

Επίσκεψη - ξενάγηση του Συνδέσμου Συριανών στην Αεροπορική Βάση Δεκέλειας



Κείμενο, φωτογραφίες: Χρήστου Θανόπουλου

Το Σάββατο 27 Ιανουαρίου 2024, μια παρέα 36 μελών και φίλων του Συνδέσμου Συριανών πραγματοποίησε επίσκεψη στην Αεροπορική Βάση Δεκέλειας – Τατοΐου, με ξενάγηση στον Χώρο Ιστορικής Μνήμης Σ.Ι., στις εγκαταστάσεις της Σχολής Ικάρων (Σ.Ι.), καθώς και στο Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας (Μ/ΠΑ).

Μετά τις αναμνηστικές φωτογραφίες μπροστά στην κεντρική είσοδο της Σ.Ι., παρουσία του Τμηματάρχη Σμηνάρχου κ. Λέκκα και τεταρτοετούς φοιτητή της Σ.Ι. περιηγηθήκαμε τον Χώρο Ιστορικής Μνήμης (Μουσείο) της Σ.Ι., ο οποίος εγκαινιάστηκε το 2022.

Ο μύθος του Δαιδάλου και του Ικάρου, που απέδρασαν με πτητική συσκευή από την Κρήτη, απεικονίζει το προαιώνιο όνειρο του ανθρώπου να πετάξει. Υπάρχουν και άλλα αρχαία ελληνικά ιπτάμενα μυθολογικά πλάσματα, όπως ο θεός Ερμής, το φτερωτό άρμα του Τριπτόλεμου, η εξημέρωση του φτερωτού αλόγου Πήγασου, από τον εγγονό του Σίσυφου, Βελλεροφόντη, και η εξόντωση της Χίμαιρας. Ο Βελλεροφόντης τελικά τιμωρείται από τους θεούς για την υπερηφάνεια του και κατακρημνίζεται, ενώ ο Πήγασος μεταφέρει τους κεραυνούς του Δία στον Όλυμπο, από το εργαστήριο του Ηφαίστου στη Λήμνο. Ο Πήγασος καταλήγει στην Ηώ, για να οδηγήσει το άρμα της και να φέρνει κάθε πρωί την Αυγή στον κόσμο.

Το 1911 τα βαλκανικά κράτη προσπαθούν να αποκτήσουν πολεμική αεροπορία. Κατόπιν ελληνογαλλικής συμφωνίας συνεργασίας, επιλέγονται τέσσερεις αξιωματικοί του στρατού ξηράς, οι: Δ. Καμπέρος, Μ. Μουτούσης, Χ. Αδαμίδης, Π. Νοταράς. Εκπαιδεύονται στην ιδιωτική σχολή Farman (η άλλη ήταν η Bleriot) έξω από το Παρίσι. Αποκτούν πρώτα το πτυχίο της πολιτικής και μετά της στρατιωτικής αεροπορίας. Είναι οι πρώτοι πιλότοι που πετάνε τα αεροπλάνα τύπου Farman και Bleriot (έμοιαζαν περισσότερο με χαρταετούς, με ρόδες ποδηλάτου,

εφοδιασμένα με πολύ αδύναμους κινητήρες). Την πρώτη πολεμική αποστολή εκτέλεσε ο Δημήτρης Καμπέρος (5 Οκτωβρίου 1912), εξορμώντας από αεροδρόμιο εκστρατείας της Θεσσαλίας και κάνοντας αναγνώριση στον οδικό άξονα Ελασσόνας – Σαρανταπόρου, εποπτεύοντας τις κινήσεις του τουρκικού στρατού. Με ένα από τα δύο αιχμαλωτισθέντα στη Θεσσαλονίκη οθωμανικά αεροπλάνα (Bleriot XI-2 Génie), πέταξαν πάνω από τις βουλγαρικές γραμμές και έπεσαν λόγω ατυχήματος πάνω από το Λαγκαδά (3 Μαρτίου 1913), οι πρώτοι νεκροί αεροπόροι Ε. Αργυρόπουλος (χειριστής – πιλότος) και Κ. Μάνος (ποιητής, βουλευτής, οπλαρχηγός στο Μακεδονικό Αγώνα και στα κρητικά κινήματα). Σε αποστολή ναυτικής συνεργασίας οι Μ. Μουτούσης και Α. Μωραϊτίνης πέταξαν πάνω από τον οθωμανικό ναύσταθμο στο Ναγαρά, ανοικτά της Καλλίπολης με υδροπλάνο Farman («Ναυτίλος») στις 24 Ιανουαρίου 1913, ρίχνοντας 4 μικρές βόμβες εναντίον του οθωμανικού στόλου (πρώτος βομβαρδισμός πλοίου από αεροπλάνο στην παγκόσμια ιστορία).

Τέσσερα χρόνια μετά τη λήξη των βαλκανικών πολέμων, το 1917, με την είσοδο της Ελλάδος στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και τη δημιουργία του μακεδονικού μετώπου, οι σύμμαχοι ανέλαβαν την εκπαίδευση του προσωπικού και την οργάνωση των δύο κλάδων Στρατιωτικής και Ναυτικής ελληνικής πολεμικής αεροπορίας. Όσον αφορά τη Στρατιωτική Αεροπορία, στο Σέδες, έξω από τη Θεσσαλονίκη, λειτουργούσε το Κέντρο Διασυμμαχικής Αεροπορικής Εκπαιδύσεως υπό γαλλική διοίκηση και στο Μούδρο Λήμνου, το Κέντρο Αεροπορικής Εκπαιδύσεως, της Ναυτικής Αεροπορίας, υπό αγγλική διοίκηση. Συγκροτήθηκαν οι πρώτες ελληνικές πολεμικές μοίρες Αναγνωρίσεως, Διώξεως και Βομβαρδισμού. Η Πολεμική Αεροπορία συμμετείχε ενεργά σε όλα τα μέτωπα, με νυκτερινές επιδρομές στη χερσόνησο Καλλίπολης – Κωνσταντινούπολης (Ιούνιος 1917), βομβαρδισμό των γερμανικών καταδρομικών «Γκέμπεν» και «Μπρέσλαου», του γερμανο-βουλγαρικού αεροδρομίου στη Δράμα, των «σιτοβολώνων» (σιτοχώρων) της Κεραμωτής (που εφοδίαζαν τον εχθρό), στη μάχη Σκρα, κατά του φρουρίου Τσανάκ – Καλέ και παρακείμενων εργοστασίων της Σμύρνης (1917–1918). Οι απώλειες έφτασαν τους 17 άνδρες. Το 1918 ιδρύθηκε το παλαιότερο και ιστορικότερο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Ελλάδος, στη Δεκέλεια (Τατόϊ), με μεταφορά της μοίρας Ναυτικής Αεροπορίας από το αεροδρόμιο του Μούδρου. Το αεροδρόμιο χρησιμοποίησαν στον Β' Π.Π. Ιταλοί, Γερμανοί (με στρατόπεδο εργασίας-συντήρησης αεροσκαφών) και Βρετανοί. Με τρεις μοίρες Στρατιωτικής Αεροπορίας, μια μοίρα Ναυτικής Αεροπορίας και αεροσκάφη De Havilland – 9, Breguet – 14, κ.α., η Πολεμική Αεροπορία υποστήριζε το μήκος 700 χλμ. μικρασιατικό μέτωπο (1919–1922). Με βομβαρδισμούς (Εσκή Σεχίρ, Κιουτάχεια), αναγνωρίσεις σε βάθος 100 χλμ. εντός του εχθρικού εδάφους, προσγείωση του Θάνου Βελούδιου και την ύψωση της ελληνικής σημαίας στην Προύσα στις 20 Ιουνίου 1920, κατάρριψη τουρκικού Breguet από τον Χ. Σταυρόπουλο στις 12 Ιουλίου 1922 ΒΑ

