



Στα αεροπορικά αρχεία μας υπάρχουν πολλές ορφανές φωτογραφίες, όπου δεν γνωρίζουμε τους εικονιζόμενους. Συχνά δεν αναγνωρίζουμε ούτε το αεροσκάφος τους, ούτε τον τόπο όπου φωτογραφήθηκαν. Τέτοιες κλασικές φωτογραφίες είναι αυτές που μας έστειλαν σωματεία που είχαν μόλις παραλάβει καινούριο αεροσκάφος. Συνήθως, τέτοια φωτογραφία επιγράφεται «το νέο απόκτημα του σωματείου μας». Απεικονίζεται μια ομάδα αγνώστων που στριμώχνεται μπροστά σε ένα αεροσκάφος, ώστε να το αποκρύπτουν τελείως. Την εποχή που τραβήχτηκε η φωτογραφία ο καθένας θα αναγνώριζε την φάτσα του, κυρίως δε ο πουλαμούρης πρόεδρος που μοστράριζε κάπου στο κέντρο. Σήμερα εμείς δεν αναγνωρίζουμε κανέναν. Αν πέσει στα χέρια μας μια τέτοια παλιά φωτογραφία, δεν γνωρίζουμε καν για ποιο σωματείο πρόκειται. Η φωτογραφία μάς είναι τελείως άχρηστη. Ίσως να έχει διακοσμητική αξία, αλλά ιστορική αξία, σίγουρα όχι.

Όταν έγραφα το τεύχος για την Πολωνία, έψαξα στο αρχείο μου για φωτογραφίες των αερομοντελιστών που πήγαν εκεί. Αυτό που βρήκα ήταν κάποιες φωτογραφίες πολυπληθών ομάδων καθισμένων στο γρασίδι. Από το περιβάλλον, μπορούσα να εικάσω ότι είναι στο Ζαρ. Ο τόπος μού ήταν γνωστός, παρ' όλο το ότι δεν είχα πάει μέχρι εκεί. Όμως οι ομάδες της φωτογραφίας ήταν πολυπληθέστερες από τους λίγους Έλληνες που εικάζαμε ότι ήταν τότε εκεί. Αλλά πότε; Ποιό έτος; Ούτε το έτος δεν ήξερα. Δεν αναγνώριζα κανένα Έλληνα ή Πολωνό, οπότε οι φωτογραφίες ήταν τελείως άχρηστες.

Και όμως, ίσως κάποιος να γνωρίζει ακόμα σήμερα την ιστορία μιας τέτοιας φωτογραφίας. Αν δεν καταγράψουμε σήμερα τέτοιες ιστορίες και αν δεν καταχωρήσουμε τις ιστορίες μαζί με τις φωτογραφίες, σε λίγα χρόνια οι πληροφορίες θα χαθούν στο βάθος της «μακράς» ιστορίας της αεροπορίας.

* * *

Ο τρόπος να διατηρήσουμε τις πληροφορίες μιας φωτογραφίας είναι να ανοίξουμε ένα ομώνυμο με την φωτογραφία αρχείο κειμένου, οπότε η φωτογραφία και το κείμενο θα βρίσκονται δίπλα-δίπλα (για παράδειγμα: μια φωτογραφία .jpg και ένα ομώνυμο κείμενο .doc). Εναλλακτικώς, για να προσθέσουμε ένα μικρό υπόμνημα, μπορούμε να επεκτείνουμε τον χώρο στο κάτω μέρος της φωτογραφίας και να γράψουμε εκεί κάποιο υπόμνημα, μέσα στην φωτογραφία. Αν δεν το θέλουμε ούτε αυτό, δημιουργούμε μια ίδια φωτογραφία με παραπλήσιο όνομα και γράφουμε στην φωτογραφία τα ονόματα των εικονιζομένων, πάνω ή κάτω από κάθε εικονιζόμενο.

Αναφερθήκαμε στην «μακρά» ιστορία της αεροπορίας. Όμως, η αεροπορική ιστορία δεν είναι καθόλου «μακρά». Για παράδειγμα, ο Αλέξανδρος Αυδής είχε γνωρίσει ο ίδιος αυτοπροσώπως τον πρωτοπόρο της αεροπορίας Δημήτριο Καμπέρο και τον Γεώργιο Πέσκη πρωτοπόρο της ανεμοπορίας. Όταν μας μιλούσε για αυτούς, η πληροφορία ήταν πρωτογενής ανάμνηση. Δεν ήταν κάτι που είχε διαβάσει σε κάποιο βιβλίο. Εμείς όταν μιλάμε για

τους πρωτοπόρους διηγείμαστε την ιστορία από δεύτερο χέρι, όπως την ακούσαμε από τον Αυδή.

