

Ένας σύγχρονος Ίκαρος και «Ιωνάθαν»... Αλέξανδρος Καραμανλάκης (1888 - 1912) (Ιωάννης Μ. Μιχαλακόπουλος)

/ [Πεμπτούσια](#)



Ένας σύγχρονος Ίκαρος και «Ιωνάθαν»...

Αλέξανδρος Καραμανλάκης (1888 - 1912). Το πρώτο θύμα της ελληνικής αεροπορίας

Περί τα τέλη του 19ου αιώνα, ο επιτυχημένος εμπορικός αντιπρόσωπος Θεμιστοκλής Καραμανλάκης και η σύζυγός του Ευριδίκη ζούσαν μια άνετη και γεμάτη ενδιαφέροντα ζωή στην Κωνσταντινούπολη. Εκεί, κατά την επικρατούσα άποψη, γεννήθηκε ο πρωτότοκος γιος τους ο Αλέξανδρος στις 18-1-1888 ενώ λίγα χρόνια μετά ήρθε στον κόσμο και ο μικρός Γεώργιος. Λόγω της οικονομικής άνεσης που είχε η οικογένεια, ο Αλέξανδρος μαθήτευσε στην «Πατριαρχική Μεγάλη του Γένους Σχολή», στο Φανάρι. Παρακολούθησε, μαθήματα αρχαίων ελληνικών, φιλοσοφίας, φυσικής και μαθηματικών από κορυφαίους διδασκάλους. Ο

σπόρος είχε αγκαλιαστεί από γόνιμο έδαφος... Ο νεαρός σπουδαστής ανέπτυξε σύντομα ένα ανήσυχο πνεύμα διαμορφώνοντας ταυτόχρονα μια υγιή, φλογερή πατριωτική ταυτότητα! Δυστυχώς, μετά την «έκβαση» που είχε το κίνημα των νεότουρκων, η οικογένεια Καραμανλάκη αναγκάζεται να μετακινηθεί οριστικά στην Αθήνα, το 1908.



Ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης λόγω της ρηξικέλευθης, τολμηρής και συνδυαστικής δράσης του (αεροπορικής και δημοσιογραφικής - εκδοτικής) παραπέμπει στον «Γλάρο Ιωνάθαν Λίβιγκστον» από το αριστούργημα του Richard Bach. Ο συγκεκριμένος πρωταγωνιστής - σύμβολο της παγκόσμιας λογοτεχνίας, παρά τις μεγάλες δυσχέρειες «πετάει» με έναν ιδιότυπο θαρραλέο τρόπο που δεν είναι ακόμα της «εποχής» του... «Εκτός από το πήγαινε - έλα πίσω από τα καΐκια, υπάρχει και κάποια άλλη αιτία για να ζούμε» (απόσπασμα από το βιβλίο)

Η πλατειά μόρφωση του νεαρού Αλέξανδρου, σε συνδυασμό με τη φιλερευνητική διάθεση που τον χαρακτηρίζει τον στρέφει στο μαγικό -τότε- χώρο της δημοσιογραφίας οδηγώντας γρήγορα στην έκδοση ενός δικού του, οικονομικά αυτόνομου, εντύπου. Έτσι, στις 7 Ιανουαρίου του 1911 κυκλοφορεί πανηγυρικά το πρώτο φύλλο του «Ανεξάρτητου Αθηνών».

Ήταν χειμώνας, ανήμερα τ' Αγιαννιού και κάτι απροσδιόριστο μόλις είχε σκιρτήσει εκεί στα συνήθως αγριεμένα σωθικά του νότιου Κορινθιακού κόλπου.

