



## Λαϊκή σοφία

Κάποια λαϊκή σοφία, ίσως είναι κινεζικό απόφθεγμα, λέει ότι αντί να προσφέρεις σε κάποιον ψάρια, είναι προτιμότερο να τον μάθεις να ψαρεύει. Πρόκειται για μεγάλη λαϊκή μούρδα. Αντί να τον μάθεις να ψαρεύει, είναι πιο συμφέρον να τον αφήνεις στην άγνοια και να του πουλάς τα ψάρια. Αυτό είναι το πνεύμα της σημερινής εποχής. Το πνεύμα αυτό το

συναντάμε παντού γύρω μας, ακόμα και στον αεραθλητισμό.

Σε παλαιότερο τεύχος, αναφερθήκαμε στην απόφαση κάποιων εκπαιδευτών παραπέντε να παύσουν να παρέχουν εκπαίδευση σε νέους χειριστές, αλλά να πουλάν τουριστικές πτήσεις με διθέσια παραπέντε.

Κάτι παρόμοιο έγινε στην ανεμοπορία. Αντί να κάνουμε τον κόπο να διδάσκουμε νέους ανεμοπόρους στο να μπορούν να πετάν οι ίδιοι

με μονοθέσια ανεμόπτερα, είναι πιο συμφέρον να μας πληρώνουν, για να τους πηγαίνουμε τσάρκα με διθέσιο μοτοανεμόπτερο. Αυτό εξ άλλου είναι και η επιθυμία των σημερινών πελατών μας. Μας ζητάν να τους διασκεδάσουμε, όχι να τους μάθουμε να διασκεδάζουν οι ίδιοι.

Με τον τρόπο αυτό οι εκπαιδευτές αεραθλημάτων καταντάν να είναι απλοί διασκεδαστές. Τα εκπαιδευτικά ανεμόπτερα υποβαθμίζονται σε



απλά μηχανήματα λούνα-παρκ. Έτσι τα θέλουν οι πελάτες που πληρώνουν. Really?

Η νέα νοοτροπία των πελατών είναι ότι έχουμε λεφτά και πληρώνουμε για να μας διασκεδάζουν. Οι εκπαιδευτές έχουν υποχρέωση να μας διασκεδάζουν. Αφού πληρώνουμε. Δεν έχει σημασία αν οι εκπαιδευτές είναι ερασιτέχνες που δεν πληρώνονται. Εμείς πληρώνουμε για τις πτήσεις μας και έχουμε απαιτήσεις.

Ο ρόλος του εκπαιδευτή ήταν παλιά «να εκπαιδεύει φίλους αεραθλητές» τώρα καταντάει «να διασκεδάζει τυχαίους πελάτες».

\* \* \*

Η ανεμοπορία πέρασε τα τελευταία χρόνια στην ανυπαρξία και πολλοί ελπίζουν να την αναβιώσει κάποιος, για να συνεχίσουν να διασκεδάζουν. Για να αναγεννηθεί η ανεμοπορία, ανεμόπτερα υπάρχουν. Τα είδαμε στα προηγούμενα τεύχη. Η ανεμοπορία όμως δεν έπασχε ποτέ από υλικά. Έπασχε από ανθρώπους.

Δεν αρκεί να υπάρξει ένας χειριστής λούνα-παρκ, για να αναβιώσει η ανεμοπορία. Χρειάζεται τουλάχιστον ένας εκπαιδευτής που να διδάσκει ανεμοπορία και όχι απλά τον χειρισμό ενός πράγματος που πετάει.

Σκοπός της ανεμοπορίας δεν είναι η πτήση. Αυτό μπορεί να το πετυχαίνει κάθε ιπτάμενη θορυβώδης μηχανοκίνητη ροκάνα. Στόχος της ανεμοπορίας είναι η κατανόηση, η εκμετάλλευση και η διασκέδαση με κάθε κατακόρυφη κίνηση της ατμοσφαιράς. Ο εκπαιδευτής πρέπει να μπορέσει να μεταδώσει στον εκπαιδευόμενο τον λόγο υπάρξεως του αθλήματος.

