήπια πτητικά χαρακτηριστικά, για γενική χρήση, και σε όσους επιθυμούσαν ανεμόπτερα επιδόσεων με τα οποία κάποιοι νόμιζαν ότι θα έκαναν πρωταθλητικά ταξίδια ανά την Ελλάδα. Δεν είχαμε στον αεραθλητισμό επιθυμίες για ακροβατικά ανεμόπτερα. Στην ανεμοπορία, η ακροβατική

δραστηριότητα είναι δευτερεύουσα, διεθνώς. Στην Πολεμική Αεροπορία όμως, είναι φυσικό να προβάλλονται η βία και το αντριλίκι, αντί για τις λεπτές ασκήσεις ακριβείας σε στιλ ιπτάμενου μπαλέτου. Με όλες αυτές τις σκέψεις είναι τελείως φυσικό ότι η ΠΑ παρήγγειλε full aerobatic ανεμόπτερα μεγάλης αντοχής, τα οποία δεν ήταν απαραίτητα για αρχική εκπαιδευτική χρήση.

Οι αμερικανικοί εκπαιδευτικοί φορείς χρησιμοποιούν τα ανεμόπτερα για εκπαίδευση αρχαρίων και όχι για ακροβατικά. Η δική μας ΠΑ που δεν είχε σχετική παράδοση, παρήγγειλε τα ανεμόπτερα με άλλα κριτήρια. Όπως ήταν φυσικό τα ανεμόπτερα δεν ανταποκρίθηκαν στις προσδοκίες, οπότε και τα ανεμόπτερα απεδείχθησαν άχρηστα για την ΠΑ. Ευτυχώς τα ανεμόπτερα μεταβιβάστηκαν στον αεραθλητισμό, σε μία στιγμή όταν η αθλητική αεροπορία δεν είχε χρήματα για ανανέωση του υλικού της.

* * *

Η Ανεμολέσχη χρησιμοποίησε εντατικά δύο ανεμόπτερα Grob για αρκετά χρόνια στο Τατόι. Τα χρησιμοποίησε και στην Κωπαΐδα. Στέγασε και ένα ανεμόπτερο για κάποιους μήνες στο Αγρίνιο, όταν το τοπικό σωματείο έκανε την τρίτη αποτυχημένη προσπάθεια να αποκτήσει ανεμοπορική ομάδα.

Η Έδεσσα χρησιμοποίησε το ένα Grob της για εκπαίδευση, προσθέτοντας στα εθνικά διακριτικά της ελληνικής ΠΑ το σήμα της Αερολέσχης Εδέσσης (όπως φαίνονται στην φωτογραφία της πρώτης σελίδας μας).

Τελικώς, περισσεύουν από την ιστορία μας δύο ανεμόπτερα Grob για τα οποία δεν μιλήσαμε. Είναι τα ανεμόπτερα που πήραμε από την ΠΑ και τα αποθηκεύσαμε, χωρίς να χρησιμοποιηθούν καθόλου. Ειδικώς το τρίτο Grob του Τατοΐου, είναι ανεμόπτερο του κουτιού, κυριολεκτικά, μιάς και βρίσκεται πάντα κλεισμένο σε κοντέινερ και όχι στο υπόστεγο της

Ανεμολέσχης.

Το αποτέλεσμα της ιστορίας μας είναι ότι, όποιο σωματείο αποκτήσει ανεμοπόρους, μπορεί να ζητήσει από την Ανεμολέσχη την διάθεση ενός σύγχρονου διθέσιου πλαστικού ανεμοπτερού, για να δημιουργήσει τοπική σχολή ανεμοπορίας.

Ένα μικρό πρόβλημα

Το ότι τα παραγγελθέντα από την ΠΑ ανεμόπτερα δεν προορίζονταν για ανεμοπορία, φαίνεται σαφώς από τα όργανά τους. Αυτά είναι σε αγγλοσαξονικές μονάδες (ίντσες και ποδάρια), αντί για τις ευρωπαϊκές μονάδες που χρησιμοποιούνται στα ανεμόπτερα, στην ανεμοπορική βιβλιογραφία και τους διεθνείς ανεμοπορικούς αγώνες. Όλη η επαγγελματική αεροπορία (πολεμική και πολιτική) χρησιμοποιεί αγγλοσαξονικές μονάδες. Η ανεμοπορία σαν άθλημα, χρησιμοποιεί μετρικές μονάδες, όπως εξ άλλου και η μετεωρολογία.