Επρόκειτο για μια κοινωνικοπολιτική και φιλολογική εβδομαδιαία επιθεώρηση που

ο ίδιος ο Καραμανλάκης είχε σχεδιάσει κατόπιν επισταμένης μελέτης και ανάλυσης της πολυεπίπεδης αθηναϊκής ζωής... Δυστυχώς, ο βίος αυτής της ενδιαφέρουσας και καλοστημένης εκδοτικής προσπάθειας αποδείχθηκε βραχύς, καθότι στις 28 Οκτωβρίου του ίδιου έτους τυπώθηκε το τελευταίο φύλλο. Μέσα σε αυτούς τους δέκα μήνες φιλοξενήθηκαν στις σελίδες του «Ανεξάρτητου» άρθρα – συνεργασίες διανοούμενων της εποχής όπως του Μπάμπη Άννινου, του Γ. Δροσίνη, του Γ. Στρατήγη και του Γρ. Ξενόπουλου. Παράλληλα, η εφημερίδα είχε στήλες εξειδικευμένου ενδιαφέροντος για τις κυρίες, τον αθλητισμό, θέματα υγείας και υγιεινής («Η στήλη του Ιπποκράτους»), ενώ στην τελευταία σελίδα καταχωρούνταν οι διαφημίσεις.

Εν τω μεταξύ, ο πρωτοπόρος εκδότης και αρχισυντάκτης είχε αναχωρήσει τον Αύγουστο του 1911 για τη Γερμανία και τη Γαλλία «προς μελέτην ειδικήν των μεγάλων εκδόσεων και της εν γένει δημοσιογραφικής κινήσεως εν Ευρώπη». Σύντομα όμως, γράφτηκε στην αεροπορική σχολή του διάσημου αεροπόρου και μηχανικού Λουί Μπλεριό (1872-1936) ακολουθώντας τον εσωτερικό ψίθυρο του μυθικού Ικάρου προς το «Υψιπετείν» και προς τα καβαφικά «δύσκολα και ανεκτίμητα Εύγε».

Όπως ήταν αναμενόμενο, ο Καραμανλάκης κατά τη διάρκεια των σπουδών του υπήρξε άριστος μαθητής τόσο στη θεωρία όσο και στις εφαρμογές της επιγείου και εναερίου εκπαιδεύσεως, σημειώνοντας εξαιρετικές επιδόσεις που προκαλούσαν το θαυμασμό των καθηγητών και συναδέλφων.



Ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος σκοτώθηκε (04/04/1913) στο Λαγκαδά της Θεσσαλονίκης, μαζί με τον αγωνιστή διανοούμενο ποιητή Κωνσταντίνο Μάνο όταν το αεροπλάνο τους κατέπεσε σε αναγνωριστική επιχείρηση κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους.

Στη συνέχεια, το Φεβρουάριο του 1912 επέστρεψε στην Ελλάδα όπου παρέμεινε στην Πάτρα συνοδευόμενος από τον Γάλλο «μηχανικό αεροπλοΐας» Λεών Ντουσέ. Εκεί αποβιβάστηκε φέρνοντας μαζί του ένα ιδιόκτητο διαθέσιμο μονοπλάνο, ονόματι «Αλκυών» (Αλκυόνη - θαλασσοπούλι) που αγόρασε στο Παρίσι και το οποίο «έπιανε» -την εξωπραγματική για τα δεδομένα της εποχής- τελική ταχύτητα 100 χλμ/ώρα, με ένα κινητήρα ισχύος 50 ίππων. Παράλληλα, διακόσια χιλιόμετρα ανατολικότερα, στην Αθήνα είχαν ήδη προηγηθεί επιτυχημένες πτητικές προσπάθειες από τον άλλο πρωτοπόρο της κυανόλευκης αεροπορίας, τον Εμμανουήλ Αργυρόπουλο. Έτσι, τα δύο «Ανθρωποπούλια» σε συνεργασία με το θεατρικό παραγωγό Λεωνίδα Αρνιώτη δεν άργησαν να έρθουν σε επαφή και να οργανώσουν τους πρώτους αεροναυτικούς αγώνες επί ελληνικού... εδάφους! Συγκεκριμένα, το σενάριο προέβλεπε ταυτόχρονη υπερπήδηση και των τριών πιλότων πάνω από την Αθήνα αφού πρώτα ο Καραμανλάκης θα είχε απογειωθεί από την Αχαΐα και ο Αργυρόπουλος με τον Αρνιώτη από του Γουδή. Ατυχώς, η εν λόγω διαδικασία δεν ολοκληρώθηκε καθότι στην Πάτρα η διαχείριση του μεγάλου