Είναι κάτι που πρέπει να το ζήσει κανείς, γιατί δεν περιγράφεται με κείμενα. Δεν μπορεί κανείς να περιγράψει στον γεωργό μιας επίπεδης πεδιάδας, την κατάσταση της θάλασσας σε μία ακραία θαλασσοταραχή. Δεν είναι μόνο η συνεχώς μεταβαλλόμενη εικόνα. Είναι και οι εναλλασσόμενες επιταχύνσεις προς όλες τις κατευθύνσεις. Είναι και η ποικιλία των ήχων. Είναι και η ιδιόμορφη όσμη του περιβάλλοντος. Είναι και το μεταβαλλόμενο σύνολο όλων αυτών ταυτοχρόνως. Αυτά πρέπει κανείς να τα ζήσει ο ίδιος. Δεν περιγράφονται με λόγια.

Η εκπαίδευση στα ανεμόπτερα δεν είναι εκπαίδευση οδηγήσεως κάποιου μεταφορικού μέσου. Αν ο εκπαιδευόμενος δεν μάθει να απολαμβάνει την ανεμοπορική πτήση, η εκπαίδευση έχει αποτύχει. Κάποιοι δοκίμασαν να δημιουργήσουν ανεμοπορική ομάδα, εκπαιδύοντας πιλότους ανεμοπτερών και όχι ανεμοπόρους. Απέτυχαν.

## Μονοθέσια ανεμόπτερα

Θα παρατηρήσατε βεβαίως ότι στα προηγούμενα τεύχη αναφερθήκαμε σε διθέσια εκπαιδευτικά ανεμόπτερα και όχι σε μονοθέσια αγωνιστικά. Μονοθέσια ανεμόπτερα είχαμε στην Ελλάδα, οι ανεμοπόροι όμως προτιμούσαν να πετάν με τα διθέσια για οικονομικούς λόγους. Όταν πετούσαν δύο μαζί, μοιράζονταν δια δύο το κόστος της αερορυμουλκήσεως. Μετά την αερορυμούλκηση, η πτήση δεν έχει κόστος. Οι χειριστές μπορούν να μοιράζονται διαδοχικώς τον χρόνο της αδάπανης παραμονής στον αέρα.

Τα μονοθέσια ανεμόπτερα είναι κυρίως

ιδιωτικά. Οι ιδιώτες τα συντηρούν και τα φροντίζουν με επιμέλεια. Δεν υπήρξε ιδιώτης που να εγκατέλειψε το ανεμόπτερό του στην Λαμία ή στο Αγρίνιο και να μην ξαναενδιαφέρθηκε γι αυτό. Τα λεσχικά μονοθέσια δεν τα φροντίζει κανείς. Αν κάποιος τα βρει μπροστά του, τα χρησιμοποιεί και τα παρατάει, για να τα φροντίσει ο επόμενος, αν υπάρχει επόμενος. «Ο τελευταίος να κλείσει την πόρτα». Κάπως έτσι.

Στην πρώτη σελίδα εικονίζεται το θρυλικό αγωνιστικό DG-100 του Ντίνου Αυγερινού. Είναι το μονοθέσιο ανεμόπτερο που έκανε τις σημαντικότερες πτήσεις στην Ελλάδα. Το ανεμόπτερο πετάει στην φωτογραφία ο Ζαχαρίας Παπαγεωργίου και το φωτογράφησε ο Βασίλης Κατηνιώτης (πηγή [www.aerodata.gr](http://www.aerodata.gr))

\* \* \*

Η χώρα μας είναι φτωχή. Δεν υπάρχουν πολλοί ιδιώτες που να έχουν το όνειρο να κάνουν ανεμοπορία και την οικονομική άνεση να το πετυχαίνουν. Για να υπάρξει ανεμοπορία ελλείψει χρημάτων, χρειάζεται ομαδική προσπάθεια από άτομα που διαθέτουν τουλάχιστον χρόνο και κέφι για δουλειά. Όταν αυτά τα άτομα υπάρχουν, η ανεμοπορία ξεκινάει και πάλι, έστω και με ελάχιστα χρήματα. Τα χρήματα είναι ο μικρότερος συντελεστής στην επιτυχία μιας ανεμοπορικής ομάδας.

