

ΚΟΙΝΩΝΙΑ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Ο θρυλικός «Άρης» του '21 στο «καρνάγιο» του ΕΜΠ

Ναυπηγήθηκε εκ νέου (ψηφιακά) αποκαλύπτοντας τα μυστικά του



Ο «Άρης» καταστρέφει επτά εχθρικά πλοία μέσα σε έναν καταιγισμό διασταυρούμενων πυρών και σπάει τον ασφυκτικό κλοιό των δεκάδων αιγυπτιακών πλοίων, πραγματοποιώντας την ηρωικότερη έξοδο του ναυτικού αγώνα του 1821. Ελαιογραφία του Κωνσταντίνου Βολανάκη.

Τασούλα Καραϊσκάκη

28.03.2021 • 18:24



Ήταν ξημερώματα Κυριακής, 26 Απριλίου 1825, όταν ο Ιμπραήμ εισέπλευσε με την αρμάδα του στον όρμο του Ναυαρίνου, με σκοπό να καταλάβει τα κάστρα του Παλαιοκάστρου και του Νεοκάστρου και τη νήσο Σφακτηρία. Απόβαση στο νησί, σφαγή πολλών αγωνιζόμενων Ελλήνων, διαφυγή των διασωθέντων με πλοία της ελληνικής μοίρας. Τελευταίος έμεινε ο πάρων (μπρίκι) «Άρης» του Υδραίου αγωνιστή Αναστάσιου Τσαμαδού, ο οποίος είχε μόλις πέσει μαχόμενος.

τον ασφυκτικό αιγυπτιακό κλοιό, πραγματοποιώντας την πλέον ηρωική έξοδο του ναυτικού αγώνα του 1821. Το πλοίο, στο οποίο είχαν επιβιβαστεί μεταξύ άλλων αγωνιστών ο Δημήτριος Σαχτούρης και ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος, έπειτα αγοράστηκε από το νεοσύστατο ελληνικό κράτος και εντάχθηκε στον στόλο. Στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε στην εκπαίδευση ναυτικών δοκιμών ως το 1921, οπότε, στις 25 Μαρτίου, στα 100 χρόνια από την Επανάσταση, λόγω αδυναμίας συντήρησής του, βυθίστηκε τιμητικά.

Αυτό το θρυλικό ιστιοφόρο, με το ιδιαίτερα ανθεκτικό σκαρί, που το βοήθησε, μαζί με την ευφυΐα και ανδρεία του πληρώματός του, να επιβιώσει σε πληθώρα ναυμαχιών, ανακατασκεύασε ψηφιακά η σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ, «που συμμετέχει με ενθουσιασμό στις εορταστικές εκδηλώσεις για τα 200 χρόνια από την παλιγγενεσία του Έθνους, με δράσεις που αναδεικνύουν, κυρίως, την τεχνολογική διάσταση του αγώνα των Ελλήνων, εν προκειμένω, του ναυτικού αγώνα», σημειώνει ο πρόεδρος του ΕΜΠ, καθηγητής Ανδρέας Μπουντουβής. «Θεωρήσαμε ενδιαφέρον να εντρυφήσουμε σε θέματα που ξεφεύγουν από την κάλυψη των ιστορικών και να επικεντρωθούμε στα χαρακτηριστικά των πλοίων του 1821» συμπληρώνει ο αντιπρόεδρος του ΕΜΠ, καθηγητής Ιωάννης Χατζηγεωργίου.

Ο «Άρης» συμμετείχε «σε όλες τις επιχειρήσεις του υδραϊκού στόλου», θυμίζει ο κ. Χατζηγεωργίου. «Όμως το αποκορύφωμα της δόξας του υπήρξε η θρυλική έξοδός του από τον κόλπο της Σφακτηρίας. Όπως γράφει ο Παπαρρηγόπουλος, “ο Σαχτούρης και ο Μαυροκορδάτος έσώθηκαν, ο μὲν κολυμβῶν ὁ δὲ ἐπὶ λέμβου, ἐνῶ κατέπιπτεν ἐπ’ αὐτοὺς βροχή πολέμων σφαιρῶν, εἰς τὸν πάρωνα τοῦ Τσαμαδοῦ, τὸν πολυθρύλητον ἐκεῖνον Ἄρην, ὅστις, καίτοι χηρεύσας τοῦ ἡγεμόνος αὐτοῦ, κατῶρθωσε νὰ διελάσῃ ἀνὰ μέσον 34 σκαφῶν τοῦ αἰγυπτιακοῦ στόλου, τῶν ὁποίων ἡ διπλῇ και τριπλῇ σειρά εἰς μάτην ἡγωνίσθη νὰ παρακωλύσῃ τὴν ἔξοδον αὐτοῦ”».