* * *

Ο φίλος Βασίλης Κατηνιώτης είχε την ιδέα να καταγράψουμε την πρωτογενή ιστορία του αεραθλητισμού, βασιζόμενοι σε φωτογραφίες. Η ιδέα του ήταν να προκύψει μια συλλογή φωτογραφιών με τίτλο «Μια φωτογραφία, μια ιστορία» όπου θα καταγράφουμε τι υπάρχει στην μνήμη μας πίσω από κάθε εικόνα που βλέπουμε.

Η πρόταση ήταν λαμπρή και την βάζω αμέσως σε εφαρμογή με το κείμενο που ακολουθεί. Η φωτογραφία της επομένης σελίδας εικονίζει κάποιους ανεμοπόρους με το ανεμόπτερο Βοσιαν, μπροστά από το μεγάλο βασιλικό υπόστεγο (το σημερινό μουσείο) όπου τότε στεγάσαμε τα ανεμόπτερά μας, μαζί με το αεροπλάνο και τα ελικόπτερα του βασιλέως.

Εν πρώτοις, λίγα λόγια για το υπόστεγο: Το είχαν κατασκευάσει προπολεμικώς οι Ιταλοί στην αεροπορική βάση υδροπλάνων που είχαν στην Λέρο, όταν κατείχαν τα Δωδεκάνησα. Μεταπολεμικώς, η ιταλική βάση καταργήθηκε και το υπόστεγο μετεφέρθη στο Τατόι. Η πλήρης ιστορία του υποστέγου θα πρέπει να καταγράφεται αναλυτικά μάλλον κάπου, από την ΠΑ, οπότε δεν θα επεκταθούμε περισσότερο.

Το εικονιζόμενο ανεμόπτερο είναι ένα από τα δύο πολωνικά Βοσιαν της Ανεμολέσχης Αθηνών. Η ιστορία των ανεμοπτέρων Βοσιαν βρίσκεται στο βιβλίο

«Ανεμοπορία και Πολεμική Αεροπορία» που μπορείτε να καταφορτώσετε από το site του Βασίλη Κατηνιώτη «www.aerodata.gr». Ακόμα, την ιστορία των Βοσιαν την διαβάσατε προσφάτως αμερικανιστί στο προτελευταίο τεύχος μας 138 "Polish gliders in Greece". Μπορούμε λοιπόν εδώ να αναπτύξουμε ειδικότερα την ανθρώπινη ιστορία της φωτογραφίας.

* * *

Στο τέλος της δεκαετίας του '60 η ανεμοπορία βρισκόταν σε ύφεση. Ο Πλάτων Κουρουβακάλης και εγώ, είχαμε γνωριστεί σαν μαθητές ανεμοπόροι το 1963 στο Τατόι, όταν η ανεμοπορία είχε ήδη φύγει

από το «Ανεμοπορικό κέντρο Τριτόλεως». Είμαστε από τους λίγους που παρέμεναν πεισματικά στο άθλημα, πετώντας μόνο κάθε Σάββατο απόγευμα. Την Κυριακή δεν ανεβαίναμε στο αεροδρόμιο γιατί έρχονταν διάφορα στελέχη προηγούμενων δεκαετιών με τους φίλους τους και μας χρησιμοποιούσαν στο να σπρώχνουμε τα ανεμόπτερα, για να κάνουν εκείνοι πτήσεις δημοσίων σχέσεων (PR όπως λέμε σήμερα, δηλαδή public relations).

Σε κάποια φάση άρχισε να ανεβαίνει στο Τατόι κάποιος Αμερικάνος, ονόματι Smith. Η φωτογραφία

μας είναι του χειμώνα 1971-72 και εικονίζει τον Σμιθ μαζί με τους Πικρό, Κουρουβακάλη και Μπαρτζελαί. Ο Σμιθ ήταν ένας συμπαθής άνθρωπος, χαμηλών τόνων, που υπηρετούσε στην αμερικανική βάση του Ελληνικού. Την εποχή εκείνη πολλοί αεραθλητές κολλούσαν πλάι σε Αμερικάνους της βάσεως και αναφέρονταν σε αυτούς σαν «ο φίλος μου ο Αμερικάνος». Ο λόγος ήταν ότι οι Αμερικανοί της βάσεως είχαν πρόσβαση στο λεγόμενο Πι-εξ. που ήταν ένα μεγάλο κατάστημα του προμηθευτικού οργανισμού της αμερικανικής αεροπορίας. Κάλυπτε ένα ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο, ανεβαίνοντας



την λεωφόρο Συγγρού, δεξιά, λίγο μετά τον Άγιο Σώστη.

