



**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

ΣΧΟΛΗ: ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΤΜΗΜΑ: ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Π.Μ.Σ.: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**



**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΙΟΠΟΥΛΟΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΣ ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΒΑΤΑΚΗΣ ΑΜ:1215Μ202**

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2017

Εξώφυλλο: Χειριστές της Η2 Μοίρας, το 1918 στη Λήμνο. Τρίτος στη σειρά εικονίζεται ο έφεδρος σημαιοφόρος χειριστής αεροσκάφους, Ιωάννης Τζεράχης, ο οποίος σκοτώθηκε στις επιχειρήσεις στη Μικρά Ασία. Τα αεροπλάνα είναι Sopwith Camel 1 F.1. (Φωτογραφικό Αρχείο Ν.Μ.Ε., μέσω της ηλεκτρονικής ιστοσελίδας του ΓΕΑ <https://www.haf.gr/history/haf-history/1914-1918/>).

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	vi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΣΚΟΠΟΣ	2
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄: ΟΙ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟΙ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 20^{ου} ΑΙΩΝΑ	4
Η διαμόρφωση της «Αεροπορικής Ιδέας»	4
Αεροπορική Λογοτεχνία	4
Ο Κοραΐς και η Αεροπορία	6
Ο Αλή Πασάς και η αεροστατική σφαίρα	7
Henri Beudet & Eduard Spelterini.....	8
Θαιράκης Πρωτεσίλαος	10
Εισαγωγή	10
Στρατιωτική Αεροδρομία.....	13
Χρήση του Αεροστάτου από το Ναυτικό και Άλλες Εφαρμογές.....	28
Γενικές Έννοιες Περί Αεροστάτων	30
Χρήση των Αεροστάτων στον Πόλεμο	31
Συνθήκες και Προϋποθέσεις Χρήσης των Αεροστάτων	34
Αεροδρομία	38
Πτεροδρομία και Πτητικές Μηχανές	40
Ανύψωση Ελεύθερων Αεροστάτων σε Ορεινή Χώρα	44
Αλφρέδος Αθανασούλιας	46
Απόψεις του Διεθνούς Δικαίου για την Αεροπλοΐα	46
Τεχνολογικές Εξελίξεις των Πτητικών Μέσων	48
Πολεμική Χρήση του Αεροστάτου.....	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄: ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ: ΦΑΣΗ ΕΞΟΙΚΕΙΩΣΗΣ - ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΝ Α΄ ΒΑΛΚΑΝΙΚΟ ΠΟΛΕΜΟ	54
Βαρώνος de Caters, Λεωνίδας Αρνιώτης, Sergey Isayevich Utochkin και Εμμανουήλ Αργυρόπουλος.....	54
Καμπέρος Δημήτριος	62
Ομιλία στο Φιλολογικό Σύλλογο «Παρνασσό».....	62
Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1913)	63
Μακεδονικό Μέτωπο (Οκτώβριος - Νοέμβριος 1912)	66
Μέτωπο Ηπείρου (Νοέμβριος 1912-Μάρτιος 1913).....	75
Επιχειρήσεις Ναυτικής Συνεργασίας.....	84

Συμπεράσματα.....	85
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄: ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΣΤΟΝ Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ (1914-1918).....	89
Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία μέχρι την είσοδο της Ελλάδας στον Πόλεμο (1914-1917).....	89
Η πολεμική αξιοποίηση της Αεροπορίας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.....	93
Οι συμμαχικές αεροπορικές δυνάμεις στο Μακεδονικό Μέτωπο και η συγκρότηση των Ελληνικών Μοιρών (1916-1918).	103
Η δράση της Ελληνικής Αεροπορίας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.....	116
1916.....	116
1917.....	118
1918.....	135
Η μάχη του Σκρα Ντι Λέγκεν.....	139
Η τελική αναμέτρηση.....	152
Συμπεράσματα.....	164
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄: ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΣΤΗ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΚΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ.....	171
Η κατάσταση της Αεροπορίας από τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου έως την έναρξη των επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία.....	171
Μετάβαση των αεροπορικών δυνάμεων στη Μικρά Ασία – Έναρξη επιχειρησιακής δράσης	174
Η δράση της Αεροπορίας κατά τις επιχειρήσεις κατάληψης της Προύσας και του Ουσάκ, έως το τέλος του 1920.....	182
Οι Αεροπορικές επιχειρήσεις μέχρι και τον Μάρτιο του 1921	190
Η δραστηριότητά της Αεροπορίας μέχρι τον Ιούλιο του 1921	199
Η δράση της Αεροπορίας κατά την εκστρατεία του Σαγγαρίου.....	215
Η Ελληνική Αεροπορία έως τον Ιούλιο του 1922.....	233
Η δράση της Αεροπορίας τον Αύγουστο του 1922	243
Συμπεράσματα	251
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄: Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ.....	258
Η Αεροπορία μετά την Μικρασιατική Καταστροφή	258
Η ενοποίηση της Ελληνικής Αεροπορίας	266
Σκάνδαλα. Η Πολεμική Αεροπορία υπό διάλυση.....	280
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄: Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ – ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΖΥΜΩΣΕΙΣ... 310	
Καμπέρος: Ο Μελλοντικός Πόλεμος από του Αέρος.....	310

Εναέριες Μάχες προς το Τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.....	312
Ιταλικές Ασκήσεις του 1931	314
Βοηθητικό Όπλο ή Ανεξάρτητη Δύναμη;.....	315
Γαζής Παναγιώτης	319
Αεροπορική Εξέλιξη Μετά το Πέρασ του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.....	319
Κριτική Επί της Θεωρίας του Στρατηγού Douhet	321
Η Επίδραση του Douhet.....	322
Η Επίδραση του Douhet στην Ελληνική Αεροπορική Σκέψη.....	326
Συνέπειες Εφαρμογής του Δόγματος Douhet στην Ελλάδα	330
Η ΕΒΑ στο καθεστώς της 4 ^{ης} Αυγούστου	334
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΚΕΨΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	341
Συμπεράσματα	341
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	353
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄: Ο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΚΑΙ Η ΙΔΡΥΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	360
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄: ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΣΚΑΝΔΑΛΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ –ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1933)	370
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ΄: ΕΙΚΟΝΕΣ	377

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα μελέτη είναι μια πρώτη προσπάθεια ανάδειξης της φιλολογικής ζύμωσης που δημιουργήθηκε στη χώρα μας στις αρχές του 20^{ου} αιώνα γύρω από το θέμα και τις προοπτικές χρήσης της νέας τεχνολογικής επανάστασης της, του αεροπλάνου. Η εξέλιξη των αερόστατων, η επίτευξη της διεύθυνσής τους και η επικράτηση των βαρύτερων του αέρα πτητικών μηχανών, προκάλεσαν την προσοχή του κοινού και των ηγεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο για τις ολοένα και διευρυνόμενες δυνατότητές τους. Προσωπικότητες στην Ελλάδα από το δημοσιογραφικό, πολιτικό και στρατιωτικό χώρο προβληματίστηκαν και μελέτησαν τις απειλές και τις ευκαιρίες που το νέο μέσο δυνητικά θα δημιουργούσε τόσο στο πλαίσιο των πολεμικών συγκρούσεων όσο και ως μέσο επικοινωνίας των λαών. Έτσι, βλέπουμε να αναδύονται τα πρώτα σπέρματα της αεροπορικής στρατηγικής στο πλαίσιο της στρατιωτικής ισχύος των κυρίαρχων κρατών, αλλά και πολλά άλλα θέματα, όπως η νομική τους διάσταση, οι αερομεταφορές κ.ά.

Μέσα από την παρούσα μελέτη φιλοδοξούμε να εξετάσουμε πως επηρεάστηκε η στρατιωτική στρατηγική σκέψη και το δόγμα των επιχειρήσεων γύρω από το νέο Όπλο στην Ελλάδα. Η χώρα μας ήταν πρωτοπόρα στην αξιοποίηση του αεροπλάνου σε στρατιωτικό επίπεδο κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων (1912-1913). Τα Βαλκάνια έγιναν την περίοδο αυτή περιοχή πειραματισμού, καθώς το αεροπλάνο δεν ήταν ακόμη ένα αξιόπιστο μέσο. Μέχρι τότε είχε χρησιμοποιηθεί κυρίως ως μέσο επιδείξεων και μόνο η Ιταλία το είχε χρησιμοποιήσει σε πολεμικές επιχειρήσεις. Παρά τα θετικά συμπεράσματα από τη χρήση τους στους Βαλκανικούς Πολέμους, τα στρατιωτικά επιτελεία διατηρούσαν επιφυλακτική στάση στην περαιτέρω εκμετάλλευσή του. Στις αρχές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, η στασιμότητα στο μέτωπο και η τεχνολογική πρόοδος που σημειώθηκε, επέτρεψε στο αεροπλάνο να αναλάβει σημαντικό ρόλο κατά τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων.

Η Ελλάδα, εισήλθε στον Πόλεμο σε μία κρίσιμη φάση των επιχειρήσεων και ενσωματώθηκε στους κόλπους της Συμμαχίας ουσιαστικά

κατά το τελευταίο έτος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Η Ελληνική Αεροπορία ανασυστάθηκε μέσα από τη Γαλλική και Βρετανική Αεροπορία, αξιοποιώντας την εκπαίδευση και τα μέσα που της παρείχαν. Αρχικά, χρησιμοποιήθηκε για να υποστηρίξει τα μαχόμενα τμήματα στο θέατρο των επιχειρήσεων και προς το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, εκτελούσε ένα πολύ μεγάλο εύρος αποστολών, που έτειναν στην καθιέρωσή του ως ανεξάρτητου Κλάδου των Ενόπλων Δυνάμεων. Πράγματι, οι επιχειρησιακές απαιτήσεις οδήγησαν πρώτη τη Μεγάλη Βρετανία να υιοθετήσει το δόγμα μιας ανεξάρτητης Αεροπορίας και η χώρα μας παρά την προσπάθεια να κάνει κάτι ανάλογο, βρήκε ποικίλες εσωτερικές και εξωτερικές αντιστάσεις. Η Ελλάδα, δεν πρόλαβε να μελετήσει και να αφομοιώσει τα διδάγματα των πολεμικών συγκρούσεων και τις γενικότερες εξελίξεις γύρω από τη χρήση του αεροπλάνου, καθώς ο πόλεμος για εκείνη δεν είχε λήξει. Μπροστά της είχε ανοίξει το μέτωπο της Μικράς Ασίας και η απελευθέρωση των αλύτρωτων πατρίδων. Κατά τη διάρκεια της παραμονής των ελληνικών στρατευμάτων στην Ιωνία, η Ελληνική Αεροπορία υποστήριξε άοκνα όλες τις στρατιωτικές επιχειρήσεις που αναλήφθηκαν. Βεβαίως, η στρατιωτική ηγεσία δεν αξιοποίησε τις δυνατότητες του νέου Όπλου, σε ένα περιβάλλον απόλυτης αεροπορικής κυριαρχίας μέχρι και την άνοιξη του 1922. Παρ' όλα αυτά, αν και χρησιμοποιήθηκε κυρίως σε ρόλο αναγνώρισης και εγγύς αεροπορικής υποστήριξης, το έργο και η προσφορά της ήταν ιδιαίτερα σημαντική για τη θετική έκβαση των επιχειρήσεων και τη λήψη ορθών αποφάσεων σε επίπεδο στρατιωτικού σχεδιασμού. Η τραγική κατάληξη του μετώπου της Μικράς Ασίας, προκάλεσε τεράστιες ανακατατάξεις στην ελληνική πολιτική και στρατιωτική σκηνή.

Η Αεροπορία, εγκατέλειψε τα πατρογονικά εδάφη του Ελληνισμού με πεταλαιωμένα αεροπλάνα, αφήνοντας στο πεδίο των μαχών αρκετούς από τους ηρωικώς αγωνισθέντες αεροπόρους. Με την τεράστια πολεμική εμπειρία που είχε αποκομίσει, και τις εξαιρετικές δεξιότητες που είχε αναπτύξει το προσωπικό της, προσπάθησε να ανασυγκροτηθεί. Στη φάση αυτή, Κλαδικά συμφέροντα, ατομικές φιλοδοξίες και η πολιτική αστάθεια δεν επέτρεψαν στο Όπλο να αποκτήσει την αυτοτέλειά του. Αντίθετα, οι στρατιωτικοί κύκλοι, θεωρούσαν την Αεροπορία ως ένα καθαρά υποστηρικτικό Όπλο του Στρατού

και του Στόλου, το οποίο μάλιστα, σε εποχές οικονομικής στενότητας ήταν και πολυδάπανο, με αμφίβολα επιχειρησιακά αποτελέσματα. Παρ' όλα αυτά, οι ζυμώσεις γύρω από την Αεροπορία σε παγκόσμιο επίπεδο, οδήγησε τον Βενιζέλο στην ενοποίησή της, γεγονός που προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις στους κόλπους των δύο Αεροποριών (Στρατιωτική και Ναυτική). Ιδιαίτερα μετά την οικονομική κατάρρευση της χώρας και την πολιτική αστάθεια που ακολούθησε από την πτώση της κυβέρνησης των Φιλελευθέρων, η Αεροπορία οδηγήθηκε στα πρόθυρα της διάλυσης. Στο πλαίσιο των ζυμώσεων που διαμορφωνόταν σε παγκόσμιο επίπεδο γύρω από το δόγμα αξιοποίησης της Αεροπορίας και με αφορμή τη σκοπιμότητα χρήσης της ως ανεξάρτητου Όπλου, αρκετοί στρατιωτικοί δημοσίευσαν σε ελληνικές εφημερίδες και έγκριτα περιοδικά, σε βιβλία και πραγματείες προσεγγίσεις σχετικά με την εκμετάλλευση του αεροπλάνου, σε επίπεδο Υψηλής και Στρατιωτικής Στρατηγικής.

Στην παρούσα εργασία θα προσεγγίσουμε τη διαμόρφωση της αεροπορικής στρατηγικής στη χώρας μας, μέσα από τις πολεμικές συγκρούσεις στις οποίες χρησιμοποιήθηκε και από δημοσιεύματα εξειδικευμένου προσωπικού που ασχολήθηκε με την αεροπορία από το στάδιο της γέννησής της έως και την ενοποίησή της. Αρχικά, θα επικεντρωθούμε σε δύο κυρίως έργα που δημοσιεύθηκαν στην αρχή του 20^{ου} αιώνα. Το πρώτο αφορά μια εξαιρετική μελέτη που συνέγραψε ένας Έλληνας αξιωματικός του Πεζικού, ο Πρωτεσίλαος Θαιράκη, ο οποίος κατανόησε τη δυνητική εξέλιξη του νέου τεχνολογικού επιτεύγματος και διατύπωσε θέσεις που μπορούμε να ισχυριστούμε ότι ήταν πρωτοποριακές την περίοδο εκείνη σε παγκόσμιο επίπεδο. **Είναι η πρώτη φορά που το έργο του έρχεται στο φως από την παρούσα εργασία και αναδεικνύεται η σημασία του για το ξεκίνημα της αεροπορικής στρατηγικής σκέψης στην Ελλάδα.** Η άλλη μελέτη αφορά ένα Έλληνα νομικό, τον Αλφρέδο Αθανασούλια, που στις αρχές του 20ου αιώνα διερεύνησε τη μελλοντική χρήση των αερόπλοιων για στρατιωτικούς σκοπούς, τις τεχνολογικές εξελίξεις στο πεδίο αυτό, αλλά και τις νομικές τους προεκτάσεις σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

Στο συνέχεια θα εξετάσουμε επιγραμματικά τον προβληματισμό που προκάλεσε η εμφάνιση του αεροπλάνου στην Ελλάδα και θα εστιάσουμε στην πολεμική του χρήση από τη χώρα μας κατά τη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου. Έπειτα, θα μελετήσουμε τη διαμόρφωση του δόγματος της Αεροπορίας κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου στο Μέτωπο της Μακεδονίας και του Βορείου Αιγαίου. Η δημιουργία Ελληνικών Πολεμικών Μοιρών κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων καταδεικνύει τη μεγάλη πρόοδο που συντελέστηκε από την Ελληνική Αεροπορία κατά τη διάρκεια του Πολέμου. Έπειτα, θα μεταφερθούμε στη Μικρά Ασία, όπου θα δούμε την Πολεμική Αεροπορία, χωρίς ουσιαστική καθοδήγηση, να προσπαθεί να επιτελέσει ένα τεράστιο έργο, με πεπαλαιωμένα και πολυμεταχειρισμένα μέσα, σε ένα τεράστιο για τα δεδομένα της εποχής θέατρο επιχειρήσεων.

Τέλος, κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, θα εξετάσουμε τη σταδιακή ανασυγκρότηση της Αεροπορίας μέχρι και την ενοποίησή της και τις ποικίλες αντιδράσεις από αυτό το εγχείρημα. Στη συνέχεια, την επίδραση των παγκοσμίως γνωστών θεωριών, κυρίως του Douhet στη διαμόρφωση της ελληνικής αεροπορικής στρατηγικής σκέψης την περίοδο του Μεσοπολέμου, όπως αυτές κυρίως εκδηλώθηκαν μετά την ενοποίηση της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (1930). Για το σκοπό αυτό ενδεικτικά θα παρουσιάσουμε το πόνημα του πρώτου Έλληνα στρατιωτικού αεροπόρου Δημητρίου Καμπέρου που ήταν υπέρμαχος της θεωρίας αυτής και σε αντιδιαστολή θα παραθέσουμε τα επιχειρήματα από την πραγματεία του τότε αντισυνταγματάρχη Παναγιώτη Γαζή που διετέλεσε αργότερα και Αρχηγός της Αεροπορίας. Ο τελευταίος, αντίθετα, αμφισβητούσε αρκετές πτυχές του δόγματος του Ιταλού στρατηγού. Έτσι, θα μπορέσουμε να διαμορφώσουμε μια πιο σφαιρική άποψη για τις περιρρέουσες αντιλήψεις περί στρατηγικής αξιοποίησης της Αεροπορίας. **Τα δύο αυτά δημοσιεύματα, μέχρι και σήμερα ήταν άγνωστα στη βιβλιογραφία.**

Από τις θέσεις των Douhet και Mitchell επηρεάστηκαν ιδιαίτερα ο Αλέξανδρος Ζάννας και ο Ελευθέριος Βενιζέλος. Η ενοποίηση της Ελληνικής Αεροπορίας ως αποτέλεσμα της πρακτικής εφαρμογής των ανωτέρω θεωριών περί **ανεξάρτητης αεροπορίας**, προκάλεσε έντονες αντιδράσεις σε

πολιτικό και στρατιωτικό επίπεδο. Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι οι δύο πολιτικοί άνδρες **είχαν επιδιώξει, χωρίς επιτυχία, την ενοποίηση της Ελληνικής Αεροπορίας από το 1917**, λίγους μήνες πριν η Royal Air Force (RAF) γίνει ανεξάρτητη (1 Απριλίου 1918). **Για πρώτη φορά παρουσιάζεται στην εργασία αυτή, η θέση του τότε πρωθυπουργού Παναγή Τσαλδάρη και του Ελευθερίου Βενιζέλου γύρω από τη σκοπιμότητα ενοποίησης της Αεροπορίας. Η αντιπαλότητα αυτή έφερε στο φως σκάνδαλα και ζητήματα κακοδιαχείρισης από στελέχη της Αεροπορίας, κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής εκστρατείας και του Μεσοπολέμου.** Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τονιστεί ότι οι επιπτώσεις της κακοδιαχείρισης, σύμφωνα με τους τότε πρωταγωνιστές, είχαν δυσμενείς συνέπειες στην αποτελεσματική αξιοποίηση της Αεροπορίας στο Έπος της Μικράς Ασίας και επομένως στην επίτευξη του Αντικειμενικού Σκοπού (ΑΝΣΚ). Επιπρόσθετα, η τότε δημοσιοποίηση των σκανδάλων προκάλεσε σχεδόν την αποσύνθεση του νεοσύστατου Όπλου και ως εκ τούτου την αδυναμία ουσιαστικής αξιοποίησης της Αεροπορίας σε στρατηγικό αλλά και τακτικό επίπεδο. Τα ανωτέρω παρουσιάζονται επίσης για πρώτη φορά στη βιβλιογραφία και καταδεικνύουν την ιδιαίτερη επίδραση που είχαν στις επιχειρήσεις στη Μικρά Ασία (υψηλά ποσοστά βλαβών στα αεροπλάνα, ατυχήματα, έλλειψη κατάλληλων πτητικών μέσων κτλ) και στο ετοιμοπόλεμο της Αεροπορίας κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, γι' αυτό και γίνεται εκτενής αναφορά σ' αυτά.

Από τη μελέτη των ανωτέρω ενδεικτικών πηγών, αβίαστα προκύπτει το συμπέρασμα ότι στη χώρα μας, μέρος των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων αλλά και του πολιτικού και πνευματικού κόσμου, διέθετε στρατηγική αντίληψη και κατανόηση των διεθνών σχέσεων και εξελίξεων. Οι ανωτέρω κύκλοι βρίσκονταν σε έντονες διαβουλεύσεις στο πλαίσιο διαμόρφωσης της Υψηλής και κατ' επέκταση της Στρατιωτικής Στρατηγικής της χώρας μας. Η Αεροπορία, ως το κορυφαίο τεχνολογικό επίτευγμα της περιόδου, βρισκόταν στο επίκεντρο των αντιπαραθέσεων, προκαλώντας την αντίδραση του στρατιωτικού κατεστημένου. Ο παραγκωνισμός του Στρατού Ξηράς που είχε αρχίσει να διαφαίνεται προς το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου δεν ήταν αρεστός...

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα των κρατών στο διεθνές σύστημα είναι η εθνική τους κυριαρχία και η πολιτική τους ανεξαρτησία. Οι πολίτες επιζητούν προστασία από εσωτερικές και εξωτερικές απειλές, δηλαδή την ασφάλεια, την προάσπιση της ελευθερίας τους σε προσωπικό και εθνικό επίπεδο, τη διαφύλαξη της τάξης και της δικαιοσύνης και τη διατήρηση – βελτίωση του βιοτικού επιπέδου τους, δηλαδή την ευημερία τους¹.

Η διασφάλιση των ανωτέρω αξιών, όπως αυτές περιγράφονται στο Σύνταγμα της χώρας, προϋποθέτει τη δημιουργία θεσμών, τη διαμόρφωση κατάλληλων συνθηκών και αξιοποίηση ανάλογων παραγόντων που θα οδηγήσουν στην επίτευξή τους. Η ανάλυσή τους μεταφράζεται σε εθνικά συμφέροντα και σε αντίστοιχες στρατηγικές².

Η εξέλιξη της τεχνολογίας που οδήγησε στην εφεύρεση του αεροστάτου και στη συνέχεια του αεροπλάνου, διαμόρφωσε σταδιακά τα στρατιωτικά δόγματα σε τακτικό και στη συνέχεια στρατηγικό επίπεδο, ενσωματώνοντας το νέο Όπλο στις πολεμικές επιχειρήσεις και θεμελιώνοντας ουσιαστικά την Αεροπορική Στρατηγική. Αρχικά, το αεροπλάνο αντιμετώπιστηκε με προκατάληψη ως προς τη δυνατότητα χρήσης του για στρατιωτικούς σκοπούς λόγω των περιορισμένων δυνατοτήτων του, στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου (1914-1918) ως βοηθητικό όπλο του στρατού και του ναυτικού, κυρίως σε αποστολές αναγνώρισης και εγγύς αεροπορικής υποστήριξης, ενώ στο Μεσοπόλεμο αναπτύχθηκε το θεωρητικό υπόβαθρο της αεροπορικής στρατηγικής με πιο γνωστούς εκφραστές της τον Ιταλό στρατηγό Guilio Douhet και τον Αμερικανό ταξίαρχο William Mitchell.

Η Ελλάδα ήταν από τις πρώτες χώρες που αξιοποίησαν στρατιωτικά το αεροπλάνο κατά τη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου (1912-1913),

¹ Jackson Robert – Sorensen George, Μπφ. Κωνσταντινίδης Χ., *Θεωρία και Μεθοδολογία των Διεθνών Σχέσεων*, Αθήνα, Gutenberg, 2006, σ. 18-24.

² Μαυρόπουλος Παναγιώτης, *Εισαγωγή στη θεωρία του Πολέμου και της Στρατηγικής*, Αθήνα, αυτοέκδοση, 2012, σ. 270-3.

γεγονός που οφείλεται κυρίως την καινοτομική σκέψη του πρωθυπουργού Ελευθέριου Βενιζέλου, ο οποίος αντιλήφθηκε πολύ γρήγορα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που αυτό μπορούσε να προσδώσει στη χώρα μας, στο πλαίσιο διαμόρφωσης της στρατιωτικής της στρατηγικής. Υπήρξαν όμως στην Ελλάδα αντίστοιχες προσωπικότητες που ασχολήθηκαν με τη στρατηγική αξιοποίηση του νέου Όπλου;

ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός της παρούσας διατριβής είναι η ανάδειξη της αεροπορικής στρατηγικής σκέψης στην Ελλάδα. Σε θεωρητικό επίπεδο με τη μελέτη συγγραμμάτων, άρθρων και δημοσιευμάτων Ελλήνων, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα έως και τον Μεσοπόλεμο. Στο πλαίσιο της Στρατιωτικής Στρατηγικής, μελετώντας την αξιοποίηση της Αεροπορίας κατά τη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου, του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και της Μικρασιατικής Εκστρατείας. Τέλος, προβάλλοντας ενδεικτικά τις τριβές και ζυμώσεις που προκλήθηκαν σε στρατιωτικό και πολιτικό επίπεδο, γύρω από το στρατηγικό ρόλο της Αεροπορίας σε ενδεχόμενη σύρραξη, μετά την ενοποίηση της Αεροπορίας από τον Ελευθέριο Βενιζέλο.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

Για την καλύτερη κατανόηση της εργασίας, ο αναγνώστης θα πρέπει να γνωρίζει τις έννοιες της Υψηλής Στρατηγικής, των συντελεστών ισχύος του κράτους και της Στρατιωτικής Στρατηγικής.

Επίσης, για να αντιληφθεί τη σημασία της πραγματείας του Θαιράκη, θα πρέπει να έχει υπόψη του ότι στις αρχές του 20^{ου} αιώνα (1900-5), το σύνολο του παγκόσμιου επιστημονικού κόσμου θεωρούσε ότι μόνο το αερόστατο είχε μέλλον τόσο για πολεμικούς όσο και για ειρηνικούς σκοπούς και ότι αν και υπήρχαν πετυχημένες πτήσεις με ανεμοπλάνα, ουδείς είχε καταφέρει να πετάξει αυτόνομη επανδρωμένη πτήση. Στη Γαλλία, μέχρι το 1908, -που ήταν το κέντρο των επιστημονικών εξελίξεων- αν και ποτέ δεν αμφισβήτησαν τις προόδους των αδελφών Wright όσον αφορά την

τελειοποίηση του **ανεμοπλάνου**, **δεν πίστευαν ότι οι Wright είχαν κατασκευάσει πετυχημένο αεροπλάνο**. Στις ΗΠΑ την ίδια περίοδο, οι εφημερίδες κρατούσαν επιφυλάξεις αν είχε κατασκευαστεί επιτυχημένος τύπος πτητικής μηχανής, βαρύτερης του αέρα, που πετούσε αυτόνομα με πιλότο!

Παράλληλα, ο αναγνώστης θα ήταν επιθυμητό να ανατρέξει στις πιο γνωστές θεωρητικές προσεγγίσεις της αεροπορικής στρατηγικής όπως εκφράστηκαν τη δεκαετία του '30. Ενδεικτικά, ο Douhet, θεωρούσε ότι το αεροπλάνο εξαιτίας των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του ήταν ένα επιθετικό όπλο το οποίο δεν θα μπορούσε να το σταματήσει η αντίπαλη αεράμυνα και επομένως μπορούσε να πετύχει τον εναέριο έλεγχο, που ήταν αναγκαία αλλά και ικανή συνθήκη για τη νίκη σε ξηρά και θάλασσα. Συνεπώς, η διάθεση πόρων κατά τον Douhet για την αεράμυνα ήταν σπατάλη και επειδή η αποστολή των εναέριων δυνάμεων ήταν διάφορη των άλλων Όπλων, θα έπρεπε να δημιουργηθεί μια ανεξάρτητη Πολεμική Αεροπορία. Έργο της θα ήταν η καταστροφή των αστικών και βιομηχανικών κέντρων της αντίπαλης χώρας με αντικειμενικό σκοπό (ΑΝΣΚ) την καταρράκωση του ηθικού του άμαχου πληθυσμού που θα οδηγούσε σε συνθηκολόγηση του αντιπάλου.

Αντίστοιχα, ο Mitchell ήταν υπέρμαχος της ανεξάρτητης Πολεμικής Αεροπορίας και της σημασίας του αεροπορικού ελέγχου στις θαλάσσιες και χερσαίες επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, θεωρούσε ότι η αεροπορική κυριαρχία θα επιτυγχανόταν με την καταστροφή της αντίπαλης αεροπορικής δύναμης και ότι πρωταρχικός στόχος της αεροπορικής δύναμης δεν θα έπρεπε να είναι οι εχθρικές Ένοπλες Δυνάμεις (ΕΔ) αλλά τα «νευρικά κέντρα» του εχθρικού κράτους³.

³ Κολιόπουλος Κων/νος, *Η Στρατηγική Σκέψη από την Αρχαιότητα έως Σήμερα*, Αθήνα, Ποιότητα, σ. 227-234.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄: ΟΙ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟΙ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 20^{ου} ΑΙΩΝΑ

Η διαμόρφωση της «Αεροπορικής Ιδέας»

Αεροπορική Λογοτεχνία

Η ανάπτυξη της στρατιωτικής τεχνολογίας και η εφεύρεση του αεροστάτου και αργότερα του αεροπλάνου, ενέπνευσαν σε διεθνές επίπεδο, κυρίως από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και μετά, λογοτέχνες και μελετητές να ασχοληθούν με τη μελλοντική μορφή των επερχόμενων πολέμων. Το αποτέλεσμα ήταν να γραφτούν μελέτες και να δημοσιευτούν άρθρα, πραγματείες, καθώς και έργα επιστημονικής φαντασίας για το θέμα αυτό. Σημαντικότερα θεωρούνται το έργο του Ivan Bloch *Is War Now Impossible?*, το οποίο αναφέρεται στη ρίψη εκρηκτικών από τα αερόστατα, αλλά και στο πλαίσιο του φανταστικού, τα έργα των Sir George Chesney *The Battle of Dorking* και του Erksine Childers *The Riddle of the Sand* ή του Emile Driant και του Ιουλίου Βερν, τα οποία θεωρούνται κλασσικά και δημοσιεύτηκαν σε συνέχειες στις εφημερίδες ή σε νεανικά περιοδικά (juveniles), αλλά και ως αυτοτελή βιβλία⁴.

Η πρόοδος των επιστημών και η ανάπτυξη της τεχνολογίας, ώθησε πολλούς στην πεποίθηση ότι οι ανωτέρω εφευρέσεις/εξελίξεις θα συνέβαλαν στη βελτίωση της κοινωνίας. Θεωρούσαν ότι τα αεροσκάφη θα δημιουργούσαν μια κοινωνία χωρίς σύνορα, όπου τα αγαθά και οι γνώσεις θα διακινούνταν ελεύθερα, ενώ πολλοί υποστήριζαν ότι η καταστρεπτικότητα του αεροπορικού Όπλου θα ήταν τέτοια που θα καθιστούσε αδύνατη την έκρηξη ενός μελλοντικού πολέμου⁵. Σαφώς υπήρχε διαφορετικός βαθμός αντίδρασης

⁴ Βογιατζής Δημήτριος, *Η Εισαγωγή της Στρατιωτικής Αεροπορικής Τεχνολογίας στην Ελλάδα 1912-1940*, Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα, ΕΜΠ, 2009, σ. 108-117.

⁵ Εδώ παρατηρούμε ομοιότητα με την αντίληψη που έχουν στην μεταψυχροπολεμική εποχή οι δρώντες του διεθνούς συστήματος σε σχέση με την κατοχή πυρηνικών όπλων. Όσα κράτη διαθέτουν πυρηνικά θεωρούν ότι έχουν ικανή αποτρεπτική δύναμη έναντι οποιουδήποτε αντιπάλου. Επομένως, η κατοχή τους είναι παράγοντας διατήρησης της ειρήνης, κατ' αντιστοιχία με τις υπεραισιόδοξες αντιλήψεις που καλλιέργησε η ανάπτυξη του αεροπορικού

μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης, και διαφορετικές προσλαμβάνουσες ανά χώρα. Για παράδειγμα, στις βαλκανικές χώρες, το αεροπλάνο συσχετίζεται άμεσα με την εξύψωση του εθνικού κύρους, οδηγώντας σε δημόσιους εράνους υπέρ της Αεροπορίας, με ανάλογη υποστήριξη από τον Τύπο. Το βέβαιο είναι ότι το αεροπλάνο και τα αεροπλοία γενικότερα, δημιούργησαν ριζικές αλλαγές στον τρόπο που οι κοινωνίες αντιμετώπιζαν τον κόσμο⁶.

Η Ελλάδα, ουσιαστικά στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, αρχίζει να ασχολείται με την αεροπορική τεχνολογία, τις διεθνείς εξελίξεις και τις μελλοντικές προοπτικές χρήσης των αεροσκαφών, κυρίως μέσω άρθρων σε εφημερίδες και περιοδικά που αναπαρήγαγαν ευρωπαϊκά δημοσιεύματα και εξέφραζαν τις ανησυχίες της ελληνικής κοινωνίας. Όμως, τα περισσότερα άρθρα επικεντρωνόταν στην αφήγηση διαφόρων γεγονότων της επικαιρότητας, ιδιαίτερα αυτά που αφορούσαν αεροπορικά ατυχήματα και πτήσεις επιδείξεως, κυρίως για όσες θα λάμβαναν χώρα στην Αθήνα. Βεβαίως, υπήρξαν και σχετικές μελέτες για τις συνέπειες αυτών των ανακαλύψεων για πολεμικούς σκοπούς, τις οποίες θα αναφέρουμε στη συνέχεια. Από τους σημαντικότερους μελετητές της εξέλιξης του αεροπορικού όπλου παγκοσμίως, είναι ο υπολοχαγός Πρωτεσίλαος Θαιράκης, ο οποίος εκδίδει το 1905 μια εξαιρετική μελέτη για τη στρατιωτική χρήση των αεροστάτων, αλλά και για τις προοπτικές του αεροπορικού όπλου, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία που είχε στη διάθεσή του. Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα εξετάσουμε επίσης τα δημοσιεύματα του νομικού Αλφρέδρου Αθανασούλια.

Ουσιαστικά, μετά το πέρας του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, πολλοί στρατιωτικοί ασχολήθηκαν συστηματικότερα με τις θεωρίες περί αεροπορικής ισχύος, όπως οι Βρετανοί Hugh Trenchard και Frederic Sykes, ο Ιταλός Giulio Douhet και οι Αμερικανοί William (Billy) Mitchel και Alexander de Seversky. Βεβαίως, υπήρχαν και άλλοι λιγότερο γνωστοί, όπως ο Βρετανός J.M.Spaight, οι Γάλλοι σχολιαστές του Douhet, P. Vauthier και Camille Rougeron, ο προπολεμικός Γάλλος υπουργός Αεροπορίας Pierre Cot και Γερμανοί όπως ο

όπλου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, εξ αιτίας της καταστροφικότητας που δυνητικά μπορούσε να προκαλέσει.

⁶ Βογιατζής, 2009, σ. 121-5.

στρατηγός Hans von Seeckt και ο Λοχαγός Hans Ritter⁷. Στην Ελλάδα, κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, αρκετοί στρατιωτικοί και πολιτικοί μελέτησαν κυρίως τα έργα του Douhet και του Mitchel, επηρεάστηκαν από τις θέσεις τους και προσπάθησαν είτε να προβλέψουν την εξέλιξη ενός μελλοντικού πολέμου είτε να διαμορφώσουν τις κατάλληλες συνθήκες για την ορθή χρήση του αεροπορικού όπλου, όπως ο επισημηναγός Δημήτριος Καμπέρος (πρώτος Έλληνας στρατιωτικός αεροπόρος), ο Αλέξανδρος Ζάννας (πρώτος Υφυπουργός Αεροπορίας της Ελλάδας), ο αντισυνταγματάρχης Πεζικού Παναγιώτης Γαζής, ο σμηναγός Στέφανος Ζώτος κ.ά.

Ο Κοραής και η Αεροπορία

Η πρώτη γνωστή αναφορά από Έλληνα στην κατάκτηση της πτήσης από τον άνθρωπο και οι προοπτικές που αναδύονταν για την ειρήνη και τον πόλεμο, προέρχεται από τον κυριότερο εκπρόσωπο του ελληνικού διαφωτισμού, Αδαμάντιο Κοραή. Σε επιστολή του με ημερομηνία 10 Αυγούστου 1786⁸ που απευθύνεται στον φίλο του Πρωτοψάλτη που διέμενε στη Σμύρνη, τον ενημερώνει για τη νέα εφεύρεση, το αερόστατο, το οποίο την εποχή εκείνη στη Γαλλία έφερε το όνομα των εφευρετών του, δηλαδή των αδελφών «Μογγολφιέρων» (Montgolfier). Ο Χιώτης λόγιος περιγράφει τη νέα εφεύρεση και αναφέρεται στα πειράματα που διεξήχθησαν στην Ακαδημία των Παρισίων και ιδιαίτερα στην πτήση των φυσικών Καρόλου και Ροβέρτου, οι οποίοι πέρα από την ανύψωσή τους στα 9000 πόδια, απομακρύνθηκαν από το Παρίσι κατά εννέα γαλλικές λεύγες⁹ με ιδιαίτερα υψηλή ταχύτητα, η οποία «...δεν δύναται να συγκριθή μήτε αυτή των ορνίθων...». Στη συνέχεια τονίζει την ανάγκη να εφευρεθεί τρόπος να πηδαλιουχηθεί το αερόστατο, ώστε να μπορεί να κατευθύνεται ο αναβάτης εκεί που επιθυμεί. Το σημαντικό κατά τον Έλληνα διαφωτιστή, είναι ότι αντιλήφθηκε τις ωφέλειες που μπορεί να προκύψουν για την ανθρωπότητα, εφ' όσον καταστεί δυνατός ο έλεγχος της

⁷ Βογιατζής, 2009, σ. 144.

⁸ Όλες οι ημερομηνίες που αφορούν γεγονότα στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ είναι με το Νέο ημερολόγιο (Γρηγοριανό), ενώ αυτά στην Ελλάδα μέχρι και το 1924 είναι με το Παλαιό ημερολόγιο (Ιουλιανό). Έτσι οι ημερομηνίες στην Ελλάδα είναι 13 ημέρες πίσω από τις αντίστοιχες στη Δύση.

⁹ Η γαλλική λεύγα ισούται με 4 χλμ, η αγγλική με 5,57 και η ναυτική με 5,558 χλμ.

διεύθυνσής του, αλλά και τις δυνατότητες χρήσης του για στρατιωτικούς σκοπούς.

Πιο συγκεκριμένα, θεωρεί ότι θα μπορούσαν να το εκμεταλλευτούν για μεταφορικούς και επικοινωνιακούς σκοπούς, για μετεωρολογικές παρατηρήσεις, ενώ θεωρεί ότι ακόμα και αν δεν καταστεί δυνατή η διεύθυνσή τους, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση πολιορκίας για την κατόπτευση των εχθρικών συγκεντρώσεων και στρατοπέδων¹⁰. Επομένως, ήδη από τα πρώιμα χρόνια της αεροπλοΐας, η επιστημονική κοινότητα αντιλήφθηκε τη δυναμική της νέας εφεύρεσης, τόσο για ειρηνικούς όσο και για στρατιωτικούς σκοπούς και ανάμεσά τους πρωτοστάτησε ο Έλληνας λόγιος, πρωτοπόρος του ελληνικού διαφωτισμού Αδαμάντιος Κοραΐς.

Ο Αλή Πασάς και η αεροστατική σφαίρα

Η πρώτη προσπάθεια κατασκευής και ανύψωσης αερόστατου στον ελλαδικό χώρο, έγινε στα Ιωάννινα το 1803, από κάποιον Έλληνα ονόματι Παχώμη που καταγόταν από το Συρράκο της Ηπείρου¹¹. Ο Αλή Πασάς παρά την έλλειψη μόρφωσης, είχε έντονες επιστημονικές ανησυχίες και δεν ήθελε να υστερεί έναντι των άλλων ευρωπαϊκών δυνάμεων. Ταυτόχρονα, συνεργάστηκε με άλλους διοικητές-τοπάρχες, όπως τον Οσμάν Πασβάνογλου του Βιδινίου, τον Μεχμέτ Αλή της Αιγύπτου μαζί με τον σουλτάνο Σελίμ (1789-1808) και τον Ναπολέοντα ενάντια στους Ρώσους, στο πλαίσιο των γεωπολιτικών τους συμφερόντων, ενώ στην πορεία επιδίωξε να ανεξαρτητοποιηθεί από την Πύλη. Είχε υιοθετήσει εκσυγχρονιστικές πρακτικές στο πολιτικό-διπλωματικό και τεχνολογικό-στρατιωτικό πεδίο¹².

¹⁰ Κατσάνης Μιχάλης, *Κείμενα Αεροπορικής Λογοτεχνίας*, Σταμούλης: Πειραιάς 1991, σελ 73-75.

¹¹ Ο Κρυστάλλης και το Αρχείο Δουρούτη ισχυρίζονται ότι η καταγωγή του ήταν από τους Καλαρρύτες. Ιστορικά Αρχεία Μουσείου Μπενάκη, Οικογενειακό αρχείο Δουρούτη, αρ. εισ. 144/1, 144/4 και 144/38. Επίσης, στο Γ. Μουζάκης, «Από το αερόστατο μέχρι την τυπογραφία», *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, τ.14, 1947, σ. 41-45.

¹² Κωνσταντακοπούλου Αγγελική, «Οθωμανική Αυτοκρατορία, Ήπειρος, 1819», 08/08/2010. http://avgi-anagnoseis.blogspot.gr/2010/08/blog-post_5306.html

Ο Κωνσταντίνος Παχώμης, γνωστός φυσικοχημικός και γιατρός, βοηθούσε πρακτικά στην ανάπτυξη του πνεύματος στην περιοχή του, που για τα δεδομένα της εποχής το χωριό του διέθετε εντυπωσιακές βιβλιοθήκες και είχε ιδιαίτερη εμπορική κίνηση¹³. Το εγχείρημα κατασκευής αεροστάτου, καταγράφηκε από τον ιατρό του Αλή Πασά και ποιητή Αριστοτέλη Βαλαωρίτη, σε 150 στίχους στο σατυρικό ποίημα με τίτλο «Η εν Ιωαννίνους περί το 1803 Αεροστατική Σφαίρα». Η επιχείρηση είχε οργανωθεί βάσει των γαλλικών προτύπων και η πτήση του αερόστατου σχεδιάστηκε να πραγματοποιηθεί στα περίχωρα των Ιωαννίνων, εκεί όπου βρίσκεται το σημερινό αεροδρόμιο. Ο ίδιος ο Παχώμης επιβιβάσθηκε σ' αυτό, το οποίο όμως εξαιτίας κακών χειρισμών, την ξαφνική ριπή ανέμου και την απειρία των βοηθών του, γύρισε απότομα και άρπαξε φωτιά πριν αρχίσει να ανυψώνεται. Το γεγονός αυτό δείχνει το στρατηγικό πνεύμα του Αλή Πασά, πιθανό για λόγους προβολής ισχύος αλλά και για τυχόν πολεμική χρήση των αερόστατων, καθώς είχε αρχίσει να αξιοποιείται ήδη από τις ευρωπαϊκές και κυρίως τις γαλλικές δυνάμεις¹⁴.

Henri Beudet & Eduard Spelterini

Τα αερόστατα, καθ' όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα, χρησιμοποιήθηκαν ως αντικείμενα επιδείξεων τόσο στην Ευρώπη, όσο και στην Αμερική. Πολλοί «αεροναύτες» εκτελούσαν ανυψώσεις με χρηματικό αντίτιμο¹⁵. Ο πρώτος «αεροναύτης» που επισκέφθηκε και πέταξε στην ελεύθερη Ελλάδα, στην Αθήνα, ήταν ο Γάλλος Henri Beudet (Βωδέ), το 1873, στο πλαίσιο της περιοδείας του σε διάφορες βαλκανικές πόλεις μεταξύ 1872 και 1885. Σχετική αναφορά του γεγονότος υπάρχει επιγραμματικά στον Τύπο της εποχής, όπου αναφέρεται ότι το απόγευμα της 13^{ης} Απριλίου του 1873 εκτέλεσε στην Αθήνα ανύψωση με αερόστατο, η οποία προκάλεσε το έντονο ενδιαφέρον των

¹³ Αναφορές των περιηγητών της εποχής, Leake 1815 και Rouquerville 1818. Σύμφωνα με τον Γ. Μουστάκη, ανάλογη καταγραφή υπάρχει από τον Καλαρυκιώτη στην καταγωγή ιστορικό και πρωθυπουργό Σπυρίδωνα Λάμπρου, σ.41.

¹⁴ Πρώτη χρήση των δέσμιων αεροστάτων για πολεμικούς σκοπούς έγινε από τον Κουτέλ (Coutelle) κατά τη διάρκεια της Γαλλικής Επανάστασης, στο Maubeuge, στις 2 Ιουνίου 1794. Θαιράκης, σελ. 12-13.

¹⁵ Βογιατζής, 2009, σ. 93.

Αθηναίων, αν και διήρκεσε μόλις πέντε λεπτά¹⁶. Νέα απόπειρα του Beudet να ανυψωθεί με το αερόστατό του ματαιώθηκε λόγω καιρικών συνθηκών¹⁷. Μια δεκαετία περίπου αργότερα, το 1885, ένας άγνωστος αεροναύτης (ίσως ήταν ξανά ο Beudet) εκτέλεσε ανύψωση στην Αθήνα με αερόστατο, στην οποία μετείχε ως επιβάτης ο Τούρκος ακόλουθος στην Ελλάδα, Seyfullah Πασά. Αυτός βρήκε την ευκαιρία να εκτελέσει κατόπτευση του εδάφους και οι πληροφορίες που συνέλεξε, χρησιμοποιήθηκαν από τον ίδιο στον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897, καθώς είχε αναλάβει καθήκοντα Υπαρχηγού του Επιτελείου, σηματοδοτώντας ουσιαστικά την πρώτη στρατιωτικού ενδιαφέροντος χρήση αεροστάτου στην Ελλάδα¹⁸.

Λίγα χρόνια αργότερα, ο Ελβετός Eduard Spelterini¹⁹, ένας από τους πιο γνωστούς κυβερνήτες αεροστάτων της εποχής του, όταν απέκτησε το 1887 το δικό του αερόστατο, την «Ουρανία», εκτέλεσε πτήσεις επίδειξης σχεδόν σε όλη την Ευρώπη. Έτσι τον Απρίλιο του 1890 επισκέφθηκε την Αθήνα, ενώ λίγο νωρίτερα είχε επισκεφθεί και τη Θεσσαλονίκη, που τελούσε ακόμη υπό την κυριαρχία της οθωμανικής αυτοκρατορίας. Ο Spelterini ήταν πρωτοπόρος της αεροφωτογραφίας και τράβηξε χιλιάδες φωτογραφίες από τα μέρη που είχε επισκεφτεί²⁰. Με αφορμή τις πτήσεις που εκτέλεσε στην Αθήνα, ο ελληνικός Τύπος εστίασε στο ιδιαίτερο αυτό γεγονός, ενώ επιγραμματικά αναφέρθηκαν σε πολύ πρόσφατα αεροπορικά ατυχήματα που συνέβησαν στη Γαλλία και την Βρετανία, αλλά και στη στρατιωτική χρήση των αεροστάτων σε προηγμένες χώρες της εποχής και κυρίως στην Αυστρία, η οποία τότε ξεκίνησε τη δημιουργία «Αεροναυτικού Σώματος». Γίνεται μία γενική αναφορά στη σπουδαιότητα του αεροστάτου για πολεμικούς σκοπούς, για τη λειτουργία αεροναυτικού σώματος στους στρατούς της Γερμανίας, Γαλλίας, Ρωσίας και Ιταλίας, ενώ δίνονται αρκετές λεπτομέρειες για την

¹⁶ Αθήνα, *Αλήθεια*, 14-4-1873 και *Χρόνος*, 14-4-1873. Είναι η πρώτη φορά που καταγράφεται η ακριβής ημερομηνία επίδειξης του αεροναύτη στην Ελλάδα.

¹⁷ Αθήνα, *Αλήθεια*, 16-4-1873.

¹⁸ Βογιατζής Δημήτριος, «Η Εισαγωγή της Στρατιωτικής Αεροπορίας στις Βαλκανικές Χώρες», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, Τεύχος 96, Δεκέμβριος 2012.

¹⁹ Καλλιτεχνικό ψευδώνυμο του Eduard Schweizer (1852-1931).

²⁰ Scheidegger & Spiess, *Eduard Spelterini - Photographs of a Pioneer Balloonist*, Zurich, 2007, σελ.13.

εκπαίδευση των Αυστριακών αεροναυτών. Όμως, δεν γίνεται καμία μνεία για την ανάπτυξη ανάλογου αεροπορικού σώματος στην Ελλάδα²¹.

Θαιράκης Πρωτεσίλαος

Εισαγωγή

Ο υπολοχαγός του πεζικού Πρωτεσίλαος Θαιράκης, όταν υπηρετούσε το 1902 στο 1^ο Σύνταγμα Πεζικού, διατάχθηκε μαζί με άλλους κατώτερους αξιωματικούς του Συντάγματος να πραγματοποιήσουν διάφορες διαλέξεις στο προσωπικό του Συντάγματος. Στο πλαίσιο αυτό επέλεξαν να αναδείξουν το αντικείμενο της Φυσικής και εξέτασαν ειδικά το θέμα της χρησιμότητας των αεροστάτων, καθώς αυτό ήταν άγνωστο ζήτημα μεταξύ των συναδέλφων τους. Παρά το γεγονός ότι αυτή η διαδικασία επιμόρφωσης των στελεχών διεκόπη, οι συγκεκριμένοι αξιωματικοί συνέχισαν την ολοκλήρωση της μελέτης αυτής, την οποία αποφάσισαν να εκδώσουν, επιδιώκοντας να μην λάβει καθαρά επιστημονική χροιά, ώστε να γίνει εύληπτη από τους συναδέλφους τους.

Αυτό που ιδιαίτερα τους παρακίνησε ήταν το γεγονός ότι παρ' ότι το αερόστατο είχε εφευρεθεί από το 1783, δεν υπήρχε σχετική ελληνική βιβλιογραφία. Έτσι, δε γνώριζαν τα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων τη χρήση των αεροστάτων για στρατιωτικούς σκοπούς, την αντίστοιχη ύπαρξη και λειτουργία στρατιωτικής αεροδρομικής υπηρεσίας σε άλλα κράτη, τη μορφή της οργάνωσής τους. Επίσης, υπήρχε άγνοια για τις επιστημονικές προσπάθειες που είχαν διεξαχθεί ή βρίσκονταν σε εξέλιξη για την επίλυση των προβλημάτων «μετεωροπορίας» και για την απόκτηση της ικανότητας διεύθυνσής τους και τη σημασία της γνώσης για την ανύψωση ελεύθερων αεροστάτων σε ορεινή χώρα, κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την Ελλάδα²². Επιπλέον, στη μελέτη του Θαιράκη γίνεται η πρώτη αναφορά στα

²¹ Αθήνα, *Ακρόπολις*, «Αεροναύται στρατιώται εν Αυστρία», 13-4-1890.

²² Τα συμπεράσματα στα οποία αναφέρεται ο Θαιράκης είναι σύμφωνα με τις έρευνες του Γάλλου μηχανικού Voget στο περιοδικό «Revue du Genie» το 1890. Θαιράκης Πρωτεσίλαος, *Αερόστατα και Στρατιωτική Αεροδρομία εν Γαλλία και Αλλαχού*, Αθήνησι, Τύποις Υπουργείου Στρατιωτικών, 1905.

ελληνικά χρονικά - και μάλιστα εμπειριστατωμένη- στις πτητικές μηχανές²³ και ιδιαίτερα τις βαρύτερες του αέρα. Πιο συγκεκριμένα ο Θαιράκης ισχυρίζεται ότι η πτήση των αδελφών Wright, τον Δεκέμβριο του 1903, ήταν επιτυχής και ότι «...Η ημέρα της 17^{ης} Δεκεμβρίου 1903 δύναται να θεωρηθή ως ημέρα, καθ' ήν το πρώτον πτητική μηχανή επιβατηγός όντως έπτη...», όταν το γεγονός αυτό ήταν ακόμα αμφισβητήσιμο, τόσο στις ΗΠΑ όσο και στην Ευρώπη, από τους σχετικά λίγους που το γνώριζαν²⁴!

Ο Θαιράκης εκφράζει τη ευχή, στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης του στρατεύματος, όπως η πατρίδα προμηθευτεί υλικό «αεροδρομίας» ώστε να οργανώσει ειδικό σώμα «αεροδρόμων», αποκτώντας έτσι συγκριτικό στρατιωτικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων κρατών της Βαλκανικής. Θεωρεί ότι σε ενδεχόμενη πολεμική σύρραξη με τις όμορες χώρες, ο ημέτερος στρατός έχοντας καλά οργανωμένη αεροπορική υπηρεσία, θα έχει τη δυνατότητα να παρέχει στη διοίκηση πληροφορίες ταχύτερα, ασφαλέστερα και πιο ακριβείς από τους αντιπάλους. Αυτό θα επιτρέψει στα ελληνικά στρατεύματα να εκτελούν τους κατάλληλους ελιγμούς, να παίρνουν τις απαραίτητες προφυλάξεις έναντι των κινδύνων που θα παρουσιάζονται και να επιτίθενται όποτε είναι το δέον. Ο Θαιράκης θεωρεί εξαιρετικά σημαντική τη συμβολή των πτητικών μέσων για την πτώση του ηθικού του εχθρού, φέρνοντας ως παράδειγμα τον Πόλεμο των Μπόερς (1898-1902). Παράλληλα, τονίζει ότι θεωρεί άκαιρη την προσπάθεια να συγκρίνει το υλικό που χρησιμοποιούν διάφορα σύγχρονα κράτη, σε περίπτωση που η Ελλάδα θα επιδίωκε την προμήθεια του καταλληλότερου υλικού, λόγω των συνεχών τροποποιήσεων που αυτό υφίσταται, εξαιτίας της συνεχούς ανάπτυξης της τεχνολογίας. Επίσης, **για πρώτη φορά στην Ελλάδα αναλαμβάνει να συντάξει κατάλληλο αεροπορικό λεξικό** βασιζόμενος στα λεξικά του Άνθιμου Γαζή, του Στέφανου Βυζαντίου και του Σακελλαρίου²⁵, καθώς δεν υπήρχε ακόμη στη χώρα μας καμία σχετική προσπάθεια.

²³ Θαιράκης, σ. β-γ.

²⁴ Στο ίδιο, σ 154.

²⁵ Στο ίδιο, σ δ-ζ.

Ο Θαιράκης, αρχικά μας δίνει παραστατικά την προσπάθεια των αδελφών Μογγολφιέ (Montgolfier) να μιμηθούν με το πρώτο αερόστατο τη φύση και συγκεκριμένα την ανύψωση των ορογραφικών νεφών, τις δυσκολίες που αντιμετώπισαν και τα πειράματα που συνεχίστηκαν από άλλα πρωτοπόρα πνεύματα. Ανάμεσα στα άλλα αφηγείται την ανύψωση ενός κολοσσιαίου αεροστάτου υπό τον Garnerin κατά τη στέψη του αυτοκράτορα Ναπολέοντα, στις 16 Δεκεμβρίου 1804, το οποίο διήνυσε την απόσταση από την Παναγία των Παρισίων στη Ιταλία. Πέρασε πολύ κοντά από το Βατικανό, όμως το στέμμα που υπήρχε πάνω στο αερόστατο αποκόπηκε πάνω από ένα κτίριο που θεωρούνταν εκείνη την εποχή ότι ήταν ο «Τάφος του Νέρωνα», προκαλώντας έντονα σχόλια για την τύχη του γαλλικού αυτοκρατορικού στέμματος²⁶.

Στη συνέχεια αναφέρεται σε επιστημονικά πειράματα που έγιναν στην προσπάθεια διασαφήνισης της δυνατότητας επιβίωσης του ανθρώπου πάνω από κάποιο συγκεκριμένο ύψος και φυσικά για τη χρησιμοποίησή τους για στρατιωτικούς σκοπούς. Μάλιστα, αναφέρεται στη χρήση τους από τον στρατηγό Chancel, ο οποίος όταν ήταν πολιορκούμενος στο φρούριο Conde επιχείρησε να ενημερώσει για την κρισιμότητα της κατάστασής τους, ελευθερώνοντας ένα αερόστατο, το οποίο όμως, απώλεσε γρήγορα το αέριο που το ανύψωνε και έπεσε στο εχθρικό στρατόπεδο. Έκτοτε και μέχρι το 1870, περιορίστηκαν στη χρήση μόνο δέσμιων αεροστάτων με σκοπό την παρατήρηση του εχθρού ή του πεδίου της μάχης. Πιο συγκεκριμένα, το πλήρωμα ενός αερόστατου δύναται να παρέχει πληροφορίες των θέσεων και των κινήσεων του αντιπάλου καθώς μπορεί να εξερευνεί μεγάλη έκταση, επιτρέποντας έτσι στον επικεφαλής ενός στρατεύματος να πληροφορείται έγκαιρα για τη διάταξη του αντιπάλου, να εξακριβώνει αν οι οδηγίες του κατανοήθηκαν ορθώς ή αν πρέπει να τις τροποποιήσει ανάλογα με τις περιστάσεις. Ιδιαίτερα στον πολιορκητικό πόλεμο, με τη συνδρομή της φωτογραφικής τέχνης, ο διοικητής των πολιορκητών θα μπορούσε να αποκτήσει πλήρη γνώση των θέσεων των εχθρικών στρατευμάτων, των

²⁶Στο ίδιο, σ 1-7.

οχυρωματικών έργων και των πυροβολαρχιών του και να διευθύνει έτσι κατάλληλα τα πυρά του.

Ο Θαιράκης θεωρεί τον Guyton de Morvean (διάσημο χημικό της εποχής της Γαλλικής Επανάστασης) τον πρώτο που το 1794 εκτίμησε τη σπουδαιότητα των αερόστατων στον πόλεμο καθώς ανέφερε ότι θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως «κατοπτειτήρια», δηλαδή να λειτουργήσουν όπως η διόπτρα, επιτρέποντάς τους έτσι να κατοπτρεύσουν από το βάθος των κοιλάδων τις εξελίξεις πίσω από τα όρη. Ο δε Θαιράκης τονίζει ότι από τα συμπεράσματα των αποστολών που τα αερόστατα είχαν μέχρι τότε εκτελέσει για στρατιωτικούς σκοπούς, συνδυαζόμενα δε με τις συνεχείς τεχνολογικές εξελίξεις, τη συστηματική οργάνωση της στρατιωτικής «αεροδρομίας» σε διάφορα κράτη, προκύπτει ότι είναι «επιστήμη» την οποία οι στρατιωτικοί οφείλουν να γνωρίζουν²⁷.

Στρατιωτική Αεροδρομία

Στο πρώτο μέρος του πονήματός του ο Θαιράκης επιχειρεί μια ιστορική ανασκόπηση της χρήσης του νέου αυτού όπλου για στρατιωτικούς σκοπούς. Αναφέρει ότι ο πρώτος στρατιωτικός που πρότεινε τη χρήση του αερόστατου ήταν ο στρατηγός Meusnier το 1784, υποβάλλοντας σχετικό υπόμνημα στην Ακαδημία Επιστημών στο Παρίσι, χωρίς όμως να εφαρμοστούν οι σχετικές εισηγήσεις του. Το 1794, οι Monge και Guyton de Morvean πρότειναν στο Συνέδριο της Δημόσιας Σωτηρίας τη χρήση δέσμινων αερόστατων για σκοπούς κατόπτρευσης, η οποία έγινε αποδεκτή. Στη συνέχεια ο Θαιράκης αναφέρεται στα πειράματα που πραγματοποιήθηκαν για την παραγωγή υδρογόνου σε μεγάλες ποσότητες, ώστε να είναι εφικτή η στρατιωτική χρήση των τους. Επίσης, στην οργάνωση στη Γαλλία του πρώτου παγκοσμίως λόχου «αεροδρόμων» (*compagnie d' aerostiers*), στις 2 Απριλίου 1794, ο οποίος αποτελούνταν από ένα λοχαγό, ένα υπολοχαγό, τριάντα στρατιώτες, υπό τη διοίκηση του επιστήμονα Κουτέλ (Coutelle). Η πρώτη κατόπτρευση του εχθρού πραγματοποιήθηκε στις 2 Ιουνίου του ίδιου έτους, όπου δύο επιβαίνοντες σε

²⁷ Στο ίδιο, σ. 8-10.

αερόστατο κατέγραψαν πολύτιμες πληροφορίες για τα έργα και τις κινήσεις του εχθρού, τις οποίες μετέδιδαν με σημαίες διαφόρων χρωμάτων που κινούσαν με προσυμφωνημένο τρόπο. Εναντίον του αερόστατού τους έβαλε το εχθρικό πυροβολικό, χωρίς όμως κάποιο αποτέλεσμα. Συνεπώς, βλέπουμε την άμεση προσπάθεια των αντίπαλων δυνάμεων να το καταρρίψουν, σηματοδοτώντας μια πρώιμη μορφή αντιαεροπορικής δράσης.

Ο συγγραφέας έπειτα αναφέρεται στη χρήση των αεροστάτων σε διάφορες στρατιωτικές αναμετρήσεις, όπως στη μάχη του Fleurus (26 Ιουνίου 1794) στο Βέλγιο, στη Worms, Mannheim, Aix la Chapelle, στη σύσταση δεύτερου λόχου «αεροδρόμων», το 1795, που αξιοποιήθηκε στην πολιορκία της Mayence και στο Donawert της Γερμανίας και στην αποστολή του πρώτου λόχου στην Αίγυπτο, όπου λόγω απώλειας του υλικού του δεν κατάφερε να προσφέρει υπηρεσίες. Τέλος, στο γεγονός ότι ο Ναπολέοντας διέλυσε τους λόχους, διέταξε να εκπονηθεί το υλικό τους και έκλεισε και το κέντρο εκπαίδευσης που είχε συσταθεί στο Meudon.

Χρήση δέσμιου αερόστατου για σκοπούς κατοπτεύσεως παρουσιάζεται ξανά στη Γαλλία το 1814 από τον Carnot στην Αμβέρσα και στη συνέχεια το 1859, την παραμονή της μάχης του Solferino μεταξύ της Γαλλίας και της Αυστροουγγαρίας. Όμως, ουσιαστική χρήση γαλλικών αερόστατων στο πλαίσιο πολέμου πραγματοποιήθηκε στην πολιορκία των Παρισίων, στη διάρκεια του Γαλλογερμανικού Πολέμου (Ιούλιος 1870 – Μάιος 1871). Κατά τη διάρκειά της, ανυψώθηκαν και αφέθησαν υπό τη διεύθυνση των ταχυδρομείων 64 ελεύθερα αερόστατα, τα οποία μετέφεραν εκτός της πόλης 81 επιβάτες, 363 αγγελιαφόρους περιστεράς και 2.500.000 έγγραφα, βάρους 10 τόνων. Παράλληλα, στην εκστρατεία που διεξήγαγαν οι Γάλλοι το 1870, μάταια επιχείρησαν να οργανώσουν υπηρεσία στρατιωτικής «αεροδρομίας» στο Metz, για το στρατό του Λίγηρα (Loire). Αντίθετα, οι Γερμανοί δημιούργησαν δύο αποσπάσματα αεροπόρων στην Κολωνία (Cologne), τα οποία εκπαιδεύθηκαν υπό τον Άγγλο αεροναύτη Coxwell. Όμως, παρά την προσπάθεια χρήσης τους στο Bischwiler και στο Bischheim (κοντά στο Στρασβούργο) και στη συνέχεια στο Παρίσι, μετά τη συνθήκη του

Στρασβούργου, δεν κατέστη δυνατό να αξιοποιηθούν αποτελεσματικώς και έτσι οι Γερμανοί διέλυσαν το σώμα αυτό.

Οι Γάλλοι, αντιλήφθηκαν την αξία των αεροστάτων για πολεμικούς σκοπούς και έτσι το 1874 συνέστησαν επιτροπή²⁸, για να ασχοληθεί με το θέμα της οργάνωσης στρατιωτικής υπηρεσίας αεροστάτων. Μετά από 5 χρόνια, και σύμφωνα με τα πορίσματα της επιτροπής, οργανώθηκε αεροπορική εκπαίδευση στο Meudon, για τη χρήση δέσμιων αεροστάτων, ενώ μόλις το 1886, μετά από πρόταση του Υπουργού των Στρατιωτικών στρατηγού Boulanger, καθορίσθηκαν η σύνθεση και οι αρμοδιότητες της εν λόγω υπηρεσίας. Σύμφωνα με το διάταγμα αυτό, σκοπός της ήταν η μελέτη των ζητημάτων των σχετικών με την κατασκευή των αεροστάτων, τη χρήση τους για τις ανάγκες του πολέμου, την κατασκευή και συντήρηση του υλικού και την εκπαίδευση του προσωπικού που το χειρίζεται. Το 1888, η γενική διοίκηση της υπηρεσίας και η άμεση διεύθυνση του κέντρου εκπαίδευσης, υπήχθησαν στο Γενικό Επιτελείο του Υπουργού. Επιπρόσθετα, ο Θαιράκης καταγράφει αρκετά αναλυτικά την οργανωτική δομή της υπηρεσίας²⁹, τις αρμοδιότητες της και δίνει ιδιαίτερη έμφαση στο έργο του κέντρου εκπαίδευσης και στον διευθυντή του ταγματάρχη M.J.L. Charles Renard, ο οποίος ασχολούνταν με την οργάνωσή της από το 1873.

Επιπλέον, αναφέρεται στη χρήση αεροστάτων το 1882 στο Βόρειο Βιετνάμ, στην περιοχή Tonkin, όπου οι Γάλλοι κατάφεραν να μεταφέρουν το υλικό του όρχου με τα χέρια μέσα από δύσβατα μέρη. Όταν το αερόστατο είχε πληρωθεί με αέριο χρησιμοποιήθηκε στις επιχειρήσεις του γαλλικού στρατού εναντίον των Κινέζων στο Bac-Ninh και στο Hong-Hoa. Ο Θαιράκης τονίζει το γεγονός ότι η θέα του αεροστάτου προκάλεσε στους Κινέζους πολύ μεγάλη ηθική κατάπτωση. Η αποτελεσματικότητα του λόχου ήταν μικρή λόγω ακατάλληλου προσωπικού παρατήρησης.

²⁸ Αυτή ονομάστηκε «επιτροπή των εναερίων συγκοινωνιών», στο ίδιο, σ 17.

²⁹ Κατά τη διάρκεια της ειρήνης, η δύναμη αυτή αποτελούνταν από ένα τάγμα, που συγκροτούνταν από τέσσερις λόχους «αεροδρόμων», ενώ κατά τη διάρκεια του πολέμου προβλεπόταν η ενίσχυσή της από εφέδρους, ώστε να είναι ικανή να επιτελέσει το έργο της, ενώ το κέντρο εκπαίδευσης περιελάμβανε και όρχους στρατιάς και φρουρίων, στο ίδιο, σ. 20.

Ιδιαίτερη σημασία δίνει ο συγγραφέας στα γαλλικά γυμνάσια του 1886, όπου επιβεβαιώθηκε το πλεονέκτημα που είχαν τα αερόστατα στην ταχύτερη μετάδοση των πληροφοριών. Στις ασκήσεις του 1891 στο Champagne, ο στρατηγός ανήλθε με το αερόστατο σε ύψος 250-400 μέτρων με σκοπό να δίνει από εκεί οδηγίες στα στρατεύματά του, ενώ στις αντίστοιχες ασκήσεις του επόμενου χρόνου έγινε απολύτως παραδεκτή η χρησιμότητα των αερόστατων για την παροχή ωφέλιμων πληροφοριών κατά τη διάρκεια ενδεχόμενου πολέμου³⁰.

Στη συνέχεια ο Θαιράκης θίγει ζήτημα διεθνούς δικαίου, το οποίο προέκυψε για πρώτη φορά στον Γαλλογερμανικό πόλεμο του 1870-71, καθώς δεν είχε καθορισθεί η μεταχείριση αεροπόρων, οι οποίοι κατά τη διέλευσή τους από εχθρική περιοχή, λόγω βλάβης ή καταστροφής του αερόστατού τους, τυχόν αιχμαλωτίζονταν από τον εχθρό.

Ο Θαιράκης σημειώνει ότι ο Βίσμαρκ αξίωσε οι αεροπόροι να εξομοιωθούν με τους αγγελιαφόρους, οι οποίοι αποπειρώνται να διαβούν τις εχθρικές γραμμές, αλλά να θεωρούνται κατάσκοποι και επομένως να δικάζονται από πολεμικό συμβούλιο. Πράγματι, αυτή η αντίληψη εφαρμόστηκε στον Άγγλο F. Worth, ο οποίος συνελήφθη από τους Γερμανούς, όταν αποπειράθηκε να διαφύγει από το υπό πολιορκία Παρίσι με αερόστατο, στις 27 Οκτωβρίου 1870. Παρά την αντίδραση της αγγλικής κυβέρνησης, δικάστηκε ενώπιον πολεμικού συμβουλίου, αλλά τελικά αθώωθηκε και ελευθερώθηκε ένα μήνα μετά την απαλλαγή του από τις κατηγορίες. Το θέμα αυτό προκάλεσε έντονες αντιδράσεις στη Διεθνή Κοινότητα, σύμφωνα με την οποία, ο αεροπόρος δεν διέρχεται την εχθρική περιοχή μεταμφιεσμένος, ώστε να δύναται να θεωρηθεί κατάσκοπος, αλλά αντίθετα με εντελώς φανερές τις προθέσεις του, οπότε υπάγεται στην κατηγορία των αγγελιαφόρων που εκτελούν μεν εχθρική πράξη, αλλά όχι κατασκοπεία. Έτσι, στο συνέδριο των Βρυξελλών, το 1874, που συνεκλήθη για να συσχεφθεί περί των νόμων και εθίμων του πολέμου, επικυρώθηκε ότι δεν πρέπει να θεωρούνται ως κατάσκοποι οι αγγελιαφόροι, που μεταφέρουν

³⁰ Στο ίδιο, σ. 11-22.

έγγραφα για το στρατό τους ή για τον αντίπαλο και στην ίδια κατηγορία εμπίπτουν οι επιβαίνοντες των αεροστάτων που μεταφέρουν έγγραφα ή εκτελούν συγκοινωνία μεταξύ τμημάτων του στρατού τους ή των διαφόρων περιοχών της χώρας τους³¹.

Άξια μνείας είναι η ευρύτητα της αντίληψης του συγγραφέα για τη χρήση των αεροστάτων σε περίπτωση που επιτευχθεί η διεύθυνσή τους. Συγκεκριμένα, θεωρεί πιθανόν το βομβαρδισμό εχθρικού στρατεύματος ή πολιορκούμενης πόλης με την προϋπόθεση της θεμιτής χρήσης αυτής της δυνατότητας. Θεωρεί αθέμιτο τον βομβαρδισμό μη αμυνόμενων πόλεων ή χωριών κατ' αναλογία των περιορισμών στους οποίους εμπίπτει το πυροβολικό, το οποίο είναι κοινώς παραδεκτό να βάλλει εναντίον οχυρωμένων πόλεων ή φρουρίων με σκοπό αυτά να οδηγηθούν στην παράδοση. Γι' αυτό θεωρεί ότι πέρα από τα οχυρωματικά έργα ή τα φρούρια μπορεί να στοχοποιηθεί και το εσωτερικό των πόλεων, αποφεύγοντας κατά το δυνατό τα θρησκευτικά, επιστημονικά ή φιλανθρωπικά ιδρύματα. Κατ' αντιστοιχία θεωρεί ότι και ο δυνητικός μελλοντικός βομβαρδισμός από τα αερόστατα θα πρέπει να υπόκειται σε ανάλογους περιορισμούς με αυτούς που διέπουν το πυροβολικό, το οποίο αδυνατεί να ελέγξει πλήρως τις βολές που διενεργεί και τα αποτελέσματά τους³². Φαίνεται λοιπόν ότι ο Θαιράκης ήταν ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένος και γνώστης των διεθνών κανόνων και στο μέτρο του λογικού, ανθρωπιστής, σε μια περίοδο που τα στοιχεία αυτά σπάνιζαν, γεγονός που τιμάει ιδιαίτερα τις ελληνικές ΕΔ.

Με σκοπό να αποκτήσει ο αναγνώστης ευρύτερη αντίληψη του θέματος, ο Θαιράκης εξετάζει στο 5^ο Κεφάλαιο του συγγράματός του τη μορφή που είχε λάβει μέχρι τότε η στρατιωτική αεροπορία σε άλλα σημαντικά ευρωπαϊκά κράτη, στη Ρωσία και τις ΗΠΑ, βασιζόμενος στα στοιχεία που είχαν διαρρεύσει για την οργάνωση, το προσωπικό και το υλικό που χρησιμοποιούσαν.

³¹ Στο ίδιο, σελ. 15-16.

³² Στο ίδιο, σελ. 16.

Κάνοντας ιδιαίτερη μνεία στην Βρετανία, αναφέρει ότι το 1862 ο υπολοχαγός του μηχανικού Grover και ο συνταγματάρχης του ίδιου σώματος Beaumont δημοσίευσαν στην επιστημονική εφημερίδα του Βασιλικού μηχανικού τρία έργα για τη χρήση των αεροστάτων σε στρατιωτικές επιχειρήσεις και στη συνέχεια ενοικίασαν ένα αερόστατο από τον πολίτη Coxwell και έκαναν διάφορα πειράματα. Όμως, η χρήση του αερόστατου δεν έγινε δεκτή από το Υπουργείο Στρατιωτικών της χώρας τους. Παρά ταύτα, ένα χρόνο μετά τον Γαλλογερμανικό πόλεμο του 1870, το όλο θέμα ξαναμελετήθηκε, οπότε και διατάχθηκε το μηχανικό να διενεργήσει πειράματα, τα οποία αφορούσαν κυρίως την παραγωγή και τη μεταφορά υδρογόνου. Το 1878, ο λοχαγός Temple, έλαβε διαταγή να κατασκευάσει αερόστατο, κάτι που πράγματι έκανε με πολύ χαμηλό κόστος και στη συνέχεια μύησε άλλους αξιωματικούς στον τρόπο χειρισμού του και εκτέλεσε πολλές ανυψώσεις. Το 1881, με αφορμή την εκστρατεία στο Σουδάν συζητήθηκε στην Βρετανία η αποστολή ενός αεροστάτου στο μέτωπο. Όμως, αυτή δεν πραγματοποιήθηκε, με αποτέλεσμα κατά την πολιορκία του Tel-el-Kebir οι Βρετανοί να μην εντοπίσουν μια εχθρική πυροβολαρχία και να υποστούν σοβαρότατες απώλειες. Έτσι, το 1882 δημιουργήθηκε στην Βρετανία η πρώτη Μοίρα «αεροδρόμων», όπου ανάμεσα στα άλλα τεχνικά προβλήματα που είχαν να επιλύσουν, έπρεπε να εκπαιδεύσουν το προσωπικό τους στη διενέργεια κατοπτρεύσεων, τη χρήση της φωτογραφίας και των σημάτων. Στις αρχές του 1884 είχαν επιλυθεί αρκετά τεχνικά ζητήματα και είχαν εκπαιδευτεί υπαξιωματικοί και σκαπανείς, που αποτελούσαν ένα απόσπασμα αεροπόρων. Την άνοιξη του ίδιου έτους έστειλαν το απόσπασμα υπό τη διοίκηση του υπολοχαγού Trelorpe και του ταγματάρχη του Μηχανικού Elsdale στη Νότια Αφρική για να λάβουν μέρος στις επιχειρήσεις κατά των Μπόερς (Boers). Στις αρχές του 1885, μετά την παράδοση του Χαρτούμ και το θάνατο του στρατηγού Gordon, αποφασίσθηκε να σταλεί μια φάλαγγα και το απόσπασμα των αεροπόρων στο Σουακίμ (Souakim) και με το πέρας των επιχειρήσεων επέστρεψαν στην Βρετανία. Από τα συμπεράσματα των εκστρατειών κατασκευάσθηκαν ειδικές αυτόματες φωτογραφικές μηχανές που ενεργοποιούνταν σε συγκεκριμένο ύψος, άνευ επιβάτη.

Το 1886, το απόσπασμα των Βρετανών αεροπόρων στάλθηκε σε ασκήσεις του πυροβολικού, όπου βάσει των αποτελεσμάτων, αποφάνθηκαν για την μέγιστη ωφέλεια που μπορούσαν να παράσχουν τα αερόστατα, ιδιαίτερα σε πολιορκητικό πόλεμο. Παράλληλα, και σύμφωνα με τα δεδομένα της τεχνολογίας της εποχής τους, οι αεροπόροι κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι τα αερόστατα θα ήταν άτρωτα σε βολές πυροβολικού αν βρίσκονταν σε απόσταση μεγαλύτερη των 2850 μέτρων. Τα πειράματα των δύο επόμενων χρόνων κατέδειξαν ότι αυτή η απόσταση έπρεπε να είναι μεγαλύτερη των 3300 μέτρων. Παράλληλα, εγκρίθηκε προϋπολογισμός για την κατασκευή αεροστάτων και την εκπαίδευση του προσωπικού, ενώ η Μοίρα των αεροπόρων αποτέλεσε μέρος του Μηχανικού, και δημιουργήθηκαν κατάλληλες υποδομές για τη φιλοξενία και εκπαίδευσή τους, που ολοκληρώθηκαν το 1900 με κόστος 375.000 φράγκα.

Κατά τη διάρκεια των εκστρατειών στο Bechuanaland και το Souakim, παρατηρήθηκαν προβλήματα με το σύστημα παραγωγής υδρογόνου, ενώ ήδη από το 1882 είχαν ξεκινήσει πειράματα ηλεκτρόλυσης του ύδατος, τα οποία οδήγησαν στην υιοθέτηση της παραγωγικής διαδικασίας του οίκου της Siemens που κόστιζε το 1/6 περίπου από τις μέχρι τότε γνωστές διαδικασίες. Παράλληλα, οι Βρετανοί πειραματίστηκαν με διαφανή σφαιρώματα, τα οποία φωτίζονταν εσωτερικά με ηλεκτρικό φως, ώστε να χρησιμοποιηθούν για την εκτέλεση σημάτων από ύψος 300-400 μέτρων, τα οποία θα ήταν ευκρινή σε απόσταση 24 χλμ και άλλα με σκοπό την ασύρματη επικοινωνία μεταξύ στρατιωτικών αεροστάτων. Στο πείραμα, ο στρατηγός επέβαινε σε αερόστατο σε απόσταση αρκετών χλμ από το αντίστοιχο που εκτελούσε κατόπτευση και ήταν συνδεδεμένο με το έδαφος δια ενσύρματου δέκτη.

Το φθινόπωρο του 1899, κατά την εκστρατεία των Βρετανών στη Νότια Αφρική, πολυάριθμος στρατός συμπεριλαμβανομένων δύο Μοιρών αεροστάτων στάλθηκε εναντίον των Μπόερς. Η πρώτη Μοίρα υπό τον λοχαγό Health κατευθύνθηκε προς το Ladysmith με σκοπό την πολιορκία του, όμως οι Μπόερς διέκοψαν τις συγκοινωνίες και δεν κατάφεραν να λάβουν το απαραίτητο υλικό για τη διενέργεια κατοπτρεύσεων. Η δεύτερη Μοίρα με επικεφαλής τον Jones, είχε προσκολληθεί στη μεραρχία του στρατηγού

Methuen, ενώ κατά την πορεία του στρατηγού Buller προς το Ladysmith, δημιουργήθηκε από το μηχανικό ένα πρόσκαιρο απόσπασμα που χρησιμοποίησε το υλικό της 1^{ης} Μοίρας για την κατόπτευση του εχθρού. Την άνοιξη του 1900, έτερη Μοίρα μετέβη στη Νότιο Αφρική υπό τον υπολοχαγό του Μηχανικού Blakeney, η οποία έλαβε μέρος στις επιχειρήσεις στο Warrenton. Σύμφωνα με τον συνταγματάρχη Lynch, οι Βρετανοί διά των αεροστάτων, κατόρθωσαν να ματαιώσουν επιθέσεις των Μπόερς και φυσικά να εντοπίσουν τις θέσεις τους, κυρίως στα Ladysmith, Colenso, Modder-River, Fourteen Streams, ενώ στα Platrand και Cerai κατάφεραν να αποφύγουν τον αιφνιδιασμό και να αποκρούσουν τον εχθρό, ενημερώνοντας έγκαιρα το επιτελείο. Τονίστηκε μάλιστα, ότι τα αερόστατα ήταν το μόνο όπλο που δεν διέθετε ο αντίπαλός τους, δίνοντας στους Βρετανούς συγκριτικό πλεονέκτημα.

Ταυτόχρονα, το καλοκαίρι του 1900 η 4^η Μοίρα αεροπόρων στάλθηκε στην Κίνα υπό τη διοίκηση του αντισυνταγματάρχη Macdonald με το απαραίτητο υλικό. Όμως όταν αφίχθησαν εκεί, ουσιαστικά είχαν λήξει οι επιχειρήσεις εναντίον των Κινέζων (Πόλεμος των Μπόξερς) και έτσι δεν πραγματοποιήθηκε κάποια ανύψωση. Μετά από την κατανόηση της χρησιμότητάς τους, το Υπουργείο Στρατιωτικών της Βρετανίας αναγνώρισε την ανάγκη να αυξηθεί ο αριθμός των Μοιρών και να οργανωθεί οριστικά αεροπορική υπηρεσία, με αποτέλεσμα το 1902 να υφίστανται στην Βρετανία 6 Μοίρες αεροπόρων³³.

Έπειτα, ο Θαιράκης εξετάζει την αντίστοιχη οργάνωση άλλης μιας Μεγάλης Δύναμης της εποχής, την Αυστροουγγαρία. Η αυτοκρατορία αυτή έκανε δύο απόπειρες για την οργάνωση στρατιωτικής αεροπορικής υπηρεσίας, οι οποίες και απέτυχαν. Η πρώτη πραγματοποιήθηκε το 1849, όταν οι Αυστριακοί επιχείρησαν να ρίξουν βόμβα στην πολιορκούμενη Βενετία από αερόστατο και η άλλη το 1866, όταν το δέσμιο αερόστατο που ήταν προορισμένο για την άμυνα της Βιέννης κατά των Πρώσων ξέφυγε από τα χέρια των στρατιωτών και κατάληξε κάπου στα Καρπάθια όρη.

³³ Στο ίδιο, σ. 72-81.

Το 1886, ανατέθηκε στον ταγματάρχη Ph. Hess και τον Δρ. Wachter η μελέτη του αεροπορικού ζητήματος, οι οποίοι κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι είναι περιττό έξοδο και είδος πολυτελείας. Όμως, δύο χρόνια αργότερα, η οργανωθείσα έκθεση υπό τον αεροπόρο Silberer και στη συνέχεια η επίσκεψη επιτροπής στο Βερολίνο, Παρίσι και Λονδίνο στην οποία συμμετείχε ο Δρ. Wachter, μετέβαλαν τις επικρατούσες στην Αυστροουγγαρία αντιλήψεις. Πράγματι, το 1890, υπό τη διεύθυνση του Silberer ξεκίνησε πρακτική διδασκαλία της στρατιωτικής «αεροδρομίας» στο Prater, η οποία συνεχίστηκε και τον επόμενο χρόνο και μετά τα επιτευχθέντα αποτελέσματα, αποφάσισαν να ιδρύσουν στρατιωτικό τμήμα για την κατασκευή αεροστάτων και την εκπαίδευση προσωπικού. Έτσι, το 1896 η Αυστροουγγαρία διέθετε δύο Μοίρες αεροστάτων, οι οποίες έλαβαν μέρος σε στρατιωτικά γυμνάσια, ενώ υιοθέτησαν το γερμανικής κατασκευής «χαρταετοιδές» αερόστατο. Έκτοτε και μέχρι τη συγγραφή του πονήματός του, ο Θαιράκης αναφέρει ότι η εκπαίδευση συνεχιζόταν αδιάκοπα, ενώ στα φρούρια της επικρατείας της Αυστροουγγαρίας εκπαιδευμένο προσωπικό συντηρούσε το υλικό και εξασκούσαν στην «αεροδρομία»³⁴.

Ο συγγραφέας στη συνέχεια εστιάζει στις προσπάθειες της Γερμανίας να αποκτήσει αεροπορική δύναμη, της οποίας το Γενικό Επιτελείο συνέστησε επιτροπή για τη μελέτη του ζητήματος και κατέληξε το 1881 στην ίδρυση εταιρείας με σκοπό τη δημιουργία κέντρου παρόμοιου με το Meudon της Γαλλίας που θα ενισχύονταν από την ιδιωτική πρωτοβουλία και θα δίνονταν χρηματικό βοήθημα στους εφευρέτες. Ανάμεσα στις διάφορες στρατιωτικές εφαρμογές που μελέτησαν ήταν και η χρησιμοποίησή τους για τη μεταφορά βλημάτων και τον βομβαρδισμό εχθρικών στρατευμάτων, οχυρωμένων ή μη. Μόλις το 1884, συνεστήθη αεροπορικό απόσπασμα με έδρα το Βερολίνο, το οποίο κατασκεύαζε το αναγκαίο υλικό και χρησιμοποιούσε το κατά περίπτωση ανάλογο προσωπικό. Οι συνδυασμένες προσπάθειες των Parseval και Siegsfeld και του κατασκευαστή Riedinger από το Augsbourg οδήγησαν στην κατασκευή των δέσμιων αεροστάτων κατά το σύστημα του χαρταετού, που αποτελεί πρόδρομο του Zeppelin και του οποίου τον τρόπο λειτουργίας

³⁴ Στο ίδιο, σ. 81-83.

αναλύει ο Θαιράκης, ενώ παραθέτει και διαφωτιστικά σχήματα. Η πρώτη δοκιμή του πραγματοποιήθηκε το 1897 κατά τη διάρκεια στρατιωτικών γυμνασίων, όπου αποδείχθηκε η χρησιμότητα παροχής πληροφοριών ακριβείας. Επίσης, τα «χαρταετοιδή» αερόστατα μπορούσαν να παραμείνουν ανυψωμένα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε σχέση με τα αντίστοιχα σφαιρικά, παράγοντας που ήταν σημαντικός κατά τον πολιορκητικό πόλεμο και ήταν ευχερέστερη η απόκρυψή τους από τον εχθρό κατά τη μεταφορά τους, καθώς μπορούσαν να τηρηθούν πλησιέστερα του εδάφους, όμως υπήρχε δυσχέρεια χρήσης τους σε έντονο άνεμο.

Συνεχίζοντας, ο Θαιράκης αναφέρεται στην τακτική χρήση των «χαρταετοιδών» αεροστάτων στον γερμανικό στρατό, που λόγω του μικρού χρόνου προπαρασκευής που απαιτούνταν σε σχέση με τα σφαιρικά αερόστατα, η Μοίρα των αεροπόρων βρίσκονταν στην εμπροσθοφυλακή του στρατεύματος. Σύμφωνα δε με νόμο της Πρωσίας, η στρατιωτική αεροπορική υπηρεσία έδρευε στο Βερολίνο, αποτελούνταν από ένα τάγμα που υπαγόταν στον Επιθεωρητή των στρατευμάτων των Συγκοινωνιών που είχε βαθμό αντιστράτηγου και ο οποίος υπαγόταν άμεσα στον Αυτοκράτορα. Κατ' αντιστοιχία, μόνον η Βαυαρία μιμήθηκε την Πρωσία συστήνοντας ένα αεροπορικό λόχο. Η τελευταία διέθετε κέντρο εκπαίδευσης των στελεχών της με απώτερο σκοπό τη διάδοση θεωρητικών και πρακτικών γνώσεων για τη χρήση τόσο των σφαιρικών όσο και των «χαρταετοιδών» αεροστάτων και τη συμμετοχή τους σε στρατιωτικές ασκήσεις. Οι δε Γερμανοί αεροπόροι διέθεταν οπλισμό, εξάρτηση και ιματισμό παρόμοιο των σκαπανέων και έφεραν το διακριτικό σύμβολο L -από τη λέξη Luftschiffer που σημαίνει αεροναύτης- επί των επωμίδων τους. Μάλιστα, διέθεταν 281.000 φράγκα κατ' έτος για την κατασκευή και τελειοποίηση του αεροπορικού υλικού. Επιπλέον, εξέδωσαν και κανονισμό ασκήσεων σύμφωνα με τον οποίο εκπαιδεύονταν οι στρατιωτικοί αεροναύτες, ο οποίος τροποποιήθηκε το 1903. Ο Θαιράκης τον παρουσιάζει συνοπτικώς στο πόνημά του με σκοπό να πληροφορήσει τους συναδέλφους του για τον τρόπο με τον οποίο εκπαιδεύονταν οι Γερμανοί αεροπόροι και για τον τρόπο χρήσης των αεροστάτων.

Στο πρώτο μέρος, ο κανονισμός αναφέρεται στην εκπαίδευση που λαμβάνουν οι αεροπόροι ως τμήμα του χειρισμού του στρατεύματος, περιέχονται οι γενικές αρχές περί του τρόπου εκπαίδευσής τους, την ελευθερία επιλογής των κατάλληλων για κάθε περίπτωση υλικών, την ανάγκη να μην εκτεθούν άσκοπα σε ανωφελείς κινδύνους καθώς αποτελούν «...στράτευμα λίαν πολύτιμον...» και την εκπαίδευσή τους στη χρήση των όπλων για την προσωπική τους άμυνα και την προάσπιση του υλικού που μετέφεραν. Στο δεύτερο μέρος γίνεται λεπτομερής αναφορά για την εκπαίδευση των αεροπόρων στο χειρισμό του αεροστάτου, «χαρταετοιδούς» και σφαιρικού, το οποίο προοριζόταν κυρίως για ελεύθερες ανυψώσεις. Αναλύει τη σύνθεση των λόχων και της Μοίρας, τις θέσεις που λάμβαναν κατά τη διάρκεια των ασκήσεων, τις αρμοδιότητες και τις ευθύνες του εμπλεκόμενου προσωπικού. Στο τρίτο μέρος αναφέρεται στην εκπαίδευση της συζευγμένης Μοίρας, τη σύνθεσή της, καθώς και τους ελιγμούς που εκτελούσε, το ρυθμό κατά το βηματισμό (100μ./ λεπτό) και τον τροχασμό (240μ./ λεπτό). Στο τέταρτο μέρος αναφέρεται στη χρήση τους κατά τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων, την οποία διαχωρίζει σε πεδινό και φρουριακό πόλεμο.

Ο κανονισμός διατυπώνει την αρχή ότι το αερόστατο είναι όργανο της υπηρεσίας της έρευνας, το οποίο χρησιμοποιεί ο ανώτερος διοικητής των στρατευμάτων, ως συμπληρωματικό μέσο των λοιπών οργάνων πληροφόρησής του. Υπό ευνοϊκές καιρικές συνθήκες παράσχει στον διοικητή πολύ σύντομα ολοκληρωμένη εικόνα του θεάτρου των επιχειρήσεων και της εν γένει καταστάσεως του μετώπου. Συνήθως, λόγω των διακυμάνσεων του εδάφους, το αερόστατο παρέχει κατόπτευση της τάξεως των 7 χλμ από ύψος μέχρι 1000 μ., αλλά συνήθως σε πεδινό έδαφος αρκεί η κατόπτευση από τα 600 μ. Κατά την πορεία, καθώς είναι πιθανή μια συνάντηση με τον εχθρό, η Μοίρα των αεροπόρων βρισκόταν στην εμπροσθοφυλακή με σκοπό να εκτελέσει τάχιστη ανύψωση εφ' όσον το επέτρεπε η θέση της και να πληροφορήσει όσο το δυνατόν πληρέστερα για τη θέση του εχθρού, τα στρατεύματά του, την εφεδρεία του κτλ.

Κατά την άμυνα θέσεως, τα πληρώματα των γερμανικών αεροστάτων επιδίωκαν να αποκαλύψουν τυχόν προσέγγιση εχθρικών φαλάγγων, τα

δρομολογία που ακολουθούσαν, τον καταμερισμό των δυνάμεών τους κ.ά. Είναι δε ιδιαίτερα σημαντικό, ο παρατηρητής να γνωρίζει εκ των προτέρων τη μορφολογία του εδάφους που παρακολουθεί, αλλά εξίσου σημαντικός παράγοντας για την ακρίβεια των πληροφοριών που παρέχονταν ήταν η εμπειρία του «κατόπτη». Επομένως, ο παρατηρητής έπρεπε να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένος, ενώ εφ' όσον οι καιρικές συνθήκες το επέτρεπαν, μπορεί να μετείχε της κατόπτρευσης και αξιωματικός που ορίζονταν από το διοικητή. Ο τελευταίος έπρεπε να διαθέτει αντίληψη της τακτικής κατάστασης, με ικανότητα προσανατολισμού, οξεία όραση και αποφασιστικότητα. Κατά τη διάρκεια της μάχης, η Μοίρα θα προστατεύονταν από άλλη Μονάδα, εάν αυτό ήταν αναγκαίο.

Στο φρουριακό πόλεμο, η κατόπτρευση από το αερόστατο είχε μείζονα σημασία γιατί ήταν γενικότερα δυσχερής η παρατήρηση και υπήρχε ανάγκη ακριβέστερων και λεπτομερέστερων πληροφοριών. Το δε αερόστατο τηρούταν εκτός της ζώνης ενεργείας του πυροβολικού της αμυντικής γραμμής και ανάλογα μεταβάλλονταν η θέση και το ύψος στο οποίο ανυψώνονταν για κατόπτρευση. Η Μοίρα υπάγονταν στις διαταγές του διοικητή του φρουρίου, ο οποίος μπορούσε να την αναθέσει στον διοικητή του πυροβολικού. Αρχικά, χρησιμοποιούνταν το δέσμιο αερόστατο για την μετάδοση πληροφοριών του προσεγγίζοντος εχθρικού στρατεύματος. Για το σκοπό αυτό, πολλές φορές βρισκόνταν εκτός φρουρίου και επιδίωκαν να διακρίνουν όσο το δυνατόν ταχύτερα τη διεύθυνση της επίθεσης του εχθρού, τις κινήσεις των αμαξοστοιχιών επί των σιδηροδρομικών γραμμών, των προπαρασκευών του πυροβολικού και τη σύνθεση των ειδών εφοδιασμού του. Στη συνέχεια έπρεπε να εντοπίσουν τη θέση που καταλαμβάνει το εχθρικό πυροβολικό, από το ειδικό υλικό που μεταφέρονταν προς το σκοπό αυτό και από τις οδούς μεταφοράς του. Επίσης, οι ελεύθερες ανυψώσεις ήταν κατάλληλες ιδιαίτερα για την επικοινωνία του φρουρίου με την υπόλοιπη χώρα.

Κατά τη διάρκεια της πολιορκίας, ο διοικητής του πολιορκητικού στρατού, μπορούσε για λόγους τακτικής να θέσει τη Μοίρα αεροστάτων υπό τη διοίκηση του πυροβολικού του. Κύριο έργο της Μοίρας προ της πολιορκίας,

ήταν η παρακολούθηση των προσβάσεων του φρουρίου, των αμυντικών έργων και των προκεχωρημένων θέσεων που καταλαμβάνει η φρουρά. Μετά την εκλογή του μετώπου προσβολής, οι Γερμανοί αεροπόροι είχαν ως αποστολή να διακρίνουν τις πυροβολαρχίες των αμυνομένων και τον καταμερισμό των προφυλακών και των οπισθοφυλακών. Με την έναρξη χρήσης του πυροβολικού, παρατηρούνταν η αποτελεσματικότητά του, καθώς και οι λοιπές κινήσεις του εχθρού, ενώ αν δεν ήταν δυνατό να ερευνηθεί ο τομέας ενδιαφέροντος, εκτελούνταν ελεύθερες ανυψώσεις για τη λήψη των συμπληρωματικών πληροφοριών. Τέλος, στο πέμπτο μέρος του κανονισμού των Γερμανών αεροπόρων όπως παρατίθεται από τον Θαιράκη, γίνεται αναφορά για τη συμμετοχή της Μοίρας των αεροπόρων στις παρατάξεις με ή χωρίς τα οχήματά τους³⁵.

Στη συνέχεια ο Θαιράκης, αναφέρεται επιγραμματικά στη δημιουργία αντίστοιχου λόχου αεροστάτων στην Ελβετία, ο οποίος αποτελούνταν από δύο Μοίρες, την αντίστοιχη στην Ισπανία, όπου ο λόχος αρχικά υπαγόταν στο τάγμα των Τηλεγραφητών και μετά το 1896 έγινε αυτοτελής, καθώς και στη Ρουμανία, που διέθετε έναν όρχο στο Βουκουρέστι, προσκολλημένο στο Μηχανικό. Επιπλέον, δίνει κάποια στοιχεία για την Ιταλία, και πιο συγκεκριμένα ότι οι αεροπορικοί όρχοι της είχαν κατασκευασθεί στη Γαλλία υπό τον Γαβριήλ Υόν και στη συνέχεια κατασκεύασε τρία δέσμια αερόστατα που μπορούσαν να μεταφερθούν, για να χρησιμοποιηθούν στον πόλεμο κατά της Αιθιοπίας (Αβησσυνίας) το 1896, στην εκστρατεία κατά της φυλής Massaouah. Στο στρατόπεδο του San-Maurizio, το 1900, εκτελέσθηκαν δοκιμές βολής κατά δέσμιου αεροστάτου, το οποίο βρισκόταν σε ύψος 300μ. και κατερρίφθη από μια πυροβολαρχία των 9 εκ. από απόσταση 3 χλμ, ενώ αντίστοιχη των 12 εκ. από απόσταση 5 χλμ. έθραυσε τον δεσμευτικό «κάμιλο» μετά από έξι βολές. Ομοίως, σχολίασε τη χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία χρήση του αεροστάτου από τις ΗΠΑ στον πόλεμο κατά των Ισπανών στην Κούβα (1898). Πιο συγκεκριμένα, χρησιμοποιήθηκε στο San-Juan και στη συνέχεια από την 5^η Αμερικανική Μοίρα Στρατιάς, κατά την πορεία της προς το Santiago, όπου και καταστράφηκε, καθώς τράβηξε την προσοχή των ισπανικών

³⁵ Στο ίδιο, σ. 83-96.

πυροβολαρχιών και κατακερματίστηκε από τις εχθρικές οβίδες, χωρίς όμως να τραυματιστούν οι επιβαίνοντες. Όμως, στη συνέχεια, κατανοώντας τη σπουδαιότητά του, οι Αμερικανοί ασχολήθηκαν με την οργάνωση της αεροπορικής υπηρεσίας στη χώρα τους³⁶.

Η Ρωσία δεν μπορούσε να απέχει από τον ανταγωνισμό των Μεγάλων Δυνάμεων στα αερόστατα. Ως εκ τούτου, το 1889 στην Πετρούπολη σχηματίστηκε ένα εκπαιδευτικό απόσπασμα στρατιωτικών «αεροδρόμων», στο οποίο στέλνονταν κατά βάση από το Μηχανικό αξιωματικοί και οπλίτες για να παρακολουθήσουν μαθήματα θεωρητικά και πρακτικά περί της «αεροδρομίας», διάρκειας 18 μηνών. Μετά τα πειράματα και τις μελέτες που εκτέλεσε ειδική επιτροπή, το Μάιο του 1890 εκδόθηκε κανονισμός οργάνωσης της στρατιωτικής αεροπορικής υπηρεσίας του ρωσικού στρατού, υπαγόμενη στο ηλεκτροτεχνικό τμήμα του Μηχανικού. Αποτελούνταν από έναν όρχο εκπαίδευσης, με μόνιμες Μοίρες «αεροδρόμων» για τα φρούρια και μόνο κατά τη διάρκεια πολέμου για το πεζικό. Αρχικά, το 1885 είχαν προμηθευτεί υλικό από τη Γαλλία και στη συνέχεια κατασκεύασαν το δικό τους.

Μετά την κήρυξη του Ρωσοϊαπωνικού πολέμου, με διάταγμα του Απριλίου του 1904, σχηματίστηκε πεδινός λόχος «αεροδρόμων» της Σιβηρίας με 4 αερόστατα των 640 m³ και τον Ιούνιο αντίστοιχο τάγμα (με δύο λόχους) για την Ανατολική Σιβηρία με 8 αερόστατα, υπό τον συνταγματάρχη Κονανκο. Για την εκπλήρωση του έργου τους, είχαν εφοδιασθεί με κατάλληλο φωτογραφικό εξοπλισμό, για φωτογράφιση από την πείρινθο (καλάθι αεροστάτου). Τον Νοέμβριο του ίδιου έτους, διασπάστηκε ο λόχος της Σιβηρίας για να σχηματισθεί δεύτερο τάγμα «αεροδρόμων» για την Ανατολική Σιβηρία, ενώ το Φεβρουάριο του 1905, διατάχθηκε η σύσταση ενός λόχου στο Vladivostok με 18 αερόστατα, δέσμια και ελεύθερα. Σύμφωνα δε με γαλλικές πηγές, το αεροπορικό υλικό που μεταφέρονταν με το ατμόπλοιο «Μαντζουρία» και προοριζόταν για το φρούριο Πορτ- Άρθουρ, έπεσε στα χέρια των Ιαπώνων, καθώς αιχμαλώτισαν το πλοίο τις πρώτες ημέρες των εχθροπραξιών, ενώ δεν ήταν δυνατή άλλη αποστολή υλικού, καθώς είχαν

³⁶ Στο ίδιο, σ. 96-99.

διακοπεί οι συγκοινωνίες με το εν λόγω φρούριο. Όμως ο υπολοχαγός Λανγον, που είχε αφιχθεί στο φρούριο από τον Φεβρουάριο του 1904, και είχε αναλάβει τη διοίκηση του λόχου «αεροδρόμων» και ήταν γνώστης του αντικειμένου, κατασκεύασε με το υλικό που βρήκε στο φρούριο δύο αερόστατα, με τα οποία εκτέλεσε πολλές ανυψώσεις. Από τα στοιχεία που είχε καταφέρει να συλλέξει ο Θαιράκης, ανέφερε ότι και οι δύο αντίπαλοι έκαναν χρήση δέσμιων αεροστάτων κυρίως κατά τις μάχες του Liao-Yang και Mukden.

Σύμφωνα με τον συνταγματάρχη Κονανκο του ρωσικού στρατού, οι Ρώσοι αεροπόροι έπρεπε να διαθέτουν ξεκάθαρες εντολές κατόπτευσης. Ο διοικητής του αποσπάσματος των αεροπόρων έπρεπε να του έχει γνωστοποιήσει ευκρινώς το είδος των πληροφοριών που επιθυμεί η ανώτερη διοίκηση να συλλέξουν, να τον έχουν πληροφορήσει για τη γενική κατάσταση, τις πληροφορίες που διαθέτουν για τον εχθρό, το είδος των επιχειρήσεων που πρόκειται να εκτελέσουν οι ημέτερες δυνάμεις, τη θέση των στρατευμάτων κτλ. Ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα ήταν ο παρατηρητής να είναι κατάλληλα προπαρασκευασμένος για το έργο αυτό. Μόνο έτσι, ο διοικητής των αεροπόρων, θα μπορούσε να επιλέξει το κατάλληλο σημείο στάσης για την εκτέλεση της ανύψωσης και οι παρατηρητές θα μπορούσαν να προσανατολισθούν ταχέως και να παράσχουν ακριβείς πληροφορίες. Επίσης, ο Θαιράκης αναφέρει ότι το απόσπασμα των «αεροδρόμων» μπορούσε να μετατοπισθεί κατά κανόνα με 4 χλμ/ ώρα, ενώ για μικρές μετατοπίσεις μέχρι 6-7 χλμ/ ώρα. Κατά την επιθετική δράση βρίσκονταν στην εμπροσθοφυλακή και κατά την άμυνα στο προσφορότερο σημείο για εκτέλεση κατοπτεύσεως. Το απόσπασμα των «αεροδρόμων» επιδίωκε να βρίσκεται πλησίον του εχθρού, για να εκτελούν καλύτερη παρατήρηση, εκτός όμως της βολής του εχθρικού πυροβολικού, καθώς είχε αποδειχτεί ότι τα αερόστατα ήταν ευάλωτα στις οβίδες από συγκεκριμένη κάθε φορά απόσταση. Συνήθως, υπό καλές καιρικές συνθήκες, ήταν δυνατό να πραγματοποιούν παρατήρηση του εχθρού από τα 8 χλμ και για τις κινήσεις μεγάλων μονάδων ή φαλάγγων από τα 15 χλμ. Κατά τη διάρκεια δε της νύχτας διακρίνονταν οι φωτιές από τους καταυλισμούς σε απόσταση 20 χλμ. Η τεχνολογία της εποχής περιόριζε την ανύψωση σφαιρικού αεροστάτου όταν ο άνεμος υπερέβαινε τα 6-7 m/sec, ενώ

για τα γερμανικού τύπου αερόστατα τα 12-15 m/sec. Όταν ο άνεμος ήταν ασθενής επέβαιναν δύο κατόπτες στην πείρινθα και ένας σε περίπτωση ισχυρού ανέμου. Η παρατήρηση δυσκολευόταν όταν ο ήλιος ήταν αντίθετος και χαμηλά (πρωί) και το αντίθετο όταν βρισκόταν πίσω τους. Έμφαση δινόταν στην κατάλληλη προπαρασκευή τους διά της εκτελέσεως πολυάριθμων ανυψώσεων και στην κατάλληλη τακτική τους εκπαίδευση, ώστε να ξέρουν και να μπορούν να παρατηρήσουν ότι θα είναι χρήσιμο και απαιτητό από τη διοίκηση. Για το λόγο αυτό, οι παρατηρητές ήταν συνήθως αξιωματικοί των επιτελείων, του πυροβολικού ή του μηχανικού, αναλόγως των πληροφοριών που απαιτούνταν να συλλέξουν κάθε φορά.

Ανακεφαλαιώνοντας την επισκόπηση των αεροπορικών δυνάμεων των χωρών αυτών, ο Θαιράκης τονίζει ότι η παρατήρηση από το αερόστατο θα έχει μείζονα σημασία, καθώς η άκαπνη πυρίτιδα επέτρεπε πλέον ανεμπόδιστα το έργο τους (δεν θα υπήρχε καπνός για να εμποδίσει την παρατήρηση) και θεωρούσε δεδομένο ότι τα πεδία των μαχών στο μέλλον θα κατελάμβαναν πολύ μεγάλες εκτάσεις και ως εκ τούτου, το μοναδικό μέσο για τη συνολική παρατήρηση του θεάτρου επιχειρήσεων, των κινήσεων και των διατάξεων του εχθρού, θα ήταν τα στρατιωτικά αερόστατα³⁷.

Χρήση του Αεροστάτου από το Ναυτικό και Άλλες Εφαρμογές

Στο κεφάλαιο ΣΤ' ο Θαιράκης αναφέρεται στη χρησιμοποίηση του αεροστάτου από το Ναυτικό, αλλά και σε άλλες εφαρμογές. Αυτονόητη θεωρήθηκε η σπουδαιότητα κατόπτρευσης της θάλασσας, των ακτών ή των στόλων εν πλω από μεγάλη απόσταση. Έτσι, ο γαλλικός στόλος είχε εφοδιασθεί με κατάλληλο υλικό «αεροδρομίας». Από ένα πλοίο που ήταν αγκυροβολημένο στην Τουλον και επικοινωνούσε με το αερόστατο με τηλέφωνο, κατέστη δυνατή η παρατήρηση εν αιθρία των ακτών της Κορσικής και της Μεσογείου, της Μασσαλίας και της Νίκαιας. Επίσης, της αναγγελίας διασημάτων της διέλευσης πλοίων ιδιαίτερα απομακρυσμένων και σε κάποιες περιστάσεις η αναγνώριση της σημαίας που έφεραν.

³⁷ Στο ίδιο, σ. 99-105.

Ιδιαίτερα σημαντική θεωρούνταν η παρατήρηση ακτής στην οποία επρόκειτο να αποβιβασθεί εκστρατευτικό σώμα, με σκοπό να συλλέξουν πληροφορίες για τυχόν αμυντικά έργα επί της ακτής, να εκτιμηθεί η ακριβής θέση τους και η αντοχή τους κτλ. Από ύψος 400 μ. άνωθεν της επιφάνειας της θάλασσας, με τη χρήση ισχυρών τηλεσκοπίων, μπορούσε να ματαιωθεί κάθε προσπάθεια αιφνιδιασμού του στόλου, η δε αποβατική δύναμη προς κάποια ακτή μπορούσε να αξιολογήσει τη δύναμη με την οποία επρόκειτο να αναμετρηθεί και να λάβει τα προσηκόντα μέτρα κατά των αμυνομένων. Ο διοικητής των αποβατικών δυνάμεων έπρεπε να βρίσκεται σε επικοινωνία με τον γενικό αρχηγό διά σημάτων μέσω του αεροστάτου. Όμως, η ανύψωση των δέσμιων αεροστάτων υπόκεινταν στους περιορισμούς του ανέμου, ενώ τονίζεται η δυσκολία για τη φόρτωση του αεροστάτου σε πλοίο που ταλαντεύεται λόγω κυματισμού. Επομένως, το αερόστατο μπορούσε να αναγγείλει την εμφάνιση εχθρικού πλοίου χωρίς το ίδιο να αποκαλύψει τη θέση του, καθώς από μακριά φαίνονταν σαν απλό σημάδι στο ορίζοντα. Επιπλέον, θα μπορούσε να προφυλάξει τα θωρηκτά από τις προσβολές των τορπιλικών (ναυκλαστρικών), τα οποία δεν ήταν ορατά από το κατάστρωμα του θωρηκτού, γιατί βρίσκονται εν μέρει ή εξ ολοκλήρου βυθισμένα στη θάλασσα. Ανυψώσεις ελεύθερου αερόστατου στη θάλασσα γίνονταν με τη χρήση κωνοειδούς άγκυρας, η οποία συνδέονταν σ' αυτό με διπλό μακρύ σχοινί. Όταν την έριχναν στη θάλασσα, αυτή πληρούταν με νερό και τηρούσε το αερόστατο στάσιμο. Με το άλλο σχοινί τραβούσαν την άγκυρα, αναστρεφόταν ο κώνος και έφευγε το νερό, με αποτέλεσμα να μπορεί να μετακινηθεί το αερόστατο σε άλλη θέση³⁸.

Τέλος, ο Θαιράκης αναφέρεται και σε άλλες χρήσεις των αεροστάτων ή σε κάποιες προσπάθειες για άλλες σημαντικές εφαρμογές. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται στο αερόστατο «Αλάσκα», που κατασκευάσθηκε από τον Varicli με σκοπό την μεταφορά των αναγκάων ειδών σε χρυσωρύχους στην ομώνυμη περιοχή, αλλά τελικά ανακλήθηκε από το Υπουργείο Στρατιωτικών των ΗΠΑ με σκοπό να χρησιμοποιηθεί στο υπό ίδρυση κέντρο εκπαίδευσης

³⁸ Στο ίδιο, σ. 105-106.

αεροπόρων. Επίσης, στα διερευνητικά αερόστατα, που χρησιμοποιήθηκαν για παρατηρήσεις της ατμόσφαιρας και των μετεωρολογικών δεδομένων και ήταν εφοδιασμένα με ειδικά όργανα καταμέτρησης του ύψους, της θερμοκρασίας, των ατμοσφαιρικών πιέσεων, τα οποία ανέρχονταν σε πολύ μεγάλα ύψη όπου δε θα μπορούσε να επιβιώσει ο άνθρωπος. Τα πειράματα έγιναν διεθνή και καθορίστηκε η ταυτόχρονη άφεση αεροστάτων από όλες τις δυτικές πρωτεύουσες που διέθεταν κατάλληλο επιστημονικό υπόβαθρο. Μάλιστα από τον Σεπτέμβριο του 1900, αποφασίστηκε η σύγχρονη ανύψωσή τους κάθε πρώτη Πέμπτη του μήνα, με αρχή την 6^η Δεκεμβρίου του 1900. Ομοίως, αναφέρθηκε στη χρήση των αεροστάτων για την κατασκευή και μεταφορά των σιδηροτροχιών σε ορεινό έδαφος, για κάποιες άλλες πειραματικές μορφές και τέλος, ο Θαιράκης επισημαίνει την ανάγκη θεσμοθέτησης διεθνούς κώδικα σημάτων για τα αερόστατα. Αφορμή δόθηκε μετά την περιπέτεια που είχε ο αεροπόρος Adrian διερχόμενος τη Βαλτική με το αερόστατό του, καθώς δεν κατάφερε να γίνουν κατανοητά τα σήματα ανάγκης που εκτέλεσε προς τα διερχόμενα πλοία, με αποτέλεσμα αυτά να απομακρυνθούν χωρίς να του προσφέρουν κάποια βοήθεια.³⁹

Γενικές Έννοιες Περί Αεροστάτων

Εξαιρετικά αναλυτικό είναι το δεύτερο κεφάλαιο του πονήματος του Θαιράκη, το οποίο αναφέρεται στις γενικές έννοιες περί των αεροστάτων, το υλικό από το οποίο αποτελείται ένας όρχος και την εκπαίδευση του προσωπικού, σε εργασίες επί του εδάφους, των παρατηρητών και των πρώτων αεροπόρων. Έτσι, αναλύει τα κύρια μέρη που απαρτίζουν τη συσκευή, το σφαίρωμα και το περίβλημα, τα υλικά κατασκευής τους και το σχήμα τους, τον τρόπο υπολογισμού του βάρους που μπορεί να ανυψώσει, το καλάθι (πείρινθα) όπου επιβαίνουν ο παρατηρητής ή και ο «αεροδρόμος», την εξάρτησή του, την αλυσοειδή άγκυρα και τον δεσμευτικό κάμιλο που συνδέει το αερόστατο με το όχημα από το οποίο ανελίσσεται. Αναφερόμενος στους «αεροδρομικούς όρχους», τους διαχωρίζει στον όρχο στρατιάς και τους φρουριακούς όρχους και δίνει λεπτομερείς πληροφορίες για τα συστατικά τους

³⁹ Στο ίδιο, σ. 106-111.

μέρη. Ουσιαστικά κάθε όρχος διαθέτει δύο κανονικά αερόστατα, ένα βοηθητικό και μια «αεριοφύλακα σφαίρα» η οποία χρησιμεύει για την άμεση αντικατάσταση του απολεσθέντος αερίου από το κανονικό αερόστατο και από τρία τεχνικά οχήματα και 5-6 οχήματα μεταφοράς πεπιεσμένου υδρογόνου⁴⁰.

Η εκπαίδευση του προσωπικού περιελάμβανε πέντε διακριτά μέρη, τη γνώση του υλικού, των χειρισμών, της χρήσεως του αεροστάτου, τη θεωρία της αεροναυτικής και την εμπειρία των ελευθέρων ανυψώσεων. Την εκπαίδευση αναλάμβαναν ο διοικητής του τάγματος και οι αξιωματικοί του. Οι περίοδοι της εκπαίδευσης ήταν συγκεκριμένοι και περιελάμβαναν στρατιωτικές πορείες και εξωτερικές ασκήσεις, την εκπαίδευση του τεχνικού προσωπικού και την ειδική εκπαίδευση των αξιωματικών «αεροδρόμων», η οποία παρείχε θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση, τοπογραφικές εργασίες και κατοπτεύσεις, καθώς και γνώση της χρήσης των φωτογραφικών μηχανών⁴¹.

Χρήση των Αεροστάτων στον Πόλεμο

Στο τρίτο κεφάλαιο ο Θαιράκης αναφέρεται στη χρήση των αεροστάτων στον πόλεμο που τον διακρίνει σε πεδινό, πολιορκητικό πόλεμο και κατά την πορεία. Στον πεδινό πόλεμο και σε τακτικό επίπεδο, η χρησιμότητα των εναέριων μέσων κατόπτευσης ήταν η κατανόηση των κινήσεων του εχθρού, η παρατήρηση ολόκληρου του θεάτρου επιχειρήσεων και των διάφορων φάσεων της μάχης, ενώ ταυτόχρονα με την αξιοποίηση των κατάλληλα εκπαιδευμένων αξιωματικών να εξασφαλίζεται η κάλλιστη παροχή πληροφοριών. Ο Θαιράκης θεωρεί, ότι στο εγγύς μέλλον, λόγω των υπερμεγεθών τοποθεσιών που θα καταλαμβάνουν οι σύγχρονες μεγάλες στρατιές και εξαιτίας της εξέλιξης της τεχνολογίας των πυροβόλων και των τυφεκίων, οι εχθρικές παρατάξεις θα είναι πιο απομακρυσμένες ώστε να εκτίθενται λιγότερο στις εχθρικές προσβολές. Επομένως, θα απαιτούνταν η συλλογή από τα αερόστατα πληροφοριών για να μπορεί η διοίκηση να λάβει σωστές και έγκαιρες αποφάσεις. Μάλιστα, τονίζει ότι η αεροπλοΐα θα μπορεί

⁴⁰ Στο ίδιο, σ. 24-39.

⁴¹ Στο ίδιο, σ. 39-44.

να παρέχει πληροφορίες για τις δυνάμεις, τις θέσεις, τους σχηματισμούς, τη θέση των εφεδρειών και τις προπαρασκευές που εκδηλώνονται, για τις απόπειρες υπερκερατικού ή κυκλωτικού ελιγμού του εχθρού, το σημείο που κατευθύνεται η κύρια επίθεση κτλ. Βεβαίως, οι ανωτέρω πληροφορίες παρέχονται από τα δέσμια αερόστατα που έχουν τη δυνατότητα της άμεσης μετάδοσής τους. Στο στρατηγικό επίπεδο ο Θαιράκης θεωρεί ότι η διοίκηση που θα διαθέτει ακριβείς πληροφορίες για τις κινήσεις και τις δυνάμεις του αντιπάλου που βρίσκεται σε απόσταση πολλών ημερών πορείας, κατέχει ένα εξαιρετικό πλεονέκτημα, το οποίο αδυνατούν να παρέχουν οι μεταβατικές φάλαγγες, στις οποίες ανατίθεται αυτό το έργο.

Σύμφωνα με τον Γάλλο στρατηγό Delambre –αναφορά του οποίου παραθέτει ο Θαιράκης στο σύγγραμά του-, το τακτικό πλεονέκτημα στο πεδίο της μάχης θα έχει όποιος στρατός μπορεί να εξακριβώσει τα σημεία συγκέντρωσης του εχθρού, το μέγεθος των δυνάμεών του, τη διάταξη και το σύνδεσμο των φαλάγγων στην κατεχόμενη ζώνη. Όμως, τις πληροφορίες αυτές ένα εμπόλεμο στράτευμα μπορούσε να τις αποκτήσει μόνο από διευθύνσιμα αερόστατα. Ο Θαιράκης θεωρεί ότι θα μπορούν να διατρέχουν μεγάλες αποστάσεις ταχέως και σε οποιοδήποτε σημείο του θεάτρου επιχειρήσεων, παρά το γεγονός ότι μέχρι τη στιγμή που συνέγραφε το πόνημά του, αυτό δεν είχε καταστεί εφικτό. Έτσι εκτιμά ότι η έρευνα και τα πειράματα που πραγματοποιούνταν την εποχή του, έδιναν βάσιμες ελπίδες για την επίλυση του πρακτικού ζητήματος της διεύθυνσης των αεροστάτων. **Όμως, τονίζει και συμφωνεί με τον στρατηγό Delambre ότι η στρατιωτική λύση των κατοπτεύσεων θα εξευρεθεί όταν τα αερόστατα αντικατασταθούν με αεροπλάνα που θα διαθέτουν δική τους προωθητική δύναμη!** Βεβαίως, θεωρεί δεδομένο ότι σε ένα μελλοντικό ευρωπαϊκό πόλεμο και οι δύο αντίπαλοι θα διαθέτουν τα ίδια μέσα και έτσι θα μπορούν να πληροφορούνται αμοιβαίως τις θέσεις και τις διατάξεις του αντιπάλου. Η διαφορά τους θα έγκειται στον αποτελεσματικότερο τρόπο χρησιμοποίησής τους ή στην υπεροχή τους λόγω των θέσεων που θα κατέχουν ή λόγω της εκλογής της καταλληλότερης χρονικής στιγμής⁴².

⁴² Στο ίδιο, σ. 44-47.

Στη συνέχεια, ο Θαιράκης αναφέρεται στην ειδικότητα των παρατηρητών. Θεωρεί ότι αν τις κατοπτεύσεις εκτελεί αξιωματικός του μηχανικού, όπως συνέβαινε αρχικά, δεν θα δίνονται στη διοίκηση οι κατά προτεραιότητα και σπουδαιότητα πληροφορίες. Στο πλαίσιο αυτό αναφέρει ένα περιστατικό που συνέβη στη μάχη του Trung-Son, στις 12 Μαρτίου 1884, όπου ο παρατηρητής επέτρεψε να γίνουν σφαλεροί ελιγμοί και παράλληλα δεν διόρθωνε το ρίμα του πυροβολικού. Καταλληλότεροι τότε κρίθηκαν οι αξιωματικοί του επιτελείου του πυροβολικού ή του μηχανικού που είχαν λάβει ειδική εκπαίδευση και ήταν εξοικειωμένοι με την αίσθηση της αιώρησης. Επίσης, ανάλογα με το είδος της κατόπτευσης ο Θαιράκης διαχωρίζει την ειδικότητα των παρατηρητών που την εκτελούν, δηλαδή για τον έλεγχο της βολής των πυροβολαρχιών αξιωματικό του πυροβολικού, για τον έλεγχο των αμυντικών έργων αξιωματικό του μηχανικού ή για την κίνηση του εχθρού αξιωματικό του επιτελείου.

Τα συμπεράσματα του Θαιράκη, στο 3^ο Κεφάλαιο του συγγράμματός του, είναι ότι οι υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρουν τα αερόστατα κατά τον αμυντικό ή επιθετικό πολιορκητικό πόλεμο είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Μέσω των αεροστάτων μπορεί κάποιος να παρακολουθεί τις προπαρασκευές και τις διατάξεις του εχθρού, τα αποτελέσματα των βολών του πυροβολικού, ώστε να μπορέσει να τις κατευθύνει στον επιθυμητό στόχο, επιτρέποντας τον χρονικό περιορισμό του αγώνα, καθώς αυτός θα είναι αποτελεσματικότερος. Παράλληλα, όπως αποδείχθηκε κατά την πολιορκία των Παρισίων, το 1870-71 με τη χρήση ελεύθερων αεροστάτων, μπορεί ο πολιορκούμενος να επικοινωνήσει με τον έξω κόσμο ή να μεταφέρει επιστολές, έγγραφα ή πολιτικά πρόσωπα, με την προϋπόθεση της επιτυχούς διεύθυνσης των αεροστάτων. Κατά τη διάρκεια δε των πορειών, ο διοικητής της Μοίρας αεροπόρων, εξακριβώνει τις δυσχέρειες στη μεταφορά ενός πεπληρωμένου αεροστάτου, κατανέμει αναλόγως το προσωπικό του ώστε να μην παρεμποδίζει την κίνηση του υπόλοιπου στρατεύματος ή να τροποποιεί το δρομολόγιό του. Αν βρισκόταν στην ουρά της εμπροσθοφυλακής θα

μπορούσε να εκτελεί κατοπτεύσεις και θα ήταν ταυτόχρονα προστατευμένο σε περίπτωση συμπλοκής με τον εχθρό κτλ⁴³.

Συνθήκες και Προϋποθέσεις Χρήσης των Αεροστάτων

Στο 4^ο κεφάλαιο του πονήματός του, ο Θαιράκης, αναφερόμενος στις συνθήκες και προϋποθέσεις χρήσης των δέσμιων όσο και των ελεύθερων αεροστάτων, τονίζει ότι το υλικό τους πρέπει να είναι απλό και ευμεταχείριστο, η πλήρωσή τους να είναι ταχεία και συνεχής, η μεταφορά και ο χειρισμός του πεπληρωμένου αερόστατου και του υλικού να είναι εύκολη. Επίσης, οι κατοπτεύσεις να εκτελούνται με ευχέρεια και η μετάδοση των πληροφοριών να είναι ταχεία και ασφαλής, ενώ θα πρέπει να είναι δυνατή η λήψη κατάλληλης διάταξης μάχης για τη διαφύλαξή τους από τα πυρά του εχθρού. Στη συνέχεια μας αναλύει τις ανωτέρω προϋποθέσεις και συνθήκες, από τις οποίες αξίζει να μεταφέρουμε κάποια στοιχεία. Κατά τη διάρκεια των κατοπτεύσεων, η πείρινθα υπόκειται σε ταλαντώσεις λόγω ανέμου ή της ανυψωτικής δύναμης, οι οποίες προξενούν ναυτία στους επιβαίνοντες, γεγονός που απαιτεί σχετική εξοικείωση από τους παρατηρητές. Η παρουσία του αξιωματικού αεροπόρου συντελεί στη διατήρηση πνεύματος αταραξίας, τον έλεγχο του παρατηρητή, τον χειρισμό του αεροστάτου αλλά και την πλοήγησή του σε περίπτωση που κοπεί ο δεσμευτικός κάμιλος. Η μετάδοση των πληροφοριών, αρχικά πραγματοποιούνταν με σημεία και σήματα διαφόρων χρωμάτων ή δια εγγράφων τα οποία εσώκλειαν σε σάκο με έρμα που οι «αεροδρόμοι» έριχναν στη γη. Την περίοδο που αναφέρεται ο Θαιράκης, τα πρώτα χρόνια του 20^{ου} αιώνα, η μετάδοση των πληροφοριών από ένα αερόστατο γινόταν δια του τηλεφώνου, του οποίου το σύρμα ελισσόταν γύρω από τον δεσμευτικό κάμιλο και επικοινωνούσε απ' ευθείας με τον γενικό αρχηγό ή με επίγειο τηλεφωνικό σταθμό, ο οποίος τις μεταβίβαζε διά ποδηλάτου ή αγγελιαφόρου, σημειώνοντας την ώρα λήψης της πληροφορίας. Σημαντική θεωρούνταν η ύπαρξη προσυμφωνημένων συνθημάτων για την άμεση ενεργοποίηση του στρατεύματος σε περίπτωση αιφνίδιας εχθρικής αναδιάταξης που θα απαιτούσε άμεση αντίδραση. Σε

⁴³ Στο ίδιο, σ. 47-50.

περίπτωση μη λειτουργίας του τηλεφώνου ακολουθούνταν κάποια από τις ανωτέρω διαδικασίες, ενώ ο Θαιράκης επισημαίνει τη σημασία σχεδίων επί των χαρτών των επιτελείων, όπου θα σημειώνονταν οι θέσεις συγκέντρωσης, οι σχηματισμοί κτλ. Σημαντική θεωρούνταν η χρήση των φωτογραφικών μηχανών και η ταυτόχρονη κατόπτευση του πεδίου ενδιαφέροντος από δύο αερόστατα, τα οποία βρίσκονταν σε απόσταση 3-4 χλμ μεταξύ τους, έτσι ώστε να καλύπτονται και τυχόν σημεία τα οποία δεν θα ήταν ορατά από ένα μόνο αερόστατο.

Λόγω της εγγύτητας προς τις εχθρικές θέσεις και του μικρού σχετικά ύψους (500 – 1000 μ.) στο οποίο ανέρχονταν τα δέσμια αερόστατα, μπορούσαν να εκτελούν ακριβείς κατοπττεύσεις σε έκταση 10 χλμ. Τα πειράματα όμως είχαν δείξει ότι αυτά μπορούσαν να προσβληθούν από τα πυρά του πυροβολικού που βρισκόταν μέχρι 5,5 χλμ. απόσταση, αλλά απαιτούνταν 45 περίπου λεπτά διά να εκτιμηθεί η απόσταση βολής, η οποία λόγω της κίνησης και του ανοιχτού γαλάζιου που πιθανόν να είχαν βάψει το αερόστατο για καλύτερη κάλυψη, δυσχεραινόταν η παρατήρησή του και η βολή εναντίον του. Η απόσταση κινδύνου από πυρά τυφεκίου ήταν μικρότερη των 1500 μέτρων. Βεβαίως, τονίζει ο συγγραφέας, ότι ένα αερόστατο το οποίο είχε βληθεί, είχε στη διάθεσή του πολύ χρόνο για να κατέλθει και επομένως δεν υφίστατο κάποιος άμεσος κίνδυνος για το πλήρωμά του, εκτός αν είχε κτυπηθεί η πείρινθος ή οι επιβαίνοντες ή είχε κοπεί η κάμιλος. Επομένως, το αντίπαλο πυροβολικό θα έπρεπε να διευθύνει τα πυρά του εναντίον αυτών των συγκροτημάτων και εξαρτημάτων. Έπειτα μας δίνει πληροφορίες για τη θέση και την κίνηση του αεροστάτου πριν και κατά τη διάρκεια των κατοπττεύσεων, κατά τη διάρκεια της μάχης και τις διαδικασίες ανάγκης που θα έπρεπε να εκτελέσει το πλήρωμα σε περίπτωση που κοβόταν ακουσίως ή εκουσίως η κάμιλος, καθώς και τις διαδικασίες προσεδάφισης του αεροστάτου σε αυτή την περίπτωση. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η επικοινωνία κατά τη διάρκεια νυχτερινής κατόπττευσης, όπου γινόταν χρήση του ηλεκτρικού φωτός για τη γνωστοποίηση των αποτελεσμάτων της. Στη Γαλλία είχαν εκτελεστεί πειράματα με χρωματιστά σήματα και σκόνη, η οποία ριπτόμενη από το αερόστατο σχημάτιζε τεχνητό νέφος. Όμως, το τηλέφωνο αποδείχθηκε

το απλούστερο, πρακτικότερο και πιο αξιόπιστο μέσο επικοινωνίας για μέρα και νύχτα.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδει ο Θαιράκης στη διαδικασία φωτογράφισης από το αερόστατο και θεωρεί ότι αν η πείρινθος ήταν εφοδιασμένη με πολλές φωτογραφικές μηχανές θα ήταν δυνατή η αποτύπωση του ανάγλυφου του εδάφους με μεγάλη ευκρίνεια, παρέχοντας έτσι τοπογραφικά τεκμήρια μέγιστης ακρίβειας που θα επέτρεπαν στους παρατηρητές να σχεδιάζουν με εξαιρετική πιστότητα τα οχυρωματικά έργα του εχθρού, τις κινήσεις του κτλ. Αναφέρει τον Καγιτέ (Cailletet) ως τον εφευρέτη της αυτόματης φωτογραφικής μηχανής που δοκιμάστηκε το 1897 σε επιβατηγό αερόστατο και θεωρεί ότι οι εφαρμογές αυτές θα είναι συχνότερες στο μέλλον, ιδιαίτερα με τη συνεχή ανάπτυξη της τεχνολογίας. Πίστευε ότι η φωτογράφιση θα μπορούσε να γίνεται με δέσμια μη επανδρωμένα αερόστατα, τα οποία θα έφεραν φωτογραφικές μηχανές, οι οποίες θα ενεργοποιούνταν αυτόματα όταν το αερόστατο ανερχόταν σε συγκεκριμένο ύψος, καθώς είχε αναπτυχθεί η σχετική τεχνολογία. Σε περίπτωση φωτογράφισης σημείου από παρατηρητή, η απόσταση δεν έπρεπε να είναι μεγαλύτερη των 2-3 χλμ. Επειδή το έδαφος είναι πολλές φορές καλυμμένο με αχλή και το τοπίο είναι δυσδιάκριτο, το αποτέλεσμα της φωτογράφισης δεν θα ήταν το επιθυμητό, γι' αυτό είχαν εφευρεθεί εξειδικευμένα προϊόντα που αντιστάθμιζαν αυτές τις αδυναμίες. Επίσης, τα αερόστατα της εποχής του Θαιράκη ήταν εφοδιασμένα με φωτογραφικά μηχανήματα ειδικής κατασκευής, διά των οποίων ήταν δυνατή η φωτογράφιση μακρινών αντικειμένων, με φακούς μακροσκοπικούς, υποβοηθώντας έτσι τα μέγιστα την εναέρια παρατήρηση.

Εξίσου σημαντική θεωρεί την ιδέα του βομβαρδισμού φρουρίων ή εχθρικών στρατευμάτων με βλήματα που ρίχνονταν από το αερόστατο. Όμως, υπήρχαν δύο εμπόδια, η αδυναμία διευθύνσεως των προς το ακριβές σημείο άνωθεν του οποίου οι αεροπόροι θα έριπταν «τορπιλοειδείς» οβίδες, μικρού βάρους και μέγιστης εκρηκτικότητας και η δυσκολία πλεύσης ή σταθερότητας όταν απελευθερώνονται μεγάλες ποσότητες βάρους. Βεβαίως, έρευνες προς

την κατεύθυνση αυτή εξακολουθούσαν να πραγματοποιούνται στις αρχές του 20ου αι⁴⁴.

Στη συνέχεια, ο Θαιράκης επικεντρώθηκε στα ελεύθερα αερόστατα, τα οποία ανυψώνονταν υπό κατάλληλες καιρικές συνθήκες για κατόπτευση εχθρικών θέσεων διερχόμενο πάνω από αυτές ή για τη μετάδοση πληροφοριών πάνω από πολιορκούμενη πόλη ή για την εξαγωγή πολιτών και άλλων προσώπων. Τονίζει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του αεροπόρου για την εκτέλεση ελεύθερης ανύψωσης, τα οποία κατά την άποψή του είναι η αποφασιστικότητα και η ψυχραιμία, τα οποία αναπτύσσονται με την αύξηση της εμπειρίας και τονίζει ότι θα πρέπει να διαθέτει φυσική κλίση προς την «αεροδρομία». Στη συνέχεια αναφέρεται στα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να έχουν ληφθεί, στους ελιγμούς και ενέργειες που πρέπει να εκτελούν (προσγείωση, ανύψωση, στάση και μετάδοση πληροφοριών), μας δίνει πληροφορίες για τη ζώνη ισορροπίας, τα φαινόμενα (θερμοκρασία, υγρασία) που επηρεάζουν την ανυψωτική δύναμή του αεροστάτου, αλλά και τη διαδικασία που πρέπει να εκτελεί ο αεροπόρος για να παραμένει μετέωρος, καθώς και κάποιους κανόνες για να παρατείνει το εναέριο ταξίδι του. Αξιοσημείωτη είναι η καταγραφή της σχέσης αεροπόρου και παρατηρητή και της σχέσης ιεραρχίας του πληρώματος, καθώς και τη διαδικασία που ακολουθείται σε τυχόν διαφωνία τους. Επίσης, αναφέρεται στη διαδικασία προσανατολισμού, προσγείωσης, τις αρμοδιότητες του αεροπόρου, τη μετάδοση των πληροφοριών που μπορεί να πραγματοποιεί και κατά τη διάρκεια της διαδρομής του. Στην περίπτωση αυτή, συντάσσονταν οι πληροφορίες εις διπλούν, ώστε να γίνεται ρίψη του ενός αντιτύπου για ταχύτερη μετάδοσή τους. Τονίζει ότι μπορούν εύκολα να αποφύγουν βολές πυροβολικού εάν κινούνται σε επαρκές ύψος ή αν αναχωρούν προς την ανατολή του ήλιου. Τέλος, αναφέρεται στην εφεύρεση του αλεξιπτώτου, με σκοπό να επιτρέπεται η ομαλή κάθοδος του αεροστάτου σε περίπτωση διάρρηξης του περιβλήματός του. Όμως, ο Θαιράκης καταλήγει στο

⁴⁴ Στο ίδιο, 50-62.

συμπέρασμα ότι για λόγους βάρους και ευστάθειας δεν ήταν πρακτική η χρήση τους⁴⁵.

Αεροδρομία

Στο πρώτο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους του πονήματός του με θέμα την «μετεωροπορία», ο Θαιράκης αρχικά αναφέρεται στην προσπάθεια εκμετάλλευσης των ρευμάτων του αέρα για τη μετακίνηση των αεροστάτων προς κάποια επιθυμητή κατεύθυνση. Φέρνει ως παραδείγματα τις επιτυχείς πτήσεις ναυτιλίας από την Βρετανία προς τη Γαλλία και σπανιότερα το αντίστροφο, την εξαγωγή αεροστάτων από το Παρίσι το 1870, αλλά καμία αντίθετη μετακίνηση προς την πρωτεύουσα της Γαλλίας. Ο Θαιράκης **θεωρεί ότι η μόνη εφικτή λύση είναι η χρήση διευθύνσιμων αεροστάτων που διαθέτουν προωθητική μηχανή ώστε να δύνανται να κινούνται ενάντια στον άνεμο ή τις βαρύτερες του αέρα πτητικές μηχανές**, τις οποίες αναλύει στο δεύτερο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους.

Θεωρεί το διεύθυνσιμο αερόστατο μέγιστης σημασίας για στρατιωτικούς σκοπούς, γιατί θα μπορεί να εκτελεί τέλειες τακτικές κατοπτεύσεις, παρέχοντας έτσι ακριβέστατες πληροφορίες για το θέατρο επιχειρήσεων, τις κινήσεις και τις διατάξεις των αντιμαχόμενων. Κατά τον πολιορκητικό πόλεμο, θα είναι δυνατή η είσοδος αεροστάτων στην πόλη ή το φρούριο, με σκοπό τη μετάδοση πληροφοριών, το συντονισμό των επιχειρήσεων, τον εφοδιασμό τους, αλλά και τη μεταφορά σημαντικών προσώπων. Στη συνέχεια αναφέρει τους διάφορους ερευνητές και εφευρέτες που προσπάθησαν να επιλύσουν το πρόβλημα της διεύθυνσης των αεροστάτων, χωρίς όμως επιτυχία μέχρι την εποχή του. Όμως, από την γενομένη προσπάθεια προέκυψαν βασικές αρχές που θα συνέβαλαν στην επίλυση του ζητήματος αυτού. Δίνει έμφαση στους διάφορους κινητήρες που είχαν εφευρεθεί, εστιάζοντας στη σχέση βάρους κινητήρα προς απόδοσή του, όπως και στο αεροδυναμικό σχήμα που αυτά έπρεπε να διαθέτουν ή το υλικό από το οποίο κατασκευάζονταν.

⁴⁵ Στο ίδιο, σ. 62-71.

Έτσι, ο αναγνώστης μπορεί να διαπιστώσει από την καταγραφή του Θαιράκη τον οργασμό πειραμάτων της περιόδου που εξετάζει, τόσο για τη μορφή του αεροστάτου όσο και για τις διάφορες μορφές κινητήρων που είχαν αναπτυχθεί. Ενδεικτικά, αναφέρεται στους ατμοκινητήρες και τα αερόστατα του Giffard το 1852 και 1855, του Γερμανού Weelfert το 1892, στον κινητήρα δια ενεργών βραχιόνων του Duroy το 1872, αλλά και στους ηλεκτροκινητήρες που διέθεταν σχετικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τους προαναφερόμενους. Οι αδελφοί Tissandier πρώτοι προσπάθησαν να εφαρμόσουν τον ηλεκτρισμό στη πρόωση των αεροστάτων το 1883 και το 1884 επιτυγχάνοντας ταξίδι διάρκειας δύο ωρών με δυνατότητα εκτέλεσης ελιγμών, οι Renard και Krebs το 1884 με το αερόστατο «La France», οι οποίοι εκτέλεσαν 7 ναυτιλίες, αλλά με μικρή σχετικά ταχύτητα και τα αποτελέσματα κρίθηκαν αμελητέα. Στο Βερολίνο, την 4^η Νοεμβρίου 1897, ο Schwarz εκτέλεσε πτήση διάρκεια 47 λεπτών με βενζινοκινητήρα. Ο Βραζιλιάνος Santos-Dumont, το 1901, με το υπ' αριθμό 5 αερόστατό του και τη χρήση τετρακύλινδρου σχετικά ελαφρού κινητήρα πετρελαίου, πήρε μέρος σε διαγωνισμό ναυτιλίας στις 12, 13 Ιουλίου και 8 Αυγούστου στο Παρίσι. Τελικά το αερόστατο καταστράφηκε, αλλά κέρδισε το διαγωνισμό με τον Νο 6 στις 19 Οκτωβρίου 1901, ενώ μέχρι το 1905, που συνεγράφη το έργο αυτό, βρισκόταν στην κατασκευή του αερόστατου Νο 14. Έπειτα ο Θαιράκης αναφέρει το αερόστατο του κόμη von Zeppelin, στη ιδέα σύλληψής του, στο σχήμα του, στον κινητήρα πετρελαίου που χρησιμοποιούσε κ.ά. Επίσης, κάνει λεπτομερή μνεία στον Severo, ο οποίος βρήκε τραγικό τέλος με το αερόστατό του «Pax» το 1902, που πήρε φωτιά γιατί δεν τηρήθηκαν τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας. Τραγικό θάνατο βρήκε και ο βαρόνος de Bradsky και ο μηχανικός Morin, λόγω κακής κατασκευής του αεροστάτου την ίδια χρονιά. Ο συγγραφέας αναφέρεται στα πειράματα του αεροστάτου των αδελφών Lebaudy, το οποίο κατάφερε και εκτέλεσε επιτυχημένη ναυτιλία με σχετικά υψηλή ταχύτητα (54 Km/h) την 8^η και 15^η Μαΐου 1903, ενώ πραγματοποίησε άλλες 30 ανυψώσεις μέχρι τον Νοέμβριο του ίδιου έτους, οπότε και καταστράφηκε εξαιτίας ριπής ανέμου, χωρίς όμως τραυματισμό του πληρώματος. Μάλιστα, οι Lebaudy κατασκεύασαν έτερο διευθύνσιμο αερόστατο το 1905, στο οποίο επιβιβάσθηκε προσωπικό του στρατιωτικού «αεροδρομικού» όρχου στις 4

Ιουνίου, οι οποίοι είχαν αναλάβει να παρακολουθήσουν τα εναέρια ταξίδια του έτους αυτού. Επιπλέον αναφέρει ότι στην Αμερική προσέθεσαν τροχούς στα αερόστατα ώστε να μπορούν να κινούνται στο έδαφος.

Τέλος, ανακεφαλαιώνοντας το ζήτημα αυτό, ο Θαιράκης καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα πειράματα καταδείκνυαν ότι η χρήση ηλεκτροκινητήρα είχε πλεονεκτήματα σε σχέση με τους πετρέλαιο-βενζινοκινητήρες και η έλικα τους ήταν προτιμότερο να βρίσκεται στο εμπρός μέρος του αερόστατου ώστε να μην εμποδίζει την κίνηση του πηδαλίου. Όμως, σύμφωνα με αναφορά του συνταγματάρχη Renard, που ο Θαιράκης παραθέτει στο έργο του, υπάρχει μια κρίσιμη ταχύτητα, την οποία αν υπερβεί το αερόστατο χάνει την ευστάθειά του και επομένως η χρήση βελτιωμένων κινητήρων δεν θα ωφελούσε ιδιαίτερα. Στο τέλος ο Θαιράκης αναφέρει, ότι ο στρατηγός Russel-Jhayer από τη Φιλαδέλφεια, το 1885, προσπάθησε ανεπιτυχώς να κάνει πειράματα με αερόστατο. Σε αυτά χρησιμοποίησε συμπιεσμένο αέριο σε ρευστή κατάσταση εντός κυλίνδρου, με την ώση του οποίου υπολόγιζε ότι θα έφτανε τα 55 Km/h. **Ουσιαστικά μια πρώιμη μορφή κινητήρα αεριώθησης. Αυτό θα ήταν προορισμένο να εκτελέσει όχι μόνον κατόπτρευση, αλλά ανυψώνοντας επιβάτες και πυροβόλα ή βλήματα με ισχυρό εκρηκτικό υλικό, θα μπορούσαν να βομβαρδίσουν ή να χτυπήσουν τον εχθρό ή τα αμυντικά του έργα. Δηλαδή θα μπορούσαν να εκτελέσουν αποστολές τακτικού βομβαρδισμού⁴⁶.**

Πτεροδρομία και Πτητικές Μηχανές

Στο δεύτερο κεφάλαιο του πονήματός του ο Θαιράκης ασχολείται με την «πτεροδρομία», δηλαδή όπως εξηγεί, το σύστημα μετακίνησης με τη χρήση μηχανής βαρύτερης του αέρα, που απομιμείται την πτήση των πτηνών. Αναφέρει ξεκάθαρα, ότι προϋποθέτει τη γνώση των νόμων της αντίστασης του αέρα από την κίνηση ενός σώματος που βρίσκεται εμβαπτισμένο σ' αυτόν, οι οποίοι όμως μέχρι την εποχή της συγγραφής του έργου του δεν είχαν ακόμη πλήρως καθορισθεί και αναφέρει σχετικά θέματα που η επιστημονική

⁴⁶ Στο ίδιο, σ. 112 – 138.

κοινότητα προσπαθούσε ακόμη να επιλύσει. Έπειτα, ο Θαιράκης κάνει μια μικρή αναφορά στους τύπους των μέσων που είχαν κατασκευαστεί, ξεκινώντας από τα «ορθόπτερα» ή τις «πτερυγοφόρους» μηχανές, που διέθεταν οριζόντιες πτέρυγες που κινούνται κατακορύφως, μιμούμενες τα πτηνά, τις οποίες έκρινε ως αποτυχημένες, καθώς όσοι ασχολήθηκαν με αυτές τραυματίστηκαν θανάσιμα. Στη συνέχεια αναφέρεται στα ελικόπτερα, δηλαδή σε μηχανές που παραμένουν μετέωρες με τη βοήθεια ελίκων περιστρεφόμενων περί τον άξονά τους. Μάλιστα, το πρώτο παρουσιάστηκε στη γαλλική Ακαδημία το 1784 από τους Bienvenu και Launay! Αξιοσημείωτα ήταν τα πειράματα του Hureau de Villeneuve, όμως θεωρεί ότι δεν είχε αναπτυχθεί ακόμα κατάλληλη τεχνολογία κινητήρων, ώστε οι πτήσεις αυτές να έχουν διάρκεια. **Τέλος, αναφέρεται στα αεροπλάνα, τα οποία ορίζει ως μηχανήματα τα οποία έχουν ως βάση την αρχή της οριζόντιας κίνησης διά προωστικών ελίκων, σε επίπεδη ή καμπύλη επιφάνεια. Αξίζει να επισημανθεί, ότι ο Θαιράκης είναι ο πρώτος που χρησιμοποιεί τη λέξη «αεροπλάνο» στην Ελλάδα.** Στη συνέχεια προβαίνει σε αεροδυναμική ανάλυση των δυνάμεων που επιδρούν στο αεροπλάνο, τα προβλήματα που υπήρχαν με τα πηδάλια χειρισμού, τον κινητήρα κτλ. Επίσης, στους μηχανικούς και εφευρέτες που ασχολήθηκαν με την κατασκευή κατάλληλων κινητήρων, όπως οι Channute, Maxim, Langley, Ader, Richet, Tatin κ.ά. και τις πειραματικές δοκιμές που εκτέλεσαν. Μάλιστα, τονίζει ιδιαίτερα τη σημασία των πειραμάτων του Maxim, καθώς τις θεωρεί από τις σημαντικότερες που είχαν μέχρι τότε εκτελεσθεί. Αναφέρει λοιπόν τις προσπάθειες των πρωτοπόρων και σχολιάζει τα αποτελέσματά τους, όπως για τη πτητική μηχανή του Ader, που εκτέλεσε επιτυχημένη αποκόλληση των τροχών από το έδαφος, αποδεικνύοντας ότι η μηχανή του ήταν ικανή να πετάξει. Όμως, ο Ader φοβήθηκε μην παρασυρθεί από μία ριπή ανέμου και επιβράδυνε την πορεία του, ακούμπησε ξανά στο έδαφος, οπότε ο ένας τροχός σφηνώθηκε σ' αυτό, η πτέρυγα έσπασε, η μηχανή ανατράπηκε, το αεροπλάνο συνετρίβη και τα πειράματα δεν επανελήφθησαν.

Παράλληλα, παρουσιάζει και τις πτητικές μηχανές χωρίς κινητήρα, όπως του Lilienthal που βρήκε το θάνατο πετώντας με μία από αυτές στις 9 Αυγούστου του 1896, αλλά και του μαθητή του Άγγλου μηχανικού Percy

Pilcher, που δυστυχώς ακολούθησε την τύχη του δασκάλου του. Επίσης, τις πτητικές μηχανές του Αυστραλού L. Hargave, καθώς και εκείνες του Αμερικανού μηχανικού Chanute, ο οποίος ισχυριζόταν ότι πετυχαίνοντας ευστάθεια και ασφάλεια στη πτητική μηχανή, με την εφαρμογή κινητήρα θα ήταν δυνατή η πτήση.

Στη συνέχεια ο Θαιράκης αναφέρει τους αδελφούς Wright, οι οποίοι το 1900 τροποποίησαν αεροπλάνο τύπου Chanute, στο οποίο τόλμησαν να τοποθετήσουν πηδάλιο στο μπροστινό μέρος του αεροπλάνου καταργώντας έτσι τη μακριά ουρά του συστήματος Chanute και ξάπλωσαν μπρούμυτα στη διάρκεια των πτήσεων, ώστε να περιορίσουν την αντίσταση. Οι Wright αναγκάστηκαν να χρησιμοποιήσουν δύο βοηθούς, οι οποίοι κρατούσαν την άκρη του πτερύγων και έτρεχαν μαζί με την πτητική τους μηχανή έως ότου αποκτούσε επαρκή ευστάθεια και δυνατότητα απογείωσης. Πράγματι, το 1900 εκτέλεσαν μόνο ολισθήσεις, το 1901 με μεγαλύτερο αεροσκάφος διένυσαν περίπου 50 μέτρα και τον επόμενο χρόνο με λίγο μακρύτερη άτρακτο διένυσαν 300 μέτρα περίπου. Μάλιστα, είχαν τοποθετήσει και κατακόρυφο πηδάλιο διευθύνσεως με το οποίο μπορούσαν να διαγράφουν τεταρτοκύκλια. Την 17^η Δεκεμβρίου 1903, έχοντας ενσωματώσει κινητήρα, ο οποίος κινούσε δύο έλικες στο πίσω μέρος της ατράκτου, εκτέλεσαν 4 δοκιμές, από τις οποίες η χρονικά μακρύτερη διήρκεσε 59 δευτερόλεπτα. **Ο συγγραφέας, σ' αυτό το σημείο τονίζει ότι η 17^η Δεκεμβρίου 1903 μπορεί να θεωρηθεί ως η ημέρα που πέταξε η πρώτη επιβατηγός πτητική μηχανή βαρύτερη του αέρα!** Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι την εποχή της συγγραφής του πονήματος του Θαιράκη (Μάιος - Ιούνιος 1905), αυτοί που ήταν σε θέση να γνωρίζουν ότι η 17η Δεκεμβρίου 1903 ήταν ημερομηνία ορόσημο για την πτήση του ανθρώπου με όχημα βαρύτερο από τον αέρα ήταν ελάχιστοι. Στις Η.Π.Α. περιλάμβανε ένα μικρό κύκλο φίλων των Wright. Όμως, ακόμη και ο φίλος τους, πρωτοπόρος σχεδιαστής αεροπλάνων, Octave Chanute αμφισβητούσε το 1905 ότι οι Wright πραγματοποιούσαν πετυχημένες επανδρωμένες πτήσεις με αεροπλάνο. Την ίδια εποχή στην Ευρώπη, και ειδικότερα στη Γαλλία, οι Wright χαρακτηρίζονταν απατεώνες!. **Επομένως, ο Θαιράκης, μπορεί να**

θεωρηθεί ένας από τους πρωτοπόρους θεωρητικούς της σύγχρονης αεροπορίας όχι μόνο της Ελλάδας αλλά και παγκοσμίως!

Έπειτα ο Θαιράκης μνημονεύει τις πειραματικές προσπάθειες του Γάλλου Archdeacon, πρωτοπόρου κατασκευαστή αεροπλάνων στην Ευρώπη, ο οποίος την 25^η Μαρτίου 1905, εκτέλεσε πτητική δοκιμή του αεροπλάνου του χωρίς επιβάτη. Αν και ήταν επιτυχής η απογείωσή του, λόγω αποσπάσεως του οπίσθιου πηδαλίου, αυτό περιστράφηκε και έπεσε στο έδαφος όπου και καταστράφηκε. Μετά παρουσιάζει τις πειραματικές προσπάθειες του Γάλλου μηχανικού Delprat, ο οποίος σχεδίαζε ένα μεγάλο επιβατηγό αεροπλάνο που θα μπορούσε να μεταφέρει 200 επιβάτες, καθώς και σε άλλες προσπάθειες δημιουργίας μικτών αεροπορικών κατασκευών. Μεταφέροντας τις θέσεις του συνταγματάρχη Renard, ο Θαιράκης θεωρούσε ότι μετά την επιτυχή απόπειρα των αδελφών Wright το 1903 και τη βελτίωση της απόδοσης των κινητήρων της εποχής του **«η λύσις πλησιάζει να εξευρεθῆ»**. Τέλος, επισημαίνει ότι το ελικόπτερο θα μπορούσε να πετάξει όταν η δύναμη του κινητήρα βελτιωνόταν πάρα πολύ, γεγονός που την εποχή εκείνη φαινόταν απραγματοποίητο. Μάλιστα, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον του **στο μέγιστο ύψος που μπορεί ο άνθρωπος να ανέλθει, θεωρούσε ότι η χρήση ρευστοποιημένου οξυγόνου θα μπορούσε να επιλύσει το πρόβλημα αυτό**.

Παράλληλα, ο Θαιράκης καταγράφει ναυτιλιακά ταξίδια με αερόστατα, όπως την πτήση των 1925 χλμ μεταξύ Κιέβου και Παρισίων που διανύθηκαν σε 35:45 λεπτά, γεγονός που έδειχνε ότι ήταν εφικτή η ευρεία χρήση τους. Αντίθετα, θεωρούσε ότι η «πτεροδρομία» απαιτούσε περαιτέρω βελτιώσεις για την κατασκευή κατάλληλου κινητήρα και την εξασφάλιση της ευστάθειας του πτητικού μέσου. Μάλιστα, τόνιζε την ισχύ που απαιτούνταν για τη μεταφορά επιβατών, αλλά και την ευστροφία και την ετοιμότητα πνεύματος που θα έπρεπε να διαθέτει ο αεροπόρος για τον έλεγχο της πτητικής μηχανής. Οι διάφοροι επιστημονικοί κύκλοι που ασχολούνταν με το θέμα της πτήσης με μηχανή βαρύτερη του αέρα, συμφωνούσαν ότι πέρα από την ανάγκη τελειοποίησης των κινητήρων, θα έπρεπε να αντικατασταθεί το πτερύγισμα των φτερών με την προωθητική δύναμη και την έλικα. Επιπλέον,

ο Θαιράκης επισημαίνει ότι όπως τα πτηνά δεν είναι αερόστατα και έτσι δεν είναι επιρρεπή στον άνεμο, αλλά «...*θαυμαστή μηχανή βαρύτερα του αέρα, ήτις υψούται, παραμένει μετέωρος και διευθύνεται κατά βούλησιν εν τω αέρι...*», ομοίως θεωρεί ότι οι μηχανές βαρύτερες του αέρα είναι η πραγματική λύση του ζητήματος της πτήσης και ότι σύντομα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά επιβατών ή την εξερεύνηση άλλων περιοχών της υφελίου κτλ⁴⁷. Η θέση του αυτή ήταν άκρως καινοτομική για το 1905, καθώς μέχρι τις αρχές του 1908, οπότε οι αδελφοί Wright επισκέφθηκαν την Ευρώπη και πραγματοποίησαν εκεί επιτυχημένες αεροπορικές πτήσεις, οι μηχανές βαρύτερες του αέρα αντιμετωπίζονταν ως κατασκευές χωρίς κάποια ιδιαίτερη χρησιμότητα και τα στρατιωτικά κονδύλια στρέφονταν αποκλειστικά προς την απόκτηση και εξέλιξη των πηδαλιοχούμενων αεροστάτων⁴⁸.

Ανύψωση Ελεύθερων Αεροστάτων σε Ορεινή Χώρα

Στο τρίτο μέρος του έργου του, ο Θαιράκης επικεντρώνεται στην πτήση ελευθέρων αεροστάτων σε ορεινή χώρα, όπως η Ελλάδα, όπου τονίζει ότι ο αεροναύτης οφείλει να γνωρίζει την τέχνη της πλεύσης σε αυτό το δύσκολο περιβάλλον, όπου απαιτούνταν συχνές αλλαγές ύψους και πορείας, καθώς τα αερόστατα επηρεάζονταν ιδιαίτερα από τα ρεύματα του αέρα και τις τοπικές μετεωρολογικές συνθήκες. Στο πλαίσιο αυτό αναλύει τους πνέοντες ανέμους σε ορεινό ανάγλυφο, την τέχνη διεύθυνσης του αεροστάτου καταναλώνοντας την ελάχιστη ποσότητα έρματος με σκοπό την κατά το δυνατόν αύξηση της διάρκειας του εναέριου ταξιδιού. Δίνει παραδείγματα για τον τρόπο υπολογισμού του αναγκαίου έρματος, του ύψους που μπορεί να κερδίσει, τον χρόνο που απαιτείται για την υπέρβαση τυχόν εμποδίου και σαφώς θέτει κανόνες που πρέπει να ακολουθεί ο συνετός αεροπόρος για την επιτυχή έκβαση της ναυτιλίας του. Επίσης, καταγράφει οδηγίες για την κάθοδο, τον τρόπο προσγείωσης, τη χρήση του «ανασταλήρα» που χρησιμεύει κυρίως για την ισορροπία του αεροστάτου σε μικρό ύψος, αλλά και για την πείρα, την ψυχραιμία και την αποφασιστικότητα του πληρώματος, ως καθοριστικούς

⁴⁷ Στο ίδιο, σ. 139-163.

⁴⁸ Βογιατζής, 2009, σ. 93.

παράγοντες για την επιτυχή έκβαση της αποστολής. Και φυσικά **τονίζει την αναγκαιότητα κατάλληλης προπαρασκευής** πριν την αναχώρηση, μέσα από την ανάγνωση χαρτών, τη διεύθυνση των ατμοσφαιρικών ρευμάτων και άλλες πολλές λεπτομέρειες για την πλεύση, την κάθοδο και την προσγείωση.

Τέλος, αφού ο Θαιράκης περιγράφει την αίσθηση της πτήσης όπως τη βίωσε ο πρεσβύτερος των αεροναυτών της υψηλίου, ο Γάλλος καλλιτέχνης, λογοτέχνης και αεροναύτης Nadar (το πραγματικό του όνομα ήταν F. Tourgnachon). **Θεώρησε επίσης υποχρέωσή του να συντάξει ένα πρώιμο λεξικό αεροπορικών όρων, το πρώτο που έχει καταγραφεί στην Ελλάδα**, το οποίο παραθέτει ως παράρτημα στο τέλος του έργου του, όπου αποδίδει κυρίως γαλλικούς αεροπορικούς όρους στα ελληνικά, έως ότου μια τέτοια εργασία αναληφθεί από τους φιλολογικούς και επιστημονικούς κύκλους της χώρας μας⁴⁹!

⁴⁹ Θαιράκης σ. 164 – 198.

Αλφρέδος Αθανασούλιας

Για τα επόμενα δύο χρόνια, μετά τη δημοσίευση του πονήματος του Πρωτεσίλαου Θαιράκη το 1905, δεν υπήρξε κάποια αξιοσημείωτη μελέτη γύρω από το θέμα της αεροπλοΐας στην Ελλάδα. Όμως το 1907, ο Αλφρέδος Αθανασούλιας, δικηγόρος στο επάγγελμα, δημοσίευσε σε μία σειρά 13 άρθρων στις εφημερίδες «Πρωινή» και «Εσπερινή», μεταξύ της 16^{ης} Ιουλίου και της 6^{ης} Αυγούστου, και στη συνέχεια σε μορφή συγγράμματος με τίτλο «*Αι πρόοδοι της αεροπτητικής*», τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου περί την αεροπλοΐα, τις τεχνολογικές εξελίξεις στις πτητικές μηχανές, στο πηδάλιο διεύθυνσεως και την πολεμική χρήση του αερόστατου⁵⁰.