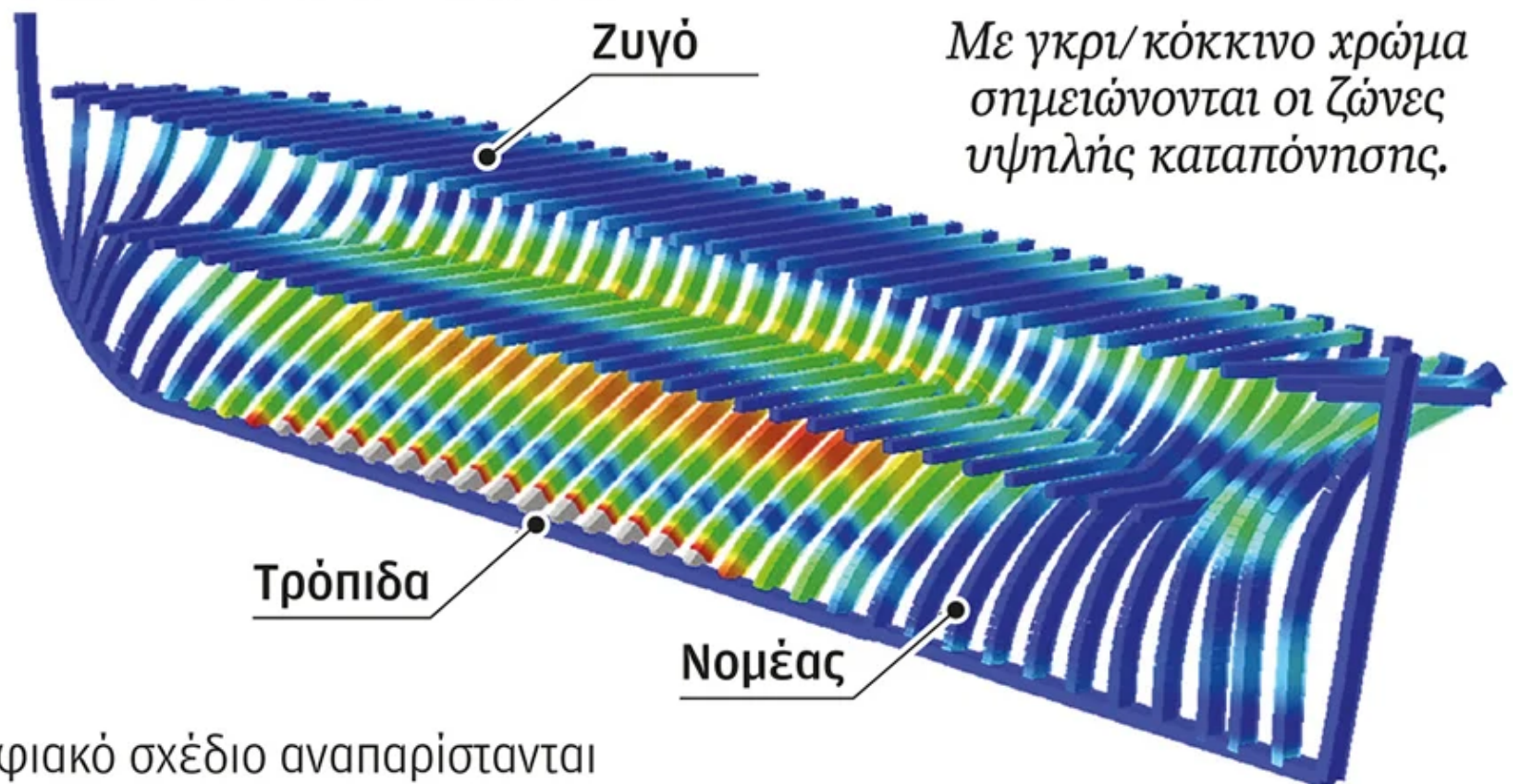
Ο «Άρης» ναυπηγήθηκε σε καρνάγιο της Βενετίας το 1818. Θρυλείται ότι προοριζόταν για εμπορικό, αλλά μετασκευάστηκε σε πολεμικό εν αναμονή του ξεσηκωμού του γένους. Είχε μήκος 31,5 μέτρα, πλάτος 8,85 μέτρα, 82 άνδρες πλήρωμα και 16 κανόνια. «Με βάση στοιχεία από το Σωματείο Πρωτέας, το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος, φωτογραφίες και σκαριφήματα του σκάφους κατασκευάστηκαν οι ναυπηγικές γραμμές του πλοίου, που τελειοποιήθηκαν με τα σχεδιαστικά λογισμικά της Σχολής Ναυπηγών, καθώς δεν διαθέταμε το επίσημο σχέδιο γραμμών του σκάφους λόγω μη πρόσβασης στα αρχεία της Βενετίας», αναφέρει ο καθηγητής Γρηγόρης Γρηγορόπουλος.