Το Πι-εξ είχε πολλά ζηλευτά αγαθά, όπως μοντελιστικά υλικά και γνήσια παντελόνια blue jeans σε χαμηλές τιμές. Όσοι αγοράζαμε γνήσια jeans (Lee ή Levis) από εμπόρους της στοάς Ορφανίδου, υποπτευόμαστε ότι πηγή ήταν το Πι-εξ και διάφοροι «φίλοι Αμερικάνοι» των εμπόρων.

Ο Σμιθ δεν ανήκε στο Πι-εξ αλλά στην Τζάζμαγκ. Η JUSMAG ήταν μια υπηρεσία της αμερικανικής αποστολής στην Ελλάδα, που διαχειριζόταν συμμαχικό υλικό, εις όφελος των ενόπλων δυνάμεων της χώρας μας. Τα αρχικά JUSMAG σημαίνουν Joint US Military Aid Group. Αν συναντήσετε την λέξη με δύο G, το δεύτερο G σημαίνει απλώς Greece.

Δεν γνωρίζαμε τον τρόπο που επανδρωνόταν η υπηρεσία, αλλά από την ηλικία των ανθρώπων της που έρχονταν σε επαφή μαζί μας, θα έλεγα ότι επρόκειτο μάλλον για επιλεγμένα στελέχη των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων, κάποιας ηλικίας. Στην Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ο σύνδεσμός μας με την JUSMAG ήταν ένας ευχάριστος άνθρωπος που δήλωνε: «My name is Daily - Kathimerinos». Με τον τρόπο αυτό δεν ξεχάσαμε ποτέ το όνομά του μέχρι σήμερα. Αντίστοιχο στέλεχος της JUSMAG για την Πολεμική Αεροπορία πρέπει να ήταν ο ήπιος και ευχάριστος άνθρωπος που ονομαζόταν Henry Smith.

* * *

Ο Σμιθ συνδέθηκε στην ανεμοπορική παρέα με τον Πλάτωνα Κουρουβακάλη και άρχισαν να κάνουν μαζί ανεμοπορικά σχέδια. Την εποχή εκείνη το καλύτερο αγωνιστικό ανεμόπτερο στην Standard Class, ήταν το ASW-15 του Οίκου Schleiber. Ο Σμιθ δεν είχε οικονομικό πρόβλημα και αποφάσισε να αγοράσει ένα τέτοιο ανεμόπτερο. Το σχέδιο ήταν να το φέρουν από την Γερμανία οδικώς, με τρέιλερ,

μέσω Γιουγκοσλαβίας. Ήρθαν σε επαφή με το εργοστάσιο του Schleiber στο Porephenhausen. Για τις συνεννοήσεις χρησιμοποίησαν τον γερμανομαθή πατέρα του Πλάτωνα, Ριχάρδο. Ο πατέρας Κουρουβακάλης ήταν άπταιστος στα γερμανικά, γιατί είχε εργαστεί για πολλά χρόνια στο εργοστάσιο της Volkswagen στο Sao Paolo της Βραζιλίας.

Έγινε λοιπόν η παραγγελία, ετοιμάστηκε το ανεμόπτερο και ξεκίνησαν οδικώς από την Ελλάδα για να το παραλάβουν, ο Σμιθ, ο Πλάτων και ο πατέρας του. Το αυτοκίνητο του Σμιθ ήταν ένα μεγάλο βαρύ αμερικάνικο αυτοκίνητο της εποχής εκείνης. Δεν είχε κανένα πρόβλημα να ρυμουλκήσει το τρέιλερ με το ανεμόπτερο. Τα σχόλια του Πλάτωνα για το εργοστάσιο του Schleiber δεν ήταν πολύ κολακευτικά. Μας έλεγε ότι δεν υπήρχε μεγάλο εργοστασιακό υπόστεγο, αλλά πολλά μικρά κτίρια που θα είχαν κατασκευαστεί διαδοχικά, με την επέκταση του εργοστασίου. Μας το περιέγραφε σαν τα κοτοπουλάδικα των Μεγάρων.