Αν ένα ανεμόπτερο ερωτηθεί από τον πύργο ελέγχου για την θέση του, μπορεί να απαντήσει: «Βρίσκομαι 5,5 χλμ δυτικά του αεροδρομίου, σε ύψος 1.400 μέτρων». Αυτό είναι τελείως φυσικό στην ανεμοπορία. Κανένα όμως από τα αεροπλάνα που πετάν στον χώρο, δεν θα καταλάβει που ακριβώς βρίσκεται το ανεμόπτερο.

Τα Grob που πήραμε από την ΠΑ πετάν στις λέσχες μας σε αγγλοσαξονικές μονάδες, ενώ τα υπόλοιπα ανεμόπτερα των λεσχών πετάν σε μετρικές μονάδες. Το να αλλάξουμε τα όργανα σε μετρικά, ήταν ένα μη δικαιολογούμενο έξοδο. Απλώς οι ανεμοπόροι έμαθαν να εξασκούνται σε γρήγορες αριθμητικές πράξεις μετατροπής μονάδων.

Ένα μεγάλο πρόβλημα

Το πρόβλημα της ευχαριστήσεως που απολαμβάνουν οι χειριστές από την πτήση, είναι δεσπόζον

πρόβλημα και λίγοι μη ιπτάμενοι καταλαβαίνουν την σημασία του. Στο βιβλίο «Ripper cubs in Greece», θίξαμε το θέμα αυτό και, όσοι το κατάλαβαν, το κατάλαβαν. Παραθέτουμε κατωτέρω το σχετικό απόσπασμα.

Ο σημερινός πόλεμος στην Ουκρανία, με εντατική χρήση μη επανδρωμένων όπλων, φέρνει και πάλι το θέμα στο προσκήνιο. Το θέμα είναι κατά πόσον οι αποφάσεις στην ΠΑ επηρεάζονται από την ευχαρίστηση που απολαμβάνουν οι χειριστές πετώντας.

Ο τρόπος να σταματήσει η ευχαρίστηση να επηρεάζει τις αποφάσεις σε ανώτερο επίπεδο, είναι να εκπαιδεύονται οι ιπτάμενοι με ανεμόπτερα που παρέχουν την ύψιστη πτητική ευχαρίστηση, να ζουν και να εκμεταλλεύονται τις κινήσεις της ατμοσφαιράς μέσα στην οποία κινούνται.

Στην χώρα μας υπάρχουν διάφορα μετεωρολογικά τμήματα, από τα οποία αποφοιτούν πολλοί θεωρητικοί μετεωρολόγοι. Το ότι η πλειονότης τους δεν έχει βιώσει ένα ανοδικό ρεύμα, είναι τελείως παράλογο._

Ακόμα και σήμερα, ο προβληματισμός των αρμοδιοτήτων γύρω από τα αεροπορικά μέσα εγγύς υποστηρίξεως, δεν έχει τελειώσει. Υπάρχουν πολλοί που υποστηρίζουν ότι τα επιθετικά αεροπλάνα A-10 έπρεπε να ανήκουν στον στρατό και όχι στην αεροπορία. Ο στρατός όμως έχει συνείδηση ότι, δεν έχει την υποδομή να τα εξυπηρετήσει. Τα βαριά θωρακισμένα και εξοπλισμένα A-10 απέδειξαν στους τελευταίους πολέμους την αξία τους έναντι των ελικοπτέρων. Οι υψιπετείς χειριστές της αμερικανικής αεροπορίας όμως, δεν έβλεπαν με καλό μάτι τα A-10 και δοκίμασαν επανειλημμένως να απαλλαγούν από δαύτα. Αργά αεροπλάνα που πετάν χαμηλά δεν είναι πολύ του γούστου των πιλότων.