Απόψεις του Διεθνούς Δικαίου για την Αεροπλοΐα

Σύμφωνα λοιπόν με το συγγραφέα, στο πρώτο Συνέδριο της Χάγης, το 1899, προβλέφθηκαν ορισμοί και διατάξεις για τη χρήση του αεροστάτου εν καιρώ πολέμου, όπου απαγορευόταν η χρήση βλημάτων και εκρηκτικών υλών, ακόμη και για σκοπούς άμυνας. Όμως την περίοδο εκείνη δεν είχε ακόμη επιτευχθεί η πηδαλιούχηση των αεροστάτων, απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρήση τους σε καιρό πολέμου, αν και τα πειράματα της εποχής απέδειξαν ότι είχε επιτευχθεί η διεύθυνσή τους. Έτσι τα κράτη είχαν ήδη ξεκινήσει να παραγγέλνουν αερόστατα για στρατιωτική χρήση. Το αποτέλεσμα ήταν στο συνέδριο της Χάγης του 1907, να απορριφθούν όλες οι υποβληθείσες προτάσεις για τον περιορισμό της πολεμικής χρήσης των αερόστατων εν καιρώ πολέμου, καθώς θεωρήθηκε εντελώς παράλογο, να μη δύνανται οι αεροπόροι να υπερασπιστούν τους εαυτούς τους έναντι της εχθρικής αντιαεροπορικής άμυνας.

Στη συνέχεια ο Αθανασούλιας προσπαθεί να διαχωρίσει θέματα άμυνας και επίθεσης με τα αερόστατα και θεωρεί ότι ο πόλεμος είναι συστηματική, συνεχής σειρά επιθέσεων και αντεπιθέσεων και η υποχώρηση για λόγους φιλανθρωπίας είναι ασυμβίβαστη με τη στρατιωτική οργάνωση και

⁵⁰ Αθανασούλιας Αλφρέδος, *Αι πρόοδοι της Αεροπτητικής*, Τυπογραφείο Πετράκου, Αθήναι, 1907, σ. 1-2.

πειθαρχία. Επίσης, ότι η επικοινωνία δια του αερόστατου είναι απαραίτητη και επιτακτική ανάγκη και ότι τα κράτη δεν πρόκειται να παραιτηθούν από την απόκτηση τέτοιων πολεμικών μέσων που είναι σχετικά ολιγοδάπανα, όπως δεν έπραξαν κάτι ανάλογο με τα υποβρύχια. Στη συνέχεια αναφέρεται στη διαφορά ισχύος των κρατών και των αναθεωρητικών διαθέσεων που προκύπτουν από αυτή. Επομένως υπάρχει ανάγκη διατήρησης όχι μόνο αμυντικών μέσων αλλά και δυνάμεων για καταστρεπτική αντεπίθεση, γεγονός που θα αποτρέψει ένα δυνητικό αντίπαλο να διεξαγάγει στρατιωτικές επιχειρήσεις εναντίον του. Έτσι, επικροτεί τη στάση των Ελλήνων αντιπροσώπων στο συνέδριο της Χάγης του 1907, που δεν δέχτηκαν τους περιορισμούς χρήσης των αεροστάτων για πολεμικούς σκοπούς, αν και δε διαθέταμε ως χώρα τέτοια μέσα⁵¹.

Στη συνέχεια ο Αθανασούλιας μας μεταφέρει τις διεθνείς απόψεις για τη χρήση των αεροστάτων, μέσα από το άρθρο του διαπρεπή δημοσιολόγου Στήδ στον «Ταχυδρόμο της Χάγης». Συγκεκριμένα, ο Στήδ ήταν οπαδός της εμπόλεμης χρήσης του αεροστάτου, θεωρώντας ότι είναι το μόνο μέσο που θα μπορούσε να επιφέρει την κατάργηση του πολέμου. Ομοίως, ο τότε υπουργός των Εξωτερικών της Αυστροουγγαρίας, φον Αίρενταλ, πίστευε ότι η τελειοποίηση των αεροστάτων θα καταστούσε τα άλλα πολεμικά μέσα άχρηστα, όπως τα φρούρια, τους στόλους, και τους εξοπλισμούς. Ο Ούγγρος υπουργός του Εμπορίου, θεωρούσε ότι το μέλλον της αεροπορίας εξασφαλίστηκε, καθώς εφευρέθηκε κινητήρας μεγάλης απόδοσης σε σχέση με το βάρος του, ενώ **ο βασιλιάς της Ιταλίας Βιτόριο Εμαννουέλε II, θεωρούσε σπατάλη τη ναυπήγηση θωρηκτών όταν αυτά θα μπορούν να προσβληθούν προτού καν αποπλεύσουν από τα λιμάνια**. Παράλληλα ο Αθανασούλιας τονίζει τα προβλήματα που θα προκύψουν στο εμπόριο σχετικά με το δασμολογικό έλεγχο των προϊόντων που θα μεταφέρονται εναερίως και ιδιαίτερα αυτών που είναι ελαφρά και μεγάλης αξίας. Καταλήγει ότι ο αμοιβαίος φόβος των κρατών, η τελειοποίηση των πολεμικών μέσων και οι δαπανηροί εξοπλισμοί, αποτελούν τα ασφαλέστερα εχέγγυα της ειρήνης, έως ότου ιδρυθεί διεθνές δικαστήριο της ειρήνης, που σταδιακά θα

⁵¹ Στο ίδιο, σ. 4-11.

αντικαταστήσει την ένοπλη δύναμη με τη διαμεσολάβηση και την υποχρεωτική διαιτησία⁵². Ουσιαστικά, λοιπόν ο Αθανασούλιας προβλέπει τη δημιουργία διεθνών θεσμών που θα διαχειρίζονται τα διακρατικά προβλήματα μια δεκαετία πριν τη θεσμοθέτηση της Κοινωνίας των Εθνών και 40 σχεδόν χρόνια πριν τη δημιουργία του Διεθνούς δικαστηρίου της Χάγης.

Τεχνολογικές Εξελίξεις των Πτητικών Μέσων

Στο δεύτερο μέρος του πονήματός του, ο Αθανασούλιας αναφέρεται στην τελειοποίηση των πτητικών μέσων, όπου επικρίνει τις επιστημονικές απόψεις περί του ανέφικτου της πτήσεως και τις αντίστοιχες του λαού, που χλευάζε οποιοσδήποτε προσπαθούσε να επιτύχει αυτόν τον άθλο. Έτσι εκθειάζει τον Lilienthal, ο οποίος απέδειξε ότι μπορεί να υπερνικηθεί η αντίσταση του αέρα, και ότι πρέπει διά του πειραματισμού και του εμπειρισμού να συνεχισθεί αυτή η προσπάθεια από τους πρωτοπόρους, όπως ο Santos Dumont που είχε ήδη καταφέρει σημαντικές επιτυχίες. Αναφέρεται στον Pilcher και στο γεγονός ότι άφησε σημαντική επιστημονική παρακαταθήκη, καθώς και στον Chanute, ο οποίος ήδη από το 1896 δημοσίευε συνεχώς τις παρατηρήσεις του και σχετικές φωτογραφικές απεικονίσεις των πειραματικών πτητικών κατασκευών του. Επίσης, ο Αθανασούλιας αναφέρεται **στους αδελφούς Wright, επισημαίνοντας ότι δημοσίευαν πολύ αξιόλογες μελέτες, όμως ο συγγραφέας δεν καταγράφει το παραμικρό για την πρώτη παγκοσμίως επιτυχή πτήση τους το 1903!** Απλά επισημαίνει ότι οι ειδικοί ελπίζουν να τους δουν να συμμετέχουν στους διεθνείς αγώνες που προκηρύχθηκαν στην Βρετανία, ώστε να επιδείξουν τις τελειοποιημένες πτητικές μηχανές τους. Μάλιστα, υποστήριζε την άποψη -όπως και των περισσότερων Ευρωπαίων- ότι ήταν ανακριβείς οι διαδόσεις **«ότι δήθεν δύο Αμερικανοί ανακάλυψαν τέλεον το μυστικόν της αεροπτητικής»**. Όμως, αναφέρει ότι σε έκθεση που έγινε στο Σικάγο από την αεροστατική λέσχη, ένα νεαρός 15 ετών, ο Λαυρέντιος Λες παρουσιάσθηκε ως ο κατασκευαστής και ο εφευρέτης 6 αεροπλάνων, ότι εκτέλεσε επιτυχή ανύψωση και ότι δημοσίευσε σχετικά άρθρα σε

⁵² Στο ίδιο, σ. 11-15.

επιστημονικές επιθεωρήσεις! Επομένως, σχεδόν τέσσερα χρόνια μετά τις επιτυχείς πτήσεις των Wright, αλλά και των άλλων δοκιμαστικών πτήσεων που εκτέλεσαν, υπήρχε ακόμα αμφισβήτηση της επιτυχίας τους, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά στην Ευρώπη και την Αμερική, σε αντίθεση με τον Πρωτεσίλαο Θαιράκη, που –δύο χρόνια πριν από τον Αθανασούλια- το θεωρούσε αδιαμφισβήτητο! Στη συνέχεια ο Αθανασούλιας αναφέρεται στον Γάλλο Ferber, ο οποίος προσάρμοσε τροχούς και επιμήκη ουρά στο πτητικό του μηχάνημα, γεγονός που αύξησε την ευστάθειά του, όμως το αεροπλάνο του δεν διέθετε κινητήρα αρκετά ισχυρό για την επίτευξη αυτόνομης πτήσης και έτσι ο Ferber χρησιμοποιούσε εκσφενδονιστικό μηχάνημα για τις απογειώσεις του. Αναφερόμενος στον Santos Dumont, ο Αθανασούλιας θεωρούσε ότι διατηρεί τα σκήπτρα της «αεροπτητικής», καθώς διέψευσε τον εαυτό του και όσους πίστευαν ότι το αεροπλάνο δε θα μπορούσε ποτέ να απογειωθεί με δική του ισχύ, αφού κατάφερε μέχρι τότε να διανύσει 270 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της γης, ενώ στοιχημάτισε με τον Γάλλο αεροναύτη Archdeacon ότι εντός 8 μηνών θα διένυε 500 μέτρα.

Έπειτα ο Αθανασούλιας χρησιμοποιεί στο πόνημά του τον όρο «αερόπλανο» για τα αερόστατα που έχουν επίμηκες κυλινδρικό σχήμα για υπερνίκηση της αντίστασης του αέρα, με τη χρήση κινητήρα, τα οποία ήταν και διευθύνσιμα, όπως αυτό που κατασκεύασε ο Νορβηγός αεροναυπηγός Φραγκίσκος. Ο Αθανασούλιας παραθέτει πολλές λεπτομέρειες για το συγκεκριμένο αερόστατο και αναφέρει ότι επρόκειτο να χρησιμοποιηθεί από τον Αμερικανό αεροπόρο Βέλμαν για την εξερεύνηση του Β. Πόλου. Επίσης, τονίζει τη γαλλική κρατική συμπαράσταση και υποστήριξη στις προσπάθειες ανάπτυξης της «αεροπτητικής, ως και της αεροστατικής» και φέρνει ως παράδειγμα τις πτήσεις του Πρωθυπουργού της Κλεμανσώ και του Υπουργού των Στρατιωτικών Πικάρ, καθώς και του υπουργού των Δημοσίων Έργων Μπαρτού. Τέλος, ο Αθανασούλιας εξαίρει και ιδιωτική συμμετοχή στα αεροπορικά εγχειρήματα, όπως η εξερευνητική αποστολή του Βέλμαν στον Β. Πόλο⁵³.

⁵³ Στο ίδιο, σ. 15 – 36.

Πολεμική Χρήση του Αεροστάτου

Στο τρίτο μέρος ο Αθανασούλιας αναφέρεται στη διεύθυνση των αεροστάτων και στην πολεμική χρήση τους. Επισημαίνει ότι η αρχική τους χρήση ήταν ουσιαστικά αμυντική, καθώς μετέφεραν πληροφορίες από το μέτωπο και άλλα σημεία ενδιαφέροντος, όμως με την επίτευξη της πηδαλιούχησης ένα αερόστατο μπορούσε να μεταφέρει πληροφορίες στη διοίκηση και στο επιτελείο, όπως αποδείχθηκε στον ρωσοϊαπωνικό πόλεμο. Ο Αθανασούλιας θεωρούσε το αερόστατο ως μέσο εξερευνήσεως, κατασκοπείας και μεταφοράς πληροφοριών και ότι κάθε σοβαρά στρατιωτικά οργανωμένη χώρα, όφειλε να αποκτήσει ανάλογες στρατιωτικές ικανότητες. Στη συνέχεια δίνει κάποιες πληροφορίες για τον τρόπο κατασκευής τους και επιγραμματικά αναφέρεται στα πειράματα που επιτέλεσαν ο Maxim στην κατασκευή πηδαλιοχούμενου αερόστατου, ο Lebaudy με το αερόστατο «Πατρίς», του οποίου βελτίωσε εξαιρετικά την ευστάθειά του, ο κόμης Henri de la Vaux που εκτέλεσε επιτυχή πειράματα ελέγχοντας απόλυτα την πορεία του αεροστάτου του και στη γενικότερη αίσθηση υπεροχής των γαλλικών αερόπλοιων. Επίσης, για την τελειοποίηση του αεροστάτου του Ζέππελιν, του ταγματάρχη του γερμανικού αεροναυτικού τάγματος Γκρος με αερόστατο που διέθετε ελαφρά πυροβολαρχία ελαφρών ταχυβόλων, το οποίο εφεύρε ο ταγματάρχης Πάρσεβαλ.

Έπειτα, κάνοντας σχετικούς υπολογισμούς, θεωρούσε ότι το αερόστατο θα μπορούσε να μεταφέρει 600 kg βλήματα και πυρομαχικά, με τα οποία προκαλούσαν φονικότατα αποτελέσματα κατά των εχθρικών θέσεων σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Αναφέρεται σε πειράματα που πραγματοποίησε ο Lebaudy σε θέματα σκοπευτικής ακρίβειας, όπου φάνηκε ότι από τα 500 μέτρα ήταν σχεδόν απόλυτη η ευστοχία των βλημάτων που έριχναν αεροπόροι επιβαίνοντας σε αερόστατο. Ο Αθανασούλιας θεωρούσε ότι μια μοίρα πηδαλιοχούμενων αεροστάτων θα μπορούσε να καταστρέψει τα οχυρωματικά έργα, τα επιθετικά και αμυντικά μέσα της εν λόγω στρατηγικής θέσης, περιορίζοντας το χρονικό διάστημα των εχθροπραξιών και

αποτρέποντας τη θυσία χιλιάδων ανδρών που θα απαιτούνταν για να επιφέρουν το ίδιο αποτέλεσμα⁵⁴.

Επίσης, ο Αθανασούλιας θεωρούσε ότι οι περιορισμοί που υφίσταντο τα δέσματα αερόστατα, όσον αφορά την αποτελεσματικότητά τους, εξαλείφονταν από τη χρήση των πηδαλιοχούμενων, αλλά και από τη χρήση των φωτομηχανικών μέσων. Οι φωτογραφίες μπορούσαν πλέον να αναπαραχθούν σε πολυάριθμα αντίτυπα, επιτρέποντας έτσι τη χαρτογράφηση του εδάφους και τον ακριβή εντοπισμό των εχθρικών δυνάμεων, της φύσης τους, του μεγέθους τους κτλ. Δεν παραλείπει να αναφέρει την αντιαεροπορική δράση του πυροβολικού κατά των αεροστάτων, η οποία επιτυγχάνονταν με σκοποβολή εξ υπολογισμού, δηλαδή από δύο παρατηρητές που βρίσκονται εκατέρωθεν του στόχου και παρακολουθούσαν την καμπύλη, την κατεύθυνση και απόκλιση του βλήματος. Στη συνέχεια διόρθωναν τη βολή και με τη σκοποβολή προϊούσα (διόρθωνε βάσει των αποτελεσμάτων της βολής, αλλά με υποδεέστερα αποτελέσματα). Σε όλα τα εγχειρίδια του Πυροβολικού αναγράφονταν ειδικές οδηγίες κατά κινητού στόχου και ιδιαίτερα κατά αεροστάτων και εκτελούνταν στα γυμνάσια πρακτικές ασκήσεις εναντίον τους. Βεβαίως, λόγω των περιορισμών του πυροβολικού, τα αποτελέσματα κατά κινούμενου αερόστατου ήταν πενιχρά, καθώς μπορούσαν να ίππανται πάνω από την επικίνδυνη ζώνη της τροχιάς των βλημάτων. Επίσης, τα δέσματα αερόστατα ήταν πιο ευάλωτα σε βολή πυροβολικού. Ο μόνος και πιο επίφοβος εχθρός τους κατά τον Αθανασούλια ήταν τα «οβούζια», δηλαδή τα μυδραλιοβόλα, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν με επιτυχία στον Ρωσοϊαπωνικό πόλεμο. Θεωρούσε ότι μπορούσαν να εμποδίσουν την προσέγγιση μοίρας αεροστάτων σε οχυρωματικά έργα, όπως φρούρια κτλ. Επίσης, θεωρούσε ιδιαίτερα αποτελεσματική τη χρήση οβίδων shrapnels⁵⁵, οι οποίες ήταν πληρωμένες με 300 σφαιρίδια ποικίλου διαμετρήματος, τα οποία εκρήγνυνται σε ρυθμιζόμενη απόσταση και δημιουργούσαν ένα στρώμα σιδήρου, το οποίο προκαλούσε ικανά ρήγματα στο ύφασμα του αεροστάτου ώστε να το καταρρίψει. Μάλιστα, αναφέρει ότι οι αεροπόροι αντιμετώπιζαν πολλούς και

⁵⁴ Στο ίδιο, σ. 37 - 45.

⁵⁵ Ήταν πυρομαχικά πυροβολικού κατά προσωπικού που αποτελούνταν από ένα μεγάλο αριθμό ατομικών σφαιρών που εκτοξεύονταν κοντά στον στόχο ώστε να κάθε μια να χτυπήσει το στόχο ξεχωριστά.

ποικίλους κινδύνους και θα έπρεπε να είναι ιδιαίτερα θαρραλέοι, ώστε να αντιμετωπίσουν τον ενδεχόμενο θανάσιμο κίνδυνο⁵⁶.

Ο Αθανασούλιας θεωρεί βέβαιη την χρήση των αερόστατων όχι μόνο ως επιθετικά μέσα, αλλά και ως μέσα άμυνας και απόκρουσης των επιθετικών αεροστάτων. Όμως, εξαιτίας της Πρώτης Σύμβασης της Χάγης, υπήρχαν θέματα νομικής αδυναμίας στο να αντιτάξουν άμυνα τα πληρώματά τους. Επομένως, πίστευε ότι θα έπρεπε να τροποποιηθεί η σύμβαση αυτή, αλλά τα κράτη ζητούσαν την ομόφωνη αποδοχή των προτάσεων. Η Ιταλία πρότεινε μια συμβιβαστική λύση, δηλαδή την απαγόρευση χρήσης όπλων από αερόστατα κατά μη οχυρωμένων πόλεων και χωριών, ενώ τα αερόστατα που θα χρησιμοποιούνταν για πολεμικούς σκοπούς, θα έπρεπε να ήταν επανδρωμένα από στρατιωτικό προσωπικό, και να ήταν διευθύνσιμα. Η Βρετανία επέμενε στην απαγόρευση χρήσης δηλητηριωδών αερίων και σφαιρών που εκρήγνυνται εντός του ανθρώπινου σώματος⁵⁷.

Ανακεφαλαιώνοντας, ο Αθανασούλιας επισημαίνει ότι περιορίστηκε στην παράθεση μόνο των τελευταίων θετικών πορισμάτων και πραγματικών δεδομένων για την αεροπλοΐα και όχι τα θέματα που θα ενέσκηπταν στο μέλλον. Ο μελλοντικός αγώνας μεταξύ των αεροπόρων κατά τον Αθανασούλια θα ήταν ιδιαίτερα φρικτός και πίστευε ότι θα προέκυπταν αναγκαίες τροποποιήσεις στην οχύρωση, την άμυνα και τη γενικότερη τακτική για την αντιμετώπιση του νέου αυτού στρατιωτικού όπλου. Συνεπώς, διαπιστώνουμε ότι ο Αθανασούλιας είχε αντιληφθεί τις μελλοντικές τάσεις και εξελίξεις που θα προκαλούσε η ένταξη του αεροπορικού Όπλου στις στρατιωτικές επιχειρήσεις. Επίσης, θεωρούσε ότι η αεροπορία θα παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στη συγκοινωνία, τη μεταφορά ειδήσεων, επιβατών και εμπορευμάτων, με τη χρήση όλων των ειδών των πτητικών μέσων και ιδιαίτερα των αεροστάτων. Παράλληλα, διέβλεπε ότι οι αεροπορικές εταιρείες που θα δημιουργούνταν θα ανταγωνίζονταν τις ατμοπλοϊκές και σιδηροδρομικές μεταφορές, κυρίως στην κίνηση επιβατών. Επίσης, θεωρούσε δεδομένο ότι θα προέκυπταν θέματα οργάνωσης πλήρους συστήματος

⁵⁶ Αθανασούλιας, σ. 45- 50.

⁵⁷ Στο ίδιο, σ. 50 – 52.

αεροναυτικών σταθμών τελωνοφυλακής ή διεθνούς αεροπορικής αστυνομίας για την καταστολή ορισμένων εγκλημάτων, τα οποία θα πολλαπλασιάζονταν, όπως ληστείες, πειρατικές επιδρομές, κλοπές, απαγωγές, απελευθερώσεις φυλακισμένων, λαθρεμπόριο, στάσεις κατά των πολιτικών και κοινωνικών καθεστώτων, κινήματα αναρχικά και εσχάτης προδοσίας κτλ. Τέλος, ο Αθανασούλιας ισχυριζόταν ότι τα αερόστατα θα έπρεπε να φέρουν σημαία, να διαθέτουν αεροναυτιλιακά έγγραφα, να είναι νηολογημένα σε ορισμένο αεροναυτικό σταθμό και ότι όλα αυτά θα συντελέσουν στην ανάπτυξη και εξέλιξη του αεροπορικού δικαίου⁵⁸.

⁵⁸ Στο ίδιο, σ. 52 – 54.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄: ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ: ΦΑΣΗ ΕΞΟΙΚΕΙΩΣΗΣ - ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΝ Α΄ ΒΑΛΚΑΝΙΚΟ ΠΟΛΕΜΟ

Βαρόνος de Caters, Λεωνίδας Αρνιώτης, Sergey Isayevich Utochkin και Εμμανουήλ Αργυρόπουλος

Οι αεροπορικές επιδείξεις του πρώιμου σταδίου ανάπτυξης του αεροπλάνου, έπαιξαν καταλυτικό ρόλο τόσο στη διάδοση της αεροπορικής ιδέας, καθώς προσέλκυσαν στον αεροπορικό χώρο πλήθος θαυμαστών της, όσο και στην τελειοποίηση της αεροπορικής τεχνολογίας, καθώς τα χρηματικά έπαθλα, ή οι πρόσοδοι από τα αντίτιμα εισιτηρίων, ήταν οι ουσιαστικότεροι πόροι χρηματοδότησης των πρωτοπόρων και των νέων πειραμάτων τους. Βεβαίως, υπήρχαν και χορηγίες ιδιωτών, εταιρειών αλλά και του Τύπου. Τα σημαντικότερα air-show της εποχής πραγματοποιήθηκαν σε οργανωμένους χώρους κυρίως στη Γαλλία, Μ. Βρετανία, Γερμανία, Ιταλία και ΗΠΑ. Μεμονωμένες ατομικές αεροπορικές επιδείξεις πραγματοποιήθηκαν σε διάφορες χώρες της Ευρώπης για εισπρακτικούς σκοπούς, με ιδιαίτερη ανταπόκριση του κοινού. Αξίζει να αναφέρουμε ότι αρχικά οι πρωτοπόροι κατατάσσονταν στην κατηγορία των showmen ή των θεατρίνων⁵⁹.

Στην Ελλάδα, ο πρώτος που αποπειράθηκε να πετάξει με αεροπλάνο ήταν ο γνωστός Βέλγος αεροπόρος βαρόνος Pierre de Caters⁶⁰, ο οποίος τον Δεκέμβριο του 1909 μαζί με τον πολύ πιο διάσημο Γάλλο συνάδελφό του, Louis Bleriot, ξεκίνησαν περιοδεία στην Ευρώπη, Ασία και Αφρική, για την εκτέλεση αεροπορικών επιδείξεων. Η υπέρπτηση της Μάγχης από τον δεύτερο αεροπόρο στις 25 Ιουλίου 1909, σηματοδότησε ουσιαστικά τη στροφή

⁵⁹ Βογιατζής, 2009, σ. 98-100.

⁶⁰ Ο Pierre του Caters (1875-1944) ήταν Βέλγος αριστοκράτης, αθλητής και ένας από τους πρώτους οδηγούς αυτοκινήτων σε αγώνες ράλι, οποίος το 1904 κατέκτησε το ρεκόρ ταχύτητας. Ήταν νικητής σε φημισμένους αγώνες αυτοκινήτων, όπως του Μονακό. Επίσης έλαβε μέρος σε πολλούς αγώνες ταχύτητας με θαλάσσια σκάφη (motorboats), και έδειξε έντονο ενδιαφέρον για την αεροπλοΐα. Το 1907 αγόρασε το πρώτο του αεροπλάνο, κατασκευής των αδελφών Voisin και στη συνέχεια σε συνεργασία με τους Voisin, άρχισε να κατασκευάζει και δικά του αεροπλάνα, τύπου Voison de Caters, με τα οποία πετούσε από το 1908 και έτσι έγινε ο πρώτος Βέλγος αεροπόρος. Τον Δεκέμβριο του 1909 πήρε το πρώτο πτυχίο αεροπόρου στη χώρα του. Λαγός Κων/νος, Βατάκης Παντελής, *Αεροπορική Επιθεώρηση*, «Ο Pierre de Caters και το Πρώτο Αεροπλάνο στην Ελλάδα Δεκέμβριος 1909», Τ. 98, Ιούλιος 2013, σ.58. Στο εξής ΑΕ Τ.98.

των στρατιωτικών κύκλων και προς τις μηχανές βαρύτερες του αέρα, αποδεικνύοντας ότι τα αεροπλάνα μπορούσαν να έχουν πρακτική χρησιμότητα στις πολεμικές επιχειρήσεις, κυρίως για αναγνώριση και συνεργασία με το πυροβολικό. Βεβαίως, την ίδια περίοδο, τα πηδαλιοχούμενα αερόστατα, είχαν πολύ υψηλότερες επιδόσεις από τα αεροπλάνα, τόσο σε θέματα ταχύτητας, ύψους πλεύσης, φορτίου που μετέφεραν και καλύτερες λειτουργικές συνθήκες. Όμως, τα αεροπλάνα ήταν χαμηλότερου κόστους και απαιτούσαν λιγότερους πόρους για την υποστήριξή τους σε σχέση με τα πηδαλιοχούμενα αερόστατα. Όπως ισχυριζόταν ο Bleriot, με τους ίδιους χρηματικούς πόρους που δίνονταν για την προμήθεια ενός μόνο αεροστάτου θα μπορούσε να κατασκευαστεί μεγάλος αριθμός αεροπλάνων και επιπλέον θα υπήρχε αμεσότητα στη μεταβίβαση της πληροφορίας από τον αεροπόρο στη στρατιωτική διοίκηση⁶¹.

Ο Pierre de Caters, όμως, ήρθε τελικά μόνος στην Ελλάδα, μετά τις πετυχημένες πτήσεις του στην Κωνσταντινούπολη, γιατί ο Bleriot υπέστη σοβαρό ατύχημα και δεν μπόρεσε να συνεχίσει την περιοδεία του. Η οργάνωση των επιδείξεων πραγματοποιήθηκε από τον Σύνδεσμο των Συντακτών, αλλά ενεπλάκη και το Υπουργείο Στρατιωτικών για τη φρούρηση του αεροπλάνου και τη διατήρηση της τάξης. Στο περιστύλιο Ζαππείου πραγματοποιήθηκε η πρώτη αεροπορική έκθεση στην Ελλάδα, με έκθεμα το αεροπλάνο του βαρόνου, ενώ σε δημοσίευμα εφημερίδας αναφέρεται ότι εκτέθηκε στο κτήριο του Σκαίτινγκ (παγοδρόμιο) και το αεροπλάνο του Bleriot. Στις 18 Δεκεμβρίου 1909, το μέλος της επιτροπής Σπήλιος Αγαπητός⁶², αρχιμηχανικός της Ηλεκτρικής Εταιρείας, έδωσε στην αίθουσα του Συνδέσμου των Συντακτών, Σταδίου 16, διάλεξη με θέμα «Περί τις προόδους της αεροπορίας», ο οποίος στην ομιλία του χρησιμοποίησε φωτεινές εικόνες και μικρής κλίμακας αεροπλάνα, ώστε να κάνει το θέμα πιο κατανοητό στο κοινό. Τελικά ο de Caters δεν πραγματοποίησε κάποια πτήση στην Ελλάδα εξαιτίας των καιρικών συνθηκών, αλλά και προβλημάτων που ανέκυψαν την τελευταία

⁶¹ Βογιατζής, 2009, σ. 104-7.

⁶² Ο Σπήλιος Αγαπητός (1877 - 1943) υπήρξε σημαντική προσωπικότητα του τεχνικού κόσμου, έγραψε συγγράμματα σχετικά με την πολεοδομία, υπήρξε βουλευτής Αχαΐας και υπηρέτησε στη Γενική Διοίκηση Μακεδονίας ως έφεδρος αξιωματικός. <http://www.sbbe100.gr/docs/100-xronia-sbbe.pdf> και <http://archive.is/7c6E#selection-2261.288-2261.311>

στιγμή εξαιτίας της πολιτικής κατάστασης, που είχε διαμορφωθεί στη χώρα μετά την Επανάσταση στο Γουδή (15 Αυγούστου 1909). Υπήρξε όμως το πρώτο αεροπορικό γεγονός που έφερε τους Έλληνες σε άμεση επαφή με τη νέα τεχνολογία και καλλιέργησε το ενδιαφέρον τους γι' αυτή⁶³.

Χαρακτηριστικός είναι ο προβληματισμός του Γρηγορίου Ξενόπουλου⁶⁴ σε δημοσίευσμά του με αφορμή την έλευση του De Caters στην Ελλάδα, όπου εκφράζει τις ελπίδες, τις ανησυχίες και τους φόβους του για τη χρήση της νέας αυτής τεχνολογίας του αεροπλάνου. Συγκεκριμένα, σε άρθρο του στην εφημερίδα «Καιροί», στις 9 Δεκεμβρίου 1909, αναφέρει ότι η πλειοψηφία των Ελλήνων θεωρούσε το αεροπλάνο ως όργανο καταστροφής, το οποίο φαντάζονται ιπτάμενο άνωθεν εχθρικού στρατοπέδου και φορτωμένο «μελανίτιδα», παρά ένα ειρηνικό μέσο συγκοινωνίας. Αν και ο Βαρώνος θεωρούσε ότι εξαιτίας του αεροπλάνου ο πόλεμος θα καταργηθεί, ο Ξενόπουλος ισχυριζόταν ότι το ίδιο πίστευαν όταν ναυπηγήθηκε το πρώτο υποβρύχιο, όταν κατασκευάστηκε η νέα τορπίλη και όταν εφευρέθηκε η δυναμίτιδα. Όμως, από το 1870 τα τρομερότερα μέσα της καταστροφής ήταν εν χρήσει σε όλους τους ευρωπαϊκούς στρατούς, και όμως ο πόλεμος δεν είχε καταργηθεί. Ο Ξενόπουλος πίστευε ότι ο μελλοντικός πόλεμος θα ήταν ο τρομακτικότερος όλων των προηγούμενων που έζησε η ανθρωπότητα. Βεβαίως, δίνει και μία νότα αισιοδοξίας, αφού το αεροπλάνο θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως μέσο συγκοινωνίας, προόδου, ευτυχίας και πρωτοφανούς διασκεδάσεως του ανθρώπου. Αλλά όλα αυτά τα μέσα χρησιμοποιούνταν κυρίως στον πόλεμο. Γίνονταν θωρηκτά και μεταγωγικά, κινητοποιούσαν και εξόπλιζαν στρατούς, κατοπτεύαν, φόνευαν ανθρώπους, βομβάρδιζαν πόλεις, σκόρπιζαν παντού το θάνατο και τη συμφορά. Ο Ξενόπουλος θεωρούσε ότι ήταν πρόφαση και υποκρισία οι ισχυρισμοί ότι τα τέλεια μέσα της εξόντωσης θα καταργούσαν τον πόλεμο. Αντιθέτως, οποιοδήποτε Κράτος θα αποκτούσε τέλεια πολεμικά αερόπλοια, θα κήρυσσε τον πόλεμο κατά γειτονικής χώρας. Μάλιστα, ισχυριζόταν ότι η αντιζηλία μεταξύ των εθνών είναι αυτή που

⁶³ ΑΕ Τ.98. σ. 58-74.

⁶⁴ Ο Γρηγόριος Ξενόπουλος (1867 – 1951) ήταν Ζακυνθινός μυθιστοριογράφος, δημοσιογράφος και συγγραφέας θεατρικών έργων. Διετέλεσε αρχισυντάκτης στο θρυλικό περιοδικό «Η Διάπλασις των Παίδων», ιδρυτής και εκδότης του περιοδικού «Νέα Εστία» και μαζί με τους Παλαμά, Σικελιανό και Καζαντζάκη ίδρυσε την Εταιρεία Ελλήνων Λογοτεχνών, της οποίας ήταν ο πρώτος πρόεδρος.

προκαλεί την ανάπτυξη της τεχνολογίας, παρέχοντας στους εφευρέτες, προστασία και εύνοια. Μόνον η Ελλάδα περιφρονούσε τους δικούς της εφευρέτες και τους ανάγκαζε να καταφεύγουν στην Ευρώπη⁶⁵.

Τα αεροπλάνα του De Caters και του Bleriot προκάλεσαν το ενδιαφέρον και του Έλληνα θεατρικού επιχειρηματία Λεωνίδα Αρνιώτη⁶⁶. Αυτός αγόρασε το μονοπλάνο του Bleriot, το οποίο από το θέατρο Τσόχα⁶⁷ που ήταν εκτεθειμένο, μεταφέρθηκε σε στρατώνια στο Γουδή για ασφάλεια, από όπου ο μηχανικός του αεροπλάνου, Ερρίκος Σουέτ, εκτέλεσε επιτυχή δοκιμαστική πτήση παρουσία του Συμβουλίου του Συνδέσμου των Συντακτών, στις 29 Δεκεμβρίου 1909⁶⁸. **Είναι η πρώτη πετυχημένη πτήση με αεροπλάνο στην Ελλάδα, η οποία ήταν παντελώς άγνωστη και έρχεται στο φως με την παρούσα εργασία!** Όμως, ο Αρνιώτης προσπάθησε να πετάξει με το αεροπλάνο αυτό, αλλά δεν τα κατάφερε, παρ' όλο που ο ίδιος ισχυριζόταν ότι είχε λάβει αεροπορική εκπαίδευση στο Παρίσι, και ότι έλαβε το ποθητό πτυχίο, χωρίς όμως αυτό να έχει επιβεβαιωθεί. Φαίνεται από τις αποτυχημένες προσπάθειές του ότι δεν απέκτησε τις απαραίτητες δεξιότητες. Για πρώτη φορά εκφράστηκαν σκέψεις για την ίδρυση αεροπορικής σχολής στην Ελλάδα⁶⁹. Χαρακτηριστικό της εξεταζόμενης περιόδου είναι ότι στον Τύπο της εποχής οποιοδήποτε αεροπορικό γεγονός ή σχετικό με τη νέα τεχνολογία, ήταν σημείο αναφοράς και σύγκρισης. Έτσι, διαβάζουμε πολύ ενδιαφέρουσες αναφορές για τους πτυχιούχους

⁶⁵ Γρηγόριος Ξενόπουλος, «Αερολογήματα», *Καιροί*, Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 1909.

⁶⁶ Γεννήθηκε το 1862 στη Σπάρτη, όπου ίδρυσε το πρώτο θέατρο στην περιοχή. Μετέβη στην Αθήνα, όπου εκπαιδεύτηκε ως ιπποδαμαστής και στη συνέχεια εργάστηκε σε περιοδεύοντες θιάσους ποικιλιών, αποκτώντας φήμη («πτερωτός ιππέας») και περιουσία, ενώ τιμήθηκε από βασιλείς, ενώπιον των οποίων έδινε παραστάσεις. Υπήρξε θιασάρχης πολλών ζώων, κυρίως σκύλων, γατών και παπαγάλων, αποκτώντας την προσωνυμία «ο βασιλεύς της υπομονής». Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ηγήθηκε πολυεθνικού θιάσου ποικιλιών με αξιοσημείωτη επιτυχία στο εξωτερικό. Το 1904 άρχισε την ανοικοδόμηση ενός ευρωπαϊκού τύπου υπαίθριου θεάτρου στην οδό Ακαδημίας, που λειτούργησε το 1906, ως «Κήπος Αρνιώτου» ή «Θέατρον Αρνιώτου» (εκεί που βρίσκεται σήμερα η «Εθνική Λυρική Σκηνή») που θεωρήθηκε κόσμημα της πόλης. Μετά την οικονομική ζημιά από την απομείωση του θιάσου του και τις αποτυχημένες μέχρι το 1912 προσπάθειές του να πετάξει, μετακόμισε στην Βρετανία, όπου και πέθανε λησμονημένος. Γεωργιτισογιάννη Ευαγγελία, «Λεωνίδας Αρνιώτης, Μια σημαντική πολιτισμική παρουσία στις αρχές του 20^{ου} αιώνα», *Ανάτυπο, Πρακτικά Α΄ Τοπικού Συνεδρίου Λακωνικών Σπουδών*, 2002, σ. 145-168.

⁶⁷ Η ανέγερση του θερινού θεάτρου του Αναστασίου Τσόχα, το 1884 στην Καστέλα, έγινε με σχέδια του Τσίλλερ. Αρκετά χρόνια αργότερα έγινε κινηματογράφος και μετονομάστηκε σε «ΑΕΛΛΩ». <http://www.koutouzis.gr/beatra-sine-kafeneia.htm>

⁶⁸ Αθήνα, *Αθήναι*, 30 και 31-12-1909.

⁶⁹ Αθήνα, *Εστία*, 3-06-1910 και *Εμπρός*, 21-9-1910.

«αεροναύτες»⁷⁰, τις πτήσεις του βασιλιά της Βουλγαρίας⁷¹ και δημοσιεύονται φωτογραφίες από αεροπόρους των Λεσσέφ⁷², Μπλεριώ⁷³, άρθρο για την πρώτη παγκοσμίως εκπόνηση αεροπορικών χαρτών από τους Βρετανούς, υπό το πρίσμα της ανάγκης προσανατολισμού των χειριστών κάθε αεροπορικού μέσου κ.ά.

Ο Ρώσος αεροπόρος Sergey Isayevich Utochkin⁷⁴, ήταν ο δεύτερος Ρώσος που πραγματοποίησε πετυχημένες πτήσεις με αεροπλάνο στην πατρίδα του και σε άλλες χώρες. Ρωσικά δημοσιεύματα τον αναφέρουν ως αυτοδίδακτο αεροπόρο, κάτι όχι ασυνήθιστο για τους πρωτοπόρους της αεροπλοΐας. Ωστόσο, δημοσιεύματα ελληνικών εφημερίδων κατέγραψαν την πληροφορία ότι είχε εκπαιδευθεί στην αεροπλοΐα στη Γαλλία με έξοδα του Ιωάννη Ξυδιά, Έλληνα τραπεζίτη και εκδότη ρωσικής εφημερίδας στην Οδησσό. Ο Ξυδιάς ήταν και ο πρώτος ιδιώτης στη Ρωσία που είχε ιδιόκτητο αεροπλάνο –ένα διπλάνο τύπου Farman IV– το οποίο και πούλησε στον Utochkin για 10.000 ρούβλια⁷⁵. Ο Utochkin υπήρξε ο πρώτος αεροπόρος που εκτέλεσε πετυχημένες πτήσεις ενώπιον του ελληνικού κοινού στην Αθήνα, τον Μάρτιο του 1911. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η δήλωση του Sergey Utochkin στην «Εστία», ότι ήθελε να πουλήσει το αεροπλάνο του στο ελληνικό κράτος και στο πλαίσιο αυτής της πώλησης αναλάμβανε τη δέσμευση να εκπαιδεύσει Έλληνες αξιωματικούς του στρατού ως αεροπόρους⁷⁶. Η δήλωση αυτή δεν υπάρχει σε καμία άλλη εφημερίδα της εποχής και δεν γνωρίζουμε αν πράγματι ο Ρώσος υπέβαλε επίσημη πρόταση στην ελληνική κυβέρνηση. Όμως, δύο μήνες αργότερα, τον Μάιο του 1911, ο Βενιζέλος ως υπουργός στρατιωτικών έκανε την πρώτη προκήρυξη για αποστολή Ελλήνων στρατιωτικών στη Γαλλία, για να εκπαιδευθούν ως αεροπόροι. Επιπλέον, οι πετυχημένες πτήσεις του Ρώσου αεροπόρου ενίσχυσαν την πίστη των

⁷⁰ Αθήνα, *Εμπρός*, 4-6-1910.

⁷¹ Αθήνα, *Εμπρός*, 11-7-1910.

⁷² Αθήνα, *Εμπρός*, 10-7-1910.

⁷³ Αθήνα, *Εμπρός*, 11-7-1910.

⁷⁴ Ο Sergey Utochkin (1876-1915), ήταν αθλητής, ποδηλάτης, πιλότος αερόστατου και αεροπλάνου. Ξεκίνησε να πετά με αεροπλάνο το 1910 και μέσα σε ένα χρόνο εκτέλεσε 150 πτήσεις σε 70 πόλεις της Ρωσίας και του εξωτερικού.

⁷⁵ Αθήνα, *Αθήναι*, 26-3-1911. Για τον Ξυδιά ως τον πρώτο ιδιοκτήτη αεροπλάνου στη Ρωσία, βλ. <http://www1.rizospastis.gr/storyPlain.do?id=2524411&action=print>

⁷⁶ Αθήνα, *Εστία*, 29-3-1911.

Ελλήνων στην αξιοπιστία του αεροπλάνου και ώθησαν την καλλιέργεια της Αεροπορικής Ιδέας, αν και μεγάλο μέρος του πληθυσμού δεν ήταν εύκολο να δεχτεί τις αλλαγές που θα επέφερε στην καθημερινότητά τους το νέο Όπλο⁷⁷.

Ιδιαίτερη σημασία έχει για την ιστορία της χρήσης και τακτικής του αεροπλάνου στην Ελλάδα ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος που πέταξε στην χώρα μας, ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος⁷⁸. Μετά την αποφοίτησή του από τη γαλλική αεροπορική σχολή Nieuport, επέστρεψε στην Ελλάδα και έφερε το ιδιόκτητο αεροπλάνο του, τύπου Nieuport IV G, αξίας 22.000 φράγκων. Μαζί του, στις 8 Φεβρουαρίου του 1912, εκτέλεσε πτήση ο πρωθυπουργός της Ελλάδας, Ελευθέριος Βενιζέλος⁷⁹. Δίδοντας συγχαρητήρια στον Αργυρόπουλο, ο Βενιζέλος διατύπωνε τη βεβαιότητά του ότι θα έσπευδε να βοηθήσει τη χώρα, μόλις αυτή τον χρειαζόταν. Η απόφαση για τη στράτευση του Αργυρόπουλου δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 22 Οκτωβρίου 1912 (Νόμος 4116). Έλαβε μέρος στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο μαζί με το επιταγμένο αεροπλάνο του, το οποίο και καταστράφηκε σε πτήση, δίχως να τραυματιστεί. Στη Θεσσαλονίκη ο Αργυρόπουλος παρέλαβε νέο αεροπλάνο (λάφυρο του ελληνικού στρατού από τους Τούρκους), με το οποίο στις 4 Απριλίου 1913 ενεπλάκη σε αεροπορικό δυστύχημα στο Λαγκαδά, μαζί με τον οπλαρχηγό Κωνσταντίνο Μάνο.

Πολύ ενδιαφέρουσες είναι οι αντιλήψεις του νεαρού αεροπόρου Εμμανουήλ Αργυρόπουλου για την ανάπτυξη της αεροπλοΐας στην Ελλάδα και τη χρήση του αεροπλάνου στις πολεμικές επιχειρήσεις, όπως διατυπώθηκαν σε εφημερίδα της εποχής, πριν την έναρξη των πολεμικών

⁷⁷ Λαγός Κων/νος, Βατάκης Παντελής, «Ο Sergey Isayevich Utochkin, πραγματοποιεί την πρώτη πετυχημένη πτήση με αεροπλάνο στην Ελλάδα Μάρτιος 1911», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τ. 94, Απρίλιος 2012, σ. 4-29.

⁷⁸ Ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος γεννήθηκε το 1889 και ο πατέρας του Γεώργιος υπήρξε πρέσβης της Ελλάδας στη Ρωσία. Η οικογένειά του ήταν μία από τις γνωστές και εύπορες φαναριώτικες οικογένειες της Κωνσταντινούπολης, με ρίζες στη βυζαντινή εποχή. Στις αρχές του 1910, ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, 21 ετών τότε, βρισκόταν στη Γερμανία, όπου σπούδαζε μηχανολόγος – ηλεκτρολόγος. Στα μέσα του 1910, πήγε στη Γαλλία και εγγράφηκε σε μία από τις αεροπορικές σχολές και κατάφερε να ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του στις 8 Σεπτεμβρίου 1911.

⁷⁹ Λαγός Κων/νος, Βατάκης Παντελής, «100 Χρόνια από το Θάνατο του Πρώτου Έλληνα Στρατιωτικού Αεροπόρου Εμμανουήλ Αργυρόπουλου», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, Ένθετο στο Τ. 97, Απρίλιος 2013, σ. 1-93.

επιχειρήσεων⁸⁰. Συγκεκριμένα, θεωρούσε ότι ισχυρό κίνητρο για την καλλιέργεια της αεροπλοΐας θα ήταν η προκήρυξη βραβείων από τις εφημερίδες, την κυβέρνηση και τους δήμους, η διοργάνωση αεροπορικών εορτών στις μεγαλουπόλεις και η αντίστοιχη προκήρυξη διαγωνισμών για την εγχώρια κατασκευή αεροπλάνων, η οποία δε θα ήταν πολυδάπανη και επομένως θα ήταν εφικτή. Όσον αφορά τη χρήση του αεροπλάνου για πολεμικούς σκοπούς, θεωρούσε ότι εξαιτίας της υπέρτερης ταχύτητας που αυτό ανέπτυσσε σε σχέση με τα άλλα μέσα συγκοινωνίας, μπορούσε να εκτελέσει το σύνδεσμο μεταξύ στρατιωτικών μονάδων χωρίς κίνδυνο, ακόμα και αν διερχόταν πάνω από αμφιβόλου ασφαλείας περιοχές ή ακόμα και αν απαιτούνταν να διασπάσει τις γραμμές πολιορκίας ενός φρουρίου. Μπορούσε να πλησιάσει την εχθρική πυροβολαρχία ώστε να αναγνωρίσει την ακριβή της θέση και να παρατηρήσει τα αποτελέσματα του ημέτερου πυροβολικού. Επίσης, πριν την έναρξη των εχθροπραξιών, ο αεροπόρος μπορούσε να παρέχει σπουδαίες υπηρεσίες κατόπτευσης των εχθρικών θέσεων συγκέντρωσης, τα ασθενέστερα σημεία του εχθρού κτλ. Κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων θα παρακολουθούσε τις κινήσεις του εχθρού αναγνωρίζοντας τις προθέσεις του και έτσι θα κατεύθυνε τις ημέτερες δυνάμεις στο αποφασιστικό χτύπημα. Παράλληλα, ο αεροπόρος μπορούσε να εκτελέσει πολύ σύντομα αποστολές μεταφοράς προσωπικού από το ένα σημείο του θεάτρου επιχειρήσεων σε κάποιο άλλο, με επιβάτες κυρίως τον αρχιστράτηγο ή άλλους υψηλόβαθμους στρατιωτικούς, αλλά και αποστολές μεταφοράς πυρομαχικών, ενώ τέλος θα μπορούσε να λάβει μέρος σε επιχειρήσεις βομβαρδισμού με οβίδες ή άλλες εκρηκτικές ύλες, προκαλώντας σύγχυση στον εχθρό, ιδιαίτερα όταν αυτές κατευθύνονται κατά του εχθρικού αρχηγείου.

Το 1912 έφθασε στην Ελλάδα από τη Γαλλία, όπου είχε σπουδάσει στην αεροπορική σχολή του Bleriot και δεύτερος Έλληνας χειριστής αεροπλάνου, ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης. Αφού εκτέλεσε στην Αθήνα μερικές σύντομες πτήσεις με το ιδιόκτητο αεροπλάνο του, τύπου Bleriot XI, προσπάθησε στις 29 Αυγούστου 1912 να πετάξει από την Αθήνα στην

⁸⁰ Αθήνα, Παρίς, 29-07-1912.

πατρίδα του, το Ρίο της Πάτρας. Όμως, στη διάρκεια της πτήσης κράτησε⁸¹ ο κινητήρας πάνω από τον Κορινθιακό κόλπο με αποτέλεσμα να πέσει στη θάλασσα έξω από το Αίγιο και να πνιγεί. Ήταν ο πρώτος νεκρός Έλληνας αεροπόρος, και στην κηδεία του στην Αθήνα, εκφώνησε τον επικήδειο ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος, ο οποίος, παρά το τραγικό γεγονός διατύπωσε και πάλι την απόφασή του να ενισχύσει η κυβέρνησή του την αεροπορία στην Ελλάδα.

⁸¹ Διακοπή λειτουργίας του κινητήρα (σβήσιμο της μηχανής).

Καμπέρος Δημήτριος

Ομιλία στο Φιλολογικό Σύλλογο «Παρνασσό»

Ο πρωτοπόρος στρατιωτικός αεροπόρος υπολοχαγός του πυροβολικού Δημήτριος Καμπέρος, υπήρξε μέλος της πρώτης στρατιωτικής αποστολής που στάλθηκε για εκπαίδευση στη Γαλλία, τον Δεκέμβριο του 1911. Επέστρεψε στην Ελλάδα για να λάβει μέρος με το αεροπλάνο του στα μεγάλα γυμνάσια του Στρατού που διεξήχθησαν τον Μάιο του 1912 και στη συνέχεια έδωσε ομιλία την 2-6-1912 στο φιλολογικό σύλλογο «Παρνασσό», στο πλαίσιο της προσπάθειας συγκέντρωσης χρημάτων για την ενίσχυση της νεοσύστατης Αεροπορικής Στρατιωτικής Υπηρεσίας⁸². Στην ομιλία του αυτή, ο Καμπέρος ανάμεσα στα άλλα αναφέρθηκε και στη στρατηγική χρήση του αεροπλάνου κατά τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων, **η οποία κατά βάση εστιαζόταν στην αναγνώριση και την παροχή πληροφοριών προς τη διοίκηση, ώστε να εκτελέσει στο πεδίο της μάχης κατάλληλους ελιγμούς και κινήσεις.**

Πιο συγκεκριμένα, ο Καμπέρος αναφέρει τη συλλογή πληροφοριών για την τοποθεσία όπου ο εχθρός διαφυλάσσει τις εφεδρείες του, που βρίσκεται η μάζα του πυροβολικού του, σε ποιο κέρασ βρίσκεται το ιππικό του, μέχρι ποιο σημείο εκτείνεται το ένα ή το άλλο κέρασ, εάν εκτελεί κρυφή κυκλωτική κίνηση κτλ. Σύμφωνα με τις θέσεις των Γάλλων αεροπόρων, η αναγνώριση σε καιρό πολέμου θα έπρεπε να γίνεται σε ύψος 800 – 1000 μέτρων, προφανώς για λόγους ασφαλείας, όμως εκεί ο αεροπόρος, καθώς είναι εκτεθειμένος στο ρεύμα του αέρα, βρίσκεται στα πρόθυρα της υποθερμίας και επομένως δεν μπορεί να διατηρηθεί με ασφάλεια στον αέρα για μεγάλο χρονικό διάστημα. Όσον αφορά τη χρήση του αεροπλάνου ως βομβαρδιστικό, **ο Καμπέρος ανέφερε ότι η χρήση τους στον ιταλοτουρκικό πόλεμο (1911), δεν έδωσε κάποιο θετικό αποτέλεσμα προς αυτή την κατεύθυνση, ενώ η χρήση του σε ασκήσεις και γυμνάσια κατά τη διάρκεια της ειρήνης, δεν**

⁸² *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Τόμος 1^{ος}, Έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήναι 1980, ΓΕΑ, σ. 26-32.

επαρκούσαν για να δώσουν αντικειμενικά συμπεράσματα για την αποτελεσματικότητά τους σε αυτό το ρόλο⁸³.

Όπως αναλύουμε στη συνέχεια, ο Καμπέρος, εκτός από ομιλίες για το αεροπορικό Όπλο, εκτέλεσε και ριψοκίνδυνες πτήσεις στην Ελλάδα πριν από την έκρηξη του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου. Στη διάρκεια του πολέμου, συμμετείχε σε αποστολές στα μέτωπα της Μακεδονίας και της Ηπείρου, αλλά σύντομα άφησε την αεροπορία και επανήλθε στο πυροβολικό. Ο Καμπέρος, επέστρεψε στο Αεροπορικό Σώμα προς το τέλος του 1913, όπου ανέλαβε τη διοίκηση της πρώτης ελληνικής αεροπορικής Σχολής που άρχισε να λειτουργεί με τα απομεινάρια των αεροπλάνων των Βαλκανικών Πολέμων. Όμως το 1917, μετά την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας από τον Ελευθέριο Βενιζέλο και την εκθρόνιση του βασιλιά Κωνσταντίνου, εξαιτίας των πολιτικών του πεποιθήσεων παραιτήθηκε από τις ΕΔ. Επανήλθε στο στράτευμα το 1932, ώστε να διασφαλίσει δικαίωμα συνταξιοδότησης. Την περίοδο αυτή, υπήρχε έντονη αντιπαράθεση όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στο διεθνές περιβάλλον, για τις δυνατότητες του νέου στρατιωτικού Όπλου και ειδικότερα για το αν η Πολεμική Αεροπορία είναι βοηθητικό όπλο του Στρατού και του Ναυτικού ή μπορεί να λειτουργήσει ως ανεξάρτητο Όπλο, ικανό να πλήξει την καρδιά της αντίπαλου χώρας και να επιφέρει την νίκη! Ήδη από την εποχή του Trenchard (Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος), οι θεωρητικοί της αεροπορικής ισχύος, πίστευαν ότι η βέλτιστη χρήση του αεροπορικού όπλου θα προσέδιδε πλεονεκτήματα στρατιωτικής ισχύος στη χώρα που θα το αξιοποιούσε κατάλληλα, ενώ κάποιοι άλλοι είχαν την πεποίθηση ότι ο σύγχρονος πόλεμος (περίοδος Μεσοπολέμου) θα κρινόταν από τη χρήση της αεροπορικής ισχύος. Όπως θα δούμε ο Καμπέρος συμμετείχε ενεργά στο διάλογο αυτό με τη συγγραφή σχετικών άρθρων .

Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1913)

Όπως αναφέρθηκε στα κείμενα των Θαιράκη και Αθανασούλια, στις συσκέψεις της Χάγης του 1899 και 1907, προτάθηκε η απαγόρευση των

⁸³ Αθήνα, Πατρίς, 6-6-1912.

εναέριων βομβαρδισμών, την οποία οι ελληνική αντιπροσωπεία αποδέχτηκε, αλλά δεν επικύρωσε η ελληνική Βουλή⁸⁴. Πρώτη παγκοσμίως στρατιωτική χρήση του αεροπλάνου πραγματοποιήθηκε κατά τον ιταλοτουρκικό πόλεμο του 1911, το οποίο χρησιμοποιήθηκε σε αποστολές αναγνώρισης, διεύθυνσης πυρών πυροβόλων πλοίων του ναυτικού, σε αποστολές βομβαρδισμού και σε αεροφωτογραφίες. Ομοίως, το ίδιο έτος, κατά τον μεξικανικό εμφύλιο πόλεμο, συναντήθηκαν για πρώτη φορά εχθρικά αεροπλάνα στον αέρα. Όμως, συστηματικότερη χρήση των αεροπλάνων για στρατιωτικούς σκοπούς σημειώθηκε κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους (1912-1913). Τον Φεβρουάριο του 1912, η χώρας μας αρχίζει να προμηθεύεται αεροπλάνα και τότε αγόρασε συνολικά δέκα αεροσκάφη. Επίσης, επιτάχθηκε το αεροπλάνο του Εμμανουήλ Αργυρόπουλου για τη διεξαγωγή των πολεμικών επιχειρήσεων, ενώ έπεσε στα ελληνικά χέρια, ως λάφυρο πολέμου ένα διαθέσιμο αεροπλάνο του οθωμανικού στρατού τύπου Bleriot XI-2 και ένα τύπου Robert Esnault-Pelterie (REP) Type K. Είναι αξιοσημείωτο ότι οι βαλκανικές χώρες διέθεταν αριθμούς αεροπλάνων αντίστοιχων ή υπέρτερων από αυτές των Μεγάλων Δυνάμεων και η Ελλάδα ήταν η μόνη χώρα των Βαλκανίων που διέθετε υδροπλάνα ενταγμένα στο Στόλο της. Από τα στοιχεία που διαθέτουμε μπορούμε να ισχυριστούμε ότι οι αεροπορίες των βαλκανικών χωρών πρωτοστάτησαν στη χρήση τους ως πολεμικά εργαλεία και στην εφαρμογή αεροπορικής τακτικής σε πρώιμο βέβαια στάδιο⁸⁵.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι ο ίδιος ο πρωθυπουργός της Ελλάδας Ελευθέριος Βενιζέλος, αντιλαμβάνεται την αξία και το στρατιωτικό πλεονέκτημα που μπορεί να προσδώσει στην Ελλάδα η δημιουργία αεροπορικού σώματος, το οποίο σε συνδυασμό με την τολμηρή φύση του Έλληνα θα προσφέρει μεγάλες υπηρεσίες στο Έθνος⁸⁶. Μάλιστα, είναι ο πρώτος πρωθυπουργός της Ελλάδας που ίππεται με τον πρώτο Έλληνα αεροπόρο, τον Εμμανουήλ Αργυρόπουλο, δεικνύοντας συμβολικά αλλά και έμπρακτα την εμπιστοσύνη που αποδίδει στη νέα τεχνολογία. Όπως

⁸⁴ Βογιατζής, 2009, σ. 126-7.

⁸⁵ Βογιατζής, 2009, σ. 264-6.

⁸⁶ «*Το αεροπλάνο ενδείκνυται ως όπλο των αδυνάτων. Η ριψοκίνδυνος μάλιστα και τολμηρά φύσις του Έλληνος θα καταστήσει τούτο λαμπρόν εν πολέμω όπλον μέλλον να προσφέρει μεγάλας υπηρεσίας*», 8-2-1912.

προκύπτει από το αρχειακό υλικό της Διεύθυνσης Ιστορίας, η πολιτικοστρατιωτική ηγεσία ασχολήθηκε συστηματικά με το Λόχο Αεροπορίας, ακόμα και για θέματα ρουτίνας. Παράλληλες ενέργειες ενίσχυσης του νέου Όπλου είχαν ξεκινήσει από διαφορετικές δυνάμεις του Έθνους, όπως ο έρανος που διεξήγαγε στην Ελλάδα και στο εξωτερικό ο γνωστός ποιητής Σπύρος Ματσούκας. Σκοπός του ήταν η χρηματοδότηση της προμήθειας αεροπλάνων και γενικότερα πολεμικού υλικού από την Ελλάδα. Πράγματι, συγκέντρωσε ποσά ικανά για την αγορά ενός γερμανικού στροβιλοκίνητου αντιτορπιλικού και τριών αεροπλάνων⁸⁷. Επίσης, ο Τύπος αλλά και το ίδιο το επίσημο κράτος συνέβαλε στην προβολή της Αεροπορίας και όταν ζητήθηκε η συνδρομή των πολιτών, αυτή εκδηλώθηκε έμπρακτα⁸⁸. Επομένως, βλέπουμε μια **συστηματική προσπάθεια ενεργοποίησης των συντελεστών ισχύος της χώρας, ακόμη και για τη δημιουργία-ανάπτυξη του Αεροπορικού όπλου, στο πλαίσιο της νομιμοποίησης του αγώνα για την απελευθέρωση των αλύτρωτων πατρίδων.**

Στο πλαίσιο της προετοιμασίας των στρατευμάτων μας, τον Μάιο του 1912 (14 – 19 Μαΐου) πραγματοποιήθηκαν μεγάλα στρατιωτικά γυμνάσια, στα οποία πήρε για πρώτη φορά μέρος ένα από τα πρώτα τέσσερα αεροπλάνα, τύπου H.Farman, που είχε αγοράσει η Ελλάδα, με χειριστή τον υπολοχαγό του Πυροβολικού Δημήτριο Καμπέρο. Τα αποτελέσματα ήταν ιδιαίτερα ικανοποιητικά, αναδεικνύοντας το σημαίνοντα ρόλο του αεροπλάνου σε ρόλο αναγνώρισης του εχθρού⁸⁹. Παράλληλα, οι αρμόδιοι άρχισαν να εξετάζουν τη χρήση του αεροπλάνου και στο Πολεμικό Ναυτικό, καθώς τα Επιτελεία του Ναυτικού άλλων ευρωπαϊκών χωρών εξέταζαν την προοπτική αυτή, μετά τις επιτυχείς δοκιμές των υδροπλάνων. Ο Καμπέρος, τροποποίησε ένα Farman σε υδροπλάνο, με την επίβλεψη του Γάλλου αερομηχανικού Σοβώ και εκτέλεσε επιτυχημένες πτήσεις (Ιούνιος 1912). Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, η Ελληνική Κυβέρνηση να προγραμματίσει την αγορά υδροπλάνων και να εξετάσει την αποστολή αξιωματικών του Ναυτικού, για εκπαίδευση στο

⁸⁷ Βογιατζής, 2009, σ. 279-82.

⁸⁸ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 32-33.

⁸⁹ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 29-31.

εξωτερικό. Όμως, η έναρξη των πολεμικών επιχειρήσεων ανέστειλαν το δεύτερο.⁹⁰

Παράλληλα, γίνεται μια πρώτη συγκροτημένη προσπάθεια ανάπτυξης της αεροπορίας στην Ελλάδα, καθώς φαίνεται ότι είχαν αρχικά εγκριθεί 500.000 δραχμές για την ίδρυση Σχολής Αεροπορίας με πρότυπο τη σχολή Farman, καθώς και εργοστάσιο επισκευής αεροπλάνων⁹¹. Επίσης, εγκρίθηκε από την Επιτροπή Εθνικής Αμύνης, πίστωση 400.000 δραχμών για την κατασκευή του πρώτου πολεμικού αεροδρομίου στα Κάτω Λιόσια και στη συνέχεια στο Θριάσιο Πεδίο (Ελευσίνα)⁹².

Μακεδονικό Μέτωπο (Οκτώβριος - Νοέμβριος 1912)

Στους Βαλκανικούς Πολέμους χρησιμοποιήθηκε το αεροπλάνο σε ρόλο κυρίως αναγνώρισης και στοιχειώδους βομβαρδισμού. Η δράση των Ελλήνων αεροπόρων κυρίως στο Μέτωπο της Ηπείρου, ήταν η αφορμή για να μελετηθούν θέματα όπως η ρίψη εφοδίων, η αντιαεροπορική άμυνα, ο βομβαρδισμός κ.ά., και ανέτρεψε τις στερεότυπες αντιλήψεις για την υπεροχή των πηδαλιοχούμενων αεροστάτων στις απαιτήσεις του πολέμου. Στρατιωτικοί παρατηρητές είχαν σταλεί στο μέτωπο, ώστε να εξαγουν συμπεράσματα, τα οποία πρώτοι οι Γάλλοι αξιοποίησαν στην οργάνωσή της αεροπορικής τους δύναμης. Ταυτόχρονα, καταρρίφθηκε η θεωρία ότι τα αεροπλάνα ήταν απρόσβλητα από την εχθρική αντιαεροπορική άμυνα, καθώς τα περισσότερα ελληνικά αεροπλάνα επέστρεφαν στη βάση τους με πολλές ζημιές από τα εχθρικά πυρά⁹³.

⁹⁰ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 33-35.

⁹¹ Βογιατζής, 2009, σ. 309-310.

⁹² ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 33.

⁹³ Αναφέρεται από τον Καμπέρο, που ήταν αυτόπτης μάρτυρας ως διοικητής της βαριάς πυροβολαρχίας των 15, στην περίπτωση του ρωσικής καταγωγής, Έλληνα από τη μητέρα του, Σακώφ. Ο Νικολάι Στάβροβιτς Σάκωφ, εθελοντής Ρώσος χειριστής αεροπλάνου, υπηρέτούσε στο Λόχο Αεροπορίας ως εθελοντής χειριστής και ως στρατιώτης στο Σώμα Μηχανικού. Curlin, σ. 288. Ο Ελληνορώσος εκτέλεσε χαμηλή πτήση πάνω από τα χαρακώματα του Μπιζανίου, όπου χτυπήθηκε από τα πυρά των εχθρικών τυφεκίων, με αποτέλεσμα αυτό να επιστρέψει διάτρητο στο πεδίο προσγείωσης. Καμπέρος, 1934, σ. 73-4. Σύμφωνα όμως με τον Baker, ήταν ο πρώτος αεροπόρος που καταρρίφθηκε σε πολεμική αποστολή και ο οποίος εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση κοντά στην Πρέβεζα. Εκεί επιδιόρθωσε το αεροπλάνο του και στη συνέχεια μετέβη στη Βάση του. Baker, David, "Flight and Flying: A Chronology", New York, 1994, page 61. Ο Αυδής αναφέρει ότι πρόκειται για

Για τη διάκριση των φίλιων από τα εχθρικά, βάφτηκαν οι πτέρυγες των ελληνικών αεροπλάνων με κυανές και λευκές ζώνες, ενώ τονίστηκε ότι τα ημέτερα αεροπλάνα ήταν διπλάνα, εκτός από το μονοπλάνο του Εμμανουήλ Αργυρόπουλου, που είχε όμως τα ίδια χρώματα⁹⁴. Στα Ιωάννινα, προς το τέλος της πολιορκίας της πόλης από τους Έλληνες, οι Τούρκοι οργάνωσαν πρόχειρη αντιαεροπορική άμυνα για να αντιμετωπίσουν τις ελληνικές διελεύσεις. Όσον αφορά την πτήση αλλά και το βομβαρδισμό των εχθρικών θέσεων, είχαν άμεση επίδραση στο ηθικό των στρατευμάτων, ανυψώνοντας το ημέτερο και καταρρακώνοντας αυτό του αντιπάλου. Επειδή τα αντιμαχόμενα στρατεύματα καταλάμβαναν και υπεράσπιζαν συγκεκριμένο μέτωπο, η αναγνώριση των οχυρώσεων και των χαρακωμάτων, καθώς και οι κινήσεις του εχθρού ήταν ζωτικής σημασίας. Τις πληροφορίες αυτές τις προσέφερε σε ικανοποιητικό βαθμό το νέο τεχνολογικό επίτευγμα, το οποίο αποδείχτηκε ταχύτερο και πιο ευέλικτο από τα πηδαλιουχούμενα αερόστατα⁹⁵.

Στη Λάρισα, συγκροτήθηκε η πρώτη ελληνική αεροπορική δύναμη, με σκοπό να βρίσκεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο θέατρο επιχειρήσεων («Λόχος Αεροπόρων»). Όταν οργανώθηκε στοιχειωδώς εκτέλεσε κυρίως αποστολές αναγνώρισης, με πρώτη στις 5 Οκτωβρίου 1912. Κατά την ταχεία προέλαση του ελληνικού Στρατού, ο Λόχος Αεροπορίας μεταφέρθηκε βορειότερα στην Ελασσόνα και στη συνέχεια στην Κοζάνη.⁹⁶

αποστολή του Σακώφ στο Μπιζάνι την 20 Φεβρουαρίου 1913, όπου επιστρέφοντας αντιλήφθηκε πέρα από τις τρύπες στις πτέρυγες και διαρροή καυσίμου, η οποία οδήγησε στην κράτηση του κινητήρα λόγω έλλειψης καυσίμου και την εκτέλεση αναγκαστικής προσγείωσης στην όχθη του Λούρου ποταμού. Αυδής, Αλέξανδρος, *Οι Πρωτοπόροι, Το χρονικό των αετών μας*, Αυτό-έκδοση, Αθήνα, 1972, σ. 142-145. Επίσης, αναφέρεται η κατάρριψη του Γάλλου Barres, από πυρά του τουρκικού πυροβολικού και πεζικού, στις 19 Δεκεμβρίου 1912, Βογιατζής, 2009, σ. 311.

⁹⁴ Πρόκειται για την πρώτη διαταγή που εκδόθηκε από τον Αρχιστράτηγο και Διάδοχο Κωνσταντίνο, με αριθμό 217 ή 223, της 4 Οκτωβρίου 1912 στη Λάρισα. ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 41 και Εμμανουήλ Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας, Μέρος III», Αεροπορική Επιθεώρησης, Ιούλιος 1934, Τ. 11, σ. 167. αντίστοιχα. Επίσης, Αυδής, σ. 102.

⁹⁵ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 41-54.

⁹⁶ Curlin James, «Ιπτάμενοι στη Νικόπολη: Η δράση του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο κατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο (1912-1913), *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, Περίοδος Β΄, Έτος 30^ο, τ. 49-50, σ. 285, Πρέβεζα 2013.

Το περιοδικό «Flight»⁹⁷, δημοσίευσε ένα συνοπτικό άρθρο που αφορούσε τη χρήση των αεροπλάνων κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο. Οι πληροφορίες αυτές στάλθηκαν από έναν αεροπόρο που υπηρετούσε στον Λόχο Αεροπορίας των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων προς τους αδελφούς Farman και αναφερόταν σε μια περίοδο 20 ημερών, από 10 Δεκεμβρίου 1912 έως 1 Ιανουαρίου 1913⁹⁸. Παρά το γεγονός ότι τα βαλκανικά κράτη δεν είχαν την απαραίτητη προετοιμασία, καθώς είχαν έλλειψη σε ανταλλακτικά, έμπειρους χειριστές και οργάνωση, μπόρεσαν να αξιοποιήσουν το αεροπορικό υλικό, προσφέροντας κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων σημαντικές υπηρεσίες. Ακόμα και αρκετά άπειροι πιλότοι ήταν σε θέση να τα χρησιμοποιούν, και να υποβάλουν αξιόλογες εκθέσεις στο Αρχηγείο τους. Επίσης, σημειώνεται ότι η κατασκευή των αεροπλάνων ήταν τέτοια ώστε, παρά το εξαιρετικά ανώμαλο έδαφος στο οποίο επιχειρούσαν, οι πτήσεις και οι προσγειώσεις πραγματοποιούνταν μόνο με μικροατυχήματα.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες αυτές, στο μέτωπο της Μακεδονίας, οι Έλληνες διέθεταν επτά διπλάνα τύπου Henry Farman, έξι εκ των οποίων ήταν εφοδιασμένα με κινητήρες Gnome 50 hp και ένα με 80 hp. Τρία από αυτά παρέμειναν ουσιαστικά ακρησιμοποιήτα, καθώς δεν υπήρχε ικανοποιητικός αριθμός πιλότων για να τα πετάξουν. Οι κυριότερες πτήσεις που εκτελέστηκαν στο Μακεδονικό Μέτωπο την εν λόγω περίοδο, ήταν οι εξής:

α. Η πτήση αναγνώρισης από τη Λάρισα στην Κοζάνη, που εκτελέστηκε από τον υπολοχαγό Δημήτριο Καμπέρο, με το 80 hp Gnome-Henry Farman, διανύοντας απόσταση περίπου 85 χλμ., σε ύψος 1.600 μέτρων, στην οποία ανέφερε πληροφορίες εξαιρετικής σημασίας στο Αρχηγείο.

β. Η πτήση κατόπτρευσης που εκτέλεσαν οι υπολοχαγοί Μουτούσης και Νοταράς με ένα διπλόνο 50 hp Gnome-Henry Farman, διανύοντας απόσταση μεγαλύτερη των 140 χλμ. σε υψόμετρο μεταξύ 1.100 και 1.200

⁹⁷ "Aviation in war", *Flight*, 25-1-1913, σ. 89

⁹⁸ Οι συγκεκριμένες ημερομηνίες είναι με το Γρηγοριανό ημερολόγιο καθώς η αναφορά έγινε στη Γαλλία. Με το Ιουλιανό πρόκειται για την περίοδο 27 Νοεμβρίου έως 19 Δεκεμβρίου 1912.

μέτρων, άνωθεν των εχθρικών στρατευμάτων, των οποίων τη θέση μπορούσαν να αποκαλύψουν. Εκτελώντας σύντομες πτήσεις κατόπτεισης με δύο διπλάνα των 50 hp Gnome, αυτά υπέστησαν μερική καταστροφή στη φάση της προσγείωσης, εξαιτίας του πολύ κακού εδάφους στο πεδίο προσγείωσης, τα οποία όμως επισκευάστηκαν σχετικά εύκολα.

γ. Ο υπολοχαγός Μουτούσης με το 70 hp διπλάνο Maurice Farman, πέταξε πάνω από τη Θεσσαλονίκη, σε ύψος μεταξύ 1.200 και 1.500 μέτρων. Στη συνέχεια δόθηκε διαταγή το συγκεκριμένο αεροπλάνο να αποσυναρμολογηθεί και να μεταφερθεί στο μέτωπο της Ηπείρου.

Κατά την εξέλιξη των επιχειρήσεων, η Ελλάδα προμηθεύτηκε τα Maurice Farman, που διέθεταν ισχυρότερο κινητήρα (80 ίππων), τα οποία μπορούσαν να μεταφέρουν και παρατηρητή. Επίσης, η Κυβέρνηση για να ενισχύσει με κατάλληλο προσωπικό το νέο Όπλο, ψήφισε νομοσχέδιο που επέτρεπε την κατάταξη ημεδαπών διπλωματούχων μηχανικών και αεροπόρων στη νεοσύστατη Αεροπορία⁹⁹.

Σύμφωνα με τον Εμμανουήλ Βροντάκη¹⁰⁰, το Ελληνικό Στρατηγείο είχε ανάγκη πληροφοριών για τη θέση και τις κινήσεις του εχθρού, που ήταν οχυρωμένοι στη Μελούνα, μεταξύ Τυρνάβου και Ελασσώνας και διέταξαν τον υπολοχαγό Καμπέρο να εκτελέσει αποστολή αναγνώρισης.¹⁰¹ Εξαιτίας του χαμηλού σχετικά ύψους που εκτέλεσε την αποστολή του, το αεροπλάνο βλήθηκε από τα εχθρικά πυρά, όμως κατάφερε να επιστρέψει στον Τύρναβο και από εκεί στη βάση του. Πράγματι, βάσει των πληροφοριών που μετέφερε ο Καμπέρος, το Γενικό Στρατηγείο διέταξε επίθεση, συνέπεια της οποίας ήταν η δημιουργία ρήγματος στο εχθρικό μέτωπο και η άτακτη υποχώρηση του εχθρού¹⁰². Ο Αυδής¹⁰³ αναφέρει ότι στη μάχη αυτή, ο Καμπέρος έλαβε μέρος

⁹⁹ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 37-38 και στα Παραρτήματα, σ. 43. Πρόκειται για τον Ν. 4116/22-10-1912 (Αρ. Φύλλου 331).

¹⁰⁰ Εμμανουήλ Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας, Μέρος ΙΙΙ», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, Ιούλιος 1934, Τ. 11, σ. 166-211.

¹⁰¹ Υπ' αριθ. 253, της 5-10-1912, διαταγή προς τον Καμπέρο από τον Δούσμανη για εκτέλεση πτήσης αναγνώρισης μεταξύ Σκόμειας και Τσαρίτσανης, Αυδής, σ.102.

¹⁰² Βροντάκης, σ. 168 και Αυδής 102-106. Αναφέρεται επίσης, ότι ο Καμπέρος πρότεινε στον Αρχιστράτηγο τον βομβαρδισμό του εχθρού με δοχεία βενζίνης, τα οποία με την κρούση επί του εδάφους θα αναφλέγονταν, δηλαδή, μιας πρωτόγονης βόμβας «Ναπάλμ».

και μάλιστα ότι βομβάρδισε με δοχεία βενζίνης εχθρικό κανόνι, ενώ πήραν φωτιά δύο Τούρκοι στρατιώτες, μία σκηνή, και ένα βλητοφόρο όχημα, του οποίου το φορτίο πυροδοτήθηκε προκαλώντας και άλλα θύματα. Το γεγονός αυτό προκάλεσε πανικό στους Τούρκους στρατιώτες, τους οποίους ο Καμπέρος άρχισε να τους καταδιώκει ρίχνοντάς τους χειροβομβίδες, οι οποίες πέτυχαν το στόχο τους. Τέλος, ανακαλύπτει δύο εχθρικά μυδράλια, τα οποία και εξουδετερώνει με τις χειροβομβίδες του. Επιστρέφοντας στη βάση του, ανεφοδιάζεται με καύσιμα και πυρομαχικά και ξανά-απογειώνεται για να συνδράμει στην καταδίωξη του εχθρού¹⁰⁴.

Στις 9 Οκτωβρίου 1912 δίδεται διαταγή στους Καμπέρο και Μουτούση όπως εκτελέσουν πτήσεις κατόπτευσης των κινήσεων και των μέτρων που ελάμβανε ο υποχωρών εχθρικός στρατός, στα Σέρβια και το Σαραντάπορο. Οι δύο αεροπόροι εκτελούν συνεχείς αναγνωρίσεις, καθώς ο εχθρός υποχωρούσε ατάκτως και ο Ελληνικός Στρατός τους καταδιώκε. Εξαιτίας της ταχείας ελληνικής προέλασης, προέκυψε η άμεση ανάγκη μεταστάθμευσης της Μοίρας εξαιτίας της μικρής ακτίνας ενεργείας των αεροπλάνων. Στις 15 Οκτωβρίου, η αεροπορική δύναμη προσγειώνεται σε πρόχειρο πεδίο στην Κοζάνη. Στο μεταξύ είχε εγγραφεί στη Μοίρα, ο έφεδρος πλέον ανθυπολοχαγός Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, που έχει διαθέσει το ιδιωτικό του αεροπλάνο, την «Αλκυών», τύπου Νιούπορτ, στην επίτευξη του Στρατιωτικού ΑΝΣΚ, αυξάνοντας τη δύναμη των αεροπλάνων στα τέσσερα.

Την επομένη ημέρα 16 Οκτωβρίου 1912, απογειώθηκαν δύο αεροπλάνα, με τους Μουτούση και Καμπέρο, με σκοπό να εξακριβώσουν τις θέσεις του εχθρού. Ο Μουτούσης είχε ως συνεπιβάτη αξιωματικό του Επιτελείου, για να τις αποτυπώσει σε σχεδιάγραμμα. Για το σκοπό αυτό, αναγκάστηκαν να πετάξουν χαμηλά, δεχόμενοι έτσι τα εχθρικά πυρά, που προκάλεσαν χτυπήματα στα δύο αεροπλάνα. Μετά την ολοκλήρωση του

¹⁰³ Ο Αλέξανδρος Αυδής προπολεμικά ήταν πρόσκοπος και μέλος της ανεμοπορικής ομάδας Παλαιού Φαλήρου και εκπαιδεύτηκε στην ανεμοπορία από τον Δημήτριο Καμπέρο. Εργαζόταν ως τεχνίτης στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (ΚΕΑ Παλαιού Φαλήρου). Η άμεση επαφή του με τον πρωτοπόρο αεροπόρο, δίνει αξιοπιστία στα γραφόμενά του, καθώς είχε ακούσει τον ίδιο τον Καμπέρο να αναφέρεται σε ιστορικά γεγονότα της περιόδου. Βλ. και <http://www.aerodata.gr/biographies.php?id=5>.

¹⁰⁴ Αυδής, σ. 107-111.

σκίτσου, ο Μουτούσης επέστρεψε για να μεταφέρει τις πληροφορίες στο Γενικό Στρατηγείο, ενώ ο Καμπέρος συνέχισε για να εξακριβώσει τις εχθρικές κινήσεις σε άλλο σημείο του Μετώπου. Ο εχθρός υποχωρούσε ατάκτως. Ο Έλληνας αεροπόρος αναγκάστηκε να επιστρέψει λόγω κακής λειτουργίας του κινητήρα, ο οποίος στη φάση της προσγείωσης στην Κοζάνη κόλλησε, προκαλώντας την απότομη πτώση της κεφαλής του αεροπλάνου, με αποτέλεσμα τη σύγκρουση με το έδαφος και τον τραυματισμό του¹⁰⁵.

Επίσης, ο Βροντάκης αναφέρει ότι για πρώτη φορά παρουσιάστηκε στη μάχη των Γιαννιτσών (19-20 Οκτωβρίου 1912) τουρκικό αεροπλάνο, το οποίο οδηγούσε Γάλλος αεροπόρος, (27 Οκτωβρίου 1912) που έπεσε ως λάφυρο στα χέρια του ελληνικού στρατού μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης. Εκεί διαπιστώθηκε η προέλευση του χειριστή, ο οποίος αφέθηκε ελεύθερος, αν και θα μπορούσε να δικασθεί ως αντάρτης. Παρ' όλα αυτά, ο Βροντάκης αναφέρει ότι από στρατιωτικής απόψεως, οι αποστολές που εκτέλεσαν οι Έλληνες αεροπόροι δεν προσέφεραν σημαντικές υπηρεσίες και αυτό το αποδίδει στα πτητικά χαρακτηριστικά των αεροπλάνων, και όχι στους χειριστές τους¹⁰⁶.

Ο πρωτοπόρος Δημήτριος Καμπέρος, κατά τη διάρκεια καταγραφής της ιστορίας της ΠΑ από τον Εμμανουήλ Βροντάκη¹⁰⁷, το 1934, σε άρθρο του στο περιοδικό «Αεροπορική Επιθεώρηση»¹⁰⁸, επισημαίνει γεγονότα και διορθώνει λάθη τα οποία μέχρι και σήμερα δεν έχουν ακόμη ενσωματωθεί στην επίσημη ιστορία της Πολεμικής μας Αεροπορίας. Συγκεκριμένα, αναφέρει ότι δεν υπήρξε επαρκής χρόνος προετοιμασίας για ανάληψη

¹⁰⁵ Βροντάκης, σ. 169 και Αυδής 112-116. Επίσης, Ζάννας Αλέξανδρος, «Οι αετοί του Αιγαίου», Ημερήσιος Τύπος, 24-9-1929, όπου αναφέρεται ότι ο Καμπέρος στη φάση της κατολίσθησης του αεροπλάνου του, αντιμετώπιζε ισχυρά ρεύματα αέρα, τα οποία δεν μπορούσε να αποφύγει. Κατά την πρόσκρουση προσπάθησε ανεπιτυχώς να πηδήσει από το αεροπλάνο του. Μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο με σπασμένο το δεξί του πόδι και μερικά πλευρά, ενώ ένα σίδερο είχε χωθεί στο αριστερό του μάγουλο που κατέληγε στην άκρη του αριστερού του χείλους, και προκάλεσε την απώλεια των δοντιών του.

¹⁰⁶ Βροντάκης, σ. 169-171.

¹⁰⁷ Εμμ. Α. Βροντάκη, *Ιστορία της ελληνικής αεροπορίας (1908-1935)*, «Ιστορική μελέτη, εγκριθείσα διά της υπ' αριθ. 1710/1512, 28/2/34, εγκριτικής διαταγής του Υπουργείου Αεροπορίας». Αθήναι 1935. Τυπογραφικά και Εκδοτικά καταστήματα Νικολάου Τιλπέρογλου. Μιλτιάδου 7

¹⁰⁸ Καμπέρος Δημήτριος, «Συμβολή εις την Ιστορίαν της Ελλ. Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, Οκτώβριος 1934, Τ. 12, σ. 66-86.

επιχειρησιακών αποστολών στο Μέτωπο της Μακεδονίας, καθώς οι Έλληνες αεροπόροι βρισκόντουσαν στη Γαλλία για εκπαίδευση και ανεκλήθησαν στις 26 Σεπτεμβρίου 1912. Συνεπώς, σε διάστημα εννέα ημερών ήταν αδύνατο να έλθει το αεροπορικό υλικό από τη Γαλλία, να συσταθεί η Μοίρα Αεροπλάνων, να διαμορφωθεί το αεροδρόμιο της Λάρισας, να στηθούν υπόστεγα και σκηνές, να οργανωθεί συνεργείο κτλ. Επιπλέον, αναφέρει ότι τα συμμαχικά στρατηγεία δεν είχαν ανάγκη πληροφοριών για τις θέσεις και τις κινήσεις του εχθρού, γιατί στα επιτελεία γνώριζαν την ακριβή δύναμη του τουρκικού στρατού. Ομοίως, επισημαίνει ότι ήταν απίθανη η ενίσχυση των τουρκικών δυνάμεων λόγω των πολλαπλών μετώπων στα οποία μάχονταν και της αδυναμίας μεταφοράς στρατευμάτων δια θαλάσσης εξαιτίας του ελληνικού στόλου. Επίσης, το ελληνικό Γενικό Επιτελείο γνώριζε το εχθρικό στρατηγικό σχέδιο και το Γραφείο ΙΙ γνώριζε ότι η πρώτη μάχη θα δινόταν στο Σαραντάπορο. Τονίζει ότι το Γραφείο ΙΙ συγκέντρωνε πληροφορίες από τους ομογενείς και τους αιχμαλώτους και επομένως δεν υπήρχε έλλειψη πληροφοριών. Κατά συνέπεια, δεν υπήρχε ανάγκη πληροφόρησης για τις θέσεις και τις κινήσεις του εχθρού από την Αεροπορία και δεν υπήρξε σχετική διαταγή αεροπορικής αναγνώρισης και ουδέποτε δόθηκε ανάλογη διαταγή κατά τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων στο Μακεδονικό Μέτωπο. Ο Καμπέρος επίσης τονίζει ότι δεν υπήρξε ειδική ανάγκη χρησιμοποίησης των αεροπλάνων στη διάρκεια των μαχών στη Μακεδονία το 1912. Επιπλέον, λόγω της διαρκούς μετατόπισης του Μετώπου, η Μοίρα αεροπλάνων ήταν αδύνατο να ακολουθήσει το στρατηγείο.

Σύμφωνα με τον Καμπέρο, η πρώτη πτήση αναγνώρισης πραγματοποιήθηκε από τον ίδιο στη μάχη της Ελασσόνας, με πρωτοβουλία της Μοίρας –και όχι του Γενικού Επιτελείου- και με σκοπό την ενίσχυση του ηθικού του στρατεύματος. Ο Καμπέρος προσγειώθηκε στον Τύρναβο όπου έδρευε το ελληνικό στρατηγείο, δίνοντας σχετική αναφορά για την κίνηση στην αρτηρία Σαρανταπόρου – Ελασσόνας. Επιπρόσθετα, λόγω της μικρής εμβέλειας των αεροπλάνων, έγινε προσπάθεια μεταστάθμευσής τους στην Ελασσόνα, όμως λόγω έλλειψης κατάλληλων μέσων για την έγκαιρη μεταφορά των αεροπλάνων και εξαιτίας της συνεχούς προέλασης του Ελληνικού Στρατού, ήταν αδύνατο να προπαρασκευασθεί κατάλληλο

προκεχωρημένο αεροδρόμιο, με αποτέλεσμα να αναβληθεί η μεταφορά τους. Μεταγενέστερη προσπάθεια προώθησής τους στο προκεχωρημένο αεροδρόμιο της Κοζάνης, στις 15 Οκτωβρίου, σε αποστολή αναγνώρισης του Μετώπου και ενημέρωσης του ελληνικού στρατηγείου, κατέληξε σε αεροπορικό ατύχημα –που προαναφέραμε-, εξαιτίας βλάβης του κινητήρα του αεροπλάνου του Καμπέρου.

Μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης, ο Ελληνικός Στρατός διαιρείται σε δύο Στρατιές. Η πρώτη θα παρέμενε στη Θεσσαλονίκη και η δεύτερη θα πήγαινε στο μέτωπο της Ηπείρου. Η δράση της Ελληνικής Αεροπορίας προκάλεσε το διεθνές ενδιαφέρον και την παραγγελία αεροπλάνων από τις εμπόλεμες χώρες από ιδιωτικά εργοστάσια στη Γαλλία και την Αυστρία. Παράλληλα, η Γαλλική κυβέρνηση έστειλε αντιπρόσωπό της για να παρακολουθήσει τη χρήση του αεροπλάνου σε στρατιωτικές επιχειρήσεις. Επιπλέον, το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, αιτείται την συνδρομή του νέου Όπλου, σε σκοπούς αναγνώρισης. Έτσι, η νεοσύστατη Αεροπορία, διαιρείται σε τρία κλιμάκια, εκ των οποίων η κύρια δύναμη, όπως είδαμε, μεταφέρεται στην Ήπειρο. Στη Θεσσαλονίκη παραμένει ο έφεδρος ανθυπολοχαγός Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, μέχρι και τον θανάσιμο τραυματισμό του –μαζί με τον Κωνσταντίνο Μάνο- σε αεροπορικό δυστύχημα, την 4^η Απριλίου 1913 στο Λαγκαδά Θεσσαλονίκης¹⁰⁹. Στο διάστημα αυτό εκτελούσε πτήσεις με το μονοπλάνο τύπου Bleriot XI (λάφυρο από τους Τούρκους). Δεν υπάρχουν στοιχεία που να πιστοποιούν αν ο Αργυρόπουλος εκτελούσε αποστολή αναγνώρισης του υπό διαμόρφωση με τους Βουλγάρους

¹⁰⁹ Βλ. Λαγός – Βατάκης, Αεροπορική Επιθεώρηση, Ένθετο, τ. 94, Απρίλιος 2012, σ. 57-71 και Αυδής, σ. 150-158. Τα αίτια του ατυχήματος δεν εξακριβώθηκαν, καθώς τα συντρίμια του αεροπλάνου μεταφέρθηκαν πριν μεταβεί η επιτροπή εμπειρογνομόνων. Ως πιθανότερα αίτια αναφέρονται οι κακές καιρικές συνθήκες, οι οποίες ανάγκασαν τον Αργυρόπουλο να επιδιώξει προσγείωση στο Λαγκαδά, αλλά έπεσε σε αεροδίνες και το αεροπλάνο έπεσε σε περιδίνηση. Δεν αποκλείεται όμως και κάποια βλάβη στον κινητήρα που τους οδήγησε στην εκτέλεση αναγκαστικής προσγείωσης. Το βέβαιο είναι ότι χάθηκε ο έλεγχος του αεροπλάνου, με αποτέλεσμα αυτό να βυθιστεί απότομα και ανεξέλεγκτα. Επιπλέον, είναι μικρή η πιθανότητα το αεροπλάνο να βλήθηκε από τους Βούλγαρους που έδρευαν στη γύρω περιοχή, αν και η αποστολή που εκτελούσαν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως πτήση αναγνώρισης. Υπάρχει και μικρή πιθανότητα δολιοφθοράς, γιατί όπως αναφέρει ο Αυδής, πριν την πτήση, ο μηχανικός στη φάση της εκκίνησης ανιλήφθηκε κάποιο καλώδιο, με ανθρώπινη παρέμβαση να έχει φύγει από τη θέση του. Προσωπική μαρτυρία συγγενών του οπλαρχηγού Μάνου, προς τον γράφοντα, αναφέρεται σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο.

μετώπου ή ππήσης ατομικής του εξάσκησης και αναψυχής ή και τα δύο. Ο Αλέξανδρος Ζάννας αναφέρει ότι εκτελούσε «στρατηγικήν αποστολήν»¹¹⁰.

¹¹⁰ Ζάννας Αλέξανδρος, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 24-9-1929.

Μέτωπο Ηπείρου (Νοέμβριος 1912-Μάρτιος 1913)

Μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης από τον Ελληνικό Στρατό, η αεροπορική δύναμη μετακινήθηκε ακτοπλοϊκώς στο μέτωπο της Ηπείρου, καθώς τα αεροπλάνα δεν είχαν τη δυνατότητα να ανέλθουν σε ικανό ύψος για να αποφύγουν την οροσειρά της Πίνδου. Ως καταλληλότερη περιοχή για πεδίο προσγείωσης του Λόχου Αεροπορίας, επιλέχθηκε η πεδιάδα της Νικόπολης, η οποία απέχει 6 χλμ. από την Πρέβεζα¹¹¹.

Η αρχική δύναμη ήταν 57 στρατεύσιμοι, δύο χειριστές, οι Δημήτριος Καμπέρος και Πανούτσος Νοταράς¹¹², ένας υπαξιωματικός, ένας Γάλλος μηχανικός και τρία αεροπλάνα από τη Θεσσαλονίκη, ανάμεσά τους και το τουρκικό λάφυρο REP. Όμως, η σύνθεση της Μονάδας άλλαζε με την πάροδο του χρόνου. Αρχικά, η διοίκηση ανατέθηκε στον Γάλλο λοχαγό και χειριστή αεροπλάνου Joseph Edouard Barès¹¹³, ο οποίος υπηρετώντας ως στρατιωτικός ακόλουθος είχε ως αποστολή να μελετήσει τη χρήση του νέου όπλου κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων. Στη συνέχεια, μετά την αποχώρησή Barès, η διοίκηση ανατέθηκε στους Μουτούση και στη συνέχεια στον Νοταρά¹¹⁴. Επίσης, ο Λόχος παρέλαβε νέα αεροπλάνα Maurice Farman (MF-7) εφοδιασμένα με κινητήρες 80 hp. Η συνολική δύναμη των πτητικών μέσων έφτασε τα επτά¹¹⁵.

Το πεδίο προσγείωσης κατέστη επιχειρησιακό¹¹⁶ στις 27 Νοεμβρίου 1912, περίπου μία εβδομάδα μετά την άφιξη της αεροπορικής δύναμης στην

¹¹¹ Σύμφωνα με μαρτυρίες και σχετικό φωτογραφικό υλικό, βρισκόταν στην ανατολικότερη πλευρά της χερσονήσου της Νικόπολης, κοντά στη λιμνοθάλασσα Μάζωμα και την εκκλησία του Αγίου Ιωάννη Ριγανά και δίπλα στον κύριο οδικό άξονα προς τα Ιωάννινα, Curlin James, σ. 294-297.

¹¹² Ο Τύπος τον αποκάλεσε «Αετό του Μπιζανίου», Αυδής, σ. 142.

¹¹³ Υπήρξε οργανωτής της Γαλλικής Πολεμικής Αεροπορίας. Στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο διετέλεσε Διευθυντής της Αεροναυτικής Υπηρεσίας, και αργότερα υπηρέτησε ως Αρχηγός του Επιτελείου της Γαλλικής Πολεμικής Αεροπορίας. Στις 15 Φεβρουαρίου 1917 ανέλαβε τη θέση του διοικητή των αεροπορικών δυνάμεων του Δυτικού Μετώπου, με ιδιαίτερη ευθύνη για τον τομέα του Βερντέν.

¹¹⁴ Curlin James, σ. 291.

¹¹⁵ Τον Δεκέμβριο του 1912, σύμφωνα με το περιοδικό Flight, 1913, η δύναμη των αεροπλάνων ήταν τέσσερα, ενώ υπάρχει αναφορά για ακτοπλοϊκή αποστολή από το λιμάνι του Πειραιά τεσσάρων MF-7, Curlin, σ. 292-293.

¹¹⁶ Η Μονάδα διέθετε δύο πάνινα υπόστεγα αεροπλάνων, δύο σκηνές για συνεργεία, χώρο στάθμευσης αεροπλάνων, σκηνές για τους στρατεύσιμους, ένα φορτηγό κ.ά. Χαρακτηριστικά

περιοχή. Επίσης, επιλέχθηκαν και εφεδρικά πεδία προσγειώσεων ώστε να είναι εγγύτερα στο θέατρο επιχειρήσεων. Από τα διαθέσιμα στοιχεία, ένα λειτούργησε στη Φιλιππιάδα, στα ΝΑ της πόλης¹¹⁷ και ένα στο Χάνι Εμίν Αγά¹¹⁸ και το Σουρουκλή¹¹⁹. Το πεδίο προσγείωσης στο Χάνι, ενεργοποιήθηκε στις 5 Δεκεμβρίου 1912 παρά τις μορφολογικές δυσκολίες που παρουσίαζε. Για την κατά το δυνατό ασφαλή από-προσγείωση των αεροπλάνων, κινητοποιούνταν σημαντικές δυνάμεις μέσω και προσωπικού.

Η απόσταση από το αεροδρόμιο Νικόπολης προς τα Μπιζάνι ήταν 74 χλμ. και προς τα Ιωάννινα 86 χλμ, εφ' όσον ακολουθούσαν τον κύριο οδικό άξονα, μέσα από τις βουνοκορφές. Η διάρκεια των πτήσεων υπερέβαινε τις δύο ώρες, καθώς τα εν λόγω πτητικά μέσα πετούσαν με ταχύτητα περίπου 80 χλμ/ώρα και παρέμεναν για μικρό χρονικό διάστημα στο θέατρο των επιχειρήσεων. Αξίζει να τονιστεί το ιδιαίτερα επικίνδυνο σκέλος της ναυτιλίας που εκτελούσαν ανάμεσα από βουνοκορφές και στενές κοιλάδες, το οποίο επιδεινωνόταν εξαιτίας των ισχυρών ανέμων και των αναταράξεων. Σημειώνεται ότι τα αεροπλάνα δεν προστάτευαν τους χειριστές από τα καιρικά φαινόμενα, εκθέτοντάς του στο τσουχτερό κρύο της εποχής (χιονοθύελλες, καταιγίδες, ομίχλη κτλ.), ενώ ανησυχία προκαλούσε στους χειριστές τυχόν εκτέλεση αναγκαστικής προσγείωσης, που πιθανότατα θα οδηγούσε σε θανάσιμο τραυματισμό τους, λόγω έλλειψης κατάλληλων πεδίων προσγείωσης στη διαδρομή που διένυαν. Γι' αυτό και οι αποστολές στο Μέτωπο της Ηπείρου, θεωρήθηκαν «*υπέροχες πράξεις τόλμης*»¹²⁰. Επιπλέον, τα αεροπλάνα της εποχής δε διέθεταν όργανα πλοήγησης και γι' αυτό χρησιμοποιούσαν πυξίδες χειρός και χάρτες, που ήταν πιασμένοι στο παντελόνι τους. Επιπρόσθετα, στο θέατρο των επιχειρήσεων είχαν να

αναφέρεται ότι σε μία γειτονική καλύβα λειτούργησε καφενείο με ονομασία «Μέγαν Καφενεϊόν, Η Αεροπλοΐα», Curlin James, σ. 296.

¹¹⁷ Η προφορική παράδοση το τοποθετεί κοντά στα χωριά Χανόπουλο και Ρόκκα. Curlin James, σ. 298.

¹¹⁸ Το όνομα εντοπίζεται με διάφορες παραλλαγές, όπως Αμίν Αγά Χαν, Εμίν Αγά, Χάνι Ιμίν Αγά κ.ά. και βρίσκεται κοντά στο χωριό Μυροδάφνη και σήμερα στεγάζει το Μουσείο Πολέμου. Το πλάτωμα εντοπίζεται βορειανατολικά από το Χάνι. Curlin σ. 298-299.

¹¹⁹ Είναι πιθανό να ταυτίζεται με το πεδίο προσγείωσης Κατσικά, το οποίο κατέστη επιχειρησιακό κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Curlin, σ. 298.

¹²⁰ Αναφέρθηκε σε γαλλική αξιολόγηση του Σώματος του Μηχανικού, μετά το πέρας των επιχειρήσεων. Curlin, σ. 301.

αντιμετωπίσουν τα πυρά από τα τυφέκια, που είχαν βεληνεκές 1200-1300 μέτρων και τα πυρά του πυροβολικού.

Στο Μέτωπο της Ηπείρου, ο Λόχος Αεροπορίας εκτέλεσε κυρίως αποστολές αναγνώρισης, παρατήρησης βολής πυροβολικού και βομβαρδισμού του χαμηλού ορεινού όγκου του Μπιζανίου, λίγα χλμ έξω από τα Ιωάννινα, όπου οι Τούρκοι είχαν αναγειρεί οχυρωματικά έργα και τα είχαν επανδρώσει με ισχυρή δύναμη. Πρώτη αποστολή αναγνώρισης και βομβαρδισμού του Μπιζανίου πραγματοποιήθηκε στις 5 Δεκεμβρίου 1912. Κατά τη διάρκεια των αποστολών τους, οι Έλληνες αεροπόροι ορισμένες φορές έριχναν τρόφιμα και εφημερίδες στους κατοίκους της πολιορκημένης πόλης, εφαρμόζοντας μια πρώιμη μορφή ανεφοδιασμού από τον αέρα¹²¹. Παρά ταύτα, ο Καμπέρος, αναφέρει ότι ο ΑΝΣΚ των αεροπόρων θα έπρεπε να ήταν αποκλειστικά η συνεργασία με το βαρύ πυροβολικό, σύμφωνα με τον κανονισμό βολής, και όχι η αναγνώριση ή ο βομβαρδισμός των εχθρικών θέσεων, καθώς ήδη οι ελληνικές δυνάμεις διέθεταν λεπτομερές σχεδιάγραμμα και υπόμνημα των θέσεων των εχθρικών πυροβολείων και χαρακωμάτων του τουρκικού πεζικού, καθώς και το διαμέτρημα των πυροβόλων έκαστου πυροβολείου. Επειδή επρόκειτο για πολιορκία φρουρίου και πόλεμο χαρακωμάτων, η Μοίρα Αεροπλάνων έπρεπε να βρίσκεται όσο πιο κοντά γινόταν στο μέτωπο, ώστε να μπορεί να παραμείνει για μεγάλο χρονικό διάστημα πάνω από το θέατρο επιχειρήσεων. Η διαφωνία του Καμπέρου με τον Γάλλο διοικητή του ελληνικού αεροπορικού κλιμακίου Barès, για την κάλλιστη θέση του πεδίου προσγείωσης, οδήγησε την 1^η Δεκεμβρίου 1912 στην παραίτηση του Έλληνα αεροπόρου από το Όπλο και τη μετάταξή του στο Πυροβολικό, ως διοικητή βαριάς πυροβολαρχίας¹²². Ο Αυδής, αναφέρει ότι υπήρξε αντιπαλότητα μεταξύ τους, λόγω της ανάληψης της διοίκησης από τον Γάλλο λοχαγό και την υπεροψία την οποία επιδείκνυε. Μάλιστα, αναφέρει ότι την 30^η Νοεμβρίου 1912, ο Καμπέρος διατάχθηκε από τον Barès να εκτελέσει πτήση αναγνώρισης πάνω από το Μπιζάνι, με άσχημες καιρικές συνθήκες, γεγονός με το οποίο διαφωνούσε ο Έλληνας αεροπόρος.

¹²¹ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 41-54.

¹²² Ο Γάλλος λοχαγός επέμενε να εγκατασταθούν κοντά στην Πρέβεζα, γεγονός που θα δυσχέραινε την επίτευξη του ΑΝΣΚ. Καμπέρος, 1934, σ. 83-86 και Βροντάκης σ. 172.

Πράγματι, μαζί με τον λοχαγό Πάσσαρη σε ρόλο παρατηρητή απογειώθηκε για την εκτέλεση της αποστολής, όμως η καταιγίδα τους υποχρέωνε να πετάνε χαμηλά. Ξαφνικά, εκδηλώθηκε ακούσια κράτηση του κινητήρα, με αποτέλεσμα το αεροπλάνο να εκτελέσει απότομη βύθιση και να συγκρουστεί βίαια με το έδαφος. Οι επιβαίνοντες τραυματίστηκαν ελαφρά, ενώ το αεροπλάνο καταστράφηκε. Η κακή συνεργασία με τον Barès και το γεγονός ότι δόθηκε η διοίκηση της Μοίρας σε ξένο αξιωματικό, οδήγησε τον Καμπέρο να ζητήσει τη μετάταξή του στο Πυροβολικό¹²³.

Η Μοίρα Αεροπλάνων εκτέλεσε επιχειρήσεις για τρεις περίπου μήνες (3 Δεκεμβρίου 1912 έως 7 Μαρτίου 1913). Αποτελούνταν από μια πολυεθνική ομάδα χειριστών, μηχανικών και προσωπικού εδάφους, έξι διπλάνα Henry και Maurice Farman (HF, MF) και ένα μονοπλάνο Robert Esnault-Pelterie (REP). Η μονάδα επιχειρούσε από μια πρόχειρη βάση στη Νικόπολη, καθώς και από τουλάχιστον δύο βοηθητικά πεδία προσγείωσης κοντά στο μέτωπο. Ο Λόχος Αεροπορίας πραγματοποίησε μια σειρά από τολμηρές αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού υπό εχθρικά πυρά, οι οποίες συνέβαλαν στην επιτυχία του Ελληνικού Στρατού κατά την εκστρατεία της Ηπείρου.

Το δημοσίευμα του περιοδικού «Flight»¹²⁴, αναφέρει ότι στις 27 Νοεμβρίου 1912, ο λοχαγός Barès και ο υπολοχαγός Καμπέρος συναρμολόγησαν τα πρώτα αεροπλάνα και εκτέλεσαν πτήσεις δοκιμής πάνω από την Πρέβεζα. Την επόμενη μέρα, ο Νοταράς πέταξε πάνω από την Πρέβεζα, και το απόγευμα ο Καμπέρος αναχώρησε με επιβάτη για τη Φιλιππιάδα, και ανέφερε ενδιαφέρουσες παρατηρήσεις. Όπως είδαμε, την 1^η Δεκεμβρίου 1912, ο Καμπέρος επέστρεψε στο Πυροβολικό, αλλά την επόμενη μέρα ο υπολοχαγός Μουτούσης αφίχθη στην Πρέβεζα. Δύο ημέρες αργότερα εκτέλεσε πτήση δοκιμής με το διπλάνο Maurice Farman, που είχε στο μεταξύ συναρμολογηθεί και πέταξε πάνω από την Πρέβεζα. Την επόμενη μέρα ο Μουτούσης εκτέλεσε πτήση ναυτιλίας για τα Ιωάννινα και προσγειώθηκε στο Χάνι Αιμίν Αγά. Το ύψος της πτήσης ήταν τα 1.600 μέτρα, και πραγματοποίησε άφεση βομβών, προκαλώντας πραγματικό πανικό μεταξύ

¹²³ Αυδής, σ. 121-126.

¹²⁴ «Aviation in war», *Flight*, 25-1-1913, σ. 89.

των τουρκικών στρατευμάτων. Όμως, το αεροπλάνο δέχτηκε πυρά, τα οποία έσκισαν το ύφασμά του, αλλά η μηχανή συνέχισε να λειτουργεί.

Ο λοχαγός Barès, με το ίδιο αεροπλάνο πέταξε πάνω από τα Ιωάννινα, στα 2.300 μέτρα, δεχόμενος τα πυρά των Τούρκων, χωρίς όμως να του προκαλέσουν κάποια βλάβη. Κατά την προσέγγιση στο Χάνι, εκτέλεσε ανώμαλη προσγείωση προκαλώντας ζημιά στο πτητικό μέσο.¹²⁵ Την ίδια μέρα αφίχθη ένα νέα διπλάνο Maurice Farman το οποίο και συναρμολογήθηκε. Στις 7 Δεκεμβρίου, ο Μουτούσης πέταξε πάνω από την Πρέβεζα με το Maurice Farman, και ανέφερε ενδιαφέροντα στοιχεία. Συνέχισε τις πτήσεις του την επόμενη μέρα και εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης πάνω από τα Ιωάννινα με το Maurice Farman στις 9 Δεκεμβρίου, σε ύψος 2.100 μέτρα, ρίχνοντας βόμβες, που είχαν εξίσου σημαντική επίδραση στο ηθικό του εχθρού. Αρκετές σφαίρες χτύπησαν το αεροπλάνο του, προκαλώντας το σπάσιμο μίας δοκού της ατράκτου, χωρίς όμως να επηρεάσει τα πτητικά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου και προσγειώθηκε στο Φιλιππιάδα. Την επόμενη μέρα απογειώθηκε για τη Νικόπολη και στις 11 Δεκεμβρίου 1912, εκτέλεσε πτήσεις με επιβάτη πάνω από την Πρέβεζα. Στις 14 του ίδιου μήνα αφίχθη ένα νέο αεροπλάνο, το οποίο συναρμολογήθηκε και οι Μουτούσης και Νοταράς συνέχισαν τις πτήσεις κατόπτευσης. Στις 15 Δεκεμβρίου αφίχθη στο Λόχο Αεροπόρων ο υπολοχαγός Χρήστος Αδαμίδης, ενώ ο Νοταράς στις 19 Δεκεμβρίου 1912 απογειώθηκε από το αεροδρόμιο της Νικόπολης και πραγματοποίησε μια εξαιρετική αναγνωριστική πτήση, σε ύψος 2300 μέτρων πάνω από το Μπιζάνι και τα Ιωάννινα διάρκειας δύο ωρών (10.20 πμ., έως 12:18) υποβάλλοντας αναφορά σχετικά με τη φρουρά και την οχύρωσή τους, οι οποίες θεωρήθηκαν από τον Έλληνα διοικητή υψίστης σημασίας.

Σύμφωνα με την επίσημη έκθεση του λοχαγού Μιχαήλ Μουτούση, για τα πεπραγμένα στο Μέτωπο της Ηπείρου¹²⁶, μετέβη στην Πρέβεζα στις αρχές

¹²⁵ Ο Αυδής αναφέρει ότι ο Barès κατέστρεψε το αεροπλάνο και έτσι επέστρεψε στη Γαλλία. Το Γενικό Στρατηγείο ζήτησε τότε από τον Καμπέρο να επιστρέψει στο Σώμα, όμως εκείνος αρνήθηκε. Αυδής, σ. 126.

¹²⁶ Κατόπιν διαταγής του αντιστράτηγου Σαπουντζάκη, ο οποίος ασχολήθηκε με τη σύνταξη της Πολεμικής Έκθεσης του Στρατού της Ηπείρου, ζητήθηκε από την Επιτελική Υπηρεσία του Στρατού προς τον λοχαγό Μιχαήλ Μουτούση, να υποβάλλει έκθεση πεπραγμένων της

Δεκεμβρίου και τέθηκε υπό τις διαταγές του Γάλλου αεροπόρου Barès. Αναφέρει ότι και ο έτερος Έλληνας αεροπόρος –δηλαδή, ο Καμπέρος- είχε μεταταχθεί στο Σώμα από το οποίο προερχόταν. Στην προκυμαία της Πρέβεζας βρήκε το υλικό της αεροπλοΐας συσκευασμένο και έτοιμο να αποσταλεί στην Αθήνα, αλλά ο ίδιος το μετέφερε στην Νικόπολη, όπου ήταν το αεροδρόμιο. Με σκοπό οι Έλληνες αεροπόροι να βρεθούν εγγύτερα στο Μέτωπο, ο Barès επέλεξε ως πεδίο προσγείωσης μια λουρίδα γης στο Χάνι Αιμίν Αγά μήκους 80-100 μέτρων και πλάτους 25. Εκεί εκδηλώθηκε διαφωνία με τον Μουτούση, αλλά ο Γάλλος αεροπόρος ήταν ανένδοτος. Το αποτέλεσμα ήταν ο Barès να καταστρέψει στην προσγείωση δύο αεροπλάνα. Στις 5 Δεκεμβρίου, απογειώθηκε από τη Νικόπολη με σκοπό να εκτελέσει αναγνωριστική πτήση πάνω από το Μέτωπο, καθώς υπήρχε η φήμη ότι το ελληνικό στράτευμα βάδιζε προς κατάληψη των Ιωαννίνων και παράλληλα για να ανυψώσει το ηθικό των Ελλήνων μαχητών. Λόγω της δυσκολίας ανύψωσης του Maurice Farman, του δυνατού πλευρικού ανέμου και κυρίως της ασυνεχούς ροής καυσίμου προς τον κινητήρα, δεν κατόρθωσε να φτάσει στο επιθυμητό ύψος για την αναγνώριση (1200 μέτρα από την επιφάνεια του εδάφους). Έτσι, διήλθε στα 600 μέτρα πραγματικό ύψος από το Μπιζάνι, και μπόρεσε να διακρίνει τις τουρκικές εφεδρείες στη δυτική χαράδρα που χώριζε το Μπιζάνι σε μικρό και μεγάλο. Αν και είχε εφοδιαστεί με τέσσερις βόμβες δεν τις χρησιμοποίησε εναντίον τους, γιατί λόγω της φήμης που κυκλοφορούσε, θα μπορούσε να ήταν ελληνικές οι δυνάμεις αυτές. Βεβαίως, είχε πρωτίτερα αναγνωρίσει τις ημέτερες δυνάμεις και την εφεδρεία τους. Στη συνέχεια, διερχόμενος από το Μπιζάνι, ακολούθησε την οδό προς τα Ιωάννινα και είδε δύο τμήματα που στάθμευαν πλησίον της. Όταν άρχισαν να τον πυροβολούν, τους έριξε τις βόμβες που είχε διαθέσιμες. Στη επιστροφή του προσγειώθηκε στο Χάνι Αιμίν Αγά, όπου βρέθηκαν 8 – 10 τρύπες στις πτέρυγες. Έπειτα μετέφερε τις πληροφορίες από την αναγνώριση στον Αρχηγό, στον οποίο επισήμανε τη δυσκολία της σωστής παρατήρησης του Μετώπου από τον χειριστή του αεροπλάνου και ότι υφίσταται η ανάγκη να ίπταται ως επιβάτης ειδικός παρατηρητής. Στην έκθεσή του επισημαίνει τη σημαντική επίδραση που είχε η πτήση αυτή, όπως πληροφορήθηκε από

άλλους αξιωματικούς, στο ηθικό του ελληνικού στρατεύματος. Ο Barès εκτέλεσε ανάλογη αποστολή στο Μπιζάνι ενδεδυμένος με στολή Έλληνα αξιωματικού. Πετώντας στα 1500 μέτρα οι Τούρκοι δεν μπόρεσαν να το πετύχουν με πυρά, αλλά στην προσγείωση, λόγω της μεγάλης ταχύτητας που είχε αναπτύξει, προκάλεσε ατύχημα με αποτέλεσμα να καταστρέψει το αεροπλάνο. Εκεί ο λοχαγός Barès ανέφερε στον Μουτούση ότι ήλθε στην Ελλάδα για να εκτελέσει κάποιες πτήσεις, ώστε να διαπιστώσει την τρωτότητα των αεροπλάνων άνωθεν εχθρικών τμημάτων. Αυτό αποτελεί στοιχείο, που επιβεβαιώνει την προσπάθεια των Γάλλων να εξάγουν χρήσιμα συμπεράσματα για το νέο οπλικό σύστημα. Στη δεύτερη αποστολή του Μουτούση, αυτός βλήθηκε και από θραύσμα οβίδας πυροβολικού, στοιχείο που δείχνει μια πρώιμη, αλλά συστηματική προσπάθεια αντιαεροπορικής άμυνας από τους Τούρκους. Ο Μουτούσης ανέφερε στον Στρατηγό, ότι άνωθεν του Μπιζανίου διέκρινε χαρακώματα, αποθήκες και τις εφεδρικές δυνάμεις του εχθρού. Στις 18 Δεκεμβρίου 1912 έλαβε εντολή να επιστρέψει στην Αθήνα και να παραδώσει το υλικό και τη διαχείριση του αεροπορικού υλικού στον υπίλαρχο Νοταρά. Στο μέτωπο της Ηπείρου, παρέμειναν ο ανθυπίλαρχος Χρήστος Αδαμίδης και ο ομογενής Σακώφ, ενώ ο Barès διαγράφηκε από τη δύναμη της Μοίρας και απεχώρησε, λόγω των αλληπάλληλων αεροπορικών ατυχημάτων στα οποία ενεπλάκη¹²⁷.

Επίσης, αναφέρεται ότι ένας τρομερός κυκλώνας κατέστρεψε τα υπόστεγα στη Νικόπολη και από το Αεροπορικό Απόσπασμα δεν απέμεινε παρά μόνο το προσωπικό και το πεδίο προσγείωσης. Ο Νοταράς και το προσωπικό της Αεροπορίας κατάφεραν να αναδιοργανώσουν τη Μοίρα και συνέχισαν τις πτήσεις, με δύο αεροπλάνα Maurice Farman που διέθεταν ένα υποτυπώδη θάλαμο χειριστή. Την περίοδο αυτή τα ανακοινωθέντα που δίνονταν στη δημοσιότητα ήταν λίγα. Έτσι, καταγράφεται αποστολή αναγνώρισης του Νοταρά πέρα από το Μπιζάνι, στις 21 Δεκεμβρίου 1912¹²⁸. Επίσης, στις 23 Ιανουαρίου 1913 αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού των Νοταρά και Αδαμίδα, οι οποίοι κατόπτευαν το Μπιζάνι και χτύπησαν τον καταυλισμό της φρουράς και τα οχυρωματικά έργα με χειροβομβίδες.

¹²⁷ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 47-49.

¹²⁸ Την οποία διέκοψε λόγω βλάβης στο συρματοσχοίνο του πηδαλίου ύψους – βάθους.

Βεβαίως, οι Τούρκοι χρησιμοποίησαν πυρά τυφεκίων και πυροβολικού εναντίον των Ελλήνων αεροπόρων, χωρίς ιδιαίτερα αποτελέσματα. Επιπλέον, οι Νοταράς και Αδαμίδης πέταξαν άνωθεν των Ιωαννίνων προκαλώντας τρόμο στους Τούρκους και ανείπωτη χαρά στους Έλληνες κατοίκους της πόλης. Στις επανειλημμένες πτήσεις τους, κατόρθωσαν να σχεδιάσουν τα οχυρωματικά έργα και τους καταυλισμούς του εχθρού. Τα εν λόγω σχέδια συνέβαλλαν σημαντικά στις επιτυχείς βολές που εκτελούσε το ελληνικό πυροβολικό¹²⁹.

Για την αποτύπωση των εχθρικών δυνάμεων, αλλά και των οχυρωματικών έργων στο θέατρο επιχειρήσεων, όπως είδαμε είχαν γίνει προσπάθειες λήψης φωτογραφίας από αερόστατα, ενώ από αεροπλάνο έγινε για πρώτη φορά φωτογραφική –αλλά και κινηματογραφική- λήψη από τον φωτογράφο της Pathé, Louis Paul Bonvillain, με χειριστή τον Wilbur Wright, τον Οκτώβριο του 1908¹³⁰. Στην Ελλάδα, η πρώτη φωτογραφική λήψη πραγματοποιήθηκε από το δημοσιογράφο της εφημερίδας «Πατρίς», Δ. Κόκκινο, με χειριστή τον Εμμανουήλ Αργυρόπουλο, την 31 Μαΐου 1912¹³¹. Έξι περίπου μήνες αργότερα, ο Barès κατά τη διάρκεια πτήσης του πάνω από το Μπιζάνι στις 6 Δεκεμβρίου 1912 συνειδητοποίησε την αναγκαιότητα λήψης φωτογραφίας ή σχεδίασης σκίτσου των εχθρικών θέσεων για τη διευκόλυνση των βολών πυροβολικού. Στις 7 Δεκεμβρίου 1912 ο Νοταράς φωτογράφησε το λιμάνι της Πρέβεζας¹³².

Μετά τις 15 Δεκεμβρίου 1912, οι Σάκωφ και Αδαμίδης εκτέλεσαν μερικές από τις πρώτες παγκοσμίως αποστολές ρίψης εφοδίων αλλά και προπαγανδιστικού υλικού στις ελληνικές συνοικίες των Ιωαννίνων. Πιο συγκεκριμένα έριξαν εφημερίδες, φέιγ βολάν (feuille volant, ιπτάμενο φύλλο) και μερικά πακέτα με τρόφιμα και φάρμακα. Στις 5 Φεβρουαρίου 1913 ο Αδαμίδης έριξε εφημερίδες στα Ιωάννινα.

¹²⁹ Αυδής σ. 129-130 και Βροντάκης σ. 173-174.

¹³⁰ Curlin, σ. 307.

¹³¹ Λαγός Κων/νος, Βατάκης Παντελής, «100 Χρόνια από το Θάνατο του Πρώτου Έλληνα Στρατιωτικού Αεροπόρου Εμμανουήλ Αργυρόπουλου», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, Ένθετο στο Τ. 97, Απρίλιος 2013, σ. 51-53.

¹³² Πρόκειται για την πρώτη γνωστή φωτογραφία που τραβήχτηκε από ελληνικό στρατιωτικό αεροπλάνο.

Άξια μνείας, είναι η πτήση του Νοταρά, όπου μετά τα Ιωάννινα, κατευθύνθηκε στη Βόρεια Ήπειρο και πέταξε πάνω από το Αργυρόκαστρο για πέντε λεπτά, προκαλώντας τη χαρά στους ομογενείς και τα πυρά των Τουρκαλβανών. Η αποστολή αυτή διήρκησε 4,5 ώρες και διένυσε 300 χλμ. Στο μεταξύ, οι Σακώφ, Αδαμίδης αλλά και Μουτούσης που είχε επιστρέψει για μικρό χρονικό διάστημα στην Ήπειρο, εκτελούσαν συνεχείς πτήσεις πάνω από το Μέτωπο¹³³. Την 20 Φεβρουαρίου 1913, ο Λόχος Αεροπορίας εκτελεί συνεχείς αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού στο Μπιζάνι. Σε μία από αυτές τις αποστολές αναφέρεται ότι ο Αδαμίδης, επωφελούμενος της μαζικής ελληνικής επίθεσης που πραγματοποιήθηκε εκείνη την ημέρα, πέταξε σε χαμηλό ύψος και έπληξε με τις έξι βόμβες που έφερε, Τούρκους στρατιώτες και ένα κανόνι. Οι Σακώφ, Αδαμίδης και Νοταράς εκτελούσαν αποστολές συνεχώς υποστηρίζοντας τη γενική επίθεση του ελληνικού στρατεύματος. Ομοίως και την επομένη ημέρα, πραγματοποιήθηκαν αντίστοιχες αεροπορικές αποστολές, έως και την πτώση του Μπιζανίου και των Ιωαννίνων συμβάλλοντας τα μέγιστα στην επίτευξη του ΑΝΣΚ¹³⁴.

Οι ελληνικές αεροπορικές επιχειρήσεις στο Μέτωπο της Ηπείρου στη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου έφεραν για πρώτη φορά στο φως χρήσιμα στοιχεία για την αεροπορική δράση στον πόλεμο. Σε τακτικό επίπεδο, συνίστατο οι πτήσεις να πραγματοποιούνται σε ύψος μεγαλύτερο από αυτό της εμβέλειας των εχθρικών πυρών. Αν και η διαπίστωση αυτή φαντάζει αυτονόητη, όπως είδαμε, πριν από τον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο υπήρχαν θεωρητικοί που ισχυρίζονταν ότι λόγω του μικρού όγκου και της ταχύτητάς τους, ήταν σχεδόν αδύνατο τα αεροπλάνα να χτυπηθούν με πυροβολικό και τυφέκια από το έδαφος. Σε στρατηγικό επίπεδο, πληροφορίες από πτήσεις αναγνώρισης κρίθηκαν ιδιαίτερα σημαντικές, τόσο για την κατανομή των εχθρικών δυνάμεων, την τοπογραφία στρατοπέδων, οχυρώσεων κ.ά. Παράλληλα, εκτελέστηκαν βομβαρδισμοί, με εξειδικευμένες για την εποχή βόμβες, τύπου Aasen, δανικής κατασκευής και ελληνικής από το εργοστάσιο Μαλτσινιώτη. Αυτές διέθεταν ειδικούς πυροκροτητές για την

¹³³ Αυδής, σ.130-132.

¹³⁴ Αυδής, σ.142-149.

άφεσή τους από το αεροπλάνο. Ζύγιζαν περίπου τρία κιλά, και έχει αναφερθεί μεταφορά έξι βομβών από ένα αεροπλάνο και η άφεσή τους γινόταν από το πλήρωμα (χειριστή ή παρατηρητή). Ως στόχοι επιλέγονταν είτε εχθρικές δυνάμεις είτε εγκαταστάσεις, οχυρωματικά έργα κτλ. Η καταστροφικότητά τους ήταν αμφισβητήσιμη, αν και αναφέρθηκαν απώλειες δύο Τούρκων στρατιωτών σε μία αποστολή των Νοταρά και Αδαμίδα. Μετά από αυτές τις φήμες, η εμφάνιση των αεροπλάνων προκάλούσε πανικό στο πλήθος.

Επιχειρήσεις Ναυτικής Συνεργασίας

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, στις 18 Δεκεμβρίου 1912, ο Μουτούσης διατάχθηκε να αποχωρήσει από την Ήπειρο και να παρουσιαστεί στην Αθήνα. Από εκεί πήγε στον Μούδρο της Λήμνου, και ανέλαβε χειριστής υδροπλάνου προκειμένου να λάβει μέρος στις αεροπορικές αποστολές επ' ωφελεία του Στόλου. Το πρώτο υδροπλάνο το οποίο προμηθεύτηκε η Ελλάδα, ήταν τύπου Astra Type C¹³⁵, το οποίο διέθετε το πρωτοποριακό σκοπευτικό του Αμερικανού Υπολοχαγού Riley E.Scott, που μνημονεύθηκε στο ημερολόγιο του κυβερνήτη του θωρηκτού Αβέρωφ. Στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από το εξελιγμένο υδροπλάνο, τύπου Maurice Farman 7¹³⁶, το οποίο όπως αναφέρθηκε, χρησιμοποιήθηκε για τη συλλογή πληροφοριών των εχθρικών ναυτικών δυνάμεων και τον βομβαρδισμό τους, σηματοδοτώντας τη χρήση των αεροπλάνων και από τον στόλο. Μάλιστα, Έλληνες μηχανικοί τοποθέτησαν σε αυτό τέσσερεις ξύλινους μηχανισμούς άφεσης για βόμβες μισού κιλού.

Εξαιρετικής σημασίας θεωρείται η πτήση του Μουτούση, με παρατηρητή τον σημαιοφόρο Αριστείδα Μωραϊτίνη, με υδροπλάνο Astra (το οποίο βαφτίστηκε «Ναυτίλος»), σε μια συνδυασμένη αποστολή αναγνώρισης και βομβαρδισμού, πάνω από τον οθωμανικό ναύσταθμο του Ναγαρά στα Δαρδανέλια, στις 24 Ιανουαρίου 1913. Πρόκειται για μία από τις πρώτες

¹³⁵ Καταστράφηκε από τον Γάλλο μηχανικό – χειριστή Guignard. Βογιατζής, 2009, σ. 320-321. Ήταν εφοδιασμένο με κινητήρα Renault 100 ίππων. Γέροντας Παναγιώτης, «Η εισαγωγή του αεροπορικού όπλου στην Ελλάδα και η Ναυτική Αεροπορία μέχρι το τέλος το Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου», Ναυτική Επιθεώρηση, τ. 592, σελ. 10, Μαρ. – Μαΐ. 2015.

¹³⁶ Βογιατζής, 2009, σ. 265-266.

παγκοσμίως πολεμικές αποστολές ναυτικής συνεργασίας. Η πτήση ναυτιλίας που εκτέλεσαν εκείνη την ημέρα ο Μουτούσης με τον Μωραϊτίνη, αιφνιδίασε τους Τούρκους, καθώς ο Ναυτίλος εμφανίστηκε πάνω από τα Δαρδανέλια με προέλευση από τη χερσόνησο της Καλλίπολης και αρχικά θεωρήθηκε τούρκικο αεροπλάνο. Αυτό έδωσε επαρκή χρόνο στο Μωραϊτίνη, με το τηλεσκόπιο με το οποίο ήταν εφοδιασμένος, να καταγράψει με λεπτομέρεια σε σχέδιο τις θέσεις των τούρκικων πολεμικών πλοίων μέσα στο ναύσταθμο. Όμως, όταν έγινε αντιληπτό ότι επρόκειτο για εχθρικό αεροπλάνο, οι Τούρκοι άρχισαν να βάλλουν εναντίον τους με πυροβόλα, Mauser και μυδράλια, τόσο από τη στεριά όσο και από τη θάλασσα, προκαλώντας ένα τεράστιο φράγμα πυρός, το οποίο όμως δεν πτόησε τους Έλληνες αεροπόρους. Στη συνέχεια, οι Μουτούσης και Μωραϊτίνης βομβάρδισαν το στόλο και τα παρακείμενα οχυρά, χωρίς κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα -πλην της τρομοκράτησης του εχθρικού στρατού- με τις τέσσερις βόμβες που είχαν εφοδιαστεί και κατευθύνθηκαν προς το Μούδρο. Όμως, στη διαδρομή κράτησε ο κινητήρας τους και αναγκάστηκαν να προσθαλασσωθούν. Το αντιτορπιλικό «Βέλος», τους εντόπισε και τους ρυμούλκησε μέχρι το Μούδρο. Το πρωτοποριακό αυτό επίτευγμα, έγινε άμεσα ευρέως γνωστό στην Ευρώπη από τα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων, αναδεικνύοντας τις υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρει το νέο όπλο στο Στόλο¹³⁷.

Συμπεράσματα

Οι Βαλκανικές χώρες εισήγαγαν την νέα τεχνολογία του αεροπλάνου, σύμφωνα και με τις υποδείξεις των ξένων στρατιωτικών συμβούλων τους, καθώς ήταν πολλά υποσχόμενη και με σχετικά χαμηλό κόστος σε σχέση με τα άλλα σύγχρονα Όπλα (θωρηκτά, υποβρύχια, πηδαλιούχα αερόστατα κτλ). Ταυτόχρονα, προσέλαβαν ξένους χειριστές¹³⁸, γιατί δεν επαρκούσαν σε αριθμό οι κατάλληλα εκπαιδευμένοι ημεδαποί χειριστές για την επίτευξη του έργου που θα αναλάμβαναν. Επίσης, προσέλαβαν και ξένους μηχανικούς για την τεχνική υποστήριξη των αεροσκαφών και κυρίως των κινητήρων τους¹³⁹.

¹³⁷ Αυδής, σ. 133-140.

¹³⁸ Όπως ο Ιταλός Ribotti Milo, Βογιατζής, 2009, σ. 295 και 304.

¹³⁹ Βογιατζής, 2009, σ. 313-4.

Οι στρατοί που πήραν μέρος στους βαλκανικούς πολέμους διέθεταν σχεδόν όλο το φάσμα της τότε αεροπορικής τεχνολογίας, από τα σφαιρικά αερόστατα που θεωρούνταν τα πιο απαρχαιωμένα μέχρι τα πιο σύγχρονα οθωμανικά διπλάνα τύπου DFW Mars. Όμως τα περισσότερα αεροσκάφη ήταν τύπου Henry Farman σε διάφορες παραλλαγές. Από τα μαθήματα των εναέριων επιχειρήσεων (τα πρώτα lessons learned) έγινε αντιληπτό στις στρατιωτικές ηγεσίες των προηγμένων κρατών η ανάγκη προμήθειας διαθέσιμων αεροπλάνων, ώστε να είναι δυνατή η παρατήρηση από ειδικευμένο προσωπικό¹⁴⁰.

Στο Μέτωπο της Μακεδονίας, οι αποστολές που εκτέλεσαν οι πρώτοι αεροπόροι ήταν ελάχιστες, καθώς η έλευση των Ελλήνων αεροπόρων από τη Γαλλία, όπου εκπαιδεύονταν και του αεροπορικού υλικού και μέσων πραγματοποιήθηκε λίγο πριν από την έναρξη του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να μην υπάρξει επαρκής χρόνος προπαρασκευής των αεροπόρων. Επίσης, η ταχεία προέλαση του Ελληνικού Στρατού στο μέτωπο, ανάγκαζε τη νεοσύστατη αεροπορία σε συνεχείς μετασταθμεύσεις, δεδομένου της μικρής ακτίνας δράσης των πρώτων ελληνικών αεροπλάνων. Οι αποστολές που εκτελέστηκαν είχαν ΑΝΣΚ την αναγνώριση των θέσεων και των κινήσεων του εχθρού, όμως οι Έλληνες αεροπόροι δεν αρκέστηκαν σε αυτό, αλλά χρησιμοποίησαν και αυτοσχέδιες βόμβες κατά του εχθρού. Όπως είδαμε, ο Αυδής, εκτιμά ότι οι βόμβες αυτές ήταν αρκετά αποτελεσματικές. Το βέβαιο είναι ότι οι όποιες πληροφορίες μεταφέρθηκαν στο Ελληνικό Γενικό Στρατηγείο ήταν άμεσα αξιοποιήσιμες για τη λήψη αποφάσεων στρατηγικού χαρακτήρα. Επιπλέον, οι υποτυπώδεις βομβαρδισμοί εχθρικών θέσεων και στρατευμάτων προκαλούσαν πτώση του ηθικού του εχθρού και τόνωση του ημέτερου.

Σύμφωνα με τον Curlin J.S., στο Μέτωπο της Ηπείρου, ο Λόχος Αεροπορίας εκτέλεσε τουλάχιστον 38 πτήσεις περιλαμβάνοντας σε αυτές αποστολές αναγνώρισης ή και βομβαρδισμού, ρίψης εφοδίων ή φείγ βολάν, αλλά και δοκιμαστικές πτήσεις για τον έλεγχο της καλής κατάστασης των

¹⁴⁰ Βογιατζής, 2009, σ. 318-22.

πηγικών μέσων. Ο Γάλλος συνταγματάρχης του Μηχανικού, Crosson-Duplessis, έγραψε στην αναφορά του για πολιορκία του Μπιζανίου, ότι ο Λόχος Αεροπορίας εκτέλεσε 16 αναγνωριστικές πτήσεις. Όμως στο διάστημα Ιανουαρίου και Φεβρουαρίου 1913 δεν αναφέρεται κάποια πτητική δραστηριότητα, αν και είναι πολύ πιθανό να εκτελέστηκαν και τότε ορισμένες πτήσεις. Οι Τούρκοι ανέπτυξαν στο Μπιζάνι μια πρώτη μορφή αντιαεροπορικής άμυνας, η οποία δεν ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματική, λόγω της μικρής σχετικής εμβέλειας των όπλων. Παρά ταύτα, κατάφεραν να προκαλέσουν ζημιές στα ελληνικά αεροπλάνα και έτσι να εμποδίσουν την απρόσκοπτη εκτέλεση της αποστολής τους, ενώ αναφέρεται και τραυματισμός χειριστού¹⁴¹. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να τονιστεί η τόλμη και ο ενθουσιασμός που επέδειξαν οι Έλληνες πρωτοπόροι κατά τη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου, στη Μακεδονία, το Αιγαίο, και την Ήπειρο.

Η δράση των Ελλήνων αεροπόρων έδωσε το έναυσμα σε διεθνές επίπεδο, για την ουσιαστικότερη αξιολόγηση του αεροπλάνου στο θέατρο των επιχειρήσεων. Ιδιαίτερα, η δράση τους στο μέτωπο της Ηπείρου, έδειξε ότι αεροπλάνο μπορούσε να ανταποκριθεί εξίσου με τα πηδαλιοχούμενα αερόστατα στις απαιτήσεις του πολέμου. Επίσης, έγινε κατανοητό ότι η δράση της αντιαεροπορικής άμυνας ήταν αποτελεσματική, καθώς τα αεροπλάνα γύριζαν στη βάση τους διάτρητα από τα πυρά και τα θραύσματα των εχθρικών τυφεκίων και πυροβόλων. Μάλιστα, αναφέρεται ότι οι Τούρκοι για το σκοπό αυτό χρησιμοποίησαν ακόμη και «εγκαιροφλεγείς» οβίδες, αυξάνοντας έτσι την τρωτότητα των αεροπλάνων.

Η στρατηγική επίδραση της νεοσύστατης Πολεμικής Αεροπορίας, ήταν αξιόλογη, όσον αφορά τις πληροφορίες που μπορούσε να μεταφέρει στο ελληνικό στρατηγείο για τον εχθρό, σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Η αποτελεσματικότητα των βομβαρδισμών κατά των εχθρικών δυνάμεων και των οχυρώσεων του ήταν μικρή, όμως είχε αξιοσημείωτη επίδραση στο ηθικό των αντίπαλων στρατευμάτων, αλλά και του άμαχου πληθυσμού. Ομοίως, η ρίψη εφοδίων ή προπαγανδιστικού υλικού είχε αντίστοιχη θετική επίδραση

¹⁴¹ Curlin σ. 307-308.

στους Έλληνες έγκλειστους κατοίκους των Ιωαννίνων. Οι αποστολές αναγνώρισης και κατόπτευσης του εχθρού και διεύθυνσης πυροβολικού ήταν σαφώς αποτελεσματικές¹⁴².

Ο Μουτούσης επεσήμανε την αναγκαιότητα ύπαρξης παρατηρητή στο αεροπλάνο που πραγματοποιούσε πολεμική επιχείρηση, καθώς ο οδηγός αεροπόρος δεν μπορούσε να εκτελέσει ταυτόχρονα και παρατήρηση. Στο πλαίσιο αυτό, ο Έλληνας αεροπόρος κατέγραψε ότι τα αποτελέσματα της αποστολής αναγνώρισης με τον Μωραΐτινη, στον «Ναυτίλο», ήταν πέραν των προσδοκώμενων, καθώς ο δεύτερος, ως παρατηρητής, κατόρθωσε να σχεδιάσει με ακρίβεια τη θέση και την κατάσταση των πλοίων του τουρκικού στόλου όπως ήταν ελλιμενισμένα στο Ναγαρά. Όμως, τα στρατιωτικά επιτελεία των ευρωπαϊκών χωρών και ιδιαίτερα της Ελλάδας, δεν είχαν ακόμα πεισθεί για την αναγκαιότητα επιχειρησιακής χρησιμοποίησης του νέου Όπλου¹⁴³. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Μουτούσης, η αεροπλοΐα ως υπηρεσία, την περίοδο αυτή, ήταν τελείως ανοργάνωτη και δεν μπορούσε κάποιος να προσδοκά ιδιαίτερα αποτελέσματα¹⁴⁴.

¹⁴² ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 53-54.

¹⁴³ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 41-54, Βροντάκης, σ. 174-6 και Βογιατζής, 2009, σ. 284-6.

¹⁴⁴ ΓΕΣ/ΔΙΣ, Φακ. 1622/Α/6, Γραφείο Πολεμικής Εκθέσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄: ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΣΤΟΝ Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ (1914-1918)

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία μέχρι την είσοδο της Ελλάδας στον Πόλεμο (1914-1917)

Μετά το πέρας των Βαλκανικών Πολέμων, η ελληνική Στρατιωτική Αεροπορία, λόγω έλλειψης πόρων περιέπεσε σε αδράνεια και στασιμότητα. Θεσμικά, έγιναν κάποιες νομοθετικές προσπάθειες, οι οποίες όμως δεν ευοδώθηκαν. Αυτό οδήγησε την πλειοψηφία των Ελλήνων αεροπόρων να μεταταχθούν στα Σώματα προέλευσής τους, καθώς αντιμετώπιζαν την αρνητική στάση των στρατιωτικών παραγόντων σε κάθε προσπάθεια εκσυγχρονισμού της¹⁴⁵. Στην κρίσιμη αυτή περίοδο, ο λοχαγός Δημήτριος Καμπέρος, ανέλαβε τη διοίκηση του Λόχου Αεροπορίας, στο Λεμπέτ της Θεσσαλονίκης, όπου υπήρχε διαμορφωμένο κατάλληλο πεδίο προσγειώσεων. Χάρη στις προσπάθειές του, ιδρύθηκε εκπαιδευτικό κέντρο αεροπόρων, με τον ίδιο διοικητή και εκπαιδευτή, χρησιμοποιώντας ως μέσα εκπαίδευσης τα υπολείμματα αεροπορικού υλικού των Βαλκανικών Πολέμων. Έτσι, κατόρθωσε να διατηρήσει ένα μικρό πυρήνα αεροπόρων. Από το 1915, η Ελληνική Κυβέρνηση, βλέποντας την εξέλιξη του Όπλου στις πολεμικές επιχειρήσεις που διεξαγόταν, προσπάθησε να την ανασυγκροτήσει. Έτσι, με διαταγή του Υπουργείου Στρατιωτικών, η Στρατιωτική Αεροπορία απέκτησε σύγχρονο οργανωτικό πλαίσιο ως «Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού» και καλά εξοπλισμένο συνεργείο επισκευών. Παράλληλα, εγκρίθηκε κονδύλιο για την βελτίωση και επισκευή των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου. Κύρια αποστολή της Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού ήταν η εκπαίδευση ιπτάμενου και τεχνικού προσωπικού¹⁴⁶.

¹⁴⁵ Πρόκειται για το ΒΔ της 16^{ης} Αυγούστου 1913, που αποτέλεσε τη βάση ίδρυσης προσωρινού λόχου αεροπόρων, που υπαγόταν στο Μηχανικό και ανήκε στο Γ΄ Σώμα Στρατού Θεσσαλονίκης. Με το Νόμο 85/29-11-1913 (ΦΕΚ 4/12/13, Τ.247) ο λόχος υπήχθη άμεσα στο Υπουργείο Στρατιωτικών, ο οποίος όμως ουδέποτε συγκροτήθηκε ως αεροπορική μονάδα. Επίσης, με το Νόμο 178/13-4-1914 προβλέφθηκε η αποστολή αξιωματικών ιπταμένων και αρχιτεχνιτών για εκπαίδευση στο εξωτερικό, χωρίς κάποιο αποτέλεσμα. ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 62-63.

¹⁴⁶ Πρόκειται για τη διαταγή 6435/19-10-1915, ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 64.

Αντίθετα, η Ναυτική Αεροπορία, είχε εξαρχής τη στήριξη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, προωθώντας πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της. Έτσι, στα μέσα του 1914, η Ναυτική Αεροπορία είχε άρτια καταρτισμένα στελέχη και εύρυθμη οργανωτική δομή, χάρη στις ακατάβλητες προσπάθειες του σημαιοφόρου Αριστεΐδη Μωραΐτινη και την αμέριστη συμπαράσταση του αρχηγού της Βρετανικής Στρατιωτικής αποστολής στην Ελλάδα, ναυάρχου Mark Kerr¹⁴⁷. Ο ξένος ναύαρχος συγκαταλέγεται σε εκείνους που συνειδητοποίησαν νωρίς την επιχειρησιακή αξία του αεροπλάνου για το Πολεμικό Ναυτικό και θαύμαζε τον Μωραΐτινη, παρά τη μεγάλη διαφορά που είχαν τόσο σε ηλικία όσο και σε βαθμό. Χάρη στις εισηγήσεις του Kerr, εγκρίθηκαν κονδύλια για την κατασκευή απαραίτητων υποδομών και αργότερα για τη σύσταση Σώματος Αεροπόρων του ΠΝ¹⁴⁸. Ο Νόμος 257/2-5-1914 καθόριζε ζητήματα κατάταξης και εκπαίδευσης των ιπταμένων και παρατηρητών, την ίδρυση σχολείων για τους αξιωματικούς και ιδιώτες αεροπόρους, για τους μηχανικούς, αλλά και τρία πειραματικά εργαστήρια τηλεφωτογραφίας, αεροδυναμικής και ασυρμάτου – τηλεγράφου. Επιπλέον, διευθετήθηκαν θέματα ονομασίας, όπως «Μοίρα» και «Σμήνος», η στολή του προσωπικού και άλλα διοικητικά θέματα. Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο ήταν η προμήθεια της Ναυτικής Αεροπορίας με νέα υδροπλάνα¹⁴⁹, τρία εκπαιδευτικά και τέσσερα μαχητικά, παρά τις οικονομικές δυσκολίες της χώρας. Την εκπαίδευση των πρώτων αεροπόρων του ΠΝ, ανέλαβε ο Βρετανός αεροπόρος, αντιπλοίαρχος Pizey¹⁵⁰, με τη συνδρομή μιας ολιγομελούς τεχνικής δύναμης για την υποστήριξη του αεροπορικού έργου. Στη συνέχεια, ιδιώτες κατατάχθηκαν στη δύναμη του Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος (ΝΑΣ), ενισχύοντας το μικρό πυρήνα αεροπόρων του ΠΝ. Το 1915, ιδρύθηκε στο Υπουργείο Ναυτικών η Επιθεώρηση του Αεροπορικού Σώματος, που

¹⁴⁷ Ο ίδιος ο ναύαρχος εκπαιδεύτηκε μαζί με τους πρώτους Έλληνες αεροπόρους, σε ηλικία 52 ετών. Μετά από λίγο καιρό, απομακρύνθηκε από την Ελλάδα. Ζάννας Αλ., «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 10-10-1929.

¹⁴⁸ Πρόκειται για Σχέδιο Νόμου που κατατέθηκε στη Βουλή τον Ιανουάριο του 1914, «περί εγκρίσεως προϋπολογισμού δι' εκτελέσεως έργων εις Ναυτικές Βάσεις» και το Νόμο 257/2-5-1914, «περί συστάσεως Σώματος Αεροπόρων του Πολεμικού Ναυτικού», ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 72-73.

¹⁴⁹ Το πρώτο ελληνικό υδροπλάνο, ήταν δώρο των Ελλήνων της Αιγύπτου και ήταν από τα τελειότερα της εποχής. Η πρώτη σοβαρή προσπάθεια προμήθειας υδροπλάνων έγινε προς το τέλος του 1914. Ζάννας Αλ., «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 25-9-1929.

¹⁵⁰ Πέθανε μετά από λίγο χρονικό διάστημα. Ζάννας Αλ., «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 10-10-1929.

υπαγόταν άμεσα στο Υπουργείο και στη συνέχεια το Αεροπορικό Τμήμα, που αποτέλεσε το έκτο Τμήμα του ΠΝ, καθώς μέχρι τότε υπαγόταν στο Τμήμα Τορπιλών. Επίσης, τον Απρίλιο του 1915, η αεροπορική δύναμη εντάχθηκε επίσημα στη σύνθεση του Στόλου, αποτελώντας ιδιαίτερη δύναμη, εδραιώνοντας το ΝΑΣ στις αντιλήψεις των στελεχών του ΠΝ¹⁵¹.

Υπό την πίεση των πολιτικό - στρατιωτικών γεγονότων το Φθινόπωρο του 1915, την παράδοση αμαχητί του οχυρού Ρούπελ στις Κεντρικές Δυνάμεις και την παραβίαση της ελληνικής ουδετερότητας από τους Άγγλο – Γάλλους, που πραγματοποίησαν απόβαση στη Θεσσαλονίκη, ο Ελληνικός Στρατός υποχρεώθηκε να απομακρυνθεί από την Κεντρική Μακεδονία. Έτσι, η ΑΥΣ μεταστάθμευσε στο Ν. Αμύνταιο¹⁵² (Σόροβιτς) για τρεις περίπου μήνες¹⁵³, στη συνέχεια στη Λάρισα¹⁵⁴, όπου άμεσα ξεκίνησε η εκπαίδευση των ιπταμένων και τεχνικών της ΑΥΣ και διατέθηκαν οι απαραίτητοι πόροι για τη διαμόρφωση του αεροδρομίου και την αγορά υλικού για τη συντήρηση των αεροπλάνων. Από την 1^η Εκπαιδευτική Σειρά (ΕΣ) αποφοίτησε μόνο ο λοχαγός Χατζηζαφειρίου. Με ΒΔ ξεκίνησε η λειτουργία της 2^{ης} ΕΣ, όμως ο αποκλεισμός της χώρας από τις δυνάμεις της Αντάντ, εξάντλησαν τα αποθέματα καυσίμου με αποτέλεσμα να μην μπορούν να πραγματοποιηθούν πτήσεις.

Ομοίως, οι Βρετανοί οργανωτές αποχώρησαν από το ΝΑΣ προς το τέλος του 1915, εξαιτίας του Εθνικού Διχασμού και τη διαφωνία του Βενιζέλου με τον βασιλιά Κωνσταντίνο, αφού ο πρωθυπουργός υποστήριζε την έξοδο της Ελλάδας στον πόλεμο με τους Συμμάχους και ο βασιλιάς ήθελε να παραμείνει ουδέτερη. Έτσι περιορίστηκε και σχεδόν ατόνησε το αξιόλογο έργο που είχε αρχίσει να επιτελεί το ΝΑΣ, παρά το περιορισμένο χρόνο ζωής του. Ο τότε Αρχηγός Στόλου, ναύαρχος Π. Κουντουριώτης διέταξε όσους

¹⁵¹ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 75-77.

¹⁵² Διαταγή 1024/14-12-1915, του Υπουργείου Στρατιωτικών.

¹⁵³ Ο Οικονομάκος αναφέρει ότι μεταφέρθηκε στη Πτολεμαΐδα, που είναι αρκετά κοντά στο Αμύνταιο. Λόγω του μεγάλου υψομέτρου, ο κινητήρας του αεροπλάνου δεν είχε την ίδια απόδοση και έτσι δεν μπορούσαν να εκτελεστούν εκπαιδευτικές πτήσεις, γεγονός που οδήγησε τους εκπαιδευόμενους αξιωματικούς να συντάξουν πρωτόκολλο τιμής, στο οποίο ζητούσαν την απομάκρυνση του Καμπέρου από τη διοίκηση, λόγω ακαταλληλότητας και δειλίας. Στη συνέχεια υπέβαλλαν ατομικές παραιτήσεις από την Αεροπορία. Οικονομάκος Πέτρος, *Η Ελληνική Αεροπορία*, Αυτοέκδοση, Αθήνα, 1970, σ. 25.

¹⁵⁴ Διαταγή 2586/16-2-1916 του Υπουργείου Στρατιωτικών.

εκπαιδευόμενους δεν είχαν ακόμη αποκτήσει δίπλωμα αεροπόρου να επιστρέψουν στις προηγούμενες επιστάσεις τους με αποτέλεσμα να παραμείνει στο ΝΑΣ μόνο ένας μικρός πυρήνας τεσσάρων αεροπόρων. Παρ' όλα αυτά, λίγο αργότερα, μετατέθηκε προσωρινά στη Μοίρα Π. Φαλήρου μια σημαντική δύναμη δοκίμων αεροπόρων προερχόμενοι από τους ιδιώτες και ένας ικανοποιητικός αριθμός τεχνιτών. Η πτητική εκπαίδευση ολοκληρώθηκε συμπεριλαμβάνοντας νυχτερινές πτήσεις, αποστολές φωτογράφισης και συνεργασίας των υδροπλάνων με τον Στόλο, επιθέσεις κατά υποβρυχίων κτλ. Το δε τεχνικό προσωπικό είχε καταφέρει, παρά τα πενιχρά μέσα, να εξασφαλίζει τη συντήρηση των μέσων, κατασκευάζοντας έλικες, πλωτήρες, πτέρυγες κτλ, ενώ επισκεύαζε και τις όποιες βλάβες παρουσιάζονταν. Στο πλαίσιο αυτό, επίσης αξιόλογες ήταν και οι ερασιτεχνικές ασχολίες του αντιπλοίαρχου Πανουργιά και του καθηγητή του Πανεπιστημίου κ. Χόνδρου¹⁵⁵.

Μετά την εκδήλωση του Κινήματος της Εθνικής Αμύνης και των Νοεμβριανών¹⁵⁶ (18 Νοεμβρίου 1916), οι δυνάμεις της Αντάντ επέβαλαν τον περιορισμό στην Πελοπόννησο των ελληνικών μονάδων που παρέμεναν πιστές στον βασιλιά Κωνσταντίνο. Αυτό είχε ως επακόλουθο την εκ νέου μεταστάθμευση της ΑΥΣ σε θέση έξω από το Ναύπλιο, στο παλιό ιπποτροφείο, (σημερινή Νέα Κίος)¹⁵⁷. Παράλληλα, με ΒΔ¹⁵⁸ καθορίστηκαν για πρώτη φορά οι Πίνακες Οργάνωσης και Υλικού της ΑΥΣ και επέτρεψε την εκπαίδευση υπαξιωματικών για την απόκτηση πτυχίου χειριστή. Στο μεταξύ, τον Οκτώβριο του 1916, η πλειοψηφία των στελεχών του ΝΑΣ τάχθηκε στο πλευρό της προσωρινής Κυβέρνησης Εθνικής Αμύνης που είχε συγκροτήσει στη Θεσσαλονίκη η Τριανδρία, Βενιζέλος, Κουντουριώτης και Δαγκλής και

¹⁵⁵ Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ενώ την περίοδο εκείνη είχαν αγορασθεί εννέα αεροσκάφη, τα επίσημα βιβλία της τεχνικής υπηρεσίας είχαν καταγράψει την καταστροφή 30, ως αποτέλεσμα της επισκευής αυτών που είχαν ανασυρθεί από τη θάλασσα. Ζάννας Αλ., «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 10-10-1929.

¹⁵⁶ Στις 16 Νοεμβρίου 1916, ο Γάλλος αντιναύαρχος Νταρτίζ ντυ Φουρνέ, ζήτησε από τη βασιλική κυβέρνηση των Αθηνών την παράδοση πολεμικών σκαφών και άλλου αμυντικού υλικού, η οποία όμως αρνήθηκε να υπακούσει. Στις 18 του μηνός, ο Φουρνέ αποβίβασε 3.000 Γάλλους ναύτες στο Φάληρο και τον Πειραιά, οι οποίοι συγκρούστηκαν με τους φιλοβασιλικούς Συνδέσμους Επιστράτων. Σκοτώθηκαν ή τραυματίστηκαν 194 ξένοι και 82 Έλληνες, ενώ σκοτώθηκαν και 35 βενιζελικοί πολίτες από τη δράση των φιλοβασιλικών επιστράτων.

¹⁵⁷ Εγκύκλιος διαταγή 5381/6-12-1917, του Υπουργείου Στρατιωτικών.

¹⁵⁸ ΦΕΚ 49/ 23-3-1917, «Περί σχηματισμού της εν ειρήνη Αεροπορικής υπηρεσίας στρατού».

κήρυξε τον πόλεμο στις Κεντρικές Αυτοκρατορίες ¹⁵⁹. Μέσω Θάσου, όπου ήδη είχε δημιουργηθεί βάση των Ναυτικών Αεροποριών των Συμμάχων, στάλθηκαν στο χωριό Ρωμανό της Λήμνου, όπου εγκαταστάθηκαν μέσα στο σχολείο. Στη συνέχεια κατασκήνωσαν στο χώρο του αεροδρομίου των Συμμάχων, Marsh ¹⁶⁰ (Μαρς) στο Μούδρο για εκπαίδευση. Η προσωρινή Κυβέρνηση της Θεσσαλονίκης, με διάταγμά της αποφάσισε την επανίδρυση του ΝΑΣ και την κατάταξη σε αυτό αξιωματικών διαφόρων ειδικοτήτων για την κάλυψη των αναγκών σε χειριστές και παρατηρητές ¹⁶¹.

Η κατάληψη της Βορείου Ηπείρου από τους Ιταλούς, της Θεσσαλίας και αργότερα του Ισθμού από τις Συμμαχικές δυνάμεις, είχε σαν αποτέλεσμα την εκθρόνιση του Βασιλιά Κωνσταντίνου, αφήνοντας στο θρόνο τον δεύτερο γιο του Αλέξανδρο (Ιούνιος 1917), και την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας από τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Τα γεγονότα αυτά είχαν αντίκτυπο και στην ΑΥΣ, όπου μέρος των στελεχών της προσχώρησαν στο Στρατό της Εθνικής Αμύνης και στάλθηκαν για εκπαίδευση στο Μούδρο. Τα στελέχη αυτά συμμετείχαν στις επιχειρήσεις στο Μακεδονικό Μέτωπο, στο πλαίσιο της δράσης της συμμαχικής αεροπορίας, έως ότου η Ελλάδα εισήλθε επίσημα (28 Ιουνίου 1917) στον Πόλεμο στο πλευρό των Συμμάχων (Αντάντ, Entente ¹⁶²).

Η πολεμική αξιοποίηση της Αεροπορίας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

Στην αρχή του πολέμου, οι αεροπορικές δυνάμεις των αντίπαλων συνασπισμών, είχαν ασήμαντη συμμετοχή στις πολεμικές επιχειρήσεις. Η Γαλλία, το 1914, ήταν σε θέση να παρατάξει 216 αεροπλάνα στην πρώτη γραμμή και 50 στα μετόπισθεν, με 220 άρτια εκπαιδευμένους χειριστές. Η Βρετανία, αντίστοιχα είχε 84 αεροπλάνα και 120 χειριστές. Η Γερμανία, αν και αρχικά επικεντρώθηκε στα πηδαλιοχούμενα αερόστατα τύπου Ζέππελιν,

¹⁵⁹ Αν και το Υπουργείο των Ναυτικών παρακολουθούσε τις κινήσεις και τις συζητήσεις των στελεχών της Ναυτικής Αεροπορίας μέσω κατασκοπών, ο Μωραϊτίνης και μια μεγάλη ομάδα στελεχών επιβιβάστηκαν την 13^η Σεπτεμβρίου σε λέμβο από το Παλαιό Φάληρο για να παρουσιασθούν στον αρχηγό της συμμαχικής αεροπορίας στο Κερασίφι με σκοπό να υπηρετήσουν την Ελλάδα. Ζάννας, «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 11-10-1929.

¹⁶⁰ Το όνομα δόθηκε από τα έλη που πλημμύριζαν στη γύρω περιοχή. Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 83.

¹⁶¹ Πρόκειται για τα διατάγματα της 12-10-1916 και 3-11-1916.

¹⁶² «Εγκάρδια Συνεννόηση» (Entente Cordiale)

παράλληλα διέθετε τέσσερα Τάγματα Αεροπορίας και είχε αρχίσει την κατασκευή αεροπλάνων και αεροπορικού υλικού σε γερμανικά εργοστάσια. Η Αυστροουγγαρία, διέθετε αρχικά 70 μαχητικά και εκπαιδευτικά αεροπλάνα, γερμανικής και εγχώριας παραγωγής. Η Ρωσία διέθετε πάνω από 200 αεροπλάνα, συμπαραγωγής με τη γαλλική εταιρεία Gnome. Η Ιταλία είχε σε εξέλιξη τη συγκρότηση 12 σολίσκων αεροπλάνων, με επτά αεροπλάνα έκαστος, ιταλικής κατασκευής, ενώ το Βέλγιο 40 αεροπλάνα γαλλικής προέλευσης και 60 άρτια εκπαιδευμένους χειριστές και παρατηρητές. Όμως, οι ανάγκες του πολέμου ήταν τεράστιες, με αποτέλεσμα τον Δεκέμβριο του 1915 η Γαλλία να διαθέτει 1.300 αεροπλάνα και τον Οκτώβριο του 1917 4.000. Συνολικά, στη Γαλλία κατασκευάστηκαν 51.000 αεροπλάνα και 92.000 κινητήρες αεροσκαφών. Αντίστοιχα, η Βρετανία κατασκεύαζε στο τέλος του πολέμου, 4.000 αεροπλάνα μηνιαίως¹⁶³!

Οι αεροπορικές δυνάμεις των χωρών που συμμετείχαν στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν ενσωματωμένες στο Στρατό Ξηράς και το Πολεμικό Ναυτικό. Λόγω των ατελών χαρακτηριστικών των αεροπλάνων εκείνης της εποχής, δεν θεωρούνταν αξιόλογα πολεμικά μέσα. Όμως, το «**συνεχές μέτωπο**» (*continuous front*), με κύριο χαρακτηριστικό τη στατικότητα των αντίπαλων δυνάμεων, οδήγησε στην ευρύτερη χρησιμοποίησή τους, με σκοπό την αποκατάσταση της χαμένης ευελιξίας του στρατεύματος¹⁶⁴. Η τεχνολογική πρόοδος που σημειώθηκε, ενώ διαρκούσε ο πόλεμος, επέτρεψε στο αεροπλάνο να αναλάβει αποστολές δίωξης, βομβαρδισμού και αναγνώρισης. Νέοι τύποι αεροπλάνων με ισχυρότερο κινητήρα και μεγαλύτερη άτρακτο παρείχαν τη δυνατότητα, να μεταφέρουν όλο και μεγαλύτερο φορτίο βομβών. Το 1914, στην αρχή του πολέμου, ο χειριστής έριχνε τις βόμβες με τα χέρια, όπως αυτό γινόταν στους Βαλκανικούς Πολέμους. Ως εκ τούτου, τα αποτελέσματα ήταν περισσότερο ψυχολογικού χαρακτήρα. Στη συνέχεια, τοποθετούσαν βόμβες κάτω από την πτέρυγα και η άφεσή τους γινόταν χειροκίνητα. Προς το τέλος του πολέμου, έχουμε τα

¹⁶³ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 55-58 και Κοντογιάννης Π., Γενική Επισκόπησης του Ευρωπαϊκού Πολέμου, εκδόσεις Παπαπαύλου & Σία, Αθήνα, 1919, σ. 142.

¹⁶⁴ Παλαβούζης Πασχάλης, «Τακτική και Στρατηγική Χρήση του Αεροπλάνου κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο με παραδείγματα αναφοράς από το ελληνικό θέατρο επιχειρήσεων», *Εθνικές Επτάλξεις*, τ. 115, Ιαν. – Μαρ. 2016, σ. 66.