Ήρθε λοιπόν το ASW-15 του Σμιθ στο Τατόι και άρχισε να πετάει τις Κυριακές. Ο Σμιθ ήταν παντρεμένος με μια Γιαπωνέζα, από αυτές τις εξωτικές κοπέλες που είναι πολύ όμορφες όσο είναι νέες και σε κάποια ηλικία μετατρέπονται ξαφνικά σε γριές-μαϊμουδίτσες. Την εποχή εκείνη ήταν ακόμη νέα και πολύ ευχάριστη. Κάποτε ο Σμιθ μάς κάλεσε στο σπίτι του στην Γλυφάδα. Εμείς οι άνδρες μείναμε στο σαλόνι και μιλούσαμε για ανεμόπτερα, ενώ η Γιαπωνέζα με την τότε γυναίκα μου Ελένη αποσυρθήκαν στα δωμάτια. Η Ελένη μου διηγήθηκε αργότερα ότι η Γιαπωνέζα άνοιξε ένα κουτί και της επέδειξε μια εκπληκτική συλλογή από απαστράπτοντα διαμάντια, λέγοντας: «Ο Henry έχει μανία με τα αεροπλάνα, ενώ εγώ έχω μανία με τα διαμάντια. Ο καθένας με το σπορ του».

* * *

Ο Σμιθ συνέχισε να πετάει στο Τατόι. Τον βλέπαμε συχνά να πετάει στην Πάρνηθα. Σχολιάζαμε ότι πετάει πολύ χαμηλά, στον βράχο των αναρριχητών. Εμείς δεν διανοούμαστε να πετάξουμε τόσο χαμηλά. Αλλά το δικό του ανεμόπτερο είχε πολύ καλύτερες επιδόσεις από τα δικά μας εκπαιδευτικά. Έτσι, ερχόταν πάντα ασφαλώς πίσω στο αεροδρόμιο.

Αργότερα μάθαμε ότι ο Σμιθ έφυγε για την Αμερική, αυτός, το ανεμόπτερό του, η Γιαπωνέζα του και τα διαμάντια της. Κάποιους μήνες αργότερα μας ήρθε η πληροφορία ότι ο Σμιθ σκοτώθηκε, πέφτοντας με το ανεμόπτερό του.

Σήμερα βρίσκει κανείς στο ιντερνέτ τις αναφορές από όλα τα αεροπορικά ατυχήματα. Μαθαίνουμε λοιπόν ότι ο Σμιθ σκοτώθηκε στην Φλόριντα, μετά από στολ που έπαθε στο τελικό σκέλος, ενώ ερχόταν για προσγειώση. Η Φλόριντα είναι μια τελείως επίπεδη περιοχή. Η επίσημη αναφορά του ατυχήματος αναρωτιέται, πως ένας χειριστής με πείρα 800 ωρών στο ίδιο ανεμόπτερο στολάρισε αφελώς, στο τελικό σκέλος της προσγειώσεως. Το πόρισμα θεωρεί ότι πρέπει να δώσει μια εξήγηση στο ατύχημα και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο χειριστής ήταν ζαλισμένος από το σπρει που έβαφε πριν την πτήση του. Αν θέλετε, το δεχόμαστε.

* * *

Η ιστορία της φωτογραφίας μας θα έπρεπε να τελειώνει με τον θάνατο του Σμιθ. Υπάρχει όμως και συνέχεια.

Κάποια χρόνια αργότερα εμφανίστηκε στο Τατόι ένας ευφυής Γάλλος ονόματι Γκουμπό. Γράφτηκε μέλος στην λέσχη και έκανε τα χαρτιά του, ώστε να αποκτήσει άδεια εισόδου στο αεροδρόμιο. Δεν μπορούσε όμως να περιμένει τις διαδικασίες της ελληνικής γραφειοκρατίας. Εμφανίστηκε στην πύλη του αεροδρομίου λέγοντας ότι είχε κάνει αίτηση και

προφανώς το όνομά του θα πρέπει να βρίσκεται στις λίστες που είχε το φυλάκιο της πύλης.

Η συνεννόηση με την πύλη στα γαλλικά δεν ήταν εύκολη, αλλά ο έξυπνος σημνίτης της πύλης βρήκε τον τρόπο να γεφυρώσει το γλωσσικό χάσμα. Έψαξε την μεγάλη λίστα με τα ονόματα να βρει κάποιο όνομα που ήταν γραμμένο με λατινικούς χαρακτήρες. Βρήκε τον Smith.

Smith? Ρώτησε ο σημνίτης. ΟΥΙ απάντησε ο ξύπνιος Γκουμπό, (ή μάλλον YES) και μπήκε στο αεροδρόμιο. Έτσι αποκαταστάθηκε η επικοινωνία. Ο Γάλλος έλεγε πάντα Σμιθ. Όλοι τον ήξεραν καλά στην πύλη και τον χαιρετούσαν φιλικά. Κάποιες εβδομάδες αργότερα ήρθαν τα χαρτιά του από το αρχηγείο και ο Γάλλος έμπαινε πια νομίμως στο αεροδρόμιο, με το πραγματικό του όνομα.