του Αφιών Καραχισάρ, υποστήριξη υποχωρούντων τμημάτων του Ε.Σ. Η Πολεμική Αεροπορία είχε τουλάχιστον 23 απώλειες στη Μ. Ασία.

Στο χρονικό διάστημα μετά την Μικρασιατική Εκστρατεία η Πολεμική Αεροπορία ανασυγκροτήθηκε και εκσυγχρονίστηκε. Στη διετία 1929–1931 ενοποιήθηκε η Στρατιωτική με την Ναυτική Αεροπορία. Το 1930 ιδρύθηκε Υπουργείο Αεροπορίας, με πρώτο υπουργό τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Το 1931 δημιουργήθηκε στην Αεροπορική Βάση της Δεκέλειας, η Σχολή Αεροπορίας (Σ.Α.), η οποία αναβαθμίστηκε και μετονομάστηκε το 1967 σε Σχολή Ικάρων (Σ.Ι.). Πρώτος διοικητής της ήταν ο αντισμήναρχος Π. Βήλος. Το 1949 δημιουργήθηκε η φημισμένη ως τις μέρες μας Σχολή Μηχανικών Αεροπορίας (Σ.Μ.Α.).

Το πρώτο αεροπλάνο που πέταξε στην Ελλάδα, στις 8-2-1912 με πιλότο τον Ε. Αργυρόπουλο, ήταν τύπου Nieuport IV G. Τα πρώτα αεροπλάνα της Πολεμικής Αεροπορίας ήταν τύπου Bleriot και Farman.

Από το 1925 παρελήφθησαν αεροπλάνα αγγλικής και γαλλικής κατασκευής: Gloster, Mars VI Nighthawk, Sopwith Pup Camel, τα εκπαιδευτικά Morane – Saulnier, Hawker Horsley, Avro 621 και 626. Τα Breguet Bre 19 αγοράστηκαν με εράνους πολιτών, την περίοδο 1925–1935 και πραγματοποίησαν βομβαρδισμούς εναντίον της Μεραρχίας «Τζούλια» στην Αλβανία το 1940. Τη δεκαετία του 1920 σε συνεργασία με την αγγλική εταιρεία Blackburn Aeroplane, ιδρύθηκε στο Φάληρο το Κρατικό Εργοστάσιο Αεροσκαφών (Κ.Ε.Α.), όπου δημιουργήθηκε το ελληνικής κατασκευής αεροσκάφος Κ.Ε.Α. Χελιδών (1927), αλλά δεν μπήκε σε γραμμή παραγωγής. Στο Κ.Ε.Α. κατασκευάστηκαν 12 υδροπλάνα – τορπιλοπλάνα Blackburn T-3A Velos και τα αεροσκάφη Atlas και Avro 504. Επίσης, αγοράστηκαν υδροπλάνα ναυτικής συνεργασίας τύπου Fairey III FMK I/III για τη συνοδεία νηοπομπών, και είχαν την έδρα τους στην Αεροπορική Βάση Φαλήρου. Η σύσταση της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας έπαιξε σημαντικό ρόλο, ενώ το 1934 ιδρύθηκε το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (Γ.Ε.Α.) και παρελήφθησαν στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού της Πολεμικής Αεροπορίας αεροπλάνα τύπου: P.Z.L. P-24, Dornier Do 22, Avro Anson, Potez Po 63, αναγνωριστικά Potez 25 TOE, Henschel Hs 126 (συμμετείχαν στον εμφύλιο πόλεμο), Morane – Saulnier MS-230 εκπαιδευτικά-αναγνωριστικά. Τα Gloster Gladiator MK I/II αγοράστηκαν το 1937, με δωρεά του Αιγυπτιώτη Στυλιανού Σαρπάκη και αντιμετώπισαν τους Ιταλούς και Γερμανούς. Αγοράστηκαν επίσης Fairey Prattle και Bristol Blenheim. Ένα Henschel Hs 126 με πιλότο τον Ευάγγελο Γιάνναρη καταρρίφθηκε πάνω από την Κορυτσά από ιταλικό FIAT CR 42 στις 30 Οκτωβρίου 1940. Ο Ε. Γιάνναρης ήταν ο πρώτος πεσών αεροπόρος και συμπτωματικά ο φίλος του Κυτταριόλος ήταν ο τελευταίος πεσών του πολέμου. Ο υποσηναγός Μαρίνος Μητραλέξης απογειώθηκε από το αεροδρόμιο της Μεγάλης Μίκρας με P.Z.L. και τη μοίρα του, για να αναχαιτίσουν 27 ιταλικά βομβαρδιστικά CANT Z 1007 bis με συνοδεία καταδιωκτικών, στις 2 Νοεμβρίου 1940, που κατευθύνονταν να βομβαρδίσουν τη Θεσσαλονίκη. Πάνω από τον Λαγκαδά τελείωσαν τα

