



ΑΠΟ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ

Η ΕΒΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ ΑΕΡΟΠΛΟΪ'ΑΣ

Αί ἀκατάβλητοι δυσχέρεια, αἵτινες συναντῶνται κατὰ τὰ ὑπὲρ τὸν Ἀτλαντικὸν ταξείδια δι' ἀεροπλάνων, αἱ ἀλλεπάλληλοι ἀποτυχίαι καὶ δυστυχήματα ἀναγκάζουσι τὰ πνεύματα νὰ στρέφονται πρὸς πάσας τὰς κατευθύνσεις διὰ νὰ ἐξεύρουν τὰ μέσα, διὰ τῶν ὁποίων θέλει ἐξασφαλισθῆ ἡ τελεία, ἀλλὰ καὶ ἀσφαλὴς μετὰ τοῦ Νέου κόσμου συγκοινωνία διὰ τοῦ ἀέρος. Ἡ δίοδος μετὰ σταθμοῦ φαίνεται ὡς ὁ μόνος λογικὸς τρόπος λαμβανομένων ὑπ' ὄψει τῶν σημερινῶν μέσων τοῦ διατέτομεν.

Ἐκτὸς τῶν διαφόρων βλαβῶν τῶν μοτέρ καὶ τῶν λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἄλλοι λόγοι δύνανται νὰ ἐμποδίσουν ἓνα ἀεροπλάνον νὰ φθάσῃ εἰς τὸν προορισμὸν του. Εἶναι γνωστὴ ἡ περιπέτεια τοῦ Πινέδο τοῦ ὑπέστη βλάβην εἰς ἀπόστασιν 200 χιλιομέτρων ἀπὸ τὰς Ἀζόρας νήσους καὶ δὲν κατόρθωσε παρ' ὅλα τὰ μέσα τοῦ διέθετε νὰ φθάσῃ ἔστω καὶ εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα.

Ἐντεῦθεν ἐξεπήγασεν ἡ κεντρικὴ ἰδέα τῶν συστημάτων τῶν Ἀρμστρόυμ, Μανζού καὶ ἄλλων περὶ δημιουργίας ἐν τῷ Ὠκεανῷ νήσων πλεουσῶν ἢ ἐπιπέδων ἐκτάσεων καταλλήλων διὰ προσγείωσιν.

Ἐκτὸς δὲ τῶν ὠφελιμῶν τούτων αὐταὶ παρουσιάζουσι πλεονεκτήματα καὶ ἀπὸ ἄλλης τινος ἀπόψεως: ἐπιτρέπουσι μίαν διακοπὴν τοῦ ταξιδίου, ἀνάπαυσιν τῶν ταξιδιωτῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ ἓνα ἀνεφοδιασμὸν τοῦ ἀεροπλάνου πρᾶγμα τοῦ ἔχει ὡς συνέπειαν ἓνα μεγάλο πλεονέκτημα διὰ τὴν ἀεροπλοΐ'αν ἧτοι ἐπιτρέπει εἰς τὰ ἀεροπλᾶνα νὰ ἀναχωροῦν μὲ μικρὸν φορτίον καὶ νὰ εἶναι ἐπιτομένως ἐλαφρά, ἐκτὸς δὲ πάντων τούτων αἱ πλωταὶ νήσοι καθιστοῦν ἐφικτὴν τὴν χρησιμοποίησιν διὰ

τὰ ὑπερωκεανείους πτήσεις ἀεροπλάνων ἀντὶ ὑδροπλάνων. Τὸ ἀεροπλάνον εἶναι πράγματι εὐχρηστότερον ἀπὸ τὸ ὑδροπλάνον ἰδίως κατὰ τὴν ἐπιβίβασιν καὶ ἀποβίβασιν.

Τὸ ὀλιγώτερον βαρὺ ἀεροπλάνον ἐπιτρέπει τὴν φρόντισιν περισσότερον ὠφελίμων πραγμάτων. Στοιχίζει πολὺ ὀλιγώτερον καὶ δύναται εὐκόλως νὰ μεταπηδήσῃ ἀπὸ διαδρομᾶς θαλάσσης εἰς τοιαύτας ξηράς. Ὡς ἐκ τούτου μολοῦσι μερικοὶ τεχνικῶ, λέγουσι, ὅτι διὰ τῶν πλωτῶν νήσων ἀκίνητοποιοῦνται κολοσσιαῖα κεφάλαια, διὰ τὴν ἀπόσβεισιν τῶν ὁποίων ἀπαιτοῦνται ὑπέρογκα ποσὰ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως, πολλοὶ ἄλλοι παραμένονσι πιστοὶ εἰς τὴν ἰδέαν ταύτην «τοῦ κουριάσματος τῶν θαλασσίων τεχνικῶν πτηνῶν».