* * *

Με τον Σμιθ/Γκουμπό είχα κάποιο πρόβλημα, γιατί ήμουν από τους ελάχιστους γαλλόφωνους και ο Γάλλος μού κολλούσε να τον εκπαιδέψω, ενώ ήμουν αφοσιωμένος στους Έλληνες μαθητές της τρέχουσας εκπαιδευτικής σειράς. Τον έστελνα πάντα να πετάξει με κάποιο νέο Έλληνα πτυχιούχο, ώστε να αυξήσει ο δικός μας την πείρα του. Όχι να αφήνουμε καλοκαιρινούς τουρίστες να εκπαιδεύονται εις βάρος των Ελλήνων μαθητών μας. Οι τουρίστες θα μας αφήσουν και θα γυρίσουν στην χώρα τους. Η ελληνική Πολεμική Αεροπορία πριμοδοτούσε τις πτήσεις ανεμοπτέρων, αλλά όχι για να εκπαιδεύουμε διάττοντες αλλοδαπούς, κάνοντας διεθνείς δημόσιες σχέσεις.

Έτσι, παρ'όλο το ότι ο Γάλλος μου ήταν πολύ συμπαθής, κρατήθηκα ενσυνειδήτως μακριά του, υπέρ της ελληνικής ανεμοπορικής ομάδος. Το είχαμε βάλει τότε πείσμα να δημιουργήσουμε ελληνική ανεμοπορική παρέα. Επιλέγαμε τους ικανότερους και

τους πριμοδοτούσαμε με πτήσεις, ώστε να έρθουν το ταχύτερον πλάι μας (σαν ισότιμοι φίλοι, όχι σαν οπαδοί). Κάποτε χάσαμε τον Γάλλο από το Τατόι και δεν τον ξαναείδαμε. Υποθέσαμε ότι θα πήγε να εκπαιδευτεί στην πατρίδα του. «Ωρα καλή στην πρύμη του, κι αέρα στα πανιά του» σκεφτήκαμε φιλικά.

Κάποια χρόνια αργότερα μας ήρθε η πληροφορία ότι ίσως ο Σμιθ/Γκουμπό είχε μονιμοποιηθεί στην Ελλάδα, από κάποιο τραγικό ατύχημα που του συνέβη στην χώρα μας. Το ατύχημα ήταν κάποια Ελληνίδα σύζυγος που τον προσγείωσε βιαίως. Έτσι έλεγαν τότε οι κακές γλώσσες, οπότε ανατρέχουμε στο ποίημα μας που δημοσιεύσαμε στο αμερικάνικο βιβλίο του Don Davies «Soaring poems, California, 1977».

*It looks to any stranger
as if the greatest danger
is the Cb cloud while soaring.
But we know that most
pilots have been lost,
marrying girls who think flying is boring.*

Ξέρει κανείς σήμερα να μας πληροφορήσει τι απέγινε εκείνος ο συμπαθέστατος Σμιθ/Γκουμπό; Από τα αρχεία της Ανεμολέσχης βρήκαμε ότι το όνομά του ήταν Bernard Goubeau.

* * *

Ας γυρίσουμε όμως στην φωτογραφία μας. Κάποιος θα σας πει ότι «μια εικόνα αξίζει χίλιες λέξεις». Πρόκειται για βαρύγδουπο συλλογισμό που, αν ζούσε ο αθυρόστομος Χάρυ Κλιν, θα τον χαρακτήριζε «φούτσες μπλέ». Τι θα αντιπροσώπευε για σας η σκέτη φωτογραφία μας, αν δεν είχατε διαβάσει το κείμενο; Συνήθως βλέπουμε μια φωτογραφία και αναπλάθουμε ένα κείμενο από την μνήμη μας. Χωρίς το κείμενο, χωρίς την μνήμη μας, η σκέτη φωτογραφία είναι για τα μπάζα. Ε;

Εικόνα και ήχος

Η γλώσσα όπως και η μουσική είναι ήχος και όχι εικόνες (γράμματα ή νότες). Αυτό κάποιιο τείνουν να το ξεχάσουν. Κάποιος μουσικός βλέποντας μια παρτιτούρα σχολιάζε: Αυτή ή μουσική είναι πολύ ωραία στην γραφή της, αλλά πολύ δύσκολη στην εκτέλεση. Ήχος λοιπόν ή γραφή;