πρώτα «στρατηγικά» βομβαρδιστικά με τρεις κινητήρες, τα οποία μετέφεραν πολύ μεγαλύτερο φορτίο βομβών, των οποίων η άφηση γινόταν ηλεκτρικά. Σημαντικές υπήρξαν οι εξελίξεις και στον συγχρονισμό του πολυβόλου με την έλικα, γεγονός που οδήγησε στη «γέννηση» του καταδιωκτικού, το 1915. Το πρώτο καταδιωκτικό αεροπλάνο οφείλεται στους Γερμανούς μηχανικούς, οι οποίοι κατασκεύασαν το αεροπλάνο δίωξης «Fokker», σε συνεργασία με τον ομώνυμο Ολλανδό σχεδιαστή αεροπλάνων. Ήταν εξοπλισμένο με μυδραλιοβόλο Maxim, που έβαλε διά μέσου της έλικας, ενώ είχαν αυξήσει την ταχύτητα πλεύσης του. Οι Γάλλοι άρχισαν να χρησιμοποιούν αντίστοιχου ρόλου αεροπλάνα από τις 10 Νοεμβρίου του 1915¹⁶⁵.

Στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το αερόστατο έχασε την πρωτοκαθεδρία από το αεροπλάνο ως το κύριο εναέριο όπλο. Λόγω της ευκινησίας του, αποτελούσε το μέσο προσβολής των αερόστατων. Τα τελευταία χρησιμοποιήθηκαν από του Γερμανούς κυρίως στη Βόρεια Θάλασσα, από το Γερμανικό Ναυτικό, όπου ήταν πιο ασφαλή λόγω της απουσίας εχθρικής αεροπορίας και αντιαεροπορικής άμυνας.

Ο αρχικός ρόλος του αεροπλάνου στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν οι πτήσεις Παρατήρησης/ Αναγνώρισης, οι οποίες τους πρώτους μήνες του πολέμου βασίζονταν αποκλειστικά στις καταγεγραμμένες παρατηρήσεις του χειριστή ή του αξιωματικού του Επιτελείου και σε όσες άλλες πληροφορίες συγκρατούσε το πλήρωμα του αεροπλάνου δια μνήμης. Αντικειμενικός σκοπός των αποστολών ήταν η λήψη πληροφοριών για τη διαμόρφωση του εδάφους, το αμυντικό σχέδιο του εχθρού, τις θέσεις και τις κινήσεις του, τις γραμμές ανεφοδιασμού του και την ενεργητικότητα του εχθρικού πυροβολικού¹⁶⁶. Από τα τέλη του 1914 και μετά, η πρόοδος που συντελέστηκε στην αεροφωτογράφιση και την ασύρματη τηλεγραφία επέτρεψε την αποτελεσματικότερη χρήση τους. Για τον ίδιο σκοπό χρησιμοποιούνταν και τα «αιχμάλωτα» (drachen) αερόστατα, τα οποία είχαν το πλεονέκτημα της διαρκούς παρατήρησης –εφ’ όσον οι καιρικές συνθήκες το επέτρεπαν- και της

¹⁶⁵ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ.179.

¹⁶⁶ Το αεροπλάνο ήδη από την αρχή του πολέμου αποκλήθηκε «Οφθαλμός του Στρατηγού», Βροντάκης Εμ., «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας, Μέρος III», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, Ιούλιος 1934, σ.178.

άμεσης επικοινωνίας με ενσύρματη τηλεφωνική γραμμή. Λόγω της τρωτότητάς τους, προστατεύονταν από επίγεια αντιαεροπορική άμυνα και από αεροπλάνα δίωξης¹⁶⁷.

Παράλληλα, τα αεροπλάνα εκτελούσαν αποστολές συνδέσμου με το πεζικό, μεταφέροντας αξιωματικούς του Επιτελείου και αποστολές παρατήρησης βολής πυροβολικού, όπου με φωτογραφικές λήψεις των εχθρικών στόχων και τη χρήση ασύρματης τηλεγραφίας, κατεύθυναν τη βολή του φίλιου πυροβολικού, τόσο της Ξηράς όσο και του Στόλου. Ενδεικτικά, η εκστρατεία της Καλλίπολης (Απρίλιος 1915 - Ιανουάριος 1916) εναντίον των Τούρκων, οι οποίοι είχαν συμμαχήσει με τις Κεντρικές Αυτοκρατορίες¹⁶⁸, σηματοδοτεί την έναρξη από τους Βρετανούς των αεροπορικών επιχειρήσεων στον ευρύτερο ελλαδικό χώρο, στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Όμως, η αποτελεσματικότητα των τότε βρετανικών αεροπλάνων ήταν περιορισμένη, λόγω της μικρής αξιοπιστίας των κινητήρων τους, της προβληματικής ασύρματης επικοινωνίας και της απειρίας συνεργασίας αεροσκαφών παρατήρησης και πολεμικών σκαφών επιφανείας. Ιδιαίτερα, ο μη έγκαιρος εντοπισμός των ναρκών που είχαν ποντίσει οι Τούρκοι πριν την τελική προσπάθεια διάπλου των Στενών από τον άγγλο-γαλλικό στόλο, θεωρήθηκε το αποκορύφωμα της αποτυχίας των αεροπορικών δυνάμεων την περίοδο εκείνη. Όμως, η πρόοδος της τεχνολογίας και η αύξηση της εμπειρίας του στρατεύματος, οδήγησε στην άμβλυση των προβλημάτων. Χάρη στην εφεύρεση του «κώδικα ρολογιού»¹⁶⁹ βελτιώθηκε η κατεύθυνση των πυρών του πυροβολικού, και η αναγνώριση βασίστηκε στη φωτογράφιση, διορθώνοντας τις όποιες ανακρίβειες στους χάρτες της εποχής.

Η εγγύς αεροπορική υποστήριξη των δυνάμεων του Στρατού Ξηράς, εκδηλώθηκε άμεσα, ως παράλληλη δράση των αναγνωριστικών αεροσκαφών

¹⁶⁷ Κοντογιάννης Π., σ.143-147.

¹⁶⁸ Στρατηγικός ΑΝΣΚ ήταν η εξουδετέρωση της Τουρκίας με σκοπό την αποδέσμευση ρωσικών στρατευμάτων από τον Καύκασο και η προώθησή τους σε άλλα μέτωπα, η αποκατάσταση της (αμφίδρομης) γραμμής εφοδιασμού Βρετανίας, Γαλλίας και τσαρικής Ρωσίας και ο πειθαναγκασμός της Βουλγαρίας, ώστε στη χειρότερη περίπτωση να κρατήσει ουδέτερη στάση και στην καλύτερη να ταχθεί στο πλευρό της Αντάντ. Παλαβούζης, *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 115, σ. 67.

¹⁶⁹ Πραγματοποιήθηκε από τον D.S. Lewis, αξιωματικό του Βασιλικού Ιπτάμενου Σώματος (RFC). Παλαβούζης, *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 115, σ. 68.

και είχε μεγάλη επίδραση στο ηθικό των αντιμαχόμενων δυνάμεων. Ήταν δε αποτελεσματικότερη όταν τα αεροπλάνα επιχειρούσαν σε ύψη κάτω των 1200 μέτρων, καθώς είχαν μεγαλύτερη ακρίβεια βολής, και συνδυάζονταν με βολές του πολυβόλου του αεροπλάνου κατά του αντίπαλου στρατεύματος, των εφοδιοπομπών και των φαλάγγων του κτλ¹⁷⁰. Αποστολές βομβαρδισμού σημειώθηκαν στο θέατρο επιχειρήσεων του Αιγαίου, στην εκστρατεία της Καλλίπολης. Αεροπλάνα της 3ης Μοίρας της Βασιλικής Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας (RNAS) επιχειρούσαν διαρκώς, από την Τένεδο και έπειτα από την Ίμβρο, εκτελώντας αποστολές αναγνώρισης, διεύθυνσης πυρών πυροβολικού και βομβαρδισμού. Η βρετανική αεροπορική δύναμη έριξε συνολικά 1.155 βόμβες, βάρους 27 τόνων, σε αντίθεση με την ασήμαντη εχθρική αεροπορική δράση¹⁷¹.

Όταν τον Οκτώβριο του 1915 η Βουλγαρία επιτέθηκε αιφνιδιαστικά στη Σερβία, το θέατρο επιχειρήσεων μετατοπίστηκε σταδιακά στη Μακεδονία και τη Θράκη. Τότε στοχοποιήθηκαν από τις Συμμαχικές αεροπορίες συγκεντρώσεις εχθρικών στρατευμάτων, κέντρα διοίκησης και εφοδιασμού, πυροβόλα και οχυρωματικές θέσεις, λιμάνια, πλοία, αεροδρόμια, γέφυρες του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, ακόμη και η γεωργική παραγωγή. Αντικειμενικός σκοπός ήταν η καταστροφή του δικτύου ανεφοδιασμού των Βουλγάρων, οι οποίοι με τη συνδρομή και γερμανικών δυνάμεων είχαν εισβάλει και καταλάβει την Ανατολική Μακεδονία.

Στις 21 Ιουνίου 1915 έγινε η πρώτη απόπειρα βομβαρδισμού της Κωνσταντινούπολης από τους Συμμάχους, η οποία όμως απέτυχε εξαιτίας βλάβης που παρουσιάστηκε στο αεροπλάνο που επιχειρούσε. Την Άνοιξη του 1916 γαλλικά αεροπλάνα βομβάρδισαν στόχους στην περιοχή της Σόφιας, ενώ από τη Θεσσαλονίκη μικτός σχηματισμός αεροπλάνων¹⁷² βομβάρδισε την πόλη της Ξάνθης. Στόχος των τελευταίων αεροπλάνων ήταν ο Γερμανός διοικητής των δυνάμεων της Μακεδονίας, στρατηγός Mackensen, καθώς οι Σύμμαχοι εκτιμούσαν ότι τυχόν θάνατός του θα άλλαζε τα δεδομένα της

¹⁷⁰ Κοντογιάννης Π., σ.163-164.

¹⁷¹ Παλαβούζης, *Εθνικές Επάξεις*, τ. 115, σ. 68-69.

¹⁷² Ο σχηματισμός αποτελούνταν από 17 βομβαρδιστικά Voisin συνοδευόμενα από τέσσερα καταδιωκτικά Nieuport 10, Παλαβούζης, *Εθνικές Επάξεις*, τ. 115, σ. 70.

αντιπαράθεσης. Αποστολές βομβαρδισμού της Κωνσταντινούπολης και άλλων τουρκικών πόλεων, πραγματοποιήθηκαν τον Ιούνιο του 1917, εναντίον στόχων στρατηγικής σημασίας, όπως το γερμανικό καταδρομικό Goeben, το Υπουργείο Πολέμου κ.ά.¹⁷³

Τα βομβαρδιστικά της εποχής ήταν βαρύτερα από τα αεροπλάνα διώξεως, γιατί έπρεπε να μεταφέρουν καύσιμο και βόμβες, ώστε να αυξήσουν την ακτίνα δράσης τους και την αποτελεσματικότητα των αποστολών που εκτελούσαν. Μάλιστα, είχαν διαχωρίσει τις Μοίρες αεροσκαφών σε αυτές που εκτελούσαν βομβαρδισμούς ημερήσιους και νυχτερινούς, πάντα βέβαια με τους περιορισμούς των καιρικών συνθηκών, λόγω έλλειψης κατάλληλων μηχανισμών πλοήγησης. Η ακτίνα δράσης τους, δεν ξεπερνούσε τα 700-800 χλμ. Αυτός ήταν ο λόγος που δεν βομβαρδίστηκε το Βερολίνο από τη συμμαχική αεροπορία. Αντίθετα, το Παρίσι, καθώς βρισκόταν κοντά στην γραμμή του Δυτικού Μετώπου, βομβαρδίστηκε από τους Γερμανούς για 70 ημέρες, με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 266 πολίτες και να τραυματιστούν άλλοι 603. Ο μικρός αριθμός θυμάτων, οφείλονταν στην πολύ καλή παθητική αεράμυνα που είχαν αναπτύξει οι Γάλλοι, όπως η έγκαιρη προειδοποίηση των πολιτών με σειρήνες, η ύπαρξη καταφυγίων, αλλά και η ενεργή αντιαεροπορική άμυνα, που αποτελούνταν από 200 πυροβόλα που έβαλαν κατά των εναέριων εχθρών. Μάλιστα, αναφέρεται ότι ήταν τόσο ισχυρή η επίδραση της αντιαεροπορικής άμυνας του Παρισιού στο ηθικό των επιτιθέμενων Γερμανών χειριστών βομβαρδιστικών, που μόνο ένα μικρό ποσοστό, της τάξεως του 10% προσέγγιζε το στόχο. Επιπλέον, λόγω και της εγγύτητας των γερμανικών στρατευμάτων, πραγματοποιήθηκε μερική εκκένωση των Παρισίων. Οι αντίστοιχοι ημερήσιοι βομβαρδισμοί, είχαν να αντιμετωπίσουν την αντίπαλη αεροπορία διώξεως. Τα αποτελέσματα των βομβαρδισμών της συμμαχικής αεροπορίας εναντίον μεγάλων βιομηχανικών γερμανικών κέντρων, όπως των Mannheim και Ludwigshafen που κατασκεύαζαν χημικά αέρια, ήταν πενιχρά. Ωστόσο, είχαν επίδραση στο ηθικό

¹⁷³ Παλαβούζης, *Εθνικές Επτάλξεις*, τ. 115, σ. 71.

του προσωπικού που εργαζόταν στα εργοστάσια, παρακωλύοντας το έργο τους¹⁷⁴.

Τον Φεβρουάριο του 1917, κατέφθασε στο Μακεδονικό Μέτωπο, μία μονάδα «στρατηγικού» βομβαρδισμού της γερμανικής αεροπορίας, η *Kampfgeschwader I* με δύναμη 25 περίπου δικινητήριων βομβαρδιστικών και 10 καταδιωκτικών συνοδείας¹⁷⁵. Στις 26 Φεβρουαρίου 1917, η μονάδα ξεκίνησε την επιχειρησιακή της δράση στη Μακεδονία, βομβαρδίζοντας το αεροδρόμιο της Γοργόπης. Ο βομβαρδισμός είχε απόλυτη επιτυχία αφού κατέστρεψε όλα σχεδόν τα αεροπλάνα της 385^{ης} Γαλλικής Μοίρας εξουδετερώνοντας έτσι ολοκληρωτικά την εχθρική αυτή δύναμη. Το ίδιο απόγευμα τα αεροπλάνα της *Kampfgeschwader I* βομβάρδισαν το αεροδρόμιο της Βρετανικής 47ης Μοίρας στον Αη-Γιάννη, φονεύοντας επτά άνδρες. Την επομένη επέδραμαν κατά της Θεσσαλονίκης, προσβάλλοντας στρατιωτικούς καταυλισμούς, κέντρα εφοδιασμού, αποθήκες πυρομαχικών και καυσίμων αλλά και το στρατιωτικό νοσοκομείο. Οι νεκροί και οι τραυματίες από αυτόν το βομβαρδισμό ξεπέρασαν τους 330. Στις 12 Μαρτίου, τα γερμανικά βομβαρδιστικά χτύπησαν την περιοχή της Σκύδρας (Vertekop), με αποτέλεσμα η 2η Σερβική Στρατιά να χάσει τα μισά αποθέματα πυρομαχικών της. Οι άψογοι σχηματισμοί των γερμανικών αεροσκαφών προκαλούσαν δέος και τρόμο στις συμμαχικές δυνάμεις. Για να αντιμετωπίσουν την απειλή των βομβαρδιστικών της *Kampfgeschwader I*, στη Μακεδονία, οι Βρετανοί συγκρότησαν στα μέσα Μαρτίου 1917 μια σύνθετη Μονάδα με καταδιωκτικά αεροσκάφη των Μοιρών 17 και 47 και της νεοσύστατης Μοίρας Ε της Βασιλικής Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας. Επρόκειτο για μια από τις πρώτες αεροπορικές μονάδες στον κόσμο που αποτελούνταν από αεροπόρους και αεροπλάνα της Στρατιωτικής και της Ναυτικής Αεροπορίας. Ανάλογες καταστάσεις στο Δυτικό Μέτωπο ώθησαν **στη συνένωση των δύο Αεροποριών και τη δημιουργία της RAF, τον Απρίλιο του 1918.**

¹⁷⁴ Κοντογιάννης, σ. 153-165.

¹⁷⁵ Ήταν AEG.III/.IV, Rumpler G.II, Friedrichshafen G.III, Gotha και Halberstadt D.II και Albatross C.VII αντίστοιχα.

Η εναέρια μάχη μεταξύ των χειριστών καταδιωκτικών αεροπλάνων σε αντίθεση με την ανώνυμη μαζική σφαγή των χερσαίων δυνάμεων, διακρίνεται από μια ισχυρή χροιά ιπποτισμού¹⁷⁶ αν και οι μάχες που διεξάγονταν ήταν ανελέητες. Σε αυτές εμπλέκονταν δεκάδες έως και εκατοντάδες αεροσκαφών και λόγω της σφοδρότητας και της λύσσας με την οποία πολεμούσαν οι πιλότοι, ονομάστηκαν «κυνομαχίες» («dog fighting's»)¹⁷⁷.

Αρχικά οι εναέριες εμπλοκές ήταν μεταξύ μεμονωμένων αεροσκαφών, όμως προς το τέλος του πολέμου επιχειρούσαν μαζικά, σε σχηματισμούς αεροσκαφών υπό ενιαία διοίκηση, με εφεδρικές δυνάμεις και κοινή αντίληψη του ΑΝΣΚ, θεωρώντας επιβεβλημένη τη χρήση του εναέριου όπλου κατά μάζα. Πραγματικό εμπόδιο παρέμενε η ασύρματη επικοινωνία, η οποία περιόριζε τον αριθμό των αεροπλάνων του σχηματισμού, καθώς ήταν αμφισβητήσιμη η δυνατότητα μεταβίβασης κρίσιμων οδηγιών κατά την εκτέλεση της αποστολής. Έτσι, η διάταξη μάχης των σχηματισμών αεροσκαφών ήταν προσυμφωνημένη από το έδαφος. Ένας από τους πρώτους Γερμανούς διώκτες, ο Oswald Boelcke, είναι ο αεροπόρος που θεσμοθέτησε τους κανόνες της εναέριας μάχης (Dicta Boelcke). Στο πλαίσιο αυτό, έχουμε για πρώτη φορά την συγκρότηση εξειδικευμένων μοιρών, δίωξης, αναγνώρισης, βομβαρδισμού κτλ. Ο ίδιος ήταν διοικητής της πιο επίλεκτης Μοίρας δίωξης, που απαρτιζόταν αποκλειστικά από Άσσους¹⁷⁸. Το 1916, ο Boelcke σκοτώθηκε σε αερομαχία και τον διαδέχτηκε στη διοίκηση ο Manfred von Richthofen, γνωστός ως ο «Κόκκινος Βαρώνος». Πρόκειται για τον πιο διάσημο διώκτη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου με τις περισσότερες καταρρίψεις (80) ο οποίος είχε εκπαιδευτεί από τον Boelcke. Η Μοίρα στην οποία ήταν διοικητής ήταν η 11^η Μοίρα Δίωξης (Jasta 11), η οποία έμεινε στην ιστορία ως «Flying Circus» ή «Circus of Richthofen»¹⁷⁹.

¹⁷⁶ Οι χειριστές των καταδιωκτικών αεροπλάνων αποκτούσαν ψευδώνυμα και προσωπικά εμβλήματα κοσμούσαν τα αεροσκάφη τους, που παρέπεμπαν στην εποχή της ιπποσύνης. Παλαβούζης, *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 115, σ. 71.

¹⁷⁷ Κοντογιάννης, σ. 165. Ο όρος χρησιμοποιήθηκε για αιώνες για να περιγράψει μια μάχη σώμα με σώμα, μια άγρια, γρήγορη μάχη ανάμεσα σε δύο ή περισσότερους αντιπάλους. Βλ. και War Slang: American Fighting Words and Phrases Since the Civil War.

¹⁷⁸ Άσος: Διώκτης ο οποίος έχει επιβεβαιωμένες τουλάχιστον τέσσερις καταρρίψεις.

¹⁷⁹ Το όνομα «ιπποδρόμιον» ή «circus» δόθηκε από τους Βρετανούς, λόγω της πολύχρωμης βαφής των αεροπλάνων του Richtofen, όπως δηλαδή οι κλόουν ή λόγω των εντυπωσιακών ακροβατικών ελιγμών που εκτελούσαν τα αεροπλάνα στη διάρκεια των αερομαχιών που

Η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας και τα μαθήματα των προηγούμενων χρόνων του πολέμου, είχαν οδηγήσει τις αντίπαλες Αεροπορίες, να εκτελούν αποστολές από μικτούς σχηματισμούς βομβαρδιστικών και καταδιωκτικών, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίσουν την ισχυρή αντίπαλη αεροπορική δύναμη διώξεως και την ισχυρή αντιαεροπορική άμυνα¹⁸⁰. Έξι μήνες πριν τη κατάπαυση των εχθροπραξιών (Μάιος 1918), οι Γερμανοί ανέπτυξαν μια εναέρια Μονάδα, η οποία αποτελούνταν από δύο ή περισσότερες Μοίρες, δηλαδή από 40 έως 50 αεροπλάνα, τα οποία μετέβαιναν στους τομείς του μετώπου που θα υπήρχε ενεργή γερμανική δράση. Πολυάριθμες εμπλοκές αυτών των δυνάμεων με αντίστοιχες βρετανικές, διεξήχθησαν από τον Ιούνιο του 1918 μέχρι το τέλος του πολέμου, με σημαντικότερες την 1, 2, 12 Ιουνίου και την 6^η Σεπτεμβρίου. Η διάταξη των βρετανικών αεροπορικών δυνάμεων ήταν σε σχηματισμό μάχης, όπου προηγούνταν αεροπλάνα τύπου Camel ως τα πλέον ευέλικτα σε ύψος 3700 μέτρα, ακολουθούσε η άλλη Μοίρα στα 4300 και τέλος στα 4900 η τελευταία με αεροπλάνα συνήθως Bristol ή Scout Experimental 5 (S.E.5), που το 1918 ήταν τα πιο απαρχαιωμένα που διέθεταν οι Βρετανοί. Η κατακόρυφη διάταξη μάχης των εναερίων δυνάμεων επέτρεπε τον αιφνιδιασμό μιας εχθρικής Μοίρας, η οποία συνήθως εστίαζε στις δυνάμεις που βρίσκονταν σε χαμηλότερο επίπεδο. Το αποτέλεσμα ήταν να δέχεται την εχθρική επίθεση από ψηλά και απροειδοποίητα, με ιδιαίτερα μεγάλες απώλειες αεροπλάνων και χειριστών. Ουσιαστικά, στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου δεν εφαρμόστηκε ποτέ η αρχή της μάζας και οι Μοίρες που αλληλοϋποστηρίζονταν, είχαν ως κύριο ΑΝΣΚ την υποστήριξη των χερσαίων επιχειρήσεων¹⁸¹.

Στο Ελληνικό θέατρο επιχειρήσεων (Μακεδονία, Θράκη, Αιγαίο), οι επιτυχίες των Γερμανών διωκτών ήταν μεγαλύτερες από εκείνες των Συμμάχων συναδέλφων τους, γιατί οι τελευταίοι ήταν συνήθως νέοι

προσομοιάζαν στις κινήσεις των ακροβατών του τσίρκου. Μετά το θάνατο του Richthofen, τον Απρίλιο του 1918, τον διαδέχτηκε ως διοικητής της Μοίρας του, ο Hermann Göring.

¹⁸⁰ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 98.

¹⁸¹ Καμπέρος Δημήτριος, *Ο Μελλοντικός Πόλεμος από του Αέρος*, Τύποις Ι. Καρανάσου, Αεροτατίον, 1932, σ. 7-16.

αεροπόροι ενώ οι Γερμανοί έστελναν στην Ελλάδα κυρίως βετεράνους τους από το Δυτικό Μέτωπο που διέθεταν μεγάλη εμπειρία στις αερομαχίες. Επιπλέον, οι Γερμανοί διώκτες είχαν εξειδικευθεί στο ρόλο τους και αυτό τους επέτρεπε να βελτιώνουν τις τακτικές τους και τα αεροπλάνα τους είχαν καλύτερα τεχνικά χαρακτηριστικά από εκείνα των αντιπάλων τους. Αν και δεν πραγματοποιήθηκαν μεγάλης κλίμακας εναέριας αντιπαραθέσεις στο Μέτωπο της Μακεδονίας, ο αγώνας για την εξασφάλιση αεροπορικής υπεροχής ήταν συνεχής και επίμονος, τουλάχιστον από το 1916 και εξής¹⁸².

Βεβαίως, θα πρέπει να γίνει αναφορά και στην ανάπτυξη της αντιαεροπορικής άμυνας, η οποία βασιζόταν κυρίως στο πυροβολικό. Μάλιστα, η ανάπτυξη της τεχνολογίας¹⁸³ επέτρεπε τον γρήγορο και ακριβή εντοπισμό των επιδρομών, και επομένως την αποτελεσματικότερη διεύθυνση των πυρών του πυροβολικού, ιδιαίτερα κατά τους νυχτερινούς βομβαρδισμούς. Επιπλέον, στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου υπήρξαν και σημαντικές εξελίξεις στην παραγωγή πυροβόλων μεγάλου βληνεκούς σε ρόλο καθαρά αντιαεροπορικό. Στο ίδιο πλαίσιο έχουμε και τη χρήση αυτοκινούμενων πυροβόλων (auto – canons), τα οποία μπορούσαν να βάλουν κατακόρυφα, ενώ κατάλληλο σκοπευτικό μηχάνημα επέτρεπε να παρακολουθείται το αεροπλάνο και να προσδιορίζεται η ταχύτητα και το ύψος του. Μάλιστα, είχε ενδυναμωθεί η εκρηκτική δύναμη των βλημάτων, με αποτέλεσμα ένα και μόνο θραύσμα να μπορεί να καταρρίψει ένα αεροπλάνο. Επίσης, στις νυχτερινές επιδρομές χρησιμοποιούνταν τα αντιαέρια πολυβόλα, τα οποία έβαλαν κατά των αεροπλάνων με φωτεινές βολίδες, ώστε να είναι δυνατή η σκόπευση των εχθρικών αεροπλάνων¹⁸⁴.

Στην αρχή του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου η αξιοποίηση της αεροπορίας ήταν ακόμα αμφισβητήσιμη. Όμως, τέσσερα χρόνια αργότερα, είχε κατακτήσει σημαντικό ρόλο κατά τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων. Η ραγδαία εξέλιξή του Όπλου οφείλεται στα άφθονα υλικά και μέσα που διατέθηκαν από τα αντιμαχόμενο κράτη κατά τη διάρκεια του πολέμου. Πιο συγκεκριμένα, οι

¹⁸² Παλαβούζης, *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 115, σ. 72.

¹⁸³ Αφορούσε, μηχάνημα καθορισμού της θέσεως των αεροπλάνων, που εντόπιζε με ακρίβεια το αεροπλάνο, από τον ήχο του κινητήρα του. Κοντογιάννης, σ. 166-167.

¹⁸⁴ Κοντογιάννης, σ. 167-168.

αεροπόροι ανέλαβαν αποστολές αναγνώρισης, δίωξης και τακτικού και στρατηγικού βομβαρδισμού. Επίσης, αποστολές ανθυποβρυχιακού πολέμου, ανεφοδιασμού των μαχόμενων τμημάτων, μεταφοράς ταχυδρομείου, διασποράς υλικού προπαγάνδας, επικοινωνίας και ειδικές επιχειρήσεις (π.χ. «εμφύτευση» πρακτόρων σε εχθρικό έδαφος). Οι αεροπορικές δυνάμεις γιγαντώθηκαν, οργανώθηκαν με τις δομές που λίγο-πολύ ισχύουν ακόμη και σήμερα, συστηματοποιήθηκε η παρεχόμενη εκπαίδευση, εξελίχθηκαν οι αεροπορικές τακτικές, ενώ παράλληλα, αξιοσημείωτη ήταν η τεχνολογική πρόοδος στους τομείς της αεροναυπηγικής, των κινητήρων, των οπλικών συστημάτων, των συσκευών επικοινωνίας και της αεροφωτογράφισης¹⁸⁵.

Οι συμμαχικές αεροπορικές δυνάμεις στο Μακεδονικό Μέτωπο και η συγκρότηση των Ελληνικών Μοιρών (1916-1918).

Στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, οι επιχειρήσεις κατά της Τουρκίας αρχικά και της Βουλγαρίας στη συνέχεια, ξεκίνησαν από την Καλλίπολη το 1915 και την επόμενη χρονιά επεκτάθηκαν στην Ανατολική Μακεδονία, που είχε καταληφθεί από γερμανό-βουλγαρικές δυνάμεις. Τον Οκτώβριο του 1915 οι Άγγλο-Γάλλοι αποβιβάστηκαν στη Θεσσαλονίκη¹⁸⁶. Στις 9 Οκτωβρίου οι Γερμανό-Αυστριακοί κατέλαβαν το Βελιγράδι και στις 22 του ίδιου μήνα, οι Βούλγαροι τα Σκόπια, αποκαθιστώντας τις επικοινωνίες με την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Αντίθετα, διακόπηκε η συγκοινωνία της Σερβίας με τις συμμαχικές δυνάμεις και αποφασίστηκε η σύμπτυξη του συμμαχικού μετώπου στη Μακεδονία, στη γραμμή των ελληνοσερβικών συνόρων και οι Σύμμαχοι οχυρώθηκαν στη Θεσσαλονίκη.

Η πρώτη επιδρομή γερμανικών αεροπορικών δυνάμεων κατά της Θεσσαλονίκης πραγματοποιήθηκε στις 30 Δεκεμβρίου του 1915 βομβαρδίζοντας το συμμαχικό αεροδρόμιο Τοπσίν. Ο Γάλλος στρατηγός Sarrail, αρχιστράτηγος όλων των συμμαχικών δυνάμεων στο Μέτωπο της Μακεδονίας, προέβη στη σύλληψη και την απέλαση των προξένων και των

¹⁸⁵ Παλαβούζης, *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 115, σ. 73.

¹⁸⁶ Μεταξύ 5 Οκτωβρίου-28 Νοεμβρίου 1915 αποβιβάστηκαν στη Θεσσαλονίκη 65.000 Γάλλοι και 85.000 Βρετανοί.

υπαλλήλων των Κεντρικών Αυτοκρατοριών. Την 1^η Φεβρουαρίου 1916, πηδαλιохούμενο αερόστατο τύπου Ζέππελιν, βομβάρδισε τη Θεσσαλονίκη με σκοπό την καταστροφή του Γενικού Στρατηγείου των Συμμάχων, χωρίς επιτυχία¹⁸⁷. Οι συμμαχικές αεροπορικές δυνάμεις την περίοδο αυτή ήταν αδύνατο να αντιπαρατεθούν κατά της Γερμανικής Αεροπορίας, που είχε πετύχει αεροπορική κυριαρχία. Τα Fokker και Zeppelin έσπερναν τον πανικό τόσο στον άμαχο πληθυσμό της Θεσσαλονίκης όσο και στις συμμαχικές δυνάμεις¹⁸⁸.

Αρχικά, οι συμμαχικές αεροπορικές δυνάμεις επιχειρούσαν κατά της Καλλίπολης από τις αεροπορικές βάσεις στην Ίμβρο, την Τένεδο και την Λήμνο. Κύριοι στόχοι τους ήταν το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης (Δεδέαγατς), το σιδηροδρομικό δίκτυο της Δυτικής Θράκης με τους κόμβους Ποταμού (Μπόντομα) και Φερών (Φέρετζικ) και της γέφυρας του ποταμού Έβρου στο Πύθιο (Κιουλελί Μπουργκάς). Οι αεροπορικές επιχειρήσεις στον Έβρο πραγματοποιούνταν κυρίως από αεροπλάνα της 2^{ης} και 3^{ης} Πτέρυγας της Βασιλικής Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας από τη νήσο Ίμβρο¹⁸⁹. Στις αρχές του 1916 χρησιμοποιήθηκε ο Σταυρός της Χαλκιδικής ως βάση υδροπλάνων και λίγο αργότερα η Θάσος¹⁹⁰, για αεροπορικές αποστολές κατά εχθρικών στόχων στη δυτική Θράκη και την Ανατολική Μακεδονία. Τον Οκτώβριο του 1916 κατέφθασαν εκεί και οι πρώτοι Έλληνες αεροπόροι της Ναυτικής Αεροπορίας.

Ο βρετανικός τομέας περιελάμβανε τη γραμμή από την κοιλάδα του Βαρδάρη γύρω από τη λίμνη Δοϊράνη, κάτω στην κοιλάδα του Στρυμόνα στη λίμνη Αχινού ή Ταχινού¹⁹¹ και την ακτή του Κόλπου του Ορφανού. Κύριοι

¹⁸⁷ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ. 180-182. Το Ζέππελιν στη συνέχεια κατερρίφθη στην περιοχή του Λαγκαδά και το πλήρωμά του συνελήφθη αιχμάλωτο. Τα συντρίμματα του αερόστατου εκτέθηκαν σε δημόσια θέα μπροστά στον Λευκό Πύργο.

¹⁸⁸ Ζάννας Αλ., «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 26-9-1929.

¹⁸⁹ Παλαβούζης Πασχάλης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, Ξυράφι, Καβάλα, 2016, σ.29.

¹⁹⁰ Οι Βρετανοί χρησιμοποίησαν επιχειρησιακά το αεροδρόμιο του Καζαβητίου στις 30 Μαΐου 1916, αν και η Θάσος κατελήφθη επίσημα από τους Γάλλους στις 8 Ιουνίου 1916.

¹⁹¹ Κάλυπτε ολόκληρη την νοτιοανατολική πεδιάδα των Σερρών (περίπου 250.000 στρ.), από την Αμφίπολη έως το χωριό Κάτω Καμήλα, όπου οι εκβολές του ποταμού Στρυμόνα. Σε χάρτη του 1910, η κυρίως λίμνη περιορίζεται μέχρι τον σημερινό οικισμό Πεπονιάς, όπου ήταν οι εκβολές του Στρυμόνα. Από την Πεπονιά μέχρι την Κουμαριά ο Στρυμόνας

αντίπαλοι των βρετανικών δυνάμεων στην Ανατολική Μακεδονία ήταν το τουρκικό 20^ο και το βουλγαρικό 2ο Σώμα Στρατού. Στην παραλία Βρασνών, δημιουργήθηκε το Σεπτέμβριο του 1916 πεδίο προσγείωσης που φιλοξένησε την Μοίρα D της Βασιλικής Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας. Η εναέρια υποστήριξη για τις βρετανικές δυνάμεις στη Μακεδονία παρέχονταν κυρίως από την 17^η Μοίρα, η οποία έφθασε στην περιοχή τον Ιούλιο του 1916, και την 47^η Μοίρα που ξεκίνησε να επιχειρεί τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους. Από την Θάσο επιχειρούσε η Α΄ Μοίρα της 2ης Πτέρυγας της Βασιλικής Ναυτικής Αεροπορίας Υπηρεσίας (Royal Naval Air Service, RNAS), η οποία κατά τη διεξαγωγή σημαντικών αποστολών ενισχυόταν και από άλλη βρετανική Μοίρα.

Στο Μοναστήρι ήταν εγκατεστημένες έξι γαλλοσερβικές μοίρες, με ΑΝΣΚ την υποστήριξη έξι συμμαχικών μεραρχιών. Μία γαλλοσερβική μοίρα απέναντι από το Σμπόρσκο για την κάλυψη μιας στρατιάς και δύο μεραρχιών. Ο Τομέας Γοργόπης ήταν ο πιο κρίσιμος του Μέτωπο της Μακεδονίας και σε αυτόν βρίσκονταν δύο γαλλικές και δύο ελληνικές μοίρες (531 και 532) που υποστήριζαν δύο ελληνικές και μία γαλλική μεραρχία. Η 533 Μοίρα τοποθετήθηκε στο μέτωπο του Στρυμόνα, κοντά στο Δημητρίτσι Σερρών, στο αεροδρόμιο Σησαμιάς και υπαγόταν στον Βρετανικό Τομέα μαζί με δύο βρετανικές μοίρες κοντά στη Δοϊράνη και μία άλλη στην Κουμάριανη. Επίσης, μία ιταλική μοίρα βρισκόταν μεταξύ Μοναστηρίου και της λίμνης Πρέσπας, ενώ η γαλλική 510 Μοίρα, που χαρακτηριζόταν ως «μοίρα στρατηγικών αποστολών», είχε εγκατασταθεί στο Λεμπέτ της Θεσσαλονίκης και στην Επανωμή βρισκόταν μία επάκτια γαλλική μοίρα¹⁹².

Η Γερμανική Αεροπορία από τα μέσα του Ιανουαρίου 1916, μεταστάθμευσε το Αεροπορικό Τμήμα Στρατιωτικής Συνεργασίας (Feld Flieger Abteilung I – FFA1) στην περιοχή Βελεσά (Veles) στην περιοχή της Ξάνθης. Διέθετε αεροπλάνα παρατήρησης – φωτοαναγνώρισης και δικινητήρια βομβαρδιστικά. Το αεροδρόμιο της Ξάνθης βρίσκονταν στις παρυφές της

ακολουθούσε περίπου τη σημερινή του κοίτη, διαμέσου εκτεταμένων ελωδών εκτάσεων.
http://amfipolinews.blogspot.gr/2015/04/blog-post_537.html

¹⁹² ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 112-113.

πόλης¹⁹³. Εκεί έδρευε και ένα βουλγάριο σμήνος. Επίσης, μικρή δύναμη υδροπλάνων επιχειρούσε από τη λίμνη Βιστωνίδα (Μπορού Γκιολού) στο Πόρτο Λάγος, κοντά στο χωριό Σέλινο, γνωστό ως Ζέρεβιτς¹⁹⁴. Αντικειμενικός σκοπός των Γερμανό-Βουλγάρων ήταν η διατήρηση αεροπορικής υπεροχής στο Μέτωπο της Μακεδονίας και τον έλεγχο του Βορείου Αιγαίου. Η αδυναμία των Συμμάχων οφειλόταν στην προτεραιότητα κάλυψης του Δυτικού Μετώπου, στην τελειοποίηση των γερμανικών αεροπλάνων και τη μαζική παραγωγή του γερμανικού καταδιωκτικού τύπου Fokker, που αποδείχθηκε τρομερή απειλή για τις συμμαχικές αεροπορικές δυνάμεις μέχρι και το τέλος του 1916.

Οι Σύμμαχοι αρχικά μεταστάθμευσαν ένα σμήνος από υδροπλάνα στο Σταυρό Χαλκιδικής, με σκοπό να αναλάβουν αποστολές αναγνώρισης και φωτογράφισης, ώστε στη συνέχεια να χαρτογραφηθεί η περιοχή για τις επιχειρήσεις του Στρατού Ξηράς. Έπειτα, τα συμμαχικά υδροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν σε αποστολές διεύθυνσης πυρών ναυτικού πυροβολικού και ελαφρού βομβαρδισμού κατά της βάσης των γερμανικών υδροπλάνων του Ζέρεβιτς και στο Φανάρι Ροδόπης, όπου οι Σύμμαχοι υποπτεύονταν ότι είχε δημιουργηθεί βάση εχθρικών υποβρυχίων. Για τη διεξαγωγή αεροναυτικών επιχειρήσεων κοντά στο μέτωπο, το Μάιο του 1916 επιλέχθηκε από τους Βρετανούς ως καταλληλότερο το νησί της Θάσου, όπου και στην περιοχή του Πρίνου δημιουργήθηκε η Αεροπορική Βάση Καζαβητίου¹⁹⁵. Ένα χρόνο αργότερα, οι Σύμμαχοι κατάφεραν να εξισορρόπησαν τη γερμανική αεροπορική δύναμη με τα νέα αεροσκάφη, τύπου Nieuport, Spad και Bristol¹⁹⁶. Την περίοδο αυτή οι Γερμανοί συνέχιζαν να εκτελούν αποστολές βομβαρδισμού εναντίον της Θεσσαλονίκης, που αποτελούσε κέντρο ανεφοδιασμού των Συμμάχων στη Μακεδονία και το Βόρειο Αιγαίο¹⁹⁷.

¹⁹³ Δίπλα στην καπναποθήκη του οθωμανικού μονοπωλίου «Ρεζή», Παλαβούζης, Θάσος, *το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 29-30.

¹⁹⁴ Παραφθορά του αρχαίου ονόματος Κερεβούς. Παλαβούζης, Θάσος, *το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 31.

¹⁹⁵ Παλαβούζης, Θάσος, *το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 32-49.

¹⁹⁶ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 112-113.

¹⁹⁷ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ. 184.

Στο μεταξύ, στις 17 Αυγούστου 1916 κηρύχθηκε επανάσταση Ελλήνων αξιωματικών και πολιτών εναντίον του βασιλιά Κωνσταντίνου και της κυβέρνησής του στην Αθήνα. Οι επαναστάτες είχαν ως κέντρο τους τη Θεσσαλονίκη και συντάχθηκαν με τους Συμμάχους. Σε συνεννόηση με τον στρατηγό Sarrail, σχηματίστηκε η προσωρινή Κυβέρνηση της «Εθνικής Αμύνης», υπό τον Ελευθέριο Βενιζέλο, τον ναύαρχο Κουντουριώτη και τον στρατηγό Δαγκλή. Έτσι το 1916 η Ελλάδα χωρίστηκε στα δύο: η Ήπειρος, Μακεδονία, τα νησιά του Βορείου και Ανατολικού Αιγαίου, καθώς και η Κρήτη προσχώρησαν στην Κυβέρνηση της Εθνικής Αμύνης ενώ η υπόλοιπη Ελλάδα παρέμεινε πιστή στην κυβέρνηση του βασιλιά Κωνσταντίνου. Ο ελληνικός στόλος αναχώρησε για τη Θεσσαλονίκη ενώ τα περισσότερα στελέχη του Στρατού παρέμειναν πιστά στον Κωνσταντίνο.

Οι Σύμμαχοι απαίτησαν από την κυβέρνηση στην Αθήνα να παροπλισθεί και να παραδώσει ελαφρές Μονάδες και τα όπλα του Ελληνικού Στρατού. Με αφορμή την υπογραφή πρωτοκόλλου παράδοσης του οχυρού Ρούπελ στους Γερμανοβούλγαρους στις 27 Μαΐου 1916 από την Ελληνική Κυβέρνηση, οι Σύμμαχοι εφάρμοσαν ειρηνικό αποκλεισμό της νότιας Ελλάδας, ως μέσο εξαναγκασμού και πίεσης. Λίγο αργότερα, στις 9 Ιουνίου ο συμμαχικός στόλος κατέλαβε τη Θάσο, αποβιβάζοντας άγημα πεζοναυτών, στις 11 Αυγούστου ο συμμαχικός στρατός παρατάσσεται σε όλο το Μακεδονικό Μέτωπο, οι Γερμανοβούλγαροι προήλασαν μέχρι τη Φλώρινα και την 7^η Σεπτεμβρίου, το Δ' Σώμα Στρατού που είχε αιχμαλωτισθεί από τις Κεντρικές Δυνάμεις μεταφέρθηκε σιδηροδρομικώς στο Γκαίρλιτς. Στο μεταξύ, από τον Φεβρουάριο του 1917, η Ελληνική Μεραρχία Σερρών, ετοιμοπόλεμη, παίρνει μέρος στις επιχειρήσεις κατάληψης της Λιούμνιτσας και Ραβινύ, μαζί με την 122^α Γαλλική Μεραρχία¹⁹⁸.

Στις 30 Μαΐου 1917, ο βασιλιάς Κωνσταντίνος παραιτήθηκε υπέρ του γιου του Αλέξανδρου, και αναχώρησε οικογενειακώς για το εξωτερικό. Στις 12 Ιουνίου 1917 κατελήφθη η Αθήνα από το Γαλλικό Στρατό και στις 14 του μήνα ο Βενιζέλος κατέλαβε την πολιτική εξουσία. Έτσι ολόκληρη η Ελλάδα εξήλθε

¹⁹⁸ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ. 183-192.

στον πόλεμο στο πλευρό των Συμμάχων. Το γεγονός αυτό υπήρξε καταλυτικό για τους Γάλλους ώστε να βοηθήσουν τους Έλληνες –κάτι που αρνιόνταν να κάνουν μέχρι τότε, παρά τις εκκλήσεις του Βενιζέλου- για να ανασυγκροτήσουν τη Στρατιωτική τους Αεροπορία (Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού) που στο μεταξύ είχε σχεδόν διαλυθεί εξαιτίας του Εθνικού Διχασμού και τα γεγονότα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Το έργο αυτό ανατέθηκε στον Γάλλο Ταγματάρχη Denain, με βοηθό τον Ανθυπίλαρχο Αλέξανδρο Ζάννα, πρωτεργάτη του Κινήματος της Εθνικής Αμύνης, αεροπόρο και διοικητή γαλλικής μοίρας στη Μακεδονία. **Σε συνεργασία και έγκριση του Ελευθερίου Βενιζέλου, υπέβαλαν λεπτομερές σχέδιο¹⁹⁹ οργανώσεως της Στρατιωτικής και της Ναυτικής υπό ενιαία αρχή, πρόταση ιδιαίτερα καινοτομική για την εποχή, καθώς καμία άλλη δύναμη δεν είχε επιχειρήσει κάτι ανάλογο.** Όμως, υπήρξε αντίδραση από τους Βρετανούς και από τα Υπουργεία των Στρατιωτικών και Ναυτικών, γεγονός που ανάγκασε τον Βενιζέλο να ζητήσει από τον Denain να αναλάβει αποκλειστικά την αναδιοργάνωση της ΑΥΣ²⁰⁰. Κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί, ότι παρά το γεγονός ότι αν και τον Ιούνιο του 1917, η Ελλάδα κήρυξε επίσημα τον πόλεμο εναντίον των Κεντρικών Αυτοκρατοριών, οι Γάλλοι συνέχισαν να θεωρούν τους Έλληνες αξιωματικούς που ήταν φιλοβασιλικοί, ως «αντισυμμαχικούς» - όπως και την περίοδο του Εθνικού Διχασμού- και τους συμπεριφέρονταν ανάλογα. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ο λοχαγός αεροπόρος Χατζηζαφειρίου²⁰¹ κατηγορήθηκε και μηνύθηκε ότι ως Διοικητής της Αεροπορικής Βάσης Λάρισας, τον Δεκέμβριο του 1916 υποδέχθηκε τον Γερμανό Στρατιωτικό Ακόλουθο, Φαλκενχάουζεν, που προσγειώθηκε με γερμανικό αεροπλάνο και του χορήγησε καύσιμο για το ταξίδι του, ενώ αντίθετα, ότι αποπειράθηκε να δολοφονήσει Γάλλους αξιωματικούς που προσγειώθηκαν στο ίδιο αεροδρόμιο, ρίχνοντας ζάχαρη στο καύσιμο του αεροπλάνου τους²⁰².

¹⁹⁹ Διασώθηκαν αντίγραφα δύο σχεδίων που υποβλήθηκαν στην ελληνική κυβέρνηση, τον Αύγουστο του 1917, στο αρχείο της Ιστορικής Υπηρεσίας Ναυτικού. Παλούμπης Ιωάννης, «Η Ναυτική Αεροπορία κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο», *Εθνικές Επάλξεις*, Απρ. – Ιουν. 2014, τ. 108, σ. 29.

²⁰⁰ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 80-81.

²⁰¹ Πρόκειται για τον πρώτο Έλληνα αεροπόρο που πήρε πτυχίου χειριστή από τον Δημήτριο Καμπέρο, σε αμιγώς ελληνική σχολή αεροπορικής εκπαίδευσης.

²⁰² Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ. 186-187. Το δεύτερο περιστατικό αφορά την πτήση του Κωνσταντίνου στη Λάρισα. Ο Έλληνας αεροπόρος υπηρετούσε τότε στη

Με την κατεπείγουσα ψήφιση του νόμου 788/29-8-1917, επικυρώθηκαν τα διατάγματα της προσωρινής Κυβέρνησης και κατοχυρώθηκαν όσοι αεροπόροι είχαν καταταγεί βάσει αυτών. Η ανασυγκρότηση του ΝΑΣ ανετέθη και πάλι στους Βρετανούς, το οποίο διοικητικά υπαγόταν στο Υπουργείο Ναυτικών και επιχειρησιακά στην Αεροπορική Διοίκηση των βρετανικών ναυτικών δυνάμεων. Οι Βρετανοί, λόγω των αυξημένων αναγκών σε ιπτάμενο προσωπικό²⁰³, που δε μπορούσαν να καλυφθούν από την Αεροπορική Σχολή τους στο Μούδρο, λειτούργησαν αντίστοιχη Σχολή στο Παλιό Φάληρο το καλοκαίρι του 1917. Επειδή οι απαιτήσεις ολοένα αυξάνονταν, αποφασίστηκε η εκπαίδευση Ελλήνων χειριστών στη Βρετανική Αεροπορική Σχολή της Ηλιούπολη στην Αίγυπτο²⁰⁴.

Την 4η Σεπτεμβρίου 1917 ξεκίνησε η εκπαίδευση των πρώτων Ελλήνων αεροπόρων και τεχνικών από Γάλλους στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου Σέδες στη Θεσσαλονίκη. Με το ΒΔ της 22-9-1917 «περί συστάσεως τμήματος αεροπορικής υπηρεσίας εις το Υπουργείον των Στρατιωτικών, Διεύθυνσιν Μηχανικού», ιδρύθηκε ιδιαίτερο τμήμα που ανέλαβε την υποστηρικτική λειτουργία, ενώ την επιχειρησιακή αξιοποίησή της ανέλαβε η Επιτελική Υπηρεσία Στρατού/ Τμήμα Επιχειρήσεων. Προς το τέλος Νοεμβρίου του 1917, που η ΑΥΣ επανήλθε στη Θεσσαλονίκη, η μονάδα αποτελούνταν από το Επιτελείο, τη Μοίρα Ελευσίνας και το Απόσπασμα Μούδρου, που εντάχθηκε σε αυτήν. Οι Έλληνες εκπαιδευόμενοι, αποτέλεσαν έτσι, στο Σέδες, διοικητικά ανεξάρτητη μονάδα, με τμήμα χειριστών, παρατηρητών και μηχανικών. Όμως, λόγω ανεπάρκειας μέσων, ένας σημαντικός αριθμός -30 δόκιμοι χειριστές- έφυγε για εκπαίδευση στη Γαλλία,

γαλλική αεροπορία –αργότερα μετατάχθηκε στην ελληνική Ναυτική Αεροπορία- και πετούσε με αεροπλάνο Farman 80 hp, το οποίο εντυπωσίασε τους Έλληνες χειριστές της ΑΥΣ καθώς είχε και ένα πάνινο περίβλημα που σχημάτιζε άτρακτο. Ο μηχανικός Σάρρος, σοφίστηκε μία βλάβη στο αεροπλάνο του Κωνσταντίνου με σκοπό να παραμείνει περισσότερο στην Ελλάδα, μήπως καταφέρουν και πετάξουν με το τεχνολογικό επίτευγμα και χειριστές της ΑΥΣ. Έτσι, αποπειράθηκε να ρίξει ζάχαρη στο καρμπυρατέρ. Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 99-100.

²⁰³ Προς το τέλος του 1917, η Ελληνική Κυβέρνηση αποφάσισε την εκπαίδευση 100 περίπου νέων αεροπόρων. Ζάννας Αλ., «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 25-9-1929.

²⁰⁴ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 85-87.

στο αεροδρόμιο Chartes²⁰⁵. Παράλληλα, λόγω των τεράστιων απωλειών σε στρατιωτικό υλικό που είχαν οι συμμαχικές δυνάμεις εξαιτίας του έντονου υποβρυχιακού πολέμου, αποσπάστηκαν για εκπαίδευση στο Μεγάλο Όρχο Αεροπλοΐας του Γαλλικού Στρατού (Grand Parc D' Aviation), 24 Έλληνες αξιωματικοί και οπλίτες, δημιουργώντας έτσι έναν ισχυρό τεχνικό πυρήνα, που θα αναλάμβανε τη συναρμολόγηση αεροπλάνων²⁰⁶.

Μετά την εκπαίδευση των πρώτων ιπταμένων, που τοποθετήθηκαν σε γαλλικές μοίρες, υπό τον Διοικητή Αεροπορίας Ανατολής, η γαλλική Αποστολή εισηγήθηκε την ψήφιση νέου νομοσχεδίου που θα ρύθμιζε τις σύγχρονες απαιτήσεις του Όπλου. Πράγματι, με νομοθετικό διάταγμα που ψηφίστηκε την άνοιξη του 1918, και ρυθμίστηκε με τον Νόμο 1485/ 30-7-1918, η ΑΥΣ μετατράπηκε σε Σώμα Αεροπορίας, ισότιμο με τα υπόλοιπα του Ελληνικού Στρατού, που σε αυτό υπάγονταν οι μοίρες και οι όρχοι Αεροπορίας²⁰⁷. Αντίστοιχα, η ΝΑΣ ήταν υπό αγγλική διοίκηση και για την αναδιοργάνωσή της με σύγχρονα για την εποχή πρότυπα, ο ναύαρχος Κουντουριώτης κατέθεσε σχετικό νομοσχέδιο «περί συγκροτήσεως και αναδιοργανώσεως της Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας», που αποτέλεσε το Νόμο 1315/17-4-1918. Αυτή ακολούθησε το βρετανικό πρότυπο και αποτελούνταν από μία πτέρυγα με τρεις ανθυποβρυχιακές μοίρες, με τρία σμήνη έκαστη, μία αντιαεροπορική μοίρα και ένα σμήνος εκπαίδευσης. Ο νόμος αυτός εφαρμόστηκε το Μάιο του 1918, οπότε και συγκροτήθηκαν οι Hellenique (H) 1 έως 4 Μοίρες. Η H1 είχε έδρα τη Θάσο, η H2 το Μούδρο, η H3 το Σταυρό Χαλκιδικής και η H4 τα Λεγραινά. Οι Μοίρες H1, H2 και H3 αποτελούσαν μία Πτέρυγα²⁰⁸. Η πρώτη ελληνική μοίρα της Ναυτικής Αεροπορίας, αρχικά λειτουργούσε ως σμήνος της Αγγλικής Μοίρας Α' και στις 15-6-1917 πήρε το γράμμα «Ζ», ως

²⁰⁵ Η εκπαίδευσή τους εκεί ήταν σύντομη και επανέρχονταν στην αεροπορική Σχολή του Σέδες για να συμπληρώσουν την επιχειρησιακή τους προπαρασκευή σε πολεμικά αεροπλάνα. Αποτελούν τον πρώτο πυρήνα στελέχωσης των αεροπορικών Μονάδων της ΑΥΣ. Ζάννας, «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 25-9-1929.

²⁰⁶ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 82-84. Σύμφωνα με τον Ζάννα, που έλαβε μέρος στις συζητήσεις του Denain με τον Βενιζέλο, η ίδρυση ενός μεγάλου εργοστασίου στη Θεσσαλονίκη για τη συναρμολόγηση των αεροπλάνων ήταν επιβεβλημένη, καθώς ήθελαν να μειώσουν τις καταστροφές που τους είχε προκαλέσει ο ανελέητος ανθυποβρυχιακός πόλεμος. Η σύμβαση που υπογράφηκε αμέσως από τον Βενιζέλο ήταν ιδιαίτερα επωφελής για το Ελληνικό Δημόσιο, γιατί αποκτούσε τεχνικό προσωπικό καλά καταρτισμένο. Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 23-24.

²⁰⁷ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 84-85.

²⁰⁸ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 87-90.

ανεξάρτητη μοίρα, υπό τη διοίκηση του υποπλοιάρχου Αριστείδη Μωραϊτίνη²⁰⁹.

Η πρώτη ελληνική μοίρα της Στρατιωτικής Αεροπορίας που συγκροτήθηκε την 10η Δεκεμβρίου 1917, ήταν η 532 Μοίρα Αναγνώρισης, που επιχειρούσε στην περιοχή της Γοργόπης (κοντά στην Αξιούπολη), μαζί με τις γαλλικές μοίρες 502 και 505. Το έργο της συγκρότησής της ανατέθηκε στον Έλληνα ανθυπολοχαγό αεροπόρο Κλέωνα Ψαλίδα που είχε αφιχθεί στην Μακεδονία τον Νοέμβριο του 1917, ως διοικητής της 510 (γαλλικής) Μοίρας²¹⁰. Ο Ψαλίδας ήταν αρχηγός των χειριστών δίκωξης της μοίρας, με Γάλλο διοικητή. Η μοίρα ήταν εφοδιασμένη με 12 αεροσκάφη Dorand A.R.1 και λίγα Breguet 14A2/B2. Σταδιακά, μέχρι το Σεπτέμβριο του 1918, στελεχώθηκε μόνο με Έλληνες χειριστές²¹¹. Η 532 ανέλαβε αμέσως δράση, στον τομέα Νότια – Γευγελή – Χούντοβο (Oudono) – Δεμίρ Καπού, εκτελώντας αποστολές αναγνώρισης μακρινών θέσεων, φωτογραφήσεις, βομβαρδισμούς, πολυβολισμούς εχθρικών χαρακωμάτων και ειδική παρατήρηση της Χούμας, στην οποία ανήκε και το Σκρα. Εξαιτίας της ισχυρής εχθρικής αντιαεροπορικής (τα πυροβολεία στο τρίγωνο Χούμα – Γευγελή – Μιλέτκοβο και τα πολυβόλα της γραμμής Χούμα – Γευγελή) και της εχθρικής αεροπορίας δίκωξης, το ρίσκο εκτέλεσης αποστολών εντός του εχθρικού εδάφους ήταν πολύ υψηλό²¹².

²⁰⁹ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 210.

²¹⁰ Η Μοίρα αποτελούνταν από 15 χειριστές και 15 βομβαρδιστές, όμως ακόμη δεν είχε εφοδιασθεί με αεροπλάνα. Ο Ψαλίδας παρέδωσε τη διοίκηση σε Γάλλο αξιωματικό, γιατί είχε ληφθεί η απόφαση συγκρότησης ελληνικών μοιρών και χρειαζόταν αξιωματικούς που είχαν αποδείξει τη γενναιότητά τους στο θέατρο επιχειρήσεων (είχε υπηρετήσει στη Γαλλική Αεροπορία, στο Anort) και την αφοσίωσή τους στα συμμαχικά συμφέροντα. Βροντάκης, σ. 210. Σύμφωνα με τον Ζάννα, διέπρεψε ως πιλότος, έκανε σπουδαίες αναγνωρίσεις και τον χρησιμοποιούσαν πολύ συχνά οι Γάλλοι με τα καθήκοντα της γενικής εποπτείας των επιχειρήσεων από αέρος. Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 20. Επίσης, ο Βροντάκης αναφέρει ότι λόγω της μεγάλης εκτιμήσεως που είχε από τους Γάλλους, που τον χαρακτήριζαν ως "*Bon qu' a cinq centimeters au dessus du sol*", αναλάμβανε αποστολές πυροβολικού, φωτογράφισης, μακρινής αναγνώρισης, εκτελούσε πτήσεις δοκιμής αεροσκάφους, εκπαίδευε νεαρούς παρατηρητές στη φωτογράφιση, στο σύνδεσμο πεζικού και την εξ όψεως αναγνώριση του τομέα. Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Οκτ. – Δεκ. 1934, τ. 12, σ. 251.

²¹¹ ΓΕΑ, τόμος 1^{ος}, σ. 90-91.

²¹² Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 12, σ. 240.

Στη συνέχεια ιδρύθηκε, στις 13 Μαρτίου 1918²¹³, η 531 Μοίρα Δίωξης με έδρα το ίδιο αεροδρόμιο και διοικητή τον Ανθυπίλαρχο Αλέξανδρο Ζάννα²¹⁴. Αρχικά η μοίρα συγκροτούνταν κυρίως από Γάλλους ιπταμένους, αλλά η πλειοψηφία των τεχνικών ήταν Έλληνες, ήταν δε εφοδιασμένη με αεροσκάφη με ελληνικά εθνόσημα, τύπου Nieuport 24bis (εφοδιασμένα με κινητήρα Rotaf 120 hp που διέθεταν ελάχιστα όργανα πτήσεως). Όμως, αργότερα μέσα στο 1918 δόθηκαν στη 531 Μοίρα τα πιο προηγμένα αεροπλάνα τύπου Spad VII/XIII, με τα οποία πετούσαν οι καλύτεροι Γάλλοι χειριστές της μοίρας²¹⁵. Με την εμφάνιση αυτής της μοίρας δίωξης στο Μέτωπο, η πλάστιγγα της αεροπορικής υπεροχής κλίνει προς το μέρος των συμμάχων. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Ζάννας «...Ο Ζάννας με τους τολμηρούς του διώκτας δεν επέτρεπε παρά την λαθροβίωσιν των Γερμανικών Φόκερ και τα Ζέππελιν δεν ενεμφανίσθησαν πλέον εις τον Μακεδονικόν ορίζοντα. Τα αεροπλάνα αναγνωρίσεως ησθάνοντο κατά τας πτητικές των αποστολάς ότι ήσαν αρκετά ησφαλισμένα. Ήξεραν ότι εκεί κοντά ενήδρευε και αγρυπνούσεν ο Ζάννας με τους ηρωικούς του κυνηγούς. Εννοεί κανείς πολύ καλά τι ησθάνοντο οι υπό των Γερμανοβουλγαρικών αεροπλάνων μέχρι τότε βομβαρδιζόμενοι στρατιώται μας όταν έβλεπον να καταδιώκεται ο εχθρός πριν προλάβη καν να ξεμυτίση εις τον αιθέρα...»²¹⁶. Και ο Βροντάκης ισχυρίζεται ότι εξαιτίας των ανδρών της 531 Μοίρας περιορίσθηκε η δράση των Γερμανών διωκτών. Οι Μοίρες 531, 532, 502 και 505 (οι δύο τελευταίες ήταν γαλλικές) υπήχθησαν στον αεροπορικό τομέα Γοργόπης, υπό τον Γάλλο λοχαγό Raquin. Στον τομέα αυτό, υπήρχαν αρκετές εγκαταστάσεις, πλήρες φωτογραφικό εργαστήριο που συνεργαζόταν με τη Χαρτογραφική υπηρεσία του Γαλλικού Επιτελείου και τμήμα του Όρχου Αεροπορίας, με έργο την

²¹³ Ο Ζάννας αναφέρει ότι η 531 Μοίρα εγκαταστάθηκε στο αεροδρόμιο της Γοργόπης, προς το τέλος Νοεμβρίου 1917 και συγκεκριμένα κοντά στην εκκλησία του χωριού και σε αρκετή απόσταση από την Γαλλική Μοίρα 505 και την Ελληνική Μοίρα 532, που ήταν ήδη εγκατεστημένη εκεί. Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 24.

²¹⁴ Κατά τη διάρκεια που ήταν αποσπασμένος στο Επιτελείο για την οργάνωση της Στρατιωτικής Αεροπορίας, εκπαιδευόταν παράλληλα ως χειριστής από τον λοχία Saunier. Μετά από πέντε ώρες πτήσεων και 35 προσγειώσεις και αφού εκτέλεσε μία πτήση διάρκειας μίας ώρας, που συμπεριλάμβανε τριγωνική ναυτιλία στα 3.000 μέτρα και προσγείωση σε απόσταση μικρότερη των 200 μέτρων, στις 17 Σεπτεμβρίου 1916 έλαβε το πτυχίο χειριστή. Επειδή η εκπαίδευση που έλαβε ως χειριστής ήταν υποτυπώδης, ουσιαστικά εκπαιδεύτηκε κατά την εκτέλεση επιχειρησιακών αποστολών στο Μακεδονικό Μέτωπο. Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 20-21.

²¹⁵ Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 25-26.

²¹⁶ Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 26-9-1929.

αποκατάσταση κατεστραμμένων αεροπλάνων, τα οποία και έστειλαν στη Θεσσαλονίκη, στο Grand Parc, στο Μέγα και Κεντρικό Όρχο που ήταν δίπλα στη Villa Alatini²¹⁷.

Στις αρχές του 1918, και άλλες μονάδες της Αεροπορίας Ανατολής ήταν επανδρωμένες με ελληνικό προσωπικό, όπως: η Έμπεδος Μοίρα ΑΥΣ, με έδρα το Grand Parc, ο Μεγάλος Όρχος, το Αεροπορικό Απόσπασμα της 502 Μοίρας και του Αεροπορικού Όρχου στο Σακούλεβο στη Φλώρινα και το αντίστοιχο της 502 Μοίρας στη Γοργόπη. Επίσης, Έλληνες χειριστές και μηχανικοί υπηρετούσαν στο Αεροπορικό Απόσπασμα στην Ελευσίνα, στη Μοίρα Εκπαιδεύσεως στο Σέδες και στο Αεροπορικό Απόσπασμα Μούδρου.

Την 1η Ιουνίου 1918, αποφασίστηκε από τη Διασυμμαχική Διοίκηση, η συγκρότηση της 533 Μοίρας Αναγνώρισης και Βομβαρδισμού (ΜΑΒ), με διοικητή τον Γάλλο υπολοχαγό D' Anglejean, και αποκλειστικά Έλληνες χειριστές²¹⁸, με έδρα το Δημητρίτσι²¹⁹ Σερρών (αεροδρόμιο Σησαμιάς). ΑΝΣΚ της μοίρας ήταν η υποστήριξη του Σώματος Στρατού που διοικούσε ο στρατηγός Παρασκευόπουλος, και κάλυπτε τον τομέα από τις εκβολές του Στρυμόνα στον κόλπο του Ορφανού μέχρι τη λίμνη Μπούτκοβα και τη γέφυρα Δεμίρ Ισάρ. Στις 23 Ιουνίου περατώθηκαν τα έργα στο αεροδρόμιο, υπό την εποπτεία του ανθυπολοχαγού Νικηφοράκη και στη συνέχεια η Μοίρα εφοδιάστηκε με αεροπλάνα τύπου AR και ενός Breguet 14. Η 533 Μοίρα στις αποστολές της στο μέτωπο του Στρυμόνα συνοδευόταν από αεροπλάνα δίωξης της αγγλικής μοίρας που έδρευε πλησίον του Δημητρίτσιου²²⁰.

²¹⁷ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 12, σ. 242-243.

²¹⁸ Έλληνες χειριστές τοποθετήθηκαν αρχικά οι ανθυπολοχαγός Νικηφοράκης, ανθυπασπιστής Ριζιώτης, λοχίας Τσουκάς και παρατηρητές οι υπολοχαγός Θεοδωρόπουλος, υπολοχαγός Τσαπαρλής, ανθυπασπιστής Ιωάννου και στρατιώτης Σβορώνος. Αργότερα, οι Αποστολόπουλος, Κοτρώτσος, Νούλας, Ρέππας, Δεκαβάλλας, Αποστόλου, Πατακιούτης, Ιωάννου, Ελευθερίου, Παπαμάρκου, Σάχνικας, Κοντογιάννης, Καράμπελας, Παπαδόπουλος, Τήλιος (αποσπάστηκε από τη 509 Γαλλική Μοίρα), Μελετόπουλος, Φιλιππάκης, Κατσικας, και Σκουλάξενος.

²¹⁹ Το χωριό Δημητρίτσι απέχει περίπου 15 χιλιόμετρα από την πόλη των Σερρών, και το αεροδρόμιο απέχει 8 χλμ. από τα προκεχωρημένα ελληνικά φυλάκια και 12 από τα αντίστοιχα εχθρικά.

²²⁰ Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Ιαν. – Μαρ. 1935, τ. 13, σ. 64-67.

Τον Σεπτέμβριο του 1918, συγκροτήθηκε η 534 Μοίρα Αναγνώρισης, στο Λεμπέτ (σημερινή Ευκαρπία). Την περίοδο αυτή υπήρχε και το Αεροπορικό Απόσπασμα στο Γουδί (της 534 Μοίρας) και η Επάκτιος Μοίρα Επανωμής με αποστολή την ανθυποβρυχιακή κάλυψη του Θερμαϊκού Κόλπου²²¹. Η μοίρα ενισχυόταν και με υδροπλάνα της Γαλλικής Βάσης Θεσσαλονίκης²²².

Η εχθρική γραμμή άμυνας ήταν η εξής:

α. Γραμμή Αλβανίας – Μοναστηρίου – Νόντε υπό την XI Γερμανική (μικτή) Στρατιά με διοικητή τον στρατηγό Steuben, που έδρευε στο Πελρεπέν.

β. Γραμμή Νόντε – Γευγελή – Δοϊράνη, υπό την I Βουλγαρική Στρατιά με διοικητή τον στρατηγό Γκέσσωφ και έδρα το Βαλάντοβο.

γ. Γραμμή Δοϊράνη – Σέρρες – Ορφανό, υπό την II Βουλγαρική Στρατιά με διοικητή τον στρατηγό Θεοδωρώφ και έδρα το Λιβούννοβο.

δ. Την άμυνα των περιοχών Ξάνθης, Καβάλας και της Θράκης, για την προστασία τους από ενδεχόμενη αποβατική ενέργεια των Συμμάχων, είχαν αναλάβει η II και η IV Βουλγαρική Στρατιά.

ε. Η διοίκησή όλων των ανωτέρω είχε ανατεθεί στον στρατηγό von Scholtz, ο οποίος είχε εγκατασταθεί στα Σκόπια²²³.

²²¹ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 90-97.

²²² Σύμφωνα με τον Βροντάκη, συγκροτήθηκε τους τελευταίους μήνες του 1917, υπό τον Γάλλο ανθυπολοχαγό Ugon, με αφορμή τον τορπιλισμό συμμαχικών ατμόπλοιων εντός του Θερμαϊκού Κόλπου από γερμανικά υποβρύχια. Στη μοίρα αυτή αποσπάστηκαν τον Μάρτιο του 1918 και οι Οικονομάκος και Σάρρος. Εκτελούσαν ανθυποβρυχιακές περιπολίες στη διαδρομή Επανωμή – Κατερίνη (ακρωτήριο Κανταβαίου – Τρίκερι). Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 12, σ. 239-240. Οι Έλληνες χειριστές εκτελούσαν καθημερινά πτήσεις ανθυποβρυχιακού πολέμου, σε χαμηλό ύψος, με αεροπλάνα τύπου Farman. Η μόνη προστασία που είχαν τα πληρώματα σε περίπτωση αναγκαστικής προσθαλάσωσης ήταν δύο αεροθάλαμοι και γιλέκα που πληρούνταν με πεπιεσμένο αέρα. Στα μέσα Ιουνίου 1918, αποσπάστηκαν στην 534 bis στο Γουδί, εκτελώντας εκπαιδευτικές πτήσεις. Ο Σάρρος μετά από 15 ημέρες τοποθετήθηκε στο Υπουργείο Στρατιωτικών και αργότερα ο Οικονομάκος τοποθετήθηκε στην 534 ελληνική Μοίρα στο Λεμπέτ. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 6-10-1929.

²²³ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ. 209.

Το έργο που είχαν να επιτελέσουν οι Έλληνες αεροπόροι ήταν για τα δεδομένα της εποχής τεράστιο. Σε αυτό περιλαμβάνονταν αποστολές αναγνώρισης των εχθρικών γραμμών και των οχυρωματικών έργων σε μεγάλο βάθος εντός του εχθρικού εδάφους, το σύνδεσμο του πεζικού με το πυροβολικό και τον κανονισμό βολής πυροβολικού. Οι χειριστές που εκτελούσαν τις ανωτέρω αποστολές, έπρεπε να παραμένουν για μεγάλο χρονικό διάστημα πάνω από το θέατρο επιχειρήσεων ή το εχθρικό έδαφος, και βάλλονταν συχνά από το αντιαεροπορικό πυρ. Ιδιαίτερα ισχυρή ήταν η αντιαεροπορική άμυνα της Χούμας, ενώ από τα παρατηρητήρια της Τζένας, λόγω της εξαιρετικής θέσης τους, οι αμυνόμενοι Βούλγαροι μπορούσαν να βάλλουν με τα πολυβόλα τους κατευθείαν εναντίον των εχθρικών αεροπλάνων όπως προσέγγιζαν την περιοχή. Επιπρόσθετος κίνδυνος ήταν οι ιδιαίτερα ικανοί Γερμανοί διώκτες που καιροφυλακτούσαν για να χτυπήσουν αιφνιδιαστικά και ανελέητα τους συμμαχικούς σχηματισμούς. Πρέπει να επισημανθεί ότι λόγω του εχθρικού υποβρυχιακού κλοιού, υπήρχε μεγάλη δυσκολία ανεφοδιασμού, ενώ παράλληλα το Δυτικό Μέτωπο απορροφούσε το μεγαλύτερο ποσοστό από τα παραγόμενα αεροπλάνα και τα ανταλλακτικά τους, καθώς και άλλο αεροπορικό υλικό. Επιπλέον, τα καινούργια συμμαχικά αεροπλάνα που έφταναν στο Μέτωπο της Μακεδονίας δίνονταν κατά βάση στους Γάλλους και Βρετανούς αεροπόρους, και οι Έλληνες συνέχιζαν να πετούν με τους παλαιότερους τύπους αεροπλάνων. Σε αυτά τα αρνητικά στοιχεία για τους Έλληνες χειριστές, θα πρέπει να προσθέσουμε και την τεχνολογική υπεροχή των γερμανικών αεροπλάνων, μέχρι τουλάχιστον το 1917, που τους επέτρεπε να διατηρούν την αεροπορική υπεροχή²²⁴.

²²⁴ Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 26-9-1929.

Η δράση της Ελληνικής Αεροπορίας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

1916

Η συμμετοχή των Ελλήνων αεροπόρων στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, άρχισε πολύ πριν την επίσημη είσοδο της χώρας μας στον πόλεμο και πριν ακόμη συγκροτηθούν οι ελληνικές μοίρες της Πολεμικής Αεροπορίας. Στελέχη της ΑΥΣ και του ΝΑΣ και στρατεύσιμοι, αμέσως μετά την εκδήλωση του Κινήματος της Εθνικής Αμύνης, προσχώρησαν στη νέα κυβέρνηση και εντάχθηκαν στη συμμαχική στρατιωτική δύναμη. Μετά από σύντομη εκπαίδευση, τοποθετήθηκαν στις πολεμικές μοίρες των Γάλλων και των Βρετανών. Την περίοδο αυτή, οι Έλληνες χειριστές συμμετείχαν σε κοινές αποστολές με τους Άγγλο-Γάλλους, τόσο σε αποστολές αναγνωρίσεως και βομβαρδισμού όσο και σε αποστολές δίωξης.

Η ανασυγκρότηση του ΝΑΣ ξεκίνησε στις αρχές Οκτωβρίου του 1916, όταν 12 αεροπόροι αυτής της μονάδας, καθώς και 30 άτομα προσωπικό εδάφους, προσφέρθηκαν εθελοντικά να υπηρετήσουν την Κυβέρνηση της Εθνικής Αμύνης στη Θεσσαλονίκη. Ο ναύαρχος Παύλος Κουντουριώτης – μέλος της Κυβερνητικής Τριανδρίας- ζήτησε από τους Βρετανούς να οργανώσουν και να εκπαιδεύσουν τους Έλληνες αεροπόρους και να τους προμηθεύσουν αεροπλάνα και άλλα υλικά για να συγκροτήσουν ανεξάρτητη αεροπορική δύναμη. Το αίτημα του ναυάρχου δεν έγινε δεκτό από τους Βρετανούς²²⁵ και έτσι η ελληνική δύναμη υπήχθη αρχικά υπό την 2η Βρετανική Πτέρυγα του RNAS (Royal Naval Air Service), αλλά τη διοίκηση των Ελλήνων ανέλαβε ο υποπλοίαρχος Μωραϊτίνης. Το πεδίο δράσης τους ήταν κυρίως η Ανατολική Μακεδονία και η Θράκη, με βάσεις τα αεροδρόμια Ρωμανό Μούδρου και Καζαβητίου Θάσου²²⁶. Το τελευταίο διέθετε αρχικά μόνο επτά μαχητικά αεροπλάνα²²⁷ παλαιά και με μικρές επιδόσεις²²⁸ και η

²²⁵ Βλ. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 133. Τα στοιχεία βρίσκονται στην αναφορά του Βρετανού αντιναυάρχου Cecil Thursby, την 6^η και 21^η Οκτωβρίου.

²²⁶ Η ναυτική Βάση Παλαιού Φαλήρου, δε διέθετε αξιόμαχη δύναμη, ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 112.

²²⁷ Δύο Henri Farman, τρία Sopwith Bomber και δύο Sopwith Fighter.

²²⁸ Η μέγιστη ταχύτητά τους ήταν τα 80 μίλια και προκαλούσαν δομικές καταστροφές στις πτέρυγες, κάθε φορά που ξεπερνούσαν το όριο αυτό.

Λήμνος 26 μαχητικά²²⁹ και συνολικά 43 αεροπλάνα και υδροπλάνα²³⁰. Η συστηματική δράση της Ελληνικής Στρατιωτικής Αεροπορίας άρχισε στο τέλος του 1917 και κυρίως την άνοιξη του 1918.

Η γερμανική αεροπορική κυριαρχία στην Ανατολική Μακεδονία και Θράκη, μέχρι τα τέλη του 1916, με τις συνεχείς αποστολές βομβαρδισμού του αεροδρομίου Καζαβητίου προκαλούσαν σημαντικές καταστροφές στη συμμαχική Αεροπορική Βάση. Η συνεχής εχθρική δραστηριότητα, εμπόδιζε και την εκτέλεση πτήσεων ρουτίνας, όπως εκπαιδευτικές πτήσεις. Οι Έλληνες αεροπόροι έπρεπε να επιταχύνουν την εκπαίδευσή τους για να συμμετάσχουν άμεσα στις πολεμικές αποστολές. Μάλιστα, για να υπερνικήσουν τη δυσπιστία των συμμάχων, ο Μωραϊτίνης εκπαίδευε τους Έλληνες μαθητές σε πραγματικές συνθήκες μάχης. Κάθε εκπαιδευτική πτήση ήταν και μια επιχειρησιακή αποστολή, υπό την αρχηγία του²³¹, προκαλώντας την επιδοκιμασία αλλά και τον θαυμασμό των Βρετανών. Στόχοι των συμμαχικών αεροπορικών επιθέσεων ήταν η Καβάλα, οι σιτοβολώνες της Κεραμωτής και η Χρυσούπολη (Σαρί-Σαμπάν), η Δράμα και το αεροδρόμιο Ζέρεβιτς²³².

Επιχειρησιακή δράση ανέλαβαν αρχικά οι ανθυποπλοίαρχοι Κωνσταντίνου²³³ και Χαλκιάς, εντασσόμενοι στην Α΄ Μοίρα της Θάσου, οι οποίοι είχαν ήδη εκπαιδευτεί σε αεροπλάνα του Στρατού Ξηράς. Οι

²²⁹ Πέντε Sopwith Fighter, τέσσερα Sopwith Bomber, πέντε Sopwith Pup, έξι εκπαιδευτικά B.E.-2 και B.E.-2E, πέντε Henri Farman και ένα Sopwith Threeplane.

²³⁰ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 112.

²³¹ Οι μαθητές συνοδεύονταν στο αεροπλάνο, κατά τη διάρκεια της αποστολής, από τον εκπαιδευτή τους στη θέση του παρατηρητή, παρ' όλο που τα αεροπλάνα αυτά δεν ήταν διπλού χειρισμού. ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 114.

²³² ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 114-115. Σύμφωνα με τον καθηγητή κ. Χατζόπουλο Γ., εντοπίζεται στην περιοχή του σημερινού Αρκαδικού Δράμας. Παλούμπης, *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 108, σ. 28

²³³ Ο Κωνσταντίνου ήταν ένας εκ των πρώτων Ελλήνων μηχανικών της Ελληνικής Ναυτικής Αεροπορίας. Το 1915 παραιτήθηκε και υπηρέτησε εθελοντικά στο Δυτικό Μέτωπο, ως αεροπόρος στο γαλλικό στρατό. Ζάννας Αλ., «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 11-10-1929. Αξίζει να σημειωθεί ότι ήταν ο πρώτος Έλληνας χειριστής που είχε λάβει μέρος σε επιχειρήσεις στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ενταγμένος στην γαλλική Πολεμική Μοίρα C-89S και είχε παρασημοφορηθεί με τον Γαλλικό Πολεμικό Σταυρό. Τον Οκτώβριο του 1915 μεταφέρθηκε στο Μακεδονικό Μέτωπο, ενώ όταν σχηματίστηκε η Κυβέρνηση Εθνικής Αμύνης, παραιτήθηκε από τις γαλλικές αεροπορικές δυνάμεις για να ενταχθεί με τους παλιούς συναδέλφους του στο ΝΑΣ. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 136. Ο Καρταλαμάκης, αναφέρει ότι είχε γεννηθεί στην Αίγυπτο, ήταν πολύγλωσσος, σπούδασε στην Ελβετία Μηχανολόγος/ Ηλεκτρολόγος και στη συνέχεια στην Γαλλία αεροπορική τεχνολογία στο Ecole Nationale Supérieure de l' Aeronautique. Διορίστηκε προσωρινός μηχανικός υδροπλάνων στο Υπουργείο Ναυτικών, την 23-6-1914. Δύο μήνες μετά, κατατάχθηκε στην Γαλλική Αεροπλοΐα. Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 97-101.

συγκεκριμένοι χειριστές, εκτέλεσαν αποστολές βομβαρδισμού στην περιοχή της Ξάνθης πετώντας με τους Έλληνες συναδέλφους τους στη θέση του παρατηρητή, έως ότου ξεκινήσει η εκπαίδευσή τους ως χειριστές στα αεροπλάνα των συμμάχων στην Λήμνο. Πράγματι, μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, οι Έλληνες αεροπόροι που βρίσκονταν στην Θάσο στάλθηκαν στο αεροδρόμιο Marsh (Χορταρόλιμνη) στη Λήμνο προκειμένου να εκπαιδευτούν στα σύγχρονα αεροπλάνα με τα οποία θα πετούσαν. Η διάρκεια της εκπαίδευσής τους ήταν βραχεία (περίπου ενάμιση μήνα)²³⁴. Έτσι, ο Κωνσταντίνου φαίνεται να είναι ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος που πήρε μέρος στις επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, στις 10 Νοεμβρίου 1916, ήταν παρατηρητής – πολυβολητής στο καταδιωκτικό Nieuport 12, με χειριστή τον Βρετανό G. A. Magor, συνοδοί δύο βομβαρδιστικών. Αποστολή τους ήταν η προστασία του σχηματισμού, που θα βομβάρδιζε το γερμανικό αεροδρόμιο της Δράμας. Στη διάρκεια αυτής της αποστολής, ο Κωνσταντίνου άνοιξε πυρ κατά εχθρικού διπλάνου που προσέγγιζε το αεροδρόμιο. Επίσης, στις 20 και 24 Νοεμβρίου 1916, εκτέλεσε αποστολές αναγνώρισης από το Παρανέστι έως το Άνω Πυξάρι Δράμας ως παρατηρητής - πολυβολητής. Ο Χαλκιάς καταγράφεται σε αποστολή φωτογράφισης, στις 28 του ίδιου μήνα, χωρίς να αποκλείονται προηγούμενες πτήσεις του²³⁵. Ο Κωνσταντίνου εκπαιδεύσε στο Μούδρο Έλληνες συναδέλφους του, όπως τους Χάμπα, Γυφτάκη²³⁶, Λογιάδη, Μαγιάκο, Δαούλη και Βερύκιο. Ο τελευταίος όταν βρισκόταν στη Θεσσαλονίκη επιβαίνων ανεπισημως σε γαλλικό αεροπλάνο, ενεπλάκη σε αερομαχία και κατέρριψε το γερμανικό αεροπλάνο σκοτώνοντας με το πιστόλι του τον Γερμανό χειριστή. Για το κατόρθωμά του αυτό, παρασημοφορήθηκε από τους Γάλλους²³⁷.

1917

²³⁴ Ζάννας Αλ., «Οι Αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 12-10-1929.

²³⁵ Παλαβούζης, Θάσος, *το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 134-136.

²³⁶ Σκοτώθηκε κατά τα διάρκεια της εκπαίδευσής του. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ. 194.

²³⁷ Είναι ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος που κατέρριψε εχθρικό αεροπλάνο σε αερομαχία. Όμως, λίγο αργότερα ο Βερύκιος, λόγω διαφωνίας του με τον Άγγλο Διοικητή του, αποχώρησε από την αεροπορία και επανήλθε στο Πολεμικό Ναυτικό. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ. 194 και Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 13-10-1929.

Στις 12 Ιανουαρίου 1917 περατώθηκε η εκπαίδευση του ελληνικού κλιμακίου στην Αεροπορική Βάση Χορταρόλιμνης (Marsh) και οι Έλληνες (7 αξιωματικοί και 20 τεχνίτες και μηχανικοί) τοποθετήθηκαν στην Αεροπορική Βάση Καζαβητίου για την ανάληψη δράσης κατά των Γερμανοβουλγάρων. Η δύναμη της Μοίρας Α' στη Θάσο στα τέλη Ιανουαρίου περιελάμβανε 19²³⁸ αεροπλάνα και υδροπλάνα και 16 χειριστές και 7 παρατηρητές, εκ των οποίων πέντε και δύο αντίστοιχα ήταν Έλληνες²³⁹. Ο Αλέξανδρος Ζάννας ήταν ο μόνος Έλληνας που είχε καταταγεί ως λοχίας του ιππικού -του Α' Συντάγματος Πεζικού της Μεραρχίας Σερρών- και ο οποίος ξεκίνησε εκπαίδευση ως παρατηρητής-αεροπόρος. Στις αρχές Φεβρουαρίου 1917, ως ανθυπασπιστής, τοποθετήθηκε στο υπ' αριθ. 505 Γαλλικό Σμήνος Αεροπλάνων στη Γοργόπη (κοντά στην Μποέμιτσα/ Αξιούπολη) για εκπαίδευση, την οποία περάτωσε τον Απρίλιο. Η πρώτη πολεμική αποστολή στην οποία έλαβε μέρος, ήταν μια πτήση αναγνώρισης, κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσής του. Ανάμεσα στα καθήκοντά που είχε αναλάβει ήταν και η εποπτεία των πτήσεων του αεροδρομίου. Στα μέσα Φεβρουαρίου 1917 η Αεροπορική Βάση Γοργόπης δέχτηκε σφοδρή επίθεση από αεροπλάνα που πέταξαν από το βουλγαρικό αεροδρόμιο Ουδονο, που βρίσκονταν κοντά στο Σιδηροδρομικό Σταθμό της Στράμνιστας. Ο εχθρικός αεροπορικός σχηματισμός αριθμούσε περισσότερο από 40 αεροπλάνα, που έπληξαν αποτελεσματικά το Γαλλικό αεροδρόμιο της Γοργόπης, καταστρέφοντας τα 14 από τα 16 αεροπλάνα της 505 Μοίρας, ενώ χτυπήθηκε και το ομώνυμο χωριό όπου τραυματίστηκαν δύο χωρικοί. Ο βομβαρδισμός επαναλήφθηκε μετά από δύο βδομάδες, όμως υπήρχε έγκαιρη αντίδραση, με αποτέλεσμα την κατάρριψη με αντιαεροπορικά ενός εχθρικού βομβαρδιστικού και τη σύλληψη του Γερμανού αεροπόρου²⁴⁰. Από τον νεαρό αεροπόρο, στον οποίο ο Ζάννας ήταν διερμηνέας, πληροφορήθηκαν ότι η μοίρα αυτή είχε μετασταθμεύσει από το Πολωνικό Μέτωπο. Όπως είδαμε, επρόκειτο για τη μονάδα «στρατηγικού» βομβαρδισμού *Kampfgeschwader I*, με δύναμη 25 περίπου δικινητήριων βομβαρδιστικών και 10 καταδιωκτικών συνοδείας. Στις αποστολές που εκτέλεσαν οι Γερμανοί χειριστές της *Kampfgeschwader I* στο Μακεδονικό

²³⁸ Βλ. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 177.

²³⁹ Βλ. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 177.

²⁴⁰ Ζάννας Αλέξανδρος, *Πως έγινα αεροπόρος*, Φάκ. 542/365, Μουσείο Μπενάκη, σ. 3-10. Ο Γερμανός αεροπόρος ήταν γιος του Fon Linken, υπασπιστή του Κάιζερ.

Μέτωπο, προξένησαν μεγάλες ζημιές στα συμμαχικά συγκοινωνιακά κέντρα στα προάστεια της Θεσσαλονίκης, στο Βέρτεκοπ (Vertekop) στα Σκύδρα κ.α. Τα συμμαχικά καταδιωκτικά αεροπλάνα δεν μπορούσαν να ανταπεξέλθουν απέναντι στα γερμανικά Fokker. Μόλις, τον Ιούλιο του 1917 οι Σύμμαχοι έστειλαν για ενίσχυση των αεροπορικών τους δυνάμεων στη Μακεδονία τα καταδιωκτικά τύπου Spad και τα Breguet 14, που άρχισαν να αντισταθμίζουν την γερμανική αεροπορική υπεροχή.

Παράλληλα, οι Έλληνες αεροπόροι της ΝΑΣ ανέλαβαν δράση ήδη από τις αρχές του 1917. Στην εβδομαδιαία αναφορά της 16^{ης} Φεβρουαρίου, ο πλοίαρχος Scarlett αναφέρεται στη συμμετοχή των Μωραϊτίνη και Ψύχα σε αποστολές βομβαρδισμού στη Ξάνθη, και συγκεκριμένα κατά της γέφυρας της Σταυρούπολης και του σιδηροδρομικού δικτύου, όπου το ελληνικό πλήρωμα²⁴¹ πέτυχε ικανοποιητικά αποτελέσματα καταστρέφοντας σημαντικό τμήμα του αναχώματος. Στις 12 Φεβρουαρίου, σε αποστολή βομβαρδισμού της σιδηροδρομικής γραμμής βόρεια των Τοξοτών, με τη συνοδεία δύο καταδιωκτικών, συμμετείχαν οι ανθυποπλοίαρχοι Αργυρόπουλος και Μελετόπουλος, οι οποίοι προκάλεσαν κατολίσθηση βράχων και υλικών στο δίκτυο. Το συνεχές σφυροκόπημα των γραμμών επικοινωνιών του εχθρού, αποδιοργάνωσαν σε σημαντικό βαθμό τις μεταφορές προς το μέτωπο του νοτιότερου Στρυμόνα²⁴².

Οι αεροπορικές επιχειρήσεις των συμμάχων στο Μακεδονικό Μέτωπο περιλάμβαναν επιθετική αναγνώριση στην περιοχή ενδιαφέροντος²⁴³, βομβαρδισμούς του σιδηροδρομικού δικτύου και των αντίπαλων αεροδρομίων, αεροφωτογραφίσεις, αλλά και εμπλοκές με εχθρικά αεροπλάνα. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ήταν ιδιαίτερα ισχυρή η αντιαεροπορική άμυνα των νευραλγικών αυτών στόχων. Οι σύμμαχοι χειριστές –ανάμεσά τους και Έλληνες- βομβάρδιζαν επίσης αποθήκες εφοδιασμού, αλλά και στρατιωτικές εγκαταστάσεις στην περιοχή του Πραβίου της Ελευθερούπολης, του νομού

²⁴¹ Πετούσαν με Henri Farman με αριθμό «N3010». Παλαβούζης, Θάσος, *το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 178-179.

²⁴² Παλαβούζης, Θάσος, *το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 179-180.

²⁴³ Αποστολές αναγνώρισης εκτελέστηκαν μέχρι και 20 μίλια δυτικά από τη Φιλιππούπολη, στο Pazardzhik, το οποίο στοχοποιήθηκε ως σημαντικό βιομηχανικό κέντρο με δικό του οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Παλαβούζης, Θάσος, *το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 147-148.

Καβάλας. Οι σχηματισμοί των αεροσκαφών ήταν μικτοί, από αεροπλάνα βομβαρδισμού και καταδιωκτικά. Στις αποστολές, μεταξύ Ιανουαρίου του 1917 και Απριλίου του ίδιου έτους, όπως αναφέρθηκε, λάμβαναν μέρος και Έλληνες αεροπόροι²⁴⁴. Χαρακτηριστική είναι η αναφορά του Βρετανού αντιναυάρχου Cecil Thursby, διοικητή των βρετανικών ναυτικών δυνάμεων στην Ανατολική Μεσόγειο, για τις αποστολές που ανέλαβε η Α΄ Μοίρα της Θάσου, που αποτελούνταν από ένα βρετανικό και ένα ελληνικό σμήνος, και επιχειρούσαν στην Ανατολική Μακεδονία και την Θράκη. Ο Thursby αναφέρει ότι οι Βρετανοί και Έλληνες χειριστές έπλητταν τις γραμμές επικοινωνιών του εχθρού, εκτελώντας αναγνωριστικές και επιθετικές επιχειρήσεις εναντίον σιδηροδρομικού δικτύου διακοσίων μιλίων και εκατοντάδων μιλίων οδικού δικτύου, βομβαρδισμούς στις γέφυρες και σε άλλα ευάλωτα σημεία του δικτύου, σε αποθήκες εφοδιασμού και στρατόπεδα και τέλος οι χειριστές πυρπολούσαν μεγάλες εκτάσεις με σιτοκαλλιέργειες (με αυτοσχέδιες εμπρηστικές βόμβες). Επίσης, οι χειριστές της Α΄ Μοίρας εκτελούσαν ανελέητες επιθέσεις κατά εχθρικών αεροπλάνων και υδροπλάνων. Οι βάσεις του εχθρού αποτελούσαν βασικούς στόχους τους, αφού τα ελληνικά και βρετανικά καταδιωκτικά συνόδευαν τα βομβαρδιστικά στις αποστολές τους, με αποτέλεσμα να εμπλέκονται σε αερομαχίες με Γερμανούς διώκτες πάνω από τα αεροδρόμιά τους. Επίσης, η Α΄ Μοίρα είχε στο ενεργητικό της πολλές αποστολές ανθυποβρυχιακού πολέμου και ναυτικής προστασίας των περιπολικών σκαφών από την εχθρική αεροπορική δράση. Ο αντιναύαρχος Cecil Thursby καταλήγει εξαιρώντας την πολύτιμη αρωγή των στελεχών του ΝΑΣ για την εκπλήρωση της αποστολής της Α΄ Μοίρας²⁴⁵.

Την 13^η Μαρτίου 1917, ο υποπλοίαρχος Μωραϊτίνης με αεροπλάνο Henry Farman HF.22 και παρατηρητή τον Ανθυπολοχαγό Ψύχα, εκτέλεσε αναγνωριστική πτήση στην Ανατολική Μακεδονία και έπειτα νυκτερινό βομβαρδισμό του αεροδρομίου της Δράμας από ύψος 600 ποδών καταστρέφοντας τα υπόστεγα αεροπλάνων. Στη συνέχεια βομβάρδισαν από ύψος 500 ποδών τον τοπικό σιδηροδρομικό σταθμό, καταστρέφοντας τρεις αμαξοστοιχίες έμφορτες με βουλγαρικά στρατεύματα και τα πυρομαχικά μιας

²⁴⁴ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 147-148.

²⁴⁵ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 152-153.

μεραρχίας που προορίζονταν για το μέτωπο. Παρά τα αδιάκοπα αντιαεροπορικά πυρά, ο Μωραϊτίνης και ο Ψύχας επέστρεψαν σώοι στο Καζαβήτι. Το ίδιο πλήρωμα, το βράδυ της 8^{ης} προς 9^η Απριλίου 1917, επιτέθηκαν στη βάση υδροπλάνων στο Ζέρεβιτς και αδιαφορώντας για την ισχυρή αντιαεροπορική άμυνα, χτύπησαν από ύψος 1100 ποδών το υπόστεγο υδροπλάνων, το οποίο πιθανώς καταστράφηκε ολοσχερώς. Την επόμενη νύχτα, ο ανθυποπλοίαρχος Κωνσταντίνου με Βρετανό παρατηρητή βομβάρδισε επιτυχώς το αεροδρόμιο της Δράμας, προκαλώντας την ολική καταστροφή του κεντρικού υπόστεγου του αεροδρομίου, τη μερική του δυτικού υπόστεγου, πυρκαγιά σε δύο αποθήκες καυσίμου και στο εφεδρικό αεροπλάνο του Γερμανού άσσου von Eschwege. Οι Γερμανοί, για να παραπλανήσουν του Συμμάχους, ως προς τα αποτελέσματα των βομβαρδισμών, έστησαν μέσα στη νύχτα ένα εφεδρικό υπόστεγο στο χώρο εκείνου που είχαν καταστρέψει²⁴⁶. Τη νύχτα της 30^{ης} Απριλίου, ένα ζευγάρι βομβαρδιστικών αεροπλάνων, με ένα βρετανικό πλήρωμα και ένα ελληνικό, με χειριστή τον ανθυποπλοίαρχο Αργυρόπουλο και παρατηρητή τον Γεωργουλόπουλο²⁴⁷, επιτέθηκαν στην βάση υδροπλάνων στο Ζέρεβιτς, όπου πτήση αναγνώρισης είχε αποκαλύψει δραστηριότητες ενίσχυσής της με έμψυχο υλικό και μέσα. Ισχυρό φράγμα πυρός υποδέχτηκε τα συμμαχικά αεροπλάνα, τα οποία υπέστησαν αρκετές ζημιές, όμως κατάφεραν να επιστρέψουν στη βάση τους.

Αξίζει να αναφερθεί, ότι δίκτυο πρακτόρων του εχθρού στη Θάσο, ενημέρωνε με φωτεινά σήματα την απέναντι όχθη, όταν συμμαχικά αεροσκάφη απογειώνονταν από την αεροπορική Βάση Καζαβητίου. Μεμονωμένες φωτιές είχαν παρατηρηθεί από τις αρχές Απριλίου 1917, κυρίως στην περιοχή του Σωτήρος, παρά τις απαγορευτικές διαταγές της

²⁴⁶ Και οι δύο ανωτέρω αποστολές των Ελλήνων αεροπόρων πραγματοποιήθηκαν με το υπ' αριθμ. «N3010» HF27. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 183.

²⁴⁷ Πρόκειται πιθανόν για τον Γεωργακόπουλο, Οικονόμου Βασίλειος, *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία*, ΜΙΣΠΑ, Αθήνα 2010, σ. 45. Ο Ζάννας χρησιμοποιεί και τα δύο ονόματα (Γεωργακόπουλος και Γεωργουλόπουλος) αναφερόμενος σε Έλληνα σηματοφόρο παρατηρητή που υπηρετούσε στη Θάσο. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 12 και 16-10-1929 αντίστοιχα.

διοίκησης του νησιού και τις προειδοποιήσεις για βομβαρδισμό των συγκεκριμένων σημείων, όταν θα εντοπίζονταν²⁴⁸.

Ο ανθυπίλαρχος Ζάννας, πήρε το πτυχίο παρατηρητή τον Απρίλιο του 1917 και έλαβε μέρος σε πολλές επιχειρήσεις αναγνώρισης στον τομέα της Μεραρχίας Σερρών. Στην πρώτη σοβαρή εμπλοκή ελληνικού τάγματος, για την κατάληψη των βουλγαρικών οχυρωματικών θέσεων της πρώτης και δεύτερης γραμμής, απέναντι από το Ραβινέ, κοντά στο Μογιαντάκ, ανέλαβε αποστολή συνδέσμου με το πεζικό. Εξαιτίας των κακών καιρικών συνθηκών, εκτέλεσε κανονισμό βολής πυροβολικού με αξιόλογα αποτελέσματα, για την οποία έλαβαν τιμητικό έπαινο από την 122^α Γαλλική Μεραρχία και προτάθηκε επ' ανδραγαθία για το βαθμό του ανθυπίαρχου. Τις επόμενες ημέρες πήρε μέρος σε τρεις αποστολές βομβαρδισμού κατά του αεροδρομίου Ουδονο²⁴⁹. Ο Ζάννας συμμετείχε και σε άλλους βομβαρδισμούς κατά του βουλγαρικού αεροδρομίου, χωρίς ιδιαίτερα αποτελέσματα. Την 5^η Μαΐου 1917, ξεκίνησε η πρώτη μάχη του Σκρα, που ανέλαβε η 122^η Γαλλική Μεραρχία υποβοηθούμενη από δύο ελληνικά συντάγματα. Ο Ζάννας είχε και πάλι αποστολή συνδέσμου με το πεζικό²⁵⁰. Οι καιρικές συνθήκες όμως ήταν πολύ δύσκολες και πετούσε αναγκαστικά πολύ χαμηλά, στην τροχιά των βλημάτων του εχθρικού πυροβολικού. Όμως, η αποστολή του εκτελέστηκε αποτελεσματικά και δέχτηκε τα συγχαρητήρια της διοίκησης. Αν και τα ελληνικά Συντάγματα δέχτηκαν τα επίσημα συγχαρητήρια του στρατηγού Σαράιγ, για το επιθετικό πνεύμα και τη γενναιότητά τους, δεν επιτεύχθηκαν πλήρως οι αντικειμενικοί σκοποί της συμμαχικής επίθεσης, ενώ ταυτόχρονα, η αγγλική επίθεση προς τη λίμνη της Δοϊράνης αναχαιτίστηκε από το βουλγαρικό πυροβολικό²⁵¹.

²⁴⁸ Παλαβούζης, Θάσος, *το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 227-229.

²⁴⁹ Σε μία από αυτές τις αποστολές βομβαρδισμού, με χειριστή τον Γάλλο Pellerin, κατά την άφηση των βομβών από τον αυτοσχέδιο μηχανισμό που είχαν εφεύρει, ένα σύρμα σφάλωσε στα πλάγια του αεροσκάφους και οι βόμβες δεν έπεφταν. Σε περίπτωση προσγείωσης με αυτές ήταν βέβαιη η καταστροφή τους. Έτσι, χωρίς αλεξίπτωτο –δεν είχε ξεκινήσει ακόμη η χρήση τους από τους χειριστές αεροπλάνων- ο Ζάννας βγήκε από τη θέση του και με το πόδι του προσπάθησε να τις ρίξει. Πράγματι, με τη δεύτερη απόπειρα τα κατάφερε!

²⁵⁰ Το αεροπλάνο Farman με το οποίο πετούσαν, ήταν εφοδιασμένο με ασύρματο, τέσσερα ταχυδρομικά περιστέρια, δύο μεγάλα πιστόλια για Fuses (φωτοβολίδες) και 100 φωτοβολίδες, γεγονός που δυσκόλευε τις κινήσεις του παρατηρητή.

²⁵¹ Ζάννας Αλ., *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 10-14.

Με σκοπό τη στέρηση των απαραίτητων εφοδίων από τα εχθρικά στρατεύματα, τον Μάιο του 1917, οι σύμμαχοι στοχοποίησαν τις αποθήκες ανεφοδιασμού στην Δράμα και την καταστροφή της συγκομιδή της Κεραμωτής. Τις αποστολές βομβαρδισμού ανέλαβε η ελληνική Μοίρα Ζ, η οποία επέδραμε για πολλές ημέρες στην εν λόγω περιοχή, χρησιμοποιώντας για το σκοπό αυτό, αυτοσχέδιες εμπρηστικές βόμβες. Χαρακτηριστική είναι και η αποστολή ναυτικής συνεργασίας, της 7^{ης} Μαΐου, όπου συμμαχικά αεροπλάνα διεύθυναν τα πυρά ναυτικού πυροβολικού εναντίον της βουλγαροκρατούμενης Καβάλας, όπου εκτέλεσαν αποστολή ανθυποβρυχιακής έρευνας και προστασίας των σχηματισμών, ενώ η Μοίρα F που έδρευε στο αεροδρόμιο Σησαμιάς, ανέλαβε την καταστολή της εχθρικής αεράμυνας και άμυνας της πόλης. Αντικειμενικός σκοπός της επιχείρησης ήταν η καταστροφή του τελωνείου και άλλων σημαντικών στόχων στο λιμάνι, γιατί σύμφωνα με πληροφορίες Ελλήνων, σ' αυτό αποθηκεύονταν νάρκες θαλάσσης που θα χρησιμοποιούνταν από τον εχθρό για την παρακώληση των θαλάσσιων συγκοινωνιών στο Βόρειο Αιγαίο²⁵².

Πέρα από την παρακώληση των επικοινωνιών του εχθρού και των βομβαρδισμών των εχθρικών αεροδρομίων, τον Ιούνιο του 1917 πραγματοποιήθηκαν επιχειρήσεις πυρπόλησης των καλλιεργειών, που ήταν έτοιμες προς συγκομιδή. Στις 5 Ιουνίου 1917, ο Αργυρόπουλος με παρατηρητή τον Ψύχα, μετά την επιτυχή εκτέλεση της αποστολής τους, δέχτηκαν επίθεση από τον Γερμανό άσσο von Eschwege, ο οποίος караδοκούσε σε πρόχειρο προωθημένο πεδίο προσγείωσης στο Ερατεινό του νομού Καβάλας. Μετά από διπλή επίθεση και την αδυναμία του συνοδού συμμαχικού αεροπλάνου²⁵³ να υποστηρίξει το ελληνικό πλήρωμα, αυτό καταρρίφθηκε παρά τις προσπάθειες του Έλληνα χειριστή, ο οποίος κατέβηκε χαμηλά για να αποφύγει τον Γερμανό διώκτη. Αυτός, όμως, πέτυχε και αχρήστευσε τον κινητήρα του αντιπάλου του, με αποτέλεσμα το ελληνικό αεροπλάνο να βουτήξει στη θάλασσα και να συντριβεί. Ο Αργυρόπουλος έχασε τη ζωή του και ο Ψύχας τραυματίστηκε. Παρά τα τραύματά του και τα πυρά του βουλγαρικού πυροβολικού, ο Ψύχας κολύπησε προς τον νεκρό

²⁵² Παλαβούζης, Θάσος, *το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 155-166.

²⁵³ Μπλόκαρε το πολυβόλο του και κόπηκαν τρία στυλίδια από τη βάση του κινητήρα του.

Αργυρόπουλο και τον έδεσε σε ένα φτερό του αεροσκάφους που επέπλεε. Λίγη ώρα αργότερα, ένα συμμαχικό πλοιάριο περισυνέλεξε ζωντανό τον Ψύχα²⁵⁴ και τη σορό του Αργυρόπουλου και τους μετέφεραν στη Θάσο.

Οι επιχειρήσεις πυρπόλησης των σιτηρών συνεχίστηκαν από την Μοίρα F, η οποία είχε μετασταθμεύσει στο αεροδρόμιο Καζαβητίου, με αεροπλάνα Sopwith 1½ Strutter δίωξης και βομβαρδισμού. Επίσης, εκτέλεσαν αποστολές βομβαρδισμού κατά της βάσης υδροπλάνων στο Ζέρεβιτς, καθώς και φωτογράφιση και αναγνώριση στόχων στην ευρύτερη περιοχή ενδιαφέροντος. Όμως, αυτή τη φορά τα αεροπλάνα πετούσαν σε κλειστό σχηματισμό και ήταν δύσκολη η προσβολή τους από τους Γερμανούς διώκτες²⁵⁵.

Οι Έλληνες χειριστές συνέχισαν τις αποστολές βομβαρδισμού κατά των γραμμών επικοινωνιών του εχθρού. Μια τέτοια καταγεγραμμένη αποστολή, ήταν ο νυχτερινός βομβαρδισμός του σιδηροδρομικού σταθμού Σταυρούπολης, στις 28 Ιουνίου 1917 από τον Μωραϊτίνη με παρατηρητή – πολυβολητή τον υπαξιωματικό Δέσποτα, όπου χτύπησαν εχθρικό τραίνο. Επίσης, την άλλη μέρα επιχείρησε για πρώτη φορά ένα αμιγώς ελληνικό ζευγάρι αεροπλάνων, τύπου Henri Farman, όπου το ένα είχε ως στόχο το αεροδρόμιο της Δράμας και το άλλο τον τοπικό σιδηροδρομικό σταθμό. Τα πληρώματα ήταν στο πρώτο αεροπλάνο, οι ανθυποπλοίαρχοι Μελετόπουλος και Σκουφόπουλος και στο δεύτερο ο υποπλοίαρχος Μωραϊτίνης και ο ανθυποπλοίαρχος Λάζαρης. Τα αποτελέσματα των επιθέσεων αυτών ήταν ικανοποιητικά. Πυρκαγιές εκδηλώθηκαν σε δύο μικρά υπόστεγα στο αεροδρόμιο και χτυπήθηκε και τυλίχθηκε στις φλόγες ο σταθμός των τραίνων. Ο Μωραϊτίνης δέχθηκε σφοδρό πυρ από μικρά όπλα καθώς και από πολυβόλα και αντιαεροπορικά γύρω από την πόλη. Επιστρέφοντας εκτέλεσε και πάλι αναγνώριση στο γερμανικό αεροδρόμιο Δράμας²⁵⁶. Η

²⁵⁴ Ο Ψύχας τιμήθηκε με τον Αεροπορικό Σταυρό διακεκριμένων υπηρεσιών, γιατί δεν εγκατέλειψε το σύντροφό του και παρά τα τραύματά του κατάφερε και κολύπησε 2,5 μίλια μέχρι τη Θάσο. Βρετανικό αεροσκάφος που απογειώθηκε για να τους διασώσει, λόγω της θαλασσοταραχής, τη στιγμή της προσθαλάσσης ανατράπηκε και τελικά τους περισυνέλεξε μία βενζινάκατος. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 195-196.

²⁵⁵ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 188-199.

²⁵⁶ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 186-188.

αποτελεσματικότητα των ελληνικών πληρωμάτων στην εκπλήρωση της αποστολής, οδήγησε στη συγκρότηση ανεξάρτητης ελληνικής πολεμικής μοίρας, τη «Μοίρα Ζ»²⁵⁷, η οποία απέκτησε αργότερα στο αεροδρόμιο Καζαβητίου υπόστεγο και αεροπλάνα διώξεως και βομβαρδισμού, τύπου Farman 155 και Bristol²⁵⁸.

Μετά την επίσημη είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο τον Ιούνιο του 1917, ο Ζάννας κλήθηκε από το διοικητή της συμμαχικής Αεροπορίας, ταγματάρχη Denain²⁵⁹ στη Θεσσαλονίκη, για να εκπαιδευτεί ως χειριστής στους πιο εξελιγμένους τύπους αεροπλάνων και να προσφέρει τις υπηρεσίες του στο Επιτελείο. Επίσης, τον συνόδευσε στον Βενιζέλο, με τον οποίο είχε εκτενείς συνομιλίες για την οργάνωση της Ελληνικής Αεροπορίας. Ο πρωθυπουργός ενέκρινε τις εισηγήσεις του Γάλλου αξιωματικού, ο οποίος εκπόνησε σχετική μελέτη με βοηθούς τον Ζάννα και τον υποπλοίαρχο Παναγιώτου²⁶⁰, που προέβλεπε την οργάνωση ενιαίας Αεροπορίας υπό τον ίδιο τον Πρωθυπουργό. Ακολούθησε σχέδιο νόμου και λεπτομερής έκθεση, την οποία ο Βενιζέλος συζήτησε με τους Υπουργούς Στρατιωτικών και Ναυτικών. Άμεση αντίδραση υπήρξε από το Υπουργείο των Ναυτικών και την Βρετανική Αποστολή που απέρριψαν το σχέδιο, αλλά σοβαρές αντιρρήσεις διατύπωσαν επίσης το Γενικό Επιτελείο και το Υπουργείο Στρατιωτικών²⁶¹. Τελικά, ο Denain ανέλαβε την άμεση οργάνωση μόνο της Στρατιωτικής Αεροπορίας²⁶². **Αν η εισήγηση της επιτροπής είχε εγκριθεί από τη στρατιωτική ηγεσία, η Ελλάδα θα ήταν η πρώτη χώρα παγκοσμίως που θα συγκροτούσε ενιαία αεροπορική δύναμη. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την καθιέρωσή της ως σημαντικό παράγοντα στη διαμόρφωση της στρατιωτικής στρατηγικής και όχι απλώς ως ένα βοηθητικό μέσο του Στρατού ή του Στόλου.**

²⁵⁷ Οι Μοίρες της Αεροπορίας, έπαιρναν ένα γράμμα του αγγλικού αλφαβήτου αρχίζοντας από το άλφα, ενώ στις ξένες Μοίρες που είχαν υπό την επιχειρησιακή τους διοίκηση τους έδιναν ένα γράμμα από το τέλος του αλφαβήτου. Παλούμπης, *Εθνικές Επτάλξεις*, τ. 108, σ. 28.

²⁵⁸ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 114-116.

²⁵⁹ Προέρχονταν από το Ιππικό, είχε τελειώσει τη Σχολή Πολέμου πρώτος και υπηρετούσε στο Γενικό Επιτελείο, όταν ζήτησε να μεταταχθεί στην Αεροπορία, σε ηλικία 40 ετών. Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ.17.

²⁶⁰ Παλούμπης Ιωάννης, *Απ' τα Πελάγη στους αιθέρες*, Ναυτικόν Μουσείον Ελλάδος, Πειραιάς, 2009, σ. 60.

²⁶¹ Κυρίως, ως προς την υπαγωγή του νέου Όπλου. Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 19.

²⁶² Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 14- 20.

Παράλληλα, την ίδια περίοδο, διευρύνθηκε το μέτωπο των αεροπορικών επιχειρήσεων προς Ανατολάς. Στις αρχές Ιουλίου 1917, τα ελληνικά πληρώματα ανέλαβαν να εκτελέσουν αποστολές βομβαρδισμού στη χερσόνησο της Καλλίπολης, με αντικειμενικό σκοπό την απασχόληση της εχθρικής αεράμυνας, ώστε να πραγματοποιηθούν εναέριοι βομβαρδισμοί στρατηγικού χαρακτήρα εναντίον της Κωνσταντινούπολης. Για την επίτευξη του έργου αυτού χρησιμοποιήθηκε ένα από τα μεγαλύτερα βομβαρδιστικά της εποχής, τύπου Hadley Page O/100, το οποίο έφερε φορτίο 16 βομβών των 112 λιβρών. Έτσι, το ΝΑΣ μεταστάθμευσε στο αεροδρόμιο Marsh της Λήμνου, απ' όπου ανέλαβε δράση. Οι αποστολές θα πραγματοποιούνταν τη νύχτα. Η πρώτη έξοδος των αεροσκαφών πραγματοποιήθηκε στις 20 Ιουνίου 1917, και σε αυτή έλαβαν μέρος δύο ελληνικά πληρώματα. Στη διάρκεια της αποστολής, και παρά την πυκνή ομίχλη, ο Μωραϊτίνης βομβάρδισε, μία αποθήκη και ένα υπόστεγο, ενώ το δεύτερο αεροπλάνο με τον Σκουφόπουλο 45 λεπτά μετά την απογείωσή του, λόγω βλάβης της πυξίδας του αεροπλάνου του²⁶³ ματαίωσε την αποστολή του. Επίσης, το HP O/100, επέστρεψε άπραγο λόγω μηχανικής βλάβης. Η αποστολή επαναλήφθηκε στις 22 Ιουνίου, όπου ένα ελληνικό πλήρωμα βομβάρδισε στόχους ευκαιρίας στην Καλλίπολη. Το βρετανικό βομβαρδιστικό ματαίωσε και πάλι την αποστολή του λόγω θραύσης των ελαστικών του στην τροχοδρόμηση. Στις 25 Ιουνίου απογειώθηκε το ελληνικό σμήνος, το οποίο βομβάρδισε στόχους ευκαιρίας κοντά στη Γιάλοβα, το Μπόγκαλι και τη Μάδυτο, αποθήκες και το κάστρο του Τσανάκ. Όμως δεν επέστρεψε το πλήρωμα με τους Χαλκιά και Λάζαρη²⁶⁴. Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες αναφέρουν ότι έπεσαν σε τουρκικό έδαφος και ότι σκοτώθηκαν ή ότι συνελήφθησαν και στη συνέχεια βρήκαν μαρτυρικό θάνατο από το πλήθος. Αντίθετα, οι Βρετανοί εκτιμούσαν ότι λόγω των ισχυρών ρευμάτων αποπροσανατολίστηκαν και χάθηκαν²⁶⁵. Όμως, το μεγάλο βρετανικό

²⁶³ Ο Βροντάκης σημειώνει ότι ο Βρετανός διοικητής του αεροδρομίου, θορυβήθηκε γιατί το βομβαρδιστικό παρέμεινε απροστάτευτο, ενώ ο Σκουφόπουλος ανέφερε ότι έχασε τον προσανατολισμό του λόγω της βλάβης της πυξίδας, η οποία μετά από σχετικό έλεγχο είχε παρέκκλιση 30°. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ. 200.

²⁶⁴ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 199-204.

²⁶⁵ Ενδεχομένως, να έπεσαν θύματα της τουρκικής εκδίκησης, καθώς το Υπουργείο Εξωτερικών της Τουρκίας, μετά τον επιτυχή βομβαρδισμό των συμμαχικών αεροπλάνων, σε ανακοίνωσή τους απειλούσαν τη ζωή των βρετανών αεροπόρων που θα συλλαμβάνονταν. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 202 -204. Ο Ζάννας αναφέρει ότι πολλοί

βομβαρδιστικό λόγω του ισχυρού ανέμου δεν μπόρεσε να επιχειρήσει πάνω από την Κωνσταντινούπολη και έτσι αναγκάστηκε να επιστρέψει βομβαρδίζοντας στόχους ευκαιρίας. Την επομένη νύχτα 26 Ιουνίου, τα ελληνικά πληρώματα συνέχισαν τις επιχειρήσεις τους στην Κωνσταντινούπολη, καθολικά προσηλωμένοι στο καθήκον τους παρά την απώλεια των συναδέλφων τους, εμπνεόμενοι και από τον συμβολισμό που αντιπροσώπευε η περιοχή επιχειρήσεων. Πραγματοποίησαν τρεις επιδρομές μέσα σε σφοδρό αντιαεροπορικό πυρ, ενώ το ΗΡ Ο/100 πέτυχε πλήρη αιφνιδιασμό, βουλιάζοντας με τις βόμβες του μέσα στον Βόσπορο ένα τούρκικο торπιλοβόλο και προκαλώντας το θάνατο 29 ναυτών. Στη διάρκεια του ίδιου βομβαρδισμού βυθίστηκε και ένα εμπορικό σκάφος²⁶⁶ που υποπτεύονταν ότι ήταν εγκατεστημένο το γερμανικό αρχηγείο και το τουρκικό Υπουργείο Πολέμου. Παρά το ισχυρό αντιαεροπορικό πυρ, το αεροπλάνο κατήλθε στα 1800 πόδια²⁶⁷ για να πετύχει καλύτερα αποτελέσματα. Το πλήγμα ήταν ισχυρότατο στο ηθικό και τη ψυχολογία του πληθυσμού, αλλά και της τουρκικής πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας. Οι Έλληνες συνέχισαν με ηρωισμό και αυταπάρνηση τις αποστολές τους και στις αρχές Ιουλίου 1917. Στη διάρκεια αυτών των αποστολών, ο Μωραϊτίνης βομβάρδισε το φρούριο και τις γειτονικές εγκαταστάσεις του Τσανάκ – Καλέ, ενώ φωτιζόταν από αντιαεροπορικούς προβολείς εν μέσω πολύ ισχυρών αντιαεροπορικών πυρών. Οι Μελετόπουλος και Σκουφόπουλος αιφνιδίασαν τον αντίπαλο, καθώς από ύψος 4000 μέτρων πέταξαν πάνω από τις ακτές της Μικράς Ασίας και εμφανίσθηκαν στο Τσανάκ Καλέ από τα ανατολικά.

Η αυτοθυσία και η αποτελεσματικότητα των ελληνικών πληρωμάτων εκτιμήθηκαν από τον Άγγλο αεροπορικό διοικητή με εγκώμια, παράσημα και προβολές. Για τη δράση τους παρασημοφορήθηκαν οι Μωραϊτίνης, Ψύχας,

Έλληνες που ζούσαν στα Δαρδανέλλια, διηγήθηκαν σε Έλληνες αξιωματικούς στην Κωνσταντινούπολη ότι ο Λάζαρης και ο Χαλκιάς συνελήφθησαν από τους Τούρκους και τουφεκίστηκαν σαν αντάρτες, γιατί η Ελλάδα δεν είχε κηρύξει επισήμως τον πόλεμο κατά της Τουρκίας. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 19-10-1929.

²⁶⁶ Πρόκειται για το General.

²⁶⁷ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, 202.

Μελετόπουλος και Κωνσταντίνου, ενώ οι αποστολές τους εξυμνήθηκαν από τον βρετανικό και ελληνικό Τύπο²⁶⁸.

Στο μεταξύ, η Γερμανοβουλγαρική αεροπορία στο αεροδρόμιο της Δράμας και του Ζέρεβιτς άρχισαν να ενισχύονται, με αποτέλεσμα την αύξηση της αεροπορικής δραστηριότητας στην περιοχή. Στόχος τους ήταν οι βάσεις στον Σταυρό και στην Θάσο, αλλά και περιπολούντα βρετανικά πλοία. Τον Ιούλιο οι επιδρομές κατά της Θάσου αυξήθηκαν και όταν τα συμμαχικά αεροπλάνα απογειώνονταν προς αναχαίτισή τους, τα γερμανικά υδροπλάνα προσθαλασσώνονταν στον κόλπο των Ελευθερών υπό την κάλυψη του φίλιου αντιαεροπορικού πυρ. Όταν τα συμμαχικά αεροπλάνα αποχωρούσαν, τα γερμανικά υδροπλάνα αποθαλασσώνονταν και επέστρεφαν στη βάση τους στο Ζέρεβιτς. Μετά την επιστροφή της ελληνικής Μοίρας Ζ' στη Θάσο από τη Λήμνο, ξεκίνησαν αποστολές βομβαρδισμού των γερμανικών αεροπορικών βάσεων και αναχαίτισης των εχθρικών αεροσκαφών. Έτσι, έχει καταγραφεί πτήση διώξης εχθρικού σχηματισμού από ελληνικό πλήρωμα στις 16 Ιουλίου 1917 και βομβαρδισμός του Ζέρεβιτς στις 18 Ιουλίου. Στις 19 Ιουλίου 1917, ένα ζευγάρι HF 27, με πληρώματα τους Μωραϊτίνη – Χρυσίδη και Μελετόπουλο – Σκουφόπουλο, προσέβαλαν το αεροδρόμιο της Δράμας, καταστρέφοντας ένα υπόστεγο, ενώ χτυπήθηκε και ένα κοντινό στρατόπεδο. Η δράση αυτή προκάλεσε την αντίδραση των Γερμανών, οι οποίοι με τους διώκτες τους von Escwege και Konig βομβάρδισαν τις αεροπορικές εγκαταστάσεις του Καζαβητίου, καταστρέφοντας μερικώς τα υπόστεγα των αεροπλάνων²⁶⁹ και ολοσχερώς τις αποθήκες πυρομαχικών. Η αντιαεροπορική δύναμη, αν και έβαλε κατά των επιδρομών, δεν είχε αποτελεσματικότητα. Χαρακτηριστικός ήταν ο ηρωισμός και η αυτοθυσία των Ελλήνων αεροπόρων²⁷⁰, που κατά τη διάρκεια του βομβαρδισμού, προσπαθούσαν με

²⁶⁸ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 204, Παλούμπης, *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 108, σ. 29, ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 118-119 και Παλούμπης, *Απ' τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 58.

²⁶⁹ Καταστράφηκαν έξι αεροπλάνα.

²⁷⁰ Μάλιστα, ο ανθυποπλοίαρχος (Ι) Σκουφόπουλος, μπήκε μέσα σ' ένα φλεγόμενο υπόστεγο και έσυρε έξω με τα χέρια του ένα αεροπλάνο Henri Farman και τον κινητήρα του. Σύμφωνα με τον Βρετανό πλοίαρχο Staveley: «Όλοι στο αεροδρόμιο μιλούν για τις εξαιρετικά γενναίες προσπάθειες του υποπλοίαρχου (Ι) Μωραϊτίνη και των ανδρών του να περισώσουν όσο περισσότερα καύσιμα και έλαια ήταν δυνατό, ενώ η πυρκαγιά θέρριευε και οι βόμβες έσκαζαν κοντά τους». Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 219-220. Ο Ζάννας αναφέρει τη δράση των υποκελευστή Φώκια και του μηχανικού Σούλια, οι οποίοι αφηφώντας τον

τα χέρια τους να περισώσουν αεροπλάνα, καύσιμα και πολύτιμο εξοπλισμό. Χάρη στην αυτοθυσία τους, συνεχίστηκαν οι αεροπορικές επιχειρήσεις από τη Θάσο. Αντίθετα, οι Βρετανοί παρακολουθούσαν εκ του μακρόθεν απαθείς. Αυτοψία που διενεργήθηκε κατέδειξε ότι η πυρκαγιά στις αποθήκες των πυρομαχικών δεν προήλθε από εχθρική βόμβα, αλλά από σαμποτάζ κατασκόπου, που μέσα στην αναμπουμπούλα της μάχης βρήκε την ευκαιρία και την πυροδότησε στις αποθήκες²⁷¹. Την επομένη, οι Γερμανοί εκτέλεσαν πτήσεις αναγνώρισης και φωτογράφισης, αλλά αναχαιτίστηκαν από τον Μωραϊτίνη²⁷².

Τις επόμενες ημέρες πραγματοποιήθηκαν συνεχείς αμφίπλευρες αποστολές βομβαρδισμού. Η Μοίρα Z, στις 25 Ιουλίου επέδραμε τέσσερις φορές κατά της βάσης στο Ζέρεβιτς και την επομένη χτύπησαν το αρχηγείο των δυνάμεων της περιοχής Χρυσούπολης, με συνοδεία βρετανικών υδροπλάνων. Οι ελληνικές επιδρομές προκάλεσαν κάμψη του ηθικού στον εχθρό, οι οποίοι παρ' όλα αυτά βομβάρδισαν τον Λιμένα της Θάσου, με στόχο μία άκατο περιπολία και την επομένη την οικία του Γάλλου διοικητή, τους στρατώνες και το χωριό, καθώς και το λιμάνι και τα αγκυροβολημένα πλοία. Επίσης, στις 28 Ιουλίου 1917 ένα γερμανικό αεροπλάνο πέταξε προπαγανδιστικό υλικό πάνω από τη Θάσο συμβουλεύοντας τον άμαχο πληθυσμό να εγκαταλείψει το νησί, λόγω των επικείμενων βομβαρδισμών. Την ίδια μέρα, στο αεροδρόμιο Σησαμιάς στο Δημητρίτσι Σερρών, συγκεντρώθηκαν 13 αεροσκάφη δίωξης και βομβαρδισμού των Μοιρών 17 και 47 του Βασιλικού Ιπτάμενου Σώματος, τα οποία μεταστάθμευσαν στο Καζαβήτι για να συνδράμουν στο έργο της Θάσου. Την επομένη μέρα, σχηματισμός συμμαχικών αεροσκαφών χτύπησε το Ζέρεβιτς δύο φορές. Σε αυτόν συμμετείχαν και οι Μωραϊτίνης και Μελετόπουλος, που τους είχαν προσωρινά παραχωρηθεί δύο Sopwith Bombers. Επρόκειτο για σύγχρονα αεροπλάνα των Συμμάχων, κάτι που δείχνει ότι είχαν αρχίσει να εμπιστεύονται τους Έλληνες χειριστές και με σύγχρονο αεροπορικό υλικό. Τα

κίνδυνο, εισήλθαν στο καιόμενο υπόστεγο και άρπαξαν μέσα από τις φλόγες βόμβες και τις μετέφεραν μακριά από το προσωπικό και το υπόστεγο των αεροπλάνων, οι οποίες μετά από λίγο εξερράγησαν. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 16-10-1929.

²⁷¹ Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 16-10-1929.

²⁷² Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 207-220.

αποτελέσματα της αποστολής των Μωραϊτίνη και Μελετόπουλου κρίθηκαν ικανοποιητικά, καθώς πυρπολήθηκε μία αποθήκη βομβών ή καυσίμων, καταστράφηκε ένα υπόστεγο με πιθανόν τρία αεροσκάφη σε αυτό, ζημιές υπέστη ένα άλλο που στέγαζε δύο αεροσκάφη και παρατηρήθηκαν καταστροφές στον καταυλισμό. Παράλληλα, οι πυρκαγιές που ξέσπασαν εξαιτίας του βομβαρδισμού των Ελλήνων αεροπόρων, προκάλεσαν πιθανές ζημιές σε άλλα αεροσκάφη²⁷³.

Οι Βρετανοί με σκοπό την ενίσχυση της Αεροπορικής Βάσης Καζαβητίου, μετέφεραν στις 31 Ιουλίου 1917 δύο καταδιωκτικά Sorwith Camel, τα οποία ήταν ό,τι πιο σύγχρονο διέθετε τότε η βρετανική αεροπορία και τα οποία είχαν επιδόσεις ανάλογες με αυτές των γερμανικών Fokker. Διέθεταν ισχυρό κινητήρα των 130 hp, ανέπτυσσαν ταχύτητα 180 km/h και ήταν εξοπλισμένα με δύο πολυβόλα που βρίσκονταν στο ρύγχος του αεροπλάνου και μπορούσαν να βάλουν συγχρονισμένα μέσα από την έλικα. Αμέσως ανέλαβαν δράση αναχαιτίζοντας τους Γερμανούς, καθώς οι γερμανικές επιδρομές συνεχίζονταν. Στις 7 Αυγούστου, ο Μελετόπουλος πετώντας με ένα Bristol Scout D, ενεπλάκη σε αερομαχία με τον Γερμανό άσσο von Eschwege, ο οποίος πετούσε με ανώτερου τύπου αεροπλάνο. Η αερομαχία διήρκεσε δέκα λεπτά (τεράστιος χρόνος για εναέρια εμπλοκή), με αποτέλεσμα το ελληνικό αεροσκάφος να εκτελέσει αναγκαστική προσγείωση λόγω των πυρών που είχε δεχτεί και ο Μελετόπουλος να τραυματιστεί²⁷⁴.

²⁷³ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 220-225.

²⁷⁴ Ο Ζάννας αναφέρει ότι εξαιτίας της έλλειψης καταδιωκτικών αεροπλάνων στη Θάσο (υπήρχε μόνο το Bristol Scout D που δεν μπορούσε να αντιμετωπίσει τα γερμανικά Albatros), γερμανικοί σχηματισμοί επέδραμαν τακτικά εναντίον της αεροπορικής βάσης και του νησιού. Ο Μελετόπουλος, με σκοπό την αποτροπή βομβαρδισμών, με την εμφάνιση γερμανικών αεροπλάνων, απογειωνόταν για να τα αναχαιτίσει, γνωρίζοντας ότι λόγω υποδεέστερων πτητικών χαρακτηριστικών αυτό ήταν αδύνατο. Πράγματι, η μπλόφα του λειτούργησε δύο φορές, έως ότου αφιχθούν δύο Sorwith Camel από το Σταυρό, με Βρετανούς χειριστές. Σύντομα, το ένα δεν επέστρεψε από μία αποστολή στη Μακεδονία και έτσι παρέμεινε μόνο ένα Camel. Σε μία αναχαίτιση και σύμφωνα με το σχέδιο που είχαν συμφωνήσει ο Βρετανός με τον Μελετόπουλο, ο τελευταίος θα ήταν το δόλωμα, ώστε να δοθεί η ευκαιρία στον Άγγλο να επιτεθεί κατά του γερμανικού αεροπλάνου. Όμως, ο Βρετανός, που όπως αποδείχτηκε ήταν μύωψ, επιτέθηκε κατά του Μελετόπουλου. Ο τελευταίος απομακρύνθηκε και επέστρεψε στη Θάσο σε ύψος 5.500 μέτρων. Εκτέλεσε εκούσια κράτηση του κινητήρα για δική του εξάσκηση και κατολίσθηση προς το αεροδρόμιο. Εκείνη τη στιγμή δέχτηκε εχθρική επίθεση από ένα διθέσιο γερμανικό Albatros. Ο Μελετόπουλος εμπλέκεται σε αερομαχία με τον Γερμανό άσσο, ενώ το αεροπλάνο του έχει γίνει κόσκινο από τις εχθρικές σφαίρες και ο ίδιος είχε τραυματιστεί. Τα αντιαεροπορικά αρχίζουν να βάλουν κατά των αεροπλάνων και ο εχθρός αποφασίζει να φύγει. Εκείνη τη στιγμή απογειώθηκε το Camel για να καταδιώξει τον

Ήταν ένας πραγματικός άθλος για τον Έλληνα χειριστή, αν και το αποτέλεσμα της εμπλοκής θεωρήθηκε η 14^η επιβεβαιωμένη κατάρριψη του Γερμανού άσσου. Στις 16 Αυγούστου ο Κωνσταντίνου τραυματίστηκε και εκείνος μετά την απογείωσή του από το αεροδρόμιο. Την περίοδο αυτή η Δράμα και η Ελευθερούπολη, που ήταν κέντρα ανεφοδιασμού των Γερμανοβουλγάρων βομβαρδίστηκαν σφοδρά και οι Γερμανοί μετέφεραν το κέντρο ανεφοδιασμού στην Ξάνθη, όμως οι συμμαχικές αποστολές βομβαρδισμού συνεχίστηκαν²⁷⁵.

Στις αρχές Σεπτεμβρίου 1917, η ελληνική Μοίρα Z, εκτελούσε νυχτερινές αποστολές βομβαρδισμού της βάσης υδροπλάνων στο Ζέρεβιτς, καταστρέφοντας ένα υπόστεγο υδροπλάνων και στο έδαφος ένα άλλο αεροπλάνο. Στην αποστολή της 3^{ης} Σεπτεμβρίου, τραυματίστηκε ελαφρά από τα αντιαεροπορικά πυρά ο ανθυποπλοίαρχος Σκουφόπουλος. Πρέπει να σημειωθεί, ότι τα ελληνικά πληρώματα συνέχιζαν να πετάνε με τα HF 27, τα οποία θεωρούνταν πλέον πεπαλαιωμένα, αφού οι Βρετανοί παραχωρούσαν στην ελληνική μοίρα με ιδιαίτερη φειδώ νέους τύπους αεροσκαφών. Στο μεταξύ ελληνικά πληρώματα εκπαιδεύονταν στην Αεροπορική Βάση Marsh στη Λήμνο και ο ναύαρχος Κουντουριώτης εξέταζε με τον πλοίαρχο Scarlet τη συγκρότηση δεύτερης ελληνικής Μοίρας, την «Υ», η οποία επρόκειτο να εξοπλιστεί με υδροπλάνα για την εκτέλεση ανθυποβρυχιακών και αναγνωριστικών αποστολών. Έτσι, στις 22 Σεπτεμβρίου η Μοίρα Z εφοδιάστηκε με ένα Sorwith Bomber, το οποίο πετούσε ο Έλληνας διοικητής, Μωραϊτίνης, που έχαιρε της απόλυτης εμπιστοσύνης των Βρετανών. Μάλιστα, την 18 Νοεμβρίου 1917 πέταξε με ένα τριπλάνο, τύπου Sorwith Triplane «N5431», που πετύχαινε εξαιρετικό βαθμό ανόδου, ανεβαίνοντας σχεδόν κατακόρυφα! Σταδιακά η Μοίρα ενισχύονταν με ελληνικό προσωπικό από το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, διαφόρων ειδικοτήτων, αντικαθιστώντας τους Βρετανούς²⁷⁶.

Ένα τραγικό δυστύχημα συνέβη στις 2 Δεκεμβρίου 1917, όταν δύο ελληνικά πληρώματα, επιστρέφοντας από αποστολή βομβαρδισμού

Γερμανό εισβολέα, αλλά ήταν πλέον αργά. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 18-10-1929.

²⁷⁵ Παλούμπης, *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 108, σ. 28.

²⁷⁶ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 233-239.

συγκρούστηκαν στον αέρα, σε ύψος 3000 ποδών, 1,5 μίλια από τη Βάση τους. Η Ελληνική Αεροπορία θρήνησε το χαμό των ανθυποπλοιάρχων Σακετόπουλου και Λογιάδη και του υπαξιωματικού Οικονόμου.

Οι μαζικοί βομβαρδισμοί κατά των πόλεων που ξεκίνησαν στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, οδήγησε στη λήψη μέτρων ασφαλείας για την αντιαεροπορική άμυνα των πόλεων και το άμαχου πληθυσμού. Ανάμεσα σε αυτά, ήταν οδηγίες προς τους κατοίκους, για την αντιμετώπιση αεροπορικής επιδρομής. Για πρώτη φορά στην Ελλάδα, με την 10^η Οκτωβρίου 1917 διαταγή προς τους κατοίκους της Αθήνας και του Πειραιά, ο αντιστράτηγος Παρασκευόπουλος αναφέρει ότι παρά τη μικρή πιθανότητα αεροπορικής προσβολής της Αττικής, και την αεράμυνα (καταδιωκτικά αεροπλάνα και αντιαεροπορικές πυροβολαρχίες) που έχει αναπτυχθεί για να την προστατεύει, οι μεγάλες πόλεις που δέχτηκαν τέτοιες επιθέσεις εφάρμοσαν επιπλέον μέτρα για την ασφάλεια του πληθυσμού. Τέτοια ήταν τα παρακάτω:

- α. Η αεροπορική επιδρομή θα αναγγελλόταν με σαλπίσματα.
- β. Εάν επρόκειτο για νυχτερινή προσβολή θα γινόταν διακοπή ρεύματος.
- γ. Στις νυχτερινές επιδρομές απαγορευόταν ο εσωτερικός φωτισμός των οικιών.
- δ. Οι κάτοικοι θα έπρεπε να μεταβούν στα υπόγεια των οικιών τους, ενώ όσοι βρίσκονταν στους δρόμους ή δε διέθεταν υπόγεια στο σπίτι τους, θα έπρεπε να προστατευτούν στα ειδικά καταφύγια.
- ε. Η λήξη της αεροπορικής προσβολής θα αναγγελλόταν με ανάλογο σάλπισμα²⁷⁷.

²⁷⁷ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 11, σ.208.

Το έργο της αγγλικής αεροπορίας στη Μεσόγειο, λόγω της ναυτικής κυριαρχία των Συμμάχων, ήταν περιορισμένο. Η συμμαχική διοίκηση επεδίωκε την υποστήριξη του Μακεδονικού Μετώπου με κύριο στόχο την παρακώλυση των γραμμών επικοινωνιών του εχθρού. Έτσι, το ΝΑΣ ανέλαβε με αυξανόμενο ρυθμό αποστολές στον τομέα αυτό. Για την ενίσχυση των πολεμικών μοιρών, οι Βρετανοί απέσπασαν πολλούς αεροπόρους προερχόμενους από το Στρατό Ξηράς, μεταξύ των οποίων και Έλληνες²⁷⁸.

Την ίδια περίοδο, η 531 Μοίρα είχε αναλάβει δράση στον τομέα της Γοργόπης. Λίγες ημέρες μετά την εγκατάσταση της Μοίρας, τον Νοέμβριο του 1917, τα γαλλικά πληρώματα του Ζάννα ενεπλάκησαν σε αερομαχίες, καταρρίπτοντας ο Coste ένα και άλλα δύο ο Saunier. Ο ίδιος ο Ζάννας συμμετείχε σε αποστολές δίωξης και η μοίρα του πέτυχε πέντε επιβεβαιωμένες καταρρίψεις και δύο όπου τα εχθρικά αεροπλάνα δεν έπεσαν επί ελληνικού εδάφους και έτσι δεν μπορούσε να επιβεβαιωθεί η κατάρριψή τους. Στο μεταξύ, οι Γερμανοί είχαν μετασταθμεύσει ένα σμήνος αεροσκαφών δίωξης στο αεροδρόμιο Περλεπέ, με διοικητή έναν άσσο του Δυτικού Μετώπου. Το σμήνος αυτό κατάφερε μέσα σε διάστημα ενός μηνός να καταρρίψει δέκα γαλλικά αεροπλάνα. Για την αναχαίτισή του, αποσπάστηκαν οι τρεις καλύτεροι Γάλλοι²⁷⁹ αεροπόροι της 531 στην 536 Γαλλική Μοίρα με τα νέα αεροπλάνα Spad. Σε αερομαχία που διεξήχθη, ο Saunier καταρρίφθηκε από τον Γερμανό άσσο, όμως μερικές ημέρες αργότερα, οι Coste και Hebert μετά από λυσσαλέα αερομαχία κατόρθωσαν να τον καταρρίψουν, καθώς και άλλα δύο γερμανικά αεροπλάνα²⁸⁰.

Ο Ζάννας έλαβε μέρος σε αρκετές αερομαχίες (11 συνολικά) και με δύο Γάλλους χειριστές (τους Laserne και Andrion) κατέρριψαν ένα γερμανικό αεροπλάνο, το οποίο επειδή έπεσε σε εχθρικό έδαφος δεν τους καταλογίστηκε, παρά εκ των υστέρων, μετά την κατάληψη του βουλγαρικού αεροδρομίου Ουδονο. Δεν έλειψαν βέβαια και καταστάσεις απρόβλεπτες, όπως καταδίωξη του Ζάννα από Βρετανούς διώκτες, σε μια πτήση

²⁷⁸ Παλούμπης, *Απ' τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 62

²⁷⁹ Οι Coste, Saunier και Hebert.

²⁸⁰ Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 25-26.

περιπολίας, στην οποία εισήλθε στον Βρετανικό τομέα ευθύνης²⁸¹. Τότε πέντε αγγλικά αεροπλάνα απογειώθηκαν για να τον αναχαιτίσουν, θεωρώντας τον εχθρό. Παρά τις προσπάθειες του Ζάννα να τους δείξει το εθνόσημό του, αυτοί εξακολουθούσαν να βάλουν εναντίον του χωρίς έλεος. Όταν κατάλαβαν το λάθος τους το αεροπλάνο του Ζάννα ήταν διάτρητο από συμμαχικές σφαίρες (περισσότερες από 80 ρίχθηκαν στο αεροπλάνο του)... Επίσης, δεν έλειψαν και πράξεις τραγελαφικές, όπως η μεταφορά πίσω από τη γραμμή του μετώπου, κατασκόπων που τους έπαιρναν μετά από 2 ή 3 μέρες. Σε μία τέτοια περίπτωση, που έπρεπε να μεταφέρουν έναν Σέρβο κατάσκοπο, ο ανθυπολοχαγός του ίδιου σμήνους, δεν εκτέλεσε την αποστολή του και ο διοικητής έξω φρενών ζήτησε να του φέρουν τον κατάσκοπο για να εκτελέσει ο ίδιος το έργο αυτό. Στο μεταξύ ο κατάσκοπος είχε φύγει και παρουσίασαν στο διοικητή τους έναν κηπουρό, που έμοιαζε με τον Σέρβο, ο οποίος δεν διαμαρτυρήθηκε γιατί νόμιζε ότι του κάνουν φάρσα, όπως συνήθιζαν οι Βρετανοί. Δυστυχώς γι' αυτόν, ο διοικητής τον μετέφερε πίσω από το μέτωπο με άγνωστη κατάληξη! Ο Ζάννας σε άλλη πτήση του, λόγω βλάβης του κινητήρα, εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση, όμως λόγω χαμηλού ύψους και κακής τεχνικής χτύπησε στο έδαφος, με αποτέλεσμα τον τραυματισμό του²⁸².

1918

Μετά την κήρυξη από τη Γερμανία του υποβρυχιακού πολέμου, στις αρχές του 1918, ο ρόλος της Ναυτικής Αεροπορίας έγινε ακόμη σημαντικότερος, ιδιαίτερα στο Βόρειο Αιγαίο, όπου οι στόλοι των συμμάχων ναυλοχούσαν στον Μούδρο της Λήμνου. Οι Γερμανοί επιδίωκαν τον τορπιλισμό των συμμαχικών πλοίων και έτσι τα βρετανικά και ελληνικά αεροπλάνα στη Θάσο και τη Λήμνο χρησιμοποιήθηκαν σε ρόλο ανθυποβρυχιακού πολέμου. Το ΝΑΣ ανέλαβε πλήρως τον ρόλο αυτό, εκτελώντας εντατικές περιπολίες σε χαμηλό ύψος, αποτρέποντας τη δράση

²⁸¹ Ο διοικητής του Σμήνους ήταν ο Βρετανός Major Hering.

²⁸² Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 30-33.

των γερμανικών υποβρυχίων σε απόσταση 100 τουλάχιστον ναυτικών μιλίων από τον Μούδρο²⁸³.

Την ίδια περίοδο, τα γερμανικά θωρηκτά “Goeben” («Γκαίμπεν») και “Breslau” («Μπρεσλάου») που είχαν ακινητοποιηθεί στην Προποντίδα, λόγω έλλειψης γαιανθράκων, μετά την ανακωχή της Σοβιετικής Ένωσης με τις Κεντρικές Αυτοκρατορίες και τη δυνατότητα ανεφοδιασμού τους με καύσιμη ύλη, διατάχθηκαν να εξέλθουν από τα Στενά. Στόχος τους ήταν οι ανθυποβρυχιακές συνοδείες των Συμμάχων και των πλοίων που ναυλοχούσαν στον Μούδρο, πλήττοντας τις θαλάσσιες επικοινωνίες μέχρι και την Θεσσαλονίκη, σ’ ένα τομέα 120 μιλίων²⁸⁴. Σύμφωνα με τη διαταγή επιχειρήσεων του Γερμανού ναυάρχου, της 18^{ης} Ιανουαρίου 1918, σκοπός των γερμανικών θωρηκτών ήταν η καταστροφή των βρετανικών δυνάμεων που φρουρούσαν την είσοδο των Στενών, υποστηριζόμενα από τα υποβρύχια UB 66 και UK 23, που περιπολούσαν στην έξοδο των Στενών. Τορπιλοβόλα θα ακολουθούσαν το Μπρεσλάου μέχρι τον ορμίσκο Μόρτο και στη συνέχεια θα επιτηρούσαν την είσοδο των Στενών, ενώ γερμανικά αεροπλάνα θα υποστήριζαν την έξοδό τους²⁸⁵. Πράγματι, στις 20 Ιανουαρίου 1918 τα δύο θωρηκτά εξήλθαν των Στενών και με την κάλυψη της ομίχλης κινήθηκαν προς την Ίμβρο, όπου βύθισαν την βαριά κανονιοφόρο HMS Raglan και την ελαφρότερη M28²⁸⁶ που ναυλοχούσαν στον λιμένα και βομβάρδισαν μέρος των εγκαταστάσεων της αεροπορικής βάσεως της Ίμβρου²⁸⁷.

Στη διαταγή του Άγγλου ναυάρχου για άμεση επίθεση κατά των θωρηκτών, η συμμαχική βάση στην Ίμβρο κινητοποιήθηκε με αποστολές αρχικά αναγνώρισης και βομβαρδισμού, καθώς και συνοδεία καταδιωκτικών, τα οποία παρενοχλούσαν συνεχώς τα εχθρικά πλοία. Η «Κατάσταση Γκαίμπεν» προέβλεπε τη συγκέντρωση όλων των βομβαρδιστικών

²⁸³ Παλούμπης, *Απ’ τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 62

²⁸⁴ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 120.

²⁸⁵ Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», Αεροπορική Επιθεώρησης, Απρίλιος – Μάιος 1935, τ.14, σ. 151-152.

²⁸⁶ Το αποτέλεσμα ήταν ο θάνατος 138 ανδρών. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 252-253.

²⁸⁷ Παλούμπης, *Απ’ τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 73-76. Ο Βροντάκης αναφέρει ότι κατέστρεψαν το συμμαχικό ραδιοηλεκτρογραφικό σταθμό και μία αποθήκη βενζίνης, η οποία ανατινάχθηκε στον αέρα. Βροντάκης, τ.14, σ. 153.

αεροπλάνων στην Λήμνο και τα αεροπλάνα ανιχνεύσεως και διώξεως στο αεροδρόμιο της Ίμβρου²⁸⁸. Με τη συνδρομή των βρετανικών αντιτορπιλικών Lizard και Tigress, οδήγησαν τα γερμανικά θωρηκτά σε ναρκοπέδιο, όπου το Μπρεσλάου έπεσε διαδοχικά σε πέντε νάρκες και βυθίστηκε, ενώ το Γκαίμπεν σε τρεις, παθαίνοντας ελαφρές ζημιές. Καλυπτόμενο από την Τουρκογερμανική Αεροπορία και τέσσερα τουρκικά αντιτορπιλικά, έβαλε πορεία προς τα Στενά, από το συντομότερο δρόμο. Ο πλωτάρχης Μωραϊτίνης πετώντας με Sorwith Camel, ως συνοδός δύο υδροπλάνων Sorwith Baby από τον Μούδρο, ενεπλάκη σε σφοδρή αερομαχία με δέκα γερμανικά υδροπλάνα, καταρρίπτοντας τρία, ενώ στην επίσημη έκθεση που διαβιβάστηκε στο ελληνικό Υπουργείο των Ναυτικών την 31^η Ιανουαρίου 1918 ήταν δύο²⁸⁹ προτού βληθεί το αεροπλάνο του, χωρίς όμως συνέπειες και αναγκασθεί να επιστρέψει στην Ίμβρο για προσγείωση²⁹⁰. Αμέσως, πήρε άλλο αεροπλάνο και μετέβη στο θέατρο επιχειρήσεων, όπου εκτέλεσε περιπολίες πάνω από τα Δαρδανέλλια για δύο ώρες παρά τα σφοδρά πυρά των επάκτιων πυροβολείων και του Γκαίμπεν²⁹¹, το οποίο είχε προσαράξει στα ρηχά του Ναγαρά για πέντε μέρες, δίνοντας τη δυνατότητα στους Συμμάχους αεροπόρους να επιχειρούν εναντίον του και τελικά να το θέσουν εκτός μάχης. Σε αυτές τις επιχειρήσεις συμμετείχε και το ΝΑΣ, που έχασε τον ανθυποπλοίαρχο Σπυρ. Χάμπα, ο οποίος απογειώθηκε από τη Θάσο στις 7 Ιανουαρίου του 1918 με Sorwith 1 1/2 Strutter (Type 9700-Bomber) για τη Λήμνο. Στις 10 Ιανουαρίου ανέλαβε αποστολή με αεροπλάνο τύπου Sorwith Bomber να βομβαρδίσει το Γκαίμπεν. Όμως, ο Έλληνας χειριστής καταρρίφθηκε από τον Γερμανό διώκτη Emil Maineke, ενώ μέχρι το 2010, βρετανική αναφορά έλεγε ότι είχε χτυπηθεί από τα εχθρικά αντιαεροπορικά και θεωρούνταν αγνοούμενος²⁹². Εκτός από τον Χάμπα, στις επιχειρήσεις

²⁸⁸ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ.14, σ. 145.

²⁸⁹ Επίσης, αφήγηση του Παναγιώτου περιγράφει την αερομαχία όπως του την είχε αφηγηθεί την άλλη μέρα ο Μωραϊτίνης, στον οποίο ανέφερε δύο επιβεβαιωμένες καταρρίψεις, καθώς δεν πρόλαβε να δει τα αποτελέσματα από τη δεύτερη εμπλοκή του. Παλούμπης, *Απ' τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 78.

²⁹⁰ Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 253.

²⁹¹ Παλούμπης, *Απ' τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 76.

²⁹² Λεπτομέρειες για το θάνατό του, βλ. Λαγός Κων/νος, «Ο αεροπόρος – ανθυποπλοίαρχος Σπύρος Χάμπα», *Ίκαρος*, τ. 7, Άνοιξη 2010, Δεκέλεια, σ. 4-9 και Λαγός, «Ο τάφος του Σπύρου Χάμπα στο Βρετανικό Νεκροταφείο του Τσανάκαλλε», *Ίκαρος*, τ. 8, Καλοκαίρι – Φθινόπωρο 2010, Δεκέλεια, σ. 24-25. Επίσης, Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*,

έλαβαν μέρος οι Κωνσταντίνου, Γεώργιος και Αριστείδης²⁹³ Μωραϊτίνης και ο Μελετόπουλος. Μέχρι να τεθεί εκτός μάχης το «Γκαίμπεν» έγιναν 276 έξοδοι και ρίχτηκαν εναντίον του βόμβες συνολικού βάρους 15 τόνων. Ο ευρωπαϊκός Τύπος έγραφε για το γεγονός της βύθισης ενός βαρέως τύπου πλοίου επιφανείας από αεροπλάνα, αναδεικνύοντας τον κίνδυνο που διατρέχουν τα πλοία από αεροπορικές επιθέσεις. Ως αποτέλεσμα της δράσης του ΝΑΣ στη διάρκεια της «Κατάστασης Γκαίμπεν» οι Έλληνες χειριστές κέρδισαν την εκτίμηση των Συμμάχων, οδηγώντας αργότερα στην ανεξαρτητοποίησή της²⁹⁴.

Λίγες εβδομάδες μετά την «Κατάσταση Γκαίμπεν» η Γερμανική Αεροπορία εκτέλεσε αποστολές βομβαρδισμού των βρετανικών αεροπορικών βάσεων στο Βόρειο Αιγαίο. Επέδραμαν στην Ίμβρο καταστρέφοντας όσα υπόστεγα είχαν απομείνει από την επιδρομή των Γκαίμπεν και Μπρεσλάου καθώς και τα αεροσκάφη της Αεροπορικής Βάσης Λύχνων του Μούδρου, στο λιμάνι του οποίου ναυλοχούσε ο Συμμαχικός Στόλος της Μεσογείου. Οι Σύμμαχοι εκτέλεσαν αποστολές βομβαρδισμού των εχθρικών βάσεων στη Σμύρνη και τη Δράμα. Το πρώτο δεκαήμερο του Μαρτίου του 1918 ο Μωραϊτίνης με υδροπλάνο τύπου Farman, προσθαλασσώθηκε απαρατήρητος κατά τη διάρκεια της νύχτας στο λιμάνι της Σμύρνης και πλεύρισε το ελληνικό ατμόπλοιο «Κωνσταντίνος», το οποίο είχε αποκλειστεί εν μέσω γερμανικών πολεμικών πλοίων. Αφού διανυκτέρευσε στο ελληνικό πλοίο, με το πρώτο φως αποθαλασσώθηκε και βομβάρδισε το γερμανικό καταδρομικό που ήταν αγκυροβολημένο δίπλα στο ελληνικό ατμόπλοιο, προκαλώντας σύγχυση και πανικό στους εχθρούς, οι οποίοι έβαλαν εναντίον του με αντιαεροπορικά πυρά, χωρίς όμως αποτέλεσμα. Αντίθετα, ο Μωραϊτίνης²⁹⁵ συνέχισε τον

σ. 253-257. Επιπλέον, Παναζή Δέσποινα, «Οι Ιππότες της Αιγαίας Θάλασσας», ντοκιμαντέρ – εκπομπή ΕΤ2, *Τεκμήρια Ελληνισμού*, 2016.

²⁹³ Ο Μωραϊτίνης αναγνωρίστηκε και τιμήθηκε μεταξύ άλλων και από τον Βασιλιά της Βρετανίας. Η βρετανική κυβέρνηση σε ένδειξη ευγνωμοσύνης του δώρισε ένα αεροπλάνο De-Havilland 9, στο οποίο τοποθετήθηκε πλακέτα με την επιγραφή «To the Commander A. Moraitinis D.S.O.». ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 122-123, Παλούμπης, *Απ' τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 76-78.

²⁹⁴ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 122-123.

²⁹⁵ Ενδεικτικό του χαρακτήρα του Μωραϊτίνη, ήταν το γεγονός ότι δεν το γνωστοποίησε ούτε στους στενούς συνεργάτες του. Το παράτολμο εγχείρημά του, ήλθε στην επικαιρότητα μετά το θάνατό του, στις 31 Μαρτίου 1919 από τον Εθνικό Κήρυκα της Νέας Υόρκης και επαληθεύτηκε από μαρτυρίες κατοίκων της Σμύρνης.

βομβαρδισμό των στρατιωτικών συγκεντρώσεων και των αποθηκών του εχθρού και απομακρύνθηκε πριν απογειωθούν οι Γερμανοί αεροπόροι για να τον αναχαιτίσουν²⁹⁶.

Η μάχη του Σκρα Ντι Λέγκεν

Από τις επιχειρήσεις που εκτελέστηκαν στο Μακεδονικό Μέτωπο τον Μάιο του 1918, ξεχωρίζει η Μάχη του Σκρα Ντι Λέγκεν, που αποσκοπούσε στον εγκλωβισμό των γερμανικών δυνάμεων και τη μη ενίσχυση του Δυτικού Μετώπου. Ήδη από τον Απρίλιο του 1917 εκδηλώθηκαν αψιμαχίες μεταξύ των δύο αντιπάλων. Η κατάληψη της ισχυρά οχυρωμένης και απόκρημνης τοποθεσίας που προστατευόταν από ισχυρές εχθρικές δυνάμεις, απαιτούσε πολύ καλά συντονισμό του πεζικού με το πυροβολικό. Το μεγαλύτερο βάρος της επιχείρησης ανέλαβαν τρεις ελληνικές μεραρχίες²⁹⁷. Το σχέδιο επίθεσης προέβλεπε και άλλες ενέργειες αντιπερισπασμού και άσκησης πίεσης κατά των εχθρικών γραμμών. Μεγάλη δύναμη πυροβολαρχιών συγκεντρώθηκαν για την κάλυψη με πυκνό φράγμα πυρός των τμημάτων του πεζικού. Οι Γερμανοβούλγαροι έχοντας πληροφορίες για την επικείμενη συμμαχική επίθεση, προπαρασκευάζονταν ανάλογα για να διατηρήσουν πάση θυσία τις θέσεις του.

Το έργο της ελληνικής αεροπορίας στο πλαίσιο αυτών των χερσαίων επιχειρήσεων, ήταν ο κανονισμός βολής πυροβολικού και η συνεχής επιτήρηση του τομέα. Το Γενικό Επιτελείο έπρεπε να είναι ενημερωμένο για τις νέες δυνάμεις, τις θέσεις και τα μέσα του αντιπάλου. Επίσης, οι Έλληνες χειριστές θα εκτελούσαν αποστολές βομβαρδισμού στα πιο εκτεθειμένα σημεία των μετόπισθεν του εχθρού. Το μεγαλύτερο μέρος του έργου ανέλαβαν οι 531 και 532 Μοίρες²⁹⁸. Έργο τους ήταν η αναγνώριση και η φωτογράφιση των εχθρικών οχυρώσεων και η επίτευξη αεροπορικής κυριαρχίας τοπικά και χρονικά. Η 531 Μοίρα ανέλαβε την επίτευξη του

²⁹⁶ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 123-124.

²⁹⁷ Του Αρχιπελάγου, των Σερρών και της Κρήτης, υπό τις διαταγές του Ζερόμ.

²⁹⁸ Η 531 Μοίρα είχε διοικητή τον Αλέξανδρο Ζάννα και η 532 που το μεγαλύτερο μέρος της αποτελούνταν από ελληνικά πληρώματα, είχε διοικητή τον υπολοχαγό Κοττέ. ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 102.

δεύτερου έργου και η 532 Μοίρα το πρώτο. Κατά τη φάση της προπαρασκευής της μάχης, εκτελούνταν φωτογραφικές αναγνωρίσεις σε χαμηλό ύψος, με κατάλληλες φωτογραφικές μηχανές υψηλής εστιακής απόστασης, αποστολές κανονισμού βολής πυροβολικού, σύνδεσμο πεζικού και παρακολούθησης των αποτελεσμάτων του φίλιου πυροβολικού, κυρίως κατά την καταστροφή των εχθρικών συρματοπλεγμάτων. Στη διάρκεια της μάχης, το έργο της Αεροπορίας επικεντρώνονταν στη παρακολούθηση του εχθρικού πυροβολικού, ώστε να εντοπίσει την ακριβή θέση του ή άλλες εικονικές θέσεις ή την εμφάνιση νέας πυροβολαρχίας²⁹⁹. Επίσης, οι χειριστές έκαναν αναγνωρίσεις στα αποτελέσματα του φίλιου πυροβολικού, του αποκαλούμενο «προχωρητικού φραγμού», όπου ο παρατηρητής ειδικότητας «πεζικού», μετέδιδε στα αεροπλάνα που κάλυπταν τον τομέα του, βάση κοινού χάρτη, τη θέση του προελαύνοντος ημέτερου πεζικού ή τυχόν μηνυμάτων με τη χρήση προσυμφωνημένων φωτοβολίδων. Οι πτήσεις στο πλαίσιο αυτών των αποστολών ήταν άκρως επικίνδυνες για τους χειριστές αφού εκτελούνταν σε μικρό ύψος και εντός του βεληνεκούς του εχθρικού πυροβολικού. Σε περίπτωση, όμως, επίθεσης των αεροπλάνων με πολυβόλα κατά του εχθρικού στρατεύματος ή κάποιων πολυβόλων, ο κίνδυνος ήταν ακόμη μεγαλύτερος. Κατά τη φάση της κατάληψης εχθρικών θέσεων και της κατοχύρωσής τους από τις φίλιες δυνάμεις, οι χειριστές παρείχαν ανάλογα με τις περιστάσεις αντίστοιχες οδηγίες και εντολές. Η Αεροπορία Δίωξης, είχε ως αποστολή την προστασία των φίλιων αεροσκαφών που επιχειρούσαν μέχρι οκτώ χιλιομέτρων εντός του εχθρικού εδάφους από κάθε εχθρική αεροπορική προσβολή και διευκόλυναν κατά αντίστοιχο τρόπο την επιστροφή τους. Κατά τη διάρκεια της μάχης στο έδαφος, τα καταδιωκτικά εκτελούσαν περιπολίες με σκοπό την απόκτηση αεροπορικής κυριαρχίας τοπικά και χρονικά³⁰⁰.