Ὁ Λοχαγὸς Φόνκ τοῦ δὲν φαίνεται νὰ ἐγκαταλείπῃ τὸ ὄνειρόν του τῆς συνδέσεως τοῦ παλαιοῦ μὲ τὸν νέον κόσμον διὰ τακτικῆς ἐναερίου συγκοινωνίας ἐνεπίστευτο μίαν ἡμέραν εἰς τὸν τύπον τὴν πρόθεσίν του νὰ τοποθετήσῃ ἀνά 500 χιλιομέτρα εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὀκτὼ πλωτὰς νήσους σύμφωνα πρὸς τὰ σχέδια τοῦ Ἀρμστρόνγκ καὶ νὰ πραγματοποιήσῃ οὕτω τὰ ὄνειρά του.

Ἐκάστη ἐξ αὐτῶν θὰ ἐστοίχιζε 60 ἑκατομμύρια φρ. διὰ μίαν ἐπιφάνειαν 400 μέτρων μήκους καὶ 120 μέτρων πλάτους, θὰ εἶχε βάρος 15 χιλιάδων τόννων καὶ θὰ περιελάμβανε 100 ἀεροπλᾶνα. Ἀφ' αὐτοῦ νοεῖται, ὅτι αἱ ἐγκαταστάσεις αὐταὶ θὰ διέθετον τὰ τελειότερα ἐργαλεῖα, ἀσύρματον φάρους κλπ., θὰ κατασκευάζοντο δὲ κατὰ τὸν οὐτόν, ὥστε νὰ μὴ εἶναι ἐκτεθειμέναι τελείως εἰς τὴν μανίαν τῆς θαλάσσης καὶ καθιστοῦν οὕτω δυσχερῆ τὴν ἐπ' αὐτῶν προσγείωσιν τῶν ἀεροπλάνων. Ἡ πρώτη ἐξ αὐτῶν θὰ ἐτοποθετεῖτο εἰς ἀπό-

στασις 1000 χιλιομέτρων από τῆς Νέας Ὑόρκης. Ἡ ἔταιρεία διὰ τὴν ἐπιχειροῦσιν αὐτὴν ἦτις θὰ ἀπῆται περὶ τὰ ἐν ἡ δύο δισεκατομμύρια θὰ ἦτο Γαλλο-Ἀμερικανική. Καὶ ὅλα τοιοῦτα θὰ ἀρχίσουν ἀπὸ τοῦ 1930. Θὰ ἴδωμεν.

Ἀναμένοντες τὴν δικαίωσιν τουτέστιν ἐνταῦθα τὴν ἐκτέλεσιν πάντων τούτων τῶν μεγαλεπιδόλων σχεδίων εἴπωμεν μερικὰς λέξεις περὶ ἑνὸς γαλλικοῦ σχεδίου ὑποκειμένου εὐχερέστερον εἰς τὸν ἔλεγχον.

Κατὰ τὸν διαγωνισμὸν τῆς σχολῆς τῶν Καλῶν τεχνῶν ἕνας νεαρὸς ἀρχιτέκτων, ὁ κ. Ντεφρὰς ἐνεφάνισε μίαν ἀξιοσημειωτοὺς μελέτην σχετικὴν πρὸς τὰς ἀντιλήψεις τοῦ κ. Λουδοβίκου Μπρεγκέ.

Ἐπρόκειτο περὶ ἑνὸς πλωτοῦ λιμένος. Ἡ πλωτὴ γέφυρα πρὸς προσγειώσεις τοῦ σχεδίου Ἀρμιστρούγκ ἀντικαθίσταται ἐνταῦθα ἀπὸ ἑνὸς εἰδος ἰχθυοτροφείου σχήματος πετάλου καὶ συγκοινωνοῦντος πρὸς τὸ ὄπισθεν μέρος μετὰ τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν. Ὁ Λιμὴν οὗτος θὰ ἦτο 300 μέτρων μήκους καὶ 100 μέτρων πλάτους καὶ θὰ ἠδύνατο νὰ χρησιμοποιηθῆ διὰ τὴν προσγειώσιν καὶ καταφύγιον τόσοσιν τῶν ὑδροπλάνων, ὅσων καὶ τῶν ἀτμοπλοίων.