Θυμηθείτε ότι η κραταιά Πολεμική Αεροπορία δοκίμασε να δημιουργήσει ανεμοπορία, αγοράζοντας κάποτε πέντε ανεμόπτερα Grob. Απέτυχε. Μήπως δεν έδιδε διασκέδαση;\_

## Στον Ταϋγετο

Ξεκινάμε το θέμα μας από έναν γνωστό φιλέλληνα, τον Ιούλιο Βερν. Ίσως να μην θυμόμαστε πια ότι ο Ναυτίλος, περνώντας από το Αιγαίο, συνάντησε ένα Έλληνα βουτηχτή. Η λιθογραφία τον απεικονίζει να κολυμπά έξω από το μεγάλο κυκλικό υποβρύχιο παράθυρο του σαλονιού. (Σημ. Αναφερόμαστε στα μεγάλα γκρι βιβλία των εκδόσεων «Σιδέρη» και όχι σε μικρότερα βιβλία που ήταν αυθαίρετες περιλήψεις, αντί για πιστές μεταφράσεις του γαλλικού πρωτοτύπου). Ο καπετάνιος Νέμο φορτώνει στην λέμβο του Ναυτίλου μια κάσσα με διάφορα τιμαλφή και τα προσφέρει στον αγώνα για την ανεξαρτησία της Ελλάδος. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο Νέμο, όπως μας αποκαλύπτεται πριν τον θάνατό του στην «Μυστηριώδη νήσο», ήταν Ινδός πρίγκιπας που πολεμούσε για την ανεξαρτησία της πατρίδας του. Πολεμούσε εναντίον των Εγγλέζων που ήταν και οι παραδοσιακοί εχθροί των Γάλλων.

Υπάρχει ένα εύθυμο γαλλικό ναυτικό τραγούδι οινοποσίας, που τελειώνει κάθε στροφή με την προτροπή να πιούμε στην υγεία των ερωτευμένων, να πιούμε στη υγεία του Γάλλου βασιλιά και «merde pour le roi d'Angleterre qui nous a déclaré la guerre». Δηλαδή ελληνιστί «και σκατά στον βασιλιά της Αγγλίας που μας κήρυξε τον πόλεμο». Πλάκα έχει η παραδοσιακή αθυροστομία των Γάλλων, ε;

Εδώ όμως, δεν θα αναφερθούμε σε Γάλλους ναυτικούς και στις «Εικοσακισχιλούς λεύγας υπό την θάλασσαν». Έτσι επεγράφετο το βιβλίο του πατρός μου που αργότερα εξεδόθη στην καθομιλουμένη. Από πλευράς γλώσσας, έχω στην βιβλιοθήκη μου «Τα τέκνα του πλοιάρχου Γραν» του Ιουλίου Βερν, όπου το Γ έχει από πάνω του μια τελεία, για να διαβάζεται

Γκράν. Θα αναφερθούμε όμως εδώ σε άλλο μυθιστόρημα του Βερν που επιγράφεται “L’archipel en feu” και μεταφράζεται στα ελληνικά «Το Αιγαίο ανάστατο» ή «Το φλεγόμενο αρχιπέλαγος» ή ότι άλλο θέλει κάθε μεταφραστής.