Στην επιθυμία των αεροπόρων να πετάν με αεροπλάνα αποδίδεται συχνά η καθυστέρηση της προόδου των μη επανδρωμένων πυραυλικών συστημάτων και των πολεμικών drones. Ο φόβος των πιλότων είναι μήπως τους κατεβάσουν από τα αεροπλάνα τους και τους κλείσουν σε τέσσερις τοίχους να κάνουν πόλεμο μέσα από μια οθόνη. Ο φόβος αυτός είναι απολύτως κατανοητός και βεβαίως, όλη η διοικητική δομή της πολεμικής αεροπορίας βασίζεται στους πιλότους, με τις ιδιαιτερότητές τους.

Εκτός των χειριστών, ιδιαιτερότητες έχουν και οι πόλεμοι. Σε κάθε πόλεμο η δυνατότητα του αντυάλου να διαθέτει (σε κάποιο τόπο και χρόνο) κατάλληλη αντιαεροπορική ισχύ, είναι διαφορετική. Θυμηθείτε πως άλλαξε η εικόνα του πολέμου, όταν οι Αμερικανοί εξόπλισαν τους Ισλαμιστές του Αφγανιστάν με φορητούς αντιαεροπορικούς πυραύλους εναντίον των σοβιετικών ελικοπτέρων.

Όλα αυτά αφορούν τις αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις και όχι τον Ελληνικό Στρατό. Όμως, η δομή και ο εξοπλισμός όλων των δυνάμεων του NATO τείνουν να επηρεάζονται από τις αποφάσεις που λαμβάνονται στις ΗΠΑ.

Ένας δρόμος για ιστιοπλόους

Οι φίλοι ιστιοπλόοι έχετε σίγουρα παραπλεύσει τις αργολικές ακτές. Γνωρίζετε καλά τους ορμίσκους και τα λιμάνια, όπως φαίνονται από την θάλασσα. Είναι ενδιαφέρον να διανύσετε και από την ξηρά τους δρόμους που τα συνδέουν. Μέχρι την Επίδαυρο ο δρόμος δεν έχει καμία πρωτοτυπία. Είναι η κλασική διαδρομή που κάνουν τα πούλμαν με τους τουρίστες. Αν θέλετε μπορείτε να κάνετε την μικρή κάθοδο προς τον ορμίσκο του Κόρφου, που σίγουρα τον ξέρετε ήδη από την θάλασσα.

Η Επίδαυρος δεν είναι μια, αλλά τουλάχιστον τρεις. Θα συναντήσετε στον δρόμο πινακίδες προς την Παλαιά Επίδαυρο, προς την Νέα Επίδαυρο, προς την Αρχαία Επίδαυρο. Υπάρχουν και πινακίδες γενικώς προς την Επίδαυρο. Όσο για το θέατρο της Επιδαύρου, αυτό δεν θα το βρείτε στην Επίδαυρο, αλλά θα το βρείτε στο Λυγουριό. Cry me mother cry me, δηλαδή.

Από την θάλασσα το πρόβλημα είναι απλούστερο. Το λιμάνι της Επιδαύρου είναι ένα. Από εδώ θα έρχονταν και οι αρχαίοι μέχρι το Ασκληπιείο και το θέατρό του. Ανατολικότερα από το λιμάνι της Επιδαύρου ο επόμενος θαλασσινός στόχος είναι η χερσόνησος των Μεθάνων. Ανάμεσα στην Επίδαυρο και στα Μέθανα η ακτή είναι ένας μεγάλος γκρεμός που πέφτει απότομα στην θάλασσα και συνεχίζει άλλα 300 μέτρα προς τα κάτω. Εδώ είναι τα βαθύτερα νερά του Σαρωνικού. Δεν είναι λοιπόν περίεργο ότι ο τόπος είναι σεισμογενής.

Τα βιβλία αναφέρονται σε σεισμούς στον Κόρφο και οι σεισμολόγοι βλέπουν πάντα την περιοχή με ανησυχία. Δεν είναι εξ άλλου και οι μόνοι που ανησυχούν στα νερά αυτά. Κάποτε, με μικρή ταχύτητα, κάναμε βουτιές στο χάος από την πλώρη του σκάφους και ανεβαίναμε στην πρύμη. Κάποιοι

ψαράς από την βάρκα του, μάς έκανε νοήματα. Πήγαμε κοντά του και μας είπε να μην βουτάμε, «γιατί εδώ έχει σκύλους».