πυρομαχικά του Μητραλέξη και εμβόλισε με την έλικα το ουραίο πτερύγιο ενός ιταλικού βομβαρδιστικού. Το ιταλικό αεροσκάφος έπεσε και μετά την αναγκαστική προσγείωση του ελληνικού, ο Μητραλέξης συνέλαβε τους 4 Ιταλούς που είχαν πέσει με αλεξίπτωτο. Μετά την κατάρρευση του μετώπου και τον βομβαρδισμό των αεροδρομίων της Αττικής από τους Γερμανούς, διασώθηκαν 10 αεροσκάφη, τα οποία διέφυγαν στη Μέση Ανατολή, για να αποτελέσουν τον πυρήνα της αναγεννώμενης εκ της τέφρας ελληνικής πολεμικής αεροπορίας. Οι βρετανικές αεροπορικές δυνάμεις που υποστήριξαν τους Έλληνες εναντίον των Γερμανών, καταστράφηκαν και όλοι οι Άγγλοι αεροπόροι θυσιάστηκαν. Ανάμεσά τους ο επισημναγός P. Pattle (άσος της R.A.F.), ο οποίος σκοτώθηκε σε αερομαχία πάνω από την Αττική, τον Απρίλιο του 1941. Και τα έξι βομβαρδιστικά Bristol Blenheim της 211 μοίρας της R.A.F., με έδρα την Παραμυθιά, καταρρίφθηκαν από τα γερμανικά καταδιωκτικά Messerschmitt BF 109 E. Μετά το βομβαρδισμό του αεροδρομίου της Δεκέλειας από την ιταλική αεροπορία, η Σ.Ι. μεταφέρθηκε στο βοηθητικό αεροδρόμιο του Άργους μέχρι τον Απρίλιο 1941. Μετά τη συνθηκολόγηση μεταφέρθηκε στη Νότιο Ροδεσία και Ν. Αφρική, όπου η εκπαίδευση συνεχίστηκε από την τότε κορυφαία αεροπορία, τη βρετανική R.A.F. (1941–1947). Ομάδα 47 αξιωματικών και υπαξιωματικών της Σχολής Αεροπορίας, που είχαν εκπαιδευτεί στη βάση της R.A.F. στη Χαμπανίγια του Ιράκ, κατέληξαν στη Γάζα της Παλαιστίνης, για να ανασυγκροτήσουν την ελληνική αεροπορία. Εκεί τους υποδέχθηκε ο υποσμήναρχος Παπασπύρου, με το σύνθημα «Αιέν υψικρατείν». Δημιουργήθηκαν 2 ελληνικές μοίρες δίωξης (335 και 336) εφοδιασμένες αρχικά με Hawker Hurricane MK I/II C και αργότερα με Supermarine Spitfire Mk V (με μέγιστη ταχύτητα 660 km/h), καθώς και μια μοίρα βομβαρδιστικών, αρχικά Bristol Blenheim MK IV και V και αργότερα Martin A-30 Baltimore MK III. Πολέμησαν σε όλα τα μέτωπα, Μεσόγειο, Β. Αφρική, Ιταλία, Βαλκάνια, Ελλάδα. Τα πρώτα Spitfire της 335 και 336 Μ.Δ. προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο του Αράξου. Η οριστική μεταστάθμευση των ελληνικών μοιρών στο αεροδρόμιο του Ελληνικού πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο του 1944. Δεκάδες Έλληνες αεροπόροι πότισαν με το αίμα τους, το δένδρο της ελευθερίας.

Το 1949 στον εμφύλιο, κυρίως στο Γράμμο, έλαβαν μέρος αεροσκάφη της αμερικανικής βοήθειας τύπου Curtiss SB 2 C-5 Helldiver κάθετης εφόρμησης. Το εκπαιδευτικό North American Harvard T-6G Texan χρησιμοποιήθηκε από την Ελληνική Βασιλική Αεροπορία (Ε.Β.Α.), την περίοδο (1947–1970). Στον πόλεμο της Κορέας η Ελλάδα συμμετείχε με ένα ενισχυμένο Τάγμα Πεζικού και ένα Σμήνος Μεταφορών, με 7 αεροσκάφη (από τα 88 συνολικά) τύπου Douglas C-47 (Dakota/Skytrain). Τα αεροσκάφη έλαβαν μέρος στην αερογέφυρα που δημιουργήθηκε στη Βόρεια Κορέα, για τον ανεφοδιασμό των Αμερικανών πεζοναυτών και τη μεταφορά τραυματιών και νεκρών. Επίσης, πραγματοποίησαν ρίψεις εφοδίων και πυρομαχικών, μεταφορά αιχμαλώτων, συλλογή επιχειρησιακών πληροφοριών. Αυτά τα αεροσκάφη χρησιμοποιήθηκαν από το 1947 έως το 2008.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1950 η Ε.Β.Α. άρχισε να παραλαμβάνει αεριωθούμενα πλέον αεροσκάφη (πρώτη γενιά), τα οποία ήταν υπερηχητικά, με ταχύτητα διπλάσια από αυτή των Spitfire. Το Lockheed T-33 RT-3 Silver Star ήταν το πρώτο εκπαιδευτικό αεριωθούμενο (1951–1985), ενώ τα Republic F-84 G Thunderjet (1952–1984), ήταν τα πρώτα αεριωθούμενα μαχητικά που συγκρότησαν 6 μοίρες και είχαν μέγιστη ταχύτητα 1.000 Km/h. Αντικαταστάθηκαν από τα Republic F-84 G Thunderstreak (1957–1984), που σχημάτισαν 10 μοίρες δίωξης βομβαρδισμού (182 μονάδες), με ταχύτητα 1.120 Km/h. Επίσης, παρελήφθησαν (1954–1965), 106 North American F-86 E Sabre Dog, πρώτα υπερηχητικά σε βύθιση, πολύ ευέλικτα, με 6 πολυβόλα και το 1960 έφθασαν τα F-86 D Sabre Dog, αναχαιτιστικά παντός καιρού με ραντάρ, 24 ρουκέτες, 2 πυραύλους Sidewinder AIM-9 και ταχύτητα 1.150 Km/h. Η Ε.Β.Α. χρησιμοποιούσε το ελικοφόρο εκπαιδευτικό Cessna T-37 B/C (1964–2002). Η δεύτερη γενιά αεροσκαφών ακολούθησε την περίοδο 1964–1969. Το ταχύτατο, αλλά ιδιόμορφο F-104 G Starfighter (1964–1993), συνδέθηκε με αρκετά θανατηφόρα ατυχήματα. Έφθασε τις 150 μονάδες, με μέγιστη οροφή 27.000 m, 2 φορές την ταχύτητα του ήχου, 2 πυραύλους AIM-9 και 1.950 kg βόμβες. Το 1965 ακολούθησαν τα πρώτα από τα 150 περίπου Northrop F-5 A/B Freedom Fighter, με 2 μικρούς κινητήρες, φθηνή έκδοση για τους συμμάχους των Η.Π.Α., με καλύτερα πτητικά χαρακτηριστικά (1965–2001). Ακολούθησαν 19 F-102 A Delta Dagger (1970–1977), για αναχαιτίση σε μεγάλο ύψος, χωρίς πυροβόλα, μόνο με πυραύλους AIM-9, ακατάλληλα για την επιχειρησιακή περιοχή του Αιγαίου. Η τρίτη γενιά αεροσκαφών έφθασε την περίοδο 1974–1975. Προηγήθηκαν τα F-4E Phantom II αναχαιτιστικά – βομβαρδιστικά μέρας και παντός καιρού, με μεγάλη ακτίνα δράσης, δυνατότητα αναχαιτίσης πέραν του ορίζοντα, πολυβόλο των 20mm, 4 πυραύλους AIM-9, 4 πυραύλους AIM-7 και 7.255 kg βόμβες. Τα 16 Phantom της Πολεμικής Αεροπορίας, που είχαν ήδη παραληφθεί, δεν εστάλησαν στο μαρτυρικό νησί της Κύπρου, κατά την τουρκική εισβολή (Ιούλιος 1974). Τα ευέλικτα γαλλικά Dassault – Breguet Mirage F-1 CG (40 μονάδες), χρησιμοποιήθηκαν (1975–2003) για αναχαιτίση – πολλαπλούς ρόλους, κυριαρχώντας στο Αιγαίο, εφοδιασμένα με 2 πυροβόλα των 30 mm, δύο πυραύλους AIM-9 και έως 5.700 Kg βόμβες. Το 1975 παρελήφθησαν 60 και το 1993 62 τακτικά βομβαρδιστικά LTV A-7 H/E Corsair II, υποηχητικά, αλλά εφοδιασμένα με πυραύλους AIM-9 και βόμβες βάρους 7 tn.