Ήταν ένα πλοίο με πολύ ιδιαίτερα κατασκευαστικά στοιχεία, με μεγάλη ευστάθεια, εξαιρετική πλεύση, απaráμιλλη αντοχή στα πυρά. Η ομάδα του ΕΜΠ μελέτησε ενδελεχώς τα υδροστατικά χαρακτηριστικά του και την αντοχή της γάστρας του και τα αναπαρήγαγε ψηφιακά, πραγματοποιώντας –με εξελιγμένες μεθόδους υπολογιστικής ρευστομηχανικής– ακόμη και προσομοιώσεις της ροής του αέρα στα πανιά του σκάφους. «Η υδροστατική ανάλυση έδειξε ότι το μετακεντρικό ύψος του “Άρη” (απόσταση από το κέντρο βάρους μέχρι το μετάκεντρο) ήταν 0,5 μ. (το ελάχιστο αυτής της διάστασης είναι 0,35 μ. για πλοία αυτού του τύπου) δηλαδή είχε μεγάλη ευστάθεια», εξηγεί ο αναπληρωτής καθηγητής Χρίστος Παπαδόπουλος. «Επίσης εκτιμήσαμε την περίοδο διατοιχισμού (περιστροφή περί τον διαμήκη άξονα συμμετρί

συντονισμού, με εξαίρεση τους πρυμναίους κυματισμούς 120-130 μοιρών από δεξιά και 230 μοιρών από αριστερά», προσθέτει ο φοιτητής Γιώργος Χάρβαλος.

Ιδιοφυής κατασκευή με πλήρωμα ανδρείων

Η ομάδα του ΕΜΠ από τη Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ανακατασκεύασε ψηφιακά το θρυλικό μπρίκι ύστερα από ενδελεχέστατη μελέτη των πολύ ιδιαίτερων κατασκευαστικών χαρακτηριστικών του. Τα δύο καταστρώματα, το γερό πέτσωμα, τα πολλά κάθετα μαδέρια σε όλο το μήκος του σκάφους, τα εγκάρσια και διαμήκη ενισχυτικά συνεργάζονταν μεταξύ τους ώστε να εκτονώνονται οι φορτίσεις από τα πλήγματα.



Στο ψηφιακό σχέδιο αναπαρίστανται ενδεικτικά οι τάσεις που ασκούνται στον σκελετό της γάστρας του «Αρης», ως αποτέλεσμα πλάγιου εκρηκτικού κύματος στα ύφαλα.

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Κατασκευάστηκε «από δρύινα μαδέρια, που είναι κατεργάσιμα, καθαρά, δύσκαμπτα και εξαιρετικά ανθεκτικά στο θαλάσσιο περιβάλλον. Μαδέρια που καρφώθηκαν στον σκελετό σχημάτισαν το εξωτερικό πέτσωμα. Μεγαλύτερα σε μήκος και διατομή μαδέρια τοποθετήθηκαν ως διαμήκη ενισχυτικά (στραγαλιές) για καλύτερη αντοχή του σκάφους. Ο «Αρης» διέθετε δύο καταστρώματα, ένα εξωτερικό όπου ήταν τοποθετημένα τα κανόνια και ένα εσωτερικό όπου αποθηκεύονταν προμήθειες και διέμενε το πλήρωμα. Τα καταστρώματα ενισχύονταν εγκάρσια με ζυγά (οριζόντια ξύλα) τα οποία ήταν στερεωμένα πάνω στους νομείς (κάθετα μαδέρια) με αγκώνες» λέει ο επίκουρος καθηγητής Κωνσταντίνος Ανυφαντής.