Τον παλιό καιρό δεν υπήρχε απ' ευθείας δρόμος μεταξύ Επιδαύρου και Μεθάνων. Έπρεπε κανείς να ανεβεί πίσω από το βουνό, μέχρι το Φανάρι και μετά να κατεβεί προς τα Μέθανα, παρακάμπτοντας τον μεγάλο γκρεμό. Ο σημερινός δρόμος μεταξύ Επιδαύρου και Μεθάνων που περνάει χαμηλότερα, είναι σχετικά πρόσφατος. Αν ανεβείτε στο Φανάρι θα διαπιστώσετε ότι από εκεί όλα φαίνονται «φως-φανάρι». Η θέα του είναι εκπληκτική.

* * *

Την χερσόνησο των Μεθάνων, την γνωρίζετε μάλλον καλά από την θάλασσα. Όταν την περιτρέχετε με αυτοκίνητο, είναι σκόπιμο να σταματήσετε στο χωριό Καμένη Χώρα και να πεζοπορήσετε στο μονοπάτι μέχρι την κορυφή του ηφαιστειού των Μεθάνων. Δεν υπάρχει κλασικός ηφαιστειακός κρατήρας. Πρόκειται απλώς για την κορυφή όπου υπάρχουν γρανίτες παλαιών εκρήξεων και ηφαιστειακοί τόφοι της τελευταίας δραστηριότητας (γύρω στο 240 πΧ). Σήμερα τους βλέπουμε να φθάνουν μέχρι την θάλασσα, λίγο βορειότερα από το ασβεστολιθικό ακρωτήριο της Κρασοπαναγιάς. Από γεωλογικής πλευράς οι ιστορία της περιοχής είναι πολύ πρόσφατη. Δύο χιλιάδες χρόνια σε γεωλογική κλίμακα είναι το χθες.

Ο περιφερειακός δρόμος (περίδρομος θα έλεγα) της χερσονήσου των Μεθάνων δεν έχει ενδιαφέρον. Απλώς βλέπετε από την ξηρά αυτό που έχετε δει από την θάλασσα. Είναι μια ήρεμη βόλτα μέχρι το Γαλατά του Πόρου με το λεμονοδάσος του.

Από τον Γαλατά συνεχίζετε ήρεμα μέχρι τα Τσελεβίνια. Από εδώ ξεκινάει ένας δρόμος που ανεβαίνει προς το βουνό Αδάρες Στην κορυφή αυτή

υπάρχουν ηλεκτρονικοί αναμεταδότες τους οποίους εξυπηρετεί ο δρόμος. Δεν γνωρίζω την κατάσταση του οδοστρώματος μέχρι την κορυφή, γιατί τον έχω ανεβεί μόνο μέχρις σε ύψος περί τα 300 μέτρα, όπου ήδη ο Πόρος φαινόταν σαν χάρτης κάτω μου.

Δεν είχα λόγο να ανεβώ ψηλότερα. Στο υψόμετρο αυτό βρήκα κουμαριές με ώριμα κούμαρα και ασχολήθηκα με την degustation τους. Τα κούμαρα τα τρώγαμε κάθε φθινόπωρο στον Άγιο Μερκούριο, που βρίσκεται λίγο ψηλότερα από το Τατόι. Δύο κουμαριές που φύτεψα κάποτε κοντά στην θάλασσα μεγάλωσαν μεν, αλλά δεν έκαναν ποτέ κούμαρα. Σας διαβεβαιώ ότι τα κούμαρα απέναντι από τον Πόρο είναι γευστικότερα.