πλήθους που είχε συρρεύσει υπήρξε πλημμυλής, από την πλευρά των αρμόδιων (αστυνομικών) αρχών και ως εκ τούτου δεν κατέστη δυνατή η ασφαλής απογείωση του μονοπλάνου του Καραμανλάκη. Κατόπιν, ακολούθησαν την άνοιξη και άλλες απόπειρες (επιτυχημένες και όχι) στην Πάτρα όπου άλλοτε οι καιρικές συνθήκες και άλλοτε η -εκ των πραγμάτων- περιορισμένη σχετική εμπειρία δυσχέραιναν το όλο «καινοτόμο» και γεμάτο κινδύνους εγχείρημα. Τελικά, ο θαρραλέος αεροπόρος τραυματίζεται (ελαφρά) και το «Αλκυών» παθαίνει σοβαρές ζημιές. Αποφασίζεται ο Καραμανλάκης και ο Ντουσέ να μεταβούν άμεσα στην Αθήνα, αναμένοντας εκεί τα γνήσια ανταλλακτικά που θα ερχόντουσαν απευθείας από γαλλικό εργοστάσιο. Εν τω μεταξύ, στον -ίσως πιο φιλόξενο- αττικό ουρανό, ο Αργυρόπουλος και ο Δημήτρης Καμπέρος (ο παράτολμος στρατιωτικός με τη χαρακτηριστική ανάποδη τραγιάσκα) συνεχίζουν να κάνουν πτήσεις. Επιτέλους, τον Ιούλιο ο Ντουσέ με υπεράνθρωπες προσπάθειες καταφέρνει να επισκευάσει πλήρως την «Αλκυόνη». Έτσι, ο διψασμένος για τους αιθέρες Αλέξανδρος Καραμανλάκης -που αυτό το διάστημα ήταν σαν το λιοντάρι (ή μάλλον σαν τον... θαλασσαετό) κλεισμένος στο κλουβί- ξεκινά σειρά επιτυχημένων πτήσεων καταρρίπτοντας το ένα «πανελλήνιο ρεκόρ ύψους» μετά το άλλο.

Οι συνεχείς επιτυχίες του τον ενθαρρύνουν να αποτολμήσει να μεταβεί στο Ρίο της Αχαΐας με το αεροπλάνο του. Ούτε οι ισχυροί άνεμοι, ούτε οι επίμονα αποτρεπτικές προσπάθειες των συνεργατών του τον έπεισαν να ακυρώσει αυτό το ακραία επικίνδυνο ταξίδι. Το πρωί της 29ης Αυγούστου 1912 -ανήμερα τ'Αγιαννιού- ο ατρόμητος αεροπόρος απογειώθηκε από το Παλιό Φάληρο. Δύο ώρες αργότερα, το Υπουργείο Ναυτικών έλαβε τηλεγράφημα από την Κόρινθο που ανέφερε ότι «ο αεροπόρος ακολουθών την γραμμήν του Ισθμού, διήλθεν εκείθεν κατευθυνόμενος προς Πάτρας». Οι ώρες όμως περνούσαν και το αεροπλάνο δεν φαινόταν στον ουρανό. Και ενώ οι ανησυχίες κορυφώνονταν, ένα τηλεγράφημα από το Δερβέني ανήγγειλε το τραγικό γεγονός: «... αεροπόρος έπεσε σήμερα την 8ην πρωινήν, εις την θάλασσαν 200 μέτρα από της ακτής Λυγιά και εβυθίσθη λόγω του πνέοντος ισχυρού ανέμου». Τα δυνατά αέρια ρεύματα του Κορινθιακού ανάγκασαν τον αεροπόρο να επιχειρήσει προσθαλάσσωση κοντά στο Ξυλόκαστρο. Αν και τραυματισμένος, προσπάθησε να βγει από το αεροπλάνο και να κολυπήσει προς την ξηρά. Δεν τα κατάφερε! Οι δυνάμεις του τον εγκατέλειψαν. Αν και δεινός κολυμβητής, πνίγηκε σε ηλικία εικοσιτεσσάρων ετών, παραμονή της ονομαστικής του εορτής...



Ο ριψοκίνδυνος αεροπόρος αξιωματικός Δημήτρης Καμπέρος (1883 - 1942) με τη χαρακτηριστική ανάποδη τραγιάσκα.