Το βιβλίο ξεκινάει με μια σακολέβα την οποία οι κάτοικοι του Οιτύλου βλέπουν το σούρουπο, να κάνει ελιγμούς και να εισπλέει στον ομώνυμο όρμο της Μάνης. Το πρώτο αυτό κεφάλαιο που περιγράφει την αγριότητα της Μάνης, είναι ένα αυτούσιο λογοτέχνημα. Διαβάστε το κεφάλαιο αυτό. Αξίζει πολλά. Το υπόλοιπο μυθιστόρημα είναι μια τυπική αποικιακή περιπέτεια του 19ου αιώνα, με πρωταγωνιστή έναν τυπικό ευγενή Γάλλο εραστή. Την εποχή του Βερν τα μυθιστορήματα γράφονταν για τους ευγενείς και όχι για τον λαό που έσκαβε το εύφορο χώμα της Γαλλίας και έτρεφε τα χοντρά γουρούνια της, αλλά δεν ήξερε να διαβάζει Βιβλία.

\* \* \*

Όταν μιλάμε για Ταϋγετο αναφερόμαστε στην Μάνη και δη στην άγρια Κάτω Μάνη. Για να την επισκεφθούμε με το αυτοκίνητο δεν υπάρχουν πολλοί δρόμοι. Ένας είναι ο δρόμος που μας πηγαίνει στον νοτιά, μέχρι τον Γερολιμένα και το Πόρτο Κάγιο, ανάμεσα στις πέτρινες βίλλες που χτίζουν σήμερα οι Γερμανοί έποικοι. Δεν υπάρχουν δευτερεύοντες δρόμοι να περιγράψουμε.

Βορειότερα όμως, στον κύριο όγκο του Ταϋγέτου υπάρχουν δευτερεύοντες δρόμοι που έχουν μεγάλο ενδιαφέρον. Τους παραλιακούς δρόμους τους γνωρίζουν όλοι. Μεγαλύτερο ενδιαφέρον όμως έχουν οι ορεινοί δρόμοι. Θα μιλήσουμε εδώ για δύο διαδρομές οι οποίες ξεκινούν και οι δύο από την περιοχή της Μεγαλόπολης και φθάνουν στην Σπάρτη. Μιλάμε δηλαδή για δύο δρόμους που βρίσκονται ο καθένας σε αντίθετη πλαγιά του βουνού

Η πρώτη διαδρομή οδεύει αντίθετα από τον ρουν του Αλφειού. Ξεκινάμε προς νότον, από το χωριό Λεοντάρι. Ακολουθούμε την διαδρομή Ποταμιά-Καμάρα-Διρράχι. Ο Αλφειός βρίσκεται πλάι μας και, παρ όλο που ακολουθούμε την ράχη του βουνού, ο ποταμός ρέει απάνω της, χωρίς να εκτρέπεται στην δεξιά ή αριστερή πλαγιά του βουνού.

Μετά το Διρράχι ο δρόμος κατεβαίνει προς την Καλαμάτα από μια πολύ κατηφορική διαδρομή, με θαυμάσια θέα προς την Μεσσηνία. Καλύτερα όμως να προτιμήσετε κάποιο δρόμο που σας βγάζει στα πισινοχώρια (Νέδουσα, Αλαγονία, Αρτεμισία, Πηγές), αν βέβαια ο δρόμος αυτός είναι σήμερα ασφαλτοστρωμένος. Τα πισινοχώρια ονομάστηκαν έτσι από τους Λάκωνες του Μυστρά που έβλεπαν τα χωριά αυτά να βρίσκονται στο πίσω μέρος του Ταϋγέτου. Κατεβαίνοντας προς νότον, θα καταλήξετε στον κύριο δρόμο Καλαμάτα-Σπάρτη που είναι πολύ γραφικός. Συνεχίζουμε λοιπόν προς την Σπάρτη.

