

Αεροδιάσχιση της Πίνδου

...να νιώσουμε χαμηλά !!!

Κείμενο: Γιάννης Πρασάς
Φωτογραφίες: Αντώνης Νικολόπουλος
Δημήτρης Χριστόπουλος

Η οροσειρά της Πίνδου βρέθηκε εκεί που βρέθηκε για τον ίδιο λόγο που όλα τα βουνά της γης βρέθηκαν εκεί που βρέθηκαν.

Γιατί κάποιες κτηνώδεις υπόγειες φυσικές δυνάμεις επέλεξαν τη μέθοδο της δημιουργίας βουνών για την εκτόνωσή τους. Τι θα γινόταν όμως αν ένα μαγικό και πανίσχυρο χέρι αποφάσιζε κάποιο πρωινό να εξαφανίσει όλα τα βουνά του πλανήτη μας;

Χωρίς αμφιβολία, ολόκληρες κατηγορίες συναφών επαγγελματιών θα έπεφταν στην ανεργία. Οδηγοί βουνού, κατασκευαστές τελεφερίκ και ειδών χιονοδρομίας, σχεδιαστές τούνελ, και ολόκληρη η κοινωνία των σέρπας θα έμεναν μονομιάς χωρίς δουλειά. Οι σκιέρς δε θα έβρισκαν πίστες, οι αναρριχητές θα έψαχναν μάταια για ορθοπλαγίες, οι rafters για ποτάμια και οι πιλότοι αλεξιπτωτών και ανεμόπτερων θα ξεχνούσαν για πάντα την έννοια "δυναμική ανεμοπορεία". Μονάχα οι πιλότοι αεροστατών θα ήταν ευχαριστημένοι, καθώς πλέον κανένα βουνό δεν θα τους έκλεινε το δρόμο. Και αυτοί όμως σύντομα, δύσκολα θα βρίσκανε πελάτες. Κανείς δε θα πλήρωνε για να δει από ψηλά έναν απόλυτα προβλέψιμο και εντελώς επίπεδο κόσμο. Εκτός φυσικά και από τυχόν άλλες αντίστοιχες μικροοικονομικές επιπτώσεις, αυτό που κυρίως θα είχαμε να αντιμετωπίσουμε είναι μια βιβλική καταστροφή...

ΦΩΤ. Δ. ΧΡΗΣΤΟΠΟΥΛΟΣ



Πηγή ζωής και έμπνευσης.

Η ΠΙΝΔΟΣ ΛΟΙΠΟΝ, βρέθηκε στην δυτική πλευρά του νοτιοανατολικότερου άκρου της τεράστιας χερσονήσου που λέγεται Ευρώπη, επιδρώντας καθοριστικά στην εξέλιξη των ανθρώπων που κατόπιν κατοίκησαν εκεί. Τους διαμορφώνει το κλίμα, τους κρατάει νερό για το Καλοκαίρι, τους έδωσε χώρο να προστατευθούν όταν κινδύνευαν, τους τροφοδότησε με παραστάσεις και τους υπέβαλε συνήθειες και συνθήκες καθημερινής ζωής. Τα πορτοκάλια και τα λεμόνια της Άρτας, οι μάστορες της πέτρας και τα μονότοξα γεφύρια, το έπος του '40, η καφέ αρκούδα, η ευφορία του Θεσσαλικού κάμπου, η Σαρακατσανέικη στάνη, το μετσοβόνο και πολλά πολλά άλλα δεν θα υπήρχαν, αν η Πίνδος δεν ήταν εκεί. Τα τελευταία χρόνια ο κατάλογος των "Πίνδειων Δώρων" επεκτάθηκε, καλύπτοντας πλέον και τις επιτακτικές ανάγκες της χαλάρωσης και της επαφής με τη Φύση. Εκατοντάδες χιλιόμετρα από πεζοπορικά μονοπάτια, δεκάδες πανέμορφες ψηλές κορφές, αλπικές λίμνες, επιβλητικές χαράδρες, κρυστάλλινα ορμητικά ποτάμια και πυκνά υπεραιωνόβια δάση. Χιλιάδες εικόνες. Άραγε, πώς να 'ναι από ψηλά;

Καλή πτήση !!!


"ΠΟΣΟ ΧΑΜΗΛΑ;" ήταν η απάντηση του Σπύρου και του Θάνου, όταν τους πρότεινα να είναι οι πιλότοι της "αεροδιάσχισης" της Πίνδου. *"Να νιώσουμε χαμηλά. Όσο χρειάζεται! Και σε σχηματισμό. Όσο γίνεται!"* Οι πιλότοι είναι το είδος των ανθρώπων που μπορούν να ακούσουν το πιο παράλογο πράγμα και να το βρουν απολύτως λογικό. Συμφώνησαν.

"Πόσο χαμηλά;" ήταν η απάντηση του Σπύρου και του Θάνου, όταν τους πρότεινα να είναι οι πιλότοι της "αεροδιάσχισης" της Πίνδου.

Άνεση και ... στρίμωγμα.

ΑΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΝΑΣ ΧΩΡΟΣ που περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο μοιάζει να έχει βομβαρδιστεί με βόμβα νετρονίου, την εξαιρετική αυτή ανθρώπινη επιπόηση που εξαφανίζει ανθρώπους αλλά όχι κτίρια, δεν μπορεί παρά να είναι το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Ακριβώς στις 12:30 όλη η ομάδα μας ήταν συγκεντρωμένη έξω από το κτίριο αναχωρήσεων του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα, αφού πρώτα είχαμε νιώσει τη σπάνια εμπειρία να μην ξέρουμε πού να πρωτοπαρκάρουμε. Εκεί που μέχρι πρότινος η ξεχωριστή ράτσα αετονύχηδων ταξιτζήδων, οι "αεροδρομιάκηδες", έδιναν σκληρές μάχες για την εξασφάλιση της τριπλής ταρίφας ή για την αρπαγή του πιο ανυποψίαστου τουρίστα, εμείς παρκάραμε με άνεση, χωρίς να χρειαστεί ούτε μια φορά να



 Προσεκτική μελέτη του χάρτη πριν από την πτήση



↑ Οι κραδασμοί, ο ισχυρός άνεμος και η υγρασία ήταν τα βασικά προβλήματα που έπρεπε εδώ να λυθούν...

βάλουμε όπισθεν. Από την άλλη όμως, όταν μπήκαμε στην έρημη αίθουσα, αμέσως κατευθυνθήκαμε προς το αναψυκτήριο -τυπική ενέργεια κάθε ταξιδιώτη πριν μπει στο αεροπλάνο- που, δυστυχώς, και αυτό με τη σειρά του ήταν έρημο...

Το τετραθέσιο **Cessna 172** και το εξαθέσιο **Piper Cherokee** μας περίμεναν παρκαρισμένα είκοσι μέτρα μακριά από την έξοδο του κτιρίου προς το κυρίως αεροδρόμιο. Λίγα λεπτά αργότερα τακτοποιούσαμε τον εξοπλισμό μας στους μικρούς χώρους αποσκευών των δύο μικρών αεροπλάνων της αποστολής μας. Το brief ήταν σαφές "Ελάχιστο δυνατό βάρος αποσκευών. Μόνο έτσι μπορούμε να ανταπεξέλθουμε με ασφάλεια στις ανάγκες της αποστολής μας". Γι' αυτό και μπήκαμε πέντε άτομα στο εξοπλισμένο με ισχυρότερο κινητήρα εξαθέσιο και μόνο δύο στο τετραθέσιο. Και επιπλέον πήραμε μαζί μας τα απολύτως

απαραίτητα μόνο. Μια αλλαξιά ελαφριά ρούχα, φωτογραφικές μηχανές και κάμερες, χάρτες, χυμούς, νερά και τίποτα άλλο. Τακτοποιηθήκαμε στις στενές και άβολες θέσεις μας, ευχηθήκαμε μεταξύ μας "καλή επιτυχία", δέσαμε τις ζώνες ασφαλείας και ακριβώς στις 1:30, Κυριακή 8 Ιουλίου, οι ρόδες μας κρύφτηκαν στην κοιλιά του αεροσκάφους.

Ισχυρές αναταράξεις. Παρακαλώ προσδεθείτε! Το νέφος της Αθήνας χάθηκε από τα μάτια μας. Πετώντας σε χαμηλό ύψος - κοντά στα μεγάλα αεροδρόμια τα μεγαλύτερα ύψη "ανήκουν" στα μεγαλύτερα αεροσκάφη - περάσαμε στον Κορινθιακό κόλπο, ακριβώς πάνω από τη διώρυγα της Κορίνθου. Έξι χιλιόμετρα θαλάσσιας λωρίδας, που μας φάνηκαν μια μικρή γαλάζια γραμμή. Ο Δημήτρης, ο stuntman-φωτογράφος της ομάδας μας, έβγαλε το χέρι του κρατώντας τη φωτογραφική μηχανή έξω από το μικρό Cessna, και χωρίς να μπορεί να σημαδέψει, "πυροβόλησε" αρκετές φορές. Εκ των υστέρων δικαιώθηκε απόλυτα για την έμπνευσή του αυτή...

Αμέσως μετά, ανεβήκαμε στα 2.500 μ., όπου



Η διώρυγα της Κορίνθου, από μια μάλλον ασυνήθιστη οπτική γωνία.

και νιώσαμε τις πρώτες ισχυρές αναταράξεις. Η αλήθεια είναι ότι πάντα οι αναταράξεις δημιουργούν μια, ας πούμε, νευρική κατάσταση. Όταν όμως τις νιώθεις όντας επιβάτης σε ένα αεροπλάνο που περισσότερο με μεγάλο παιδικό παιχνίδι μοιάζει, τότε απλά πρέπει να μάθεις να τις απολαμβάνεις. Ή, διαφορετικά, κλείνεις τα μάτια και περιμένεις την προσγείωση. Πράγμα που σημαίνει, ότι θα έχανες την εκπληκτική θέα των ορεινών όγκων της Κεντρικής Στερεάς που ήταν μερικά χιλιόμετρα δεξιότερα. Παρνασσός, Γκιώνα και, λίγο πιο "χωμένα", τα Βαρδούσια, όλα ξεκάθαρα και καλοσηματισμένα. Ενώ το Γαλαξίδι ήταν κάτω από τον δεξί μας ώμο, επιχειρήσαμε καθαρή βορεινή πορεία, για να προσεγγίσουμε καλύτερα τους ορεινούς αυτούς όγκους, που αν και δεν ανήκαν στους αρχικούς μας στόχους, ήταν αδύνατον να τους αγνοήσουμε. Υποχρεωθήκαμε όμως να τους εγκαταλείψουμε όταν εισχωρώντας βαθύτερα στην Στερεά, νιώσαμε ότι η θεωρία περί απόλαυσης των ανατα-