Τον παλιό καιρό η διδασκαλία ξένων γλωσσών γινόταν με απομνημόνευση κάποιων ποιημάτων ή τραγουδιών. Σήμερα η μέθοδος αυτή θεωρείται ξεπερασμένη. Δίνεται μεγαλύτερο βάρος στην γραφή. Είναι όμως ευκολότερο να απομνημονεύσουμε κατ' ευθείαν ήχους, παρά να απομνημονεύσουμε εικόνες (γράμματα) που θα μετατρέψουμε σε ήχους για να μιλήσουμε. Μην υποτιμάτε λοιπόν την αξία των ποιημάτων και των τραγουδιών που χρησιμοποιούσαν οι παλιοί δάσκαλοι ξένων γλωσσών. Η γλώσσες απευθύνονται στην ακοή μας και όχι στην όραση.

* * *

Στις ινδοευρωπαϊκές και στις σημιτικές γλώσσες, η γραφή απεικονίζει τους ήχους, όπως κάνει η μουσική στο πεντάγραμμο. Οι ήχοι έχουν αντιστοιχία στα γράμματα της γραφής (στα εικονίδια της γραφής). Δεν ισχύει όμως αυτό για όλες τις γλώσσες.

Η μεγάλη ομάδα των σινικών γλωσσών δεν απεικονίζει στην γραφή ήχους. Απεικονίζει λέξεις.

Η γραφή **καντζι** των Ιαπώνων είναι βασισμένη στην κινεζική παράδοση. Οι Ιάπωνες, αντιδρώντας στην δυσκολία των **καντζι** είχαν εξελίξει δύο γραφές **κανα** με συλλαβογράμματα, ανάλογα με την δική μας γραμμική β' των Μυκηναίων.

Μετά τον Β' Πόλεμο, οι Αμερικανοί κατακτητές δοκίμασαν να βιάσουν τους Ιάπωνες στο να αποκτήσουν αλφαβητική γραφή. Απέτυχαν_

Από το Αγρίνιο

Στο τεύχος 130 κάναμε μια διαδρομή κατά μήκος του Κορινθιακού κόλπου, από δευτερεύοντες δρόμους, πάνω από τα βουνά της Πελοποννήσου, καταλήγοντας στην Πάτρα. Σήμερα θα κάνουμε πάλι μια διαδρομή κατά μήκος του Κορινθιακού, από δευτερεύοντες δρόμους, αλλά πάνω από τα βουνά της Στερεάς Ελλάδος. Η φορά μας θα είναι εκ δυσμών προς ανατολάς, ξεκινώντας από το Αγρίνιο.

Από το Αγρίνιο θα ξεκινήσουμε προς το Μεσολόγγι, από τον παλιό δρόμο που περνούσε από τα στενά της Κλεισούρας. Ο δρόμος περνάει ανάμεσα στις λίμνες Τριχωνίς και Λυσιμαχία. Μόλις όμως περάσουμε τα χαμηλά εδάφη ανάμεσα στις δύο λίμνες, δεν θα συνεχίσουμε προς την Κλεισούρα, αλλά θα στρέψουμε αριστερά και θα ακολουθήσουμε τον περίπλοο της Τριχωνίδας από την νότια πλευρά της, περνώντας από την Ματαράγκα. Ο δρόμος αυτός δεν έχει ενδιαφέρον παρά μόνο στην ΝΑ γωνία της λίμνης, όπου η ακτή είναι αμμώδης και ευκόλως προσβάσιμη. Η Τριχωνίς είναι μεγάλη λίμνη με κάποιο κυματισμό και με θαλάσσια σπορ.

Εγκαταλείποντας την Τριχωνίδα, παίρνουμε τον δρόμο που μας πηγαίνει κατ' ευθείαν στην Ναύπακτο. Στην μέση αυτής της διαδρομής περνάμε τον ποταμό Εύηνο. Η γέφυρα του ποταμού είναι μια παλιά στρατιωτική γέφυρα Μπέλεϊ. Μετά την γέφυρα υπάρχουν εγκαταστάσεις ποταμίων αθλημάτων της ΓΓΑ (δηλαδή τα κοινώς λεγόμενα κανόε-καγιάκι). Η διαδρομή μέχρι την Ναύπακτο είναι ήπια χωρίς σημαντικές ανόδους και καθόδους. Πρόκειται όμως για παλιά χάραξη, δηλαδή πρόκειται για στενό δρόμο χαμηλών ταχυτήτων, χωρίς μεγάλη κυκλοφορία.