Όλα τα διαμήκη και εγκάρσια ενισχυτικά της γάστρας και το πέτσωμα συνεργάζονταν έτσι ώστε να εκτονώνονται οι φορτίσεις που καταπονούσαν το σκάφος λόγω των κυματισμών και των πυρών κατά τη μάχη. Τα πολλά κάθετα μαδέρια σε όλο το μήκος του σκάφους καθώς και τα δύο καταστρώματα έκαναν το πλοίο ιδιαίτερα ανθεκτικό στις εκρήξεις, προστατεύοντάς το από ολέθριες ρηγματώσεις.

Ο «Αρης» ως ιστιοφόρο είχε μεγάλα πανιά από караβόπανο, ύψους 18 μ. και πλάτους 8 μ., τριγωνικά στην πλώρη και τραπεζοειδή στα δύο κατάρτια του. «Ανέπτυσσε ταχύτητες 6-7 κόμβων σε ανέμους 20-22 κόμβων (5 μποφόρ) και σε δυνατότερους ανέμους ξεπερνούσε και

Απόρρητο

καθηγητής Γιώργος Παπαδάκης. «Η ώση σ’ αυτή την περίπτωση αναπτυσσόταν μέσω της πίεσης πάνω στα τραπεζοειδή πανιά στα δύο κατάρτια, ενώ τα πρωραία τριγωνικά πανιά, όπως και το πρυμναίο τραπεζοειδές πανί, λειτουργούσαν ως εύκαμπτες αεροτομές που παράγουν ώση, όπως στα σύγχρονα ιστιοπλοϊκά σκάφη».

Ο «Άρης» ως μπρίκι υστερούσε σε μέγεθος και δύναμη πυρός συγκριτικά με τα δίκροτα και τρίκροτα των Τούρκων. Ήταν όμως ταχύτατο, ευέλικτο και ανθεκτικό στην αντάρα της μάχης. «Τα επιπλέον όπλα των πλοίων του αγώνα, μακράν ανώτερα της αριθμητικής υπεροχής των Τούρκων, ήταν η ανδρεία των πληρωμάτων, η αυταπάρνηση του απελπισμένου που μάχεται για τη ζωή του, την πίστη του και τη λευτεριά του, το σπάσιμο των αλυσίδων και η ταπείνωση των, για αιώνες, δεσμωτών του γένους. Αυτά, σε συνδυασμό με την ευφυΐα και τη ρηζικέλευθη στρατηγική των καπεταναίων τους, οδήγησαν στον θρίαμβο του ναυτικού αγώνα των Ελλήνων», καταλήγει ο κ. Χατζηγεωργίου.

#1821 #ιστορία



ΔΙΑΒΑΣΤΕ ΑΚΟΜΗ



ΑΦΙΕΡΩΜΑ 1821 - ΑΡΘΡΟ ΣΤΗΝ «Κ»

Τζ. Χαρλαύτη: Ο Αγώνας κρίθηκε στη θάλασσα



ΑΦΙΕΡΩΜΑ 1821 - ΑΡΘΡΟ ΣΤΗΝ «Κ»



ΑΦΙΕΡΩΜΑ 1821 - ΑΡΘΡΟ ΣΤΗΝ «Κ»

Το νήμα της Ελληνικής Επανάστασης



ΑΦΙΕΡΩΜΑ 1821 - ΑΡΘΡΟ ΣΤΗΝ «Κ»

του 2121



ΑΦΙΕΡΩΜΑ 1821 - ΑΡΘΡΟ ΣΤΗΝ «Κ»

Μ. Ευθυμίου: Πώς η Επανάσταση του '21 διαμόρφωσε την Ελλάδα



ΑΦΙΕΡΩΜΑ 1821 - ΑΡΘΡΟ ΣΤΗΝ «Κ»

Μ. Μαζάουερ: Η Ελλάδα που δημιούργησε η Επανάσταση

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ



MONEY REVIEW | γαστρονόμος | VOGUE | GREECE IS | ekathimerini.com | neolaia | BLUEKEY

Αρχική | Όροι χρήσης | Προστασία προσωπικών δεδομένων | Πολιτική cookies | Company Profile | Σχετικά με Εμάς | Επικοινωνία | Αρθρογράφοι | Δελτία Τύπου

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε. © 2014 - 2021

Powered by nxcode