Η 532 Μοίρα είχε αρχίσει την προπαρασκευή της για τη μάχη του Σκρά, εκτελώντας καθημερινά ασκήσεις Συνδέσμου Πεζικού, αναγνωρίσεις και

²⁹⁹ Οι παρατηρήσεις γινόταν πάνω σε κοινό χάρτη και μεταδίδονταν με ασύρματο. Οι παρατηρητές ήταν εφοδιασμένοι με φωτογραφική μηχανή για τη λήψη φωτογραφιών που θα επέτρεπαν τον καθορισμό των θέσεων των εχθρικών πυροβολαρχιών ή άλλων σημαντικών στόχων, τους οποίους επιδίωκαν να βομβαρδίσουν. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 12, σ. 246.

³⁰⁰ Βροντάκης, «ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 12, σ. 246-247.

φωτογραφίσεις. Από τις 24 Απριλίου 1918, οι αναγνωρίσεις της μοίρας στον τομέα ενδιαφέροντος αυξήθηκαν κατακόρυφα σε αριθμό. Τα συμμαχικά αναγνωριστικά αεροπλάνα αναζητούσαν κυρίως εχθρικές πυροβολαρχίες και αντιαεροπορικά. Εκτός από το Σκρα, οι αναγνωρίσεις και φωτογραφήσεις της συμμαχικής αεροπορίας εκτελούνταν στις περιοχές Τουλουμούς, Σερφ-Βολάν, Μπος Πιτόν Γκρι, Κουσέ λε Μπαλκάν, Μπουά ντε Μπουλγιεάρ, Συντ Ουέστ, Ραβέν ντε λα Ταμπλέτ. Ιδιαίτερα η Χούμα ήταν σημείο που προσέλκυσε το ενδιαφέρον των αναγνωρίσεων, καθώς υπήρχαν κρυφές ισχυρές οχυρώσεις και κέντρο του εχθρικού πυροβολικού. Λόγω του μεγάλου υψομέτρου, τα συμμαχικά αεροπλάνα που πραγματοποιούσαν αναγνωρίσεις στη Χούμα επέστρεφαν στις βάσεις τους διάτρητα από βλήματα στις πτέρυγες, την άτρακτο και τον κινητήρα. Λίγες ημέρες πριν την έναρξη της μάχης, το ημέτερο πυροβολικό χτυπούσε ανελέητα τις εχθρικές οχυρώσεις. Αμέσως, έπρεπε να γίνει αναγνώριση των αποτελεσμάτων του βομβαρδισμού. Σε μια τέτοια αποστολή, τρία αεροπλάνα της Ελληνικής Μοίρας απογειώθηκαν και τα δύο εκτέλεσαν αναγνώριση, ενώ το άλλο περιπολία για να εντοπίσει τυχόν εχθρικά αεροπλάνα δίωξης. Σε αυτές τις αποστολές συμμετείχαν οι Μαμαλάκης, Πετροπουλέας και Στάλιος με Γάλλο παρατηρητή. Επί μία ώρα, οι παρατηρητές σημείωναν και φωτογράφιζαν, ενώ οι χειριστές έπρεπε να αποφύγουν τα εχθρικά πυρά και να βοηθήσουν τους παρατηρητές στην εκτέλεση του έργου τους. Ξαφνικά, δύο γερμανικά αεροπλάνα τους επιτέθηκαν από την κορυφογραμμή της Τζένας και το ένα βρέθηκε πίσω από το αεροπλάνο του Στάλιου, που με κατάλληλο ελιγμό προσπάθησε να αποφύγει την κατάρριψή του. Ευτυχώς, οι εχθρικές βολές δεν προξένησαν ιδιαίτερη βλάβη. Αμέσως τα ελληνικά αεροπλάνα έφυγαν από την περιοχή γιατί είχαν γίνει αντιληπτά από τα αεροπλάνα δίωξης³⁰¹.

Η 531 Μοίρα παρείχε προστασία στα πεζοπόρα τμήματα από τα εχθρικά αεροπλάνα. Οι χειριστές της ενεπλάκησαν συχνά σε αερομαχίες με τους Γερμανούς διώκτες. Για την επίτευξη της αποστολής της, ενισχύθηκε σημαντικά με 48 νέα αεροπλάνα, τύπου Spad, υπό τη διοίκηση του Ζάννα. Τα αεροπλάνα ήταν διαιρεμένα σε τρεις ομάδες σε όλο το μέτωπο Γευγελή –

³⁰¹ Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 27 -9-1929.

Νότια και περιπολούσαν σε διαφορετικά ύψη. Η πρώτη ομάδα πετούσε στα 1.500-3.000 μέτρα, η δεύτερη από τα 3.000-4.500 μέτρα και η τρίτη από τα 4.500-6.000 μέτρα. Με αυτό τον τρόπο επιτεύχθηκε η αεροπορική κυριαρχία των Συμμάχων πάνω από το μέτωπο, καθώς δεν εμφανίστηκαν εχθρικά αεροπλάνα στη διάρκεια της μάχης. Από τους χειριστές που πήραν μέρος στις επιχειρήσεις, διακρίθηκαν οι Γάλλοι διώκτες Costes, Bonnetete και Cotez. Στο έργο της 531 συνέβαλλε και η Αγγλική Μοίρα Δίωξης με έδρα το Κιλκίς³⁰². Το τεράστιο έργο της υποστήριξης του τεράστιου αριθμού αεροσκαφών ανέλαβαν οι Έλληνες τεχνικοί, με ιδιαίτερη επιτυχία.

Από την 15^η Μαΐου 1918, η 532 Μοίρα με τη συνεχή εκτέλεση αποστολών κανονισμού βολής, ρύθμιζε το φράγμα πυρός κατά προκαθορισμένων στόχων. Παρά την πυκνή νέφωση και το εχθρικό μπαράζ των αντιαεροπορικών που χτυπούσε τα αεροπλάνα, οι αποστολές ολοκληρώθηκαν με επιτυχία³⁰³. Στις 16 Μαΐου άρχισε η προπαρασκευή της επίθεσης των συμμαχικών στρατευμάτων με σφοδρά πυρά του φίλιου πυροβολικού. Οι χειριστές της 532 Μοίρας περιορίστηκαν τότε σε αποστολές φωτογράφισης και αναγνώρισης, για να διαπιστώσουν την αποτελεσματικότητα των ημέτερων πυρών κατά των συρματοπλεγμάτων που υπήρχαν μπροστά στα εχθρικά χαρακώματα και τις κινήσεις των δυνάμεών τους.

Την επομένη ημέρα, 17 Μαΐου 1918, επιτέθηκαν οι ελληνικές δυνάμεις κατά του Σκρα. Παρά τις κακές καιρικές συνθήκες και τους καπνούς από τις εκρήξεις των όπλων, η 532 Μοίρα εκτέλεσε αποστολές συνδέσμου πεζικού, έργο ιδιαίτερα σημαντικό, καθώς τα πεζοπόρα τμήματα δεν είχαν τη δυνατότητα προσανατολισμού κάτω από αυτές τις συνθήκες. Την πρώτη αποστολή γενικής επιθεώρησης του μετώπου εκτέλεσε ο ανθυπολοχαγός Ψαλίδας με παρατηρητή τον λοχαγό Michaud, με αεροπλάνο Breguet 14 πετώντας σε ύψος 2.000 μέτρων. Με ερματισμένο φάκελο³⁰⁴ ενημερώθηκε η

³⁰² Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 12, σ. 248-250.

³⁰³ Πτήσεις αναγνώρισης εκτέλεσαν οι υπολοχαγός Χαρισιάδης και Αργυρόπουλος με παρατηρητή τον Γάλλο De Boysson.

³⁰⁴ Πρόκειται για ένα μεταλλικό κύλινδρο μέσα στον οποίο οι αεροπόροι έβαζαν κάποιο μήνυμα προς τη διοίκηση και στη συνέχεια το πετούσαν από το αεροπλάνο τους στο έδαφος.

Ανώτατη Διοίκηση για τα αποτελέσματα της παρατήρησης. Όμως, το αεροπλάνο βλήθηκε από τα εχθρικά αντιαεροπορικά πυρά στον κινητήρα και εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση πλησίον του μετώπου³⁰⁵, όπου και καταστράφηκε ολοσχερώς από το εχθρικό πυροβολικό. Πτήση γενικής επιθεώρησης πεζικού και πυροβολικού εκτέλεσε ο ανθυπολοχαγός Αργυρόπουλος με παρατηρητή τον De Boysson με αεροσκάφος Dorand AR σε ύψος 1.400 μέτρων. Σύνδεσμο πεζικού της Μεραρχίας Σερρών, στον τομέα Σκρα – Νότια, εκτέλεσε ο υπολοχαγός Χαρισιάδης με παρατηρητή τον υπολοχαγό Παπαστάθη πετώντας σε ύψος 1.600 μέτρων με αεροπλάνο τύπου Dorand AR. Αποστολή Συνδέσμου διά ασυρμάτου (T.S.F.) με την Μεραρχία Αρχιπελάγους στον τομέα κυρίως Σκρα και Συγκροτήματος εκτέλεσαν με επιτυχία, ο λοχίας Τσουκάς με παρατηρητή τον ανθυπολοχαγό Γεωργιάδη. Οι δύο αυτοί αεροπόροι πέταξαν με αεροπλάνο τύπου Dorand AR σε ύψος 1400 μέτρων. Με τηλεγράφημα γνωστοποίησαν την προέλαση του ελληνικού στρατεύματος και έριξαν ερματισμένο φάκελο με τις θέσεις των φίλιων δυνάμεων. Η κατάληψη της κορυφής Σκρα γνωστοποιήθηκε αρχικά στη διοίκηση με ταχυδρομικό περιστέρι που απέστειλαν ο Τσουκάς και ο Γεωργιάδης από το αεροπλάνο τους. Στη συνέχεια οι συγκεκριμένοι αεροπόροι άρχισαν να πολυβολούν τις φάλαγγες των υποχωρούντων Βουλγάρων, αναγκάζοντας πολλούς από αυτούς να παραδοθούν στο ελληνικό πεζικό που προέλαυε πίσω τους. Με την επίτευξη του ΑΝΣΚ, οι Γεωργιάδης και Τσουκάς προλαβαίνουν να τηλεγραφήσουν στη διοίκηση την κατάληψη των σημείων συγκοινωνιών του εχθρού που υποχωρούσε και αποχωρούν λόγω αχρήστευσης του πολυβόλου και του ασυρμάτου από τα εχθρικά αντιαεροπορικά πυρά. Ευτυχώς, προσγειώθηκαν σώοι στο αεροδρόμιο της Γοργόπης με διάτρητο το αεροπλάνο τους. Αποστολή συνδέσμου με την Μεραρχία Κρήτης, δεξιά του κυρίως τομέα επιθέσεως εκτέλεσε ο λοχίας Ράλλης³⁰⁶ με παρατηρητή τον ανθυπασπιστή Laillet με

³⁰⁵ Αντί να προσγειωθεί στο εφεδρικό αεροδρόμιο Λειβαδιάς, κατάφερε να προσγειωθεί αναγκαστικά εν μέσω βροχής οβίδων του εχθρικού πυροβολικού, στο «Point O», στα υψώματα που βρισκόταν το παρατηρητήριο του Γενικού Στρατηγείου και σε μικρή απόσταση από το παρατηρητήριο του στρατηγού Ιωάννου. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 55-56.

³⁰⁶ Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Ζάννας, ο Ράλλης ήταν ένας από τους καλύτερους Έλληνες αεροπόρους και του ανέθεταν επικίνδυνες αναγνωρίσεις. 15 ημέρες πριν τη μάχη του Σκρα, αισθανόταν κόπωση και ο γιατρός διέγνωσε καρδιακή ανεπάρκεια και του

αεροσκάφος AR 235 πετώντας στα 1.300 μέτρα. Ο Ράλλης ήταν υποχρεωμένος να διατρέχει όλη την παράταξη του τομέα ευθύνης του και να κατεβαίνει χαμηλά ακολουθώντας τις οδηγίες του παρατηρητή του. Το πλήρωμα αυτό εκτελώντας πολυβολισμό των εχθρικών χαρακωμάτων σε χαμηλό ύψος, δέχτηκε τα εχθρικά πυρά και καταρρίφθηκε βρίσκοντας ηρωικό θάνατο³⁰⁷. Αποστολή αναγνώρισης των κατεχομένων θέσεων του εχθρού, εκτέλεσαν ο λοχίας Bertin με παρατηρητή τον επιλοχία Βιδάλη και Συνδέσμου με τη Μεραρχία Σερρών, ο υπολοχαγός Χαρισιάδης με τον υπολοχαγό Παπαστάθη, ο Αργυρόπουλος με τον υπολοχαγό Φωτόπουλο³⁰⁸ πετώντας σε ύψος 1.600 μέτρων με αεροπλάνο τύπου AR, με έργο την παρακολούθηση του εχθρικού πυροβολικού κ.ά.

Ταυτόχρονα, οι χειριστές της 531 Μοίρας εκτελούσαν συνεχείς περιπολίες για να εμποδίσουν τα γερμανικά αεροπλάνα να προσεγγίσουν το θέατρο επιχειρήσεων. Παρά τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, το πρόγραμμα

συνέστησε ξεκούραση, όμως λόγω των απαιτήσεων της μάχης το ανέβαλε για πάντα... Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 44-45.

³⁰⁷ Ο Βροντάκης αναφέρει ότι την ημέρα της επίθεσης, ο Ράλλης αισθανόταν αδιαθεσία, αλλά δεν μπορούσε αυτή την κρίσιμη ημέρα να μην πετάξει. Επίσης, ότι οι ραδιοηλεκτρονικοί σταθμοί «Isnor» και «Point O» δεν έλαβαν κάποιο τηλεγράφημα από το συγκεκριμένο πλήρωμα. Τα ακριβή αίτια του θανάτου τους δεν εξακριβώθηκαν. Αυτόπτες μάρτυρες ανέφεραν ότι σε χαμηλή πτήση τους στα 100 περίπου μέτρα και με μεγάλη ταχύτητα, ενώ το αεροπλάνο ήταν ελεγχόμενο από το χειριστή του, είδαν τον παρατηρητή να πηδάει στον αέρα, και τον Ράλλη να εκτινάσσεται από το αεροπλάνο με την πρόσκρουσή του στο έδαφος. Ο χειριστής έφερε εγκαύματα στο κάτω και πίσω μέρος του σώματός του, ενώ ο παρατηρητής δεν είχε κάποιο τραύμα. Το δε αεροπλάνο ήταν αδύνατο να εξακριβωθεί αν είχε βληθεί από οβίδα. Είναι πιθανό ο παρατηρητής να προσπάθησε ανεπιτυχώς να πυροδοτήσει μία φωτοβολίδα και στην προσπάθειά του να εκκενώσει το ειδικό πιστόλι του, αυτή να εκσφενδονίστηκε στον Ράλλη, και να τον έκαψε από πίσω. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 59-61. Ο Ζάννας περιγράφει τον ηρωικό θάνατο του πληρώματος ως εξής: «... Ήτο υποχρεωμένος να διατρέχη απ' άκρου εις άκρον ολόκληρον την παράταξιν, ολόκληρον τον τομέα επί του οποίου εγένετο η μάχη. Να κατεβαίνη πολύ χαμηλά και να διέρχεται διά μέσου των εχθρικών οβιδών. Μας είνε αδύνατον να αποδώσωμεν ακριβώς την εικόνα αυτήν... Επί ώρας ολοκλήρους, εάν ήτο δυνατόν ν' ακούση κανείς, δεν θα ήκουε παρά αυτά:- Χαμηλότερα. -Δεξιά. -Αριστερώτερα. -Ανεβήτε πιο ψηλά. Και ύστερα: -Βάλετε τόσας μοίρας δεξιά, αριστερά κτλ. Και ο Ράλλης ατάραχος σαν μυθικός ήρωας εξετέλει τας εντολάς του παρατηρητού, παλαιών συγχρόνως προς όλας τας δυνάμεις του ολέθρου και του θανάτου που τον περιστοιχίζανε. Με ήρωας και μαχητάς του αναστήματος του Ράλλη ήτο αδύνατον να μην πέση το Σκρα... Στη φοβερή πάλη επάνω ο Ράλλης είχε κατεβή πολύ χαμηλά και μία εχθρική οβίδα βρήκε το αεροπλάνο του και το συνέτριψε στον αέρα...», Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 27-9-1929.

³⁰⁸ Κατά τη φάση της προπαρασκευής της μάχης, ο Φωτόπουλος εκτέλεσε επί σειρά ημερών επιτυχείς κανονισμούς βολής του ημέτερου και του γαλλικού πυροβολικού, εναντίον επίκαιρων εχθρικών θέσεων, καταυλισμών και πυροβολαρχιών. Στη διάρκεια της μάχης εκτέλεσε επιτηρήσεις του θεάτρου επιχειρήσεων και επέστρεψε στη βάση με το αεροπλάνο του διάτρητο από τα θραύσματα των εχθρικών αντιαεροπορικών πυρών. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 57.

εκτελέσθηκε πλήρως. Οι χειριστές πετώντας σε σχηματισμούς των έξι αεροπλάνων, εκτελούσαν περιπολίες πάνω από το μέτωπο του Σκρά. Σε ύψος 500 μέτρων, εφαιπτόμενα στα σύννεφα πετούσε ο ένας σχηματισμός και ο άλλος ήταν πολύ ψηλότερα στα 4.000 μέτρα. Την αρχηγία των επιχειρήσεων είχαν αναλάβει ο Ζάννας και ο Coste. Η επιτυχία ήταν πλήρης, καθώς διασφαλίστηκε τοπική και χρονική αεροπορική κυριαρχία. Πέρα από την αποτροπή της αντίπαλης αεροπορίας, οι χειριστές της 531 Μοίρας εκτελούσαν βολές πολυβόλου κατά των εχθρικών χαρακωμάτων και προστάτευαν τα αεροπλάνα της 532 Μοίρας από τα γερμανικά καταδιωκτικά, συνοδεύοντάς τα μέχρι και οκτώ χιλιόμετρα από τις εχθρικές γραμμές. **Όμως, όπως αποδείχτηκε για άλλη μία φορά, το Επιτελείο είχε άγνοια των δυνατοτήτων της Αεροπορίας, καθώς ζητούσε την εκτέλεση αποστολών που ήταν άσκοπες και επικίνδυνες.** Σε μία τέτοια αποστολή οι χειριστές της 531 Μοίρας διατάχθηκαν να ανακαλύψουν τις βουλγαρικές ενισχύσεις που βρίσκονταν στη χαράδρα της Τζένας και να τις πολυβολήσουν. Όμως, λόγω της μικρής ακτίνας δράσης των καταδιωκτικών αεροπλάνων, της μορφολογίας του εδάφους και του αντιαεροπορικού πυρ που θα αντιμετώπιζαν, η αποστολή ήταν λίαν επικίνδυνη³⁰⁹. Έτσι, την πρώτη μέρα της μάχης του Σκρά η 531 Μοίρα είχε απώλειες δύο Γάλλους χειριστές νεκρούς και τρεις βαριά τραυματίες.

Το Σκρα ντι Λέγκεν στο μέτωπο του Αξιού, αποτελούσε εξέχουσα θέση του εχθρικού μετώπου, δυσχεραίνοντας κάθε συμμαχική επιχείρηση σε οποιοδήποτε σημείο του μετώπου. Η επίτευξη όλων των ΑΝΣΚ χάρη στην ορμή της επίθεσης και της προπαρασκευής του γαλλικού πυροβολικού, ήταν ένας συμμαχικός θρίαμβος. Η κατάληψη ζώνης εχθρικού εδάφους πλάτους 13 χιλιομέτρων και βάθους δύο, στην οποία βρίσκονταν σειρά οχυρωματικών έργων του εχθρού, η αιχμαλώτιση 2.000 Βουλγάρων αξιωματικών και οπλιτών καθώς και μεγάλης ποσότητας πολεμικού υλικού ήταν σημαντικά επιτεύγματα της μάχης³¹⁰. Στην επίσημη έκθεσή του ο Αρχιστράτηγος ανέφερε ότι η Ελληνική Αεροπορία βομβάρδισε με ένα τόνο εκρηκτικών βομβών τις

³⁰⁹ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 105-106.

³¹⁰ Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», Αεροπορική Επιθεώρησης, Ιαν. – Μαρ. 1935, τ. 13, σ. 62-63.

αποθήκες και τους χώρους συγκέντρωσης των εχθρικών στρατευμάτων. Επίσης, ότι οι χειριστές της εκτέλεσαν με επιτυχία αποστολές φωτογράφισης, κανονισμού βολής πυροβολικού, εξασφάλισαν τη συνοχή του πεζικού κατά την επίθεση και παρατήρησαν τα αποτελέσματα των βομβαρδισμών. Τόνισε δε τις ικανότητες των ελληνικών πληρωμάτων, την ευσυνειδησία με την οποία εκτελούσαν τις αποστολές τους παρά τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες και τη σφοδρή εχθρική αντιαεροπορική άμυνα³¹¹.

Μετά την επιτυχή έκβαση της Μάχης του Σκρα, το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου 1918, το Α΄ Σώμα Στρατού κατέλαβε τον τομέα Στρυμόνα και οι Βρετανοί τον τομέα Δοϊράνης. Η Επάκτια Μοίρα Επανωμής διαλύθηκε και οι Έλληνες αεροπόροι Οικονομάκος και Σάρρος τοποθετήθηκαν στην «534 bis» με έδρα την Αθήνα, υπό τη διοίκηση του λοχαγού Noel³¹². Η 532 Μοίρα συνέχισε αμείωτα τις αποστολές αναγνώρισης και φωτογράφισης και σταδιακά ενισχύθηκε από Έλληνες χειριστές. Ο τομέας ενδιαφέροντος επεκτάθηκε στους σιδηροδρομικούς σταθμούς Παδαβίκα, Παβίδοβο, Μάλα Κούπα και το Μαγιαδάκ. Οι χειριστές της 532 Μοίρας συχνά εκτελούσαν αντίστοιχες αποστολές στο Νεγκόρκι, Σερμενλη, Μπόρλοβα, Μιλέτκοβο και από τις αρχές Ιουλίου και στις περιοχές Κόνγκσο, Ρέκα και Κούπα Οξέν. Πολλές αποστολές εκτελούνταν υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες. Η συμμαχική αεροπορική υπεροχή στην περιοχή ενδιαφέροντος επέτρεπε στους χειριστές να εκτελούν τολμηρές πτήσεις στο εχθρικό έδαφος³¹³. Το έργο αυτό είχε αναλάβει η 531 Μοίρα, που τουλάχιστον για ένα μήνα οι χειριστές της εκτελούσαν αποστολές για να διατηρήσουν πάση θυσία τον έλεγχο πάνω από την περιοχή, έως ότου συμπληρωθεί και διαμορφωθεί η νέα οχυρωματική γραμμή των συμμαχικών δυνάμεων στο έδαφος³¹⁴.

³¹¹ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 101-106.

³¹² Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 64. Το γαλλικό αεροπορικό απόσπασμα, συγκροτήθηκε στην Αθήνα μετά την εγκαθίδρυση της Κυβέρνησης Βενιζέλου, με σκοπό την αποτροπή ενεργειών κατά των συμμαχικών δυνάμεων και της Κυβέρνησης των Φιλελευθέρων, απειλώντας ακόμη και με εναέριο βομβαρδισμό τον άμαχο πληθυσμό της Αθήνας. Παράλληλα, με αεροπορικές επιδείξεις που εκτελούσε η εν λόγω Μοίρα, ήθελαν να δημιουργήσουν κλίμα συμπάθειας στους Αθηναίους, γι' αυτό και είχαν αποσπάσει σε αυτήν τους καλύτερους χειριστές της, όπως τον Γάλλο χειριστή Sonnet, γνωστό στους Αθηναίους ως «Τούμπα», λόγω των υπέροχων ακροβατικών ελιγμών που εκτελούσε. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ.13, σ. 94-95.

³¹³ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 106-109.

³¹⁴ Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 44.

Το καλοκαίρι του 1918 η ΝΑΣ συμμετείχε και πάλι σε αποστολές βομβαρδισμού κατά της βάση υδροπλάνων στο Ζέρεβιτς, που ήταν μόνιμος στόχος των συμμαχικών αεροπορικών δυνάμεων. Συγκεκριμένα, στις 21 Ιουνίου 1918, ο Μωραϊτίνης και ο Παναγιώτου, με αεροπλάνο τύπου Sopwith Fighter και τους Βογιώτα και Κορματζόπουλο³¹⁵ της Η2 Μοίρας, επιτέθηκαν κατά του αεροδρομίου της Δράμας. Ο βομβαρδισμός ήταν επιτυχής και επέστρεψαν στην Αεροπορική Βάση Καζαβητίου, αφού πρώτα φωτογράφησαν τις εγκαταστάσεις που έπληξαν. Παραδόξως δεν απογειώθηκαν εχθρικά αεροπλάνα για να τους καταδιώξουν, παρά μόνο έβαλε εναντίον τους το βουλγαρικό αντιαεροπορικό πυροβολικό.

Στις 15 Ιουλίου 1918³¹⁶, η Η2 Μοίρα³¹⁷ υπό την αρχηγία του διοικητή της, Ν. Μελετόπουλο, μεταστάθμευσε από την Λήμνο στο αεροδρόμιο της Ίμβρου για να εκτελέσει επιχειρήσεις βομβαρδισμού κατά του αεροδρομίου του Γαλατά, από το οποίο επιχειρούσαν Γερμανοί αεροπόροι. Όμως, λόγω μηχανικής βλάβης το πλήρωμα Νικόλαος Μελετόπουλος και Γεώργιος Μωραϊτίνης³¹⁸, εκτέλεσαν αναγκαστική προσθαλάσσιση στον κόλπο του Ξηρού και παρέμειναν όλη τη νύχτα στη θάλασσα, δίπλα στο αεροπλάνο τους που επέπλεε. Ευτυχώς, οι Έλληνες χειριστές διασώθηκαν τυχαία από βρετανικό αντιτορπιλικό που ερευνούσε με προβολείς τη θάλασσα³¹⁹.

Την ίδια περίοδο, η τουρκική αεροπορία εκτελούσε αποστολές βομβαρδισμού κατά των νήσων Μυτιλήνης, Χίου³²⁰ και Σάμου από τα

³¹⁵ Στην αποστολή αυτή έλαβαν το βάπτισμα του πυρός και στις επόμενες αποστολές τους συνόδευε ο Μωραϊτίνης. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 14, σ. 156-157.

³¹⁶ Στις 10 Ιουλίου 1918, σύμφωνα με τον Βροντάκη, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 14, σ. 158.

³¹⁷ Στην αποστολή συμμετείχαν και οι Δηματάκης, Θεολόγης, Φράγκου, Τσιριγιώτης, Λέων Μελετόπουλος.

³¹⁸ Αδελφός του Αριστείδη Μωραϊτίνη.

³¹⁹ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 125 και Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 14, σ. 158.

³²⁰ Στις 15 Ιουλίου 1918, τουρκικό αεροπλάνο που εκτελούσε αποστολή βομβαρδισμού στη Χίο, κατερρίφθη από Χιώτες, υπό τον υπολοχαγό του πυροβολικού Αβραμέα και ο χειριστής του σκοτώθηκε, ενώ ο παρατηρητής αιχμαλωτίστηκε και στάλθηκε αιχμάλωτος στην Αθήνα. Βροντάκης, «ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Ιαν. – Μαρ. 1935, τ. 13, σ. 75. Οι Τούρκοι ζήτησαν να πληροφορηθούν την τύχη των αεροπόρων ρίχνοντας στην Καλλονή ερματισμένο φάκελο, απευθυνόμενο στον Γενικό Διοικητή Νήσων. Πράγματι, ο Μωραϊτίνης, τους πληροφόρησε για την τύχη τους και την προβλεπόμενη μεταχείριση του αιχμαλώτου, ρίχνοντας ερματισμένο φάκελο στο αεροδρόμιο του Καζαμίρ,

γειτονικά αεροδρόμια της Μικράς Ασίας, προκαλώντας μικρές ανθρώπινες απώλειες αλλά ιδιαίτερη ανησυχία στον ντόπιο πληθυσμό. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης, μεταστάθμευσε στις 13 Ιουλίου 1918 αεροπορικό απόσπασμα³²¹ της Η2 Μοίρας, στην Καλλονή³²² Λέσβου με επικεφαλής τον Αριστείδη Μωραϊτίνη, από το αεροδρόμιο Ρωμανό της Λήμνου. Το γεγονός αυτό ήταν αποτρεπτικό για την τουρκική Αεροπορία, που ανέστειλε τις επιχειρήσεις της κατά των νησιών. Ταυτόχρονα, ο Μωραϊτίνης, εξέδωσε διαταγή στις 19 Ιουλίου 1918, με την οποία τα πληρώματα των ελληνικών αεροπλάνων βρίσκονταν σε κατάσταση επιφυλακής για άμεση απογείωση με την αναγγελία εχθρικού αεροπλάνου, προ της ανατολής και μέχρι τη δύση του ηλίου. Την ίδια μέρα εκτελέστηκαν αποστολές βομβαρδισμού και πολυβολισμού³²³ κατά των αεροπορικών βάσεων Μαγνησίας, Σαντζάκ Καλέ καθώς και στρατιωτικών εγκαταστάσεων της Σμύρνης. Επίσης, φωτογράφησαν διάφορες θέσεις και εγκαταστάσεις της Μικράς Ασίας και κυρίως της Σμύρνης. Στις 20 Ιουλίου, οι επιδρομές των ελληνικών αεροπλάνων επαναλήφθηκαν³²⁴ κατά των ίδιων στόχων και επιπλέον κατά του αεροδρομίου Μαινεμένης και της γέφυρας του δημόσιου δρόμου της Μαγνησίας, η οποία και καταστράφηκε από τους Μωραϊτίνη – Ψύχα. Στις 22 Ιουλίου 1918 εκτελέστηκε νέα αποστολή αναγνώρισης σε πολύ χαμηλό ύψος³²⁵ του αεροδρομίου Καζαμίρ έξω από τη Σμύρνη, παρά τα πυκνά αντιαεροπορικά πυρά από το Σαντζάκ-Καλέ. Εξαιτίας αυτής της αποστολής, έγινε επίσημο διάβημα προς τον Μωραϊτίνη από τον νομάρχη της Λέσβου –τον ανώτατο πολιτικό εκπρόσωπο στο νησί- να αποφεύγει τις

στις 20 Ιουλίου, σε πτήση σχηματισμού, με παρατηρητή τον Ψύχα και τη συνοδεία του Θεολόγη Βροντάκης,

³²¹ Συμμετείχαν οι Μωραϊτίνης με παρατηρητή τον Ψύχα και αεροπλάνο DH4, ο Βελούδιος με παρατηρητή τον Τσιριγιώτη και Sorwith Camel και ο Χριστοδούλου με τον Θεολόγη σε Sorwith Camel. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 23-10-1929. Ο Βροντάκης αναφέρει και τον Ντόκα.

³²² Ως βάση τους επέλεξαν το εγκαταλελειμμένο αεροδρόμιο των Βρετανών, ώστε να βρίσκονται εγγύτερα στους στόχους που είχαν επιλέξει για να προσβάλουν. Το αεροδρόμιο αυτό είχε εγκαταλειφτεί λόγω της ελονοσίας και το νησί έμεινε ουσιαστικά απροστάτευτο. Βροντάκης, τ. 14, σ. 158-159. Ο Ζάννας αναφέρει ότι οι Βρετανοί προσπάθησαν να δημιουργήσουν αεροδρόμιο Β.Α. της νήσου, στην περιοχή Θέρμια, η οποία και αυτή κρίθηκε ακατάλληλη. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 23-10-1929.

³²³ Πληρώματα ήταν ο χειριστής Βελούδιος με παρατηρητή τον Τσιριγιώτη, και συνοδεία είχαν τον διώκτη Χριστοδούλου.

³²⁴ Πληρώματα ήταν ο Μωραϊτίνης με παρατηρητή τον Ψύχα, συνοδευόμενοι από τον διώκτη Θεολόγη.

³²⁵ Ο Βροντάκης αναφέρει ότι δεν λειτουργούσε πολύ καλά ο κινητήρας του αεροπλάνου του Μωραϊτίνης.

παράτολμες πτήσεις. Το αεροπορικό απόσπασμα συνέχισε να εκτελεί καθημερινώς πτήσεις πάνω από τα μικρασιατικά παράλια, εξουδετερώνοντας ουσιαστικά την τουρκική αεροπορική δραστηριότητα στην περιοχή³²⁶.

Στο τέλος Ιουλίου 1918³²⁷ συγκεντρώθηκε στον Μούδρο όλη η Η2 Μοίρα (επέστρεψαν τα δύο Ελληνικά Αεροπορικά Αποσπάσματα), η οποία μεταστάθμευσε στη Θάσο. Την ίδια περίοδο, οι Βρετανοί παρέδιδαν στην Ελληνική Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία (ΝΑΥ), την αεροπορική βάση Καζαβητίου, διατηρώντας υπό τη διοίκησή τους μόνο το σταθμό ασυρμάτου, το αναρρωτήριο και ένα αντιαεροπορικό ταχυβόλο των 0,75 εκατοστόμετρων. Την μέρα της παράδοσης της διοίκησης της βάσης, αυτή υπέστη επιδρομή από τέσσερα γερμανικά αεροπλάνα βομβαρδισμού και ενός καταδιωκτικού. Οι Έλληνες χειριστές απογειώθηκαν αμέσως και καταδίωξαν τον αντίπαλο, που επέστρεψε στη βάση του δίχως να πλήξει το αεροδρόμιο του Καζαβητίου. Τη διοίκηση της Βάσης Καζαβητίου και της Η1 Μοίρας ανέλαβε ο αεροπόρος Παναγιώτου και λίγες ημέρες αργότερα τη ναυτική διοίκηση της νήσου. Επίσης, η βάση εφοδιάστηκε με νέα αεροπλάνα και λίγο αργότερα, δόθηκε διαταγή στους Έλληνες χειριστές να εκτελέσουν αποστολές³²⁸ αναγνώρισης, φωτογράφισης και βομβαρδισμού σημαντικών στόχων στην περιοχή Ελευθερών, Καβάλας, Ζέρεβιτς, Χρυσούπολης (Σαρί Σαμπάν), Αξάι και Δράμα. Πράγματι, μέχρι το τέλος του Αυγούστου 1918 παρά τη σθεναρή αντίσταση της εχθρικής αεράμυνας, ιδιαίτερα των αντιαεροπορικών πυρών στην βάση υδροπλάνων Ζέρεβιτς, εκτελέστηκαν οι διαταχθείσες αποστολές, εκτός από το Αξάι και τη Δράμα, λόγω της ανακωχής των Βουλγάρων. Στις 15 Αυγούστου 1918, εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης ζεύγους αεροσκαφών, για τον εντοπισμό της βάσης ανεφοδιασμού των γερμανικών υποβρυχίων στο Ζέρεβιτς. Τα πληρώματα πέταξαν σε ύψος 1.800 μέτρων και παρά το πυκνό

³²⁶ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 14, σ. 159-163.

³²⁷ Ο Βροντάκης αναφέρει ως ημερομηνία επιστροφής τις αρχές Αυγούστου. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 14, σ. 163.

³²⁸ Συμμετείχαν οι χειριστές Βογιώτας, Παπανικολόπουλος, Λ. Μελετόπουλος, Χριστοδούλου και οι παρατηρητές Ντόκας, Κωνσταντίνόπουλος, Γ. Μωραϊτίνης και Κορμαζόπουλος και ο κελουστής πυροβολητής Σουρής. Ο Ζάννας αναφέρει ότι ο Κορμαζόπουλος σε αποστολή βομβαρδισμού κατά του Ζέρεβιτς, είχε πάρει εντολή από το διοικητή του να πραγματοποιηθεί οπωσδήποτε. Κατά τη διάρκεια της μετάβασης στην εχθρική βάση, ο Παπανικολόπουλος που ήταν χειριστής του αεροπλάνου παίρνει πορεία επιστροφής γιατί το πολυβόλο του αεροπλάνου είχε χαλάσει. Ο Κορμαζόπουλος τότε, βγαίνει από τη θέση του και πατώντας στις πτέρυγες του αεροπλάνου επιδιορθώνει τη βλάβη και έτσι συνέχισαν την αποστολή τους.

φράγμα αντιαεροπορικών πυρών που τους υποδέχτηκε, φωτογράφησαν την περιοχή ενδιαφέροντος. Τα πληρώματα στο ζεύγος των αεροπλάνων ήταν ο Α. Μωραϊτίνης με παρατηρητή τον Παναγιώτου και ο Βογιώτας με παρατηρητή τον Κορμαζόπουλο, οι οποίοι για να αποφύγουν τις βολές των εχθρικών αντιαεροπορικών και να κατέβουν χαμηλά για να φωτογραφήσουν την περιοχή, εκτέλεσαν με τα αεροπλάνα τους έναν πολύ επικίνδυνο ελιγμό που είναι γνωστός ως «κύκλος του θανάτου»³²⁹.

Λίγες ημέρες μετά, οι Γερμανοί επέδραμαν νύχτα με αεροπλάνα βομβαρδισμού κατά της Λήμνου, Θάσου, Ίμβρου και Λέσβου. Στην Θάσο σκοτώθηκε ο ναύτης Κρεμύδας, ο οποίος είχε αφιχθεί στο νησί εκείνη τη νύχτα και στο Μούδρο καταστράφηκε η αγγλική βάση υδροπλάνων στο Ρωμανό, χωρίς θύματα. Στην Ίμβρο σκοτώθηκαν και τραυματίστηκαν γυναικόπαιδα. Οι επιδρομές ήταν αντίποινα των αεροπορικών επιδρομών που εκτέλεσαν οι Έλληνες χειριστές στη Μικρά Ασία³³⁰.

Η Η3 Μοίρα υπό τον Μελετόπουλο, με βάση της τον Σταυρό Χαλκιδικής είχε τέσσερα αεροπλάνα διώξεως Sorwith Camel και ένα αναγνωρίσεως De Havilland (DH-6) και επιχειρούσε στην περιοχή Δράμας υποστηρίζοντας την προέλαση του Σώματος Στρατού υπό τον Στρατηγό Νεγρεπόντη. Ήταν η πρώτη φορά που η ΝΑΥ συνεργαζόταν με τον Ελληνικό Στρατό. Η απόδοση των πληρωμάτων στις επιχειρήσεις αυτές κρίθηκε ως «εξαιρετική» από το Γενικό Επιτελείο³³¹. Οι χειριστές της Η4 Μοίρας, υπό τον Ανθυποπλοίαρχο Κωνσταντίνου, μεταστάθμευσαν με τα αεροπλάνα τους στα

³²⁹ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 14, σ. 163-164 και Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 24 και 25-10-1929.

³³⁰ Ο.π.

³³¹ Τα ελληνικά πληρώματα ήταν ο Μελετόπουλος με τον Καγκάδη, και οι διώκτες Αγγελόπουλος, Δημοτάκης, Χατζηκυριάκος και Χριστοδούλου. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 26-10-1929. Ο Χατζηκυριάκος υπέφερε από ναυτίες και έκανε συχνά εμετό και για να τα αντιμετωπίσει τα συμπτώματα έπαιρνε φάρμακα. Έτσι, υπήρχε άμεσος κίνδυνος να σκοτωθεί σε πτήση, γι' αυτό το λόγο ο Μελετόπουλος προσπάθησε να τον πείσει να απομακρυνθεί από το Σώμα. Εκείνος συμφώνησε ότι θα παραιτηθεί μετά τη λήξη των εχθροπραξιών. Λίγο μέρες πριν την λήξη του Πολέμου, δόθηκε διαταγή αναστολής των επιχειρήσεων. Ο Χατζηκυριάκος στην τελευταία του υπηρεσιακή πτήση από το Σταυρό στη Θάσο, σκοτώθηκε στην Καλλιράχη της Θάσου με αεροπλάνο Sorwith Camel. Απόσπασμα της αεροπορικής βάσης Καζαβητίου, υπό τον Βελούδιο οδηγούμενο από τα όρνια βρήκε το πτώμα του σκυλευμένο από ελληνικά χέρια. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 26-10-1929. Βλ. ντοκιμαντέρ, «Οι ιππότες της Αιγαίας Θάλασσας», Τεκμήρια Ελληνισμού.

Λεγραινά εκτελώντας από εκεί αποστολές ανθυποβρυχιακού πολέμου, καθώς πληροφορίες ανέφεραν ότι κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πράκτορες της Γερμανίας εφοδίαζαν τα γερμανικά υποβρύχια με καύσιμα και άλλα υλικά.

Στις αρχές Σεπτεμβρίου του 1918, η δράση των γερμανικών υποβρυχίων εντάθηκε και ο Βρετανός ναύαρχος διέταξε τη συγκέντρωση αεροπορικών δυνάμεων³³² από τις άλλες αεροπορικές βάσεις στη Λήμνο για να εκτελούν αποστολές ανθυποβρυχιακού πολέμου. Πράγματι, καθημερινά εκτελούνταν τέτοιου είδους περιπολίες στην περιοχή ενδιαφέροντος, με τη συμμετοχή των ελληνικών πληρωμάτων. Την ίδια περίοδο, μετά το επίμονο αίτημα των Ελλήνων χειριστών, η Ναυτική Αεροπορία απέκτησε επιτέλους σύγχρονα για την εποχή αεροπλάνα τύπου DeHavilland-4, DeHavilland-9 και Sopwith Camel. Την αεροπορική εκπαίδευση στους νέους τύπους ανέλαβε ο Μωραϊτίνης, ο οποίος ήταν ο πρώτος Έλληνας χειριστής ο οποίος πέταξε με τους νέους τύπους αεροπλάνων –ήδη από το 1917. Παρά τα μειονεκτήματα και τα τεχνικά προβλήματα που παρουσίαζαν τα αγγλικά De Havilland³³³ δεν υπήρχε αμφιβολία ότι παρείχαν πολύ περισσότερες πτητικές δυνατότητες από τα άλλα αεροπλάνα που χρησιμοποιούσε μέχρι τότε η ελληνική Ναυτική Αεροπορία.

Την 7^η Σεπτεμβρίου 1918, οι Βρετανοί πληροφορήθηκαν ότι στη βάση του Ναγαρά έφθασαν επτά γερμανικά αεροπλάνα και την επομένη, ο Μωραϊτίνης διέταξε την εκτέλεση νυχτερινής αποστολής για την εξακρίβωση της ανωτέρω πληροφορίας. Δύο αεροπλάνα Henry Farman απογειώθηκαν για να εκτελέσουν αποστολή αναγνώρισης και βομβαρδισμού του Ναγαρά³³⁴. Το πρώτο με πλήρωμα³³⁵ τους Φράγκου και Τσιριγώτη έπεσαν στη θάλασσα λόγω μηχανικής βλάβης και περισυλλέχθηκαν από τους Τούρκους, οι οποίοι

³³² Από τους Έλληνες αεροπόρους, αποσπάστηκαν οι Θεολόγης, Μοσχοβίνος, Δέσποτας, Τσιριγιώτης, Ν. Μπούμπουλης, Πανάς, Φράγκος, Γαλανόπουλος, Κωνσταντινόπουλος, Μπούκας κ.ά. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 14, σ. 165.

³³³ Στο χώρο στάθμευσης και μετά την κράτηση του κινητήρα, οι συσσωρευτές του αεροπλάνου συνέχιζαν να δίνουν ηλεκτρικό σπινθήρα με αποτέλεσμα πολλές φορές να αναφλέγεται η βενζίνη.

³³⁴ Ο Βροντάκης αναφέρει ότι στόχος ήταν το τουρκικό αεροδρόμιο.

³³⁵ Το άλλο αεροπλάνο είχε πλήρωμα τους Κοντέα με παρατηρητή τον αδελφό του Μωραϊτίνη, Γεώργιο. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 22-10-1929.

τους μετέφεραν στην Κωνσταντινούπολη και τους καταδίκασαν σε θάνατο.³³⁶ Όμως, οι Έλληνες αεροπόροι γλίτωσαν την εκτέλεση διότι λίγες ημέρες μετά την καταδίκη τους, η Τουρκία ζήτησε ανακωχή από τους Συμμάχους. Το δεύτερο αεροπλάνο βομβάρδισε τον Ναγαρά με τρεις εκρηκτικές βόμβες, εν μέσω ισχυρής αντιαεροπορικής άμυνας, και επέστρεψε σώο στη βάση του. Ήταν η τελευταία επιχείρηση της ΝΑΥ προ της λήξεως του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.

Η τελική αναμέτρηση

Στο μέτωπο της Γοργόπης, την 1 Σεπτεμβρίου 1918, το πυροβολικό των συμμάχων, άρχισε την προπαρασκευή της μεγάλης επίθεσης κατά των οχυρών Τζένας. Η συμμαχική αεροπορία από το καλοκαίρι είχε αποκτήσει αεροπορική υπεροχή που της επέτρεπε να κάνει τολμηρές αναγνωρίσεις. Στις αρχές Σεπτεμβρίου ξεκίνησαν εντατικά αποστολές φωτογράφισης του νέου μετώπου και οι Μοίρες Βομβαρδισμού άρχισαν να συγκεντρώνονται για την τελική αναμέτρηση. Η 532 Μοίρα, πλήρως ετοιμοπόλεμη, εκτελούσε καθημερινά αποστολές αναγνώρισης και φωτογράφισης του τομέα Κοβάνσκα Ρέκα – Σερμενλίκα Ρέκα – Σερμενλή Νόντε – Βόχοβο – Πέτροβο – Ασήρ Καπού. Έτσι, επικαιροποιήθηκε και συμπληρώθηκε ο επιτελικός χάρτης, κυρίως του ορεινού όγκου Τζένας, Ζαρένας και Μαλαρούπας, εν όψει των επιχειρήσεων. Το έργο αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στον αεροπόρο Γεωργιάδη³³⁷, ο οποίος εκτελούσε αποστολές φωτογραφικής αναγνώρισης σε μεγάλες αποστάσεις³³⁸. Η αρχική επίθεση του πεζικού είχε οριστεί για τις 15 Σεπτεμβρίου 1918, βόρεια του τομέα (Καράτζοβο) της Γαλλικής 122 Μεραρχίας. Δύο ημέρες πριν από την έναρξη των επιχειρήσεων, η 531 Μοίρα διατάχθηκε να μετασταθμεύσει στο αεροδρόμιο του Βέρτεκοπ (Σκύδρα), υπό τις διαταγές του Γάλλου ταγματάρχη De Serre. Αντικειμενικός σκοπός των

³³⁶ Μετά τους αεροπορικούς βομβαρδισμούς της Κωνσταντινούπολης το 1917 -βλ. πιο πάνω-, οι Τούρκοι είχαν βγάλει μια προκήρυξη ότι όσοι αεροπόροι των συμμάχων έπεφταν στα χέρια τους δεν θα αναγνωρίζονταν ως αιχμάλωτοι πολέμου και θα εκτελούνταν ως αντάρτες. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, σ. 202 -204.

³³⁷ Ο Γεωργιάδης απολάμβανε την εκτίμηση των συναδέλφων του, Ελλήνων και Γάλλων, για τις ικανότητες, την ευρεία μόρφωση και την υποδειγματική εκτέλεση των καθηκόντων του. Αποτελούσε το συνδετικό κρίκο μεταξύ τους, οποτεδήποτε προέκυπταν σχετικά ζητήματα. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 75.

³³⁸ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 108-109 και Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 75.

αεροπορικών αποστολών ήταν η εξουδετέρωση της εχθρικής αεροπορίας. Οι περιπολίες και οι αναγνωρίσεις καθορίστηκαν με κάθε δυνατή ακρίβεια. Τις παραμονές της επίθεσης, άρχισαν να συγκεντρώνονται στο Βέρτεκοπ το σύνολο των αεροσκαφών βομβαρδισμού, περίπου 300 ελληνικά, γαλλικά και βρετανικά αεροπλάνα. Η νέα τακτική χρήση των αεροπλάνων βομβαρδισμού ήταν μαζικοί βομβαρδισμοί των εχθρικών θέσεων σε συνδυασμό με πολυβολισμό τους. Η αεροπορική δραστηριότητα και η έντονη δραστηριότητα του πυροβολικού, προετοίμαζαν το έδαφος για την μεγάλης κλίμακας επίθεση των πεζοπόρων συμμαχικών δυνάμεων. Όμως, υπό τις συνθήκες που είχαν διαμορφωθεί, η τήρηση του κανονισμού πτήσεων ήταν δυσχερέστατη και συνέβησαν ατυχήματα στο έδαφος³³⁹.

Η γενική επίθεση ξεκίνησε με άσχημες καιρικές συνθήκες που ανάγκαζαν τα πτητικά μέσα να πετάνε χαμηλά και να είναι εκτεθειμένα στα αντιαεροπορικά πυρά. Το απόγευμα που ο εχθρός άρχισε να υποχωρεί και την επομένη που το ρήγμα διευρύνθηκε, τα συμμαχικά αεροπλάνα εκτελούσαν πτήσεις πολυβολισμού των υποχωρούντων βουλγαρικών τμημάτων προκαλώντας τους πανικό και μεγάλες καταστροφές. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι οι στρατιώτες τους, στη θέα προσεγγίζοντος συμμαχικού αεροπλάνου εγκατέλειπαν το υλικό τους και τρέπονταν σε φυγή. Κύριος στόχος των συμμαχικών αεροπλάνων ήταν η οδική αρτηρία που οδηγούσε από το Καϊμακτσαλάν στο Περλεπέ, από όπου θα διερχόταν ο κύριος όγκος των Βουλγάρων³⁴⁰. Οι αεροπορικές αποστολές εξελίσσονταν σε επιθέσεις κατά των εχθρικών επίγειων στρατευμάτων, ιδιαίτερα μετά τους σφοδρούς βομβαρδισμούς κατά των εχθρικών αεροδρομίων, που είχε ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της δράσης τους. Την τρίτη ημέρα των επιχειρήσεων, η υποχώρηση των Βουλγάρων είχε διευρυνθεί από το Καρατζοβο μέχρι το Μοναστήρι. Τότε η 531 Μοίρα διατάχθηκε να μετασταθμεύσει στο αεροδρόμιο Γιάννες, που βρισκόταν κοντά στο Κιλκίς για να υποστηρίξει τον βρετανικό τομέα, στο οποίο αφίχθηκαν στις 18 Σεπτεμβρίου. Αντικειμενικός σκοπός των συμμαχικών επιχειρήσεων ήταν η

³³⁹ Χαρακτηριστικά, ο Ζάννας αναφέρει την ανατροπή ενός μεγάλου αεροπλάνου βομβαρδισμού, που έφερε βόμβες των 250 κιλών, χωρίς ευτυχώς κάποιο τραυματισμό του πληρώματος. Ζάννας, *Πως έγινα αεροπόρος*, σ. 53.

³⁴⁰ ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 108-109.

απόκτηση αεροπορικής υπεροχής. Πράγματι, αυτό είχε επιτευχθεί, καθώς η γερμανική αεροπορία είχε υποστεί μεγάλες καταστροφές από τους συνεχείς βομβαρδισμούς των αεροδρομίων της. Μετά από δύο ημέρες η 531 Μοίρα επέστρεψε στο αεροδρόμιο της Γοργόπης για τις επιχειρήσεις κατά της Τζένας – Χούντοβου³⁴¹.

Στις 17 Σεπτεμβρίου 1918, η πτέρυγα του μετώπου της Γοργόπης άρχισε να προετοιμάζεται για την εκπόρθηση του φρουρίου της Τζένας. Την προηγούμενη το βράδυ, η 532 Μοίρα διατασσόταν να διαθέσει δύο αεροπόρους στην ελληνική μεραρχία που θα επιτίθονταν εναντίον της Τζένας. Ο Στάλιος και ο Κορωναίος παρουσιάστηκαν στον επιτελάρχη και πήραν σχετικές οδηγίες, σύμφωνα με τις οποίες θα εκτελούσαν πτήση αναγνώρισης στο εχθρικό έδαφος, σημειώνοντας τις θέσεις, τις κινήσεις και τις συγκεντρώσεις του αντιπάλου και τον σύνδεσμο πεζικού και θα έπρεπε να παραμείνουν στο θέατρο επιχειρήσεων καθ' όλη τη διάρκεια της μάχης. Πράγματι, η αποστολή εκτελέστηκε εν μέσω σφοδρών αντιαεροπορικών πυρών. Το αεροπλάνο για να πετύχει τον ΑΝΣΚ έπρεπε να ίπταται χαμηλά και ήταν διαρκώς εντός της ακτίνας δράσης των γερμανικών πολυβόλων. Στις 19:00 σημειώθηκε ρήγμα στην εχθρική παράταξη και οι Γερμανοβούλγαροι άρχισαν να υποχωρούν. Το αεροπλάνο των Στάλιου και Κορωναίου κατά την επιστροφή στο στρατηγείο της μεραρχίας, προκειμένου να ρίξουν οι αεροπόροι τον ερματισμένο φάκελο με την αναφορά τους, δέχτηκε μία εχθρική οβίδα κάτω ακριβώς από την άτρακτο προκαλώντας την απότομη κάθοδο του αεροπλάνου. Όμως, χάρη στον επιδέξιο ελιγμό του Στάλιου αποφεύχθηκε η σύγκρουση με το έδαφος. Αφού οι δύο αεροπόροι ενημέρωσαν τη μεραρχία, είχε πια νυχτώσει και επιστρέφοντας στο αεροδρόμιο, δεν υπήρχε κανένα σημείο προσανατολισμού και εκτέλεσαν προσγείωση σε ανώμαλο έδαφος που οδήγησε στην ανατροπή του αεροπλάνου τους, χωρίς όμως τον τραυματισμό τους³⁴².

Την επομένη μέρα, γενικεύθηκε η επίθεση κατά της Τζένας. Η 531 Μοίρα, πέρα από τη συνοδεία των αεροπλάνων της 532 Μοίρας, εκτελούσε

³⁴¹ Ζάννας, Πως έγινα αεροπόρος, σ.53-55 και ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 110.

³⁴² Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 28-9-1929.

συνεχείς περιπολίες και πυροβολισμούς πάνω από το Μιλέτκοβο, το Χούντοβο και τη Στρώμνιτσα. Τρία αεροπλάνα δίωξης της 531 Μοίρας πετούσαν την αυγή πάνω από το θέατρο των επιχειρήσεων. Στο ένα επέβαιναν σε αποστολή συνδέσμου πεζικού με το πυροβολικό, οι αεροπόροι Μαμαλάκης και Αγγελόπουλος. Ο Μαμαλάκης μέσα στον ενθουσιασμό του κατέβηκε με το αεροπλάνο πολύ χαμηλά πάνω από την εχθρική γραμμή με αποτέλεσμα να δεχτεί πυρά και να τραυματισθεί. Έτσι αναγκάστηκε να εκτελέσει προσγειώση στο χείλος μιας χαράδρας³⁴³. Η 532 Μοίρα συνέχισε να επιχειρεί πάνω από τις ορεινές περιοχές του Σμπρόσκο και Πρεσλάπ, όπου οι Βούλγαροι είχαν εγκαταστήσει πυροβολαρχίες τους που ήταν ουσιαστικά απρόσβλητες από το συμμαχικό πεζικό. Οι αποστολές των Ελλήνων χειριστών της 532 Μοίρας ως συνδέσμου πεζικού και κανονισμού πυροβολικού, ήταν μεγάλης χρονικής διάρκειας, ενώ τις επόμενες ημέρες η μοίρα εκτελούσε και αποστολές φωτογράφισης στην περιοχή της Χούμα και κυρίως στο δρόμο που οδηγούσε στο Κόϊνσκο, κάτω από ισχυρό αντιαεροπορικό πυρ. Μετά την κατάληψη του Χούντοβο, η 532 Μοίρα μεταστάθμευσε στο τοπικό αεροδρόμιο Ουδονο, όπου παρέμεινε και μετά την ανακωχή της Βουλγαρίας, μέχρι και τον Μάρτιο του 1919.

Η κατάληψη του Στρυμόνα δημιούργησε την ανάγκη συγκρότησης και άλλης μοίρας αεροπλάνων για τις ανάγκες του Τομέα. Με την 533 Μοίρα³⁴⁴ (Αναγνώρισης και Βομβαρδισμού), με έδρα το Δημητρίτσι, Έλληνες χειριστές ανέλαβαν επιχειρήσεις ανατολικότερα και βορειότερα, όπου συμπύσσονταν οι δυνάμεις των Γερμανοβουλγάρων. Για την προστασία της, η 533 Μοίρα βασιζόνταν στην γειτονική της βρετανική μοίρα δίωξης. Οι επιχειρησιακές απαιτήσεις επέβαλλαν τη συχνή παρακολούθηση των εχθρικών κινήσεων και των έργων που εκτελούσαν.³⁴⁵ Η 533 Μοίρα, αμέσως μετά τη συγκρότησή της ξεκίνησε αποστολές αναγνώρισης στον τομέα του Στρυμόνα, βορείως των

³⁴³ Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 30-9-1929. Ο Βροντάκης, αναφέρει ότι την επόμενη ημέρα, άλλος Έλληνας χειριστής παρέλαβε το αεροπλάνο, το οποίο δεν είχε υποστεί κάποια ζημιά, από το σημείο που το είχε προσγειώσει ο Μαμαλάκης. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 77.

³⁴⁴ Διοικητής ανέλαβε ο Γάλλος υπολοχαγός Νταγλεζάν, και οι Έλληνες παρατηρητές Τσαπραλής Βασίλειος, Αποστολόπουλος Διονύσιος, Παπαδόπουλος, Θεοδωρακόπουλος, Νούλας, Κοτρώτσος, Καραμπέλας κ.ά. καθώς και ομάδα οδηγών υπαξιωματικών.

³⁴⁵ Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 29-9-1929.

Σερρών, Ταχινού, Ορλιάκ, του τομέα της 13^{ης} Μεραρχίας, Νευροκοπίου, Νταλμά – Νούσκα – Λεοσενίκ, του τομέα Τολτσάχοβο, Χριστός, αναγνωρίσεις Στρατιάς Δεμίρ Ισάρ – Γκρούκοβο – Τσέρνοβο – Δράμας, Τσέρνοβο – Νευροκοπίου – Ρούπελ, Δράμας – Σερρών, Ρούπελ – Μπρόντι – Δράμας. Επίσης, χειριστές της 533 Μοίρας ενεργούσαν ως σύνδεσμοί πεζικού της 1ης Μεραρχίας, και εκτελούσαν πολυβολισμούς εχθρικών γραμμών, περιπολίες, επιτηρήσεις τομέων και φωτογραφήσεις των βουλγαροκρατούμενων Σερρών και των περιχώρων κ.ά. Δεν έλειψαν και τα ατυχήματα. Στις 29 Ιουλίου 1918, σε δοκιμαστική πτήση, ο ανθυπασπιστής Δεκαβάλλας, κατά τη φάση της προσγείωσης προσέκρουσε σε δέντρο που βρισκόταν στο άκρο του διαδρόμου, καταστρέφοντας το αεροπλάνο του τύπου AR³⁴⁶. Με τις αποστολές αναγνώρισης και φωτογράφισης οι χειριστές της 533 Μοίρας βοήθησαν στη συμπλήρωση των επιτελικών χαρτών του Α΄ Σώματος Στρατού.

Στις 10 Σεπτεμβρίου 1918, η Γευγελή και ο Περλεπές, που ήταν η έδρα του Γενικού Στρατηγείου της XI Γερμανικής Στρατιάς, το Γκράντσκο και το Μπέλες κατελήφθησαν από τους Συμμάχους. Πολλά αεροπλάνα της 532 Μοίρας, με ανάμικτα πληρώματα (Ελλήνων και Γάλλων) πετούσαν πάνω από το θέατρο των επιχειρήσεων, στον τομέα Γευγελή – Λούμνιτσα. Σε όλη την έκταση του τομέα, από το πρωί μέχρι το βράδυ, έπρεπε να εκτελούν αποστολές αναγνώρισης 4-5 αεροπλάνα προστατευόμενα από αεροπλάνα δίωξης. Παράλληλα, βομβάρδιζαν τις εχθρικές πυροβολαρχίες και το γερμανικό ιπτάμενο παρατηρητήριο³⁴⁷ της Χούμας. Την τρίτη μέρα της γενικής επίθεσης, τρία ελληνικά αεροπλάνα πετούσαν πάνω από τις εχθρικές γραμμές με χειριστές τους Πετροπουλέα, Αγγελόπουλο και Λεμπέση. Ο τελευταίος είχε έργο τον κανονισμό βολής πυροβολικού κατά του γερμανικού υπόστεγου του αερόστατου. Εισχωρώντας στις εχθρικές γραμμές τα αεροπλάνα τους χτυπήθηκαν από αντιαεροπορικά, καθώς δεν είχαν κατορθώσει να κερδίσουν ικανό ύψος αποφυγής τους, ενώ στη συνέχεια δέχτηκαν επίθεση από γερμανικό Fokker. Ευτυχώς για τα πληρώματα των

³⁴⁶ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13.

³⁴⁷ Επρόκειτο για ένα τεράστιο αερόστατο που ύψωνε καθημερινώς ο εχθρός για να παρατηρεί το θέατρο επιχειρήσεων και τις συμμαχικές δυνάμεις.

ελληνικών αεροσκαφών, ο Γερμανός διώκτης ήταν άπειρος, γιατί διαφορετικά θα τους είχε καταρρίψει. Ο Πετροπουλέας με Έλληνα χειριστή, εκτελούσε κανονισμό βολής πυροβολικού (Reglage) κατά των εχθρικών στόχων στη Χούμα. Όμως, οι ανάγκες του μετώπου απαιτούσαν νέες ενισχύσεις σε προσωπικό και μέσα, καθώς η Τζένα παρέμενε απόρθητη³⁴⁸. Εξαιτίας των σοβαρών απωλειών που υπέστη η συμμαχική αεροπορία, κυρίως από την πολύ ισχυρή αεράμυνα (γερμανικά καταδιωκτικά και αντιαεροπορικά), η Συμμαχική Αεροπορία στη Μακεδονία απαγόρευσε τη μεμονωμένη δράση των αεροπλάνων βομβαρδισμού και αναγνωρίσεως³⁴⁹.

Ταυτόχρονα στον Τομέα του Μοναστηρίου, που ήταν η βάση της 534 Μοίρας, οι Σύμμαχοι ήταν υποχρεωμένοι να συγκεντρώσουν γενναία και εκλεκτά στελέχη της Αεροπορίας, καθώς οι Γερμανοί διώκτες είχαν σχεδόν απόλυτη αεροπορική κυριαρχία. Πολλοί Γάλλοι έπεσαν στο βωμό του καθήκοντος από τους Γερμανούς άσσους, όπως ο περίφημος Chonet³⁵⁰. Οι κίνδυνοι που διέτρεχαν τα αεροπλάνα αναγνωρίσεως της 534 Μοίρας ήταν τεράστιοι, με αποτέλεσμα σε αποστολές αναγνώρισης της εχθρικής περιοχής να υφίστανται υψηλό ποσοστό απωλειών. Ο μόνος Έλληνας χειριστής της 534 Μοίρας που μπορούσε να αντιμετωπίσει τους Γερμανούς διώκτες ήταν ο Αποστόλου, ο οποίος ως παρατηρητής με Γάλλο χειριστή, ενεπλάκη σε αερομαχία με τρεις Γερμανούς διώκτες και κατάφερε να καταρρίψει ένα γερμανικό αεροπλάνο, τα συντρίμια του οποίου και φωτογράφησε μόλις τα άλλα γερμανικά αεροπλάνα τράπηκαν σε φυγή. Το κατόρθωμά του Αποστόλου ήταν μοναδικό στην πολεμική ιστορία της Αεροπορίας παγκοσμίως, γεγονός που γνωστοποιήθηκε σε όλο το μέτωπο³⁵¹.

³⁴⁸ Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 30-9-1929.

³⁴⁹ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 78-79.

³⁵⁰ Ήταν γνωστός στους Αθηναίους ως «Τούμπας», λόγω των ακροβατικών ελιγμών που εκτελούσε, Ζάννας, Πως έγινα αεροπόρος, σ.

³⁵¹ Σε αποστολή αναγνώρισης, αρκετά χιλιόμετρα εντός του εχθρικού εδάφους, με αεροπλάνο Breguet 14 και με χειριστή ένα νεαρό Γάλλο, πετούσαν στα 5.000 μέτρα βόρεια του Κέναλι, στα σύνορα Ελλάδας – Σερβίας. Ένας σχηματισμός τριών γερμανικών καταδιωκτικών τύπου Albatros, τους εντόπισαν και εφόρμησαν, ελυσόμενα και βάλλοντας εναντίον τους. Ο Αποστόλου, όρθιος από τη θέση του, βάλλει ευστόχως εναντίον τους, παρά το τσουχτερό κρύο που τον παγώνει και δυσχεραίνει κάθε του κίνηση. Οι Γερμανοί μανιασμένοι επιτίθενται σφοδρότερα. «*Στροφή! φωνάζει όρθιος ο Αποστόλου στον πιλότο του, και αδειάζει τις δέσμες του πολυβόλου του στο ένα από τα τρία γερμανικά αεροπλάνα. Σαν λαβωμένο πουλί, τρικλίζει, ταλαντεύεται για λίγο, σωριάζεται και πέφτει στην άβυσσο χωρίς πνοή...*». Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 1-10-1929. Ο Βροντάκης όμως αναφέρει ότι το περιστατικό

Στις 10-11 Σεπτεμβρίου 1918 έγινε γνωστή σε όλο το μέτωπο η είδηση της προώθησης των Βρετανών προς Γευγελή και Δοϊράνη και η υποχώρηση των Γερμανοβουλγάρων. Το συμμαχικό στρατηγείο ζήτησε τότε την εκτέλεση αποστολών αεροπορικής αναγνώρισης στον βρετανικό τομέα, για να μην υπάρξει ανασύνταξη του εχθρού. Το έργο αυτό ανέλαβε η 531 Μοίρα που απέστειλε γι' αυτό το σκοπό ένα αεροπλάνο με γαλλικό πλήρωμα³⁵², για να εκτελέσει αναγνώριση στο δρομολόγιο από το σταθμό της Στρώμνιτσας έως την Στρώμνιτσα. Το αεροπλάνο αυτό δεν επέτρεψε ποτέ στη βάση και έτσι απεστάλη ένα ζεύγος αεροπλάνων με χειριστές τους Costes και Andrillon προς αναζήτησή του. Στην έρευνα για το γαλλικό πλήρωμα συμμετέχει και ο Ψαλλίδας που ήρθε από την 532 Μοίρα για να βοηθήσει εθελοντικά³⁵³, λόγω της στενής φιλίας του με έναν από τους αγνοούμενους αεροπόρους, τον De Boysson. Κατά την πτήση αναγνώρισης δεν κατάφεραν να βρουν το γαλλικό αεροπλάνο και ο Ψαλλίδας συνέχισε την έρευνα μόνος του. Πάνω από τη Στρώμνιτσα υπέθεσε ότι είδε το αεροπλάνο και εκτέλεσε ταχεία κάθοδο για να το εξακριβώσει. Δυστυχώς, δεν υπήρχε το αεροπλάνο και αναπτύσσοντας ταχύτητα προσπάθησε να προσεγγίσει το σχηματισμό. Όμως βλάβη στον κινητήρα τον υποχρέωσε να εκτελέσει αναγκαστική προσγείωση στην αμμώδη κοίτη του ποταμού Λούμνιτσα έξω από τη Γευγελή, η οποία ήταν ακόμη αμφισβητούμενο έδαφος. Ευτυχώς για τον Έλληνα χειριστή η πόλη είχε εγκαταλειφθεί από τον εχθρό. Ενώ λοιπόν και ο Ψαλλίδας δηλώνεται ως αγνοούμενος, την επομένη μέρα κατάφερε να απογειωθεί με τη βοήθεια των Βρετανών που έφτασαν στην περιοχή λίγες ώρες αργότερα και έτσι να επιστρέψει στη βάση του και τους περιχαρείς συναδέλφους του³⁵⁴.

συνέβη στις 13 Ιανουαρίου 1918, όταν ο Αποστόλου ήταν αποσπασμένος στην 510 Μοίρα, με έδρα το Λεμπέτ της Θεσσαλονίκης, όπου αργότερα τοποθετήθηκε και ο υπολοχαγός Κουβερτάκης. Στην εμπλοκή με τους γερμανούς διώκτες, το ένα εχθρικό αεροπλάνο απεχώρησε άμεσα από την αερομαχία, πιθανόν λόγω κάποιας βλάβης και το δεύτερο για άγνωστους λόγους. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 12, σ. 236-238,

³⁵² Παρατηρητής ήταν ο υπολοχαγός De Boysson, που ήταν ο αρχηγός των παρατηρητών με χειριστή τον Γάλλο υπαξιωματικό Portal. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 3-10-1929 και Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 79.

³⁵³ Στον Γαλλικό Κανονισμό της Αεροπορίας, κάθε χειριστής είχε ατομικό αεροπλάνο και τους ίδιους μηχανικούς και δεν επιτρεπόταν να το χρησιμοποιήσουν άλλοι. Την ημέρα εκείνη, το αεροπλάνο του Ψαλλίδα ήταν υπό επισκευή και έτσι πήρε το αεροπλάνο του Ζάννα, από την 531 Μοίρα για τη πτήση αυτή. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 80.

³⁵⁴ Το επόμενο πρωί, συνοδευόμενος από δύο Βρετανούς στρατιώτες, που φοβούνταν να περιστρέψουν την έλικα του αεροπλάνου, και αναγκαστικά τους έβαλε να κρατούν την ουρά

Στη διάρκεια αποστολής βολής πυροβολικού εντός της εχθρικής θέσης Κούπας, αεροπλάνο με χειριστή τον Στάλιο και παρατηρητή τον Γάλλο ανθυπολοχαγό Μαρνώ, ενεπλάκη σε αερομαχία με γερμανικό τύπου Fokker, με αποτέλεσμα το ελληνικό να δεχτεί πέντε βλήματα και το εχθρικό να βληθεί επίσης επιτυχώς από τον Γάλλο παρατηρητή και να εγκαταλείψει την καταδίωξη³⁵⁵.

Η ΧΙ Γερμανοβουλγαρική Στρατιά, υπό τον στρατηγό Steuben, αποτελούμενη από πολλά βουλγαρικά τάγματα και ένα γερμανικό, πιεζόμενη δυτικά της Τζένας, υποχώρησε βορείως του Μοναστηρίου. Το συμμαχικό στρατηγείο ζήτησε τότε να γίνει αναγνώριση του τομέα για την αποτελεσματική δίωξη του εχθρού και επιπλέον για την κατάληψη του αεροδρομίου του Ουδονο (Χούντοβου), ώστε οι μοίρες αεροπλάνων να είναι πιο κοντά στο θέατρο των επιχειρήσεων. Πράγματι, ο Ψαλίδας ανέλαβε την αποστολή αυτή με παρατηρητή τον αρχηγό των Γάλλων παρατηρητών Cecaldi. Αποστολή τους ήταν να ερευνήσουν το δρομολόγιο Ντούπνιτσαν – Κιουσενδής - Αιγγριπαλάγκαν, απόσταση 150³⁵⁶ χιλιομέτρων σε βάθος και 60 χιλιομέτρων σε μήκος, σε άγνωστη περιοχή. Παρά την περιπολία πέντε εχθρικών αεροπλάνων στην περιοχή, δεν πραγματοποιήθηκε καταδίωξή τους, καθώς καλύφθηκαν μέσα στα νέφη και κινήθηκαν μόνο με τη βοήθεια της πυξίδας! Πράγματι, ο Ψαλίδας και ο Cecaldi κατάφεραν και φωτογράφισαν τα σημεία ενδιαφέροντος, όμως, λόγω έλλειψης καυσίμου, ο κινητήρας κράτησε και κατευθύνθηκαν για προσγείωση στο αεροδρόμιο του Ουδονο. Για καλή τους τύχη το αεροδρόμιο είχε ήδη εγκαταλειφθεί από τους Γερμανοβούλγαρους και ήταν εκεί προσγειωμένο ελληνικό αεροπλάνο με χειριστή τον Στάλιο. Αυτός έτυχε να εκτελεί αποστολή αναγνώρισης της

του, κατόρθωσε να εκκινήσει το αεροπλάνο και να απογειωθεί. Ύστερα από μία ώρα πτήσης ο Ψαλίδας έφθασε στη Γοργόπη, προκαλώντας ανέλπιστα χαρά στους συναδέλφους του. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 3-10-1929 και Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ.13, σ. 81-82. Ο Βροντάκης αναφέρει ότι τη μεθεπομένη, ο αγνοούμενος De Boysson επανήλθε από τον Σερβικό τομέα, καθώς είχε καταρριφθεί από εχθρικά πυρά. Ο χειριστής Portal είχε τραυματισθεί και ο De Boysson τον μετέφερε στον ώμο του επί δίωρο μέχρι να βρει βοήθεια.

³⁵⁵ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ.13, σ.82.

³⁵⁶ Ο Βροντάκης αναφέρει ότι ήταν 250 χλμ στο εχθρικό έδαφος, κάτι όμως που μάλλον δεν ισχύει, λόγω του περιορισμού των καυσίμων.

περιοχής και διαπίστωσε ότι ο εχθρός είχε εγκαταλείψει το αεροδρόμιο και έτσι αποφάσισε να προσγειωθεί εκεί. Ήταν ο πρώτος που κατέλαβε το αεροδρόμιο και ανύψωσε την ελληνική σημαία στον ιστό του αεροδρομίου. Επί τρεις ημέρες ανεφοδιαζόταν από αέρος, καθώς συγκέντρωνε υλικό από το εγκαταλελειμμένο αεροδρόμιο. Μετά από λίγες ημέρες μεταστάθμευσε στο Ουδονο η 532 Μοίρα, υπό την εποπτεία του Στάλιου, μέχρι τον Μάρτιο του 1919³⁵⁷.

Στις 16 Σεπτεμβρίου 1918 κατελήφθησαν τα Σκόπια από τους Συμμάχους, οπότε κατόπιν ραγδαίας καταδίωξης 14 ημερών, η βουλγαρική ήττα ολοκληρώθηκε. Οι Βούλγαροι αποσύρθηκαν από τα εδάφη της Μακεδονίας και τα συμμαχικά στρατεύματα έφθασαν μέχρι τα περίχωρα της Σόφιας ενώ ο σερβικός στρατός απελευθέρωσε τα πάτρια εδάφη του. Στις 18 Σεπτεμβρίου, οι Βούλγαροι ζήτησαν τριήμερη ανακωχή και ταυτόχρονα γαλλικό ιππικό εισήλθε στη Σόφια, αποκτώντας έλεγχο των επικοινωνιών, ενώ το Γενικό Στρατηγείο διέταξε την οριστική παύση των πολεμικών επιχειρήσεων στη Μακεδονία. Λόγω της ραγδαίας προέλασης, οι αεροπορικές μονάδες Μοναστηρίου, Γοργόπης, Χούντοβου, δεν μπορούσαν να προσφέρουν επιχειρησιακό έργο, εξαιτίας της μεγάλης απόστασης από τον τομέα των επιχειρήσεων. Επειδή όμως οι Αυστριακοί συνέχιζαν τον πόλεμο, αποφασίστηκε η αποστολή αεροπορικού αποσπάσματος, μέσω Σόφιας, στα περίχωρα του Βελιγραδίου και όχι στο αεροδρόμιο Νόβισατς, που ήταν ακόμη υπό τον έλεγχο των Γερμανών. Η διοίκηση του αποσπάσματος ανατέθηκε στον Ψαλίδα, και συμπεριλάμβανε πέντε αεροπλάνα με χειριστές τέσσερεις Γάλλους υπαξιωματικούς εκ των επιλέκτων, και μοναδικό παρατηρητή τον Ρώσο λοχαγό Vankofsky, καθώς και δύο μηχανικούς με ανάλογα εφόδια και εξοπλισμό. Τα αεροπλάνα απογειώνονταν μεμονωμένα το απόγευμα της 28^{ης} Οκτωβρίου 1918, ώστε να μην γίνουν αντιληπτά στη Σόφια, καθώς ένα κοντινό αεροδρόμιο έξω από την πόλη δεν ήταν ακόμη υπό τον συμμαχικό έλεγχο. Την επομένη, όμως, κατελήφθη και αυτό το αεροδρόμιο από τις φίλιες

³⁵⁷ Την προηγούμενη ημέρα, την ίδια αποστολή του Στάλιου, είχε εκτελέσει ο Λεμπέσης με Γάλλο παρατηρητή τον υπολοχαγό Κοντινύ (Contigny), με άσχημες καιρικές συνθήκες (πυκνή ομίχλη), που τους ανάγκασε να εκτελούν τη ναυτιλία σε ύψος 200 μέτρων πραγματικό (AGL). Στην αποστολή τους αυτή, δέχτηκαν αντιαεροπορικά πυρά από το αεροδρόμιο Ουδονο. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 4-10-1929 και Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ.13 σ. 83-84.

δυνάμεις και μεταφέρθηκαν εκεί τα αεροπλάνα του αποσπάσματος του Ψαλίδα, καθώς χιονοθύελλα ματαίωσε την απογείωσή τους για το Βελιγράδι. Στο μεταξύ, στις 3 Νοεμβρίου η Αυστρία υπέγραψε ανακωχή, όπως είχαν κάνει λίγες μέρες πριν και οι Τούρκοι. Έτσι, ο σερβικός στρατός μπήκε απελευθερωτής στην πρωτεύουσά του. Ο Ψαλίδας και οι Γάλλοι αεροπόροι του αποσπάσμάτος του, κατόπιν σχετικής εντολής του Denain, διοικητή των συμμαχικών αεροπορικών δυνάμεων στη Μακεδονία, μετά από 15νήμερο αποκλεισμό, απογειώθηκαν για το Βελιγράδι για να παραδώσουν τα αεροπλάνα τους στους Σέρβους. Ο Ψαλίδας και οι άνδρες του επέστρεψαν σιδηροδρομικώς στη Θεσσαλονίκη³⁵⁸.

Στις 30 Σεπτεμβρίου 1918, η 533 Μοίρα διατάχθηκε να αναστείλει τις πτήσεις της λόγω υπογραφής της συνθήκης ανακωχής με τους Βουλγάρους, όμως την επομένη διατάχθηκαν να εκτελέσουν αποστολές αναγνώρισης χωρίς όμως να προβούν σε βομβαρδισμό των αντίπαλων στρατευμάτων. Πράγματι, διαπιστώθηκε η υποχώρηση των Βουλγάρων προς το Ρούπελ και την Δράμα. Στις 6 Οκτωβρίου αναχώρησαν για το αεροδρόμιο της Δράμας ο διοικητής της Μοίρας, λοχαγός D' Anglejean με τον υπολοχαγό Jacquemart με αεροπλάνα AR και Spad αντίστοιχα και επέστρεψαν αυθημερόν. Την επομένη συμφωνήθηκε με τους Βουλγάρους η διαφύλαξη των ξύλινων υποστέγων του αεροδρομίου της Δράμας μετά την αναχώρηση των δικών τους δυνάμεων. Στις 2 Οκτωβρίου, σχηματισμός τριών αεροπλάνων με χειριστές τους υπολοχαγό Ρέππα, ανθυπασπιστή Ριζιώτη και το λοχία Μελετόπουλο, με παρατηρητές τους ταγματάρχη Σπυρίδωνος, τον ανθυπολοχαγό Γεωργιάδη και τον υπολοχαγό Βλαστό, απογειώθηκαν από το Δημητρίσι για το αεροδρόμιο Δράμας. Την επομένη, οι Ρέππας και Τήλιος εκτέλεσαν αποστολή αναγνώρισης στις εκβολές του Στρυμόνα – Πράβι – Καβάλα – Ξάνθη – Τύρνοβο – Δράμα – Σέρρες για την παρακολούθηση των κινήσεων του εχθρού, δέχθηκαν πυρά από το σιδηροδρομικό σταθμό Θόλου. Μετά την είσοδο των ελληνικών στρατευμάτων στη Δράμα, η 533 Μοίρα ανέλαβε την εκτέλεση πτήσεων ταχυδρομείου μεταξύ Δημητρισίου – Δράμας – Θεσσαλονίκης – Λεμπέτ, καθώς και εκπαιδευτικές πτήσεις. Στις 15 Οκτωβρίου

³⁵⁸ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ.13 σ. 86-89.

απόσπασμα της 533 Μοίρας διατάχθηκε να μετασταθμεύσει στην Δράμα και δύο μέρες αργότερα, η μοίρα διατάχθηκε να μεταφερθεί στην Αθήνα. Όμως, την επομένη μέρα ανεστάλη η διαταγή. Αν και η 533 Μοίρα συγκροτήθηκε μετά τη μάχη του Σκρα, στο βραχύ χρονικό διάστημα εκτέλεσε πλήθος επιχειρησιακών αποστολών αναγνώρισης και φωτογράφισης σε σχέση με άλλες συμμαχικές μοίρες. Λεπτομέρειες των αποστολών που ανέλαβε η 533 Μοίρα παραδόθηκαν στην τότε Ανωτάτη Διοίκηση Γαλλικής Αεροπορίας και επομένως, δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία³⁵⁹. Χαρακτηριστική όμως είναι η αναφορά του διοικητή της μοίρας, ο οποίος στην αναφορά του προς τη διοίκηση της Αεροπορίας, ανέφερε ότι στο διάστημα αυτό, οι Ρέππας και Αποστολόπουλος εκτέλεσαν από 20 πολεμικές αποστολές και ο παρατηρητής Σβορώνος 17³⁶⁰.

Μετά τη σύναψη ανακωχής από τη Βουλγαρία (30 Σεπτεμβρίου 1918), η 532 Μοίρα συνέχιζε να εκτελεί αποστολές φωτογραφικής αναγνώρισης και μεταφοράς του ταχυδρομείου μεταξύ Χούντοβο, Θεσσαλονίκη, Γοργόπη και Αθήνα. Διοικητής της 533 Μοίρας ανέλαβε ο λοχαγός Καράμπελας και μετά από λίγες ημέρες το αεροπορικό απόσπασμα που ήταν στη Δράμα επέστρεψε στο Δημητρίτσι, αναλαμβάνοντας πτήσεις μεταφοράς του επίσημου ταχυδρομείου, μέχρι την 2^α Δεκεμβρίου που διατάχθηκε η μεταστάθμευση της μοίρας στο Γουδί. Στις 17 Δεκεμβρίου τα αεροπλάνα αναχώρησαν από το Δημητρίτσι και μέσω Λάρισας έφτασαν στην Αθήνα. Η 533 Μοίρα συγχωνεύτηκε με το αεροπορικό απόσπασμα 534, υπό τον Καράμπελα. Αργότερα, η Μοίρα παρέλαβε αεροσκάφη Breguet 14A2/B2.

³⁵⁹ Ο Ζάννας αναφέρει ότι επειδή οι ελληνικές μοίρες στο Μακεδονικό Μέτωπο ήταν ενταγμένες στις συμμαχικές δυνάμεις και δεν έδρασαν ως οργανωμένο ελληνικό Σώμα, τα επίσημα ντοκουμέντα (επίσημο αρχείο και ημερολόγιο πτήσεων) παρελήφθησαν από τους Γάλλους. Ζάννας, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 6-10-1929.

³⁶⁰ Οι εν λόγω αξιωματικοί προτάθηκαν για τον Γαλλικό Πολεμικό Σταυρό. Για τον Ρέππα, ο Βροντάκης αναφέρει ότι κατά την κατάληψη της Δράμας από τα συμμαχικά στρατεύματα, με παρατηρητή τον υπολοχαγό Τήλιο μετέφερε επείγουσα διαταγή της Στρατιάς στην 102^α Γαλλική Μεραρχία. Σε ακούσια κράτηση του κινητήρα του σε ύψος 100 μέτρων, και ενώ δεν υπήρχε κατάλληλος χώρος προσγείωσης, κατάφερε να το επικαθήσει στο φύλλωμα ενός πλατάνου, σώζοντας το αεροπλάνο και το πλήρωμα. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 13, σ. 68-74.

Μετά την μονομερή ανακωχή της Τουρκίας με τους Συμμάχους³⁶¹, την 30η Οκτωβρίου 1918 και παρά τις αντιρρήσεις της Τουρκίας, για τη συμμετοχή των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων στις δυνάμεις κατοχής της Κωνσταντινούπολης, οι συμμαχικοί στόλοι μαζί με το «Αβέρωφ» και τα αντιτορπιλικά «Αετός», «Ιέραξ» και «Πάνθηρ» εισήλθαν και ναυλόχησαν στον Βόσπορο. Η ελληνική στρατιωτική δύναμη συμπληρώθηκε με στρατιωτική αποστολή υπό τον Συνταγματάρχη Γ. Κατεχάκη. Στις 2 Νοεμβρίου 1918, το Η2 Σμήνος με τους χειριστές Αριστείδη Μωραϊτίνη, Ιωάννη Θεολόγη, Χρήστο Μοσχοβίνο, Νικόλαο Χριστοδούλου και Παρατηρητές τους Κων/νο. Παπαγεωργίου, Παντελή Ψύχα, Γεώργιο Μωραϊτίνη και Κων/νο Παλαιολόγο, απογειώθηκαν από το αεροδρόμιο Ρωμανού Μούδρου και προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο του Αγ. Στεφάνου (Κωνσταντινούπολης) παρά τις αντιρρήσεις του Τούρκου διοικητού. Το απόγευμα της ίδιας ημέρας τα τρία αεροπλάνα (εκτός του Μωραϊτίνη) με εντολή του αρχηγού πέταξαν πάνω από την Κωνσταντινούπολη για 70 περίπου λεπτά εκτελώντας θεαματικούς ελιγμούς και επιδεικνύοντας την ελληνική σημαία που είχαν χρωματίσει πάνω στην άτρακτο και τα φτερά³⁶². Ήταν οι πρώτοι Έλληνες στρατιωτικοί που βρέθηκαν στην Πόλη μετά την άλωσή της! Για την αποφυγή ταραχών, διατάχθηκαν να επιστρέψουν στη βάση τους, το Μούδρο. Μετά την κατάληψη του αεροδρομίου του Αγίου Στεφάνου από γαλλική μοίρα αεροπλάνων, διαπιστώθηκε ότι οι Τούρκοι είχαν καταστρέψει τα αεροπλάνα και το αεροπορικό υλικό τους. Το αεροδρόμιο επισκέφθηκε ο Denain συνοδευόμενος από δύο αεροπλάνα, εκ των οποίων, χειριστής του ενός ήταν ο Ψαλίδας. Στις 6 Νοεμβρίου 1918, διατάχθηκε η συγκέντρωση στη Λήμνο όλων των αεροπλάνων από τις βρετανικές αεροπορικές βάσεις και μετά την απώλεια του Αριστείδη Μωραϊτίνη σε ατύχημα (23 Δεκεμβρίου 1918), η ΝΑΥ εγκαταστάθηκε στο Τατόι και το Παλαιό Φάληρο³⁶³. Αεροπλάνα και αεροπόροι παρέμειναν στην Λήμνο μέχρι τον Φεβρουάριο του 1919 για να συνεχίσουν την εκπαίδευσή τους και στη συνέχεια επέστρεψαν και αυτοί στην Αθήνα ατμοπλοϊκώς. Η δύναμη των αεροπλάνων ήταν συνολικά 15, τύπου Sopwith

³⁶¹ Η «Συνθήκη ανακωχής του Μούδρου», υποχρέωνε την Τουρκία να εκχωρήσει τον πλήρη έλεγχο των σιδηροδρομικών σταθμών, των λιμανιών και των επικοινωνιών της στους Συμμάχους και την υποχρέωνε να καταργήσει το Πολεμικό Ναυτικό της.

³⁶² ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}, σ. 129-132. Επίσης, Παλούμπης, *Απ' τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 88-90.

³⁶³ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 14, σ. 167-174.

Camel και οκτώ αναγνώρισης – βομβαρδισμού, τύπων DH-4 και DH-9. Στον Μούδρο παρέμειναν τέσσερα υδροπλάνα αναγνωρίσεως με το ανάλογο προσωπικό, υπό το σημαιοφόρο Δέσποτα, ενώ τέσσερα DH-9 επέστρεψαν εκτελώντας πτήση ναυτιλίας³⁶⁴.

Επίσης, η 531 Μοίρα διαλύθηκε στο αεροδρόμιο της Μίκρας τον Οκτώβριο του 1918. Η 534 Μοίρα επανασυγκροτήθηκε στο Λεμπέτ Θεσσαλονίκης στις 20 Σεπτεμβρίου 1918 από το αεροπορικό απόσπασμα 534 bis που έδρευε στην Αθήνα, υπό τη διοίκηση του Γάλλου λοχαγού Baunne με υπασπιστή τον υπολοχαγό Οικονομάκο και στάλθηκε στη Ρωσία για την ενίσχυση της συμμαχικής εκστρατείας το 1919. Τον Νοέμβριο του 1918 διατάχθηκε να είναι έτοιμοι προς αναχώρηση για την Οδησό.

Συμπεράσματα

Η Ελλάδα εισήλθε στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο σε μία κρίσιμη φάση των επιχειρήσεων στο Μέτωπο της Μακεδονίας. Από το 1916 η προσπάθεια απόκτησης και διασφάλισης αεροπορικής υπεροχής στο Μακεδονικό Μέτωπο ήταν συνεχής και αυτό δημιούργησε την ανάγκη ανάπτυξη κατάλληλων τακτικών χρήσης των αεροπλάνων, όπως οι νυχτερινές επιδρομές, οι μικτοί σχηματισμοί αεροσκαφών δίκλισης και παρατήρησης – βομβαρδισμού, η εκμετάλλευση του ήλιου κατά τη διάρκεια των αερομαχιών, η επιφυλακή από προκεχωρημένα πεδία προσγείωσης, οι προσθαλασσωσείς υδροπλάνων υπό την κάλυψη φίλιου αντιαεροπορικού πυρός για την αποφυγή των εχθρικών αεροσκαφών δίκλισης κτλ.

Οι χειριστές της πρώτης ελληνικής μοίρας (Μοίρα «Ζ»), ως σμήνος της βρετανικής Α΄ Μοίρας Θάσου, ανέλαβαν την παρακώλυση των γραμμών επικοινωνιών του εχθρού, στο μέτωπο του νοτιότερου Στρυμόνα. Οι αεροπορικές επιχειρήσεις των Συμμάχων περιλάμβαναν επιθετική αναγνώριση στην περιοχή ενδιαφέροντος, αεροφωτογραφίσεις, βομβαρδισμούς του σιδηροδρομικού δικτύου και των αντίπαλων

³⁶⁴ Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Ιούνιος – Ιούλιος, τ. 15, σ. 83-85..

αεροδρομίων, αποθηκών εφοδιασμού αλλά και εγκαταστάσεις παρασκευής άρτου για τα Γερμανοβουλγαρικά στρατεύματα (για παράδειγμα, στο Πράβι). Οι αποστολές των Ελλήνων χειριστών εκτείνονταν σε σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο εκατοντάδων μιλίων, βομβαρδίζοντας γέφυρες και άλλα ευάλωτα σημεία, κέντρα εφοδιασμού και στρατόπεδα, καθώς και πυρπολισμού μεγάλων εκτάσεων με σιτοκαλλιέργειες. Επίσης, τα εχθρικά αεροπλάνα και υδροπλάνα και οι βάσεις τους αποτελούσαν στόχους συχνών και συστηματικών επιθέσεων της Ελληνικής Αεροπορίας. Στην εξέλιξη των επιχειρήσεων, οι επιδρομές κατά των ανωτέρω στόχων πραγματοποιούνταν νύχτα, ενώ νυχτερινές αποστολές βομβαρδισμού πραγματοποιήθηκαν και για την απασχόληση της εχθρικής αεράμυνας, ώστε να μπορούν να πραγματοποιηθούν πλήγματα στρατηγικού χαρακτήρα (για παράδειγμα, στην Κωνσταντινούπολη). Ελληνικά πληρώματα πήραν μέρος σε αποστολές μαζικού βομβαρδισμού, κατά της γερμανικής αεροπορικής βάσης υδροπλάνων στο Ζέρεβιτς με στόχο την καταστροφή των εγκαταστάσεων, υποδομών και μέσων του εχθρού, με ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Οι σχηματισμοί των ελληνικών αεροσκαφών ήταν μικτοί, από αεροπλάνα βομβαρδισμού και καταδιωκτικά (αποστολές συνοδείας) και συχνά πραγματοποιούνταν εμπλοκές με εχθρικά αεροπλάνα. Πτήσεις αναχαίτισης των εχθρικών αεροσκαφών πραγματοποιούνταν κατά τις επιδρομές που επιχειρούσαν στις φίλιες αεροπορικές βάσεις. Μαζικές εμπλοκές ελληνικών αεροσκαφών παρατηρήθηκαν κυρίως στην «Κατάσταση Γκαίμπεν», που συμμετείχαν στις αποστολές βομβαρδισμού κατά των εχθρικών θωρηκτών. Πραγματοποιήθηκαν τότε σφοδρές αερομαχίες, όπου καταρρίφθηκαν εχθρικά αεροσκάφη αλλά και ημέτερα (για παράδειγμα του Σ. Χάμπα).

Επιπλέον, οι Έλληνες χειριστές εκτελούσαν αποστολές ανθυποβρυχιακού πολέμου και ναυτικής προστασίας των περιπολικών σκαφών από την εχθρική αεροπορική δράση. Το ΝΑΣ χρησιμοποιήθηκε σε ρόλο ανθυποβρυχιακού πολέμου εκτελώντας εντατικές περιπολίες σε χαμηλό ύψος, αποτρέποντας τη δράση των γερμανικών υποβρυχίων σε απόσταση 100 τουλάχιστον ναυτικών μιλίων από τον Μούδρο, καθώς πληροφορίες

ανέφεραν ότι κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πράκτορες της Γερμανίας ανεφοδίαζαν τα γερμανικά υποβρύχια. Επίσης, αποστολές αναγνώρισης για τον εντοπισμό της βάσης ανεφοδιασμού των γερμανικών υποβρυχίων στο Ζέρεβιτς, αλλά και περιπολίες για την κάλυψη της συμμαχικής υποβρυχιακής επίθεσης κατά του Γκαίμπεν.

Στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου καταγράφηκαν περιπτώσεις δολιοφθορών από συνεργάτες ή κατασκόπους του εχθρού κατά αεροπορικών εγκαταστάσεων στη Θάσο. Επίσης, η έγκαιρη ενημέρωσή του εχθρού με φωτεινά σήματα κατά την έναρξη νυχτερινών αποστολών της συμμαχικής αεροπορίας εναντίον στόχων στην Ανατολική Μακεδονία. Οι περιπτώσεις αυτές χρήζουν περαιτέρω διαλεύκανσης και ιστορικής έρευνας.

Αξίζει να αναφερθούν η εκτέλεση αιφνιδιαστικού βομβαρδισμού κατά του γερμανικού καταδρομικού στη Σμύρνη από τον Αρ. Μωραϊτίνη και κατά στρατιωτικών συγκεντρώσεων και αποθηκών από ελληνικά πληρώματα κατά των αεροπορικών βάσεων Μαγνησίας, Σαντζάκ Καλέ, καθώς και των εγκαταστάσεων της Σμύρνης. Επίσης, οι πτήσεις αναγνώρισης και φωτογράφισης διάφορων θέσεων του εχθρού στη Μικρά Ασία. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ο Μωραϊτίνης για την εκτέλεση αυτών των αποστολών έθεσε τα πληρώματα αέρος σε κατάσταση επιφυλακής για άμεση απογείωση σε ημερήσια βάση, πρόδρομο των σημερινών καταστάσεων Readiness! Τέλος, πρέπει να γίνει μνεία στις πτήσεις επιδείξεων που εκτέλεσε το σμήνος τριών ελληνικών αεροπλάνων στην Κωνσταντινούπολη παρά τις αντιρρήσεις του Τούρκου διοικητού!

Η ελληνική Στρατιωτική Αεροπορία, αν και διάφορα στελέχη της είχαν ενταχθεί εθελοντικά στη Συμμαχική Αεροπορία, περιορίστηκε χρονικά στην εκτέλεση επιχειρήσεων μόνο στο τελευταίο έτος του πολέμου. Στις αρχές του 1918, ελληνικό προσωπικό υπηρετούσε σε άλλες μονάδες της Αεροπορίας Ανατολής, πέρα από τις τρεις ελληνικές μοίρες. Κύριο έργο της Στρατιωτικής Αεροπορίας ήταν η υποστήριξη των συμμαχικών δυνάμεων σε διάφορους τομείς του Μακεδονικού Μετώπου. Οι χειριστές της ανέλαβαν αποστολές αναγνώρισης μακρινών θέσεων, φωτογραφήσεις, βομβαρδισμούς,

πολυβολισμούς εχθρικών χαρακωμάτων και των οχυρωματικών έργων σε μεγάλο βάθος εντός του εχθρικού εδάφους, σημεία συγκοινωνίας στα μετόπισθεν της εχθρικής παράταξης, αποθήκες και χώρους συγκέντρωσης των εχθρικών στρατευμάτων, ειδική παρατήρηση σημείων ενδιαφέροντος (όπως η Χούμα). Επίσης, αποστολές συνδέσμου του πεζικού με το πυροβολικό και τον κανονισμό βολής πυροβολικού και τη συνεχή επιτήρηση του τομέα του θεάτρου των επιχειρήσεων εξασφαλίζοντας τη συνοχή του πεζικού κατά τις χερσαίες επιχειρήσεις και παράλληλα οι Έλληνες χειριστές παρατηρούσαν τα αποτελέσματα των βομβαρδισμών. Τα αεροπλάνα λόγω της μεγάλης διάρκειας παραμονής στο θέατρο επιχειρήσεων ή το εχθρικό έδαφος είχαν να αντιμετωπίσουν το ισχυρό εχθρικό αντιαεροπορικό πυρ και τους Γερμανούς διώκτες.

Κατά τη φάση της προπαρασκευής των μαχών των επίγειων δυνάμεων, οι Έλληνες αεροπόροι εκτελούσαν φωτογραφικές αναγνωρίσεις σε χαμηλό ύψος, αποστολές κανονισμού βολής πυροβολικού, σύνδεσμο πεζικού και παρακολούθησης των αποτελεσμάτων του φίλιου πυροβολικού, καθώς έπρεπε άμεσα να γίνει αναγνώριση των αποτελεσμάτων του βομβαρδισμού. Κατά τη διάρκεια της μάχης, προσπαθούσαν να εντοπίσουν την ακριβή θέση των εχθρικών πυροβολαρχιών, μετέδιδαν τη θέση των φίλιων δυνάμεων ή μετέφεραν τυχόν μηνύματα και εκτελούσαν βολές με πολυβόλα κατά του εχθρού. Οι αποστολές συνδέσμου πεζικού ήταν έργο ιδιαίτερα σημαντικό, καθώς οι επίγειες δυνάμεις δεν είχαν τη δυνατότητα προσανατολισμού κάτω από συνθήκες μάχης. Κατά τη φάση της κατάληψης εχθρικών θέσεων και της κατοχύρωσής τους από τις φίλιες δυνάμεις, παρείχαν οδηγίες και εντολές.

Η Αεροπορία Δίωξης, είχε ως αποστολή να ανατρέψει την εχθρική αεροπορική κυριαρχία στο Μακεδονικό Μέτωπο και σταδιακά να αποκτήσει αεροπορική υπεροχή. Κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων των στρατευμάτων, εκτελούσαν περιπολίες στο θέατρο των επιχειρήσεων με σκοπό την απόκτηση αεροπορικής κυριαρχίας τοπικά και χρονικά και εμπλέκονταν συχνά σε αερομαχίες με τους Γερμανούς διώκτες. Χαρακτηριστική είναι η αεροπορική κυριαρχία που επιτεύχθηκε με τη μαζική χρήση των αεροπλάνων σε όλο το μέτωπο Γευγελή – Νότια στη μάχη του Σκρα, με την περιπολία

τριών ομάδων αεροσκαφών σε διαφορετικά ύψη (1.500-3.000, 3.000-4.500 και 4.500-6.000 μέτρα). Επίσης, προστάτευαν τα φίλια αεροσκάφη που επιχειρούσαν εντός του εχθρικού εδάφους, ενώ κατά τη διάρκεια της μάχης δεν έχαναν την ευκαιρία να εκτελούν βολές πολυβόλου κατά εχθρικών χαρακωμάτων.

Η συμμαχική αεροπορική υπεροχή αξιοποιήθηκε και με τολμηρές αποστολές αναγνώρισης και φωτογράφισης στο εχθρικό έδαφος, που επεκτάθηκαν σε πολλούς σιδηροδρομικούς σταθμούς και τομείς ενδιαφέροντος, επιτρέποντας την επικαιροποίηση των επιτελικών χαρτών. Μαζικοί βομβαρδισμοί των εχθρικών θέσεων σε συνδυασμό με πολυβολισμό τους, ήταν η νέα τακτική χρήση των αεροπλάνων βομβαρδισμού, κατά των εχθρικών αεροδρομίων και συγκοινωνιακών κόμβων από όπου θα διερχόταν οι εχθρικές δυνάμεις, που εξελίσσονταν σε επιθέσεις κατά των στρατευμάτων. Εξαιτίας των σοβαρών απωλειών από την εχθρική αεράμυνα, η Συμμαχική Αεροπορία απαγόρευσε τη μεμονωμένη δράση αεροπλάνων βομβαρδισμού και αναγνωρίσεως. Μετά τη σύναψη ανακωχής από τη Βουλγαρία, τα ελληνικά αεροπλάνα εκτελούσαν και αποστολές μεταφορές ταχυδρομείου.

Δυστυχώς, σε διάφορες περιπτώσεις αποδείχτηκε ότι το Συμμαχικό Επιτελείο είχε άγνοια των δυνατοτήτων της Αεροπορίας, καθώς ζητούσε την εκτέλεση άσκοπων ως προς την αποτελεσματικότητα και επικίνδυνων αποστολών.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι η αντιαεροπορική άμυνα κατέστη πολύ ισχυρή, ιδιαίτερα γύρω από νευραλγικούς στόχους, προκαλώντας σοβαρές ζημιές στα αεροπλάνα έως και την κατάρριψή τους, τραυματισμό ή και το θάνατο των πληρωμάτων αέρος. Επίσης, λόγω των μαζικών βομβαρδισμών κατά πόλεων την περίοδο εκείνη, ελήφθησαν μέτρα παθητικής αεράμυνας στην Αθήνα και τον Πειραιά.

Οι πολεμικές αποστολές που εκτέλεσαν οι Ελληνικές Μοίρες της Στρατιωτικής Αεροπορίας και οι ώρες πτήσεων παρουσιάζονται αναλυτικά στον κάτωθι πίνακα³⁶⁵:

ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ				
ΕΙΔΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ/ ΩΡΕΣ ΑΝΑ ΜΟΙΡΑ	531/Ωρες	532/Ωρες	533/Ωρες	534/Ωρες
Σύνδεσμος Πεζικού		110:20	8:45	
Αναγνωρίσεις	✓	127:55	21:50	
Φωτογραφικές αναγνωρίσεις		140:34	47:30	
Επιτηρήσεις τομέα		23:10	94:25	
Επιθέσεις κατά εχθρικών αεροπλάνων		4:30	1:40	
Βομβαρδισμοί		5:30		
Κανονισμός πυροβολικού	✓	188:57		
Περιπολίες	✓	110:35	51:50	
Υπερασπίσεις αεροπλάνων		248:32		
Ταξίδια, εκπαίδευση, δοκιμές, ταχυδρομείο κτλ		104	50:50	
Επιτήρηση εχθρικού πυροβολικού		23:40		
Συνοδεία αεροπλάνων αναγνώρισης	✓			
Πολυβολισμούς	✓			
Αερομαχίες	✓			
ΣΥΝΟΛΟ		1087:43	276:50	
Σημείωση: Η 531 κατέρριψε 11 εχθρικά αεροπλάνα και ένα δέσμιο αερόστατο της Χούμας.				

Στη Ναυτική Επιθεώρηση³⁶⁶ αναφέρεται ότι το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα, τόσο κατά τη διάρκεια της Προσωρινής Κυβέρνησης της Εθνικής

³⁶⁵ Βροντάκης, τ.13, σ. 91-93.

Αμύνης όσο και μετέπειτα ως Υπουργείο Ναυτικών, προσέφερε τις κάτωθι υπηρεσίες κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου:

«ΦΑΚΕΛΛΟΣ Β΄

Αεροπορικόν Σώμα:

Πετομηχαναί 92,

Ιπτάμενον, Τεχνικόν, Βοηθητικόν προσωπικόν: 1020,

Μαθητευόμενοι ιπταμένου και τεχνικού: 148,

Φονευθέντες αξιωματικοί, υπαξιωματικοί και ναύται: 16.

Σμήνος 1ον (Θάσου): Πολεμικαί ενέργειαι από Στρυμόνος εις Γκιουμουλτζίναν. Ερρίφθησαν 1000 περίπου βόμβαι εις εχθρικά αεροδρόμια και κατασκηνώσεις. Εφονεύθησαν 70% εκ του Ελληνικού προσωπικού.

Σμήνος 2ον (Μούδρου): Εξετέλεσε περί τας 150 θαλάσσιαις περιπολίαις. Έρριψε πλέον των 100 βομβών επί εχθρικού εδάφους.

Σμήνος 3ον (Μυτιλήνης): Εξετέλεσεν ανιχνεύσεις και βομβαρδισμούς.

Σμήνος 4ον (Σταυρός Χαλκιδικής): Εξετέλεσεν ανιχνεύσεις και βομβαρδισμούς.

Συνεργεία Μούδρου: Ανεφωδίασαν δι' αεροπορικών μηχανών την Ναυτικήν αεροπορικήν υπηρεσίαν δι' επισκευής του συνόλου των βεβλαμμένων Βρετανικών μηχανών και επισκευής των λοιπών».

Όσον αφορά το ελληνικό προσωπικό της Αεροπορίας που συμμετείχε στις πολεμικές επιχειρήσεις του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, θα αξιοποιηθεί κατάλληλα κατά τη Μικρασιατική εκστρατεία. Η συμμετοχή των αεροπορικών μας δυνάμεων στις επιχειρήσεις κατέδειξαν τη χρησιμότητά τους για την επιτυχή διεξαγωγή των επιχειρήσεων.

³⁶⁶ ΓΕΝ Β΄, «Ελληνικόν Ναυτικόν», *Ναυτική Επιθεώρησις*, Ιανουάριος - Φεβρουάριος 1919, σ. 3-4.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄: ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΣΤΗ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΚΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Η κατάσταση της Αεροπορίας από τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου έως την έναρξη των επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία.

Πριν τη συνθηκολόγηση της Τουρκίας, η 531 Μοίρα μετακινήθηκε από τη Γοργόπη στη Θεσσαλονίκη για να μεταφερθεί ακτοπλοϊκώς στη Ανατολική Θράκη και να λάβει μέρος στις σχεδιαζόμενες επιχειρήσεις κατά της Τουρκίας. Η μεταστάθμευσή της αναβλήθηκε λόγω της ανακωχής με την Τουρκία και παρέμεινε στο αεροδρόμιο της Μίκρας μέχρι το Φεβρουάριο του 1919, οπότε διαλύθηκε και το υλικό της παραδόθηκε στην 534 Μοίρα, που θα λάμβανε μέρος στις επιχειρήσεις στην Ουκρανία. Η 532 παρέμεινε στο αεροδρόμιο του Ουδονο μέχρι το Μάρτιο του 1919, στη συνέχεια μεταστάθμευσε στη Δράμα μέχρι το Μάιο του 1920 και στη συνέχεια στην Αλεξανδρούπολη (Δεδεαγάτς) για την υποστήριξη των επιχειρήσεων του Στρατού στη Θράκη. Η 533 Μοίρα παρέμεινε στο Δημητρίτσι (Σησαμιά) Σερρών μέχρι τη 17η Δεκεμβρίου 1918, και στη συνέχεια μετακινήθηκε στο Γουδί, για να αντικαταστήσει το Γαλλικό Αεροπορικό Απόσπασμα που θα αποχωρούσε. Μερικούς μήνες αργότερα (Απρίλιος 1919) ένα αεροπορικό απόσπασμα μετακινήθηκε στη Θεσσαλονίκη με έδρα το Λεμπέτ, για να υποστηρίξει τις επιχειρήσεις στη Θράκη. Εκεί εκτέλεσε διάφορες αποστολές (εκπαιδευτικές, συνδέσμου με το πεζικό, ταχυδρομείου³⁶⁷, κ.ά.), όμως στα μέσα Ιουνίου λόγω των επιτακτικών αναγκών μεταστάθμευσε στη Σμύρνη που είχαν ήδη ξεκινήσει οι στρατιωτικές επιχειρήσεις. Στις αρχές Σεπτεμβρίου, η 533 Μοίρα μεταστάθμευσε στη Σμύρνη και ενώθηκε με το αεροπορικό απόσπασμα, που ήδη βρισκόταν εκεί. Στο Γουδί παρέμεινε ένα μικρό αεροπορικό απόσπασμα με σταθερή δύναμη μέσων και προσωπικού, το οποίο τελικά διαλύθηκε και το προσωπικό και τα μέσα που είχε διατέθηκαν στις άλλες Μοίρες. Η 534 Μοίρα, συγκροτήθηκε τον

³⁶⁷ Μετεκπαιδεύτηκαν στα Breguet 14. Σε αποστολή ταχυδρομείου μεταφέρθηκε η εντολή του υπαρχηγού του Γενικού Επιτελείου Σαρήγιαννη προς τον αντισυνταγματάρχη του IV Επιτελικού Γραφείου της Ιης Μεραρχίας για την κατάληψη της Σμύρνης. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 94-95.

Οκτώβριο του 1918 για να αναλάβει αποστολές κατά της Τουρκίας, με έδρα το Λεμπέτ υπό γαλλική διοίκηση. Λόγω της συνθηκολόγησης της Τουρκίας δεν πήρε μέρος σε επιχειρήσεις και αποφασίστηκε η μετακίνησή της στην Οδησό, χωρίς αεροπλάνα, τα οποία θα τα προμηθευόταν από τον Γαλλικό Όρχο. Εκεί έφτασαν στις 13 Μαρτίου 1919, όμως λόγω της συμμαχικής υποχώρησης έφυγαν ουσιαστικά άπρακτοι λίγες μέρες μετά. Μεταστάθμευσαν μέσω Κωνσταντινούπολης (παρέμειναν 17 ημέρες) μετά από τέσσερις ημέρες ταξιδιού στο Γαλάτσι της Ρουμανίας και εγκαταστάθηκαν σε πρόχειρους σταύλους των ρουμανικών στρατώνων. Από εκεί εκτελούσαν μόνο εκπαιδευτικές πτήσεις και στις αρχές Ιουλίου πήραν εντολή μετακίνησης στη Μικρά Ασία. Στην πορεία, τους ζητήθηκε να υποστηρίξουν τις επιχειρήσεις στην Ανατολική Θράκη, υπό ελληνική πλέον διοίκηση. Αργότερα, μεταστάθμευσε στη Σμύρνη. Παράλληλα, η Έμπεδος Μοίρα Αεροπλάνων που μετονομάστηκε σε Όρχο Αεροπορίας, εγκαταστάθηκε στο Σέδες, παραλαμβάνοντας αεροπορικό υλικό από το Γαλλικό Αεροπορικό Όρχο. Στη συνέχεια μεταφέρθηκε στην Μίκρα και ανέλαβε τη συντήρηση των αεροπλάνων σε όλα τα επίπεδα, καταφέροντας μάλιστα να ανακατασκευάσει από άχρηστα υλικά τέσσερα νέα μαχητικά³⁶⁸.

Παράλληλα, η Ναυτική Αεροπορία, είχε υποβάλει στο αγγλικό Ναυαρχείο εισήγηση συμμετοχής δύο σμηνών για την υποστήριξη των επιχειρήσεων στην Ουκρανία, η οποία όμως δεν έγινε δεκτή από τους Άγγλους. Έτσι, μετά την ανακωχή του Μούδρου, η Ναυτική Αεροπορία είχε καταμετρηθεί στο Μούδρο, όπου της είχε παραχωρηθεί μεγάλη ποσότητα αεροπορικού υλικού, στη Βάση Παλαιού Φαλήρου και την Αεροπορική Βάση Δεκελείας, στην οποία συγκεντρώθηκαν μέχρι τον Απρίλιο του 1919 ένα σμήνος βομβαρδιστικών DH-9 και ένα σμήνος αεροπλάνων δίωξης Sopwith Camel³⁶⁹. Αεροπλάνα και αεροπόροι παρέμειναν στην Λήμνο μέχρι τον Φεβρουάριο του 1919 για να συνεχίσουν την εκπαίδευσή τους και στη συνέχεια επέστρεψαν και αυτοί στην Αθήνα ατμοπλοϊκώς. Η δύναμη των αεροπλάνων ήταν 15 τύπου Sopwith Camel και οκτώ αναγνώρισης – βομβαρδισμού τύπων DH-4 και DH-9. Στο Μούδρο παρέμειναν τέσσερα

³⁶⁸ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 7-11. και Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Ιούνιος – Ιούλιος, τ. 15, σ. 90-91.

³⁶⁹ Παλούμπης, *Απ' τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 101.

υδροπλάνα αναγνωρίσεως με το ανάλογο προσωπικό, υπό το σημαιοφόρο Δέσποτα, ενώ τέσσερα DH-9 μετακινήθηκαν στο αεροδρόμιο Τατοΐου εκτελώντας πτήση ναυτιλίας³⁷⁰.

Η προσπάθεια αναδιοργάνωσης του Όπλου είχε ήδη ξεκινήσει από το 1917, με τους Denain, Ζάννα και Παναγιώτου, ο οποίος είχε αναλάβει τη διεύθυνση του Επιτελικού Τμήματος της Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας (NAY) με απώτερο στόχο την ενοποίηση των δύο Αεροποριών, χωρίς όμως αποτέλεσμα. Έτσι, ο Παναγιώτου αιτήθηκε την επιστροφή του στο Πολεμικό Ναυτικό³⁷¹. Από το Φεβρουάριο του 1919 τη διοίκηση είχε αναλάβει ο πλοίαρχος Πανάς και τον Απρίλιο ο πλοίαρχος Αθανασίου. Σοβαρές διαφωνίες εκδηλώθηκαν ως προς τη διοίκηση και την οργάνωση του Σώματος, την περίοδο που είχε ανάγκη την αρωγή της στις επιχειρήσεις στη Σμύρνη³⁷².

Την ίδια περίοδο, η Γαλλική Στρατιωτική Αποστολή στην Αθήνα, με το ταγματάρχη Gallet της Αεροπορίας, ξεκίνησε την οργάνωση της Ελληνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, από το Σεπτέμβριο του 1918³⁷³.

Η Πολεμική Αεροπορία, διέθετε τέσσερεις Πολεμικές Μοίρες της Στρατιωτικής Αεροπορίας και τέσσερεις της Ναυτικής, συνολικής δύναμης εκατόν είκοσι περίπου αεροπλάνων, εβδομήντα και πενήντα αντίστοιχα, υπολείμματα της συμμαχικής αεροπορικής δύναμης, τα οποία

³⁷⁰ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 83-85. Το ένα εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση στην Εύβοια, με χειριστή τον Παπαγεωργίου.

³⁷¹ Ο.π. και Παλούμπης, *Απ' τα πελάγη... στους αιθέρες*, σ. 101.

³⁷² Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 95-96 και 101-102. Υπήρχε αδυναμία συνεργασίας του πλοίαρχου Αθανασίου με τον υποπλοίαρχο Παναγιώτου, καθώς ο πρώτος ήταν αρνητικός απέναντι στο προσωπικό και το έργο της Ναυτικής Αεροπορίας και δε γνώριζε τίποτε σχετικά με την αεροπορική εκπαίδευση. Έτσι, για λόγους εξοικονόμησης καυσίμων, διέταξε το προσωπικό να ίππεται με DH-9, χωρίς να έχει προηγηθεί πρότερη εκπαίδευσή τους. Αυτό οδήγησε σε αεροπορικά δυστυχήματα, με θύματα τους Θεοχάρη, Παπανικολόπουλο, και το βαρύτατο τραυματισμό των Αγγελοπούλου και Φαλκονάκη. Λόγω της αντίθεσης και του Άγγλου Ναυάρχου J. Clifton Brown με τον Αθανασίου, ο μεν πρώτος έφυγε για την Αγγλία στις 21 Οκτωβρίου 1919 και τελικά ο Αθανασίου αντικαταστάθηκε από τον πλοίαρχο Παπαζαφειρόπουλο.

³⁷³ Οργάνωσε σταθμό ατμοσφαιροβολίσεων ανέμου στο Αστεροσκοπείο Αθηνών, με την βοήθεια δύο εφέδρων Γάλλων υπαξιωματικών, που ήταν καθηγητές Φυσικής. Το πρώτο αερόστατο για την εξερεύνηση της ανώτερης ατμόσφαιρας, αφέθηκε στις 18 Σεπτεμβρίου 1918 από το λόφο του Αστεροσκοπείου. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 92-93.

παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα με ανάλογο οικονομικό αντίτιμο³⁷⁴. Τα αεροπλάνα αυτά ήταν διαφόρων τύπων³⁷⁵ και αποτέλεσαν τη βάση για την αναδιοργάνωση των Μοιρών. Βέβαια, πολλά από αυτά ήταν παρωχημένα και χρησιμοποιήθηκαν ως ανταλλακτικά για την επισκευή των εν ενεργεία αεροπλάνων, από τους τεχνικούς των Μοιρών και από τον Όρχο Αεροπορίας. Υπό αυτές τις συνθήκες, κλήθηκαν Στρατιωτική και Ναυτική Αεροπορία, να λάβουν μέρος στις επιχειρήσεις του ελληνικού στρατού στην Μικρά Ασία.

Μετάβαση των αεροπορικών δυνάμεων στη Μικρά Ασία – Έναρξη επιχειρησιακής δράσης

Στις 2 Μαΐου 1919, ημέρα κατάληψης της Σμύρνης από τα Ελληνικά Στρατεύματα, προσγειώθηκε το πρώτο ελληνικό αεροσκάφος στο αεροδρόμιο «Παραδείσου» της Μικράς Ασίας³⁷⁶. Τρεις ημέρες αργότερα, προσγειώθηκαν στο ίδιο αεροδρόμιο άλλα πέντε αεροπλάνα από το Τατόι και στις 18 Μαΐου άλλα τρία από το αεροδρόμιο του Μούδρου, τα οποία προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο Καζαμίρ, που ήταν καταλληλότερο για ανάληψη πολεμικής δράσης³⁷⁷. Αμέσως διατάχθηκαν να εκτελέσουν αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού των εχθρικών δυνάμεων στην περιοχή του Αϊδινίου, που είχε πέσει στα χέρια του εχθρού. Πράγματι, τρία πληρώματα³⁷⁸, με αεροσκάφη DH-9 επιχείρησαν κατά των εχθρικών δυνάμεων στο Αϊδίι – Ομουρλού – Ναζλή. Αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού συνεχίστηκαν με τα ίδια πληρώματα και την επομένη μέρα και μέχρι της ανακατάληψης του Αϊδινίου και της απώθησης του εχθρού προς το Ντενιζλή. Επίσης, πραγματοποιούνταν καθημερινά πτήσεις αναγνώρισης προς τις περιοχές Αδραμύτιο, Ιβριντί, Πέργαμο, Σόμα, Αζάρι, Σαλιχλή έως

³⁷⁴ Τα αεροπλάνα που παραδόθηκαν από τους Γάλλους αγοράστηκαν σε υψηλή τιμή και ήταν πολυμεταχειρισμένα. Η δύναμή τους ήταν περίπου 50, εκ των οποίων μόνο τα Breguet 14 ήταν ουσιαστικά αξιοποιήσιμα για πολεμικές αποστολές. Επίσης, αγοράστηκαν άλλα 10 καινούργια από τη Γαλλία. Ανάλογη ήταν και η δύναμη της Ναυτικής Αεροπορίας. Οικονομάκος Π., σ. 29-30.

³⁷⁵ Κυρίως Breguet 14, Spad, DH-4, DH-9 και Sopwith Camel. ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 13.

³⁷⁶ Πλήρωμα ήταν ο σημαιοφόρος Παντέλογλου με παρατηρητή το σημαιοφόρο Πιερίδη. Είχαν απογειωθεί από το συμμαχικό αεροδρόμιο της Λήμνου. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 96.

³⁷⁷ Τα αεροπλάνα από το Τατόι είχαν ως διοικητή τον ανθυποπλοίαρχο Κωνσταντίνου και τα Sopwith fighter από το Μούδρο αρχηγό τον Θεοδωρακόπουλο. Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 96-97 και ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 14.

³⁷⁸ Θεοδωρακόπουλος – Τσιριγιώτης, Κωνσταντίνου – Σκουφόπουλος και Ντόκας – Χριστοδούλου.

Φιλαδέλφεια³⁷⁹. Στις 10 Ιουλίου 1919, αφίχθηκαν από τον Πειραιά και άλλοι 17 αεροπόροι της ΝΑΥ με 15 καταδιωκτικά αεροπλάνα Sopwith Camel 1F.1. και ανάλογο υποστηρικτικό προσωπικό Έτσι, μετά την κατάληψη της Προύσας, συγκροτήθηκε η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης (ΝΑΜΣ) στο γερμανικό αεροδρόμιο Καζαμίρ της Σμύρνης και η διοίκησή της ανατέθηκε στο Άγγλο πλωτάρχη Gomewell. Η Μοίρα, μετά τη συναρμολόγηση των ατμοπλοϊκώς αφιχθέντων αεροπλάνων αριθμούσε 25 αεροσκάφη (10 Airco De Havilland DH9³⁸⁰). Η ΝΑΜΣ δημιούργησε Προκεχωρημένα Σμήνη Μετώπου μετασταθμεύοντας συνεχώς, ακολουθώντας τις μετακινήσεις του Στρατού Ξηράς³⁸¹. Τον Σεπτέμβριο η ΝΑΜΣ δημιούργησε δύο μόνιμα και δύο βοηθητικά αεροδρόμια³⁸².

Στις 14 Ιουνίου, αναχώρησαν από το Λεμπέτ υπό τη διοίκηση του ανθυπολοχαγού Ιωαννίδη, με ενδιάμεσο σταθμό την Αλεξανδρούπολη (Δεδεαγάτς), τρία αεροπλάνα Breguet 14 A2/B2 της 533 Μοίρας Αεροπλάνων τα οποία αφίχθηκαν στο αεροδρόμιο «Παραδείσου», την επομένη ημέρα, οπότε η Μοίρα υπήχθη επιχειρησιακά στο Γενικό Στρατηγείο. Στις 16 Ιουνίου ανέλαβαν δράση, εκτελώντας αποστολές αναγνώρισης και φωτογραφίες στις περιοχές Μαϊάνδρο και Οδεμήσιο. Σε αναγνωριστική αποστολή³⁸³, διαπιστώθηκε ότι οι Τσέτες κατέφευγαν μετά τις επιδρομές τους στην Ιταλική Ζώνη³⁸⁴. Η δράση του Αποσπάσματος διήρκεσε περίπου τρεις μήνες, εκτελώντας μέχρι τη 2^α Σεπτεμβρίου 1919, 70 αποστολές αναγνώρισης, βομβαρδισμού και πολυβολισμού, ταχυδρομείου και 15 αεροφωτογραφίες, με απώλεια ένα αεροσκάφος Breguet 14 A2/B2. Τότε, μεταστάθμευσε όλη η 533 στο αεροδρόμιο «Παραδείσου», με διοικητή το λοχαγό Θεοδωρόπουλο Δημήτριο, όμως λόγω της επίτευξης των ΑΝΣΚ που μας είχαν ορίσει οι

³⁷⁹ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 96-97.

³⁸⁰ Ο Βροντάκης αναφέρει την πτήση των Παπαγεωργίου και Ντόκα με αεροπλάνο DH-4 και τον τραυματισμό τους από εχθρικό πολυβόλο. Επομένως, ενδέχεται στη δύναμη των DH-9 να συμπεριλαμβάνονταν και αυτός ο τύπος αεροσκάφους. Ο.π.

³⁸¹ ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 17.

³⁸² Μόνιμα στο Σεβδίκιοι και Αϊδίνη και βοηθητικά στην Μαγνησία και την Πέργαμο. Το αεροδρόμιο Αϊδινίου κατέστη το κύριο κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων μέχρι την άνοιξη του 1920. Στη συνέχεια, το θέατρο επιχειρήσεων μετατοπίστηκε και χρησιμοποιήθηκαν τα αεροδρόμια Καζαμίρ, Περγάμου και Μαγνησίας.

³⁸³ Πλήρωμα Χατζηκαμάρης – Σβορώνος.

³⁸⁴ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 98-99.

Σύμμαχοι, οι επιχειρησιακές αποστολές διακόπηκαν μέχρι την 9^η Ιουνίου 1920.

Η δράση της Αεροπορίας είχε περιοριστεί εξαιτίας της έλλειψης καυσίμων, που οφειλόταν σε γραφειοκρατικές διαδικασίες χορήγησή τους από την Ανώτατη Βρετανική Διοίκηση. Προσωρινή λύση, αποτέλεσε η τυχαία ανακάλυψη τον Ιούλιο του 1919, μιας υπόγειας δεξαμενής αεροπορικού καυσίμου και μιας αποθήκης πυρομαχικών επιτρέποντας τη συνέχιση των επιχειρήσεων³⁸⁵.

Στις 18 Νοεμβρίου 1919, η Ναυτική Μοίρα εκτελούσε αποστολές αναγνώρισης σε μεγάλη ακτίνα και βάθος, πέραν της ορισθείσας από τους Συμμάχους Ζώνη. Αεροπλάνο της Μοίρας, κατόπιν σχετικής διαταγής προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο της Περγάμου, προκειμένου να συνεργασθεί με τη Μεραρχία Αρχιπελάγους, εκτελώντας αναγνωριστική τετράωρη πτήση. Το ίδιο απόγευμα μετέφερε το διοικητή του Συντάγματος Ευζώνων 5/42 στη Μαγνησία και έλαβε μέρος την επομένη μέρα σε αποστολές που ζητήθηκαν κατά τη μεγάλη νικηφόρα επίθεση του Συντάγματος³⁸⁶.

Στις 20η Δεκεμβρίου 1919 οργανώθηκε η Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς (ΔΑΥΣ), που ενσωμάτωσε όλες τις αεροπορικές δυνάμεις στην Μ. Ασία. Επιπλέον, οι Μοίρες 532, 533 και 534 μετονομάστηκαν σε Α', Β' (στο Καζαμίρ) και Γ' (στην Πάνορμο) Μοίρες Αεροπλάνων αντίστοιχα, με τυπική δύναμη 8-12 αεροσκάφη καθεμιά³⁸⁷.

Στις αρχές Δεκεμβρίου 1919, η Γ' Μοίρα Αεροπλάνων, υπό τον Ιωαννίδη, χρησιμοποίησε βοηθητικά αεροδρόμια στο Βαϊντίρ, Οδεμήσιο, Μαγνησία και Πέργαμο για τη μεταφορά του επίσημου ταχυδρομείου από το Γενικό Στρατηγείο της Σμύρνης στις Μονάδες του μετώπου. Επίσης, εκτελούσε πτήσεις αναγνώρισης και φωτογράφισης σε όλο το μέτωπο, εκτός από τον Τομέα Αϊδινίου, που ήταν ευθύνη της ΝΑΜΣ³⁸⁸. Με αυτές τις αποστολές συμπληρώθηκαν οι επιτελικοί χάρτες του μετώπου, ενώ πολύτιμες

³⁸⁵ ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 15-16.

³⁸⁶ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 102-103.

³⁸⁷ Με την υπ' αριθμ. 94088/12-12-19 διαταγή. ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 20-21.

³⁸⁸ Βροντάκης, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, τ. 15, σ. 103.

πληροφορίες σχετικά με τις θέσεις και τις κινήσεις του εχθρού, διοχετευόταν στο Γενικό Στρατηγείο. Μέχρι το τέλος του 1919, η Γ΄ Μοίρα είχε εκτελέσει:

ΕΙΔΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ (Ωρες)
Αναγνωρίσεις Στρατιάς	19:10΄
Φωτογραφικές Αναγνωρίσεις	10:25΄
Αναγνωρίσεις Τομέα	9:45΄
Βομβαρδισμοί	4:15΄
Ταξίδια Θεσσαλονίκη – Σμύρνη	26:05΄
Δοκιμαστικές πτήσεις	23:00΄

Πρέπει να τονιστεί ότι την περίοδο εκείνη, η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία απολάμβανε κυριαρχία αέρος, καθώς ο αντίπαλος δεν είχε ακόμη οργανώσει την δική του αεροπορική δύναμη. Παρά το γεγονός αυτό, υπήρξαν αρκετά αεροπορικά δυστυχήματα, που στοίχισαν τη ζωή σε Έλληνες αεροπόρους³⁸⁹ και το σοβαρό τραυματισμό άλλων. Παράλληλα, καταστράφηκε σημαντικό αεροπορικό υλικό.

Την 31^η Δεκεμβρίου 1919 μεταφέρθηκε ακτοπλοϊκώς (υλικό και προσωπικό, πλην των ιπταμένων) από την Θεσσαλονίκη στην Σμύρνη η 534 (Γ΄) Μοίρα Αεροπλάνων³⁹⁰ και έτσι αρχές Φεβρουαρίου του 1920 στην Σμύρνη υπάρχουν οι Β΄ και Γ΄ Μοίρες και ένα κλιμάκιο του Όρχου Θεσσαλονίκης, που αποτέλεσαν τον Αεροπορικό Τομέα Σμύρνης, που υπήχθη στο Γενικό Στρατηγείο/Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς. Σ' αυτήν υπήχθη επιχειρησιακά η ΝΑΜΣ, που απαρτιζόταν από δύο στολίσκους αεροπλάνων με έδρα το Καζαμίρ και το Χαλκά Μπουνάρ, όπου υπήρχε ο αντίστοιχος Ναυτικός Όρχος. Η τακτική εξάρτηση των Μοιρών ανατέθηκε στα οικεία Σώματα Στρατού, στα οποία οι Μοίρες υπήχθησαν

³⁸⁹ Σκοτώθηκαν οι Αντώνης Θεοχάρης, Λέων Μελετόπουλος και Ιωάννης Μελετόπουλος και τραυματίστηκαν ο σημαιοφόρος Γ. Φαλκονάκης και ο Αγγελόπουλος. Ο.π. σ. 104-105.

³⁹⁰ Ο Βροντάκης αναφέρει ότι το ιπτάμενο προσωπικό καθυστέρησε να αναχωρήσει λόγω κακών καιρικών συνθηκών. Τρομερή θύελλα προκάλεσε σοβαρές βλάβες στα αεροπλάνα και η επισκευή τους καθυστέρησε την αναχώρησή τους. Έτσι, στις 20 Φεβρουαρίου τρία Breguet 14 και ένα AR αναχώρησαν για Σμύρνη μέσω Αλεξανδρούπολης. Όμως το AR τρία χλμ πριν το αεροδρόμιο Δεδεαγάτς (Αλεξανδρούπολης), έπεσε λόγω έλλειψης καυσίμων. Στη Σμύρνη εγκαταστάθηκαν στο αεροδρόμιο Καζαμίρ και εφοδιάστηκαν με δύο επιπλέον αεροπλάνα Nieuport από τον Αεροπορικό Τομέα Σμύρνης. Βροντάκης, ο.π. σ. 106-107.

επιχειρησιακά. Έτσι, η Α΄ Μοίρα (532) θα παρέμενε στη Δράμα για την υποστήριξη των επιχειρήσεων στη Θράκη, η Β΄ Μοίρα με έδρα το Καζαμίρ θα υποστήριζε τις επιχειρήσεις στον Ανατολικό και Δυτικό Τομέα του Μετώπου και η Γ΄ Μοίρα με έδρα την Πάνορμο τις επιχειρήσεις του Βορείου Συγκροτήματος του Μετώπου. Παράλληλα, η ΝΑΜΣ με τα Προκεχωρημένα Σμήνη του Μετώπου θα υποστήριζαν τις Β΄ και Γ΄ Μοίρες³⁹¹.

Τον Μάρτιο του 1920, η Ναυτική Αεροπορία εφοδιάστηκε με 40 αεροπλάνα τύπου DH-9, εκ των οποίων τρία μεταφέρθηκαν στην Σμύρνη για την αντικατάσταση τριών παλαιών³⁹². Μέχρι τις επιχειρήσεις του καλοκαιριού του 1920, οι αεροπορικές αποστολές προετοίμασαν τους Ιπταμένους για τις επιχειρησιακές αποστολές που θα αναλάμβαναν, υπό συνθήκες αεροπορικής κυριαρχίας, καθώς μοναδική απειλή ήταν τα λίγα εχθρικά αντιαεροπορικά πυρά³⁹³.

Τον Φεβρουάριο του 1920, πραγματοποιήθηκε προέλαση των ελληνικών στρατευμάτων από την Προύσα προς Κοβαλίτσα, από Ουσάκ προς Αφιόν Καραχισάρ, την οποία υποστήριζαν οι ελληνικές αεροπορικές δυνάμεις. Ο Αεροπορικός Τομέας Σμύρνης πραγματοποίησε 50 αποστολές αναγνώρισης και φωτογράφισης του εχθρικού τομέα και σε αρκετό βάθος για τη διαπίστωση των κινήσεων του αντιπάλου. Κυρίως αυτές εκτελέστηκαν επ' ωφελεία της XIIIης Μεραρχίας στον Τομέα Μαγνησίας. Σε αυτές εντοπίστηκαν θέσεις εχθρικού αποσπάσματος και γενικότερα εχθρικές συγκεντρώσεις και κινήσεις στρατευμάτων, οχημάτων και αμαξοστοιχιών, εχθρικές γραμμές και οχυρωματικά έργα, ενώ φωτογραφήθηκαν οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες, περιοχές ενδιαφέροντος, ποτάμια, ακόμη και πτήσεις ρίψης αλληλογραφίας Τούρκων αιχμαλώτων κ.ά. συμπληρώνοντας το σύμπλεγμα χαρτών του Μετώπου Μαγνησίας. Ο Αεροπορικός Τομέας Σμύρνης εκτέλεσε αντίστοιχες αποστολές επ' ωφελεία της Μεραρχίας Αρχιπελάγους (περιοχή Περγάμου, Βόρειος Τομέας) και των Ιης και ΙΙης Μεραρχίας του Α΄ Σώματος Στρατού, στους Τομείς Μαιάνδρου και Καϊστρου αντίστοιχα (Νότιος Τομέας).

³⁹¹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ.21.

³⁹² Κατόπιν διαταγής του Άγγλου διοργανωτή της Αεροπορίας πλωτάρχη Gomewell. Εκ των τριών αεροπλάνων, το ένα κατέπεσε λόγω μηχανικής βλάβης και συνετρίβη απανθρακώνοντας το πλήρωμα (σημαιοφόροι Τορράκης – Ντόκας). Βροντάκης, ο.π. σ. 111-112.

³⁹³ Καρταλαμάκης, σ. 147.

Αντίστοιχα, εξακριβώθηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις, αναγνώριση γέφυρας, αναγνώριση τομέα, οχυρωματικά έργα και συγκεντρώσεις στρατευμάτων, θέσεις πολυβόλου. Στο Νότιο Τομέα, πραγματοποιήθηκε φωτογράφιση και αναγνώριση της κατάστασης του οδικού δικτύου (γέφυρες κτλ). Την ίδια περίοδο η ΝΑΜΣ εκτέλεσε παρόμοιες αποστολές, για λογαριασμό των Μεραρχιών του Α΄ Σώματος Στρατού, όπου αναγνώρισαν εχθρικές δυνάμεις, λήφθηκαν φωτογραφίες στον Τομέα Μαιάνδρου, ενώ στο Τομέα Περγάμου πραγματοποίησε πτήσεις αναγνώρισης περιοχής και των κινήσεων του αντιπάλου. Παράλληλα, εκτελούσαν ναυτιλίες για τη μεταφορά της στρατιωτικής αλληλογραφίας και εκπαιδευτικές και άλλες πτήσεις, όπως επιδείξεων. Χάρη στην εν λόγω αεροπορική δραστηριότητα, η Διοίκηση ήταν συνεχώς ενήμερη για τις εχθρικές κινήσεις και θέσεις και για τη γενικότερη κατάσταση του μετώπου. Κατά την εκτέλεση των αποστολών αντιμετώπισαν σποραδικά αντιαεροπορικά πυρά και σημειώθηκαν διάφορα αεροπορικά ατυχήματα είτε λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, όπου ένα Breguet 14 προσέκρουσε σε δέντρο με αποτέλεσμα τον τραυματισμό του πληρώματος, είτε αναγκαστική προσγείωση λόγω εξάντλησης της βενζίνης, ενώ σε πτήση επιδείξεων σκοτώθηκε ο χειριστής του αεροπλάνου³⁹⁴.

Την ίδια περίοδο δόθηκε εντολή στην Ελλάδα από τους Συμμάχους για κατάληψη της Δυτικής Θράκης λόγω της αποχώρησής τους από την περιοχή. Έτσι, στις 14 Μαΐου 1920 και σε διάστημα 17 ημερών, περιήλθε στα χέρια του Ελληνικού Στρατού η Δ. Θράκη. Η Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων με έδρα τη Δράμα, υπήχθη στο Σώμα Στρατού Εθνικής Αμύνης για να υποστηρίξει τις επιχειρήσεις. Η Μοίρα διέθετε πέντε αεροπλάνα³⁹⁵ και 13 χειριστές και παρατηρητές. Επίσης, ενεργοποιήθηκε το βοηθητικό αεροδρόμιο της Ξάνθης. Η Μοίρα ανέλαβε αποστολές αναγνώρισης των εχθρικών στρατευμάτων, την παρακολούθηση των ημετέρων και την εξέλιξη των επιχειρήσεων. Αρκετές από αυτές δεν πραγματοποιήθηκαν λόγω βλάβης των αεροπλάνων και κακών καιρικών συνθηκών. Παρ' όλα αυτά, εκτελέστηκαν πτήσεις αναγνώρισης του

³⁹⁴ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 24-27. Σε πτήση επιδείξεων, σκοτώθηκε ο Λοχαγός Θεοδωρόπουλος, ο οποίος λόγω κακού υπολογισμού προσέκρουσε στη θάλασσα, το αεροπλάνο ανατράπηκε και ο χειριστής απεβίωσε. Το αεροπλάνο τύπου Spad ανασύρθηκε από τη θάλασσα. Επίσης, απεβίωσε ο σημαιοφόρος Χριστοδούλου, από συμφόρηση των πνευμόνων, συνέπεια μεγάλης διάρκειας πτήσης. Βροντάκης, ο.π. σ. 109-111.

³⁹⁵ Δύο Breguet 14, 2 AR και ένα Nieuport.

τομέα επιχειρήσεων, όπου σημειώθηκαν οι περιοχές που καταλήφθηκαν από τα ελληνικά στρατεύματα και δόθηκε εντολή μεταστάθμευσης της Μοίρας στην Αλεξανδρούπολη (Δεδεαγάτς), η οποία υλοποιήθηκε στις 22 Μαΐου 1920³⁹⁶.

Στις 20 Ιουνίου 1920 τα ελληνικά στρατεύματα πήραν εντολή κατάληψης της Ανατολικής Θράκης. Η Στρατιά Θράκης, όπως μετονομάστηκε το Σώμα Στρατού Εθνικής Αμύνης, διεξήγαγε επιθετικές επιχειρήσεις καταλαμβάνοντας τις περιοχές από τον Έβρο μέχρι την Τσατάλτζα, τις οποίες υποστήριξαν η Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων και το Ναυτικό Σμήνος Θράκης. Η πρώτη ανέλαβε αποστολές αναγνώρισης στους τομείς Ουζούν Κιοπρού και Αδριανουπόλεως, βομβαρδισμού στον πρώτο τομέα, πολυβολισμούς εχθρικών στρατευμάτων και κανονισμό βολής πυροβολικού. Το Ναυτικό Σμήνος παρακολουθούσε την προέλαση της Μεραρχίας Σμύρνης, μετασταθμεύοντας από την Αλεξανδρούπολη στο Διδυμότειχο και παρακολουθούσε τις κινήσεις της Μεραρχίας Ξάνθης, Σμύρνης και του 1^{ου} Συντάγματος Ιππικού³⁹⁷.

Το επιχειρησιακό έργο ξεκίνησε από τις 26 Μαΐου, με αποστολή την αναγνώριση του εχθρικού μετώπου από την Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων, που επαναλήφθηκε μετά από τρεις ημέρες. Πράγματι, εντοπίστηκαν εχθρικές θέσεις και συγκεντρώσεις, χαρακώματα, κινήσεις μεταγωγικών, σιδηροδρομικά βαγόνια, θέση πυροβολαρχιών. Το αεροπλάνο εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση λόγω βλάβης. Οι πληροφορίες αποδείχτηκαν πολύτιμες για την εξέλιξη των επιχειρήσεων στην περιοχή. Στις 6 Ιουνίου εκτελέστηκε πτήση ρίψης προκηρύξεων στις πόλεις Κεσσάνη, Ύψαλα, Μάλγαρα, Νετζίκ και Ραιδεστό και η Μοίρα μεταστάθμευσε κοντά στο χωριό Μπουργάκιοϊ, δυτικά του Διδυμοτείχου, ώστε να βρίσκεται εγγύτερα στο θέατρο των επιχειρήσεων. Από εκεί εκτέλεσε προς το τέλος του μηνός, αναγνωριστικές και φωτογραφικές αποστολές, όπου εντοπίστηκαν εχθρικοί καταυλισμοί, χαρακώματα και η σιδηροδρομική γραμμή, ενώ διαπιστώθηκε ισχυρή οργάνωση μεταξύ της σιδηροδρομικής γραμμής και του Έβρου με χαρακώματα και ορύγματα συγκοινωνίας, που αποτελούσαν πλήρες δίκτυο οχύρωσης. Επίσης, εντοπίστηκαν άγνωστα χωριά που δεν υπήρχαν

³⁹⁶ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 28-32.

³⁹⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 32-33.

σημειωμένα στους χάρτες, θέσεις πυροβόλων, στρατώνες, κινήσεις οχημάτων και στρατευμάτων κτλ. Ταυτόχρονα αυξήθηκε η δραστηριότητα του εχθρικού αντιαεροπορικού, πλήττοντας τα ελληνικά αεροπλάνα. Οι ανάγκες του μετώπου ήταν αυξημένες, καθώς τα πεζοπόρα τμήματα έπρεπε να γνωρίζουν αναλυτικά τις εχθρικές θέσεις και κινήσεις. Αυτό υποχρέωνε τα πληρώματα να πετάνε σε χαμηλό ύψος παρά τα εχθρικά πυρά. Σε αντίποινα κατά σφοδρών πυρών πολυβόλων από καταυλισμό, τον βομβάρδισαν και τον πολυβόλησαν. Σε άλλη αποστολή φωτογραφήθηκαν εχθρικές πυροβολαρχίες και θέσεις πυροβόλων, ενώ ο εχθρός έβαλε κατά του αεροπλάνου με εκρηκτικές και εγκαίροφλεγείς οβίδες, χωρίς όμως αποτέλεσμα. Η Αεροπορία είχε φωτογραφήσει τον εχθρικό τομέα και είχε εντοπίσει τις εχθρικές θέσεις, επιτρέποντας την ακριβέστερη σχεδίαση των επιχειρήσεων στην Ανατολική Θράκη³⁹⁸.

Η έναρξη των επιχειρήσεων κατάληψης της Ανατολικής Θράκης ξεκίνησαν με την απόβαση τμημάτων της Ελληνικής Μεραρχίας Σμύρνης στις 7 Ιουλίου στη Ραιδεστό, Ηράκλεια και Σουλτάν Κιοϊ. Η Αεροπορία εκτέλεσε αποστολές στους τομείς Αδριανουπόλεως και Ουζούν – Κιοπρού που ήταν συγκεντρωμένες οι περισσότερες δυνάμεις του εχθρού. Σε αυτές έλαβε μέρος και το Ναυτικό Αεροπορικό Σμήνος που είχε μετακινηθεί στις αρχές Ιουνίου στην Αλεξανδρούπολη (Δεδεαγάτς) με τέσσερα αεροπλάνα τύπου DH-9, υπό τη διοίκηση του ανθυποπλοιάρχου Παπαγεωργίου.

Στις αποστολές αναγνώρισης και φωτογράφισης που εκτέλεσε η Α΄ Μοίρα, εντόπισε 46 εχθρικά πυροβόλα και βομβάρδισε και πολυβόλησε ορισμένα από αυτά, εχθρικό καταυλισμό, ενώ εκτελέστηκαν αποστολές κανονισμού βολής. Το Ναυτικό Αεροπορικό Σμήνος εκτέλεσε δύο αποστολές βομβαρδισμού και μία αναγνώρισης, όπου βομβαρδίστηκαν εχθρικά χαρακώματα και θέσεις και εντοπίστηκαν οι φίλιες θέσεις. Σε αυτές τις πτήσεις δέχτηκαν εχθρικά αντιαεροπορικά πυρά.

Στις 10 Ιουλίου η Α΄ Μοίρα εκτέλεσε έξι και το ΝΑΣ δύο αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού, ακολουθώντας την προέλαση των ελληνικών Μεραρχιών. Σε αυτές αναγνωρίστηκαν η θέση των φίλιων δυνάμεων,

³⁹⁸ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 33-36.

βομβαρδίστηκαν αποθήκες και ρίχτηκαν προκηρύξεις στην Κεσσάνη. Την επόμενη ημέρα η προέλαση ήταν ραγδαία και οι ελληνικές αεροπορικές δυνάμεις εκτέλεσαν οκτώ εξόδους (πέντε η Α΄ Μοίρα και τρεις το ΝΑΣ) παρακολούθησης των κινήσεων των Μεραρχιών και μεταβίβασης διαταγών της Στρατιάς Θράκης. Στις πτήσεις αυτές βομβαρδίστηκαν εχθρικοί καταυλισμοί και πυροβολαρχίες, φάλαγγα οχημάτων, ρίφθηκαν διαταγές της Στρατιάς, και εντοπίστηκαν εχθρικά στρατεύματα και θέσεις πυροβολαρχιών. Δεν εντοπίστηκε η Μεραρχία Σμύρνης. Το ΝΑΣ είχε αποστολή την παρακολούθηση της Μεραρχίας Ξάνθης και εκτέλεσε τρεις εξόδους αναγνώρισης και βομβαρδίστηκαν εχθρικό ιππικό και πεζοπόρα τμήματα. Με ερματισμένο φάκελο ενημερώθηκε το Στρατηγείο Διδυμοτείχου, ενώ εντοπίστηκε και η Μεραρχία Σμύρνης. Στις 12 Ιουλίου πραγματοποιήθηκαν οι τρεις τελευταίες αποστολές αναγνώρισης της Α΄ Μοίρας από το Διδυμότειχο με σκοπό τη συλλογή πληροφοριών για τις εχθρικές κινήσεις, τη ρίψη διαταγών και την αναγνώριση των θέσεων που ο Ελληνικός Στρατός είχε προελάσει.

Αφού τερματίστηκαν οι επιχειρήσεις στο Μέτωπο της Θράκης, η Α΄ Μοίρα μεταστάθμευσε στο Καραγάτς, όπου παρέμεινε μέχρι το τέλος της Μικρασιατικής εκστρατείας, ενώ το ΝΑΣ στο τέλος Αυγούστου επέστρεψε στην Αθήνα³⁹⁹.

Η δράση της Αεροπορίας κατά τις επιχειρήσεις κατάληψης της Προύσας και του Ουσάκ, έως το τέλος του 1920

Οι τουρκικές επιθέσεις κατά των βρετανικών δυνάμεων στη Νικομήδεια, οδήγησε το Ανώτατο Συμμαχικό Συμβούλιο στις 6 Ιουνίου 1920, να δώσει την άδεια στα ελληνικά στρατεύματα να προελάσουν μέχρι την Πάνορμο για να διαλύσουν εχθρικές συγκεντρώσεις ανατολικά του μετώπου και να καταλάβουν τη σιδηροδρομική γραμμή. Στις επιχειρήσεις συμμετείχαν οι Β΄, Γ΄ Μοίρες Αεροπλάνων και η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης. Οι παραπάνω Μοίρες, έχοντας ως βάση κυρίως το αεροδρόμιο Καζαμίρ και βοηθητικά τα αεροδρόμια Μαγνησίας, Περγάμου και Οδεμησίου, εκτέλεσαν από τις 9 έως και τις 19 Ιουνίου 1920, 39 συνολικά πολεμικές αποστολές,

³⁹⁹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 28-41.

ακολουθώντας την προέλαση του Στρατού. Κατά τις πολεμικές πτήσεις, υπήρξε μία απώλεια λόγω καταρρίψεως αεροπλάνου από ελεύθερο σκοπευτή⁴⁰⁰.

Η Στρατιωτική Αεροπορία (ΣΑ), ανέλαβε αποστολές επιθετικής αναγνώρισης και βομβαρδισμού και τη συνεργασία με τις χερσαίες δυνάμεις, ενώ η Ναυτική Αεροπορία μόνο αποστολές βομβαρδισμού γιατί, δεν είχε εμπειρία συνεργασίας με πεζοπόρα τμήματα. Σε αυτές, εντοπίστηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις και καταυλισμοί, οι οποίοι βομβαρδίστηκαν, εχθρικά χαρακώματα που βομβαρδίστηκαν και πολυβολήθηκαν⁴⁰¹. Στις 10 Ιουνίου, το Α΄ Σώμα Στρατού προέλασε προς Φιλαδέλφεια και το Σώμα Στρατού Σμύρνης προς Σόμα. Εκτελέστηκαν δύο αποστολές από τη ΣΑ και πέντε από τη ΝΑΜΣ. Η ΣΑ διενήργησε αναγνώριση τομέα, όπου εξακριβώθηκε η υποχώρηση του εχθρού, βομβαρδίστηκαν εχθρικές φάλαγγες, ο σιδηροδρομικός σταθμός Κιρκαγάτς – Σόμα, ενώ αεροπλάνο δέχτηκε πυρά από τα παρακείμενα υψώματα. Το ΝΑΜΣ επέδραμε με τρία DH-9 και δύο Sopwith Camel, εκτελώντας αναγνώριση τομέα και προέβη σε βομβαρδισμό και πολυβολισμό εχθρικών θέσεων. Στις 11 Ιουνίου, το Α΄ Σώμα Στρατού προέλασε προς Ντερέκιοϊ, Μεντεχώρα και Φιλαδέλφεια και το Σώμα Στρατού Σμύρνης κατέλαβε την πόλη Σόμα και το Κιρκαγάτς. Η Αεροπορία είχε επιφορτισθεί με την αποκοπή των γραμμών υποχώρησης του εχθρού. Η ΣΑ εκτέλεσε δύο αποστολές βομβαρδισμού του σιδηροδρομικού σταθμού Μπαλικεσσέρ, κατά συγκεντρώσεων συρμών και κατά μιας αμαξοστοιχίας, ενώ το ΝΑΜΣ τέσσερεις εξόδους αναγνώρισης τομέα και προσβολής του εχθρού που υποχωρούσε. Έτσι, πλήχθηκε σιδηροδρομική γέφυρα της Φιλαδέλφειας, ο σιδηροδρομικός σταθμός και η πόλη Κουρντάγ, εχθρικός καταυλισμός και στρατεύματα δια πολυβολισμού. Με την κατάληψη της Φιλαδέλφειας στις 11 Ιουνίου, σχεδιάστηκε προέλαση προς Πάνορμο την 16^η Ιουνίου 1920⁴⁰².

Κατά την προπαρασκευή των επιθετικών δράσεων, η Αεροπορία εκτέλεσε αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού. Στις 12 Ιουνίου η ΣΑ διενήργησε δύο πτήσεις και το ΝΑΜΣ μία, όπου αναγνωρίστηκαν εχθρικές

⁴⁰⁰ Πρόκειται για τον σημαιοφόρο Τζεράχη, ο οποίος χτυπήθηκε στις 9 Ιουνίου από ελεύθερο σκοπευτή, ενώ εκτελούσε πολυβολισμό εχθρικών χαρακωμάτων. ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 42-43.

⁴⁰¹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 43.

⁴⁰² ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 43-45.

δυνάμεις, βομβαρδίστηκε γέφυρα και ρίχθηκε ερματισμένος φάκελος στο Σώμα Στρατού Σμύρνης. Την επομένη εκτελέστηκε αναγνώριση τομέα και προσδιορισμού της πρώτης γραμμής των φίλιων στρατευμάτων από τη ΝΑΜΣ και στις 14 του μηνός αποστολή βομβαρδισμού του Κιρεσούν και του Μπαλικεσσέρ από τη ΣΑ. Στις 16 Ιουνίου που άρχισε η προέλαση προς βορρά και καταλήφθηκε η Κιρεσούν, το ΝΑΜΣ εκτέλεσε αναγνώριση των στρατευμάτων μας και βομβάρδισε εκ νέου το Μπαλικεσσέρ. Η πτήση βομβαρδισμού επαναλήφθηκε την επομένη από το ΝΑΜΣ, όμως χτύπησε ελληνικά στρατεύματα που είχαν ήδη καταλάβει την πόλη, αλλά γρήγορα απλώθηκαν τα σήματα αναγνώρισης και έτσι διακόπηκε ο βομβαρδισμός⁴⁰³. Την ίδια μέρα η ΣΑ και η ΝΑΜΣ εκτέλεσαν από μία έξοδο αναγνώρισης των θέσεων των μαχόμενων τμημάτων. Στις 18 και 19 Ιουνίου, η Αεροπορία εκτέλεσε τέσσερις αποστολές συνδέσμου με το πεζικό και αναγνώρισης φιλιών και εχθρικών στρατευμάτων. Το βράδυ της 19^{ης} Ιουνίου κατελήφθη η Πάνορμος, οπότε και διακόπηκαν προσωρινά οι επιχειρήσεις, χωρίς όμως να έχει επιτευχθεί η στρατηγική συντριβή του αντιπάλου. Η Αεροπορία, σε αυτές τις αποστολές έχασε τον Τζεράχη, τραυματίστηκαν δύο αεροπόροι από πτώση αεροπλάνου, λόγω μηχανικής βλάβης και αιχμαλωτίστηκε ένας άλλος, ο οποίος ένα μήνα αργότερα ανταλλάχθηκε με Τούρκο αιχμάλωτο⁴⁰⁴.

Κατόπιν εγκρίσεως του Βρετανικού Στρατηγείου της Κωνσταντινούπολης, αποφασίστηκε η ανάληψη επιχειρήσεων για την εξουδετέρωση των κεμαλικών δυνάμεων. Στις 23 Ιουνίου, βρετανικές δυνάμεις αποβιβάστηκαν στα Μουδανιά και τα ελληνικά στρατεύματα κατέλαβαν αυθημερόν την Κρεμαστή και το Μιχαλίτσι. Το Γενικό Στρατηγείο μεταφέρθηκε στην Πάνορμο. Την 25^η του μηνός το ΝΑΜΣ εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης για την εξακρίβωση των θέσεων του εχθρού και παρακολούθηση των φίλιων δυνάμεων που κατέλαβαν την Προύσα και λίγες ώρες αργότερα, ανάλογη πτήση πραγματοποίησε η ΣΑ⁴⁰⁵.

Μετά από ολιγοήμερη αδράνεια, η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων, υπό τη διοίκηση του υπολοχαγού Οικονομάκου μεταστάθμευσε στην Προύσα,

⁴⁰³ Στο μεταξύ σκοτώθηκε ένας στρατιώτης και ένας άλλος τραυματίστηκε. ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 46.

⁴⁰⁴ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 45-47.

⁴⁰⁵ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 48-49.

ενισχυόμενη με αεροπλάνα από τη Β΄ Μοίρα και προσωπικό από τη ΝΑΜΣ. Όμως, ένας χειριστής φονεύθηκε σε αναγκαστική προσγείωση λόγω βλάβης του αεροπλάνου του, τύπου Nieuport. Στη Γ΄ Μοίρα προσκολλήθηκε το Ναυτικό Αεροπορικό Απόσπασμα, με πέντε αεροπλάνα, που βρίσκονταν στην Πάνορμο. Στις 18 Ιουλίου συγκροτήθηκε το Μικτό Αεροπορικό Απόσπασμα Φιλαδέλφειας (ΜΑΑΦ) με προσωπικό και από τους δύο Κλάδους, ενώ η Β΄ Μοίρα παρέμεινε στη Σμύρνη, στο αεροδρόμιο Καζαμίρ. Στο μεταξύ οι Τούρκοι ανακατέλαβαν το Ντεμιρτζή και οι ελληνικές δυνάμεις προετοιμάστηκαν για αντεπίθεση. Το ΜΑΑΦ, εκτέλεσε την 19^η Ιουλίου αποστολή βομβαρδισμού στο Ντεμιρτζή και αναγνώριση των φίλιων και εχθρικών θέσεων και δυνάμεων. Η κωμόπολη είχε γίνει Κέντρο Διοικήσεως και η πόλη βομβαρδίστηκε και βλήθηκε από τα πολυβόλα του αεροπλάνου, το οποίο όμως χτυπήθηκε από εχθρικά αντιαεροπορικά πυρά και εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση, με σοβαρές βλάβες στο αεροπλάνο, αλλά χωρίς ανθρώπινα θύματα. Στις 21 του ίδιου μήνα, η Γ΄ Μοίρα διατάχθηκε να εκτελέσει αποστολές αναγνώρισης, οι οποίες⁴⁰⁶ ματαιώθηκαν λόγω βλάβης του αεροσκάφους και κακών καιρικών συνθηκών. Όμως, η Μεραρχία Κυδωνιών κατέλαβε την πόλη και οι πτήσεις συνεχίστηκαν την 25 Ιουλίου. Η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης του εχθρικού τομέα και βομβαρδίστηκαν χαρακώματα και εχθρικές φάλαγγες. Η ίδια αποστολή επαναλήφθηκε στις 2 Αυγούστου, όπου βομβαρδίστηκαν μικρές εχθρικές ομάδες πεζών και ιππέων. Στο μεταξύ εμφανίστηκε στο μέτωπο εχθρικό αεροπλάνο, και πραγματοποιήθηκαν περιπολίες κατά μήκος του οδικού άξονα Φιλαδέλφειας – Ινέι, χωρίς όμως αποτέλεσμα⁴⁰⁷.

Οι συνεχείς επιτυχίες του ελληνικού στρατού ανάγκασαν την οθωμανική Κυβέρνηση να υπογράψει στις 10 Αυγούστου του 1920 τη Συνθήκη των Σεβρών, την εφαρμογή της οποίας επωμίστηκαν αποκλειστικά οι Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις. Για την εξουδετέρωση της τουρκικής απειλής από το Σιμάβ, που παρενοχλούσε συστηματικά τα ελληνικά τμήματα, καταστρώθηκε σχέδιο επιχειρήσεων σύμφωνα με το οποίο το Α' Σώμα Στρατού θα αναλάμβανε επίθεση στις περιφέρειες Ουσάκ και Τσεντίζ, με

⁴⁰⁶ Εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση.

⁴⁰⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 49-51.