Από την Ναύπακτο μπαίνουμε στον κύριο δρόμο προς Γαλαξίδι - Ιτέα, κατά μήκος της ακτής. Δεν

υπάρχει εδώ εναλλακτική πρόταση γραφικής διαδρομής. Τον παλιό καιρό υπήρχε πρόταση για μια γραφική διαδρομή κατά μήκος του ποταμού Μόρνου. Ήταν τότε μια κλασική πρόταση για κυριακάτικη εκδρομή.

Από την Αθήνα, φεύγαμε για ημερήσια οικογενειακή εκδρομή στον Μόρνο. Μετά το Γαλαξίδι ανεβαίναμε στο Λιδορίκι και από εκεί κατεβαίναμε προς την Ναύπακτο κατά μήκος του ποταμού Μόρνου. Παραλιακός δρόμος δεν υπήρχε τότε. Το φαράγγι του Μόρνου είχε πολλά νερά και μεγάλα πλατάνια. Κάπου εκεί σταματούσαμε για να φάμε τα παραδοσιακά εκδρομικά κεφτεδάκια μας, κάτω από τα πλατάνια, με το θρόισμα των φύλλων και το κελάρυσμα των νερών. Σήμερα η λίμνη του Μόρνου κατακρατά με το φράγμα της όλα τα νερά, η δε διαδρομή αυτή είναι ξερή, άνευ εντόνου ενδιαφέροντος.

* * *

Η παραλιακή διαδρομή από την Ναύπακτο στο Γαλαξίδι έχει πολλές στροφές και αρκετή κίνηση, με γρήγορα αυτοκίνητα. Δεν πρόκειται για δευτερεύοντα αργό δρόμο, γιατί εξυπηρετεί την εμπορική κυκλοφορία από την Λαμία προς την γέφυρα του Ρίου και την Πελοπόννησο.

Η παραλιακή διαδρομή αφήνει πλάι μας στην θάλασσα τα Τριζόνια που είναι ένα κατοικημένο νησάκι, κοντά στην ακτή. Τον καιρό της τουρκοκρατίας το νησάκι θα παρείχε ασφάλεια στους κατοίκους από τους στεριανούς κλέφτες που μάλλον θα ήταν πιο επικίνδυνοι από τους θαλασσινούς πειρατές.

Προχωρούμε στην Ερατεινή και στο Γαλαξίδι που αξίζει τον κόπο να το επισκεφθείτε, αν δεν το έχετε κάνει παλαιότερα. Το Γαλαξίδι ήταν σημαντική ναυτική εμπορική πόλη, όσο βρισκόταν υπό την

Οθωμανική προστασία. Αργότερα, οι Τούρκοι φρόντισαν για την ανάπτυξή του, οπότε: «cry me mother, cry me».

Μετά το Γαλαξίδι, η κλασική διαδρομή είναι προς την Ιτέα και τους Δελφούς. Εμείς όμως, μετά την Ιτέα θα πάρουμε τον παραλιακό δρόμο προς την Κίρα. Από εκεί θα ανεβούμε στην Δεσφίνα. Ο δρόμος Κίρα-Δεσφίνα είναι ένας συνεχής ήπιος ανήφορος με εκπληκτική θέα προς την Ιτέα και το Γαλαξίδι. Η πλαγιά στην οποία ανεβαίνουμε είναι κάθετη στους ανέμους που έρχονται από το Ιόνιο προς τον Κορινθιακό. Είναι η κατεύθυνση της αύρας του δυτικού Κορινθιακού. Έχει τύχει να ανεβαίνουμε τις κορδέλες αυτού του δρόμου μαζί κάποιο μεγάλο πουλί που ανέβαινε και αυτό στο ανοδικό της πλαγιάς. Το συναντούσαμε σε κάθε διαδοχική κορδέλα του δρόμου.

Μετά την Δεσφίνα, έχουμε επιλογή να κατευθυνθούμε στον σύντομο δρόμο προς το Δίστομο ή να κάνουμε την παράκαμψη για κάθοδο προς την Αντίκυρα - Άσπρα Σπίτια. Τα Άσπρα Σπίτια είναι ο οικισμός για τους εργαζόμενους του εργοστασίου αλουμινίου. Αν κάνετε συχνά τον δρόμο του Διστόμου, κάποια φορά θα κατεβείτε από περιέργεια στα Άσπρα Σπίτια. Η γαλλική εταιρία Πεσινέ που δημιούργησε το εργοστάσιο, έχτισε και τον οικισμό αυτό. Δημιούργησε και το πρώτο χιονοδρομικό κέντρο στον Παρνασσό.