ράξεων ισχύει μεν, αλλά μέχρι κάποιου βαθμού... Οι ισχυροί άνεμοι που ερχόντουσαν από τα δυτικά έβρισκαν στο δρόμο τους τα ανοδικά θερμικά ρεύματα που δημιουργήθηκαν από τη ζέστη και το ορεινό ανάγλυφο, κι όλα μαζί έφτιαξαν μια αόρατη αέρινη φουρτούνα, που μέσα της και ένα 747 ταρακουνιέται. Πόσο μάλλον εμείς...

Επανήλθαμε στην αρχική μας δυτική πορεία. Λίγο αργότερα πετούσαμε σε χαμηλό ύψος πάνω από τον ποταμό Εύηνο ή, για την ακρίβεια, πάνω από μια μακρόστενη αμμουδερή λωρίδα, που όταν έχει νερό ονομάζεται ποταμός Εύηνος.


Μα πού ήταν τόσες λίμνες !!!

ΛΙΓΑ ΛΕΠΤΑ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΙΣ 3:00, και ενώ η πορεία είναι βόρεια βορειοδυτική, μια εκτεταμένη γαλάζια επιφάνεια απλώνεται κάτω μπροστά μας. Λίγο δυτικότερα μια άλλη γαλά-



ΦΩΤ. Δ. ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ



 Θα μπορούσε, πιθανώς, να είναι κάπου στον Ειρηνικό Ωκεανό. Και όμως, πρόκειται για τη λιμνοθάλασσα του Μεσολογγίου.....

ζια επιφάνεια, και μέσα στα επόμενα δέκα λεπτά, τρεις τέσσερις ακόμα. Πρώτη φορά συνειδητοποίησα ότι η Αιτωλοακαρνανία είναι ένας τεράστιος λιμνιώνας. **Τριχωνίδα, Οξερός, Λυσιμάχεια** και **Αμβρακία**, τακτοποιημένες δεξιά και αριστερά της Εθνικής Οδού και, βορειότερα και κάπως ξεκομμένη, η δαιδαλώδης τεχνητή λίμνη του Καστρακίου. Η ακόμα πιο δαιδαλώδης και μεγαλύτερη λίμνη των Κρεμαστών ίσα ίσα που φάνηκε μακριά στα δεξιά μας, εκεί που η υγρή Αιτωλοακαρνανία συναντά την ορεινή Ευρυτανία. Τα μάτια μας ορθάνοιχτα κατέγραφαν εικόνες που μόνο με μικρή ταχύτητα και σε χαμηλό ύψος έχεις τη δυνατότητα να εντοπίσεις. Όπως για παράδειγμα οι εξωτικές εικόνες που ξετυλίζονται

στη λιμνοθάλασσα του **Λογαρού**. Μακρόστενες λωρίδες γης διαγράφουν ασύλληπτης αισθητικής διαδρομές στα αβαθή νερά του Βόρειου Αμβρακικού, παραπέμποντας κατευθείαν στις πολυφωτογραφημένες ατόλες του Ειρηνικού!

Κακή αρχή.

ΠΟΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ προς τα περίφημα **Τζουμέρκα**, που όμως ήταν ορατά στο χάρτη μόνο. Στην πραγματικότητα αντί να αντικρύζουμε τον επιβλητικό ορεινό όγκο, είχαμε μπροστά μας μια εξαιρετικά πυκνή συννεφιά, που ξεκινούσε πάνω από την Τεχνητή Λίμνη του Πουρναρίου και εκτεινόταν όσο βαθιά έφτανε η ματιά μας. Ανατολικότερα τα πράγματα ήταν κάπως καλύτερα, καθώς μεταξύ του όρους Τόμαρος και των ορέων του Σουλίου διακρίναμε ένα είδος "αεροδιάδρομου" που μας παρείχε μια σχετική ορατό-

Χαρακτηριστικό ανάγλυφο των εκτεταμένων δασωμένων οροπεδίων που καλύπτουν μεγάλο μέρος της Πίνδου.





Χωρίς πόρτα λοιπόν...

τητα. Πετώντας σε ύψος 1.500 μ περίπου, δηλαδή λίγο χαμηλότερα από τις παχιές στρώσεις νεφών που εξαφάνιζαν τον ήλιο, προσεγγίσαμε τα **Ιωάννινα** σε διαδρομή παράλληλη των αυτοκινήτων που κινούνται στην Εθνική Οδό. Λίγα λεπτά αργότερα, συμπληρώνοντας κάτι λιγότερο από τρεις ώρες πτήσης, προσγειωθήκαμε στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων, όπου και θα έπρεπε πλέον να αναμορφώσουμε το πρόγραμμά μας. Ο βασικός πρωταγωνιστής της αποστολής μας, η Πίνδος, δεν είχε καμία διάθεση για αεροπορικές επισκέψεις...