Η θέα από τις κουμαριές του βουνού Αδάρες είναι εκπληκτική, τόσο προς τον Πόρο, όσο και προς την Ύδρα. Από εδώ μπορούσατε να δείτε τα πάντα, ακόμα και το φεγγάρι. Ήδη υπήρχαν τότε στο βουνό τα πρώτα εξοχικά σπίτια. Η μανία των κατοίκων της πόλεως για θέα, είναι άσβεστος. Κάποτε σε γαλλικό κανάλι TV, έβλεπα ένα διαφημιστικό βίντεο περί Ελλάδος. Ο Γάλλος παρουσιαστής μας μιλούσε για ένα ζευγάρι Αθηναίων με εξοχικό σπίτι χτισμένο ψηλά σε κάποιο νησί. Μας είπε ότι τον κάλεσαν στο σπίτι τους "a ne rien faire en vue de la mer" δηλαδή «να μην κάνουν τίποτα, με θέα την θάλασσα». Πολλά εξοχικά σπίτια χτίζονται ακριβώς με τον σκοπό αυτό.

* * *

Από το ακρωτήριο των Τσελεβινίων, ο παραλιακός δρόμος προχωράει στην νότια ακτή του βουνού. Εδώ κάποιοι έχουν αγοράσει εκτάσεις και κτίσει πολύ ακριβές βίλες, ακόμα και με ελικοδρόμιο. Μετά από λίγο όμως, το έδαφος σταματάει να είναι ασβεστολιθικό και γίνεται λασπώδες. Οι μικροχείμαρροι που καταβαίνουν από το βουνό, κατεβάζουν προσχώσεις. Στο παρελθόν, οι χείμαρροι αυτοί δεν είχαν καν γεφυράκια. Σκεπτόμουν ότι σε περίπτωση

καταιγίδας, η οδική διαδρομή δεν ήταν και τόσο ασφαλής. Δημιουργούνται μέχρι και παραλιακές μικρολίμνες. Σε πολλές περιοχές το νερό της θάλασσας δεν είναι διαυγές, αλλά ελαφρώς λασπώδες.

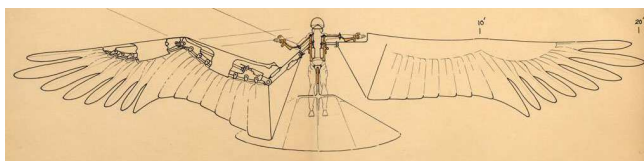
Στην συνέχεια του δρόμου, φθάνετε στην Ερμιόνη και το Πόρτο Χέλι με τα γνωστά ασβεστολιθικά πετρώματα και τα πεντακάθαρα νερά. Από εδώ συνεχίζετε στους γνωστούς δρόμους της τουριστικής περιοχής που δεν υπάρχει λόγος να περιγράψουμε. Οι δρόμοι αυτοί είναι ορεινοί. Δεν μπορείτε να γυρίσετε παραλιακά με αυτοκίνητο από το Πόρτο Χέλι στο Ναύπλιο, όπως κάνετε με σκάφος.

* * *

Ο δρόμος που ξεκινάει από το Κρανίδι προς δυσμάς δεν πηγαίνει πολύ μακριά. Οι παραλιακές πλαγιές της περιοχής βλέπουν προς δυσμάς και έχουν πολύ ζεστά καλοκαιρινά απογεύματα. Ίσως για αυτό και δεν είναι τουριστικά αναπτυσσόμενες.

Αρκετά δυτικότερα υπάρχουν τα Ιρια στα οποία πρέπει να κατεβείτε από διασταύρωση του ορεινού δρόμου. Προτιμότερο είναι να προσεγγίσετε τα Ιρια από το Τολό, σαν προέκταση εκδρομής στο Ναύπλιο.

Όταν εμείς κάναμε την ορεινή κάθοδο προς τα Ιρια, μας περίμενε μια έκπληξη. Βρεθήκαμε μπροστά σε ένα κάμπο χρώματος λαμπερού μωβ, ή κάτι τέτοιο. Ο κάμπος ήταν καλλιεργημένος με αγκινάρες. Ίσως στο γυναικείο λεξιλόγιο να υπάρχει το χρώμα αγκιναρί. Δεν ξέρω. Γιατί όχι, αφού υπάρχει το χρώμα σομόν. Πάντως το θέαμα ήταν μοναδικό. _



Στο Engelsburg

Το Salzburg είναι μια γνωστή πόλη της Αυστρίας, με μεγάλο πύργο πάνω σε λόφο (εξ ου η κατάληξη burg). Όσο για το Salz που σημαίνει αλάτι, το όνομα προέρχεται από τα αλατωρυχεία της περιοχής. Κάποιοι παρουσιαστές επιμένουν να το προφέρουν Σάλτσμπουργκ αντί για Ζάλτσμπουργκ, μετατρέποντας το γερμανικό αλάτι σε ελληνική σάλτσα.