* * *

Από το Δίστομο δεν θα συνεχίσουμε προς την Λειβαδιά, όπως κάνει όλος ο κόσμος, αλλά θα πάρουμε τον δρόμο προς την μονή του Οσίου Λουκά. Δεν θα μπορούμε όμως στην μονή, αλλά θα ανεβούμε προς το Κυριάκι. Είναι ένας αργός δευτερεύων δρόμος με πολλές ανηφορικές στροφές. Το Κυριάκι είναι ένα ορεινό χωριό στον Ελικόνα. Ο κύριος δρόμος για το Κυριάκι ανεβαίνει από την Λειβαδιά.

Έτσι, ο δρόμος που εμείς κάνουμε δεν έχει σχεδόν καθόλου κίνηση.

Μετά το Κυριάκι θα κατευθυνθούμε προς την Αγία Άννα που είναι μάλλον ένα χωριό με ψητοπωλεία για βραδινή κρεατοφαγία. Ο δρόμος ανάμεσα στο Κυριάκι και την Αγία Άννα περνάει από αυτό που ονομάζαμε, κοιλάδα των Μουσών. Επρόκειτο για μια γραφική διαδρομή μέσα στα έλατα που αργότερα κήκαν. Υπάρχουν ακόμη έλατα που διασώθηκαν μακρύτερα από τον δρόμο και ψηλότερα στο βουνό. Το ενοχλητικό της διαδρομής δεν είναι σήμερα τα καμένα έλατα, αλλά οι ανεμογεννήτριες (κοινώς φουρφουράκια). Πρόκειται για μεγάλες έλικες που περιστρέφονται συνεχώς και δεν αφήνουν το βλέμμα μας να ηρεμήσει. Η γραφική ηρεμία που είχε το τοπίο της κοιλάδας, δεν υπάρχει πια.

Από την Αγία Άννα συνεχίζουμε προς νότον

κατεβαίνοντας προς Θίσβη, Δόμβραινα. Δεν μπορώ να σας περιγράψω το χρώμα αυτής της διαδρομής. Την έχω δει άλλοτε σε χρώμα καμένο γκριζο, άλλοτε σε χρώμα ζωηρό χλωροπράσινο από μικρά πευκάκια και αργότερα πάλι σε καμένο. Το θέαμα εξαρτάται από τους εμπρηστές της περιοχής.

Η Θίσβη είναι μια επίπεδη λεκάνη που υπήρξε λίμνη, με προκλασικά αρδευτικά έργα της εποχής των Μινύων, ανάλογα με τα προϊστορικά αρδευτικά έργα της Κωπαΐδος. Αν δεν ήσατε υποψασμένοι, δεν μπορείτε να διακρίνετε τίποτα. Τα βιβλία παρέχουν περισσότερες πληροφορίες για την Θίσβη από ότι το έδαφος.

Από την Θίσβη ακολουθούμε τους επαρχιακούς δρόμους της Βοιωτίας προς τις Πλαταιές. Οι δρόμοι αυτοί είναι επίπεδοι χωρίς πολλές στροφές, με μικρή κίνηση. Από τις Πλαταιές πηγαίνουμε στις Ερυθρές (το παλιό Κρικεύκι) και παίρνουμε τον γνωστό

κλασικό δρόμο από την Θήβα προς την Ελευσίνα. Σας συμβουλευουμε να διανύσετε πάλι αυτό τον δρόμο και να θυμηθείτε τα τοπωνύμια, γιατί μας απειλούν να τον κάνουν φαρδύ, ταχείας κυκλοφορίας, οπότε τα τοπωνύμια θα εξαφανισθούν.

* * *

Η είσοδος στα νότια προάστια, από την Ελευσίνα - Σχιστό - Πειραιά δεν επιτρέπει μεγάλες ταχύτητες και είναι πολύ πιο ήρεμη από την κλασική διαδρομή από την Βοιωτία μέσω της εθνικής οδού και του Κηφισού. Ο ποταμός Κηφισός εμφανίζει μεγάλη ροή αυτοκινήτων με μεγάλη ταχύτητα και μεγάλη πυκνότητα. Υπάρχουν ώρες, όταν σχολάν οι επιχειρήσεις της βιομηχανικής ζώνης της Βοιωτίας. Η κυκλοφορία είναι αφόρητη. Τότε είναι προτιμότερο να καθυστερήσετε στους δευτερεύοντες δρόμους που σας περιγράφουμε και να μείνετε στην πόλη αργότερα, χωρίς άγχος. Ευτυχείτε._