Ο τύπος της εποχής προχώρησε σε εκτενή σχετικά αφιερώματα με όλο το χρονικό της μοιραίας πτήσης και λεπτομέρειες από την πάνδημη κηδεία, την οποία παρακολούθησε σύσσωμο το Υπουργικό Συμβούλιο με επικεφαλής τον πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο. Η Λαϊκή Μούσα μέσα από τις γραφίδες των Ζαχαρία Παπαντωνίου, Φωκίωνα Πανά, Εμμανουήλ Γουβέλη και Ανδρέα Νικολάρα ύμνησε αυτόν τον πρόωρα χαμένο απολλώνιο εκφραστή της Αεροπορικής Ιδέας. Συγκεκριμένα, ο Ιωάννης Πολέμης αναδεικνύοντας το ρόλο και τη «συνέργεια» των τριών θεμελιωδών στοιχείων (γη - νερό - αιθέρας) στην πλοκή της ζωής και του θανάτου του Αλέξανδρου Καραμανλάκη, έγραψε τους ακόλουθους επιγραμματικούς στίχους:

«Σ' έπερνε πάνω ο ουρανός, μα η γη που σ' αγαπούσε
και κάθε τόσο σ' έχανε μα πάντα σε ποθούσε,
απ' τη σκληρή τη θάλασσα εζήτησε βοήθεια, κι έτσι της είπε:
- Πάρε τον μεσ' τα πλατειά σου στήθια,
κόψε του τα γοργά φτερά που με λαχτάρα ανοίγει,
και δός μου τον αφτέρουγο να μη μου ξαναφύγει».



Ο «Αετάνθρωπος» Αλέξανδρος Καραμανλάκης

Από εκείνον τον Αύγουστο του 1912, εδώ και 106 καλοκαίρια, τα Ελληνικά φτερά μεγαλώνουν και δυναμώνουν! Η Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ) κραταιώθηκε ενώ οι χειριστές των αεροσκαφών μας, έχουν καθιερωθεί στις συνειδήσεις όλων σαν οι κορυφαίοι (των κορυφαίων!) σε παγκόσμιο επίπεδο.

Κλείνοντας, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι αράδες μέσα στις συνθήκες άνεσης ενός κλιματιζόμενου σαλονιού... πιθανότατα, σε κάποια Πτέρυγα Μάχης, να ακούγεται ο ανατριχιαστικός ήχος της σειρήνας. Αυτός ο συναγερμός που καλεί συχνότατα τους πιλότους μας να βρεθούν σε πολύ λίγα λεπτά στον αέρα, αναχαιτίζοντας τον εχθρό, διαφυλάττοντας τα υψηλά διακυβεύματα περί Εθνικής Κυριαρχίας, Ασφάλειας και Αξιοπρέπειας... Όμως, κάποιοι από αυτούς τους «Αιγαιοφύλακες» δεν έχουν γυρίσει πίσω ακόμα. Ακολούθησαν το πεπρωμένο του Φωτός και του κύματος. Προ ετών, αμούστακοι, τελειώνοντας το Σχολειό, διαβαίνοντας το κατώφλι της «Ικάρων» στο Τατόι, είχαν επιλέξει αυτοπροαιρέτως το ενδεχόμενο να αφήσουν «πίσω συγγενείς, τη μάνα, τον πατέρα», να απαρνηθούν -άπαξ δια παντός- Πρωτοχρονιές και Πρωτομαγιές με παιδικά χαμόγελα, λούλουδα και πουλιά! Είχαν πεισθεί «τοις κείνων ρήμασι»...

Σε όλους αυτούς τους Πρωτομάστορες της «ακριβής Άνοιξης» αφιερώνονται οι ταπεινές προσπάθειές μας σε ένδειξη ελάχιστης ευγνώμονος μνήμης...

Πηγές:

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΑΚΗΣ - Το πρώτο Θύμα της Ελληνικής Αεροπορίας», Κάρολος Μωραΐτης, εκδόσεις Γκοβόστη, 1992

Περιοδικό «ΠΤΗΣΗ», τ. 115 - Ιούλιος 1994

«Ναυτική Ελλάς», Αύγουστος 2018

www.haf.gr (Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας και Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας)