



Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕΓΑΛΟΥ ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Το τεχνολογικό άλμα από το θωρηκτό στο αεροπλανοφόρο, η στρατηγική και τακτική τους σημασία, ιστορικές περιπτώσεις και σύγχρονη εφαρμογή

Αλκιβιάδης Ιωαννίδης-
Χατζηανδρέου
Α.Μ. 1215Μ024



Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και
Πολιτικών Επιστημών

Τμήμα Διεθνών, Ευρωπαϊκών και
Περιφερειακών Σπουδών

ΠΜΣ Διεθνείς Σχέσεις και Στρατηγικές
Σπουδές

Ακαδημαϊκό έτος 2015-2016

Επιβλέπων καθηγητής: Χαράλαμπος
Παπασωτηρίου

Δήλωση μη Λογοκλοπής και Ανάληψης Προσωπικής Ευθύνης

Δηλώνω ότι η εργασία που παραδίδω είναι αποτέλεσμα πρωτότυπης έρευνας και δεν χρησιμοποιεί την πνευματική ιδιοκτησία τρίτων χωρίς τις απαραίτητες αναφορές. Επίσης, με αυτή τη δήλωση αναλαμβάνω όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες που δύναμαι να αντιμετωπίσω σε περίπτωση που η εργασία αποδειχθεί ότι αποτελεί προϊόν λογοκλοπής.

Ο δηλών

Πίνακας περιεχομένων

| | |
|---|----|
| Εισαγωγή..... | 4 |
| Κεφάλαιο 1 ^ο : Η εξέλιξη και σημασία του θωρηκτού ως σκάφος επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος, μέσα από το θεωρητικό πρίσμα των Mahan και Corbett, αλλά και τις μεγάλες ναυτικές συνθήκες του Μεσοπολέμου..... | 8 |
| 1.1: Μάχαν και θαλάσσια ισχύς | 8 |
| 1.2: Η επιρροή της θεωρίας του Μάχαν στη ναυτική στρατηγική των αρχών του 20 ^{ου} αιώνα | 18 |
| 1.3: Οι βασικές αρχές ναυτικής θεωρίας του Κόρμπετ | 29 |
| 1.4: Η επιρροή των τριών μεγάλων ναυτικών συνθηκών του Μεσοπολέμου πάνω στα σκάφη επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος | 39 |
| 1.4.1: Η Συνθήκη Περιορισμού Εξοπλισμών της Ουάσινγκτον, 1922 | 39 |
| 1.4.2: Η Διεθνής Συνθήκη για τον Περιορισμό και τη Μείωση Ναυτικών Οπλισμών του 1930..... | 41 |
| 1.4.3: Η Συνθήκη για τον Περιορισμό των Ναυτικών Εξοπλισμών του 1936..... | 43 |
| 1.5: Οι κλάσεις των θωρηκτών που προέκυψαν μέσα από την προσέγγιση του Κόρμπετ και τις μεγάλες ναυτικές συνθήκες..... | 44 |
| Κεφάλαιο 2 ^ο : Η ιστορική εξέλιξη του αεροπλανοφόρου, τα χαρακτηριστικά του και οι επιχειρησιακές του δυνατότητες ως παράγοντες υπεροχής έναντι του θωρηκτού | 48 |
| 2.1: Σύντομη ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη του αεροπλανοφόρου | 48 |
| 2.2: Τα βασικά χαρακτηριστικά της κατασκευής και του οπλισμού ενός αεροπλανοφόρου | 51 |
| 2.3: Ο συνδυασμός του αεροπορικού και του ναυτικού όπλου | 53 |
| 2.4: Συλλογή πληροφοριών και αιφνιδιασμός..... | 55 |
| Κεφάλαιο 3 ^ο : περιπτωσιολογικές μελέτες επικράτησης του αεροπλανοφόρου ενάντια στο θωρηκτό ... | 60 |
| 3.1: Η βύθιση του θωρηκτού <i>Μπίσμαρκ</i> | 60 |
| 3.2: Η ναυμαχία του Μίντγουεϊ..... | 65 |
| 3.3: Η ναυμαχία του κόλπου του Λέυτε | 68 |
| 3.4: Η βύθιση του <i>Γιαμάτο (Yamato)</i> | 72 |
| Κεφάλαιο 4 ^ο : Σύγχρονη εφαρμογή του αεροπλανοφόρου – η περίπτωση των αμερικανικών Carrier Strike Groups..... | 78 |
| 4.1: Η σύνθεση ενός Carrier Strike Group | 78 |
| 4.2: Οι επιχειρησιακές ικανότητες των Carrier Strike Groups..... | 83 |
| 4.2.1: Παραδοσιακές ή συμβατικές επιχειρήσεις | 85 |
| 4.2.2: Μη παραδοσιακές ή μη συμβατικές επιχειρήσεις | 89 |
| 4.3: Οι μελλοντικές προοπτικές για τα αμερικανικά αεροπλανοφόρα..... | 94 |
| Επίλογος..... | 99 |

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 102

Εισαγωγή

Για κάθε κράτος, η ύπαρξη ενός εθνικού πολεμικού ναυτικού νοηματοδοτείται μέσα από τον καθορισμό συγκεκριμένων αντικειμενικών σκοπών, τη χάραξη της στρατηγικής που θα συντελέσει στην επίτευξη των σκοπών αυτών, αλλά και τη διαμόρφωση μιας θεωρίας νίκης που θα κληθεί να εκμηδενίσει την ικανότητα κάθε δυνητικού αντιπάλου να προβάλλει αντίσταση στην πραγματοποίηση των προετοιμασμένων σχεδίων. Η διαδικασία αυτή λειτουργεί κυκλικά, βάσει του μοντέλου της ανατροφοδότησης, αφού κάθε αλλαγή στη συμπεριφορά του αντιπάλου σε κάθε στρατηγικό επίπεδο (υψηλή στρατηγική, στρατιωτική στρατηγική, επιχειρησιακή τέχνη, τακτικό επίπεδο) επιτάσσει την αναδιαμόρφωση της δικής μας σκέψης και δράσης.

Καθώς η στρατηγική που χαράσσεται από το ανώτατο επιτελείο ενός πολεμικού ναυτικού δεν λειτουργεί ανεξάρτητα από τον διαθέσιμο εξοπλισμό, και από τη στιγμή που η ικανότητα δράσης του ναυτικού εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού, την ποιότητα κατασκευής του και την αξιοπιστία του κάτω από δύσκολες συνθήκες, η κυκλική διαδικασία ανατροφοδότησης αφορά άμεσα το στόλο και τον οπλισμό που μπορεί να χρησιμοποιήσει ένα κράτος. Οι βελτιώσεις στα αντίπαλα σκάφη και τα οπλικά συστήματα που αυτά φέρουν, καθιστούν τον εκσυγχρονισμό του ίδιου οπλοστασίου και στόλου επιτακτικό, προκειμένου να διατηρηθεί το αξιόμαχο των δυνάμεων και να εξασφαλιστεί, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό, η επικράτησή τους στη μάχη.

Εντός των πολεμικών στόλων εντοπίζεται μια ποικιλομορφία στα μεγέθη και τη χρήση των σκαφών. Σε επιχειρησιακό και τακτικό επίπεδο, η χρησιμότητα του εκάστοτε τύπου επιθετικού πλοίου είναι αδιαμφισβήτητη, ενώ σε στρατηγικό επίπεδο δεν μπορούν να λείψουν σκάφη ανεφοδιασμού, μεταγωγικά και ναρκοσυλλέκτες, που εκπληρώνουν υποστηρικτικά καθήκοντα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν ωστόσο τα σκάφη επιφανείας με το μεγαλύτερο εκτόπισμα, που περιγράφονται στην αγγλική γλώσσα με τον όρο *capital ship*¹. Τα πλοία αυτά κατέχουν κεντρικό ρόλο στην πολεμική προσπάθεια ενός κράτους στη θάλασσα, αφού συνήθως φέρουν τον βαρύτερο και πλέον εξελιγμένο οπλισμό, τα μεγαλύτερα

¹ John Keegan, *The Price of Admiralty*, σ.276

πληρώματα, και τις μεγαλύτερες ποσότητες καυσίμων, κάτι που τους προσδίδει την εκτενέστερη επιχειρησιακή εμβέλεια.

Ο προσδιορισμός των μεγαλύτερων σε εκτόπισμα σκαφών επιφανείας ενός στόλου ως *capital ships* ανάγεται στη βρετανική ναυτική παράδοση, και πιο συγκεκριμένα στο σύστημα αξιολόγησης των πλοίων του Βασιλικού Ναυτικού, που θεμελιώθηκε το 1750². Το σύστημα αυτό ταξινομούσε τα λεγόμενα «πλοία γραμμής» (όρο που αποτελούσε σύντμηση της φράσης «πλοία της γραμμής μάχης», δηλαδή “ships of the line” ή “ships of the line of battle”) σε τάξεις ανάλογα με τον αριθμό των κανονιών που έφεραν στα καταστρώματά τους. Τα πλοία πρώτης τάξεως έφεραν από 100 κανόνια και άνω, τα δεύτερης τάξεως από 84 έως 98, και τα τρίτης από 70 έως 80. Το βρετανικό ναυαρχείο θεωρούσε τα σκάφη των τριών αυτών τάξεων τα ικανότερα να ανταπεξέρθουν στις συνθήκες της γραμμής μάχης, ενώ σπανίως κατασκευάζονταν πλοία τέταρτης τάξης με 64 κανόνια. Τα πλοία πέμπτης και έκτης τάξης δεν χαρακτηρίζονταν ως πλοία γραμμής και αποκαλούνταν φρεγάτες³.

Εστιάζοντας στα μεγαλύτερα πλοία της γραμμής, δηλαδή εκείνα που διέθεταν πολλαπλά καταστρώματα και οπλισμό που ξεπερνούσε τα 100 κανόνια, είναι εύκολο να αντιληφθούμε το πώς απέκτησαν την πρωτοκαθεδρία, αρχικά στο βρετανικό στόλο και μετέπειτα σε αυτούς άλλων ευρωπαϊκών υπερδυνάμεων. Η δύναμη πυρός τους προσέδιδε το τακτικό πλεονέκτημα στο ναυτικό που τα έριχνε στη μάχη, και η ικανότητά τους να διανύουν μεγάλες αποστάσεις κατέστησε τις μεγάλες δυνάμεις που τα κατασκεύασαν πλανητικούς δρώντες. Βεβαίως, η κατοχή τέτοιας ισχύος στη θάλασσα μπορούσε να επιδεχτεί μόνο βελτιώσεις, βελτιώσεις που εφαρμόστηκαν μέσα από τρεις ιστορικές τεχνολογικές επαναστάσεις.

Η πρώτη εξ αυτών των επαναστάσεων εντοπίζεται στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, και είναι το τεχνολογικό άλμα από τα πλήρως ξύλινα σκαριά στα σιδερόφρακτα, θωρακισμένα κύπη των σκαφών, τα οποία έμειναν γνωστά ως *ironclads*. Το πρώτο θωρακισμένο πλοίο τέθηκε υπό δοκιμή το 1853⁴, ενώ η πρώτη επιχειρησιακή εμπειρία και η συμμετοχή τέτοιων σκαφών σε μάχη ήρθε με την έναρξη του Αμερικανικού εμφύλιου πολέμου, οπότε και χρησιμοποιήθηκαν

² John Keegan, *The Price of Admiralty*, σ.277

³ John Keegan, *The Price of Admiralty*, σ.278

⁴ John Keegan, *The Price of Admiralty*, σ.278

σε συγκρούσεις σε ποταμούς κανονιοφόρα όπως το CSS Virginia της Συνομοσπονδίας του Νότου ή το USS Monitor των Βορείων. Κύριο γνώρισμα των πλοίων αυτών ήταν το χαμηλό ύψος των καταστρωμάτων τους, που δεν τους επέτρεπε να γίνουν ποντοπόρα, αφού θα πλημμύριζαν και θα οδηγούνταν σε βύθιση στην ανοιχτή θάλασσα, ιδιαίτερα σε αντίξοες καιρικές συνθήκες. Με την πάροδο του χρόνου, ναυπηγοί και μηχανικοί κατάφεραν να ξεπεράσουν τον περιορισμό αυτό.

Η δεύτερη τεχνολογική καινοτομία, που επιτεύχθηκε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, αφορούσε τον οπλισμό των θωρακισμένων πλοίων. Εγκαταλείφθηκαν τα παλαιού τύπου εμπροσθογεμή κανόνια, που απαιτούσαν την γόμωση της λείας κάννης από εμπρός με πυρίτιδα, εύφλεκτο υλικό και το βλήμα, και υιοθετήθηκαν νέα οπισθογεμή πυροβόλα με ραβδωτή κάννη, που επέτρεπαν την όπλιση από το πίσω μέρος με τη χρήση κινητού κλείστρου. Η βελτίωση αυτή είχε άμεσο αντίκτυπο στην αποτελεσματικότητα των σκαφών στη μάχη, αφού ο νέος τύπος πυροβόλων επέτρεπε ταχύτερη όπλιση με νέα βλήματα, συντομότερες παύσεις πυρός μεταξύ βολών και συνεπώς μεγαλύτερη μάζα βαλλόμενου υλικού κατά των εχθρικών στόχων, προξενώντας εκθετικά σοβαρότερες ζημιές.

Κάτι παραπάνω από μισό αιώνα τεχνολογικών αλμάτων στον πόλεμο στη θάλασσα ήρθε να συμπληρώσει η δημιουργία του πρώτου σύγχρονου θωρηκτού, ή «ντρέντνοτ» (dreadnought). Το ομώνυμο σκάφος HMS Dreadnought του Βρετανικού Ναυτικού άλλαξε τα δεδομένα με την είσοδό του στην ενεργό δράση το 1906, μετά από υπόδειξη του ναυάρχου John Fisher, όπως θα αναλυθεί σε μετέπειτα κεφάλαιο. Αυτό που έκανε τα θωρηκτά ντρέντνοτ να ξεχωρίζουν από αντίστοιχα προηγούμενων ετών ήταν η χρήση πυροβόλων αποκλειστικά μεγάλου διαμετρήματος⁵, σε αντίθεση με τον οπλισμό μεικτού διαμετρήματος του παρελθόντος. Τα σκάφη αυτά άλλαξαν άρδην τον τρόπο διεξαγωγής των ναυμαχιών και κυριάρχησαν για πολλές δεκαετίες μετά την πρώτη τους εμφάνιση, κάτι που αποτελεί και σημείο εξαιρετικού ενδιαφέροντος στο πρώτο κεφάλαιο.

Σε αυτό το σημείο, ο γράφων θα ήθελε να εισηγηθεί μια τέταρτη τεχνολογική επανάσταση στον τρόπο διεξαγωγής πολέμου στη θάλασσα από πλοία μεγάλου εκτοπίσματος,

⁵ John Keegan, *The Price of Admiralty*, σ.277

ήτοι την σύλληψη, κατασκευή και χρήση του αεροπλανοφόρου. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του νέου αυτού τύπου πολεμικών πλοίων, που αριθμεί σχεδόν έναν αιώνα ζωής, καθώς και η στρατηγική αλλά και τακτική τους σημασία είναι το εφελτήριο της παρούσας έρευνας και ανάλυσης, σε μια προσπάθεια να κατανοηθούν σφαιρικά οι λόγοι που το αεροπλανοφόρο αποτέλεσε το επόμενο βήμα στον διαρκώς εξελισσόμενο χώρο της ναυτικής στρατηγικής. Τα πλεονεκτήματα που προσέφερε και συνεχίζει να προσφέρει θα γίνουν αντιληπτά μέσα από το θεωρητικό πλαίσιο, στο βαθμό που αυτό εξηγεί τις ικανότητες των κατ' ουσίαν πλωτών αεροπορικών βάσεων, αλλά και από την ιστορική εμπειρία, που καταγράφει περιπτωσιολογικές μελέτες που αποδεικνύουν την επιτυχημένη χρήση του.

Τέλος, θα παρατεθούν οι σύγχρονες πτυχές της χρήσης του καινοτόμου αυτού τύπου σκαφών, που βοήθησε στο να καταστούν τα κράτη-χρήστες του δρώντες με ικανότητα πλανητικής προβολής ισχύος, υπερνικώντας τους περιορισμούς του υγρού στοιχείου σε μεγάλες αποστάσεις. Θα ολοκληρωθεί κατ' αυτό τον τρόπο η αναζήτηση των στοιχείων που καθιστούν το αεροπλανοφόρο την πεμπτουσία του σύγχρονου capital ship, με διαρκή παρουσία για πάνω από εκατό χρόνια στα σημαντικότερα γεγονότα που αφορούν τον ναυτικό πόλεμο.

Κεφάλαιο 1^ο: Η εξέλιξη και σημασία του θεωρητικού ως σκάφος επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος, μέσα από το θεωρητικό πρίσμα των Mahan και Corbett, αλλά και τις μεγάλες ναυτικές συνθήκες του Μεσοπολέμου

1.1: Μάχαν και θαλάσσια ισχύς

Τα σκάφη επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος αποτελούν κρίσιμο τμήμα ενός πολεμικού ναυτικού, και τίθενται στην υπηρεσία της στρατιωτικής και πολιτικής ηγεσίας. Η δράση τους όμως διέπεται από ορισμένες αρχές ναυτικής στρατηγικής, οι οποίες αποτελούν πνευματική παρακαταθήκη των μεγαλύτερων θεωρητικών του κλάδου: του αξιωματικού του Αμερικανικού Ναυτικού Άλφρεντ Θάγιερ Μάχαν (Alfred Thayer Mahan), και του Βρετανού Σερ Τζούλιαν Στάφορντ Κόρμπετ (Sir Julian Stafford Corbett). Το θεωρητικό πλαίσιο που θεμελίωσε έκαστος εκ των δύο στρατηγιστών εστίαζε σε διαφορετικά καίρια στοιχεία της πολιτικής, της γεωγραφίας, της ιστορίας και άλλων τομέων, κάτι που προσδίδει στις προσεγγίσεις τους μεγαλύτερη επεξηγηματική ισχύ για γεγονότα ξεχωριστών χρονικών περιόδων.

Παρότι δεν αποτελεί τον πρώτο αναλυτή που αποφάσισε να κωδικοποιήσει τη λογική της ναυτικής στρατηγικής, ο Μάχαν κατόρθωσε να καταξιωθεί διεθνώς για την προσφορά του στο πεδίο της στρατηγικής ανάλυσης. Αφότου αποστρατεύθηκε από το Αμερικανικό Ναυτικό με το βαθμό του πλοίαρχου το 1896, ανέλαβε τη διεύθυνση της Σχολής Ναυτικού Πολέμου των ΗΠΑ κατά τις περιόδους 1886-1889 και 1891-1892⁶. Το 1890 κυκλοφόρησε το έργο που κατέστησε το όνομά του συνώνυμο της σύγχρονης ναυτικής στρατηγικής, *Η επιρροή της θαλάσσιας ισχύος στην ιστορία*. Για πολλά χρόνια, η διεξοδική έρευνα που ξεδιπλωνόταν μέσα από τις σελίδες του Μάχαν ήταν η μόνη πηγή διδασκαλίας νέων αξιωματικών στην αμερικανική ναυτική ακαδημία.

Η μελέτη του Αμερικανού αξιωματικού πάνω στη θαλάσσια ισχύ έχει τρία ουσιαστικά σημεία εστίασης: τα συστατικά μέρη και την επιρροή της θαλάσσιας ισχύος αυτής καθαυτής, τις αρχές της ναυτικής στρατηγικής που συνάδουν με τη θεωρία, και τις τακτικές εφαρμογές που απορρέουν από τα προηγούμενα δύο σημεία. Έχοντας υπόψη την χρονολογία κυκλοφορίας του

⁶ Κολιόπουλος, *Η στρατηγική σκέψη*, σ.183

έργου, διαπιστώνουμε ότι μόλις μια δεκαετία μετά εισήχθη στο χώρο του ναυτικού πολέμου το τεχνολογικά επαναστατικό θωρηκτό Ντρέντνοτ, καθιστώντας τις παρατηρήσεις του Μάχαν επί της ναυτικής τακτικής παρωχημένες. Αυτό δεν αναίρεσε βεβαίως την αναλυτική και ερμηνευτική αξία της θεωρίας του, και είναι αυτή που θα αποτελέσει βασικό πυλώνα της παρούσας ενότητας. Σε αυτό το σημείο είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι η λογική του Μάχαν ενίοτε παραβλέπει τις επεκτάσεις της θεωρίας που εξαρτώνται από την εξέλιξη των γεγονότων στην ξηρά. Με άλλα λόγια, και όπως παρατηρεί ο Κωνσταντίνος Κολιόπουλος⁷, η θεωρία της θαλάσσιας ισχύος δεν επιχειρεί να εξηγήσει το πώς διατηρήθηκαν κραταιές δυνάμεις σχεδόν αποκλειστικά χερσαίες (όπως η αρχαία Σπάρτη), ούτε τον τρόπο που η άσκηση ισχύος στην ξηρά ωθεί σε ταχύτερα αποτελέσματα μακροσκελείς διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα (όπως ο ναυτικός αποκλεισμός, που λ.χ. στην περίπτωση της Γερμανίας του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου εξουθένωσε από κοινού με την πίεση των στρατευμάτων ξηράς της Αντάντ την γερμανική οικονομία και κοινωνία). Σκοπός του γράφοντος δεν είναι η αποτίμηση του έργου του Άλφρεντ Μάχαν, αλλά η εφαρμογή της θεωρίας του ως επεξηγηματικού εργαλείου της σύγχρονης ιστορίας και στρατηγικής.

Η θάλασσα αποτελεί δίοδο σχεδόν απεριόριστων διαστάσεων συγκριτικά με την ξηρά, και ως εκ τούτου συνιστά χώρο πρόσφορο για τη διεξαγωγή εμπορίου και τη θεμελίωση δικτύων πληροφοριών⁸. Αν το έργο να διατηρηθούν οι χερσαίες οδοί εμπορικής επικοινωνίας ασφαλείς για τη διέλευση θεωρείται δύσκολο, κατ' αντιστοιχία η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης πλοήγησης στην ανοιχτή θάλασσα είναι εκθετικά πιο περίπλοκη. Εξαιρώντας παράγοντες όπως οι μεγάλες αποστάσεις και οι απρόβλεπτες καιρικές συνθήκες, το υδάτινο στοιχείο δε διαφέρει σε τίποτα από το χερσαίο σε ότι αφορά την κακόβουλη, παρεμποδιστική συμπεριφορά τρίτων δρώντων. Όπως ακριβώς μια συμμορία ληστών μπορεί να οργανώσει μια ενέδρα σε έναν πολυσύχναστο οδικό εμπορικό άξονα, έτσι και σε νερά μακριά από τις ακτές ενός κράτους εχθρικά στοιχεία είναι σε θέση να απειλήσουν τα συμφέροντά του. Ο κίνδυνος αποκτά μεγαλύτερη βαρύτητα σε καιρό πολέμου, όταν η απειλή δεν περιορίζεται κατά του εμπορίου, ούτε προέρχεται μόνο από κακοποιά στοιχεία, αλλά θέτει σε κίνδυνο την εδαφική ακεραιότητα

⁷ Ibid., σ.189-190

⁸ Mahan, *The influence of sea power*, σ.25

μιας χώρας και τους πολίτες της, και προέρχεται από την στρατιωτική προσπάθεια ενός οργανωμένου αντιπάλου. Η ανάγκη ασφάλειας στην ξηρά οδήγησε στη δημιουργία κρατικών αρχών αλλά και ενόπλων δυνάμεων. Η δε απάντηση του προβλήματος στη θάλασσα δίνεται μέσα από ένα ικανό ναυτικό, το οποίο καλείται να προστατεύσει τις δομές του εμπορίου σε καιρό ειρήνης, και να προβάλλει την ισχύ ενός κράτους στο υδάτινο στοιχείο⁹.

Δεδομένων των διαστάσεων της υφηγίου, είναι εύκολο να διαπιστώσει κανείς ότι οι ικανότητες εκμετάλλευσης του θαλάσσιου πλούτου, αλλά και των πόρων που διαθέτουν τόποι μακριά από τις πάτριες ακτές, καθίστανται ουσιαστικά απεριόριστες χάρη στη ναυσιπλοΐα. Η επιτυχής διεξαγωγή μακροσκελών ταξιδιών είναι απόλυτα εξαρτώμενη από την ανάγκη για ασφαλές αγκυροβόλιο πέρα από τη μητρόπολη. Μέσα από την ανάγκη αυτή προκύπτει η ίδρυση εμπορικών σταθμών και σταθμών ανεφοδιασμού από θαλασσοκράτειρες δυνάμεις όπως η Μεγάλη Βρετανία¹⁰. Εάν τα συμφέροντα ενός δρώντος σε απομακρυσμένα εδάφη χαρακτηρίζονται από μακροπρόθεσμο χρονικό σχεδιασμό, άμεσο απότοκο είναι η ίδρυση αποικιών, που διατηρούν άρρηκτους δεσμούς με τη μητρόπολη και την τροφοδοτούν¹¹.

Από τις ανωτέρω παρατηρήσεις ο Μάχαν συνάγει το συμπέρασμα ότι τα ποντοπόρα έθνη, και ιδιαίτερα αυτά που έχουν βλέψεις να θεμελιώσουν την παρουσία τους ανά την υφήλιο μέσα από την προβολή ισχύος, πρέπει να διαθέτουν τρία απαραίτητα στοιχεία: να διατηρούν σταθερή παραγωγή αγαθών που να καθιστά τα εγχειρήματά τους δυνατά (εφόδια, σκάφη, οπλισμό, ρουχισμό, καύσιμες ύλες και ούτω καθεξής), να συμμετέχουν σε διαμετακομιστικό εμπόριο δια θαλάσσης με χρήσιμους συμμάχους, και να δημιουργούν αποικίες¹². Είναι άλλωστε σαφές ότι ένα κράτος που έχει εξασφαλίσει την εσωτερική πολιτική του σταθερότητα και την ακεραιότητα των συνόρων του, έχει την πολυτέλεια να προχωρά στο στρατηγικό σχεδιασμό εκτός συνόρων. Το πολεμικό ναυτικό είναι ενδεχομένως το κατ' εξοχήν εργαλείο για την υλοποίηση ενός τέτοιου σχεδιασμού.

⁹ Mahan, *The influence of sea power*, σ.26

¹⁰ Ibid., σ.27

¹¹ Ibid., σ.27

¹² Ibid., σ.28

Για τον Μάχαν, η συνειδητοποίηση της σημασίας της θαλάσσιας ισχύος ήρθε κατά την μελέτη του Β' Καρχηδονιακού Πολέμου, όπου η εκστρατεία του Αννίβα κατά της Ρώμης, ορμητική αρχικά και με σημαντικές νίκες να σημειώνονται από τους Καρχηδόνιους, αναχαιτίστηκε από τον πλήρη έλεγχο της Μεσογείου από το ρωμαϊκό ναυτικό. Οι χερσαίες δυνάμεις της Ρώμης κατόρθωσαν να ανασυνταχθούν και να αντεπιτεθούν στον Αννίβα μέσω ιταλικών και ισπανικών εδαφών, όταν αυτός εγκλωβίστηκε στα εδάφη της Γαλατίας κατά τη μετακίνηση των στρατευμάτων του, αφού η επιλογή να πραγματοποιήσει θαλάσσια απόβαση δεν υπήρχε πλέον. Αποτέλεσμα της αντιστροφής των θέσεων επιτιθέμενου και αμυνόμενου ήταν να φτάσει ο πόλεμος στα εδάφη της ίδιας της Καρχηδόνας¹³. Ο θαυμασμός του Αμερικανού θεωρητικού για τον τρόπο με τον οποίο ήλεγξαν οι Ρωμαίοι τη Μεσόγειο, κάνοντας τα σχέδια του Αννίβα να ναυαγήσουν, μένει αμείωτος και στην περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας, μιας αυτοκρατορίας με παγκόσμια θαλάσσια παρουσία, και σύγχρονης της δικής του εποχής. Συχνά τη χρησιμοποιεί ως παράδειγμα προς μίμηση όσον αφορά την επίτευξη κριτηρίων που συνδέονται με τη θαλάσσια ισχύ.

Σε βάθος αιώνων, η Μεγάλη Βρετανία καθιερώθηκε σε υπερδύναμη μέσα από τη ναυτική της ισχύ και την πρωτοπορία του πολεμικού της ναυτικού, ιδιαίτερα όπως αυτό διαρθρώθηκε οργανικά μετά το 1660. Φυσικό επόμενο ήταν να μεταφράσει την ικανότητά της να κυριαρχεί στα κύματα σε οικονομική ισχύ, αποκτώντας την πρωτοκαθεδρία στο θαλάσσιο εμπόριο και διατηρώντας ένα εκτενέστατο δίκτυο αποικιών. Ο Μάχαν, αντλώντας πληροφορίες από την επιτυχημένη πορεία της βρετανικής αυτοκρατορίας, κατέληξε σε έξι στοιχεία που καθορίζουν το βαθμό της θαλάσσιας ισχύος ενός κρατικού δρώντα: η γεωγραφική θέση, η φυσική (εδαφική) διαμόρφωση, η γεωγραφική έκταση, το μέγεθος του πληθυσμού, ο εθνικός χαρακτήρας και ο χαρακτήρας της κυβέρνησης¹⁴.

Αρχικά, σε ότι αφορά τη **γεωγραφική θέση**, ο Μάχαν σημειώνει ότι κράτη που διαθέτουν μεγάλες ακτογραμμές, μεταξύ των οποίων παρεμβάλλεται μεγάλος όγκος ξηράς, δυσκολεύονται να διατηρήσουν τις ναυτικές τους δυνάμεις συγκεντρωμένες¹⁵. Η έννοια της

¹³ Ibid., σ.14-21

¹⁴ Ibid., σ.28-29

¹⁵ Ibid., σ.29

συγκέντρωσης δυνάμεων είναι ένα στοιχείο κυρίαρχο στην ανάλυση του Αμερικανού, τόσο στα ιστορικά παραδείγματα που παραθέτει, όσο και στις αρχές στρατηγικής στις οποίες στηρίζει την επιχειρηματολογία του. Την εποχή του συγγραφέα, χώρες με ναυτική παρουσία που βρίσκονταν αντιμέτωπες με το δίλημμα της διάσπασης ή συγκέντρωσης ναυτικών δυνάμεων λόγω ακτογραμμών με ενδιαμέσο όγκο ξηράς, ήταν η Γαλλία, που βρέχεται από τη Μεσόγειο στο νότο και από τον Ατλαντικό στο βορρά, και οι ΗΠΑ, που αριθμούσαν χιλιάδες μίλια ακτών προς ανατολάς στον Ατλαντικό και προς δυσμάς στον Ειρηνικό¹⁶. Η Βρετανία αποτελούσε ιδιότυπη περίπτωση αναφορικά με το ανωτέρω δίλημμα. Παρότι ως νησιωτικό κράτος περιβάλλεται πλήρως από θάλασσα, και άρα θα έπρεπε να βρίσκεται σε σύγχυση ως προς το πού θα έπρεπε να αναπτύξει τον όγκο των ναυτικών της δυνάμεων ώστε να μεγιστοποιήσει τη θαλάσσια ισχύ της, έλυσε το πρόβλημα διατηρώντας πολυάριθμες, ζωτικής σημασίας αποικίες. Αυτές ήταν σε θέση να τροφοδοτούν τη Γηραιά Αλβιώνα με πόρους και υλικά, απαραίτητα για την κατασκευή και χρήση στόλων που θα καθιστούσαν δυνατή την βρετανική παρουσία σε κάθε σχεδόν σημείο της υφηλίου. Επίσης, η κεντρική θέση των βρετανικών νήσων στο θαλάσσιο σταυροδρόμι μεταξύ Ατλαντικού, Βόρειας Θάλασσας και Μάγχης επέτρεπε στο βρετανικό ναυαρχείο να διατηρεί απόλυτο έλεγχο πάνω στις κινήσεις και τις βλέψεις γειτόνων και ανταγωνιστών (λ.χ. Γαλλία, Ολλανδία και Ισπανία), αλλά ευνοούσε και την άνθιση του διαμετακομιστικού εμπορίου¹⁷.

Περνώντας ωστόσο στο δεύτερο στοιχείο, τη **φυσική διαμόρφωση του εδάφους**, διαπιστώνουμε ότι η γεωγραφική θέση και το μήκος των ακτογραμμών δεν είναι το παν. Χωρίς την ύπαρξη φυσικών λιμένων κατά μήκος των ακτών ενός κράτους είναι δύσκολο να διεξαχθούν εμπορικές δραστηριότητες ή να δημιουργηθεί ένα αξιόμαχο ναυτικό¹⁸. Οι φυσικοί λιμένες προσφέρουν ασφαλές αγκυροβόλιο, τόπους ευνοϊκούς για τη ναυπήγηση νέων σκαφών και τη δημιουργία ναυστάθμων για επισκευές και συντήρηση, αλλά και προστασία από τα καιρικά φαινόμενα. Μια φυσική εσοχή στην ακτογραμμή μπορεί να αποτελέσει σημείο εγκλωβισμού εχθρικών δυνάμεων για ευκολότερη άμυνα (chokerpoint), αλλά εξίσου εύκολα μπορεί να

¹⁶ Ibid., σ.29

¹⁷ Ibid., σ.30

¹⁸ Ibid., σ.35

υποστεί ναυτικό αποκλεισμό με καταστροφικές συνέπειες. Γενικότερα, αυτό το οποίο υπογραμμίζει ο Μάχαν είναι ότι κάθε όγκος νερού που εισχωρεί στην ξηρά πρέπει να διαθέτει πλήρη αμυντικό εξοπλισμό και οχυρώσεις, ώστε να μην αποτελεί αδύναμο σημείο προς εκμετάλλευση από τον εχθρό (λ.χ., ο κόλπος Τσέζαπικ και οι ισχνές γραμμές άμυνάς του οδήγησαν σε καταστροφή τμημάτων της Ουάσινγκτον το 1814).

Το υγρό στοιχείο αποτελούσε σημαντικό εμπόδιο στη διατήρηση θαλάσσιας ισχύος στο παρελθόν, ειδικά αν αυτό τύγχανε να χωρίζει την εδαφική επικράτεια μιας χώρας σε δύο ή περισσότερα τμήματα¹⁹. Αν ο όγκος νερού που δημιουργεί αυτό το διαχωρισμό δεν υπόκειται σε συνεχή ναυτικό έλεγχο, μπορεί να μετατραπεί σε χώρο τρωτό από εχθρικά πλήγματα. Η Βρετανία ανέκαθεν αντιμετώπιζε το ζήτημα αυτό με τα στενά μεταξύ Αγγλίας και Ιρλανδίας, όμως διατηρούσε ισχυρή παρουσία που δεν άφηνε περιθώρια επιλογών στους αντιπάλους της. Η Ισπανία του 17^{ου} αιώνα κλήθηκε να διαχειριστεί μια απέραντη επικράτεια, αποτέλεσμα των επεκτατικών τάσεων του στέμματος, με εδάφη σε Ευρώπη και Αμερική. Η θέση της δεν ήταν η ευνοϊκότερη δυνατή, καθώς δε διατηρούσε τον έλεγχο στις θάλασσες και τους ωκεανούς που χώριζαν τις κτήσεις της²⁰. Μέσα από την αντίθεση των δύο ανωτέρω περιπτώσεων, ο Μάχαν αποτίμησε ως θετικό στοιχείο το γεγονός ότι πέραν της Αλάσκας, το έδαφος των ΗΠΑ δεν παρουσίαζε κάποιο ευάλωτο παράκτιο σημείο, είτε γιατί δεν υφίσταντο ουσιαστικές απειλές για τη χώρα από θαλάσσης, είτε γιατί οι περιορισμένες απειλές που υπήρχαν δεν μπορούσαν να αποκόψουν τους Αμερικανούς από την πρόσβαση στο (θεωρητικά απεριόριστο) φυσικό πλούτο της ενδοχώρας²¹.

Το τρίτο στοιχείο που επηρεάζει τη θαλάσσια ισχύ, και λειτουργεί συμπληρωματικά των πρώτων δύο γεωγραφικών χαρακτηριστικών, είναι η **εδαφική έκταση** ενός κράτους. Το απόλυτο εμβαδόν της εδαφικής έκτασης έχει περιορισμένη σημασία, αλλά κρίσιμο ρόλο παίζει η εκμεταλλεύσιμη έκταση, είτε προς κατοίκηση είτε προς παραγωγική χρήση, που ακολουθά το μήκος των ακτογραμμών²². Το εμβαδό της μπορεί να καθορίσει αν, για παράδειγμα, θα επιτύχει

¹⁹ Ibid., σ.40

²⁰ Ibid., σ.41

²¹ Ibid., σ.42

²² Ibid., σ.43

ή όχι ένας ναυτικός αποκλεισμός. Αυτό οφείλεται στη συνάρτηση μεταξύ διαθέσιμης γης και εγκατεστημένου πληθυσμού. Μια πυκνοκατοικημένη ακτογραμμή που συντηρεί μεγάλο αριθμό κατοίκων απαιτεί αντίστοιχα πολυάριθμη ναυτική δύναμη για να υποστεί ναυτικό αποκλεισμό, μεταφέροντας το βάρος και το κόστος του εγχειρήματος στον επιτιθέμενο που πραγματοποιεί τον αποκλεισμό. Τόποι, όπου η εχθρική ναυτική παρουσία δεν παρεμποδίζει τις καθημερινές δραστηριότητες και την παραγωγή πλούτου, είναι σε θέση να στηρίξουν μέρη όπου η πίεση είναι εντονότερη. Αντιθέτως, μια αραιοκατοικημένη ακτογραμμή δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες προκλήσεις για το στόλο που επιχειρεί αποκλεισμό, αφού είναι εφικτό να διακοπούν οι δίοδοι τροφοδοσίας και επικοινωνίας μεταξύ διάσπαρτων κατοίκων. Αυτές ακριβώς οι συνθήκες συνέβαλαν στον επιτυχή ναυτικό αποκλεισμό των ακτών του Νότου από δυνάμεις του Βορρά κατά τον Αμερικανικό Εμφύλιο.

Από τη στιγμή που ένα κράτος, εκτός από την εδαφική του επικράτεια, ορίζεται και από τον πληθυσμό που κατοικεί σε αυτό, ο Μάχαν στρέφεται εν συνεχεία σε στοιχεία που αφορούν τον ανθρώπινο παράγοντα. Το τέταρτο κατά σειρά είναι ο **αριθμός του πληθυσμού**. Αυτό που ελκύει το ενδιαφέρον δεν είναι τόσο ο απόλυτος αριθμός των κατοίκων ενός παράκτιου τόπου, όσο ο αριθμός εκείνων που στρέφονται προς τη θάλασσα και τις δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτή: την αλιεία, τη ναυσιπλοΐα, τη ναυπηγική και το εμπόριο²³. Το σύνολο των ανθρώπων που ασχολούνται με τη θάλασσα, ανεξαρτήτως φύλου ή ηλικίας, χωρίζεται στα υποσύνολα του ενεργού δυναμικού (ναυτικοί, αλιείς κ.ο.κ.) και του έφεδρου δυναμικού (ναυπηγοί, μηχανικοί, λιμενεργάτες κ.τ.λ.)²⁴. Η πλήρης εκμετάλλευση των ικανοτήτων και των δύο υποσυνόλων προσεγγίζει τη λογική της υψηλής στρατηγικής, που υπαγορεύει τη χρήση κάθε διαθέσιμου μέσου για την επίτευξη ενός αντικειμενικού σκοπού.

Άμεσα συνυφασμένος με τον πληθυσμό ενός κράτους είναι ο **εθνικός χαρακτήρας**. Αυτός επιδρά θεμελιωδώς στη θαλάσσια ισχύ, αφού όσοι λαοί τόλμησαν να δαμάσουν την ανοιχτή θάλασσα και να επιδοθούν στο θαλάσσιο εμπόριο, κατόρθωσαν να προβάλλουν ισχύ στο υδάτινο στοιχείο με μεγάλη επιτυχία (βλ. Βρετανία, Ισπανία). Τα γνωρίσματα του χαρακτήρα ενός λαού, όπως η φιλομάθεια, η επιθυμία για ένα υψηλό επίπεδο διαβίωσης, για την πρόοδο

²³ Ibid., σ.45

²⁴ Ibid., σ.45-46

και τη γενικότερη ευημερία συμπληρώνουν ιδανικά τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά ενός τόπου²⁵. Σημαντικότερη ένδειξη για τον εθνικό χαρακτήρα ενός κράτους είναι ο βαθμός στον οποίο είναι ικανό να ιδρύει και να θεμελιώνει υγιείς αποικίες.

Το τελευταίο στοιχείο στην κατηγοριοποίηση του Μάχαν, αλλά όχι το λιγότερο σημαντικό, είναι **ο χαρακτήρας της κυβέρνησης**, και γενικότερα κάθε είδους πολιτικής ηγεσίας. Από αυτόν εξαρτάται, εν πολλοίς, ο βαθμός αύξησης της θαλάσσιας ισχύος ενός κράτους, μέσα από τη χάραξη πολιτικής και τη λήψη αποφάσεων. Συνετές πολιτικές επιλογές και αποφασιστικότητα είναι οι βάσεις στις οποίες στηρίζεται η αύξηση της θαλάσσιας ισχύος²⁶. Χωρίς να παραγνωρίζονται οι αξίες που πρεσβεύει μια μορφή διακυβέρνησης δημοκρατική, και προερχόμενη από το λαό, ο Μάχαν παρατηρεί ότι κατά καιρούς ηγεμονικά ή αυταρχικά καθεστώτα είχαν αναπτύξει αξιοζήλευτο πολεμικό ναυτικό²⁷. Η πεμπτουσία του ηγεμονικού κράτους με ανυπολόγιστη θαλάσσια ισχύ υπήρξε για αιώνες η Βρετανία, αν και στην πορεία του χρόνου αναδείχθηκε ως η γενέτειρα θεσμών-ορόσημων, όπως ο σύγχρονος κοινοβουλευτισμός. Στον αντίποδα, τα ηγεμονικά καθεστώτα έχουν εγγενείς αδυναμίες, πολλές από τις οποίες πηγάζουν από τον ίδιο τον ηγεμόνα. Δεν μπορεί να γίνει λόγος για ηγεμόνα χωρίς ψεγάδια, αφού ως άνθρωποι μεταξύ άλλων ανθρώπων, οι ηγεμόνες μπορούν να υποκύψουν στα πάθη και την παρορμητικότητά τους, ή να πέσουν θύματα της ίδιας τους της ματαιοδοξίας²⁸. Επί παραδείγματι, η Γαλλία των μέσων του 18^{ου} αιώνα εξάντλησε υπερβολικούς πόρους (σε υλικό εξοπλισμό αλλά και σε έμπυχο δυναμικό) για να θεμελιώσει την παρουσία της με αποικίες στον Καναδά, τη Μαρτινίκα, τη Γουαδελούπη και την Ινδία. Οι βλέψεις του Λουδοβίκου του 15^{ου} για το μέλλον αυτών των αποικιών κατέρρευσαν με το ξέσπασμα του Επταετούς Πολέμου με τη Βρετανία, κατά τη διάρκεια του οποίου τα προαναφερθέντα εδάφη περιήρθαν σε προσωρινό βρετανικό έλεγχο. Η Γαλλία είχε επωμιστεί το κόστος ενός μεγαλόπνοου σχεδίου, που δεν απέδωσε τους καρπούς που προσδοκούσε ο Γάλλος βασιλέας.

²⁵ Ibid., σ.50

²⁶ Ibid., σ.58

²⁷ Ibid., σ.58-59

²⁸ Ibid., σ.75

Έχοντας τα προαναφερθέντα σημεία της ανάλυσης υπόψη, ορισμένα συμπεράσματα μπορούν να εξαχθούν αναφορικά με την ευθύνη της πολιτικής ηγεσίας πάνω στη θαλάσσια ισχύ. Σε περιόδους ειρήνης, πρέπει να προωθεί την οικονομική ανάπτυξη, τη βιομηχανική και γεωργική παραγωγή, την ανθρώπινη και τεχνολογική πρόοδο και το εμπόριο. Σε καιρό πολέμου, είναι καθήκον της πολιτικής ηγεσίας να μεριμνά για την υπεράσπιση των ανωτέρω κεκτημένων, αλλά και τη διασφάλιση της εδαφικής ακεραιότητας του κράτους με τη χρήση ισχυρών δυνάμεων ξηράς και ενός αξιόμαχου πολεμικού ναυτικού στη θάλασσα²⁹. Κάτι στο οποίο ο Μάχαν δεν παραλείπει να αναφερθεί όταν παραθέτει τα επιχειρήματά του σχετικά με τις ευθύνες της ηγεσίας είναι η σημασία των αποικιών. Αυτές δεν πρέπει να παραμελούνται, ούτε να είναι απότοκο της υπέρμετρης φιλοδοξίας των ηγετών για εδαφική επέκταση (όπως τονίστηκε στο παράδειγμα των λαθών της Γαλλίας και του χαρακτήρα του ηγεμόνα της). Αντιθέτως, πρέπει να αποτελούν ύψιστη προτεραιότητα για τα κράτη που τις ιδρύουν, αφού είναι πηγές τροφοδοσίας των ζωτικών λειτουργιών της μητρόπολης³⁰.

Ο Αμερικανός θεωρητικός τοποθετείται στη συνέχεια πάνω στο ζήτημα των αποικιών με ένα σχόλιο για τις Ηνωμένες Πολιτείες. Υπογραμμίζει το γεγονός ότι οι ΗΠΑ ουδέποτε δημιούργησαν ένα εκτεταμένο δίκτυο αποικιών όπως η Βρετανία, και το συνδέει με τις μέγιστες δυναμικές ικανότητες του αμερικανικού ναυτικού στην εποχή του. Έχοντας ήδη αποσαφηνίσει ότι αποικίες, εμπορικοί σταθμοί και ναυτικές βάσεις σημαίνουν επικοινωνίες και επέκταση εμβέλειας δράσης, ο Μάχαν καταλήγει στο ότι τα πλοία της πατρίδας του δε θα μπορούσαν να επιχειρούν σε μεγάλη απόσταση από τις φίλιες ακτές, καθώς δεν θα ήταν σε θέση να εκμεταλλευτούν αποικίες για ανεφοδιασμό σε απομακρυσμένα μέρη της υφελίου, από τη στιγμή που τέτοιες αποικίες δεν υπήρχαν³¹. Η επιλογή του συγγραφέα να περιορίσει τον ισχυρισμό του στα δεδομένα που ίσχυαν στην εποχή του ήταν ορθή, αφού η έλευση των θωρηκτών ντρέντοτ, με μεγαλύτερη ταχύτητα και αυξημένη εμβέλεια δράσης, άλλαξε άρδην την αντίληψη περί ναυτικών επιχειρήσεων στον ανοιχτό ωκεανό.

²⁹ Ibid., σ.82

³⁰ Ibid., σ.82-83

³¹ Ibid., σ.83

Η προσέγγιση της έννοιας της θαλάσσιας ισχύος από τον Μάχαν στηρίχτηκε, όπως είναι προφανές, στη βρετανική ναυτική εμπειρία. Σε επίπεδο στρατηγικής ανάλυσης, οι θεμέλιες αρχές της λογικής του Αμερικανού είναι κατ' ουσία αυτές του Ελβετού στρατηγού της Ναπολεόντειας περιόδου, Αντουάν-Ανρί Ζομινί. Όπως ακριβώς ο Ζομινί έκανε λόγο για επιτακτική ανάγκη συγκέντρωσης των δυνάμεων, κατοχή ελέγχου των εσωτερικών γραμμών (δηλαδή την τοποθέτηση των δικών μας δυνάμεων σε θέση που διαιρεί τις εχθρικές, δεν τις αφήνει να ενωθούν και να δράσουν από κοινού), και τέλος τμηματική καταστροφή των εχθρικών δυνάμεων με πλήγματα σε αποφασιστικά σημεία³², έτσι και ο Μάχαν εφάρμοσε τις αρχές αυτές στον πόλεμο στη θάλασσα ογδόντα χρόνια αργότερα.

Αντλώντας από τη θεωρία του Ζομινί, ο Αμερικανός εντοπίζει τη Ναυμαχία του Νείλου (ή Ναυμαχία του Αμπουκίρ) του 1798 ως το γεγονός-ορισμό της ναυτικής στρατηγικής. Σύμφωνα με τον ίδιο, αποτελούσε «το ιδιοφυέστερο παράδειγμα υψηλής τακτικής, εάν την ορίζαμε ως την τέχνη του να επιτυγχάνει κανείς σωστούς τακτικούς συνδυασμούς τόσο πριν τη μάχη, όσο και κατά τη διάρκειά της»³³. Δεν αποτελεί έκπληξη ότι το πρόσωπο πίσω από την ιδιοφυή αυτή σύλληψη κατά τη Ναυμαχία του Νείλου ήταν ο Άγγλος ναύαρχος Οράτιος Νέλσον, ο οποίος σημείωσε συντριπτική νίκη επί του γαλλικού στόλου στο αγκυροβόλιο του, στο Αμπουκίρ. Εκμεταλλευόμενος το γεγονός ότι τα πλοία εκείνης της περιόδου εξαρτούνταν από τη δύναμη του ανέμου για την προώθησή τους, και άρα δεν ήταν σε θέση να τεθούν σε κίνηση αμέσως, ο Νέλσον κράτησε τον όγκο των σκαφών του συγκεντρωμένο και επιτέθηκε τμηματικά στους Γάλλους με σαρωτικές κινήσεις. Ακολουθώντας κατά γράμμα τη λογική πίσω από την έννοια των εσωτερικών γραμμών, κατέλαβε κεντρική θέση που κρατούσε τα αγκυροβολημένα πλοία των Γάλλων χωρισμένα. Με αποφασιστικά πλήγματα, πρώτα κατά των πλοίων που είχαν ούριο άνεμο και άρα βρίσκονταν σε θέση να αποπλεύσουν πρώτα, και έπειτα κατά αυτών που είχαν δέσει κόντρα στον άνεμο, ο Νέλσον κατόρθωσε να καταστρέψει ναυτική δύναμη υπεράριθμη της δικής του³⁴. Παρόμοια νίκη που συμβαδίζει με τις αρχές του πολέμου του Ζομινί είχε

³² Για τις αρχές του πολέμου του Ζομινί, βλ. Baron Henri de Jomini, *The Art of War*, Gutenberg Project, 2004, αλλά και Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, *Η στρατηγική σκέψη από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Αθήνα, Εκδόσεις Ποιότητα, 2010, σ.133-138.

³³ Mahan, *The influence of sea power*, σ.10

³⁴ Ibid., σ.11

σημειώσει ένα περίπου χρόνο πριν ο ναύαρχος Τζέρβις (Jervis) κατά των Ισπανών, στη Ναυμαχία του Ακρωτηρίου του Αγίου Βικεντίου. Με ένα στόλο 15 πλοίων διαφόρων εκτοπισμάτων, ο Τζέρβις κατόρθωσε να διαλύσει και να τρέψει σε άτακτη φυγή έναν ισπανικό σχηματισμό 27 πλοίων, με ειδοποιό διαφορά το γεγονός ότι σε αυτή τη μάχη και οι δύο εμπλεκόμενες πλευρές βρίσκονταν εν πλω³⁵.

1.2: Η επιρροή της θεωρίας του Μάχαν στη ναυτική στρατηγική των αρχών του 20^{ου} αιώνα

Η κυκλοφορία του έργου του Μάχαν το 1890 αποτέλεσε όχι μόνο αφορμή ενδελεχούς μελέτης από ηγέτες μεγάλων δυνάμεων και αξιωματικούς των ναυτικών τους, αλλά διαμόρφωσε και μια νέα νοοτροπία διεξαγωγής ναυτικού πολέμου και δόμησης σύγχρονων στόλων. Το θεωρητικό πλαίσιο που αναπτύχθηκε μέσα από τις παρατηρήσεις του Αμερικανού αξιωματικού συνδυάστηκε με τις τεχνολογικές εξελίξεις των τελών του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου}, και άλλαξε για πάντα το πρόσωπο της μάχης στο νερό, περίπου όπως αυτό άλλαξε και στην ξηρά στη στροφή του αιώνα.

Εκατέρωθεν του Ατλαντικού, το έργο του Μάχαν βρήκε ένθερμους υποστηρικτές αλλά και ανυποχώρητους πολεμίους. Συνολικά, η επιμονή του αξιωματικού στη συγκέντρωση των σκαφών του στόλου, ώστε να είναι σε θέση να δώσουν αποφασιστική μάχη, καθώς και στον τύπο των σκαφών, αφού θεωρούσε τα θωρηκτά τα καταλληλότερα να επιχειρούν κατά εχθρικών δυνάμεων, συμβάδιζε με την πρακτική των μεγάλων δυνάμεων της υφηλίου όσον αφορά τη συγκρότηση των στόλων τους. Χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Ρωσία, η Πρωσία και οι ΗΠΑ είχαν αφοσιωθεί στην κατασκευή πληθώρας θωρηκτών, μικρού μεγέθους για τα σύγχρονα δεδομένα και με μεικτό οπλισμό, με πυροβόλα διαφορετικών διαμετρημάτων. Επρόκειτο για μια «έκρηξη» στον αριθμό και στο βάρος των σκαφών που διέθετε κάθε κράτος, η οποία βεβαίως καθίστατο εφικτή από την υψηλή τυποποίηση και την ταχύτητα ολοκλήρωσης των κατασκευών σε μεγάλη κλίμακα, άμεση απόρροια της βιομηχανικής επανάστασης.

³⁵ Ibid., σ.11

Στις ΗΠΑ, το βιβλίο του Μάχαν αναδείχθηκε σε βασικό εργαλείο διδασκαλίας στη Ναυτική Ακαδημία της Αννάπολης. Ιδιαίτερα από το 1898 και έπειτα, όταν ο Ισπανοαμερικανικός Πόλεμος έληξε, η χώρα απέκτησε κεντρικό ρόλο στα διεθνή δρώμενα και καθιερώθηκε ως παγκόσμια υπερδύναμη, αποκτώντας τις Φιλιππίνες και τη νήσο Γκουάμ στον Ειρηνικό και το Πουέρτο Ρίκο στην Καραϊβική³⁶. Ο πρόεδρος ΜακΚίνλεϊ (McKinley) δεν είχε δώσει ιδιαίτερη σημασία στους αντικειμενικούς σκοπούς που μπορούσε να επιτύχει ένα κραταιό ναυτικό, ο υφυπουργός ναυτικού του όμως, Θεόδωρος Ρούζβελτ, είχε διακρίνει τις προοπτικές που έκρυβε το μέλλον για την αμερικανική παρουσία στον ανοιχτό ωκεανό. Όταν το 1901 διαδέχθηκε τον ΜακΚίνλεϊ (που δολοφονήθηκε την ίδια χρονιά) με την εκλογή του στο προεδρικό αξίωμα, ο Ρούζβελτ έθεσε ψηλά στη λίστα των προτεραιοτήτων της εξωτερικής του πολιτικής την οργάνωση ενός ναυτικού αντάξιου, αν όχι ανώτερου, των δυνάμεων του «παλαιού καθεστώτος» στην Ευρώπη. Τα αμερικανικά ναυπηγεία δούλευαν με φρενήρεις ρυθμούς μεταξύ του 1904 και του 1907, ώστε να παραδώσουν στο κράτος 11 θωρηκτά με ικανότητες άνευ προηγουμένου³⁷. Το έτος ολοκλήρωσης των εργασιών ορίστηκε και ως αυτό της διεξαγωγής ενός περίπλου της υφηλίου από τον ολοκαίνουριο στόλο, που έλαβε την ονομασία «Μεγάλος Λευκός Στόλος» από το χρώμα που βάφτηκαν τα κύτη των πλοίων, προκειμένου να εδραιωθεί η εικόνα και η θέση των ΗΠΑ ως μεγάλης ναυτικής δύναμης.

Καθώς οι ΗΠΑ ασχολούνταν σχεδόν απομονωμένες με τα ζητήματα που αφορούσαν το ναυτικό, στην Ευρώπη τα πολιτικά και στρατιωτικά γεγονότα κινούνταν καθημερινά με γρήγορο ρυθμό. Οι μεγάλες δυνάμεις που είχαν ξεχωρίσει τόσο βάσει της πολιτικής τους ισχύος, όσο και της τεχνολογικής και οικονομικής τους προόδου, ήταν η Μεγάλη Βρετανία και η Γερμανία. Η πρώτη είχε μακράιωνη ναυτική παράδοση, και ως εκ τούτου είχε θέσει τη βαριά βιομηχανία της στην υπηρεσία του ναυαρχείου, με απώτερο σκοπό τον εκσυγχρονισμό του στόλου με θωρηκτά πλήρους μεταλλικής κατασκευής, ένα εγχείρημα που έπρεπε να ολοκληρωθεί μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Αντιθέτως, η Γερμανία δεν φημιζόταν για τη ναυτική της ισχύ. Δεν ήταν σε θέση να πλησιάσει σε εμπειρία στην ανοιχτή θάλασσα τους Βρετανούς, τους Ισπανούς, τους Πορτογάλους, τους Γάλλους ή τους Ολλανδούς, ακόμη και όταν ενοποιήθηκε ως κράτος το 1871.

³⁶ Mike McKinley, "Cruise of the Great White Fleet"

³⁷ Ibid.

Στο παρελθόν, η Αγία Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, προκάτοχος της σύγχρονης Γερμανίας, δεν είχε ούτε τη θέληση ούτε τις προοπτικές να μεγαλουργήσει ναυτικά, ειδικά από τη στιγμή που τα κέντρα ισχύος της βρίσκονταν στην περικλειστή Βαυαρία και την Πρωσία, και ενώ η Ευρώπη αγωνιζόταν να αποτρέψει την ηγεμονική επικράτηση της Γαλλίας μέσα από αγώνες διακοσίων ετών³⁸. Η αποφασιστική στροφή προς τη θάλασσα για τη Γερμανία θα πραγματοποιείτο μέσα από το όραμα δύο ανδρών: του αξιωματικού του ναυτικού Άλφρεντ Τίρπιτς (Alfred Tirpitz) και του Κάιζερ Γουλιέλμου του Β' (Kaiser Wilhelm II).

Ο Τίρπιτς κατετάγη στο Πρωσικό Ναυτικό ως δόκιμος το 1865, σε ηλικία 16 ετών, και γρήγορα συνειδητοποίησε ότι ο γερμανικός λαός δεν έτρεφε για το ναυτικό την ίδια εκτίμηση που έτρεφε για τον στρατό³⁹. Ο στρατός κατείχε ξεχωριστή θέση στο μυαλό και στις καρδιές του λαού, αφού είχε συμμετάσχει στην επικράτηση της Έβδομης Συμμαχίας ενάντια στον Ναπολέοντα, και είχε αναδείξει μορφές όπως ο Μπλούχερ και ο Κλάουζεβιτς. Παρόλα αυτά, η ιδέα της δημιουργίας ενός γερμανικού ναυτικού συζητείτο συχνά στα παρασκήνια της πολιτικής ζωής της χώρας. Λαμπρές στιγμές της γερμανικής ιστορίας αναφορικά με το ναυτικό υπήρξαν το φιλόδοξο σχέδιο του Μέγα Εκλέκτορα Φρειδερίκου Γουλιέλμου (1640-1688)⁴⁰ για την επέκταση της Πρωσίας, ιδρύοντας αποικίες στη Δυτική Αφρική με τη χρήση ενός νέου στόλου, αλλά και η συγκρότηση της Εθνοσυνέλευσης της Φρανκφούρτης, το 1848-1849, που θα πραγματοποιούσε εργασίες σε αναζήτηση απάντησης στις κινήσεις του στόλου της Δανίας, όταν η τελευταία διεκδίκησε τα δουκάτα του Σλέσβιγκ και του Χόλσταϊν⁴¹. Ωστόσο, ακόμη και η κρίση με τη Δανία δεν ήταν αρκετή για να δικαιολογήσει την οργάνωση ενός μεγάλου στόλου. Όταν το Μάρτιο του 1854 ο πρίγκιπας Αδαλβέρτος ίδρυσε το ανεξάρτητο γερμανικό ναυαρχείο, ο ίδιος ο βασιλέας Φρειδερίκος Γουλιέλμος ο Δ' δήλωσε emphaticά ότι ο τίτλος που θα λάμβανε ο πρίγκιπας θα ήταν «Ναύαρχος των Πρωσικών Ακτών», αποκλείοντας τη χρήση του τίτλου «Αρχιναύαρχος του Στόλου», αφού «δεν υπήρχε στόλος για να δικαιολογήσει το αξίωμα»⁴².

³⁸ Holger Herwig, *"Luxury" Fleet*, σ.9

³⁹ Holger Herwig, *"Luxury" Fleet*, σ.9

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid., σ.11

⁴² Ibid., σ.12

Καθώς ο Τίρπιτς ανερχόταν από τον ένα βαθμό αξιωματικού στον άλλο μέσα από την εκπαίδευσή του και την υπηρεσία του στο ναυτικό, η εικόνα των γερμανικών δυνάμεων στη θάλασσα φανέρωνε μια θλιβερή πραγματικότητα: από τη χρονιά της κατάταξής του το 1865 και έπειτα, η κυβέρνηση είχε αρνηθεί τη χρηματοδότηση νέων πλοίων (διατηρώντας ως βαρύτερα θωρακισμένο σκάφος το καταδρομικό *Βασιλεύς Γουλιέλμος* του 1868), και είχε εμπλακεί στο Γαλλοπρωσικό Πόλεμο (1870-1871), κατά τη διάρκεια του οποίου η απουσία του πρωσικού ναυτικού ήταν παντελής⁴³. Μεταξύ του 1872 και του 1888, η παραμέληση του ναυτικού καθίστατο προφανής από το γεγονός ότι στην ηγεσία του βρίσκονταν ανώτατοι αξιωματικοί του στρατού, όπως οι Άλμπρεχτορν Στος και Λέο Γκράφ φον Καπρίβι. Η διοίκηση των ναυτικών δυνάμεων από αξιωματικούς του στρατού καθόρισε την «παλιά σχολή ναυτικής σκέψης», ή “la vieille école”⁴⁴.

Η παλαιά σχολή σκέψης έφτασε στο τέλος της με την στέψη του Κάιζερ Γουλιέλμου του Β΄, στις 15 Ιουνίου του 1888, μετά το θάνατο του Φρειδερίκου του Γ΄⁴⁵. Γιός της Αγγλίδας πριγκίπισσας Βικτώριας και εγγονός της βασίλισσας της Μεγάλης Βρετανίας, Βικτώριας, ο Γουλιέλμος είχε στενή επαφή με τη ναυτική παράδοση της Βρετανίας. Επισκεπτόταν συχνά, λόγω της συγγενειάς του με τον αγγλικό βασιλικό οίκο, το μεγάλο λιμάνι και βάση του αγγλικού στόλου στο Πόρτσμουθ, θαύμαζε τις επιδείξεις στη ρεγκάτα που διοργανωνόταν στην πόλη Κάους (Cowes), και διάβαζε με επιμέλεια την ετήσια, επίτομη έκδοση της επισκόπησης του Βασιλικού Ναυτικού⁴⁶. Η αγάπη του Κάιζερ προς κάθε τι που είχε σχέση με μεγαλοπρεπείς στόλους γρήγορα εξελίχτηκε σε εμμονή. Όταν απάλλαξε τον καγκελάριο Μπίσμαρκ από τα καθήκοντά του το 1890, ο Γουλιέλμος απέστειλε τηλεγράφημα με ασυνήθιστη φρασεολογία στον Μέγα Δούκα της Σαξονίας-Βαϊμάρης, λέγοντας ότι «η θέση του αξιωματικού σκοπιάς του πλοίου που λέγεται γερμανικό κράτος είναι δική μου... πρόσω ολοταχώς»⁴⁷. Το 1894 διάβασε την πρωτότυπη αγγλική έκδοση του έργου του Μάχαν, κάτι που είχε κάνει μερικά χρόνια νωρίτερα και ο Τίρπιτς, και προσπάθησε να την απομνημονεύσει, κάτι που μαρτυρά το πόσο

⁴³ Ibid., σ.13

⁴⁴ Ibid., σ.15

⁴⁵ Ibid., σ.16

⁴⁶ Ibid., σ.17

⁴⁷ Ibid., σ.17

ριζικά διαμόρφωσε την αντίληψη του περί των ναυτικών πραγμάτων. Ο Κάιζερ ήθελε να σταθεί αντάξιος του ονόματός του: όπως ο Γουλιέλμος ο Α΄ είχε αναδείξει σε μεγάλη ευρωπαϊκή δύναμη την Πρωσία με τη δημιουργία ενός στρατού που ήταν αποκλειστικά δική του σύλληψη, έτσι και ο Β΄ ήθελε να καταστήσει τη Γερμανία παγκόσμια υπερδύναμη (Weltmacht) με την εκμετάλλευση ενός δικού του δημιουργήματος, ενός κραταιού πολεμικού ναυτικού⁴⁸.

Στις 27 Ιουνίου 1897, το Βρετανικό Ναυτικό πραγματοποίησε επίδειξη των σκαφών του στο Σπίτχεντ με αφορμή τον εορτασμό του Διαμαντένιου Ιωβηλαίου της βασίλισσας Βικτώριας. 165 πλοία σε 6 νηοπομπές των 5 μιλίων παρέλασαν μπροστά από τους ηγέτες των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων, με τους *Τάιμς* να μην μπορούν να συγκρατήσουν τον ενθουσιασμό τους: «Πρόκειται για το όπλο με τη μεγαλύτερη ισχύ και συνάμα τη μεγαλύτερη εμβέλεια στον κόσμο»⁴⁹. Δεν υπήρχε άλλο γεγονός που να αποδεικνύει πιο περίτρανα την υπεροχή της Μεγάλης Βρετανίας στη θάλασσα, επιβεβαιώνοντας την παρακαταθήκη που είχε αφήσει στο ναυτικό της χώρας η μεγαλειώδης νίκη στο Τραφάλγκαρ επί των Γάλλων και των Ισπανών το 1805. Καμία άλλη πρόκληση δεν είχε παρουσιαστεί από τότε για το Βασιλικό Ναυτικό. Πρόκληση όμως συνιστούσε αυτή η βρετανική επίδειξη ισχύος για τον Γερμανό Κάιζερ, ο οποίος είχε πλέον αποφασίσει ότι η δημιουργία ενός ισάξιου ναυτικού ήταν επιτακτική ανάγκη.

Τον ίδιο μήνα, ο Γουλιέλμος ανέθεσε το Υπουργείο του Αυτοκρατορικού Ναυτικού (Reichsmarineamt) στον ναύαρχο Τίρπιτς και το Υπουργείο Εξωτερικών στον Μπέρνχαρντ φον Μπύλοφ⁵⁰. Προτού παρέλθει το 1897, η Γερμανία ανακήρυξε επισήμως την έναρξη των εργασιών για τη δημιουργία ενός ευμεγέθους στόλου μάχης, που θα συγκεντρωνόταν στη Βόρεια Θάλασσα⁵¹. Η συνεργασία του Κάιζερ με τον Τίρπιτς στα ναυτικά ζητήματα δε θα μπορούσε να είναι ιδανικότερη: και οι δύο άνδρες είχαν διαβάσει διεξοδικά την *Επιρροή της θαλάσσιας ισχύος στην ιστορία* και ήταν οι ισχυρότεροι υποστηρικτές της πολεμικής ναυτιλίας στη Γερμανία. Έως το 1896 ο Γουλιέλμος πίστευε σθεναρά στις προοπτικές ενός στόλου καταδρομικών, ενώ ο Τίρπιτς επέμενε στο ότι η οργάνωση ενός στόλου μάχης με θωρηκτά ήταν

⁴⁸ Ibid., σ.18

⁴⁹ Ibid., σ.1

⁵⁰ Ibid., σ.3

⁵¹ Ibid., σ.1

η άριστη επιλογή, μια άποψη που είχε διαμορφώσει από το 1891 και που συμφωνούσε απόλυτα με τη λογική του Μάχαν⁵². Σύντομα συμφώνησαν από κοινού στην πραγματοποίηση της δεύτερης επιλογής. Τόσο ο ηγεμόνας όσο και ο Υπουργός Ναυτικού του ενθάρρυναν τη χρήση του έργου του Αμερικανού αξιωματικού ως μέσο διδασκαλίας στη Γερμανική Σχολή Ναυτικού Πολέμου, και παρότρυναν όλους τους αξιωματικούς να μελετήσουν ναυτική ιστορία.

Όταν διατέθηκε στο ευρύ κοινό η γερμανική έκδοση του βιβλίου, ο Τίρπιτς την χρησιμοποίησε για να προωθήσει την πολιτική του εκστρατεία για την ψήφιση του Πρώτου Ναυτικού Νόμου του 1897⁵³. Ο νόμος ψηφίστηκε το 1898 και ήταν το ξεκίνημα μιας σειράς νομικών κειμένων, αφού τον ακολούθησε ο Δεύτερος Νόμος του 1900, καθώς και οι Συμπληρωματικοί Νόμοι του 1906, 1908 και 1912, που διεμήνυαν την πρόθεση της Γερμανίας να ολοκληρώσει μακροπρόθεσμα τη δημιουργία ενός στόλου μάχης 41 θωρηκτών, 20 βαριών καταδρομικών και 40 ελαφρών καταδρομικών⁵⁴. Για τα τότε δεδομένα της Ευρώπης, αυτός ο στόλος θα έφερνε τη Γερμανία στη δεύτερη θέση των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων, και θα αποτελούσε το ήμισυ μιας καλοκουρδισμένης πολεμικής μηχανής, από κοινού με τον ικανότατο στρατό ξηράς. Αναλυόμενη στα στοιχειώδη συστατικά της μέρη, η κατάσταση που επεδίωκε να διαμορφώσει η Γερμανία ήταν η σπίθα που πυροδότησε την κούρσα ναυτικών εξοπλισμών με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές δυνάμεις, και κυρίως τη Μεγάλη Βρετανία.

Μεταξύ του 1898 και του 1908, τα γερμανικά ναυπηγεία κατασκεύασαν 10 θωρηκτά: 4 κλάσης *Κάιζερ (Kaiser)* και 6 κλάσης *Ντόιτσαντ (Deutschland)*. Τα πρώτα είχαν μήκος 125.3 μέτρων, προωθούνταν από ατμομηχανές τριών αξόνων και ισχύος 14 χιλιάδων ίππων, που τους επέτρεπαν να αναπτύξουν μέγιστη ταχύτητα 17 κόμβων (31.5 χλμ./ώρα) ή να καλύψουν απόσταση περίπου 3500 ναυτικών μιλίων με μέση ταχύτητα 10 κόμβων (18.5 χλμ./ώρα). Ο μεικτός οπλισμός τους αποτελείτο από 4 πυροβόλα 9.5 ιντσών (240 χιλιοστών) και 18 πυροβόλα 6 ιντσών (150 χιλιοστών). Τα δεύτερα αύξησαν το μήκος στα 127.6 μέτρα, την υποδύναμη στους 19000 ίππους, με μέγιστη ταχύτητα 18.5 κόμβων (34.2 χλμ./ώρα) και μέγιστη εμβέλεια στα 4800 ναυτικά μίλια. Σημαντική εξέλιξη σημειώθηκε και στον οπλισμό τους, αφού εξοπλίστηκαν με 4

⁵² Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare 1815-1914*, σ.163

⁵³ *Ibid.*, σ.164

⁵⁴ Holger Herwig, *"Luxury" Fleet*, σ.1

πυροβόλα 11 ιντσών (280 χιλιοστών) και 14 πυροβόλα 6.7 ιντσών (170 χιλιοστών)⁵⁵. Ο Τίρπιτς είχε πλήρη επίγνωση της μειονεκτικής θέσης της Γερμανίας έναντι των Βρετανών, που μπορούσαν εύκολα να την αποκλείσουν από την πρόσβαση στα ανοιχτά του Ατλαντικού και τις κύριες εμπορικές οδούς. Σε αντιστάθμιση αυτού του μειονεκτήματος, ο Γερμανός ναύαρχος επιδίωκε να ξεπεράσει το βρετανικό εμπόδιο με μια αρμάδα τεχνολογικά ανώτερων θωρηκτών, «υπό τη μορφή ενός κοφτερού μαχαιριού, το οποίο θα κράδαινε με τη λεπίδα να λαμποκοπά μόλις μερικά χιλιοστά από την καρωτίδα του πιο πιθανού εχθρού της Γερμανίας», όπως αναφέρει ο Πώλ Κένεντι, εννοώντας σαφώς τον πυκνοκατοικημένο νότο της Αγγλίας⁵⁶. Το γερμανικό ναυαρχείο γνώριζε πως αν έπρεπε να συγκρουστεί με τη Βρετανία, θα έπρεπε να δώσει αποφασιστική μάχη (σύμφωνα με τη μαχανιανή λογική) που θα εξουδετέρωνε τον κύριο όγκο του εχθρικού στόλου και θα μείωνε την ικανότητά του να επιβάλλει ναυτικό αποκλεισμό.

Μέχρι το 1897, τα βρετανικά θωρηκτά αποτελούσαν το μέτρο σύγκρισης για κάθε κράτος που φιλοδοξούσε να δημιουργήσει ένα κραταιό στόλο. Η εμφάνιση των νέων γερμανικών σκαφών που προαναφέρθηκαν συνέπεσε με την απαίτηση του βρετανικού κοινοβουλίου να μεγεθυνθεί ο αριθμός, ο όγκος και η ισχύς των θωρηκτών του Βασιλικού Ναυτικού, ώστε να υπερβαίνει και στις 3 αυτές διαστάσεις το συνδυασμό δυνάμεων οποιωνδήποτε δύο πολεμικών ναυτικών τρίτων ευρωπαϊκών κρατών (λ.χ. Ρωσίας και Γαλλίας)⁵⁷. Εκείνη την περίοδο το ναυαρχείο είχε στη διάθεσή του 7 θωρηκτά κλάσης *Ρόγιαλ Σόβερειν* (*Royal Sovereign*), με κύριο οπλισμό 4 πυροβόλων 13.5 ιντσών (343 χιλιοστών), και 9 θωρηκτά κλάσης *Ματζέστικ* (*Majestic*), με κύριο οπλισμό 4 πυροβόλων 12 ιντσών (304 χιλιοστών)⁵⁸. Παρότι διατηρούσαν την αριθμητική υπεροχή έναντι των Γερμανών, αλλά και την υπεροχή στην ισχύ πυρός χάρη στα πυροβόλα μεγαλύτερου διαμετρήματος, οι Βρετανοί δεν μπορούσαν να επαναπαυθούν, αφού δεν υπήρχε εγγύηση για το αν ο γερμανικός ναυτικός αναθεωρητισμός θα σταματούσε εκεί. Προχώρησαν λοιπόν στην ενίσχυσή τους με 8 ακόμη θωρηκτά, αυτή τη φορά της βελτιωμένης κλάσης *Βασιλιάς Εδουάρδος ο 7^{ος}* (*King Edward VII*). Πράγματι, οι ανησυχίες των Βρετανών δεν ήταν αβάσιμες: στη Γερμανία διαμορφώνονταν σχέδια ναυτικών επιχειρήσεων κατά των

⁵⁵ David Miller, *The Illustrated Directory of Warships*, σ.96-99

⁵⁶ Holger Herwig, *“Luxury” Fleet*, σ.3

⁵⁷ David Miller, *The Illustrated Directory of Warships*, σ.138

⁵⁸ *Ibid.*, σ.138-141

βρετανικών νήσων ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1890, που μεταξύ άλλων περιέγραφαν και εισβολή μέχρι την αγγλική πρωτεύουσα με μικρού εκτοπίσματος σκάφη, που θα έπλεαν κατά μήκος του Τάμεση για να πλήξουν το Λονδίνο⁵⁹.

Η πραγματική επανάσταση στον ναυτικό πόλεμο ήρθε όμως από τη Βρετανία. Το 1905, το ναυαρχείο ενέκρινε την κατασκευή ενός νέου τύπου θωρηκτού, του ντρέντνοτ, με το πρώτο πλοίο του είδους να φέρει το όνομα αυτό (Dreadnought), που μπορεί να μεταφραστεί και ως «αυτό που δεν φοβάται τίποτε». Το Dreadnought αποτελούσε πνευματικό δημιούργημα του ναυάρχου Σερ Τζόν Φίσερ (Fisher), ο οποίος είχε εισηγηθεί πληθώρα επαναστατικών τεχνολογικών καινοτομιών για το Βασιλικό Ναυτικό⁶⁰. Η ανθεκτικότητα της θωράκισής του, η ταχύτητά του και το δίχως συμβιβασμούς οπλικό του σύστημα, απαρτιζόμενο μόνο από πυροβόλα μεγάλου διαμετρήματος (12 ιντσών και άνω), κατέστησε κάθε προηγούμενο θωρηκτό παρωχημένο εν μια νυκτί. Μακροπρόθεσμα, αυτό που επιδίωκε ο Φίσερ ήταν να αντικαταστήσει όλα τα παλαιότερα θωρηκτά με νέα, τύπου ντρέντνοτ, ώστε να διευρύνει το τεχνολογικό προβάδισμα του Βασιλικού Ναυτικού έναντι των Γερμανών⁶¹.

Σε αντίθεση με τη Γερμανία, ο Φίσερ έπρεπε να μεριμνήσει για την ασφάλεια από θαλάσσης μιας αυτοκρατορίας στην οποία ανήκαν εδάφη σε κάθε πλευρά της υφηλίου. Δεν ανήκε στο είδος των αξιωματικών που ενστερνίζονταν δογματικά τη θεωρία του Μάχαν περί αποφασιστικής μάχης μεταξύ βαρέων σκαφών, όπως ο Τίρπιτς, ούτε συμβάδιζε με τη λογική των υφισταμένων του αξιωματικών στο Βασιλικό Ναυτικό, που διακατέχονταν από πατριωτική υπερηφάνεια για παρελθόντα επιτεύγματα, όπως τη νίκη του Νέλσον στο Τραφάλγκαρ. Αν και η κοινή γνώμη στη Μεγάλη Βρετανία έκλινε προς τις πατριωτικές αυτές κορώνες, ήταν καθήκον του Φίσερ να ισορροπήσει στα σχέδιά του τις ανάγκες που παρουσίαζε η διεξαγωγή του

⁵⁹ Για μια ανάλυση των γερμανικών ναυτικών σχεδίων από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα μέχρι το ξέσπασμα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, βλ. P.M. Kennedy, *“The Development of German Naval Operations. Plans against England, 1896-1914”*, στο *English Historical Review*, vol.89, no.350 (Jan. 1974), σ.48-76

⁶⁰ Jon Tetsuro Sumida, *“Sir John Fisher and the Dreadnought: The Sources of Naval Mythology”*, σ.619

⁶¹ Περαιτέρω ανάλυση σε βάθος για τα σχέδια εκσυγχρονισμού του βρετανικού στόλου από τον Φίσερ παραθέτει ο Arthur J. Marder στο *The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, σε έκδοση Alfred Knopf, Νέα Υόρκη, 1940 και στο *From the Dreadnought to Scapa Flow, vol. 1, The Road to War, 1904-1914*, Oxford University Press, Λονδίνο, 1961.

πολέμου στη θάλασσα, το κόστος που επέσυρε, τις πολιτικές διχογνωμίες που μπορούσαν να προκύψουν, αλλά και το ρίσκο της κλιμάκωσης από τρίτες δυνάμεις στο κοντινό του μέλλον.

Πρόσφατες αναλύσεις, όπως τονίζει ο Sumida, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι αυτό που πραγματικά επιχειρούσε να πραγματοποιήσει ο Φίσερ σε ότι αφορά τον εκσυγχρονισμό του Βασιλικού Ναυτικού, ήταν να εισάγει μέσα από μια σειρά προοδευτικών τεχνολογικών βημάτων έναν ακόμη πιο εκλεπτυσμένο τύπο σκάφους επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος, ή *capital ship*⁶². Αυτό θα αποκαλούνταν καταδρομικό μάχης (*battlecruiser*), και θα συγκέραζε στο σχεδιασμό και την κατασκευή του τα ισχυρότερα χαρακτηριστικά του θωρηκτού και του απλού καταδρομικού: θα διέθετε τον βαρύ οπλισμό με μεγάλη καταστρεπτική δύναμη του πρώτου, και ένα ελαφρύτερο κύτος, με λιγότερη θωράκιση αλλά ικανό να αναπτύσσει μεγαλύτερες ταχύτητες και να ελίσσεται ευκολότερα, όπως το δεύτερο. Η τακτική αδυναμία που συνιστά η έλλειψη βαριάς θωράκισης θα αναπληρωνόταν από την χρήση εξελιγμένων συστημάτων μέτρησης απόστασης από τον επιλεγμένο στόχο και στόχευσης του με τα διαθέσιμα πυροβόλα. Έτσι, το καταδρομικό μάχης θα είχε τη δυνατότητα να πλήττει προτού πληγεί, και να καταδιώκει μονάδες που τρέπονταν σε φυγή. Επίσης, θα μπορούσε να αποσταλεί ως τμήμα συντονισμένων ναυτικών μοιρών, συνεργαζόμενο με ελαφρά καταδρομικά, σε απομακρυσμένες περιοχές (π.χ. υπερπόντιες κτήσεις και αποικίες, κριτήριο κρίσιμο για την Βρετανική Αυτοκρατορία), αφήνοντας το καθήκον της υπεράσπισης των μητροπολιτικών εθνικών υδάτων στα βαρύτερα, αργοκίνητα ντρέντνοτ και σε πολυάριθμα υποβρύχια.

Η λογική του Φίσερ φαινόταν να προσεγγίζει τη θεωρητική σκέψη του Τζούλιαν Κόρμπετ, που στηριζόταν σε στοιχεία όπως ο έλεγχος της θάλασσας, η θεμελίωση διόδων επικοινωνιών, και η διάσπαση δυνάμεων με διατήρηση της μεταξύ τους συνοχής. Ο Κόρμπετ είχε μάλιστα εκφράσει ανοιχτά τη στήριξή του προς τα τεχνολογικά εγχειρήματα του ντρέντνοτ και του καταδρομικού μάχης⁶³. Δηλώσεις όπως αυτές του Βρετανού θεωρητικού λειτούργησαν ως καύσιμο στη φωτιά των ενδοκοινοβουλευτικών διαπληκτισμών μεταξύ συντηρητικών και φιλελεύθερων, επί του θέματος του κόστους κατασκευής, χρήσης και συντήρησης θωρηκτών νέου τύπου. Σε γενικές γραμμές, οι συντηρητικοί ήταν υπέρμαχοι αυξημένων δαπανών για την

⁶² Jon Tetsuro Sumida, *Sir John Fisher and the Dreadnought: The Sources of Naval Mythology*, σ.620

⁶³ The Navy Records Society, *Leading Figures*, <http://www.navyrecords.org.uk/about-us/leading-figures/>

εθνική ασφάλεια, την οποία θεωρούσαν απολύτως αναγκαία, ενώ οι φιλελεύθεροι απέρριπταν την ιδέα ότι η εθνική ασφάλεια μπορούσε να είναι η πρώτη προτεραιότητα του κράτους, και αντ' αυτού επιδίωκαν την ανακατανομή των τμημάτων του προϋπολογισμού κατά τρόπο τέτοιο που να ευνοεί κοινωνικές μεταρρυθμίσεις⁶⁴. Η μεγέθυνση του γερμανικού στόλου με γεωμετρικούς ρυθμούς δεν έδινε την πολυτέλεια της επιλογής, και έτσι ο εκσυγχρονισμός του στόλου με ντρέντοτ, και ορισμένα καταδρομικά μάχης σε υποστηρικτικό ρόλο, τέθηκε σε εφαρμογή.

Οι εξελίξεις δεν ήταν δυνατόν να περάσουν απαρατήρητες από τον Κάιζερ, τον Τίρπιτς και το επιτελείο τους. Η Γερμανία έπρεπε να απαντήσει με την κατασκευή δικών της ντρέντοτ, κάτι που υλοποιήθηκε το 1910 με την δημιουργία 4 σκαφών της κλάσης *Νασσάου (Nassau)*, που διέθεταν δώδεκα πυροβόλα 11 ιντσών (280 χιλιοστών) σε ιδιόμορφη διάταξη πυργίσκων περιμετρικά του καταστρώματος⁶⁵. Ακολούθησαν οι κλάσεις *Χέλγκολαντ (Helgoland, 1911-1912)* με 4 σκάφη, *Κάιζερ (Kaiser, 1912-1913)* με 5, και *Κένιγκ (König, 1914-1915)* με 4. Διέθεταν όλα πυροβόλα 12 ιντσών (305 χιλιοστών), πληρώματα που ξεπερνούσαν τους 1300 άνδρες, και επικλινή θωράκιση, σχεδιασμένη να αποκρούει διατρητικά βλήματα⁶⁶. Για μία ακόμη φορά, η Βρετανία είχε απάντηση στον φρενήρη κατασκευαστικό ρυθμό της γερμανικής βιομηχανίας, ολοκληρώνοντας τα θωρηκτά Βελλεροφών και Άγιος Βικέντιος (Bellerophon & St. Vincent) το 1909 και 1910 αντίστοιχα, την τριμελή κλάση Νέπτουν (Neptune) το 1911, τις τετραμελείς κλάσεις Ορίων (Orion) το 1912, Βασιλέας Γεώργιος ο Ε' (King George V) το 1913 και Σιδηρούς Δούκας (Iron Duke) το 1914, καθώς και την πενταμελή κλάση Βασίλισσα Ελισάβετ (Queen Elizabeth) το 1916⁶⁷. Η αναλογία δυνάμεων σε θωρηκτά ήταν 23 προς 17 υπέρ της Βρετανίας, η οποία είχε το προβάδισμα και στη δύναμη πυρός, αφού τα θωρηκτά της διέθεταν πυροβόλα 13.5 και 15 ιντσών.

Το ξέσπασμα του Α' Παγκοσμίου Πολέμου το 1914 βρήκε τη Γερμανία και τη Μεγάλη Βρετανία ακριβώς στη θέση που είχαν προβλέψει οι πολιτικοί και στρατιωτικοί ηγέτες: οι

⁶⁴ Jon Tetsuro Sumida, *"Sir John Fisher and the Dreadnought: The Sources of Naval Mythology"*, σ.623

⁶⁵ David Miller, *The Illustrated Directory of Warships*, σ.98

⁶⁶ Ibid., σ.100-103

⁶⁷ Ibid., σ.144-151

Βρετανοί ήλεγχαν πλήρως τα νερά γύρω από τα νησιά τους καθώς και την έξοδο της Βόρειας Θάλασσας στον Ατλαντικό, και οι Γερμανοί βρίσκονταν αντιμέτωποι με την πρόκληση να σπάσουν τον κλοιό και να αποκτήσουν πρόσβαση στις ωκεάνιες εμπορικές και τροφοδοτικές οδούς. Η αποφασιστική μάχη που θεωρούσε αναγκαία ο Τίρπιτς, και που νηφάλια απέρριπτε ο Φίσερ σε αντίθεση με ορισμένους υφισταμένους του, φαινόταν πλέον να είναι η αναπόφευκτη κορύφωση της κούρσας για την κυριαρχία στη θάλασσα.

Η ναυμαχία της Γιουτλάνδης ξεκίνησε στις 31 Μαρτίου του 1916, με επιθετικές δράσεις από τα καταδρομικά μάχης των δύο πλευρών. Τα 5 μεγαλύτερα γερμανικά καταδρομικά μάχης συγκεντρώθηκαν σε πυκνό σχηματισμό, και βάλλοντας με εξαιρετική ευστοχία βύθισαν γρήγορα 2 από τα 9 καταδρομικά μάχης των Βρετανών, το *Indefatigable* και το *Queen Mary*. Και τα δύο δέχτηκαν καταστρεπτικά πλήγματα στις αποθήκες πυρομαχικών τους, βυθίζοντάς τα κάτω από τα κύματα μέσα σε λίγα λεπτά σχεδόν αψάνδρα. Η ναυαρχίδα του διοικητή της μοίρας των καταδρομικών μάχης, ναυάρχου Μπίτι (Beatty), είχε υποστεί σημαντικότερες ζημιές και φλεγόταν μετά από ριπή του *Λούτσοφ* (*Lützow*). Ο ρυθμός και η βαναυσότητα της ναυμαχίας κλιμακώθηκαν με την έλευση των κύριων στόλων των δύο πλευρών, δηλαδή των θωρηκτών του βρετανικού Μέγα Στόλου (*Grand Fleet*) και του γερμανικού Στόλου των Ανοιχτών Θαλασσών (*Hochseeflotte*). Σε μια ναυμαχία που σημάδεψε την ιστορία ως η μεγαλύτερη σύγκρουση θωρηκτών, οι Γερμανοί πέτυχαν τακτική νίκη, βυθίζοντας μέχρι την παύση των εχθροπραξιών την 1^η Ιουνίου του 1916 σκάφη συνολικού βάρους περίπου 115 χιλιάδων τόνων, έναντι των 65 χιλιάδων τόνων που βύθισαν οι Βρετανοί. Ωστόσο η στρατηγική νίκη επιτεύχθηκε από τους Βρετανούς, καθώς έτρεψαν τον κύριο όγκο των γερμανικών δυνάμεων σε φυγή, και θεμελίωσαν ναυτικό και εμπορικό αποκλεισμό που δεν ανετράπη ως το τέλος του πολέμου⁶⁸. Η αποτυχία του γερμανικού στόλου να επιτύχει ουσιώδη αποτελέσματα οδήγησε στην απομάκρυνση του Τίρπιτς από τη θέση του υπουργού ναυτικού, και απομυθοποίησε στο μυαλό του ναυάρχου αλλά και του Κάιζερ το θωρηκτό ως εργαλείο ναυτικού πολέμου. Από τη ναυμαχία της Γιουτλάνδης και έπειτα, η Γερμανία κατέφυγε στον άτακτο πόλεμο, με απρόβλεπτες επιθέσεις

⁶⁸ John Keegan, *The Price of Admiralty*, σ.97-155

υποβρυχίων, κάτι που αποτέλεσε προάγγελο της μετέπειτα τακτικής της *αγέλης λύκων*, που έπληττε συμμαχικές νηοπομπές μεταγωγικών στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

1.3: Οι βασικές αρχές ναυτικής θεωρίας του Κόρμπετ

Η επιτυχία του βρετανικού ναυτικού σε στρατηγικό επίπεδο καθ' όλη τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου κατέδειξε την υπεροχή της προσέγγισης του ναυάρχου Φίσερ, που ακολουθούσε το πλαίσιο του συμπατριώτη του Τζούλιαν Κόρμπετ, τη στιγμή που το σχέδιο του Τίρπιτς, δομημένο πάνω στις αρχές του Μάχαν, κατέρρευε κάτω από το ίδιο του το βάρος. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να γίνει μια επισκόπηση πάνω στο θεωρητικό υπόβαθρο που δημιούργησε ο Κόρμπετ, και στην επίδραση που είχε στη ναυτική στρατηγική μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Ο Τζούλιαν Στάφορντ Κόρμπετ, όπως ήταν το πλήρες όνομά του, σπούδασε και εργάστηκε αρχικά ως δικηγόρος, από το 1877 έως το 1882, όμως η ιστορία και η ναυτική στρατηγική τράβηξαν γρήγορα το ενδιαφέρον του. Το 1902 ανέλαβε καθήκοντα στη Βασιλική Ναυτική Σχολή Πολέμου, δίνοντας τακτικές διαλέξεις. Ακολούθως, διορίστηκε το 1905 ανεπίσημα στρατηγικός σύμβουλος του Ναυαρχείου και γραμματέας στην υπηρεσία Ιστορίας του Υπουργικού Συμβουλίου, αναλαμβάνοντας την καταγραφή των ναυτικών επιχειρήσεων του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Το 1911 κυκλοφόρησε το έργο του *Αρχές Ναυτικής Στρατηγικής (Some Principles of Maritime Strategy)*. Το έργο αυτό αποτέλεσε όχι μόνο οδηγό στη χάραξη της βρετανικής στρατηγικής στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, αλλά μέσα από την επιτυχή εφαρμογή του αναδείχθηκε ως το προτιμώμενο πλαίσιο κατά το Μεσοπόλεμο. Αναπόφευκτα, ήταν αυτό που χαρακτήρισε κατ' επέκταση και την πλειονότητα των ναυτικών επιχειρήσεων του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Τόσο στο Μεσοπόλεμο, όσο και στον πόλεμο που τον ακολούθησε, η λογική του Κόρμπετ είχε σημαντική επιρροή στο σχεδιασμό και τη δημιουργία νέων σκαφών επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος.

Ο Κόρμπετ συστηματικοποίησε την ανάλυση των πτυχών της ναυτικής στρατηγικής, οργανώνοντας το έργο του σύμφωνα με τις επιμέρους αρχές που διέκρινε. Όπως επισημαίνει ο

Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, είναι δυνατό να κατηγοριοποιηθεί η μελέτη του έργου του Κόρμπιτ κάτω από 4 μεγάλες ενότητες: α) την έννοια του θαλάσσιου ελέγχου, β) την έννοια του αποκλεισμού, γ) την έννοια της συγκέντρωσης και δ) την έννοια του περιορισμένου πολέμου στη θάλασσα.

α. Ο θαλάσσιος έλεγχος

Σύμφωνα με τον Βρετανό θεωρητικό, η εξασφάλιση του θαλάσσιου ελέγχου ή η παρεμπόδιση εξασφάλισής του από τον εχθρό, με άμεσο ή έμμεσο τρόπο, πρέπει να είναι πάντοτε ο σκοπός του ναυτικού πολέμου. Ωστόσο, η δήλωση αυτή δεν μπορεί να θεωρείται ως απόλυτη: η απώλεια του θαλάσσιου ελέγχου δε σημαίνει ότι ακαριαία αυτός περνά στον αντίπαλο⁶⁹. Αυτό που συμβαίνει στην πραγματικότητα είναι μια ρευστή κατάσταση κατά την οποία ο έλεγχος περισσότερο απουσιάζει, παρά κατέχεται, και άρα ανατροφοδοτείται η τάση των εμπόλεμων να αγωνίζονται για την απόκτησή του.

Ο θαλάσσιος έλεγχος δεν αποτελεί βεβαίως τη μοναδική αλήθεια στον ναυτικό πόλεμο. Αν κανείς δήλωνε ότι η απώλεια του θαλάσσιου ελέγχου από τη Βρετανία στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο θα ισοδυναμούσε με την καταδίκη της, θα παρέβλεπε την ικανότητα του βρετανικού ναυτικού να οργανωθεί αμυντικά, και ενδεχομένως να αντεπιτεθεί. Η άμυνα είναι οργανικό μέρος κάθε σύγκρουσης, και δεν μπορεί να απουσιάζει όταν γίνεται λόγος για την προσπάθεια επίτευξης θαλάσσιου ελέγχου.

Ο θαλάσσιος έλεγχος συγγέεται λανθασμένα με την κατοχή «υδάτινης έκτασης», κάτι που κατά τον Κόρμπιτ είναι αδύνατο για δύο λόγους. Πρώτον, συγκρίνοντας τον έλεγχο της θάλασσας με την κατοχή εδαφών στην ξηρά, διαπιστώνεται ότι η θάλασσα δεν επιδέχεται ιδιοκτησίας πέραν των χωρικών υδάτων, και είναι αδύνατο το να αποκλειστεί η πρόσβαση του εχθρού σε όλη τους την έκταση. Δεύτερον, η ανοιχτή θάλασσα δεν μπορεί να συντηρήσει μια δυνητική δύναμη «κατοχής», όπως είναι σε θέση να κάνει η αρόσιμη, κατοικήσιμη ξηρά⁷⁰.

⁶⁹ Τζούλιαν Κόρμπιτ, Αρχές Ναυτικής Στρατηγικής, σ.79

⁷⁰ Ibid., σ.81

Έχοντας αποσαφηνίσει τι δεν μπορούμε να κάνουμε στη θάλασσα, δηλαδή να την ελέγξουμε ολικά όπως το έδαφος, μπορούμε να καταλήξουμε στο τι μπορούμε να κάνουμε στον εχθρό επιχειρώντας στο υδάτινο στοιχείο. Κύριο μέλημα πρέπει να είναι η παρεμπόδιση της διέλευσης του αντιπάλου από δεδομένο θαλάσσιο χώρο (είτε για εμπορικούς είτε για πολεμικούς σκοπούς), η διακοπή των γραμμών επικοινωνίας του, και η υπέρβαση του εμποδίου του υγρού στοιχείου, ώστε να φέρουμε το μέτωπο των επιχειρήσεων στον αντίπαλο. Όπως συμβαίνει με την αποκοπή των διόδων ανεφοδιασμού στην ξηρά, έτσι και η παρεμπόδισή τους στη θάλασσα είναι δυνατόν να στραγγαλίσει την οικονομική και κοινωνική ζωή ενός έθνους.

Η χρήση της φράσης «παρεμπόδιση του εμπορίου» αντί της «καταστροφής του εμπορίου» από τον Κόρμπετ είναι σκόπιμη. Η καταστροφή ενός εμπορικού πλοίου επιφέρει στον εχθρό το κόστος αντικατάστασης του χαμένου σκάφους και του περιεχομένου του. Αντίθετα, η παρεμπόδιση διέλευσης περισσοτέρων σκαφών από μια θαλάσσια εμπορική οδό εξουδετερώνει την ιδιοκτησία που επιτρέπει στο λαό και το στρατό του αντιπάλου να συνεχίσουν να προβάλλουν αντίσταση, διακόπτει δηλαδή τις ζωτικές λειτουργίες της πολεμικής του προσπάθειας⁷¹. Η κατανίκηση των εχθρικών δυνάμεων δεν είναι μονόδρομος για την επικράτηση επί του αντιπάλου, όταν μπορούμε να του ασκήσουμε πίεση που θα τον εξωθήσει σε βεβιασμένες κινήσεις και λάθη. Κατ' αυτό τον τρόπο είμαστε σε θέση να εμπεδώσουμε το θαλάσσιο έλεγχο σε δεδομένο τόπο και χρόνο.

Σε ότι αφορά τις γραμμές συγκοινωνιών, ο Κόρμπετ ορίζει τη διάσταση μεταξύ των στρατιωτικών συγκοινωνιών στην ξηρά και των θαλάσσιων συγκοινωνιών⁷². Οι στρατιωτικές συγκοινωνίες περιορίζονται συνήθως στις γραμμές ανεφοδιασμού και επιμελητείας ενός στρατού, αλλά και στις διεξόδους υποχώρησής του. Στη θάλασσα, το πλαίσιο των συγκοινωνιών είναι πολύ πιο ανοιχτό. Περιλαμβάνει τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις στρατιωτικές συγκοινωνίες, αλλά εμπεριέχει και τις εσωτερικές γραμμές που κρατούν στη ζωή τις δραστηριότητες ενός έθνους στην ξηρά. Από τη στιγμή που, όπως προαναφέρθηκε, ο θαλάσσιος χώρος δεν μπορεί να κατέχεται όπως το έδαφος, οι συγκοινωνίες μας στη θάλασσα είναι κοινές με του αντιπάλου, και απαιτείται ταυτόχρονη υπεράσπιση τους και επίθεση στις εχθρικές. Στον

⁷¹ Ibid., σ.85

⁷² Ibid., σ.88

πόλεμο στην ξηρά, η χρήση των ενόπλων δυνάμεων για να καταφέρουμε πλήγματα στις γραμμές συγκοινωνιών του αντιπάλου μπορεί να εκθέσει τις δικές μας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα κοινών θαλάσσιων συγκοινωνιών ήταν ο μακραίωνος ανταγωνισμός Άγγλων και Γάλλων εκατέρωθεν της Μάγχης. Η χρήση των ναυτικών μέσων που βρίσκονται σε θέσεις άμυνας για να πραγματοποιηθεί επίθεση εξασφαλίζει την οικονομία δυνάμεων, και ανάγει τη σύγκρουση σε μια διαδικασία όπου επικρατεί αυτός που μπορεί να συντηρήσει οικονομικά την πίεση επί του αντιπάλου για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

Προκύπτει λοιπόν το συμπέρασμα ότι ο θαλάσσιος έλεγχος, ιδιαίτερα στη διάσταση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, μπορεί να υπάρχει σε βαθμούς που εξαρτώνται από τον τόπο και το χρόνο. Ως εκ τούτου, ο Κόρμπετ διαχωρίζει τον θαλάσσιο έλεγχο σε γενικό ή τοπικό, και σε μόνιμο ή προσωρινό⁷³. Ο γενικός έλεγχος μπορεί να είναι είτε μόνιμος είτε προσωρινός, αλλά δεν ισχύει το ίδιο για τον τοπικό έλεγχο, που είναι σχεδόν πάντα προσωρινός, εκτός και αν υπάρχουν ευνοϊκές γεωγραφικές συνθήκες. Η τελευταία παρατήρηση απορρέει από το γεγονός ότι οι δραστηριότητες κατοχής τοπικού ελέγχου μπορεί να διακοπούν για να ανταποκριθούμε σε άλλα θέατρα επιχειρήσεων, αν ο αντίπαλος διαθέτει ακόμα ικανή ναυτική δύναμη.

Σε κάθε περίπτωση, ο μόνιμος γενικός έλεγχος δεν μπορεί να είναι απόλυτος για πρακτικούς λόγους. Η ναυτική υπεροχή δεν μπορεί να είναι απολύτως στεγανή, και οι συγκοινωνίες μπορούν ανά πάσα στιγμή να δεχτούν σποραδικές επιθέσεις από μικρές εχθρικές μονάδες ή μοίρες επιδρομών. Ενωσιολογικά, ο μόνιμος γενικός έλεγχος δε συνεπάγεται την πλήρη αδρανοποίηση του εχθρού, αλλά την αναχαίτισή του ώστε να μην μπορεί να παρεμποδίσει το δικό μας εμπόριο και επικοινωνίες σε βαθμό που να επηρεάσει την έκβαση του πολέμου.

Ο θαλάσσιος έλεγχος είναι λοιπόν μια ισορροπία δράσεων, που μπορεί να είναι σταθερή ή ασταθής. Μια εκ των εμπλεκόμενων πλευρών μπορεί να επιδείξει ξεκάθαρη υπεροχή, ή ενδέχεται καμία να μην ξεχωρίσει. Η ικανότητα κάθε πλευράς να βρεθεί σε θέση υπεροχής εξαρτάται από τα διαθέσιμα μέσα, το ηθικό και τις ναυτικές θέσεις. Ως «ναυτικές θέσεις» ο Κόρμπετ ορίζει τις ναυτικές βάσεις και τα σημεία εκκίνησης και κατάληξης των γραμμών

⁷³ Ibid., σ.92

συγκοινωνιών και των εμπορικών οδών⁷⁴. Παραδείγματα σημαντικών ναυτικών θέσεων είναι το Γιβραλτάρ, το Σουέζ, το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και η Σιγκαπούρη.

β. Ο αποκλεισμός στη θάλασσα

Κατά την ανάλυση της έννοιας του θαλάσσιου ελέγχου, ο Κόρμπιτ κάνει ουκ ολίγες φορές αναφορά στον θαλάσσιο αποκλεισμό, ένα είδος ναυτικών επιχειρήσεων με πολυάριθμα είδη και στρατηγικές προθέσεις. Σε πρώτο επίπεδο, ο αποκλεισμός μπορεί να είναι ναυτικός ή εμπορικός. Ο ναυτικός αποκλεισμός στοχεύει στο να εγκλωβίσει την ένοπλη ναυτική δύναμη του αντιπάλου στο λιμάνι (ή τα λιμάνια) όπου αγκυροβολεί, προτού προλάβει να αποπλεύσει, ή να εξωθήσει τον αντίπαλο σε δράση προτού αυτός μπει σε πορεία επίτευξης του αντικειμενικού του σκοπού⁷⁵. Η ένοπλη εχθρική δύναμη μπορεί να είναι αποκλειστικά ναυτική ή να είναι κατά ένα μέρος ή στο σύνολό της στρατιωτική εκστρατευτική δύναμη. Σε περίπτωση που στόχος του ναυτικού αποκλεισμού είναι μια αμιγώς ναυτική δύναμη, ο αποκλεισμός συντελεί στην εξασφάλιση θαλάσσιου ελέγχου. Αν ο στόχος είναι στρατιωτική δύναμη, η πραγματοποίηση του αποκλεισμού αποτελεί άσκηση θαλάσσιου ελέγχου. Γενικότερα, για την πραγματοποίηση ναυτικού αποκλεισμού συνίσταται η χρήση πολεμικών μοιρών με βαριά σκάφη (λ.χ. θωρηκτά). Αντίθετα, ο εμπορικός αποκλεισμός είναι εξ ολοκλήρου μέθοδος άσκησης θαλάσσιου ελέγχου, και όχι εξασφάλισής του, και ανατίθεται συνήθως σε ελαφρύτερα σκάφη (λ.χ. καταδρομικά). Σκοπός του εμπορικού αποκλεισμού είναι να διακόψει τις θαλάσσιες εμπορικές ροές του αντιπάλου, είτε αυτές πραγματοποιούνται από τον ίδιο είτε από ουδέτερα μέρη.

Στην εκτέλεσή του, ο αποκλεισμός δεν περιορίζεται πάντοτε στη στενή επιτήρηση του αντιπάλου με τη φραγή της εισόδου των λιμανιών. Ενίοτε, μπορεί να δοθεί στον αντίπαλο η ψευδής αίσθηση ότι μπορεί να αποπλεύσει και να επιχειρήσει στην ανοιχτή θάλασσα, που όμως αποτελεί ουσιαστικά χώρο υπό το δικό μας έλεγχο. Αυτή η διάκριση της προσέγγισης του αντιπάλου από τις δικές μας δυνάμεις διαχωρίζει τον αποκλεισμό σε «στενό» και «ανοικτό»⁷⁶.

⁷⁴ Ibid., σ.93

⁷⁵ Ibid., σ.169

⁷⁶ Ibid., σ.170

Συνήθως, ο ναυτικός αποκλεισμός είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με έναν δευτερεύοντα εμπορικό αποκλεισμό: ο πρώτος συντελεί στην απόκτηση του θαλάσσιου ελέγχου, ο δεύτερος στην άσκησή του. Παρόλα αυτά, ακόμη και ο εμπορικός αποκλεισμός, που τυπικά ευνοεί την άσκηση του θαλάσσιου ελέγχου, μπορεί να λειτουργήσει ως μέσο εξασφάλισης εκτενέστερου θαλάσσιου ελέγχου: μια ναυτική δύναμη που υφίσταται τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες του εμπορικού αποκλεισμού μπορεί να εξαναγκαστεί να αποπλεύσει για να αντιμετωπίσει τις εχθρικές δυνάμεις, σε μια προσπάθεια να άρει τον εμπορικό αποκλεισμό. Η πλευρά που ήδη ασκούσε αποκλεισμό αποκτά μεγαλύτερο θαλάσσιο έλεγχο, αν επικρατήσει τελικά.

Η λανθάνουσα σχέση εμπορικού και ναυτικού αποκλεισμού έχει ακόμη βαθύτερες επεκτάσεις. Η ασφυκτική πίεση του εμπορικού αποκλεισμού προξενεί βλάβη στην πλευρά που τον υφίσταται, κάτι που επηρεάζει τη μαχητική ικανότητα των ενόπλων δυνάμεων. Αν αυτές εξουδετερωθούν κατ' αυτό τον τρόπο, η ήττα σε ναυμαχία είναι βέβαιη, και η πρόθεση εμπλοκής σε σύγκρουση απουσιάζει. Η Μεγάλη Βρετανία εξουθένωσε με αυτόν τον τρόπο τη Γερμανία στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, εκμηδενίζοντας την ικανότητα του κράτους να στηρίξει τον στόλο του, και καθιστώντας απίθανη κάθε περίπτωση αντίδρασης.

Αν δούμε τον αποκλεισμό υπό το πρίσμα του χώρου και του χρόνου, διαπιστώνουμε ότι ο στενός αποκλεισμός μπορεί να εξασφαλίσει τοπικό και προσωρινό θαλάσσιο έλεγχο, με κύριο γνώμονα την παρεμπόδιση του αντιπάλου να πραγματοποιήσει συγκεκριμένες ενέργειες σε συγκεκριμένο χώρο. Ο δε ανοικτός αποκλεισμός εστιάζει περισσότερο στην επίτευξη καταστρεπτικών πληγμάτων κατά των εχθρικών ναυτικών δυνάμεων, οδηγώντας σταδιακά στον μόνιμο θαλάσσιο έλεγχο σε ευρύτερη περιοχή. Σε κάθε περίπτωση, η πραγματοποίηση αποκλεισμού πρέπει να αποφασίζεται μετά από προσεκτική ανάλυση της σχέσης κόστους-οφέλους. Αν υπάρχει το ενδεχόμενο ένας παρατεταμένος αποκλεισμός να εξουθενώσει το δικό μας στόλο, χωρίς να έχει αντίκτυπο στον αντίπαλο, τότε πρέπει να αναζητηθεί μια μέθοδος δράσης που να εξασφαλίζει μεγαλύτερη οικονομία δυνάμεων⁷⁷. Εκτός σπάνιων περιπτώσεων, ο αποκλεισμός με το μεγαλύτερο κόστος υλοποίησης είναι ο στενός, λόγω της συνεχούς επιτήρησης και της παρουσίας σε εχθρικά νερά που απαιτεί. Παράλληλα, στη σύγχρονη εποχή

⁷⁷ Ibid., σ.173

η οργάνωση των δυνάμεων για το στενό αποκλεισμό του αντιπάλου δυσχεραίνεται λόγω του εχθρικού αμυντικού εξοπλισμού κοντά στα λιμάνια, που περιλαμβάνει θέσεις παράκτιου πυροβολικού, νάρκες και τορπιλακάτους. Οικονομική αιμορραγία για την πλευρά που τον πραγματοποιεί προκαλεί και ο ανοικτός αποκλεισμός, ωστόσο σε αυτή την περίπτωση ο χρονικός ορίζοντας μεταβάλλεται ανάλογα με την πρόθεση ή μη του αντιπάλου να απαντήσει στον αποκλεισμό, αποπλέοντας για να δώσει μάχη.

Ο κοινός παρονομαστής στην ανάλυση της έννοιας του αποκλεισμού είναι ο παράγοντας του χρόνου. Ο αποκλεισμός, ανεξαρτήτως είδους, είναι μια ναυτική επιχείρηση που απαιτεί την επένδυση όχι μόνο φυσικών και οικονομικών πόρων, αλλά και μεγάλων χρονικών διαστημάτων. Αυτή είναι ίσως η σημαντικότερη ειδοποιός διαφορά μεταξύ των επιπτώσεων του θαλάσσιου αποκλεισμού και της χερσαίας πίεσης του μετώπου ή της πολιορκίας: αν η επιτιθέμενη δύναμη είναι συντριπτικά ισχυρότερη στην ξηρά, η ήττα του αμυνόμενου είναι πιθανότερο να επέλθει άμεσα. Στη θάλασσα, όπου δεν μπορεί να υπάρξει αντίστοιχη κατοχή χώρου, ο χρόνος κυλά, συχνά χωρίς να επέλθει η κορύφωση που θα αναδείξει νικητή και ηττημένο. Κάτι τέτοιο καθιστά τη διαπραγματευτική οδό ελκυστικότερη για τους εμπλεκόμενους. Ο Κόρμπτε τοποθετήθηκε πραγματιστικά επί του ζητήματος, τονίζοντας ότι η ζωή του ανθρώπου λαμβάνει χώρα στην ξηρά και όχι στη θάλασσα, συνεπώς οι διαφορές μεταξύ των κρατών θα κρίνονται είτε από το τι μπορεί να επιτύχει ένας εθνικός στρατός σε βάρος των εδαφών και της ζωής του λαού του αντιπάλου, είτε από το τι μπορεί να επιτύχει ένας στρατός με τη στήριξη του στόλου⁷⁸.

γ. Συγκέντρωση ναυτικών δυνάμεων

Για τον Κόρμπτε, η στρατηγική είναι η μέθοδος επίτευξης αντικειμενικών σκοπών, αλλά παράλληλα και η τέχνη συγκέντρωσης της μέγιστης διαθέσιμης δύναμης στο σωστό τόπο και χρόνο για την παραγωγή του επιθυμητού αποτελέσματος⁷⁹. Η λέξη-κλειδί είναι η «συγκέντρωση»: αν και φαντάζει απλοϊκή, φανερώνει την προσεγμένη ομαδοποίηση μονάδων, εν προκειμένω πλοίων. Αυτά οργανώνονται σε μοίρες, και οι μοίρες οργανώνονται σε στόλους.

⁷⁸ Ibid., σ.iii προλόγου ελληνικής έκδοσης

⁷⁹ Ibid., σ.117

Η στρατιωτική φρασεολογία αποδίδει τρία νοήματα στον όρο «συγκέντρωση»⁸⁰. Πρώτον, δηλώνει την οργάνωση των στρατευμάτων σε έναν όγκο μετά την κινητοποίησή τους, υποδεικνύοντας μια διοικητική διαδικασία. Δεύτερον, μπορεί να εκφράσει τη μετακίνηση του στρατεύματος, αφού συγκροτηθεί, στις θέσεις που ευνοούν την πραγματοποίηση των επιχειρήσεων. Τρίτον και βασικότερο, περιγράφει τον κοινό προσανατολισμό τους στρατεύματος για την εξαπόλυση συγκεντρωτικής επίθεσης.

Παρότι αυτή η πρόχειρη προσέγγιση της συγκέντρωσης είναι επαρκής για τον τομέα των επιχειρήσεων στην ξηρά, ο πόλεμος στη θάλασσα απαιτεί μεγαλύτερη ακρίβεια χειρισμών, και διαφέρει δραστικά από τη δράση χερσαίων δυνάμεων που συχνά ταλανίζεται από ακαμψία και χαμηλή κινητικότητα. Η αποφασιστική ναυτική δράση δύσκολα αντιστρέφεται από τη στιγμή που τεθεί σε εφαρμογή, και το επιδιωκόμενο χαρακτηριστικό της συγκέντρωσης στο ναυτικό περικείμενο είναι η ευελιξία⁸¹.

Επίσης, ο ναυτικός πόλεμος χρήζει ακριβέστερης ορολογίας. Διαχωρίζεται λοιπόν ο όρος της «συγκέντρωσης» από αυτόν της «μάζας». Η μάζα συνιστά τη συνάθροιση και οργάνωση των μονάδων, που μπορούν ακολούθως να αποκρυφθούν ή να πραγματοποιήσουν ελιγμούς, ενώ η συγκέντρωση συνιστά τη σύνδεση ή διαίρεση των μονάδων για ανταπόκριση σε δεδομένες καταστάσεις σύγκρουσης⁸². Σαν μια γροθιά που απλώνει τα δάχτυλα για να αγγίξει και τα ενώνει για να πλήξει, έτσι και η ομαδοποίηση των μονάδων συνδέεται ή διαιρείται. Δε συνωστίζεται άτακτα, «σαν ένα κοπάδι προβάτων».

Με ζητούμενο την ευελιξία, και με τεχνικές σύνδεσης ή διαίρεσης στα γνωστικά τους εφόδια, οι συντονισμένες μονάδες μπορούν να διασπαρθούν γύρω από ένα στρατηγικό κέντρο. Καλύπτουν έτσι μεγαλύτερη περιοχή για τη διεξαγωγή επιχειρήσεων, διατηρώντας παράλληλα ελαστική διάρθρωση, ώστε αν κάποια πλευρά δεχτεί χτύπημα, οι υπόλοιπες συσπειρώνονται και αποκρούουν την απειλή⁸³. Η λογική αυτή έκανε ξεκάθαρη την αντίθεση μεταξύ της συνάθροισης σκαφών εντός των στόλων στον Α΄ και στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Στον Μεγάλο

⁸⁰ Ibid., σ.118

⁸¹ Ibid., σ.119

⁸² Ibid., σ.120

⁸³ Ibid., σ.121

Πόλεμο, ο γερμανικός στόλος, ακολουθώντας το μαχανιανό σχέδιο δράσης του Τίρπιτς και του επιτελείου του, συσώρευε τη δύναμη πυρός του για να δώσει αποφασιστική μάχη με τον κύριο όγκο των εχθρικών δυνάμεων. Προσέκρουσε όμως στην βρετανική επιχειρησιακή τέχνη, που έδειχνε προτίμηση προς τους ελιγμούς και την ευέλικτη διασπορά. Η έκβαση των συγκρούσεων των δύο ναυτικών υπερδυνάμεων έδωσε μαθήματα για τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Τα βαρύτερα σκάφη επιφανείας μετά το 1939 συνοδεύονταν πάντοτε από ελαφρύτερα αναγνωριστικά, δεν συνωστίζονταν για να επιτύχουν απλώς ομοβροντίες με μεγάλη μάζα, και εκμεταλλεύονταν τον εξελιγμένο σχεδιασμό τους για να κινούνται ταχύτερα και με μεγαλύτερη ευελιξία.

Συνολικά, σε ότι αφορά τη συγκέντρωση ή τη διαίρεση δυνάμεων, ο βαθμός στον οποίο εφαρμόζονται αναλογεί στον αριθμό, τη θέση και το μέγεθος είτε των λιμανιών του αντιπάλου που πρέπει να αποκλειστούν, είτε των συναθροίσεων εχθρικών μονάδων που πρέπει να καταστραφούν, ώστε να μην επιτύχει η αντιτιθέμενη πλευρά τους αντικειμενικούς σκοπούς της⁸⁴. Σε περίπτωση που διαθέτουμε περίσσεια ναυτικής ισχύος, είναι αναγκαίο ένα μέρος των ναυτικών δυνάμεων να διαιρείται από τον υπόλοιπο στόλο και να παραμένει στα μητροπολιτικά ύδατα, για να τα υπερασπίζεται⁸⁵.

δ. Ο περιορισμένος πόλεμος στη θάλασσα

Προκειμένου να κάνει την αναγωγή της έννοιας του περιορισμένου πολέμου στο θαλάσσιο χώρο και τις ναυτικές επιχειρήσεις, ο Κόρμπετ παραθέτει αρχικά τον διαχωρισμό του Κλάουζεβιτς, που διακρίνει πολέμους με σκοπό περιορισμένο ή απεριόριστο. Η ταξινόμηση βασίζεται τόσο στην υλική φύση του αντικειμενικού σκοπού, όσο και σε ηθικές διαστάσεις⁸⁶. Αυτό που έχει σημασία για έναν πόλεμο είναι αν πρόκειται για θετικό ή αρνητικό πόλεμο, όχι τόσο το αν ο πόλεμος διεξαγόταν για να διεκδικήσει ο επιτιθέμενος δικαιώματα, να βοηθήσει ένα σύμμαχο ή να κατακτήσει έδαφος.

Σύμφωνα με τη θεωρία του Κλάουζεβιτς, το αν ο πόλεμος θα είναι περιορισμένος ή απεριόριστος επηρεάζει άμεσα τα μέσα που θα κινητοποιήσουμε για τη διεξαγωγή του. Όσο πιο

⁸⁴ Ibid., σ.138

⁸⁵ Ibid., σ.139

⁸⁶ Ibid., σ.36

περιορισμένος ο πόλεμος, τόσο λιγότερα μέσα θέτουμε σε χρήση, και άρα απαιτούμε λιγότερες θυσίες και μικρότερο βαθμό αντίστασης από τον αντίπαλο. Αυτή η αναλογία έχει ως αποτέλεσμα την ύπαρξη πολέμων διαφόρων ειδών, από πολέμους ολοκληρωτικής καταστροφής των εχθρικών ενόπλων δυνάμεων μέχρι πολέμους όπου το παν είναι η παρατήρηση των κινήσεων του αντιπάλου. Παρόλα αυτά, ο Κλάουζεβιτς διαπίστωσε ότι ο διαχωρισμός αυτός συμβάδιζε με τη σύγκλιση όλων των πολέμων στη μορφή του «απόλυτου πολέμου», οπότε όσοι πόλεμοι αποτύγγαναν θεωρούνταν ατελείς.

Έπρεπε λοιπόν να ορίσει τους δύο πόλους κατηγοριοποίησης ξανά, αυτή τη φορά λαμβάνοντας υπόψη το όριο, πέρα από το οποίο η συνέχιση των δράσεων σε έναν πόλεμο θα ήταν σωστή ή λανθασμένη επιλογή. Στον περιορισμένο πόλεμο το όριο θα ήταν στενό, οπότε θα ήταν λάθος να εξαντλείται η ορμητικότητα πέρα από αυτό, προτού φτάσει ο επιτιθέμενος στο μέγιστο της προσπάθειάς του. Στον απεριόριστο, τα περιθώρια προτού κριθεί απαραίτητη η εγκατάλειψη της προσπάθειας είναι πολύ ευρύτερα.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα πολέμου που διαφαινόταν περιορισμένος για μια εκ των εμπλεκόμενων πλευρών ήταν ο Ρωσοϊαπωνικός Πόλεμος⁸⁷. Ο σκοπός του πολέμου ήταν περιορισμένος, δηλαδή η κατοχύρωση εδαφικών διεκδικήσεων που δεν ανήκαν ούτε στη μια πλευρά ούτε στην άλλη. Ως εκ τούτου, η βούληση των εμπόλεμων εθνών υπαγόρευε το βάθος της εμπλοκής, και η μια χώρα εγκατέλειψε το εγχείρημα πολύ πριν εξουθενωθεί, αφού το κόστος της σύγκρουσης υπερέβαινε την αξία που θα αποκτιόταν με την επίτευξη του σκοπού.

Σε επίπεδο κόστους, η διεξαγωγή ενός απεριόριστου πολέμου εξαρτάται από τον καθορισμό ενός αντικειμενικού σκοπού που απαιτεί προσπάθεια με μεγάλο κόστος, όπως είναι η καταστροφή των εχθρικών ενόπλων δυνάμεων. Σε έναν περιορισμένο πόλεμο, ακόμη και έχει θετικό σκοπό, αυτή η δέσμευση δεν είναι αναγκαία. Δημιουργείται σε αυτό το σημείο διάκριση και για τα είδη των αντικειμενικών σκοπών, που μπορεί να είναι γεωγραφικοί ή εδαφικοί, και καταστρεπτικοί ή αποδιοργανωτικοί για τον αντίπαλο. Από τη διάκριση των σκοπών προκύπτει η διάκριση για τη φύση των πολέμων: υπάρχουν αυτοί που αποσκοπούν στην υποταγή του αντιπάλου και την εξουδετέρωση των μηχανισμών της πολεμικής του προσπάθειας, και αυτοί

⁸⁷ Ibid., σ.38

που στοχεύουν στην κατάληψη εδαφών που είτε θα μονιμοποιηθεί είτε θα τα καταστήσει αντικείμενο προς ανταλλαγή γύρω από το τραπέζι των διαπραγματεύσεων.

Γενικότερα, στην περίπτωση του ναυτικού πολέμου ο χαρακτήρας προσεγγίζει συνήθως αυτόν του περιορισμένου. Πολλές επιχειρήσεις λαμβάνουν χώρα μακριά από τα μητροπολιτικά ύδατα για σκοπό που δε σχετίζεται με τα οικεία εδάφη ή τη διατήρηση μιας δεδομένης μορφής διακυβέρνησης, συνήθως στοχεύοντας στην απόκτηση εδαφικών ή άλλων οφελών σε απομακρυσμένους τόπους.

1.4: Η επιρροή των τριών μεγάλων ναυτικών συνθηκών του Μεσοπολέμου πάνω στα σκάφη επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος

Αν το έργο του Κόρμπετ ήταν για το σχεδιασμό και τη χρήση των σκαφών επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος των περιόδων του Μεσοπολέμου και του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου ο θεωρητικός γνώμονας, τότε οι τρεις μεγάλες ναυτικές συνθήκες που υπογράφηκαν μεταξύ του 1922 και του 1936 ήταν ο νομικός. Οι συμβάσεις της Ουάσινγκτον του 1922, και του Λονδίνου του 1930 και του 1936 έθεσαν αυστηρούς νομικούς περιορισμούς στον εξοπλισμό που μπορούσε να διατηρηθεί και που χρονολογούνταν από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, στον εξοπλισμό που μπορούσε να κατασκευαστεί εξ αρχής και σε αυτόν που έπρεπε να καταστραφεί.

Επίσης, τα τρία αυτά συμβατικά κείμενα όρισαν με σαφήνεια χαρακτηρισμούς πλοίων και οπλισμών που επιτρεπόταν η κατασκευή και χρήση τους, καταγράφοντας παράλληλα και ρητές απαγορεύσεις. Από τις συνθήκες αυτές αντλήθηκαν νομικοί ορισμοί για το τι συνιστά ένα σκάφος επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος (capital ship), τι διαχωρίζει ένα βαρύ από ένα ελαφρύ καταδρομικό, ποια είναι τα αναγνωρισμένα διαμετρήματα πυροβόλων και μέχρι ποιο όριο μπορούσαν να κατασκευαστούν.

1.4.1: Η Συνθήκη Περιορισμού Εξοπλισμών της Ουάσινγκτον, 1922

Η Συνθήκη Περιορισμού Εξοπλισμών του 1922 ήταν το αποτέλεσμα των εργασιών της ομώνυμης συνόδου που έλαβε χώρα στην Ουάσινγκτον, από τις 21 Νοεμβρίου του 1921 ως τις 6 Φεβρουαρίου 1922, οπότε και υπογράφηκε το τελικό κείμενο της συνθήκης. Τα

συμβαλλόμενα μέρη περιλάμβαναν τις χώρες που είχαν συμμαχήσει κατά των Κεντρικών Δυνάμεων στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, δηλαδή τις ΗΠΑ, τη Μεγάλη Βρετανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ιαπωνία. Σκοπός της συνόδου και του κειμένου που αυτή δημιούργησε ήταν ο περιορισμός των ναυτικών εξοπλισμών των συμβαλλόμενων μερών, κάτι που δηλώνεται στο άρθρο 1 της συνθήκης.

Το άρθρο 2 υπαγόρευε τη διατήρηση των σκαφών μεγάλου εκτόπισματος από τα συμβαλλόμενα μέρη, με τα επιτρεπόμενα πλοία να κατονομάζονται στο κεφάλαιο 2 του κειμένου. Πλοία που δεν αναφέρονταν στο κεφάλαιο 2 και βρίσκονταν υπό κατασκευή ή είχαν ολοκληρωθεί θα έπρεπε να διαλυθούν. Ωστόσο, ευνοϊκές διατάξεις επέτρεπαν στις ΗΠΑ να ολοκληρώσει την κατασκευή των πλοίων της κλάσης *Γουέστ Βιρτζίνια (West Virginia)*, δεσμεύονταν όμως να διαλύσουν τα θωρηκτά *Βόρεια Ντακότα (North Dakota)* και *Ντελαγουέρ (Delaware)*. Στη Μεγάλη Βρετανία επιτρεπόταν να κατασκευάσει 2 συμπληρωματικά θωρηκτά με βάρος μέχρι 35000 τόνους έκαστο, δεσμευόμενη να διαλύσει σε αντιστάθμισμα τα παλιά ντρέντνοτ *Θάντερερ (Thunderer)*, *Βασιλέας Γεώργιος Ε΄ (King George V)*, *Αίαξ (Ajax)* και *Σεντούριον (Centurion)*.

Το άρθρο 3 αναφερόταν στην διακοπή των προγραμμάτων κατασκευής μεγάλων σκαφών από τα συμβαλλόμενα μέρη, ενώ το άρθρο 4 είχε μεγάλη βαρύτητα, καθώς αποσαφήνιζε το μέγιστο τονάζ των μεγάλων σκαφών για κάθε στόλο. Οι ΗΠΑ και η Μεγάλη Βρετανία είχαν όριο 525 χιλιάδων τόνων, η Γαλλία και η Ιταλία 175 χιλιάδων, και η Ιαπωνία 315 χιλιάδων. Το μέγιστο εκτόπισμα ανά σκάφος δεν επιτρεπόταν να ξεπερνά τους 35000 τόνους, σύμφωνα με το άρθρο 5. Το δε άρθρο 6 όριζε ως μέγιστο διαμέτρημα των πυροβόλων στα θωρηκτά τις 16 ίντσες (406 χιλιοστά).

Στη συνέχεια, η συνθήκη περιλάμβανε σειρά διατάξεων που αφορούσαν τον ανερχόμενο κατά το Μεσοπόλεμο τύπο σκάφους με μεγάλο εκτόπισμα, τα αεροπλανοφόρα. Το άρθρο 7 όριζε το μέγιστο τονάζ των αεροπλανοφόρων που αντιστοιχούσαν σε κάθε χώρα, με τις ΗΠΑ και τη Μεγάλη Βρετανία να δικαιούνται 135 χιλιάδες τόνους, τη Γαλλία και την Ιταλία 60 χιλιάδες, και την Ιαπωνία 81 χιλιάδες. Το άρθρο 8 φανερώνει ότι η πολεμική ναυσιπλοΐα βρισκόταν ακόμη στα σπάργανα σε ότι αφορούσε τα αεροπλανοφόρα, καθώς χαρακτήριζε το αναγραφόμενο

τονάζ ως πειραματικό και πιθανό να μεταβληθεί. Το άρθρο 9 έθετε ως μέγιστο εκτόπισμα για κάθε αεροπλανοφόρο τους 27 χιλιάδες τόνους, καθιστώντας τον τύπο ελαφρύτερο από τα θωρηκτά. Το άρθρο 10 όριζε ως μέγιστο διαμέτρημα των πυροβόλων του δευτερεύοντος οπλισμού των αεροπλανοφόρων τις 8 ίντσες (203 χιλιοστά).

Ακολούθως, η Συνθήκη περιλάμβανε άρθρα που αφορούσαν σκάφη μικρότερου μεγέθους, όπως τα καταδρομικά και τα αντιτορπιλικά, παράκτια οχυρωματικά έργα και ναυτικές βάσεις. Το δεύτερο μέρος της Συνθήκης προσδιόριζε τις λεπτομέρειες των διαδικασιών διάλυσης ή εκούσιας βύθισης των σκαφών από τα οποία έπρεπε να απαλλαχθεί κάθε χώρα, καθώς και το ποιες ζωτικές λειτουργίες ενός σκάφους έπρεπε να πληρούν τις προϋποθέσεις για να μην οδηγηθεί σε διάλυση. Το τρίτο μέρος αφιερωνόταν στους κανονισμούς αντικατάστασης των απολεσθέντων πλοίων.

Ενδιαφέρον παρουσίαζε το τέταρτο μέρος της Συνθήκης, που παρέθετε νομικούς ορισμούς για τον τύπο και τις προδιαγραφές των πλοίων. Συγκεκριμένα, ως σκάφος επιφανείας μεγάλου εκτοπίσματος ή capital ship οριζόταν κάθε πλοίο που δεν ήταν αεροπλανοφόρο, ξεπερνούσε σε εκτόπισμα τους 10 χιλιάδες τόνους και διέθετε οπλισμό με πυροβόλα μεγαλύτερα των 8 ιντσών (203 χιλιοστών). Ως αεροπλανοφόρο οριζόταν κάθε σκάφος με εκτόπισμα μεγαλύτερο των 10 χιλιάδων τόνων, και με κατασκευαστικά χαρακτηριστικά που να επιτρέπουν την μεταφορά αεροσκαφών, καθώς και την απονήωση από αυτό και την προσνήωση σε αυτό.

Τέλος, τα άρθρα 21 και 22 περιείχαν ρήτρες που κάλυπταν το ενδεχόμενο να εκφράσει επιφυλάξεις επί του κειμένου της Συνθήκης κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη, και την δυνατότητα παύσης των υποχρεώσεων ενός μέρους που απορρέουν από το κείμενο, αν το μέρος αυτό εμπλεκόταν σε πόλεμο που να απειλεί την εθνική του ασφάλεια.

1.4.2: Η Διεθνής Συνθήκη για τον Περιορισμό και τη Μείωση Ναυτικών Οπλισμών του 1930

Η 1^η Ναυτική Συνθήκη του Λονδίνου αποτελούσε φυσική συνέχεια των εργασιών και του συμβατικού κειμένου της Ουάσινγκτον, και υπογράφηκε στις 22 Απριλίου 1930. Συμβαλλόμενα

μέρη παρέμειναν τα ίδια, ωστόσο το προοίμιο της συνθήκης περιέγραφε ως απώτερο σκοπό της «την αποτροπή των κινδύνων και τη μείωση των βαρών που επιφέρει η κούρσα εξοπλισμών».

Από το πρώτο κιάλας άρθρο, η Συνθήκη εντυπωσίαζε, υποχρεώνοντας τα συμβαλλόμενα μέρη να απεμπολήσουν τα δικαιώματα κατασκευής και ολοκλήρωσης πλοίων για το χρονικό διάστημα μεταξύ 1931 και 1936 που όριζε η Συνθήκη της Ουάσινγκτον, με μόνη εξαίρεση την Γαλλία και την Ιταλία, στις οποίες επιτράπηκε να ολοκληρώσουν το κατασκευαστικό πλάνο τους για την τριετία 1927-1929. Το άρθρο 2 κατονόμαζε παρωχημένα πλοία που έπρεπε να διαλύσουν οι 3 ισχυρότερες συμβαλλόμενες χώρες (ΗΠΑ-Μεγάλη Βρετανία-Ιαπωνία), με μόνη εξαίρεση τη διατήρηση περιορισμένου αριθμού τέτοιων σκαφών ως εκπαιδευτικά.

Το άρθρο 3 διεύρυνε τον νομικό ορισμό του αεροπλανοφόρου, καθιστώντας τον παράλληλα πιο ακριβή. Πλέον, σύμφωνα με την παράγραφο 1, αεροπλανοφόρα θεωρούνταν τα πολεμικά πλοία που πληρούσαν τις προδιαγραφές της Συνθήκης της Ουάσινγκτον, χωρίς όμως τον περιορισμό εκτόπισματος στους 10 χιλιάδες τόνους, κάτι που σήμαινε ότι ήταν δυνατό να δημιουργηθούν μεγαλύτερα, ισχυρότερα αεροπλανοφόρα. Επίσης, η παράγραφος 2 έκανε σαφές ότι η τροποποίηση σε κατάστρωμα θωρηκτού, καταδρομικού ή οποιουδήποτε άλλου πλοίου, που του επέτρεπε να μεταφέρει και να χρησιμοποιεί αεροσκάφη, δεν το καθιστούσε αεροπλανοφόρο. Άλλωστε, η παράγραφος 3 απαγόρευε τέτοιου είδους τροποποιήσεις σε οποιοδήποτε σκάφος είχε ολοκληρωθεί πριν την 1^η Απριλίου 1930.

Μετά από εκτενή άρθρα που αφορούσαν τα υποβρύχια και τα μικρότερα σκάφη των εθνικών στόλων, το άρθρο 10 υποχρέωνε τα συμβαλλόμενα μέρη να κοινοποιούν το ένα στο άλλο πληροφορίες σχετικά με τη ναυπήγηση νέων βαριών πλοίων. Αυτές οι πληροφορίες περιλάμβαναν, μεταξύ άλλων, τον τύπο του σκάφους, το εκτόπισμα, τις διαστάσεις, το μεγαλύτερο σε διαμέτρημα πυροβόλο του οπλισμού, καθώς και τις ημερομηνίες έναρξης και ολοκλήρωσης της κατασκευής.

Η πρώτη ενότητα του Παραρτήματος 1 καθόριζε ομάδες παλαιότητας σκαφών ανάλογα με τη χρονολογία ολοκλήρωσης κατασκευής. Από αυτή την ενότητα απέρρεαν οι επόμενες, που ανέλυαν λεπτομερώς ποια σκάφη προορίζονταν για διάλυση, χρήση ως πλωτοί στόχοι ή πλωτές φυλακές, και πώς έπρεπε να αποσυναρμολογηθούν επιμέρους στοιχεία του εξοπλισμού κάθε

πλοίου, όπως τα πυροβόλα, οι θέσεις αντιαεροπορικής άμυνας, οι δομές του καταστρώματος, το μηχανοστάσιο κ.τ.λ.

1.4.3: Η Συνθήκη για τον Περιορισμό των Ναυτικών Εξοπλισμών του 1936

Η 2^η Ναυτική Συνθήκη του Λονδίνου αποτέλεσε το επιστέγασμα των βάσεων που είχαν θέσει οι δύο προηγούμενες ναυτικές συμβάσεις, και υπογράφηκε στις 25 Μαρτίου του 1936. Από τα συμβαλλόμενα μέρη απουσίαζαν αυτή τη φορά η Ιταλία και η Ιαπωνία, όπου τα νέα καθεστώτα είχαν στραφεί προς τη Γερμανία του Αδόλφου Χίτλερ σε αναζήτηση συμμάχου.

Στο δεύτερο άρθρο του πρώτου μέρους της, η συνθήκη διαφοροποιήθηκε από τις προηγούμενες, χαρακτηρίζοντας ως *capital ships* τόσο τα γνωστά, βαριά πλοία όπως τα θωρηκτά, που ξεπερνούσαν τους 10 χιλιάδες τόνους σε εκτόπισμα και τις 8 ίντσες (203 χιλιοστά) σε διαμέτρημα πυροβόλων, όσο και τα μικρότερα σκάφη με εκτόπισμα 8 χιλιάδων τόνων και κάτω, και παρόμοιο οπλισμό, δηλαδή εν ολίγοις τα βαριά καταδρομικά. Ακολούθως, στην κατηγορία των αεροπλανοφόρων προστέθηκαν, εκτός από τα καθιερωμένα σκάφη με αεροδιάδρομο, και αυτά που δεν διέθεταν τέτοια τροποποίηση, δηλαδή φορτηγίδες υδροπλάνων.

Το άρθρο 2 του δεύτερου μέρους της συνθήκης απαγόρευε την απόκτηση πλοίων από τα συμβαλλόμενα μέρη που ξεπερνούσαν τις καθορισμένες από το κείμενο διαστάσεις, ενώ το άρθρο 3 απαγόρευε ο πρωτότυπος οπλισμός ενός πλοίου, αλλά και αυτός που μπορούσε να προσαρμοστεί σε αυτό κατά τις εργασίες αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού, να ξεπερνά το διαμέτρημα που είχε οριστεί για τη ναυπήγηση μιας κλάσης σκαφών βάσει των προηγούμενων συνθηκών.

Ίσως το σημαντικότερο σημείο στη διατύπωση της Συνθήκης είναι το άρθρο 4 του δεύτερου μέρους. Αυτό υπαγόρευε το αυστηρό όριο των 14 ιντσών (356 χιλιοστών) για το διαμέτρημα των πυροβόλων στα μεγαλύτερα πλοία των συμβαλλόμενων μερών όχι μόνο της παρούσας συνθήκης, αλλά και όσων υπέγραψαν τις προηγούμενες. Σε περίπτωση που κάποια χώρα (ή χώρες) δε συμμορφωνόταν με τη διάταξη αυτή το αργότερο μέχρι την 1^η Απριλίου 1937, οι υπόλοιποι υπογράψαντες είχαν το δικαίωμα εντατικοποίησης της κατασκευής οπλισμού,

αυξάνοντας το διαμέτρημα στις 16 ίντσες (406 χιλιοστά). Η διατύπωση αυτή δεν ήταν τίποτα λιγότερο από μια ρήτρα κλιμάκωσης. Αυτό ακριβώς συνέβη: η Ιταλία και η Ιαπωνία προσχώρησαν στις δυνάμεις του Άξονα στα μέσα της δεκαετίας του 1930, δεν συμμορφώθηκαν με το άρθρο 4 και ώθησαν τη Βρετανία, τις ΗΠΑ και τη Γαλλία να κατασκευάσουν όχι μόνο πυροβόλα μεγαλύτερου διαμετρήματος, αλλά και ολοκαίνουριες κλάσεις θωρηκτών για να αποτρέψουν κάθε είδους απειλή προς την εθνική τους ασφάλεια. Ωστόσο, υπέστησαν 3 σημαντικούς περιορισμούς. Δεν θα μπορούσαν να ξεκινήσουν την κατασκευή σκαφών με εκτόπισμα μικρότερο των 17500 τόνων, ή με πυροβόλα μικρότερα των 10 ιντσών (254 χιλιοστών) πριν την 1^η Ιανουαρίου 1943, καθώς και να διαθέτουν αεροπλανοφόρα που να υπερβαίνουν τους 23 χιλιάδες τόνους. Όλοι αυτοί οι περιορισμοί κατέληξαν άτοποι με το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Το καθεστώς αλληλοπληροφόρησης των συμβαλλόμενων δυνάμεων αναφορικά με τα ναυπηγούμενα σκάφη παρέμεινε αναλλοίωτο.

1.5: Οι κλάσεις των θωρηκτών που προέκυψαν μέσα από την προσέγγιση του Κόρμπετ και τις μεγάλες ναυτικές συνθήκες

Έχοντας υπόψη την επισκόπηση των θεωρητικών αρχών του Κόρμπετ και τους νομικούς περιορισμούς των 3 ναυτικών συνθηκών, μπορούμε να δούμε αναλυτικά τις κλάσεις θωρηκτών που κατασκεύασαν ή εκσυγχρόνισαν στο Μεσοπόλεμο και στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι μεγάλες ναυτικές δυνάμεις της υφηγλίου. Το ζητούμενο ήταν η ανάπτυξη σκαφών που να μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της συγκέντρωσης και διαίρεσης των δυνάμεων, να διαθέτουν ταχύτητα και ευελιξία, να μπορούν να πραγματοποιούν αποκλεισμό, και πάνω από όλα να είναι σε θέση να εξασφαλίσουν και να διατηρήσουν το θαλάσσιο έλεγχο. Τα δεδομένα ήταν τα σχεδιαστικά όρια που επέβαλλαν οι συνθήκες. Κάθε χώρα προσέγγισε την πρόκληση διαφορετικά, όμως στον πυρήνα της η διαδικασία δεν ήταν τίποτε περισσότερο από μια ακόμη φρενήρη κούρσα εξέλιξης των ναυτικών εξοπλισμών.

Αρχικά, η Γαλλία διένυσε μεγάλο μέρος του Μεσοπολέμου χρησιμοποιώντας παλιά ντρέντνοτ του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, τα περισσότερα από τα οποία κατέληξαν σε σταθμούς αποσυναρμολόγησης. Κράτησε όμως τα 3 σκάφη της κλάσης *Προβάνς (Provence)*, και

κατασκεύασε τη διετία 1937-1938 δύο πλοία της κλάσης *Δουνκέρκη (Dunkerque)*, που ισορροπούσαν στο όριο μεταξύ θωρηκτού και καταδρομικού μάχης. Μόλις το 1940 κατόρθωσε να ολοκληρώσει τα ταχύτατα θωρηκτά κλάσης *Ρισελιέ (Richelieu)*, που όμως δεν συνέβαλλαν επιτυχώς στην απώθηση των γερμανικών ναυτικών δυνάμεων. Πολλά από τα σκάφη των 3 κλάσεων βρέθηκαν στο Μέρς-ελ-Κεμπέρ, όπου είχαν αγκυροβολήσει υπό γερμανική επιτήρηση, και υπέστησαν το βρετανικό βομβαρδισμό τον Ιούλιο του 1940, αφού η βρετανική στρατιωτική ηγεσία δεν επιθυμούσε να βρεθούν τόσο ικανά πλοία στα χέρια των Γερμανών. Η μόνη σημαντική απώλεια των Γάλλων στο Μέρς-ελ-Κεμπέρ ήταν η βύθιση του θωρηκτού *Βρετάνη (Bretagne)* της κλάσης *Προβάνς*.

Η Γερμανία διέθετε ως το 1930 μόνο δύο θωρηκτά της κλάσης *Ντόιτσαντ*, τα οποία ήταν σχεδιασμένα και κατασκευασμένα πριν την εποχή του *Ντρέντνοτ*. Τα *Σλέσιεν* και *Σλέσβιγκ-Χόλσταϊν* είχαν επιτραπεί να παραμείνουν υπό τον έλεγχο της Γερμανίας, και δη της Δημοκρατίας της Βαϊμάρης αμέσως μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, σε ρόλο εκπαιδευτικών πλοίων και πλωτών βάσεων πυροβολικού για παράκτια άμυνα. Τα πρώτα πραγματικά νέα σκάφη που σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν στη μεσοπολεμική Γερμανία ήταν τα δύο βαριά θωρηκτά της κλάσης *Μπίσμαρκ (Bismarck)* που ολοκληρώθηκαν το 1940, με τον εντυπωσιακό οπλισμό πυροβόλων 381 χιλιοστών, και τα δύο θωρηκτά «τσέπης» της κλάσης *Σάρνχορστ (Scharnhorst)*, που ολοκληρώθηκαν το 1939, με πυροβόλα 280 χιλιοστών.

Η Ιταλία του Μεσοπολέμου διέθετε 5 θωρηκτά που είχαν κατασκευαστεί ενώ μαινόταν ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, και ανήκαν στη μεικτή κλάση *Κόμης Καβούρ/Κάιο Ντουίλιο (Conte di Cavour/Caio Duilio)*. Αυτά εκσυγχρονίστηκαν πλήρως το 1930, και προορίζονταν για αμυντική δράση κοντά στις ιταλικές ακτές. Η αιχμή του δόρατος για το ιταλικό ναυτικό ήταν τα τρία θωρηκτά της κλάσης *Λιτόριο (Littorio)*, που κατασκευάστηκαν την περίοδο 1940-1942, και θύμιζαν αρκετά σε παρουσιαστικό αλλά και στον οπλισμό (με πυροβόλα 381 χιλιοστών) την κλάση *Μπίσμαρκ*. Καθ' όλη τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, τα ιταλικά θωρηκτά συγκρούστηκαν με τον μεσογειακό στόλο της Μεγάλης Βρετανίας υπό τον ναύαρχο Κάνινγκχαμ (Cunningham), σε βάνουσσες ναυμαχίες όπως αυτή του Ταΐναρου, στις 27-29 Μαρτίου 1941.

Παράλληλα, η Ιαπωνία διέθετε πολυάριθμες κλάσεις θωρηκτών μέχρι και το 1921. Οι παλιότερες ήταν οι κλάσεις *Κόνγκο* (*Kongo*, με 4 σκάφη), *Φούσο* (*Fuso*, με 2 σκάφη) και *Ίσε* (*Ise*, με 2 σκάφη επίσης), που υπηρετούσαν ήδη από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η κλάση Κόνγκο ξεκίνησε την ναυτική της πορεία ως καταδρομικά μάχης βρετανικής σχεδίασης, όμως εκσυγχρονίστηκε από κοινού με τις βαρύτερες κλάσεις Φούσο και Ίσε, προκειμένου να μετατραπούν όλες σε γρήγορα θωρηκτά που θα μπορούσαν να δρουν στα μήκη και τα πλάτη του Ειρηνικού. Όλα ήταν εξοπλισμένα με πυροβόλα 14 ιντσών (356 χιλιοστών) και η μέγιστη ταχύτητά τους ξεπερνούσε τους 25 κόμβους (46.3 χλμ./ώρα). Εξέλιξη των παλαιότερων θωρηκτών ήταν αυτά της κλάσης *Ναγκάτο* (*Nagato*), που κατασκευάστηκαν τη διετία 1920-1921 και εξοπλίστηκαν με πυροβόλα 16 ιντσών (406 χιλιοστών), καθώς προϋπήρχαν των περιορισμών της Συνθήκης της Ουάσινγκτον. Παρέμειναν τα ισχυρότερα ιαπωνικά σκάφη μέχρι τη δημιουργία των 2 γιγάντων της κλάσης *Γιαμάτο* (*Yamato*) το 1941-1942, που ξεπερνούσαν κάθε προηγούμενο, τόσο στην ανθεκτικότητα της θωράκισής τους όσο και στο οπλοστάσιό τους, με διαμέτρημα-ρεκόρ 18.1 ιντσών (460 χιλιοστών).

Η Βρετανία διέθετε κατά το Μεσοπόλεμο και αμέσως μετά την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου έναν στόλο εξίσου μεγαλειώδη με αυτόν που είχε συγκροτήσει στον Α΄ Παγκόσμιο. Παλαιότερα ντρέντοτ των κλάσεων *Βασίλισσα Ελισάβετ* (*Queen Elizabeth*) και *Ριβέντζ* (*Revenge*) παρέμειναν σε ενεργό υπηρεσία, μαζί με νεότερα σχέδια όπως η ιδιόμορφη διμελής κλάση *Νέλσον* (*Nelson*) του 1927, που συγκέντρωνε όλους τους πυργίσκους των πυροβόλων στην πλώρη, και η πενταμελής κλάση *Βασιλέας Γεώργιος Ε΄* (*King George V*) του 1940-1942, που εξοπλιζόταν με μια μεικτή διάταξη πυργίσκων με 2 ή 4 κάννες. Περίοπτη θέση στο βρετανικό στόλο, αν και δεν ήταν θωρηκτό αλλά βαρύ καταδρομικό μάχης, κατείχε το *Χούντ* (*Hood*), το οποίο ήταν το καμάρι όχι μόνο του Ναυαρχείου αλλά και σύσσωμου του βρετανικού λαού. Όπως θα αναφερθεί αναλυτικότερα στο κεφάλαιο των περιπτώσιολογικών μελετών, η απώλειά του τον Μάιο του 1941, μετά από σύντομη ναυμαχία με το θωρηκτό *Μπίσμαρκ* και το καταδρομικό *Πρίγκηπας Ευγένιος*, ήταν ένα σημαντικό πλήγμα για το κύρος του Βασιλικού Ναυτικού και το ηθικό των Βρετανών.

Τέλος, το ναυτικό των ΗΠΑ μπορούσε να διακριθεί σε δύο σχολές σκέψης αναφορικά με το σχεδιασμό των θωρηκτών του. Η πρώτη σχολή περιλάμβανε τα λεγόμενα «κανονικά» ή

«πρότυπα θωρηκτά» (standard battleships), που ανάγονταν στην περίοδο του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και των ετών που ακολούθησαν τη λήξη του (περίπου από το 1912 ως το 1921). Η φιλοσοφία σχεδιασμού τους ακολουθούσε το ντρέντνοτ, και η θωράκισή τους βασιζόταν στο σχήμα «όλα ή τίποτα», που προστάτευε απόλυτα τα ζωτικά σημεία του κύτους (π.χ. καυστήρες, μηχανοστάσιο, αποθήκες πυρομαχικών) και παρέλειπε να θωρακίσει τα άκρα του πλοίου, που δεν ήταν κρίσιμα. Στην κατηγορία των «κανονικών θωρηκτών» κατατάσσονταν οι κλάσεις *Γουαϊόμινγκ*, *Νέα Υόρκη*, *Νεβάδα*, *Πενσυλβάνια*, *Νέο Μεξικό*, *Τενεσί* και *Κολοράντο*. Η δεύτερη σχολή σχεδιασμού ήταν απόρροια της παραβίασης της ρήτρας κλιμάκωσης της Συνθήκης του Λονδίνου του 1936 από την Ιαπωνία και την Ιταλία. Οι ΗΠΑ ενεργοποίησαν το δικαίωμα που τους έδινε το άρθρο 4 για δημιουργία πλοίων με πυροβόλα διαμετρήματος 406 χιλιοστών και άνω, και κατασκεύασαν τις κλάσεις *Βόρεια Καρολίνα* το 1941, *Νότια Ντακότα* το 1942 και *Άιοβα* το 1943-1944. Τα σκάφη αυτών των κλάσεων ήταν το κύκνειο άσμα της ναυπήγησης θωρηκτών, και υπηρέτησαν μετά από εκτενείς τροποποιήσεις μέχρι και στον Πόλεμο του Κόλπου, τη δεκαετία του 1990. Ωστόσο, ήταν ξεκάθαρο ήδη από τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου πως το νέο μέτρο σύγκρισης της ναυτικής ισχύος θα ήταν πλέον το αεροπλανοφόρο, και θα αναλάμβανε τα ηνία των στόλων ανά τον κόσμο ως το μεγαλύτερο σκάφος επιφανείας. Στο κεφάλαιο που θα ακολουθήσει θα εξεταστούν διεξοδικά οι λόγοι υπεροχής του αεροπλανοφόρου έναντι του θωρηκτού.

Κεφάλαιο 2^ο: Η ιστορική εξέλιξη του αεροπλανοφόρου, τα χαρακτηριστικά του και οι επιχειρησιακές του δυνατότητες ως παράγοντες υπεροχής έναντι του θωρηκτού

2.1: Σύνομη ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη του αεροπλανοφόρου

Το επίτευγμα της πτήσης με κατασκευή βαρύτερη από τον αέρα από τους αδερφούς Ράιτ το 1903, κοντά στο Κίτυ Χώκ της Βόρειας Καρολίνας, άνοιξε νέους ορίζοντες για τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Ήταν αποκλειστικά θέμα χρόνου πριν το αεροπορικό εργαλείο μετατραπεί και σε όπλο. Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος έμεινε στην ιστορία όχι μόνο ως μια αιματηρότατη σειρά συγκρούσεων, αλλά και ως ο καθοριστικός πόλεμος που άλλαξε το πρόσωπο της μάχης σε ξηρά, θάλασσα και αέρα. Το βάπτισμα του πυρός για το αεροπλάνο σε συνθήκες μάχης πραγματοποιήθηκε πάνω από τα χαρακώματα, και δεν αποτελεί έκπληξη ότι την ίδια περίοδο, η ανθρώπινη περιέργεια και αναζήτηση της καινοτομίας «πάντρεψε» το πεδίο της ναυτικής στρατηγικής με τον πόλεμο στον αέρα.

Η αυγή της νέας αυτής προσέγγισης εντοπίζεται στο 1912, όταν η φορτηγίδα *Le Foudre* του γαλλικού ναυτικού πραγματοποίησε την πρώτη απονήωση υδροπλάνου. Το βρετανικό ναυτικό ακολούθησε τις εξελίξεις κατά πόδας, απονηώνοντας συστηματικά ικανό αριθμό αεροσκαφών από το καταδρομικό *Ερμής* το 1913, το οποίο είχε μετατραπεί ως ένα βαθμό για το σκοπό αυτό⁸⁸. Ωστόσο, το πρώτο πραγματικό αεροπλανοφόρο (αν και, βάσει του φορτίου του, θα έπρεπε να αποκαλείται «υδροπλανοφόρο») που δημιουργήθηκε εξ΄ αρχής για την πραγματοποίηση εναέριων επιχειρήσεων στη θάλασσα, ήταν το *Άρκ Ρόγιαλ* (*Ark Royal*).

Όταν ξεκίνησαν οι διαδικασίες δημιουργίας του κύτους του *Άρκ Ρόγιαλ*, ο σκοπός για τον οποίο προοριζόταν ήταν να είναι ακόμη ένα μεταγωγικό σε νηοπομπή ανεφοδιασμού. Τροποποιήσεις μηνών επέτρεψαν τη χρήση του εσωτερικού του κύτους ως χώρος αποθήκευσης υδροπλάνων. Αυτά ανυψώνονταν από εκεί με μια πολύπλοκη διάταξη γερανών, τοποθετούνταν σε ράγες τροχοδρόμησης στην πλώρη, και από εκεί απονηώνονταν για να επιχειρήσουν. Η επιστροφή στο σκάφος δεν ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί με προσνήωση στο κατάστρωμα.

⁸⁸ David Miller, *The Illustrated Directory of Warships*, σ.34

Αντ' αυτού, τα υδροπλάνα προσθαλασσώνονταν κοντά στο πλοίο, και ανυψώνονταν από το νερό με τη βοήθεια των ίδιων γερανών, ώστε να αποθηκευτούν και πάλι. Το *Άρκ Ρόγιαλ* δοκιμάστηκε στη μάχη, συμμετέχοντας στην εκστρατεία της Αντάντ στην ανατολική Μεσόγειο και επιχειρώντας στην περιοχή των Δαρδανελίων⁸⁹. Επέστρεψε στη Βρετανία το 1920, μετονομάστηκε σε Πήγασος το 1934 και εκπλήρωσε περιορισμένα καθήκοντα μέχρι και στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο⁹⁰.

Η επιτυχία του *Άρκ Ρόγιαλ* έπεισε το Βασιλικό Ναυτικό για τη δυναμική που μπορούσε να δώσει στη μάχη το αεροπλανοφόρο, καθώς και για τις προοπτικές που έκρυβε για το μέλλον. Ως εκ τούτου, η Μεγάλη Βρετανία βρέθηκε να είναι η μόνη κάτοχος αεροπλανοφόρων στο στόλο της κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, κατασκευάζοντας διαδοχικά τα *Φιούριους* (*Furious*) το 1917 και *Άργκους* (*Argus*) το 1918. Κανένα από τα δύο δεν είχε ξεκινήσει τη ζωή του αμιγώς ως αεροπλανοφόρο, όμως και τα δύο θύμιζαν πολύ την κλασική εικόνα που έχει κανείς σχετικά με τα αεροπλανοφόρα σήμερα: το επίμηκες σκαρί, με τα καταστρώματα στάθμευσης και τον διάδρομο απονηώσεων/προσνηώσεων στην κορυφή. Το *Φιούριους* προοριζόταν αρχικά να κατασκευαστεί ως ελαφρύ καταδρομικό μάχης⁹¹, ενώ το *Άργκους* σχεδιαζόταν ως υπερωκεάνειο⁹². Η χρήση τους ήταν σχετικά περιορισμένη μέχρι και το 1918, όμως εκσυγχρονίστηκαν το 1925 και συμμετείχαν στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η Βρετανία εξακολουθούσε να κατέχει τα πρωτεία στην κατασκευή αεροπλανοφόρων μετά τη λήξη του Μεγάλου Πολέμου. Το 1922, οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία προστέθηκαν στη λίστα των ναυτικών δυνάμεων που διέθεταν αεροπλανοφόρα, με την κατασκευή του *Λάνγκλεϊ* (*Langley*)⁹³ και του *Χόσο* (*Hosho*)⁹⁴ αντίστοιχα. Ως τα πρώτα αεροπλανοφόρα των δύο στόλων, δεν ξέφυγαν και αυτά από τον κανόνα των πρώτων βρετανικών σκαφών: και τα δύο μετατράπηκαν σε πολεμικά πλοία από το κύτος φορτηγών καυσίμων.

⁸⁹ David Miller, *The Illustrated Directory of Warships*, σ.35

⁹⁰ Ibid., σ.35

⁹¹ Ibid., σ.36

⁹² Ibid., σ.34

⁹³ Ibid., σ.58

⁹⁴ Ibid., σ.18

Τόσο το αμερικανικό όσο και το ιαπωνικό ναυτικό αύξησαν από το 1922 και έπειτα τον αριθμό των αεροπλανοφόρων τους, κατασκευάζοντας κλάσεις περισσότερων σκαφών. Με πιο συντηρητικούς ρυθμούς ανέπτυξε το Βασιλικό Ναυτικό τη δύναμη αεροπλανοφόρων της Βρετανίας στον Ατλαντικό. Σε αρκετές περιπτώσεις, το τελικό αποτέλεσμα βασιζόταν σε κάποιο σχεδιασμό που προοριζόταν για καταδρομικό ή καταδρομικό μάχης, κάτι που προσέδιδε στα αεροπλανοφόρα θωράκιση. Η σταδιακή εξέλιξη του αεροπλανοφόρου ως σκάφος συνοδεύτηκε από την εξέλιξη των αεροσκαφών. Τα ελαφριά διπλάνα ή τριπλάνα με την υφασμάτινη ή ξύλινη επένδυση του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και των αρχών του Μεσοπολέμου έδωσαν τη θέση τους σε μονοπλάνα πλήρως μεταλλικής κατασκευής, που τα καθιστούσε ταχύτερα, ανθεκτικότερα, πιο ευέλικτα και με μεγαλύτερη εμβέλεια δράσης.

Μέχρι και το ξέσπασμα του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, τα αεροπλανοφόρα είχαν διαχωριστεί σε κατηγορίες. Τα μεγαλύτερα σε μέγεθος, που διέθεταν πολλαπλά σμήνη αεροσκαφών για κάθε επιθετικό ρόλο, ονομάστηκαν «αεροπλανοφόρα στόλου» (fleet carriers), όπως αυτά της κλάσης *Λέξινγκτον (Lexington)*, *Ρέιντζερ (Ranger)* και *Γιόρκταουν (Yorktown)*⁹⁵. Γύρω από τις πλωτές αυτές αεροπορικές βάσεις δομούνταν στολίσκοι σκαφών όλων των μεγεθών (καταδρομικά, αντιτορπιλικά, ναρκοθετικά/ναρκαλιευτικά κ.ο.κ.), που συναποτελούσαν μια δύναμη κρούσης (strike force). Η αμέσως επόμενη κατηγορία ήταν αυτή των ελαφρών αεροπλανοφόρων (light carriers), όπως αυτά της κλάσης *Ιντεπέντενς (Independence)*⁹⁶. Η ονομασία τους, από την οποία απέρρευε ο πιο περιορισμένος ρόλος τους, προερχόταν από το γεγονός ότι κατασκευάζονταν με βάση το κύτος ελαφρών καταδρομικών, και σαφώς διέθεταν μικρότερο αριθμό αεροσκαφών. Η τελευταία υποκατηγορία ήταν αυτή των αεροπλανοφόρων συνοδείας (escort carriers), όπως το βρετανικό *Καμπάνια (Campania)*⁹⁷, που ήταν η χρυσή τομή μεταξύ των αεροπλανοφόρων στόλου και των ελαφρών ομολόγων τους, τουλάχιστον σε ότι αφορούσε τον αριθμό των μεταφερόμενων αεροσκαφών. Η ονομασία και ο ρόλος τους οφειλόταν στις χαμηλότερες ταχύτητες που μπορούσαν να αναπτύξουν, κάτι που τα καθιστούσε ιδανικά για την προστασία νηοπομπών ανεφοδιασμού ή μεταγωγικών.

⁹⁵ David Miller, *The Illustrated Directory of Warships*, σ.58-61

⁹⁶ Ibid., σ.66

⁹⁷ Ibid., σ.46

Η καινοτομία του αεροπορικού πολέμου στη θάλασσα είχε εμπεδωθεί στη στρατηγική των μεγάλων εθνικών ναυτικών, σε σημείο που αριθμητικά τα αεροπλανοφόρα (ειδικά σε αμερικανικούς και ιαπωνικούς στόλους) κόντραραν ισάξια τα θωρηκτά. Αυτό έγινε εμφανέστερο από το γεγονός ότι η πλειονότητα των ναυτικών επιχειρήσεων και ναυμαχιών στο θέατρο του Ειρηνικού κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ενδεχομένως το πιο «καυτό» από άποψη ναυτικής δραστηριότητας, περιλάμβαναν δράσεις αεροπλανοφόρων, τόσο κατά χερσαίων όσο και κατά θαλάσσιων στόχων.

2.2: Τα βασικά χαρακτηριστικά της κατασκευής και του οπλισμού ενός αεροπλανοφόρου

Ένα αεροπλανοφόρο επιτελεί περίπου τις ίδιες λειτουργίες με μια αεροπορική βάση, έχοντας όμως τη δυνατότητα να καλύπτει μεγάλες αποστάσεις μέσω θαλάσσης. Για αυτό το λόγο, πρέπει να μπορεί να συντηρεί το πλήρωμά του για εκτεταμένα χρονικά διαστήματα, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με καύσιμα και πυρομαχικά όχι μόνο για το ίδιο το πλοίο, αλλά και για τα σμήνη αεροσκαφών που μεταφέρει, και να μπορεί να πραγματοποιεί επισκευές καθοδόν.

Το απαιτητικό περιβάλλον επιχειρήσεων του αεροπλανοφόρου καθιστά αναγκαία μια δομή μεγάλων διαστάσεων, που να μπορεί να στεγάσει με ασφάλεια τα ζωτικά αναλώσιμα, το έμψυχο δυναμικό και τον κινητό εξοπλισμό. Πρέπει να είναι σε θέση να πλέει σε αντίξοες καιρικές συνθήκες στην ανοιχτή θάλασσα, και αν παρουσιαστεί η ανάγκη, να διεξάγει εν μέσω κακοκαιρίας αεροπορικές επιχειρήσεις. Αυτό συνεπάγεται ότι το πλήρωμα και το σκάφος οφείλουν να είναι άρτια προετοιμασμένα για τις πιο ακραίες καταστάσεις, καθώς και για την αντιμετώπιση καταστροφών εν πλω (ανάφλεξη καυσίμων αεροσκαφών, διαχείριση αποτυχημένων απονηώσεων/προσνηώσεων, δυσλειτουργία πυρομαχικών κ.ο.κ.). Όπως κάθε άλλο πολεμικό πλοίο, αλλά σε υπερθετικό βαθμό λόγω του μεγέθους του και του αριθμού του πληρώματος, το αεροπλανοφόρο πρέπει να λειτουργεί ως καλορυθμισμένη μηχανή: είναι ένας οργανισμός που καταρρέει εκ των έσω, αν ένα υποσύστημα παρουσιάσει αστοχία.

Δομικά, το αεροπλανοφόρο λειτουργεί από κάτω προς τα πάνω, από την καρίνα μέχρι τον διάδρομο του κορυφαίου καταστρώματος. Κάτω από την ίσαλο γραμμή, όπου είναι δύσκολο να φτάσουν αντίπαλα πυρά και να καταφερθούν κρίσιμα πλήγματα, βρίσκονται τα μηχανοστάσια και οι αποθήκες πυρομαχικών και καυσίμων. Σε περίπτωση καταστροφικής διάτρησης των καταστρωμάτων ή των στεγανών τμημάτων του κύτους που περιβάλλουν τα χαμηλότερα σημεία, αυτά μπορούν να πλημμυρίσουν ελεγχόμενα (αν χρειαστεί), για να αποτρέψουν το ξέσπασμα πυρκαγιάς ή την εξάπλωση κάποιας εστίας. Σε ανώτερα καταστρώματα βρίσκονται οι χώροι διαβίωσης του πληρώματος, οι εγκαταστάσεις καθημερινής χρήσης (ιατρεία, χώροι εστίασης, θάλαμοι διανυκτέρευσης κ.ο.κ.), καθώς και τα επίπεδα στάθμευσης των αεροσκαφών. Αυτά ανυψώνονται με ειδικούς μηχανισμούς στο εσωτερικό του πλοίου προς τον αεροδιάδρομο. Στα ψηλότερα καταστρώματα, κοντά στο επίπεδο του διαδρόμου, βρίσκονται οι καμπίνες των αξιωματικών, καθώς και οι χώροι οργάνωσης επιχειρήσεων, από όπου δίνονται οι διαταγές για αποστολή αεροσκαφών, πυρ, και ελιγμούς.

Σε ότι αφορά τον οπλισμό, αυτός διακρίνεται σε τρία επίπεδα: τις αεροπορικές μοίρες που μεταφέρει το πλοίο για επιχειρήσεις εξ αποστάσεως, το δευτερεύοντα οπλισμό που επιτρέπει στο αεροπλανοφόρο να αμυνθεί ενάντια σε εχθρικές μονάδες επιφανείας που έχουν πλησιάσει σε ακτίνα βολής και συνιστούν άμεσες απειλές, και τέλος την αντιαεροπορική άμυνα κοντινής εμβέλειας, που παρέχει ένα ακόμη μέτρο ασφάλειας ενάντια σε αεροπορικές επιδρομές, μαζί με τις μοίρες καταδιωκτικών που μπορεί να αναπτύξει το αεροπλανοφόρο.

Η συγκρότηση του δευτερεύοντα οπλισμού και της αντιαεροπορικής άμυνας δεν είναι περίπλοκη. Πρόκειται για πυροβόλα μεσαίου διαμετρήματος και θέσεις αντιαεροπορικών πολυβόλων αντίστοιχα, που βρίσκονται στην περίμετρο του πλοίου. Αυτές οι θέσεις άμυνας έχουν πεδίο βολής που επικαλύπτεται από το ένα πυροβόλο ή πολυβόλο στο επόμενο, για να μην προκύπτουν ευάλωτα, «τυφλά» σημεία.

Το κύριο εργαλείο κρούσης ενός αεροπλανοφόρου, όπως μαρτυρά το όνομά του, είναι τα αεροπορικά σμήνη που μεταφέρει. Τα είδη των αεροσκαφών που βρίσκονταν κατά κανόνα στη διάθεση ενός αεροπλανοφόρου του πρώτου μισού του 20^{ου} αιώνα ήταν, πλην ελάχιστων εξαιρέσεων, καταδιωκτικά-μαχητικά (fighters-interceptors), βομβαρδιστικά κάθετης

εφόρμησης (dive bombers), και βομβαρδιστικά με τορπίλες (torpedo bombers). Κάθε είδος αεροσκάφους ήταν ειδικά σχεδιασμένο να εκτελεί συγκεκριμένα καθήκοντα, που θα παρατεθούν αναλυτικά στην επόμενη ενότητα.

2.3: Ο συνδυασμός του αεροπορικού και του ναυτικού όπλου

Ο μεγάλος στρατηγικός αναλυτής του 20^{ου} αιώνα, Τζόν Φρέντερικ Τσάρλς Φούλερ (J.F.C. Fuller), κατηγοριοποίησε στο έργο του, *Armament and History*, τα όπλα βάσει του βεληνεκούς, της δύναμης πλήγματος, την ακρίβεια, τον όγκο πυρός και τη φορητότητα⁹⁸. Στη διάσταση του βεληνεκούς, ο Φούλερ διακρίνει το «**κυρίαρχο όπλο**» (dominant weapon), που είναι το όπλο με το μεγαλύτερο βεληνεκές. Μιας και υπερέχει στον τομέα αυτό, το κυρίαρχο όπλο είναι το πρώτο που αναλαμβάνει δράση και έρχεται σε επαφή με τον αντίπαλο, ενώ τα υπόλοιπα όπλα μπαίνουν στη μάχη κάτω από την προστατευτική παρουσία του. Συχνά, το τακτικό επίπεδο και η επιχειρησιακή τέχνη της πλευράς που διαθέτει το κυρίαρχο όπλο δομούνται γύρω από αυτό, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το κυρίαρχο όπλο διαθέτει τη μεγαλύτερη δύναμη πυρός, την υψηλότερη ευστοχία ή την απόλυτη ευκινησία. Όσο υψηλότερες επιδόσεις επιτυγχάνει σε αυτούς τους τομείς, τόσο πιο κυρίαρχο καθίσταται.

Ο Κολιόπουλος, αναλύοντας την ερμηνευτική αξία του κυρίαρχου όπλου, επισημαίνει ότι στο συμβατικό πεδίο, ο τίτλος αυτός ταιριάζει στο αεροπορικό όπλο, αφού πρώτο αυτό θα έχει επαφή με τον αντίπαλο, άλλες φορές μάλιστα ενδέχεται να είναι το μόνο που θα κατορθώσει να τον προσεγγίσει⁹⁹. Η επαφή μπορεί να δώσει την δυνατότητα οπτικής αναγνώρισης του αντιπάλου, της επίτευξης πρώτου πλήγματος, ή της προσέλκυσης του όγκου των δυνάμεων του αντιπάλου, εν είδει δολώματος.

Αν αναλογιστούμε ότι το αεροπλανοφόρο, ως σύλληψη και κατασκευή, συνδυάζει το κορυφαίο στρατηγικό βεληνεκές του ναυτικού όπλου με τις ικανότητες του κυρίαρχου αεροπορικού όπλου, είναι προφανείς οι λόγοι επιτυχίας του εδώ και έναν αιώνα. Η εμβέλεια

⁹⁸ Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, *Η στρατηγική σκέψη από την αρχαιότητα έως σήμερα*, σ.215

⁹⁹ *Ibid.*, σ.216

δράσης του πλοίου, και η ικανότητά του να μεταβεί οπουδήποτε στον πλανήτη, επικουρούμενη από την χρήση αεροπορικών σχηματισμών που φέρνουν τη μάχη στο κατώφλι του αντιπάλου, είναι ένας συνδυασμός που κέρδισε επάξια τη θέση του στη στρατηγική σκέψη των μεγαλύτερων ναυτικών επιτελείων.

Εφόσον, όπως είναι γνωστό από την εποχή του Θουκυδίδη, η θάλασσα σημαίνει πληροφορίες, και η παρατήρηση από αέρος εμπλουτίζει τον τρόπο με τον οποίο συλλέγονται οι πληροφορίες, δημιουργείται ένα **αεροναυτικό περιβάλλον**, που επιτρέπει στο κέντρο επιχειρήσεων του αεροπλανοφόρου και του συνοδευτικού στόλου να έχει πλήρη επίγνωση κάθε κατάστασης, ώστε να εκμεταλλευθεί στο έπακρο το αεροπορικό όπλο. Οι μεταφερόμενες αεροπορικές δυνάμεις έχουν τη δυνατότητα να επιλέγουν στόχους και να επιχειρούν οργανωμένα, εξασφαλίζοντας υψηλά ποσοστά επιτυχίας.

Ποια είναι όμως τα είδη των επιχειρήσεων που μπορούν να πραγματοποιήσουν οι αεροπορικές δυνάμεις ενός αεροπλανοφόρου, ή μιας μοίρας αεροπλανοφόρων; Η απάντηση εξαρτάται από τον παράγοντα του χώρου και του στόχου στο αεροναυτικό περιβάλλον. Η διάκριση είναι διπλή, και αφορά χερσαίους στόχους από τη μία, και στόχους στη θάλασσα από την άλλη. Κάθε στόχος απαιτεί τη χρήση διαφορετικών αεροσκαφών, αφού δεν μπορούν όλα να εκπληρώσουν κάθε ζητούμενο μιας αποστολής.

Στην περίπτωση των χερσαίων στόχων, τα αεροσκάφη που μπορούν να επιχειρήσουν είναι τα μαχητικά και τα βομβαρδιστικά κάθετης εφόρμησης. Τα μαχητικά μπορούν να πραγματοποιήσουν χτυπήματα κατά εχθρικών θέσεων με ρουκέτες και ριπές πολυβόλων, παρέχοντας υποστήριξη από αέρος (close air support). Τα βομβαρδιστικά κάθετης εφόρμησης μπορούν να πλήξουν οχυρωματικά έργα, όπως τσιμεντένια πολυβολεία, με διατρητικές βόμβες, και να πραγματοποιήσουν τοπικούς βομβαρδισμούς μικρής κλίμακας. Στη θάλασσα, οι στόχοι είναι πολλαπλοί και απαιτούν την κινητοποίηση και των βομβαρδιστικών με торπίλες. Τα μαχητικά λειτουργούν ως η κοντινή αντιαεροπορική ασπίδα, τόσο των φίλιων πλοίων όσο και των τρωτών βομβαρδιστικών. Τα βομβαρδιστικά κάθετης εφόρμησης κερδίζουν ταχύτητα ύψος και βουτούν ενάντια σε ναυτικούς στόχους, αποσκοπώντας στο να διαπεράσουν με τις βόμβες τους τη λεπτή θωράκιση του καταστρώματος των πλοίων και να προξενήσουν ανεπανόρθωτες

ζημιές στο εσωτερικό τους. Τέλος, τα βομβαρδιστικά με торπίλες εκτελούν επιθέσεις κατά κύματα κάθετα στη φορά κίνησης των εχθρικών πλοίων, με την προσδοκία να τα αιφνιδιάσουν στον ελιγμό και να σφυροκοπήσουν τις πλευρές του κύτους με торπίλες που προκαλούν ανεξέλεγκτη εισροή υδάτων.

Σαν μια τρίτη λειτουργία του αεροπορικού όπλου θα μπορούσαμε να προσμετρήσουμε την εναέρια περίπολο με δυνατότητα εμπλοκής (combat air patrol), ανεξαρτήτως αν αυτή εκτελείται στην ανοιχτή θάλασσα ή πάνω από όγκο ξηράς. Τα καθήκοντα της εναέριας περιπόλου περιλαμβάνουν την πτήση πάνω από συγκεκριμένο τοπογραφικό χώρο, ακολουθώντας προκαθορισμένο μοτίβο ελιγμών, ώστε να εντοπιστούν τυχόν εχθρικές αεροπορικές δυνάμεις που έχουν παρεισφρήσει στη ζώνη περιπόλου και να εξουδετερωθούν. Η διεξαγωγή τέτοιων περιπόλων έχει χαρακτήρα προληπτικό, για να εξασφαλιστεί ότι καμία άμεση απειλή δεν μπορεί να πλησιάσει χερσαίες θέσεις (όπου μπορεί να δρα φίλιο πεζικό) ή φίλια πλοία.