Το Innsbruk είναι μια άλλη γνωστή πόλη της Αυστρίας με γέφυρα (εξ ου η κατάληξη Bruk) πάνω στον ποταμό Inn. Το Engelsburg όμως δεν είναι στην Αυστρία. Δεν έχει ούτε ξακουστό κάστρο, ούτε γέφυρα. Η ιστορία μας αρχίζει κάπως έτσι:

Το 1970 δεν πετούσαν ανεμόπτερα στην χώρα μας. Οι ανεμοπόροι της προηγούμενης δεκαετίας δεν μπορούσαμε να μείνουμε χωρίς πτήσεις. Έτσι, ο Πλάτων Κουρουβακάλης και εγώ αποφασίσαμε να πάρουμε πτυχίο αεροπλάνου, με την 8η σειρά της Αερολέσχης Αθηνών. Η εκπαίδευση περιελάμβανε ταξίδι solo σε τριγωνική διαδρομή, με προσγειώσεις στις τρεις κορυφές του τριγώνου. Το τρίγωνό μας ήταν Τατόι, Άργος, Πορτοχέλι, Άργος και επιστροφή. Τα σημεία του τριγώνου ήταν τέσσερα, για να αποφύγουμε παρατεταμένη πτήση με PiperCub πάνω από την θάλασσα.

Στην διαδρομή της επιστροφής, παρατήρησα πάνω στα βουνά της Αργολίδος ένα μεγάλο φρεσκο-οργανωμένο επίπεδο. Ήταν μια κοκκινωπή ανορθογραφία πάνω στα γκρίζα βράχια του βουνού. Έμοιαζε με ορεινό αεροδρόμιο. Έπρεπε να το διερευνήσουμε.

Ψάχνοντας στον χάρτη, διαπιστώσαμε ότι ο τόπος αυτός ήταν πλάι στο ορεινό χωριό Αγγελόκαστρο. Μεταφράσαμε το όνομα σε άπταιστα γερμανικά, σαν Engelsburg και έκτοτε μιλούσαμε έτσι για τον τόπο αυτό, που έλαβε στο μυαλό μας μυθικές διαστάσεις.

Με την βοήθεια του χάρτη, ανεβήκαμε στο Engelsburg από το Σοφικό. Πρόκειται για ένα μικρό χωριό όπου υπάρχουν τα ερείπια κάποιου μικρού βυζαντινού κάστρου. Αυτό δικαιολογεί απολύτως την κατάληξη -burg. Το χωριό είναι συγκοινωνιακός κόμβος. Λίγο νοτιότερα βρίσκεται το μικρό καλλιεργημένο υψίπεδο που είχαμε δει από το αεροπλάνο. Ο χώρος είναι ακατάλληλος για αεροδρόμιο.

Ο δρόμος συνεχίζει προς το βουνό Αραχναίο και από εκεί κατεβαίνει αριστερά προς το Λυγουριό και δεξιά προς το Ναύπλιο. Η διαδρομή αυτή δεν έχει μεγάλο ενδιαφέρον.

Από το Αγγελόκαστρο, ένας άλλος ορεινός δρόμος μάς φέρνει στον μικρό οικισμό Λίμνες, όπου δεν υπάρχει καμία λίμνη, αλλά μάλλον ξεραίλα. Μετά τις Λίμνες καταβαίνουμε στην Πρόσυμνα όπου αρχίζει η πορτοκαλοπαραγωγική πλευρά του Αργολικού κάμπου. Η Πρόσυμνα είναι ένας κυκλικός πορτοκαλαιώνας με μία μόνο στενή έξοδο προς τον Αργολικό κάμπο.