Η τέταρτη γενιά, περίοδος 1988–1989, περιλάμβανε την σταδιακή παραλαβή από το 1988 των 40 τρίτης γενιάς αεροσκαφών, Dassault – Breguet Mirage 2000-5 MK 2 αναχαιτιστικών, με δεξαμενές καυσίμου σε 9 εξωτερικούς φορείς, πυραύλους αέρος – επιφανείας EXOCET (εναντίον πλοίων), πυραύλους MICA και SCALP EG (για κτυπήματα πέραν του ορίζοντα, σε βάθος έως 400 χλμ. εντός του εχθρικού εδάφους) και ταχύτητα 2.440 Km/h. Τα αεροσκάφη εξορμούν από την Τανάγρα και μπορούν σε 5 λεπτά να βρεθούν πάνω από το Καστελόριζο. Το 1984 η κυβέρνηση Παπανδρέου αποφάσισε την αγορά από τη General

Dynamics των F-16 C Fighting Falcon. Τα πρώτα μαχητικά – βομβαρδιστικά αεροσκάφη παραλήφθηκαν το 1989. Με ταχύτητα 2.120 km/h, έχει πολυβόλο των 20 mm, τέσσερις πυραύλους AIM-9, δύο πυραύλους μεγάλης εμβέλειας AIM-120 και 5.440 Kg βόμβες. Συνολικά 170 αεροσκάφη, αρκετά στις αναβαθμισμένες εκδόσεις Block 50+, Block 52+ και Viper (οι οχιές του Αιγαίου). Αποτελούν την κύρια δύναμη κρούσης της Ελλάδος, στον ακήρυκτο πόλεμο του Αιγαίου, απέναντι στον Τούρκο επιβολέα, που από το 1975 θέτει υπό αμφισβήτηση τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδος.

Η μία μοίρα των Mirage 2000, θα αντικατασταθεί από 24 αεροσκάφη τέταρτης γενιάς, Dassault Rafale, των οποίων η σταδιακή παραλαβή ξεκίνησε το 2021. Είναι πολλαπλών ρόλων, με 14 σταθμούς ανάρτησης, έως 9,5 tn εξωτερικών φορτίων. Μπορεί να φέρει τον πύραυλο αέρος – αέρος μεγάλου βεληνεκούς METEOR, τους πυραύλους MICA EM και IR, τον πύραυλο πλεύσης SCALP EG και τον πύραυλο αέρος – επιφάνειας EXOCET AM 39 Block 2 Mod 2, ένα πυροβόλο των 30 mm, κ.α. Εξορμούν από την 114 ΠΜ στην Τανάγρα. Μέγιστη ταχύτητα 1,6 Mach και μέγιστο ύψος 15.240 m (50.000 ft). Το 2024 βρίσκεται υπό συζήτηση η ένταξη στην Πολεμική Αεροπορία 40 αμερικανικών αεροσκαφών πέμπτης γενιάς F-35, του τελειότερου αόρατου αεροσκάφους όλων των εποχών. Έχει αναβαθμιστεί σημαντικά η πτητική εκπαίδευση των Ικάρων στη Δεκέλεια και Καλαμάτα με εξελιγμένα εκπαιδευτικά αεροσκάφη, όπως το Rockwell T-2 E Buckeye, το Raytheon T-6 A Texan και ιδιαιτέρως το AerMacchi M-346 Block 5+ (με χαρακτηριστικά αεροσκαφών 4^{ης} και 5^{ης} γενιάς). Τα πρώτα M-346 παρελήφθησαν τον Μάιο του 2023. Επίσης η Π.Α. έχει εφοδιαστεί με 6 αεροσκάφη Lockheed P-3B / Orion ναυτικής συνεργασίας, 8 μεταγωγικά αεροσκάφη Lockheed Martin Alenia C-27 J Spartan, εις αντικατάσταση των παλιών C-130 Hercules και 4 βραζιλιάνικα ιπτάμενα ραντάρ Embraer Eerieye EMB-145 H AEW&C, για τον επιχειρησιακό έλεγχο του Αιγαίου και την προώθηση δεδομένων στα υπερσύγχρονα F-16 και Rafale.

Τον χώρο Ιστορικής Μνήμης Σ.Ι. κοσμούν φωτογραφίες των πρωτοπόρων και ηρώων αεροπόρων, μοντέλα αεροσκαφών, οπλισμός Ικάρων, αναμνηστικές φωτογραφίες των ιστορικών σταθμών της Σ.Ι. και των διαφόρων τάξεων αποφοίτων, χάρτες, κράνη, παράσημα, κειμήλια, οι σημαίες των κρατών που έχουν στείλει μαθητές στη Σ.Ι., τούνελ αεροδυναμικής, κ.α. Ακολούθησε εξωτερική περιήγηση στις εγκαταστάσεις της Σ.Ι. (εστιατόριο, εντευκτήριο, βιβλιοθήκη, κοιτώνες, ανοικτό στάδιο και κολυμβητήριο, κλειστό γήπεδο μπάσκετ, κ.α.). Το 1958 κτίζονται νέα κτίρια της Σ.Α. Το 1961 εισάγονται στην Σ.Α. οι πρώτοι ξένοι υπήκοοι. Το 1967 η τριετής φοίτηση γίνεται τετραετής και η Σ.Α. μετονομάζεται σε Σ.Ι. Το 1991 εισάγονται οι πρώτες γυναίκες στη Σ.Μ.Α. και το 2002 στο τμήμα ιπταμένων. Το 2019 αρχηγός της τάξης 2019 των νέων ανθυποσηναγών και της Σ.Ι. είναι η Μαρίνα Κωνσταντίνου. Το 1964 αρχικά και εν συνεχεία το 2003 η Σ.Ι. γίνεται Ανώτατο Στρατιωτικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα, ισότιμο με τα Α.Ε.Ι. Ο σεισμός του 1999 υπήρξε καταστρεπτικός για πολλά κτίρια της Σ.Ι. και

έτσι την περίοδο 2001–2008 γίνεται η ανέγερση των νέων υπερσύγχρονων κτιρίων της Σ.Ι. Σήμερα στις τάξεις της Σ.Ι. φοιτούν μαθητές και από Κύπρο, Τυνησία.