Ἡ νῆσος—Λιμὴν ἐκ μπετόν ἀρμὲ ἐφωδιασμένη μετὰ μοτέρ θὰ ἠδύνατο νὰ κινῆται, ἵνα παραμένῃ πάντοτε τελείως προσανατολισμένη πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀνέμου. Εἶμεθα τῆς γνώμης, ὅτι αἱ πρωτότυποι αὐτὰ ἀντιλήψεις θὰ σημαίωσιν σταθμὸν μὲν ἐν τῇ ἐξελίξει τοῦ ζητήματος εἰς τὸ ὅποσον ἀναφέρονται ἀπὸ θεωρητικῆς ἀπόψεως δὲν θὰ φθάσουν ὅμως ποτὲ οὔτε εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐκτελέσεως. Τὰ ἔξοδα τοῦ σχεδίου Ντεφρὰς εὐρίσκονται εἰς μεγάλην δυσαναλογίαν πρὸς τὰς ὑπηρεσίας τὰς ὁποίας θὰ προσφέρῃ πραγματοποιούμενον. Μᾶς φαίνεται ἐπομένως φρονιμώτερον νὰ περιορισθῶμεν πρὸς τὸ παρὸν τουλάχιστον εἰς ἐκεῖνα τὰ μέσα, τὰ ὅποια σήμερον χρησιμοποιούμεν, τὰ ἀεροπλανοφόρα ἀτμόπλοια. Δὲν δυνάμεθα ὅμως ἀσχοληθῆντες ἐνταῦθα μετὰ τὴν ἐφευρετικὴν μεγαλοφυΐαν νὰ παρασιωπήσωμεν τὴν ἰδέαν τοῦ κόμητος Μανζέ, ῥώσσου ἐφευρέτου. Ἡ πλωτὴ ἐπιφάνεια τούτου εἶναι ἕνα τεράστιον ἐπίπεδον τοποθετημένον ἐπὶ μακρῶν δοκῶν προσδεδεμένων περὶ τὸ μέσον των ὑπὸ τὸ ἐπίπεδον. Ἐπομένως καὶ ἂν μέρος

τι ἐκ τῶν ἀποτελούντων τὸ ὅλον διαφεύγει καὶ πάλιν ἢ ἐπιφάνεια διὰ τὴν προσγειώσιν δὲν χάνει τὴν σταθερότητά της. Ἡ σταθερότης τῆς νῆσου Μανζέ θὰ διησφαλίζετο διὰ μιᾶς εἰδικῆς ἀγκυροβολήσεως ἐπιτροπέουσης τὴν κάθοδον μέχρι βάρους 5.000 μέτρων, ὅσον εἶναι γνωστὸν σήμερον τὸ τοῦ Ἀτλαντικοῦ εἰς ὠρισμένας αὐτοῦ περιοχάς. Χωρὶς νὰ εἰσέλθωμεν εἰς τὰς λεπτομερείας δυνάμεθα νὰ ἐκφέρωμεν τὴν γνώμην, ὅτι ἡ ἐπιφάνεια αὕτη ἐπὶ ἀσταθῶν βάσεων στηριζομένη εἶναι ἀκατάλληλος διὰ τὰς φυσικὰς καὶ συνήθεις προσγειώσεις.

Ἐπαναλαμβάνομεν καὶ πάλιν ἐπομένως ὅτι καὶ ἀπλουστερά καὶ ἀσφαλεστερά μᾶς φαίνεται ἡ μέθοδος τῶν ἀεροπλανοφόρων ἀτμοπλοίων. Τὸ Γαλλικὸν «Βεαγν», ἄλλοτε πολεμικὸν σκάφος προσφέρει σήμερον μίαν ἐπιφάνειαν 182 μέτρων μήκους καὶ 31 μέτρων πλάτους μετὰ δυὸ ἐσωτερικὰ ὑπόστεγα τῶν 124 μέτρων καὶ τρεῖς ἠλεκτρικοὺς ἀναβατήρας. Ἀναμφιβόλως ἐν Ἀμερικῇ ὅπου τὰ πάντα λαμβάνουν μεγάλας διαστάσεις καὶ τοῦτο λόγω τοῦ εἰς χρυσοὺν πλεονάσματος, τὸ «λεβιάθαν» εἶναι πολὺ μεγαλοπρεπέστερον.

Τόσον αἱ ταχυδρομικαὶ ὑπηρεσίαι, ὅσον καὶ αἱ ὑπηρεσίαι μεταφορᾶς ἐπιβατῶν θὰ ἐξασφαλίσουν ἐξ ἄλλου δι' ἑνὸς συνδυασμοῦ τοῦ ἀτμοπλοίου καὶ τοῦ ἀεροπλάνου ποῦ τὸ ἴδιον φέρει μίαν ταχύτητα, ἦτις δύνανται θεωρηθῆ ὡς ἱκανοποιητικὴ μέχρι τῆς ἡμέρας κατὰ τὴν ὅποιαν θὰ γενικευθῆ ἢ ἐναέριος διὰ μέσου τῶν θαλασσῶν συγκοινωνία τῶν ἀνθρώπων.

Μερικὰ μάλιστα ἀτμόπλοια γερμανικά, καθὼς τὸ «Sutzow» χρησιμοποιοῦν τὰ ἀεροπλάνα πρὸς διασκέδασιν τῶν ἐπιβατῶν των ἐκείνων ποῦ θέλουν νὰ κάμουν μικρὸν περίπατον ὑπεράνω τῶν χωρῶν ἀπὸ τὰς ὁποίας καὶ εἰς μακρὰς σχετικῶς ἀπόσασιν διέρχεται τὸ ἀτμόπλοιο. Τούτο ἐνθουσίασε πολὺ τὸν ταξιδιωτικὸν κόσμον φαίνεται δὲ ὅτι πολὺ ταχέως θὰ γενικευθῆ ἐφαρμοζόμενον καὶ ἀπὸ ἄλλας ὑπερωκεανίους ἀτμοπλοϊκὰς ἑταιρείας.

E. BLANC