Δεν υπάρχει αύριο !

ΣΤΗΝ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕ, συμμετείχαν όλα τα μέλη της αποστολής. Γνωρίζαμε πολύ καλά ότι ήταν σχεδόν αδύνατο να μας ξαναδοθεί η ευκαιρία να παρατηρήσουμε την Πίνδο από αέρος. Επιπλέον

γνωρίζαμε, ότι η πυκνή απογευματινή συννεφιά, που αύριο θα ήταν ακόμα εντονότερη, μας δημιουργούσε δύο σοβαρά προβλήματα. Η ανεπάρκεια φωτός για φωτογράφιση ήταν το πρώτο. Η αδυναμία πτήσης μέσα στα σύννεφα ήταν το δεύτερο. Δεν είναι μόνο ότι μέσα σε ορισμένο τύπο νεφών κρύβονται ανοδικά ρεύματα με ταχύτητες που φτάνουν και τα 200 χλμ. Είναι ότι η σκέψη και μόνο για πτήση χωρίς ορατότητα σε χαμηλό ύψος πάνω από το ανάγλυφο της Πίνδου σημαίνει κάποιου είδους πνευματική ανισορροπία ή, πιο απλά, ισχυρή αυτοκαταστροφική προδιάθεση.

Με τα δεδομένα αυτά στο κάθε άλλο παρά αυτοκαταστροφικό μυαλό μας, αποφασίσαμε να ακολουθήσουμε τη μέθοδο που στο αμερικάνικο μπάσκετ είναι γνωστή ως "run and gun", δηλαδή...τρέχα, χτύπα και φεύγα! Η πρώτη "τρύπα" στην άμυνα του αντιπάλου μας, φάνηκε πριν καλά καλά ολοκληρώσουμε τον ανεφοδιασμό των μικρών αεροπλάνων

μας. Το γαλάζιο του ουρανού άρχισε να διακρίνεται κάπου προς τα βόρεια. Γρήγορα γρήγορα αφαιρέσαμε τις πόρτες από το εξαθέσιο Cherokee, ώστε να έχουμε πολύ μεγαλύτερο οπτικό πεδίο και να αξιοποιήσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τον χρόνο που θα είχαμε στη διάθεσή μας. Λιγότερο γρήγορα ξεμπερδέψαμε με ορισμένες γραφειοκρατικές διατυπώσεις. Γύρω στις 6:30 το απόγευμα βρισκόμασταν στον αέρα, και τα δύο αεροσκάφη σε σχηματισμό και με βορειοδυτική πορεία. Ο στόχος μας ωστόσο ήταν ανατολικά. Το δύσκολο μέρος της αποστολής μας, μόλις τώρα ξεκινούσε...

Τα χαμηλά νέφη, αυτά δηλαδή που βρίσκονται σε ύψος μέχρι 2.000 μ., συνήθως σταματούν το εναέριο ταξίδι τους για δύο λόγους. Είτε γιατί δεν υπάρχει άνεμος να τα σπρώξει, είτε γιατί συναντούν κάποιο ψηλότερο, από τα ίδια, βουνό. Το **Μιτσικέλι**, το μακρόστενο βουνό που κυριαρχεί στο φόντο των Ιωαννίνων, φτάνει στο μέγιστο ύψος του των 1.800 μ., ακριβώς δίπλα στα Ιωάννινα, "αιχμαλωτίζοντας" έτσι τα ταξιδιάρικα νέφη. Την τρύπα την είχαμε εντοπίσει στα βορειότερα τμήματα του Μιτσικελίου, εκεί όπου το βουνό χαμηλώνει κατά 700-800 μ. περίπου, αφήνοντας αρκετό χώρο στα σύννεφα να συνεχίσουν την ανατολική τους πορεία, μέχρι να συναντήσουν το επόμενο εμπόδιο. Το κλειδί στην ιστορία ήταν ότι το επόμενο "εμπόδιο" ήταν ένας από τους κύριους στόχους μας: Οι ορεινοί όγκοι της **Τύμφης** και του **Σμόλικα**, μια εκτεταμένη περιοχή σπάνιας φυσικής ομορφιάς και οικολογικής αξίας, από τα βασικότερα τμήματα της υπερυψωμένης επιφάνειας που ονομάζεται "**Οροσειρά της Πίνδου**". Βάσει του συλλογισμού μας, ακόμα και αν δεν μπορούσαμε να προσεγγίσουμε τις ψηλές κορφές τους, που φτάνουν και ξεπερνούν τα 2.500 μ., θα είχαμε αρκετό "ορατό" χώρο για να πετάσουμε πολύ κοντά σε ο,τιδήποτε ήταν χαμηλότερα από τα 1.800 μ περίπου, ή και αρκετά ψηλότερα αν η τύχη ήταν κάπως με το μέρος μας.

Όνειρο και Εφιάλτης.