Πριν φτάσετε στον Μυστρά, φροντίστε να πάρετε κάποιο δρόμο προς βορράν, δηλαδή αντίθετα από τον ποταμό Ευρώτα που ρέει προς νότον μακριά σας, στα πεδινά. Φροντίστε να φθάσετε στο χωριό Καστόριο από όπου θα αρχίσει η επιστροφή σας.

Θα κάνετε την διαδρομή Γεωργίτσι-Αγόριανη-Λογκανίκος-Κυπαρίσι-Λεοντάρι (από όπου ξεκινήσατε). Πρόκειται για μια διαδρομή σε υψόμετρο τάξεως 500 μέτρων, δηλαδή αρκετά ψηλότερα από τον ζεστό κάμπο της Λακωνίας. Πρόκειται για χωριά με πολλά τρεχούμενα νερά. Στο ύψος αυτό, η γεωλογία του βουνού μοιάζει να παρέταξε μια σειρά από πηγές στις οποίες προσέτρεξαν οι κάτοικοι του ξερού κάμπου και δημιούργησαν χωριά. Τα χωριά αυτά μοιάζουν σαν τόποι θερινής διαμονής των κατοίκων της Σπάρτης. Σημειώστε ότι, οι στενοί δρόμοι με πολλά χωριά είναι ιδιαιτέρως αργοί. Take

your time, που λένε και οι σύμμαχοι.

Η Σπάρτη έχει αεροδρόμιο, αλλά προβληματικό. Είναι κατηφορικό προς ανατολάς, και έχει εκατέρωθεν μεγάλες ελιές σε μικρή απόσταση από τον διάδρομο. Το αεροδρόμιο είναι επιπλέον κάθετο στους επικρατούντες βόρειους ανέμους της περιοχής, καθώς και στην καλοκαιρινή αύρα που έρχεται το μεσημέρι από την θάλασσα (βλ. [www.marinaalimos.gr/smb](http://www.marinaalimos.gr/smb)). Το αεροδρόμιο βρίσκεται νοτιώς της πόλεως της Σπάρτης και είναι μακριά από τον Ταΰγετο με τα ενδεχόμενα θερμικά του. Είναι αεροδρόμιο για μηχανοκίνητα.

Τον παλιό καιρό, ο κύριος δρόμος προς την Σπάρτη ερχόταν κατ' ευθείαν από την Τρίπολη. Ο καινούριος δρόμος που έρχεται σήμερα προς την Σπάρτη από την Μεγαλόπολη (μέσω Πελάνας), ήταν στο παρελθόν ένας γραφικός δευτερεύον δρόμος. Μετά την υπογειοποίηση του δρόμου Τρίπολη-Μεγαλόπολη, χωριά όπως η Ασέα, ο Μάναρης και ο Πάπαρης βρίσκονται μακράν του κυρίως δικτύου. Ειδικώς ο Μάναρης έχει κάποιο δρόμο με πινακίδα «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας». Τον ακολουθήσα κάποτε και με έβγαλε σε κάποια γυμνή κορυφή με ωραία θέα στο τίποτα και με πολλούς περιφραγμένους ηλεκτρονικούς αναμεταδότες.

Το τμήμα του χάρτη που παραθέτω είναι από παλιό οδικό χάρτη της Road, πριν την υπογειοποίηση του δρόμου Τρίπολη-Μεγαλόπολη.

Αφού ο δρόμος Μεγαλόπολη-Σπάρτη έγινε ο κύριος δρόμος, ίσως, ο παλιός δρόμος Τρίπολη-Σπάρτη θα μπορεί να θεωρείτε πια δευτερεύων. Κάποτε που δοκίμασα ένα διαγώνιο δρόμο Τριπολη-Βλαχοκερασιά-Κολλίνες-Πελάνα, βρέθηκα μέσα σε πεδινό δάσος από πυκνά σκουρόχρωμα χαμηλά δένδρα σε χρώμα κυπαρισσιού. Η Ελλάδα δεν παύει να μας εκπλήσσει. \_