ταυτόχρονη δράση της Μεραρχίας Κυδωνιών, με σκοπό την καταστροφή των τουρκικών δυνάμεων. Οι επιχειρήσεις άρχισαν την 13η Αυγούστου 1920 με την προέλαση της 1ης Μεραρχίας προς την κοιλάδα του Μαιάνδρου και κορυφώθηκαν την 15η του ίδιου μήνα με την κίνηση του όγκου του Α' Σώματος Στρατού προς Ουσάκ, ενώ η Μεραρχία Κυδωνιών τηρούσε ενεργητική άμυνα. Η Αεροπορία υποστήριξε τις επιχειρήσεις με το ΜΑΑΦ, το οποίο ενισχύθηκε από τη ΝΑΜΣ, έχοντας δύναμη επτά αεροσκαφών (4 ετοιμοπόλεμα) και 13 αεροπόρους. Κατά τη διάρκεια αυτών των επιχειρήσεων η Αεροπορία εκτέλεσε 18 αποστολές (οι 4 ματαιώθηκαν). Συγκεκριμένα, την 13^η Αυγούστου, 4 αεροπλάνα σε σχηματισμό ρόμβου εκτέλεσαν βομβαρδισμό του Ουσάκ, χτυπώντας το σιδηροδρομικό σταθμό, οχυρωματικά έργα, συγκεντρώσεις στρατευμάτων και άλλους στρατιωτικούς στόχους, ενώ αναγνωρίστηκαν τα οχυρωματικά έργα της πόλης. Οι πληροφορίες αυτές οδήγησαν στη λήψη απόφασης για κατά μέτωπο επίθεση προς κατάληψη του Ουσάκ. Στις 15 Αυγούστου, ματαιώθηκαν οι προγραμματισμένες αποστολές λόγω καιρικών συνθηκών και μηχανικών βλαβών. Την επομένη εκτελέστηκαν πτήσεις αναγνώρισης από τρία αεροπλάνα (2 DH-9 και ένα Spad) της προελαύνουσας XIIIης Μεραρχίας και την ανακάλυψη και προσβολή του αεροδρομίου του Ουσάκ. Το πρώτο αεροπλάνο κατεβαίνοντας χαμηλά για να αναγνωρίσει στρατεύματα που κινούνταν στον οδικό άξονα, δέχτηκε πυρά και επέστρεψε στο αεροδρόμιο Φιλαδέλφειας. Στην επόμενη έξοδο ανακάλυψαν το εχθρικό αεροδρόμιο, το οποίο και βομβαρδίστηκε και επίσης βομβάρδισαν εχθρική αμαξοστοιχία και ενημέρωσαν τα ελληνικά στρατεύματα για τα ανωτέρω. Στην επόμενη πτήση, με αεροπλάνο δίωξης, αναγνωρίστηκαν οι φίλιες και εχθρικές κινήσεις και έγινε η πρώτη αερομαχία με τουρκικό αεροσκάφος, το οποίο καταδιώχθηκε μέχρι το αεροδρόμιο του Ουσάκ, στο οποίο και προσγειώθηκε. Το ελληνικό αεροπλάνο πολυβόλησε στο έδαφος το αεροπλάνο και το υπόστεγο του αεροδρομίου. Την ίδια μέρα κατελήφθη και το Ουσάκ από τα ελληνικά στρατεύματα και το αεροδρόμιο περιήλθε σε ελληνικά χέρια. Στις 17 Αυγούστου εκτελέστηκαν τρεις ακόμη πτήσεις αναγνώρισης και βομβαρδισμού και στις 19 του μηνός επαναλήφθηκε η αποστολή. Σύμφωνα με τις αναφορές του πληρώματος, δεν υπήρχε εχθρική δύναμη που να μπορούσε να προβάλλει σοβαρή αντίσταση και έτσι συνεχίστηκε η προέλαση, με αποτέλεσμα την κατάληψη του Τσεντίζ στις 22 Αυγούστου. Με την

εκπλήρωση των ΑΝΣΚ, διακόπηκαν οι επιχειρήσεις. Στις 26 Αυγούστου το ΜΑΑΦ μεταστάθμευσε στο αεροδρόμιο Ουσάκ, η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων παράμενε στην Προύσα και η Β΄ Μοίρα μαζί με τη ΝΑΜΣ στο Καζαμίρ, όπου βρίσκονταν σχεδόν σε πτητική απραξία. Μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου 1920 ελάχιστες πτήσεις πραγματοποιήθηκαν, αφού η κατάσταση στο θέατρο επιχειρήσεων ήταν σχετικά σταθερή. Η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε στις 25 Αυγούστου αποστολές αναγνώρισης και φωτογράφισης της περιοχής Καράκιοϊ μέχρι Μπελιτζίκ, όπου διαπιστώθηκε ότι ο εχθρός συγκέντρωνε δυνάμεις και δημιουργούσε νέα οχυρωματικά έργα. Στις 3 Σεπτεμβρίου εκτελέστηκαν δύο πτήσεις αναγνώρισης και βομβαρδισμού, όπου εντοπίστηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις στρατευμάτων, ζώων και μεταγωγικών τα οποία και χτυπήθηκαν από τα αεροπλάνα. Στις 3 Οκτωβρίου εκτελέστηκε πτήση βομβαρδισμού του χωριού Καντί – Καλί, στο οποίο βρίσκονταν συγκεντρωμένα εχθρικά στρατεύματα. Σε όλες τις περιπτώσεις ενημερώθηκε το Γενικό Στρατηγείο. Στις 11 Οκτωβρίου, τουρκικές δυνάμεις χτύπησαν τις ημέτερες και αποκρούστηκαν. Καμία πτήση δεν πραγματοποιήθηκε μέχρι τις 30 Οκτωβρίου ⁴⁰⁸.

Μετά την κυβερνητική αλλαγή, το Γενικό Στρατηγείο μετονομάστηκε σε Στρατιά Μ. Ασίας. Η πολιτική μεταβολή δεν είχε επίδραση στην Πολεμική Αεροπορία. Η διάρθρωση των αεροπορικών δυνάμεων τον Νοέμβριο του 1920 ήταν η εξής:

- α. Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Υπουργείου Στρατιωτικών.
- β. Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς Μικράς Ασίας, με έδρα τη Σμύρνη.
- γ. Αεροπορικός Τομέας Σμύρνης.
- δ. Β΄ Μοίρα Αεροπλάνων.
- ε. Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων
- στ. Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης.

⁴⁰⁸ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 51-56.

Η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων μετά το πρώτο δεκαήμερο του Νοεμβρίου, ανέλαβε την υποστήριξη του Γ΄ Σώματος Στρατού και ειδικότερα των Μεραρχιών Σμύρνης και Μαγνησίας. Εκτέλεσε αναγνωριστικές πτήσεις στον τομέα της Προύσας από 15 έως 20 Νοεμβρίου για να εξακριβώσει πληροφορίες που ανέφεραν συγκεντρώσεις του τακτικού στρατού του Κεμάλ και των ατάκτων. Πράγματι, η ελληνική διοίκηση ενημερώθηκε για τις θέσεις των τουρκικών στρατευμάτων, των ατάκτων, την κατάσταση των οδών, των σιδηροδρομικών γραμμών και των γεφυρών, εν όψει των επικείμενων επιχειρήσεων. Επίσης, τη δύναμη του εχθρού, την οργάνωση και τον εξοπλισμό του. Ο Αρχιστράτηγος σχεδίασε αποστολή επιθετικής αναγνώρισης στην περιοχή Προύσας και Εσκή – Σεχήρ, που ήταν σημαντικό κέντρο εφοδιασμού του εχθρού. Για το σκοπό αυτό εκτελέστηκαν πτήσεις από τη Γ΄ Μοίρα και τα δύο Σμήνη της Ναυτικής Αεροπορίας, μέχρι το τέλος του 1920. Τα τελευταία επιχειρούσαν από τα αεροδρόμια Καζαμίρ και Ουσάκ. Η Β΄ Μοίρα και το Μικτό Αεροπορικό Απόσπασμα εκτέλεσαν κάποιες εξόδους φωτογραφικής αναγνώρισης στην περιοχή της Σμύρνης⁴⁰⁹.

Σε πτήση αναγνώρισης της 25^{ης} Νοεμβρίου, που εκτέλεσε η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων, διαπιστώθηκε μεγάλη εχθρική κίνηση φαλαγγών από μεταγωγικά, στράτευμα μεγέθους μεραρχίας και διαφαινόταν ότι οι Τούρκοι συγκέντρωναν τις δυνάμεις τους στο Αϊνεγκιόλ. Η φάλαγγα βομβαρδίστηκε και πολυβολήθηκε από το αεροπλάνο. Σε άλλη αποστολή στις 2 Δεκεμβρίου, εκτελέστηκε αναγνώριση στην περιοχή ενδιαφέροντος, όπου διαπιστώθηκε έντονη κίνηση εχθρικών δυνάμεων, που βομβαρδίστηκαν και πυροβολήθηκαν. Πράγματι, στο Αϊνεγκιόλ συγκεντρώθηκε η 11η Τουρκική Μεραρχία. Στις 20 Δεκεμβρίου, εν όψει των επικείμενων επιχειρήσεων η Γ΄ Μοίρα ενισχύθηκε από τη Β΄ Μοίρα και τη ΝΑΜΣ, ενώ το Ναυτικό Αεροπορικό Απόσπασμα στο Ουσάκ θα υποστήριζε τη ΙΙα Μεραρχία. Στις 22 Δεκεμβρίου, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης των φιλίων στρατευμάτων και βομβάρδισε και πολυβόλησε τα εχθρικά στρατεύματα και διαπίστωσε την καλή κατάσταση του οδικού δικτύου και τις κινήσεις σε αυτό. Τα Ναυτικά Σμήνη αντίστοιχα εκτέλεσαν 13 εξόδους από τις αρχές Νοεμβρίου έως και την παραμονή των Χριστουγέννων. Την 1 και 3 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε

⁴⁰⁹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 58-59.

πτήση αναχαίτισης τούρκικου αεροπλάνου που βομβάρδισε το σιδηροδρομικό σταθμό και το αεροδρόμιο του Ουσάκ. Στις 2, 4, και 6-11-20, εκτελέστηκαν αποστολές αναγνώρισης και στις 14, 23 και 28-11-20, περιπολία κατά της εχθρικής αεροπορίας. Στις 2 Δεκεμβρίου, εκτελέστηκε αποστολή αναγνώρισης (η οποία επαναλήφθηκε) και στις 7 του ίδιου μήνα, πτήση αναγνώρισης του εχθρικού τομέα Τσεντίζ, όπου εντοπίστηκε εχθρική φάλαγγα, την οποία και βομβάρδισαν και διασκόρπισαν, ενώ το αεροπλάνο επέστρεψε διάτρητο από σφαίρες. Στις 14 και 21-12-20 εκτελέστηκαν επιτυχείς αναγνωρίσεις του τομέα Ουσάκ και παραμονή Χριστουγέννων, ξεκίνησε η επίθεση του Γ΄ Σώματος Στρατού. Η Αεροπορία εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης, όπου βομβάρδισε εχθρικές συγκεντρώσεις και κρατούσε συνεχώς ενήμερη τη Στρατιά για την εξέλιξη της μάχης. Αυτό επέτρεψε την ταχεία προέλαση της Μεραρχίας Αρχιπελάγους. Ανήμερα Χριστουγέννων, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε τέσσερις αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών συγκεντρώσεων τονώνοντας το ηθικό του ημέτερου στρατεύματος. Βάσει των πληροφοριών που συνέλλεξαν τα πληρώματα, βοηθήθηκαν οι κινήσεις του Ελληνικού Στρατεύματος, καθώς υποβλήθηκε λεπτομερές σχεδιάγραμμα της περιοχής και των θέσεων των δυνάμεων και διορθώθηκαν οι επιτελικοί χάρτες. Τις επόμενες ημέρες, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ματαιώθηκαν οι προγραμματισμένες έξοδοι. Στις 27 Δεκεμβρίου, τουρκικό αεροπλάνο βομβάρδισε και πολυβόλησε τμήματα του 22^{ου} Συντάγματος Πεζικού. Στις 28-12-20, η Γ΄ Μοίρα πραγματοποίησε τρεις εξόδους, εκ των οποίων μία πτήση αναγνώρισης στο μέτωπο της Κοβαλίτσας – Ακτέ Μπουνάρ. Το ελληνικό πλήρωμα αναγνώρισε, βομβάρδισε και πολυβόλησε τις εχθρικές δυνάμεις και ενημέρωσε με ερματισμένο φάκελο τη Μεραρχία, επισημαίνοντας τις θέσεις του εχθρικού πεζικού και πυροβολικού και ότι ο εχθρός δε διέθετε εφεδρείες και ενισχύσεις. Αυτό οδήγησε σε αλλαγή των σχεδίων και στην κατά μέτωπο επίθεση των δυνάμεων, αναγκάζοντας τον εχθρό να εγκαταλείψει τις θέσεις του. Στις 29-12-20 άρχισε η επάνοδος των στρατευμάτων στην αρχική τους θέση, όμως η Αεροπορία συνέχισε τις αναγνωριστικές της πτήσεις, προκειμένου να εξασφαλίσει τα νώτα του Γ΄ Σώματος που συμπτυσσόταν. Έτσι, διατάχθηκαν να εκτελέσουν ομαδικό βομβαρδισμό στο Εσκή Σεχέρ με πέντε αεροπλάνα. Όμως, λόγω βλάβης των δύο, απογειώθηκαν μεμονωμένα τρία αεροπλάνα, εκ των οποίων το πρώτο βομβάρδισε το στόχο και

αναγνώρισε τον τομέα ενδιαφέροντος, το δεύτερο ματαίωσε την αποστολή λόγω βλάβης κατά τη διάρκεια της πτήσης και το τρίτο ολοκλήρωσε αποστολή αναγνώρισης. Λίγο αργότερα εκτελέστηκε και άλλη αναγνωριστική πτήση στον τομέα ενδιαφέροντος. Παράλληλα, τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη πραγματοποίησαν επτά πολεμικές πτήσεις, εκ των οποίων οι πέντε ήταν αναγνώρισης και οι άλλες δύο πολυβολισμός εχθρικών στρατευμάτων και περιπολία για την αναζήτηση εχθρικών αεροπλάνων⁴¹⁰.

Οι Αεροπορικές επιχειρήσεις μέχρι και τον Μάρτιο του 1921

Η Γ΄ Μοίρα, παρά τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, συνέχισε και το μήνα Ιανουάριο του 1921 το έργο της. Έτσι, εκτέλεσε τέσσερις αποστολές αναγνώρισης, όπου αναγνωρίστηκαν εχθρικές θέσεις, συγκεντρώσεις και εφοδιοπομπές. Διαπιστώθηκε ότι οι Τούρκοι άρχισαν να ανακαταλαμβάνουν εδάφη, απ' τα οποία είχε αποσυρθεί ο Ελληνικός Στρατός. Το Φεβρουάριο του 1921, οι επιχειρήσεις σημείωσαν ύφεση, εν όψει των διαπραγματεύσεων με τον Σουλτάνο και τον Κεμάλ⁴¹¹, ο οποίος πέτυχε την επίσημη διεθνή αναγνώρισή του. Η ελληνική αντιπροσωπεία απέρριψε το συμμαχικό σχέδιο με τη συναίνεση των Άγγλων και αναλήφθηκαν στρατιωτικές επιχειρήσεις. Το επιχειρησιακό σχέδιο προέβλεπε την προέλαση του Α΄ Σώματος Στρατού από το Ουσάκ προς το Αφιόν Καραχισάρ, υποστηριζόμενο από τη Ναυτική Αεροπορία με τα προκεχωρημένα Σμήνη. Το Γ΄ Σώμα θα προέλαυε ταυτόχρονα από την Προύσα προς το Εσκή Σεχίρ, με όλες τις υπαγόμενες σε αυτό Μονάδες⁴¹².

Η Αεροπορία, εν όψει των επιχειρήσεων προσπάθησε να οργανωθεί καλύτερα. Έτσι, το κλιμάκιο του Όρχου Αεροπορίας έγινε ανεξάρτητη Μονάδα, διαλύθηκε ο Αεροπορικός Τομέας Σμύρνης, οπότε ο Όρχος και οι Μοίρες έγιναν ανεξάρτητες και υπήχθησαν στη Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς. Αυτό επέτρεψε την παράκαμψη της γραφειοκρατίας. Η Α΄ Μοίρα παρέμενε στη Θράκη, χωρίς προσωπικό και μέσα. Παράλληλα, έγιναν προσπάθειες για την προμήθεια αεροπορικού υλικού και καυσίμων.

Στη συνέχεια της εργασίας, για πρώτη φορά παρουσιάζονται στην

⁴¹⁰ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 59-62.

⁴¹¹ Συνδιάσκεψη Λονδίνου στις 8/21 Φεβρουαρίου–5/18 Μαρτίου 1921.

⁴¹² ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 63.

ελληνική βιβλιογραφία, οι δυσμενείς επιπτώσεις που είχε η προμήθεια ακατάλληλου αεροπορικού υλικού και αεροπλάνων από τη Γαλλία. Η έλλειψη κατάλληλων πτητικών μέσων και ανταλακτικών κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής εκστρατείας είχαν ως συνέπεια τη μείωση της διαθεσιμότητας των ελληνικών αεροπλάνων και το θάνατο Ελλήνων αεροπόρων εξαιτίας των συχνών βλαβών των αεροπλάνων, καθώς επηρέαζαν την ασφάλεια των πτήσεων. Επίσης περιόρισαν το έργο που η Αεροπορία μπορούσε να επιτελέσει κατά τη διάρκεια του αγώνα, ιδιαίτερα στην τελευταία κρίσιμη περίοδο του αγώνα, που ο αντίπαλος είχε εξοπλιστεί με σύγχρονα αεροπλάνα⁴¹³.

Έτσι, πριν την έναρξη των επιχειρήσεων, που είχε καθοριστεί για τις 10 Μαρτίου, η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων που έδρευε στην Προύσα θα υποστήριζε το Γ΄ Σώμα Στρατού, ενισχυόμενη με πτητικό υλικό και προσωπικό από τις άλλες Μοίρες, διαθέτοντας συνολικά 16 αεροπλάνα⁴¹⁴. Η Β΄ Μοίρα με έδρα το Καζαμίρ, ενίσχυε συνεχώς την Γ΄ Μοίρα, η ΝΑΜΣ παρέμενε στο Καζαμίρ και τα Προκεχωρημένα Σμήνη Μετώπου που βρίσκονταν στο Ουσάκ, είχαν διατεθεί για να υποστηρίξουν το Α΄ Σώμα Στρατού και θα εκτελούσε αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού στον τομέα του Ουσάκ και του Αφιόν Καραχισάρ⁴¹⁵.

Στο προπαρασκευαστικό στάδιο των επιχειρήσεων, η Αεροπορία μέχρι την 9^η Μαρτίου εκτέλεσε αναγνωριστικές πτήσεις, επισημαίνοντας τα οχυρωματικά έργα του εχθρού και την κατάσταση του οδικού δικτύου. Στις οκτώ εξόδους αναγνώρισης, φωτογράφισης και βομβαρδισμού που πραγματοποίησε η Γ΄ Μοίρα, πολυβολήθηκαν εχθρικές θέσεις και φωτογραφήθηκαν οχυρωματικά έργα, ενώ ρίχτηκαν προκηρύξεις στο αντίπαλο στράτευμα. Στις 16 Φεβρουαρίου 1921, σε πτήση αναγνώρισης διαπιστώθηκε ότι ο εχθρός οργάνωνε νέα γραμμή αμύνης και στις 18 συλλέχθηκαν στοιχεία για τα οχυρωματικά έργα, τις γέφυρες και το οδικό δίκτυο και γενικά τις εχθρικές υποδομές και τέλος έριξαν 1000 προκηρύξεις. Την επομένη μέρα, σε αντίστοιχη έξοδο, διαπιστώθηκαν οι ισχυρά

⁴¹³ Βλ. το κεφάλαιο για τα σκάνδαλα στην περίοδο του Μεσοπολέμου και το Παράρτημα Γ΄ της παρούσας εργασίας.

⁴¹⁴ 11 Breguet 14, 2 Spad, 1 Nieuport και 2 DH-9. ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 64.

⁴¹⁵ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 62-64.

οργανωμένες αμυντικές γραμμές του εχθρού δυτικά του Αϊνεγκιόλ. Στις 21-2-1921, διαπιστώθηκαν εχθρικές κινήσεις και νέα χαρακώματα στον τομέα ενδιαφέροντος. Το πλήρωμα έριξε προκηρύξεις και πολυβόλησε φάλαγγα πεζικού. Στις 2 Μαρτίου, αναγνωρίστηκαν σημαντικά οχυρωματικά έργα, προέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής και κίνηση εχθρικών φαλαγγών, που βομβαρδίστηκαν. Στις 6 Μαρτίου, πραγματοποιήθηκε φωτογράφιση των εχθρικών χαρακωμάτων και αναγνώριση κάποιων γεφυρών. Την 8^η Μαρτίου, εκτέλεσαν δύο αποστολές, στις οποίες επισημάνθηκαν οι εχθρικές δυνάμεις, τα οχυρωματικά του έργα, η κατάσταση του οδικού άξονα κτλ. Έτσι, την παραμονή των επιχειρήσεων, το Γ΄ Σώμα διέθετε τις απαραίτητες πληροφορίες για ακριβή σχεδίαση των επιχειρήσεων⁴¹⁶.

Στις 10 Μαρτίου ξεκίνησε η ελληνική εξόρμηση και η δράση της Αεροπορίας με συνεχείς πτήσεις αναγνώρισης του τομέα ενδιαφέροντος και καταστροφής των σιδηροδρομικών γεφυρών, ώστε να διακοπούν οι συγκοινωνίες με την Άγκυρα. Εκτελέστηκαν τέσσερεις πτήσεις αναγνώρισης, συνδέσμου πεζικού (μεταξύ των Μεραρχιών Χης και Ιας και της Ταξιαρχίας Ιππικού, της VIIης και IIIης Μεραρχίας) και βομβαρδισμός και πολυβολισμός εχθρικών συγκεντρώσεων και εφοδιοπομπής και σημειώθηκαν οι κινήσεις και προθέσεις των εχθρικών δυνάμεων. Διαπιστώθηκε επίσης η άτακτη υποχώρηση του εχθρού. Η τελευταία έξοδος ματαιώθηκε λόγω πυκνής ομίχλης. Επειδή ο εχθρός δεν έστελνε ενισχύσεις εξάχθηκε το συμπέρασμα ότι προτίθεται να αμυνθεί σε άλλο σημείο του Μετώπου. Στις 11 Μαρτίου η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων, εκτός των αποστολών αναγνώρισης, έπρεπε να βομβαρδίσει τα εχθρικά στρατεύματα και μια σιδηροδρομική γέφυρα στο Αλπικόϊ, κοντά το Εσκή Σεχίρ. Στην πρώτη έξοδο εκτελέστηκε αναγνώριση τομέα και βομβαρδίστηκαν και πολυβολήθηκαν οι εχθρικές θέσεις, προκαλώντας τη φυγή των Τούρκων στρατιωτών, και εκτέλεσε το σύνδεσμο πεζικού με το 23^ο Σύνταγμα. Η σιδηροδρομική γέφυρα όμως δεν καταστράφηκε, καθώς η αποστολή δεν εκτελέστηκε, λόγω καυσίμων. Η δεύτερη έξοδος ματαιώθηκε λόγω βλάβης και εκτελέστηκε αργότερα. Σ' αυτήν ρίχτηκαν πληροφορίες για την υποχώρηση του εχθρού, την κατάσταση συγκεκριμένης γέφυρας και βομβάρδισαν εχθρικά στρατεύματα που

⁴¹⁶ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 64-67.

καταδιώκονταν από το ημέτερο ιππικό και ενημερώθηκε η διοίκηση για την κατάσταση του Μετώπου. Χάρη στις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν η ΧΙη Μεραρχία προσέβαλε και διασκόρπισε τις εχθρικές δυνάμεις που κινούνταν στην περιοχή της λίμνης Σαπάντζα. **Η μη εκτέλεση αποστολής βομβαρδισμού της συγκεκριμένης γέφυρας, ήταν αποτέλεσμα των περιορισμών εμβέλειας των αεροσκαφών και αναδείκνυε την άγνοια που είχαν στο Στρατό για τις δυνατότητες των αεροπορικών μέσων.** Το πρόβλημα θα λυνόταν αργότερα με την τοποθέτηση αεροπόρου ως Σύνδεσμο στο Επιτελείο⁴¹⁷.

Την επομένη ημέρα εκτέλεσαν αποστολές αναγνώρισης της οργάνωσης του εχθρού σε περιοχές ενδιαφέροντος. Συγκεκριμένα των οδικών αξόνων, του σιδηροδρομικού σταθμού του Εσκή-Σεχίρ και του εχθρικού αεροδρομίου που βρισκόταν 3 χλμ. βόρεια του σταθμού. Βομβαρδίστηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις στην πόλη, αποθήκη πυρομαχικών και πολυβολήθηκε το αεροδρόμιο. Σε αποστολή βομβαρδισμού του εχθρικού αεροδρομίου, εντοπίστηκε εχθρικό αεροσκάφος, το οποίο κατεδίωξαν και το ανάγκασαν να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Εσκή Σεχίρ, ενώ βομβαρδίστηκαν και πολυβολήθηκαν τα υπόστεγα των αεροπλάνων. Ο Τούρκος αεροπόρος εγκατέλειψε τρέχοντας το αεροπλάνο του, όμως αργότερα το ελληνικό πλήρωμα πληροφορήθηκε ότι τραυματίστηκε θανάσιμα. Στην επόμενη έξοδο, βομβαρδίστηκαν ξανά ο σιδηροδρομικός σταθμός και το αεροδρόμιο και τούρκικο αεροπλάνο που προσπάθησε να απογειωθεί ματαίωσε την απογείωσή του, μετά από επίθεση από το ελληνικό πλήρωμα. Επίσης, ενημερώθηκε το Γ΄ Σώμα Στρατού (ΣΣ) για τη θέση της VIIης Μεραρχίας. Τέλος, εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης ώστε να διασαφηνιστούν οι εχθρικές προθέσεις και συνδέσμου πεζικού του Γ΄ ΣΣ με τα ελληνικά τμήματα. Επιπλέον, βομβαρδίστηκαν και πολυβολήθηκαν εχθρικά στρατεύματα, όμως λόγω βλάβης το αεροπλάνο προσγειώθηκε πλησίον της έδρας του Γ΄ Σώματος, στο Αϊνεγκιόλ. Στη συνέχεια εκτελέστηκαν άλλες δύο έξοδοι αναγνώρισης και συνδέσμου πεζικού, όπου εντοπίστηκαν και νέες οχυρωματικές θέσεις και διαπιστώθηκε η υποχώρηση του εχθρού προς Αβγκίν. Βάση αυτών των στοιχείων η διοίκηση σχεδίασε τις επιχειρήσεις της

⁴¹⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 67-71..

επομένης ημέρας. Στις 13 Μαρτίου, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε τρεις πτήσεις αναγνώρισης του τομέα ενδιαφέροντος και μεταβίβασε άμεσα στις Μεραρχίες τις πληροφορίες που συγκέντρωσε. Διαπιστώθηκαν τα σημεία που κατείχε ο εχθρός, οι κινήσεις που εκτελούσε και ότι είχε εγκαταλειφθεί το αεροδρόμιο του Εσκή-Σεχήρ, το οποίο είχε χτυπηθεί από τα ελληνικά αεροπλάνα. Επίσης, εκτελέστηκαν πτήσεις μεταφοράς διαταγών της διοίκησης προς τις Μεραρχίες. Την τέταρτη ημέρα των επιχειρήσεων, η Γ΄ Μοίρα θα εκτελούσε τέσσερεις εξόδους. Συγκεκριμένα, πτήσεις αναγνώρισης εχθρικών θέσεων, βομβαρδίστηκαν και πολυβολήθηκαν εχθρικά τμήματα και πυροβολαρχίες, ενημερώθηκαν τα φίλια τμήματα για την κατάσταση του μετώπου, δόθηκαν οι ακριβείς θέσεις των εχθρικών πυροβολαρχιών και η εν γένει οργάνωση του αντιπάλου, οι εχθρικές κινήσεις και τέλος ενημερώθηκε το Γ΄ ΣΣ. Στην τρίτη έξοδο διαπιστώθηκε ότι ο εχθρός συγκέντρωνε τις δυνάμεις του στο Αβγκίν, που ήταν σαφώς μεγαλύτερες από αυτές της ΙΙΙης Μεραρχίας, ενώ δε φαινόταν να ενισχύεται με δυνάμεις από το Εσκή Σεχήρ και την Κιουτάχεια. Στην τελευταία έξοδο, βομβαρδίστηκαν τα χαρακώματα και τα μεταγωγικά του εχθρού. Οι πληροφορίες αυτές επέτρεψαν να εκτελεστούν ανάλογες κινήσεις των ημέτερων δυνάμεων, ώστε να αντισταθμίσουν τον εχθρό που εκτελούσε συνεχώς αντεπιθέσεις. Στις 15 Μαρτίου, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε πέντε εξόδους, στις οποίες αναγνώρισε, βομβάρδισε και πολυβόλησε τις εχθρικές θέσεις, πυροβολαρχίες και εφοδιοπομπές και ενημέρωσαν τη διοίκηση για τις ακριβείς θέσεις των αντιμαχόμενων δυνάμεων. Στην τελευταία αποστολή οι Τούρκοι είχαν αρχίσει να εγκαταλείπουν ορισμένες περιοχές και καταδιώχτηκαν από το ελληνικό πλήρωμα. Κατά τη διάρκεια της μάχης εμφανίστηκε τούρκικο αεροπλάνο, το οποίο βομβάρδισε τις ελληνικές θέσεις, χωρίς απώλειες. Σύμφωνα με σχετική αναφορά του Έλληνα παρατηρητή, αναμενόταν ενίσχυση του Αβγκίν και έτσι αποφασίστηκε η άμεση ανάληψη επιθετικής ενέργειας⁴¹⁸.

Την 16 Μαρτίου η κατάσταση του μετώπου παρέμεινε σχεδόν στάσιμη. Η Αεροπορία εκτέλεσε δύο εξόδους αναγνώρισης του θεάτρου επιχειρήσεων, σύνδεσμο πεζικού και αναγνώριση, βομβαρδισμό και πολυβολισμό των εχθρικών θέσεων. Αναφέρθηκαν κινήσεις μεταγωγικών, αμαξοστοιχίας,

⁴¹⁸ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 71-80.

θέσεων πυροβολαρχιών και εγκατάλειψη συγκεκριμένων θέσεων από τον αντίπαλο κτλ. Στη δεύτερη έξοδο το αεροπλάνο εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση λόγω βλάβης. Στις 17-3-1921, η Μοίρα διατάχθηκε να διαθέσει όλη τη δύναμή της για την υποστήριξη της VIIης Μεραρχίας που είχε ΑΝΣΚ την κατάληψη της γραμμής Κοβαλίτσας – Ακ Μπουνάρ. Η πρώτη έξοδος ανέφερε ότι ο εχθρός απέσυρε το πολεμικό του υλικό και τα πολυάριθμα μεταγωγικά έδειχναν εσπευσμένη υποχώρηση. Στη δεύτερη πτήση, εντοπίστηκαν 80 βαγόνια στο σιδηροδρομικό σταθμό και συγκεντρώσεις στρατευμάτων που βομβαρδίστηκαν, μεταγωγικά και στρατεύματα σε άλλο σημείο του μετώπου και εφεδρικές δυνάμεις που βομβαρδίστηκαν. Όμως το αεροπλάνο εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση γιατί βλήθηκε από τα εχθρικά πολυβόλα. Ανάλογα αποτελέσματα ανέφεραν και τα άλλα αεροπλάνα. Από τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν, διατάχθηκαν οι Μεραρχίες να συνεχίσουν την προέλασή τους. Στις 18-3-1921, πραγματοποιήθηκαν δύο αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού και διαπιστώθηκε ότι ο εχθρός μετέφερε ενισχύσεις και συγκέντρωνε ισχυρές δυνάμεις για να ανακαταλάβει τα χαμένη εδάφη και εκτέλεσαν και σύνδεσμο πεζικού. Κατόπιν των ανωτέρω, στις 19 Μαρτίου, πραγματοποιήθηκε σύμπτυξη των ελληνικών δυνάμεων και η Γ΄ Μοίρα πραγματοποίησε δύο εξόδους αναγνώρισης των κινήσεων των στρατευμάτων και του Μετώπου. Αναγνωρίστηκαν και βομβαρδίστηκαν οι εχθρικές θέσεις και συγκεντρώσεις, ενώ το ένα αεροπλάνο βλήθηκε και εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση. Στις 20 Μαρτίου, το Γ΄ ΣΣ υποχώρησε στις θέσεις εξόρμησής του και ζητήθηκε από την Αεροπορία να παρακολουθήσει τις ημέτερες και εχθρικές κινήσεις. Η σύμπτυξη συνεχίστηκε και την 21^η Μαρτίου και σε πτήση αναγνώρισης διαπιστώθηκε ότι ο εχθρός παρέμενε οχυρωμένος. Στις 22-3-21 εκτέλεσαν πτήση αναγνώρισης του Μετώπου, των φίλιων και εχθρικών θέσεων. Η αναγνώριση του εχθρικού τομέα συνεχίστηκε με πτήσεις στις 26 και 27 Μαρτίου, σύμφωνα με τις οποίες δεν παρατηρήθηκαν εχθρικές κινήσεις, ούτε δημιουργία νέων οχυρωματικών έργων. Η αεροπορική δραστηριότητα συνεχίστηκε μέχρι το τέλος του μήνα. Με την επιστροφή των ελληνικών στρατευμάτων στην Προύσα, διακόπηκαν οι

πτήσεις και τα αεροσκάφη με το προσωπικό που είχαν σταλεί για ενίσχυση, επέστρεψαν στις βάσεις τους⁴¹⁹.

Την ίδια περίοδο είχε ξεκινήσει η πορεία του Α΄ Σώματος Στρατού από το Ουσάκ προς το Αφιόν Καραχισάρ με την υποστήριξη της Ναυτικής Αεροπορίας από το αεροδρόμιο του Ουσάκ, όπου εκεί βρισκόταν τα Προκεχωρημένα Σμήνη και το Μικτό Αεροπορικό Απόσπασμα. Από την πρώτη ημέρα της εξόρμησης (10 Μαρτίου), ξεκίνησαν πτήσεις αναγνώρισης και βομβαρδισμού, αλλά δυστυχώς δεν έχουν διασωθεί αρκετά στοιχεία για τη συγκεκριμένη περίοδο. Το Α΄ ΣΣ ξεκίνησε από το Ουσάκ με σκοπό να καταλάβει την τοποθεσία Τουμλού Μπουνάρ και στη συνέχεια το Αφιόν Καραχισάρ. Η Ναυτική Αεροπορία εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης προς Τσεντίζ και Μπανάζ. Την επόμενη ημέρα, πραγματοποίησε δύο εξόδους αναγνώρισης τομέα, όπου παρατηρήθηκε κίνηση μικρών εχθρικών δυνάμεων. Στις 12-3-1921, αναγνωρίστηκε η ολοκληρωτική υποχώρηση του εχθρού και η ακάθεκτη προέλαση των ελληνικών στρατευμάτων, η οποία συνεχίστηκε και τις δύο επόμενες ημέρες, οπότε το 5/42 Σύνταγμα του Συνταγματάρχη Πλαστήρα κατέλαβε την 14-3-21 την πόλη του Αφιόν Καραχισάρ. Η Αεροπορία τη μέρα εκείνη εκτέλεσε δύο πτήσεις, στις οποίες διαπιστώθηκε η άτακτη υποχώρηση του εχθρού την οποίαπίστευσαν με πολυβολισμούς, παρά την προσπάθεια των Τούρκων έφιππων αξιωματικών να συγκρατήσουν τα τμήματά τους. Στη συνέχεια ενημέρωσαν τη διοίκηση του Α΄ ΣΣ για τα τεκταινόμενα. Στις 15 Μαρτίου, εκτελέστηκαν εκκαθαριστικές επιχειρήσεις στη γύρω περιοχή και η Αεροπορία πραγματοποίησε δύο εξόδους αναγνώρισης και βομβαρδισμού κατά του εχθρού που υποχωρούσε. Διαπιστώθηκε η πλήρης απομάκρυνση του αντιπάλου, ενώ στη δεύτερη πτήση, λόγω μηχανικής βλάβης πραγματοποιήθηκε αναγκαστική προσγείωση⁴²⁰.

Στις 17 Μαρτίου, το Α΄ ΣΣ οργανώθηκε αμυντικά στην κατεχόμενη γραμμή, και η Αεροπορία αποφάσισε να χρησιμοποιήσει ως πεδίο

⁴¹⁹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 80-88.

⁴²⁰ Η περιοχή είχε καταληφθεί από τις ελληνικές δυνάμεις, όμως οι κάτοικοι επιτέθηκαν στο πλήρωμα, το οποίο αναγκάστηκε να αμυνθεί με το πολυβόλο του αεροπλάνου και να πάρει όμηρο κάτοικο, για να διασφαλίσουν την ακεραιότητα του αεροπλάνου. ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 88-91.

προσγείωσης μία ομαλή έκταση έξω από την πόλη. Πράγματι, μέχρι την 18^η Μαρτίου, είχαν μετασταθμεύσει δύο αεροπλάνα προκειμένου να εκτελούν επιχειρήσεις, κοντά στο Μέτωπο. Αμέσως εκτελέστηκαν αποστολές αναγνώρισης, όπου διαπιστώθηκαν αφίξεις σημαντικών εχθρικών δυνάμεων στο σιδηροδρομικό σταθμό του Μπουγιούκ Τσομπανλάρ για την ενίσχυση του αντιπάλου, μεγάλες εχθρικές συγκεντρώσεις με 2 πυροβόλα, άλλες με πυροβολαρχίες, οι οποίες ανήκαν στο 12^ο Τουρκικό ΣΣ, που προετοιμαζόταν για επίθεση. Μετά την πληροφόρηση της διοίκησης, αποφασίστηκε η XIIIη Ελληνική Μεραρχία να επιτεθεί στις τουρκικές δυνάμεις. Η Αεροπορία υποστήριξε τις επιθετικές ενέργειες με δύο αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού των εχθρικών δυνάμεων. Η XIIIη Ελληνική Μεραρχία προωθήθηκε ακόμη ανατολικότερα, καταστρέφοντας το σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ η Αεροπορία εκτέλεσε στις 20 Μαρτίου αποστολές βομβαρδισμού στη γραμμή του Μετώπου. Το αεροπλάνο δέχτηκε σφοδρά αντιαεροπορικά πυρά και εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση. Λόγω της μη επίτευξης του ΑΝΣΚ από το Γ' ΣΣ, προετοιμάστηκε η επιστροφή στο Ουσάκ, καθώς η παραμονή στο Αφιόν Καραχισάρ κρίθηκε άσκοπη. Κατά τη σύμπτυξη των ελληνικών δυνάμεων, οι Τούρκοι προσπάθησαν να αποκόψουν τις οδούς υποχώρησης χωρίς επιτυχία. Η Αεροπορία πραγματοποίησε στις 26 και 27 του ίδιου μήνα δύο πτήσεις αναγνώρισης τομέα και βομβαρδισμού και πολυβολισμού των εχθρικών δυνάμεων. Στις 29 και 30 Μαρτίου εκτελέστηκαν πτήσεις αναγνώρισης (1 και 2 έξοδοι αντίστοιχα) σε περιοχή που είχαν επισημανθεί ισχυρές δυνάμεις, που σκόπευαν να προσβάλουν το χωριό Μπανάζ, το οποίο ήταν κέντρο ανεφοδιασμού του Α' ΣΣ. Ο εχθρός χτυπήθηκε από αέρος με όλα τα διατιθέμενα μέσα, ενώ η XIIIη Μεραρχία κατόρθωσε να τις απωθήσει. Την τελευταία ημέρα του μήνα, εκτέλεσε τρεις εξόδους αναγνώρισης, βομβαρδισμού και φωτογράφισης περιοχών ενδιαφέροντος, ενώ παρατηρήθηκε εχθρικό αεροπλάνο που εκτελούσε αντίστοιχη αποστολή πάνω από τα ημέτερα τμήματα, με αποτέλεσμα το ελληνικό πλήρωμα να το καταδιώξει, χωρίς όμως αποτέλεσμα⁴²¹.

⁴²¹ ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 91-92.

Συνολικά πραγματοποιήθηκαν από τη Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων επ΄ ωφελεία του Γ΄ Σώματος Στρατού 44 έξοδοι αεροσκαφών και από τη Ναυτική Αεροπορία επ΄ ωφελεία του Α΄ ΣΣ 23. Η Πολεμική Αεροπορία κατά την περίοδο των επιχειρήσεων εκτέλεσε με επιτυχία τις αποστολές που της ανατέθηκαν. Η πλειοψηφία αυτών ήταν πτήσεις αναγνώρισης, βομβαρδισμού – πολυβολισμού και φωτογράφισης, ενώ πραγματοποιήθηκαν από τη Ναυτική Αεροπορία πτήσεις περιπολίας, για τον εντοπισμό εχθρικού αεροπλάνου. Σε περιπτώσεις εμφάνισης του εχθρού από αέρος, επακολουθούσε καταδίωξη του. Αρνητικός παράγοντας υπήρξαν οι συχνές βλάβες που παρουσίαζαν τα αεροπλάνα, με αποτέλεσμα να ματαιώνονται αποστολές ή να εκτελούνται αναγκαστικές προσγειώσεις, που τις περισσότερες φορές οδηγούσαν σε σημαντικές ζημιές στα αεροπλάνα, κυρίως λόγω του μη προπαρασκευασμένου σημείου επαφής. Επίσης, η μεγάλη απόσταση των αεροδρομίων από το θέατρο των επιχειρήσεων περιόριζε το διαθέσιμο χρόνο για την αποτελεσματικότερη εκτέλεση της αποστολής. Σε αυτό θα συντελούσε και η καλύτερη κατανομή του έργου, όμως λόγω περιορισμένης αντίληψης των δυνατοτήτων του αεροπλάνου στο Επιτελείο, οι αποστολές εστιαζόταν στην αναγνώριση του τομέα ενδιαφέροντος και την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των μαχόμενων τμημάτων. Σημαντική ήταν η συμβολή τους ως σύνδεσμος πεζικού, καθώς μπορούσαν να συντονιστούν οι Μεραρχίες και το Επιτελείο να έχει μια ολοκληρωμένη εικόνα του Μετώπου, ώστε να λαμβάνει ορθές αποφάσεις. Αισθητή ήταν η έλλειψη επαρκών πτήσεων για φωτογράφιση, που θα βοηθούσαν στη συμπλήρωση των επιτελικών χαρτών που παρουσίαζαν σοβαρές ελλείψεις, πάνω στους οποίους αποτυπωνόταν οι εχθρικές θέσεις και κινήσεις. Επίσης, δεν πραγματοποιήθηκε κανονισμός βολής, γιατί δεν υπήρξε ανάλογη προπαρασκευή, και τα αεροπλάνα δεν ήταν εφοδιασμένα με τους ασύρματους τηλεγράφους. Σημαντική ήταν η δράση κατά της εχθρικής αεροπορίας, αφού καταδιώχθηκαν όσα εχθρικά αεροπλάνα έγιναν αντιληπτά και πλησίασαν το θέατρο των επιχειρήσεων, ενώ προσβλήθηκαν επιτυχώς και τα εχθρικά αεροδρόμια.

Η μη διατήρηση των μέτρων ασφαλείας των αεροπλάνων κατά τη διάρκεια βομβαρδισμού ή πολυβολισμού του εχθρού, με σκοπό την αύξηση της αποτελεσματικότητας και η ατέλεια του αεροπορικού υλικού προκάλεσε

σημαντική φθορά στα μέσα και περιόρισε τα διαθέσιμα πυρομαχικά και καύσιμα. Το βέβαιο είναι ότι το προσωπικό των Μοιρών εκδήλωσε υπερβάλλον ζήλο και τόλμη για να ανταποκριθούν στις επιχειρησιακές ανάγκες, γι' αυτό και τιμήθηκαν ανάλογα από τη στρατιωτική ηγεσία⁴²².

Η δραστηριότητά της Αεροπορίας μέχρι τον Ιούλιο του 1921

Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις του Μαρτίου δεν έφεραν τα επιθυμητά αποτελέσματα, καθώς ο ελληνικός στρατός για πρώτη φορά αντιμετώπισε ισχυρή αντίσταση από τον κεμαλικό στρατό. Αυτό προκάλεσε τη διεθνή αποδυνάμωση των ελληνικών θέσεων, σε αντίθεση με την Τουρκία που ενισχυόταν, έχοντας πλέον την υποστήριξη Γάλλων, Ιταλών αλλά και των Ρώσων. Έτσι, αποφασίστηκε η αναδιοργάνωση του στρατεύματος με σκοπό τη συνέχιση των στρατιωτικών προσπαθειών, ώστε να επιτευχθεί ο στρατιωτικός ΑΝΣΚ, που ήταν η συντριβή των κεμαλικών δυνάμεων, σκοπός όμως που υπερέβαινε τις δυνατότητες του Έθνους. Έτσι, το στράτευμα οργανώθηκε σε δύο τμήματα, το Νότιο Τμήμα της Στρατιάς που ανέλαβε ο Αρχιστράτηγος Α. Παπούλας και το Βόρειο Τμήμα της Στρατιάς που ανέλαβε ο Υποστράτηγος Πολυμενάκος.

Στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης του στρατεύματος, πραγματοποιήθηκαν κάποιες αλλαγές και στην Αεροπορία. Ιδρύθηκε η Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας (ΔΑΥΣΜΑ) στην έδρα της Στρατιάς Μικράς Ασίας και ήταν η προϊστάμενη αρχή της Αεροπορίας στη Μικρά Ασία. Το κλιμάκιο του Όρχου Αεροπορίας μετονομάστηκε σε Όρχο Αεροπορίας Στρατιάς Μικράς Ασίας και όντας ως ανεξάρτητος Λόχος μπορούσε να προμηθεύεται υλικά για την τεχνική και υλική υποστήριξη των πολεμικών Μοιρών, χωρίς τη μεσολάβηση του Όρχου Θεσσαλονίκης, ο οποίος συνέχιζε να παρέχει επισκευασμένο αεροπορικό υλικό. Επιπλέον, εκδόθηκαν αυστηρές διαταγές για την αποφυγή αεροπορικών ατυχημάτων, που είχαν στερήσει την Αεροπορία σε έμψυχο και άψυχο υλικό. Έγινε προσπάθεια εκπαίδευσης του προσωπικού στην αεροφωτογραφία και τον σύνδεσμο πεζικού και τον κανονισμό βολής, ενώ τοποθετήθηκαν ασύρματοι τηλέγραφοι σε ορισμένα αεροπλάνα. Επίσης, ανασυγκροτήθηκαν οι Μοίρες ως εξής: Η Α΄ Μοίρα

⁴²² ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 92-95.

συνέχιζε να παραμένει στη Θράκη, ενισχύοντας τις Μοίρες στη Μικρά Ασία. Η Β΄ Μοίρα, μεταστάθμευσε στο Ουσάκ στις 5 Απριλίου και τέθηκε υπό τη διοίκηση του νότιου Συγκροτήματος Μεραρχιών μαζί με τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη. Σταδιακά ενισχύθηκε με αεροπλάνα (έξι Breguet 14 και δύο Spad) και προσωπικό (έξι χειριστές και παρατηρητές). Η Γ΄ Μοίρα που έδρευε στην Προύσα, παρέμεινε στη θέση της. Στη δύναμή της είχε ενταγμένα έξι αεροσκάφη Breguet 14, ένα Spad, ένα Nieuport και σε αυτά προστέθηκαν τον Ιούλιο άλλα πέντε Breguet 14 προερχόμενα από τη Θεσσαλονίκη. Η Δ΄ Μοίρα, δημιουργήθηκε την 1η Μαΐου 1921 στο αεροδρόμιο της Μίκρας στη Θεσσαλονίκη. Αρχικά διέθετε τέσσερα αεροσκάφη Breguet 14 και δύο AR και με την άφιξή της στη Μικρά Ασία θα αποκτούσε άλλα δύο. Στις 10 Μαΐου τα αεροπλάνα της Μοίρας έφτασαν μέσω Αλεξανδρούπολης, στο αεροδρόμιο Καζαμίρ της Σμύρνης, όπου τοποθετήθηκε και το προβλεπόμενο προσωπικό. Για την ενίσχυση της Μοίρας σε αεροπλάνα, εφοδιάστηκε με ακόμη επτά και μετακινήθηκε στο Ουσάκ στις 24 Μαΐου⁴²³. Μαζί με τη Β΄ Μοίρα⁴²⁴, αποτέλεσαν τον Αεροπορικό Τομέα Ουσάκ. Τέλος η κατάσταση και η οργάνωση της Ναυτικής Αεροπορίας έμεινε αμετάβλητη. Η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα παρέμενε στη Σμύρνη, υπαγόμενη απευθείας στο υπουργείο Ναυτικών και για τις ανάγκες των επιχειρήσεων προώθησε δύο Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη στο Ουσάκ, μαζί με τις Β΄ και Δ΄ Μοίρες της Στρατιωτικής Αεροπορίας⁴²⁵.

Κατά το προπαρασκευαστικό στάδιο των θερινών επιχειρήσεων, εφαρμόστηκε με σχολαστικότητα η φωτογραφική αναγνώριση. Τα αεροπλάνα εκτελούσαν συνεχώς αποστολές για να επικαιροποιηθούν οι χάρτες της Στρατιάς και πάνω σε αυτούς να αποτυπωθούν οι θέσεις, τα οχυρωματικά έργα του εχθρού κτλ. Η Γ΄ Μοίρα εκτελούσε αποστολές επ΄ ωφελεία του Γ΄ ΣΣ και η Β΄ Μοίρα, τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη και αργότερα η Δ΄ Μοίρα επ΄ ωφελεία του Α΄ ΣΣ. Παράλληλα, η διοίκηση ενημερωνόταν για τις κινήσεις

⁴²³ Ένα αεροπλάνο AR, λόγω μηχανικής βλάβης έπεσε με αποτέλεσμα τον τραγικό θάνατο του πληρώματος (Λοχίας Πετρακάκης και δεκανέας Βαλσαμάκης). Τα αεροπλάνα που παραδόθηκαν στη Μοίρα ήταν 3 Breguet 14, 3 Spad και 1 Gaudron G-3.

⁴²⁴ Ο Λεμπέσης κατά τη πτήση μετάβαση στο Ουσάκ, έχασε τον προσανατολισμό του και λόγω μηχανικής βλάβης προσγειώθηκε σε εχθρικό έδαφος και μαζί με τον Λοχία Λεκάκο εγκλείστηκαν στις φυλακές Καισαρείας, απ΄ όπου ο πρώτος απελευθερώθηκε μετά την ανακωχή, ο δε δεύτερος πέθανε από τις κακουχίες.

⁴²⁵ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 96-102.

στρατευμάτων, μεταγωγικών, την κατάσταση των γεφυρών, ενώ πραγματοποιήθηκαν και βομβαρδισμοί εχθρικών προφυλακών. Στις 17 Απριλίου, η Γ΄ Μοίρα υποστήριξε επιθετικές επιχειρήσεις της ΙΙΙης Μεραρχίας, με σκοπό την εκκαθάριση της ορεινής περιοχής του Ολύμπου, νοτιοδυτικά της Προύσας, από τακτικά και άτακτα τουρκικά στρατεύματα. Στην πτήση αυτή αναγνωρίστηκε η περιοχή, η κατάσταση του οδικού δικτύου και βομβαρδίστηκε εχθρικό χωριό. Στις 18-4-21, η πρώτη έξοδος δεν ολοκληρώθηκε λόγω μηχανικής βλάβης και στη δεύτερη αναγνωρίστηκε ο τομέας ενδιαφέροντος και βομβαρδίστηκε εχθρική φάλαγγα. Στις 21 Απριλίου πραγματοποιήθηκε πτήση αναγνώρισης, όπου εντοπίστηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις, κέντρο εφοδιασμού και αντάρτες. Στις 23 του ίδιου μήνα, η Μοίρα εκτέλεσε ειδική αποστολή φωτογράφισης, η οποία δεν ολοκληρώθηκε λόγω μηχανικής βλάβης και επαναλήφθηκε αργότερα, προσδιορίζοντας νέα οχυρωματικά έργα. Στις 24 Απριλίου η αποστολή φωτογράφισης δεν εξετελέσθη λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, και έγινε μόνο αναγνώριση τομέα. Στις 29 Απριλίου εκτελέστηκε πτήση φωτογράφισης, όμως λόγω μηχανικής βλάβης το πλήρωμα κινδύνευσε να πέσει σε εχθρικά χέρια⁴²⁶. Στις 2 Μαΐου 1921, λήφθηκαν φωτογραφίες του τομέα ενδιαφέροντος παρά τα πυκνά αντιαεροπορικά πυρά, ενώ σε ενημέρωση εμφάνισης εχθρικού αεροπλάνου απογειώθηκε ζευγάρι αεροσκαφών για να το καταδιώξουν, χωρίς αποτέλεσμα. Την επομένη, πραγματοποιήθηκαν δύο αποστολές φωτογράφισης εν μέσω σφοδρών αντιαεροπορικών πυρών, με αποτέλεσμα το ένα αεροπλάνο να υποστεί αρκετές ζημιές. Από 4 έως 11 Μαΐου, λόγω πυκνής ομίχλης, οι αποστολές αναγνώρισης και φωτογράφισης δεν ήταν αποτελεσματικές. Στις 12 του ίδιου μήνα εκτελέστηκαν δύο πτήσεις φωτογράφισης τομέα και ρίχτηκαν προκηρύξεις σε διάφορα σημεία του μετώπου. Στις 18 Μαΐου η αποστολή βομβαρδισμού του αεροδρομίου Εσκή Σεχέρ ματαιώθηκε κατά τη διάρκεια της πτήσης λόγω μηχανικής βλάβης του αεροπλάνου. Στις 30-5-21 εκτελέστηκαν τέσσερις έξοδοι (δύο ματαιώσεις λόγω βλάβης αεροσκάφους), όπου τα αεροπλάνα αναγνώρισαν και βομβάρδισαν το Εσκή Σεχέρ, το ομώνυμο αεροδρόμιο, όπου εντοπίστηκαν δύο εχθρικά αεροπλάνα και το σιδηροδρομικό σταθμό, χωρίς σημαντικά

⁴²⁶ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 103-105.

αποτελέσματα και στη συνέχεια εκτέλεσαν αναγνώριση τομέα και ρίψη προκηρύξεων. Παρατηρήθηκε μεγάλος αριθμός από βαγόνια, σκηνές προσωπικού και οχυρωματικά έργα χωρητικότητας 6.000 ανδρών. Η αποστολή φωτογράφισης ματαιώθηκε λόγω βλάβης των αεροσκαφών⁴²⁷.

Επ' ωφελεία του Α' ΣΣ, τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη, εκτέλεσαν αποστολές κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού σταδίου των θερινών επιχειρήσεων. Έτσι, την 1^η Απριλίου, πραγματοποιήθηκαν τρεις πτήσεις αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών στρατευμάτων και στις 2 Απριλίου εκτελέστηκαν άλλες δύο έξοδοι αναγνώρισης, όπου στη μεν πρώτη επακολούθησε αναχαίτιση τουρκικού αεροπλάνου, το οποίο τράπηκε σε φυγή και στη δεύτερη βομβαρδίστηκαν δυνάμεις ιππικού. Στις 4-4-1921, εκτέλεσαν δύο πτήσεις αναγνώρισης, όπου εντόπισαν και βομβάρδισαν εχθρικό καταυλισμό και δύο μέρες αργότερα, πραγματοποιήθηκαν τρεις αποστολές, εκ των οποίων οι δύο αναγνώρισης και βομβαρδισμού και μία καταδίωξης εχθρικού αεροπλάνου. Ομοίως, πτήσεις περιπολιών πραγματοποιήθηκαν την 7^η και 8^η Απριλίου, όπου καταδιώχθηκε τουρκικό αεροπλάνο και στις 10-4-1921 πραγματοποιήθηκε πτήση αναγνώρισης. Μέχρι το τέλος Απριλίου, το Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη πραγματοποίησαν άλλες 15 αποστολές, εκ των οποίων οι έξι ήταν περιπολίας και καταδίωξης εχθρικού αεροσκάφους και οι υπόλοιπες πτήσεις αναγνώρισης. Σε μία από αυτές, λόγω νεφών και απώλειας προσανατολισμού, το πλήρωμα προσγειώθηκε στην ιταλική ζώνη, και αιχμαλωτίστηκε⁴²⁸.

Αντίστοιχα, η Β' Μοίρα που μεταστάθμευσε τον Απρίλιο στο Ουσάκ, ήταν έτοιμη να αναλάβει έργο μετά τα μέσα του μηνός. Έτσι, η πρώτη αποστολή αναγνώρισης εχθρικών κινήσεων και φωτογράφισης τομέα πραγματοποιήθηκε στις 19 Απριλίου, εντοπίζοντας υπό εξέλιξη οχυρωματικά έργα, αλλά λόγω κακών ατμοσφαιρικών συνθηκών δεν λήφθησαν φωτογραφίες. Στις 24 του ίδιου μήνα, εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης εχθρικών συγκεντρώσεων και οργανώσεων και δύο μέρες αργότερα,

⁴²⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 105-107.

⁴²⁸ Το πλήρωμα ήταν ο ανθυποπλοίαρχος Ψαρουδάκης και ο σημαιοφόρος Χρηστίδης. Ο πρώτος δραπέτευσε και μέσω Αλεξάνδρειας επέστρεψε στην Αθήνα, ο δε δεύτερος κρατήθηκε αιχμάλωτος μέχρι τη λήξη της Μικρασιατικής Εκστρατείας. ΓΕΑ, Τόμος, Β', σ. 111-112.

πραγματοποιήθηκε επιτυχής πτήση φωτογράφισης εχθρικών οχυρώσεων μήκους 2 χλμ και εχθρικών συγκεντρώσεων. Στο τέλος του μήνα, η Μοίρα ενισχύθηκε με δύο αεροπλάνα και δύο χειριστές και τον Μάιο με άλλα δύο αεροπλάνα. Στις 30 Απριλίου, εκτελέστηκαν δύο έξοδοι αναγνώρισης τομέα και το Μάιο, σε συνεργασία με τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη, ανέπτυξε έντονη δράση στο Νότιο Τομέα.

Στις 2 Μαΐου πραγματοποιήθηκαν τρεις έξοδοι αεροπλάνων. Στις δύο πρώτες εκτέλεσαν αναγνώριση τομέα, όμως λόγω νεφών δεν λήφθησαν αεροφωτογραφίες και η τρίτη έξοδος ήταν περιπολία για την αναχαίτιση τυχόν εχθρικού αεροπλάνου, που δεν εμφανίστηκε. Τα αποτελέσματα της αναγνώρισης ήταν σημαντικά, καθώς εντοπίστηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις, αεροδρόμιο με ένα αεροπλάνο, οχυρωματικά έργα ολοκληρωμένα ή υπό εξέλιξη, που θα μπορούσαν να χωρέσουν δύναμη Σώματος Στρατού. Την επομένη ημέρα, πραγματοποιήθηκαν δύο έξοδοι αναγνώρισης και φωτογράφισης των ισχυρών αμυντικών οργανώσεων του εχθρού και στις 5 Μαΐου μόνο μια έξοδος, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Στις 7-5-1921, διατάχθηκε απογείωση αεροπλάνου για αναχαίτιση εχθρικού που εμφανίστηκε πάνω από το αεροδρόμιο του Ουσάκ, χωρίς όμως να μπορέσουν να το καταδιώξουν. Παρ' όλα αυτά έγινε αναγνώριση τομέα, όπου εντοπίστηκαν νέα οχυρωματικά έργα σε διάφορες θέσεις και ζωηρή κίνηση μεταγωγικών (1.400 οχημάτων περίπου) και αντίστοιχη στο σιδηροδρομικό σταθμό. Ταυτόχρονα, απογείωθηκε καταδιωκτικό Sopwith Camel, από τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη για την καταδίωξη εχθρικού αεροπλάνου, χωρίς αποτέλεσμα. Στις 8 Μαΐου εμφανίστηκε ξανά το τουρκικό αεροπλάνο και απογείωθηκαν τρία Breguet 14 και ένα Sopwith Camel, χωρίς όμως αποτέλεσμα. Για την αναχαίτιση των εχθρικών αεροπλάνων, η Β' Μοίρα ενισχύθηκε με ένα αεροπλάνο τύπου Spad. Στις 13-5-1921 πραγματοποιήθηκε αποστολή αναγνώρισης συγκεκριμένων διαβάσεων, όπου παρατηρήθηκαν πολλές οχυρώσεις και συμπληρώθηκαν και διορθώθηκαν τα λάθη των επιτελικών χαρτών. Στις 18 Μαΐου πραγματοποιήθηκαν τέσσερις έξοδοι, εκ των οποίων δύο πτήσεις αναγνωρίσεις τομέα, μία περιπολία και μία πτήση φωτογράφισης, όπου φωτογραφήθηκαν χαρακώματα και άλλα σημεία ενδιαφέροντος. Την επομένη εκτελέστηκαν δύο αποστολές αναγνώρισης οδικών αρτηριών, όπου

αποτυπώθηκαν στους χάρτες οι οδικοί άξονες στις περιοχές που σχεδιαζόταν οι κινήσεις των ελληνικών στρατευμάτων για την κατάληψη της Κιουτάχειας, καθώς και οι οχυρωματικές γραμμές κατά μήκος του μετώπου. Στις 29 του ίδιου μήνα έγιναν δύο πτήσεις αναγνώρισης και φωτογράφισης της σιδηροδρομικής γραμμής Αφιόν Καραχισάρ – Αϊβαλί και των εχθρικών οχυρώσεων. Τέλος, στο τέλος του μήνα πραγματοποιήθηκε αποστολή αναγνώρισης, χωρίς να επιβεβαιωθούν πληροφορίες σημαντικών εχθρικών κινήσεων⁴²⁹.

Τον Ιούνιο του 1921, η δράση των δύο αεροποριών αυξήθηκε, λόγω των επικείμενων γενικών επιχειρήσεων. Ως ημέρα εξόρμησης ορίστηκε για το Γ΄ Σώμα Στρατού η 25^η Ιουνίου, για το βόρειο Τμήμα και το μεικτό Απόσπασμα της 9ης Μεραρχίας η 27^η Ιουνίου και για το νότιο Τμήμα της Στρατιάς η 28^η Ιουνίου. Στην Αεροπορία ανατέθηκε η εκτέλεση αποστολών αναγνώρισης του εχθρικού τομέα, παρενόχλησης και βομβαρδισμού του αντιπάλου και περιπολίες για την αντιμετώπιση της εχθρικής αεροπορίας. Την 1^η Ιουνίου, η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων επιχείρησε δύο εξόδους αναγνώρισης περιοχής, οι οποίες όμως ματαιώθηκαν λόγω βλάβης των αεροσκαφών και πραγματοποιήθηκαν την επομένη με ικανοποιητικά αποτελέσματα. Το πλήρωμα έριξε προκηρύξεις και εντόπισε την καταστροφή γέφυρας και νέες οχυρωματικές θέσεις, υποβάλλοντας σχεδιάγραμμα και φωτογραφίες. Την 5^η Ιουνίου, καταδίωξαν τουρκικό αεροπλάνο χωρίς αποτέλεσμα και την επομένη έριξαν προκηρύξεις και αναγνώρισαν τον τομέα ενδιαφέροντος. Την 8^η Ιουνίου, εκτελέστηκαν τρεις εξόδοι βομβαρδισμού του Εσκή Σεχέρ (η μία ματαιώθηκε στη διαδρομή λόγω βλάβης του αεροπλάνου), προσβάλλοντας το σιδηροδρομικό σταθμό, όπου βρίσκονταν 100 βαγόνια εν μέσω σφοδρών αντιαεροπορικών και το άλλο αεροπλάνο έπληξε το γειτονικό αεροδρόμιο, προκαλώντας ζημιές στα υπόστεγα και πανικό στο προσωπικό του. Στις 12 Ιουνίου πραγματοποιήθηκε πτήση αναγνώρισης της ΧΙης Μεραρχίας που κατευθυνόταν προς το Εσκή Σεχέρ και την επομένη στη δεύτερη έξοδο (στην πρώτη δεν επιτεύχθηκε η αποστολή λόγω νεφών), σύνδεσμο πεζικού, όπου ρίχτηκαν σχετικές διαταγές από το Στρατηγείο προς τη Μεραρχία. Στις 14 Ιουνίου πραγματοποιήθηκε πτήση αναγνώρισης, χωρίς ιδιαίτερα ευρήματα και

⁴²⁹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 107-111.

την επομένη τρία αεροπλάνα απογειώθηκαν για να καταδιώξουν τουρκικό, χωρίς αποτέλεσμα⁴³⁰. Στις 16 Ιουνίου, εχθρικό αεροπλάνο βομβάρδισε το αεροδρόμιο της Προύσας που ήταν η βάση της Γ΄ Μοίρας και αμέσως απογειώθηκαν δύο αεροπλάνα για να το καταδιώξουν, ανεπιτυχώς. Μετά από τρεις ώρες επανεμφανίστηκε βομβαρδίζοντας ημέτερες θέσεις και καταδιώχτηκε από ζευγάρι αεροσκαφών, χωρίς πάλι να το συναντήσουν. Σε μία άλλη πτήση για αναγνώριση των θέσεων της Χης Μεραρχίας, αυτή διακόπηκε λόγω βλάβης του αεροπλάνου. Η αποστολή πραγματοποιήθηκε την επομένη, όπου εντοπίστηκαν τα προκεχωρημένα τμήματα της Μεραρχίας, τα οποία ενημερώθηκαν σχετικά από τον παρατηρητή. Στις 18 Ιουνίου, έγινε επιτυχής αναγνώριση των θέσεων των ελληνικών Μεραρχιών, αλλά και των εχθρικών συγκεντρώσεων. Επίσης, εντοπίστηκαν ελληνικά και φορτηγά πλοία στο λιμάνι της Γιάλοβας. Η προέλαση των Μεραρχιών παρακολουθούνταν από αέρος και στις 21 Ιουνίου 1921 ολοκληρώθηκε η προετοιμασία του Γ΄ ΣΣ για τις καλοκαιρινές επιχειρήσεις⁴³¹.

Στον τομέα του Α΄ ΣΣ, στη φάση της προπαρασκευής, η δράση των Προκεχωρημένων Ναυτικών Σμηνών και των Β΄ και Δ΄ Μοιρών Αεροπλάνων ήταν εξίσου έντονη, εκτελώντας αποστολές αναγνώρισης, βομβαρδισμού εχθρικών θέσεων, καταδίωξης αεροπλάνων, και για την εκπαίδευση του προσωπικού εκτελέστηκαν πτήσεις κανονισμού βολής πυροβολικού και συνδέσμου πεζικού. Η πτητική δραστηριότητα ξεκίνησε στις 2 Ιουνίου με δύο αποστολές συνδέσμου μεταξύ της Ιης, Vης και XIIIης Μεραρχίας. Στις 3 Ιουνίου πραγματοποιήθηκαν τέσσερεις πτήσεις: καταδίωξη εχθρικού αεροπλάνου, όπου ο Τούρκος ανέπτυξε ταχύτητα και εξαφανίστηκε, αναγνώριση εχθρικών θέσεων, όπου παρατηρήθηκαν κάποια νέα χαρακώματα (κάποια με συρματοπλέγματα) και καταυλισμοί και πτήση κανονισμού βολής πυροβολικού. Στις 6-6-1921, πραγματοποιήθηκε η πρώτη εμπλοκή με τουρκικό αεροπλάνο, το οποίο όμως απομακρύνθηκε, αφού προηγουμένως είχε δεχτεί τις βολές του Πετροπουλέα που πετούσε με αεροπλάνο Spad. Την ίδια μέρα σε αποστολή αναγνώρισης, επαληθεύτηκαν οι πληροφορίες για τις εχθρικές οχυρωματικές γραμμές που κατέληγαν στο

⁴³⁰ Λόγω μηχανικής βλάβης το ένα αεροπλάνο προσέκρουσε σε δέντρο και καταστράφηκε μερικώς. ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 115.

⁴³¹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 113-116.

χωριό Μαχάτ, καθώς και άλλες μικρότερες και ρίχτηκαν προκηρύξεις σε αυτά και στο σιδηροδρομικό σταθμό της Κιουτάχειας και του αεροδρομίου της.

Στις 7 Ιουνίου ξεκίνησε τις αποστολές και η Ναυτική Αεροπορία, εκτελώντας πτήση περιπολίας και αναγνώριση περιοχής. Την ίδια ημέρα συμμετείχε για πρώτη φορά σε πολεμικές επιχειρήσεις και η Δ΄ Μοίρα Αεροπλάνων, με αποστολή φωτογραφικής αναγνώρισης οχυρωματικής γραμμής και εχθρικών καταυλισμών και ρίψης προκηρύξεων. Στις 8 Ιουνίου η ΝΑ, εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών τμημάτων. Στις 9 Ιουνίου, σχηματισμός επτά⁴³² αεροσκαφών DH-9 των Ναυτικών Σμηνών, **πραγματοποίησε για πρώτη φορά μαζικό βομβαρδισμό σε διάφορους στόχους στην Κιουτάχεια**. Η Ναυτική Αεροπορία εκτός από τα αεροσκάφη DH-9, που είχαν ειδικούς φορείς ανάρτησης βομβών, είχε μεγαλύτερη εμπειρία και εξειδίκευση στο βομβαρδισμό από την Στρατιωτική Αεροπορία. Τα αποτελέσματα ήταν ανώτερα από κάθε προσδοκία, καθώς χτυπήθηκαν ο σιδηροδρομικός σταθμός, το αεροδρόμιο, δημόσια κτήρια, στρατώνες, αποθήκες, γέφυρες και στρατιωτικοί καταυλισμοί έξω από την πόλη και τον σιδηροδρομικό σταθμό Αλαγιούντ. Στην επιστροφή δέχτηκαν σφοδρά αντιαεροπορικά πυρά, χωρίς κάποια απώλεια αεροσκάφους⁴³³.

Την ίδια μέρα, η ΣΑ εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης, όπου εντοπίστηκαν πυροβολεία, καταυλισμός ανδρών και οχυρωματικά έργα πρόσφατα ενισχυμένα. Επίσης, σε άλλη έξοδο πραγματοποιήθηκε κανονισμός βολής. Στις 11 Ιουνίου εκτελέστηκε μία έξοδος περιπολίας και μία κανονισμού βολής. Στις 12-6-1921 πραγματοποιήθηκε μία έξοδος περιπολίας, ενώ από τις 14 Ιουνίου η πτητική δραστηριότητα αυξήθηκε, καθώς το Επιτελείο ήθελε να γνωρίζει την εχθρική διάταξη μάχης. Έτσι, τη μέρα αυτή εκτελέστηκαν δύο πτήσεις αναγνώρισης των θέσεων των αντιμαχόμενων δυνάμεων, δεν κατέστη όμως δυνατό να εντοπιστούν οι εχθρικές θέσεις λόγω νεφώσεων. Η πτήση επαναλήφθηκε την επομένη, όπου εντοπίστηκαν εχθρικά χαρακώματα, τμήμα ιππικού και φυλάκια που πολυβολήθηκαν. Στις 15 Ιουνίου πραγματοποιήθηκαν δύο έξοδοι αεροσκαφών, όπου στη μία έγινε αναγνώριση περιοχής και στην άλλη κανονισμός βολής βαρέως

⁴³² Ένα επέστρεψε λόγω βλάβης.

⁴³³ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 117-119.

πυροβολικού⁴³⁴. Την ίδια ημέρα μεταστάθμευσαν έξη αεροπλάνα της Ναυτικής Αεροπορίας στο βοηθητικό αεροδρόμιο του Οτουράκ κοντά στο Τουμλού Μπουνάρ, ώστε να εκτελέσουν πτήσεις αναγνώρισης και βομβαρδισμού των εχθρικών δυνάμεων. Έτσι, την επομένη ημέρα σημειώθηκε έντονη αεροπορική δραστηριότητα, τόσο της Ναυτικής όσο και της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Η πρώτη εκτέλεσε μαζικό βομβαρδισμό του Εσκή Σεχήρ, με το σύνολο των αεροπλάνων από το Οτουράκ, όμως λόγω μηχανικής βλάβης τα τρία επέστρεψαν άπρακτα. Από τα εναπομείναντα, το πρώτο την ώρα που βομβάρδιζε εχθρικά τμήματα, δέχτηκε επίθεση τουρκικού καταδιωκτικού και επακολούθησε αερομαχία, χωρίς όμως αποτέλεσμα και το ελληνικό αεροπλάνο προσγειώθηκε στην Προύσα. Τα άλλα δύο βομβάρδισαν το αεροδρόμιο, διάφορους στόχους στην πόλη, αποθήκες πυρομαχικών και ξυλείας και οχήματα. Στη συνέχεια φωτογράφησαν το αεροδρόμιο του Εσκή Σεχήρ, κατά τη διάρκεια της οποίας δέχτηκαν επίθεση από τουρκικό καταδιωκτικό. Τα ελληνικά βομβαρδιστικά εμπλόκηκαν σε αερομαχία και το ανάγκασαν να προσγειωθεί. Η ΣΑ, εκτέλεσε δύο εξόδους αναγνώρισης, χωρίς σημαντικά ευρήματα. Την επομένη, απογειώθηκε από την Προύσα το ελληνικό πλήρωμα και βομβάρδισε στο Εσκή Σεχήρ ένα εργοστάσιο, αποθήκες και κομβικά σημεία των σιδηροδρομικών σταθμών και συγκεντρώσεις στρατιωτών και εργατών. Η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε δύο πτήσεις, μία περιπολία και μία αναγνώρισης και υποβλήθηκε λεπτομερής αναφορά του εχθρικού εδάφους. Επίσης, η Δ΄ Μοίρα πραγματοποίησε μία έξοδο αναχαίτισης εχθρικού αναγνωριστικού. Στις 18-6-1921, το τουρκικό αεροσκάφος επανεμφάνιστηκε και απογειώθηκαν δύο ελληνικά για να το καταδιώξουν ανεπιτυχώς. Η Β΄ Μοίρα πραγματοποίησε δύο εξόδους αναγνώρισης και φωτογράφισης, όπου διαπιστώθηκαν διαφορές στους χάρτες, όμως η δεύτερη πτήση δεν ολοκληρώθηκε λόγω βλάβης και το αεροπλάνο προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Ουσάκ. Η αποστολή εκτελέστηκε την άλλη μέρα από τα ίδια πληρώματα επιτυχώς και διαπιστώθηκαν νέες σημαντικές εχθρικές οχυρώσεις και λάθη στους επιτελικούς χάρτες. Επίσης, η Δ΄ Μοίρα εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης προκειμένου να εξεταστεί η μορφολογία του εδάφους και η ύπαρξη οδικών

⁴³⁴ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 119-121.

αξόνων. Οι ίδιες αποστολές συνεχίστηκαν στις 20 και 21 Ιουνίου, με σκοπό τον εντοπισμό εχθρικών δυνάμεων και οχυρώσεων. **Στις 21-6-1921 πραγματοποιήθηκε η σημαντικότερη αποστολή της περιόδου από επτά αεροσκάφη DH-9 (ένα ματαίωσε λόγω βλάβης), κατάφορτα με βόμβες, για να προσβάλουν την Κιουτάχεια με συνοδεία ενός καταδιωκτικού Spad. Ο εντυπωσιακός σχηματισμός πάνω από την πόλη, διασπάστηκε προσβάλλοντας το σιδηροδρομικό σταθμό, το αεροδρόμιο, δημόσια κτήρια, στρατώνες κ. ά.** Κατά τη διάρκεια του βομβαρδισμού πολύ έντονο ήταν το αντιαεροπορικό πυρ και εχθρικό καταδιωκτικό αεροσκάφος ενεπλάκη σε κλειστή αερομαχία με ελληνικό. Μετά από δεκάλεπτη μάχη το τουρκικό καταρρίφθηκε από το ελληνικό πλήρωμα⁴³⁵. Μόνο ένα αεροπλάνο εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση λόγω χτυπήματος από τα αντιαεροπορικά. Μέχρι την 26^η Ιουνίου, πραγματοποιήθηκαν έξι έξοδοι από τη ΣΑ και τέσσερις από τη ΝΑ. Οι αποστολές της ΣΑ ήταν πέντε αναγνωρίσεις του μετώπου, περιοχών ενδιαφέροντος και των ημέτερων και εχθρικών γραμμών και μία πτήση φωτογράφισης, ενώ η ΝΑ πραγματοποίησε δύο αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού και δύο περιπολίες για διατήρηση της αεροπορικής κυριαρχίας στην περιοχή ενδιαφέροντος. Χάρη στις περιπολίες δεν επιτράπηκε στον εχθρό να επισημάνει τις κινήσεις και τους χώρους εξόρμησης των ελληνικών δυνάμεων, σε αντίθεση με το ελληνικό Στρατηγείο που γνώριζε πολύ καλά τις εχθρικές θέσεις και δυνάμεις. Βάσει αυτών των πληροφοριών εκπονήθηκε το σχέδιο επιχειρήσεων της Στρατιάς⁴³⁶.

Η ελληνική επίθεση εκδηλώθηκε στις 25 Ιουνίου με το Γ' ΣΣ που κινήθηκε προς Κιουτάχεια και στις 27 άρχισε την προέλασή του και το Βόρειο Συγκρότημα Μεραρχιών. Την ημέρα αυτή η Πολεμική Αεροπορία ανέλαβε και πάλι δράση. Η Γ' Μοίρα εκτέλεσε τρεις εξόδους αναγνώρισης των θέσεων των ημέτερων στρατευμάτων και των αντίστοιχων θέσεων και κινήσεων των εχθρικών δυνάμεων, οι οποίες και βομβαρδίστηκαν. Επίσης, αναγνωρίστηκε η περιοχή απ' όπου θα διερχόταν το Βόρειο Συγκρότημα Μεραρχιών, όμως οι πτήσεις διακόπηκαν λόγω βλάβης των αεροσκαφών. Στις 28 Ιουνίου αεροπλάνο μετέφερε διαταγή της Στρατιάς για συνέχιση της προέλασης μέχρι

⁴³⁵ Το πλήρωμα ήταν ο Φίλιππας με τον Κατσουλάκο. ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 124.

⁴³⁶ ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 121-125.

την κατάληψη του οροπεδίου Γενήκιοϊ. Επίσης, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης και βομβαρδισμού με επιτυχία. Την επομένη, εκτελέστηκαν δύο πτήσεις αναγνώρισης και μεταφοράς διαταγών, ενώ ένα αεροπλάνο καταστράφηκε στη φάση της απογείωσής του. Την τελευταία ημέρα του μήνα, εκτελέστηκαν δύο αποστολές αναγνώρισης, όπου το Βόρειο Συγκρότημα ενημερώθηκε για τη μη ύπαρξη εχθρικών συγκεντρώσεων στην περιοχή και στη δεύτερη παρατηρήθηκαν σημαντικές εχθρικές δυνάμεις και η καλή κατάσταση γέφυρας, ισχυρή οχυρωματική γραμμή προς την οποία κινούνταν ο εχθρός για να την καταλάβει και το σθεναρό σημείο αντίστασης του εχθρού. Την 1^η Ιουλίου, εκτελέστηκε μία έξοδος αναγνώρισης στη γραμμή του μετώπου του Γ΄ ΣΣ και τη 2^α Ιουλίου δύο αποστολές αναγνώρισης και συνδέσμου των Μεραρχιών. Στην πρώτη βομβαρδίστηκε ο σιδηροδρομικός σταθμός του Μποζ Εγιούκ παρά τα αντιαεροπορικά πυρά και στη δεύτερη εντοπίστηκαν κινήσεις εχθρικών δυνάμεων που βομβαρδίστηκαν. Την ίδια μέρα η Τουρκική Αεροπορία βομβάρδισε μ' ένα αεροπλάνο τον καταυλισμό της ΙΙης Μεραρχίας. Την 3^η Ιουλίου, διεξήχθησαν σκληρές μάχες και η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε δύο εξόδους αναγνώρισης, όπου επισημάνθηκαν εχθρικές φάλαγγες που κινούνταν να καταλάβουν οχυρές θέσεις, καθώς και η θέση των ελληνικών στρατευμάτων και παράλληλα έγινε ενημέρωση των διοικήσεών τους⁴³⁷.

Στο Νότιο Τομέα της Στρατιάς, η Αεροπορία διατάχθηκε (26-2-21) να συνοδεύει τις ελληνικές φάλαγγες σε συγκεκριμένες ώρες της ημέρας, να εκτελούν πτήσεις συνδέσμου μεταξύ των φαλαγγών, που όφειλαν να επιδεικνύουν τα σήματα αναγνώρισης και να τις ενημερώνουν για τις εχθρικές κινήσεις και συγκεντρώσεις. Σε περίπτωση εχθρικής εναέριας επίθεσης διατάχθηκαν όλα τα καταδιωκτικά των Προκεχωρημένων Ναυτικών Σμηνών και δύο από τον τομέα του Ουσάκ να βρίσκονται σε ετοιμότητα άμεσης απογείωσης. Επίσης, διατάχθηκε η εκτέλεση μαζικών βομβαρδισμών της Κιουτάχειας και του Γιαλιντζέ Νταγ στις 28 Ιουνίου και την επομένη του Αφιόν Καραχισάρ. Τις ίδιες μέρες διατάχθηκαν αεροπλάνα να βρίσκονται σε ετοιμότητα εκτέλεσης κανονισμού βολής πυροβολικού. Επιπλέον, η Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας διέταξε να υπάρχουν σε κάθε Μοίρα από

⁴³⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 125-129.

ένα Breguet 14 έτοιμο για αναχαίτιση εναέριου επιδρομέα. Στο μεταξύ η ΝΑ εκτέλεσε στις 24 και 26 του ίδιου μήνα αποστολές περιπολίας για την καταδίωξη εχθρικού αεροπλάνου. Στις 27 Ιουνίου, εκτελέστηκε αποστολή συνοδείας του Μικτού Αποσπάσματος της ΙΧης Μεραρχίας, όπου αναγνωρίστηκαν συγκεκριμένοι οδικοί άξονες. Σε άλλη αποστολή αναγνώρισης, σημειώθηκε μικρός καταυλισμός, χαρακώματα, φάλαγγα ιππέων, πεζών και πολιτών, που πολυβολήθηκαν και παρατηρήθηκε ασυνήθιστη κίνηση στην οδό. Η Δ΄ Μοίρα κατάφερε να εκτελέσει μία έξοδο αναγνώρισης στον τομέα του Μικτού Αποσπάσματος, καθώς άλλες τέσσερεις απόπειρες ματαιώθηκαν λόγω βλαβών στα αεροπλάνα. Η αεροπορική υποστήριξη ολοκληρώθηκε με άλλες δύο περιπολίες της ΝΑ και δύο αποστολές της Β΄ Μοίρας, όπου βομβαρδίστηκαν καταυλισμός, οχήματα και ο σιδηροδρομικός σταθμός στην Κιουτάχεια και το Αλαγιούντ. Στις 28-6-1921, αεροσκάφος απογειώθηκε για την εκτέλεση αποστολής αναγνώρισης, όμως ματαίωσε λόγω βλάβης. Επειδή, η πτήση ήταν ζωτικής σημασίας και δεν υπήρχε άλλο διαθέσιμο αεροπλάνο στον τομέα του Ουσάκ, χειριστές της Δ΄ Μοίρας πήραν ένα αεροπλάνο που ήταν σε κακή κατάσταση και απογειώθηκαν. Το πλήρωμα⁴³⁸ εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση σε εχθρικό έδαφος και αιχμαλωτίστηκε. Στις 29 Ιουνίου το Νότιο Τμήμα της Στρατιάς άρχισε την προέλασή του, καθώς οι Τούρκοι εγκατέλειπαν το Αφιόν Καραχισάρ. Η Αεροπορία εκτέλεσε περιπολίες για την παρεμπόδιση των εχθρικών αεροπλάνων να εντοπίσουν τις ελληνικές γραμμές και αποστολή μαζικού βομβαρδισμού του Αφιόν Καραχισάρ. Έξι αεροπλάνα DH-9 έπληξαν το σιδηροδρομικό σταθμό, δημόσια κτίρια και εργοστάσια. Επίσης, εκτελέστηκαν τρεις πτήσεις συνδέσμου πεζικού και αναγνωρίσεις τομέα από τα ίδια αεροπλάνα, με αποτέλεσμα η διάρκεια των πτήσεων να είναι πολύ μεγάλη, λόγω μικρής διαθεσιμότητας αεροσκαφών. Η διοίκηση και οι ημέτερες δυνάμεις ενημερώθηκαν για τις κινήσεις των ελληνικών και των τουρκικών δυνάμεων και βομβαρδίστηκε εχθρική δύναμη. Τέλος, η Δ΄ Μοίρα εκτέλεσε μία έξοδο αναγνώρισης του Μικτού Αποσπάσματος που κατευθυνόταν προς Κιουτάχεια, συνεχώς μαχόμενο και εντοπίστηκαν εχθρικές δυνάμεις που υποχωρούσαν βορειοανατολικά. Την τελευταία ημέρα του μήνα, η Αεροπορία

⁴³⁸ Ο Λοχαγός Κοτρώτσος της Δ΄ Μοίρας και ο Λοχίας Γαλανόπουλος της Β΄ Μοίρας.

εκτέλεσε αποστολές συνοδείας του Α΄ και Β΄ ΣΣ, της Ταξιαρχίας Ιππικού και του Νότιου Συγκροτήματος Μεραρχιών. Για το σκοπό αυτό η ΝΑ εκτέλεσε τρεις εξόδους περιπολίας και η ΣΑ τέσσερεις πτήσεις αναγνώρισης και συνοδείας τμημάτων που προέλαυναν. Αξίζει να αναφερθεί επιτυχής παραπλάνηση ελληνικού πληρώματος από τουρκικό στράτευμα, το οποίο έδειξε τα προβλεπόμενα σήματα αναγνώρισης στο αεροπλάνο που περιπολούσε στο Αφιόν Καραχισάρ⁴³⁹.

Την 1^η Ιουλίου η Αεροπορία έπρεπε να εκτελέσει αποστολές συνοδείας και αναγνώρισης και περιπολίες. Η Β΄ Μοίρα πραγματοποίησε συνδυασμό πτήσεων συνοδείας του Β΄ ΣΣ και αναγνώριση περιοχής. Την ίδια ώρα αεροπλάνο της Δ΄ Μοίρας εκτελούσε αντίστοιχη αποστολή για το Α΄ ΣΣ, όπου εντόπισαν στρατιωτικές δυνάμεις, οι οποίες άπλωσαν πάλι τα σήματα αναγνώρισης. Στην κάθοδο του αεροπλάνου πάνω από τα στρατεύματα, δέχτηκε καταιγιστικά πυρά, προκαλώντας ζημιές στο αεροπλάνο και τραυματίζοντας τον παρατηρητή στο χέρι. Άλλο αεροπλάνο της ίδιας Μοίρας, εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης του μετώπου του Μικτού Αποσπάσματος, όπου παρατηρήθηκαν συνεχείς γραμμές χαρακωμάτων μέχρι την Κιουτάχεια. Η ΝΑ επίσης, εκτέλεσε πέντε εξόδους, εκ των οποίων οι τρεις ήταν αποστολές περιπολίας και αναγνώρισης και δύο μόνο αναγνώρισης. Στις 2 Ιουλίου 1921, ο Αεροπορικός Τομέας Ουσάκ, διατάχθηκε να εκτελέσει πτήσεις συνοδείας του Α΄ και Β΄ ΣΣ και να αναγνωρίσει σημαντικές διαβάσεις. Επίσης να διαθέτει σε κατάσταση ετοιμότητας δύο αεροπλάνα για κανονισμό βολής. Το ένα αεροπλάνο, ενώ είχε προσβάλλει εχθρική δύναμη έπαθε ακούσια κράτηση κινητήρα και συνετρίβη μπροστά σε ελληνικές προφυλακές, χωρίς ευτυχώς θύματα⁴⁴⁰. Ένα αεροπλάνο της Β΄ Μοίρας εκτέλεσε περιπολία και αναγνώριση

⁴³⁹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 129-134.

⁴⁴⁰ Κατά την επιστροφή του πληρώματος (Μάρακας και Δέας) το αεροπλάνο τους, κατέπεσε στο Χατζή Κιόϊ. Ο Δέας περιγράφει το γεγονός πολύ ζωντανά: «*Βρισκόμαστε τώρα πάνω από τα βουνά της Ν. Κιουτάχειας. Γυμνά τελείως, βραχύωδη, με βαθιά φαράγγια και μ' ένα μονάχα δρόμο ανάμεσα, που περιβάλλεται με χαρακώματα σ' όλο το μήκος του. Είναι τα στενά του Ντερμπέν. Κατέχονται σταθερά από τον εχθρό. Όρθιος πάνω στο κλυδωνιζόμενο αεροπλάνο, είμαι έτοιμος να ρίξω την πρώτη βόμβα, όταν ο κινητήρας σταματάει ξαφνικά. Η έλικα έπειτα από λίγες αραιές στροφές στέκεται ακίνητη σαν σταυρός. Η βόμβα ξεφεύγει από τα χέρια και στέκομαι παράλυτος απ' την τρομάρα κοιτάζοντας τον ακίνητο σταυρό. Σαν αστραπή περνάνε από το μυαλό μου τα μαρτύρια που έχουμε να τραβήξουμε στα χέρια των Τούρκων. Γρήγορα όμως συνέρχομαι. Σηκώνομαι και κοιτάζω τη θέση που βρίσκονται οι δικοί μας. Δίνω την κατεύθυνση στο Μάρακα και στρέφει το αεροπλάνο προς αυτήν. [...] Από κάτω φαίνονται Τούρκοι ιππείς που τρέχουν προς το μέρος που θα πέσουμε. Έχεις πιστόλι, Γιάννη; Ρωτώ.*

περιοχής του Β΄ ΣΣ, και η Δ΄ Μοίρα εκτέλεσε δύο εξόδους αναγνώρισης θέσεων του Α΄ ΣΣ και των εχθρικών δυνάμεων. Τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη σχεδίαζαν να εκτελέσουν πέντε πτήσεις, εκ των οποίων μία περιπολία και μία αναγνώριση, όμως οι τρεις προγραμματισμένες έξοδοι βομβαρδισμού του σιδηροδρομικού σταθμού Τσεκουρλάρ αναβλήθηκαν για την επόμενη μέρα, όπου χτυπήθηκαν σιδηροδρομικές γραμμές, βαγόνια και γέφυρες. Χάρη στις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν, η Στρατιά ενημέρωσε τα Α΄ και Β΄ ΣΣ για την εξέλιξη του μετώπου και εξέδωσε ανάλογες διαταγές. Στις 3 Ιουλίου, ο εχθρός παρουσίασε σημάδια κάμψης σε όλο το μέτωπο και άρχισε να υποχωρεί με σοβαρές απώλειες. Η ΣΑ εκτέλεσε τρεις αποστολές αναγνώρισης και συνοδείας και σύνδεσμο πεζικού, και επισημάνθηκε η επίτευξη των ΑΝΣΚ της ημέρας⁴⁴¹.

Στις 4 Ιουλίου η Στρατιά επιτέθηκε με όλες τις δυνάμεις που είχε διαθέσιμες, με σκοπό να αποκόψει τη γενική υποχώρηση των Τούρκων προς το Εσκή Σεχέρ. Το σχέδιο επιχειρήσεων πρόβλεπε κατάληψη της Κιουτάχειας - Αφιόν - Άγκυρας. Αυθημερόν η Κιουτάχεια έπεσε στα ελληνικά χέρια που προέλαυναν ταχέως. Η υποστήριξη της Αεροπορίας υπήρξε και πάλι ουσιαστική. Τέσσερα αεροπλάνα της ΝΑ, απογειώθηκαν για να εκτελέσαν αποστολές βομβαρδισμού των διαβάσεων προς το Εσκή Σεχέρ και του σιδηροδρομικού σταθμού, όμως τελικά δύο αεροπλάνα έφτασαν στο στόχο, καθώς τα άλλα δύο επέστρεψαν λόγω βλάβης. Έτερο αεροπλάνο εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης εχθρικών δυνάμεων. Η Γ΄ Μοίρα, πραγματοποίησε δύο εξόδους αναγνώρισης, όπου στη δεύτερη επισημάνθηκε η υποχώρηση του εχθρού και ότι κατάφερε να διαφύγει την αιχμαλωσία που προέβλεπε το ελληνικό σχέδιο. Βάση των αναφορών, διατάχθηκε η ταχεία προέλαση των ημετέρων δυνάμεων. Την 5^η Ιουλίου, ο Αεροπορικός Τομέας του Ουσάκ διατάχθηκε να εκτελέσει αποστολές συνοδείας, σύνδεσμο πεζικού και αναγνώριση διαφόρων περιοχών, τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη να

Στην αρνητική απάντησή του, του δίνω το δικό μου και κρατώ το πολυβόλο. Σχίζω όλα τα συνθηματικά που φέρω μαζί μου. Με αγωνία παρακολουθώ την απόσταση που μας χωρίζει από τις πρώτες γραμμές μας. Λιγοστεύει ολοένα. Τις ελπίδες δεν τις έχουμε παρά στο βοριά. [...] Θα φτάσουμε; δεν θα φτάσουμε; Τραβούμε ίσια πάνω τους, όταν Μάρακας βγάζει φωνή. Δέσου καλά. Ένας βρόντος- κεραυνός ακολουθεί, συντρίμμια γκρεμίζονται και ολόγυρα απόλυτη ησυχία. [...] Ξυπνώ σαν από όνειρο. Δίπλα μου ο Μαρακόγιαννος με φιλεί. Ολόγυρα φαντάροι». Δέας Νικόλαος, Μεσουράνημα και Συντρίμμια, Ατέρμων, Αθήνα 1976, σ. 252-253.

⁴⁴¹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 134-137.

βομβαρδίσουν πάλι το σιδηροδρομικό σταθμό στο Εσκή Σεχήρ και τις φάλαγγες γύρω από αυτό, να πραγματοποιηθεί μεταστάθμευση μιας Μοίρας στην Κιουτάχεια και τέλος δόθηκαν οδηγίες σχετικά με τα σήματα αναγνώρισης, που είχαν γίνει γνωστά στον εχθρό. Έτσι, η πτητική δραστηριότητα αρχίζει με πτήση της Γ΄ Μοίρας, για αναγνώριση περιοχής, όπου διαπιστώθηκε ζωηρή κίνηση στο Εσκή Σεχήρ, εντοπίστηκαν 600 βαγόνια στο σταθμό, μεταγωγικά να υποχωρούν τα οποία βομβαρδίστηκαν και πολυβολήθηκαν και φίλιες δυνάμεις 20-25 χιλιάδων ανδρών. Έγινε ακούσια κράτηση κινητήρα, λόγω εξάντλησης των καυσίμων του αεροπλάνου. Άλλο αεροσκάφος εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης περιοχής, μεταφοράς διαταγών και βομβάρδισε τουρκικές δυνάμεις. Η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης περιοχής και συνοδείας του Γ΄ ΣΣ, όπου σταθμευμένες και κινούμενες εχθρικές δυνάμεις βομβαρδίστηκαν και πολυβολήθηκαν. Η Δ΄ Μοίρα εκτέλεσε ανάλογη πτήση, ενώ η ΝΑ δεν πραγματοποίησε τον σχεδιαζόμενο βομβαρδισμό του Εσκή Σεχήρ, λόγω βλάβης των αεροσκαφών. Όμως εκτέλεσε δύο αποστολές από το αεροδρόμιο Αφιόν Καραχισάρ, στο οποίο μεταστάθμευσαν δύο DH-9 και ένα Ανρο, αναγνωρίζοντας περιοχές νότια της πόλης και μεταφέροντας διαταγές⁴⁴².

Την επόμενη μέρα, ο Αεροπορικός Τομέας Ουσάκ διατάχθηκε να εκτελέσει συνοδεία πεζικού του Α΄ και Γ΄ ΣΣ και αναγνωρίσεις σε περιοχές ενδιαφέροντος, ενώ η ΝΑ την εκτέλεση της αποστολής βομβαρδισμού στο Εσκή Σεχήρ. Λόγω όμως μεταστάθμευσης των Μοιρών του Αεροπορικού Τομέα στο αεροδρόμιο της Κιουτάχειας, τροποποιήθηκε το έργο που ανέλαβαν. Έτσι, πραγματοποιήθηκε αποστολή συνοδείας του Α΄ ΣΣ και αναγνώριση περιοχής του Εσκή Σεχήρ, όπου επισημάνθηκαν οι φίλιες και εχθρικές κινήσεις και θέσεις, ενώ το αεροπλάνο δέχτηκε εχθρικά πυρά. Πτήση αναγνώρισης της Γ΄ Μοίρας εντόπισε μεγάλες εχθρικές συγκεντρώσεις δυνάμεων και μεταγωγικών και εχθρικές φάλαγγες ανδρών και μεταγωγικών τα οποία βομβαρδίστηκαν. Τα Ναυτικά Σμήνη, ορμώμενα από το νέο αεροδρόμιο, εκτέλεσαν δύο εξόδους βομβαρδισμού του σιδηροδρομικού σταθμού Τσάι, ενώ η Β΄ και Δ΄ Μοίρα πτήσεις αναγνώρισης των ελληνικών στρατευμάτων που προέλαυναν στο Εσκή Σεχήρ, το οποίο κατέλαβαν το ίδιο

⁴⁴² ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 137-140.

βράδυ. Σε πτήση βομβαρδισμού του Εσκή Σεχέρ της 7ης Ιουλίου, τρία αεροσκάφη της Ναυτικής Αεροπορίας και ένα της Δ΄ Μοίρας βομβάρδισαν τμήματα του Γ΄ Σ.Σ., που βρίσκονταν στις παρυφές του Εσκή Σεχέρ, αγνοώντας την κατάληψή της από τον ελληνικό στρατό, προκαλώντας το θάνατο ενός λοχαγού και τον τραυματισμό τριάντα στρατιωτών, έως ότου τα στρατεύματα έδειξαν τα σήματα αναγνώρισης καθυστερημένα. Την ίδια μέρα έγιναν τρεις πτήσεις αναγνώρισης. Στις 8 Ιουλίου πραγματοποιήθηκε μια από τις σημαντικότερες μάχες στο Μικρασιατικό Μέτωπο, στην οποία η τουρκική διοίκηση διέταξε τελικά γενική υποχώρηση πέρα από το Σαγγάριο. Ανάλογη σε ένταση ήταν και η δράση της Αεροπορίας. Εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης περιοχής, επιτήρησης της εχθρικής υποχώρησης και των οδικών αξόνων. Αεροπλάνο της Β΄ Μοίρας που επιχείρησε μεταστάθμευση στο αεροδρόμιο του Εσκή Σεχέρ διαπίστωσε ότι ακόμη διεξαγόταν μάχες και επέστρεψε πολυβολώντας εχθρική δύναμη. Σε ανάλογη απόπειρα το ίδιο απόγευμα, διαπιστώθηκε ότι η μάχη γύρω από το αεροδρόμιο συνεχιζόταν και παρά τα αντιαεροπορικά που δέχτηκε προσγειώθηκε στο σιδηροδρομικό σταθμό που ήταν σε φίλια χέρια. Δύο άλλα αεροπλάνα προσγειώθηκαν αργότερα με ασφάλεια όταν ο εχθρός άρχισε να υποχωρεί. Από το νέο αεροδρόμιο εκτελέστηκαν πτήσεις συνδέσμου της Ιης και ΙΙης Μεραρχίας. Επίσης, δύο αεροπλάνα της ΝΑ εκτέλεσαν πτήσεις βομβαρδισμού του σιδηροδρομικού σταθμού Τσομπανλάρ και Τσάι. Η διοίκηση της Στρατιάς διέταξε την επομένη, γενική επίθεση με ανάλογη αεροπορική υποστήριξη. Η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης των ημέτερων δυνάμεων, όπου παρατηρήθηκαν ισχυρές εχθρικές δυνάμεις και μεγάλη εχθρική φάλαγγα με μεταγωγικά να κατευθύνονται προς Μποζάνκιοϊ. Οι γέφυρες του δικτύου ήταν σε καλή κατάσταση και ο εχθρός φόρτωνε το βαρύ πολεμικό υλικό του για να το μεταφέρει ανατολικότερα. Σε άλλη έξοδο αναγνώρισης, εντοπίστηκαν εχθρικές δυνάμεις και ελληνικά τμήματα να προελαύνουν. Επίσης, σε άλλη αποστολή παρατηρήθηκαν οι εχθρικές φάλαγγες που υποχωρούσαν. Πτήση συνδέσμου των τριών ΣΣ, εκτελέστηκε από το αεροδρόμιο του Εσκή Σεχέρ, όπου παρατηρήθηκαν σημαντικές εχθρικές δυνάμεις. Επίσης, η ΝΑ πραγματοποίησε ομαδικούς βομβαρδισμούς στο σιδηροδρομικό σταθμό Τσομπανλάρ, αναγνωρίστηκε περιοχή ενδιαφέροντος και προσβλήθηκαν εχθρικά τμήματα. Στις 10 Ιουλίου διατάχθηκε αναστολή της καταδίωξης του

εχθρού και μόνο η ΝΑ εκτέλεσε τρεις εξόδους αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών τμημάτων. Οι Έλληνες αεροπόροι πραγματοποιώντας πολλές αποστολές κατόρθωσαν να φωτογραφήσουν και να αναγνωρίσουν την αμυντική διάταξη του εχθρού σε βάθος 60 - 70 χιλιόμετρα και πλάτος πάνω από 150⁴⁴³.

Η δράση της Αεροπορίας κατά την εκστρατεία του Σαγγαρίου

Στις 15 Ιουλίου 1921 συγκλήθηκε πολεμικό συμβούλιο στην Κιουτάχεια υπό την προεδρεία του Βασιλιά Κωνσταντίνου ⁴⁴⁴, όπου παρά την επιφυλακτικότητα στην προοπτική περαιτέρω προέλασης του ελληνικού στρατού (θα έπρεπε να διανύσει 265 χλμ. μέσα από τη Αλμυρά Έρημο), αποφασίστηκε η πλήρης καταστροφή του κεμαλικού στρατού, ώστε να εφαρμοστεί η Συνθήκη των Σεβρών. Ως ημερομηνία έναρξης των επιχειρήσεων ορίστηκε η 1η Αυγούστου 1921. Το σχέδιο προέβλεπε την κίνηση των Α΄ και Γ΄ ΣΣ μεταξύ του Πουρσάκ ποταμού και νότια του Σαγγαρίου, ενώ το Β΄ ΣΣ, ξεκινώντας από την περιοχή του Σεϊντή Γαζή και κινούμενο νότια του Σαγγαρίου, θα βοηθούσε τα Α΄ και Γ΄ ΣΣ.

Οι αεροπορικές δυνάμεις ανασυγκροτήθηκαν. Η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων μεταστάθμευσε από την Προύσα στο Εσκή Σεχίρ και μαζί με τη Β΄ Μοίρα αποτέλεσαν τον Αεροπορικό Τομέα Εσκή Σεχίρ, καθώς και προσωπικό της Δ΄ Μοίρας που προσκολλήθηκε σ' αυτόν, ο οποίος επιχειρησιακά υπαγόταν στη Στρατιά. Η Ναυτική Αεροπορία δεν ακολούθησε τις επιχειρήσεις προς τον Σαγγάριο, αλλά παρέμενε με ένα Σμήνος στο Ουσάκ και με ένα άλλο στο Αφιόν Καραχισάρ. Αξίζει στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι η Ναυτική Αεροπορία δεν έλαβε μέρος στην εκστρατεία του Σαγγαρίου, αλλά διατέθηκε για την υποστήριξη των επιχειρήσεων του Νοτίου Συγκροτήματος Μεραρχιών, το οποίο θα κάλυπτε τη δεξιά πλευρά της προελαυνούσης Στρατιάς. Τα στελέχη της Ναυτικής Αεροπορίας⁴⁴⁵ απέδωσαν αυτόν τον παραγκωνισμό σε προστριβή με τον αρχιστράτηγο, καθώς εξήρε επίσημα το έργο της

⁴⁴³ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 140-145.

⁴⁴⁴ Πήραν μέρος ο Πρωθυπουργός Δ. Γούναρης, ο διοικητής της Στρατιάς Παπούλας, ο Υπουργός Στρατιωτικών Θεοτόκης, ο επιτελάρχης της Στρατιάς συνταγματάρχης Πάλλης, ο αντιστράτηγος Δούσμανης κι ο απόστρατος υποστράτηγος Στρατηγός.

⁴⁴⁵ Είχαν δημιουργηθεί δυσαρέσκεις μεταξύ των στελεχών των δύο Αεροποριών, γιατί προβάλλονταν μονομερώς από τα έντυπα και τις εφημερίδες της εποχής το έργο της Ναυτικής Αεροπορίας.

Στρατιωτικής Αεροπορίας, που εκτελούσαν μακρινές αποστολές αναγνώρισης και από τις πληροφορίες που συγκέντρωναν, επηρεάζονταν η σχεδίαση και η λήψη αποφάσεων. Έτσι, ο αρχιστράτηγος δεν εκμεταλλεύτηκε στην κυρία προσπάθεια μια έμπειρη και αξιόμαχη αεροπορική δύναμη⁴⁴⁶.

Παρ' όλα αυτά, η ΣΑ συνέχισε τις πτήσεις αναγνώρισης των εχθρικών κινήσεων και της μορφολογίας του εδάφους, των οχυρωματικών έργων και του οδικού δικτύου εν όψει των επιχειρήσεων του Αυγούστου. Έτσι, στις 11 Ιουλίου εκτελέστηκε αποστολή αναγνώρισης, όπου εντοπίστηκαν σημαντικές εχθρικές δυνάμεις σε διάφορα σημεία του μετώπου. Στις 12 Ιουλίου, η Γ' Μοίρα αναγνώρισε το σιδηροδρομικό δίκτυο μέχρι Μπεϊλίκ Κιοπρού, το οποίο ήταν σε καλή κατάσταση γιατί ακόμη το χρησιμοποιούσε ο εχθρός για τη μεταφορά των εφοδίων του. Ανάλογες πτήσεις (δύο) έγιναν στις 13 και 14 Ιουλίου, πληροφορώντας με ακρίβεια τα σημεία που υπήρχαν γέφυρες στον ποταμό Σαγγάριο. Στις 15-7-1921 πραγματοποιήθηκαν δύο αναγνωριστικές πτήσεις νότια του ποταμού Πουρσάκ, χωρίς να εντοπιστούν εχθρικές αμυντικές οργανώσεις. Στις 16 Ιουλίου εκτελέστηκαν πτήσεις περιπολίας, ώστε να παρεμποδίσουν τυχόν αναγνωρίσεις εχθρικών τμημάτων. Στο μεταξύ ο Αεροπορικός Τομέας ενισχύθηκε με τρία αεροπλάνα⁴⁴⁷ και παρά τις δυσκολίες, πραγματοποιήθηκε αεροπορική επίδειξη από οκτώ αεροσκάφη κατά τη διάρκεια τελετής απονομής ηθικών αμοιβών και διακρίσεων. Την ίδια μέρα (18-7-21), εκτελέστηκε περιπολία πάνω από τις φίλιες και εχθρικές προφυλακές. Στις 20 Ιουλίου εκτελέστηκε άλλη μία έξοδος αναγνώρισης περιοχής βόρεια του Πουρσάκ και την επομένη απογειώθηκε ζευγάρι αεροσκαφών για την αναχαίτιση τούρκικου αεροπλάνου, χωρίς να το συναντήσουν. Σε πτήση αναγνώρισης την ίδια ημέρα, διαπιστώθηκαν ισχυρά οχυρωματικά έργα ανατολικά και δυτικά του Σαγγαρίου και ελάχιστα βαγόνια στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Στις 22 και 23 Ιουλίου απογειώθηκαν ζευγάρια αεροσκαφών για την καταδίωξη τουρκικού που εμφανίστηκε πάνω από τις ελληνικές προφυλακές. Επειδή αυξήθηκε η συχνότητα εμφάνισης

⁴⁴⁶ ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 146-148.

⁴⁴⁷ Δύο Breguet 14 και ένα Nieuport. Ένα αεροπλάνο τύπου Spad καταστράφηκε στην απογείωση. Πριν την έναρξη των νέων επιχειρήσεων, ενισχύθηκε με τρία Breguet 14, ενώ το Gaudron G-3 διατέθηκε στο Στρατηγείο για τη μεταφορά διαταγών προς τα Σώματα Στρατού και για κανονισμό βολής πυροβολικού. Επίσης, για τη μεταφορά προσωπικού στις διάφορες Μονάδες και αεροπορικού ταχυδρομείου.

εχθρικής αεροπορικής δύναμης στο μέτωπο, τα οποία εισέρχονταν στο εσωτερικό των γραμμών τους με την εμφάνιση των ελληνικών αεροπλάνων, αποφασίστηκε η συστηματική περιπολία του μετώπου. Την περίοδο αυτή, στο Εσκή Σεχήρ υπήρχαν 15 αεροπλάνα⁴⁴⁸ (τα μισά ήταν καθημερινά ετοιμοπόλεμα), τα οποία μεταστάθμευσαν σε εγκαταστάσεις πιο κοντά στο Εσκή Σεχήρ. Στις 26 του ίδιου μήνα εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης και βομβαρδισμού κατά εχθρικής δύναμης, ενώ σε άλλη αποστολή εντοπίστηκαν οχυρώσεις ανατολικά του Σαγγαρίου. Στις 29 Ιουλίου εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης από τη Β΄ Μοίρα, όπου εντοπίστηκαν εχθρικοί καταυλισμοί και εχθρικά τμήματα και δύο έξοδοι από τη Γ΄ Μοίρα, όπου παρατηρήθηκαν κινήσεις αμαξοστοιχιών και μεταγωγικών, καταυλισμοί και υπόστεγο αεροσκαφών κοντά στο Σαρίκιοϊ, ενώ υποβλήθηκε σχεδιάγραμμα με τις αμυντικές θέσεις των Τούρκων και την οργάνωσή τους. Έτσι, το Επιτελείο της Στρατιάς είχε σχηματίσει σαφή εικόνα της εχθρικής άμυνας και ότι οι Τούρκοι ήταν αποφασισμένοι να ανακόψουν εκεί την ελληνική προέλαση⁴⁴⁹.

Το Νότιο Συγκρότημα Μεραρχιών (Διοίκηση Νοτίου Τομέα), αποτελούνταν από την IVη Μεραρχία και τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη στο Ουσάκ και το Αφιόν Καραχισάρ και είχε αποστολή την ασφάλεια του δεξιού κέρατος της Στρατιάς και τη διάλυση των τουρκικών δυνάμεων στην περιοχή του Ικόνιου. Στις 11 Ιουλίου εκτελέστηκε πτήση βομβαρδισμού εχθρικών τμημάτων και στις 13-7-21 πραγματοποίησαν δύο εξόδους βομβαρδισμού εχθρικού ιππικού και στρατιωτικών εγκαταστάσεων και μία αναγνώρισης των εχθρικών θέσεων κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Αφιόν Καραχισάρ – Ικονίου. Στις 14 Ιουλίου εκτελέστηκε πτήση μεταφοράς διαταγών και πτήση βομβαρδισμού εχθρικής φάλαγγας ιππικού. Την επομένη μέρα, εκτελέστηκε ομαδικός βομβαρδισμός της σιδηροδρομικής γραμμής και του σταθμού στο Τσάι, με 11 εξόδους. Στις 17 του ίδιου μήνα εκτελέστηκε πτήση συνδέσμου μεταξύ της Μεραρχίας και της Στρατιάς μεταφέροντας εμπιστευτική αλληλογραφία. Στις 18 Ιουλίου, εκτελέστηκαν δύο έξοδοι αναγνώρισης, όπου χτυπήθηκαν εχθρική δύναμη και φάλαγγα οχημάτων, ενώ το ένα αεροπλάνο δέχτηκε αντιαεροπορικά πυρά, προκαλώντας του καίριο

⁴⁴⁸ 11 Breguet 14, ένα Nieuport, ένα Spad, ένα Gaudron G-3 και ένα AR.

⁴⁴⁹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 148-150.

πλήγμα στα πηδάλια. Στις 20-7-21 πραγματοποιήθηκε ανάλογη πτήση ανατολικά του Αφιόν Καραχισάρ, όπου χτυπήθηκαν εχθρικά στρατεύματα και πτήση συνδέσμου με τη Στρατιά. Την επόμενη μέρα, εκτελέστηκαν τέσσερεις αποστολές αναγνώρισης εχθρικών συγκεντρώσεων, οι οποίες και βομβαρδίστηκαν. Στις 22 Ιουλίου εκτελέστηκε πτήση μεταφοράς καυσίμων και την επομένη, τρεις έξοδοι αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών τμημάτων πεζικού, φάλαγγας ιππικού, εφοδιοπομπής, ενώ φωτογραφήθηκαν και χαρακώματα στην περιοχή ΑΚ Σεχήρ. Στις 24-7-21 φωτογραφήθηκε συγκρότημα χαρακωμάτων και χτυπήθηκαν μικρές συγκεντρώσεις και την επομένη, πραγματοποιήθηκαν δύο έξοδοι⁴⁵⁰ αεροσκαφών για αναγνώριση των φίλιων και εχθρικών κινήσεων και βομβαρδίστηκαν τούρκικα στρατεύματα. Δύο έξοδοι αναγνώρισης και βομβαρδισμού πραγματοποιήθηκαν στις 26 Ιουλίου, προσβάλλοντας εχθρικό ιππικό και πεζικό, ενώ τα αεροπλάνα μας δέχτηκαν αντιαεροπορικά πυρά. Στις 27 Ιουλίου πραγματοποιήθηκε αναγνώριση περιοχής στο Γενήκιοϊ και το Τσάι και χτύπησαν τουρκική φάλαγγα. Στις 29-7-21 εκτελέστηκαν τρεις πτήσεις αναγνώρισης εχθρικών δυνάμεων που είχαν εισχωρήσει στις ελληνικές γραμμές και σημειώθηκαν οι θέσεις των αντίπαλων παρατάξεων. Τέλος, στις 30 Ιουλίου, τα Ναυτικά Σμήνη ενισχύθηκαν με δύο αεροπλάνα DH-9 από το Τατόι⁴⁵¹.

Την 1η Αυγούστου ξεκίνησαν την προέλαση τα ελληνικά τμήματα και η Αεροπορία ανέλαβε έντονη δράση. Η πρώτη έξοδος ήταν πτήση περιπολίας πάνω από τις φίλιες γραμμές και στη συνέχεια απογειώθηκαν δύο αεροπλάνα της Β΄ Μοίρας και ένα της Γ΄ Μοίρας για να εκτελέσουν αποστολές αναγνώρισης των εχθρικών περιοχών μπροστά από τα ελληνικά στρατεύματα. Οι Τούρκοι έκαιγαν δασικές εκτάσεις εμποδίζοντας έτσι την παρατήρηση, είχαν πυρπολήσει σιδηροδρομικό σταθμό, ενώ εντοπίστηκαν και οι φίλιες δυνάμεις, που ενημερώθηκαν για την κατάσταση του μετώπου. Στην τελευταία έξοδο της ημέρας, εντοπίστηκαν σημαντικές εχθρικές δυνάμεις που κινούνταν προς ενίσχυση του τουρκικού μετώπου. Στις 2 Αυγούστου εκτελέστηκε περιπολία και αναγνώριση των ελληνικών τμημάτων που

⁴⁵⁰ Την ίδια μέρα έφτασε με αεροπλάνο AVRO, ο Παντελής Ψύχας, που ανέλαβε τη διοίκηση των Προκεχωρημένων Ναυτικών Σμηνών.

⁴⁵¹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 150-153.

προέλαυναν και το απόγευμα απογειώθηκαν διαδοχικά αεροπλάνα για την αναγνώριση εχθρικών συγκεντρώσεων, όπου διαπιστώθηκε η καλή κατάσταση γεφυρών ενδιαφέροντος. Η επόμενη αποστολή δεν εξετελέσθη⁴⁵² λόγω καιρικών συνθηκών και στην τελευταία έξοδο εκτελέστηκε πτήση συνδέσμου και συνοδείας των Α΄ και Β΄ ΣΣ. Αργά το βράδυ, εχθρικό αεροσκάφος έριξε προκηρύξεις γραμμένες στα ελληνικά, πάνω από τα ελληνικά τμήματα. Την επόμενη ημέρα, κατά τη διάρκεια αναγνώρισης κινούμενων έφιππων και πεζών τμημάτων, το αεροπλάνο κατέβηκε σε χαμηλό ύψος και τα τμήματα επέδειξαν τα σήματα αναγνώρισης του Μεικτού Αποσπάσματος που είχε διαλυθεί, προσπαθώντας να παραπλανήσουν το ελληνικό πλήρωμα. Σε άλλη έξοδο, εκτελέστηκε σύνδεσμος Στρατιάς με Β΄ ΣΣ και από την αναγνώριση διαπιστώθηκαν σημαντικές εχθρικές κινήσεις δυνάμεων που κινούνταν για να ενισχύσουν το μέτωπο της περιοχής Σαπάντζας – Καραχάμαμι. Στις 4 Αυγούστου πραγματοποιήθηκαν τρεις πτήσεις αναγνώρισης των τουρκικών κινήσεων, όπου διαπιστώθηκαν ισχυρές δυνάμεις οχυρωμένες από το Γόρδιο μέχρι Καρά Ελιάς και Τσανακσί, ελληνικές δυνάμεις να προελαύνουν και τουρκικές να υποχωρούν προς ανατολάς καίγοντας τη γέφυρα του Τουρκ Ταχαζίρ και αναγνωρίστηκε περιοχή ενδιαφέροντος στο Σαγγάριο. Πτήσεις αναγνωριστικού χαρακτήρα εκτελέστηκαν και την επόμενη μέρα, όπου διαπιστώθηκε ότι η Ελληνική Στρατιά απώθησε τις τουρκικές δυνάμεις πέρα από το Σαγγάριο, στο αριστερό της παράταξής της. Στην πρώτη έξοδο, αναγνωρίστηκαν οι εχθρικές κινήσεις και συγκεντρώσεις, όμως το αεροπλάνο εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση λόγω εξάντλησης καυσίμων. Στην επόμενη πτήση αναγνωρίστηκαν οι εχθρικές θέσεις σε περιοχές ενδιαφέροντος του Γ΄ ΣΣ. Αποστολή βομβαρδισμού ματαιώθηκε λόγω μηχανικής βλάβης του αεροπλάνου κατά τη διάρκεια της πτήσης. Σε άλλη έξοδο αεροσκάφους εντοπίστηκαν ισχυρές τουρκικές συγκεντρώσεις δύναμης 15.000 - 20.000 ανδρών τις οποίες και βομβάρδισε και 120 βαγόνια σε σιδηροδρομικό σταθμό. Στις 6 Αυγούστου εκτελέστηκε αποστολή βομβαρδισμού του εχθρικού αεροδρομίου Μαλίκιοϊ και του χωριού Πολατλί και το αεροπλάνο προσγειώθηκε στο βοηθητικό αεροδρόμιο Φεθίογλου. Σε άλλη έξοδο αναγνώρισης τομέα του Β΄ ΣΣ, η

⁴⁵² Το αεροπλάνο καταστράφηκε στην προσγείωση.

αποστολή δεν επιτεύχθηκε λόγω νεφών. Επίσης, εκτελέστηκαν με το Gaudron G-3 δύο πτήσεις μεταφοράς και έρευνας διάσωσης αεροπόρων⁴⁵³! Επίσης, ξεκίνησε η μεταστάθμευση της Γ΄ Μοίρας Αεροπλάνων στο αεροδρόμιο Χατζή Αλή Ογλού, ώστε να βρίσκεται κοντά στο θέατρο των επιχειρήσεων, η οποία ολοκληρώθηκε σταδιακά τις επόμενες τρεις μέρες. Στις 8 Αυγούστου, αν και η Στρατιά βρισκόταν σε κατάσταση πολεμικής απραξίας, η Αεροπορία συνέχισε τη δράση της. Σε πτήση αναγνώρισης, εξετάστηκε η αμυντική οργάνωση του εχθρού, όπου εντοπίστηκαν τα εχθρικά χαρακώματα και τα ορύγματα συγκοινωνίας, η μορφολογία του εδάφους, ενώ εντοπίστηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις που προσβλήθηκαν από αέρος, ενώ το εχθρικό πυροβολικό έβαλε εναντίον του αεροπλάνου. Έτσι, επιβεβαιώθηκαν πληροφορίες για επέκταση της γραμμής άμυνας και δημιουργία συμπληρωματικής. Την επομένη μέρα η Στρατιά προωθούσε δυνάμεις σε καίρια σημεία του μετώπου, εν όψει της επικείμενης επίθεσης. Η Αεροπορία αναγνώρισε τις θέσεις και τις συγκεντρώσεις του αντιπάλου, τις γέφυρες του Σαγγαρίου, του Καβουντζή και του Μπεϊλίκ, αποτύπωσε τις τελευταίες μεταβολές των οχυρώσεων, εκτέλεσε περιπολίες πάνω από το μέτωπο, υπολόγισε τις εχθρικές δυνάμεις σε 45.000 άνδρες και βομβάρδισε τις εχθρικές συγκεντρώσεις⁴⁵⁴.

Παράλληλα, το Ναυτικό Σμήνος που έδρευε στο Αφίον Καραχισάρ, την 1^η Αυγούστου πραγματοποίησε τέσσερις εξόδους, όπου αναγνωρίστηκε η περιοχή στην οποία κινούνταν η ΙΧη Μεραρχία που επιδίωκε να ενωθεί με το Β΄ ΣΣ στο οποίο ανήκε οργανικά, βομβαρδίστηκαν εχθρικοί στόχοι και εκτελέστηκε πτήση συνοδείας της Μεραρχίας. Άλλες τέσσερις προγραμματισμένες έξοδοι ματαιώθηκαν λόγω βλάβης των αεροσκαφών και δυσμενών καιρικών συνθηκών. Την επομένη εκτελέστηκε μόνο μία έξοδος (η δεύτερη ματαιώθηκε λόγω βλάβης του αεροσκάφους) όπου αναγνώρισαν διαβάσεις στην πορεία κίνησης της Μεραρχίας, βομβαρδίστηκαν συρμός που προσπάθησε να παραπλανήσει τα αεροπλάνα, ο σιδηροδρομικός σταθμός του ΑΚ Σεχέρ, αρκετά μεταγωγικά και ιππικό και εντοπίστηκε ισχυρή δύναμη 10.000 ανδρών περίπου. Την 3^η Αυγούστου, εκτελέστηκε αποστολή

⁴⁵³ Μεταφέρθηκε ο Μαμαλάκης που είχε προσγειωθεί λόγω βλάβης, στο αεροδρόμιο Ασαγί Κεπέν, και έγινε έρευνα για τη διάσωση του αεροπόρου Σκουλανέξη που είχε εκτελέσει αναγκαστική προσγείωση.

⁴⁵⁴ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 153-160.

αναγνώρισης της περιοχής προέλασης της Μεραρχίας και βομβαρδίστηκαν τούρκικες δυνάμεις. Στη δεύτερη έξοδο, το πλήρωμα αποπροσανατολίστηκε και εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση σε τουρκικό έδαφος, όπου αναγκάστηκε να κάψει το αεροπλάνο. Το πλήρωμα⁴⁵⁵ παρέμεινε αιχμάλωτο μέχρι τη λήξη του πολέμου. Την επομένη μέρα, εκτελέστηκαν δύο από τις τέσσερις προγραμματισμένες εξόδους αναγνώρισης και βομβαρδισμού (λόγω βλάβης) και την ίδια μέρα το Ναυτικό Σμήνος στο Αφίον Καραχισάρ ενισχύθηκε με δύο αεροπλάνα από το Τατόι. Στις 5 Αυγούστου εκτελέστηκε πτήση συνοδείας της ΙΧης Μεραρχίας και αναγνώριση εχθρικών δυνάμεων, οι οποίες χτυπήθηκαν από το ελληνικό αεροπλάνο. Ένα ζευγάρι αεροπλάνων, είχε απογειωθεί νύχτα ώστε να αιφνιδιάσει τον αντίπαλο, καθώς πληροφορίες ανέφεραν ότι σύνταγμα τούρκικου ιππικού είχε διανυχτερεύσει στην πόλη Τσιφούτ Κατσαμπά. Πράγματι, η αποστολή ήταν επιτυχής, καθώς ο εχθρός αιφνιδιάστηκε. Επανάληψη της πτήσης δεν εγκρίθηκε από το Α΄ ΣΣ. Την επομένη, εκτέλεσαν 6 αποστολές αναγνώρισης τομέα, βομβαρδισμού και πολυβολισμού Τούρκων ανταρτών, ενώ η Δ΄ Μοίρα έστειλε ένα αεροπλάνο πάνω από το μέτωπο για να τονώσει το ηθικό των στρατιωτών. Στις 7 Αυγούστου εκτελέστηκε πτήση συνοδείας της ΙΧης Μεραρχίας και πτήση αναγνώρισης των εχθρικών δυνάμεων που υποχωρούσαν. Στις 8-7-21, σε εχθρική επίθεση εκτελέστηκαν τέσσερις εξοδοί αναγνώρισης και βομβαρδισμού των εχθρικών δυνάμεων. Σε μία από αυτές, το πλήρωμα έπρεπε να αναγνωρίσει και να διαλύσει εχθρική φάλαγγα που επιδίωκε την αποκοπή των συγκοινωνιών της Στρατιάς, καταστρέφοντας σιδηροδρομικές γραμμές και σήραγγες. Το πλήρωμα πράγματι, εντόπισε τη φάλαγγα, την οποία βομβάρδισε και διασκόρπισε και στη συνέχεια συνεργάστηκε με φίλιο ορειβατικό πυροβολικό⁴⁵⁶, το οποίο έβαλλε εναντίον της. Στις 9 Αυγούστου, εκτελέστηκαν αποστολές αναγνώρισης και μεταφοράς αεροσκαφών⁴⁵⁷.

Τα ξημερώματα της 10ης Αυγούστου άρχισε η επίθεση των ελληνικών στρατευμάτων κατά της οχυρωμένης τουρκικής γραμμής και μέχρι την 16η

⁴⁵⁵ Το πλήρωμα ήταν ο ανθυποπλοίαρχος Μοσχοβίνος και ο σημαιοφόρος Φιλιππακόπουλος και προσγειώθηκαν κοντά στο χωριό Εσμέ της περιφέρειας Γκείβέ.

⁴⁵⁶ Εκτέλεσαν κανονισμό βολής, με μεγάλο ρίσκο, καθώς το αεροπλάνο εκτελούσε κάθοδο με σβησμένη μηχανή, ενώ ο παρατηρητής προσπαθούσε να ενημερώσει τους πυροβολητές για την επερχόμενη φάλαγγα.

⁴⁵⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 160-163.

Αυγούστου, δόθηκαν από τα ελληνικά στρατεύματα μάχες αποφασιστικής σημασίας και καταλήφθηκαν πολλές και σημαντικές θέσεις του εχθρού, ο οποίος υποχώρησε οργανώνοντας μία δεύτερη αμυντική γραμμή. Στις 18 Αυγούστου τα ελληνικά στρατεύματα επιτέθηκαν κατά της δεύτερης αμυντικής γραμμής των Τούρκων και προωθήθηκαν σημαντικά, καταφέροντας να διασπάσουν την αμυντική τοποθεσία και να καταλάβουν την γραμμή Καρά Νταγ-Κορσακλί-Τσαλ Νταγ-Αρντίζ νταγ-Καλέ Γκρότομέχρι. Στις 21 Αυγούστου τα Σώματα Στρατού, κατά διαταγή της Στρατιάς, ανέβαλαν τις επιθετικές επιχειρήσεις για να ισχυροποιήσουν τις θέσεις τους και μέχρι και τις 27 Αυγούστου συνέχισαν την αναπροσαρμογή της διάταξής τους. Τα προβλήματα ανεφοδιασμού τόσο σε υλικά, όσο και στα απαραίτητα για την σίτιση των στρατιωτών, η απόσταση του μετώπου από τις αρχικές βάσεις, αλλά και η συνεχής και σθεναρή αντίσταση του αντιπάλου, προκάλεσαν εκτός από την πτώση του ηθικού των στρατιωτών και ανησυχία στη Στρατιά. Στο μεταξύ όμως η τουρκική στρατιά, έχοντας πληροφορίες ότι τα ελληνικά στρατεύματα θα μετακινούνταν δυτικά του Σαγγάριου, έκανε τις αναγκαίες μετακινήσεις των Μονάδων της και αποφάσισε να αναλάβει δράση. Την 28η Αυγούστου, άρχισε η επίθεση του εχθρού κατά των ελληνικών γραμμών του Α' και Γ' Σώματος Στρατού. Κατά τις επόμενες μέρες, 30 Αυγούστου έως και 5 Σεπτεμβρίου, έγινε η σύμπτυξη των ελληνικών στρατευμάτων τα οποία μετακινούνταν προκειμένου να εξασφαλίσουν μια ασφαλή μετωπική γραμμή⁴⁵⁸. Η Στρατιωτική Αεροπορία στο διάστημα αυτό εκτέλεσε συνολικά 126 αποστολές, εκ των οποίων οι 22 ήταν περιπολίες και συνοδεία των ελληνικών στρατευμάτων και οι 104 πτήσεις αναγνώρισης και βομβαρδισμού. Η Ναυτική Αεροπορία όντας στο αεροδρόμιο του Αφιών Καραχισάρ, ήταν μακριά από το μέτωπο των επιχειρήσεων, γι' αυτό και η δραστηριότητά της ήταν πολύ μικρότερη.

Στις 10 Αυγούστου η Γ' Μοίρα μισή ώρα μετά την έναρξη της επίθεσης, απογείωσε αεροπλάνο σε αποστολή αναγνώρισης φίλιων και εχθρικών τμημάτων, τα οποία και βομβάρδισαν τις εχθρικές δυνάμεις. Στη δεύτερη έξοδο που πραγματοποιήθηκε από το αεροδρόμιο Χατζή Αλή Ογλού, το

⁴⁵⁸ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στην Μικρά Ασία, σ. 341-342.

πλήρωμα διαπίστωσε ότι ο εχθρός συμπυκνώθηκε στο αριστερό του κέρα, δέχτηκε πυρά από πυροβολαρχία στο Γιαπάν Χαμάμ και στην επιστροφή του βομβάρδισε το εχθρικό αεροδρόμιο Μαλίκιοϊ και τουρκικές δυνάμεις. Στις 11 Αυγούστου εκτέλεσε δύο πτήσεις αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών δυνάμεων και συνοδείας ελληνικών στρατευμάτων. Εντοπίστηκε δύναμη 45.000 ανδρών συγκεντρωμένη μεταξύ Κιζίλ Κογιουνλού και Γκιουζελτέ Καλέκιοϊ, ενώ υπήρχε κίνηση και σε άλλα σημεία του μετώπου από μικρότερες δυνάμεις. Την ίδια μέρα έγινε μεταστάθμευση αεροπλάνων της Β΄ Μοίρας στο βοηθητικό αεροδρόμιο Χατζή Αλή Ογλού. Στις 12 Αυγούστου, η αεροπορική δραστηριότητα ήταν πιο έντονη, καθώς εκτελέστηκαν τρεις έξοδοι της Β΄ Μοίρας και τέσσερεις της Γ΄ Μοίρας αεροπλάνων. Εκτελέστηκαν αναγνωρίσεις των ελληνικών και τουρκικών θέσεων, περιπολίες πάνω από τη γραμμή του μετώπου και συνοδεία των ημέτερων στρατευμάτων. Πραγματοποιήθηκε πολυβολισμός εχθρικών δυνάμεων, αποστολή συνδέσμου της Στρατιάς με την VIIη Μεραρχία και εμφανίστηκε εχθρικό αεροπλάνο που βομβάρδισε ανεπιτυχώς το στρατηγείο της IIIης Μεραρχίας. Τα πληρώματα συγκέντρωσαν πολύτιμες πληροφορίες, μεταφέροντας στη διοίκηση της Στρατιάς την εικόνα από τις μάχες. Στις 13 Αυγούστου εκτελέστηκαν πτήσεις αναγνώρισης, συνοδείας φίλιων δυνάμεων, βομβαρδισμού και περιπολίας και ενημερώθηκε η διοίκηση της Στρατιάς. Εντοπίστηκαν εχθρικές κινήσεις και συγκεντρώσεις, το σιδηροδρομικό δίκτυο και οι σταθμοί. Στις 14 Αυγούστου εκτελέστηκαν δέκα έξοδοι αεροσκαφών. Η πρώτη ήταν αναγνώριση περιοχής, όπου σε διάφορα σημεία του μετώπου εντοπίστηκαν εχθρικές δυνάμεις 41.000 ανδρών, στη δεύτερη έγινε συνοδεία φίλιων δυνάμεων, όμως το πλήρωμα εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση στην Αλμυρά Έρημο. Στην τρίτη έξοδο πραγματοποιήθηκε περιπολία πάνω από τις γραμμές του μετώπου και στην επιστροφή εκτελέστηκε αναγκαστική προσγείωση λόγω βλάβης του αεροπλάνου. Οι επόμενες πτήσεις ήταν αναγνωριστικές των εχθρικών κινήσεων στον τομέα δράσης των Α΄, Β΄ και Γ΄ ΣΣ με συνοδεία φίλιων τμημάτων. Την ίδια μέρα τουρκικό αεροπλάνο βομβάρδισε και πολυβόλησε το σταθμό διοικήσεως της XIIης Μεραρχίας με αποτέλεσμα τον τραυματισμό τεσσάρων οπλιτών. Ανήμερα της Κοιμήσεως της Θεοτόκου, η πρώτη έξοδος ήταν πτήση αναγνώρισης περιοχής και συνοδείας της VIIης Μεραρχίας, όμως το αεροπλάνο κατέπεσε 50 μέτρα πριν το βοηθητικό αεροδρόμιο Φεθίογλου,

λόγω εξάντλησης καυσίμων, τραυματίζοντας ελαφρά το χειριστή. Στη δεύτερη έξοδο αναγνώρισης περιοχής, το αεροπλάνο δέχτηκε αντιαεροπορικά πυρά, με συνέπεια τον τραυματισμό του παρατηρητή και τη ματαίωση της αποστολής. Η επόμενη πτήση ήταν επίσης αναγνώριση τομέα, ενώ το ίδιο πρωινό, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε μεταστάθμευση αεροσκαφών στο βοηθητικό αεροδρόμιο Χατζή Αλή Ογλού. Το ίδιο απόγευμα εκτέλεσαν πτήσεις αναγνώρισης πάνω από το θέατρο επιχειρήσεων, στους τομείς των Σωμάτων Στρατού, ενώ τουρκικό αεροπλάνο βομβάρδισε το σταθμό διοικήσεως του Γ΄ ΣΣ, με αποτέλεσμα το θάνατο τριών και τον τραυματισμό έξι ανδρών⁴⁵⁹.

Στις 16 Αυγούστου, η ΣΑ εκτέλεσε τρεις εξόδους. Η πρώτη ήταν σύνδεσμος των Α΄ και Β΄ ΣΣ και αναγνώριση τουρκικών συγκεντρώσεων που βρίσκονταν διάσπαρτες σε όλη την περιοχή, με σημαντικότερες δυνάμεις 15.000-20.000 ανδρών έξω από την πόλη Γιαπάν Χαμάμ και κινήσεις μεταγωγικών. Στη δεύτερη πτήση έγινε αναγνώριση περιοχής και σύνδεσμος πεζικού μεταξύ της VIIης Μεραρχίας και του Γ΄ ΣΣ και στην τρίτη έξοδο συνοδεία του Α΄ και Β΄ ΣΣ, όπου εντοπίστηκε εχθρική δύναμη που υποχωρούσε και βομβαρδίστηκε. Την ίδια μέρα, τούρκικο αεροπλάνο βομβάρδισε το σταθμό διοίκησης της IIIης Μεραρχίας, σκοτώνοντας 3 και τραυματίζοντας 15 άνδρες, ενώ καταστράφηκε ο ασύρματος του σταθμού. Στις 17 Αυγούστου εκτέλεσε αναγνώριση των θέσεων των ελληνικών δυνάμεων, εντοπίστηκαν εχθρικές κινήσεις και στη δεύτερη έξοδο σημειώθηκαν σημαντικές εχθρικές συγκεντρώσεις και κινήσεις μεταγωγικών. Το ίδιο μεσημέρι, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση συνοδείας δυνάμεων του Α΄ και Β΄ ΣΣ και αναγνώριση του τομέα δράσης τους, όπου παρατηρήθηκαν εχθρικές δυνάμεις 25.000 ανδρών οχυρωμένες σε κορυφογραμμή, ανεπιτυχείς βολές φίλιου πυροβολικού και μεγάλη κίνηση οχημάτων και μεταγωγικών. Οι εχθρικές συγκεντρώσεις βομβαρδίστηκαν. Το ίδιο απόγευμα εκτελέστηκε πτήση συνδέσμου πεζικού με το Γ΄ ΣΣ. Την επομένη μέρα, στην ελληνική επίθεση κατά της εχθρικής αμυντικής τοποθεσίας, εκτέλεσε τέσσερεις αποστολές. Στην πρώτη αναγνώρισε τον τομέα του Α΄ και Β΄ ΣΣ, όπου εντοπίστηκαν ισχυρές δυνάμεις του εχθρού οχυρωμένες, καταυλισμοί και κινήσεις ανδρών και μεταγωγικών. Στον τομέα της VIIης Μεραρχίας,

⁴⁵⁹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 163-169.

εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης και σύνδεσμος με το Γ΄ ΣΣ και βομβάρδισαν το σιδηροδρομικό σταθμό του Πολατλί και εχθρική φάλαγγα. Σε άλλη πτήση, στον ίδιο τομέα παρατηρήθηκε η κατάληψη εχθρικών θέσεων και στην τελευταία αποστολή της μέρας, έγινε παρατήρηση του θεάτρου επιχειρήσεων του Α΄ και Β΄ ΣΣ, όπου διεξαγόταν σφοδρότατες μάχες. Στις 19 Αυγούστου, η ΣΑ συνέχιζε να υποστηρίζει τα μαχόμενα ελληνικά τμήματα, εκτελώντας τέσσερις αποστολές αναγνώρισης και συνδέσμου πεζικού. Στην πρώτη έγινε αναγνώριση του πεδίου της μάχης και βομβάρδισαν εχθρικά τμήματα και στη συνέχεια το ελληνικό πλήρωμα ενεπλάκη σε αερομαχία με τουρκικό αεροπλάνο επί 15 λεπτά, χωρίς κάποιο αποτέλεσμα. Στην επόμενη έξοδο αναγνωρίστηκαν οι εχθρικές συγκεντρώσεις και κινήσεις στον τομέα του Γ΄ ΣΣ και της VIIης Μεραρχίας και βομβάρδισαν εχθρικές συγκεντρώσεις και όμοια αποστολή εκτελέστηκε το μεσημέρι στον ίδιο τομέα. Στην τελευταία πτήση συνδέσμου της Μεραρχίας με το Γ΄ ΣΣ, αναγνωρίστηκαν ελληνικές και τουρκικές συγκεντρώσεις. Στις 20-8-21, πραγματοποιήθηκε μεταστάθμευση αεροσκαφών από το βοηθητικό αεροδρόμιο Φεθιογλου στο Μπεϊλίκ Κιοπρού. Από το πρώτο αεροδρόμιο εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης του τομέα ενεργείας του Α΄ και Β΄ ΣΣ και συνδέσμου του δυνάμεών τους και εντοπίστηκαν γύρω στους 20.000 άνδρες έναντι του Β΄ ΣΣ, στις οποίες έριξαν βόμβες. Ανάλογη αποστολή εκτελέστηκε το απόγευμα της ίδιας μέρας, όπου παρατηρήθηκαν ισχυρές συγκεντρώσεις και ισχυρές γραμμές χαρακωμάτων. Από το νέο αεροδρόμιο εκτελέστηκε αναγνώριση φιλίων τμημάτων και σύνδεσμος της VIIης Μεραρχίας με το Γ΄ ΣΣ⁴⁶⁰.

Στις 21 και 22 Αυγούστου, κατά διαταγή της Στρατιάς αναβλήθηκαν οι επιθετικές επιχειρήσεις, όμως η Αεροπορία συνέχισε το έργο της. Από το νέο αεροδρόμιο, στις 21 του μηνός, εκτελέστηκε απογείωση για την καταδίωξη εχθρικού αεροπλάνου που εμφανίστηκε πάνω από τις φίλιες γραμμές. Η Γ΄ Μοίρα πραγματοποίησε πτήσεις αναγνώρισης των τουρκικών θέσεων στο μέτωπο, συνοδεία δυνάμεων του Γ΄ ΣΣ, βομβάρδισε τον αντίπαλο και ενημέρωσε τις διοικήσεις των ΣΣ και της Στρατιάς και σε άλλη έξοδο σύνδεσμο της Μεραρχίας με το Γ΄ ΣΣ, όπου διαπιστώθηκε ότι ο εχθρός οργάνωνε την άμυνά του. Στις 22-8-21, εκτελέστηκαν πέντε πολεμικές

⁴⁶⁰ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 169-175.

αποστολές, όπου αναγνωρίστηκαν εχθρικές κινήσεις και συγκεντρώσεις, οχυρωματικά έργα σε διάφορες περιοχές, σύνδεσμο πεζικών δυνάμεων, βομβαρδισμό του εχθρού και αναχαίτιση τουρκικού αεροπλάνου. Στις 23 Αυγούστου, στις πέντε εξόδους που πραγματοποιήθηκαν, οι αναγνωρίσεις επεκτάθηκαν μέχρι την Άγκυρα, εντοπίστηκαν οι κινήσεις και συγκεντρώσεις των αντίπαλων δυνάμεων, ενώ βομβαρδίστηκε ο σιδηροδρομικός σταθμός στην Άγκυρα. Ίδιος αριθμός πτήσεων πραγματοποιήθηκε και στις 24 Αυγούστου, αναγνωρίζοντας τις περιοχές που θα κινούνταν τα Σώματα Στρατού. Οι πληροφορίες που αποκομίστηκαν ήταν σημαντικές. Ο εχθρός συνέχιζε την αμυντική του προπαρασκευή και τα αεροπλάνα βομβάρδισαν τουρκικά τμήματα. Επίσης, δύο έξοδοι αφιερώθηκαν στην καταδίωξη εχθρικού αεροπλάνου που εμφανίστηκε στην περιοχή. Στις 25 Αυγούστου, η Στρατιά ξεκίνησε αμυντική προπαρασκευή και απόκρουση τουρκικών επιθέσεων. Η Αεροπορία απογείωσε αεροπλάνο για την καταδίωξη εχθρικού, που επιχείρησε αναγνώριση των ελληνικών τμημάτων. Στη δεύτερη έξοδο, πραγματοποιήθηκε αναγνώριση του τομέα των τριών Σωμάτων, όπου διαπιστώθηκε ηρεμία στο μέτωπο αυτό και στην τρίτη αποστολή, δεν διαπιστώθηκε κάποια μεταβολή και στη συνέχεια βομβαρδίστηκε το αεροδρόμιο Μαλίκιοϊ. Στις 26 και 27 Αυγούστου, ενώ οι ελληνικές δυνάμεις οργανώνονταν αμυντικά, η Αεροπορία εκτέλεσε τρεις εξόδους. Η πρώτη ήταν δίωξη εχθρικού αεροπλάνου, στη δεύτερη αναγνώρισε εχθρικές δυνάμεις που ενισχύονταν απέναντι από το Γ΄ ΣΣ και στην τρίτη έγινε αναγνώριση κατά μήκος του Σαγγάριου ποταμού⁴⁶¹.

Παράλληλα, η Ναυτική Αεροπορία υποστήριζε τα μετόπισθεν και τον ανεφοδιασμό της Στρατιάς, που ήταν έργο των Νότιων Συγκροτημάτων Μεραρχιών. Στις 10 Αυγούστου το Προκεχωρημένο Ναυτικό Σμήνος στο Αφιόν Καραχισάρ, εκτέλεσε δύο αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών τμημάτων και μεταφοράς διαταγών της Μεραρχίας προς τα τμήματα. Στις 12 Αυγούστου εκδηλώθηκε επίθεση της 6^{ης} Τουρκικής Μεραρχίας εναντίον του Τουμλού Μπουνάρ. Η ΝΑ εκτέλεσε τέσσερις εξόδους, εκ των οποίων η πρώτη διακόπηκε λόγω βλάβης στις πτέρυγες (σκίστηκε το πάνινο περίβλημα) και πραγματοποιήθηκε στη συνέχεια,

⁴⁶¹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 175-177.

αναγνωρίζοντας την περιοχή ενδιαφέροντος. Στην επόμενη έξοδο πραγματοποιήθηκε αναγνώριση της περιοχής και βομβαρδισμός εχθρικών δυνάμεων και η τελευταία αφορούσε πτήση έρευνας και διάσωσης. Στις 13 Αυγούστου, εκτελέστηκαν δύο αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών φαλαγγών και ρίχτηκαν διαταγές στα φίλια στρατεύματα. Στις 17 Αυγούστου, τα Ναυτικά Σμήνη υποστήριξαν τις κινήσεις του Νότιου Συγκροτήματος για την απόκρουση των Τούρκων, πραγματοποιώντας δύο αποστολές αναγνώρισης, βομβαρδισμού και πολυβολισμού των τουρκικών τμημάτων. Στις 19 Αυγούστου, εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης στην περιοχή που προετοιμαζόταν ελληνική επίθεση. Στις 21 του ίδιου μήνα, πραγματοποιήθηκε μία αποστολή αναγνώρισης του μετώπου και ρίχτηκαν προκηρύξεις στα εχθρικά τμήματα. Ομοίως, την άλλη μέρα εκτελέστηκε πάλι μία έξοδος αναγνώρισης και έπληξαν τις τουρκικές δυνάμεις στην περιοχή που διεξαγόταν η μάχη. Στις 23 Αυγούστου εκτέλεσε δύο αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού και στις 24, 25 και 26 του ίδιου μήνα, συνεχίστηκαν οι επιθετικές αναγνωρίσεις, βομβάρδισαν εχθρικά τμήματα, έριξαν διαταγές και μετέφεραν εμπιστευτική αλληλογραφία στις φίλιες δυνάμεις. Στις 27 Αυγούστου, η προγραμματισμένη έξοδος ματαιώθηκε λίγο μετά την απογείωση λόγω βλάβης του αεροπλάνου⁴⁶².

Η Τουρκική Στρατιά εκδήλωσε στις 28 Αυγούστου επίθεση κατά των ελληνικών γραμμών του Α΄ και Γ΄ ΣΣ, αναγκάζοντας το Β΄ και Γ΄ ΣΣ σε υποχώρηση σε συγκεκριμένα σημεία, το Α΄ απέκρουσε τις τουρκικές επιθέσεις και η Χη Μεραρχία εκδήλωσε αντεπίθεση. Η Στρατιωτική Αεροπορία για να διαφυλάξει τα αεροπλάνα και το προσωπικό της μεταστάθμευσε από το αεροδρόμιο του Μπεϊλίκ Κιοπρού στο Σαγιτζιλάρ. Παρ' όλα αυτά εκτέλεσε πέντε αποστολές, στις οποίες καταδιώχθηκε εχθρικό αεροπλάνο, αναγνωρίστηκαν οι περιοχές της μάχης και εκτέλεσαν αποστολή συνδέσμου πεζικών δυνάμεων, ενώ παράλληλα πληροφορούσαν τα μαχόμενα τμήματα για την εξέλιξη των επιχειρήσεων. Αν και την επομένη υπήρξε στασιμότητα, η Αεροπορία εκτέλεσε έξι αποστολές (τρεις η Γ΄ Μοίρα, δύο η Β΄ Μοίρα και μία το Ναυτικό Σμήνος). Ελληνικό αεροπλάνο καταδίωξε εχθρικό που έπληξε

⁴⁶² ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 177-179.

ελληνική φάλαγγα⁴⁶³ της ΧΙΙης Μεραρχίας, ενώ την ίδια ώρα έτερο τουρκικό αεροπλάνο προσπάθησε ανεπιτυχώς να πλήξει συγκέντρωση ελληνικών μεταγωγικών. Στην επόμενη έξοδο, αναγνωρίστηκαν οι κινήσεις και οι συγκεντρώσεις του εχθρού απέναντι από τα τρία Σώματα Στρατού, σε βάθος 10 χλμ. Ο εχθρός δύναμης 15.000 ανδρών κατείχε τις ισχυρά οχυρωμένες θέσεις του και η φίλια γραμμή ήταν σταθερή. Άλλες τέσσερις εξοδοί με όμοιο έργο πραγματοποιήθηκαν το ίδιο απόγευμα, όμως λόγω νεφών δεν ήταν δυνατή η διευκρίνιση της διάταξης μάχης, με αποτέλεσμα το αεροσκάφος να δεχτεί πυρά και να εκτελέσει αναγκαστική προσγείωση σε ανώμαλο έδαφος λόγω διαρροής καυσίμου, με αποτέλεσμα την καταστροφή του αεροπλάνου. Στις άλλες πτήσεις διαπιστώθηκε ότι τα ελληνικά τμήματα συμπύσσονταν και ότι η εχθρική επίθεση συνεχιζόταν. Τα Ναυτικά Σμήνη από το Αφιόν Καραχισάρ εκτέλεσαν αναγνώριση και μεταφορά εμπιστευτικής αλληλογραφίας. Τις επόμενες δύο μέρες συνεχίστηκε η ελληνική υποχώρηση δυτικά από το Σαγγάριο. Πρώτο πέρασε το ποτάμι το Β΄ ΣΣ, νότια από αυτό παρατάχθηκε το Α΄ ΣΣ και τελευταίο το Γ΄ ΣΣ που παρατάχθηκε βόρεια του Β΄ ΣΣ. Η αεροπορική δραστηριότητα ήταν και πάλι σημαντική, εκτελώντας έξι εξόδους, εκ των οποίων οι τρεις ήταν μεταφορά δύο αεροσκαφών της Γ΄ Μοίρας από το Ουσάκ στο Εσκή Σεχέρ και ενός από το Εσκή Σεχέρ στο Σαγιτζιλάρ. Επίσης, μία έξοδο αναγνώρισης εκτέλεσε η ΝΑ, η οποία μετέφερε και διαταγές, ενώ η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε περιπολία πάνω από τη γραμμή του μετώπου, όπου σημειώθηκε αερομαχία, στην οποία το τουρκικό αεροπλάνο βάλλοντας κατά του ελληνικού, απομακρύνθηκε με ταχεία κάθοδο, ενώ το ημέτερο επέστρεψε λόγω βλάβης και εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση σε αμφισβητούμενο έδαφος. Γι' αυτό, αφού πρώτα του αφαίρεσαν χρήσιμα ανταλλακτικά, το πυρπόλησαν. Στην επόμενη έξοδο, έγινε αναγνώριση του τομέα δράσης των τριών Σωμάτων Στρατού και βομβάρδισε εχθρικούς καταυλισμούς. Το απόγευμα πραγματοποιήθηκε η τελευταία πτήση αναγνώρισης κινήσεων στην περιοχή ενδιαφέροντος. Την 31^η Αυγούστου, εκτελέστηκαν επτά πολεμικές αποστολές. Στην πρώτη πραγματοποιήθηκε περιπολία πάνω από τις γραμμές και εντοπίστηκαν οι κινήσεις των αντίπαλων δυνάμεων, όπου διαπιστώθηκε ότι ο εχθρός κινούνταν πλέον προς δυσμάς.

⁴⁶³ Σκοτώθηκαν 4 οπλίτες και τραυματίστηκαν ένας αξιωματικός και 11 οπλίτες.

Στις επόμενες δύο πτήσεις αναγνώρισης, ερευνήθηκε η περιοχή ανατολικά του Σαγγαρίου και οι κινήσεις του εχθρού, διαπιστώθηκε ότι το εχθρικό πυροβολικό έβαλε κατά των ελληνικών στρατευμάτων και το αεροπλάνο δέχτηκε πυρά από φίλιες δυνάμεις με αποτέλεσμα να εκτελέσει αναγκαστική προσγείωση. Στην επόμενη έξοδο, έγινε και πάλι αναγνώριση περιοχής σε ακτίνα 30 χλμ. από το Φεθιογλου μέχρι Καβουντζή Κιοπρού και διαπιστώθηκε η καταστροφή των γεφυρών του Σαγγαρίου. Τα Ναυτικά Σμήνη εκτέλεσαν μία πτήση αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών συγκεντρώσεων, ενώ στη δεύτερη πραγματοποιήθηκε συνοδεία πεζικού και μεταφορά εμπιστευτικής αλληλογραφίας. Την ίδια μέρα η 1η Μεραρχία και το Μεικτό Απόσπασμα της ΧΙΙης Μεραρχίας δέχθηκαν επίθεση από εχθρικά αεροπλάνα, με απώλειες ένα νεκρό και οκτώ τραυματίες, και ένα νεκρό και δεκαεπτά τραυματίες αντίστοιχα. Τέλος, η Β΄ και Γ΄ Μοίρα μεταστάθμευσαν στο Σαρίκιοϊ, ώστε να βρίσκονται κοντά στο μέτωπο. Πρόθεση του τουρκικού στρατού ήταν να απομονώσει τις ελληνικές δυνάμεις, να καταλάβει το Αφιόν Καραχισάρ και να αποκόψει τις συγκοινωνίες προς τη Σμύρνη. Η Στρατιά Μικράς Ασίας πληροφορήθηκε εγκαίρως τις κινήσεις των τουρκικών δυνάμεων, χάρη στις πτήσεις τακτικής αναγνώρισης και ενίσχυσε το νότιο συγκρότημα Μεραρχιών για την προάσπιση του Αφιόν Καραχισάρ⁴⁶⁴.

Έτσι, την 1^η Σεπτεμβρίου εκτελέστηκε αναγνώριση ανατολικά του Σαγγαρίου, εντοπίστηκαν τα ελληνικά τμήματα και μεταφέρθηκε εμπιστευτική αλληλογραφία στη Στρατιά. Στη δεύτερη έξοδο, το αεροπλάνο εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση λόγω βλάβης και καταστράφηκε, ενώ το πλήρωμα⁴⁶⁵ επιδίωξε να επιστρέψει στη βάση του μέσα από επικίνδυνες περιοχές. Άλλο αεροπλάνο, σε πτήση αναγνώρισης επέστρεψε για προσγείωση λόγω βλάβης και στην επόμενη έξοδο έγινε μεταφορά αλληλογραφίας στη Στρατιά. Στις 2-9-21, τα ελληνικά στρατεύματα ανακατέλαβαν κάποιες περιοχές, ενώ η Αεροπορία εκτέλεσε τρεις αποστολές. Η πρώτη ήταν αναγνώριση εχθρικών κινήσεων και συγκεντρώσεων κατά μήκος και ανατολικά του Σαγγαρίου, όπου δεν σημειώθηκε κάποια κίνηση, στη δεύτερη αναγνωρίστηκαν κάποιες εχθρικές κινήσεις και στην επόμενη οι

⁴⁶⁴ ΓΕΣ, *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στην Μικρά Ασία*, ΔΙΣ, σ. 372-373.

⁴⁶⁵ Γκλαβάνης και Δέας.

θέσεις των αντιμαχόμενων δυνάμεων. Στις 3 Σεπτεμβρίου, τα ελληνικά στρατεύματα απέκρουσαν τις τουρκικές επιθέσεις και η Αεροπορία εκτέλεσε πέντε πτήσεις αναγνώρισης (4 η ΣΑ και 1 η ΝΑ) κινήσεων και συγκεντρώσεων του αντιπάλου, όπου βομβαρδίστηκαν τμήματά του. Την άλλη μέρα, έγιναν μετακινήσεις των ελληνικών δυνάμεων, τις οποίες υποστήριξε η Αεροπορία, με την πραγματοποίηση τεσσάρων αποστολών. Στην πρώτη και δεύτερη έξοδο έγινε αναγνώριση των εχθρικών κινήσεων και συγκεντρώσεων και επιτυχής βομβαρδισμός ενός καταυλισμού και τμημάτων του αντιπάλου. Η ΝΑ εκτέλεσε άλλες δύο πτήσεις από το Αφίον Καραχισάρ, όπου έγινε επιτυχής βομβαρδισμός και πολυβολισμός εχθρικών τμημάτων, ενώ στη δεύτερη πραγματοποιήθηκε αναγνώριση κινήσεων και συγκεντρώσεων των Τούρκων. Την 5^η Σεπτεμβρίου 1921, η ΝΑ εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών τμημάτων και σε επόμενη έξοδο μεταφορά αεροσκάφους από το Ουσάκ στο Αφίον Καραχισάρ. Η Β΄ και Γ΄ Μοίρες εκτέλεσαν τέσσερις πολεμικές αποστολές. Η πρώτη ήταν αναγνώριση περιοχής, η δεύτερη εχθρικών κινήσεων και συγκεντρώσεων, η τρίτη περιπολία πάνω από τις γραμμές του μετώπου και στη συνέχεια μεταφορά του αεροπλάνου στο Εσκή Σεχήρ και στην τελευταία, αναγνώριση περιοχής όπου διαπιστώθηκαν ισχυρές εχθρικές δυνάμεις άνω των 20.000 ανδρών να κινούνται από τα ΝΑ προς το Τσιφτελέρ⁴⁶⁶.

Στις 2 Οκτωβρίου 1921, η Στρατιά Μ. Ασίας προωθήθηκε προς το Γενιτζέ νοτιοδυτικά του Μπαλτζί, το Α΄ ΣΣ είχε καταλάβει την περιοχή από το Τσαλισλάρ μέχρι το σιδηροδρομικό σταθμό Ορτάντζας. Από την προηγούμενη μέρα η ΝΑ εκτέλεσε αναγνώριση του τομέα στον οποίο επρόκειτο να κινηθεί η Στρατιά. Στις 2 Οκτωβρίου εκτέλεσαν αναγνώριση οχημάτων και υλικού στο σιδηροδρομικό σταθμό του Τσάι. Αντίστοιχη πτήση της Β΄ Μοίρας ματαιώθηκε στον αέρα λόγω βλάβης. Την επομένη μέρα, εκτελέστηκε αποστολή αναγνώρισης περιοχής, όπου δε σημειώθηκε κάποια αξιόλογη μεταβολή, ενώ η ΝΑ πραγματοποίησε αντίστοιχη πτήση, χωρίς αξιόλογα αποτελέσματα. Η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε αναγνώριση περιοχών, όπου εντοπίστηκαν ελληνικά και τουρκικά τμήματα. Στις 5-10-21, σε πτήση αναγνώρισης, διαπιστώθηκε ζωηρή κίνηση μεταγωγικών, ύπαρξη σιδερένιας γέφυρα στο Σαγγάριο, λίγες σχεδίες

⁴⁶⁶ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 179-184.

να διασχίζουν το ποτάμι και οχυρωματικές θέσεις κατεχόμενες από φίλιες δυνάμεις. Σε άλλη αποστολή διαπιστώθηκε η κατασκευή οχυρωματικών έργων από τον εχθρό, και ότι ο εχθρός στον τομέα Τσιβρίλ χρησιμοποιούσε ως κέντρο ανεφοδιασμού τον σιδηροδρομικό σταθμό Ντινέρ, τον οποίο και βομβάρδισαν, ενώ έπληξαν αμαξοστοιχία που κινούνταν στη γραμμή αυτή. Εντοπίστηκαν σημαντικές εχθρικές συγκεντρώσεις που βομβαρδίστηκαν και έριξαν προκηρύξεις, όμως λόγω βλάβης το αεροπλάνο επέστρεψε για προσγείωση. Την επόμενη μέρα, η Αεροπορία υποστήριξε τις επιχειρήσεις του Αποσπάσματος του Α΄ Συντάγματος κατά τουρκικών δυνάμεων που επιχειρήσαν να διαβούν τον ποταμό Μαϊάνδρο. Δύο αποστολές αναγνώρισης της περιοχής από Δορύλαιο μέχρι Μπορντί Τοκάζ εκτέλεσε η Γ΄ Μοίρα και μία το Ναυτικό Σμήνος, χωρίς αξιόλογα ευρήματα. Στις 7 Οκτωβρίου, εκτελέστηκε φωτογραφική αναγνώριση γέφυρας και σιδηροδρομικής γραμμής ανατολικά του Μπεϊλίκ Κιοπρού, ενώ εντοπίστηκαν 3.000 Τούρκοι σε καταυλισμό. Σε άλλες δύο εξόδους (μία της ΝΑ) αναγνώρισης δεν παρατηρήθηκαν σημαντικές εχθρικές κινήσεις και συγκεντρώσεις. Στο πλαίσιο συγκέντρωσης των δυνάμεων της Ιλας Μεραρχίας, η Αεροπορία εκτέλεσε τρεις αποστολές αναγνώρισης, μία σε βάθος 10-15 χλμ. εντός του εχθρικού εδάφους χωρίς κάποιο αποτέλεσμα και δύο η ΝΑ όπου βομβαρδίστηκαν συγκεντρώσεις τουρκικών δυνάμεων. Στις 9-10-21, αεροπλάνο της ΝΑ βομβάρδισε δύναμη Τσετών και την επομένη εκτελέστηκαν τρεις πτήσεις αναγνώρισης, όπου παρατηρήθηκαν περιορισμένες κινήσεις του αντιπάλου και στις 11 Οκτωβρίου πραγματοποιήθηκε άλλη μία έξοδος. Στις 14 και 15 του ίδιου μήνα εκτέλεσαν μία πτήση η ΝΑ και μία η ΣΑ αντίστοιχα, όπου βομβαρδίστηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις⁴⁶⁷.

Σύμφωνα με πληροφορίες, οι Τούρκοι προετοίμαζαν γενική επίθεση και έγινε ενίσχυση του Αφιόν Καραχισάρ, γιατί υποπτεύονταν ότι εκεί θα εκδηλωνόταν η κύρια επιθετική ενέργειά τους. Στις 20 Οκτωβρίου το Ναυτικό Σμήνος ανέλαβε αναγνωριστική πτήση στον εχθρικό τομέα, η οποία όμως δεν ολοκληρώθηκε. Στην επόμενη έξοδο βομβαρδίστηκαν εχθρικές εγκαταστάσεις και η Στρατιά ζήτησε την ενίσχυση της Αεροπορίας με αεροπλάνα. Πράγματι, ένα DH-9 αφίχθηκε από το Τατόι στο Καζαμίρ. Στις 27 και 28 Οκτωβρίου, η

⁴⁶⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 189-191.

ΣΑ εκτέλεσε αναγνώριση τομέα, όπου παρατηρήθηκαν οχυρωματικά έργα. Στις 29-10-21 η ΝΑ εκτέλεσε αναγνώριση περιοχής γύρω από το Αφιόν Καραχισάρ, ενώ η δεύτερη έξοδος ματαιώθηκε λόγω καιρικών συνθηκών. Στις 30 Οκτωβρίου πραγματοποιήθηκαν δύο πτήσεις αναγνώρισης, όπου στη δεύτερη (της ΝΑ) εντοπίστηκε δύναμη ιππικού του εχθρού στη διακλάδωση της σιδηροδρομικής γραμμής Σμύρνης – Αϊδινίου. Την τελευταία ημέρα του Οκτωβρίου, εκτελέστηκαν δύο πτήσεις αναγνώρισης και βομβαρδισμού. Στην πρώτη χτυπήθηκαν εχθρικά χωριά και στη δεύτερη εντοπίστηκε και χτυπήθηκε το αεροδρόμιο Μπουκαρούζ. Την 1^η Νοεμβρίου εκτελέστηκαν πέντε έξοδοι αεροσκαφών. Στην πρώτη αναγνώριση βομβαρδίστηκαν εχθρικές δυνάμεις, στη δεύτερη αναγνώρισαν και έπληξαν το αεροδρόμιο του Μπουκεσίντ, όπου χτυπήθηκαν εχθρικά υπόστεγα και δέχτηκαν αντιαεροπορικά πυρά, χωρίς να προκληθεί κάποια βλάβη στο αεροπλάνο. Επίσης, εντοπίστηκαν οχυρωματικά έργα και πυροβολαρχία του εχθρού. Στην επόμενη έξοδο βομβαρδίστηκε και πάλι το εχθρικό αεροδρόμιο και τουρκικό αεροπλάνο που εμφανίστηκε τράπηκε σε φυγή. Άλλες δύο εξόδους εκτέλεσε η ΝΑ, στις οποίες αναγνωρίστηκε δύναμη ιππέων και στη δεύτερη πραγματοποιήθηκε αερομαχία, χωρίς κάποιο αποτέλεσμα. Στις 2-11-21 εκτελέστηκε αποστολή αναγνώρισης τομέα, στην οποία εντοπίστηκαν ισχυρή αμυντική οργάνωση και ζωνηρή κίνηση αμαξών και βομβαρδίστηκε καταυλισμός και χωριό του αντιπάλου⁴⁶⁸.

Στις αρχές Νοεμβρίου επήλθαν ορισμένες μεταβολές στη διάταξη των φίλιων δυνάμεων, όμως η Αεροπορία συνέχισε το έργο της. Στις 9 του μηνός εκτελέστηκε αποστολή αναγνώρισης, όπου βομβαρδίστηκαν συγκεντρώσεις στο Αφιόν Καραχισάρ. Η ίδια πτήση επαναλήφθηκε τρεις μέρες αργότερα. Στις 12 Νοεμβρίου, εκτελέστηκαν άλλες δύο έξοδοι αναγνώρισης εχθρικών δυνάμεων, στις οποίες βομβαρδίστηκε εχθρικός καταυλισμός. Στις 15-11-21 η Β΄ Μοίρα έστειλε αεροπορικό απόσπασμα στην Προύσα, όπου εκτελέστηκε αναγνώριση θέσεων των Τούρκων, εντοπίστηκε δύναμη τάγματος να επισκευάζει τις γέφυρες στο Σαγγάριο και την επομένη εκτελέστηκε μία πτήση από τη ΝΑ. Οι πτήσεις επαναλήφθηκαν στις 22 Νοεμβρίου, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης και

⁴⁶⁸ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 191-194.

βομβαρδισμού εχθρικών δυνάμεων και κατά αεροδρομίου που εντοπίστηκε και η ΝΑ πραγματοποίησε άλλες δύο εξόδους, στο σιδηροδρομικό σταθμό του Τσαί. Στις 23 η ΝΑ εκτέλεσε μία αποστολή αναγνώρισης στην περιοχή του Αφιόν Καραχισάρ, ενώ το τελευταίο διήμερο του μήνα, η ΝΑ εκτέλεσε δύο πτήσεις αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών θέσεων. Στις 8 Δεκεμβρίου εκτελέστηκε πτήση φωτογράφισης του Σαγγαρίου, όπου διαπιστώθηκε η κατάσταση των γεφυρών και όμοια αποστολή ανέλαβαν στον τομέα Μπεϊλίκ Κιοπρού. Επίσης, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης και βομβαρδισμού. Στις 9 Δεκεμβρίου εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης του τομέα της Ιας Μεραρχίας μέχρι τη σιδηροδρομική γέφυρα του Αϊδινίου. Στις 10-12-21 η έξοδος ματαιώθηκε λόγω βλάβης του αεροπλάνου και στις 11 Δεκεμβρίου η ΝΑ εκτέλεσε δύο αποστολές αναγνώρισης του σιδηροδρομικού σταθμού και των εχθρικών κινήσεων. Την επομένη μέρα, η ΝΑ εκτέλεσε άλλη μία πτήση αναγνώρισης οχυρωματικών έργων στην περιοχή του Αφιόν Καραχισάρ. Μέχρι το τέλος του μήνα εκτελέστηκαν λίγες πτήσεις μεταφοράς αεροσκαφών και ταχυδρομείου⁴⁶⁹.

Το τέλος του 1921, βρήκε την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία να έχει την απόλυτη αεροπορική κυρίαρχη στη Μικρά Ασία. Εκτέλεσε πλήθος πολεμικών αποστολών, πραγματοποίησε εκατοντάδες ώρες πτήσεων, ταυτόχρονα όμως υπέστη απίστευτη καταπόνηση προσωπικού και μέσων. Απίστευτο ήταν και το έργο που εκτέλεσε το τεχνικό προσωπικό, καθώς προσπαθούσε να συντηρήσει και να αποκαταστήσει τις συχνές βλάβες των υπερβολικά χρησιμοποιούμενων αεροπλάνων. Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι η εχθρική αεροπορία κατά το δεύτερο μισό του έτους είχε αρχίσει να κάνει δειλά την εμφάνισή της, κυρίως μετά την ενίσχυσή της από τους Γάλλους.

Η Ελληνική Αεροπορία έως τον Ιούλιο του 1922

Από τις αρχές του 1922 η κυβέρνηση Δ. Γούναρη αντιμετώπιζε οικονομικό αδιέξοδο που είχε αρνητική επίδραση στο Μέτωπο της Μικράς Ασίας, όμως η ελληνική πολιτική ηγεσία δεν σκόπευε να εγκαταλείψει τις ελληνικές εστίες, έστω και αν οι αποφάσεις των Συμμάχων πίεζαν προς αυτή την κατεύθυνση. Παράλληλα, δεν καρποφόρησαν οι προσπάθειες της

⁴⁶⁹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 194-196.

ελληνικής κυβέρνησης για οικονομική ενίσχυση της χώρας από το εξωτερικό. Τότε, ο Υπουργός των Οικονομικών διχοτόμησε τα ελληνικά χαρτονομίσματα, ενισχύοντας προσωρινά την οικονομία της χώρας με 1,5 δισεκατομμύριο δραχμές, γεγονός που επέτρεψε τη συνέχιση των επιχειρήσεων στη Μ. Ασία.

Οι ελληνικές δυνάμεις είχαν συμπυκωθεί στη γραμμή Νικομήδεια - Εσκή Σεχέρ – Κιουτάχεια - Αφιόν Καραχισάρ - Μαϊάνδρος ποταμός, όπου και παρέμειναν μέχρι τον Αύγουστο του 1922, βελτιώνοντας την αμυντική τους οργάνωση. Η Αεροπορία είχε την ακόλουθη διάταξη: Η Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων στην Ορεσιιάδα, ο Όρχος Αεροπορίας στη Θεσσαλονίκη, οι Β΄ και Γ΄ Μοίρες στο Εσκή Σεχέρ, η Δ΄ Μοίρα στο Ουσάκ, η Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία στο Παλαιό Φάληρο, τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη στο Ουσάκ και το Αφιόν Καραχισάρ και ο Όρχος Αεροπορίας Στρατιάς Μικράς Ασίας στο Καζαμίρ στη Σμύρνη. Η αεροπορική δράση στο ξεκίνημα του 1922 συνεχίστηκε με μειωμένους ρυθμούς. Τον Ιανουάριο, οι πτήσεις που εκτελέστηκαν ήταν σχετικά λίγες. Στις 10 Ιανουαρίου, αεροσκάφος της ΝΑ εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης εχθρικών δυνάμεων στην πόλη Μπαγιάτ, όπου δέχτηκε σφοδρά αντιαεροπορικά πυρά και βομβάρδισε εγκαταστάσεις, προκαλώντας σοβαρές καταστροφές. Την ίδια μέρα, αποφασίστηκε ο βομβαρδισμός στόχων βόρεια της Προύσας, στο χωριό Κιοπλού, όπου σύμφωνα με πληροφορίες έδρευε μοίρα εχθρικού πυροβολικού που προκαλούσε καθημερινές φθορές σε τμήματα της ελληνικής ΧΙης Μεραρχίας. Ο βομβαρδισμός ανατέθηκε στη Γ΄ Μοίρα, τον οποίο εκτέλεσε με επιτυχία, με παράπλευρες όμως απώλειες, καθώς προκάλεσε μεγάλες ζημιές σε ολόκληρο το χωριό⁴⁷⁰. Στις 14-1-22, σε πτήση αναγνώρισης κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής, βομβαρδίστηκε ο σταθμός Αλπίκ και Μπεϊλίκ Αχούρ και πολυβολήθηκε εχθρικός καταυλισμός, ενώ στην επιστροφή ρίχτηκαν προκηρύξεις. Στις 19 Ιανουαρίου, εκτελέστηκε άλλη αποστολή αναγνώρισης χωρίς αξιόλογα αποτελέσματα. Το διάστημα αυτό εκτελέστηκε μεταστάθμευση τριών αεροσκαφών της ΝΑ, στο βοηθητικό αεροδρόμιο Τσιβρίλ για να υποστηρίξουν την ΙΙα Μεραρχία. Στις 24 του ίδιου μήνα, πραγματοποιήθηκαν δύο πτήσεις αναγνώρισης εχθρικών θέσεων και κινήσεων από τη ΝΑ, χωρίς ιδιαίτερα ευρήματα, οι οποίες επαναλήφθηκαν την

⁴⁷⁰ Οι Τούρκοι, αργότερα, παρέπεμψαν την υπόθεση αυτή στη Διάσκεψη της Γένοβας με το αιτιολογικό της καταστροφής κατοικημένης περιοχής, χωρίς την εντολή του Αρχιστράτηγου.

τελευταία ημέρα του μήνα. Τον Φεβρουάριο η δράση της Αεροπορίας ήταν πιο έντονη. Την 1^η Φεβρουαρίου, η Γ' Μοίρα εκτέλεσε δύο αποστολές αναγνώρισης της σιδηροδρομικής γραμμής στο Εσκή Σεχέρ και φωτογραφήθηκαν οι σταθμοί Μπιτσέρ και Σαρίκ και η γέφυρα Γιαλιγλί. Επίσης, ρίχτηκαν προκηρύξεις και πολυβολήθηκαν εχθρικοί καταυλισμοί και το αεροπλάνο δέχτηκε πυρά. Στην άλλη έξοδο, αναγνωρίστηκαν συγκεντρώσεις των Τούρκων, βομβαρδίστηκε το Τσιφτελέρ και ρίχτηκαν προκηρύξεις. Στις 8-2-22 εκτελέστηκε πτήση φωτοαναγνώρισης περιοχής και βομβαρδίστηκε το χωριό Κιοπρού και στην επομένη αποστολή αναγνώρισης του αεροδρομίου στο Μπουκεσίντ, εντοπίστηκαν μόνο ίχνη υποστέγων. Στις 10 Φεβρουαρίου εκτελέστηκε από τη Γ' Μοίρα, πτήση δοκιμής ασυρμάτου αεροπλάνου με επίγειο δέκτη αεροδρομίου βόρεια της ΙΙης Μεραρχίας και του Συγκροτήματος Μεραρχιών, γεγονός που θα αναβάθμιζε τη συνεργασία Αεροπορίας και Στρατού. Στις 16 Φεβρουαρίου, πραγματοποιήθηκε αποστολή κανονισμού βολής ουλαμού οβιδοβόλων με μεγάλη επιτυχία, ενώ την ίδια μέρα έκαναν την εμφάνισή τους δύο εχθρικά αεροπλάνα που, αν και έγιναν αντιληπτά γρήγορα, η καταδίωξή τους ήταν άνευ αποτελέσματος. Οι εχθρικές πτήσεις αυτές ενίσχυαν τις πληροφορίες ότι η τουρκική αεροπορία τον Ιανουάριο προμηθεύτηκε είκοσι γαλλικά και δέκα ιταλικά αεροπλάνα. Στις 17-2-22, εκτελέστηκε αποστολή αναγνώρισης εχθρικού αεροδρομίου στην περιοχή Φεθίογλου, χωρίς ευρήματα, φωτογραφήθηκε η περιοχή, σημειώθηκαν κινήσεις ομάδων και μεταγωγικών και βομβαρδίστηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις. Επίσης, σε άλλη έξοδο εκτελέστηκε αποστολή κανονισμού βολής πυροβόλου και λήφθησαν φωτογραφίες. Στις 22 Φεβρουαρίου, εκτελέστηκε αναγνώριση εχθρικών δυνάμεων και των οργανώσεών τους και βομβαρδίστηκε το χωριό Σαρκεσλί. Στη δεύτερη έξοδο έγινε αναγνώριση της σιδηροδρομικής γραμμής, παρατηρήθηκαν χαρακώματα, εργασίες επισκευής γέφυρας, καταυλισμός επιπέδου συντάγματος, ο οποίος βομβαρδίστηκε χωρίς επιτυχία, καθώς δεν εξερράγη η βόμβα και στη συνέχεια έπληξαν τη σιδηροδρομική γραμμή, ενώ λήφθησαν και φωτογραφίες χαρακωμάτων. Στις 26-2-22, εκτελέστηκε πτήση φωτογράφισης εχθρικών οργανώσεων και λήφθησαν φωτογραφίες τους, ενώ έγινε πολυβολισμός μεταγωγικών και τμημάτων του αντιπάλου και την επομένη μέρα, σε μία έξοδο φωτογραφήθηκαν εχθρικές οργανώσεις προ του Καραγάτς. Σύμφωνα με τα

στοιχεία που συλλέχθηκαν δεν παρατηρήθηκε κάποια μεταβολή στη διάταξη των Τούρκων⁴⁷¹.

Στις 2 Μαρτίου 1922, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση βομβαρδισμού εχθρικών συγκεντρώσεων στο χωριό Καϊμάζ με επιτυχία, πολυβολήθηκαν κινούμενα τμήματα, ενώ εχθρικό πυροβολικό έβαλε εναντίον τους. Την 6^η Μαρτίου, η ΝΑ εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης εχθρικών οργανώσεων από το αεροδρόμιο Τσιβρίλ και η Γ΄ Μοίρα αποστολή αναγνώρισης κινήσεων και συγκεντρώσεων των Τούρκων. Την επομένη μέρα, εκτελέστηκαν οκτώ έξοδοι αεροσκαφών. Στην πρώτη, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε αναγνώριση περιοχής Καϊμάζ και νότια του Σαγγαρίου, όπου επισημάνθηκαν σημαντικές εχθρικές κινήσεις τμημάτων και μεταγωγικών κατευθυνόμενα νότια του ποταμού, τα οποία και χτυπήθηκαν με βόμβες και το αεροπλάνο δέχτηκε πυρά πυροβολικού. Η δεύτερη έξοδος πραγματοποιήθηκε από τη Δ΄ Μοίρα, όπου αναγνωρίστηκε ο τομέας Μαιάνδρου, χωρίς αξιόλογα ευρήματα. Οι άλλες δύο πτήσεις, πραγματοποιήθηκαν από τη Γ΄ Μοίρα και ήταν καταδίωξης εχθρικών αεροπλάνων, χωρίς όμως κάποιο αποτέλεσμα. Παράλληλα, η ΝΑ εκτέλεσε αποστολές αναχαίτισης τουρκικών αεροπλάνων που εμφανίστηκαν πάνω από τις φίλιες γραμμές στο Αφιόν Καραχισάρ. Στις 9 Μαρτίου, η Γ΄ Μοίρα πραγματοποίησε αναγνώριση εχθρικών φαλαγγών, χωρίς ιδιαίτερα αποτελέσματα και η ΝΑ μία έξοδο αναγνώρισης της περιοχής Μάνδρας μέχρι Ακτάς Κιοπρού Τσιφλίκ. Στα μέσα Μαρτίου πραγματοποιήθηκαν ανακατατάξεις στη διάταξη των φίλιων δυνάμεων, ώστε να αντιμετωπίσουν ενδεχόμενη τουρκική επίθεση. Επίσης, προς το τέλος του ίδιου μήνα, η Β΄ Μοίρα μεταστάθμευσε στο αεροδρόμιο Γκαριμτζέ (κοντά στο σιδηροδρομικό σταθμό του Μπαλ Μαχμούτ), ενισχυόμενη με αεροπλάνα δίωξης τύπου Spad και Nieuport και η Δ΄ Μοίρα στο Αφιόν Καραχισάρ και το βάρος υποστήριξης του τομέα Εσκή Σεχέρ επωμίστηκε η Γ΄ Μοίρα αεροπλάνων. Στις 14 Μαρτίου, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης εχθρικού τομέα, χωρίς αξιόλογα ευρήματα και στη δεύτερη έξοδο φωτογραφήθηκαν οχυρές θέσεις του εχθρού, όμως το αεροπλάνο λόγω βλάβης επέστρεψε για προσγείωση. Η Δ΄ Μοίρα, εκτέλεσε αναγνώριση και φωτογράφιση οχυρωματικών έργων του τομέα στον Μαϊάνδρο ποταμό και του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου στην περιοχή

⁴⁷¹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 196-200.

Ντενιζλί, όμως το αεροπλάνο εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση λόγω μηχανικής βλάβης. Η ΝΑ εκτέλεσε μία πτήση μεταφοράς αεροσκάφους από το Μπαλ Μαχμούτ στο Αφιόν Καραχισάρ. Στις 15 Μαρτίου, η ΝΑ εκτέλεσε 4 αποστολές αναγνώρισης περιοχών ενδιαφέροντος, όμως στην τρίτη έξοδο, το αεροπλάνο καταστράφηκε κατά την προσγείωση στο βοηθητικό αεροδρόμιο Τσιβρίλ, τραυματίζοντας το χειριστή του. Στις 19 Μαρτίου, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε μία έξοδο αναγνώρισης εχθρικών συγκεντρώσεων, όπου παρατηρήθηκαν σημαντικές δυνάμεις και χαρακώματα σε όλη τη διαδρομή, εντοπίστηκε χωριό που δεν ήταν καταγεγραμμένο στο χάρτη, θέση πυροβολικού, κινήσεις μεταγωγικών και τμημάτων, διαπιστώθηκε ότι το αεροδρόμιο του Μπουκεσίντ ήταν ενεργοποιημένο, πάνω από το οποίο δέχτηκαν πυρά πυροβολικού⁴⁷².

Για να μη γίνεται άσκοπη φθορά του υλικού και για ορθότερη εκμετάλλευση των περιορισμένων αεροπορικών μέσων, καθώς στο μέτωπο του Αφιόν Καραχισάρ επικρατούσε ηρεμία, αυτό διαιρέθηκε σε τομείς που ερευνούνταν ανά δύο ημέρες. Συγκροτήθηκαν επίσης, δύο Αεροπορικά Αποσπάσματα Δίωξης, το ένα στο Ισχανιέ και το άλλο στο Αφιόν Καραχισάρ⁴⁷³, λόγω της αύξησης της εχθρικής αεροπορικής δραστηριότητας στο μέτωπο. Τα Αποσπάσματα προωθήθηκαν κοντά στο μέτωπο, ώστε μόλις οι προφυλακές ενημέρωναν τηλεφωνικώς για την εμφάνιση εχθρικών αεροπλάνων, να απογειωνόντουσαν άμεσα. Η Στρατιά επίσης, ζήτησε από τους αεροπόρους να σημειώνουν στις πτήσεις τους τυχόν νέες ενισχύσεις του αντιπάλου, να ενημερώνουν τους χάρτες και να τους διορθώνουν, να υποβάλλουν στο τέλος κάθε μήνα σκαριφήματα των τουρκικών οχυρώσεων και να φωτογραφηθεί το μέτωπο μέσα στο Μάρτιο. Η ΝΑ ανέλαβε την επιτήρηση και έρευνα συγκεκριμένων τομέων και για το σκοπό αυτό μεταστάθμευσαν δύο αεροπλάνα στο Τσιβρίλ. Στις 20 Μαρτίου εκτελέστηκε αποστολή αναγνώρισης εχθρικών δυνάμεων και εντοπισμού και φωτογράφισης του αεροδρομίου του Χαμπαρτζίν από τη ΝΑ, το οποίο επιτεύχθηκε σε άλλη πτήση μετά από δύο ημέρες. Στις 22 του ίδιου μήνα, αναγνωρίστηκαν εχθρικές δυνάμεις γύρω από το Μπορντί από τη ΝΑ και την επομένη συγκεντρώσεις και κινήσεις από τη ΣΑ. Στις 27 και 29 Μαρτίου

⁴⁷² ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 200-203.

⁴⁷³ Στο πρώτο Απόσπασμα δίκτες ήταν οι Πετροπουλέας και Μαμαλάκης και στο δεύτερο οι Παπαδάκος και Σταυρόπουλος.

εκτέλεσε αποστολές αναγνώρισης εχθρικών κινήσεων και συγκεντρώσεων και η ΝΑ άλλες δύο εξόδους στις 30 του ίδιου μήνα. Από τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν, διαπιστώθηκε ότι πραγματοποιήθηκαν μετακινήσεις σημαντικών τουρκικών δυνάμεων προς βορρά και η Στρατιά συμπέρανε ότι οι Τούρκοι σχεδίαζαν επιθετική ενέργεια κατά του Νότιου Συγκροτήματος Μεραρχιών⁴⁷⁴.

Κατά τους μήνες Απρίλιο μέχρι και Ιούνιο του 1922, αν και συνεχίστηκε η σχετική απραξία στο μέτωπο, η Αεροπορία έπρεπε να αντιμετωπίσει την τουρκική αεροπορία, που είχε ενισχυθεί με σύγχρονα αεροσκάφη. Στις αρχές Απριλίου, η Δ΄ Μοίρα μεταστάθμευσε από το Αφιόν Καραχισάρ στο Ουσάκ για την επιτήρηση συγκεκριμένου τομέα. Την 1^η Απριλίου πραγματοποιήθηκε αποστολή αναγνώρισης του εχθρικού τομέα και στις 7 του ίδιου μήνα εκτελέστηκε πτήση ζεύγους αεροσκαφών από τον Όρχο Θεσσαλονίκης στο Καζαμίρ. Στις 11 Απριλίου, εκτελέστηκε πτήση μεταφοράς αεροπλάνου από το Ουσάκ στο Μπαλ Μαχμούτ, όπου έδρευε Αεροπορικό Απόσπασμα της Β΄ Μοίρα. Όμως το αεροπλάνο καταστράφηκε στην προσγείωση, ο χειριστής απανθρακώθηκε και ο παρατηρητής σώθηκε με σημαντικά εγκαύματα⁴⁷⁵. Μέσα στον Απρίλιο, αφίχθηκαν νέα πληρώματα και τρία νέα αεροπλάνα ενίσχυσαν το αεροδρόμιο Μπαλ Μαχμούτ, προερχόμενα από το Καζαμίρ και το Εσκή Σεχέρ. Από την 1^η Μαΐου, που η ΝΑ συνέτασσε σκαριφήματα των εχθρικών οχυρώσεων, διαπιστώθηκε ότι ο εχθρός προετοίμαζε επιθετική ενέργεια. Υπό αυτές τις συνθήκες, η Στρατιά διέταξε την αναστολή των βομβαρδισμών, για να μην προκαλέσουν αντίστοιχη αεροπορική δραστηριότητα από την Τουρκική Αεροπορία. Την αδράνεια αυτή, η αντίπαλη αεροπορία εξέλαβε ως αδυναμία και στις 25 Μαΐου, βομβάρδισε τις εφεδρείες της 7ης Μεραρχίας, τραυματίζοντας μερικούς στρατιώτες. Ο στρατηγός Τρικούπης διέταξε τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη να εκτελέσουν αποστολές αντιποίνων. Έτσι, στις 27 Μαΐου, έξι DH-9 απογειώθηκαν από το Αφιόν Καραχισάρ και βομβάρδισαν επί μισή ώρα εχθρική μεραρχία στο Μπαγιάτ, με αποτέλεσμα το θάνατο επτά τούρκων στρατιωτών και τον

⁴⁷⁴ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 203-204.

⁴⁷⁵ Το πλήρωμα ήταν ο Νίνιος με τον Θεμελή.

τραυματισμό εβδομήντα⁴⁷⁶. Την ίδια μέρα, η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση κανονισμού βολής πυροβολικού στο Ακ Ευρέν και Γκείσλάρ. Την επομένη, αεροσκάφος της Β΄ Μοίρας επιτήρησε τον τομέα Σαβράν – Τσάι. Στις 13 Ιουνίου, η ΝΑ εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης περιοχής και στην επιστροφή δέχτηκαν επίθεση από εχθρικό αεροπλάνο (που είχε πιθανόν ως βάση του το αεροδρόμιο Γιουρούκιοϊ) και ακολούθησε δεκάλεπτη αερομαχία, όπου ανταλλάχτηκαν ριπές πολυβόλων και στη συνέχεια απομακρύνθηκε. Μετά από λίγο ο Τούρκος αεροπόρος επέστρεψε και το ελληνικό αεροσκάφος το καταδίωξε. Μετά από αυτό το περιστατικό, τα εχθρικά αεροπλάνα καθλώθηκαν για 15 ημέρες. Στις 16 Ιουνίου, η Δ΄ Μοίρα ανέλαβε την επιτήρηση του Τομέα του Ουσάκ, όπου διαπιστώθηκε ότι οι Τούρκοι είχαν βελτιώσει την αμυντική τους οργάνωση. Στις 25 Ιουνίου, εχθρικό αεροσκάφος που εκτελούσε περιπολία κατέπεσε λόγω μηχανικής βλάβης και το πλήρωμά του αιχμαλωτίστηκε από ελληνική περίπολο. Την επομένη, ο λοχίας Σταυρόπουλος ενεπλάκη σε αερομαχία πάνω από τον τομέα του Τουμλού Μπουνάρ, η οποία κράτησε 7 λεπτά και στη συνέχεια έπαθε εμπλοκή το πολυβόλο του. Στις 29 αψίχθη στο Καζαμίρ αεροπλάνο για ενίσχυση της ΝΑ και στις 30 Ιουνίου, εκτελέστηκε από τη Β΄ Μοίρα, πτήση ρίψης πληροφοριών για τους Τούρκους αεροπόρους, κατόπιν αιτήματός τους, στην οποία δέχτηκαν βολές εχθρικού πυροβολικού⁴⁷⁷.

Στο διάστημα αυτό, ο τουρκικός στρατός εξοπλίζονταν καθημερινά από τους Γάλλους και Ιταλούς. Ο μεγαλύτερος όγκος των δυνάμεών τους βρίσκονταν απέναντι από το Αφιόν Καραχισάρ και το Τσάι και ανεφοδιάζονταν μέσω της σιδηροδρομικής του Ικονίου. Επίσης, προμηθεύτηκαν οπλοπολυβόλα και τηλεφωνικό υλικό και αναβάθμισαν γενικά τον οπλισμό τους. Η Τουρκική Αεροπορία αναδιοργανώθηκε σε νέες βάσεις και εφοδιάστηκε με 50 σύγχρονα αεροπλάνα δίωξης και αναγνώρισης. Αντίθετα, η Ελληνική Αεροπορία, παρά τη φθορά που είχε υποστεί από την πολύχρονη χρήση των ιπτάμενων μέσων της, συνέχισε τη δράση της. Διαβίβαζε άμεσα τις διαταγές της Στρατιάς και τις πληροφορίες από τις

⁴⁷⁶ Ταυτόχρονα, έριξαν μεταλλικές πινακίδες στις οποίες είχαν γραφτεί στα τούρκικα τα εξής: «*Ημείς δεν σας βομβαρδίζομεν, ενώ εσείς χθες εβομβαρδίσατε ημετέρας δυνάμεις και εφονεύσατε ημετέρους οπλίτας. Εις αντίποινα σας βομβαρδίζομεν σήμεραν. Αν επαναληφθή, θα κάψωμεν όλα τα χωρία σας*».

⁴⁷⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 203-207.

αναγνωρίσεις στα Σώματα Στρατού και τις Μεραρχίες. Η ΝΑ περιορίστηκε σε πτήσεις δοκιμής, μεταφοράς αεροσκαφών και εκπαίδευσης πληρωμάτων. Στο τέλος Ιουλίου, το Ναυτικό Σμήνος μεταφέρθηκε στο Ουσάκ και το μεγαλύτερο μέρος της στη Σμύρνη. Έτσι, στη φάση αυτή τις αποστολές τις ανέλαβε εξ ολοκλήρου η ΣΑ. Η Β΄ Μοίρα, με έδρα το Γκαριμτζέ συνεργαζόταν με το Ναυτικό Σμήνος στο Αφιόν Καραχισάρ⁴⁷⁸.

Την 1^η Ιουλίου, η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε μία έξοδο αναγνώρισης και φωτογράφισης τομέα και δύο περιπολίας. Η Γ΄ Μοίρα πραγματοποίησε αναγνώριση εχθρικών συγκεντρώσεων και ρίχτηκαν προκηρύξεις. Την επομένη μέρα πραγματοποιήθηκε πτήση καταδίωξης αεροπλάνου, χωρίς όμως αποτέλεσμα και αποστολή αναγνώρισης οχυρωματικών θέσεων και συγκεντρώσεων, ενώ φωτογραφήθηκαν θέσεις πυροβολαρχιών και το αεροπλάνο δέχτηκε βολές πυροβολικού. Πτήση φωτογραφικής αναγνώρισης του εχθρικού αεροδρομίου του Χαμιδιέ εκτελέστηκε από τη Γ΄ Μοίρα, στις 3 Ιουλίου. Εντοπίστηκε κίνηση τμημάτων, μεταγωγικών και οχημάτων, χωριό που δεν υπήρχε αποτυπωμένο στο χάρτη, καταυλισμός, το αεροδρόμιο σε άλλη θέση (Ακ Βεράν) από αυτή που είχαν αναφέρει οι Τούρκοι αεροπόροι, το οποίο και φωτογραφήθηκε ενώ δέχτηκαν βολές πυροβολικού, ρίχτηκαν επιστολές των αιχμαλώτων Τούρκων αεροπόρων και προκηρύξεις. Στις 5 Ιουλίου, η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε αναγνώριση περιοχής, όπου παρατηρήθηκαν και φωτογραφήθηκαν καταυλισμοί και δύο μέρες αργότερα, πραγματοποιήθηκε φωτογραφική αναγνώριση του τομέα από το σιδηροδρομικό σταθμό Τσομπανλάρ μέχρι το Τεκέ Γιαϊλά. Στις 8 Ιουλίου, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης εχθρικών κινήσεων και συγκεντρώσεων, ρίχτηκαν προκηρύξεις και διορθώθηκε η θέση χωριού στο χάρτη. Την επομένη μέρα, εκτέλεσαν αναγνώριση περιοχής, όπου εντοπίστηκαν εχθρικοί καταυλισμοί, γνωστό αεροδρόμιο, έριξαν προκηρύξεις και διορθώθηκε ο χάρτης, ενώ δε διαπιστώθηκε κάποια σημαντική αλλαγή στην εχθρική οργάνωση. Στις 10 Ιουλίου, η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε δύο εξόδους για αναγνώριση εχθρικών καταυλισμών, λήφθησαν φωτογραφίες και δε διαπιστώθηκε κάποια αλλαγή στο αεροδρόμιο Εμπίρ Κιόι. Παράλληλα, το πρώτο δεκαήμερο εκτέλεσε 7 αποστολές δίωξης τουρκικών αεροπλάνων, από

⁴⁷⁸ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 208.

τις οποίες μόνο σε μία (10 Ιουλίου) σημειώθηκε εμπλοκή των αεροσκαφών, όπου το φίλιο αεροπλάνο μετά από ολιγόλεπτη σύγκρουση ανάγκασε το τουρκικό να διαφύγει προς τις γραμμές του. Στις 11 Ιουλίου, έγινε καταδίωξη εχθρικού αεροπλάνου και επακολούθησε αερομαχία, όπου ο Έλληνας χειριστής έριξε 25 βολές εναντίον του, χωρίς αποτέλεσμα. Επίσης, εκτελέστηκαν δύο πτήσεις αναγνώρισης τομέα και στη δεύτερη έγινε και λήψη φωτογραφιών της περιοχής του σιδηροδρομικού σταθμού Τσομπανλάρ. Την ίδια μέρα, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης και ρίψης προκηρύξεων και εφημερίδων σε καθορισμένες περιοχές. Την άλλη μέρα, σε μία από τις συνηθισμένες εμφανίσεις εχθρικών αεροσκαφών, το Β΄ Σ.Σ. ενημέρωσε έγκαιρα τηλεφωνικώς την Β΄ Μοίρα και απογειώθηκε ο λοχίας Παπαδάκος με Nieurot και στη συνέχεια ο λοχίας Σταυρόπουλος με Spad. Μία από τις σφαίρες που έριξε ο Σταυρόπουλος διέτρησε τη δεξαμενή καυσίμου με αποτέλεσμα το τουρκικό αεροπλάνο να αναφλεγεί και να ανατιναχτεί⁴⁷⁹. Την ίδια μέρα, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης, όπου παρατηρήθηκε η καλή κατάσταση των γεφυρών στο Σαγγάριο και ρίχτηκαν προκηρύξεις. Στις 14 Ιουλίου, η Β΄ Μοίρα αφού εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης, μετέβη σε χαμηλό ύψος 50 μέτρων πάνω από το τουρκικό αεροδρόμιο Εμπέρκιοϊ, και έριξαν ερματισμένο φάκελο με τα ατομικά είδη των Τούρκων αεροπόρων. Την ίδια μέρα η Δ΄ Μοίρα⁴⁸⁰ πραγματοποίησε αποστολή αναγνώρισης στην περιοχή Ντεμιρτζί, όπου σύμφωνα με τις σημειώσεις του Έλληνα παρατηρητή δεν υπήρξε αξιόλογη μεταβολή στην αμυντική οργάνωση του εχθρού και δεν εντοπίστηκαν κινήσεις των δυνάμεών του. Στις 15 Ιουλίου, σε αποστολή επιτήρησης τομέα από τη Β΄ Μοίρα, σημειώθηκαν οι καταυλισμοί και οι κινήσεις μεταγωγικών και τμημάτων και στις 16 του ίδιου μήνα, φωτογραφήθηκε ο τομέας από το σιδηροδρομικό σταθμό Τσομπανλάρ μέχρι το Ιντζέ Καραχισάρ. Την άλλη μέρα, φωτογράφησαν την κορυφογραμμή Αξελάρ Μπελ- Κουματλί και εντοπίστηκαν

⁴⁷⁹ «... Ο Σταυρόπουλος επετέθη κατά του τουρκικού αεροπλάνου διά των δύο πολυβόλων του εξ αποστάσεως 20-50 μέτρων και εις ύψος 1.800 μέτρων, ρίψας κατ' αυτού περί τας 30 βολάς. Μετά δίλεπτον αερομαχίαν το εχθρικόν αεροπλάνον ανεφλέγη πιθανώς λόγω εκρήξεως της κάτω αποθήκης βενζίνης, με αποτέλεσμα την πτώσιν αυτού εντός των ημετέρων γραμμών και τον θάνατον των Τούρκων αεροπόρων, του υπολοχαγού οδηγού και του ταγματάρχου παρατηρητού, Διοικητού του αεροδρομίου Τσάι».

⁴⁸⁰ Το διάστημα αυτό η δράση της ήταν περιορισμένη, καθώς πολλές αποστολές της ματαιώθηκαν λόγω υπερθέρμανσης του κινητήρα, ενώ πραγματοποιήθηκαν πτήσεις εκπαίδευσης, μεταφοράς αεροσκαφών και άλλες έξοδοι δευτερεύουσας σημασίας.

συγκεντρώσεις στρατευμάτων και καταυλισμοί. Επίσης, η Γ΄ Μοίρα πραγματοποίησε πτήση φωτογράφισης και αναγνώρισης περιοχής. Την 21^η Ιουλίου εκτελέστηκε μία έξοδος φωτογράφισης και αναγνώρισης πυροβολαρχιών και πυροβολείων και στις 22 Ιουλίου φωτογραφική αναγνώριση και ρίψη προκηρύξεων σε τομείς ενδιαφέροντος και σε άλλη έξοδο καταδίωξαν εχθρικό αεροσκάφος. Την ίδια μέρα, η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση αναγνώρισης και φωτογράφισης και στις 23-7-22, δύο αντίστοιχες αποστολές επιτήρησης και φωτογράφισης περιοχής και της αμυντικής οργάνωσης του εχθρού, όπου εντοπίστηκαν καταυλισμοί και λήφθησαν φωτογραφίες από το αεροδρόμιο στο Τσομπανλάρ και από συγκροτήματα χαρακωμάτων. Επίσης, πραγματοποίησε δύο εξόδους καταδίωξης τουρκικών αεροπλάνων, χωρίς να συναντηθούν με τα εχθρικά, ενώ εκτελέστηκαν εκπαιδευτικές εξοδοί, δοκιμές κινητήρα και πτήσεις μεταφοράς αεροσκαφών. Την επομένη, εκτέλεσε φωτογραφική αναγνώριση εχθρικών γραμμών και μετακινήθηκαν δύο αεροσκάφη στο Αφιόν Καραχισάρ, λόγω μεταστάθμευσης του Ναυτικού Σμήνους στο Ουσάκ. Στις 25 Ιουλίου, η Δ΄ Μοίρα πραγματοποίησε επιτήρηση του τομέα της Ζώνης Ουσάκ χωρίς σημαντικά ευρήματα και ρίχτηκαν προκηρύξεις. Περιορισμένα αποτελέσματα είχε και η πτήση της 26^{ης} Ιουλίου, ενώ η Β΄ Μοίρα πραγματοποίησε αντίστοιχη αποστολή της Β περιοχής και φωτογράφησε τον τομέα Ιντζέ - Καραχισάρ. Η πτήση επαναλήφθηκε την επομένη, όπου εντοπίστηκαν εχθρικές αμυντικές οργανώσεις, καταυλισμοί, σκηνές και ζωηρή κίνηση. Επίσης, σε άλλη έξοδο φωτογραφήθηκαν οδικοί άξονες και χαρακώματα. Η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε πτήση καταδίωξης και το διάστημα από 25 - 27 Ιουλίου και άλλες εξόδους αεροσκαφών χωρίς αξιόλογα αποτελέσματα, ενώ αρκετές ματαιώθηκαν λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Στις 28 Ιουλίου πραγματοποίησε αναγνώριση των εχθρικών θέσεων γύρω από το Σαγγάριο, ενώ η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε πέντε αποστολές καταδίωξης εχθρικών αεροσκαφών και μία αναγνώρισης εχθρικής αμυντικής οργάνωσης στον τομέα Ιντζέ – Καραχισάρ και διαπιστώθηκε ότι στο αεροδρόμιο Εμπέρκιοϊ δεν υπήρχαν υπόστεγα αεροσκαφών και αντιαεροπορικά πυροβολεία. Δύο ακόμα σημαντικές αναγνωρίσεις εκτέλεσε η Β΄ Μοίρα στις 29 και 31 Ιουλίου, όπου διαφαινόταν η προετοιμασία του εχθρού για την τελική επίθεση. Ανάλογη πτήση εκτέλεσε η Δ΄ Μοίρα στον υποτομέα Ναζλί, όπου πληροφορίες κατασκόπου ανέφεραν ότι η 9^η Τουρκική

Μεραρχία είχε μεταβεί στα υψώματα Σεράι με 24 πυροβόλα, χωρίς να εντοπιστούν μεγάλες στρατιωτικές συγκεντρώσεις, Αντίστοιχα, η Γ΄ Μοίρα, φωτογράφησε και συμπλήρωσε με κάθε λεπτομέρεια τις οχυρώσεις και τους καταυλισμούς του εχθρού στους τομείς ενδιαφέροντος.

Η Αεροπορία κατά την περίοδο αυτή εκτέλεσε κυρίως αποστολές αναγνώρισης, αποστολές βομβαρδισμού και περιπολίες. Αναλυτικότερα εκτελέστηκαν από τη Ναυτική Αεροπορία τουλάχιστον 36 αποστολές αναγνώρισης, 14 βομβαρδισμού, 6 περιπολίας, φωτογράφισης και κανονισμού βολής πεζικού ενώ από τη Στρατιωτική Αεροπορία εκτελέστηκαν τουλάχιστον 90 αποστολές αναγνώρισης, 14 βομβαρδισμού, 32 περιπολίες και φωτογράφισης. Στο έργο αυτό δεν συμπεριλαμβάνονται άλλες πτήσεις, όπως εκπαιδευτικές, δοκιμές αεροσκαφών, μεταφορές αεροσκαφών κτλ. Με βάση τις αναγνωρίσεις και φωτογραφίες, καταρτίστηκε σχεδιάγραμμα των αμυντικών οργανώσεων σε όλο το μήκος του μετώπου με λεπτομερή πίνακα των δυνάμεων του εχθρού και των κέντρων εφοδιασμού του. Επίσης, εντοπίστηκαν νέες πυροβολαρχίες, νέοι καταυλισμοί που μόλις κατασκευάζονταν και παραλλάσσονταν, διαπιστώθηκε ότι είχαν ανοιχθεί νέες οδεύσεις σε όλο το μήκος των πρώτων γραμμών του μετώπου και επακολούθησε άμεση κάλυψή τους και ότι οι καταυλισμοί νότια του Ακάρ άρχισαν να πληθαίνουν⁴⁸¹.

Η δράση της Αεροπορίας τον Αύγουστο του 1922

Την 1^η Αυγούστου, η αεροπορική δύναμη της Στρατιάς Μικράς Ασίας αποτελούνταν από 10 αεροσκάφη DH-9 της Ναυτικής Αεροπορίας και 55 διαφόρων τύπων της Στρατιωτικής, εκ των οποίων τα 15 ήταν καταδιωκτικά και τα υπόλοιπα χρησιμοποιούνταν σε ρόλο βομβαρδισμού και αναγνώρισης. Τα καταδιωκτικά ήταν κατανεμημένα σε τρία Αποσπάσματα, στο Αφιόν Καραχισάρ, στο Καζλί Γκιόκ Χαμάμ και στο Σεϊντί Γαζή. Τα αναγνωριστικά είχαν κατανεμηθεί στις Β΄, Γ΄ και Δ΄ Μοίρες που είχαν ως βάση το Γκαριμτζέ, το Εσκή Σεχήρ και το Αφιόν Καραχισάρ αντίστοιχα. Από τα 40 περίπου αναγνωριστικά, περίπου τα 25 - 30 ήταν ετοιμοπόλεμα και τα υπόλοιπα υπό επισκευή. Τα αεροπλάνα της NA ήταν στο Καζαμίρ, εκτός από 4-5 που

⁴⁸¹ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 208-219.

έδρευαν στο Ουσάκ, στο Προκεχωρημένο Ναυτικό Σμήνος. Τα αεροπλάνα υστερούσαν τεχνολογικά, ενώ δε διέθεταν ασύρματο. Αντίθετα, η Τουρκική Αεροπορία είχε εφοδιαστεί με καινούργια αεροπλάνα από τη Γαλλία και την Ιταλία.

Οι Τούρκοι τις πρώτες ημέρες του Αυγούστου άρχισαν τις παραπλανητικές επιθέσεις, όμως οι αναγνωρίσεις της Αεροπορίας δεν άφηναν αμφιβολίες για τις προθέσεις τους, καθώς το πρώτο δεκαήμερο παρατηρήθηκαν ασυνήθιστα ζωηρές κινήσεις πολεμικής προετοιμασίας σε όλη την περιοχή του νότιου και κεντρικού Ακάρ. Η επικείμενη επίθεση ήταν γνωστή, και η Στρατιά ήξερε τη ζώνη επίθεσης και την εχθρική δύναμη. Η ελληνική στρατιωτική διοίκηση διέταξε τη συγκρότηση της Ε΄ Μοίρας με έδρα το Ουσάκ, η οποία θα έπρεπε να είναι ετοιμοπόλεμη μέχρι τις 10 Αυγούστου. Στο μεταξύ η Τουρκική Αεροπορία ξεκίνησε την εκτέλεση αποστολών αναγνώρισης και δίωξης πάνω από τα ελληνικά στρατεύματα, όμως τα ελληνικά πληρώματα ήταν σε επιφυλακή και απογειωνόταν αμέσως προς καταδίωξή τους. Η Στρατιά για την αντιμετώπιση της εχθρικής αεροπορικής δραστηριότητας ενεργοποίησε τα αποσπάσματα στο Σεϊντί Γαζή, στο Ισχανιέ και στο Αφιόν Καραχισάρ. Τα σώματα Στρατού διατάχθηκαν (5 Αυγούστου) να εγκαταστήσουν πλήρες τηλεφωνικό δίκτυο μεταξύ των προκεχωρημένων παρατηρητηρίων και των Αποσπασμάτων, ώστε να εξασφαλισθεί η άμεση μεταβίβαση της πληροφορίας εμφάνισης εχθρικού αεροπλάνου. Στις 4 Αυγούστου, σε εμφάνιση τουρκικού αεροπλάνου απογειώθηκε ελληνικό, το οποίο ενεπλάκη μαζί του και το έτρεψε σε φυγή. Το ελληνικό αεροπλάνο δέχτηκε πυρά πυροβολικού από το Ισικλάρ⁴⁸².

Στις 6 Αυγούστου εκδηλώθηκε η πρώτη επιθετική ενέργεια στον τομέα του Μαιάνδρου εναντίον της Ορτάντζας, η οποία παρά τη σκληρή αντίσταση καταλήφθηκε και η φρουρά αιχμαλωτίστηκε. Η Αεροπορία ανέλαβε αναγνωριστικές αποστολές σε όλο το μήκος του μετώπου. Η Γ΄ Μοίρα πραγματοποίησε αναγνώριση στον τομέα του Γ΄ ΣΣ και λήφθησαν 36 φωτογραφίες, όμως δε διαπιστώθηκε ιδιαίτερη δραστηριότητα. Στη δεύτερη έξοδο στην ίδια περιοχή επιβεβαιώθηκε η ύπαρξη υποστέγου ελαφρών

⁴⁸² ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 220-222.

αεροπλάνων στο χωριό Ακ Βερεϊ, το οποίο και φωτογραφήθηκε και ήταν όμοιο με άλλο στο χωριό Μπαλί Βερεϊ. Στον άλλο τομέα του μετώπου, στις 7 Αυγούστου, η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε αεροπορική αναγνώριση σε βάθος 180 χλμ. με σκοπό να εντοπίσει τις εχθρικές κινήσεις, τα τουρκικά αεροδρόμια και να βομβαρδίσει τις εχθρικές θέσεις. Η απογείωση ζεύγους αεροσκαφών έγινε από το Μπαλ Μαχμούτ και διήλθαν πάνω από το πρώτο εχθρικό αεροδρόμιο με πορεία που παραπλάνησε τους αντιπάλους, οι οποίοι ενημέρωσαν με ειδικά σήματα αναγνώρισης το ελληνικό αεροπλάνο για την κατεύθυνση του ανέμου. Οι Έλληνες αεροπόροι έβγαλαν φωτογραφίες του αεροδρομίου, στο οποίο βρίσκονταν εχθρικά καταδιωκτικά έτοιμα για απογείωση. Το ίδιο εφάρμοσαν και στα άλλα δύο αεροδρόμια πάνω από τα οποία διήλθαν. Στις 8 Αυγούστου εκτέλεσαν αποστολή αναγνώρισης των τουρκικών εφεδρειών και δέχτηκαν αιφνιδιαστική επίθεση από εχθρικό αεροσκάφος. Οι βολές τραυμάτισαν τον παρατηρητή και τρύπησαν την αποθήκη βενζίνης, η οποία άρχισε να αναφλέγεται. Ο Έλληνας παρατηρητής στη δεύτερη επίθεση του τουρκικού αεροπλάνου, το γάζωσε και έπεσε σε περιδίνηση και συνετρίβη, ενώ το ελληνικό κράτησε τον κινητήρα και εκτέλεσε αναγκαστική προσγείωση σε ένα μικρό χωριό πίσω από τα ελληνικά στρατεύματα⁴⁸³. Στις 9 Αυγούστου, η Β΄ Μοίρα εκτέλεσε δύο πτήσεις αναγνώρισης στην περιοχή του Ακάρ, όπου υπήρχαν σαφείς ενδείξεις επικείμενης επίθεσης. Στην πρώτη παρατηρήθηκαν πολλοί καταυλισμοί, ενώ στην επόμενη έξοδο δε σημειώθηκε κάτι αξιόλογο. Την ίδια μέρα η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε αναγνώριση στην περιοχή της Ορτάντζας, λήφθησαν φωτογραφίες, αλλά δεν παρατηρήθηκαν σοβαρές κινήσεις, καθώς ο εχθρός λειτουργούσε με μεγάλη μυστικότητα. Στις 10 Αυγούστου, πραγματοποίησε αποστολή αναγνώρισης με σκοπό τη διακρίβωση των εχθρικών θέσεων και δυνάμεων, φωτογραφήθηκε σειρά χαρακωμάτων, ενώ εντύπωση προκάλεσε στον παρατηρητή ότι οι καταυλισμοί ήταν τελείως ορατοί και επιδεκτικοί πληγμάτων από αέρος. Παράλληλα, διατάχθηκε η μεταστάθμευση αεροπορικού αποσπάσματος της Γ΄ Μοίρας στο αεροδρόμιο Σεϊντί Γαζή. Στις 11 Αυγούστου, εκδηλώθηκε άλλη παραπλανητική επίθεση των Τούρκων στον υποτομέα Μπιλεντζίκ, η οποία όμως αποκρούστηκε από τα ελληνικά στρατεύματα. Την ίδια μέρα, η Γ΄ Μοίρα πραγματοποίησε δύο

⁴⁸³ Το ελληνικό πλήρωμα ήταν ο ανθυπολοχαγός Μίχου Δημήτριος με παρατηρητή τον Δημητριάδη. Ο χειριστής έπαθε εγκαύματα και το αεροσκάφος καταστράφηκε.

εξόδους αναχαίτισης εχθρικών αεροπλάνων χωρίς να συναντήσουν τον εισβολέα και εκτελέστηκαν δύο αναγνωρίσεις εχθρικών δυνάμεων, όπου διαπιστώθηκε ότι οι τουρκικοί καταυλισμοί αυξάνονταν συνεχώς και 50 φορηγά αυτοκίνητα, κινούνταν προς το Τσιφούτ Κασαμπά. Επομένως, οι αναγνωρίσεις επιβεβαίωναν τη συνεχή ενδυνάμωση του εχθρού νότια του Ακάρ ποταμού. Στις 12 Αυγούστου, η Στρατιά πληροφορήσε τα Σώματα Στρατού ότι τουρκικές μεραρχίες κινήθηκαν ΝΔ του Αφιόν Καραχισάρ και ότι ενισχύθηκε ο υποτομέας Νικομήδειας. Η Γ΄ Μοίρα αναγνώρισε τις εχθρικές δυνάμεις, όπου δεν παρατηρήθηκαν σημαντικές κινήσεις, ενώ σε αποστολή δίωξης τουρκικού αεροπλάνου, ο Έλληνας αεροπόρος το κυνήγησε σε απόσταση 6-7 χλμ. από το εχθρικό αεροδρόμιο. Στο Αφιόν Καραχισάρ, η Δ΄ Μοίρα εκτέλεσε δύο αναγνωρίσεις γύρω από τον ποταμό Ακάρ, όπου στην πρώτη το αεροπλάνο δέχτηκε επίθεση από τουρκικό καταδιωκτικό και επέστρεψε χωρίς να ολοκληρώσει την αποστολή του. Ο Έλληνας χειριστής, λοχαγός Κολιαλέξης, επεσήμανε στην αναφορά του ότι ο αντίπαλος εκτελεί συνεχώς περιπολίες στην περιοχή και ζήτησε τη συνοδεία καταδιωκτικού και την αποστολή μηχανικού πολυβόλων, ώστε να συντηρηθούν λόγω των συνεχών εμπλοκών που παρουσίαζαν. Αμέσως, η Στρατιά εξέδωσε σχετική οδηγία για τη διατήρηση της αεροπορικής κυριαρχίας στην περιοχή. Η δεύτερη έξοδο της Δ΄ Μοίρας πραγματοποιήθηκε συνοδεία καταδιωκτικού και παρατηρήθηκε ζωηρή κίνηση μεγάλων τμημάτων πεζικού, μεταγωγικών και αυτοκινήτων με κατεύθυνση βόρεια και δυτικά και επιβεβαιώθηκε η αύξηση των εχθρικών καταυλισμών⁴⁸⁴.

Στις 13 Αυγούστου 1922 ξέσπασε η γενική επίθεση του εχθρού και το τουρκικό πυροβολικό άρχισε να βάλλει καταιγιστικά εναντίον των ελληνικών θέσεων στο Αφιόν Καραχισάρ, ενώ στη συνέχεια ακολούθησε και η επίθεση του πεζικού. Το Γ΄ ΣΣ διέταξε τη Γ΄ Μοίρα να εκτελέσει δύο πτήσεις αναγνώρισης στην ακτίνα δράσης των αεροπλάνων, όπου συγκεντρώθηκαν χρήσιμες πληροφορίες και ρίχτηκαν προκηρύξεις, αλλά δεν παρατηρήθηκε κάτι αξιόλογο. Αντίθετα, η εχθρική αεροπορία σημείωσε έντονη δραστηριότητα στον τομέα αυτό και πραγματοποιήθηκαν δύο πτήσεις καταδίωξης του εχθρού. Στη συνέχεια, η Γ΄ Μοίρα εκτέλεσε άλλη αποστολή αναγνώρισης

⁴⁸⁴ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 222-226.

γύρω από την Ανεξάρτητη Μεραρχία, χωρίς πάλι να εντοπιστεί κάτι αξιόλογο. Στο μεταξύ οι μάχες στο Βόρειο και Νότιο Τομέα γενικεύτηκαν και άρχισε να κλονίζεται το ηθικό του στρατεύματος. Την επόμενη ημέρα, η κατάσταση χειροτέρευσε. Μόνο στο μέτωπο του Γ΄ ΣΣ επικρατούσε ηρεμία, πλην του τομέα Τσεβισλί που τουρκική επίθεση αποκρούστηκε από την Ανεξάρτητη Μεραρχία. Η Β΄ Μοίρα διατάχθηκε να αναγνωρίσει τουρκικό ελιγμό της εχθρικής ταξιαρχίας ιππικού, που επιδίωκε να αποκόψει τις ελληνικές δυνάμεις. Πράγματι, διαπιστώθηκε ότι εχθρός προσπαθούσε να καταστρέψει τη σιδηροδρομική γραμμή του Τουμλού Μπουνάρ. Το αεροπλάνο όταν τους εντόπισε, επιτέθηκε εναντίον τους και ο χειριστής τραυματίστηκε και επέστρεψαν στο αεροδρόμιο του Ουσάκ, καθώς το Αφιόν Καραχισάρ είχε εγκαταλειφθεί. Τα 11 από τα 12 αεροπλάνα⁴⁸⁵ της Β΄ Μοίρας μεταστάθμευσαν στο Ουσάκ και δύο της Δ΄ Μοίρας, ενώ τα υπόλοιπα της Δ΄ Μοίρας μετέβησαν στο Εσκή Σεχίρ και εντάχθηκαν στη Γ΄ Μοίρα⁴⁸⁶.

Από το Ουσάκ η Ε΄ Μοίρα σε συνεργασία με το Ναυτικό Απόσπασμα και τα πληρώματα των Β΄ και Δ΄ Μοιρών εκτέλεσε αποστολές μέχρι τις 18 Αυγούστου. Στις 14-8-22 έγινε αποστολή αναγνώρισης περιοχής μπροστά από την ΙΙΙη Μεραρχία, όπου δε σημειώθηκαν αξιόλογες εχθρικές δυνάμεις. Την άλλη μέρα, εκτέλεσαν αποστολή αναγνώρισης τομέα, όπου διαπιστώθηκε ότι οι φίλιες δυνάμεις υποχωρούσαν σε όλη την έκταση του Αφιόν, ενώ εχθρικές φάλαγγες προωθούνταν βραδέως. Σε άλλη έξοδο διαπιστώθηκε ότι ισχυρές τουρκικές δυνάμεις προέλαυναν στην περιοχή έρευνας και βρίσκονταν στα περίχωρα του Τουμλού Μπουνάρ και του Μπαλ Μαχμούτ που είχαν εγκαταλειφθεί από τις ελληνικές δυνάμεις. Στην επόμενη πτήση, πάνω από την ίδια περιοχή, βομβαρδίστηκαν εχθρικές συγκεντρώσεις. Αντίστοιχα, η Τουρκική Αεροπορία το πρωί της 15^{ης} Αυγούστου βομβάρδισε ελληνική φάλαγγα. Την επομένη μέρα τα αεροπλάνα από το Ουσάκ απογειώθηκαν για να διαπιστώσουν την κατάσταση το μετώπου. Στην πρώτη έξοδο δέχτηκαν αντιαεροπορικά πυρά και τρεις φορές εχθρική επίθεση αεροπλάνου Spad και διαπίστωσαν την εγκατάλειψη του Ακάρ, παρά την ενημέρωση ότι οι επιτιθέμενοι εχθροί στην περιοχή ήταν λίγοι. Στις επόμενες

⁴⁸⁵ Το ένα πυρπολήθηκε από τον Πετροπουλέα για να μην πέσει σε εχθρικά χέρια, καθώς δεν εκκινούσε ο κινητήρας του.

⁴⁸⁶ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 226-228.

αναγνωριστικές πτήσεις φάνηκε ότι χάθηκε η συνοχή των ελληνικών τμημάτων, όμως τα αεροπλάνα συνέχιζαν να βομβαρδίζουν εχθρικές δυνάμεις. Τα Α και Β΄ ΣΣ πιεζόμενα συνεχώς τράπηκαν προς δυσμάς και η δύναμη του στρατηγού Τρικούπη αιχμαλωτίστηκε στη μάχη του Αλή Βεράν, στις 17 Αυγούστου. Την ίδια μέρα, οι αεροπορικές δυνάμεις διατάχθηκαν να μετασταθμεύσουν στο Καζαμίρ και η Γ΄ Μοίρα στην Προύσα εν όψει της σύμπτυξης και του Γ΄ ΣΣ. Στις 18 Αυγούστου εκτελέστηκαν τρεις αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού, όπου παρατηρήθηκε γενική υποχώρηση των ημετέρων δυνάμεων σε μεγάλη αταξία. Στις 19 Αυγούστου εγκαταλείπεται το Ουσάκ, απ' όπου εκτελούνται δύο αναγνωριστικές πτήσεις, ενώ οι εγκαταστάσεις τους πυρπολούνται για να μην χρησιμοποιηθούν από τον αντίπαλο. Κατά τις πτήσεις της 18^{ης} και 19^{ης} Αυγούστου καθοδηγήθηκαν ημέτερα παραπλανημένα τμήματα και απέφυγαν την αιχμαλωσία, ενώ παρακολουθούνταν το εχθρικό ιππικό συνεχώς και η Στρατιά μπόρεσε να λάβει μέτρα για να το αντιμετωπίσει. Ανάλογες αποστολές πραγματοποιήθηκαν από το αεροδρόμιο Καζαμίρ, με αποτέλεσμα η ηγεσία να διατηρείται ενήμερη για την ακριβή κατάσταση του μετώπου. Σε μία από αυτές το ελληνικό αεροσκάφος δέχτηκε εχθρική επίθεση και αναγκάστηκε να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο της Φιλαδέλφειας. Εκεί μεταστάθμευσε όλο το διαθέσιμο προσωπικό και μέσα της Αεροπορίας κατόπιν διαταγής του Διευθυντή Αεροπορίας Στρατιάς Χατζηζαφειρίου, καθώς στη Φιλαδέλφεια σχεδιάζόταν γραμμή άμυνας. Λόγω των συνεχών υποχωρήσεων, το απόγευμα της 21^{ης} Αυγούστου μεταστάθμευσαν ξανά στο Καζαμίρ, εκτός από τρία αεροπλάνα που θα εκτελούσαν την επομένη, ισάριθμες αποστολές αναγνώρισης για να διαπιστώσουν την κατάσταση του μετώπου. Τα αεροπλάνα απογειώθηκαν ταυτόχρονα και τα δύο θα παρέμεναν στον αέρα όσο θα τους επέτρεπαν τα καύσιμα, το δε άλλο κινήθηκε γύρω από τη Φιλαδέλφεια, όπου διαπίστωσε μεγάλες εχθρικές φάλαγγες ιππικού κινούμενες με σκοπό να πλαγιοκόψουν το Νότιο Συγκρότημα Μεραρχιών. Το πλήρωμα, μετά από ριψοκίνδυνες διελεύσεις για να διαπιστώσει την ταυτότητα των δυνάμεων που εντόπιζε ενημέρωσε⁴⁸⁷ σχετικά διερχόμενο

⁴⁸⁷ «Εχθρική δύναμις εκ 2.000 ανδρών περίπου ιππέων και τριών φαλαγγών πεζικού, βαδίζουσών παραλλήλως κατέρχεται από βορρά προς την πεδιάδα της Φιλαδέλφειας ίνα αποκόψη την Στρατιάν. Οιονδήποτε τμήμα και αν είσθε μείνατε εις τας θέσεις σας και

ελληνικό Σύνταγμα για τον επερχόμενο κίνδυνο. Ο διοικητής του Συντάγματος διέκοψε την πορεία του και διασκόρπισε τον εχθρό με το πυροβολικό του. Ιδιαίτερη μνεία χρήζουν οι αποστολές για την ανεύρεση της Ανεξάρτητης Μεραρχίας, η οποία ενώ βρισκόταν σε πορεία την 16η Αυγούστου στις θέσεις Ακ Ιν-Σαρί Μπαϊρ (νοτιοανατολικά της Κιουτάχειας) με προορισμό το Τσερκουρλάρ, διατάχθηκε να ενωθεί με τα Α΄ και Β΄ Σώματα Στρατού. Για να το κατορθώσει αυτό θα έπρεπε να αλλάξει πορεία και να συνεχίσει προς το Ουσάκ μέσω Τσεντίζ. Στις 17 Αυγούστου έφτασε στο σιδηροδρομικό σταθμό του Τσερκουλάρ και ήρθε σε επαφή, μέσω ασυρμάτου, με το Γ΄ Σώμα Στρατού το οποίο όμως δε γνώριζε τις κινήσεις των δύο άλλων Σωμάτων. Στη συνέχεια, με την υποχώρηση του Γ΄ ΣΣ χάθηκε κάθε επικοινωνία με τα φίλια τμήματα, αφού κατά την υποχώρηση οι ελληνικές δυνάμεις είχαν καταστρέψει τις τηλεγραφικές επικοινωνίες και η επαφή μέσω ασυρμάτου δεν κατέστη δυνατή. Η Μεραρχία περιήλθε σε αδιέξοδο, βαδίζοντας σε άγνωστο και εχθρικό έδαφος. Στις 19 Αυγούστου ο λοχαγός Ξηρός Γεώργιος ως παρατηρητής και ο ανθυπολοχαγός Λουκίδης εκτέλεσαν πτήση και εντόπισαν την Μεραρχία και απομακρύνθηκαν τελικά προς Φιλαδέλφεια. Τη νύχτα ελήφθη διαταγή να εκτελεστεί πτήση ρίψης διαταγής προς τη Μεραρχία. Πράγματι, την άλλη μέρα, το ίδιο πλήρωμα απογειώθηκε και αφού έφτασαν άνωθεν της Μεραρχίας, έριξε τη διαταγή και τις πληροφορίες από την αναγνώριση, οι οποίες τη βοήθησαν να αποφύγει την καταστροφή ή την αιχμαλωσία. Την άλλη μέρα εκτελέστηκε και άλλη αποστολή προς την Ανεξάρτητη Μεραρχία, αλλά το πλήρωμα δεν την εντόπισε, λόγω έλλειψης καυσίμων. Παράλληλα, το Γ΄ ΣΣ ενημερωνόταν για την κατάσταση στο μέτωπο μέσω της Γ΄ Μοίρας, που συνέχισε να εκτελεί πτήσεις αναγνώρισης. Τελικά, στις 19 Αυγούστου μεταστάθμευσε στην Προύσα, απ' όπου παρακολουθούσε την υποχώρηση του Γ΄ ΣΣ. Την ίδια μέρα εκτέλεσε αποστολή αναγνώρισης εχθρικών κινήσεων και την επομένη περιπολία στον τομέα της Προύσας – Μποζ Εγκιούκ – Ιν Εϊνού. Στις 21 εκτελέστηκε πτήση αναγνώρισης της περιοχής Εσκή Σεχέρ, το οποίο καιγόταν, όπως και ο σιδηροδρομικός σταθμός, ενώ δε σημειώθηκε κάποια αξιόλογη κίνηση. Στη δεύτερη έξοδο, επίσης δεν παρατηρήθηκε αξιόλογη κίνηση. Την επομένη

μέρα, πραγματοποιήθηκε αποστολή εντοπισμού υποχωρούντων τμημάτων, ώστε να πάρουν οδηγίες κατεύθυνσης. Πράγματι, εντοπίστηκαν διάσπαρτα ελληνικά στρατεύματα, στα οποία ρίχτηκαν οδηγίες, καθώς και στη διοίκηση της Μεραρχίας. Στις 23 Αυγούστου αναγνωρίστηκαν εχθρικές κινήσεις και συγκεντρώσεις στον υποτομέα Κίου, ενώ από το αεροδρόμιο του Καζαμίρ, που είχαν επιστρέψει από την προηγούμενη όλες οι άλλες αεροπορικές δυνάμεις, εκτελέστηκαν αποστολές μεταφοράς πληροφοριών στα υποχωρούντα τμήματα. Στις 24-8-22, οι εντυπώσεις από την αναγνώριση ήταν τραγικές, καθώς ο Ελληνικός Στρατός υποχωρούσε εν αταξία και η ενδοχώρα καιγόταν. Στις 25 Αυγούστου συνεχίστηκαν οι πτήσεις αναγνώρισης μέχρι τη Φιλαδέλφεια, όπου διαπιστώθηκε η γενική υποχώρηση του Ελληνικού Στρατού μέσα από τα ερείπια των καιόμενων πόλεων. Την νύχτα της 25^{ης} προς 26^η Αυγούστου δόθηκε η διαταγή αναχώρησης των αεροσκαφών για την Ελλάδα. Τα εννέα αεροσκάφη της ΝΑ απογειώθηκαν το πρωί της 26^{ης} Αυγούστου και τα πέντε προσγειώθηκαν στο Τατόι, τα τρία στην Καλλονή Λέσβου και ένα κατέπεσε στη Νάξο και καταστράφηκε. Την ίδια μέρα απογειώθηκαν και τα αεροσκάφη της ΣΑ, εκτός από τρία που παρέμειναν για την ανάληψη κάποιας αποστολής. Η Ε΄ Μοίρα μεταφέρθηκε στην Καλλονή και από εκεί κάποια αεροπλάνα μετακινήθηκαν στο Γουδί και κάποια στη Θεσσαλονίκη. Τα τρία αεροπλάνα, απογειώθηκαν για την Ελλάδα μέσα από βροχή τούρκικων σφαιρών με προορισμό τη Μυτιλήνη. Από εκεί συνέχισαν να εκτελούν αποστολές μέχρι τη Σμύρνη και το λιμάνι του Τσεσμέ. Στις 27 Αυγούστου άρχισε η μεταφορά της Γ΄ Μοίρας στην Πάνορμο, όπου παρέμεινε μέχρι την 3^η Σεπτεμβρίου του 1922, οπότε και μεταστάθμευσε στην Αλεξανδρούπολη. Ομοίως, και η Δ΄ Μοίρα που μετά τη διάσπαση του μετώπου είχε μετασταθμεύσει στο Εσκή Σεχέρ και από εκεί στην Προύσα, μεταφέρθηκε στην Αλεξανδρούπολη. Εκεί ανασυγκροτήθηκαν μαζί με την Α΄ Μοίρα, υπό τη διοίκηση του Χατζηζαφειρίου εν όψει της εξόρμησης για την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης, η οποία τελικά δεν πραγματοποιήθηκε⁴⁸⁸.

Στις 10 Σεπτεμβρίου, ο Κεμάλ εισήλθε στην Σμύρνη νικητής με αυτοκινητοπομπή και τις επόμενες μέρες η πόλη παραδόθηκε στο έλεος της καταστροφικής φωτιάς. Οι απώλειες ήταν τρομακτικές για τον στρατό: 24.250

⁴⁸⁸ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 228-246.

νεκροί, 18.095 αγνοούμενοι και 48.880 τραυματίες στους σαράντα μήνες που διήρκεσε η εκστρατεία. Οι αεροπόροι, χειριστές και παρατηρητές, και το τεχνικό προσωπικό της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, προσέφεραν πολύτιμες υπηρεσίες στα μαχόμενα χερσαία τμήματα.

Συμπεράσματα

Από την ημέρα κατάληψης της Σμύρνης, η Ελληνική Αεροπορία συμμετείχε στις επιχειρήσεις που διεξαγόταν στην περιοχή της Μικράς Ασίας. Καθημερινά διεξαγόταν αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού εχθρικών δυνάμεων και στόχων, σύνδεσμο πεζικού και ελάχιστες πτήσεις κανονισμού βολής, ενώ πραγματοποιήθηκαν αποστολές φωτογράφισης, περιπολίες και αερομαχίες. Επιπλέον, πραγματοποίησε πτήσεις μεταφοράς προσωπικού και του επίσημου ταχυδρομείου από το Γενικό Στρατηγείο στις Μονάδες στο μέτωπο, πτήσεις επιδείξεων, εκπαιδευτικές πτήσεις, δοκιμής κινητήρων που παρουσίαζαν σοβαρά προβλήματα κ.ά. Αν και αρχικά η δράση της Αεροπορίας είχε περιοριστεί λόγω στενότητας καυσίμων και πυρομαχικών, το πρόβλημα αυτό σταδιακά επιλύθηκε, ενώ τα προβλήματα οξύνθηκαν το 1922, λόγω της οικονομικής δυσπραγίας της χώρας.

Η Στρατιωτική Αεροπορία, ανέλαβε κυρίως αποστολές επιθετικής αναγνώρισης και βομβαρδισμού και συνεργασίας με τις χερσαίες δυνάμεις, ενώ η Ναυτική Αεροπορία κυρίως αποστολές βομβαρδισμού και αναγνώρισης, γιατί εκτός από τα αεροσκάφη DH-9, που είχαν ειδικούς φορείς ανάρτησης βομβών, είχε μεγαλύτερη εμπειρία και εξειδίκευση στο βομβαρδισμό και υστερούσε σε εμπειρία σε αποστολές συνεργασίας με πεζοπόρα τμήματα. Αποστολές περιπολίας και δίωξης εχθρικών αεροπλάνων αναλήφθηκαν και από τους δύο Κλάδους.

Στις αποστολές αναγνώρισης που εκτελούσαν, εντοπιζόταν οι εχθρικές συγκεντρώσεις, θέσεις πολυβόλων και πυροβολαρχιών, κινήσεις στρατευμάτων, οχημάτων και αμαξοστοιχιών. Καταγράφονταν οι εχθρικές γραμμές και τα οχυρωματικά τους έργα, φωτογραφήθηκαν οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες, κόμβοι, γέφυρες και ποτάμια και περιοχές ενδιαφέροντος. Σημειώνονταν περιοχές που καταλαμβάνονταν από τα ελληνικά ή τουρκικά στρατεύματα, τα εχθρικά

χαρακώματα και ορύγματα συγκοινωνίας, που αποτελούσαν πλήρες δίκτυο οχύρωσης. Επίσης, εντοπίστηκαν άγνωστα χωριά που δεν υπήρχαν σημειωμένα στους χάρτες, στρατώνες, εχθρικοί καταυλισμοί και γενικότερα αποτυπώθηκε η μορφολογία του εδάφους κτλ. Οι αναγνωρίσεις και κυρίως οι φωτογραφίες που εκτελέστηκαν μετά τα μέσα του 1921, επέτρεψαν τη συμπλήρωση των επιτελικών χαρτών, που παρουσίαζαν σοβαρές ατέλειες, και πάνω σε αυτούς αποτυπώθηκαν οι θέσεις, τα οχυρωματικά έργα του εχθρού, η ακριβής θέση οικισμών, οι ακριβείς αποστάσεις τους κτλ. Καταρτίστηκαν σχεδιαγράμματα των αμυντικών οργανώσεων σε όλο το μήκος του μετώπου με λεπτομερή πίνακα των δυνάμεων του εχθρού και των κέντρων εφοδιασμού του. Επίσης, εντοπίζονταν νέοι καταυλισμοί που άμεσα παραλλάσσονταν, νέες οδεύσεις που είχαν ανοιχθεί σε όλο το μήκος των πρώτων γραμμών και επακολούθησε άμεση κάλυψή τους κτλ. Έτσι, έγινε προσπάθεια εκπαίδευσης του προσωπικού στην αεροφωτογραφία για την ολοκλήρωση του έργου αυτού που συνειδητοποίησαν ότι ήταν ζωτικό για την έκδοση ορθών διαταγών και τη σωστή σχεδίαση των επιχειρήσεων.

Κατά τη διάρκεια της μάχης γινόταν εξακρίβωση των θέσεων του εχθρού και παρακολούθηση και συνοδεία των φίλιων δυνάμεων. Χάρη στο έργο αυτό, η Διοίκηση ήταν συνεχώς ενήμερη για τις κινήσεις και τις θέσεις των αντιμαχόμενων δυνάμεων και για τη γενικότερη κατάσταση του μετώπου. Οι πληροφορίες επηρέαζαν τη λήψη απόφασης τόσο στη σχεδίαση όσο και στην εξέλιξη της μάχης. Η Στρατιά και οι Μεραρχίες διέθεταν τις απαραίτητες πληροφορίες για ακριβή σχεδίαση των επιχειρήσεων της επόμενης ημέρας, χάρη στις πτήσεις τακτικής αναγνώρισης που εκτελούσε σχεδόν καθημερινά η Αεροπορία και έδιναν πλήρη εικόνα της τακτικής κατάστασης του θεάτρου επιχειρήσεων. Οι Έλληνες αεροπόροι πραγματοποιώντας πολλές αποστολές κατόρθωσαν να φωτογραφίσουν και να αναγνωρίσουν την αμυντική διάταξη του εχθρού σε βάθος δεκάδων και πλάτος εκατοντάδων χιλιομέτρων. Η Στρατιά διέτασε τους αεροπόρους να σημειώνουν στις πτήσεις τους κάθε μεταβολή που παρουσίαζε ο αντίπαλος, να ενημερώνουν τους χάρτες και να τους διορθώνουν, να υποβάλλουν κάθε μήνα σκαριφήματα των τουρκικών

οχυρώσεων και να φωτογραφήσουν το μέτωπο. Οι αποστολές αναγνώρισης προσέφεραν πολύτιμες και σωτήριες πληροφορίες στα υποχωρούντα τμήματα τον Αύγουστο του 1922, όπως στην περίπτωση της Ανεξάρτητης Μεραρχίας.

Οι βομβαρδισμοί, αν και τα αποτελέσματα τους δεν ήταν αρκετά καταστροφικά, προκαλούσαν στα εχθρικά τμήματα ιδιαίτερη σύγχυση και η ψυχολογική επίδρασή τους ήταν πολύ έντονη στους στρατιώτες. Ως στόχο, είχαν γενικά την πρόκληση της μέγιστης δυνατής καταστροφής στις εχθρικές δυνάμεις, οχυρώσεις, καταυλισμούς και εγκαταστάσεις. Επιδίωκαν την αποκοπή των γραμμών ανεφοδιασμού του εχθρού, βομβαρδίζοντας σιδηροδρομικές γραμμές και σταθμούς, συγκεντρώσεων συρμών και αμαξοστοιχιών, γέφυρες και σημαντικούς κόμβους, αλλά και εφοδιοπομπές. Επίσης, χτυπούσαν αποθήκες με πυρομαχικά και πάσης φύσεως υλικά και εφόδια, εχθρικά αεροδρόμια, στοχεύοντας τα υπόστεγα φύλαξης των αεροπλάνων και τα πτητικά μέσα του αντιπάλου, το προσωπικό του αεροδρομίου και γενικότερα στρατιώτες και άτακτους στα σημεία συγκέντρωσής τους και σε κάθε ευκαιρία διενεργούσαν πολυβολισμούς κατά των εχθρικών στρατευμάτων και εφοδίων. **Εντυπωσιακοί ως προς τα αποτελέσματα και τον ψυχολογικό αντίκτυπο ήταν οι λίγοι ομαδικοί βομβαρδισμοί που διενήργησε κυρίως η Ναυτική Αεροπορία σε εχθρικές πόλεις που ήταν και κέντρα ανεφοδιασμού.** Τα αποτελέσματα ήταν ανώτερα από κάθε προσδοκία, καθώς χτυπήθηκαν ο σιδηροδρομικός σταθμός, το αεροδρόμιο, δημόσια κτήρια, στρατώνες, αποθήκες, γέφυρες και στρατιωτικοί καταυλισμοί κ.ά. Η μη διατήρηση του ύψους ασφαλείας κατά τη διάρκεια των βομβαρδισμών ή των πολυβολισμών ώστε να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της επιθετικής δραστηριότητας προκάλεσε σημαντική φθορά στα μέσα, αναγκάζοντας αρκετά πληρώματα να προβούν σε αναγκαστική προσγείωση. Το βέβαιο είναι ότι το ιπτάμενο προσωπικό εκδήλωσε υπερβάλλοντα ζήλο και τόλμη για να ανταποκριθεί στις επιχειρησιακές ανάγκες, γι' αυτό και τιμήθηκαν ανάλογα από τη στρατιωτική ηγεσία.

Δεν έλειψαν φαινόμενα όπου από ελλιπή ενημέρωση των αεροπορικών δυνάμεων να βομβαρδιστούν ελληνικά στρατεύματα (Εσκή

Σεχρήρ), αλλά γρήγορα απλώθηκαν τα σήματα αναγνώρισης και έτσι διακόπηκε ο βομβαρδισμός. Επίσης, προσπάθεια του εχθρού να παραπλανήσει τα ελληνικά πληρώματα των αεροσκαφών, όταν έχοντας υποκλέψει τα σήματα αναγνώρισης των ελληνικών στρατευμάτων, πέτυχαν να τα παραπλανήσουν επιδεικνύοντας τα προβλεπόμενα σήματα αναγνώρισης.

Σημαντικό ήταν το έργο συνοδείας δυνάμεων πεζικού στη φάση μετακίνησης των Μονάδων, τόσο για να λάβουν τις θέσεις μάχης που προβλεπόταν από τα σχέδια, όσο και κατά τη διάρκεια της μάχης, μεταφέροντάς τους την εικόνα του μετώπου, αλλά και οδηγίες και διαταγές από τις προϊστάμενες αρχές. Επίσης, πραγματοποιούσαν αποστολές συνδέσμου πεζικού μεταξύ των ελληνικών τμημάτων, καθώς μπορούσαν να συντονιστούν μεταξύ τους οι Μεραρχίες και το Επιτελείο να έχει μια ολοκληρωμένη εικόνα του Μετώπου, ώστε να λαμβάνει ορθές αποφάσεις. Αποστολές μεταφοράς εμπιστευτικών διαταγών και γενικότερα στρατιωτικής αλληλογραφίας πραγματοποιούνταν σε όλη την περίοδο των επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία, ενώ δεν έλειψαν και πτήσεις ρίψης αλληλογραφίας Τούρκων αιχμαλώτων, ενώ η ρίψη προκηρύξεων ήταν πολύ συχνό φαινόμενο σε όλη τη διάρκεια της Εκστρατείας.

Επίσης, δεν πραγματοποιήθηκαν ιδιαίτερες αποστολές κανονισμού βολής, γιατί δεν υπήρξε ανάλογη προπαρασκευή, και τα αεροπλάνα δεν ήταν εφοδιασμένα με τους ασύρματους τηλεγράφους. Βεβαίως, το 1922 όταν πραγματοποιήθηκε πτήση δοκιμής ασυρμάτου αεροπλάνου με επίγειο δέκτη αεροδρομίου, εκτελέστηκαν περιορισμένες αποστολές αυτού του είδους, καθώς δεν υπήρξε μαζική προμήθεια τέτοιου υλικού (τοποθετήθηκαν ασύρματοι τηλεγράφοι σε ορισμένα αεροπλάνα) και η Στρατιά δεν είχε ακόμη εκπονήσει κανονισμό βολής πυροβολικού.

Κατά την εκτέλεση των αποστολών αντιμετώπισαν σποραδικά αντιαεροπορικά πυρά και σημειώθηκαν διάφορα αεροπορικά ατυχήματα, που στοίχισαν τη ζωή και το τραυματισμό ιπτάμενου προσωπικού και την καταστροφή αεροπορικού υλικού. Το γεγονός ότι η διοίκηση ζητούσε να πληροφορηθεί αναλυτικά για τις εχθρικές θέσεις και κινήσεις των εχθρικών δυνάμεων, υποχρέωνε τα πληρώματα να πετάνε σε χαμηλό ύψος παρά τα

εχθρικά πυρά, με αποτέλεσμα να εισέρχονται στο βεληνεκές των αντιαεροπορικών όπλων, αλλά και των τυφεκίων. Χαρακτηριστική είναι η απώλεια λόγω καταρρίψεως χειριστή και αεροπλάνου από ελεύθερο σκοπευτή. Όμως, η Στρατιά εξέδωσε αυστηρές διαταγές για την αποφυγή αεροπορικών ατυχημάτων, που είχαν στερήσει την Αεροπορία σε έμψυχο και άψυχο υλικό.

Μετά την εμφάνιση της Τουρκικής Αεροπορίας στο μέτωπο, αρχικά η Αεροπορία με την ενημέρωσή της, απογείωνε από το πλησιέστερο αεροδρόμιο αεροπλάνα (συνήθως ζευγάρι αεροσκαφών) για την καταδίωξη του εισβολέα. Ο εχθρός όμως απομακρυνόταν αμέσως, με αποτέλεσμα οι πτήσεις να μην έχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα. Όταν η συχνότητα των τουρκικών αεροπορικών επιδρομών αυξήθηκε, η Αεροπορία ενεργοποίησε αποστολές περιπολίας κατά μήκος του μετώπου. Σταδιακά συγκροτήθηκαν Αεροπορικά Αποσπάσματα Δίωξης, λόγω της αύξησης της εχθρικής αεροπορικής δραστηριότητας. Τα Αποσπάσματα προωθήθηκαν κοντά στο μέτωπο, ώστε μόλις οι προφυλακές ενημέρωναν τηλεφωνικώς για την εμφάνιση εχθρικών αεροπλάνων, να απογειωνόντουσαν άμεσα. Τα ελληνικά πληρώματα ήταν σε επιφυλακή και απογειωνόταν αμέσως προς καταδίωξή τους. Για το σκοπό αυτό οι Μονάδες είχαν διαταχθεί να κατασκευάσουν πλήρες τηλεφωνικό δίκτυο μεταξύ των προκεχωρημένων παρατηρητηρίων και των Αποσπασμάτων, ώστε να εξασφαλισθεί η άμεση ενημέρωση των αεροπορικών δυνάμεων με την εμφάνιση εχθρικού αεροπλάνου. Με τις πτήσεις περιπολίας και αναχαίτισης του εχθρού απέτρεψαν σε μεγάλο βαθμό τον βομβαρδισμό φίλιων τμημάτων, περιορίζοντας τις φίλιες απώλειες και καταστροφές από αεροπορικές προσβολές, καθώς οι Τούρκοι στόχευαν τα κέντρα διοικήσεων των ελληνικών Μονάδων. Κατά τη διάρκεια αναχαίτισης και καταδίωξης του εχθρού, οι Έλληνες διώκτες προσέγγισαν τα εχθρικά αεροδρόμια, τα οποία βομβάρδιζαν και πολυβολούσαν, στοχεύοντας κυρίως τα υπόστεγα των αεροπλάνων. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι σε όλη τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας η Ελληνική αεροπορία, διατηρούσε την αεροπορική υπεροχή, αν και τα ελληνικά αεροπλάνα υστερούσαν τεχνολογικά σε σχέση με αυτά που είχε εφοδιαστεί Τουρκική Αεροπορία.

Τα προβλήματα και οι ελλείψεις που είχαν να αντιμετωπίσουν οι Έλληνες αεροπόροι ήταν πολλά. Ο μικρός αριθμός αεροσκαφών και χειριστών για ένα τόσο μεγάλο σε έκταση μέτωπο, και η παλαιότητα των αεροσκαφών, τα οποία παρουσίαζαν μεγάλο αριθμό βλαβών (κυρίως ζητήματα αξιοπιστίας του κινητήρα) έκανε ιδιαίτερα επισφαλή κάθε πτήση στην εχθρική ενδοχώρα. Αν και έγινε προσπάθεια προμήθειας αεροπορικού υλικού, αυτό τελικά αποδείχτηκε πεπαιωμένο ή ακατάλληλο, ενώ αργότερα δεν είχε την οικονομική δυνατότητα προμήθειας. Οι συχνές βλάβες, είχαν ως αποτέλεσμα τη ματαίωση αποστολών, τη μείωση της διαθεσιμότητας των αεροπλάνων, ενώ η εκτέλεση αναγκαστικών προσγειώσεων προκαλούσαν σημαντικές ζημιές στα πτητικά μέσα, κυρίως λόγω ακατάλληλου πεδίου προσγειώσης. Δεν έλειψαν προσγειώσεις στην εχθρική ενδοχώρα που είχαν σαν αποτέλεσμα την απώλεια έμπυχου έμπειρου δυναμικού αλλά και αεροπλάνων. Σε αυτό συνέτειναν και οι περιορισμένες πτητικές δυνατότητες των μέσων (εμβέλεια, ελάχιστα όργανα πτήσης, έλλειψη ασυρμάτου), που οδήγησαν στην απώλεια προσανατολισμού πληρωμάτων. Η μεγάλη απόσταση των αεροδρομίων από το θέατρο των επιχειρήσεων περιόριζε το διαθέσιμο χρόνο για την αποτελεσματικότερη εκτέλεση της αποστολής. Η καλύτερη κατανομή του έργου θα συντελούσε στον περιορισμό του προβλήματος, κάτι που άργησε να γίνει αντιληπτό από το Επιτελείο. Για την καλύτερη αξιοποίηση της Αεροπορίας ανασυγκροτήθηκαν οι Μοίρες και το μέτωπο διαιρέθηκε σε τομείς που ερευνούνταν ανά δύο ημέρες. Αποτέλεσμα των περιορισμών των αεροσκαφών της εποχής ήταν η αδυναμία εκτέλεσης όλων των αποστολών που η Στρατιά διέτασσε τις Μοίρες να εκτελέσουν, γεγονός που αναδείκνυε την άγνοια που είχαν για τις δυνατότητες των αεροπλάνων της εποχής. Το πρόβλημα θα λυνόταν αργότερα με την τοποθέτηση αεροπόρου ως Σύνδεσμο στο Επιτελείο. **Επίσης, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι οι αποστολές που Αεροπορία αναλάμβανε ήταν ουσιαστικά η αναγνώριση του τομέα ενδιαφέροντος και η εγγύς αεροπορική υποστήριξη των μαχόμενων τμημάτων και δεν αξιοποιήθηκε με τρόπο που θα μπορούσε να αλλάξει τα δεδομένα της όποιας αντιπαράθεσης. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η Ναυτική Αεροπορία από το καλοκαίρι του 1921 δεν αξιοποιήθηκε, καθώς ο αρχιστράτηγος δεν εκμεταλλεύτηκε στην κυρία προσπάθεια στο**

Σαγγάριο μια έμπειρη και αξιόμαχη αεροπορική δύναμη αναγνώρισης και βομβαρδισμού.

Πρέπει να τονιστεί, ότι όταν η Στρατιά βρισκόταν σε κατάσταση πολεμικής απραξίας, η Αεροπορία συνέχιζε να εκτελεί καθημερινά αποστολές, με αποτέλεσμα το προσωπικό και τα μέσα να βρίσκονται σε συνεχή χρήση. Ιδιαίτερης μνείας είναι το πνεύμα αυταπάρνησης του προσωπικού της Αεροπορίας, που παρά τις ανωτέρω δυσχέρειες και αντίξοες συνθήκες υπό τις οποίες λειτουργούσε, η συμβολή της ήταν ιδιαίτερα σημαντική στην εκπλήρωση του ΑΝΣΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄: Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

Η Αεροπορία μετά την Μικρασιατική Καταστροφή

Αμέσως μετά την Μικρασιατική Καταστροφή έγινε προσπάθεια επανεξοπλισμού και αναδιοργάνωσης των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας. Η Αεροπορία συνέχισε να είναι διαχωρισμένη στη Στρατιωτική και την Ναυτική. Τα αντίστοιχα Υπουργεία ήθελαν την Αεροπορία για συγκεκριμένες μόνο αποστολές και επομένως ως βοηθητικό Όπλο, και γι' αυτό επιδίωκαν την ανάπτυξη της σύμφωνα με τις αντιλήψεις και ανάγκες έκαστου Κλάδου⁴⁸⁹. Αυτό είχε ως συνέπεια την ανομοιομορφία στην εκπαίδευση και στα μέσα και την άσκοπη επιβάρυνση του προϋπολογισμού. Αντίθετα, η αποτίμηση του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, θεωρούσε ότι μια ισχυρή, αυτόνομη Αεροπορία θα μπορούσε να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων, να επιφέρει ταχύτατα αποτελεσματικό χτύπημα κατά του εχθρού και να εξασφαλίσει την άμυνα της χώρας, καταστρέφοντας εχθρικές πόλεις, κέντρα εφοδιασμού, βιομηχανικές εγκαταστάσεις, συγκοινωνιακούς κόμβους και την αντίπαλη Αεροπορία. Μια τέτοια επιχειρησιακή δράση θεωρούσαν ότι θα ανάγκαζε τον εχθρό στην παύση των εχθροπραξιών και ότι θα τον οδηγούσε στη συνθηκολόγηση. Γι' αυτό οι αρμόδιοι παράγοντες μελέτησαν σχέδιο ενιαίας οργάνωσης της Αεροπορίας, χωρίς όμως αποτέλεσμα⁴⁹⁰.

Συγκεκριμένα, ο Πάγκαλος στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης του αεροπορικού όπλου, έδωσε εντολή στον Ταγματάρχη Χατζηζαφειρίου⁴⁹¹ να

⁴⁸⁹ *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Τόμος Γ΄, Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας από την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας έως το 1940 και η δράση της κατά τον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο, (1930-Απρίλιος 1941), ΓΕΑ, Υπηρεσία Ιστορίας ΠΑ, Αθήνα, 1990.

⁴⁹⁰ *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Τόμος Β΄, 1919-1929, ΓΕΑ, Υπηρεσία Ιστορίας ΠΑ, Αθήνα, 1983, σ. 247-9.

⁴⁹¹ Ο Χατζηζαφειρίου, ήταν ο πρώτος απόφοιτος αεροπόρος της Σχολής Καμπέρου, εξάιρετος αεροπόρος και μαχητής, ο οποίος στο Μακεδονικό Μέτωπο είχε τραυματισθεί επτά φορές και στη Μέτωπο της Μικράς Ασίας τοποθετήθηκε στη Σμύρνη ως Διευθυντής Αεροπορίας Στρατιάς. Θεωρούνταν άριστος επαγγελματίας και ικανότατος αξιωματικός. Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 205-210, Αθήνα 1983 και Ζάννας Αλέξανδρος, «Θλιβεραί διαπιστώσεις από μίαν επιτόπιον επιθεώρησιν εις τας Βάσεις Θεσσαλονίκης, Λαρίσης και Τατοΐου. Το έργον της αναδιοργανώσεως του Υπουργείου Αεροπορίας συναντά ζωηρότατας

υποβάλει σχετική εισήγηση. Πράγματι, την αναφορά του διαβίβασε η Στρατιά στο Υπουργείο Στρατιωτικών (έγγραφο υπ' αριθμ. 1063/43 της 12-10-1922), όπου και εκλήθη να αναπτύξει μπροστά στην Επαναστατική Επιτροπή τις απόψεις του. Παρά τις παρασκηνακές μεθοδεύσεις ομάδων που φοβόντουσαν τον παραγκωνισμό τους, έπεισε την Επιτροπή να αναλάβει ως Διευθυντής της Αεροπορίας στο Υπουργείο Στρατιωτικών και να εφαρμόσει τις εισηγήσεις του. Όταν παρουσιάστηκε όμως να αναλάβει τα καθήκοντά του, τον πληροφορήσαν ότι έπρεπε να μεταβεί στη Στρατιά Έβρου, ως επικεφαλής της Αεροπορίας στις επικείμενες επιχειρήσεις⁴⁹². Παρά την αγάπη και την αφοσίωσή του για την Αεροπορία, δεν μπόρεσε να συμβιβαστεί με μια κατάσταση, όπου κάθε μελλοντική προσπάθεια αναδιοργάνωσης του Όπλου θα τύχαινε ανάλογης αντιμετώπισης και παραιτήθηκε⁴⁹³.

Στη συνέχεια και μετά την υπογραφή της συνθήκης της Λωζάνης, η Ε' και η Δ' Μοίρες μεταστάθμευσαν στη Θεσσαλονίκη και μετονομάστηκαν σε Γ' Σύνταγμα Αεροπλάνων, ενώ η Α' και η Γ' Μοίρες συγχωνεύθηκαν και μετονομάστηκαν σε Α' Σύνταγμα Αεροπλάνων με έδρα την Αθήνα⁴⁹⁴. Παράλληλα, η Ναυτική Αεροπορία περιορίστηκε στα αεροδρόμια του Παλαιού Φαλήρου και του Τατοΐου, με πεπαλαιωμένα αεροσκάφη, σχεδόν ακατάλληλα μετά την εντατική χρησιμοποίησή τους στις πολεμικές επιχειρήσεις στο μέτωπο της Μικράς Ασίας και με εγκαταστάσεις περιορισμένων δυνατοτήτων. Κύριος στόχος και των δύο Αεροποριών ήταν η προμήθεια αεροπορικού υλικού και η παραγωγή και εκπαίδευση στελεχών⁴⁹⁵.

Έχοντας τα διδάγματα από το θέατρο της Μικράς Ασίας, οι αεροπόροι που είχαν την ειδικότητα «Παρατηρητή», που η πλειοψηφία τους ήταν

αντιδράσεις. Ποίον ήτο το επίπεδον του εμπύχου υλικού της Αεροπορίας», *Το Βήμα*, 3 Φεβρουαρίου 1955.

⁴⁹² Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 205-210, Αθήνα 1983. «Αλλά, όπως προέβλεπε ο Χατζηζαφειρίου, για τον Πάγκαλο δεν υπήρχε τίποτε το εμπιστευτικό ή απόρρητο. Είχε ήδη δώσει το υπόμνημα σε φίλους του αξιωματικούς και ακριβώς σ' εκείνους των οποίων ο Χατζηζαφειρίου επρότεινε την άμεση απομάκρυνση. Από τους 200 περίπου αξιωματικούς που είχε η Αεροπορία επρότεινε να απομακρυνθούν περισσότεροι των 150. Εννοείται, ότι υπό τιαύτας συνθήκας ήταν αδύνατος πλέον η οργάνωσις της Αεροπορίας από τον Χατζηζαφειρίου». Αλέξανδρος Ζάννας, *Το Βήμα*, 3 Φεβρουαρίου 1955.

⁴⁹³ Αλέξανδρος Ζάννας, *Το Βήμα*, 3 Φεβρουαρίου 1955.

⁴⁹⁴ ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 249.

⁴⁹⁵ ΓΕΑ, Τόμος Β', σ. 251.

απόφοιτοι των Στρατιωτικών Σχολών Ευελπίδων και Δοκίμων και είχαν πληρέστερη μόρφωση και έμπρακτα είχαν αποδείξει την ικανότητά τους στις επιχειρήσεις, αντιλήφθηκαν ότι έπρεπε να εκπαιδευτούν ως «Οδηγοί». Είχαν αρχίσει να δημιουργούνται προβλήματα πειθαρχίας και επιβολής των αξιωματικών «παρατηρητών» προς τα στελέχη ειδικότητας «οδηγού», γιατί είχε γίνει κοινή πεποίθηση ότι αεροπόρος είναι ο «Οδηγός». Στο πνεύμα αυτό εκδόθηκε στις 24-12-1923 διαταγή του Υπουργείου Στρατιωτικών προς το Γενικό Στρατηγείο και το Αεροπορικό Σώμα, όπως εκπαιδευτούν σε οδηγούς αξιωματικοί παρατηρητές, ώστε *«...να παύση υφισταμένη η πεπλανημένη γνώμη ότι ο παρατηρητής αποκαθίσταται Αεροπορικώς μόνον γινόμενος οδηγός...»*⁴⁹⁶.

Το 1924, ιδρύθηκε η Σχολή Αεροπορίας στο Παλαιό Φάληρο για την Εκπαίδευση υπαξιωματικών αεροπόρων, καθώς και η Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας στο Αεροδρόμιο του Τατοΐου. Επιπλέον, έγιναν διάφορες παραγγελίες στη Μεγάλη Βρετανία για την προμήθεια νέων τύπων αεροσκαφών και χρησιμοποιήθηκαν Βρετανοί αξιωματικοί ως αεροπορικοί σύμβουλοι της Ναυτικής Αεροπορίας. Ακολούθησαν τα αγγλικά πρότυπα οργάνωσης και εκπαίδευσης, ενώ το αεροπορικό υλικό με το οποίο ενισχύθηκε ήταν της αυτής προέλευσης⁴⁹⁷. Για την κάλυψη των αναγκών τους, η Ναυτική Αεροπορία ενισχύθηκε με ικανό αριθμό αξιωματικών από άλλες επιστασίες του Υπουργείου Ναυτικών. Ήδη στο Τατόι, με Διοικητή της Ναυτικής Μοίρας τον Υποπλοίαρχο Παντελή Ψύχα, αρχίζουν οι εκπαιδευτικές πτήσεις. Πραγματοποιήθηκε εκπαίδευση στις νυχτερινές πτήσεις με πρωτοβουλία των πιο έμπειρων αεροπόρων του Κλάδου. Τα συμπεράσματα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και της Μικρασιατικής Εκστρατείας είχαν δείξει ότι πολλές φορές αεροσκάφη υποχρεώθηκαν να παραμείνουν στον αέρα σε συνθήκες σκότους. Τον Ιούλιο του 1924 εκπαιδεύεται η πρώτη σειρά στο Τατόι με αεροπλάνα Ανγο, αποτελούμενη από έξι στελέχη (5 Αξιωματικοί και ένας Υπαξιωματικός Μηχανικός)⁴⁹⁸.

⁴⁹⁶ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 217-220, Αθήνα 1983.

⁴⁹⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 260.

⁴⁹⁸ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 225-226, Αθήνα, 1983.

Επί ναυάρχου Δεμέστιχα και με τις εισηγήσεις της Αγγλικής Ναυτικής Αποστολής, αποφασίζεται στις αρχές του 1924 η ανασυγκρότηση της Ναυτικής Αεροπορίας με στελέχη εκπαιδευμένα με σύγχρονες μεθόδους. Για το σκοπό αυτό συγκροτείται ομάδα των πλέον αεροπορικώς καταρτισμένων στελεχών στην Βρετανία, στα «Εργοστάσια Αεροπλάνων και τα Κέντρα Εκπαίδευσης», ώστε να μελετήσουν και να εισηγηθούν σχετικά. Μετά από τρίμηνη περιοδεία, εισηγήθηκαν την αποστολή αεροπόρων χειριστών στη Σχολή Εκπαίδευσης Εκπαιδευτών (Central Flying School) και την ανάθεση εκσυγχρονισμού του Εργοστασίου Φαλήρου στην εταιρεία «Blackburn», που θεωρούνταν ότι ήταν πρωτοπόρος στην Αγγλική Αεροπορική Βιομηχανία. Πράγματι, το 1925 στάλθηκαν για εκπαίδευση στην Βρετανία και τη Γαλλία στις διάφορες αεροπορικές σχολές αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού, εθελοντές, από τους πιο ενθουσιώδεις για την ανάπτυξη Ναυτικής Αεροπορικής Δύναμης. Έτσι, στην Γαλλία η αποστολή αποτελούνταν από εννέα αξιωματικούς (ένας εξ αυτών στη Γαλλία κρίθηκε ακατάλληλος και αντικαταστάθηκε) και τέσσερις στην Βρετανία. Η εκπαίδευση στη Γαλλία διήρκεσε δύο χρόνια⁴⁹⁹. Αντίθετα, των τεσσάρων υποπλοιάρχων στις Βρετανικές Αεροπορικές Σχολές ως χειριστών αεροσκαφών ήταν απόλυτα σύγχρονη, στα πρότυπα της R.A.F.⁵⁰⁰. Παράλληλα, οργανώθηκε αποστολή εκπαίδευσης πληρωμάτων αέρος και συγκεκριμένα Ναυτίλων-Παρατηρητών και Βομβαρδιστών στο Ροσφόρ της Γαλλίας (έδρα της Αεροναυτικής Σχολής του Γαλλικού Πολεμικού Ναυτικού) που είχε αεροσκάφη παρατήρησης και βομβαρδισμού, καθώς και αερόστατα «δέσμια», «ελεύθερα» και «πηδαλιοχούμενα». Η εκπαίδευση περιελάμβανε εκτός από αεροναυτιλία και βολές από τον πυργίσκο αεροσκάφους, εκπαίδευση σε ελεύθερο αερόστατο, εναέρια ταξίδια κ.ά. Η εκπαίδευση συνεχίστηκε στο Ουρτέν, κοντά στην ομώνυμη λίμνη, όπου πέταξαν με μονοκινητήρια αεροπλάνα και για προκεχωρημένη εκπαίδευση με υδροπλάνα στη λίμνη. Επίσης, σε πολυθέσια αεροπλάνα, ενώ επισκέφθηκαν και πολλά αεροπορικά εργοστάσια, ώστε να ενημερωθούν για τις εξελίξεις στη γαλλική αεροπορική τεχνολογία⁵⁰¹.

⁴⁹⁹ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 280-287, Αθήνα, 1983.

⁵⁰⁰ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 280-290, Αθήνα, 1983.

⁵⁰¹ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 290-293, Αθήνα, 1983.

Επίσης, ιδρύθηκε το Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου⁵⁰² για να καλύψει τις πολύ μεγάλες ανάγκες σε αεροσκάφη. Βεβαίως, ήδη από το 1917, το Υπουργείο Ναυτικών είχε εισηγηθεί την ίδρυση ενός εργοστασιακού φορέα που θα κάλυπτε τις ανάγκες συντήρησης και προμήθειας αεροσκαφών της Ναυτικής Αεροπορίας⁵⁰³. Ως χώρος του εργοστασίου είχε επιλεγεί ένα μέρος του Ζωολογικού Κήπου του Παλαιού Φαλήρου. Σχετικά σύντομα άρχισαν οι εργασίες για την κατασκευή κτηρίων και η εισαγωγή των απαραίτητων μηχανημάτων (1920), οι οποίες αναστάθηκαν λόγω της τραγικής έκβασης της Μικρασιατικής Εκστρατείας και ξανάρχισαν το 1923, με την επίβλεψη και ευθύνη του ίδιου μηχανικού. Την 1^η Ιουλίου του 1925 υπογράφηκε 5ετής σύμβαση μεταξύ του ελληνικού κράτους και της εταιρείας Blackburn Aeroplane & Motor Co. για την παραγωγή του πρώτου στην Ελλάδα υδροπλάνου – τορπιλοπλάνου τύπου Velloς καθώς και για την επισκευή και κατασκευή αεροσκαφών για την ΝΑ, με την υποχρέωση της εκπαίδευσης Ελλήνων τεχνικών για τις αεροπορικές εργασίες⁵⁰⁴. Έτσι, το 1925 άρχισε με ελπιδοφόρες προοπτικές η λειτουργία του πρώτου κρατικού εργοστασιακού φορέα κατασκευής αεροπλάνων στην Ελλάδα⁵⁰⁵.

Αντίστοιχα, το 1924, ξεκίνησε ξανά το εκπαιδευτικό έργο της Σχολής Σέδες, με Διοικητή τον Ταγματάρχη Κέρτσο. Αν και είχε επιδιωχθεί η εκπαίδευση να είναι εφάμιλλη αυτή της Σχολής Ευελπίδων, και πράγματι η εκπαίδευση «Εδάφους» ήταν πλήρης, εν τούτοις το πρόγραμμα «Αέρος» ήταν αναχρονιστικό. Οι εκπαιδευτές ήταν αυτοδίδακτοι και ο καθένας εφάρμοζε όσα γνώριζε από την εμπειρία του, χωρίς ενιαία κατεύθυνση. Η εκπαίδευση των χειριστών γινόταν με παλιά αεροπλάνα, υπολείμματα της Γαλλικής Σχολής του Σέδες, τα οποία ήταν κακοσυντηρημένα λόγω έλλειψης ανταλλακτικών, γεγονός το οποίο προκαλούσε αεροπορικά ατυχήματα όλων των κατηγοριών⁵⁰⁶.

⁵⁰² Το 1938 μετονομάστηκε σε Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (Κ.Ε.Α.).

⁵⁰³ Η σχετική μελέτη είχε ανατεθεί στον Άγγλο μηχανικό Ουέστον της Βρετανικής Αεροπορικής Αποστολής στην Ελλάδα.

⁵⁰⁴ Πράγματι, μέσα σε μια τετραετία καταρτίστηκαν περισσότεροι από 1000 Έλληνες τεχνίτες διάφορων ειδικοτήτων, ενώ οι εργάτες που χρησιμοποιήθηκαν στο Εργοστάσιο ήταν κυρίως Έλληνες σε ποσοστό 99%. ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 260-261.

⁵⁰⁵ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 260-261.

⁵⁰⁶ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 234-238, Αθήνα, 1983.

Το 1925, η Στρατιωτική Αεροπορία αποτέλεσε ιδιαίτερο Όπλο του Στρατού Ξηράς και δημιουργήθηκε για πρώτη φορά η Επιθεώρηση της Στρατιωτικής Αεροπορίας στο Υπουργείο των Στρατιωτικών. Η νέα οργάνωση προέβλεπε η Διοίκηση να αντιστοιχεί σε Μεραρχία, Συντάγματα Αεροπλάνων Αναγνωρίσεως και Δίωξης, Στρατιωτικές Σχολές και τον Κεντρικό Όρχο Αεροπορίας για τη συντήρηση του αεροπορικού υλικού. Με τη νέα οργάνωση προβάλλεται επιτακτικά η ανάγκη επάνδρωσης των κενών θέσεων και η συστηματική εκπαίδευση αξιωματικών και υπαξιωματικών. Το προσωπικό ενισχύθηκε με τη μετάταξη κατωτέρων αξιωματικών από τα άλλα Όπλα, απόφοιτων της Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων, οι οποίοι εκπαιδεύονταν αποκλειστικά ως επίκουροι παρατηρητές. Η εκπαίδευση του ιπτάμενου προσωπικού πραγματοποιούνταν κυρίως στη «Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας» με έδρα το αεροδρόμιο Σέδες. Η εκπαίδευση άλλων ειδικοτήτων, όπως «οδηγών», δηλαδή τους σημερινούς χειριστές, αλλά και φωτογράφων, βομβαρδιστών και άλλων τεχνικών ειδικοτήτων γινόταν με την εισαγωγή ιδιωτών στην συγκεκριμένη Σχολή, οι οποίοι μετά από αεροπορική εκπαίδευση ενός έτους, έπαιρναν το πτυχίο του αεροπόρου, κατατάσσονταν με το βαθμό του Λοχία και υποχρεωτική υπηρεσία⁵⁰⁷. Στο ίδιο Ν.Δ.⁵⁰⁸, ανθυπολοχαγοί απόφοιτοι της Σ.Σ. Ευελπίδων και Υπαξιωματικών αποσπώταν στην Αεροπορία για να εκπαιδευτούν ως παρατηρητές-αεροπόροι και ως οδηγοί-αεροπόροι για την πλήρωση κενών θέσεων με στελέχη μορφωμένα, ώστε να μπορέσουν αργότερα να γίνουν ικανοί Επιτελείς και να αναλάβουν διοικητικές θέσεις. Την ίδια περίοδο η πλειοψηφία των υπαξιωματικών οδηγών-αεροπόρων είχε πλούσια στρατιωτική δράση και πολεμική εμπειρία, αλλά στερούνταν μορφώσεως⁵⁰⁹. Αντίστοιχα, το τεχνικό προσωπικό προέρχονταν από στελέχη με ανομοιόμορφη εκπαίδευση και πρόελευση και σε αριθμό που δεν ανταποκρινόταν ούτε ποσοτικά ούτε ποιοτικά στις ανάγκες του Όπλου. Το τμήμα όμως των τεχνικών αξιωματικών επανδρωνόταν από πτυχιούχους του Πολυτεχνείου, οι οποίοι κατατάσσονταν

⁵⁰⁷ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σελ. 252.

⁵⁰⁸ Νομοθετικό Διάταγμα της 15^{ης} Νοεμβρίου 1925, άρθρο 10.

⁵⁰⁹ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 257-260, Αθήνα, 1983. Οι υπαξιωματικοί αεροπόροι με οροφή προαγωγής τον βαθμό του Λοχαγού, άρχισαν να αισθάνονται αδικημένοι από το Νόμο.

στο Σώμα της Αεροπορίας, από πτυχιούχους ξένων πολυτεχνείων, προερχόμενων κυρίως από Βρετανία και Γαλλία και από στελέχη της Αεροπορίας που είχαν σταλεί για εκπαίδευση στο Παρίσι στην Ανωτέρα Σχολή Αεροναυτικής ESNA (Ecole Supérieure Nationale d' Aeronautique)⁵¹⁰.

Μετά το Στρατιωτικό Κίνημα της 25^{ης} Ιουνίου 1925 του στρατηγού Θεόδωρου Πάγκαλου, το Υπουργείο Στρατιωτικών στο πλαίσιο ανάπτυξης του Αεροπορικού Όπλου, με το ΝΔ της 26-8-1925 (ΦΕΚ 228Α'/31-8-1925), δημιούργησε έναν αυτόνομο Κρατικό Οργανισμό, την Αεροπορική Άμυνα, στην κυριότητα της οποίας περιήλθε η διοίκηση και διαχείριση δημόσιας περιουσίας (αστικά κτήματα του Στρατού και δημόσια κτήματα που υπάγονταν στο Υπουργείο Γεωργίας, δωρεές, κληρονομίες και κάθε είδους προσφορές υπέρ της Αεροπορίας)⁵¹¹. Η Αεροπορική Άμυνα απεύθυνε έκκληση στους Έλληνες πολίτες, ζητώντας τη συνδρομή τους για την ενίσχυση και τον εκσυγχρονισμό της Αεροπορίας, καθώς το αεροπλάνο κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου αποδείχθηκε το αποτελεσματικότερο των χρησιμοποιηθέντων μέσων. Ως αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος, οι γειτονικές με την Ελλάδα χώρες επιδίωκαν να αποκτήσουν αξιόμαχο στόλο αεροπλάνων. Από την έκκληση του προέδρου της εκτελεστικής επιτροπής της Αεροπορικής Άμυνας, γίνεται αντιληπτό ότι η δημιουργία ενός αξιόμαχου αεροπορικού στόλου κατέστη σημαντικό ζήτημα για την Εθνική Ασφάλεια⁵¹². Πράγματι, η ελληνική κοινωνία αποδέχθηκε την εθνική ανάγκη και ανταποκρίθηκε με θέρμη προσφέροντας σημαντικά ποσά. Ο πρώτος ετήσιος

⁵¹⁰ Προσωπικό εκπαιδεύταν και σε Γαλλικές Αεροπορικές Σχολές. ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 252.

⁵¹¹ Σύμφωνα με το άρθρο 2, όπως αυτό συμπληρώθηκε με το άρθρο 17 του ΝΔ της 22-4-1926 (ΦΕΚ 155Α'/16-5-1926).

⁵¹² «...Δια τούτο δε όλα τα κράτη καταβάλλουσι την σήμερον πάσαν προσπάθειαν προς απόκτησιν τοιούτων στόλων αξιωμαίων, τα μιν μικρότερα εξ εκατοντάδων τα δε μεγαλύτερα εκ χιλιάδων και μυριάδων αεροπλάνων. Εκ των γειτονικών μας κρατών παρασκευάζουσι εναερίους στόλους η μιν Τουρκία εξ 600, η δε Σερβία εξ 800 αεροπλάνων. Εις την Ελλάδα επιβάλλεται να μην υπολειφθή των γειτόνων της... Εις των πόρων τούτων είναι και οι έρανοι υπέρ των απευθύνομεν ημείς σήμερον... έκκλησιν προς πάντας τους Έλληνας, εν τη πεποιθήσει ότι υπό την άποψιν ταύτην δεν θα φανώσι αυτοί κατώτεροι των Τούρκων, των οποίων οι έρανοι ανελαθόντες ήδη εις 2.700.000 λίρας Τουρκίας, θα υπερβώσι μέχρι τέλους, ως υπολογίζεται, τα 6.000.000, προθυμοποιημένων και πολλών νομών και πόλεων αυτής να καταβάλωσιν ολόκληρον το αντίτιμον αεροπλάνων, φερόντων το όνομά των... Αποτεινόμεθα τέλος προς πάντας τους εν Ελλάδι διότι πάντων αυτών η ζωή και η περιουσία διατρέχουσι κίνδυνον, εάν δεν είμεθα εις θέσιν ν' αποκρούσωμεν αποτελεσματικώς εναερίον τινα επίθεσιν Αλλά και διά τους εν Ελλάδι και διά τους εν διασπορά Έλληνας είναι ζήτημα εθνικής φιλοτιμίας... Εν Αθήναις, τη 17 Οκτωβρίου 1925...», ΓΕΑ, Τόμος Β΄, Παράτημα Δ, σελ. 32-33.

προϋπολογισμός του Οργανισμού (1926-27) έφθασε τα 310.000.000 δραχμές, από τον οποίο διέθετε στο Υπουργείο Στρατιωτικών το 70% των εσόδων και το 30% στο Υπουργείο Ναυτικών⁵¹³. Το Φεβρουάριο μάλιστα του 1926, ο πολιτευτής και αργότερα πρωθυπουργός Αθανάσιος Ευταξίας, ως πρόεδρος του Ταμείου Αεροπορικής Άμυνας, οργάνωσε μεγάλη αεροπορική επίδειξη με σκοπό τη συλλογή χρημάτων⁵¹⁴.

Το 1926 κατασκευάσθηκαν τα πρώτα υδροπλάνα – τορπιλοπλάνα τύπου Vello από το Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου και αμέσως άρχισε ο εφοδιασμός των Μοιρών της Ναυτικής Αεροπορίας. Στη συνέχεια εξοπλίστηκαν και με τα νέα εκπαιδευτικά αεροσκάφη τύπου Avro και Bristol και μετέπειτα με τα μαχητικά τύπου Atlas. Η Ναυτική Αεροπορία, μετά την ενίσχυσή της με μέσα και προσωπικό, αναδιοργανώθηκε διοικητικά. Το 1926 δημιουργήθηκε η Ανωτέρα Διοίκηση Ναυτικής Αεροπορίας (ΑΔΝΑ), που ασκούσε διοίκηση στις αεροπορικές δυνάμεις του Ναυτικού, στην οποία υπαγόταν όλες οι υπηρεσίες αεροσκαφών, οι ναυτικοί αεροσταθμοί και τα αεροδρόμια, η Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας και η Επιτροπή Επιθεώρησης του Εργοστασίου Αεροπλάνων⁵¹⁵.

Αντίστοιχα το 1927, η Στρατιωτική Αεροπορία άρχισε να ενισχύεται με νέα αεροσκάφη γαλλικής προέλευσης τύπων Breguet-19, Henriot και Morane και κατασκευάσθηκαν οι απαραίτητες υποδομές στα αεροδρόμια Τατοΐου, Μίκρας, Σέδες και Λάρισας. Στο τελευταίο αεροδρόμιο έδρευε το Β΄ Σύνταγμα, στο Τατόι το Α΄ Σύνταγμα και στο Σέδες το Γ΄ Σύνταγμα Αεροπλάνων⁵¹⁶. Στα μέσα της χρονιάς, στο Σέδες συμβαίνει οργασμός εκπαίδευσης με δύο σειρές οδηγών-υπαξιωματικών και δύο σειρές παρατηρητών της Σχολής Ευελπίδων, χωρίς δυστυχώς να έχουν αλλάξει οι υποδομές και χωρίς κοινή εκπαίδευση.

⁵¹³ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 251.

⁵¹⁴ Εκτός από τους σχηματισμούς αεροσκαφών και τα ακροβατικά, για πρώτη φορά ένας ακροβάτης (χρηματιστής στο επάγγελμα), ο Μάνθος Σακκάς, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, θα έβγαινε στον αέρα από το αεροπλάνο και κρεμασμένος από μία σκάλα θα εκτελούσε μερικές ασκήσεις και στη συνέχεια θα έπεφτε με αλεξίπτωτο, προκαλώντας έτσι το ενδιαφέρον του αθηναϊκού τύπου και του λαού. Αθηναίοι κατά χιλιάδες πλημμύρισαν τον Ιππόδρομο και την παραλία. Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 309-314, Αθήνα, 1983.

⁵¹⁵ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 261.

⁵¹⁶ ΓΕΑ, Τόμος Β΄, σ. 255.

Αυτή ήταν περισσότερο εμπειρική και δεν ακολουθούσε ένα αναλυτικό και οργανωμένο σύστημα εκπαίδευσης, έως ότου επέστρεψαν αεροπόροι που εκπαιδεύτηκαν στο εξωτερικό και μεταλαμπάδευσαν ένα σύγχρονο τρόπο εκπαίδευσης, πλήρες και χρονικά καθορισμένο. Την περίοδο αυτή τη διοίκηση της Σχολής πλαισιώνουν αξιωματικοί της Σχολής Ευελπίδων και δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη στρατιωτική αγωγή και την πειθαρχία⁵¹⁷.

Με αφορμή την παραγγελία από τη Γαλλία αεροπλάνων τύπου Breguet-19, ο Συνταγματάρχης Αδαμίδης, στο πλαίσιο του διεθνούς ανταγωνισμού για την κατάκτηση αεροπορικών «ρεκόρ», επιδίωξε κάτι που θα τον καθιέρωνε επαγγελματικά στη συνείδηση των στελεχών της Ελληνικής Αεροπορίας και θα δικαιολογούσε την ανέλιξή του στην ιεραρχία του Όπλου. Με τροποποιημένο αεροπλάνο που έφερε πρόσθετες δεξαμενές καυσίμου, ώστε να έχει αυτονομία 20 ωρών πλεύσης, με χειριστή τον υπολοχαγό Παπαδάκο ξεκίνησαν μια διαδρομή 12.000 χλμ, που θα συμπεριλάβανε τους εναέριους χώρους των κρατών που περιβάλλονται από τη Μεσόγειο, εκτελώντας τον «Γύρο της Μεσογείου». Ένα εγχείρημα σε μια εποχή που η Στρατιωτική Αεροπορία ήταν αποδιοργανωμένη και εγκαταλελειμμένη από το Υπουργείο Στρατιωτικών και το αεροπλάνο εφοδιασμένο με μία πυξίδα, ένα εκπτώσιμετρο για τον έλεγχο της πλαγιότητας του ανέμου. Το αεροπορικό ταξίδι διήρκεσε 25 μέρες και συντελέστηκε ουσιαστικά χωρίς ανάπαυση του πληρώματος, προκάλεσε την συγκίνηση των απανταχού Ελλήνων και δόξασαν την Ελληνική Αεροπορία⁵¹⁸.

Η ενοποίηση της Ελληνικής Αεροπορίας

Μετά την εκλογική νίκη του κόμματος των Φιλελευθέρων το 1928, ο Αλέξανδρος Ζάννας, φίλος και συνεργάτης του Βενιζέλου, προώθησε και ανέλαβε την αναδιοργάνωση της Αεροπορίας. Το 1929, ο Ζάννας έπεισε το Βενιζέλο ότι η αλματώδης πρόοδος που παρατηρούνταν στην αεροπορία διεθνώς, δημιουργούσε την ανάγκη ίδρυσης ανεξάρτητου υπουργείου στην

⁵¹⁷ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 260-262, Αθήνα, 1983.

⁵¹⁸ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 315-342, Αθήνα, 1983.

Ελλάδα, το οποίο θα αναλάμβανε τις αεροπορικές υπηρεσίες του Στρατού, του Ναυτικού και της Πολιτικής Αεροπορίας⁵¹⁹. Εκτός όμως από τους καθαρά επιχειρησιακούς λόγους, η δημιουργία μιας ενιαίας Αεροπορίας ήταν επιβεβλημένη και για οικονομικούς λόγους. Η δυσχερής οικονομική κατάσταση της χώρας επέβαλε τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των υπαρχόντων μέσων και των ανθρωπίνων και οικονομικών πόρων, με την επίτευξη οικονομιών κλίμακας (κοινά εργοστάσια, μηχανήματα, εργαλεία, τεχνικό προσωπικό, κοινή εκπαίδευση), καθώς οι ανάγκες των δύο Αεροποριών ήταν κατά βάση παραπλήσιες. Η ραγδαία τεχνολογική ανάπτυξη του αεροπλάνου απαιτούσε τεχνικό και ιπτάμενο προσωπικό άριστα καταρτισμένο και συνεχής αναβάθμιση του επιχειρησιακού τρόπου αξιοποίησής του.

Ο Βενιζέλος ενήργησε άμεσα, καθώς διέκρινε την εξαιρετική σημασία που είχε για τη χώρα η Αεροπορία, όχι μόνο ως μέσο άμυνας, αλλά και ως μέσο επικοινωνίας και ανάπτυξης – προώθησης του πολιτισμού. Η εξαιρετική σημασία που απέδιδε ο Ελ. Βενιζέλος για την αεροπορία προκύπτει και από το γεγονός ότι πρώτος ανέλαβε τον νεοσύστατο Υπουργείο, επιφορτίζοντας

⁵¹⁹ Ο Αλ. Ζάννας σε δημοσίευμα του χαρακτηριστικά αναφέρει: «Ένα βράδυ, τον Φεβρουάριο του 1929, κουβεντιάσαμε με το Βενιζέλο για την πρόοδο που είχε σημειώσει κατά τα τελευταία χρόνια η αεροπορία. Άρχισα τότε να εξηγώ τις νέες κατευθύνσεις της Αεροπορίας τόσο από απόψεως στρατηγικής, όσο και από απόψεως τακτικής και τη μεγάλη σημασία που θα είχε σ' ένα μελλοντικό πόλεμο. Ανέφερα τις καταπληκτικές επιδόσεις των νέων αεροπλάνων, τις τεχνικές τελειοποιήσεις που δεν μπορούσαν ούτε κατά φαντασίαν να συγκριθούν με τα αεροπλάνα που μεταχειρίστηκαν οι εμπόλεμοι στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Επειδή έβλεπα πως το θέμα τον ενδιέφερε, εξήγησα τις θεωρίες του Ιταλού στρατηγού Ντουέ σχετικά με τη χρησιμοποίηση της ανεξαρτήτου Αεροπορίας, θεωρίες που έχουν επιστημονική βάση και έγιναν τότε παραδεκτές από τα περισσότερα Ευρωπαϊκά Κράτη. Εξήγησα πως η Αεροπορία δεν ήταν πλέον όπλον δευτερευούσης σημασίας, αλλά ανεξάρτητη δύναμις με πολλές δυνατότητες μεγαλυτέρας εξελίξεως. Και τέλος εξήγησα πως, κατά την αντίληψί μου, εάν στην εκστρατεία της Μικράς Ασίας είχαμε αρκετόν αριθμό βομβαρδιστικών αεροπλάνων η κατάσταση θα ήταν διαφορετική και η καταστροφή θα είχε ίσως αποσοβηθεί. Το Επιτελείον μας δεν είχε την απαιτούμενη φαντασία... Η συζήτησις αυτή ξύπνησε το ενδιαφέρον του Προέδρου και κατά τη συνήθειά του, άρχισε να με ρωτά για διάφορα τεχνικά ζητήματα. Έτσι πέρασε η ώρα χωρίς να το καταλάβωμε... Σε λίγες μέρες ο Βενιζέλος είχε διαβάσει τα βιβλία που του έστειλα και ένα βράδυ που είμαστε πάλι μόνοι, ξαναρχίσαμε τη συζήτησι. «Η πρόοδος και η εξέλιξις της Αεροπορίας είναι αλματική, είναι πρωτοφανής. Πρέπει απαραίτητως να την ακολουθήσωμε είτε. Πρέπει απαραίτητως να ιδρυθί ένα ξεχωριστό Υπουργείο, να παραλάβη τις στρατιωτικές και ναυτικές αεροπορικές υπηρεσίες και την πολιτική Αεροπορία από το Υπουργείο Συγκοινωνίας. Θα σε παρακαλέσω μάλιστα ν' αναλάβεις εσύ αυτό το Υπουργείο, που είναι ανάγκη να ιδρυθί το ταχύτερον και να συνδυασθί με το ναυτικό πρόγραμμα της Ελλάδος...». Αλέξανδρος Ζάννας, «Ο Ελευθέριος Βενιζέλος κατανοεί πρώτος τον ρόλον που έμελλε να παίξη η αεροπορία και αποφασίζει την ίδρυσιν ανεξάρτητου Υπουργείου. Ένα ταξίδι μελέτης εις Γαλλίαν, Βρετανίαν και Γερμανίαν», *Το Βήμα*, 30 Ιανουαρίου 1955.

τον παλιό έμπειρο αεροπόρο Αλέξανδρο Ζάννα με το έργο της συνολικής συγκρότησης του Όπλου. Για το σκοπό αυτό, ο Ζάννας μετά από την επιμονή του Πρωθυπουργού δέχτηκε αρχικά να αναλάβει ως Υφυπουργός Αεροπορίας, όμως του έθεσε κάποιους όρους ώστε να μπορεί να φέρει σε πέρας αυτό το τόσο δύσκολο έργο⁵²⁰. Μετά την επιστροφή του από το εξωτερικό και προς το τέλος Νοεμβρίου 1929 συνέταξε την εισήγησή του και την υπέβαλε στον Πρωθυπουργό στα μέσα Δεκεμβρίου⁵²¹. Στις 5 Δεκεμβρίου 1929 η κυβέρνηση των Φιλελευθέρων κατέθεσε στη Βουλή νομοσχέδιο για την ίδρυση Υπουργείου Αεροπορίας, το οποίο έτυχε της γενικότερης αποδοχής του Κοινοβουλίου. Με τη δημοσίευση του νόμου ιδρύθηκε το Υπουργείο Αεροπορίας στο οποίο συγχωνεύτηκαν οι δύο Υπηρεσίες της Αεροπορίας. Στο Κοινοβούλιο ο Πρωθυπουργός τόνισε ότι με ενιαία διοίκηση

⁵²⁰ «... Δέχθηκα την πρότασί του υπό όρους. Πρώτα ζήτησα πριν αναλάβω το υπουργείο να επισκεφθώ με δικά μου βέβαια έξοδα, τη Γαλλία, Βρετανία και Γερμανία για να μελετήσω και να ιδώ από κοντά τη μεταπολεμική εξέλιξη της Αεροπορίας. Ζήτησα λοιπόν να μ' εφοδιάσει με συστατικές επιστολές προς τις πρεσβείες μας για να δοθή οπωσδήποτε ημιεπίσημος χαρακτήρ στην αποστολή μου. Δεύτερον, όταν επιστρέψω να υποβάλω έκθεσι που θα καθορίζη τον τρόπο της ιδρύσεως του Υπουργείου και τις απαραίτητες δαπάνες για εγκαταστάσεις, αγορά αεροπλάνων κτλ. Τρίτον, ελεύθερη εκλογή των υφισταμένων μου. Ο Βενιζέλος δέχθηκε άνευ συζητήσεως τις προτάσεις μου, τις βρήκε απολύτως λογικές. Κατά τα τέλη Ιουνίου του 1929 επεσκέφθηκα αλληλοδιαδόχως την Βρετανία, Γαλλία και Γερμανία...». Αλέξανδρος Ζάννας, «Ο Ελευθέριος Βενιζέλος ... και Γερμανίαν», *Το Βήμα*, 30 Ιανουαρίου 1955.

⁵²¹ «... Η έκθεσίς μου αυτή ήταν αρκετά μακροσκελής, 80 σελίδες γραφομηχανής. Μέσα σε δύο μέρες ο Βενιζέλος την είχε διαβάσει, είχε κρατήσει σημειώσεις για να μου ζητήσει διάφορες εξηγήσεις. Τελικά έμεινε απόλυτα σύμφωνος μαζί μου. Βρήκε μάλιστα πως αι πιστώσεις που ζητούσα ήσαν πολύ λογικές και το πρόγραμμα που είχα να εφαρμόσω πολύ συντηρητικό. Δεν παρέλειψα κατά τη συζήτησι που είχαμε να επιστήσω την προσοχή του στις αντιδράσεις που θα συναντούσαμε από τα Υπουργεία Ναυτικών και Στρατιωτικών, τα οποία δεν έβλεπαν ευχαρίστως την ίδρυσι ανεξαρτήτου Υπουργείου και την προσχώρησι σ' αυτό των αεροπορικών υπηρεσιών που βρίσκονταν υπό τας διαταγάς των. Γι' αυτό τον παρεκάλεσα θερμότατα και επέμενα να αναλάβη αυτός προσωπικώς το Υπουργείο και εγώ να προσληφθώ ως υφυπουργός, αφού μάλιστα την εποχή εκείνη ούτε βουλευτής ήμουν. Στην αρχή δεν ήθελε να το παραδεχθή. Όταν όμως του εξήγησα και πάλιν τις δυσκολίες που θα συναντούσα και τα εμπόδια που θα είχα να υπερπηδήσω παραδέχτηκε να αναλάβη αυτός το Υπουργείο, ούτως ώστε με το δικό του κύρος να επιβληθή και να εξασφαλίση την επιτυχία της νέας αυτής οργανώσεως. Μου ανέθεσε τότε να συντάξω τον ιδρυτικό νόμο του Υπουργείου. Ο Νόμος 4451 ήταν συντομώτατος και περιελάμβανε 4 μόνο άρθρα. Με τον Νόμον αυτόν είχα το δικαίωμα να οργανώσω τις υπηρεσίες του νέου Υπουργείου με Νομοθετικά Διατάγματα. Δεν έκαμα όμως χρήσιν αυτής της διατάξεως. Προτίμησα η Αεροπορία να οργανωθή δια Νόμων και όχι δια Διαταγμάτων. Πρίν ορκισθώ ως υφυπουργός θεώρησα καθήκον μου, με την έγκρισι του Βενιζέλου, να επισκεφθώ τους Αρχηγούς των κομμάτων και να τους εκθέσω τις αντιλήψεις μας σχετικά με τη νέα οργάνωσι της Αεροπορίας. Οι Παπαναστασίου, Καφαντάρης, Μιχαλόπουλος, έμειναν σύμφωνοι με τις αντιλήψεις μας, παραδέχτηκαν ότι η ίδρυσις του Υπουργείου ήταν απαραίτητος και υποσχέθηκαν αμέριστη την υποστήριξί των. Επεσκέφθηκα και τον Αρχηγό του Λαϊκού κόμματος Π. Τσαλδάρη, του εξέθεσα διά μακρών τα αεροπορικά ζητήματα, την ανάγκην της οργανώσεως της Αεροπορίας μακράν πάσης κομματικής συναλλαγής και το απαραίτητο της ιδρύσεως του Υπουργείου...». Αλέξανδρος Ζάννας, «Ο Ελευθέριος Βενιζέλος εγκρίνει την εισήγησιν και ιδρύεται ιδιαίτερον υπουργείον.-Η κατάστασις της Αεροπορίας ήτο τραγική.-Τι διαπιστώνει μια επιθεώρησις του πρώτου υπουργού εις τας μονάδας», *Το Βήμα*, 2 Φεβρουαρίου 1955.

η Αεροπορία θα αποκτήσει κοινή συνείδηση και νοοτροπία και ότι το ανεξάρτητο Όπλο θα συμβάλει αποφασιστικά στην άμυνα της Ελλάδας⁵²². Ο Ζάννας αναλαμβάνοντας υφυπουργός στις 23 Δεκεμβρίου ξεκίνησε τις επιθεωρήσεις στις αεροπορικές Μονάδες του Στρατού και του Ναυτικού, ώστε να έχει προσωπική αντίληψη της κατάστασης και να μπορέσει πιο αντικειμενικά να επιλέξει τους συνεργάτες του, σ' αυτό το δύσκολο εγχείρημα. Παρά την προσπάθεια αναβάθμισης του αεροπορικών μέσων, οι αεροπορικές εγκαταστάσεις κυρίως της Στρατιωτικής Αεροπορίας ήταν σε πρωτόγονη κατάσταση και οι δυνατότητες επισκευής και συντήρησης των αεροπλάνων της περιορισμένες, ενώ το τεχνικό προσωπικό ανεπαρκές για να καλύψει τις ανάγκες της. Επιπλέον, η εκπαίδευση τόσο του τεχνικού όσο και του ιπτάμενου προσωπικού δεν είχε ιδιαίτερες διαφοροποιήσεις και επομένως η ύπαρξη διαφορετικών Σχολών για την εκπαίδευση ιπταμένων και τεχνικών ήταν σπατάλη πόρων, ενώ η αδυναμία συντήρησης των αεροσκαφών της Στρατιωτικής Αεροπορίας και η περιορισμένη εκμετάλλευση από τη Ναυτική Αεροπορία των δυνατοτήτων του Εργοστασίου Φαλήρου, συνέβαλλαν στη συνειδητοποίηση της ανάγκης για ενοποίηση των δύο διαφορετικών Αεροποριών⁵²³.

Κατά τη διαδικασία ίδρυσης του Υπουργείου Αεροπορίας ο Ζάννας συνάντησε πολλά εμπόδια, διότι η πλειονότητα των ανωτέρων αξιωματικών μη προερχόμενων από Στρατιωτικές Σχολές (Ευελπίδων – Δοκίμων), ήταν διαφόρων προελεύσεων και αμόρφωτοι⁵²⁴ και αδυνατούσαν να αντιληφθούν τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις. Η επιβαλλόμενη από την πολιτική ηγεσία ενοποίηση των δύο διαφορετικών Αεροποριών, απαιτούσε την επιλογή κατάλληλου προσωπικού που θα είχε αντιληφθεί αυτήν την αναγκαιότητα και θα συμμαριζόταν το «Όραμα» του Ζάννα, για μια ενιαία, σύγχρονη και ανεξάρτητη Πολεμική Αεροπορία. Η δημιουργία μιας ηγετικής ομάδας που θα δημιουργούσε τις κατάλληλες προϋποθέσεις εφαρμογής των αναγκαιών αλλαγών ήταν ζωτικής σημασίας για την επιτυχία του εγχειρήματος. Έτσι,

⁵²² Στις 19-12-1929, με το Νόμο 4451 «Περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας» συστάθηκε το Υπουργείο Αεροπορίας.

⁵²³ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 22-23.

⁵²⁴ Κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί ότι η Ελλάδα πρόσφατα είχε εξέλθει από έναν υπερδεκαετή πόλεμο, που είχε σαν αποτέλεσμα την αδυναμία παροχής εκπαίδευσης στους νέους.

μετά την πρώτη επαφή με τις επιμέρους Αεροπορίες, ο Ζάννας είχε βγάλει τα συμπεράσματά του, τα οποία δυστυχώς δεν ήταν ευοίωνα⁵²⁵.

Η κατάσταση επιδεινώνεται όταν το Υπουργείο Στρατιωτικών αρνείται να μετατάξει Αξιωματικούς στην Αεροπορία, μ' αποτέλεσμα οι κενές θέσεις να στελεχωθούν με Αξιωματικούς που πρόθυμα διέθεσε το Υπουργείο Ναυτικών. Αυτό προκάλεσε στους εκ του Στρατού προερχομένους αξιωματικούς αρνητική προδιάθεση, πυροδοτώντας συγκρούσεις που οδήγησαν το νεοσύστατο Υπουργείο σε συνθήκες διάλυσης. Χαρακτηριστική είναι η άποψη του Πτεράρχου ε.α. Π. Οικονομάκου, αξιωματικού με προέλευση από το Στρατό Ξηράς, που ανέφερε ότι το Υπουργείο Ναυτικών επεδίωκε να ελέγξει το Υπουργείο Αεροπορίας⁵²⁶. Βεβαίως, αυτό δεν ήταν αληθές, καθώς στην πορεία προέκυψαν ζητήματα αρχαιότητας μεταξύ των στελεχών των δύο Κλάδων που πυροδότησαν εντάσεις, έφεραν στην επιφάνεια σκάνδαλα κακοδιαχείρισης, προμηθειών κτλ τόσο της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου, όσο και στελεχών της Αεροπορίας. Αυτά, μαζί με την πολιτική αστάθεια της περιόδου 1932-1936 και την οικονομική δυσπραγία της χώρας, έγιναν αντικείμενο εκμετάλλευσης από ομάδα αξιωματικών, που προκάλεσαν την υπογραφή πρωτοκόλλων τιμής με σκοπό την απομάκρυνση στελεχών και της ηγεσίας του Υπουργείου.

⁵²⁵ «Τις εντυπώσεις μου από την επιθεώρησι ανέφερα στον Πρόεδρο της Κυβερνήσεως και επρότεινα ν' αντικατασταθεί ο Αδαμίδης και να αναλάβει ο Π. Βούλγαρης τα καθήκοντα του Διευθυντού του Υπουργείου. Ο Βενιζέλος συνεφώνησε κατ' αρχάς μαζί μου και είχα ετοιμάσει ήδη τις σχετικές διαταγές, αλλά όταν τις παρουσίασα να τις υπογράψει, με παρεκάλεσε να κρατήσω τον Αδαμίδη λίγο καιρό στην Αεροπορία με την ελπίδα να συμμορφωθεί με την νέα κατάσταση. Διάφοροι ανώτατοι αξιωματικοί τον είχαν παρακαλέσει να κρατήσει τον Αδαμίδη στην Αεροπορία. Ομολογώ πως ήταν σφάλμα μου που δεν επέμενα να τον απομακρύνω, δεν θέλησα όμως να δυσαρεστήσω τον Βενιζέλο. Τον τοποθέτησα τότε Διοικητή των Μονάδων της Βορείου Ελλάδος με έδρα τη Θεσσαλονίκη και ανέθεσα στον Βούλγαρη την διεύθυνσι του Υπουργείου. Πριν αρχίσω ακόμη τη δουλειά μου είχα ν' αντιμετωπίσω διάφορες και ποικίλες αντιδράσεις. Η τοποθέτησις του πλοιάρχου Βούλγαρη δυσαρέστησε τα στελέχη της Στρατιωτικής Αεροπορίας αλλά και αξιωματικοί της Ναυτικής Αεροπορίας δεν ήταν ικανοποιημένοι,.... οι αξιωματικοί της φοβούνταν λόγω της προελεύσεως μου από την Στρατιωτική Αεροπορία ότι θα υπεστήριζα και θα επέβαλα την Γαλλική οργάνωσι. Αι αντιδράσεις δεν εξεδηλώθησαν από τα στελέχη απ' ευθείας αλλά μέσω των Υπουργείων των Στρατιωτικών και των Ναυτικών, τα οποία έβλεπαν με μεγάλη δυσαρέσκεια την ίδρυσιν του νέου υπουργείου και είχαν ίσως το δικαιολογημένο παράπονο ότι ο Βενιζέλος δεν ζήτησε τη γνώμη των για την ίδρυσί του. Ήταν αφάνταστα τα εμπόδια και οι δυσκολίες που παρενέβαλαν στην ίδρυσιν του Υπουργείου...» Αλέξανδρος Ζάννας, «Θλιβεραί διαπιστώσεις ... εμφύχου υλικού της Αεροπορίας», *Το Βήμα*, 3 Φεβρουαρίου 1955.

⁵²⁶ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σελ. 81.

Ο Ζάννας αρχικά, σε συνεργασία με τον Διευθυντή του Υπουργείου Αεροπορίας, στρατηγό Μερεντίτη, εκπόνησαν 10ετή μελέτη προγράμματος βαθμιαίας ανάπτυξης της Αεροπορίας σύμφωνα με τις ανάγκες της Εθνικής Άμυνας και τις δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας⁵²⁷, πριν ακόμη αρχίσει η επεξεργασία του οργανισμού και των συναφών προσχεδίων⁵²⁸. Η κατάσταση των Αεροπορικών Δυνάμεων πριν την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας ήταν ανεπαρκής για την κάλυψη των αναγκών της Εθνικής Άμυνας. Σύμφωνα με έκθεση του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, η Στρατιωτική Αεροπορία διέθετε 87 αεροσκάφη αναγνωρίσεως, διώξεως και εκπαιδεύσεως, εκ των οποίων τα 30 πεπαλαιωμένα και χωρίς υλικά οπλισμού, συνεννοήσεως, φωτογραφίας και αεροναυτιλίας. Η δε Ναυτική Αεροπορία διέθετε 45 αεροσκάφη, εκ των οποίων μόνο τα 17 κρίνονταν αξιόμαχα, ενώ διέθεταν επαρκές πολεμικό υλικό. Ουσιαστικά η ανεπάρκεια των μέσων εστιαζόταν στα αεροπλάνα διώξεως, στα τορπιλοπλάνα και στον εφοδιασμό των Μονάδων. Για το σκοπό αυτό, το Υπουργείο αμέσως μετά τη σύστασή του, ζήτησε την υποβολή των απαιτήσεων σε πτητικό υλικό, προκειμένου να προβεί στην κατάρτιση ενός προγράμματος εκσυγχρονισμού των μέσων και κάλυψης των ελλείψεων. Αν και τα επιτελεία ζήτησαν 775 αεροσκάφη για την κάλυψη των αναγκών τους, το Υπουργείο Αεροπορίας λαμβάνοντας υπ' όψιν την αξία των αεροπλάνων, των υλικών εξοπλισμού και εφοδιασμού τους, τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις, το μέγεθος του Οργανισμού που θα έπρεπε να δημιουργηθεί για την υποστήριξή τους και τις διατιθέμενες πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέβαλε τον Μάρτιο του 1931 στην Κυβέρνηση απαιτήσεις 1 δισεκατομμυρίου δραχμών για την προμήθεια 340 αεροσκαφών και του απαραίτητου εξοπλισμού τους, καθώς και για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Η δύναμη αυτή των μέσων θα αποτελούσε τον αρχικό πυρήνα του Υπουργείου, ο οποίος θα συμπληρωνόταν στη συνέχεια ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες της χώρας⁵²⁹.

⁵²⁷ Υπό το πρίσμα της Μεγάλης Διεθνούς Οικονομικής Κρίσης του 1929.

⁵²⁸ «...Η μελέτη του αεροπορικού προγράμματος απέδειξε και πάλιν ότι τα Επιτελεία του Ναυτικού και του Στρατού δεν είχαν ιδέα της χρησιμοποίησεως και της εξελίξεως της Αεροπορίας. Όταν εζητήσαμε να μας γνωρίσουν τις ανάγκες τους σε αεροπλάνα το Γενικό Επιτελείο Στρατού ζητούσε μια τεραστίαν αύξησιν αεροπλάνων αναγνωρίσεως και διώξεως...». Αλέξανδρος Ζάννας, «Επερώτησις του Λαϊκού Κόμματος δια τα ζητήματα της αεροπορίας, προκαλεί ολονύκτιον συζήτησιν εις την βουλήν. – Η απάντησις του υφυπουργού ήτο τόσον πλήρης, ώστε ο Βενιζέλος δεν ηγόρευσε», *Το Βήμα*, 5 Φεβρουαρίου 1955.

⁵²⁹ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 38-42.

Το 1930 ιδρύθηκε το Υπουργείο Αεροπορίας και η ενοποιημένη πλέον ΠΑ καθιερώθηκε ως αυτοτελής Κλάδος των Ενόπλων Δυνάμεων⁵³⁰. Την 1^η Ιανουαρίου 1930 περιήλθαν στη δικαιοδοσία του Υπουργείου όλες οι σχετικές υπηρεσίες που ήταν διασκορπισμένες σε άλλα Υπουργεία⁵³¹. Με ταχείς ρυθμούς ανασυγκροτήθηκαν οι εναέριες δυνάμεις, αναδιοργανώθηκαν οι Διοικήσεις και οι Μονάδες, έγινε προσπάθεια ενοποίησης του ετερόκλητου προσωπικού, για τη συστηματοποίηση και ενοποίηση της εκπαίδευσης και της κατασκευής πολλών έργων υποδομής. Αποτέλεσμα των ενεργειών αυτών ήταν η σταδιακή και σταθερή ενίσχυση των αεροπορικών δυνάμεων, η βελτίωση της συντήρησης και επισκευής του αεροπορικού υλικού, η αναβάθμιση της εκπαίδευσης του προσωπικού, η βελτίωση των υποδομών κ.ά.⁵³². Βεβαίως, υπήρξαν και ενέργειες του Αλ. Ζάννα οι οποίες αμφισβητήθηκαν από πολιτικούς και στρατιωτικούς κύκλους, καθώς χαρακτηρίστηκαν ως λανθασμένες ή άστοχες⁵³³.

Στο πλαίσιο των ζυμώσεων για την διατήρηση ισορροπιών μεταξύ των διαφορετικών ομάδων που επεδίωκαν τουλάχιστον τη διατήρηση των κεκτημένων τους, η δομή του Υπουργείου πέρασε από διάφορα στάδια αναπροσαρμογής. Σε Νομοθετικό Διάταγμα της 5^{ης} Φεβρουαρίου 1930 στο Υπουργείο υπήχθησαν οι Διευθύνσεις της Πολεμικής, της Πολιτικής Αεροπορίας και η αντίστοιχη των Οικονομικών Υπηρεσιών και τα Τμήματα Τεχνικών Υπηρεσιών, Δημοσίων Έργων και το Μετεωρολογικό. Στη Διεύθυνση της Πολεμικής Αεροπορίας υπήχθησαν οι αντίστοιχες της Στρατιωτικής και της Ναυτικής Αεροπορίας. Ωστόσο εξακολουθούσαν να υφίστανται δυο διαφορετικές διοικήσεις, της ΝΑ που έδρευε στο Παλαιό Φάληρο και του Στρατού στη Θεσσαλονίκη. Στις 5 Φεβρουαρίου 1930 εκδόθηκε το ΠΔ «Περί Οργανώσεως Διοικήσεως των Δυνάμεων Αεροπορίας Στρατού», όπου το Α΄ Σύνταγμα Αεροπλάνων υπαγόταν απ' ευθείας στο Υπουργείο Αεροπορίας και τα Β΄ και Γ΄ στην έδρα της Διοίκησης. Με νέο

⁵³⁰ Η ενοποιημένη ΠΑ καθιερώθηκε ως αυτοτελής Κλάδος των Ενόπλων Δυνάμεων με το Νόμο 5121 «Περί Οργανισμού της ΠΑ» την 10η Ιουλίου 1931.

⁵³¹ ΓΕΑ, Τόμος Γ΄, σ. 26.

⁵³² ΓΕΑ, Τόμος Γ΄, σ. 25-26.

⁵³³ ΓΕΑ, Τόμος Γ΄, σ. 27.

διάταγμα της 7^{ης} Μαΐου 1930, καταργήθηκε σε μεγάλο βαθμό η ενοποίηση προβλέποντας ξεχωριστά Επιτελεία και Υπηρεσίες Προσωπικού, δηλαδή δύο εντελώς ανεξάρτητες υποδιευθύνσεις, ενώ κοινά παρέμειναν το υγειονομικό και δικαστικό τμήμα. Για να αρθεί η προηγούμενη τροποποίηση που ουσιαστικά αναιρούσε την ίδια την ενοποίηση, εκδόθηκε στις 23 Σεπτεμβρίου 1930 νέο Διάταγμα⁵³⁴ που κατήργησε το Γραφείο Υπουργού και επανέφερε την Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας, τα στελέχη της οποίας προέρχονταν και από τους δύο Κλάδους και τροποποίησε τη διεύθυνση οικονομικών σε επιμελητεία αναλαμβάνοντας και το εφοδιαστικό κομμάτι του Όπλου.⁵³⁵ Με το Νόμο 5121 «Περί Οργανισμού της ΠΑ» της 10^{ης} Ιουλίου 1931,⁵³⁶ η ΠΑ συγκροτήθηκε ως ανεξάρτητος Κλάδος των Ενόπλων Δυνάμεων, στην οποία υπήχθη και η Πολιτική Αεροπορία. Ορίστηκαν η Ιη Διοίκηση Αεροπορίας με έδρα το αεροδρόμιο Σέδες και η ΙΙα με έδρα το Παλαιό Φάληρο. Επιπλέον, οι δυνάμεις οργανώθηκαν σε τρεις Σμηναρχίες, σε δύο Εφεδρικές Σμηναρχίες και δύο Αεροπορικές Βάσεις, η καθεμία εκ των οποίων αποτελούνταν από Μοίρες και Σμήνη⁵³⁷.

Ο ίδιος ο Υπουργός ανέλαβε την ίδρυση της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας στην Ελλάδα, με την κατάρτιση και προώθηση για ψήφιση του Νόμου 5258/1931, με σκοπό τη μελέτη των κλιματολογικών φαινομένων της χώρας και την παροχή προγνώσεων καιρού για χρήση από την Πολεμική και την Πολιτική Αεροπορία. Θα υπάγονταν στο Υπουργείο με πρόεδρο τον ίδιο τον υπουργό και μέλη από σχετικούς επιστημονικούς χώρους. Δημιουργήθηκε ένα δίκτυο Μετεωρολογικών Σταθμών σ' όλη την Ελλάδα που στελεχώθηκε από προσωπικό διαφόρων κατηγοριών και ειδικοτήτων. Η ίδρυσή της αποτέλεσε σημαντικό επίτευγμα κυρίως για την ανάπτυξη της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα⁵³⁸.

⁵³⁴ «Περί Οργανισμού Αεροπορίας», ΦΕΚ 340, της 7^{ης} Οκτωβρίου 1930), ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 30.

⁵³⁵ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ.30.

⁵³⁶ ΦΕΚ 204 της 15^{ης} Ιουλίου 1930, ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 32.

⁵³⁷ Η Α' Σμηναρχία στο Τατόι, η Β' στη Λάρισα, η Γ' στη Θεσσαλονίκη, η 1^η Εφεδρική στη Θήβα, η 2^η Εφεδρική στο Τατόι, η Α' Αεροπορική Βάση στο Φάληρο και η Β' στο Βόλο. ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 33.

⁵³⁸ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 53 - 54.

Εξαιρετικά νευραλγικό ρόλο διατέλεσε το Τμήμα Δημοσίων Έργων, αρμοδιότητα του οποίου ήταν η μελέτη και κατασκευή αεροδρομίων, αερολιμένων, αεροπορικών βάσεων και λοιπών αεροπορικών εγκαταστάσεων και η προμήθεια όλου του απαραίτητου εξοπλισμού για την εύρυθμη λειτουργία τους⁵³⁹.

Στο μεταξύ, η Σχολή Αεροπλοΐας στο Σέδες, συνέχιζε να λειτουργεί για την εκπαίδευση αξιωματικών της ΣΣΕ, ως παρατηρητές, οι οποίοι λίγους μήνες μετά την ολοκλήρωσή της, ξανακλήθηκαν να εκπαιδευτούν ως χειριστές. Παράλληλα δίνεται η ευκαιρία σε απόφοιτους αξιωματικούς «παρατηρητές» της Σχολής μεταξύ 1925-1930, να εκπαιδευτούν ως χειριστές αεροσκαφών σε μια σύντομη εκπαίδευση διάρκειας τριών μηνών, καθώς είχαν ήδη αποκτήσει την αεροπορική νοοτροπία. Η τελευταία Σειρά αξιωματικών της ΣΣΕ παρουσιάζεται στο Σέδες τον Απρίλιο του 1931, οι οποίοι θα εκπαιδευτούν ως χειριστές-παρατηρητές, σε ένα πρόγραμμα διάρκειας 14 μηνών. Στη συνέχεια η Σχολή μετονομάζεται σε «Κέντρο Πτητικής Εκπαιδεύσεως» υπαγόμενο στη Γ' Σμηναρχία, καθώς πλέον έχει ιδρυθεί η Σχολή Αεροπορίας (μετέπειτα Σχολή Ικάρων) στο Τατόι⁵⁴⁰. Παράλληλα, στη Ναυτική Αεροπορική Σχολή στο Τατόι, στο τέλος του 1931 και στις αρχές του 1932 παρουσιάζονται Σημαιοφόροι που εκπαιδεύονται ως χειριστές για το Πολεμικό Ναυτικό, οι οποίοι μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσής τους

⁵³⁹ «...η Υπηρεσία Δημοσίων Έργων, τη διεύθυνσι της οποίας ανέλαβε ο κ. Κορωνάιος. Έπρεπε το γρηγορότερο να εκτελεσθούν τα απαραίτητα δημόσια έργα, διότι χωρίς αυτά η οργάνωσις της Αεροπορίας δεν ήταν δυνατή. Αεροπορία χωρίς επίγειες εγκαταστάσεις δεν είναι δυνατόν να νοηθή. Και αρχίσαμε αμέσως τη βελτίωσι των υπάρχοντων Αεροδρομίων και την κατασκευή νέων. Τα Αεροδρόμια Τατοΐου, Σέδες, και Λαρίσης επεξετάθηκαν, ισοπεδώθηκαν, πλουτίσθηκαν με νέες τεχνικές εγκαταστάσεις, νυχτερινό φωτισμό, υπόγειες δεξαμενές βενζίνης και άλλα τεχνικά έργα. Κατασκευάσθηκαν επίσης μόνιμα μεταλλικά υπόστεγα για τη στέγασι των αεροπλάνων, ένα στο Φάληρο, δύο στο Τατόι και δύο στο Σέδες, διαστάσεως περίπου τριών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων το καθένα. Έγιναν νέα Αεροδρόμια στο Αγρίνιο, Μεσολόγγι, Γιάννινα, Τανάγρα, Αταλάντη, Κατερίνη κτλ. Επεξετάθη ο αερολιμήν Κερκύρας και γενικά ελήφθησαν όλα τα δυνατά μέτρα ασφαλείας για τις αεροπορικές συγκοινωνίες της Πολιτικής Αεροπορίας. Εκτελέσθηκαν επίσης σοβαρώτατα έργα για την εγκατάστασι των αεροπορικών μονάδων. Στο Φάληρο, στο Τατόι, στη Λάρισα, στη Θεσσαλονίκη εκτίσθηκαν κτίρια διαμονής αξιωματικών, Διοικητήρια, τεχνικά εργαστήρια, κτίρια συγχρονισμένα με βάσι ένα γενικότερο πρόγραμμα οργανώσεως ολόκληρης της Αεροπορίας. Και όλα αυτά επιπλώθηκαν με απλά και στερεά έπιπλα με όλους τους κανόνες της υγιεινής...». Αλέξανδρος Ζάννας, «Ο σμήναρχος Dacre εκφράζεται με ενθουσιασμόν δια τας προόδους της Ελληνικής Αεροπορίας-Και όμως η Κυβέρνησις Τσαλδάρη αντιμετωπίζει ζήτημα καταργήσεως του Υπουργείου Αεροπορίας», *Το Βήμα*, 15 Φεβρουαρίου 1955.

⁵⁴⁰ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 379-386, Αθήνα, 1983.

μετατάχθηκαν εθελοντικά στην νεοσύστατη ανεξάρτητη Πολεμική Αεροπορία⁵⁴¹.

Με τη σύσταση του Υπουργείου, το προσωπικό αριθμούσε 151 αξιωματικούς και 140 υπαξιωματικούς Ιπταμένους⁵⁴², 13 αξιωματικούς και 189 υπαξιωματικούς Τεχνικούς. Για την υπάρχουσα δύναμη αεροσκαφών, η δύναμη των Ιπταμένων ήταν ικανοποιητική, ενώ ανεπαρκής ήταν αυτή των Τεχνικών. Για την προαγωγή των αξιωματικών Ιπταμένων, απαιτούνταν ο προτεινόμενος αξιωματικός να έχει συμπληρώσει ανάλογα με το βαθμό ένα ελάχιστο αριθμό εξαμήνων πτητικής ενέργειας⁵⁴³. Η στράτευση του προσωπικού βασιζόταν στην εθελοντική κατάταξη των νέων για υπηρεσία ως υπαξιωματικοί Ιπτάμενοι ή ως προσωπικό άλλων ειδικοτήτων και στους στρατεύσιμους που επιθυμούσαν να υπηρετήσουν τη θητεία τους στην Αεροπορία ως βοηθητικό προσωπικό. Κατά περιόδους προκηρυσσόταν διαγωνισμοί για την εισαγωγή εθελοντών για την κάλυψη θέσεων υπαξιωματικών Ιπταμένων με τετραετή υποχρεωτική υπηρεσία και εφ' όσον το επιθυμούσαν είχαν τη δυνατότητα να επανακαταταγούν ως μόνιμοι υπαξιωματικοί. Ανάλογες ρυθμίσεις προβλέπονταν και για τις άλλες ειδικότητες⁵⁴⁴. Η εφαρμογή του προγράμματος προκάλεσε την αντίδραση των στελεχών των δύο Υπουργείων, τα οποία συγχωνεύτηκαν υπό κοινή ιεραρχία: *«Διά του Νόμου 5124 «περί ιεραρχίας και προβιβασμού των στελεχών της Αεροπορίας» και εν συνδυασμώ με τον Νόμον 5121 συνετελέσθη η συγχώνευσις του προσωπικού των δύο Υπουργείων με κοινήν ιεραρχίαν και καθορισμόν ειδικής στολής, εκόπηκαν δηλαδή οριστικά οι δεσμοί που υπήρχαν λόγω της προελεύσεώς των με τα Υπουργεία Στρατιωτικών και Ναυτικών. Κατεβλήθη κάθε προσπάθεια να συντελεσθή η συγχώνευσις χωρίς αδικίες, χωρίς να θίγουν κεκτημένα πράγματικά δικαιώματα των στελεχών... Η επετηρίς αυτή, μολονότι ήταν δίκαιη και αμερόληπτη κανένα δεν ευχαρίστησε. Τόσον οι εκ του Στρατού, όσον και οι εκ του Ναυτικού προερχόμενοι ενόμισαν ότι αδικήθησαν, κανένας δεν έλαβε υπ' όψιν, δεν*

⁵⁴¹ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 391-398, Αθήνα, 1983.

⁵⁴² 3 Συνταγματάρχες, 4 Αντισυνταγματάρχες, 25 Ταγματάρχες, 43 Λοχαγοί, 38 Υπολοχαγοί, 34 Ανθυπολοχαγοί, 57 Ανθυπασπιστές, 21 Επιλοχίες, 65 Λοχίες. ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 35.

⁵⁴³ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 35.

⁵⁴⁴ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 38.

σκέφθηκε ότι πρέπει κάποτε να θυσιάζεται το δίκαιον του ενός μπροστά στο γενικότερο συμφέρον του τόπου»⁵⁴⁵. Πράγματι, μετά από ενάμιση χρόνο, το προσωπικό συγχωνεύεται σε μια κοινή «επετηρίδα», που ονομάστηκε «χτένι», ύστερα από την φιλότιμη προσπάθεια της επιτροπής να το κατατάξει όσο γινόταν πιο αμερόληπτα και δίκαια. Έργο ιδιαίτερα δύσκολο, καθώς τα στελέχη προέρχονταν από 17 διαφορετικές κατηγορίες (προσόντων, μόρφωσης, Σχολή προέλευσης). Αρχικά, δόθηκε μια μεταβατική περίοδος, όπου συνυπήρχαν και τα τρία είδη στολών (στολή όπλου προέλευσης στρατού και ναυτικού, στολή αεροπορίας). Μάλιστα, τα στελέχη του Στρατού Ξηράς, δεν συμφωνούσαν με τα διακριτικά της νέας στολής, καθώς ακολουθούσε το πρότυπο της R.A.F., μ' αποτέλεσμα η στολή να φέρει τα διακριτικά και των δύο Κλάδων των ΕΔ. Η αντίδραση και η αντίσταση του προσωπικού στην ενοποίηση, οφείλεται στις διαφορετικές τους νοοτροπίες, οι οποίες προκαλούσαν αντιζηλίες, προσκόμματα στη μεταξύ τους συνεργασία και προστριβές που διαιωνίζονταν. Οι ονομασίες των βαθμών που χρησιμοποιούνται σχεδόν έως σήμερα, καθιερώθηκαν από τον ίδιο τον Αλέξανδρο Ζάννα, σε συνεργασία με τον Πλωτάρχη Παν. Βήλο και τους γλωσσολόγους Μανώλη Τριανταφυλλίδη και Αλέξανδρο Δελμούζο⁵⁴⁶, τις οποίες δημιούργησαν με βάση τις λέξεις «Σμήνος» και «Σμηναρχία»⁵⁴⁷.

Ένα από τα ζωτικότερα προβλήματα που απασχόλησαν το Υπουργείο Αεροπορίας ήταν η στελέχωσή της Αεροπορίας με στελέχη ανώτερου μορφωτικού επιπέδου από άποψη επιστημονικής και τεχνικής κατάρτισης,

⁵⁴⁵ Αλέξανδρος Ζάννας, «Επερώτησις... ο Βενιζέλος δεν ηγόρευσε», *Το Βήμα*, 5 Φεβρουαρίου 1955.

⁵⁴⁶ Ο Εμμανουήλ Τριανταφυλλίδης συγκαταλέγεται στους κορυφαίους Έλληνες φιλόλογους και γλωσσολόγους, αφού το όνομά του συνδέθηκε με τη σύνταξη του ιστορικού Λεξικού της Ελληνικής Γλώσσας και τους αγώνες της δεκαετίας του 1910-20 για την καθιέρωση της δημοτικής γλώσσας. Η πρωτοπόρα δράση του οδήγησε στην κατάκτηση της γλωσσολογικής μεταρρύθμισης του 1917 με την επιβολή της δημοτικής στα αναγνωστικά των τεσσάρων πρώτων τάξεων του δημοτικού σχολείου. Το εγχείρημα υπονομεύτηκε μετά την πτώση του Ε. Βενιζέλου το 1920. Μνημειώδη έχουν μείνει τα έργα του Ιστορική Εισαγωγή (1938) και Νεοελληνική Γραμματική της Δημοτικής Γλώσσας (1941). Ο Αλέξανδρος Δελμούζος θεωρείται μια από τις σημαντικότερες προσωπικότητες στον χώρο της νεοελληνικής εκπαίδευσης. Το πρότυπο εκπαιδευτικό του όραμα, η κριτική του ενάντια στο δασκαλοκεντρισμό, οι απόψεις του για το «Νέο Σχολείο», αλλά και οι παιδαγωγικές του αρχές που έθεταν το μαθητή στο κέντρο της εκπαιδευτικής δραστηριότητας είναι μερικά από τα σημεία του έργου του που το καθιστούν διαχρονικό.

⁵⁴⁷ Εκτός από τον βαθμό του Υποστράτηγου που τροποποιήθηκε σε Υποπτέραρχο. Επίσης, καθορίστηκε και ειδική στολή, κόβοντας έτσι τον ομφάλιο λώρο με τα άλλα Υπουργεία, χωρίς ωστόσο αυτό να ικανοποιήσει τα στελέχη της. ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 36.

ικανό να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις μιας σύγχρονης για την εποχή αεροπορικής δύναμης. Έπρεπε να εξαλειφθούν τα εμπόδια που προκαλούσε η ανομοιομορφία του προσωπικού, καθώς η προέλευσή του ήταν ποικίλη, ενώ σε επίπεδο τακτικής, οι δύο Αεροπορίες έδιναν βάρος σε άλλα αντικείμενα εκπαίδευσης, με εκπαιδευτές κυρίως εμπειρικούς και χωρίς επαρκείς θεωρητικές γνώσεις. Επομένως, ήταν αναγκαίο να ιδρυθούν σχολές παραγωγής στελεχών διαφόρων ειδικοτήτων με σκοπό την παροχή ομοιογενούς εκπαίδευσης υψηλού μορφωτικού επιπέδου, ώστε να δημιουργηθεί σταδιακά η αναγκαία βάση που θα βοηθούσε στην ενοποίηση του προσωπικού. Την εισήγηση αυτή είχε υποβάλλει στον Ζάννα ο Διοικητής της Α.Β. Φαλήρου Πλωτάρχης Π. Βήλος⁵⁴⁸ και προς την κατεύθυνση αυτή ψηφίσθηκαν οι νόμοι 5121/1931 «Περί Οργανισμού της ΠΑ» και 5123/1931 «Περί εκπαιδύσεως της ΠΑ» της 10^{ης} Ιουλίου 1931, ώστε να ανταποκριθεί το Υπουργείο στους επιδιωκόμενους σκοπούς του. Με το άρθρο 19 ιδρύθηκε στο Τατόι η Σχολή Αεροπορίας, μετέπειτα Σχολή Ικάρων (1967), η οποία υπήρξε το φυτώριο των νέων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών Ιπταμένων, αλλά και άλλων ειδικοτήτων και γρήγορα βρέθηκε στο επίκεντρο των πολιτικών και στρατιωτικών αντιπαραθέσεων. Βεβαίως και υπήρξαν αντιδράσεις για την ίδρυσή της, κυρίως από υπαξιωματικούς προερχόμενους από τη Σχολή Σέδες, οι οποίοι κινδύνευαν να βρεθούν είτε πίσω στην επετηρίδα, καθώς οι απόφοιτοι της Σχολής Αεροπορίας θα έμπαιναν μπροστά τους, είτε γιατί κάποιοι από αυτούς δεν θα ήταν απαραίτητοι και ενδεχομένως να απομακρύνονταν από το στράτευμα. Οπωσδήποτε υπήρχαν και υποστηρικτές, οι οποίοι προέρχονταν κυρίως από τους αξιωματικούς των Σχολών Ευελπίδων και Δοκίμων, καθώς και κάποιοι υψηλόβαθμοι, οι οποίοι δεν επηρεάζονταν από τη λειτουργία της ΣΑ⁵⁴⁹. Ο σκοπός της Σχολής Αεροπορίας ήταν η παροχή εκπαίδευσης επιπέδου Πολυτεχνείου, κολεγιακή αγωγή, στρατιωτική πειθαρχία, αθλητική εκπαίδευση επιπέδου αθλητών και Αεροπορική εκπαίδευση, βασιζόμενοι στο σύστημα και του κανονισμού της Αγγλικής Σχολής. Αυτό προϋπέθετε το διορισμό καθηγητών υψηλού

⁵⁴⁸ Την πρόταση για κοινή παραγωγή Ιπταμένων χειριστών από μια νέα Σχολή Αεροπορίας, καταργούμενων όλων των άλλων παραγωγικών Σχολών και Κέντρων Εκπαίδευσης, ανέφερε σε συζήτησή του προς τον Αλέξανδρο Ζάννα, ο Πλωτάρχης Βήλος, σαφώς επηρεασμένος από το βρετανικό σύστημα πτητικής εκπαίδευσης, στο οποίο είχε γαλουχηθεί για δύο χρόνια. Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 461-462, Αθήνα, 1983.

⁵⁴⁹ Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, σ. 463, Αθήνα, 1983.

μορφωτικού επιπέδου. Πράγματι, διορίστηκαν ο καθηγητής Δημήτριος Χόνδρος,⁵⁵⁰ ο οποίος δίδασκε Φυσική, ο Θ. Τσατσάς Χημεία,⁵⁵¹ ο καθηγητής Γυμναστικής Γ. Τσακίρης⁵⁵² κ.ά. Παράλληλα, για την εκπαίδευση των τεχνιτών ιδρύθηκε στο Παλαιό Φάληρο η Σχολή Τεχνιτών Αεροπορίας, ενώ για την κάλυψη των αναγκών με ανώτερο τεχνικό προσωπικό λειτουργούσε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων η Τεχνική Σχολή. Τέλος, για τη συστηματική εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του Ιπτάμενου προσωπικού, πέραν από τη Σχολή Αεροπορίας, ιδρύθηκαν η Σχολή Βολής, η Σχολή Ανωτέρας Αεροπορικής Εκπαίδευσης, το Κέντρο Ναυτικής Αεροπορικής Εκπαίδευσης, τα Κέντρα Εκπαιδύσεως Επικούρων Παρατηρητών (Στρατού – Ναυτικού), το Κέντρο Εκπαιδύσεως Εκπαιδευτών Πτήσεων και το Κέντρο Εκπαιδύσεως Στρατευσίμων Χειριστών, το οποίο ουσιαστικά δεν λειτούργησε ποτέ στην πράξη⁵⁵³. Η έλλειψη σύγχρονων εκπαιδευτικών μέσων και η ανομοιογενής προέλευση του προσωπικού δεν επέτρεψε, αρχικά τουλάχιστον, να επιτευχθούν ουσιαστικά αποτελέσματα σε όλους τους ανωτέρω τομείς, καθώς τα νέα εκπαιδευτικά προγράμματα προσέκρουσαν στη δυσπιστία του προσωπικού⁵⁵⁴.

Μετά την ήττα του Βενιζέλου, εκτός από τις προστριβές μεταξύ στελεχών του Στρατού και του Ναυτικού, οι βενιζελικοί αξιωματικοί

⁵⁵⁰ Σπούδασε στο Πανεπιστήμιο της Αθήνας και αναγορεύτηκε διδάκτωρ των Φυσικών Επιστημών. Συνέχισε τις σπουδές του στη Γερμανία στο Γκέτιγκεν και Μόναχο, όπου αναγορεύτηκε εκ νέου διδάκτωρ της Φυσικής. Επέστρεψε και διορίστηκε Υποεπιμελητής του Χημικού εργαστηρίου του Εθνικού Πανεπιστημίου. Διορίστηκε τακτικός καθηγητής της Φυσικής το 1912 και διετέλεσε Πρόεδρος της Γεωδαιτικής και Γεωφυσικής Επιτροπής του Κράτους και Πρόεδρος του Τηλεπικοινωνιακού Συμβουλίου και του Γνωμοδοτικού Τεχνικού Συμβουλίου ραδιοφωνίας.

⁵⁵¹ Ο Θ. Τσατσάς, διετέλεσε διευθυντής του Πυριτιδοποιείου.

⁵⁵² Ήταν αριστούχος της Γυμναστικής Ακαδημίας, είχε σπουδάσει στις ΗΠΑ τα τότε σύγχρονα συστήματα Φυσικής Αγωγής, όπως πετοσφαίριση και καλαθοσφαίριση και ήταν προπονητής του Παναθηναϊκού Α.Ο.

⁵⁵³ «Η εκπαίδευση των στελεχών της αεροπορίας, ιδίως της Στρατιωτικής, ήταν απόλυτα εμπειρική... Όταν διετάξαμε την μετεκπαίδευση όλων των ιπταμένων μερικοί από τους παλαιούς χειριστές εθίγησαν και εθεώρησαν προσβλητική την μετεκπαίδευση. Επέμεινα όμως και τους ανάγκασα να παρακολουθήσουν τα μαθήματα. Τα αποτελέσματα ήταν τόσο φανερά που αναγκάστηκαν και αυτοί να ομολογήσουν ότι η μετεκπαίδευση ήταν απαραίτητη, ότι προηγουμένως δεν ήξεραν να πετούν. Το βέβαιον είναι πως όλοι οι εκπαιδευταί εργάστηκαν με ζήλο και ενθουσιασμό άξιο παντός επαίνου. Οι περισσότεροι απ' αυτούς είχαν βραβευθεί στο εξωτερικό για την επίδοσή στα μαθήματά των. Στην Κεντρική Σχολή Εκπαιδύσεως της Βρετανίας μεταξύ 120 εκπαιδευομένων οι 7 Έλληνες ήλθαν πρώτοι». Αλέξανδρος Ζάννας, «Πρωτοφανής αντίδραση από μέρους του στρατού και του ναυτικού κατά της ιδρύσεως του Υπουργείου Αεροπορίας-Ο Ελευθέριος Βενιζέλος εκπλήσεται προ της αμάθειας των επιτελαρχών του στρατού», *Το Βήμα*, 8 Φεβρουαρίου 1955.

⁵⁵⁴ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 42 - 53.

αντιμάχονταν τους αντιβενιζελικούς. Αν και το Υπουργείο Αεροπορίας είχε καταφέρει σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα να έχει επιτελέσει σημαντικό έργο, η έλλειψη ψυχικής ενότητας του προσωπικού προκάλεσε την άσκηση έντονων πιέσεων από μεγάλη μερίδα του Σώματος για την κατάργηση του Υπουργείου. Συστάθηκε μάλιστα επιτροπή, η οποία γνωμοδότησε υπέρ της κατάργησής του Υπουργείου, προφασιζόμενη οικονομικούς λόγους. Την κρίσιμη αυτή στιγμή ο Ελ. Βενιζέλος απηύθυνε δύο επιστολές προς τον Πρωθυπουργό Π. Τσαλδάρη, οι οποίες τον επηρέασαν εξαιτίας των επιχειρημάτων τους και της βαθύτατης ειλικρίνειας του περιεχομένου τους⁵⁵⁵. Ο Πρωθυπουργός Παναγής Τσαλδάρης, αφού έλαβε την επιστολή, επισκέφθηκε τον Υπουργό των Ναυτικών κ. Χατζηκυριάκο στο σπίτι του και συνεργάσθηκε μαζί του για το ανωτέρω θέμα. Ο Υπουργός του έθεσε υπ' όψιν το πρακτικό της Επιτροπής που απεφάνθη για το χωρισμό της Αεροπορίας στα δύο Υπουργεία, αν και δεν επρόκειτο να επιτευχθεί ουσιαστικά κάποια μείωση του λειτουργικού κόστους του Όπλου. Ο Τσαλδάρης τόνισε στους εκπροσώπους του Τύπου ότι θα απαντούσε άμεσα στις επιστολές του Ελ. Βενιζέλου και ότι η Κυβέρνηση ήταν η μόνη αρμόδια για να κρίνει αν η κατάργηση της Αεροπορίας θα επέφερε οικονομία στο κράτος. Επίσης, ότι ήδη είχε επιφορτίσει τον Υπουργό των Ναυτικών για τη σύγκληση της δεύτερης επιτροπής από πρόσωπα περισσότερο εξειδικευμένα. Ο Πρωθυπουργός εξέφρασε την άποψη να εξετασθεί η υπαγωγή του συνόλου των αεροπορικών υπηρεσιών σε ένα εκ των δύο πολεμικών υπουργείων υπό ενιαία διεύθυνση⁵⁵⁶. Έτσι, συγκάλεσε στις 3 Δεκεμβρίου 1932 για δεύτερη φορά την επιτροπή, η οποία τάχθηκε ξανά υπέρ της διάλυσης του Υπουργείου. Τελικά, ο Πρωθυπουργός δεν εισάκουσε τους πολεμίους της ανεξάρτητης Αεροπορίας.

⁵⁵⁵ Βλ. Παράρτημα Β', στο οποίο για πρώτη φορά δημοσιεύεται και η απάντηση του τότε πρωθυπουργού Παναγή Τσαλδάρη. Οι επιστολές του Ελ. Βενιζέλου αναδημοσιεύτηκαν από το περιοδικό *Ίκαρος*, «Αφιέρωμα: Πως εδημιουργήθη η Ελληνική Αεροπορία», τ. 7, Άνοιξη 2000.

⁵⁵⁶ «Δι' επιστολής του προς τον κ. Τσαλδάρην ο κ. Βενιζέλος εκηρύχθη υπέρ του υπουργείου Αεροπορίας. Ουδεμία οικονομία προέρχεται εκ της καταργήσεως. Συνεστήθη και άλλη επιτροπή προς μελέτην του ζητήματος. Αι κρατούσαι εις τους κυβερνητικούς κύκλους απόψεις», *Το Βήμα*, 26 Νοεμβρίου 1932.

Στο διάστημα αυτό εκδόθηκαν διάφορα νομοθετικά διατάγματα που σχετίζονταν με την οργάνωση και λειτουργία του νεοσύστατου Όπλου. Έτσι, με το Ν.Δ. της 6^{ης} Οκτωβρίου 1932, καταργήθηκε η θέση του Διευθυντού της Πολεμικής Αεροπορίας και με το Ν.Δ. της 6^{ης} Ιανουαρίου 1933 «Περί συμπύξεως των Αεροπορικών Διοικήσεων και Μονάδων», οι Διοικήσεις συμπύχθηκαν σε μία κοινή με τον τίτλο «Ανωτέρα Διοικήσις Αεροπορίας» και οι Μονάδες στη Σμηναρχία Τατοΐου (την Α΄ Σμηναρχία και την 2^η Εφεδρική Σμηναρχία), τη Σμηναρχία Σέδες (την Γ΄ Σμηναρχία και τη Β΄ Αεροπορική Βάση), την Αεροπορική Βάση Φαλήρου (την Α΄ Αεροπορική Βάση και την 1^η Εφεδρική Σμηναρχία), ενώ η Β΄ Σμηναρχία διατηρήθηκε σε κατάσταση εφεδρείας με την ονομασία Σμηναρχία Λαρίσης. Με το Ν.Δ. της 28^{ης} Ιουνίου 1933 οι Σμηναρχίες μετονομάστηκαν σε Αεροπορικές Βάσεις και στις 14 Νοεμβρίου 1933 καταργήθηκαν οι Αποθήκες Υλικού που έδρευαν στη Θεσσαλονίκη και συμπύχθηκαν στην εφεδρική Αεροπορική Βάση Μίκρας.

Σκάνδαλα. Η Πολεμική Αεροπορία υπό διάλυση

Στο πλαίσιο της πολιτικής αστάθειας που ακολούθησε και με αφορμή το αποτυχημένο κίνημα του Πλαστήρα το Μάρτιο του 1933, η κυβέρνηση του Π. Τσαλδάρη με Υπουργό Αεροπορίας τον Ιωάννη Ράλλη, ανάγκασε σε παραίτηση πολλούς βενιζελικούς αξιωματικούς κι ανάμεσα τους αεροπόρους και στελέχη της Σχολής, που προέρχονταν κυρίως από τις Παραγωγικές Σχολές Ευελπίδων και Δοκίμων. Η πολιτική κρίση κορυφώθηκε με την απόπειρα δολοφονίας κατά του Βενιζέλου την 6^η Ιουνίου του 1933.

Ο αντιπολιτευόμενος Τύπος ξεκίνησε μία πολύ έντονη και συστηματική κριτική κατά του έργου της Κυβέρνησης Τσαλδάρη, εστιάζοντας αρχικά στην αποσύνθεση του Σώματος της Αεροπορίας, κάτω από τη διεύθυνση του Ι. Ράλλη και των συνεργατών του. Έγινε μια συνοπτική αναφορά για την κατάσταση στην οποία η κυβέρνηση Βενιζέλου παρέλαβε το Όπλο και υπεραμύνθηκε της ενοποίησης της Αεροπορίας. Αναγνώρισε ότι έγιναν κάποιες αδικίες κατά τη διαδικασία συγχώνευσης των δύο Αεροποριών (Στρατού και Ναυτικού), ιδιαίτερα για το θέμα της επετηρίδας όπως συνέβη

και σε άλλα κράτη που επιχείρησαν να ενοποιήσουν τις ξεχωριστές υπηρεσίες της Αεροπορίας, αλλά ήταν θέμα χρόνου να υπάρξει κατανόηση της αναγκαιότητας του μέτρου από όσους αδικήθηκαν. Στη συνέχεια επιτέθηκε άμεσα στον υποστράτηγο Αδαμίδη, κατηγορώντας τον για την προμήθεια άχρηστου υλικού, το οποίο σάπιζε στις αποθήκες του όρχου στη Μίκρα. Επίσης, ότι η συνοχή του Σώματος και η πειθαρχία καταρρακώθηκαν εξαιτίας του Πρωτόκολλου που υπέγραψαν αξιωματικοί και υπαξιωματικοί κατά την διάρκεια της κυβερνητικής μεταβολής. Θεωρούσε ότι το προσωπικό παρασύρθηκε από τη διατύπωση του Πρωτοκόλλου, που είχε τη μορφή ευχολογίου, το περιεχόμενο του οποίου στη συνέχεια αλλάχθηκε, προκαλώντας την αποστροφή των αξιωματικών προς τους ανωτέρους τους. Απειλήθηκε δε η ύπαρξη του ίδιου του Σώματος, αλλά η κατάσταση αντιμετωπίστηκε αποτελεσματικά από μία δεκάδα επίλεκτων ανώτερων αξιωματικών προερχομένων από τις Στρατιωτικές Σχολές⁵⁵⁷. Οι αξιωματικοί που αντιμετώπισαν το ζήτημα της αντιπειθαρχικής κίνησης, στο κίνημα του Πλαστήρα βρέθηκαν να κατέχουν τις κυριότερες θέσεις της ιεραρχίας της Αεροπορίας. Το αποτέλεσμα ήταν να αποταχθούν όλοι όσοι αξιωματικοί των Παραγωγικών Σχολών είχαν αντιταχθεί στο αντιπειθαρχικό πρωτόκολλο του Μαΐου του 1932, η πλειοψηφία των οποίων είχαν εκπαιδευτεί σε αεροπορικές Σχολές του εξωτερικού. Οι λιγότεροι των δέκα κατωτέρων αξιωματικών των Σχολών Ευελπίδων και Δοκίμων που παρέμειναν εν ενεργεία, τέθηκαν στη διάθεση του Υπουργείου με την απειλή της απομάκρυνσής τους, σύμφωνα με το νομοσχέδιο της αυτεπαγγέλτου αποστρατείας⁵⁵⁸. Συγκεκριμένα, παραπέμφθηκαν στα ανακριτικά συμβούλια 17 ανώτεροι αξιωματικοί, εκ των οποίων 13 με το ερώτημα της αποτάξεως ή αργίας και 4 με το ερώτημα της αργίας διά απολύσεως. Τελικά, από αυτούς αποτάχθηκαν 10, τιμωρήθηκαν με αργία 4 και απαλλάχθηκαν μόνο 3. Από τους 24 ανώτερους αξιωματικούς που

⁵⁵⁷ Στην ανασυγκροτηθείσα Κυβέρνηση Βενιζέλου επικράτησε το πνεύμα της επιείκειας και ο υποστράτηγος Αδαμίδης τιμωρήθηκε με ολιγόμηνη αργία και ο σμήναρχος Ρέππας με εξάμηνο αργία διά απολύσεως, μετά από την απόφαση δύο Ανακριτικών Συμβουλίων και την επικύρωσή τους από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

⁵⁵⁸ «Αι προσπάθειαι της κυβερνήσεως των Φιλελευθέρων όπως την αναδιοργανώσουν πλήρως. –Όπου οι προμηθευταί του αχρήστου αεροπορικού υλικού υπογράφουν πρωτόκολλον κατά των εντίμων και ικανών αεροπόρων. –Η επιείκεια απέναντι των της κυβερνήσεως Βενιζέλου. – Το «κίνημα» της 6^{ης} Μαρτίου. –Η εξόντωση των αρίστων αξιωματικών», 12 Οκτωβρίου 1933 και «Περί εσχάτης προδοσίας», *Δημοκρατικός Αγών*, 19 Οκτωβρίου 1933

είχαν απομείνει στην Αεροπορία, 5 ήταν απόφοιτοι της Σχολής Ευελπίδων, ενώ οι υπόλοιποι 19 δεν φοίτησαν σε κάποια Παραγωγική Σχολή⁵⁵⁹.

Προς το τέλος Οκτωβρίου 1933, ολοκληρώθηκαν οι ανακρίσεις από τον αντιπλοίαρχο Ιωαννίδη, για την προμήθεια των αεροπλάνων Morane και Potez και για άλλα καταγγεληθέντα σκάνδαλα του Υπουργείου Αεροπορίας, κατά την περίοδο της διακυβέρνησης του κόμματος των Φιλελευθέρων. Ο διενεργήσας τις ανακρίσεις αποφάνθηκε ότι πράγματι διαφαίνονταν τέτοια στοιχεία, ιδιαίτερα για την αγορά των αεροπλάνων «Potez 25» και «Morane 230», των αλεξιπτώτων τύπου «Ορς» κ.ά.⁵⁶⁰ Σύμφωνα με το πόρισμα, ο τέως Υπουργός κ. Ζάννας και οι τεχνικοί σύμβουλοι του Υπουργείου, παρά την αντίθετη γνωμοδότηση των πρώτων επιτροπών, μεταχειρίστηκαν μέσα που δε συμβάδιζαν με τη νόμιμη οδό για την προμήθειά τους. Επίσης, δημοσιογραφικές πληροφορίες ανέφεραν ότι οι ανώτεροι αξιωματικοί της Αεροπορίας που παραπέμφθηκαν ενώπιον του εισαγγελέα, προκειμένου να πετύχουν την αγορά και την παραλαβή των υπόψη υλικών και αεροπλάνων, πλαστογράφησαν επίσημα έγγραφα και τηλεγραφήματα. Με τον ίδιο τρόπο λειτούργησαν και για την προμήθεια της βενζίνης, των αλεξιπτώτων «Ορς» και πολλών ανταλλακτικών για τα αεροπλάνα. Πιο συγκεκριμένα, η διοικητική δικογραφία του Υπουργείου Αεροπορίας για την προμήθεια των Potez 25 ανέφερε ότι παρά τις τροποποιήσεις που έγιναν, εξακολουθούσαν να εγκυμονούν κινδύνους σχετικά με την ασφάλεια των πτήσεων. Για το λόγο αυτό το Υπουργείο πρότεινε τη δίωξη των υπευθύνων διότι εξαπάτησαν το Συμβούλιο του Αέρος, διαβεβαιώνοντας ότι τα αεροπλάνα αυτά βρίσκονταν

⁵⁵⁹ «Η επιδρομή του ηθικού ρυθμού εις την Αεροπορίαν και το Ναυτικόν», *Δημοκρατικός Αγών*, 25 Οκτωβρίου 1933.

⁵⁶⁰ Το πόρισμα που διαβιβάσθηκε στην αρμόδια εισαγγελία παρέπεμπε τον πρώην Γενικό Διευθυντή των Τεχνικών Υπηρεσιών του Υ.Α. Βιτάλη, τον Επιθεωρητή των Οικονομικών Υπηρεσιών Ιατρίδη, τον Διευθυντή του Οικονομικού Κυριακού, τον τέως Υποδιευθυντή της Πολιτικής Αεροπορίας Αποστόλου, τον τέως Διευθυντή του Α΄ Επιτελικού Γραφείου Αντισμήναρχο Δημάκη και τον Διευθυντή του Γ΄ Επιτελικού Γραφείου Αντισμήναρχο Βασταρδή⁵⁶⁰. Με ιδιαίτερα εγκωμιαστικά σχόλια, η εφημερίδα «Ελληνικόν Μέλλον» υποδέχθηκε την απόφαση της εισαγγελίας: «... ο αγών του διευθυντού του «Ελληνικού Μέλлонτος» κ. Ν. Π. Ευστρατίου κατά της κλίκας του περιβόητου Ζάννα, αποδίδει σήμερα τους καρπούς του, αλλά και βραβεύεται κατά τον πανηγυρικώτερον τρόπον. Η διεξαχθείσα ανάκρισις, της οποίας το πόρισμα διεβιβάσθη χθες εις την εισαγγελίαν, διεπίστωσε και απεκάλυψε εις όλας των τας λεπτομέρειας, όλα τα αίτια της υπουργίας Ζάννα, ολόκληρον το όργιον της «κλίκας», η οποία εφωδίασεν εγκληματικώτατα την Χώραν με άχρηστα αεροπλάνα, διά να ενθυλακώση εκατομμύρια...». «Το όργιον Ζάννα. Ένας λαϊκός θρίαμβος», *Ελληνικόν Μέλλον*, 22 Οκτωβρίου 1933.

ήδη σε χρήση με τους κινητήρες Hispano Suiza και ότι η Γαλλική Αεροπορία είχε παραγγείλει 800, στοιχείο το οποίο οι αρμόδιοι αποδέχτηκαν χωρίς έλεγχο. Επιπλέον, γιατί κατόρθωσαν σύμβαση με τον κατασκευαστικό οίκο Potez, στην οποία γράφτηκαν διαφορετικές επιδόσεις του αεροπλάνου από αυτές που περιέγραφε το επίσημο τεχνικό εγχειρίδιο. Επίσης, γιατί ανέθεσαν στο γραφείο Βεριτάς τον έλεγχο παρακολούθησης της κατασκευής και παραλαβής τους και δεν επέτρεψαν στην επιτροπή παραλαβής στη Θεσσαλονίκη να διενεργήσει ολοκληρωμένο έλεγχό τους, παρά μόνο την ποσοτική τους παραλαβή, παρά την αντίθετη ομόφωνη θέση των εκεί αρμοδίων. Επιπρόσθετα, ότι ζημίωσαν το δημόσιο με 1.160.400 γαλλικά φράγκα, καθώς προμηθεύτηκαν τα αεροπλάνα σε υψηλότερη τιμή από την προσφερθείσα στο Υπουργείο Στρατιωτικών το 1927 (υψηλότερη κατά 48.350 έκαστο). Ομοίως, γιατί αποδείχθηκαν ακατάλληλα για τον σκοπό της προμήθειά τους και επομένως ζημίωσαν το δημόσιο με το σύνολο του ποσού της αγοράς τους. Ακόμη, γιατί παραβίασαν το διάταγμα περί του τρόπου προμήθειας, ώστε να κερδίσουν χρόνο και να υπογραφεί η σύμβαση προτού γίνει αντιληπτό το μεγαλύτερο κόστος της προμήθειας σε σχέση με την παρελθούσα προσφορά. Τέλος, γιατί εξαιτίας της τοποθέτησης των ανωτέρω κινητήρων, ζημίωσαν το δημόσιο με δαπάνες για την επισκευή των συνεχώς παρουσιαζόμενων βλαβών και εξέθεταν σε κίνδυνο τις ζωές των ιπταμένων.

Όσον αφορά την προμήθεια των 18 αεροπλάνων Morane 230, προτείνονταν η ποινική δίωξη των υπευθύνων, γιατί ο εν λόγω τύπος αεροπλάνου είχε απορριφθεί από δύο επιτροπές. Η πρώτη πολυμελής τεχνική επιτροπή αν και κατήρτισε τους όρους που έπρεπε να πληρούν τα αεροπλάνα, ο διευθυντής των τεχνικών υπηρεσιών του Υπουργείου κατόπιν εντολής του κ. Ζάννα, κατήρτισε όρους τέτοιους ώστε τα Morane 230 να μπορούν να συμμετάσχουν στο διαγωνισμό. Επιπλέον, ο συγκριτικός πίνακας των αεροπλάνων περιείχε ανακρίβειες για τα Morane, τεχνικά χαρακτηριστικά δηλαδή που δεν περιγράφονταν στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο του Υπουργείου Αεροπορίας της Γαλλίας όσον αφορά το βάρος και τις επιδόσεις τους και στο συντελεστή ασφαλείας, παρουσιάζοντάς τα ως τα ασφαλέστερα από όσους τύπους αεροπλάνων πήραν μέρος στο διαγωνισμό, με σκοπό να εξαπατήσουν το Συμβούλιο του Αέρος. Παρά το γεγονός ότι ο Πρόεδρος του

Συμβουλίου προσέβαλε τα στοιχεία του πίνακα, αυτός τελικά έγινε αποδεκτός. Επίσης, κατηγορούνταν ότι απέβλεπαν μόνο στην εξυπηρέτηση των προσωπικών τους συμφερόντων και δεν προέβησαν στις προβλεπόμενες ενέργειες μετά τις καταγγελίες του προέδρου περί πλαστότητας των εγγράφων. Επιπλέον, γιατί ο υφυπουργός για να αποφύγει την εισαγωγή της εν λόγω προμήθειας στην Κεντρική Επιτροπή Προμηθειών και για να επισπεύσει την υπογραφή της σύμβασης, πλαστογράφησε την ημερομηνία της διαταγής του. Ομοίως, γιατί ανέθεσε στο γραφείο Βεριτάς την παραλαβή των αεροπλάνων και την εποπτεία των δοκιμών σε αξιωματικό μη τεχνικώς επαρκή, ενώ παράλληλα δεν του παρείχαν τα απαραίτητα στοιχεία για την εκτέλεση του έργου του, παρά μόνο λίγες ημέρες πριν από την ημέρα που σύμφωνα με τη σύμβαση θα ολοκληρωνόταν οι δοκιμές του αεροπλάνου, ώστε να μην είναι δυνατή η επιβολή ποινικών ρητρών στο εργοστάσιο λόγω καθυστερήσεων στις παραδόσεις τους. Επιπρόσθετα, γιατί δεν μπορούσαν να αξιοποιηθούν πλήρως επιχειρησιακά, καθώς οι αναγραφόμενες στη σύμβαση επιδόσεις δεν ταυτίζονταν με το επίσημο εγχειρίδιο του Υπουργείου Αέρος της Γαλλίας. Στο δημοσίευμα τονίζεται ότι οι ανωτέρω υποθέσεις θεωρήθηκαν από την πλειοψηφία των αξιωματικών της αεροπορίας ως σκανδαλώδεις και υπήρξαν η αιτία της υπογραφής του γνωστού προς τον στρατηγό Αδαμίδη πρωτόκολλο, με το οποίο ανέθεταν στον στρατηγό να εξυγιάνει το Αεροπορικό Σώμα⁵⁶¹.

Μετά τις ανωτέρω καταγγελίες και τη δημοσίευση του «σκηνοθετημένου» -κατά τις αντιπολιτευόμενες εφημερίδες- πορίσματος του αντιπλοίαρχου Ιωαννίδη, ξεκίνησαν δημοσιογραφική επίθεση κατά του Υπουργού της Αεροπορίας, του αντιπλοίαρχου Ιωαννίδη και των αξιωματικών της Αεροπορίας που είχαν καταγγείλει τα σκάνδαλα του Υπουργείου και συγκεκριμένα των Αδαμίδη, Ρέππα, Αποστολόπουλο, Φαλκονάκη, Γεωργίου, Οικονόμου κ.ά. Η πολεμική της εφημερίδας «Δημοκρατικός Αγών», άρχισε εναντίον τους με ιδιαίτερα οξείες εκφράσεις, κατηγορώντας τους ως δοσίλογους, πλαστογράφους, εκβιαστές, καταχραστές δημοσίου χρήματος, λιποτάκτες, απόλεμους και αγράμματους, ανίκανους άχρηστους και

⁵⁶¹ «Πλήρης αποκάλυψις ενός τεράστιου βενιζελικού σκανδάλου. Η προμήθεια άχρηστων αεροπλάνων. Ποινική δίωξις των υπευθύνων», *Βραδυνή*, 21 Οκτωβρίου 1933.

επιζήμιους για την αεροπορία κ.ά.⁵⁶² Επιπλέον ότι οι ανώτεροι αξιωματικοί είχαν καταλάβει τις καίριες θέσεις του Υπουργείου, παραγκωνίζοντας και διώκοντας από το Σώμα της Αεροπορίας ανώτερούς τους. Ότι συνδειπνούσαν και συνδιασκέδαζαν με διάφορους αντιπροσώπους και γνωστούς κομματικούς φίλους του Υπουργού, φίλους του Δικαίου και του Πολυχρονόπουλου⁵⁶³, ενδιαφερόμενοι να βρουν χρήματα για να αγοράσουν νέα αεροπλάνα, ενώ δεν μπορούσαν να συντηρήσουν τα υφιστάμενα. Στο μεταξύ οι Μονάδες και οι Υπηρεσίες της Αεροπορίας ήταν υπό διοικητική και ουσιαστική διάλυση⁵⁶⁴.

Ως κορωνίδα των σκανδάλων στα οποία ενεπλάκη ο πρώην υπουργός της Αεροπορίας, ήταν η ψήφιση του άρθρου 9 του νόμου 5163 της 15^{ης} Ιουλίου 1931⁵⁶⁵, σύμφωνα με τον οποίο, ο Ζάννας αμνηστεύονταν για όλες τις ατασθαλίες και τις προμήθειες που είχε έως τότε διενεργήσει. Για το λόγο αυτό, ο Ι. Ράλλης κατέθεσε στη Βουλή σχέδιο νόμου περί καταργήσεως της αμνηστευτικής παραγράφου του άρθρου 9 του νόμου 5163⁵⁶⁶.

Ο συνταγματάρχης εν αποστρατεία Δημήτριος Αποστόλου την επομένη δημοσίευσε επιστολή του, η οποία απευθύνονταν στον Υπουργό Αεροπορίας Ι. Ράλλη, στην οποία αντέκρουε τις κατηγορίες κατά του Ζάννα και κατηγορούσε τους Αδαμίδη και Ρέππα, ότι προμήθευσαν την ελληνική αεροπορία το 1920 με άχρηστα αεροπλάνα και υλικά, επιδεικνύοντας πλήρη έλλειψη πρόνοιας, προκαλώντας ιδιαίτερη βλάβη στο ελληνικό δημόσιο. Πιο συγκεκριμένα, μετά τη μήνυση που υπέβαλλε ο Γ. Ρέππας κλήθηκε ως μάρτυρας για το θέμα των προμηθειών για τα ανωτέρω αεροπλάνα. Μετά το

⁵⁶² Βλ. Παράρτημα Γ'.

⁵⁶³ Κατηγορήθηκαν για την απόπειρα δολοφονίας κατά του Ελευθερίου Βενιζέλου, στην Λεωφόρο Κηφισίας, τον Ιούνιο του 1933.

⁵⁶⁴ «Κάτω τα χέρια! Ίδου ποιοι συκοφάνται διοικούν σήμερα την αεροπορίαν μας, άνθρωποι υπόδικοι από ετών ενώπιον της ποινικής δικαιοσύνης. Άνθρωποι οπαδοί του κ. Μποσίνη. Καταγγείλατε εις τον εισαγγελέα εάν τολμάτε», *Δημοκρατικός Αγών*, 25 Οκτωβρίου 1933.

⁵⁶⁵ «Αι από της συστάσεως του υπουργείου Αεροπορίας, μέχρι της θέσεως εις εφαρμογήν του Προεδρικού Διατάγματος της 12^{ης} Σεπτεμβρίου 1930 περί τρόπου ενεργείας προμηθειών κτλ. της αεροπορικής υπηρεσίας γενόμεναι προμήθειαι, βάσει εξαιρέσεων του νόμου Σ.Ι.Β. κατόπιν αποφάσεως του υπουργού Αεροπορίας, στηριζόμεναι επί γνωμοδοτήσεως του Συμβουλίου Αεροπορίας άνευ μεσολαβήσεως των επιτροπών του άρθρου 2 του Ν. Διατάγματος της 6^{ης} Νοεμβρίου 1925 «περί καταργήσεως υπηρεσίας κρατικών προμηθειών», θεωρούνται νόμιμοι».

⁵⁶⁶ «Νέον σκάνδαλον του κ. Ζάννα. Διά βενιζελικού νόμου είχε φροντίσει ν' αμνηστευθή διά τας καταχρήσεις του! Ο σκανδαλώδης νόμος θα καταργηθή ήδη», *Ελληνικόν Μέλλον*, 26 Οκτωβρίου 1933.

πέρας της προανακριτικής εξέτασής του ο Αποστόλου ανέφερε ότι δεν ήταν αποδεκτό βαθμοφόροι που στο παρελθόν είχαν κατηγορηθεί ότι έφεραν βαρύτατες ευθύνες για την προμήθεια αεροπλάνων και ανταλλακτικών, άχρηστων, να υποβάλλουν μηνύσεις με κακόβουλη πρόθεση εναντίων συναδέλφων τους, οι οποίοι κατά γενική ομολογία ήταν άριστοι επαγγελματικά στην ειρήνη και στον πόλεμο και έντιμοι. Μάλιστα, εξαιτίας της ακαταλληλότητάς τους, τα εν λόγω αεροπλάνα και υλικά δε χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας, αν και αγοράσθηκαν για να συνδράμουν στη διεξαγωγή του αγώνα, τονίζοντας ότι η έλλειψη τους προκάλεσε μεγάλη βλάβη στην αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων. Παρά το γεγονός ότι εξεδόθησαν απαλλακτικά βουλεύματα εξαιτίας έλλειψης επαρκών στοιχείων δόλου από μέρους τους, αυτά ήταν συντριπτικά για την υπόστασή τους στο στράτευμα. Μάλιστα, επέστησε την προσοχή στον αρμόδιο Υπουργό της Αεροπορίας, όπως να μεριμνήσει χωρίς χρονοτριβή για την άμεση απομάκρυνση τους από τις ανώτατες Διοικήσεις. Κατά τον επιστολογράφο, η τελευταία αναδιοργάνωση πραγματοποιήθηκε με σκοπό να ανατεθεί η διοίκηση τους στους εν λόγω αξιωματικούς. Επιπρόσθετα, τόνισε ότι έπρεπε να τους αφαιρεθούν οι ανώτατοι βαθμοί που κατείχαν στην ιεραρχία, ώστε τα συντριπτικά εναντίον τους βουλεύματα που δημοσιεύτηκαν στον Τύπο, να μην επηρεάσουν το γόητρο του συνόλου των αξιωματικών της Αεροπορίας. Ταυτόχρονα, μια τέτοια ενέργεια θα απέτρεπε τα στελέχη από το να επαναλάβουν ανάλογες ενέργειες στο μέλλον που θα έβλαπταν όχι μόνο το δημόσιο συμφέρον αλλά και την εθνική προσπάθεια, όπως αυτή της Μικρασιατικής Εκστρατείας. Στη συνέχεια, απευθυνόμενος στον αρμόδιο Υπουργό, τον προέτρεπε να λάβει τα δέοντα διοικητικά μέτρα και για το σκοπό αυτό δημοσίευσε αποσπάσματα από τα σχετικά βουλεύματα από τα οποία προέκυπταν πολύ βαριά αδικήματα για τους δύο ανωτέρω αξιωματικούς. Ειδικότερα, ότι το Συμβούλιο των Πλημμελειοδικών της Αθήνας αποφάνθηκε ότι ο Αδαμίδης με τον Ρέππα, κατά την αγορά αεροπλάνων και αεροπορικού υλικού το 1920 στη Γαλλία, έβλαψαν το δημόσιο συμφέρον, προμηθεύτηκαν πεπαλαιωμένο και εν μέρει άχρηστο υλικό. Τα αεροπλάνα κρίθηκαν ακατάλληλα και ότι κατά τη διεξαχθείσα ανάκριση η δικογραφία χάθηκε. Επιπρόσθετα, παρέθεσε επίσημα στοιχεία με σκοπό να αποδείξει τη ζημιά και ίσως τη συντριβή της εθνικής προσπάθειας στη Μικρά Ασία, που

προκλήθηκε από τις παραπάνω ενέργειες, εξαιτίας της πολύ σημαντικής συμβολής της Αεροπορίας στις ειδικές συνθήκες του αγώνα. Πιο συγκεκριμένα, ότι οι Αδαμίδης και Ρέππας προμήθευσαν αυτοβούλως την Αεροπορία με ανταλλακτικό αεροπορικό υλικό για τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούνταν τότε από την Αεροπορία Στρατού και αγοράσθηκαν 12 αεροπλάνα Σάλμσον, 15 Νιούπορτ, 12 Κοντρόν και κάποια τύπου Μπρεγκέ, μη λαμβάνοντας υπόψη τη ρητή εντολή που είχαν για τη χρησιμοποίηση των τότε πιστώσεων. Το υλικό αυτό βρέθηκε «...ή **ΤΕΛΕΙΩΣ ΑΧΡΗΣΤΟΝ** και δεν εχρησιμοποιήθη κατά τον πολεμικόν αγώνα, ή **ΠΕΠΑΛΑΙΩΜΕΝΟΝ** και έχον ανάγκην επισκευών, ίνα χρησιμοποιηθή ακολούθως με σοβαρώς μειωμένην την απόδοσιν, και με προφανή κίνδυνον της περισσότερον πολυτίμου εις τοιαύτας στιγμάς ζωής των αεροπόρων μας, ως απεδείχθη και εις την πραγματικότητα. Ούτω, εκ των αναφερομένων ανωτέρω αεροπλάνων, τα μεν «ΣΑΛΜΣΟΝ» κατεστράφησαν χωρίς να χρησιμοποιηθούν καθόλου, κατόπιν ομοφώνου αποφάσεως εννεαμελούς εξ αεροπόρων επιτροπής, ης προήδρευεν ο νυν επιτελάρχης κ. Αποστολόπουλος.

Το πρακτικόν της ανωτέρω επιτροπής συνετάγη εν Μίκρα Θεσσαλονίκης την 15^{ην} Ιουνίου 1926, υπογραφέν παρά των 9 μελών της επιτροπής και υπεβλήθη εις την διεύθυνσιν αεροπορίας του υπουργείου Στρατιωτικών.

Ιδού, τι σχετικώς επί λέξει αναφέρει το πρακτικόν τούτο: «...ταύτα –τα αεροπλάνα- 12 τον αριθμόν, ευρίσκονται λελυμένα εν τοις συνεργείοις του όρχου, 8 μετά κινητήρων, 4 δε άνευ αυτών, προερχομένα εκ **ΣΤΟΚ** και αγορασθέντα από το 1920 εν Γαλλία εδοκιμάσθησαν αλληπαλλήλως έκτοτε, ουδέποτε όμως ετέθησαν εν χρήσει λόγω των βλαβών και κινδύνων ους παρουσιάζουσι. Κατά την τελευταίαν μάλιστα δοκιμήν ολίγου δειν να εστοίχιζε την ζωήν του δοκιμάσαντος εν εκ τούτων αεροπόρου...». Εκ των λοιπών αναφερομένων ανωτέρω αεροπλάνων –ηγοράσθησαν υπέρ τα 40 εν όλω- εκτός του ότι ήσαν πεπαλαιωμένα και με σημαντικώς μειωμένην την απόδοσιν,

*τα πλείστα εξ αυτών διελύθησαν ως τελείως άχρηστα και μη χρησιμοποιήσιμα **διά τον πολεμικόν αγώνα**»⁵⁶⁷.*

Στο ίδιο πλαίσιο δημοσιεύτηκε κρυπτογραφικό τηλεγράφημα του τότε αρχιστράτηγου Παπούλα προς το Υπουργείο Στρατιωτικών της 3 Μαΐου 1921, της Διεύθυνσης Μηχανικού/ Τμήμα Αεροπορίας με αριθμό Ε.Π. 7700/539, εκδοθέν στη Σμύρνη, σύμφωνα με το οποίο χαρακτήριζε τα αεροπλάνα Κοντρόν, που προοριζόταν για την εκτέλεση του συνδέσμου του στρατού, ακατάλληλα λόγω παλαιότητας των σκαφών και των κινητήρων τους. Ομοίως, και τα ανταλλακτικά που προμηθεύτηκαν ήταν τελείως άχρηστα ή παλαιά και επισκευάσιμα, ενώ λιγότερο του 1/20 ήταν καινούργιο, όπως διατυπώθηκε από τα πρωτόκολλα παραλαβής της οικείας επιτροπής, η οποία αποτελούνταν από τους τότε λοχαγό αεροπόρο Παπαδόπουλου, αρχιτεχνίτη Μπασακάκη και τον Γάλλο μηχανικό Κοντινύ και συντάχθηκε στη Θεσσαλονίκη την 16^η Μαρτίου 1921. Η επιτακτική ανάγκη καινούργιων ανταλλακτικών φαίνεται από το έγγραφο που εξέδωσε το Αεροπορικό Σώμα στη Θεσσαλονίκη την 23^η Μαρτίου 1921 προς το Υπουργείο Στρατιωτικών σχετικά με το αεροπορικό υλικό που παρέλαβαν, με το οποίο αιτούνταν αφ' ενός να μη γίνεται σπατάλη του δημοσίου πλούτου και αφ' ετέρου να παραλαμβάνουν υλικό άμεσα χρησιμοποιήσιμο **«...λαμβάνομένης μάλιστα υπόψη της μεγίστης ανάγκης ημών τοιούτων ειδών αεροπορικού υλικού.**

Δ. Αποστολόπουλος».

Ομοίως, σε άλλο έγγραφο απ' τη Διεύθυνση Μηχανικού/ Τμήμα Αεροπορίας με αριθμό ΕΠ 5134, ο Σ. Χατζηζαφειρίου αιτήθηκε τη διενέργεια αυστηρού ελέγχου για τη γενόμενη προμήθεια των ανταλλακτικών στο Παρίσι, γιατί αυτά γέμιζαν απλά τις αποθήκες υλικού με άχρηστα είδη, διασπαθίζοντας έτσι το δημόσιο πλούτο.

⁵⁶⁷ «Οι κ. κ. Αδαμίδης και Ρέππας προμηθεύσαντες άχρηστα αεροπλάνα και υλικά δεν δικαιούνται να εμφανίζονται ως μηνυταί συναδέλφων των εντίμων εν ειρήνη και πολέμω. Ο κ. Ράλλης ώφειλε να τους απομακρύνη εγκαίρως. Μια ανοικτή επιστολή προς τον υπουργόν», *Ελεύθερον Βήμα*, 27 Οκτωβρίου 1933.

Επομένως, ο Αποστόλου θεωρούσε θρασείς τους Ρέππα και Αδαμίδη, καθώς μήνυαν άριστους συναδέλφους τους, επιδιώκοντας να σπιλώσουν τις υπολήψεις τους. Πόσο μάλλον όταν οι μηνυθέντες ήταν από τους αξιωματικούς που είχαν πολεμήσει τον εχθρό με τα ακατάλληλα αυτά μέσα, ενώ οι εν λόγω αξιωματικοί παρέμειναν «...*επί μακρόν εις Παρισίους και εις παράνομον απουσίαν -ΛΙΠΟΤΑΚΤΑΙ- εν καιρώ πολέμου...*». Μάλιστα, επισήμανε στον Υπουργό ότι είχε την υποχρέωση να περιφρουρήσει τις υλικές και ηθικές δυνάμεις της άμυνας της χώρας, με το να απαλλαγεί από τους ανωτέρω αξιωματικούς, καθώς το βούλευμα υπ' αριθμ. 889 που εκδόθηκε προς το τέλος του 1932 τον έχρηζε υπεύθυνο για τη διευθέτηση του θέματος⁵⁶⁸.

Όσον αφορά το ζήτημα της προμήθειας των αεροπλάνων «Morane» και «Potez», ο συνταγματάρχης Αποστόλου Δημ., δημοσίευσε στο ίδιο φύλλο, αντίγραφο μεταφρασμένου αποσπάσματος του Υπουργείου Αέρος της Γαλλικής Δημοκρατίας της 29^{ης} Νοεμβρίου 1930, σύμφωνα με το οποίο ο αντίστοιχος Γάλλος Υπουργός ενημέρωσε το ελληνικό Υπουργείο Στρατιωτικών μέσω του αεροπορικού ακολούθου της Γαλλίας, ταγματάρχη Masnou, ότι στη Γαλλία 34 Μοίρες Παρατηρήσεως ήταν εφοδιασμένες με αεροπλάνα «Potez 25» και τέσσερεις συμπληρωματικές Μοίρες ήταν υπό μετασχηματισμό, οι σχολές αρχικής εκπαίδευσης ήταν εφοδιασμένες με αεροπλάνα «Morane 130», κάποιες Μοίρες Μετασχηματισμού με «Morane 230», ενώ αποφασίστηκε η γενικευμένη χρήση τους λόγω πολύ ικανοποιητικών αποτελεσμάτων. Στη συνέχεια ο επιστολογράφος αναφερόμενος στη χρήση των αεροπλάνων από την Ελληνική ΠΑ, μέσω ρητορικών ερωτήσεων τόνισε ότι αυτά είχαν αποδώσει ικανοποιητικά αποτελέσματα, ότι σημειώθηκαν μόνο 4 ατυχήματα επί αεροπλάνων «Potez», με σχετικά χαμηλές φθορές, ότι το «Morane 230» είχε πολύ υψηλό ωφέλιμο φορτίο, το οποίο δοκιμάστηκε στη Θεσσαλονίκη, όταν ο μηνυτής Ρέππας υπηρετούσε εκεί και ότι η αγορά των «Morane» στοίχισε πολύ λιγότερα από το αεροπλάνο που μειοψήφησε. Επομένως, ο Υπουργός όφειλε να

⁵⁶⁸ «Αι παραγγελίαι αεροπλάνων και υλικού. Έγγραφα αποτελούντα σφοδρότατον μαστίγωμα», *Ελεύθερον Βήμα*, 27 Οκτωβρίου 1933.

αποκαταστήσει την εμπιστοσύνη των αεροπόρων προς το Όπλο στο οποίο υπηρετούσαν και να διαφυλάξει άσπιλη την υπόληψη των έντιμων πολιτών⁵⁶⁹.

Στο περιοδικό «Αεροπλοΐα», είχε δημοσιευθεί ένα ενδιαφέρον άρθρο για την εταιρία «Aeroplanes Morane – Saulnier», η οποία ιδρύθηκε το 1911 και έκτοτε κατασκεύαζε ιδιαίτερα πετυχημένα μοντέλα αεροπλάνων, με τα οποία πέτυχε παγκόσμια ρεκόρ ύψους, διάπτησης της Μεσογείου, τον γύρο των πρωτευουσών και διάφορες επιδόσεις ταχύτητας. Μετά το πέρας του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ειδικεύτηκε στην κατασκευή αεροπλάνων εκπαίδευσης, προσδίδοντάς τους ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τα οποία θα επέτρεπαν την καλύτερη δυνατή εκπαίδευση του ιπτάμενου προσωπικού. Πράγματι, τον Μάιο του 1923, η Γαλλική Στρατιωτική Αεροπορία κατόπιν διαγωνισμού επέλεξε μεταξύ των προτεινόμενων εκπαιδευτικών αεροπλάνων, το συγκεκριμένο τύπο, με αποτέλεσμα η εκπαίδευση των μαθητευόμενων πιλότων της Γαλλικής Στρατιωτικής Αεροπορίας να γίνεται αποκλειστικά με τα αεροπλάνα «Morane – Saulnier» των τύπων «35», «138», «149», και «230». Τονίστηκε μάλιστα, ότι επιλέχθηκαν εξαιτίας των απόλυτα ικανοποιητικών χαρακτηριστικών τους, που επέτρεπαν στους εκπαιδευτές να αντιλαμβάνονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των μαθητών, να τους υποδεικνύουν τα λάθη τους και να τα διορθώνουν, γεγονός που αποδείχτηκε από τα ελάχιστα σοβαρά ατυχήματα στα οποία περιέπεσαν οι μαθητευόμενοι. Ως αποτέλεσμα είχε την αύξηση της ασφάλειας των πτήσεων και την επίτευξη μέγιστης οικονομίας από επιδιορθώσεις και αγορά ανταλλακτικών. Στην αντίστοιχη Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, χρησιμοποιούνταν για την Αρχική Εκπαίδευση τα αεροπλάνα M.S 137 & 147 και το M.S. 230 για τη μετεκπαίδευση και τους ακροβατικούς ελιγμούς⁵⁷⁰.

Η Πολεμική Αεροπορία είχε την ανάγκη προμήθειας αεροπλάνου για την προκεχωρημένη εκπαίδευση των χειριστών, αλλά για την εκπαίδευση των παρατηρητών, φωτογράφων και βομβαρδιστών σε όλες τις αποστολές της. Για το σκοπό αυτό συγκροτήθηκε δεκαμελής επιτροπή υπό την προεδρία του

⁵⁶⁹ «Η αλήθεια της σημερινής υποθέσεως», *Ελεύθερον Βήμα*, 27 Οκτωβρίου 1933.

⁵⁷⁰ «Αι γαλλικαί αεροβιομηχανίαι. Η εταιρία MORANE-SAULNIER και αι αεροκατασκευαί της», *Αεροπλοΐα*, Τ. 16, 16 Φεβρουαρίου 1932, σ.341-2.

συνταγματάρχη Ρέππα, η οποία καθόρισε τους όρους που έπρεπε να πληροί ο εν λόγω τύπος αεροπλάνου. Τελικά αγοράστηκαν 18 αεροσκάφη τύπου M.S. 230, τα οποία όμως δεν μπορούσαν να φέρουν ωφέλιμο φορτίο και επομένως αδυνατούσαν να χρησιμοποιηθούν για την εκπαίδευση των άλλων ειδικοτήτων⁵⁷¹. Για την κάλυψη λοιπόν των αναγκών εκπαίδευσης των παρατηρητών και των προαναφερομένων ειδικοτήτων, η υπηρεσία προέβη στην προμήθεια άλλων αεροπλάνων. Για το σκοπό αυτό συστάθηκε άλλη επιτροπή στην οποία συμμετείχε ένας αξιωματικός επιμελητείας, η οποία κατέληξε στην αγορά των 24 αεροσκαφών Potez 25. Τα εν λόγω αεροπλάνα ήταν κατασκευασμένα από ξύλο και επέλεξαν να τα εξοπλίσουν με κινητήρες Hispano Suiza των 500 ίππων, οι οποίοι όμως ήταν ακατάλληλοι για αυτόν τον τύπο, γιατί μετατοπίστηκε το κέντρο βάρους τους με αποτέλεσμα να ανατρέπονται στη φάση της προσγείωσης. Για την επίλυση της ευστάθειας του εν λόγω αεροπλάνου, αρχικά τοποθέτησαν σάκους άμμου στη θέση του παρατηρητή, το οποίο όμως είχε ως αποτέλεσμα να υποχωρήσει το δάπεδο του αεροπλάνου. Στη συνέχεια τοποθέτησαν πάνω από τη βακτηρία τεμάχια σιδήρου βάρους 25 κιλών προκαλώντας έτσι στα αεροπλάνα υψηλή καταπόνηση στη δομή τους με αποτέλεσμα το ιπτάμενο προσωπικό να τα θεωρεί επικίνδυνα και ότι πολύ σύντομα θα κατανοούσαν «ιπτάμενα φέρετρα»⁵⁷². Μάλιστα, σε σχετικό δημοσίευμα, αναφέρεται ότι το φθινόπωρο του 1931, στο αεροδρόμιο Τατοΐου κατά την προσγείωση αποσπάστηκε ο τροχός ενός καινούργιου αεροπλάνου (είχε μόλις 30 ώρες χρήσεως) με αποτέλεσμα την καταστροφή του. Από τη διερεύνηση του ατυχήματος προέκυψε ότι αυτό οφειλόταν στην ποιότητα των υλικών κατασκευής του, τα οποία οι Γάλλοι τα χαρακτήριζαν «καλά για την Ανατολή» (*bons pour l'orient*). Έξι μήνες αργότερα, στο αεροδρόμιο της Μίκρας συνέβη ανάλογο ατύχημα, στο οποίο το Potez 25 ημιανατράπηκε, ενώ στις 12 Οκτωβρίου του 1932 ένα άλλο αεροπλάνο καταστράφηκε στο αεροδρόμιο Σέδες, μετά από απόσπαση του τροχού του. Το αίσθημα έλλειψης ασφάλειας και η μη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων για την επίλυση του θέματος από το Υπουργείο, σύμφωνα με το δημοσίευμα, θεωρήθηκε εγκληματική παράλειψη. Για τη

⁵⁷¹ «Το αεροπορικών δεκαπενθήμερον. Επί ενός λησμονηθέντος σκανδάλου», *Αεροπλοΐα*, Τόμος II, Τ. 42, 16 Μαρτίου 1933, σ.336.

⁵⁷² «Το αεροπορικών δεκαπενθήμερον. Επί ενός λησμονηθέντος σκανδάλου», *Αεροπλοΐα*, Τόμος II, Τ. 42, 16 Μαρτίου 1933, σ.336.

διαπίστωση της κακής κατάστασης των αεροπλάνων, μετά από καταγγελία του υπεύθυνου μηχανικού που είχε αναλάβει την εποπτεία της επισκευή τους, συγκροτήθηκε επιτροπή στην οποία προΐστατο ο εισηγητής και ένθερμος υποστηρικτής αυτής της προμήθειας, προκαλώντας τις έντονες αντιδράσεις των ιπταμένων. Χαρακτηριστικά αναρωτιόντουσαν αν «...η παρ' αυτού υποβληθησομένη έκθεσις θα φωτίση αρκούντος τον κ. Υπουργόν, τας υπηρεσίας του και τους μελλοθανάτους έλληνας αεροπόρους;». Τελικά αυτή αποφάνθηκε ότι δεν υπάρχει κάποιο πρόβλημα με τα αεροπλάνα⁵⁷³. Εκθέτοντας μέσω των δημοσιευμάτων τον Διευθυντή των Τεχνικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Αεροπορίας, ο οποίος ήταν εν ενεργεία αξιωματικός, και του οποίου η τιμή θίχτηκε, το περιοδικό «Αεροπλοΐα» θεώρησε ότι πρωτίστως ο Υπουργός θα έπρεπε να τον αντικαταστήσει και να διατάξει τη διενέργεια ανακρίσεων για την αποκατάσταση της αλήθειας, ο δε θιγόμενος θα έπρεπε να τους μηνύσει, καθώς η σιωπή του εκλαμβάνονταν ως ομολογία ενοχής⁵⁷⁴.

Στο χορό των δημοσιευμάτων γύρω από το ζήτημα των σκανδάλων που αφορούσαν την Αεροπορία, ανακοινώθηκε ότι προ του 1932 και κατά την περίοδο της διοίκησης του Υπουργείου από τον Ζάννα, διαπιστώθηκε κατάχρηση βενζίνης στην Αεροπορική Βάση Τατοΐου, από τον λογιστή Ζαρουχλιώτη, ο οποίος διατελούσε διαχειριστής της Βάσεως μέχρι το 1932. Έτσι, διατάχθηκε άμεση προφυλάκισή του, τον οποίο ο Ράλλης είχε προημερών θέσει σε αυτεπάγγελτο αποστρατεία για λόγους σχετιζομένους με τον χαρακτήρα και την επαγγελματική του ικανότητα⁵⁷⁵. Το έλλειμμα που βρέθηκε κατά την επιθεώρηση των αποθηκών Τατοΐου ανέρχονταν στους 120 - 150 τόνους και κατά τις πληροφορίες της εφημερίδας υπεύθυνος ήταν και ο τέως Διοικητής της Βάσης Τατοΐου, σμήναρχος Οικονομάκος⁵⁷⁶.

⁵⁷³ «Το αεροπορικών δεκαπενθήμερον Τα ποτέζ και η επιτροπή», Αεροπλοΐα, Τόμος II, Τ. 29, 1 Σεπτεμβρίου 1932, σ.89-90 και «Το αεροπορικών δεκαπενθήμερον Τα περίφημα αεροπλάνα Potez 25», Τ. 33, σ.170.

⁵⁷⁴ «Το αεροπορικών δεκαπενθήμερον Διά την αποκατάστασιν της αλήθειας», Αεροπλοΐα, Τόμος II, Τ. 43, 1 Απριλίου 1933, σ.356.

⁵⁷⁵ «Προφυλακίσθη ο καταχραστής της βενζίνης. Η έκτασις της καταχρήσεως», Βραδυνή, 30 Οκτωβρίου 1933.

⁵⁷⁶ «Η υπόθεσις της καταχρήσεως της βενζίνης. Ποιοι ευθύνονται», Αθηναϊκά Νέα, 30 Οκτωβρίου 1933.

Στο μεταξύ, δημοσιεύτηκε στη «Βραδυνή» επιστολή του Γεωργίου Γιώτη, που υπήρξε υπαξιωματικός στην Πολεμική Αεροπορία και ο οποίος με την επέμβαση κάποιου παράγοντα του κόμματος των Φιλελευθέρων προσλήφθηκε ως προσωπικό στην Πολιτική Αεροπορία και απολύθηκε από τον Ρέππα. Με την επιστολή του αυτή προσπαθεί να αποσαφηνίσει τα κίνητρα που ώθησαν τους Σάρρο και Αποστόλου στην συκοφάντηση των Ρέππα και Αδαμίδη. Συγκεκριμένα, αναφέρει ότι μετά την κατάργηση της Διεύθυνσης της Πολιτικής Αεροπορίας από το Υπουργείο, ο Σάρρος απώλεσε σημαντικά έσοδα, καθώς ο μηνιαίος μισθός του ως τμηματάρχης ήταν 12.000 δραχ. ενώ ανήκε στους κλασσικούς «αργομισθίους», ότι ακόμη εκκρεμούσε ένταλμα οδοιπορικών εξόδων μερικών χιλιάδων δραχμών από την περίοδο που ήταν διοικητής στο αεροδρόμιο Ιωαννίνων, όπου χρησιμοποίησε αυτοκίνητο σε «κυνηγετικές εκδρομές». Ομοίως, αναφέρει ότι ο Αποστόλου, ήταν διευθυντής στην ίδια υπηρεσία, αμείβονταν με ανώτερες από τον Σάρρο αποδοχές και το κύριο έργο του ήταν ο διορισμός φίλων του Βασιλειάδη. Επομένως, θεώρησε ότι οι πρόσφατες καταγγελίες τους είχαν ιδιοτελή κίνητρα (απώλεια εσόδων), διαφορετικά θα είχαν καταγγείλει τα ανωτέρω σκάνδαλα έγκαιρα, καθώς από τότε είχαν διέλθει 12 χρόνια. Συνεπώς, συμπέρανε ότι οι ανωτέρω αξιωματικοί είτε ήταν συκοφάντες είτε συνυπεύθυνοι και συνένοχοι στα καταγγελλθέντα σκάνδαλα. Μάλιστα, τόνισε ότι ο Ρέππας δεν θα βρισκόταν σε κατάσταση πενίας μετά την απομάκρυνσή του από το στράτευμα από τους Φιλελευθέρους, αν πράγματι είχε καταχραστεί δημόσιο χρήμα⁵⁷⁷.

Ταυτόχρονα, το «Ελεύθερον Βήμα» αναδημοσίευσε από την εφημερίδα «Δημοκρατικός Αγών», επιστολή του εν αποστρατεία στρατηγού του μηχανικού Δ. Νικολόπουλου, τέως αρχηγού του Γενικού Επιτελείου, διά της οποίας αποκαλύπτονταν η δράση του Αδαμίδη στο πλαίσιο των προμηθειών αεροπορικού υλικού. Πιο συγκεκριμένα, στην επιστολή του ο Νικολόπουλος, απευθυνόμενος προφανώς στον Αλέκο Ζάννα, ανέφερε ότι τα όσα κατήγγειλε με την επιστολή του τα πληροφορήθηκε από το διευθυντή των εργοστασίων «Λοραίν», τον οποίο επισκέφθηκε με τον Maillit. Συγκεκριμένα, ότι ο Αδαμίδης

⁵⁷⁷ «Η κοινή γνώμη. Τα αεροπορικά», *Βραδυνή*, 2 Νοεμβρίου 1933.

το 1925, έχοντας λάβει ρητή εντολή από τον αρχηγό του Επιτελείου αντιστράτηγο Μαζαράκη και από τον ίδιο τον Υπουργό των Στρατιωτικών να προβεί στην αγορά 30 κινητήρων τύπου «Λοραίν» για τα αεροπλάνα σε προσυμφωνημένη τιμή παρουσία του εν λόγω διευθυντή, στην οποία μειοδότησε μεταξύ άλλων προσφορών, αντί να προβεί στη σύνταξη του σχετικού συμβολαίου αγοράς του υλικού, αναχώρησε εσπευσμένως για το Παρίσι. Όταν ο διευθυντής του εργοστασίου πήγε στο Παρίσι και τον αναζήτησε για τη σύνταξη της σύμβασης αγοραπωλησίας του εν λόγω υλικού, δεν τον έβρισκε επί 10ήμερο. Έπειτα πληροφορήθηκε από το εργοστάσιο «Ρενώ», ότι ο Αδαμίδης είχε προβεί στην αγορά 30 κινητήρων από το εν λόγω εργοστάσιο, οι οποίοι ήταν κατώτερης ποιότητας και ιπποδύναμης και ακριβότεροι κατά 30% σε σχέση με την προσφορά της «Λοραίν» και ότι έλαβε προμήθεια 25.000 φράγκων για κάθε κινητήρα, δηλαδή προμήθεια ύψους 750.000 γαλλικών φράγκων. Ο διευθυντής της «Λοραίν» μόλις πληροφορήθηκε τα ανωτέρω πήγε αμέσως στο ξενοδοχείο «Hotel de deux mondes» για την αναζήτηση του στρατηγού με σκοπό να του ζητήσει το λόγο για τον οποίο παρέβη τη ρητή εντολή που είχε λάβει. Την πρώτη φορά ο Αδαμίδης δεν το δέχτηκε, ενώ τη δεύτερη τον συνάντησε στην είσοδο του ξενοδοχείου. Εκεί ο διευθυντής οργισμένος του ανέφερε τα όσα είχε πληροφορηθεί και ο Αδαμίδης για να τον καταπραΰνει του υποσχέθηκε ότι θα προμηθευτεί από το εργοστάσιό του πέντε κινητήρες, λαμβάνοντας όμως προμήθεια 5.000 φράγκων για κάθε έναν από αυτούς. Επίσης, στην επιστολή ανέφερε ότι ο διευθυντής του ανέφερε ότι η αεροπορικός και βιομηχανικός κόσμος στη Γαλλία, γνώριζε ότι ο Αδαμίδης έκαμε «...χρυσές δουλειές τόσον με τα «Breguet», όσον και με τα μοτέρ «Ρενώ» μέχρι του 1927-28, οπότε συνεβλήθη μετά των οίκων «Esraho», είνε δε άνθρωπος χρησιμοποιήσας την εμπιστευτικήν θέσιν, ην τω ενεπιστεύθη το κράτος, προς χρηματισμόν και πλουτισμόν των ιδιαιτέρων του ταμείων, κερδίσας πολλά εκατομμύρια εκ των προμηθειών του δημοσίου...»⁵⁷⁸.

⁵⁷⁸ «Μία αποκαλυπτική και συντριπτική επιστολή δια το αίσχος των διοικούντων την αεροπορίαν μας», *Δημοκρατικός Αγών*, 1 Νοεμβρίου 1933 και «Νέαι αποκαλύψεις αεροπόρων παλαιών πολεμιστών», *Ελεύθερον Βήμα*, 2 Νοεμβρίου 1933.

Επιπρόσθετα, δημοσιεύεται επιστολή του πλωτάρχη εν αποστρατεία Παντελή Ψύχα, σχετικά με τις συνέπειες από την προμήθεια του πεπαλαιωμένου υλικού στο μέτωπο της Μικράς Ασίας. Αναφέρεται στην αναγκαιότητα που υπήρχε την περίοδο αυτή για την προμήθεια καινούργιων κατάλληλων αεροπλάνων και του εφοδιασμού τους με ανάλογα ανταλλακτικά, ώστε να διασφαλίζονταν η απρόσκοπτη χρήση των μέσων και η ασφάλεια του ιπτάμενου προσωπικού. **Η προμήθεια του ακατάλληλου αεροπορικού υλικού, είχε ως αποτέλεσμα τη μη δυνατότητα αποτελεσματικής συμβολής της αεροπορίας στον αγώνα και την αιχμαλωσία ή τον άδικο θάνατο πολλών εκ των αεροπόρων μας!** Επιπλέον, ότι είχε άμεση επίδραση στο ηθικό του στρατεύματος, καθώς την περίοδο που ο αγώνας είχε καταστεί δύσκολος και η ενισχυμένη αεροπορική δραστηριότητα ήταν επιβεβλημένη, ο μαχόμενος στρατός έβλεπε την αεροπορία να αδρανεύει και να μην συντρέχει στον αγώνα⁵⁷⁹.

Παράλληλα, δημοσιεύθηκε στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών το πόρισμα της διοικητικής ανάκρισης για την προμήθεια των αλεξιπτωτών τύπου «Ορς», βάση του οποίου ζητούνταν η ποινική δίωξη των Ζάννα, Βιτάλη, Ιατρίδου και Κυριακού γιατί δεν ακολούθησαν τη νόμιμη οδό, αλλά υποχρέωσαν το δημόσιο να προμηθευτεί τα εν λόγω αλεξίπτωτα, ενώ προσφέρονταν και άλλα ανώτερης αξίας σε μικρότερη τιμή. Επιπλέον, γιατί δεν είχαν τη συγκατάθεση του Συμβουλίου Αέρος, όπως προβλεπόταν από τη νομοθεσία. Μετά την έκδοση του παραπεμπτικού πορίσματος, ο Υπουργός θα διέτασσε την απομάκρυνση από την ενεργό υπηρεσία του Ιατρίδη και Κυριακού μέχρι την εκκαθάριση της υπόθεσης από τα τακτικά δικαστήρια, καθώς βρίσκονταν στην ενέργεια.

Ο υποστράτηγος Αδαμίδης παρουσιάσθηκε ενώπιον του Τσαντήλα και υπέβαλε μήνυση για συκοφαντική δυσφήμιση κατά του διευθυντή της εφημερίδας «Δημοκρατικός Αγών» Μ. Γρηγορίου και κατά του αποστράτου υποστρατήγου Νικολόπουλου, την οποία και έστειλε προς δημοσίευση στις

⁵⁷⁹ «Τι αποκαλύπτει ο εν αποστρατεία αεροπόρος κ. Ψύχας», *Ελεύθερον Βήμα*, 2 Νοεμβρίου 1933.

εφημερίδες⁵⁸⁰. Η πολεμική κατά του υποστράτηγου Αδαμίδη συνεχίστηκε σε επόμενο φύλλο του «Δημοκρατικού Αγών». Σύμφωνα με το δημοσίευμα, ο Αδαμίδης, σύναψε σύμβαση με την οποία ορίστηκε αντιπρόσωπος του Διεθνούς Γραφείου ΒΕΡΙΤΑΣ, το οποίο διενεργούσε τον έλεγχο και τις παραλαβές όλου του αεροπορικού και λοιπού υλικού του ελληνικού Δημοσίου στη Γαλλία, όπως φαίνονταν από τη δημοσιευθείσα φωτοτυπία σελίδας του επίσημου βιβλίου των αντιπροσώπων της εν λόγω εταιρίας. **Δηλαδή, ο αρχηγός της Αεροπορίας της Ελλάδας που έδιδε τις παραγγελίες του υλικού και στη συνέχεια τα παραλάμβανε, έπαιρνε ποσοστά από αυτούς που έκαναν τον ποιοτικό έλεγχό τους.** Το αποτέλεσμα ήταν η Ελληνική Αεροπορία να εφοδιάζεται με άχρηστο υλικό ή υλικό που είχε παραληφθεί χωρίς τους προβλεπόμενους ελέγχους. Όμως, η Βέριτας, είχε δυσανεμιστεί με τον αντιπρόσωπό τους στην Ελλάδα. Τότε ο Αδαμίδης άρχισε τις κατηγορίες κατά του Ζάννα, γιατί οι παραλαβές του υλικού γινόταν μέσω αυτής εταιρίας, εξαιτίας της απώλειας εσόδων από την προηγούμενη συνεργασία τους. Παράλληλα, η εφημερίδα αναδημοσίευσε την επιστολή του Αδαμίδη σχετικά με τα όσα του είχε προσάψει ο Νικολόπουλος⁵⁸¹.

Σχολιάζοντας αντιπολιτευόμενες εφημερίδες τις αποκαλύψεις που δημοσιεύτηκαν για τον Αδαμίδη, καυτηρίαζαν το γεγονός ότι ένα και το αυτό πρόσωπο έδιδε τις παραγγελίες, παραλάμβανε το υλικό και διενεργούσε και τον ποιοτικό τους έλεγχο. Επιπλέον, ότι δεν ήταν δυνατό να διατηρεί το αξίωμά του, όταν σχεδόν σε καθημερινή βάση καταγγέλλεται δημόσια και κάποια «νέα αφέλεια...» του⁵⁸².

Σε σχετικό δημοσίευμα του «Δημοκρατικού Αγώνα», αναφερόμενο στον χαρακτήρα του Ρέππα, τόνιζαν ότι ο εν λόγω σμήναρχος παρέσυρε αρκετούς αξιωματικούς στην υπογραφή του υπομνήματος που δόθηκε στον υποστράτηγο Αδαμίδη. Αυτό στρεφόταν κατά των μεταταχθέντων στην Αεροπορία αξιωματικών του Ναυτικού και εκμεταλλευόμενοι τη δυσφορία που

⁵⁸⁰ «Ο στρατηγός Αδαμίδης διά τας βενιζελικές συκοφαντίας. Μια αποστομωτική απάντησις», *Ελληνικόν Μέλλον*, 7 Νοεμβρίου 1933.

⁵⁸¹ «Ο στρατηγός Αδαμίδης αντιπρόσωπος των γραφείων «Βέριτας»! Έπαιρνε ποσοστά δια τας παραγγελίας υλικού!», *Δημοκρατικός Αγών*, 8 Νοεμβρίου 1933.

⁵⁸² «Ο Τύπος και αι οργανώσεις διά τον «Δημοκρατικόν Αγώνα»», *Δημοκρατικός Αγών*, 15 Νοεμβρίου 1933.

είχε δημιουργηθεί, την αντικατέστησαν με άλλη, που είχε εντελώς διαφορετικό περιεχόμενο και σε αυτό προσκόλλησαν τις υπογραφές των αξιωματικών⁵⁸³.

Παράλληλα, στην Εισαγγελία διαβιβάστηκε δικογραφία για το σκάνδαλο της προμήθειας αντλιών βενζίνης «Ρίμιλιτ», τύπου «Ρενώ» για τα αεροπλάνα της Πολεμικής Αεροπορίας. Ο αντεισαγγελέας Τσαντήλας ανέθεσε τη διενέργεια ανακρίσεων στον Ζαμπέτα. Ως υπεύθυνοι για την προμήθεια αυτή θεωρούνται οι Ζάννας, Βιτάλης και Βασταρδής⁵⁸⁴.

Στις 17 Νοεμβρίου, το «Ελεύθερον Βήμα» αναδημοσίευσε από τα «Αθηναϊκά Νέα» επιστολή του αντισυνταγματάρχη Κ. Σάρρου που καταφέρονταν κατά του στρατηγού Αδαμίδη. Με αφορμή την επιστολή που δημοσιεύθηκε την 6^η Νοεμβρίου σε απογευματινή εφημερίδα, στην οποία ο Αδαμίδης προσπαθούσε να ανασκευάσει τις κατηγορίες προς το πρόσωπό του, ο Σάρρος αναφέρει ότι προέκυπταν βάσιμα στοιχεία που τον καθιστούσαν υπόλογο για τις ατασθαλίες που έγιναν στην τότε προμήθεια. Πιο συγκεκριμένα, ότι δεν προέβη -όπως προβλεπόταν- στη συγκρότηση συμβουλίου από τον προϊστάμενο της διεύθυνσης του τεχνικού τμήματος και εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό, γιατί δεν θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τους ιδιοτελείς σκοπούς του. Αντίθετα, ότι προέβη μεθοδικά σε ενέργειες που του εξασφάλιζαν το «βέτο» και τη μετατόπιση των ευθυνών σε πρόσωπα που ήταν αναμφισβήτητα έντιμα. Αναλύοντας τις πράξεις του Αδαμίδη, αναφέρει ότι τότε ο Σάρρος ήταν ο προϊστάμενος της εν λόγω διεύθυνσης και ότι ο Αδαμίδης τον μετέθεσε, ενώ ήταν ο μόνος τεχνικά κατηρτισμένος από τη διεύθυνση και στην αρμοδιότητά του υπάγονταν τα ζητήματα τα σχετικά με την εκλογή του αεροπορικού υλικού. Μάλιστα, επισημαίνει ότι η μετάθεσή του προήλθε ως αποτέλεσμα της άρνησής του να προσυπογράψει τις σκανδαλώδεις ενέργειες του Αδαμίδη. Σκοπός του στρατηγού ήταν να μην υπάρχουν συγκριτικές μελέτες, εκθέσεις και αιτιολογημένες τεχνικές αποφάσεις, οι οποίες έπρεπε να προηγούνται κάθε νόμιμης προμήθειας αεροπορικού υλικού, καθώς από την ποιότητά τους εξαρτιόταν η ζωή του

⁵⁸³ «Η ανωτέρα ηθική», *Δημοκρατικός Αγών*, 8 Νοεμβρίου 1933.

⁵⁸⁴ «Τα σκάνδαλα του πρώην Υπουργού κ. Ζάννα. Επέμβασις της εισαγγελίας», *Βραδυνή*, 12 Νοεμβρίου 1933 και «Αποκαλύπτονται αι καταχρήσεις της παρέας των Ζάννα και Σία», *Ελληνικόν Μέλλον*, 13 Νοεμβρίου 1933.

πληρώματος των αεροπλάνων και σε πολεμική περίοδο η έκβαση της εθνικής προσπάθειας. Έτσι, ο Αδαμίδης συγκρότησε συμβούλιο με αξιωματικούς που δεν είχαν σχέση με την Αεροπορία και πρόεδρο τον αρχηγό του Επιτελείου του Στρατού Μαζαράκη και μέλη τον Εδιπίδη, αναμφισβήτητης μεν εντιμότητας αλλά μη σχετικούς για τη διενέργεια συγκριτικής μελέτης αεροκινητήρων και επομένως για την εκλογή του καταλληλότερου. Επιπλέον, ότι στο συμβούλιο συμμετείχε και ο κουμπάρος του Αδαμίδη, ο Τσαρπαλής ο οποίος παρά τις έντιμες προθέσεις του δεν ήταν ο πλέον ενδεδειγμένος αξιωματικός για το συγκεκριμένο ζήτημα. Το συμβούλιο προέκρινε τον κινητήρα «Λωραίν» κατόπιν επιβολής της γνώμης του Αδαμίδη, καθώς οι λοιποί αξιωματικοί δεν ήταν σχετικοί και δεν μπορούσαν να αναλάβουν έναντι αξιωματικού του Σώματος της Αεροπορίας την κολοσσιαία ευθύνη της εναντίωσης στον ειδικό. Το γεγονός της επιβολής της θέλησης του Αδαμίδη καταδεικνύεται από το γεγονός ότι όταν μετέβη στο Παρίσι, έστειλε προς το συμβούλιο επιστολή με την οποία ζητούσε την αντικατάσταση 15 κινητήρων «Λωραίν» με αντίστοιχους της «Ρενώ», αν και ο αεροκινητήρας αυτός είχε απορριφθεί από το συμβούλιο, αίτημα το οποίο τελικά έγινε αποδεκτό από τον Αρχηγό του Επιτελείου, ο οποίος ουσιαστικά με αυτό τον τρόπο ανέλαβε και την ευθύνη της τροποποίησης της απόφασης για την προμήθεια. Ομοίως, αν όντως ο Αδαμίδης στο Παρίσι περισυνέλεξε νέα στοιχεία, τα οποία αποδείκνυαν την υπεροχή του κινητήρα «Ρενώ», όφειλε επισήμως και με αιτιολογημένη έκθεση να τα υποβάλει στο Γενικό Επιτελείο. Στη συνέχεια ο αρχηγός θα έπρεπε να συγκαλέσει το συμβούλιο για να αποφανθεί σχετικά. Και επειδή προφανώς δεν υπήρξαν τέτοια στοιχεία, ήταν πολύ πιθανό να ίσχυαν τα όσα ο Νικολόπουλος είχε δημοσιεύσει στην επιστολή του περί υπόπτων επαφών.

Επιπρόσθετα, επισήμανε ότι στο συμβόλαιο μεταξύ εργοδότη και εργολήπτη, περιλαμβάνονται γενικοί οικονομικοί όροι, όροι παραδόσεως και τεχνικοί όροι, οι δε τελευταίοι συντάσσονται από ειδικούς. Όμως, ο Αδαμίδης ισχυρίζονταν ότι δε συνέταξε ούτε υπέγραψε συμβόλαια. Αν λοιπόν τους τεχνικούς όρους τους συνέταξε ο μη ειδικός, ποιος ήταν ο ρόλος του Αδαμίδη στο Παρίσι; Μήπως για την παραλαβή του υπό προμήθεια υλικού; Αλλά είχε ήδη εκ των προτέρων μεριμνήσει, καθώς είχε αναθέσει την παραλαβή τους

από το γαλλικό ιδιωτικό γραφείο Bureau Veritas, του οποίου είχε αναλάβει την αντιπροσωπεία στην Ελλάδα και επομένως ήταν απαλλαγμένος από τις διαδικασίες της παραλαβής! Σύμφωνα όμως με τον Αδαμίδη, η διαταγή του Μαζαράκη απευθυνόταν προς την ελληνική πρεσβεία στο Παρίσι και όχι σε αυτόν προσωπικά, ώστε να αποσείσει τις ευθύνες του.

Στη συνέχεια, ο Σάρρος ανέφερε ότι οι αεροκινητήρες «Ρενώ» παρουσίαζαν ελαττωματική λειτουργία των μέσων ψύξεως και ελαττωματικό συντονισμό συνεργασίας βαλβίδων και εξαερωτήρα. Αυτά είχαν ως αποτέλεσμα κατά τη διάρκεια αύξησης των στροφών να προκαλείται υπερθέρμανση και αυταναφλέξεις και οι επιστροφές που κατέληγαν στον εξαερωτήρα να προκαλούν επίσης αυταναφλέξεις. Ο Σάρρος, θεωρούσε ότι η ανωτέρα δυσλειτουργία του κινητήρα «Ρενώ» ήταν η αιτία του **ΘΑΝΑΤΟΥ** των αεροπόρων Παπαδόπουλου, Βαγιονή, Σφηνάρολη και Θωμόπουλου, οι οποίοι πετούσαν με αεροπλάνα που ήταν εφοδιασμένα με αυτόν τον κινητήρα, ενώ διεσώθησαν οι αεροπόροι Μίχου και Σαμαρτζής κατόπιν επιτυχούς χρήσης του πυροσβεστικού οχήματος. Από τα 15 αεροπλάνα, παρέμεναν εν ενεργεία τα 8 στη Β΄ Σμηναρχία της Λάρισας. Παρά τη βελτίωση των ελαττωμάτων των κινητήρων μετά από ανάλογες τροποποιήσεις, το 70% των πτήσεων αφορούσαν πτήσεις δοκιμών του κινητήρα και το 30% την εκτέλεση αποστολών και ασκήσεων, αλλά και αυτές περιορίζονταν μόνο πάνω από το αεροδρόμιο, ώστε να υπάρχει η ευχέρεια στον πιλότο να προσγειωθεί άμεσα. Αν μάλιστα, υπολογιζόταν και οι δοκιμές κινητήρα στο έδαφος, τότε προέκυπτε ότι μόνο το 20% των ωρών λειτουργίας του κινητήρα αποδίδονταν για επιχειρησιακούς λόγους. Επιπρόσθετα, εξαιτίας των υπερθερμάνσεων του κινητήρα, οι χειριστές δεν χρησιμοποιούσαν όλη την ιπποδύναμη του, και ως εκ τούτου δεν αξιοποιούνται πλήρως τα πτητικά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου με αποτέλεσμα να είναι ουσιαστικά ακατάλληλα για επιχειρησιακές αποστολές. Από τα ανωτέρω, σύμφωνα με τον Σάρρο, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η προμήθεια των κινητήρων του 1924 έγινε με πιο οργανωμένο τρόπο σε σχέση με αυτή του 1920, καθώς ο

Αδαμίδης ακολούθησε κατάλληλες διαδικασίες που τον απάλλαξαν από τις τυπικές του ευθύνες⁵⁸⁵.

Ενδεικτικό του πνεύματος που επικρατούσε στην πολιτική σκηνή και επηρέαζε το ηθικό του αεροπορικού κόσμου από τα ανομήματα που δημοσιεύτηκαν, είναι το παρακάτω κείμενο της εφημερίδας «Δημοκρατικός Αγών», που απευθυνόταν στον τότε πρωθυπουργό Παναγή Τσαλδάρη και τις ευθύνες που έφερε ο Υπουργός της Αεροπορίας, τονίζοντας πως αν συνέχιζε να τηρεί την ίδια στάση, θα θεωρούνταν συνένοχος και συνεργάτης της πολιτικής του Ι. Ράλλη⁵⁸⁶. Μέσα λοιπόν από τις στήλες των εφημερίδων, ανώτατοι και ανώτεροι, απόστρατοι και εν ενεργεία αξιωματικοί της Πολεμικής Αεροπορίας διεξήγαγαν έναν αλληλοεξοντωντικό πόλεμο κατηγορώντας αλλήλους με ζητήματα ιδιαίτερα σημαντικά, παρουσιάζοντας τους αντιπάλους τους ως κοινούς λωποδύτες, καταχραστές και λιποτάκτες, διασύροντας το γόητρο του Σώματος. Σύμφωνα με τον αρθογράφο, ο Υπουργός Αεροπορίας θα έπρεπε να λάβει τα προσήκοντα μέτρα για την αποκατάσταση της πειθαρχίας και να διεξαγάγει αυστηρές ανακρίσεις επί των καταγγελλθέντων σκανδάλων που αμαύρωναν την εικόνα της Αεροπορίας⁵⁸⁷.

Έξι μήνες μετά την απόπειρα δολοφονίας της 6 Ιουνίου 1933, υψηλόβαθμα στελέχη της Αεροπορίας κατηγορήθηκαν τον Δεκέμβριο του 1933 ότι συμμετείχαν σε αυτήν. Αυτές οι καταγγελίες προκάλεσαν το άμεσο ενδιαφέρον της Δικαιοσύνης και του εισαγγελέα που διενεργούσε τις σχετικές ανακρίσεις. Το αποτέλεσμα ήταν η συγκρότηση Ναυτοδικείου κατά των αξιωματικών που κατήγγειλαν ανωτέρους τους, εμπλέκοντας ουσιαστικά ως ηθικά αυτουργό και τον πρώην Υπουργό της Αεροπορίας Ι. Ράλλη. Τα γεγονότα αυτά οδήγησαν σε παραιτήσεις ανωτέρων αξιωματικών, που στέρησαν την Πολεμική Αεροπορία από ικανότατα στελέχη και τη μετάταξη

⁵⁸⁵ «Η δράσις του κ. Αδαμίδη κατά τον πόλεμον. Πως υπήρξεν υπεύθυνος του θανάτου 4 αεροπόρων. Συντριπτικά αποκαλύψεις του κ. κ. Σάρρου», *Ελεύθερον Βήμα*, 17 Νοεμβρίου 1933.

⁵⁸⁶ «Ανοκτή επιστολή του «Δημοκρατικού Αγώνος» προς τον κ. Πρωθυπουργόν διά την αποσύνθεσιν της Αεροπορίας. Αι τεράστια ευθύναι του κ. Ι. Ράλλη», *Δημοκρατικός Αγών*, 15 Νοεμβρίου 1933.

⁵⁸⁷ «Ο ασυνείδητος διασυρμός του Σώματος της Αεροπορίας», *Ακρόπολις*, 3 Νοεμβρίου 1933.

στο Στρατό και το Ναυτικό των 77 από τους 98 αξιωματικούς της Αεροπορίας, σηματοδοτώντας ουσιαστικά τη διάλυσή της. Η Κυβέρνηση αναγκάστηκε να προβεί σε αναδιοργάνωση της Κεντρικής Διοίκησης και να μετατάξει από το Στρατό και το Ναυτικό στελέχη για την ενίσχυση του Υπουργείου Αεροπορίας. Οι περισσότερες υπηρεσίες της Αεροπορίας παρέλυσαν, καθώς ακατάλληλο προσωπικό αντικατέστησε τους εξειδικευμένους, δημιουργώντας σοβαρότατες δυσλειτουργίες στο Όπλο⁵⁸⁸. Οι επιτελείς αυτοί δεν ήταν ενημερωμένοι για τις σύγχρονες αεροπορικές τακτικές στο θέατρο των επιχειρήσεων και για τις δυνατότητες χρησιμοποίησης του αεροπορικού στόλου για την προσβολή του εχθρού στο βάθος της ενδοχώρας του. Επιπλέον, η κακή οικονομική κατάσταση της χώρας, αλλά και οι συνεχείς αντικαταστάσεις των Υπουργών Αεροπορίας σε σύντομο χρονικό διάστημα⁵⁸⁹ εμπόδιζε την κατάρτιση ενός στοιχειώδους προγράμματος εκσυγχρονισμού και εξοπλισμού της Αεροπορίας⁵⁹⁰. Παράλληλα, την περίοδο μετά την απομάκρυνση του Αλ. Ζάννα από το Υπουργείο και τις αθρόες αποστρατείες και αποτάξεις που ακολούθησαν τα κινήματα του 1933 και του 1935, η Σχολή Αεροπορίας στερήθηκε των στελεχών που είχαν εμπνευστεί την ίδρυσή της και είχαν βάλει τα θεμέλια για την δημιουργία κοινής αεροπορικής συνείδησης. Μάλιστα, η Σχολή Αεροπορίας υπήχθη στην Αεροπορική Βάση Σχολών⁵⁹¹, χάνοντας την ανεξαρτησία της. Η πτώση του εκπαιδευτικού επιπέδου της προκάλεσε συζητήσεις για άμεση παύση των δραστηριοτήτων της.⁵⁹² Μετά από σκληρούς αγώνες λίγων αξιωματικών, στην Σχολή Αεροπορίας εισήχθηκε έστω και καθυστερημένα η 3η Σειρά της ΣΙ, τον Ιανουάριο του 1934 και τελικά με τη διατήρηση του Υπουργείου Αεροπορίας, συνέχισε τη λειτουργία της, υπαγόμενη στην Ανωτέρα Διοίκηση Σχολών Αεροπορίας που συστάθηκε με Νομοθετικό Διάταγμα τον Αύγουστο του 1935, η οποία ήταν ανεξάρτητη διοικητικά και υπαγόταν απ' ευθείας στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας

⁵⁸⁸ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 62 - 65.

⁵⁸⁹ Από το 1932 μέχρι και το 1934 μεσολάβησαν 10 υπουργοί Αεροπορίας με χρόνο θητείας που δεν επέτρεπε την υλοποίηση κανενός προγράμματος.

⁵⁹⁰ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 82 – 83.

⁵⁹¹ Με Διοικητή τον Σμήναρχο Γ. Ρέππα, φίλα προσκείμενο στο Λαϊκό Κόμμα, το οποίο τον υποστήριζε και τον προωθούσε στην ηγεσία της Αεροπορίας.

⁵⁹² «Η Αεροπορία μας μέσα σε λίγες μέρες έπαθε μια κατάπτωση αφάνταστη. Όλα αναστατώθηκαν. Ευτυχώς κάτι μόνον απέμεινε. Μια ελπίς για το μέλλον. Η Σχολή των Ικάρων δεν καταργήθηκε. Τα θεμέλια της ήταν πολύ στερεά. Εκείνοι που αντικατέστησαν το υπάρχον προσωπικόν, παρ' όλες τις καλές των προθέσεις, δεν κατόρθωσαν να την καταστρέψουν». Ζάννας Αλ., «Πως εδημιουργήθη η Ελληνική Αεροπορία», Το Βήμα., 2-2-1955.

(ΓΕΑ)⁵⁹³. Το ΓΕΑ δημιουργήθηκε ως «Γενική Διεύθυνσις Αεροπορίας» με το Νόμο 626 της 2ας Φεβρουαρίου 1934, και στις 2 Αυγούστου του ίδιου έτους μετονομάστηκε σε «Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας» και απετέλεσε ανεξάρτητη Υπηρεσία υπαγόμενη στον Υπουργό Αεροπορίας, έργο του οποίου ήταν η μελέτη του αεροπορικού πολέμου, η κατάρτιση προγραμμάτων οργάνωσης, εκπαίδευσης και πολεμικής προετοιμασίας, η προμήθεια του αναγκαίου υλικού, η καθιέρωση ενιαίου δόγματος και η προπαρασκευή για τον πόλεμο τόσο σε περίοδο ειρήνης όσο και πολέμου.⁵⁹⁴

Χαρακτηριστική της κατάστασης της Εθνικής Άμυνας της χώρας την περίοδο εκείνη ήταν η συζήτηση που διεξήχθη στη Γερουσία, την 21^η Ιουνίου 1934 μεταξύ των κομμάτων. Ο κ. Πρωθυπουργός της Ελλάδας Παναγής Τσαλδάρης, τόνισε ότι η χώρα αξιοποίησε την εξωτερική της πολιτική, πετυχαίνοντας την παγίωση της ειρήνης στην περιοχή. Τα δύο σύμφωνα που υπέγραψε η Ελλάδα με την Τουρκία και με τα άλλα όμορα κράτη διασφάλιζαν τα σύνορά της. Επίσης, ανέφερε ότι η Πολιτική Εθνικής Άμυνας, δεν θα μπορούσε πλέον να είναι επιθετική και επομένως η χώρα θα έπρεπε να μελετάει την αμυντική της προπαρασκευή. Βεβαίως, σημείωσε ότι η Ελλάδα, αν και υπέγραψε σύμφωνο αμοιβαίας διασφάλισης των συνόρων της με τις όμορες χώρες πλην της Βουλγαρίας, εντούτοις όφειλε να διατηρεί αξιόπιστες Ένοπλες Δυνάμεις. Διαβεβαίωσε ότι είχαν εξαλειφθεί οι εμφανιζόμενες ανωμαλίες στο στράτευμα, όμως ως προς την υλική προπαρασκευή του στρατεύματος, σημείωσε ότι δεν ήταν δυνατόν να υλοποιηθούν οι προγραμματισμένες προμήθειες υλικού εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Παρ' όλα αυτά διαβεβαίωσε ότι η Ελλάδα δεν ήταν άοπλη. Αξιοποιούσε το παλαιό υλικό των ΕΔ στα στρατιωτικά εργοστάσια και έγιναν νέες προμήθειες, στο βαθμό που επέτρεπαν οι οικονομικές δυνατότητες της χώρας. Και ολοκλήρωσε τη ομιλία του λέγοντας ότι «...Έτερον όπλον εξαιρετικώς χρήσιμον, εξαιρετικώς αναγκαίον είνε η αεροπορία. Κάμνομεν προμηθείας επί μακρόν διάστημα χρόνου. Προ αυτού όμως χρειάζεται η συγκρότησις και η εκπαίδευσις του εμπύχου υλικού. Δύναμαι να διαβεβαιώσω την Γερουσίαν ότι παρά τας ποικίλας διαδόσεις, τας αδίκους, τας επιζημίας, τα

⁵⁹³ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 59-60.

⁵⁹⁴ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 56-59.

επιβλαβείς, διά τα συμφέροντα του τόπου, το αεροπορικόν σώμα ως έμψυχον υλικόν είνε επαρκώς παρασκευασμένον. Από του παρελθόντος Ιανουαρίου λειτουργούν διάφοροι σχολαί εις τας οποίας γίνεται η εκπαίδευσις του έμψυχου υλικού. Έχομεν τους αναγκαίους οδηγούς, οι οποίοι παρασκευάζουν το έμψυχον υλικόν, το οποίον θα μας χρειασθή εις μίαν μέλλουσαν ανάγκην...»⁵⁹⁵.

Αντίθετα, ο γερουσιαστής των Φιλελευθέρων κ. Σακελλαρόπουλος, αναφέρθηκε στο κόστος επισκευής και χρήσης παλαιού υλικού, την έλλειψη όλμων και αντιαεροπορικών πυροβολαρχιών, σε αντίθεση με όμορες χώρες, όπως η Σερβία, η Τουρκία, αλλά και η Αλβανία. Επίσης, για το ζήτημα των τεθωρακισμένων που δεν υπήρχαν ούτε ως σκέψη προμήθειας, το ζήτημα του Χημικού Πολέμου, τις προμήθειες και τα μέτρα που θα έπρεπε να ληφθούν και την ανάγκη οργάνωσης της μεταφοράς των στρατευμάτων στο μέτωπο. Ομοίως, για τη μη οχύρωση της Θεσσαλονίκης και τους κινδύνους που αυτό εγκυμονούσε για τη Μακεδονία και τη Θράκη⁵⁹⁶.

Στη συνέχεια αναφέρθηκε για τις εξελίξεις του μελλοντικού πολέμου και τον ιδιαίτερα ζωτικό ρόλο της Αεροπορίας σε αυτόν και τις αεροπορικές δυνάμεις που διέθεταν οι όμορες χώρες και την αναλογικότητα που θα έπρεπε να υπάρχει στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, ανέφερε ότι η Ρουμανία διέθετε 1000 αεροπλάνα, η Σερβία 830 και η Τουρκία 370, ενώ η Ελλάδα 25 έως 30, τα οποία είναι πιθανό να είχαν μειωθεί λόγω φθορών και καταστροφής. Αν και ο Πρωθυπουργός προσπάθησε να αμφισβητήσει αυτόν τον αριθμό, ο Σακελλαρόπουλος είπε ότι αναφέρεται στα αεροπλάνα, που έχουν καθαρά πολεμική χρήση και σε αυτά δε συμπεριέλαβε τα αεροπλάνα αρχικής και

⁵⁹⁵ «Μακρά συζήτησις εις την Γερουσίαν επί της αμύνης της χώρας. Ο κ. Τσαλδάρης επεδίωξε να προκαταλάβη την Γερουσίαν, αλλά ο κ. Σακελλαρόπουλος διά ακαταμάχητων γεγονότων και αριθμών επέδειξεν ότι η Ελλάς είνε μάλλον άοπλος και ότι η κυβέρνησις ειργάσθη διά να εξυπηρετήση κομματικούς σκοπούς και να διασπάση την ψυχικήν ενότητα εις το Στράτευμα, το Ναυτικόν και την Πολεμικήν Αεροπορίαν», *Ελεύθερον Βήμα* και «Ηχηρός καταπέλτης κατά των «διαλυτών» του Στρατού υπεδείχθησαν χθες εις την Γερουσίαν τα τεράστια σφάλματα της Κυβερνήσεως κατά την οργάνωσιν της Εθνικής Αμύνης. Ο κ. Τσαλδάρης απέδωσε την κατάστασιν εις τας οικον. δυσχέρειας του τόπου», *Ημερήσιος Κήρυξ*, 21-6-1934.

⁵⁹⁶ «Ο κ. Σακελλαρόπουλος αποκαλύπτει την πραγματικήν μας στρατιωτικήν κατάστασιν», *Ελεύθερον Βήμα* και «Μακρά συζήτησις εις την Γερουσίαν διά το ζήτημα της αμύνης της χώρας. Οι κ. κ. Σακελλαρόπουλος και Ζαβιτσιάνος επέκριναν δριμέως την πολιτικήν της Κυβερνήσεως. «Πρέπει να οχυρώσωμεν την Θεσσαλονίκην, διά να μη πάθωμεν ότι με την Σμύρνην», *Ημερήσιος Κήρυξ*, 21/6/1934.

προκεχωρημένης εκπαίδευσης. Στη συνέχεια επισήμανε τον αγώνα αλληλοεξόντωσης που διεξάγονταν μεταξύ των αξιωματικών του Σώματος, εξαιτίας του περιορισμού της πτητικής τους εκπαίδευσης. Όπως χαρακτηριστικά είπε, **ενώ οι ιπτάμενοι έπρεπε να πετάνε 70 ώρες ετησίως, ο αριθμός αυτός περιορίστηκε στις 32 και στη συνέχεια στις 10 ώρες. Το υλικό είχε υποβαθμιστεί τόσο πολύ που υπήρχε διαμάχη ποιος θα πετάξει με καλά συντηρημένο αεροπλάνο.** Έπειτα αναφέρθηκε σε διάφορες διατυπωθείσες θέσεις στρατηγών και βουλευτών και στα μέτρα που έπαιρναν διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Βουλγαρία και τους κινδύνους που αυτή εγκυμονεί για την εδαφική ακεραιότητα της χώρας, αλλά και για την Ιταλία, η οποία «...*διακηρύττει ότι θα συμβάλει εις την ειρήνην, αλλά η μοίρα των ανθρώπων βαρύνει τον πόλεμον όπως η μητρότης βαρύνει την γυναίκα...*». Επιπλέον, αναφέρθηκε στην απομάκρυνση αρίστων αξιωματικών από το στράτευμα, την ανασφάλεια που υπάρχει στα στελέχη και τη διαίρεση που είχε προκαλέσει σ' αυτό το ζήτημα της επετηρίδας και της προσβολής που υπέστη το συμβούλιο των αντιστρατήγων εξαιτίας αυτού. Όλα τα ανωτέρω, εάν συνεχιζόταν, «... *η κυβέρνησις... θα ευρεθή δοσίλογος ενώπιον του ελληνικού λαού*»⁵⁹⁷.

Ο Υπουργός των Στρατιωτικών Κονδύλης, ανάμεσα στα άλλα, ανέφερε ότι δεν είχαν την πολυτέλεια έντονου εξοπλισμού των ΕΔ, όπως είχε προβεί π.χ. η Ρουμανία, λόγω της δημοσιονομικής αδυναμίας, καθώς απαιτούνταν πάνω από 20 δισεκατομμύρια δραχμές. Όμως, δεν διέβλεπε κίνδυνο πολέμου «...*Ούτω κίνδυνον γενικώτερον πολέμου διαβλέπομεν. Η Γερμανία αίφνης, διά να εξοπλισθή μέχρι σημείου, που να δυνηθή να κηρύξη πόλεμον, θέλει 20 ολόκληρα έτη. Εάν έβλεπα επικείμενον πόλεμον, εστέ βέβαιοι, ότι θα επιδίωκα να φορολογηθή και αυτό το ψωμί του στρατού, διά να εξοικονομήσωμεν πόρους διά την σοβαράν στρατιωτικήν μας οργάνωσιν...*»⁵⁹⁸.

Στον κυβερνητικό Τύπο διαβάζουμε άρθρο του κ. Δούσμανη, γύρω από το ζήτημα της Εθνικής Άμυνας. Σε αυτό τονίζεται ότι τη δεκαετία που

⁵⁹⁷ «Η κατάσταση της Αεροπορίας μας και ο αγών της αλληλοεξόντωσης», *Ελεύθερον Βήμα*, 21-6-1934.

⁵⁹⁸ «Η αγόρευσις του Υπουργού των Στρατιωτικών», *Ακρόπολις*, 21/6/1934.

διέρρευσε φαίνεται ότι δαπανήθηκαν 10 δισεκατομμύρια δραχμές για προμήθειες πολεμικού υλικού και συνεπώς θα έπρεπε να υπάρχουν αρκετά εφόδια για τις Ένοπλες Δυνάμεις. Αν όχι, τότε υπήρχε ζήτημα κακοδιαχείρισης, και τον λόγο είχε το Ελεγκτικό Συνέδριο και η Κυβέρνηση είχε καθήκον να διερευνήσει το όλο ζήτημα, ώστε να καταλογισθούν οι οφειλόμενες ευθύνες και να διαφωτιστεί έτσι η Γερουσία και ο ελληνικός λαός. Επισήμανε ότι την προαναφερθείσα περίοδο, τη διακυβέρνηση της χώρας ασκούσε η νυν αντιπολίτευση. Στο ίδιο σημείο είχε βρεθεί η Ελλάδα μετά τον πόλεμο του 1897, όπου η ανέχεια είχε οδηγήσει τον ελληνικό στρατό σε άθλια κατάσταση. Όμως, ο Γ. Θεοτόκης, χάρη στην πολιτική του Δούσμανη, μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα κατάφερε να προμηθευτεί σημαντικές ποσότητες εφοδίων. Συνεπώς, καταλήγει ότι σύμφωνα με τα δαπανηθέντα ποσά, οι ΕΔ θα έπρεπε να είναι πάνοπλες. Το ζήτημα γι' αυτόν ήταν η αποκατάσταση της ψυχικής ενότητας των αξιωματικών, ώστε να επανέλθει το στράτευμα στο σημείο που ήταν στους Βαλκανικούς Πολέμους.⁵⁹⁹

Ο πόλεμος κατά της ανεξάρτητης Αεροπορίας άρχισε να μετριάζεται, όταν το φθινόπωρο του 1934 ο πρωθυπουργός Τσαλδάρης δήλωσε ότι η Αεροπορία θα διατηρούνταν ανεξάρτητη και θα ενισχυόταν. Έτσι, τον Νοέμβριο του 1934 εισάγεται στη Σχολή η 4^η Σειρά Ικάρων. Βεβαίως, η Πολεμική Αεροπορία είχε οδηγηθεί σε γενική αποδιοργάνωση, ως αποτέλεσμα των αποστρατειών, των αποτάξεων, των μετατάξεων, των παραιτήσεων, των υπονομεύσεων και των ελλείψεων σε κάθε είδους υλικά και ανταλλακτικά και φυσικά δεν μπορούσε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις συντήρησης και εκπαίδευσης του ιπτάμενου προσωπικού λόγω έλλειψης μαχητικών αεροσκαφών. Τα Hawker-Mars του 1922 ήταν κατ' όνομα μαχητικά λόγω παλαιότητας και το 1935 καταστράφηκαν λόγω επικινδυνότητας. Άλλα μαχητικά ΔΕΝ διέθετε η Αεροπορία⁶⁰⁰.

Βεβαίως, μέσα στη δίνη των πολιτικών συγκρούσεων της περιόδου αυτής, που μπορεί να χαρακτηριστεί ως μία από τις πιο ασταθείς της Νεοελληνικής Ιστορίας, υπήρξαν και κάποιες μικρές ελπιδοφόρες ακτίνες. Η

⁵⁹⁹ Δούσμανης Β., «Το ζήτημα της αμύνης της χώρας», *Βραδυνή*, 21/6/1934.

⁶⁰⁰ Μπέλλος Γρηγόριος, <http://www.tetraktys.org/greg/mid%20aeroporio06.htm>.

Αεροπορική Ένωση Αθηνών, σε συνεργασία με τις Διευθύνσεις της Πολεμικής και της Πολιτικής Αεροπορίας διοργάνωσαν την πρώτη Διεθνή Αεροπορική Έκθεση Αθηνών στο Ζάππειο (10 Απριλίου έως 15 Μαΐου 1932), με κύριο σκοπό την επικοινωνία του ελληνικού κοινού με το αεροπλάνο και την ανάπτυξη και διαμόρφωση αεροπορικής συνείδησης. Επίσης, διοργανώθηκε εναέριο εκπαιδευτικό ταξίδι στις βαλκανικές πρωτεύουσες από αξιωματικούς του Κέντρου Αεροναυτιλίας (21 Ιουλίου έως 4 Αυγούστου 1934) με σκοπό τη διεθνή προβολή της χώρας, στο πλαίσιο του διεθνούς ανταγωνισμού των χωρών αλλά και των αεροπορικών βιομηχανιών. Επιπλέον, και παρά τους πολέμιους της, στις 3 Οκτωβρίου 1934 πραγματοποιήθηκε η ορκωμοσία των πρώτων αποφοίτων της Σχολής Αεροπορίας, ημέρα ορόσημο, που συμβόλιζε τη δικαίωση των προσπαθειών για τη δημιουργία ενός ομοιογενούς Σώματος. Τέλος, ένα χρόνο μετά, εισήχθησαν μετά από διαγωνισμό στη Σχολή Αεροπορίας οι πρώτοι δόκιμοι υπαξιωματικοί χειριστές του Τμήματος ΙΙ της ΣΑ, η οποία αύξησε τον αριθμό των ιπτάμενων στελεχών της, επιτρέποντας να καλύψει σε συντομότερο χρονικό διάστημα τις ανάγκες της σε ιπτάμενο προσωπικό, καθώς ήδη είχε εκδηλωθεί το Κίνημα του 1935, που είχε ως αποτέλεσμα τις μαζικές αποτάξεις του προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων, με σκοπό την εκκαθάριση του Σώματος⁶⁰¹.

Το Κίνημα της 1^{ης} Μαρτίου 1935 υποκινήθηκε από την «Ελληνική Στρατιωτική Οργάνωση» (ΕΣΟ), την οποία αποτελούσαν εν ενεργεία αξιωματικοί και τη «Δημοκρατική Άμυνα» με μέλη απόστρατους πλαστηρικούς αξιωματικούς και στελέχη της βενιζελικής παράταξης με σκοπό την ανατροπή της κυβέρνησης Π. Τσαλδάρη, το οποίο απέτυχε και καταστάληκε πλήρως στις 12 Μαρτίου του 1935. Με την εκδήλωσή του, οι Ένοπλες Δυνάμεις διαιρέθηκαν σε δύο παρατάξεις και η Αεροπορία συμμετείχε ενεργά υπέρ της νόμιμης κυβέρνησης. Υπέρ των κινηματιών τάχθηκε το Πολεμικό Ναυτικό και ορισμένες Μονάδες του Στρατού Ξηράς στη Μακεδονία και τα νησιά του Αιγαίου. Η Αεροπορία ανέλαβε την καταστολή του Κινήματος, όμως δε διέθετε ούτε τα μέσα ούτε την εκπαίδευση για τέτοιες αποστολές, αποκαλύπτοντας την αδυναμία ανταπόκρισης στο ρόλο της. Μετά τις αποτυχίες της ΠΑ κατά

⁶⁰¹ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 62 - 68.

των Κινηματιών, συνεδρίασε το Υπουργικό συμβούλιο, στις 8/3/1935, με θέμα την ενίσχυση της Αεροπορίας. Κατά τα συζήτηση του Υπουργικού Συμβουλίου διαπιστώθηκε η οικτρή κατάσταση που βρισκόταν η Αεροπορία και αποφασίστηκε η άμεση αγορά αεροπλάνων και αεροπορικού υλικού για την καταστολή του Κινήματος, διότι ο εξοπλισμός της αεροπορίας αποτελούνταν από αεροπλάνα με *«μερικά πολυβόλα λείψανα των παρελθόντων πολέμων και λίγες εκατοντάδες βόμβες της ίδιας παλαιότητας»*⁶⁰².

Η Πολεμική Αεροπορία, αν και πρωτοπόρα στον αεροπορικό χώρο *«είχε καταστεί κατώτερη ακόμη και από τις Αεροπορίες των άλλων Βαλκανικών Κρατών»*. Να τι επισημαίνει ο νέος τότε πολιτικός Παναγιώτης Κανελλόπουλος: *«Από απόψεως εμπύχου υλικού η Εθνική μας Άμυνα είναι εστερημένη παντός θετικού στοιχείου... Αρκεί να λάβωμεν υπ' όψει μας ότι, ενώ η Ρουμανία, η Γιουγκοσλαβία και η Τουρκία διαθέτουν εκάστη εκατοντάδες πολεμικών αεροπλάνων, ημείς διαθέτομεν 25 με 30 μόνο πολεμικά αεροπλάνα. Τι σημασία έχει όμως αυτό; Αρκεί να διαθέτομεν τρεις στρατηγούς δια να διευθύνουν τας μεταξύ των Ελλήνων εχθροπραξίας»*⁶⁰³. Προφανώς, ο Κανελλόπουλος αναφερόταν στους 3 Σμηνάρχους της Αεροπορίας οι οποίοι αμέσως μετά το Κίνημα προήχθησαν σε Υποστρατήγους (26-3-35), ενώ η Αεροπορία διέθετε γύρω στα 40 αεροσκάφη χωρίς μαχητική ισχύ⁶⁰⁴.

Μετά την καταστολή του Κινήματος, συγκροτήθηκαν στρατοδικεία που δίκάζαν τους κινηματίες και αποστρατεύτηκαν πολλοί αξιωματικοί⁶⁰⁵. Μάλιστα, για να επιτευχθεί η εκκαθάριση του Σώματος των στελεχών της Πολεμικής Αεροπορίας καταρτίστηκε ο Αναγκαστικός Νόμος της 20^{ης} Μαρτίου του 1935

⁶⁰² Τελικά η Π.Α. προμηθεύτηκε 5 αεροπλάνα τύπου AVIA 33, 100 βόμβες των 100 λιβρών, 75 αλεξίπτωτα και ανταλλακτικά ασυρμάτων, λόγω καταστολής του κινήματος. ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 72 - 73.

⁶⁰³ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σελ. 82.

⁶⁰⁴ Μπέλλος Γρηγόριος.

⁶⁰⁵ Υπολογίζεται ότι μέχρι τις 9 Ιουνίου του 1935, 1359 αξιωματικοί πέρασαν από στρατοδικείο, ενώ ως το τέλος του έτους είχαν αποταχθεί και αποστρατευθεί 2000. Κριτήριο δεν ήταν μόνο η συμμετοχή τους στο κίνημα, αλλά η ιδεολογική τους αντίληψη ή η σχέση τους με δημοκρατικό στρατηγό ή πολιτικό. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν τρεις εκτελέσεις στις 24 Απριλίου του 1935. Των Στρατηγών Παπούλα και Κοιμήση και του Ταγματάρχη Βολάνη, ενώ είχαν καταδικασθεί 60 άτομα σε θάνατο. Εκατοντάδες αξιωματικοί κατέφυγαν στο εξωτερικό, ανάμεσα στους οποίους συγκαταλέγονταν ο Βενιζέλος, ο Πλαστήρας και άλλοι.

«Περί αυτεπαγγέλτου αποστρατείας Αξιωματικών και Υπαξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας», με το οποίο ο Υπουργός μπορούσε να αποστρατεύσει το προσωπικό της ΠΑ που συμμετείχε ενεργά ή θεωρήθηκε ότι ευνόησε το Κίνημα. Στην Αεροπορία αποστρατεύθηκαν περισσότεροι από 70 αξιωματικοί και υπαξιωματικοί, προκαλώντας σημαντική μείωση του δυναμικού της Αεροπορίας, το οποίο είχε σταματήσει να ενισχύεται από τα άλλα Όπλα, με άμεσο αποτέλεσμα την μείωση της μαχητικής ισχύς της. Η Αεροπορία αναγκάστηκε να επιβιώσει με το υπάρχον δυναμικό της, διατηρώντας και αναπτύσσοντας όμως την ενότητα και την ομοιογένεια που τόσο πολύ είχε ανάγκη⁶⁰⁶. Το ΓΕΑ, το 1935 και μετά τα γεγονότα του Κινήματος, με την έγκριση της κυβέρνησης κατάρτισε ένα εξοπλιστικό πρόγραμμα προμήθειας 284 αεροσκαφών, με τη σύσταση 22 Μοιρών αεροσκαφών και 5 Ουλαμών Αεροστάτων, ενώ επιδιώχθηκε η δημιουργία δύο ακόμη Αεροπορικών Βάσεων στη Βόρεια Ελλάδα. Όμως, η κακή οικονομική κατάσταση της χώρας δεν επέτρεπε την υλοποίηση των ανωτέρω απαραίτητων ενεργειών εκσυγχρονισμού του Όπλου. Έτσι, στις 18 Απριλίου 1935 εκδόθηκε διάταγμα με το οποίο συγκροτήθηκε επιτροπή από τον Υπουργό Αεροπορίας Γ. Σχινά και 70 μέλη, ανάμεσα στα οποία ως πρόεδρος ο Διοικητής της Εθνικής Τράπεζας Ι. Δροσόπουλος, για τη διεξαγωγή εράνου υπέρ της Αεροπορίας και τη συλλογή χρημάτων για τον εκσυγχρονισμό της. Η επιτροπή δημοσίευσε έκκληση στους απανταχού Έλληνες για να συμβάλουν στην επιτυχία του σκοπού αυτού: *«...Αλλά οι διατεθησόμενοι πόροι, δυστυχώς, είναι ανεπαρκείς ίνα καταστήσωσιν αυτήν εφάμιλλον των Αεροποριών των γειτονικών μας κρατών τουλάχιστον. Διά τούτο η Αεροπορία βασίζεται επί του πατριωτισμού Σου κυρίως, ούτινος εις θυσίας έχει πολλά δείγματα ίνα Συ ο ίδιος καταστήσης αξιοσέβαστον διά τους φίλους Σου και φοβεράν διά τους Εχθρούς Σου...»*. Όμως, η ανταπόκριση του λαού δεν ήταν η αναμενόμενη, καθώς μετά τα πρόσφατα Κινήματα, είχαν ουσιαστικά δημιουργηθεί δύο αντιμαχόμενα πολιτικά στρατόπεδα. Έτσι, το ποσό που κατάφεραν να συγκεντρώσουν τον πρώτο χρόνο ήταν γύρω στα 20.000.000 δραχμές, μ' αποτέλεσμα να σταματήσει η προσπάθεια αυτή⁶⁰⁷. Παρ' όλα αυτά τον Οκτώβριο του 1935 τοποθετήθηκε παραγγελία στα αγγλικά εργοστάσια

⁶⁰⁶ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σελ. 80-81.

⁶⁰⁷ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 101 - 102.

AVRO για την προμήθεια 30 εκπαιδευτικών αεροπλάνων AVRO – TUTOR και 39 κινητήρων, αξίας 54 εκατομμυρίων δραχμών. Μετά το Δημοψήφισμα της 3ης Νοεμβρίου 1935 και την επαναφορά της Βασιλείας, λόγω της πολιτειακής μεταβολής, στις 16 Νοεμβρίου 1935, με την έκδοση αναγκαστικού Νόμου, η Αεροπορία μετονομάστηκε σε Ελληνική Βασιλική Αεροπορία (ΕΒΑ). Στη συνέχεια, στα τέλη Μαρτίου 1936 και μετά την ορκωμοσία της Κυβέρνησης Δεμερτζή με αντιπρόεδρο και Υπουργό των Στρατιωτικών τον Ιωάννη Μεταξά, παραγγέλθηκαν 9 αεροπλάνα AVRO 626, 200 πολυβόλα από τα «Τσέχικα Εργοστάσια Όπλων» της Scoda, φυσίγγια στον βρετανικό οίκο KYNOCK, οξυγονούχες συσκευές από τις ΗΠΑ και ανταλλακτικά για τον υφιστάμενο στόλο αεροσκαφών, συνολικής αξίας 75 εκατομμυρίων δραχμών⁶⁰⁸.

⁶⁰⁸ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 93.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄: Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ – ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΖΥΜΩΣΕΙΣ

Καμπέρος: Ο Μελλοντικός Πόλεμος από του Αέρος

Με αφορμή αυτή την έντονη αντιπαράθεση στους κόλπους των Ενόπλων Δυνάμεων και των πολιτικών κομμάτων για το ρόλο της Αεροπορίας σε μία ενδεχόμενη σύρραξη και της αντιπαράθεσης που εκδηλώθηκε για την ορθότητα της ενοποίησης της Στρατιωτικής και της Ναυτικής Αεροπορίας, ο Καμπέρος συνέγραψε και δημοσίευσε τον Οκτώβριο του 1932 μια πραγματεία με τίτλο *Ο Μελλοντικός Πόλεμος από του Αέρος*. Σ' αυτή δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη της τεχνολογίας των επικοινωνιών και στο γεγονός ότι η τεχνολογική πρόοδος θα επέτρεπε τη μαζική και συντονισμένη χρήση των αεροπλάνων στις διάφορες στρατιωτικές επιχειρήσεις που θα διεξαγόταν.

Κάνοντας μια επιγραμματική αναδρομή στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, αναφέρει ότι αρχικά οι εναέριες εμπλοκές ήταν μεταξύ μεμονωμένων αεροσκαφών, όμως προς το τέλος του πολέμου, η τεχνολογική πρόοδος επέτρεψε να γίνουν τα αεροπλάνα ταχύτερα και ασφαλέστερα, ξεκίνησε η παραγωγή τους σε βιομηχανική κλίμακα και οι χειριστές τους άρχισαν να εκτελούν αποστολές εφαρμόζοντας τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι επιχειρήσεις με μαζικές δυνάμεις. Έτσι, οι εναέριοι αγώνες διεξαγόταν από σχηματισμούς αεροσκαφών υπό ενιαία διοίκηση, με εφεδρικές δυνάμεις και κοινή αντίληψη του ΑΝΣΚ, θέτοντας τα θεμέλια της τακτικής χρήσης τους. Ενώ αρχικά ο αριθμός των αεροπλάνων του σχηματισμού αντιστοιχούσε στη δύναμη ενός Σμήνους, το οποίο αποτελούνταν από τρία έως επτά αεροπλάνα και σπανιότερα εννέα, προς το τέλος του πολέμου συμπεριλάμβανε τη δύναμη μιας Μοίρας, η οποία αποτελούνταν από τρία Σμήνη, καθώς είχε πλέον αναγνωριστεί από τα διδάγματα του πολέμου, η επιβεβλημένη χρήση του εναέριου όπλου **κατά μάζα**.

Όμως, πραγματικό εμπόδιο παρέμενε η έλλειψη εμπιστοσύνης της ασύρματης επικοινωνίας, η οποία ακόμη βρισκόταν στο στάδιο της εξέλιξης και περιόριζε τον αριθμό των αεροπλάνων του σχηματισμού, καθώς ήταν

αμφισβητήσιμη η δυνατότητα μεταβίβασης κρίσιμων οδηγιών του αρχηγού του σχηματισμού κατά τη διάρκεια εμπλοκής ή αποχώρησης από το θέατρο της μάχης. Τον Μάιο του 1918, οι γερμανικές αεροπορικές δυνάμεις, εκτελούσαν αποστολές στο θέατρο των επιχειρήσεων σε σχηματισμούς των 40 έως 50 αεροπλάνων (cirrus). Οι Βρετανοί αεροπόροι πετούσαν σε σχηματισμό μάχης με αεροπλάνα τύπου Camel σε ύψος 3.700 μέτρα, ακολουθούσε άλλη Μοίρα στα 4.300 και η τελευταία πετούσε στα 4.900 μέτρα⁶⁰⁹.

Η διάταξη αυτή θεωρούνταν από πολλούς, ως τυπική διάταξη μάχης. Σύμφωνα όμως με τον Καμπέρο, αν τα αεροπλάνα διώξεως ήταν διαθέσιμα και διέθεταν στην πίσω θέση πολυβόλο, η τακτική διάταξη του σχηματισμού όφειλε να αλλάξει, διαφορετικά θα παραβίαζε την αρχή της οικονομίας δυνάμεων και την αρχή της μάζας. Παράλληλα, θεωρούσε ότι για επιχειρήσεις σε ύψη κάτω των 5000 μέτρων δεν θα έπρεπε τα αεροπλάνα να εφοδιασθούν με κινητήρα που διέθετε αεροσυμπιεστή, διότι το αυξημένο βάρος του θα μείωνε την ευελιξία του αεροπλάνου. Όμως, θα μπορούσε ένας μικρός αριθμός αεροσκαφών να εφοδιαζόταν με τέτοιους κινητήρες, με σκοπό να μπορούν να δράσουν σε μεγαλύτερα ύψη, **αποτρέποντας** τη χρήση των υψών αυτών στον αντίπαλο. Βεβαίως, αναμενόταν ότι η βελτίωση της τεχνολογίας στους κινητήρες, θα επέτρεπε την παραγωγή ελαφρότερων αεροσυμπιεστών και επομένως ήταν ένα ζήτημα υπό εξέλιξη.

Στο έργο του ο Καμπέρος, δίνει ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη της ασύρματης επικοινωνίας, η οποία δεν ήταν διαθέσιμη στις εναέριες δυνάμεις κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, με αποτέλεσμα η διάταξη μάχης των σχηματισμών αεροσκαφών να είναι προσυμφωνημένη από το έδαφος. Αντίθετα, την περίοδο της συγγραφής της πραγματείας, εξαιτίας της ανάπτυξης της συγκεκριμένης τεχνολογίας υπήρχε η δυνατότητα τέλει και διαρκούς συνεννόησης στο αέρα μεταξύ των Μοιρών, με αποτέλεσμα ο αρχηγός του σχηματισμού να μπορεί να μεταβιβάσει τις οδηγίες ή τις διαταγές του άμεσα, ώστε το σύνολο ή μέρος της δύναμής του να χτυπήσει την

⁶⁰⁹ Καμπέρος Δημήτριος, *Ο Μελλοντικός Πόλεμος από του Αέρος*, Τύποις Ι. Καρανάσου, Αεροτατόιον, 1932, σ. 7-9.

κατάλληλη στιγμή την εχθρική αεροπορική δύναμη. Δηλαδή μπορούσε να βρει εφαρμογή η ενέργεια και η εμπλοκή κατά μάζα. Έτσι, ο Καμπέρος θεωρούσε ότι η κατακόρυφη διάταξη του σχηματισμού των αεροσκαφών έχρηζε επανεξέτασης και ότι έπρεπε να μελετηθεί κατά τη διάρκεια των ασκήσεων, γιατί αν και σύμφωνα με τους υποστηρικτές της η διάταξη αυτή διέθετε ευελιξία αλλαγής διεύθυνσεως και μπορούσε γρήγορα να μετασχηματισθεί, δεν μπορούσε όμως ταχέως να ανέλθουν τα αεροπλάνα που βρίσκονται σε χαμηλότερο επίπεδο σε υψηλότερο, στο οποίο είναι πιθανό ότι θα βρίσκονταν η αντίπαλη εναέρια δύναμη⁶¹⁰.

Εναέριες Μάχες προς το Τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Στη συνέχεια, ο Καμπέρος εστιάζει στα αποτελέσματα των εναέριων μαχών του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου που ανέφερε προηγουμένως, όπου εξήχθη το συμπέρασμα ότι η κατακόρυφη διάταξη μάχης των εναερίων δυνάμεων επέτρεπε τον αιφνιδιασμό μιας εχθρικής Μοίρας, η οποία συνήθως εστίαζε στις δυνάμεις που βρίσκονταν σε χαμηλότερο επίπεδο. Το αποτέλεσμα ήταν να δέχεται την εχθρική επίθεση από ψηλά και απροειδοποίητα, με ιδιαίτερα μεγάλες απώλειες μέσων και χειριστών. Βεβαίως, στους αγώνες αυτούς δεν ήταν δυνατόν να εφαρμοσθεί η αρχή ενεργείας της μάζας, καθώς οι συγκεκριμένες δυνάμεις όπως προανέφερε δεν είχαν τη δυνατότητα εναέριας επικοινωνίας. Επομένως δε μπορούσε ο αρχηγός να μεταδώσει τις διαταγές του προς τους διοικητές των άλλων Μοιρών και συνεπώς να ελιχθεί έγκαιρα σύμφωνα με την προκύπτουσα τακτική κατάσταση. Για την εξασφάλιση της καλύτερης δυνατής απόδοσης, απαιτούνταν ενδελεχής ενημέρωση και η ανάπτυξη κοινής αντίληψης ενεργείας (ενιαίο δόγμα), ώστε να είναι δυνατός ο συντονισμός της δράσης τους. Ουσιαστικά, στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου δεν εφαρμόστηκε ποτέ η αρχή της μάζας, πέραν της δύναμης σε επίπεδο Μοίρας, λόγω έλλειψης συστημάτων επικοινωνίας μεταξύ των εναέριων δυνάμεων. Συνήθως οι Μοίρες αλληλοϋποστηρίζονταν, αλλά είχαν ως κύριο ΑΝΣΚ την υποστήριξη των χερσαίων επιχειρήσεων. Όμως, η ανάπτυξη της τεχνολογίας των

⁶¹⁰ Στο ίδιο, σ. 10-12.

τηλεπικοινωνιών στις αρχές της δεκαετίας του '30 επέτρεπε την επικοινωνία μεγάλης δύναμης αεροπλάνων, τόσο σε επίπεδο «σημναρχίας» ή «πτέρυγας» που κατά του ξένους αποτελούνταν από 80 έως 180 αεροσκάφη, όσο και σε επίπεδο «ταξιαρχίας» που αριθμούσε δύναμη 240 – 550 αεροπλάνων, με κύριο όμως εμπόδιο τη δυσκολία συγκέντρωσής τους τοπικά και χρονικά⁶¹¹.

Έπειτα, προς επίρρωση των προαναφερόμενων, ο Καμπέρος παρουσιάζει αναλυτικά τις ασκήσεις της ιταλικής αεροπορίας που πραγματοποιήθηκαν από 27 έως 30 Αυγούστου του 1931, από 1.000 περίπου αεροπλάνα, χωρισμένα σε δύο δυνάμεις, του Βορρά και του Νότου. Η πρώτη αποτελούνταν από δύο σημναρχίες (160 περίπου αεροπλάνα) διώξεως, τρεις σημναρχίες βομβαρδισμού (240 αεροπλάνα), μια Μοίρα (25 αεροπλάνα) πεδίου μάχης και ένα σμήνος (5 αεροπλάνα) στρατηγικής αναγνώρισης, δηλαδή περίπου 430 αεροπλάνα, ενώ η δύναμη του Νότου από αντίστοιχη σύνθεση, με τη διαφορά ότι διέθετε πέντε σημναρχίες (300) βομβαρδισμού, δηλαδή περίπου 590 αεροπλάνα. Με αφορμή το γεγονός αυτό, ο Καμπέρος τονίζει την αναγκαιότητα τα κράτη να φροντίσουν να αναπτύξουν την αντιαεροπορική τους άμυνα, καθώς με τέτοιου μεγέθους αεροπορικές δυνάμεις, η ασφάλεια του κράτους από τη θάλασσα και την ξηρά δεν επαρκούσε πλέον. Βεβαίως, επισημαίνει ότι η εξέλιξη της τεχνολογίας, χωρίς καμία αμφιβολία, θα οδηγούσε στην κατασκευή αεροπλάνων με μεγάλη ακτίνα δράσης, διώξης ή βομβαρδισμού, ικανά να μεταφέρουν ικανό φορτίο για να πλήξουν την αντίπαλη ενδοχώρα. Επομένως, γεννάται το ερώτημα, κατά πόσο η αεροπορία ήταν πλέον όπλο βοηθητικό του στρατού και του ναυτικού, όπου ουσιαστικά αύξανε την ακτίνα δράσης τους ή μπορούσε χωρίς την υποστήριξη των χερσαίων ή των θαλάσσιων δυνάμεων να πλήξει την εχθρική ενδοχώρα, καταστρέφοντας ζωτικά σημεία, να παραλύσει τις συγκοινωνίες της, να αφανίσει την βιομηχανική ισχύ της και να καταρρακώσει το ηθικό της⁶¹².

⁶¹¹ Στο ίδιο, σ. 12-16.

⁶¹² Στο ίδιο, σ. 16-18.

Ιταλικές Ασκήσεις του 1931

Τα ιταλικά γυμνάσια είχαν ως ΑΝΣΚ να εξάγουν συμπεράσματα από αεροπορικές επιχειρήσεις κατά εχθρικής χώρας, αφού προηγουμένως είχε επιτευχθεί αεροπορική κυριαρχία, σύμφωνα με τις αρχές που είχε διατυπώσει ο Ιταλός στρατηγός **Giulio Douhet**, ο οποίος είχε προβλέψει τη νέα μορφή του πολέμου το 1909. Τις απόψεις του αυτές ο **Douhet** δημοσίευσε αναλυτικά το 1913, και τις οποίες υποστήριζε με πάθος μέχρι και το θάνατό του το 1930. **Ο Καμπέρος θεωρούσε τον Ιταλό στρατηγό ως τον πρόδρομο του αεροπορικού πολέμου κατά τη διάρκεια του οποίου εφαρμόζεται η αρχή της μάζας.** Παρά την προσπάθεια διατήρησης του απόρρητου χαρακτήρα της άσκησης του ιταλικού στρατού, είχαν διαρρεύσει κάποια ενδιαφέροντα στοιχεία τα οποία παρέθεσε ο Καμπέρος στο δημοσίευσμά του. Σύμφωνα λοιπόν με πληροφορίες, νυχτερινές επιχειρήσεις πραγματοποιήθηκαν κατά του λιμένα Σπέτσια (La Spezia) από 200 αεροπλάνα, οι οποίες επανελήφθησαν το επόμενο απόγευμα από άλλα 300 και προσομοιώθηκε ρίψη 200 περίπου τόνων εκρηκτικών και εμπρηστικών βομβών, χωρίς να υπολογισθούν οι βόμβες τοξικών αερίων. Επίσης, πραγματοποιήθηκε βομβαρδισμός της Φλωρεντίας από 200 αεροπλάνα με αντίστοιχο είδος βομβών, βομβαρδισμός της Μπολόνιας από 300 αεροπλάνα, η οποία αποτελούσε κόμβο πέντε κύριων σιδηροδρομικών αρτηριών, ήταν η έδρα του 4^{ου} Σώματος Στρατού και μια από τις πιο βιομηχανικά ανεπτυγμένες πόλεις της Ιταλίας. Επίσης, αντίστοιχος βομβαρδισμός διεξήχθη κατά του Μιλάνου από 500 αεροπλάνα, η οποία ήταν η πιο εμπορική και βιομηχανική πόλη της Ιταλίας, σημαντικότετος σιδηροδρομικός και συγκοινωνιακός κόμβος και διέθετε ένα εκ των κυριότερων αερολιμένων της χώρας και σταθμούς ασυρμάτου. Οι αεροπορικές επιχειρήσεις διεξήχθησαν κατά κύματα ακόμη και κατά τη διάρκεια της νύχτας, σε σχηματισμούς που αποτελούνταν από μεγάλο αριθμό αεροσκαφών, υπό διοίκηση που ασκούνταν μέσω ασυρμάτου. Δηλαδή εφαρμόστηκε η αρχή της ενέργειας κατά μάζα⁶¹³.

⁶¹³ Στο ίδιο, σ. 18-19.

Βοηθητικό Όπλο ή Ανεξάρτητη Δύναμη;

Σύμφωνα με τη λιτή ανακοίνωση των επίσημων ιταλικών αρχών, δεν ήταν σε θέση να αποτρέψουν την καταστροφή των μεγάλων ιταλικών πόλεων της χώρας τους, εξαιτίας της προόδου που είχε επιτευχθεί στο αεροπορικό όπλο. Ο Έλληνας αεροπόρος, από τα ανωτέρω συμπεραίνει ότι η αεροπορία έπαψε πλέον να αποτελεί βοηθητικό όπλο και ότι αποτελεί «εναέριο στρατό» που μπορεί χωρίς βοήθεια από τις χερσαίες ή θαλάσσιες δυνάμεις να πλήξει από αέρος την αντίπαλη ενδοχώρα! Μάλιστα, κάνοντας ξανά μια σύντομη ανασκόπηση των επιχειρήσεων που διαδραματίστηκαν στο Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι αντίπαλοι εκτέλεσαν αεροπορικές επιχειρήσεις με σκοπό να επιφέρουν καταστροφικά πλήγματα στο εσωτερικό της εχθρικής ενδοχώρας. Όμως μόνο οι Βρετανοί υπό τη διοίκηση του Sir Hugh Trenchard οργάνωσαν τέτοιο σχηματισμό αεροσκαφών με το όνομα «ανεξάρτητος εναέριος δύναμη», η οποία από τον Ιούνιο του 1918 μέχρι την ανακωχή του Πολέμου είχε ρίξει 500 τόνους βομβών σε διάφορες μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις της Γερμανίας. Ανάλογη άποψη περί «εναέριας στρατιάς» εξέφρασε και ο στρατάρχης Foch μετά το 1918, ο οποίος θεωρούσε ότι μελλοντικά η αεροπορία όχι μόνο θα ήταν ο καθοριστικός παράγοντας για τη νίκη, αλλά ότι θα μπορούσε να ασκήσει ιδιαίτερη πίεση στον εχθρικό πληθυσμό, ώστε ο πόλεμος να τελειώσει μόνο με τη χρήση εναέριων δυνάμεων. Δηλαδή, όπως χαρακτηριστικά τονίζει ο Καμπέρος, δια του βομβαρδισμού της αντίπαλης ενδοχώρας από βομβαρδιστικά αεροπλάνα, ενώ οι φίλιες ΕΔ θα μάχονταν στο μέτωπο για την προστασία της χώρας (αμυντική χρήση), ο αντίπαλος θα συνθηκολογούσε⁶¹⁴. Ουσιαστικά, βλέπουμε την άμεση επίδραση του Douhet στις απόψεις του Γάλλου στρατάρχη, τις οποίες σε μεγάλο βαθμό ενστερνίζεται και ο Έλληνας παλαίμαχος αεροπόρος.

ΑΝΣΚ των εναέριων δυνάμεων κατά τον συγγραφέα είναι η απόκτηση αεροπορικής κυριαρχίας με τον τρόπο και στο βαθμό που απαιτείται, ώστε στη συνέχεια να μπορεί να βομβαρδίσει σημαντικούς στόχους, με σκοπό να σπάσει την υλική και ηθική του αντίσταση του εχθρού. Επομένως, αρχικά θα

⁶¹⁴ Στο ίδιο, σ. 19-20.

έπρεπε να διεξαχθούν εναέριες συγκρούσεις και στη συνέχεια να διεξαχθούν οι επιχειρήσεις βομβαρδισμού κατά των παρακάτω κυρίως στόχων:

α. Σημαντικών πόλεων του εχθρού με σκοπό την καταρράκωση του ηθικού του άμαχου πληθυσμού, ώστε αυτός να επηρεάσει με τη σειρά του την πολιτική και στρατιωτική του ηγεσία, αλλά και το ηθικό του μαχόμενου στρατεύματος, καθώς ο Καμπέρος θεωρούσε ότι ο πόλεμος ήταν σύγκρουση δυνάμεων ηθικού. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει *«Το τελικόν αποτέλεσμα δεν επιτυγχάνεται δι' ενεργού φυσικής καταστροφής της ενόπλου δυνάμεως του αντιπάλου, αλλά διά καταστροφής της πίστewς του εις την τελικήν νίκην και της θελήσεώς του να την κερδίσει»*.

β. Βάσεων και των κύριων σταθμών ανεφοδιασμού, ενδιάμεσων ή ακραίων.

γ. Βιομηχανικών εγκαταστάσεων παραγωγής πολεμικού υλικού.

δ. Τεχνικών έργων και των αποθηκών πυρομαχικών επί των χερσαίων γραμμών επικοινωνίας, καθώς και συρμών που μεταφέρουν πυρομαχικά.

ε. Λιμένων και πλοίων που βρίσκονται στα μετόπισθεν και που έχουν ως αποστολή τους να ανεφοδιάζουν τις χερσαίες δυνάμεις τους, όμως βρίσκονται στην ακτίνα ενεργείας ισχυρών εναέριων δυνάμεων, ενώ η αντιαεροπορική άμυνα δεν μπορεί να τις αντιμετωπίσει. Ο Καμπέρος θεωρεί ότι το ζήτημα αυτό πρέπει να μελετηθεί ιδιαίτερωσ από τη χώρα μας.

στ. Μεγάλων συγκεντρώσεων χερσαίων στρατευμάτων εντός της ζώνης των επιχειρήσεων.

ζ. Εχθρικής αποβατικής ενέργειας, τον βομβαρδισμό της οποίας θεωρεί εξαιρετικά αποτελεσματικό, ώστε μια χώρα που διαθέτει ισχυρή εναέρια δύναμη, δεν κινδυνεύει από αυτήν⁶¹⁵.

Ολοκληρώνοντας την τοποθέτησή του για τον μελλοντικό εναέριο πόλεμο, εκφράζει μια άκρως ρεαλιστική προσέγγιση περί της χρήσης ή μη χημικών ή βιολογικών όπλων κατά τη διάρκεια των αεροπορικών βομβαρδισμών. Πίστευε ότι όπως απέτυχε η σύμβαση της Χάγης του 1907 μεταξύ των ευρωπαϊκών δυνάμεων, όπου στο άρθρο 23 ρητώς απαγορευόταν η χρήση δηλητηρίου ή δηλητηριασμένων όπλων, βλημάτων ή υλικών, ομοίως θα αποτύχει η εφαρμογή της συμφωνίας της 17^{ης} Ιουνίου του 1925 των μελών της διεθνούς κοινωνίας, που αφορούσε την απαγόρευση χρήσης κατά τη διάρκεια πολεμικών συγκρούσεων ασφυκτικών, δηλητηριωδών ή παρόμοιων αερίων και βακτηριολογικών μέσων. Θεωρούσε ότι ο πειρασμός χρήσης τους από μία χώρα που χάνει τον πόλεμο είναι ιδιαίτερα υψηλός, όπως συνέβη στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου οι αντίπαλοι συναγωνίζονταν στην αφθονότερη και αποτελεσματικότερη χρήση τέτοιων μέσων και ουσιών, όπως αερίων υδρογόνου, ασφυξιογόνων χλωρίου, δακρυγόνων, χρήση υπερίπιδας με τις φλύκταινες της, αερίων αρσενικού και του βρωμίου. Μάλιστα, τόνιζε ότι η απουσία εμπιστοσύνης μεταξύ των μελών της διεθνούς κοινωνίας αποδεικνύεται από το γεγονός ότι σε όλα τα μεγάλα κράτη συνεχίζονταν η μελέτη του χημικού πολέμου, γίνονταν προπαρασκευές για την αντιμετώπισή του και δεσμεύονταν σοβαρές πιστώσεις για τη χρηματοδότηση χημικού πολέμου.

Ο Καμπέρος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο μαζικός αεροπορικός πόλεμος θα είναι ο φρικαλεώτερος που θα αντιμετωπίσει στο μέλλον η ανθρωπότητα, χάρη στην τελειοποίηση της ασύρματου επικοινωνίας και της ενιαίας διοίκησης μεγάλης αεροπορικής δύναμης. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, ο μελλοντικός αεροπορικός πόλεμος θα είναι *«Βομβαρδισμοί όθεν από του αέρος των ζωτικών σημείων και του αμάχου πληθυσμού του εσωτερικού μιας χώρας, ημερινοί και νυκτερινοί, συστηματικοί,*

⁶¹⁵ Στο ίδιο, σ. 20-22.

αλληλοδιάδοχοι, βαρείς, αδυσώπητοι. Βομβαρδισμοί διά βομβών ρηκτικών και εμπρηστικών και διά βομβών χημικού πολέμου ιδού η εικών ενός μελλοντικού πολέμου από του αέρος. Βομβαρδισμοί ωμοί, σκληροί, ανηλεείς τοσούτω μάλλον, καθόσον ουδέν μέσον προστασίας, πράγματι αποτελεσματικόν, υπάρχει κατ' αυτών»⁶¹⁶.

⁶¹⁶ Στο ίδιο, σ. 22-23.

Γαζής Παναγιώτης⁶¹⁷

Λίγους μήνες μετά τη δημοσίευση των απόψεων του Καμπέρου για τον αεροπορικό πόλεμο και αμέσως μετά το αποτυχημένο κίνημα της 6^{ης} Μαρτίου 1933 για την κατάληψη της εξουσίας από βενιζελικούς αξιωματικούς και την επικράτηση του Λαϊκού Κόμματος, ο τότε Αντισυνταγματάρχης (Π) Γαζής Π. δημοσιεύει την πραγματεία του με θέμα «*Η Αεροπορία εν τη Γενική Στρατηγική Αεροπορία συνεργασίας ή στρατός αέρος;*»⁶¹⁸. Σε αυτή αναλύει και σχολιάζει τις εξελίξεις στο αεροπορικό Όπλο σε στρατηγικό επίπεδο, υπό την επίδραση των θεωρητικών και κυρίως του Douhet και των κριτικών που έχουν εκφραστεί πάνω στο έργο του.

Αεροπορική Εξέλιξη Μετά το Πέρασ του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Αρχικά, ο Γαζής αναφέρεται στην αλματώδη τεχνολογική πρόοδο που συντελέσθηκε στην αεροπορία, ώστε αναγνωρίσθηκε ο σημαίνων ρόλος της και οι συντάκτες των μεταπολεμικών κανονισμών σε όλους τους στρατούς συνέλεξαν τα συμπεράσματα της δράσης της και τα ενέταξαν σε ένα δόγμα για τη χρησιμοποίησή της σε μελλοντικό πόλεμο, εξετάζοντάς την αποκλειστικά σε τακτικό επίπεδο, καθώς υπήρξε βοηθητικό όργανο των άλλων όπλων. Ουσιαστικά, υπήρξε μέσο συλλογής πληροφοριών επ' ωφελεία της διοίκησης, (ενημέρωση και συνοδεία του πεζικού, υπόδειξη στόχων και ρύθμιση βολών για το πυροβολικό, παρατήρηση πέρα από το εύρος δράσης του πεζικού κ.ά.), όργανο συμμετοχής στις επιχειρήσεις, προσβάλλοντας επίγειους στόχους αλλά και την εχθρική αεροπορία εμπλεκόμενη σε εναέριες μάχες και τέλος με το αεροπλάνο βομβαρδισμού διεύρυνε τα όρια βεληνεκούς του πυροβολικού, καταστρέφοντας στα μετόπισθεν τις συγκοινωνίες και τα ζωτικά κέντρα του αντίπαλου στρατεύματος. Όμως, δε χρησιμοποιήθηκε ως ανεξάρτητη δύναμη, ώστε να δράσει ως στρατηγικός συντελεστής για την επίτευξη του σκοπού του πολέμου. Οι μαζικές προσβολές αεροπλάνων

⁶¹⁷ Ο Παναγιώτης Γαζής, απεφοίτησε από τη Σχολή Εφέδρων Αξιωματικών Κερκύρας με το βαθμό του έφεδρου Ανθυπολοχαγού και έλαβε μέρος στον Α΄ και Β΄ Βαλκανικό Πόλεμο, στην εκστρατεία της Μικράς Ασίας και από το 1935 έως τον Δεκέμβριο του 1940 διατέλεσε ΑΓΕΑ. https://www.haf.gr/wp-content/uploads/2015/02/panagiotis_gazis_cv.pdf

⁶¹⁸ Γαζής Παναγιώτης, «*Η Αεροπορία εν τη Γενική Στρατηγική Αεροπορία συνεργασίας ή στρατός αέρος;*», *Γενική Στρατιωτική Επιθεώρησης*, Τ. 100, Απρίλιος 1933, σ.16-56.

βομβαρδισμού κατά του Λονδίνου, των Παρισίων και των παραρρήνιων πόλεων της Γερμανίας, και η καταστροφή στόχων ιδιαίτερης αξίας στα μετόπισθεν, προοιωνίζαν κατά τον Γαζή το ευρύ μέλλον της αεροπορίας. Βεβαίως, δεν μπορούσε να διεξάγει μαζικές και συντεταγμένες εναέριες μάχες, λόγω της αδυναμίας διεύθυνσης ενός τέτοιου αγώνα και της απουσίας ασύρματης επικοινωνίας μεταξύ των αεροσκαφών κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων.

Μετά το πέρας του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, πολλά τεχνικά προβλήματα επιλύθηκαν διευρύνοντας τις δυνατότητες του Όπλου, επιμηκύνοντας την ακτίνα ενεργείας των αεροπλάνων, αυξάνοντας την ταχύτητα ανόδου, ενώ τελειοποιήθηκε ο οπλισμός και ο αριθμός των όπλων που έφεραν, ενισχύθηκε η άτρακτός τους ώστε να δύνανται να υπερβαίνουν χτυπήματα από βολίδες σε χαμηλό ύψος κ.ά. Επίσης, βελτιώθηκαν οι μέθοδοι πλεύσης, φωτογράφισης, βολής και εκσφενδόνισης βομβών και η επικοινωνία των σχηματισμών, επιτρέποντας σε ολόκληρους στόλους αεροπλάνων να μάχονται σε σχηματισμό κτλ. Ο συγγραφέας πίστευε ότι η συνεχής πρόοδος της τεχνολογίας θα βελτίωνε τις δυνατότητες του Όπλου. Παράλληλα, παγκοσμίως αναπτύχθηκε και **ο τομέας της πολιτικής αεροπορίας, αναδεικνύοντας τα αεροπλάνο ως το ασφαλέστερο μέσο συγκοινωνίας και μεταφοράς, ενώ υπήρχαν πειστικές ενδείξεις ότι θα αποτελούσε την εφεδρεία της πολεμικής αεροπορίας**⁶¹⁹.

Στη συνέχεια ο Γαζής κάνει μνεία στην καταστροφολογία που είχε αναπτυχθεί με την εμφάνιση του αεροπλάνου, το οποίο θεωρήθηκε ότι θα γινόταν παντοδύναμο εξαιτίας της άμεσης επίδρασης της προόδου της τεχνολογίας σ' αυτό, γεγονός που σηματοδοτούσε τη συντέλεια του πολιτισμού σε περίπτωση γενικευμένου πολέμου, χωρίς όμως να λαμβάνεται υπόψη η αντίστοιχη πρόοδος της αντιαεροπορικής άμυνας. Κύριος εκφραστής των παραπάνω απόψεων ήταν ο Giulio Douhet, η θεωρία του οποίου έγινε αντικείμενο ευρείας μελέτης και συζητήσεων από όλες τις δυνάμεις και ιδιαίτερα από την Βρετανία και την Ιταλία, καθώς τυχόν επαλήθευσή της θα

⁶¹⁹ Στο ίδιο, σ. 16-18.

προκαλούσε την αναθεώρηση του πολεμικού τους δόγματος. Το δόγμα που εκφράζει ο Ιταλός στρατηγός χαρακτηρίζεται από τον Γαζή ως ριζοσπαστικό, καθώς λεπτομερής και επιστημονικός έλεγχός του, αποδείκνυε ότι ήταν πρόωρο και υπερβολικό, παρ' όλα αυτά επηρέαζε τους ειδικούς. Σκοπός της πραγματείας του συγγραφέα ήταν να αποδώσει περιληπτικά τις ζυμώσεις που είχαν προκαλέσει κυρίως οι ιδέες του Douhet στην Ελλάδα και το εξωτερικό και κατά πόσον έπρεπε η χώρα μας βασιζόμενη σ' αυτές να οργανώσει την Εθνική της Ασφάλεια⁶²⁰.

Κριτική Επί της Θεωρίας του Στρατηγού Douhet

Ο αντισυνταγματάρχης Γαζής επιχειρεί περιληπτικά να αποδώσει τη θεωρία του Ιταλού στρατιωτικού, ο οποίος υποστήριζε ότι θα έπρεπε να ξεφύγουν από τα διδάγματα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου προσαρμοζόμενοι στις τεχνολογικές εξελίξεις. Η αεροπορία λοιπόν κατά τον Douhet θα μπορούσε να είναι όχι όργανο βοηθητικό, αλλά αυτόνομος παράγοντας. ΑΝΣΚ του ήταν η επίτευξη αεροπορικής υπεροχής ώστε να μπορεί να προκαλέσει στην εχθρική ενδοχώρα μεγάλες καταστροφές, φθορά του ηθικού του λαού και της Κυβερνήσεως και παράλυση των στρατιωτικών της επιχειρήσεων. Επομένως, έπρεπε να είναι ανεξάρτητη και θεωρούσε την Αεροπορία Συνεργασίας ανώφελη, γιατί είτε ο ημέτερος εναέριος στόλος θα αποκτούσε αεροπορική κυριαρχία είτε αυτό θα το επιτύγχανε ο αντίπαλος, και περιττή γιατί στην πρώτη περίπτωση θα μπορούσε να διαθέσει τα αναγκαία μέσα για τις χερσαίες δυνάμεις και το στόλο και επιβλαβής διότι η απορρόφηση δυνάμεων από αυτή θα εξασθενούσε τις κύριες αεροπορικές δυνάμεις.

Βασιζόμενος ο Douhet στην εμπειρία από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, θεωρούσε ότι σύντομα, μεταξύ των εμπολέμων θα υπάρξει κάποια ισορροπία ισχύος, ανατροπή της οποίας θα απαιτούσε κολοσσιαίους πόρους που γενικά εξαντλούν τις αντιμαχόμενες χώρες. Όμως, το αεροπορικό θέατρο επιχειρήσεων επιτρέπει την επίτευξη αποφασιστικού πλήγματος

⁶²⁰ Στο ίδιο, σ. 18-19.

εφαρμόζοντας αμυντικό δόγμα στις χερσαίες και θαλάσσιες επιχειρήσεις και επιθετικό στις αεροπορικές. Ο Ιταλός στρατηγός επίσης, θεωρούσε ότι η αντιαεροπορική άμυνα όσο ισχυρή και αν είναι δεν μπορεί να παρακωλύσει τις αεροπορικές επιχειρήσεις εξαιτίας της περιορισμένης εμβέλειας του αντιαεροπορικού πυροβολικού. Επομένως είναι προτιμότερο οι πόροι να διατεθούν στην ισχυροποίηση του αεροπορικού Όπλου, τη συγκέντρωση της ενεργητικής αντιαεροπορικής άμυνας σε λίγα ευπαθή σημεία και την ευρεία χρήση παθητικών μέτρων τα οποία δεν απαιτούν πολλές δαπάνες. Τέλος, πρότεινε τη δημιουργία ενιαίου Υπουργείου Εθνικής Αμύνης, στο οποίο θα υπάγονταν όλες οι στρατιωτικές δυνάμεις της χώρας, καθώς και τη δημιουργία σε κάθε Κλάδο αντίστοιχης Σχολής Πολέμου, από την οποία θα προέρχονται οι αξιωματικοί του Γενικού Επιτελείου⁶²¹.

Η επίδραση του νέου αυτού δόγματος κατά τον Γαζή ήταν τεράστια σε όλες τις χώρες, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική, καθώς μόλις είχε ολοκληρωθεί η μελέτη των μαθημάτων του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, είχαν καταρτισθεί τα νέα δόγματα και είχαν καταρτισθεί τα προγράμματα των στρατιωτικών προπαρασκευών. Οι ριζοσπαστικές ιδέες του Douhet ουσιαστικά ακύρωναν όλα τα ανωτέρω και οι ευθύνες των αρμοδίων για την άμυνα της χώρας τους ήταν τεράστιες. Για τον έλεγχο της ορθότητάς της ή όχι ασχολήθηκαν κυρίως οι στρατιωτικοί, των οποίων η κριτική ιδιαίτερα μετά το 1927 υπήρξε μεροληπτική, αναδεικνύοντας τη συντηρητική ακαμψία τους απέναντι σε καινοφανείς ιδέες. Στη συνέχεια ο Γαζής εξετάζει την επίδραση που είχε ο Douhet στο πολεμικό δόγμα διαφόρων χωρών, όπως η Ιταλία, η Γαλλία, η Βρετανία, η Γερμανία και η Τουρκία και αναλύει την κριτική που άσκησαν διακεκριμένες προσωπικότητες κάθε χώρας γύρω από το ζήτημα αυτό⁶²².

Η Επίδραση του Douhet

Ο Γαζής, θεωρεί ότι το δόγμα Douhet βρήκε πρόσφορο έδαφος στην Ιταλία λόγω του φασιστικού καθεστώτος της χώρας, όπου το 1927 ιδρύθηκε

⁶²¹ Στο ίδιο, σ. 19-23.

⁶²² Στο ίδιο, σ. 23-24.

ανεξάρτητη Αεροπορία και Γενικό Επιτελείο κατά τις υποδείξεις του Ιταλού στρατηγού. Πάρα ταύτα, δεν καταργήθηκε η Αεροπορία Συνεργασίας και δε θεώρησαν ότι η Αεροπορία μόνη της ήταν ικανή να επιφέρει την αποφασιστική έκβαση του πολέμου. Αντίθετα, το Γενικό Σχέδιο Επιχειρήσεων προέβλεπε την αρμονική συνεργασία των τριών Όπλων με ΑΝΣΚ την καταστροφή των χερσαίων δυνάμεων του εχθρού. Σύμφωνα με αυτό, σκοπός της αεροπορίας είναι η κυριαρχία του αέρος, η μεταφορά της επίθεσης στην καρδιά του αντίπαλου έθνους και η ενίσχυση της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Τα τρωτά σημεία της θεωρίας του Douhet ανέδειξαν οι στρατηγοί Edoardo Monti, Bollati, Ettore Bastico και ο ναύαρχος N. Bernotti. Ο Bastico θεωρούσε ότι ο μελλοντικός πόλεμος απαιτούσε την ένωση και το συντονισμό όλων των δυνάμεων του Έθνους, και ότι η αεροπορία θα έπρεπε να αποβλέπει στην ολοσχερή καταστροφή των εναέριων δυνάμεων του αντιπάλου. Για το σκοπό αυτό απαιτούνταν η ανάπτυξη αεροπλάνου διπλού ρόλου, ώστε να ενεργεί επιθετικά και αμυντικά. Επίσης, ο Bastico θεωρούσε ότι η ύπαρξη αεροπορίας συνεργασίας με τα άλλα Όπλα δεν ήταν σπατάλη δυνάμεων⁶²³.

Στη Γαλλία, ο J. M. Bourget επισήμανε την απειλή που θα προέκυπτε από την αποδοχή των θεωριών του Douhet στη Γερμανία. Πρότεινε την ίδρυση Γενικού Επιτελείου Εθνικής Αμύνης, όμως οι αρμοδιότεροι περί τα αεροπορικά ζητήματα, όπως ο Niessel, απέδειξαν κατά τον Γαζή, το αστήρικτο του δόγματος του Ιταλού στρατηγού. Ο Niessel υποστήριξε τη σημαντικότητα της συνεργασίας με τα άλλα Όπλα, ο δε αντισυνταγματάρχης Vauthier, ειδικός περί τα αντιαεροπορικά, θεωρούσε ότι δεν ήταν δυνατή η επίτευξη αεροπορικής κυριαρχίας και επομένως δεν είχε υπόσταση η θεωρία αυτή. Μάλιστα, υποστήριζε την ανάγκη ενισχύσεως της «επιθετικής»⁶²⁴ αεροπορίας, θεωρώντας την ως το αποτελεσματικότερο όπλο αντιαεροπορικής άμυνας, χωρίς όμως την αποδυνάμωση των επίγειων δυνάμεων. Αντίστοιχα, ο ομοιόβαθμος Langevin, θεωρούσε ότι η Γερμανία δεν επεξεργάζονταν την ιδέα ενός εναέριου ολοκληρωτικού πολέμου, αλλά ότι υποστήριζε την αεροπορία συνεργασίας και ότι το κόστος μιας ανεξάρτητης αεροπορίας με ΑΝΣΚ την καταστροφή των ζωτικών δυνάμεων μιας αντίπαλης

⁶²³ Στο ίδιο, σ. 24-27.

⁶²⁴ Η σημερινή ορολογία, αντιστοιχεί στα αμυντικά αεροσκάφη.

χώρας θα ήταν υπερβολικά δαπανηρό και θεωρούσε ότι η αεροπορική κυριαρχία ήταν ανέφικτη. Ομοίως, ο ναύαρχος Castex θεωρούσε ότι πράγματι η αεροπορία γενίκευε την έννοια του πολέμου καθώς απειλούνταν και απλοί πολίτες, αλλά και πάλι δεν αφορούσε το σύνολο μιας χώρας. Αμφισβητούσε τη σταθερή και οριστική κυριαρχία του αέρα, καθώς ο εχθρός μπορούσε να αποφύγει την εναέρια σύγκρουση και **επομένως μπορούσε να επιτευχθεί μόνο τοπική και προσωρινή αεροπορική κυριαρχία**. Επίσης, ότι την προσβολή στόχων στην εχθρική ενδοχώρα μπορούσαν να τις εκτελέσουν οι αεροπορικές δυνάμεις του ναυτικού και του στρατού και επομένως δεν ήταν απαραίτητη η ενοποίηση της αεροπορίας. Επίσης, ο στρατηγός Toulasae πίστευε ότι η κατάργηση των αεροποριών συνεργασίας και διώξεως θα ήταν ακραίο γεγονός, ότι η επίδραση των αεροπορικών βομβαρδισμών δεν θα προσέδιδαν κάποιο ουσιαστικό όφελος. Βεβαίως, το γαλλικό πολεμικό δόγμα προέβλεπε τη συγκρότηση Μεραρχίας αέρος υπό την διοίκηση του αρχιστρατήγου⁶²⁵.

Κατά τον Γαζή, η Βρετανία θεωρούσε ανέκαθεν σε στρατηγικό επίπεδο τη θαλάσσια ισχύ ως τον καθοριστικότερο παράγοντα για την ασφάλειά της. Αν όμως ίσχυε η θεωρία του Douhet θα απαιτούνταν ριζική αλλαγή στο πολεμικό της δόγμα και θα δινόταν έμφαση στην απόκτηση ισχυρής αεροπορικής δύναμης με διατήρηση αμυντικών ικανοτήτων για τα άλλα Όπλα. Αν και υπήρξαν υποστηρικτές των θεωριών του Douhet, δεν υπήρξε καμία ουσιαστική αλλαγή στο στρατηγικό δόγμα και στην οργάνωση των δυνάμεών της. Ως ενδεικτικό παράδειγμα των αντιλήψεων που κυριαρχούσαν στην Βρετανία, ο Γαζής αναφέρει το έργο του στρατηγού Maurice, ο οποίος πίστευε ότι η πρόοδος που συντελούνταν στον αεροπορικό χώρο απαιτούσε τη συνεχή προσαρμογή, αλλά όχι τη λήψη αποφάσεων βασισμένων σε αμφισβητήσιμες θεωρίες. Δηλαδή, ότι το αεροπλάνο θα μπορούσε να διακόψει τις θαλάσσιες γραμμές συγκοινωνιών ή ότι θα προκαλούσε την εξάλειψη των θωρηκτών από τις θάλασσες. Βεβαίως, κατά τον Γαζή, καθώς η αεροπορία βρισκόνταν σε στάδιο ανάπτυξης, κανείς δεν θα μπορούσε να απορρίψει και τέτοιες προσεγγίσεις. Όμως, δεν θεωρούσε ότι οι μαζικοί

⁶²⁵ Γαζής, σ. 27-31.

βομβαρδισμοί αμάχων με εκρηκτικές ή χημικές βόμβες θα εκμηδένιζαν τη θέληση του αντιπάλου χωρίς την κατατρόπωση των δυνάμεων του. Αντίθετα, οι επιχειρήσεις αυτές θα προκαλούσαν ανάλογα αντίποινα και μια καλά οργανωμένη αντιαεροπορική άμυνα θα μπορούσε να συμβάλει καθοριστικά στην αναχαίτιση αυτών των κινδύνων. Επομένως, δε θα έπρεπε να δημιουργηθεί ανεξάρτητη Αεροπορία, αλλά αντίθετα οι πόροι θα έπρεπε να διατεθούν για την ενίσχυση των άλλων Όπλων⁶²⁶.

Στη Γερμανία αντίστοιχα, ο Hans Ritter θεωρούσε ότι τα αποτελέσματα των αεροπορικών βομβαρδισμών θα ήταν διαφορετικά ανάλογα με τη γεωγραφική θέση κάθε κράτους. Ο Ritter φέρει ως παράδειγμα το Βέλγιο, το οποίο εξαιτίας της μικρής έκτασης και της υψηλής πληθυσμιακής του πυκνότητας ήταν πιο ευάλωτο σε τέτοιου είδους επιχειρήσεις και επομένως θα μπορούσε η θέλησή του να καμφθεί. Αντίθετα στη Ρωσία, κάτι τέτοιο δε θα μπορούσε να συμβεί λόγω της αραιής κατοίκησης και του στρατηγικού βάθους της. Ο Γερμανός στρατιωτικός θεωρούσε ως σημαντικούς παράγοντες την πολιτική κατάσταση της χώρας, το ηθικό του λαού και την ομαδική ψυχολογία του. Τέλος, ο Γαζής επισημαίνει ότι στη Γερμανία δεν υφίστατο ανεξάρτητη αεροπορία αλλά αεροπορία συνεργασίας, η οποία θα εκτελούσε και άλλες αποστολές σύμφωνα με τις ανάγκες της διοικήσεως⁶²⁷.

Όσον αφορά την Τουρκία, ο Γαζής αναφέρει τις απόψεις του λοχαγού Τζεβδέτ, ο οποίος θεωρούσε ότι η αντιαεροπορική άμυνα είχε εξελιχθεί αντίστοιχα και η δράση της κατά των αεροπλάνων θα συνέχιζε να είναι αποτελεσματική. Επίσης, είχε την πεποίθηση ότι εν καιρώ ειρήνης ήταν αδύνατο για μια χώρα να διατηρεί ανεξάρτητη αεροπορική δύναμη, λόγω του τεράστιου οικονομικού κόστους που απαιτούνταν για τη δημιουργία και τη συντήρησή της. Επιπλέον, ο Τούρκος λοχαγός αμφισβητούσε την αποτελεσματική συμβολή της αεροπορίας στην επίτευξη του ΑΝΣΚ, ανέφερε τις δυσκολίες που περιόριζαν τη δράση της, όπως τις καιρικές συνθήκες και

⁶²⁶ Στο ίδιο, σ. 31-33.

⁶²⁷ Στο ίδιο, σ. 33-34.

την αντιαεροπορική άμυνα και πίστευε ότι η τελική νίκη εξασφαλίζεται μόνο επί του εδάφους⁶²⁸.

Μετά την παράθεση των ανωτέρω θέσεων, ο Γαζής καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η πρόοδος της τεχνολογίας θα διατηρεί τα ζητήματα που έθεσε ο Douhet ανοικτά. Πίστευε ότι απαιτούνταν μελέτη του θέματος ανά χώρα, καθώς διαφέρει η επίδραση των διαφόρων παραγόντων σε κάθε μια από αυτές. Θεωρούσε τρωτά σημεία του εναέριου στόλου την ανυπαρξία αεροπλάνου διπλού ρόλου, την πρόοδο της αντιαεροπορικής άμυνας που ο Ιταλός στρατηγός θεωρούσε αμελητέα. Επίσης, ότι ήταν ανέφικτη η αεροπορική κυριαρχία και ότι οι αεροπορικοί βομβαρδισμοί δε θα εκμηδένιζαν τη θέληση του αντιπάλου. Αντίθετα, πίστευε ότι η εχθρική αεροπορική δύναμη συνεργασίας θα μπορούσε να επιτύχει τους ΑΝΣΚ στην ξηρά και στη θάλασσα, ανεξάρτητα από το αν ο αντίπαλος διέθετε υπέρμετρη αεροπορική ισχύ. Τέλος, ότι θα απαιτούνταν πολύ περισσότεροι πόροι για την απόκτηση ανεξάρτητης αεροπορίας, ικανής να επιτύχει την κυριαρχία και την επιθυμητή έκβαση του πολέμου. Όμως, **θεωρούσε ότι απαιτούνταν η δημιουργία ενός ανώτερου οργάνου που θα συντόνιζε τα Επιτελεία των τριών Όπλων, εν καιρώ ειρήνης και πολέμου με τη μορφή Γενικού Επιτελείου Εθνικών Δυνάμεων ή Ανωτάτης Επιτροπής Διεύθυνσης Πολέμου ή Γραμματεία παρά τω Πρωθυπουργώ**⁶²⁹.

Η Επίδραση του Douhet στην Ελληνική Αεροπορική Σκέψη

Στη συνέχεια αναφέρεται στις επικρατούσες ιδέες στην Ελλάδα, λέγοντας ότι μέχρι το 1929 λόγω της πολιτικοστρατιωτικής αστάθειας και κυρίως της έλλειψης οικονομικών πόρων δεν ελήφθησαν σοβαρά υπόψη οι θεωρίες του Douhet. Θεωρούσε ότι η ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας αποσκοπούσε στη διατήρηση του ρόλου συνεργασίας με το στόλο και τις χερσαίες δυνάμεις, με δικό της αρχηγό. Κάνει αναφορά στον πρώτο Υφυπουργό και στη συνέχεια Υπουργό Αεροπορίας, Αλέξανδρο Ζάννα, ο οποίος ίδρυσε το Υπουργείο εξαιτίας των διεθνών αντιλήψεων για τον τρόπο

⁶²⁸ Στο ίδιο, σ. 34-36.

⁶²⁹ Στο ίδιο, σ. 36-38.

χρήσης του αεροπορικού όπλου στον πόλεμο. Αναφέρει ότι σύμφωνα με τον Ζάννα, ιδρύθηκε για το συντονισμό των προσπαθειών, την εκλογίκευση των υπηρεσιών και την ενότητα της διεύθυνσεως για την αναγκαία προπαρασκευή της αεροπορίας και ότι **ήταν απαραίτητη η ίδρυση Ανωτάτου Επιτελείου Εθνικής Αμύνης**. Στη συνέχεια, ο Γαζής, αναφέρει ότι ο αντισμήναρχος Δημάκης θεωρούσε ότι η αεροπορική υπεροπλία δεν αρκούσε για να επιφέρει την οριστική καταστροφή του εχθρού και ότι η κύρια αποστολή της Αεροπορίας ήταν η συνεργασία της με τα άλλα δύο Όπλα. Επίσης, ότι ο Βρετανός συνταγματάρχης Dacre, μέλος της εκπαιδευτικής αποστολής που υπηρετούσε στην ελληνική ΠΑ, θεωρούσε ότι πρώτα θα έπρεπε να καλυφθούν οι ανάγκες της αεροπορίας συνεργασίας και έπειτα της ανεξάρτητης αεροπορικής δύναμης. Όμως, ο Γαζής πίστευε ότι η τελευταία αντιστοιχούσε στην εφεδρική αεροπορία, η οποία υπαγόμενη στον Αρχηγό του Στρατού ή του Στόλου εκτελούσε αποστολές γενικής σημασίας για τη διευκόλυνση της επιτυχίας των σχεδίων των ΕΔ.

Στη συνέχεια ο Γαζής άσκησε κριτική σε αξιωματικό τριών αστέρων, ο οποίος δημοσίευσε ένα άρθρο στο 1^ο τεύχος του περιοδικού *Αεροπορική Επιθεώρησης*⁶³⁰, ο οποίος θεωρούσε ότι η διαίρεση της αεροπορικής δύναμης παραβίαζε την αρχή της ενότητας της διοίκησης, ότι σκοπός του Αρχηγού των αεροπορικών δυνάμεων ήταν η καταστροφή όλων των πηγών στρατιωτικής ισχύος του εχθρού. Όμως ότι ήταν δυνατόν να μην επιτευχθεί τελική ήττα των εχθρικών αεροπορικών δυνάμεων λόγω μη εμπλοκής τους σε αερομαχίες. Ο Γαζής πίστευε ότι οι διαφορετικές ανάγκες των επιχειρήσεων του Στρατού και του Στόλου απαιτούσαν την εξειδίκευση των μέσων με αποτέλεσμα την ανάγκη διαίρεσης της αεροπορικής δύναμης. Πάρα ταύτα, θα μπορούσαν να συγκροτούνται προσωρινά ενιαίοι αεροπορικοί σχηματισμοί για την εκτέλεση κοινών αποστολών υπό τη διοίκηση κάποιου εκ των Αρχηγών των Όπλων. Επομένως, δεν παραβιαζόταν η αρχή της ενότητας και ότι **θα διευκόλυνε τη διεξαγωγή οποιασδήποτε αποστολής η ύπαρξη αεροπλάνων πολλαπλού ρόλου**, χωρίς την ανάγκη ενοποίησης του Όπλου. Μάλιστα, ο Γαζής αναφέρθηκε στη σύσταση επιτροπής που θα εξέταζε το ζήτημα της

⁶³⁰ Ανώνυμος, *Αεροπορική Επιθεώρηση*, «Η Εναέριος Στρατηγική», Τ. 1, Ιανουάριος 1932, σ. 40-50.

καταργήσεως του Υπουργείου Αεροπορίας και την υπαγωγή των αεροπορικών δυνάμεων στην πρότερη κατάσταση. Σε δημοσιεύματα, όπως στην πραγματεία του Καμπέρου και άλλων αξιωματικών του ναυτικού και της αεροπορίας υποστηρίχθηκε, ότι η κατάργησή της ανεξάρτητης Αεροπορίας θα απέβαινε εις βάρος της Εθνικής Άμυνας, κυρίως γιατί δε θα μπορούσε να καταρτισθεί ενιαία και ισχυρή αεροπορική δύναμη. Στο σημείο αυτό ο Γαζής επισημαίνει ότι αν και άλλες χώρες είχαν ιδρύσει Υπουργείο Αεροπορίας, καμία δεν έχει υιοθετήσει ανεξάρτητη αεροπορική δύναμη. Φέρει δε ως παράδειγμα την Ιταλία, η οποία ανέθετε σε καιρό πολέμου τη διεύθυνση των αεροπορικών δυνάμεων στον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου των εθνικών της δυνάμεων, που ήταν στρατηγός προερχόμενος από το στρατό ξηράς. Το Γενικό Επιτελείο εξέδιδε το δόγμα και επέβλεπε την τήρησή του και το Υπουργείο είχε ως έργο την προπαρασκευή και την εκπαίδευση των αεροπορικών του δυνάμεων⁶³¹.

Στη συνέχεια ο Έλληνας αντισυνταγματάρχης εξετάζει τις συνθήκες που επικρατούσαν στη χώρα μας, με σκοπό να αποφανθεί αν θα έπρεπε να συγκροτηθεί ανεξάρτητη αεροπορία ή μόνο αεροπορία συνεργασίας και αν γενικά έπρεπε να ακολουθήσουν το δόγμα του Douhet ή όχι. Για το σκοπό αυτό έθεσε ως προϋπόθεση να εξετασθεί το γεωγραφικό πλαίσιο στο οποίο θα διεξάγονταν οι αεροπορικές επιχειρήσεις αλλά και οι οικονομικές δυνατότητες της Ελλάδας. Πίστευε, ότι όσο ισχυρή και αν ήταν η αεροπορική δύναμη δε θα μπορούσε να εξασφαλίσει απόλυτη υπεροχή και επομένως η αντίπαλη αεροπορία θα μπορούσε να συνεχίζει τις επιχειρήσεις της. Επιπλέον, ότι η αντιαεροπορική άμυνα συνεχώς προόδευε και ήταν απαραίτητη για τον περιορισμό των εχθρικών αεροπορικών επιχειρήσεων, αυξάνοντας σημαντικά τις απώλειες των αεροπορικών δυνάμεων. Έτσι, ο Γαζής προσπάθησε να εξετάσει σε περίπτωση βαλκανικού πολέμου στον οποίο θα συμμετείχε και η Ελλάδα εάν θα μπορούσε να επιβληθεί η ειρήνη μόνο με την αεροπορική δράση. Επίσης, εάν θα μπορούσε η χώρα μας να αντεπεξέλθει οικονομικά στην προσπάθεια δημιουργίας εναέριας στρατιάς και

⁶³¹ Γαζής, σ. 38-44.

ποιες θα ήταν οι συνέπειες σε περίπτωση πολέμου εφαρμόζοντας το δόγμα Douhet.

Λαμβάνοντας υπόψη την περιορισμένη ακτίνα δράσης των αεροπλάνων της εποχής αυτής (μπορούσαν να εκτελέσουν αποστολές σε αποστάσεις μέχρι 600 χλμ), ο Γαζής διαπιστώνει ότι από τα προκεχωρημένα αεροδρόμια της χώρας μας δεν θα μπορούσαν να προσβληθούν σημαντικά αστικά, οικονομικά, βιομηχανικά κέντρα του εχθρού, η καταστροφή των οποίων θα προκαλούσε την παράλυση της οικονομικής ζωής, την εκμηδένιση του ηθικού των εχθρικών πληθυσμών και της θέλησης των κυβερνήσεών τους για τη συνέχιση του πολέμου. Επίσης, θεωρούσε ότι το κόστος των επιχειρήσεων θα ήταν δυσανάλογο των όποιων ωφελειών γιατί τα σημαντικά κέντρα του εχθρού ήταν στο βάθος της ενδοχώρας τους υπό την κάλυψη ισχυρής αντιαεροπορικής άμυνας. Αντίθετα, η εχθρική εναέρια δύναμη θα μπορούσε από τη μεθόριο της να προσβάλει ολόκληρο το ελληνικό έδαφος και επομένως σημαντικά δημογραφικά κέντρα, όπως την Αθήνα, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, που αποτελούσαν τα σημαντικότερα εμπορικά και οικονομικά κέντρα και συγκεντρώνονταν οι κυριότεροι συγκοινωνιακοί κόμβοι της χώρας. Επομένως η προσβολή τους μπορεί να είχε αντίκτυπο στο ηθικό του πληθυσμού της Ελλάδας. Όμως, τα 5/6 των Ελλήνων ζούσαν τότε στην επαρχία και δε διέτρεχαν άμεσο κίνδυνο, μέρος του πληθυσμού των μεγάλων πόλεων θα μπορούσε να κινηθεί προς την ύπαιθρο και η ενεργητική και παθητική αεράμυνα θα περιόριζαν τις επιπτώσεις των αεροπορικών βομβαρδισμών. Επομένως, το κόστος των αεροπορικών επιχειρήσεων θα ήταν ιδιαίτερα υψηλό για τον εχθρό, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ελληνική πρωτεύουσα ήταν στα όρια της ακτίνας δράσης των αεροπορικών επιδρομών από το βορρά. Η ημέτερη αεροπορική δύναμη συνεργασίας θα πραγματοποιούσε επιχειρήσεις αντιποίνων κατά του εχθρικού εδάφους, αλλά δε θα μπορούσε να εξαναγκάσει τον αντίπαλο σε συνθηκολόγηση, ούτε να αποτρέψει τις εχθρικές επιθετικές του ενέργειες⁶³².

⁶³² Στο ίδιο, σ. 44-47.

Σε σχέση με τον οικονομικό παράγοντα και τη συγκρότηση εναέριας δύναμης σύμφωνα με το δόγμα του Douhet, ο αμυντικός προϋπολογισμός θα κατανέμονταν στο μεγαλύτερο μέρος του στην αεροπορία και θα δινόταν πιστώσεις μόνο για τη διατήρηση αμυντικών ικανοτήτων στις χερσαίες και ναυτικές δυνάμεις. Βεβαίως, ο Γαζής θεωρούσε ότι η δημιουργία μιας ενιαίας αεροπορίας ήταν υπεράνω των δυνατοτήτων της Ελλάδας. Επιπλέον, το ελληνικό αμυντικό δόγμα ήταν αμυντικό και επομένως η προπαρασκευή του στρατού και του στόλου θα ήταν ούτως ή άλλως σύμφωνη με το δόγμα του Ιταλού στρατηγού. Ταυτόχρονα, το επταετές εξοπλιστικό πρόγραμμα της αεροπορίας αντιστοιχούσε στις ανάγκες της αεροπορίας συνεργασίας, αλλά είχε επιβραδυνθεί εξαιτίας της οικονομικής κρίσης που μάστιζε τη χώρα. Επομένως, ο Γαζής πίστευε ότι οποιαδήποτε προσπάθεια υλοποίησης μιας τέτοιας αεροπορικής δύναμης ήταν αδύνατη, ακόμη και αν υπήρχε ανάλογη πολιτική βούληση. Η χώρα μας δε θα μπορούσε να βρει, να εκπαιδεύσει και να συντηρήσει το απαραίτητο προσωπικό για τη διεξαγωγή πολεμικών επιχειρήσεων και παράλληλα, καθώς δε διέθετε δικά της εργοστάσια για την παραγωγή αεροπλάνων και του απαραίτητου υλικού συντήρησής τους, δε θα ήταν δυνατή η αναπλήρωση των απωλειών τους. Το αποτέλεσμα θα ήταν η υποβάθμιση της μαχητικής τους ικανότητας, με ότι αυτό συνεπάγονταν για την εκπλήρωση του ΑΝΣΚ. Βεβαίως, ανάλογο πρόβλημα υπήρχε και για την αεροπορία συνεργασίας, όμως λόγω της φύσης της αποστολής της θα εκτίθονταν λιγότερο σε κινδύνους και επομένως η αποδυνάμωσή της θα ήταν μικρότερη⁶³³.

Συνέπειες Εφαρμογής του Δόγματος Douhet στην Ελλάδα

Στη συνέχεια ο Γαζής εξετάζει δύο υποθέσεις. Στην πρώτη, η Ελλάδα διαθέτει ισχυρή εναέρια δύναμη, στρατό και ναυτικό αμυντικών δυνατοτήτων και ο αντίπαλος διαθέτει στρατό για κάθε είδους επιχειρησιακή αποστολή και επαρκή αεροπορία συνεργασίας. Στο πρώτο σενάριο, η χώρα μας δε θα μπορούσε να επιφέρει αποφασιστικό αποτέλεσμα κατά τη διεξαγωγή των χερσαίων επιχειρήσεων και ταυτόχρονα δε θα μπορούσε να αποκτήσει

⁶³³ Στο ίδιο, σ. 48-50.

απόλυτη εναέρια κυριαρχία, ενώ η αεροπορική δύναμη της Ελλάδας συνεχώς θα φθειρόταν. Βεβαίως, θα κατέστρεφε σημαντικά κέντρα του εχθρού, όμως οι ημέτερες χερσαίες δυνάμεις δεν θα μπορούσαν να εκμεταλλευτούν τα αποτελέσματα αυτά, λόγω της αμυντικής τους φύσης. Αντίστοιχα θα ήταν τα αποτελέσματα στη θάλασσα, καθώς η εχθρική αεροπορία ναυτικής συνεργασίας θα εκτελούσε αποστολές κατά των θαλάσσιων συγκοινωνιών και των βάσεων του στόλου μας, θα διατηρούσε ανέπαφες όσες βάσεις τους ήταν εκτός της ακτίνας δράσης της ελληνικής αεροπορικής δύναμης. Ο εχθρός θα συνδύαζε τη διασπορά με την ενεργητική αντιαεροπορική άμυνα για να προστατεύσει τις άλλες ναυτικές βάσεις της, αλλά δε θα μπορούσε να αποκτήσει θαλάσσια κυριαρχία ούτε τον έλεγχο των θαλάσσιων μεταφορών τους. Όμως, παράλληλα δε διασφαλιζόταν η ημέτερη θαλάσσια κυριαρχία. Το όφελος αυτό θεωρούνταν υψηλό σε σχέση με το κόστος δημιουργίας και συντήρησης μιας τέτοιας εναέριας στρατιάς, ιδιαίτερα όταν το μόνο αντίπαλο ναυτικό κράτος ήταν η Τουρκία.

Στο δεύτερο σενάριο, η Ελλάδα δε διαθέτει ανεξάρτητη αεροπορία κατά Douhet αλλά αεροπορία συνεργασίας (παρατηρήσεως και μάχης) και χερσαίες και ναυτικές δυνάμεις ικανές για επιθετικές ή αμυντικές επιχειρήσεις. Η αντίπαλη εχθρική χώρα διαθέτει ανεξάρτητη αεροπορική δύναμη και στρατό και στόλο μόνο για αμυντικές αποστολές. Ο εχθρός δε θα μπορούσε να καταστρέψει τα ζωτικά κέντρα του ελληνικού κράτος ώστε να το εξαναγκάσει σε συνθηκολόγηση, ούτε θα μπορούσε να επιτύχει απόλυτη αεροπορική κυριαρχία, οπότε η ελληνική αεροπορία συνεργασίας θα μπορούσε να επιτύχει, έστω και με σχετική δυσχέρεια την αποστολή της. Υπό τη διοίκηση των αντίστοιχων Αρχηγών των Όπλων, θα εκτελούσε επιθετικές αποστολές κατά των συγκοινωνιακών κόμβων, των ζωτικών κέντρων των μετόπισθεν, των βάσεων ανεφοδιασμού, των χώρων συγκέντρωσης των στρατιωτικών ή ναυτικών δυνάμεων και θα παρέλυε τη συγκέντρωση και τη στρατηγική τους διάταξη, εξυπηρετώντας ταυτόχρονα τα σχέδια των αντίστοιχων Αρχηγών. Ο δε ημέτερος στρατός, θα είχε την πρωτοβουλία ανάληψης επιθετικών επιχειρήσεων, ενώ ο αντίπαλος θα έπρεπε να αναθεωρήσει τις δοξασίες του

περί του δόγματος και να διαλύσει την εναέρια στρατιά και να τη διασπάσει σε αεροπορία ναυτικής και στρατιωτικής συνεργασίας⁶³⁴.

Ολοκληρώνοντας τη μελέτη του, ο Γαζής πίστευε ότι το δόγμα του Douhet, αν και δεν επιβλήθηκε αυτούσιο ούτε στην πατρίδα του, **περιείχε θετικά στοιχεία τα οποία έδειχναν μια μελλοντική νέα κατεύθυνση για την άμυνα των κρατών**. Η ιστορία των τεχνολογικών ανακαλύψεων για πολεμικούς σκοπούς συνοδεύεται από υπερβολικές κρίσεις και προβλέψεις, οι οποίες πάντοτε υιοθετήθηκαν από τους αρμόδιους σε πιο ορθολογιστικό πλαίσιο. Κατά αναλογία, το ίδιο συνέβαινε με τις δοξασίες του Ιταλού στρατηγού, οι οποίες δε θα μπορούσαν να αγνοηθούν, ενώ στο απώτερο μέλλον ίσως να δικαιωνόταν πλήρως. Όμως, η Ελλάδα, όπως και οι όμορες χώρες, ακολουθούσαν τις εξελίξεις που υιοθετούνταν από τις μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες. Επομένως, δεν υφίστατο κίνδυνος αιφνιδιασμού από τις γειτονικές εχθρικές χώρες που θα εφαρμόζαν καινοτομικές θεωρίες. Το μόνο σημείο του δόγματος που είχε γενικώς αναγνωρισθεί **ως αναγκαιότητα ήταν η σύσταση Γενικού Επιτελείου Εθνικών Δυνάμεων**, του οποίου ο ρόλος θα ήταν η κατάρτιση των γενικών σχεδίων πολέμου, στα οποία θα προβλεπόταν ο ρόλος και η σπουδαιότητα κάθε κατηγορίας πολεμικών δυνάμεων για την επίτευξη του ΑΝΣΚ. Επίσης, τα προγράμματα προπαρασκευής και οργάνωσης τους, η κατανομή των πιστώσεων του προϋπολογισμού, το ενιαίο πολεμικό δόγμα κ.ά. Η σύστασή του θα ήταν θεμιτό να συμβαδίζει με την ύπαρξη Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, αν και αυτό δεν είχε υιοθετηθεί από τα περισσότερα μεγάλα κράτη. Ταυτόχρονα, όπως ισχυρίζεται και ο Douhet, ο Γαζής θεωρούσε ότι ήταν απαραίτητη η στελέχωσή του από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, το οποίο θα διέθετε τις απαιτούμενες γνώσεις και των τριών πολεμικών δυνάμεων. Επομένως, **ήταν απαραίτητη η ίδρυση Γενικής Πολεμικής Ακαδημίας, χωρίς όμως να έχει συσταθεί τέτοια σε κάποιο κράτος**. Ο Γαζής καταλήγει ότι θα ήταν προς το συμφέρον της χώρας μας η δημιουργία Υπουργείου

⁶³⁴ Στο ίδιο, σ. 50-53.

Εθνικής Αμύνης, γιατί χωρίς αυτό η προπαρασκευή των στρατιωτικών μας δυνάμεων θα ήταν αταξική, ασυνάρτητη και πολυδάπανη⁶³⁵.

⁶³⁵ Στο ίδιο, σ. 53-56.

Η ΕΒΑ στο καθεστώς της 4^{ης} Αυγούστου

Επί πρωθυπουργίας Ιωάννη Μεταξά, τον Απρίλιο του 1936, αποφασίσθηκε η προμήθεια υλικού για να καλυφθούν οι ανάγκες της ΠΑ σε αεροπλάνα Διώξεως. Στο πλαίσιο αυτό συγκροτήθηκε επιτροπή, η οποία περιόδευσε σε πέντε ευρωπαϊκές χώρες, πολύ ανεπτυγμένες στον αεροπορικό τομέα, με σκοπό να επιλέξουν τους κατάλληλους τύπους Α/Φ. Πράγματι, στις 30 Σεπτεμβρίου 1936, υπογράφηκε σύμβαση με την Πολωνία για την προμήθεια 36 Α/Φ PZL και 22 κινητήρων, αξίας 170.000.000 δραχμών περίπου. Επίσης, τον ίδιο μήνα, το Υπουργείο Αεροπορίας υπέγραψε σύμβαση με το Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου, για την κατασκευή 30 εκπαιδευτικών αεροπλάνων τύπου AVRO 621 TUTOR.

Τα χρόνια προβλήματα της Αεροπορίας που αναδείχθηκαν με το Κίνημα της 1^{ης} Μαρτίου του 1935, κλήθηκε να επιλύσει το Καθεστώς της 4^{ης} Αυγούστου, με την κατάρτιση ενός προγράμματος εκσυγχρονισμού και ενίσχυσής της ΠΑ σε μέσα και προσωπικό, αλλά και επίλυσης όλων των χρόνιων οργανωτικών και διοικητικών θεμάτων της. Με τον Αναγκαστικό Νόμο 167/1936 τη διοίκηση της ΠΑ θα ασκούσε ο ίδιος ο Υπουργός Αεροπορίας με άμεσο βοηθό και εισηγητή του Υπουργού τον ΑΓΕΑ. Ο τελευταίος θα εισηγούνταν ζητήματα οργάνωσης, εκπαίδευσης και προπαρασκευής των αεροπορικών δυνάμεων για τη διεξαγωγή πολεμικών επιχειρήσεων που αποτελούσε και την κύρια Αποστολή της Πολεμικής Αεροπορίας. Οι πολεμικές δυνάμεις της διαχωρίστηκαν σε Μονάδες Συνεργασίας Στρατού, Ναυτικού, Ελαφράς (Διώξεως), Βαριάς (Βομβαρδισμού) Αμυντικής Αεροπορίας και Αεροστάτων. Καθορίστηκαν οι οργανικές θέσεις του προσωπικού και αυξήθηκαν ουσιαστικά οι θέσεις των κατωτέρων αξιωματικών, ώστε να ανταποκρίνονται στον εγκεκριμένο αριθμό αλλά και στα υπάρχοντα μέσα και Μονάδες της ΠΑ. Επιπλέον, προέβλεπε τη δημιουργία ειδικότητων αξιωματικών εδάφους, οι οποίοι κυρίως προέρχονταν από αξιωματικούς Ιπταμένους που απώλεσαν την πτητική τους ικανότητα, αλλά ήταν κατάλληλοι για τη στελέχωση υπηρεσιών εδάφους, όπως στο

Επιτελείο, τις Σχολές, τις Αποθήκες, το Εργοστάσιο Αεροπλάνων κτλ. Επίσης, με το Νόμο 214/1936 προβλέφθηκε η πρόσληψη κατωτέρου τεχνικού προσωπικού κατόπιν διαγωνισμού από το Πολυτεχνείο και την εισαγωγή στη Σχολή Τεχνιτών Αεροπορίας από τους υπηρετούντες στρατεύσιμους με την ειδικότητα του Μηχανοσυνθέτη. Επιπλέον, με το Νόμο 233/1936 όλοι οι αξιωματικοί Ιπτάμενοι συμπλήρωσαν την εκπαίδευσή τους, ώστε να έχουν κοινά πτυχία χειριστή και παρατηρητή, καταργήθηκε η «Ανωτέρα Διοικήσις Σχολών» για την εξοικονόμηση ανθρωπίνων πόρων και θεσπίσθηκε ένα πλήρες πρόγραμμα εκπαίδευσης όλου του προσωπικού, ανεξαρτήτως ειδικότητας και βαθμού, με τη σύσταση σχολείων και κέντρων τεχνικής και τακτικής εκπαίδευσης⁶³⁶.

Όταν ανέλαβε το Υπουργείο Αεροπορίας ο Αντιπύραρχος Πέτρος Οικονομάκος (13/2/1937 – 20/4/1941) –ο 17^{ος} μετά τον Αλέξανδρο Ζάννα– επανέφερε στο προσκήνιο το θέμα του εράνου υπέρ της ΠΑ. Για να αναζωπυρώσει το ενδιαφέρον του ελληνικού λαού, απέστειλε ευχαριστήριες επιστολές που δημοσιεύθηκαν και στον Τύπο της εποχής, σε όλους όσους είχαν συνεισφέρει στο παρελθόν χρήματα ή μέσα υπέρ της Αεροπορίας, όπως ο ομογενής εξ Αιγύπτου Κουταρέλλης, ο οποίος στις 16 Αυγούστου 1936 δώρισε στην ΠΑ δύο αεροπλάνα διώξεως τύπου AVIA 534, προκαλώντας τη θετική αντίδραση των Ελλήνων, οι οποίοι ανταποκρίθηκαν άμεσα. Μάλιστα, έλαβε καθολική μορφή καθώς συμμετείχαν οι Δήμοι και οι Κοινότητες όλης της ελληνικής επικράτειας, οι εμπορικοί και υπαλληλικοί σύλλογοι, οι συνδικαλιστικές οργανώσεις, η Εκκλησία, οι εν ενεργεία αξιωματικοί της ΠΑ, αναρίθμητοι ιδιώτες και Έλληνες του εξωτερικού. Ανάμεσα στους τελευταίους, πρέπει να αναφερθεί και ο ομογενής εξ Αιγύπτου Στυλιανός Σαρπάκης, που τον Ιανουάριο του 1938 προσέφερε στην Ελλάδα δύο καταδιωκτικά τύπου Gloster Gladiator. Μάλιστα, περιοχές που προσέφεραν μεγάλα χρηματικά ποσά, έδιναν το όνομά τους στα νεοαποκτηθέντα μέσα. Το συνολικό ποσό που συγκέντρωσε το Υπουργείο Αεροπορίας έφτασε τα 800.000.000 δραχμές, προκαλώντας το θαυμασμό του ξένου Τύπου, ιδίως του ιταλικού και του βουλγαρικού, οι οποίοι καλούσαν τον

⁶³⁶ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 83- 86.

λαό τους να παραδειγματιστεί από τον πατριωτισμό των Ελλήνων. Δυστυχώς, η επιτροπή κατηγορήθηκε για κατάχρηση μέρους των χρημάτων, συστάθηκε επιτροπή ανακρίσεων για να διερευνηθεί η υπόθεση, αλλά στην ακροαματική διαδικασία οι κατηγορούμενοι απαλλάχθηκαν των κατηγοριών τους⁶³⁷.

Το Φεβρουάριο του 1937, η Κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση με τον γερμανικό οίκο DORNIER για την προμήθεια 12 υδροπλάνων τύπου DORNIER 22 και 15 κινητήρων αξίας 48.000.000 δραχμών περίπου και υλοποιήθηκε η προμήθεια 4 υδροπλάνων FAIREY III F από την Βρετανία, αξίας 4.406.000 δραχμών. Επίσης, το ίδιο οικονομικό έτος παραγγέλθηκαν υλικά αξίας 4.200.000 δραχμών και δαπανήθηκαν 33.444.000 δραχμές για έργα σε διάφορες Αεροπορικές Βάσεις και Μονάδες⁶³⁸.

Με το Νόμο 60/1937 επιδιώχθηκε η εξειδίκευση αξιωματικών ως Επίκουρων Παρατηρητών, ώστε να συμμετέχουν ως πληρώματα στα Α/Φ Ναυτικής και Στρατιωτικής Συνεργασίας, ενώ με το Νόμο 761/1937 καθορίστηκε να εκπαιδεύονται στη Σιβιτανίδειο Σχολή τεχνίτες για την Αεροπορία, ειδικοτήτων Μηχανοσυνθέτη, Ηλεκτροτεχνίτη, Οπλουργού και Φωτοτεχνίτη. Ήδη, κατά το εκπαιδευτικό έτος 1936-1937, αποστάλθηκε σε διάφορους εργοστασιακούς φορείς του εξωτερικού (Ιταλία, Βέλγιο, Γερμανία, Γαλλία και Βρετανία) προσωπικό προς εξειδίκευση και εκπαίδευση⁶³⁹.

Κατά το οικονομικό έτος 1937- 38, μετά την από κοινού συμφωνία των τριών Επιτελείων και την έγκριση της Κυβέρνησης, παραγγέλθηκαν 36 βομβαρδιστικά αντί των 24 που είχαν αποφασισθεί αρχικά, ενώ στα μέσα του 1938 παραδόθηκαν στην ΠΑ 12 βομβαρδιστικά Α/Φ, τύπου POTEZ 63 και 62 κινητήρες, αξίας 206.000.000 δραχμών περίπου. Προς το τέλος του ίδιου έτους άρχισαν να παραδίδονται τμηματικά τα αεροπλάνα διώξεως PZL από την Πολωνία και δαπανήθηκαν 48.130.000 δραχμές για έργα υποδομής σε διάφορες αεροπορικές βάσεις. Ταυτόχρονα, υλοποιήθηκαν παραγγελίες

⁶³⁷ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 102.

⁶³⁸ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 94 - 95.

⁶³⁹ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 86-87.

βοηθητικού εξοπλισμού και πυρομαχικών, αξίας 465.565.000 δραχμών⁶⁴⁰. Το ίδιο έτος στάλθηκαν για εκπαίδευση στα εργοστάσια της Γαλλίας 12 αξιωματικοί και υπαξιωματικοί τεχνίτες και στη Σχολή Αεροπορίας πλέον επικρατούσε ηρεμία, η οποία αφοσιώθηκε στο εκπαιδευτικό της έργο. Αναβαθμίστηκαν οι παρεχόμενες σπουδές των αξιωματικών και υπαξιωματικών Ιπταμένων ιδιαίτερα μετά την προμήθεια νέων εκπαιδευτικών αεροσκαφών⁶⁴¹. Ήδη στη Σχολή Αεροπορίας φοιτούσαν η 5^η – 7^η Σειρά Αξιωματικών και η 2^η -3^η Σειρά Υπαξιωματικών Ιπταμένων.

Την επόμενη χρονιά (1938-39) ολοκληρώθηκε η εκπαίδευση του προσωπικού στη βολή, το βομβαρδισμό και την αεροφωτογραφία, εκτελώντας 16.557 ώρες πτήσεων, έργο ιδιαίτερα μεγάλο και σαφώς κατά πολύ αυξημένο σε σχέση με το παρελθόν. Παράλληλα, στάλθηκαν 9 υπαξιωματικοί τεχνικοί στη Γαλλία, ενώ στη Σχολή Αεροπορίας εισήλθαν οι επόμενες Σειρές σπουδαστών. Την 1^η Ιανουαρίου 1938, με τη λήξη της σύμβασης του Υπουργείου Αεροπορίας με το Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου, εκδόθηκε ο Αν. Νόμος 1014, βάσει του οποίου περιήλθε στην κυριότητα της Πολεμικής Αεροπορίας και μετονομάστηκε σε «Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων» (ΚΕΑ). Το εργοστάσιο εκτελούσε συντήρηση, επισκευή και κατασκευή στα μέσα και στο υλικό της ΠΑ, όπως επίσης εκτελούσε εργασίες άλλων φορέων κατόπιν ειδικών συμβάσεων του Υπουργείου Αεροπορίας (με την Πολιτική Αεροπορία, ξένες αεροπορικές εταιρείες και στις Αερολέσχες). Το 1938 παρέλαβε 46 αεροσκάφη διαφόρων τύπων για επισκευή και παρέδωσε 36 επισκευασμένα, εκτέλεσε εργασίες συντήρησης και επισκευής σε 71 κινητήρες αεροπλάνων, ενώ ολοκληρώθηκε η κατασκευή των 32 εκπαιδευτικών αεροπλάνων Avro Tutor. Εκτέλεσε 600 παραγγελίες του Υπουργείου Αεροπορίας και κατασκεύασε όλα τα βοηθητικά εργαλεία που απαιτούνταν για την επισκευή και συντήρηση των αεροπλάνων PZL. Επίσης, του ανατέθηκαν η εγκατάσταση, επισκευή και συντήρηση των εναερίων και επιγείων σταθμών ασυρμάτου, συστημάτων φόρτισης και ραδιογωνιομετρικών ηλεκτρικών συστημάτων των Μονάδων της ΠΑ, καθώς και την κατασκευή 7.000

⁶⁴⁰ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 95 - 97.

⁶⁴¹ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 86-87.

εκπαιδευτικών βομβών, 500 καπνογόνων βομβών, 50 ρυμουλκούμενων στόχων κτλ⁶⁴².

Το οικονομικό έτος 1938 - 39, το Υπουργείο Αεροπορίας είχε προγραμματίσει την αγορά 12 βομβαρδιστικών, 12 καταδιωκτικών, 16 αεροσκαφών στρατιωτικής συνεργασίας, 30 εκπαιδευτικών αρχικής εκπαίδευσης και 12 προκεχωρημένης, με ανάλογο εξοπλισμό. Στις 14 Αυγούστου 1938 παραγγέλθηκαν αεροσκάφη τύπου Supermarine Spitfire και δικινητήρια εκπαιδευτικά Avro Anson από την Βρετανία και βομβαρδιστικά τύπου Leo-45 από τη Γαλλία, ενώ υπογράφηκε σύμβαση με το ΚΕΑ για την κατασκευή 60 κινητήρων για τα αεροπλάνα Avro 621 Tutor.

Την επόμενη χρονιά εκπαιδεύτηκαν σε ειδικά σχολεία στην Βρετανία 3 Ιπτάμενοι Αξιωματικοί και στην Βρετανία και Γαλλία 18 αξιωματικοί και υπαξιωματικοί τεχνικοί στα εργοστάσια της Bristol και της Henschel. Πέραν από τους δόκιμους χειριστές που εισήχθησαν στη ΣΑ, μετατάχθηκαν ως έφεδροι χειριστές, έφεδροι αξιωματικοί του Στρατού Ξηράς, οι οποίοι εκπαιδεύτηκαν στη Λάρισα, από έμπειρους εκπαιδευτές της Σχολής Αεροπορίας, με σκοπό την κάλυψη των αναγκών της ΠΑ εν' όψη του πολέμου που πλησίαζε⁶⁴³. Επίσης, το 1939 το ΚΕΑ παρέδωσε 75 επισκευασμένα αεροπλάνα και 70 κινητήρες και παρέλαβε προς επισκευή 68. Παράλληλα, κατασκεύασε διάφορα εργαλεία, μήτρες και εξαρτήματα για την κατασκευή 32 αεροπλάνων τύπου Henschel, καθώς ο πόλεμος είχε ήδη ξεσπάσει στην Ευρώπη και πολλά εξαρτήματα δεν ήταν δυνατόν να εισαχθούν από το εξωτερικό. Το ΚΕΑ κατέβαλε προσπάθειες για τη μελέτη και κατασκευή τους στην ελληνική βιομηχανία και στο ίδιο το εργοστάσιο.

Τέλος, το 1940, πέραν των Δοκίμων αξιωματικών και υπαξιωματικών Χειριστών και των Εφέδρων Χειριστών, μετατάχθηκαν στην ΠΑ έφεδροι αξιωματικοί για να εκπαιδευτούν ως ιπτάμενοι πολυβολητές και βομβαρδιστές. Αντίστοιχα, το ΚΕΑ παρέδωσε 51 επισκευασμένα αεροσκάφη και παρέλαβε για επισκευή 55, παρέδωσε 153 κινητήρες και αναγκάστηκε να

⁶⁴² ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 103 - 104.

⁶⁴³ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 87 - 92.

επεκτείνει τα συνεργεία του ή να ιδρύσει άλλα με δικά του μέσα και πόρους. Μεγάλωσε τις αποθήκες του και αναγκάστηκε να κατασκευάσει μήτρες για τα Potez 63, τα Anson και τα Dornier. Προσπαθώντας να καλύψει τις απαιτήσεις του Όπλου, το Υπουργείο δαπάνησε 141.828.000 δραχμές για την εκπόνηση και αποπεράτωση έργων υποδομής στις αεροπορικές βάσεις και σε διάφορα άλλα αεροδρόμια, ενώ παρήγγειλαν πλήθος βοηθητικού υλικού και πυρομαχικών. Για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του Όπλου δαπανήθηκαν το 1935 269.000.000 δραχμές, το 1936 337 εκατομμύρια, το 1937 778, το 1938 875 και το 1939 763.000.000 δραχμές, στοιχεία που δείχνουν από τη μια την τιτάνια προσπάθεια για την αναβάθμιση της ΠΑ και από την άλλη τις τραγικές ελλείψεις που είχε στις αρχές της δεκαετίας του '30⁶⁴⁴. Κρίνεται αναγκαίο να τονισθεί ότι είχε παραγγελθεί και αποπληρωθεί σε διάφορους οίκους του εξωτερικού η προμήθεια επιπλέον αεροσκαφών, τα οποία ουδέποτε παραδόθηκαν στη χώρα λόγω της έναρξης του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Συγκεκριμένα η Γαλλία δεν μας παρέδωσε 12 POTEZ-63 και 15 BLOCH-151, η Βρετανία 24 BLENHEIM και 24 SPITFIRE, η Γερμανία 32 He-126 και οι ΗΠΑ 30 GRUMMAN F-4F Wildcat. Η Αεροπορία, ενέτασσε κατά μέσο όρο 2 νέα αεροσκάφη τον μήνα και αν τις παρέδιδαν τα 137 προπληρωθέντα, θα έφτανε στα 4,5 αεροσκάφη τον μήνα⁶⁴⁵.

Η Αεροπορία με την έναρξη του ελληνοϊταλικού πολέμου διέθετε 36 πολωνικά μαχητικά P.Z.L-24G, και 6 γαλλικά BLOCH-151, 12 γαλλικά αλλά όχι επαρκώς εξοπλισμένα POTEZ-63, 12 αγγλικά βομβαρδιστικά αλλά όχι επαρκώς εξοπλισμένα BLENHEIM, 12 αγγλικά FAIREY-BATTLE ατελώς εξοπλισμένα και χωρίς ανταλλακτικά, 12 υδροπλάνα Ναυτικής Συνεργασίας AVRO-ANSON, 12 γερμανικά υδροπλάνα Dornier 22, 16 γερμανικά αεροσκάφη αναγνωρίσεως και παρατήρησης Henschel 126 με ατελή εξοπλισμό και 12 Avro 626 προκεχωρημένης εκπαίδευσης. Είναι βέβαιο ότι, αν η ΠΑ το 1940 διέθετε αυτόν τον αεροπορικό στόλο που αποστερήθηκε από τους οίκους του εξωτερικού, θα είχε σαφώς μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στην εκτέλεση της Αποστολής της⁶⁴⁶.

⁶⁴⁴ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 92 – 105.

⁶⁴⁵ Μπέλλος Γρηγόριος.

⁶⁴⁶ ΓΕΑ, Τόμος Γ', σ. 98 – 99.

Το τεράστιο έργο της ανορθώσεως των Ενόπλων Δυνάμεων της Χώρας από το καθεστώς της 4^{ης} Αυγούστου, είναι ένα αξιοζήλευτο εγχείρημα. Σε διάστημα μόλις 50 μηνών μετέτρεψε την ΠΑ σε αξιόμαχη πολεμική δύναμη, ικανή να προασπισθεί τα «Όσια και Ιερά» των προγόνων μας, στον αγώνα κατά των βαρβάρων και των σκοτεινών δυνάμεων της εποχής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΚΕΨΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Συμπεράσματα

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση, συμπεραίνουμε ότι η τρίτη διάσταση δεν άφησε αδιάφορους τους Έλληνες. Απεναντίας, διαπιστώνουμε ότι υπήρξαν αξιωματικοί που μελέτησαν τις διεθνείς τάσεις και τις προοπτικές ανάπτυξης της αεροπλοΐας από την εμβρυακή της περίοδο. Ασχολήθηκαν με την επίδρασή της στη στρατιωτική στρατηγική αντίληψη, ενώ αρκετές άλλες προσωπικότητες αντιλήφθηκαν την εξαιρετική προοπτική της νέας τεχνολογικής επανάστασης στη διαμόρφωση της Υψηλής Στρατηγικής της χώρας μας.

Από την εποχή ακόμη των αεροστάτων, η χρήση των οποίων είχε ενσωματωθεί στα πολεμικά δόγματα των Μεγάλων Δυνάμεων, υπήρξε προβληματισμός και προσπάθεια κατανόησης του ρόλου που το αεροπορικό Όπλο θα μπορούσε να διαδραματίσει κατά την προπαρασκευή και τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων, από το πρώιμο στάδιο των αεροστάτων μέχρι την περίοδο του μεσοπολέμου, όπου πλέον το αεροπλάνο είχε κυριαρχήσει.

Τα αερόστατα χρησιμοποιήθηκαν αρχικά σε ρόλο **τακτικής αναγνώρισης**, η οποία παρείχε στη διοίκηση πληροφορίες πιο ακριβείς, ταχύτερα και ασφαλέστερα. Ενημερωνόταν για τις θέσεις και τις κινήσεις του αντιπάλου, των οχυρωματικών του έργων και των πυροβολαρχιών του, για την αποκάλυψη των εχθρικών φαλαγγών, την παρακολούθηση εκτέλεσης των φίλιων κινήσεων σύμφωνα με τις οδηγίες της διοίκησης κτλ. Η χρήση των φωτογραφικών μηχανών και τα σχέδια επί των χαρτών των επιτελείων που στο μεταξύ άρχισαν να αναπτύσσονται, επέτρεπαν στους παρατηρητές να σχεδιάζουν με εξαιρετική ακρίβεια τις εχθρικές θέσεις και κινήσεις. Στον πολιορκητικό πόλεμο, χρησιμοποιούνταν για τη μετάδοση πληροφοριών, τον συντονισμό των επιχειρήσεων, τον εφοδιασμό τους, αλλά και τη μεταφορά σημαντικών προσώπων (**επιχειρήσεις μεταφοράς ταχυδρομείου, επικοινωνίας, εφοδιασμού μαχόμενων τμημάτων από αέρος**) κ.ά. Τα δε

διευθύνσιμα αερόστατα θα μπορούσαν να εκτελέσουν **τακτικό βομβαρδισμό** κατά του εχθρικού στρατεύματος ή της πολιορκούμενης πόλης, ενώ θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και σε αποστολές μεταφοράς εφοδίων. **Ανάλογες υπηρεσίες παρέχονταν στο Στόλο** από τις κατοπτεύσεις της θάλασσας, των ακτών στην οποία επρόκειτο να αποβιβασθεί εκστρατευτικό σώμα, των εν πλω στόλων, της έγκαιρης προειδοποίησης σε περίπτωση εμφάνισης τυχόν υποβρυχίου (πρώιμη μορφή **ανθυποβρυχιακού πολέμου**) κ.ά.

Σε στρατηγικό επίπεδο, ο Θαιράκης πίστευε ότι η διοίκηση θα διέθετε εξαιρετικό **πλεονέκτημα**, καθώς θα είχε έγκαιρη ενημέρωση μέσω των αερόπλοιων, η οποία θα οδηγούσε στη λήψη **σωστών και έγκαιρων αποφάσεων**. Επίσης, ότι η **αντιαεροπορική δράση του πυροβολικού** που συνεχώς το βεληνεκές του βελτιωνόταν, ήταν ένας σημαντικός παράγοντας που έπρεπε να λαμβάνετε υπόψη κατά τη σχεδίαση των αεροπορικών επιχειρήσεων.

Σε τακτικό επίπεδο τονίστηκε η ανάγκη **αμφίδρομης επικοινωνίας** μεταξύ της διοίκησης και του αποσπάσματος των αεροπόρων για το είδος των πληροφοριών που θα έπρεπε κάθε φορά να συλλέξουν. Γι' αυτό δινόταν ιδιαίτερη βαρύτητα στην εμπειρία, στο είδος των παρατηρητών που θα χρησιμοποιούσαν, ανάλογα με το έργο που είχαν να εκτελέσουν και στην **κατάλληλη εκπαίδευσή τους**. Επίσης, σημαντική θεωρούσε την **ιεραρχική σχέση** και το διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων των παρατηρητών με τους οδηγούς αεροπόρους. Επίσης, τόνισε τα **ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτει ο αεροπόρος** για την εκτέλεση ελεύθερης ανύψωσης ή πλεύσης, όπως η φυσική κλίση προς την πτήση, η αποφασιστικότητα, η ψυχραιμία, η αντίληψη της τακτικής κατάστασης, η οξεία όραση, η ικανότητα προσανατολισμού κ.ά.

Δείγμα εξαιρετικής προβλεπτικής ικανότητας και αντιληπτικής ικανότητας μπορεί να χαρακτηριστεί η άποψη του Θαιράκη γύρω από τη τεχνολογική πρόοδο, καθώς πίστευε ότι η **μόνη εφικτή λύση** ήταν η χρήση των αυτόνομων **διευθύνσιμων αερόστατων** ή των **βαρύτερων του αέρα**

πτητικών μηχανών. Θεωρούσε ότι θα ήταν **η λύση** στο πρόβλημα των κατοπτεύσεων και **της πτήσης**, την εποχή που η πτήση με τα αεροπλάνα θεωρούνταν ακόμη ως κάτι αδύνατο, ενώ υπήρξε ένας από τους **λίγους που θεωρούσαν τη 17η Δεκεμβρίου 1903 ως την ημέρα που η πρώτη επιβατηγός πτητική μηχανή βαρύτερη του αέρα** πέταξε. Επίσης, ήταν ο **πρώτος** στην Ελλάδα που επιχείρησε τη δημιουργία ενός **πρώιμου λεξικού αεροπορικών όρων.** Παράλληλα, έθιξε **ζητήματα διεθνούς δικαίου** που προέκυψαν από τις πρώτες χρήσεις των αερόπλοιων για στρατιωτικούς σκοπούς.

Ο Αθανασούλιας λίγο αργότερα, στο πλαίσιο τελειοποίησης των πτητικών μέσων επιδοκιμάζει τον πειραματισμό και τον εμπειρισμό και επικρίνει τις στείρες επιστημονικές απόψεις περί του ανέφικτου της πτήσης. Παράλληλα αναφέρθηκε σε θέματα βελτίωσης της σκοπευτικής ακρίβειας σε αποστολές τακτικού βομβαρδισμού από αερόστατα κατά θέσεων του εχθρού. Θεωρούσε ότι η αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη χρήση των μέσων, θα μείωναν το **χρονικό διάστημα των εχθροπραξιών**, αποτρέποντας έτσι τη θυσία χιλιάδων ανδρών, καθώς οι αντίπαλοι θα οδηγούνταν γρηγορότερα σε συνθηκολόγηση. Επίσης, αναφέρθηκε σε θέματα αεράμυνας για την αναχαίτιση των επιθετικών αεροστάτων (**εισαγάγει την έννοια της εναέριας μάχης**), κατασκοπείας και μεταφοράς πληροφοριών, τα οποία θα προκαλούσαν αλλαγές στην τακτική και τη στρατιωτική στρατηγική. Επιπλέον, ο Αθανασούλιας αναφέρθηκε στην **μελλοντική ειρηνική χρήση των αερόπλοιων** ως μέσο συγκοινωνίας, μεταφοράς ειδήσεων, επιβατών και εμπορευμάτων. Πρόβλεψε τον έντονο ανταγωνισμό που θα προέκυπτε μεταξύ των αεροπορικών, ατμοπλοϊκών και σιδηροδρομικών εταιριών στο πλαίσιο των μεταφορών. Επίσης, αντιλήφθηκε ότι θα προέκυπταν θέματα αεροναυτιλιακά που **θα οδηγούσαν στην ανάπτυξη και εξέλιξη του αεροπορικού δικαίου**, όπως πράγματι έγινε τέσσερις δεκαετίες αργότερα με την ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization - ICAO) κ.ά.

Ο Αθανασούλιας πίστευε ότι **κάθε σοβαρά στρατιωτικά οργανωμένη χώρα, οφείλει να αποκτήσει ανάλογες στρατιωτικές ικανότητες, γιατί η**

διαφορά ισχύος μεταξύ των κρατών εγείρει αναθεωρητικές τάσεις. Γνώριζε ότι **ο αμοιβαίος φόβος** μεταξύ των δρώντων, αποτελεί **το ασφαλέστερο εχέγγυο της ειρήνης**, έως ότου **ιδρυθεί διεθνές δικαστήριο της ειρήνης**. Πίστευε στους διεθνούς θεσμούς που θα επίλυαν τα προβλήματα των κρατών με τη διαμεσολάβηση και τη διαιτησία 13 χρόνια πριν την ίδρυση του Διαρκούς Δικαστηρίου Διεθνούς Δικαιοσύνης (ΔΔΔΔ) από την Κοινωνία των Εθνών (ΚΤΕ). Επομένως, είναι φανερό ότι είχε αντίληψη της ρευστότητας, της αναρχίας του διεθνούς συστήματος, αρκετά χρόνια πριν φανούν τα σύννεφα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Άξια μνείας είναι η προσέγγιση του Γρηγορίου Ξενόπουλου, ο οποίος θεώρησε το αεροπλάνο ως όργανο καταστροφής παρά ως ειρηνικό μέσο συγκοινωνίας, προόδου και ευτυχίας του ανθρώπου. Πίστευε, ότι όπως και το υποβρύχιο χρησιμοποιήθηκε για πολεμικούς σκοπούς, ομοίως και το αεροπλάνο θα χρησιμοποιηθεί για την κατόπτευση και το βομβαρδισμό του αντιπάλου, σκορπώντας το θάνατο και την καταστροφή. Επίσης, ότι τα τέλεια μέσα της εξόντωσης δεν θα καταργήσουν τον πόλεμο, αλλά αντίθετα, οποιοδήποτε κράτος αποκτά τέτοια δύναμη θα κήρυσσε τον πόλεμο κατά της γειτονικής του χώρας, ενώ επισήμαινε ότι η ανάπτυξη της τεχνολογίας είναι αποτέλεσμα του ανταγωνισμού μεταξύ των εθνών.

Δεν μπορούμε να παραλείψουμε τις επιγραμματικές απόψεις που εξέφρασε ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος, Εμ. Αργυρόπουλος, λίγο πριν την έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων, που αν και ιδιαίτερα νέος, αλλά γαλουχημένος με τα διεθνή ζητήματα λόγω του πατρός του, αναφέρεται στην πολεμική χρήση του αεροπλάνου. Θεωρούσε ότι εξαιτίας των πλεονεκτημάτων της ταχύτητας και της ευελιξίας που το αεροπλάνο διέθετε, θα μπορούσε να εκτελέσει **αποστολές ταχυδρομείου, μεταφοράς προσωπικού (κυρίως υψηλών προσώπων), μεταφοράς πυρομαχικών, αναγνώρισης των θέσεων εχθρικής πυροβολαρχίας, να αξιολογήσει τα αποτελέσματα του ημέτερου πυροβολικού, να κατοπτεύσει τις εχθρικές συγκεντρώσεις. Επίσης τα ασθενέστερα σημεία και τις κινήσεις του εχθρού ώστε να κατευθύνει τις ημέτερες δυνάμεις στο αποφασιστικό κτύπημα, αλλά και επιχειρήσεις βομβαρδισμού με οβίδες ή άλλες**

εκρηκτικές ύλες, προκαλώντας σύγχυση στον εχθρό, ιδιαίτερα όταν αυτές κατευθύνονται κατά του εχθρικού αρχηγείου. Τέλος, για πρώτη φορά γίνεται υπόδειξη για την ανάγκη εγχώριας κατασκευής αεροπλάνων στην Ελλάδα.

Την ίδια περίοδο ο Καμπέρος, θεωρεί ως έργο του αεροπλάνου τις αποστολές **αναγνώρισης και παροχής πληροφοριών** προς τη διοίκηση, την αποκάλυψη των εφεδρειών του εχθρού, του πυροβολικού, του ιππικού, την έκταση του μετώπου, τις θέσεις και τις κινήσεις του εχθρού κ.ά. Επισημαίνει ότι κατά τη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου, τα αεροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για την **ενίσχυση του ηθικού του στρατεύματος**. Στο Μέτωπο της Ηπείρου ισχυρίστηκε ότι ο ΑΝΣΚ χρήσης τους θα έπρεπε να ήταν κυρίως η **συνεργασία με το βαρύ πυροβολικό** και όχι η αναγνώριση ή ο βομβαρδισμός των εχθρικών θέσεων, καθώς αυτές ήταν σε γενικές γραμμές γνωστές.

Κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων, τα αεροπλάνα εκτέλεσαν και πρώιμες **επιχειρήσεις ανεφοδιασμού και προπαγάνδας** (ρίψης φέιγ βολάν) προς τους κατοίκους των Ιωαννίνων, ενώ άρχισε να διαφαίνεται και ο ρόλος που θα μπορούσε να διαδραματίσει η **εχθρική αντιαεροπορική άμυνα**. Παρά τη μικρή εμβέλεια των όπλων, προκαλούσε ζημιές στα αεροπλάνα και δεν επέτρεπε την απρόσκοπτη εκτέλεση της αποστολής τους. Η δράση των Ελλήνων αεροπόρων κυρίως στο Μέτωπο της Ηπείρου, ήταν η αφορμή για να μελετηθούν τα ανωτέρω θέματα, ενώ εξαιτίας των χαρακτηριστικών που επέδειξε το αεροπλάνο, αμφισβητήθηκαν έντονα οι αντιλήψεις περί της υπεροχής των αεροστάτων για στρατιωτικούς σκοπούς. Εξαιρετικής σημασίας επίσης ήταν η πρώτη παγκοσμίως πολεμική αποστολή αναγνώρισης και βομβαρδισμού ναυτικής συνεργασίας, που εκτελέστηκε από τους Έλληνες αεροπόρους πάνω από το ναύσταθμο του Ναγαρά. Αυτό που διαφάνηκε ήταν η ταχύτητα με την οποία μπορούσε το ελληνικό στρατηγείο να ενημερωθεί για την κατάσταση στην περιοχή ενδιαφέροντος χάρη στα αεροπλάνα. Από τις επιχειρήσεις στο Μέτωπο της Ηπείρου, έγινε εμφανής η ανάγκη εκπαίδευσης αξιωματικών του Επιτελείου, για να μπορούν να συμμετέχουν ως πληρώματα (παρατηρητές) στα αεροπλάνα.

Λίγα χρόνια αργότερα, η Ελλάδα πήρε μέρος στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο στο πλευρό της Αντάντ. Οι αεροπορικές δυνάμεις, χάρη στη τεχνολογική πρόοδο εκτελούσαν πλέον αποστολές δίωξης, βομβαρδισμού, αναγνώρισης, αεροφωτογράφισης, αποστολές συνδέσμου με το πεζικό, παρατήρησης και διεύθυνσης βολής πυροβολικού, όπου με φωτογραφικές λήψεις και τη χρήση ασύρματης τηλεγραφίας, κατεύθυναν τη βολή του φίλιου πυροβολικού του Στρατού και του Στόλου. Επιπλέον, εκτελούσαν αποστολές ανεφοδιασμού στο θέατρο επιχειρήσεων, μεταφοράς ταχυδρομείου, διασποράς υλικού προπαγάνδας, επικοινωνίας των μαχόμενων τμημάτων με το Γενικό Στρατηγείο και ειδικές επιχειρήσεις. Επίσης, αποστολές ναυτικής συνεργασίας και ανθυποβρυχιακές περιπολίες, εγγύς αεροπορικής υποστήριξης και αποστολές στρατηγικού βομβαρδισμού κατά μεγάλων πόλεων και κέντρων βάρους του εχθρού. Παράλληλα, είχε αναπτυχθεί η ενεργητική αεράμυνα χρησιμοποιώντας αεροπλάνα δίωξης και αντιαεροπορικά πυρά, των οποίων η εκρηκτική δύναμη των βλημάτων τους σταδιακά αυξήθηκε προκαλώντας σημαντικές απώλειες στα αεροπλάνα. Οι αερομαχίες, ενώ αρχικά εκδηλωνόταν μεταξύ μεμονωμένων αεροσκαφών, προς το τέλος του Πολέμου πραγματοποιούνταν μαζικές εμπλοκές αεροσκαφών.

Οι Έλληνες αεροπόροι συμμετείχαν υπό την επιχειρησιακή διοίκηση των Αγγλογάλλων στην πλειοψηφία των διαφορετικών αποστολών και ρόλων που ανέλαβε το αεροπλάνο, στις θέατρο επιχειρήσεων στο Μακεδονικό Μέτωπο και το Αιγαίο. Στρατηγικός στόχος της Ναυτικής Αεροπορίας στο Μέτωπο της Μακεδονίας ήταν κυρίως η υποστήριξη του Στρατού Ξηράς μέσω της παρακώλυσης των γραμμών ανεφοδιασμού του εχθρού, κυρίως στο Μέτωπο του Νότιου Στρυμώνα. Στο πλαίσιο αυτό επιτακτική ήταν η ανάγκη καταστολής της εχθρικής αεράμυνας, εστιάζοντας κυρίως σε αποστολές βομβαρδισμού των εχθρικών αεροπορικών βάσεων, με σκοπό την καταστροφή των αεροπλάνων στο έδαφος, που συνήθως ήταν προφυλαγμένα σε υπόστεγα, των εγκαταστάσεων και των εφοδίων τους, όπως καύσιμα και πυρομαχικά.

Πρέπει να τονιστεί ότι τα μαθήματα από τις επιχειρήσεις και τα παρωχημένα πτητικά μέσα της Ελληνικής Αεροπορίας, οδήγησαν τους Έλληνες χειριστές να πραγματοποιούν νυχτερινές επιθετικές επιχειρήσεις βομβαρδισμού του εχθρού, γιατί έτσι ήταν περισσότερο ασφαλείς στην εχθρική αναχαίτιση. Εκπαιδεύτηκαν επίσης σε μικτούς και μαζικούς σχηματισμούς αεροσκαφών και συμμετείχαν σε αποστολές βομβαρδισμού στρατηγικού χαρακτήρα κατά της Κωνσταντινούπολης. Σταδιακά εκπαιδεύτηκαν Έλληνες διώκτες, εκ των οποίων ο Αριστείδης Μωραϊτίνης αναδείχτηκε άσσος και η φήμη του προκάλούσε δέος στην αντίπαλη Τουρκική Αεροπορία. Οι φύση των αποστολών ανάγκασαν τους χειριστές να καλλιεργήσουν κατάλληλες τακτικές μάχης.

Η Στρατιωτική Αεροπορία εκτελούσε παράλληλα μεγάλο εύρος αποστολών για την υποστήριξη του Στρατού Ξηράς, σε όλες τις φάσεις (προπαρασκευή, κατά τη διάρκεια και κατά την κατοχύρωσή τους στις νέες θέσεις) μιας επικείμενης μάχης. Αν και οι Ελληνικές Μοίρες συγκροτήθηκαν ουσιαστικά κατά το τελευταίο χρόνο του Πολέμου, η συμβολή τους στις επιχειρήσεις ήταν ουσιαστική. Η ΣΑ ανέλαβε αποστολές αναγνώρισης μακρινών θέσεων, φωτογραφίσεις, βομβαρδισμούς, πολυβολισμούς εχθρικών χαρακωμάτων και των οχυρωματικών έργων σε μεγάλο βάθος εντός του εχθρικού εδάφους. Επίσης, έπλητταν σημεία συγκοινωνίας στα μετόπισθεν της εχθρικής παράταξης, αποθήκες και χώρους συγκέντρωσης των εχθρικών στρατευμάτων, εκτελούσαν αποστολές συνδέσμου πεζικού και κανονισμό βολής πυροβολικού υπό αντίξοες τις περισσότερες φορές συνθήκες. Η Ελληνική Αεροπορία Δίωξης, συμμετείχε ενεργά στη Συμμαχική προσπάθεια απόκτησης αεροπορικής υπεροχής ή αεροπορικής κυριαρχίας τοπικά και χρονικά στο Μακεδονικό Μέτωπο, εκτελώντας περιπολίες στο θέατρο των επιχειρήσεων και αερομαχίες με τους Γερμανούς διώκτες.

Τέλος, η αντιαεροπορική άμυνα σταδιακά έγινε ιδιαίτερα ισχυρή γύρω από νευραλγικούς στόχους, προκαλώντας σοβαρές ζημιές ή και την κατάρριψη αεροπλάνων και τον τραυματισμό ή το θάνατο των πληρωμάτων αέρος. Επίσης, λόγω των μαζικών βομβαρδισμών κατά πόλεων την περίοδο εκείνη, ελήφθησαν μέτρα παθητικής αεράμυνας στην Αθήνα και τον Πειραιά.

Η Πολεμική Αεροπορία χρησιμοποιήθηκε ευρέως και κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας. Διενέργησε αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού κατά εχθρικών δυνάμεων και στόχων, σύνδεσμο πεζικού και ελάχιστες πτήσεις κανονισμού βολής. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν αποστολές φωτογράφισης, περιπολίες και αερομαχίες, αλλά και πτήσεις μεταφοράς προσωπικού, αλληλογραφίας, πτήσεις επιδείξεων, εκπαιδευτικές πτήσεις, δοκιμής κινητήρων κ.ά. Χάρη στο έργο αυτό, διόρθωσαν και συμπλήρωσαν τους επιτελικούς χάρτες, στους οποίους αποτυπώθηκαν οι θέσεις, τα οχυρωματικά έργα του εχθρού, η ακριβής θέση οικισμών, οι ακριβείς αποστάσεις τους κτλ. Καταρτίστηκαν σχεδιαγράμματα των αμυντικών οργανώσεων, οι δυνάμεις και τα κέντρα εφοδιασμού του εχθρού. Κατά τη διάρκεια της μάχης παρακολουθούνταν οι αντιμαχόμενες δυνάμεις και η Διοίκηση ήταν συνεχώς ενήμερη για τη γενικότερη κατάσταση του μετώπου. Οι πληροφορίες αυτές επηρέαζαν τη λήψη απόφασης τόσο στην εξέλιξη της μάχης όσο και στη σχεδίαση των άμεσων και βραχυπρόθεσμων επιχειρήσεων. Οι αποστολές βομβαρδισμού επικεντρώνονταν κατά των σιδηροδρομικών γραμμών και σταθμών, κατά εχθρικών συγκεντρώσεων, συρμών και αμαξοστοιχιών, σημαντικών επικοινωνιακών κόμβων, εφοδιοπομπών. Επίσης, χτυπούσαν αποθήκες και εγκαταστάσεις, εχθρικά αεροδρόμια και τις υποδομές τους, αλλά και τα σταθμευμένα αεροπλάνα και το προσωπικό του αεροδρομίου. Εντυπωσιακοί ήταν οι λίγοι ομαδικοί βομβαρδισμοί που διενήργησε κυρίως η Ναυτική Αεροπορία. Σημαντικό ήταν το έργο συνοδείας δυνάμεων πεζικού και οι αποστολές συνδέσμου πεζικού μεταξύ των ελληνικών τμημάτων, ώστε οι ελληνικές δυνάμεις να έχουν μια ολοκληρωμένη εικόνα του Μετώπου. Μετά την εμφάνιση της Τουρκικής Αεροπορίας στο μέτωπο, η Αεροπορία ενεργοποίησε πτήσεις περιπολίας κατά μήκος του φίλιων και εχθρικών γραμμών, διατηρώντας την αεροπορική υπεροχή, αποτρέποντας τον βομβαρδισμό και την αναγνώριση φίλιων δυνάμεων από τον εχθρό. Βεβαίως, η Στρατιά είχε άγνοια των πραγματικών δυνατοτήτων των αεροπορικών μέσων της εποχής, πρόβλημα που επιλύθηκε αργότερα με την τοποθέτηση αεροπόρου ως Σύνδεσμο στο Επιτελείο. Θα μπορούσε κάλλιστα να είχε αξιοποιηθεί με την εξειδίκευση του έργου των Μοιρών, την κατανομή του έργου σε τομείς ενδιαφέροντος, αλλά και την

χρησιμοποίηση των αεροπλάνων σε αποστολές στρατηγικού ενδιαφέροντος, όπως η καταστροφή των κέντρων διοίκησης του εχθρού, όπως επιδίωξε η αντίπαλη αεροπορία. Επίσης, την πλήρη καταστροφή των γραμμών επικοινωνίας του αντιπάλου, καθώς ο ΑΝΣΚ της ελληνικής εκστρατείας ήταν η καταστροφή του Κεμάλ τον οποίο καταδίωκαν κατά τη διάρκεια της εκστρατείας. Επομένως, θα έπρεπε να επιδιώξουν κατά τη διάρκεια της προπαρασκευής των συγκρούσεων και κατά τη διάρκειά τους τη στοχευμένη καταστροφή τους, κάνοντας χρήση όλων των διαθέσιμων αεροπορικών μέσων που διέθετε η χώρα. Συνεπώς, το Επιτελείο θεωρούσε το αεροπλάνο ως τον «οφθαλμό» του στρατηγού και δεν είχαν αντιληφθεί τις δυνατότητές του, όπως αυτές διαφάνηκαν στο τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει στα απομνημονεύματά του ο Αλέξανδρος Ζάννας, **αν η Αεροπορία διέθετε αρκετά βομβαρδιστικά η έκβαση του πολέμου στη Μικρά Ασία ενδεχομένως να ήταν διαφορετική. Σε αυτό πρέπει και πάλι να τονιστεί η δυσμενής τροπή των επιχειρήσεων από την έλλειψη κατάλληλων αεροπλάνων και αεροπορικού υλικού, εξαιτίας της προμήθειας ακατάλληλου!**

Μετά τη Μικρασιατική καταστροφή, η Αεροπορία διέθετε λίγα πεπαλαιωμένα αεροπλάνα. Μια πρώτη προσπάθεια εκσυγχρονισμού της έγινε επί δικτατορίας Πάγκαλου με την ίδρυση της Αεροπορικής Άμυνας που είχε σκοπό μέσω της εκμετάλλευσης της δημόσιας περιουσίας και τη διενέργεια εράνων να εκσυγχρονίσει το Όπλο. Παράλληλα, είχε ξεκινήσει μία προσπάθεια εκπαίδευσης του ιπτάμενου και τεχνικού προσωπικού στο εξωτερικό, ώστε η Αεροπορία να αρχίσει να συμβαδίζει με τις διεθνείς εξελίξεις. Το ίδιο διάστημα υπογράφεται και η πρώτη σύμβαση του Εργοστασίου Αεροπλάνων Φαλήρου με αγγλικό οίκο για συμπαραγωγή αεροπλάνων στην Ελλάδα. Επίσης, γίνεται μια μικρή προσπάθεια να γραφτούν εγχειρίδια συνεργασίας της Αεροπορίας με τα άλλα Σώματα. Επομένως, η θέση του Επιτελείου των δύο πολεμικών υπουργείων, θεωρούσαν το αεροπλάνο ως βοηθητικό όπλο του Στρατού και του Στόλου.

Όπως είδαμε, ο Ελ. Βενιζέλος, αντιλαμβάνεται πρώτος από τους Έλληνες πολιτικούς, το στρατιωτικό πλεονέκτημα που μπορεί να προσδώσει

στην Ελλάδα η δημιουργία αεροπορικού σώματος τόσο για τις χερσαίες όσο και τις ναυτικές δυνάμεις, τα οποία και θεσμοθετεί λίγο πριν την έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων. Με την επίσημη είσοδο της Ελλάδας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ανεπιτυχώς, και στη συνέχεια κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, είναι αυτός που υλοποιεί την ιδέα της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας μαζί με τον Αλέξανδρο Ζάννα. Βασιζόμενοι στις ιδέες των θεωρητικών της αεροπορικής στρατηγικής, όπως του Ιταλού στρατηγού Ντουέ, του Γάλλου συνταγματάρχη Βωτιέ, του Γάλλου στρατηγού Τυλάν, του Γερμανού λοχαγού Ρίττερ καθώς και του Αμερικανού στρατηγού Μίτσελ επιβάλλουν την ένωση των Αεροποριών. **Η Ελλάδα είναι η τέταρτη χώρα παγκοσμίως που θεσμοθετεί ανεξάρτητο υπουργείο Αεροπορίας.** Όπως αναφέρει ο Αλέξανδρος Ζάννας, ο Βενιζέλος αντιλήφθηκε το σπουδαίο ρόλο της Αεροπορίας, όχι μόνο ως μέσον άμυνας, αλλά και ως μέσον πολιτισμού και επικοινωνίας. Ο τότε πρωθυπουργός της χώρας δε δίστασε να αναλάβει πρώτος το Υπουργείο Αεροπορίας, με Υφυπουργό τον Ζάννα, ώστε να πατάξει όποιες αντιδράσεις που δεν βασίζονταν σε πραγματική μελέτη της άμυνας της χώρας ή σε επιστημονικά δεδομένα, αλλά ήταν συνέπεια της συνήθειας, του σκεπτικισμού και του συντηρητισμού⁶⁴⁷. Στο πλαίσιο της Υψηλής Στρατηγικής γίνεται μια τεράστια προσπάθεια εκσυγχρονισμού της εκπαίδευσης του προσωπικού, των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων και της ανάπτυξης της Πολιτικής Αεροπορίας. Το έργο αυτό όμως δεν ολοκληρώνεται εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, που έπληξε και την Ελλάδα το 1932. Η κατάσταση επιδεινώνεται το επόμενο χρονικό διάστημα με αποτέλεσμα να καταστεί επισφαλές το αεροπορικό υλικό λόγω έλλειψης ανταλλακτικών και κακοδιαχείρισης. Έτσι, το πτητικό έργο μειώθηκε σε πολύ χαμηλό επίπεδο, περιορίζοντας τις πτήσεις των ιπταμένων σε πολύ λίγες και τα διαθέσιμα πολεμικά αεροπλάνα σε 25-30. Ουσιαστικά με τέτοιες συνθήκες δεν μπορούμε να εξετάζουμε εφαρμοσμένη αεροπορική στρατηγική την περίοδο αυτή.

Κατά τη διάρκεια όμως του Μεσοπολέμου υπάρχουν δύο κύριες τάσεις σε σχέση με τη στρατιωτική χρήση του αεροπλάνου. Η μία θεωρούσε ότι η

⁶⁴⁷ Αλέξανδρος Ζάννας, «Το Υπουργείον και η Οργάνωσις της Αεροπορίας μας», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, Τ. 1, Ιανουάριος 1932, σ.5.

Αεροπορία είχε ως κύριο έργο της την υποστήριξη του Στρατού Ξηράς και του Στόλου και η άλλη, ότι είχε εξελιχθεί σε τέτοιο βαθμό, που θα έπρεπε να εκτελεί αυτόνομες επιχειρήσεις, ανεξάρτητα από τις υπόλοιπες Ένοπλες Δυνάμεις, πετυχαίνοντας ουσιαστικά μόνη της τους ΑΝΣΚ της Στρατιωτικής Στρατηγικής. Ο Καμπέρος, σε μια περίοδο που η πρόοδος στον τομέα των τηλεπικοινωνιών ήταν σημαντική, θεωρούσε ότι η Αεροπορία, μπορούσε πλέον, να εφαρμόσει την αρχή της εμπλοκής κατά μάζα, καθώς η εναέρια δύναμη μπορούσε να συντονίζεται υπό ενιαία διοίκηση. Επηρεασμένος από τον Ιταλό στρατηγό Douhet και τον Γάλλο στρατάρχη Foch, θεωρούσε ότι η εναέρια δύναμη μπορούσε χωρίς την υποστήριξη των άλλων Όπλων να πλήξει την εχθρική ενδοχώρα και να καταρρακώσει το ηθικό της. ΑΝΣΚ της Αεροπορίας ήταν αρχικά η απόκτηση αεροπορικής κυριαρχίας μέσω αερομαχιών και στη συνέχεια η διενέργεια **επιχειρήσεων βομβαρδισμού σημαντικών κέντρων βάρους** και πόλεων του εχθρού. Επίσης, θεωρούσε ότι η **αντιαεροπορική άμυνα δε θα μπορούσε να αντικρούσει τα επιθετικά αεροσκάφη**. Πίστευε ότι ο μαζικός αεροπορικός πόλεμος θα είχε τρομακτικές συνέπειες για την ανθρωπότητα και ότι **θα αποτύχουν οι προσπάθειες της Κοινωνίας των Εθνών** να απαγορεύσουν τη χρήση βιολογικών και χημικών όπλων κατά τη διάρκεια πολεμικών συγκρούσεων, καθώς ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματικά και **ελκυστικά όπλα** και δεν υπήρχε **εμπιστοσύνη μεταξύ των κρατών**.

Ο Γαζής αν και θεωρούσε ότι η συνεχής **πρόοδος της τεχνολογίας** θα **βελτιώνε τις δυνατότητες και την αποτελεσματικότητα** του νέου Όπλου, ήταν αντίθετος με την ιδέα ότι η Αεροπορία θα ήταν ανίκητη προκαλώντας τον παγκόσμιο όλεθρο. Δικαίως θεωρούσε ότι **δεν υπολόγιζαν την αντίστοιχη πρόοδο της αεράμυνας και τα κωλύματα που θα προκαλούσε στον εναέριο στόλο**. Βασίστηκε στην κριτική που άσκησαν διακεκριμένες προσωπικότητες των Μεγάλων Δυνάμεων της εποχής και στον τρόπο που εφάρμοσαν τις ιδέες του Douhet στα δικά τους πολεμικά δόγματα, ως βάση για να εξετάσει τη μορφή που θα έπρεπε να λάβει το ελληνικό στρατιωτικό δόγμα.

Κύριο επιχείρημα τους ήταν η **μη δυνατότητα επίτευξης αεροπορικής κυριαρχίας**, ότι το **κόστος** μιας ανεξάρτητης αεροπορίας με ΑΝΣΚ την καταστροφή των ζωτικών δυνάμεων μιας αντίπαλης χώρας θα ήταν οικονομικά **δυσβάστακτο**. Επίσης, ο Γαζής σημείωσε ότι η επίδραση των αεροπορικών βομβαρδισμών **δεν θα εκμηδένιζαν τη θέληση του εχθρού χωρίς την κατατρόπωση των ΕΔ του**. Θεωρούσε ότι οι αεροπορικοί βομβαρδισμοί θα προκαλούσαν ανάλογα **αντίποινα** και ότι μια καλά οργανωμένη **αεράμυνα θα μείωνε την αποτελεσματικότητα** των αεροπορικών επιχειρήσεων. Επιπρόσθετα, τόνιζε ότι καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει η **γεωγραφία κάθε χώρας και η πολιτική της κατάσταση** και ότι απαιτούνταν η **θεσμοθέτηση ενός διακλαδικού Γενικού Επιτελείου**, δείχνοντας έτσι το υψηλό επίπεδο αντίληψης των εξελίξεων στο πεδίο αυτό. Βεβαίως από την άλλη, ο Γαζής θεωρούσε ότι η εξειδίκευση των αποστολών απαιτούσε διαχωρισμό της αεροπορικής δύναμης, ακόμη και στην περίπτωση που είχαν εξελιχθεί αεροπλάνα πολλαπλού ρόλου! Εξετάζοντας δύο διαφορετικά σενάρια πολεμικών αναμετρήσεων κατέληξε ότι δε θα ήταν εφικτή η συνθηκολόγηση του εχθρού βασιζόμενοι μόνο στις αεροπορικές επιχειρήσεις. Επομένως, δεν υπήρχε κάποια ωφέλεια από την ενοποίηση των αεροπορικών δυνάμεων, αλλά απεναντίας αυτή θα υποβάθμιζε τη στρατιωτική ισχύ της χώρας. Στο σημείο αυτό βλέπουμε μια **νοοτροπία υπεράσπισης του κλαδικού συμφέροντος**.

Η παρούσα μελέτη αποτελεί μια πρώτη προσέγγιση της διαμόρφωσης της αεροπορικής στρατηγικής στην Ελλάδα μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '30. Η ραγδαία εξέλιξη του Όπλου υπό την επίδραση της τεχνολογικής προόδου που ακολούθησε πριν και κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου αποτελούν αντικείμενο περαιτέρω διερεύνησης. Η ανάλυση της Ελληνικής Αεροπορίας στο πλαίσιο της Υψηλής Στρατηγικής, οι διεθνείς εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, θα μας κατευθύνει στον τρόπο που πρέπει να διαμορφωθεί η ελληνική αεροδιαστημική στρατηγική σήμερα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Baker, David, "Flight and Flying: A Chronology", New York, 1994.

Curlin James, «Ιπτάμενοι στη Νικόπολη: Η δράση του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο κατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο (1912-1913), *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, Περίοδος Β΄, Έτος 30^ο, τ. 49-50, Πρέβεζα 2013.

Flight, "Aviation in war", 25-1-1913

Jackson Robert – Sorensen George, Μτφ. Κωνσταντινίδης Χ., *Θεωρία και Μεθοδολογία των Διεθνών Σχέσεων*, Αθήνα, Gutenberg, 2006.

Scheidegger & Spiess, *Eduard Spelterini - Photographs of a Pioneer Balloonist*, Zurich, 2007.

Αθανασούλιας Αλφρέδος, *Αι πρόοδοι της Αεροπτητικής*, Τυπογραφείο Πετράκου, Αθήναι, 1907.

Ανώνυμος, *Αεροπορική Επιθεώρησης*, «Η Εναέριος Στρατηγική», Τ. 1, Ιανουάριος 1932.

Αυδής, Αλέξανδρος, *Οι Πρωτοπόροι, Το χρονικό των αετών μας*, Αυτό-έκδοση, Αθήνα, 1972.

Βογιατζής Δημήτριος, *Η Εισαγωγή της Στρατιωτικής Αεροπορικής Τεχνολογίας στην Ελλάδα 1912-1940*, Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα, ΕΜΠ, 2009.

Βογιατζής Δημήτριος, «Η Εισαγωγή της Στρατιωτικής Αεροπορίας στις Βαλκανικές Χώρες», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Τεύχος 96, Δεκέμβριος 2012.

Βροντάκης Εμμανουήλ, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας, Μέρος III», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Ιούλιος 1934, Τ. 11.

Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Οκτ. – Δεκ. 1934, τ. 12.

Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Ιαν. – Μαρ. 1935, τ. 13.

Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Απρίλιος – Μάιος 1935, τ.14.

Βροντάκης, «Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρησης*, Ιούνιος – Ιούλιος, τ. 15.

ΓΕΑ, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Τόμος 1^{ος}, Έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήναι 1980. Στο εξής ΓΕΑ, Τόμος 1^{ος}.

ΓΕΑ, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Τόμος Β΄, 1919-1929, ΓΕΑ, Υπηρεσία Ιστορίας ΠΑ, Αθήνα, 1983.

ΓΕΑ, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Τόμος Γ΄, Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας από την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας έως το 1940 και η δράση της κατά τον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο, (1930-Απρίλιος 1941), ΓΕΑ, Υπηρεσία Ιστορίας ΠΑ, Αθήνα, 1990.

Γαζής Παναγιώτης, «*Η Αεροπορία εν τη Γενική Στρατηγική Αεροπορία συνεργασίας ή στρατός αέρος;*», *Γενική Στρατιωτική Επιθεώρηση*, , Τ. 100, Απρίλιος 1933

Γέροντας Παναγιώτης, «*Η εισαγωγή του αεροπορικού όπλου στην Ελλάδα και η Ναυτική Αεροπορία μέχρι το τέλος το Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου*», *Ναυτική Επιθεώρηση*, τ. 592, Μαρ. – Μαΐ. 2015.

ΓΕΣ/ ΔΙΣ, Φακ. 1622/Α/6, Γραφείο Πολεμικής Εκθέσεως.

ΓΕΣ/ΔΙΣ, Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στην Μικρά Ασία, Αθήνα 2001.

Γεωργιτσογιάννη Ευαγγελία, «Λεωνίδας Αρνιώτης, Μια σημαντική πολιτισμική παρουσία στις αρχές του 20^{ου} αιώνα», *Ανάπτυπο, «Πρακτικά Α΄ Τοπικού Συνεδρίου Λακωνικών Σπουδών»*, 2002.

Δέας Νικόλαος, *Μεσουράνημα και Συντρίμια*, Ατέρμων, Αθήνα 1976.

Ζάννας Αλέξανδρος, *Πως έγινα αεροπόρος*, Φάκ. 542/365, Ιστορικά Αρχεία Μουσείου Μπενάκη.

Ζάννας Αλέξανδρος, «Οι αετοί του Αιγαίου», *Ημερήσιος Τύπος*, 22-9-1929 έως 9-11-1929.

Ζάννας Αλέξανδρος, «Το Υπουργείον και η Οργάνωσις της Αεροπορίας μας», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, Τ. 1, Ιανουάριος 1932.

Ζάννας Αλέξανδρος, *Το Βήμα*, «Πως Εδημιουργήθη η Ελληνική Αεροπορία», Αθήνα, 30-1-1955 και 16-2-1955.

Θαιράκης Πρωτεσίλαος, *Αερόστατα και Στρατιωτική Αεροδρομία εν Γαλλία και Αλλαχού*, Αθήνησι, Τύποις Υπουργείου Στρατιωτικών, 1905.

Ιστορικά Αρχεία Μουσείου Μπενάκη, Οικογενειακό αρχείο Δουρούτη, αρ. εισ. 144/1, 144/4 και 144/38.

Καμπέρος Δημήτριος, «Συμβολή εις την Ιστορίαν της Ελλ. Αεροπορίας», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, Οκτώβριος 1934, Τ. 12.

Καμπέρος Δημήτριος, *Ο Μελλοντικός Πόλεμος από του Αέρος*, Τύποις Ι. Καρανάσου, Αεροτατόιον, 1932.

Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά*, Αυτοέκδοση, Αθήνα, 1983.

Κατσάνης Μιχάλης, *Κείμενα Αεροπορικής Λογοτεχνίας*, Σταμούλης: Πειραιάς 1991.

Κολιόπουλος Κων/νος, *Η Στρατηγική Σκέψη από την Αρχαιότητα έως Σήμερα*, Αθήνα, Ποιότητα.

Κοντογιάννης Π., Γενική Επισκόπησης του Ευρωπαϊκού Πολέμου, εκδόσεις Παπαπαύλου & Σία, Αθήνα, 1919.

Κοπανιτσάνου Θεοφάνης, «Η συμμετοχή της Ελλάδας στις συμμαχικές επιθετικές επιχειρήσεις στο Μακεδονικό Μέτωπο το 1918», *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 108.

Κωνσταντακοπούλου Αγγελική, «*Οθωμανική Αυτοκρατορία, Ήπειρος, 1819*». http://avgi-anagnoseis.blogspot.gr/2010/08/blog-post_5306.html

Λαγός Κων/νος, Βατάκης Παντελής, *Αεροπορική Επιθεώρηση*, «Ο Pierre de Caters και το Πρώτο Αεροπλάνο στην Ελλάδα Δεκέμβριος 1909», Τ. 98, Ιούλιος 2013.

Λαγός Κων/νος, Βατάκης Παντελής, «Ο Sergey Isayevich Utochkin, πραγματοποιεί την πρώτη πετυχημένη πτήση με αεροπλάνο στην Ελλάδα Μάρτιος 1911», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τ. 94, Απρίλιος 2012.

Λαγός Κων/νος, Βατάκης Παντελής, «100 Χρόνια από το Θάνατο του Πρώτου Έλληνα Στρατιωτικού Αεροπόρου Εμμανουήλ Αργυρόπουλου», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, Ένθετο στο Τ. 97, Απρίλιος 2013.

Λαγός Κων/νος, «Ο αεροπόρος – ανθυποπλοίαρχος Σπύρος Χάμπας», *Ίκαρος*, τ. 7, Δεκέλεια, Άνοιξη 2010,.

Λαγός, «Ο τάφος του Σπύρου Χάμπα στο Βρετανικό Νεκροταφείο του Τσανάκαλλε», *Ίκαρος*, τ. 8, Δεκέλεια, Καλοκαίρι – Φθινόπωρο 2010.

Μαυρόπουλος Παναγιώτης, *Εισαγωγή στη θεωρία του Πολέμου και της Στρατηγικής*, Αθήνα, αυτοέκδοση, 2012.

Μουζάκης Γ., «Από το αερόστατο μέχρι την τυπογραφία», *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, τ.14, 1947.

«Ελληνικόν Ναυτικόν», *Ναυτική Επιθεώρησης*, Ιανουάριος - Φεβρουάριος 1919.

Οικονομάκος Πέτρος, *Η Ελληνική Αεροπορία*, Αυτοέκδοση, Αθήνα, 1970.

Οικονόμου Βασίλειος, *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία*, ΜΙΣΠΑ, Αθήνα 2010.

Παλαβούζης Πασχάλης, «Τακτική και Στρατηγική Χρήση του Αεροπλάνου κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο με παραδείγματα αναφοράς από το ελληνικό θέατρο επιχειρήσεων», *Εθνικές Επάλξεις*, τ. 115, Ιαν. – Μαρ. 2016.

Παλαβούζης Πασχάλης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, Ξυράφι, Καβάλα, 2016.

Παλούμπης Ιωάννης, «Η Ναυτική Αεροπορία κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο», *Εθνικές Επάλξεις*, Απρ. – Ιουν. 2014, τ. 108.

Παλούμπης Ιωάννης, *Απ' τα Πελάγη στους αιθέρες*, Ναυτικόν Μουσείον Ελλάδος, Πειραιάς, 2009.

Πανταζή Δέσποινα, «Οι Ιππότες της Αιγαίας Θάλασσας», ντοκιμαντέρ – εκπομπή ΕΤ2, *Τεκμήρια Ελληνισμού*, 2016.

Εφημερίδες - Περιοδικά

Ξενόπουλος Γρηγόριος, *Καιροί*, Αθήνα, 9-12-1909.

Αθήνα, *Αλήθεια*, 13, 14 και 16-4-1873.

Αθήνα, *Χρόνος*, 14-4-1873.

Αθήνα, *Ακρόπολις*, 13-4-1890, 3 Νοεμβρίου 1933, 21 Ιουνίου 1934.

Αθήνα, *Αθήναι*, 30 και 31-12-1909 και 26-3-1911

Αθήνα, *Εστία*, 3-06-1910 και 29-3-1911.

Αθήνα, *Εμπρός*, 4-6-1910, 10 και 11-7-1910, και 21-9-1910.

Αθήνα, *Πατρίς*, 6-6-1912 και 29-7-1912.

Αθήνα, *Το Βήμα*, 26 Νοεμβρίου 1932.

Αθήνα, *Δημοκρατικός Αγών*, 19, 25 Οκτωβρίου, 8, 15 Νοεμβρίου 1933

Αθήνα, *Ελληνικόν Μέλλον*, 22, 26 Οκτωβρίου, 7, 13 Νοεμβρίου 1933.

Αθήνα, *Βραδυνή*, 21 Οκτωβρίου, 2, 12 Νοεμβρίου 1933, 21-6-1934.

Αθήνα, *Ελεύθερον Βήμα*, 27 Οκτωβρίου, 2, 17 Νοεμβρίου 1933, 21 Ιουνίου 1934.

Αθήνα, *Ημερήσιος Κήρυξ*, 21-6-1934.

Αεροπλοΐα, Τ. 16, 16 Φεβρουαρίου 1932.

Αεροπλοΐα, Τόμος II, Τ. 29, 1 Σεπτεμβρίου 1932.

Αεροπλοΐα, Τόμος II, Τ. 33, 1 Νοεμβρίου 1932.

Αεροπλοΐα Τόμος II, Τ. 42, 16 Μαρτίου 1933.

Αεροπλοΐα, Τόμος ΙΙ, Τ. 43, 1 Απριλίου 1933.

Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις

Μπέλλος Γρηγόριος, <http://www.tetraktys.org/greg/mid%20aeroporia06.htm>.

<http://www.sbbe100.gr/docs/100-xronia-sbbe.pdf>

<http://archive.is/7c6E#selection-2261.288-2261.311>

<http://www1.rizospastis.gr/storyPlain.do?id=2524411&action=print>

<http://www.koutouzis.gr/8eatra-sine-kafeneia.htm>

<http://www.aerodata.gr/biographies.php?id=5>.

http://amfipolnews.blogspot.gr/2015/04/blog-post_537.html

<https://www.haf.gr/history/historical-aircraft/armstrong-whitworth-atlas/>

http://www.militaryfactory.com/aircraft/detail-page-2.asp?aircraft_id=500

http://www.agiasofia.com/1922/1921_greek_attack.jpg

<https://www.haf.gr/history/haf-history/1914-1918/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄: Ο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΚΑΙ Η ΙΔΡΥΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Σε μια σειρά 16 άρθρων του αεροπόρου, βουλευτή και Υπουργού της Αεροπορίας, Αλέξανδρου Ζάννα⁶⁴⁸, που δημοσιεύθηκαν στην εφημερίδα «Το Βήμα» από τις 30-1 έως 17-2-1955, καταγράφονται οι εμπειρίες του κατά τη διαδικασία ενοποίησης της Πολεμικής Αεροπορίας σε ανεξάρτητο Κλάδο, τις αντιδράσεις που αυτή η προσπάθεια προκάλεσε και τον καταλυτικό ρόλο του Πρωθυπουργού Ελευθέριου Βενιζέλου στην επίτευξη αυτού του ριζοσπαστικού εγχειρήματος. Είναι σκόπιμο να μεταφέρουμε αυτούσια την εισαγωγή του Αλέξανδρου Ζάννα για το πώς ξεκίνησε το τεράστιο αυτό έργο που έθεσε τα θεμέλια της σύγχρονης Ελληνικής Αεροπορίας, καθιστώντας την πρωτοποριακή μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών, καθώς και τις δύο σημαντικές παρεμβάσεις του Βενιζέλου όταν ήταν στην αντιπολίτευση, ώστε να αποσοβήσει τη διάλυση του όλου οικοδομήματος εξαιτίας των Κλαδικών και προσωπικών μικροσυμφερόντων κάποιων στελεχών, αλλά και της έντονης πολιτικής αντιπαράθεσης:

«...Ένα βράδυ, τον Φεβρουάριο του 1929, κουβεντιάζαμε με το Βενιζέλο για την πρόοδο που είχε σημειώσει κατά τα τελευταία χρόνια η αεροπορία.

Άρχισα τότε να εξηγώ τις νέες κατευθύνσεις της Αεροπορίας τόσο από απόψεως στρατηγικής, όσο και από απόψεως τακτικής και τη μεγάλη σημασία που θα είχε σ' ένα μελλοντικό πόλεμο. Ανέφερα τις καταπληκτικές επιδόσεις των νέων αεροπλάνων, τις τεχνικές τελειοποιήσεις που δεν μπορούσαν ούτε κατά φαντασίαν να συγκριθούν με τα αεροπλάνα που

⁶⁴⁸ Γεννήθηκε την 1^η Νοεμβρίου 1892 στη Θεσσαλονίκη. Μετέβη το 1909 για σπουδές στις πολιτικές επιστήμες στο Στρασβούργο, όπου έλαβε το «βάπτισμα» της πτήσης ως επιβάτης με τον Γερμανό πιλότο Fon Vinkler. Έλαβε μέρος στους Βαλκανικούς Πολέμους, πρωτοστάτησε στην επαναστατική κυβέρνηση της Τριανδρίας, κατατάχθηκε ως εθελοντής στο ιππικό από το οποίο μετατάχθηκε στην αεροπορία ως παρατηρητής, σε γαλλική Μοίρα στη Γοργόπη της Μακεδονίας. Προήχθη σε αξιωματικό και ανέλαβε τη διοίκηση της 531 Μοίρας και συνέβαλε αποφασιστικά στην οργάνωση της Ελληνικής Αεροπορίας στο Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Υπήρξε για ένα διάστημα διοικητής στον όρχο της Αεροπορίας Σμύρνης στη Μικρά Ασία. Συμμετείχε στην επανάσταση του 1922, εκτοπίστηκε στη Σαντορίνη το 1926 από τον Θ. Πάγκαλο, και το 1929 πρωτοστάτησε στην ίδρυση της ενιαίας Αεροπορίας.

μεταχειρίσθηκαν οι εμπόλεμοι στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Επειδή έβλεπα πως το θέμα τον ενδιέφερε, εξήγησα τις θεωρίες του Ιταλού στρατηγού Ντουέ σχετικά με τη χρησιμοποίησι της ανεξαρτήτου Αεροπορίας, θεωρίες που έχουν επιστημονική βάσι και έγιναν τότε παραδέκτες από τα περισσότερα Ευρωπαϊκά Κράτη. Εξήγησα πως η Αεροπορία δεν ήτο πλέον όπλον δευτερευούσης σημασίας, αλλά ανεξάρτητη δύναμις με πολλές δυνατότητες μεγαλυτέρας εξελίξεως. Και τέλος εξήγησα πως, κατά την αντίληψίν μου, εάν στην εκστρατεία της Μικράς Ασίας είχαμε αρκετόν αριθμό βομβαρδιστικών αεροπλάνων η κατάστασις θα ήταν διαφορετική και η καταστροφή θα είχε ίσως αποσοβηθή. Το Επιτελείον μας δεν είχε την απαιτούμενη φαντασία...

Η συζήτησις αυτή ξύπνησε το ενδιαφέρον του Προέδρου και κατά τη συνήθειά του, άρχισε να με ρωτά για διάφορα τεχνικά ζητήματα. Έτσι πέρασε η ώρα χωρίς να το καταλάβωμε. Εκείνος είχε τη συνήθεια ν' αποσύρεται στις 11 ακριβώς, εκείνο το βράδυ ήταν περασμένα μεσάνυχτα.

«Άκου, Αλέκο, μου είπε, η αποψινή συζήτησις ήταν πολύ ενδιαφέρουσα, μου άνοιξες τα μάτια. Η νέα οργάνωσις της Αεροπορίας στην Ελλάδα πρέπει να συνδυασθή με το ναυτικό πρόγραμμα που πρόκειται προσεχώς να προτείνω. Η Ελλάς σ' ένα μελλοντικό πόλεμο, λόγω της γεωγραφικής της θέσεως, θα παίξη ασφαλώς ένα σημαντικό ρόλο. Έχεις δίκιο, πρέπει να αναδιοργανωθή η Αεροπορία μας. Πρέπει να κάνωμε μια αρτία επίγεια οργάνωσι που εν καιρώ θα μπορούν να την μεταχειρισθούν και οι Σύμμαχοί μας. Τα νησιά μας δεν θα είναι πλέον μόνο ναυτικές βάσεις, αλλά και αεροπορικές. Θα τα ξαναπούμε όμως. Σε παρακαλώ πάντως να μου παραγγείλης το ταχύτερον αυτά τα βιβλία που ανέφερες, να τα διαβάσω και να τα έχω στην βιβλιοθήκη μου».

Την επαύριο του έστειλα το βιβλίο του Γάλλου συνταγματάρχου Βωτιέ «Le Danger Aerien», το βιβλίο του Γάλλου στρατηγού Τυλάν, σχετικό με τις θεωρίες του Ντουέ, ένα βιβλίο του Γερμανού λοχαγού Ρίττερ καθώς και του Αμερικανού στρατηγού Μίτσελ.

Ο Βενιζέλος διάβαζε με εξαιρετική ταχύτητα και όταν έφθανε σ' ένα σημείο που τον ενδιέφερε το ξαναδιάβαζε και κρατούσε σημειώσεις. Διάβαζε με μεγάλη προσοχή και έλεγε συχνά ότι οι Έλληνες δυστυχώς δεν ξέρουν να διαβάσουν, όσο μορφωμένοι και αν είναι, διαβάζουν επιπόλαια, δεν προσέχουν, δεν εμβαθύνουν ποτέ στην ουσία του ζητήματος. Αν ζητήσης να σου επαναλάβουν το άρθρο που διάβασαν το πρωί σε μια εφημερίδα, δεν είναι σε θέση να το κάνουν, θα δυσκολευθούν πολύ να επαναλάβουν το νόημά του. Σε λίγες μέρες ο Βενιζέλος είχε διαβάσει τα βιβλία που του έστειλα και ένα βράδυ που είμαστε πάλι μόνοι, ξαναρχίσαμε τη συζήτησι.

«Η πρόοδος και η εξέλιξις της Αεροπορίας είναι αλματική, είναι πρωτοφανής. Πρέπει απαραίτητως να την ακολουθήσωμε είτε. Πρέπει απαραίτητως να ιδρυθί ένα ξεχωριστό Υπουργείο, να παραλάβη τις στρατιωτικές και ναυτικές αεροπορικές υπηρεσίες και την πολιτική Αεροπορία από το Υπουργείο Συγκοινωνίας. Θα σε παρακαλέσω μάλιστα ν' αναλάβεις εσύ αυτό το Υπουργείο, που είναι ανάγκη να ιδρυθή το ταχύτερον και να συνδυασθή με το ναυτικό πρόγραμμα της Ελλάδος».

Τον ευχαρίστησα πολύ για την τιμή που μου έκανε, αρνήθηκα όμως να δεχθώ την πρότασί του και του εξήγησα τους λόγους που δεν ήθελα να αναμειχθώ στην πολιτική και μάλιστα να αναλάβω Υπουργείο. «Καλά, μου είπε, δεν μ' έπεισες, θα τα ξαναπούμε».

Ύστερα από δυο μήνες, τον Απρίλιο, όταν ήρθα στην Αθήνα, άνοιξε πάλι τη συζήτησι για το ζήτημα της Αεροπορίας και για δεύτερη φορά με παρακάλεσε και πάλι ν' αναλάβω την ίδρυσι του Υπουργείου της Αεροπορίας. «Από τη μελέτη που έκανα, μου είπε, του ναυτικού προγράμματος σχετικά με την προτίμησι του ελαφρού στόλου και την εγκατάλειψι της «Σαλαμινίας», έχω πεισθή πως η Αεροπορία είναι ανάγκη ν' αποβή ανεξάρτητη δύναμις. Δυστυχώς τόσοι οι στρατιωτικοί όσοι και οι ναυτικοί δεν έχουν ιδέαν της εξελίξεως της Αεροπορίας. Πέρα βρέχει, φίλε μου».

Τα γράφω όλα αυτά για να αποδειχθή ότι η ίδρυσις του Υπουργείου Αεροπορίας δεν επεζητήθη από την κοινή γνώμη, ούτε από τις αρμόδιες

Υπηρεσίες των Επιτελείων Στρατού και Ναυτικού, αλλά οφείλεται στην προσωπική αντίληψη του Ελευθερίου Βενιζέλου, ο οποίος εγκαίρως διείδε την εξαιρετική σημασία που θα είχε για τη χώρα μας η Αεροπορία, όχι μόνο ως σπουδαιότατο μέσο εθνικής αμύνης, αλλά και ως μέσον επικοινωνίας και πολιτισμού.

Και πάλι δεν δέχθηκα την πρότασή του. Δεν μπορούσα την εποχή εκείνη να εγκαταλείψω τη Θεσσαλονίκη. Είχα διαφόρους οικογενειακούς λόγους που δεν μου το επέτρεπαν.

Ύστερα από τις δύο αυτές αρνήσεις μου ενόμιζα πως το ζήτημα αυτό είχε τελειώσει, είχε ταφή. Κατά μήνα Ιούλιον όμως ο Βενιζέλος με κάλεσε από τη Θεσσαλονίκη και με παρακάλεσε θερμότατα να μην αρνηθώ πλέον, αλλά να αναλάβω το νέο Υπουργείο. Δέχθηκα την πρότασή του υπό όρους. Πρώτα ζήτησα πριν αναλάβω το υπουργείο να επισκεφθώ με δικά μου βέβαια έξοδα, τη Γαλλία, Βρετανία και Γερμανία για να μελετήσω και να ιδώ από κοντά τη μεταπολεμική εξέλιξη της Αεροπορίας.

Ζήτησα λοιπόν να μ' εφοδιάση με συστατικές επιστολές προς τις πρεσβείες μας για να δοθή οπωσδήποτε ημιεπίσημος χαρακτήρ στην αποστολή μου. Δεύτερον, όταν επιστρέψω να υποβάλω έκθεσι που θα καθορίζη τον τρόπο της ιδρύσεως του Υπουργείου και τις απαραίτητες δαπάνες για εγκαταστάσεις, αγορά αεροπλάνων κτλ. Τρίτον, ελεύθερη εκλογή των υφισταμένων μου. Ο Βενιζέλος δέχθηκε άνευ συζητήσεως τις προτάσεις μου, τις βρήκε απολύτως λογικές. Κατά τα τέλη Ιουνίου του 1929 επεσκέφθηκα αλληλοδιαδόχως την Βρετανία, Γαλλία και Γερμανία...»⁶⁴⁹.

Επίσης, τις επιστολές του Ελ. Βενιζέλου προς τον τότε Πρωθυπουργόν Παναγίν Τσαλδάρην, που δείχνουν τη βαθειά του κατανόηση για το ρόλο που η Αεροπορία, Πολεμική και Πολιτική θα μπορούσε να διαδραματίσει στο πλαίσιο της Εθνικής Στρατηγικής.

⁶⁴⁹ Αλέξανδρος Ζάννας, *Το Βήμα*, «Πως εδημιουργήθη η Ελληνική Αεροπορία», Αθήνα, 30-1-1955.

«Αθήναι, 25 Νοεμβρίου 1932

Κύριε Πρόεδρε,

Έλαβα γνώσιν της επιδιωκομένης καταργήσεως του Υπουργείου της Αεροπορίας.

Η αμφισβήτησις εάν η Αεροπορία πρέπει να συγκροτήται εις ιδίαν στρατιωτικήν δύναμιν, της οποίας η συνδυασμένη ενέργεια μετά των δύο άλλων του στρατού της ξηράς και του στόλου πρέπει να εξασφαλίζεται αφ' ενός διά του Συμβουλίου της Εθνικής Αμύνης και εξ άλλου διά της ειλικρινούς συνεργασίας των τριών Επιτελείων, Στρατού, Ναυτικού, και Αεροπορίας, ή αν πρέπει να είναι επικουρική μόνον δύναμις του στρατού και του στόλου, διήρесе παντού τους αρμόδιους κύκλους. Παντού όμως εκρίθη ότι το συμφέρον της Εθνικής Αμύνης επιβάλλει την ενότητα της αεροπορικής δυνάμεως.

Παρ' ημίν τα Επιτελεία του στρατού και του στόλου δεν κατώρθωσαν ακόμη να προσαρμοσθούν προς την αντίληψιν ταύτην και τούτο εξηγεί διατί αμφότερα ταύτα τα Επιτελεία γνωμοδοτούν υπέρ της διασπάσεως της αεροπορικής ενότητος και του χωρισμού της αεροπορικής δυνάμεως εις δύο ανεξάρτητα αλλήλων τμήματα.

Άλλ' η γνωμοδότησις αύτη της πλειοψηφίας της Επιτροπής στηρίζεται επί καθαρώς τεχνικών λόγων. Η ολομέλεια όμως της Επιτροπής αναγνωρίζει ότι η κατάργησις της αεροπορικής ενότητος δεν πρόκειται να επιφέρη καθ' εαυτήν οικονομίας, αι δε τοιαύται οικονομίαι δύνανται να επιδιωχθούν και διατηρουμένης της αεροπορικής ενότητος.

Λαμβάνω την τιμήν να επιστήσω την προσοχήν υμών επί του σημείου τούτου, διότι είμαι βέβαιος ότι θα συμφωνήσετε μετ' εμού ότι δεν δύναται να εφαρμοσθή εις την προκειμένην περίπτωσιν ο Νόμος δι' ου επιτρέπεται η διά Διατάγματος σύμπτυξις υπηρεσιών χάριν πραγματοποιήσεως οικονομιών. Εν προκειμένω η κατάργησις του Υπουργείου κατά την ομόφωνον γνώμην της Επιτροπής, δεν πρόκειται να επιφέρη οικονομίας. Ούτε άλλωστε πρόκειται

περί συμπτώξεως υπηρεσιών, αλλά τουναντίον περί διασπάσεως υφισταμένης ήδη ενότητος υπηρεσίας. Επομένως εάν η Κυβέρνησις επιδοκιμάζουσα την τεχνικήν αντίληψιν της πλειοψηφίας της Επιτροπής, θέλει να διασπάση την αεροπορικήν ενότητα, η ενδεδειγμένη οδός είναι να φέρη ειδικόν νομοσχέδιον ενώπιον της Βουλής, όπου θα εκτεθούν εν πλάτει όλα αι αντιλήψεις και, εν γνώσει τότε των όρων του προβλήματος, θα δυνηθή να δώση την ψήφον της η εθνική αντιπροσωπεία.

Περιττόν να προσθέσω ότι υποστηρίζων την διατήρησιν της ενότητος της αεροπορικής δυνάμεως, ήτις αποτελεί εκλογίκευσι – Rationalization-οργανώσεως δεν υποστηρίζω ότι επί κεφαλής αυτής πρέπει να υπάρχη χωριστός Υπουργός. Μετά την γενομένην ήδη οργάνωσιν δύναται κάλλιστα το Υπουργείον της Αεροπορίας ως ενιαίας δυνάμεως να διευθύνεται από ένα εκ των δύο στρατιωτικών υπουργών, ώστε να εξοικονομούνται τα έξοδα τα οποία συνεπάγεται ο χωριστός Υπουργός. Η Κυβέρνησις μου άλλωστε είχε μελετήσει το ζήτημα της ενώσεως και των τριών στρατιωτικών Υπουργείων εις εν Υπουργείον Εθνικής Αμύνης. Αι εκλογαί δεν επέτρεψαν να προχωρήση εις οριστικά συμπεράσματα η μελέτη αύτη.

Εάν συμφωνήτε προς την γνώμην μου ότι δεν ημπορεί να εφαρμοσθή ο Νόμος περί συμπτώξεως υπηρεσιών χάριν οικονομίας προς διάσπασιν της ενότητος της αεροπορικής υπηρεσίας, η οποία προτείνεται διά τεχνικούς λόγους, θα σας είμαι ευγνώμων αν θελήσετε να μου γνωρίσετε τούτο προς καθησύχασίν μου. Περιττόν να προσθέσω ότι εάν κατά την συζήτησιν ενώπιον της Βουλής υποστηριχθή υπό της Κυβερνήσεως ότι η διάσπασις της αεροπορικής ενότητος πρόκειται να φέρη οικονομίαν δαπανών, σύμφωνα με τας γενομένας δηλώσεις μου εάν δεν κατορθώσω να σας μεταπείσω ότι γενικώτεροι λόγοι αμύνης της χώρας, αλλά και λόγοι καθαρώς οικονομικοί επιβάλλουν την διατήρησιν της αεροπορικής ενότητος, θα ψηφίσω το κυβερνητικόν νομοσχέδιον.

Μετ' εξόχου τιμής

Ε. Βενιζέλος»

Και ιδού η δευτέρα επιστολή του Βενιζέλου εις απάντησιν επιστολής του Τσαλδάρη της οποίας, ως γράφω, δεν εύρον αντίγραφον:

«Αθήναι, 30/11/1932

Κύριε Πρόεδρε,

Εκ της επιστολής σας συνάγω ότι παρηρμηνεύθη η ιδική μου επιστολή. Δεν υπεστήριξα δι' αυτής ότι οι υφιστάμενοι Νόμοι δεν επιτρέπουν χάριν πραγματοποιήσεως οικονομιών και την διάλυσιν υπηρεσιών, αφού αυτή δύναται να επέλθη και διά της απλής συμπτώξεως αυτών. Και είναι προφανές ότι εν προκειμένω η Κυβέρνησις θα ηδύνατο να διαλύση την Αεροπορίαν, διότι διά της διαλύσεως αυτής θα εππραγματοποιούντο ουσιώδεις οικονομίαι. Αλλά, η Επιτροπή των Επιτελείων δεν προτείνει την διάλυσιν της Αεροπορίας. Δεν προτείνει καν την σύμπτυσιν αυτής. Αλλά προτείνει τουναντίον την διάσπασιν της ενότητος και την υπαγωγήν των διαφόρων υπηρεσιών της εις διάφορα Υπουργεία. Και δεν προτείνει καν την διάσπασιν ταύτην χάριν οικονομίας. Αφού είναι προφανές, ότι η διάσπασις μόνον αύξησιν δαπανών δύναται να φέρη. Την προτείνει διά λόγους καθαρώς τεχνικούς. Ομολογεί δε, ομοφώνως κατά τούτο η Επιτροπή, ότι η κατάργησις του Υπουργείου της Αεροπορίας δεν πρόκειται καθ' εαυτήν να φέρη οικονομίας και ότι πάσα τοιαύτη οικονομία δύναται να πραγματοποιηθή και διατηρουμένου του Υπουργείου. Εν τοιαύτη περιπτώσει θα συνομολογήσετε είμαι βέβαιος ότι δεν δύναται η Κυβέρνησις, στηριζομένη εις τον Νόμον των οικονομιών, να ρυθμίση την πολεμικήν δύναμιν της Χώρας διά Διατάγματος, αποξενούσα την Εθνικήν Αντιπροσωπείαν από το δικαίωμα να συζητήση κατά πλάτος τα σχετικάς τυχόν εισηγήσεις της Κυβερνήσεως.

Όταν το ζήτημα συζητηθή εις τη Βουλήν θα υποστηρίξω, ότι πραγματικά και σοβαρά οικονομίαι δύναται να πραγματοποιηθούν, αν τα τρία πολεμικά Υπουργεία ενωθούν εις εν Υπουργείον Εθνικής Αμύνης, με τρεις Γενικάς Διευθύνσεις, μίαν του Στρατού, μίαν του Ναυτικού και μίαν της Αεροπορίας. Εκάστη τούτων θα έχη το ιδικόν της Επιτελείον, και υπέρ αυτά θα υπάρχη το Γενικόν Επιτελείον Εθνικής Αμύνης. Αλλ' όταν συζητηθή το ζήτημα εις την Βουλήν είμαι βέβαιος ότι θα σας πείσω ότι θα είναι έγκλημα κατά της

ασφαλείας της χώρας η διάσπασις της ενότητος της Αεροπορίας. Και τούτο ζητώ να προλάβω. Και διότι το ζήτημα δεν είναι κομματικόν ζητώ να επέλθη η αναγκαία συνταύτισις γνώμων δι' απ' ευθείας συνεννοήσεως.

Περιτόν να επαναλάβω ότι δεν θεωρώ απολύτως αναγκαίαν την διατήρησιν ιδίου Υπουργού. Δύναται κάλλιστα η ενιαία Αεροπορία να διοικῆται από ένα άλλον Υπουργόν, είτε των Ναυτικών, είτε της Συγκοινωνίας. Αλλά πρέπει να έχη το ιδικόν της Επιτελείον και να μη απορροφηθῆ από τα δύο άλλα Επιτελεία. Και διά τούτο δεν συνιστώ ν' ανατεθῆ εις το Υπουργεῖον των Στρατιωτικῶν, διότι ο κίνδυνος της απορροφήσεώς της θα εἶναι μεγαλύτερος.

Θα παρακαλέσω τελευταίον να μη παρασυρθῆτε από τας αντιθέτους γνώμας των Επιτελείων της ξηράς και της θαλάσσης. Αθελήτως και ο Στρατός και το Ναυτικόν εἶδαν με κακό ὄμμα την ἴδρυσιν αυτοτελοῦς αεροπορικῆς δυνάμεως. Βλέπουν τα πράγματα από το στενόν πνεῦμα της εξυπηρητήσεως του συμφέροντος του Στρατοῦ και του συμφέροντος του Ναυτικοῦ και τούτο τους εμποδίζει την αναγκαίαν προοπτικὴν προς το ἄμεσον μέλλον. Δεν θα σας κατηγορήσω ἄλλωστε εἰάν τελικῶς ταχθῆτε με την γνώμην των. Αλλά σας ζητώ να επιτρέψετε την εξονυχιστικὴν συζήτησιν ενώπιον των Νομοθετικῶν Σωμάτων, και υπό τα ὄμματα της Κοινῆς Γνώμης, ζητήματος το οποίον ενδιαφέρει τόσον ἀμέσως την ἀσφάλειαν της χώρας.

Εκείνο που καθησυχάζει τας ζωηράς ἀνησυχίας μου εἶναι το μέρος της ἐπιστολῆς σας ὅπου γράφετε: «Εἰς την σκέψιν της ἡ Κυβέρνησις προέβη μόνον με την πεποίθησιν ὅτι διά ταύτης θα επέλθουν οικονομίαι ουσιώδεις, μη δυνάμεναι να επέλθουν ἄλλως». Ἐχετε εὐτυχῶς βεβαιωμένον ἀπό την ὁμόφωνον κατὰ τούτο γνώμην της Επιτροπῆς, ὅτι ἡ κατάργησις καθ' ἑαυτήν δεν πρόκειται να φέρη καμμίαν οικονομίαν, ἡ ὁποία να μη δύναται να ἐπιτευχθῆ και με την διατήρησίν του.

Μετ' ἐξόχου τιμῆς

Ε. Βενιζέλος»⁶⁵⁰.

Η απάντηση του Πρωθυπουργού κ. Τσαλδάρη, στην πρώτη επιστολή του Βενιζέλου βρίσκεται στο Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος», αρ. φακ. 173/27 και είναι η παρακάτω, η οποία δημοσιεύεται για πρώτη φορά:

«Κύριε Πρόεδρε,

Έλαβον την από 25 λήγοντος επιστολήν σας και εις απάντησιν λαμβάνω την τιμήν να σας γνωρίσω, ότι η κυβέρνησις εργάζεται επί τη βάσει του εις την Βουλήν εκτεθέντος προγράμματος, όπως επιφέρη πάσας τας δυνατάς οικονομίας. Οφείλω να σας γνωρίσω ότι δεν συμφωνώ μαζί σας ως προς το ζήτημα, ότι οι υφιστάμενοι νόμοι δεν επιτρέπουν προς τούτο και την διάλυσιν υπηρεσιών, αφ' ου αύτη δύναται να επέλθη και διά της απλής συμπτύξεως τοιούτων.

Ως άλλοτε και εις την Βουλήν ανέπτυξα δεν εθεώρουν αναγκαίαν την σύστασιν παρ' ημίν ειδικού υπουργείου αεροπορίας, αφ' ου 4 εν συνόλω μετά του ιδικού μας υπήρχον, τα άλλα δε κράτη ηρκούντο εις απλάς διευθύνσεις αεροπορικής υπηρεσίας προσηρητημένας εις άλλα σχετικά υπουργεία.

Βεβαίως η ίδρυσις ειδικού υπουργείου διά τίνα κλάδον υπηρεσίας συντελεί εις βελτίωσιν και πρόοδον, αλλ' εν ταυτώ δημιουργεί και δαπάνας νέας, αίτινες και οσημέραι αυξάνονται, δυστυχώς δε η οικονομική της χώρας κατάστασις ως καλώς γνωρίζετε, δεν επιτρέπει τούτο. Εις τι δ' άλλως θα εχρησίμευεν η αρτιωτέρα των αμυντικών της χώρας δυνάμεων οργάνωσις, αν ελλείψει μέσων δεν θα ηδυνάμεθα να τας χρησιμοποιήσωμεν, όταν η ανάγκη παραστή.

Εις την σκέψιν της καταργήσεως του υπουργείου αεροπορίας η κυβέρνησις πρόεβη μόνον με την πεποίθησιν, ότι διά ταύτης θα επέλθωσιν οικονομίαι ουσιώδεις, μη δυνάμεναι να επέλθωσιν άλλως και άνευ βλάβης της αμύνης της χώρας.

⁶⁵⁰ Αλέξανδρος Ζάννας, *Το Βήμα*, «Πως Εδημιουργήθη η Ελληνική Αεροπορία», Αθήνα, 16-2-1955.

Με την βάσιν δε ταύτην εργάζονται και οι αρμόδιοι, εις ους ανετέθη η μελέτη του ζητήματος, εις τους οποίους έχει συσταθή και η μετά πάσης της οφειλομένης προσοχής έρευνα του ζητήματος, δεν παρέλειψα δε αρμοδίως και να ανακοινώσω τα σχετικά της επιστολής σας μόλις έλαβα ταύτην.

Ουδεμίαν δ' έχω αντίρρησιν μετά την τελικήν μελέτην του ζητήματος και να σας ανακοινώσω τας οριστικάς επί του θέματος αποφάσεις της κυβερνήσεως και εις σύσκεψιν των αρχηγών των κομμάτων να φέρω τούτο εν ανάγκη.

Μετ' εξόχου τιμής.

Π. Τσαλδάρης».

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄: ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΣΚΑΝΔΑΛΑ
ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ –ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1933)**

1. Εφημερίδα *Δημοκρατικός Αγών*, 25 Οκτωβρίου 1933, «Κάτω τα χέρια! Ιδού ποιοι συκοφάνται διοικούν σήμερα την αεροπορίαν μας, άνθρωποι υπόδικοι από ετών ενώπιον της ποινικής δικαιοσύνης. Άνθρωποι οπαδοί του κ. Μποσίνη. Καταγγείλατε εις τον εισαγγελέα εάν τολμάτε»:

«Οι μεν έχουν καταγγελθή επανειλημμένως διά διάφορα σκάνδαλα προμηθειών πραγματικώς αχρήστων αεροπλάνων (*Μοραί και Σάλμσον*) και δη εν πολέμω, και δι' άλλας πράξεις, επί απιστία, πλαστογραφία!! και εξαφανίσει εγγράφων!!, οι δε επί υπεξαιρέσει!! ειδών του Δημοσίου ... χρηματοληψία!! **ΚΑΙ ΕΚΒΙΑΣΜΩ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ!!**, οι δε είνε δοσίλογοι! και υπόδικοι! ακόμα ενώπιον της Δικαιοσύνης διά την γνωστήν παραλαβήν των αεροπλάνων «*Άτλας*»⁶⁵¹ ... έχουν αναγάγει εις δόγμα και επιχείρησιν την συνεργασίαν προμηθευτών και «μεταπρατών» ... ήσαν επίσημοι αντιπρόσωποι του Γραφείου Βέριταλ, εισπράττοντες τα ποσοστά των... ηγόραζαν τα αεροπλάνα **Μπρεγκέ** κατά το **1927 65000 ΦΡΑΓ. ΓΑΛΛΙΚΑ ΑΚΡΙΒΩΤΕΡΟΝ** από ότι ηγοράσθησαν τα αυτά αεροπλάνα 15 μήνας πρωτίτερα!!! ... οι παραγγέλλοντες κατά δεκάδας κινητήρας (ισπανό) και κατά τόνους τα υλικά (χάλυβες Μπόλερ) χωρίς να υπάρχουν τα αεροπλάνα ή τα μηχανήματα... οι απόλεμοι και αγράμματοι, οι λιποτακτήσαντες εν πολέμω, οι

⁶⁵¹ Πρόκειται για διθέσια διπλάνα ναυτικής συνεργασίας, αγγλικής προέλευσης. Ο ακριβής τύπος ήταν Armstrong – Whitworth «Atlas». Δύο αγοράστηκαν από τον βρετανικό οίκο κατασκευής τους και άλλα δέκα κατασκευάστηκαν στο Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου (ΕΑΦ ή ΕΑΦ) μετά το 1931, διαφέροντας από την αγγλική έκδοση στην επιλογή του κινητήρα, της έλικας και στη συνδεσμολογία των πτερύγων. Η ελληνική έκδοση ΕΑΦ Atlas έφερε στο κάθετο σταθερό και στις πτέρυγες το ελληνικό εθνόσημο και τους κωδικούς αριθμούς σειράς M101 έως M112. Πηγή <https://www.haf.gr/history/historical-aircraft/armstrong-whitworth-atlas/> και http://www.militaryfactory.com/aircraft/detail-page-2.asp?aircraft_id=500. Σύμφωνα όμως με τον Καρταλαμάκη, αρχικά αποφασίστηκε η προμήθεια της έκδοσης Ajax (Αίας), που ήταν καταδιωκτικό, στο οποίο θα γινόταν τροποποίηση, ώστε να γίνει διθέσιο. Αυτή όμως η τροποποίηση άλλαξε την αεροδυναμική του συμπεριφορά, προκαλώντας μείωση των επιδόσεών του. Έτσι, απαιτήθηκε η προσαρμογή κινητήρα υψηλότερων επιδόσεων, ο οποίος όμως ήταν βαρύτερος, προκαλώντας έτσι αλλαγή στο Κέντρο Βάρους που με τη σειρά του οδήγησε στην τοποθέτηση δακτυλίων μολύβδου ανάλογου βάρους για την αντιστάθμιση του (30 κιλά). Αυτή η τροποποίηση είχε ως αποτέλεσμα σπασίματα δοκών στο σύστημα της ουράς του αεροπλάνου κατά την προσγείωση και γενικότερη καταπόνηση του αεροπλάνου. Έτσι, η παραμονή του αεροπλάνου στην ενέργεια προκάλεσε χάσμα μεταξύ των υποστηρικτών και των πολεμίων του αεροπλάνου, διαχωρίζοντας τους αεροπόρους σε «εκλεκτούς» που το πετούσαν με ασφάλεια και «συντηρητικούς» που δεν ήθελαν να πετάνε με αυτό. Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά φτερά*, σ. 435-445.

κριθέντες στάσιμοι και ανίκανοι και χαρακτηρισθέντες υπό του Άγγλου ναυάρχου Ουέμπ, ως άχρηστοι και επιζήμιοι διά την αεροπορίαν!!! Οι έχοντες εις βάρος των πλείστας καταδικαστικές αποφάσεις συμβουλίων!!! ... οι καταφερόμενοι κατά της Πολιτικής Αεροπορίας, διότι δεν διωρίστηκαν οι ίδιοι αερολιμενάρχαι της!!! ...επεχείρησαν να διαλύσουν και να παραδώσουν δι' ευνόητους λόγους την εταιρίαν των Εναερίων Συγκοινωνιών εις χείρας Βρετανών επιχειρηματιών με επικεφαλής γνωστόν αντιπρόσωπον!! ...διάγουν βίον πολυτελή και έχοντες ως πάρεργον την Αεροπορίαν, τις «κούρσες» των, (αποτέλεσμα εκ των οικονομιών των μισθών των!!) και ποιούμενοι τας διατριβάς των μεταξύ Λουτρακίου και Αθηναϊκής Λέσχης!!!».

2. Εφημερίδα *Ελεύθερον Βήμα*, 27 Οκτωβρίου 1933. «Οι κ. κ. Αδαμίδης και Ρέππας προμηθεύσαντες άχρηστα αεροπλάνα και υλικά δεν δικαιούνται να εμφανίζονται ως μηνυταί συναδέλφων των εντίμων εν ειρήνη και πολέμω. Ο κ. Ράλλης ώφειλε να τους απομακρύνη εγκαίρως. Μια ανοικτή επιστολή προς τον υπουργόν»:

Σύμφωνα με την εφημερίδα στις υπ' αριθμόν 4843 και 889 αποφάσεις του Συμβουλίου των Πλημμελειοδικών της Αθήνας «... προέκυψεν ότι ο κατηγορούμενος Αδαμίδης, αναλαβών τοσούτον σαβαράν αποστολήν διά το κράτος, ήτοι να προβή εις αγοράν αεροπλάνων και παντός είδους αεροπορικού υλικού, επέδειξε **ΠΛΗΡΗ ΕΛΛΕΙΨΙΝ ΠΡΟΝΟΙΑΣ**, προς περιφρούρησιν των συμφερόντων του δημοσίου, άτινα εκ της πλημμελούς ενεργείας του **ΠΑΡΕΒΛΑΒΗΣΑΝ ΟΥΣΙΩΔΕΣΤΑΤΑ**... μέρος του υπό του κατηγορουμένου συνταγματάρχου **ΧΡΗΣΤΟΥ ΑΔΑΜΙΔΗ** εν συμπράξει μετά του λοχαγού **Γ. ΡΕΠΠΑ**, αγορασθέντος κατά το 1920 εν Γαλλία υλικού αεροπορίας κατά την υπό των αρμοδίων εν Ελλάδι επιτροπών παραλαβήν αυτού εξηλέγχθη **ΩΣ ΠΕΠΑΛΑΙΩΜΕΝΟΝ ΚΑΙ ΕΝ ΜΕΡΕΙ ΑΧΡΗΣΤΟΝ**. Εξηκριβώθη επίσης ότι ο αυτός κατηγορούμενος **ΑΥΤΟΒΟΥΛΩΣ ΕΝΕΡΓΩΝ** προέβη εις αγοράν δώδεκα αεροπλάνων **ΣΑΛΜΣΟΝ**, τύπου μη εισηγμένου εισέτι εις τον ελληνικόν στρατόν, άτινα επί έτη παρέμειναν αχρησιμοποίητα, κριθέντα τελικώς υπό επιτροπής ειδικών ως **ΑΚΑΤΑΛΛΗΛΑ**. Ότι τα πλείστα των αεροπλάνων ουδόλως εδοκιμάσθησαν προ της παραλαβής των –ιδέ έκθεσις συνταγματάρχου Δράκου- και ότι τον εγκιβωτισμόν και την φύλαξιν

παραλαμβανομένου υλικού ενεπιστεύθη ο κατηγορούμενος εις τους προμηθευτάς, άνευ της λήψεως στοιχειωδών μέτρων προλήψεως της αντικαταστάσεως αυτών. Ότι διαταχθείσης υπό του υπουργείου Στρατιωτικών ανακρίσεως κατά Ιανουάριον 1922, προς εξακρίβωσιν της παραλαβής τοιαύτης ποιότητος υλικού, η σχηματισθείσα υπό του ενεργήσαντος την ανάκρισιν ταύτην συνταγματάρχου Δράκου ασυμπλήρωτος δικογραφία **ΑΠΩΛΕΣΘΗ** μετά την κατά Νοέμβριον του 1922 εις το υπουργείον των Στρατιωτικών παράδοσίν του, ως επίσης δεν κατέστη εφικτή η ανεύρεσις των πρωτοκόλλων παραλαβής εν Ελλάδι και Μικρά Ασία του ως άνω υλικού. Ότι ο κατηγορούμενος παρά την εις πάντα διαχειριζόμενον αλλοτρίαν περιουσίαν επιβαλλομένην ευθυξίαν, και το γνωστόν αυτώ γεγονός ότι ο ενεργήσας την κατ' αυτού ανάκρισιν ουδόλως απησχολήθη εις την έρευναν των σχετικών αγοράς των κατακριθέντων αεροπλάνων «**ΣΑΛΜΣΟΝ**» και «**ΝΙΟΥΠΟΡ**» - πιθανώς διότι δεν είχαν σταλή αυτώ αι σχετικά με τα αεροπλάνα ταύτα εκθέσεις- και ότι έκρινεν αναγκαίαν την συμπλήρωσιν της ανακρίσεως, καταλογίζων πάντως ευθύνας αμελούς παραλαβής του υλικού εις τον κατηγορούμενον αναλαβών εκ νέου την διεύθυνσιν της αεροπορίας περί τα τέλη του έτους 1922, δεν εμερίμνησεν, ως ώφειλε, το μεν να διασφαλίση τα εις την διευθυνομένην παρ' αυτού υπηρεσίαν περιελθόντα αιτιολογικά της διαχειρήσεως του εκείνης, το δε να προκαλέση διά των προϊσταμένων εν τω υπουργείω των Στρατιωτικών την πλήρη εξακρίβωσιν των παρ' αυτού προαχθέντων και της αβασιμότητος των κατ' αυτού αιτιάσεων. Τα δεδομένα όμως ταύτα της διενεργηθείσης ανακρίσεως –ής η περαιτέρω συμπλήρωσις καθίσταται ήδη ανέφικτος, παρελθούσης δωδεκαετίας από της εν τη αλλοδαπή ενεργείας των περί ων η δίωξις αγορών –ορθώς υπό του πρωτοδίκου βουλευμάτος εκρίθη ότι παρέχουσιν ενδείξεις τινάς, ουχί όμως αποχρώσας τοιαύτας...».

3. Εφημερίδα *Ελεύθερον Βήμα*, 2 Νοεμβρίου 1933, «Τι αποκαλύπτει ο εν αποστρατεία αεροπόρος κ. Ψύχας»:

«...Πως, όμως, να συμβάλη εις τον αγώνα; Τα αγορασθέντα διά τον αγώνα αεροπλάνα κατεστρέφοντο υπό των επιτροπών, ως άχρηστα, και το ανταλλακτικόν αεροπορικόν υλικόν συνεσωρεύετο ως άχρηστον εις τας

αποθήκας αχρήστου υλικού. Και οι μαχόμενοι στρατιώται δεν εξητωκραύγαζαν πλέον τας συχνάς και αλλεπαλλήλους ύπερθεν των γραμμών διελεύσεις των αεροπλάνων, ως πρότερον...

Αντί τούτου, όταν ο αντίπαλος επέδειξε ποιάν τινα έντασιν της αεροπορικής δράσεώς του, παρενοχλών τον στρατόν μας και μειώνων το ηθικόν του διά τινων βομβαρδισμών των σταθμών διοικήσεων των ανωτέρων μονάδων μας, οι μαχόμενοι στρατιώται, αγνοούντες τας ανωτέρω δραματικές λεπτομερείας που έδεσαν τα χέρια των αεροπόρων μας, συνέβη να βάλουν κατ' επανάληψιν διά των όπλων των εναντίον υπερριπταμένων ελληνικών αεροπλάνων και εν γνώσει ότι ήσαν ελληνικά, διότι κατηγανάκτουν διά την αδράνειαν της αεροπορίας και διά την αδυναμίαν ταύτης ν' αντεπεξέλθη προς την μικράν εις αριθμόν αεροπλάνων, αλλά διαθέτουσαν καινούργες και χρησιμοποιήσιμον υλικόν αντίπαλον αεροπορίαν.

Δεν ηδύνατο ο μαχόμενος στρατός να ξεύρη ότι τα χέρια των ηρωικών αεροπόρων μας είχαν δεθή εις Παρισίους υπό των κ. κ. Αδαμίδη και Σία.

Τα ανωτέρω οδυνηρά διά τας ηθικάς δυνάμεις και την πειθαρχίαν του μαχομένου τότε στρατού ιστορικά γεγονότα, που αποδεικνύουν πληρέστερον τα τραγικά αποτελέσματα των αδικαιολογήτων ενεργειών των ανωτέρω, ο διακεκριμένος συνταγματάρχης κ. Δ. Αποστόλου επέφυγε ν' αναφέρει εις την συντριπτικήν επιστολήν του.

Διά τούτο, ενόμισα επιτακτικόν καθήκον να τα φέρω εις το φως, διά να φανούν όχι μόνον αι πράξεις, αλλά και τα αποτελέσματα των πράξεων των κ. κ. Αδαμίδη και Σία.

Μετά τιμής

Π. Ψύχας».

4. Εφημερίδα *Ελληνικόν Μέλλον*, 7 Νοεμβρίου 1933, «Ο στρατηγός Αδαμίδης διά τας βενιζελικάς συκοφαντίας. Μια αποστομωτική απάντησις»:

«Προς την Διεύθυνσιν της ενταύθα εκδιδομένης εφημερίδος «Δημοκρατικός Αγών».

Εις το υπ' αριθμ. 4 της 1^{ης} Νοεμβρίου 1933 φύλλον της υμετέρας εφημερίδος «Δημοκρατικός Αγών» εδημοσιεύθη επιστολή του Δ. Νικολοπούλου, καταπτόμενη της υπολήψεώς μου κατά τρόπον καίριον, της οποίας έλαβον γνώσιν μετά την εξ Αγκύρας επιστροφήν μου.

Το δημοσίευμα τούτο είνε εξ ολοκλήρου ψευδές και εναντίον των υπευθύνων υπέβαλον μήνυσιν, ήτις ενεχειρίσθη εις τον κ. Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών, διά να παρασχεθή εις τούτους η ευχέρεια της αποδείξεως της αληθείας των προσαφθισών μοι πράξεων.

Δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 8 παραγρ. 9 του περί του Τύπου Νόμου, υπ' αριθμ. 5060, αιτούμαι όπως δημοσιευθώσι τα κάτωθι, αρκούντα να καταδείξωσι την αλήθειαν των εν τη δημοσιευθείση επιστολή ισχυρισμών.

1^{ov}) Τα εν τη επιστολή αναφερόμενα συμβόλαια, ούτε συνέταξα, ούτε υπέγραψα εγώ, αλλά ο κ. Πολίτης, πρεσβευτής της Ελλάδος εν Παρισίους.

2^{ov}) Δυνάμει διαταγής του τότε Επιτελάρχου κ. ΑΛΕΞ. ΜΑΖΑΡΑΚΗ προς την Πρεσβείαν εν Παρισίοις, διετάχθην να εφοδιασθώσι τα αεροπλάνα. 15 μεν με κινητήρας Ρενώ και έτερα 15 με κινητήρας Λοραίν, όπερ και εγένετο, είνε δε συκοφαντικόν ψεύδος το εν τη επιστολή αναφερόμενον ότι ηγοράσθησαν μόνον 5 κινητήρες Λοραίν και 30 κινητήρες Ρενώ.

3^{ov}) Η εις ίππους δύναμις των κινητήρων Ρενώ ήτο 500 ίππων, ενώ των κινητήρων Λοραίν μόνον 400 ίππων και συνεπώς ψευδής ο αντίθετος εν τη επιστολή ισχυρισμός.

4^{ov}) Η τιμή των κινητήρων Ρενώ, καίτοι κατά 100 ίππους ισχυροτέρων των Λοραίν, ήτο η αυτή με τους τελευταίους τούτους, ψεύδος όθεν ότι ηγοράσθησαν οι Ρενώ κατά 30% ακριβώτεροι των Λοραίν.

5^{ον}) Επιφυλάσσομαι επί δικαστηρίου να δώσω τον προσήκοντα χαρακτηρισμόν, επί του ισχυρισμού ότι έλαβον προμήθειάν τινα παρ' οιουδήποτε.

ΧΡ. ΑΔΑΜΙΔΗΣ

Υποστρ. Αεροπορίας»

5. Εφημερίδα *Δημοκρατικός Αγών*, 15 Νοεμβρίου 1933. «Ανοικτή επιστολή του «Δημοκρατικού Αγώνος» προς τον κ. Πρωθυπουργόν διά την αποσύνθεσιν της Αεροπορίας. Αι τεράστιαι ευθύνη του κ. Ι. Ράλλη». Συγκεκριμένα, αναφερόμενη στους Αδαμίδη και Ρέππα, τονίζει:

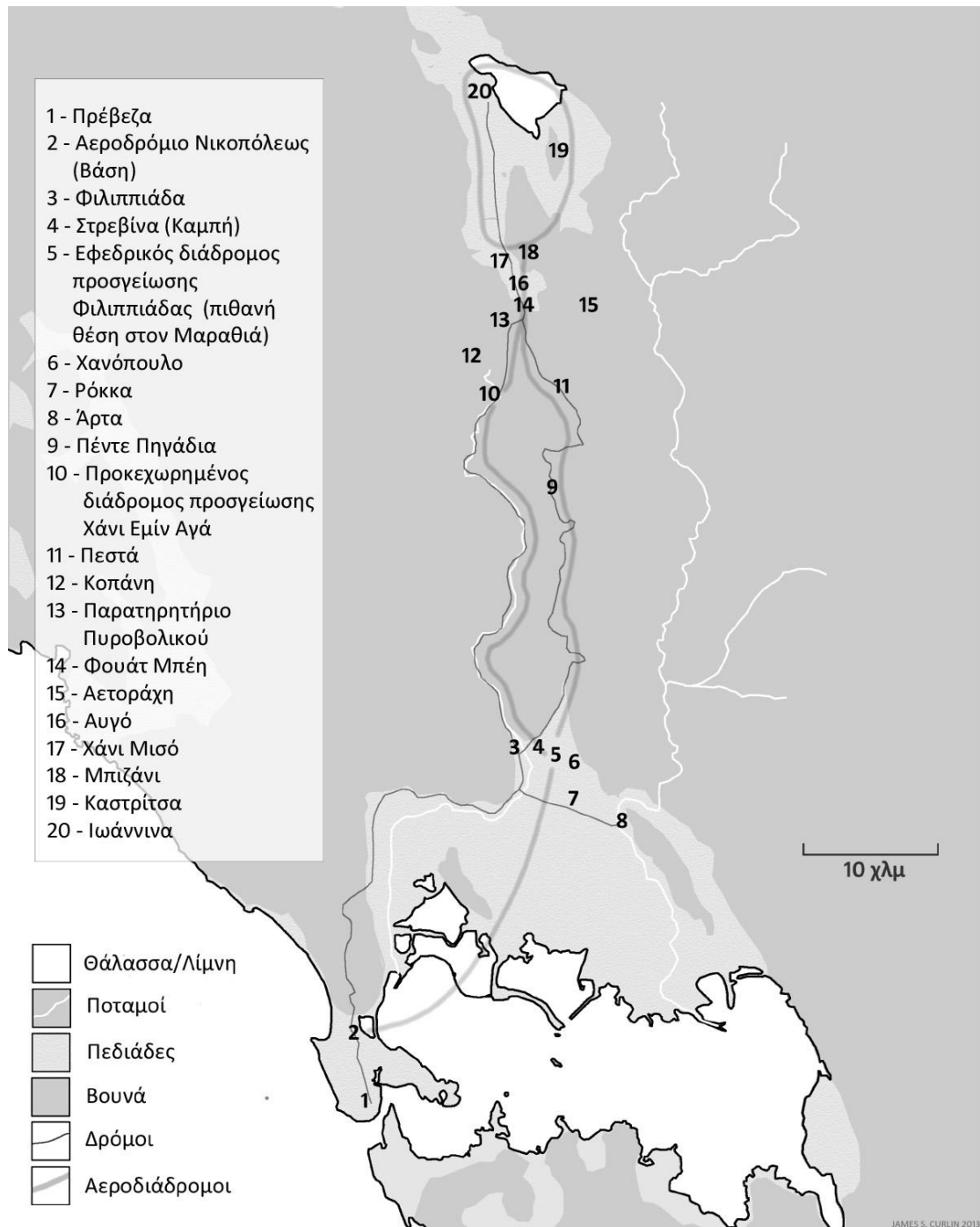
«...αντί να αφαιρέση τας ανωτάτας διοικήσεις από τους βαθμοφόρους τούτους και να τους θέση άνευ χρονοτριβής εις την διάθεσιν του Υπουργείου, μεριμνών συγχρόνως διά την άμεσον παραπομπήν των εις ανακριτικά Συμβούλια, τυπικώς θ' απεφαίνοντο περί της αποτάξεώς των, εφ' όσων ασχέτως της πλήρους ή μη αποδείξεως του δόλου, η διαπιστωθείσα υπό της τακτικής ανακρίσεως και των συναφών επισήμων εγγράφων αχαρακτήριστος και εγκληματική δι' εμπόλεμον περίοδον βαρυτάτη αμέλεια και αι αποδεδειγμένοι θλιβεραί διά τον πολεμικόν αγώνα συνέπειαι ταύτης, έχουν σαφώς κρίνει περί του αδυνάτου της εν τω στρατώ και μεταξύ των συναδέλφων υποστάσεώς των, αντιθέτως και περιέργως, ο κ. Υπουργός της Αεροπορίας προέβη εις τας ακολούθους ενεργείας... εάν λίβελλοι και συκοφαντίαι, κατ' αμερόληπτον κρίσιν και καλή πίστην, επιτρέπεται ν' αποκληθούν τα επίσημα έγγραφα ων εγένετο χρήσις, ως τα βουλευματα των εν Αθήναις Εφετών και Πλημμελειοδικών και αι αναφοραί του αρχιστρατήγου, του διευθυντού της Αεροπορικής Υπηρεσίας και του διοικητού του Αεροπορικού Σώματος... τότε πως πρέπει ν' αποκληθούν αι ως ανωτέρω εις τας εγγράφους προς τον Τύπον δηλώσεις εκφράσεις του κ. Υπουργού της Αεροπορίας... πως δεν επέβαλεν ο κ. Υπουργός της Αεροπορίας εις τους ούτω συκοφαντούμενους και διασυρομένους ανωτάτους βαθμοφόρους και διοικητάς να υποβάλουν μηνύσεις κατά των συκοφαντών των και να αποδείξουν διά δικαστικής κυρώσεως ότι, πράγματι, δεν είνε άξιοι αυτών που εδημοσιεύθησαν... Η τραγική, όμως, δια τους ανωτέρω αντιστροφή των

αρχικών εις βάρος αριστέων και εντίμων συναδέλφων επιδιώξεών των, αφήνει ήδη και τον Υπουργόν παντελώς έκθετον ... εδημιουργήθη πλέον τοσούτον σοβαρόν ζήτημα, εις τας δυσώδεις αναθυμιάσεις του οποίου ενέκυψαν, όχι μόνον το σύνολο των αεροπόρων, αλλά και το Πανελλήνιον.

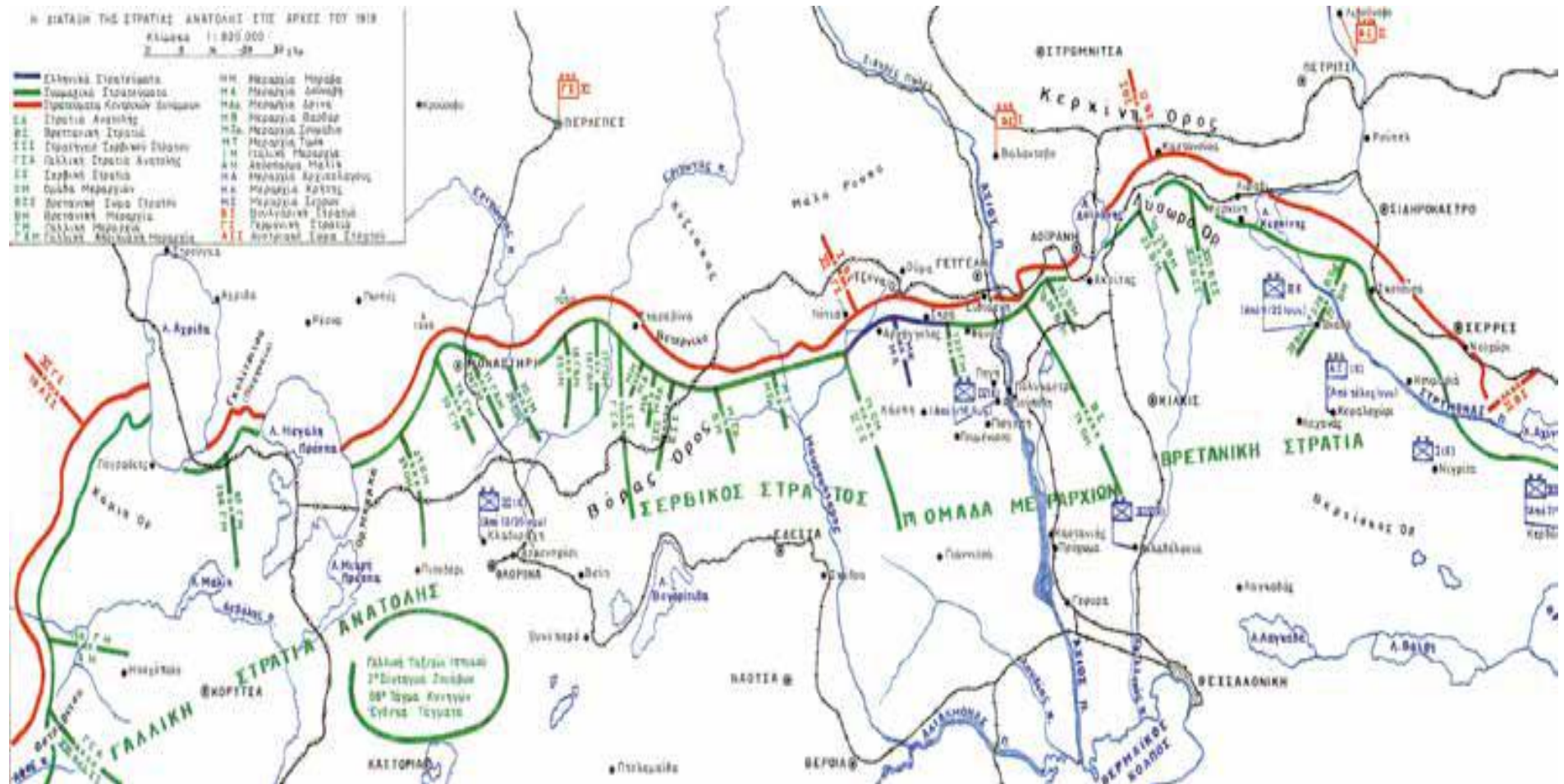
Κύριε πρωθυπουργέ, αναλογιζόμενος την εξαιρετικήν σοβαρότητα της προκειμένης υποθέσεως και την μείωσιν των ηθικών δυνάμεων, την οποίαν, η συγκάλυψις τοιούτων ανηθικών πράξεων συνεπάγεται δι' εν Σώμα, εφ' ου στηρίζεται βασικώς η Εθνική Άμυνα,... ελπίζομεν ότι υμείς, διά δραστηρίας επεμβάσεως, θέλετε αποτρέψει τον κίνδυνον τούτον.

Ο «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΓΩΝ».

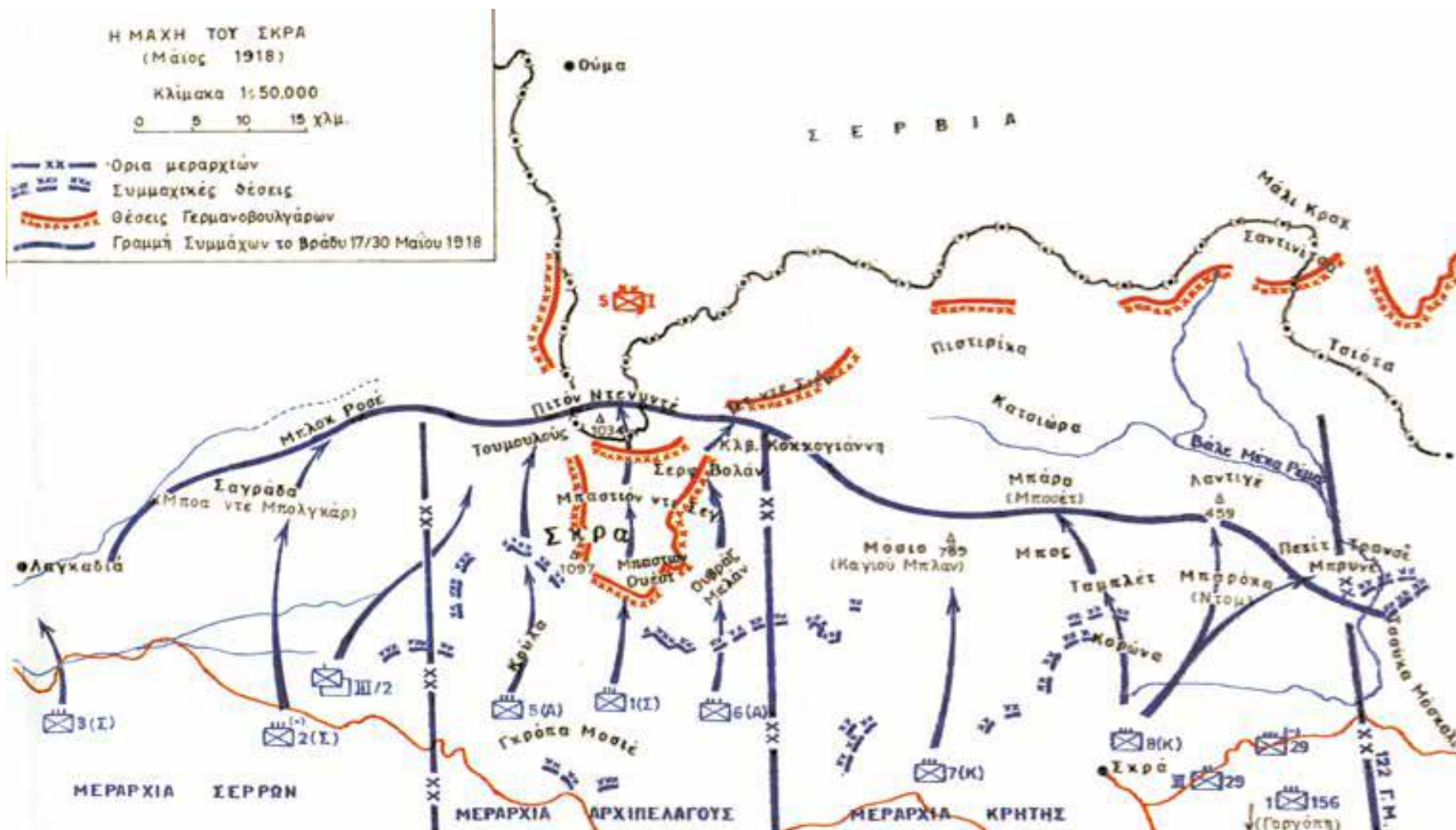
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ΄: ΕΙΚΟΝΕΣ



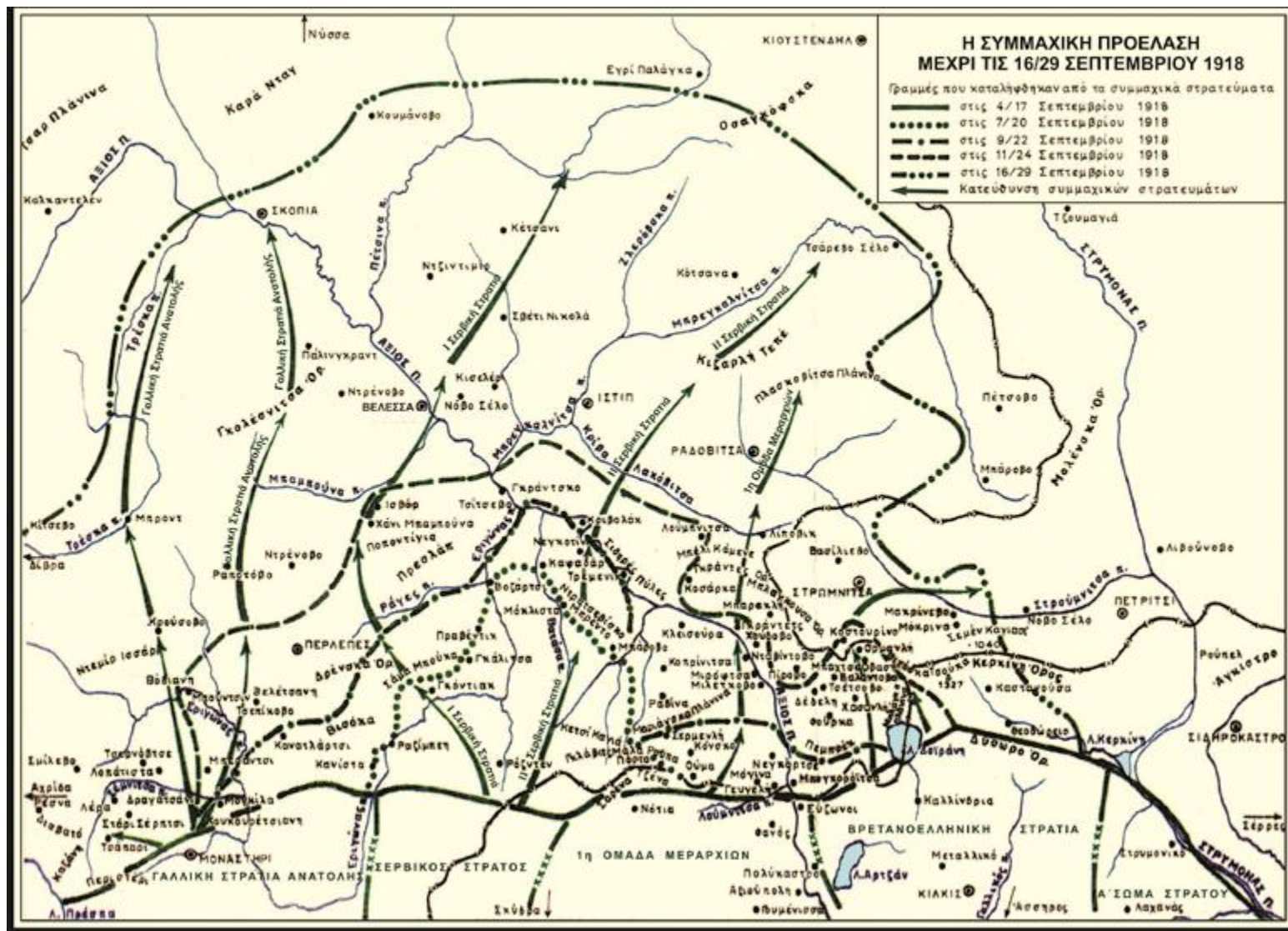
Το Μέτωπο της Ηπείρου (πηγή Curlin)



Η διάταξη της Στρατιάς Ανατολής στις αρχές του 1918. (πηγή: Κοπανιτσάνου Θεοφάνης, «Η συμμετοχή της Ελλάδας στις συμμαχικές επιθετικές επιχειρήσεις στο Μακεδονικό Μέτωπο το 1918», Εθνικές Επάλξεις, τ. 108)



Η μάχη του Σκρα (πηγή: Κοπανιτσάνου Θεοφάνης, Εθνικές Επάλξεις, τ. 108)



Η συμμαχική προέλαση μέχρι τις 16/29 Σεπτεμβρίου 1918 (πηγή: Κοπανιτσάνου Θεοφάνης, Εθνικές Επτάξεις, τ. 108)



Αεροδρόμια από τα οποία έδρασε η Ελληνική Αεροπορία στο μέτωπο της Μικράς Ασίας (1919-1922) Πηγή: ΓΕΑ, Τόμος Β΄



Η ελληνική ζώνη μέχρι και το 1922 (πηγή: http://www.agiasofia.com/1922/1921_greek_attack.jpg).