ΟΙ ΜΕΤΑΞΥ ΜΑΣ ΚΟΥΒΕΝΤΕΣ ΤΕΛΕΙΩΣΑΝ, λίγα λεπτά μετά την απογείωση. Έχοντας το βλέμμα μας κολλημένο προς την ανατολή, είδαμε το βουνό να χαμηλώνει, αφήνοντάς μας

αρκετό χώρο για ασφαλή διέλευση. Χωθήκαμε γρήγορα, με την ελπίδα ότι η "τρύπα" θα περίμενε την επιστροφή μας. Αν και πετούσαμε σε ύψος όπου αρκετά καθαρά μπορούσαμε να διακρίνουμε τα αυτοκίνητα που κινούντο στον ασφαλτόδρομο που οδηγεί στα Ζαγοροχώρια, τα μάτια μας ήταν καρφωμένα στο συγκλονιστικό θέαμα που σιγά σιγά εμφανιζόταν μακριά μπροστά μας. Όχι αργότερα από τρία λεπτά, **η χαράδρα του Βίκου** ήταν ακριβώς κάτω και παράλληλα με την άτρακτο του αεροπλάνου μας! Ενώ μεταξύ των δύο μας, μεσολαβούσε το ακόμα μικρότερο αεροπλανάκι, που προσπαθούσε να χωθεί στο φωτογραφικό κάδρο του Αντώνη, του άλλου φωτογράφου της αποστολής μας που, διπλασφαλισμένος, ήταν σχεδόν ο μισός έξω από το Cherokee. Δυο πήγαινε και ένα έλα πάνω από το Βίκο, σε λιγότερο από πέντε λεπτά. Έχοντας περπατήσει καμιά δεκαριά φορές τη χαράδρα, σε ποτέ λιγότερο από πέντε ώρες - και μάλιστα μόνο το "πήγαινε" - ένοιωθα κάπως αμήχανα τη στιγμή που κάνοντας στροφή 180ο πάνω από το **Μικρό Πάτιγκο**, ξεκινούσαμε για μια ακόμα διέλευση, με αντίθετη φορά...

Run and gun... Αν και όλοι μας θέλαμε να πετάμε πάνω από το Βίκο μέχρι λίγο πριν να μείνουμε από καύσιμα, αφήσαμε τη χαράδρα πίσω μας, γνωρίζοντας ότι η "τρύπα" ίσως να μην υπήρχε αύριο. Έχοντας για οδηγό τη φυσική προέκταση της χαράδρας του Βίκου, δηλαδή το **φαράγγι του Βοϊδομάτη**, φτάσαμε στον **κάμπο της Κόνιτσας**. Μια στροφή 360ο που κάναμε για φωτογράφιση ακριβώς πάνω από την Κόνιτσα, ήταν η αιτία να χάσουμε την οπτική επαφή με το μικρό Cessna. Όταν πετάς σε ένα τόπο γεμάτο βουνά, χαράδρες και ποτάμια, δεν είναι και δύσκολο να χαθείς... Αν δεν σου τύχει, είναι αδύνατον να φανταστείς πόσο δύσκολα διακρίνεται ένα μικρό κινούμενο αντικείμενο που κινείται σε τρεις διαστάσεις, και μάλιστα σε εξαιρετικά φορτωμένο με εικόνες, σχέδια και χρώματα φόντο... Λίγο αργότερα "βρεθήκαμε", αφού πρώτα χρειάστηκε να μοιράσουμε τα βλέμματά μας προς όλες τις κατευθύνσεις.

Κινούμενοι σε πιο "σφιχτό" σχηματισμό, κινηθήκαμε ανατολικά, εισχωρώντας πλέον στην καρδιά της Πίνδου.

"Γλείφοντας" τις νότιες πλαγιές του Σμόλικα, τα πανέμορφα **χωριά της Λάκας του Αώου**

περνούσαν ταχύτατα το ένα μετά το άλλο κάτω από τα πόδια μας. Σύντομα το θέαμα έγινε λιγότερο ευχάριστο, αν και το ίδιο συγκλονιστικό. Το σκούρο πράσινο που κυριαρχούσε στις κατάφυτες πλαγιές, αντικαταστάθηκε από ένα μίγμα μαύρου και γκρι, το χρώμα δηλαδή του δάσους μετά την πυρκαγιά. Σχεδόν όλη η δυτική πλευρά του Σμόλικα, του δεύτερου ψηλότερου Ελληνικού βουνού, μέχρι την πολυτραγουδισμένη **Σαμαρίνα** έχει μετατρα-

πί εκεί οι υλοτόμοι έχουν ήδη προχωρήσει πολύ το έργο τους. Δεκάδες δρόμοι φαίνεται να έχουν ανοιχτεί ειδικά για την περίπτωση, χιλιάδες "ξαπλωμένοι" κορμοί σαν καμένα σπιρτόξυλα... Σαν τη μύγα μεσ' στο γάλα, αλλά με εντελώς αντίθετους χρωματισμούς, το λευκό μικρό Cessna ξεχώριζε πετώντας χαμηλά πάνω από το θλιβερό μαύρο φόντο. Τα συναισθήματά μας "απογειώθηκαν" και πάλι όταν κινηθήκαμε δυτικά, πολύ κοντά στη,

Το χαρακτηριστικό άγριο ανάγλυφο της ανατολικής πλαγιάς του Βίκου, λίγο πριν το Πάπιγκο.