Ακολούθησε ξενάγηση στο Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας (Μ/ΠΑ). Η ίδρυση του μουσείου έγινε το 1992 και άρχισε να λειτουργεί το 1994. Αποστολή του είναι η συγκέντρωση, διαφύλαξη και έκθεση των κειμηλίων της Πολεμικής Αεροπορίας, η μελέτη και τεκμηρίωση της ιστορίας, η προβολή των ιερών αγώνων και της Αεροπορικής Ιδέας, ανά τους αιώνες. Το Μ/ΠΑ είναι ταυτόχρονα αεροπορικό, στρατιωτικό και τεχνολογικό μουσείο. Στις δραστηριότητές του περιλαμβάνεται η Αεροπορική Αρχαιολογία, ο εντοπισμός δηλαδή, ανάκτηση, ανέλκυση και ανάδειξη συντριμμάτων αεροσκαφών του Β'Π.Π. ή και παλαιότερων. Έχουν ανελκυστεί: το 1993 υπολείμματα βρετανικού βομβαρδιστικού Blenheim MK. I από τη λίμνη της Μικρής Πρέσπας (καταρριφθέντος το 1941), του γερμανικού μεταγωγικού Junkers Ju-52, το 2003 από τη θαλάσσια περιοχή της Λέρου, που καταρρίφθηκε στη Μάχη της Λέρου (Νοέμβριος 1943), κ.α. Το μεγαλύτερο μέρος της αεροπορικής συλλογής στεγάζεται στο διαστάσεων 36 x 72 μέτρων και εμβαδού 2.592 τετραγωνικών μέτρων, υπόστεγο «Λέρος». Τη δεκαετία του 1950, αποσυναρμολογήθηκε μαζί με ένα δεύτερο, στο Λακκί της Λέρου (ιταλική αεροναυτική βάση του Μεσοπολέμου). Τα δύο υπόστεγα μεταφέρθηκαν και στήθηκαν σε Δεκέλεια και Ελευσίνα, αντίστοιχα. Η συλλογή του Μ/ΠΑ είναι πολύ μεγάλη και συνεχώς εμπλουτίζεται. Περιλαμβάνει περισσότερα από 45 αεροσκάφη, ελικόπτερα, αεροκινητήρες, όπλα αεροσκαφών, αντιαεροπορικά όπλα, βοηθητικό εξοπλισμό εδάφους, φορητό οπλισμό, φωτογραφίες, εμβλήματα και διάφορα κειμήλια. Στην είσοδο του Μ/ΠΑ ξεχωρίζουν οι προτομές των Δ. Καμπέρου, Δ. Αργυρόπουλου (πρώτος ηρωικός νεκρός εν πολέμω σε αερομαχία, ο οποίος καταρρίφθηκε από γερμανικά αεροπλάνα στη θαλάσσια περιοχή της Θάσου το 1917). Δίπλα τα κράνη των Ν. Σιαλμά και Κ. Ηλιάκη, πεσόντων αεροπόρων στον ακήρυκτο πόλεμο του Αιγαίου, το 1992 (στη θαλάσσια περιοχή Αγ. Ευστρατίου) και 2006 (στη θαλάσσια περιοχή της Καρπάθου) αντίστοιχα. Στον κυρίως εκθεσιακό χώρο εκτίθεται τμήμα πτέρυγας του Nord 2501 D Noratlas «Νίκη 4», καταρριφθέντος από φίλια πυρά, με 33 νεκρούς Ελλαδίτες καταδρομείς στο λόφο της Μακεδονίτισσας, 3 χλμ. πριν το αεροδρόμιο της Λευκωσίας, το πρωί της 21^{ης} προς 22^{ας} Ιουλίου 1974, στη μάχη της Κύπρου. Χάρis σε αυτήν την «αποστολή αυτοκτονίας» κρατήθηκε σε ελληνικά χέρια το αεροδρόμιο της Λευκωσίας. Επίσης, εκτίθενται το κάθετο ουραίο πτερύγιο με τη σβάστικα, ο πίνακας οργάνων και αντικείμενα των 12 Γερμανών αλεξιπτωτιστών του καταρριφθέντος γερμανικού μεταγωγικού Junkers Ju-52 στη μάχη της Λέρου (Σεπτέμβριος – Νοέμβριος 1943). Το Supermarine Spitfire του Μ/ΠΑ είναι σε πτητική κατάσταση και πετάει μία φορά την εβδομάδα. Στον εξωτερικό εκθεσιακό χώρο, εκτός από αεροσκάφη υπάρχουν και οχήματα μουσειακού χαρακτήρα, όπως το σπάνιο νοσοκομειακό όχημα Dodge 3/4 τόνων WC 54, ένα Willys Jeep, μια μοτοσυκλέτα Norton, κ.α.

Διαγωνίως απέναντι υπάρχει υπόστεγο και εξωτερικός εκθεσιακός χώρος με αεροσκάφη Β'Π.Π., κλειστός προς το παρόν για το κοινό. Η είσοδος στο Μ/ΠΑ είναι ελεύθερη για το κοινό τα Σαββατοκύριακα.

Μετά την ολοκλήρωση της μοναδικής ξενάγησης στην ιστορία και την τεχνολογία, η ομάδα των εκδρομέων κατευθύνθηκε στη χασαποταβέρνα «Βλάχος» και επέστρεψε νωρίς το απόγευμα στο «κλεινόν άστυ».

Η Πολεμική Αεροπορία στέκει άγρυπνος φρουρός της Ελλάδος, μέρα - νύχτα. Όλοι εμείς χρωστάμε τόσα πολλά σε αυτή τη χούφτα των ιπτάμενων μαχητών. Το παράδειγμά τους αποτελεί πηγή έμπνευσης για όλους μας. Τους ευχαριστούμε θερμά για την αφοσίωση στο καθήκον και την Πατρίδα, την αυταπάρνηση, τη φιλόξενη αγκαλιά τους και τους ευχόμαστε πάντα άξιοι, πάντα ψηλότερα.

Βιβλιογραφία

- Εφημερίδα «Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», Επτά Ημέρες, Κυριακή 3 Νοεμβρίου 2001, 90 Χρόνια Πολεμική Αεροπορία.
- Κείμενα εκθεσιακού χώρου Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας.
- www.haf.gr



Επίσκεψη–Ξενάγηση του Συνδέσμου Συριανών στο ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ



Κείμενο, φωτογραφίες Χρήστου Θανόπουλου

Την Τετάρτη 14 Φεβρουαρίου 2024, 29 μέλη και φίλοι του Συνδέσμου Συριανών πραγματοποίησαν επίσκεψη στο κτίριο του Εθνικού Τυπογραφείου (Ε.Τ.), στην οδό Καποδιστρίου 34, στο κέντρο της Αθήνας. Ξεναγός μας η ευγενέστατη προϊσταμένη του Μουσείου Εθνικού Τυπογραφείου (Μ.Ε.Τ.), κ. Φερεντίνου Βούλα.