Από το Αγγελόκαστρο, αν αντί να στρέψετε νοτίως προς τις Λίμνες, στραφείτε προς βορράν, φτάνετε στο Αγιονόρι. Πρόκειται για το διάσελο από όπου πέρασε τελικά ο Δράμαλης, επιστρέφοντας από το Άργος στην Κόρινθο, όταν δείραμε τον στρατό του στα Δερβενάκια. Στο Αγιονόρι υπάρχει ένα μικρό κάστρο που βλέπει και την Αθήνα και το Άργος. Θα πρόκειται μάλλον για την θέση αρχαίας φρουκτωρίας, για μεταβίβαση οπτικών σημάτων. Μετά το Αγιονόρι ο δρόμος κατεβαίνει προς Κλένια, Χιλιομόδι, Κόρινθο. Ο χώρος από το βουνό προς την Κόρινθο ήταν στο παρελθόν καλυμμένος από πυκνό πευκόδασος. Αν η περιοχή δεν έχει καεί, πρόκειται για πολύ ευχάριστη διαδρομή.

Όπως αναφέραμε ήδη, εμείς ανεβήκαμε στο Engelsburg από το Σοφικό. Υπάρχει όμως και άλλος δρόμος που πηγαίνει από το Αγγελόκαστρο στα

λουτρά της Ωραίας Ελένης. Πρόκειται για μια διαδρομή με άγριες χαράδρες, τελείως διαφορετική από τους λουπούς δρόμους του βουνού που διανύσαμε σε όλες τις κατευθύνσεις. Δεν είναι ανάγκη να διανύσετε συστηματικά τους δρόμους

αυτούς. Απλώς κάθε φορά που θα βρεθείτε στην περιοχή να προτιμήσετε να ακολουθήσετε μια άλλη διαδρομή. Έτσι γνωρίζουμε όλους τους δευτερεύοντες δρόμους της Ελλάδος που έχουν μεγάλη ποικιλία.

Στην οδό Αγνωσίας

Ο μέσος αστός δεν έχει κανένα ενδιαφέρον για την μετεωρολογία, όσο αυτή δεν τον απειλεί. Αν κατοικεί κάπου στην οδό Αγνωσίας, βρίσκεται σε ένα αστικό φαράγγι όπου η φορά κινήσεως της ατμοσφαιρας τον αφήνει αδιάφορο. Όταν ακούει μετεωρολογικό δελτίο, περισσότερο ενδιαφέρεται για την θερμοκρασία (αν θα πάρει μαζί του πουλόβερ) παρά για τους ανέμους.

Δεν χρειάζεται να είναι κανείς ανεμοπόρος ή ιστιοπλός για να έχει ανάγκη γνώσεως των ανέμων. Η τραγωδία στο Μάτι, ή οποία απασχολεί ακόμα την δικαιοσύνη, είναι ένα καλό παράδειγμα.

Οι κάτοικοι της παραλίας του Ευβοϊκού είχαν δει επανειλημμένως φωτιές στα βουνά του Νέου Βουτζά. Το καλοκαιρινό μελτέμι φυσάει παράλληλα με την ακτή και πηγαίνει την φωτιά από κορυφή σε κορυφή, κατακαίοντας τα πεύκα του δάσους από τον Μαραθώνα προς την Πεντέλη. Η δασική πυρκαγιά ήταν γνώριμο θέαμα για τους κατοίκους της ακτής και κανείς δεν ανησυχούσε, ώστε να εγκαταλείψει το σπίτι του εν πανικώ. Υπήρχε πλήρης εξοικείωση με τις δασικές πυρκαγιές, σαν θέαμα.

Την ημέρα της καταστροφής όμως, δεν φυσούσε μελτέμι αλλά πουνέντης. Αυτός κατέβασε ξαφνικά την φωτιά από τις κορυφές προς την ακτή. Η φωτιά που κατέκαυσε την Πάρνηθα προ ετών, είχε ακριβώς την ίδια συμπεριφορά. Το θέαμα όπως το είδαμε από το Φάληρο, ήταν συγκλονιστικό.



Για ρωτήστε τους κατοίκους της οδού Αγνωσίας, αν γνωρίζουν ότι Γαρμπής είναι ο ΝΔ άνεμος και όχι ο πατέρας κάποιας τραγουδίστριας;