πί σε σηνικό μεταπολεμικής καταστροφής. Μέσα στον περσινό καταιγισμό των καλοκαιρινών καταστροφικών πυρκαγιών, πέρασε σχεδόν απαρατήρητο το γεγονός ότι για πρώτη φορά στην πυρόπληκτη ιστορία μας κήκαν τόσο μεγάλες εκτάσεις υπεραϊωνόβιων απρόσιτων δασών. Χιλιάδες μαύροι κορμοί, χωρίς κλαδιά και φύλλα, περιμένουν την ώρα που το πριόνι του υλοτόμου θα τους απαλλάξει από το μαρτύριό τους. Ακριβώς το ίδιο θέαμα συναντήσαμε και όταν κινηθήκαμε νοτιότερα, στην περιοχή βορείως της **Λαΐστας**. Με τη διαφορά



Ίχνη από μικρότερες παλιές πυρκαγιές υπάρχουν σε πολλά σημεία, ιδιαίτερα στους πρόποδες των βουνών και κοντά σε κατοικημένες περιοχές.

σχεδόν σαν καρδιογράφημα, βόρεια πλευρά της Τύμφης. Έχοντας τον Αώο από κάτω μας και συνεχόμενες ψηλές κορφές στα αριστερά μας, μόνο η σκέψη της "κλειστής" τρύπας θα μπορούσε να μας χαλάσει τη διάθεση. Αποφασίσαμε να επιστρέψουμε, καθώς η ώρα ήταν ήδη 7:30, μισή ώρα πριν την παύση λειτουρ-



γίας του αεροδρομίου Ιωαννίνων. Αν δεν προλαβαίναμε, θα έπρεπε να προσγειωθούμε στο αμέσως πλησιέστερο αεροδρόμιο, δηλαδή...στην Κέρκυρα.

Δέκα λεπτά πριν από τις 8 προσγειωθήκαμε, αφού πρώτα χρειάστηκε να κάνουμε μερικούς άσκοπους κύκλους, περιμένοντας να προσ-

Σύννεφα παντού.

ΤΟ ΠΡΩΪ ΟΛΑ ΕΞΩ ΗΤΑΝ ΜΟΥΣΚΕΜΑ. Ο ουρανός κλειστός, εκτός από κάποιες ηλιαχτίδες που ξεχώριζαν κάπου μακριά, στα νότια. Αν και το αεροδρόμιο άνοιγε στις δέκα, εμείς ήδη από τις οκτώμιση ήμασταν έτοιμοι για

Χωρίς αμφιβολία, δύσκολα να μπορέσει να ελπίζει κάποιος σε αποτελεσματική πυρόσβεση, όταν η φωτιά φτάσει σε τόσο απόκρημνες πλαγιές, σαν αυτές του Σμόλικα.



γειωθεί το αεροσκάφος της Ολυμπιακής, που φυσικά είχε προτεραιότητα.

Νηστικοί καθώς ήμασταν από το πρωί, και έχοντας αρκετές ώρες πτήσης στον οργανισμό μας, το μόνο που θέλαμε ήταν ένα καλό γεύμα και ύπνο, το ταχύτερο.

Οι προβλέψεις που είχαμε ωστόσο για τον αυριανό καιρό, δεν ήταν καθόλου καλές. Πριν κοιμηθούμε πάντως, είχε ξαστεριά.

απογείωση, περιμένοντας και πάλι την "τρύπα". Αντί για "τρύπα", το πρώτο που μας ήρθε ήταν μια γερή καταιγίδα. "Καλό αυτό" σκεφτήκαμε. "Μετά την ένταση, σχεδόν πάντα ακολουθεί ηρεμία". Η καταιγίδα πέρασε, μια μικρή "τρύπα" εμφανίστηκε, και μια ακόμα καταιγίδα ακολούθησε. Μια ώρα αργότερα, οι καιρικές συνθήκες ήταν κατάλληλες για πτήση. Και πάλι δεν πετάξαμε ωστόσο, γιατί το αεροδρόμιο είχε





στο μεταξύ κλείσει -τα περισ-σότερα αεροδρόμια στην Ελλάδα λειτουργούν μόνο λίγο πριν και λίγο μετά από τις προγραμματισμένες αφίξεις/αναχωρήσεις των εμπορικών αεροσκαφών-. Στις πέντε το αεροδρόμιο λειτουργούσε και πάλι, πέντε λεπτά αργότερα ήμασταν στον αέρα. Καθώς ο καιρός παρουσίαζε εξαιρετικά ασταθή συμπεριφορά, αποφασίσαμε να πετάξουμε μόνο με το Cherokee, που λόγω ισχυρότερου κινητήρα θα μπορούσε να ανταπεξέλθει πολύ καλύτερα σε τυχόν "δύσκολες" καταστάσεις. Κατευθυνθήκαμε προς τον Βίκο και πάλι. Στο μεταξύ ο ένας φωτογράφος καθώς και ο κάμεραμαν της ομάδας μας είχαν φύγει οδικά για να "στηθούν" στη θέση "Οξύα", δηλαδή σε ένα από τα καλύτερα παρατηρητήρια της χαράδρας.