Η αποτύπωση κειμένων είχε αναπτυχθεί στην Κίνα τον 7^ο ή 8^ο αιώνα. Το 1455 η Βίβλος εκτυπώνεται στη Μαγεντία από το εργαστήριο του Ιωάννη Γουτεμβέργιου. Κορυφαία ευρωπαϊκά τυπογραφικά κέντρα αναδεικνύονται η Βενετία, το Μιλάνο, η Βασιλεία, η Λειψία, το Λονδίνο και το Μόναχο. Το έντυπο βιβλίο και η γνώση διαδίδονται ευρύτατα.

Η ιστορία της τυπογραφίας στην Ελλάδα, ξεκινά το 1821, όταν ο Δημήτριος Υψηλάντης φέρνει από την Τεργέστη ή Βενετία το πρώτο τυπογραφικό πιεστήριο, με το οποίο τυπώνεται στην Καλαμάτα η πρώτη έντυπη ελληνική εφημερίδα (των αγωνιζομένων Ελλήνων), η «Σάλπιγξ Ελληνική». Εκδότης της εφημερίδας είναι ο θεολόγος κληρικός και δημοσιογράφος Θεόκλητος Φαρμακίδης. Ο ίδιος αργότερα γίνεται ο εφημεριδογράφος της επίσημης εφημερίδας της Διοικήσεως (Εκτελεστικού Σώματος), η οποία εκδιδόταν στο Ναύπλιο, υπό τον τίτλο «Γενική Εφημερίς της Ελλάδος» (1821–1833). Η «Σάλπιγξ Ελληνική» είχε σχήμα τετάρτου, ήταν δίσηλη και τετρασέλιδη. Τα τρία πρώτα φύλλα αυτής (υπό συνεχή σελίδωση 1–12), πιθανότατα και τα μοναδικά, σώζονται στη Βιβλιοθήκη της Βουλής, από δωρεά του Τιμολέοντα Φιλήμονα, με ημερομηνίες 1, 5 και 20 Αυγούστου 1821, με εξώφυλλο του πρώτου φύλλου. Το πιεστήριο του Υψηλάντη έφθασε στην Ύδρα (8 Ιουνίου 1821), κατόπιν μεταφέρθηκε στο στρατόπεδο της Τρίπολης, αλλά ελλείψει τεχνιτών δεν χρησιμοποιήθηκε. Ο Κυδωνιεύς πρόσφυγας τυπογράφος Τόμπρας, μέσω Ψαρών, έφθασε στην Ελλάδα, εγκατέστησε το πιεστήριο σε τζαμί της Καλαμάτας και ξεκίνησε η πρώτη Εθνική Τυπογραφία της χώρας. Το εξώφυλλο της εφημερίδας χρονολογείται: «Εν Καλαμάτα έτει ά της Ελευθερίας (1821). Εκ της Εθνικής τυπογραφίας». Στο πρώτο φύλλο δημοσιεύονται μεταξύ άλλων, η «Εις το γενικόν στρατόπεδον του Ιασίου» εκδοθείσα προκήρυξη του Αλέξανδρου Υψηλάντη, με ημερομηνία 24 Φεβρουαρίου 1821, «ΜΑΧΟΥ ΥΠΕΡ ΠΙΣΤΕΩΣ ΚΑΙ ΠΑΤΡΙΔΟΣ». «Η

ώρα ήλθεν, ω άνδρες Έλληνες! Προ πολλού οι λαοί της Ευρώπης πολεμούντες υπέρ των ιδίων δικαιωμάτων και ελευθερίας αυτών μας επροσκάλουν ... Η πατρίς μας προσκαλεί! ...». Μετά τη διακοπή εκδόσεως της «Σάλπιγγος», το πιεστήριο μεταφέρθηκε σε Τρίπολη, Άργος, Κόρινθο, όπου και καταστράφηκε από τον Δράμαλη, πριν από τη μάχη των Δερβενακίων.

Για τις ανάγκες του Αγώνα, κυκλοφορούν στο Μεσολόγγι τα «Ελληνικά Χρονικά» (1824–1826), κάθε Τετάρτη και Σάββατο, με διευθυντή και εκδότη τον φιλέλληνα Ελβετό Ιάκωβο Μάγιερ από το τυπογραφείο του Δημητρίου Μεσθενέως. Στο φύλλο της 29^{ης} Απριλίου 1824 αναγγέλλεται ο θάνατος του λόρδου Βύρωνα (19 Απριλίου 1824).

Το 1825 λειτουργεί στο Ναύπλιο η «Τυπογραφία της Διοικήσεως», στην οποία τυπώνεται η «Γενική Εφημερίς της Ελλάδος», πρώτο επίσημο όργανο της Ελληνικής Διοικήσεως, με εκδότη τον Θεόκλητο Φαρμακίδη. Αργότερα, λόγω αλλαγών της έδρας της Διοικήσεως, η «Τυπογραφία της Διοικήσεως» μετακινείται σε Αίγινα, Πόρο, Ναύπλιο, Αίγινα. Το 1825 κυκλοφορεί και «Ο Φίλος του Νόμου», Εφημερίς της Διοικήσεως και της νήσου Ύδρας.

Το 1829 ο Ιωάννης Καποδίστριας αναδιοργανώνει την κυβερνητική τυπογραφία και παραγγέλνει στον γαλλικό οίκο Firmin Didot δύο μεταλλικά πιεστήρια Stanhope και δύο ξύλινα. Παραλαμβάνονται το 1830. Η «Εθνική Τυπογραφία», όπως τώρα ονομάζεται το επίσημο τυπογραφείο της Διοίκησης, μεταφέρεται στο Ναύπλιο. Το 1831 διασπάται σε δύο κλάδους. Στο Ναύπλιο τυπώνεται «Η Γενική Εφημερίς της Ελλάδος» και στην Αίγινα «Η Αιγιναία». Το Φεβρουάριο του 1833 κυκλοφορεί το πρώτο φύλλο: «Εφημερίς της Κυβερνήσεως του Βασιλείου της Ελλάδος» από το βασιλιά Όθωνα, δίγλωσση, (στα ελληνικά και γερμανικά, στη διάρκεια της Αντιβασιλείας μέχρι τον Ιούνιο 1835). Εκδιόταν αρχικά στο Ναύπλιο και από το Δεκέμβριο 1834, με τη μεταφορά της πρωτεύουσας στην Αθήνα, συνέχισε την έκδοσή της στην Αθήνα. Το «Βασιλικό Τυπογραφείο και Λιθογραφείο» εγκαθίσταται στο κτίριο που οικοδομήθηκε μεταξύ των οδών Αρσάκη και Σανταρόζα, το 1834–1835 με αρχιτέκτονα τον Βαυαρό Joseph Hoffer. Το 1862 μετά την έξωση του Όθωνα μετονομάζεται σε «Εθνικό Τυπογραφείο» (Ε.Τ.). Το 1907 η έδρα του Ε.Τ. μεταφέρεται στο κτίριο της οδού Καποδιστρίου 34, σε οικόπεδο έκτασης 3.000 τ.μ. Το νέο κτίριο οικοδομείται με σχέδια του αρχιτέκτονα-μηχανικού δημοσίων έργων Κωνσταντίνου Βελλίνη, του αρχιτεκτονικού γραφείου Βρυζάκη-Καπερώνη. Το 1909 ενοποιείται το Ε.Τ. με το Εθνικό Σφραγιστήριο. Το 1911 επί κυβερνήσεως Ελευθερίου Βενιζέλου, με την αναθεώρηση του συντάγματος του 1864, η δημοσίευση καθιερώνεται ως συστατικό στοιχείο για τη νομική ύπαρξη του νόμου ή της δημοσιευτέας πράξης. Ταυτόχρονα εισάγεται η λινοτυπία και η μονοτυπία στην παραγωγική διαδικασία. Κατά τον εθνικό διχασμό κάθε κυβέρνηση, Αθηνών και Θεσσαλονίκης, είχε δική της εφημερίδα. Ολοκλήρωση εργασιών επέκτασης του Ε.Τ. στο κτίριο επί της οδού Σολωμού (1925). Το 1928 εγκαθίσταται κυλινδρικό πιεστήριο. Η κατοχική κυβέρνηση του 1941 επαναφέρει στην προμετωπίδα των Φ.Ε.Κ. την ένδειξη «Ελληνική Πολιτεία-Εφημερίς της Κυβερνήσεως». Η εξόριστη κυβέρνηση στο Λονδίνο και αργότερα στο Κάιρο, εκδίδει τα Φ.Ε.Κ. με την ένδειξη «Εφημερίς της Κυβερνήσεως του Βασιλείου της Ελλάδος». Το κατά καιρούς σύμβολο του ελληνικού κράτους (βασιλικός θυρεός, φοίνικας, εθνόσημο) κοσμεί την

προμετωπίδα της πρώτης σελίδας των Φ.Ε.Κ., το οποίο απαλείφεται σε περιόδους ρευστής πολιτικής κατάστασης. Από το 1947 μπορούν να προσληφθούν γυναίκες στο τεχνικό προσωπικό. Ιδρύεται Σχολή Τυπογραφίας του Ε.Τ. (1952), ως μόνιμος μηχανισμός κατάρτισης και επιλογής του τεχνικού προσωπικού, η οποία λειτουργεί έως το 1967. Η Σχολή Τυπογραφίας επαναλειτουργεί το 1973, για μία δεκαετία και κατόπιν καταργείται. Το 1982 το Ε.Τ. παύει να εκτυπώνει υλικό για τη Βουλή, η οποία αποκτά δικό της τυπογραφείο. Εισάγεται σταδιακά η χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών στην παραγωγική διαδικασία, με τη μέθοδο της φωτοτοστοιχειοθεσίας "offset" και τις ψηφιακές εκτυπώσεις. Από το 1990 παραμερίζονται οριστικά οι παλιές τεχνολογίες, οι μονοτυπικές και λινοτυπικές μηχανές. Αποσύρονται επίσης χειροκίνητα και ηλεκτρικά πιεστήρια δοκιμίων, όρθια πιεστήρια, χυτικές μηχανές, μεγάλος αριθμός τυπογραφικών στοιχείων με τις κάσες τους, συνθετήρια, κ.α. Τα παραπάνω μηχανήματα θα αποτελέσουν τον κύριο όγκο των εκθεμάτων του Μουσείου του Εθνικού Τυπογραφείου (Μ.Ε.Τ.). Η σχεδιαζόμενη μετεγκατάσταση του Ε.Τ. σε νέα κτίρια στο Μαρούσι (σχέδιο Δοξιάδη), δεν υλοποιήθηκε. Ο σεισμός του 1999 προκάλεσε ζημιές στο κτίριο, οι οποίες αποκαταστάθηκαν την τετραετία 2000–2004. Το Μ.Ε.Τ. ιδρύθηκε το 1992 και άνοιξε τις πύλες του, ενοποιημένο με τη Βιβλιοθήκη του Ε.Τ. από το 2006. Η οργάνωση και επανέκθεση των αντικειμένων της συλλογής του Ε.Τ. ολοκληρώθηκε την τριετία 2015–2017 με την ενεργή συμπαράσταση μεγάλου αριθμού εργαζομένων και ειδικών επιστημόνων, ανάμεσά τους και του ομότιμου καθηγητού Πανεπιστημίου Κρήτης κ. Χρήστου Λούκου, φοιτητών και συνταξιούχων του Ε.Τ.

Η δομή του Ε.Τ. περιλαμβάνει τις Διοικητικές Υπηρεσίες, τις Μονάδες Παραγωγής, το Τμήμα Εξυπηρέτησης Πολιτών. Το Μουσείο Εθνικού Τυπογραφείου (Μ.Ε.Τ.), περιλαμβάνει την Αίθουσα «ΠΑΛΜΟΣ»-Τμήμα Εργαζομένων του Ε.Τ. (έκδοση της διμηνιαίας εφημερίδας «ΠΑΛΜΟΣ» του Συλλόγου Προσωπικού του Ε.Τ., συνδικαλιστικές, αθλητικές, ψυχαγωγικές δραστηριότητες – τρόπαια, έγγραφα, αρχεία), το Αρχείο των Φ.Ε.Κ. και εφημερίδων του Αγώνα, τη Βιβλιοθήκη – Αρχείο των εκδόσεων του Ε.Τ., (βιβλία, όπως το «Χρηστικό Λεξικό της Νεοελληνικής Γλώσσας» της Ακαδημίας Αθηνών, 2014, αφίσες, φυλλάδια), την Τυπογραφική Συλλογή (Τυπογραφία των Μετάλλων – Χειρωνακτικές και Μηχανικές Τεχνικές Τυπογραφίας). Παλαιότερα το Ε.Τ. απασχολούσε περίπου 400 άτομα. Σήμερα ο αριθμός τους ανέρχεται στους 180 υπαλλήλους. Εκδίδονται τα Φ.Ε.Κ., διδακτικά εγχειρίδια για τα Τεχνικά – Επαγγελματικά Λύκεια, αφίσες – φυλλάδια ενημερωτικών εκστρατειών, το εκλογικό υλικό, πλην των ψηφοδελτίων, (οπότε το Ε.Τ. λειτουργεί με δύο έως τρεις βάρδιες την ημέρα, επί δύο μήνες), κ.α. Ο Οργανισμός Εκδόσεως Διδακτικών Βιβλίων, υπεύθυνος για την έκδοση διδακτικών εγχειριδίων (1937-2012), συνεργαζόταν κατά καιρούς με το Ε.Τ. Το 2012 ιδρύεται το Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών και Εκδόσεων «Διόφαντος», το οποίο αναλαμβάνει στο εξής τις σχετικές εκδόσεις. Το 2016 το Ε.Τ. συνεργάστηκε με το Ι.Τ.Υ.Ε. Διόφαντος για την έκδοση διδακτικών εγχειριδίων προσφυγόπουλων και δωρεάν τετραδίων-μπλοκ σημειώσεων για Δημοτικά και Ειδικά σχολεία οικονομικά αδύνατων μαθητών.