Η διέλευση αεροσκάφους πάνω απ' τον Βίκο ήταν κάτι που θέλαμε να καταγράψουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Σύντομα είχαμε τους περιφημους **πύργους της Αστράκας** μερικές δεκάδες μέτρα μόνο μακριά από το φτερό μας. Δυό ακόμα βαθιές χαράδρες, το "**Χάσμα το Έπους**" και ο "**Μέγας Λάκος**", που έρχονται



Γλύφοντας τις νότιες πλαγιές του Σμόλικα το σκούρο πράσινο είναι το μόνο χρώμα που κυριαρχεί στις πλαγιές.

από τα ανατολικά και καταλήγουν στο Βίκο, άσκησαν μια ανεξήγητη έλξη στα βλέμματά μας. Σε κάθε διέλευση, κάτι διαφορετικό προσέλκυε την προσοχή μας. Μια φιδωτή γκριζα γραμμή ήταν το αποτύπωμα του ορμητικού νερού που μέχρι πριν λίγους μήνες κυλούσε ορμητικά στον πάτο της χαράδρας. Δεξιά και αριστερά της, όχθες κατάφυτες σκαρφάλωναν στις απότομες πλαγιές, και πάνω από αυτές πανύψηλα κάθετα βράχια, σμιλεμένα με αγριάδα απίστευτη έβραζαν την τελική πινελιά στο μοναδικό αυτό έργο τέχνης.

Το οροπέδιο της Αστράκας και οι ξακουστές κορφές ήταν και πάλι νεφοσκεπείς, δημιουργώντας μια ακόμα πιο μυστηριακή αίσθηση στο περιβάλλον. Δεν συνεχίσαμε την χθεσινή μας πορεία. Περιπλανηθήκαμε πάνω από τα Ζαγοροχώρια, και πήραμε το δρόμο της επιστροφής. Όχι όμως και της προσγείωσης, καθώς στο μεταξύ ο πιλότος του δεύτερου

αεροπλάνου έκρινε ότι οι καιρικές συνθήκες είχαν βελτιωθεί και ήταν πλέον αρκετά ασφαλείς για πτήση. Συναντηθήκαμε και τα δύο αεροσκάφη πάνω από τα Ιωάννινα και κατευθυνθήκαμε προς το **Μέτσοβο**. Πλήθος χωριών και χαμηλών βουνών διαδέχονταν το ένα το άλλο. Τη μια τα βλέπαμε καθαρά, την άλλη θολά και την άλλη καθόλου. Χρησιμοποιώντας τα μάτια σαν βασικά όργανα πλοήγησης, οι πιλότοι μας προσπαθούσαν να εντοπίζουν τους διαδρόμους που σχηματίζονταν μεταξύ των συννέφων. Σύννεφα...μια κουβέντα δηλαδή. Τεράστιοι λευκοί όγκοι σε μεγαλειώδη ακανόνιστα σχήματα, που έδιναν την εντύπωση ότι θα είναι για πάντα εκεί. Επίπονη προσπάθεια για τους πιλότους, αλλά μοναδική εμπειρία για όλους εμάς, τους υπόλοιπους. Αρκετά πριν το Μέτσοβο, κινηθήκαμε βόρεια με στόχο την τεχνητή λίμνη του Αώου. Οι λευκοί γίγαντες ωστόσο είχαν άλλη άποψη. Σφιχταγκαλιασμένοι δίπλα δίπλα, δεν άφηναν πλέον κανένα περιθώριο. Ούτε να

δούμε, ούτε να μπούμε. Ελάχιστες κουβέντες ανταλλάξαμε. Ο θόρυβος από τον αέρα που έμπαινε ανενόχλητος από εκεί που κανονικά θα έπρεπε να τον εμποδίζουν οι πόρτες, μας υποχρέωνε να κάνουμε ό,τι έπρεπε να κάνουμε, χωρίς να μιλάμε. Γι' αυτό και το βράδυ, είχαμε πολλά να πούμε...

Τρελλόκαιρος

ΗΜΕΡΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ, εν μέσω καταιγίδων... Φτάνοντας στο αεροδρόμιο ωστόσο, νωρίς το πρωί, ο ουρανός πάνω από τα Ιωάννινα ήταν αρκετά καθαρός. Νοτιότερα όμως, προς τα εκεί που υποχρεωτικά θα περνούσαμε, ήταν απειλητικά γκρίζος. Η πρόβλεψη που πήραμε μιλούσε για πολλές τοπικές καταιγίδες. Πήραμε, για τελευταία φορά, άδεια απογειώ-σης και σύντομα αφήναμε τα Ιωάννινα πίσω μας, έχοντας τα μάτια μας καρφωμένα στο ειδικό μόνιτορ που δείχνει την εξέλιξη των καταιγίδων σε απόσταση μέχρι και εκατό χιλιομέτρων περίπου. Αν δεν ήταν τόσο σοβαρό το θέμα, άνετα θα μπορούσαμε να πιστέψουμε ότι παίζαμε κάποιο virtual παιχνίδι... Πρώτα



Η δυτική πλαγιά του Σμόλικα θυμίζει σκηνικό μεταπολεμικής καταστροφής.





βλέπαμε την καταιγίδα στο μόνιτορ, και λίγα λεπτά αργότερα τη συναντούσαμε μερικές εκατοντάδες μέτρα μακριά μας, κάνοντας αρκετά "ζικ-ζακ" προκειμένου να μη βρεθούμε μέσα τους. Το παιχνίδι με τις καταιγίδες τελείωσε πάνω από τον Αμβρακικό κόλπο, στο όριο δηλαδή της δικαιοδοσίας του "Μετεωρολογικού Θεού της Ηπείρου" που όλοι γνωρίζουν ότι συχνά σηκώνει "μπαϊράκι", και ενώ όλη η Ελλάδα μπορεί να "φλέγεται", αυτός κάνει τους Ηπειρώτες να κυκλοφορούν με ομπρέλες...Φτάνοντας πάνω από τον Πατραϊκό κόλπο, όπου και να κοιτάζαμε βλέπαμε καταγάλανο ουρανό. Ούτε ένα τόσο θαρραλέο σύννεφο!

Έχοντας τον ισχυρό άνεμο στην πλάτη μας, πολύ γρήγορα συναντήσαμε την μακρόστενη γαλάζια λωρίδα που χωρίζει την Πελοπόννησο

από την Στερεά. Μια σκούρα γκρι νέφωση άρχισε να διακρίνεται στον ανατολικό ορίζοντα, ακριβώς πάνω από το λεκανοπέδιο των τεσσάρων εκατομμυρίων κατοίκων. Δεν χρειάστηκε να κοιτάξουμε στο μόνιτορ, δεν υπήρχε καταιγίδα. Προσγειωθήκαμε στο έρημο Ελληνικό, φορτώσαμε τον ελάχιστο εξοπλισμό μας στα αυτοκίνητα, χαιρετηθήκαμε και ξεκινήσαμε για τα σπίτια μας. Δυο ώρες αργότερα, στον δρόμο της επιστροφής ακόμα, ευχηθήκαμε να επινοηθεί κάποτε το μόνιτορ που θα δείχνει τα "ζικ-ζακ" που πρέπει να κάνεις για να αποφύγεις το επόμενο μπουτιλιάρισμα...

Επίλογος

ΒΛΕΠΟΝΤΑΣ τα slides και το video, δύο μέρες αργότερα, κάναμε τον απαραίτητο απολογισμό

Η χαρακτηριστική εικόνα των πύργων της Αστράκας, ο φιδωτός δρόμος που οδηγεί στο Πάπιγκο, το αεροπλάνο που πέφτει και ο...αετός. Οι σκιές παίζουν περίεργα παιχνίδια!





μας. Δεν είχαμε φτάσει στα Άγραφα. Ούτε στη Φλέγκα φτάσαμε. Τα Τζουμέρκα, μόλις που τα πλησιάσαμε. Καλό φως μόνο μια μέρα είχαμε. Αλλά τελικά, δεν πήγε χαμένη η προσπάθεια. Φωτογραφίες θα δημοσιευτούν. Μέρος του βίντεο θα προβληθεί. Και όλο και κάποιος ακόμα θα υποψιαστούν ότι στο μέλλον ίσως αποδειχθεί, ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα στον κρατικό προϋπολογισμό δεν είναι το έλλειμμα στα έσοδα, αλλά η έλλειψη αποτίμησης του λογαριασμού "Φυσικός Πλούτος".

Lyc Sac για τα πρακτικότετα σακίδια **EastPac**. Η αποστολή υποστηρίχθηκε από την **Amita Motion (3 E)**

Καθοριστικό ρόλο στην επιτυχία της αποστολής είχαν οι δύο επαγγελματίες πιλότοι που ανέλαβαν το δύσκολο έργο της ασφαλούς διέλευσης από απομονωμένες περιοχές.


Ο **Σπύρος Γιαννακόπουλος**, ο πιλότος του μικρού 4θέσιου **Cessna 172** που πετάει σχεδόν με...ο,τιδήποτε πετάει, ενώ το μεγαλύτερο "πάθος" του είναι οι πτήσεις με ακροβατικά

Το μικρό Cessna ενώ ετοιμάζεται για κλειστή αριστερή στροφή που θα το φέρει παράλληλα με τη χαράδρα του Βίκου.

Υποστηρικτές - ευχαριστίες

Ευχαριστούμε την Αεραθλητική Λέσχη Ιωαννίνων "**ΑΕΡΑΚΙ**" για την πρόθυμη υποστήριξη που μας παρείχε σε θέματα ανεφοδιασμού και φύλαξης των αεροσκαφών μας. Ακόμα ευχαριστούμε τη **Sony Hellas** για την ψηφιακή βιντεοκάμερα που μας παρείχε, καθώς και την

αεροσκάφη.

Ο **Θάνος Ιορδάνης**, κάτοχος του 6θέσιου **Cherokee**, εκτός από έμπειρος πιλότος αεροσκαφών, έχει πτυχίο κυβερνήτη ελικοπτερου. 



Ο **Σπύρος**, πιλότος του μικρού **Cessna**, ενώ προσπαθεί να μη χάσει το **Cherokee** από τα μάτια του...