Η τυπογραφική συλλογή του Ε.Τ. ακολουθεί την εξέλιξη της τυπογραφίας, από τα χειροκίνητα πιεστήρια τύπου Albion και Χαϊδελβέργης, ή με κύλινδρο, την

επινοήση της λινοτυπίας (Ottmar Mergenthaler, ΗΠΑ, 1884) και της μονοτυπίας (Tolbert Lanston, ΗΠΑ, 1887). Για τη χειρωνακτική εκτύπωση χρησιμοποιούνται τα χειροκίνητα πιεστήρια τύπου Albion (1840-1940), τα οποία διαθέτουν μια σταθερή αρχικά και αργότερα κινητή επίπεδη βάση (τραπέζι), πάνω στην οποία τοποθετείται η τυπογραφική φόρμα και ένα μηχανισμό πίεσης (πρέσσα), αποτελούμενη από επίπεδη πλάκα (μικρή ή βάρος), η οποία περιστρέφεται κάθετα στην τυπογραφική φόρμα με τη βοήθεια κοχλιωτού άξονα. Στο δεύτερο είδος χειροκίνητου πιεστηρίου, η εκτύπωση γίνεται με τη βοήθεια κυλίνδρου, επιτρέποντας την εκτύπωση μεγάλου αριθμού φύλλων, σε σύντομο χρονικό διάστημα. Στη χειροκίνητη στοιχειοθεσία, η σύνθεση του κειμένου γίνεται με το χέρι. Ο στοιχειοθέτης, κρατώντας στο αριστερό χέρι το συνθετήριο, παίρνει με το δεξί χέρι ένα – ένα τα κινητά στοιχεία από τις ειδικές τους θήκες (κάσα) και συνθέτει τις λέξεις και τις σειρές του κειμένου, προσθέτοντας τα κενά (διάστιχα). Όταν γεμίσει το συνθετήριο, οι αράδες μεταφέρονται στον σελιδοθέτη. Ακολουθεί η σελιδοποίηση στο μάρμαρο και οι διορθώσεις. Οι σελίδες τοποθετούνται στο τυπογραφικό τελάρο (σιδερένιο πλαίσιο), ασφαλιζονται με μεταλλικές ή ξύλινες σφήνες, στερεώνονται με ειδικούς σφιγκτήρες. Τα μεταλλικά στοιχεία χτυπά ο πιεστής με τη ματσόλα (ξύλινο σφυράκι), ώστε να έρθουν όλα στο ίδιο ύψος. Μετά την τελική εκτύπωση, η πλάκα διαλύεται και τα μεταλλικά στοιχεία επιστρέφουν στην κάσα.

Ο χειριστής των λινοτυπικών και μονοτυπικών μηχανών δακτυλογραφεί το κείμενο στο πληκτρολόγιο σαν γραφομηχανή (κλαβιέ). Στη λινοτυπική μηχανή, όταν συμπληρωθεί μια γραμμή κειμένου και διορθωθεί, οδηγείται στο χυτήριο για χύτευση. Η συμπαγής ράβδος που προκύπτει μεταβιβάζεται στη διεκπεραίωση ως μία αράδα του προς εκτύπωση υλικού. Η λινοτυπία απαιτεί μόνο ένα χειριστή και είναι κατάλληλη για μεγάλα κείμενα, εφήμερου υλικού, όπως διαφημιστικά, εφημερίδες. Στη μονοτυπική μηχανή, με τη δακτυλογράφηση του κειμένου, αυτό μετεγγράφεται σε διάτρητη χαρτοταινία πλάτους 31 θέσεων και χωρητικότητας περίπου 40.000 χαρακτήρων. Πειπασμένος αέρας περνά από τις τρύπες και ενεργοποιεί τον μηχανισμό του χυτηρίου. Μετά τις διορθώσεις, την αφαίρεση των λανθασμένων στοιχείων και την εκτύπωση, το κράμα μετάλλου που χρησιμοποιήθηκε, μολύβδου-κασσιτέρου-αντιμονίου, λιώνει ξανά στο καμίνι και ανακυκλώνεται, (ανθυγιεινή εργασία λόγω αναθυμιάσεων, υψηλά ποσοστά χρόνιων παθήσεων και θνησιμότητας). Απαιτούνται δύο άτομα, όμως διευκολύνονται οι διορθώσεις και γίνεται πιο παραγωγική η εκτυπωτική διαδικασία. Το αποτέλεσμα είναι καλύτερο από αυτό της λινοτυπικής μηχανής.

Άλλες μέθοδοι εκτύπωσης είναι η φλεξογραφία και η λιθογραφία, σε λιθογραφική πλάκα (βαυαρικός ασβεστόλιθος). Στο Μ.Ε.Τ. υπάρχουν τα παλιά κλισέ του λαϊκού λαχείου, περιγράφεται η βιβλιοδεσία, κ.α.

Μετά την ολοκλήρωση της ξενάγησης στον 2^ο όροφο (Μ.Ε.Τ.), η ομάδα των επισκεπτών του Συνδέσμου Συριανών ξεναγήθηκε στις σύγχρονες εγκαταστάσεις στο ισόγειο του Εθνικού Τυπογραφείου.

Ευχαριστούμε θερμά τους ανθρώπους του Ε.Τ., για τη θερμή υποδοχή, τη φιλοξενία τους και το υπέροχο ταξίδι στην ιστορία και στον κόσμο της τυπογραφίας.

Βιβλιογραφία

- Κείμενα έκθεσης και ενημερωτικού φυλλαδίου για το κοινό, του Μουσείου Εθνικού Τυπογραφείου (Μ.Ε.Τ.)
- Ξεμάγνηση κυρίας Φερεντίνου Βούλας, προϊσταμένης του Μ.Ε.Τ.
- Φαρμακίδης Θεόκλητος, Μυλωνάς Παντελής, Τσερεβελάκης Ιωάννης, ΣΑΛΠΙΓΞ ΕΛΛΗΝΙΚΗ, Η πρώτη εφημερίς εκδοθείσα εν Ελλάδι, Καλαμάτα 1821, εκδόσεις «Βιβλιοπωλείο των Βιβλιόφιλων», Κωνσταντίνου Χαρ. Σπανού, Αθήνα 1975