2.4: Συλλογή πληροφοριών και αιφνιδιασμός

Το αεροπορικό σκέλος των επιχειρήσεων που προέρχεται από αεροπλανοφόρα δίνει στους στόλους τα πλεονεκτήματα του κυρίαρχου όπλου. Μέσα από την εμβέλεια των αεροσκαφών, τα αεροπλανοφόρα αποκτούν πρώτη επαφή με τις εχθρικές δυνάμεις, ενώ μπορούν να βρίσκονται εκατοντάδες χιλιόμετρα μακριά. Ο κύριος όγκος του στόλου που πραγματοποιεί αναγνωριστικές πτήσεις παραμένει κρυμμένος, όμως χάρη στις ραδιοεπικοινωνίες συλλέγει πληροφορίες για τη θέση του εχθρού, το μέγεθος της δύναμής του, την κατεύθυνση που ακολουθεί, την ταχύτητά του κ.ά.

Η γνώση πληροφοριών σχετικών με τις κινήσεις του αντιπάλου είναι το ισχυρότερο τμήμα του οπλοστασίου των ενόπλων δυνάμεων μιας χώρας. Αν μπορούμε να ξεπεράσουμε το εμπόδιο της «ομίχλης του πολέμου», που ανέλυσε ο Κλάουζεβιτς, μπορούμε με μαθηματική σχεδόν βεβαιότητα να εκμηδενίσουμε την στρατιωτική προσπάθεια του αντιπάλου. Σε πρώτη φάση, είναι λογικό να εκμεταλλευτεί κανείς τις μεθόδους υποκλοπής και αποκρυπτογράφησης

των κωδικοποιημένων επικοινωνιών του εχθρού. Αυτές δεν είναι πάντοτε αλάνθαστες, ούτε εγγυώνται την επιτυχία: οι παράμετροι αποκρυπτογράφησης μηνυμάτων είναι πολυάριθμες και μεταβάλλονται διαρκώς.

Το αεροπορικό όπλο δεν αντιμετωπίζει τα εμπόδια αυτά. Το μόνο που μπορεί να μειώσει την αποτελεσματικότητά του, ή να το καταστήσει ανίκανο να συλλέξει πληροφορίες, είναι ο καιρός και η εναέρια παρουσία του αντιπάλου, ο οποίος σαφώς θα επιχειρήσει την αναχαίτιση. Το μεγαλύτερο λάθος στο οποίο μπορούν να υποπέσουν ένοπλες δυνάμεις είναι να αφήσουν τον αντίπαλο να δράσει ανενόχλητος. Η συλλογή πληροφοριών που αφορούν τον αντίπαλο χωρίς την έκθεση των φίλιων δυνάμεων είναι ένα σημαντικό πλεονέκτημα των αεροπλανοφόρων έναντι άλλων τύπων πλοίων, όπως τα θωρηκτά, που στηρίζονται σε συστήματα κατόπτευσης με μειωμένη εμβέλεια. Αν ένας αναγνωριστικός εναέριος σχηματισμός ολοκληρώσει επιτυχώς τη διαδικασία συλλογής πληροφοριών, είναι εφικτή η πραγματοποίηση αιφνιδιαστικής επίθεσης.

Σε τακτικό επίπεδο, ως αιφνιδιασμό ορίζουμε το πλήγμα που καταφέρεται στον εχθρό σε χρόνο, χώρο ή με τρόπο που αυτός δεν περίμενε¹⁰⁰. Υπό το πρίσμα της μεμονωμένης σύγκρουσης μεταξύ στόλων στο επίπεδο αυτό, είναι απλή η επίτευξη αιφνιδιασμού, ακόμη και απουσία αεροπλανοφόρων. Αρκεί ένας εκ των εμπλεκόμενων να αποκτήσει ένα πλεονέκτημα στη μέθοδο, το χώρο ή το χρόνο της εξαπόλυσης του πλήγματος, για να βρει τον αντίπαλο απροετοίμαστο: μια επίθεση έχοντας τον ήλιο πίσω μας μπορεί να τυφλώσει τον αντίπαλο και να μειώσει την ευστοχία του. Μια ενέδρα σε νερά που γνωρίζουμε καλύτερα μπορεί να εγκλωβίσει τον αντίπαλο και να οδηγήσει στην πλήρη καταστροφή του. Ωστόσο, οι δυνάμεις κρούσης που συγκροτούν τους στόλους και περιλαμβάνουν αεροπλανοφόρα έχουν την ικανότητα να επηρεάσουν όχι μόνο το τακτικό, αλλά και το στρατηγικό επίπεδο. Ισχυροί στόλοι με αεροπλανοφόρα ως κεντρικό πυλώνα τους μπορούν να επικρατήσουν ενάντια στον αντίπαλο σε κλίμακα θεάτρου επιχειρήσεων, όπως ακριβώς κατόρθωσαν να πράξουν οι δυνάμεις του στόλου του Ειρηνικού του αμερικανικού ναυτικού, από κοινού με χερσαίες αποβατικές δυνάμεις.

¹⁰⁰ Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, *Η στρατηγική σκέψη από την αρχαιότητα έως σήμερα*, σ.29

Περνώντας από το τακτικό στο στρατηγικό επίπεδο, η συλλογή πληροφοριών και ο διαμοιρασμός τους σε ένα δίκτυο στολίσκων με αεροπλανοφόρα μπορεί να οδηγήσει στην επίτευξη στρατηγικού αιφνιδιασμού. Στη μελέτη του πάνω στον στρατηγικό αιφνιδιασμό, ο Κωνσταντίνος Κολιόπουλος περνά από μια σειρά ορισμών του όρου από τρίτους ακαδημαϊκούς, καταλήγοντας τελικά σε μια κομψή διατύπωση με γενική εφαρμογή. Ξεκινά λοιπόν από την τοποθέτηση του Ντέιβιντ Τουϊνινγκ, που ορίζει τη στρατηγική αιφνιδιαστική επίθεση ως «την καταφυγή σε στρατηγικά όπλα ή το ξεκίνημα διακλαδικών ενόπλων επιχειρήσεων, τις οποίες ο αντίπαλος δεν αναμένει και οι οποίες απειλούν την ύπαρξή του»¹⁰¹. Ο Τουϊνινγκ παραθέτει τον ορισμό μαζί με το παράδειγμα της επίθεσης στο Πέρλ Χάρμπορ. Η επίθεση αυτή δεν απειλούσε την ύπαρξη των ΗΠΑ ως κράτος εν τω συνόλω, αλλά μάλλον την ύπαρξη ενός τμήματος των δυνάμεων του αμερικανικού ναυτικού στον Ειρηνικό, ο δε στρατηγικός σχεδιασμός δεν περιορίζεται γενικά στις διακλαδικές επιχειρήσεις.

Ακολούθως, δίνονται δύο ορισμοί από την Κατρίνα Μπροντίν. Ο πρώτος χαρακτηρίζει τις στρατηγικές αιφνιδιαστικές επιθέσεις ως έχουσες «καμία ή ελάχιστη προειδοποίηση», και ο δεύτερος ως «επιθέσεις που εξαπολύονται από θέσεις στάσης, χωρίς μακρές προετοιμασίες από την πλευρά αυτού που πραγματοποιεί την επίθεση». Η προετοιμασία του αμυνόμενου δεν εξετάζεται στους ορισμούς αυτούς, οπότε η Μπροντίν επαναδιατυπώνει, λέγοντας ότι «η αιφνιδιαστική επίθεση είναι μια επίθεση που εξαπολύεται εναντίον ενός αντιπάλου που είναι ανεπαρκώς προετοιμασμένος, συγκριτικά με τα μέσα που μπορεί δυνητικά να κινητοποιήσει»¹⁰². Σ' αυτό τον ορισμό, η πιθανότητα επιτυχούς έκβασης του αιφνιδιασμού φαίνεται να εξαρτάται εξ ολοκλήρου από το αν ο αμυνόμενος θα μείνει αδρανής και δε θα απαντήσει στο πλήγμα με το πλήρες εύρος των δυνατοτήτων του.

Ο ορισμός του Αριέλ Λεβίτε ακολουθεί, όπου υπογραμμίζεται ότι «ο αιφνιδιασμός είναι αποφασιστικός στη ζημιά που προξενεί, και επιχειρεί να επιφέρει συντριπτική ήττα στον αντίπαλο, που θα αλλάξει δραστικά τη στρατιωτική κατάσταση, πιθανώς καθορίζοντας το τελικό αποτέλεσμα της σύγκρουσης. Γενικά, αντιπροσωπεύει μια άμεση και έντονη απειλή εναντίον

¹⁰¹ Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, Στρατηγικός αιφνιδιασμός: Υπηρεσίες Πληροφοριών και Αιφνιδιαστικές Επιθέσεις, σ.28

¹⁰² Ibid., σ.28-29

ζωτικών εθνικών συμφερόντων»¹⁰³. Ο ορισμός αυτός φαίνεται να έχει περισσότερη επεξηγηματική ισχύ επί του εύχρηστου παραδείγματος της επίθεσης στο Πέρλ Χάρμπορ. Ο σχεδιασμός της επίθεσης από τον ναύαρχο Γιαμαμότο είχε ως κεντρικό στόχο την εξάλειψη των ναυτικών δυνάμεων των ΗΠΑ στον Ειρηνικό, που ο Ιάπωνας πίστευε ότι αγκυροβολούσαν σύσσωμες στο Battleship Row του Πέρλ Χάρμπορ. Αν, όπως πίστευε, κατόρθωνε να βυθίσει τα πιο επικίνδυνα θωρηκτά και αεροπλανοφόρα των Αμερικανών στο αγκυροβόλιο τους με μια σαρωτική κίνηση, θα εξάλειφε τον ανταγωνισμό στον Ειρηνικό και θα δρούσε ανενόχλητος. Η ελεύθερη πλοήγηση του Ειρηνικού από ιαπωνικές ναυτικές δυνάμεις θα ήταν σαφώς μια άμεση και έντονη απειλή για τα εθνικά συμφέροντα των ΗΠΑ. Κατ' επέκταση, η έκβαση που ήλπιζε ο Γιαμαμότο να έχει η επίθεση θα έκρινε κατά πάσα πιθανότητα το τελικό αποτέλεσμα της σύγκρουσης στον Ειρηνικό.

Κάπου εδώ έρχεται να συμπληρώσει την εικόνα η διατύπωση του Κολιόπουλου: «Ως στρατηγικός αιφνιδιασμός ορίζεται η κατάσταση κατά την οποία ένα κράτος καταλαμβάνεται εξ απήνης από μια ξένη πρωτοβουλία στο στρατηγικό επίπεδο. Είναι μια ξαφνική κατανόηση ότι η αντίληψη της απειλής, με βάση την οποία το (αμυνόμενο) κράτος λειτουργούσε, ήταν λανθασμένη»¹⁰⁴. Διευκρινίζει δε ότι ο στρατηγικός αιφνιδιασμός έχει, ή επιδιώκει να έχει, δυναμική επίδραση στην έκβαση ενός ολόκληρου πολέμου, ο επιχειρησιακός αιφνιδιασμός αφορά μια συγκεκριμένη εκστρατεία, και ο τακτικός μια μεμονωμένη μάχη¹⁰⁵. Το αεροναυτικό όπλο είναι ικανό να καλύψει και τα τρία επίπεδα, δοθείσης της ευκαιρίας και των ευνοϊκών συνθηκών. Η εσφαλμένη αντίληψη του αμυνόμενου περί ύπαρξης ή μη της απειλής είναι καταλυτική: οι ΗΠΑ γνώριζαν ότι η Ιαπωνία ελίσσταν με μεγάλους ναυτικούς σχηματισμούς στον δυτικό Ειρηνικό από διπλωματικές επικοινωνίες που είχαν αποκρυπτογραφηθεί, ωστόσο δεν μπορούσαν να θεωρήσουν την αιφνιδιαστική επίθεση ως κάτι βέβαιο, πόσο μάλλον δε μέσα στην ίδια τη ναυτική βάση στη Χαβάη. Αν η αεροπορική επιδρομή του Γιαμαμότο είχε βυθίσει όλα τα σκάφη που αποσκοπούσε να βυθίσει, το θέατρο επιχειρήσεων του Ειρηνικού ενδεχομένως να έκλεινε προτού καν ανοίξει. Δύσκολα οι ΗΠΑ θα κατόρθωναν να

¹⁰³ Ibid., σ.29

¹⁰⁴ Ibid., σ.29

¹⁰⁵ Ibid., σ.30

αναπληρώσουν μια τόσο μαζική απώλεια δυνάμεων: σ' αυτή την περίπτωση, η διασπορά των μονάδων αποδείχθηκε σωτήρια.

Έχοντας διαπιστώσει την ισχύ και την πληθώρα χρήσεων που μπορεί να έχει το αεροπλανοφόρο ως όπλο στην υπηρεσία του ναυτικού, είναι χρήσιμο να γίνει στο επόμενο κεφάλαιο η επισκόπηση τεσσάρων περιπτωσιολογικών μελετών, τεσσάρων παραδειγμάτων που απέδειξαν την αδιαμφισβήτητη υπεροχή του αεροναυτικού όπλου ενάντια στο θωρηκτό. Η υπεροχή αυτή είναι, μεταξύ άλλων, ένας σημαντικός λόγος για τον οποίο η κατασκευή νέων θωρηκτών εγκαταλείφθηκε μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, και η σκυτάλη του μεγαλύτερου σκάφους στα εθνικά ναυτικά πέρασε στο αεροπλανοφόρο.

Κεφάλαιο 3^ο: περιπτωσιολογικές μελέτες επικράτησης του αεροπλανοφόρου ενάντια στο θωρηκτό

3.1: Η βύθιση του θωρηκτού *Μπίσμαρκ*

Τα πρώτα δύο χρόνια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η γερμανική προέλαση σε όλα τα μέτωπα ήταν καταιγιστική. Το δόγμα του Αστραπιαίου Πολέμου (Blitzkrieg) είχε αποφέρει στον Χίτλερ την γρήγορη κατάκτηση της Πολωνίας και της Γαλλίας μέσα στο 1940, του επέτρεπε τη χρήση λιμανιών κατά μήκος των ακτών της Βόρειας Θάλασσας, και τον είχε βοηθήσει να τρέψει σε φυγή το εκστρατευτικό σώμα του βρετανικού στρατού από τη Δουνκέρκη πίσω στην Αγγλία μέσω της Μάγχης¹⁰⁶. Το 1941 ακολούθησε η πορεία προς την Ανατολή, που περιλάμβανε εισβολές σε χώρες των Βαλκανίων, με απώτερο στόχο την συντριβή της Σοβιετικής Ένωσης.

Στον Ατλαντικό, το γερμανικό ναυτικό (Kriegsmarine) δοκίμαζε τις δυνατότητες των νέων θωρηκτών «τσέπης» *Σάρνχορστ* και *Γκνάιζναου*, μεταξύ του Φεβρουαρίου και του Μαρτίου του 1941. Το Μάιο, το βρετανικό ναυαρχείο πληροφορήθηκε ότι κινητοποιείτο στην περιοχή το μεγαλύτερο και ισχυρότερο θωρηκτό της Γερμανίας, το *Μπίσμαρκ*. Σε αντίθεση με τα θωρηκτά της αυτοκρατορικής Γερμανίας του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, τα νέα πλοία της ναζιστικής Γερμανίας δεν ήταν σχεδιασμένα για να λάβουν μέρος σε αποφασιστική μάχη ενάντια σε αντίστοιχη βρετανική δύναμη, όπως είχε συμβεί στη Γιουτλάνδη το 1916. Παρότι η θωράκιση τους ήταν σχεδόν αδιαπέραστη και τα πυροβόλα τους εξελιγμένα και καταστρεπτικότερα, ο βασικός λόγος δημιουργίας τους ήταν η καταστροφή βρετανικών εμπορικών νηοπομπών, που συνέδεαν την Ευρώπη με την Αμερική¹⁰⁷.

Στις 21 Μαΐου 1941, ο ναύαρχος σερ Τζόν Τόβι (Tovey) έλαβε μήνυμα από το ναυαρχείο, ενώ βρισκόταν στη ναυαρχίδα του *Βασιλεύς Γεώργιος Ε'* στη ναυτική βάση του Σκάπα Φλόου, ότι δύο μεγάλα γερμανικά πλοία είχαν θεαθεί να κινούνται στα στενά μεταξύ Σουηδίας και Δανίας με κατεύθυνση την υπό γερμανική κατοχή Νορβηγία. Συμπέρανε αμέσως ότι επρόκειτο για το *Μπίσμαρκ* και ένα βαρύ καταδρομικό της κλάσης *Χίπερ* (*Hipper*). Ο σχηματισμός αυτός

¹⁰⁶ William Shirer, *The Sinking of the Bismarck*, σ.6

¹⁰⁷ *Ibid.*, σ.6

είχε, σύμφωνα με επίσημα δεδομένα, εκτόπισμα σχεδόν 57 χιλιάδων τόνων: 42800 τόνων του *Μπίσμαρκ* και 14000 τόνων του καταδρομικού. Κανένα σχεδόν πλοίο του Βασιλικού Ναυτικού δεν ήταν σε θέση να αντιμετωπίσει σε κλειστή ναυμαχία το *Μπίσμαρκ* και το συνοδό του, εκτός ίσως από το καταδρομικό μάχης *Χούντ*, το καμάρι της Βρετανίας. Το μόνο μειονέκτημα του *Χούντ* ήταν πως για χάρη του συνδυασμού ταχύτητας και δύναμης πυρός, υστερούσε σε θωράκιση¹⁰⁸.

Ο ναύαρχος Τόβι δεν ανησυχούσε, γιατί, εκτός από τη ναυαρχίδα του και το *Χούντ*, αγκυροβολημένο στο Σκάπα Φλόου ήταν και το αδερφό θωρηκτό του *Βασιλέα Γεωργίου Ε΄*, το *Πρίγκηπας της Ουαλίας (Prince of Wales)*. Όταν η Διοίκηση Ακτών ανέφερε την εκ νέου θέαση των γερμανικών σκαφών, βρετανικά τορπιλοπλάνα απογειώθηκαν για να επιχειρήσουν επίθεση, αναγκάστηκαν όμως να υποχωρήσουν λόγω πυκνής ομίχλης. Ο Τόβι αποφάσισε να εγκρίνει την αναχώρηση μιας δύναμης κρούσης για την καταδίωξη του *Μπίσμαρκ*, υπό τη διοίκηση του αντιναύαρχου Λάνσελοτ Χόλαντ, του οποίου ναυαρχίδα ήταν το *Χούντ*. Το καταδρομικό μάχης θα συνόδευαν το *Πρίγκηπας της Ουαλίας* και έξι αντιτορπιλικά¹⁰⁹.

Η προσφιλέστερη διέξοδος των Γερμανών προς τον Ατλαντικό ήταν τα Στενά της Δανίας, αφού οι καιρικές συνθήκες τους μείωναν δραματικά την ορατότητα και πρόσφεραν ευκαιρίες απόκρυψης. Ο Τόβι πίστευε ότι αν το *Μπίσμαρκ* και η συνοδεία του εγκατέλειπαν την προστασία των νορβηγικών ακτών για να βγουν στον Ατλαντικό, θα εκμεταλλεύονταν όπως κάθε άλλο γερμανικό σκάφος την σχετική ασφάλεια των Στενών της Δανίας. Τις πρώτες πρωινές ώρες της 22^{ης} Μαΐου, η ομίχλη καθάρισε πάνω από το Μπέργκεν της Νορβηγίας, όπου είχε εντοπιστεί τελευταία φορά το *Μπίσμαρκ*, και τα βρετανικά αναγνωριστικά αεροσκάφη ανέφεραν ότι τα γερμανικά πλοία ήταν άφαντα. Είχε φτάσει η ώρα να πραγματοποιηθεί επιθετική κίνηση κατά του *Μπίσμαρκ*. Η ναυτική μοίρα του Χόλαντ, που είχε ήδη αποπλεύσει και πλησίαζε την Ισλανδία, έλαβε νέες διαταγές για το σημείο όπου θα μπορούσε να ανακόψει την πορεία των Γερμανών.

¹⁰⁸ Ibid., σ.8

¹⁰⁹ Ibid., σ.10

Για το μεγαλύτερο μέρος της 22^{ης} και 23^{ης} Μαΐου, κανένα βρετανικό σκάφος στα Στενά της Δανίας δεν είχε εντοπίσει το στόχο. Στις 7:22, νέα έφτασαν από το βαρύ καταδρομικό *Σάφολκ*, που είχε εντοπίσει το *Μπίσμαρκ*. Αυτό που δεν είχε εντοπίσει το *Σάφολκ* ήταν το γερμανικό βαρύ καταδρομικό *Πρίγκιπας Ευγένιος* που συνόδευε το *Μπίσμαρκ*. Αντιλαμβανόμενος ότι είχε θεαθεί, ο βρετανός καπετάνιος διέταξε την χρήση προπετάσματος καπνού, αποφεύγοντας οριακά τα πυρά του γερμανικού θωρηκτού¹¹⁰.

Τις πρώτες πρωινές ώρες της 24^{ης} Μαΐου, η ναυτική μοίρα του Χόλαντ εντόπισε το *Μπίσμαρκ*, και στις 5:52, ξεκίνησε ανταλλαγή πυρών μεταξύ των βρετανικών και των γερμανικών πλοίων. Αρχικά, ο Χόλαντ έκανε το λάθος να διατάξει πυρ από το Χούντ κατά του *Πρίγκιπα Ευγένιου*, το οποίο μπέρδεψε με το *Μπίσμαρκ*¹¹¹. Το *Πρίγκιπας της Ουαλίας* στόχευσε σωστά το γερμανικό θωρηκτό και άνοιξε πυρ. Στις 5:55 όμως, συνέβη κάτι το απροσδόκητο: μια βολή του *Μπίσμαρκ* έπληξε το Χούντ σχεδόν στο κέντρο του, όπου βρίσκονταν οι καυστήρες των μηχανών και τα φουγάρα του πλοίου, καθώς και μεγάλες ποσότητες πυρομαχικών¹¹². Με μια εκτυφλωτική λάμψη και μια ισχυρότατη έκρηξη, το καταδρομικό μάχης κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε, με μόνο 3 επιζώντες. Το *Πρίγκιπας της Ουαλίας* κατάφερε να διαφύγει μέσα από μια βροχή βολών, έχοντας υποστεί βαριές ζημιές και αριθμώντας νεκρούς στη γέφυρά του.

Ο διοικητής του σχηματισμού του *Μπίσμαρκ*, ναύαρχος Λούτγκενς, αποφάσισε να στρίψει τα γερμανικά σκάφη νοτιοδυτικά, προς τον γαλλικό ναύσταθμο του Σέν Ναζαίρ, αντί να κινηθεί βορειοδυτικά προς τα Στενά της Δανίας και πίσω στη Νορβηγία¹¹³. Ήθελε να αποφύγει να πέσει πάνω στους Βρετανούς, που πίστευε ότι θα κατέκλυζαν τη Βόρεια Θάλασσα με σκάφη για να τον καταστρέψουν και να εκδικηθούν την απώλεια του Χούντ. Πράγματι, η συμφορά που είχε βρει το βρετανικό πλοίο είχε προκαλέσει μαζική αντίδραση όταν μαθεύτηκε στη Βρετανία, και ο λαός απαίτησε δικαίωση.

Στη ναυτική ισχύ που θα καταδίωκε το *Μπίσμαρκ* τώρα που υποχωρούσε βρίσκονταν τα θωρηκτά του ναυάρχου Τόβι, το αεροπλανοφόρο *Βικτόριους*, και η μεικτή δύναμη του

¹¹⁰ Ibid., σ.16

¹¹¹ Ibid., σ.18

¹¹² Ibid., σ.19

¹¹³ Ibid., σ.22

ναυάρχου Σόμερβιλ, που συνόδευε μεταγωγικά κομβοί μέχρι την Μέση Ανατολή, η οποία όμως διατάχθηκε να αποσπαστεί και να βοηθήσει τον Τόβι. Ο Σόμερβιλ διέθετε το καταδρομικό μάχης *Ρενάουν* (*Renown*), το αεροπλανοφόρο *Άρκ Ρόγιαλ*, το ελαφρύ καταδρομικό *Σέφιλντ* και 6 αντιτορπιλικά. Από την αρχική του πορεία αποσπάστηκε και διατάχθηκε να ακολουθήσει το *Μπίσμαρκ* και το θωρηκτό *Ρόντνι* (*Rodney*), που συνόδευε το υπερωκεάνειο Βρετανικός στην Αμερική.

Για 2 ολόκληρες ημέρες, τα πολυάριθμα βρετανικά σκάφη που καταδίωκαν το γερμανικό θωρηκτό άλλοτε το εντόπιζαν, και άλλοτε το έχαναν. Μια βολή από τα θωρηκτά του Τόβι είχε προκαλέσει διαρροή καυσίμων στο *Μπίσμαρκ*, το οποίο είχε μειώσει το ρυθμό διαφυγής του. Ακόμη και τα αεροσκάφη των βρετανικών αεροπλανοφόρων δεν ήταν σε θέση να κρατήσουν σταθερή οπτική επαφή με τα γερμανικά πλοία, εν μέσω σφοδρών αλλαγών στον καιρό.

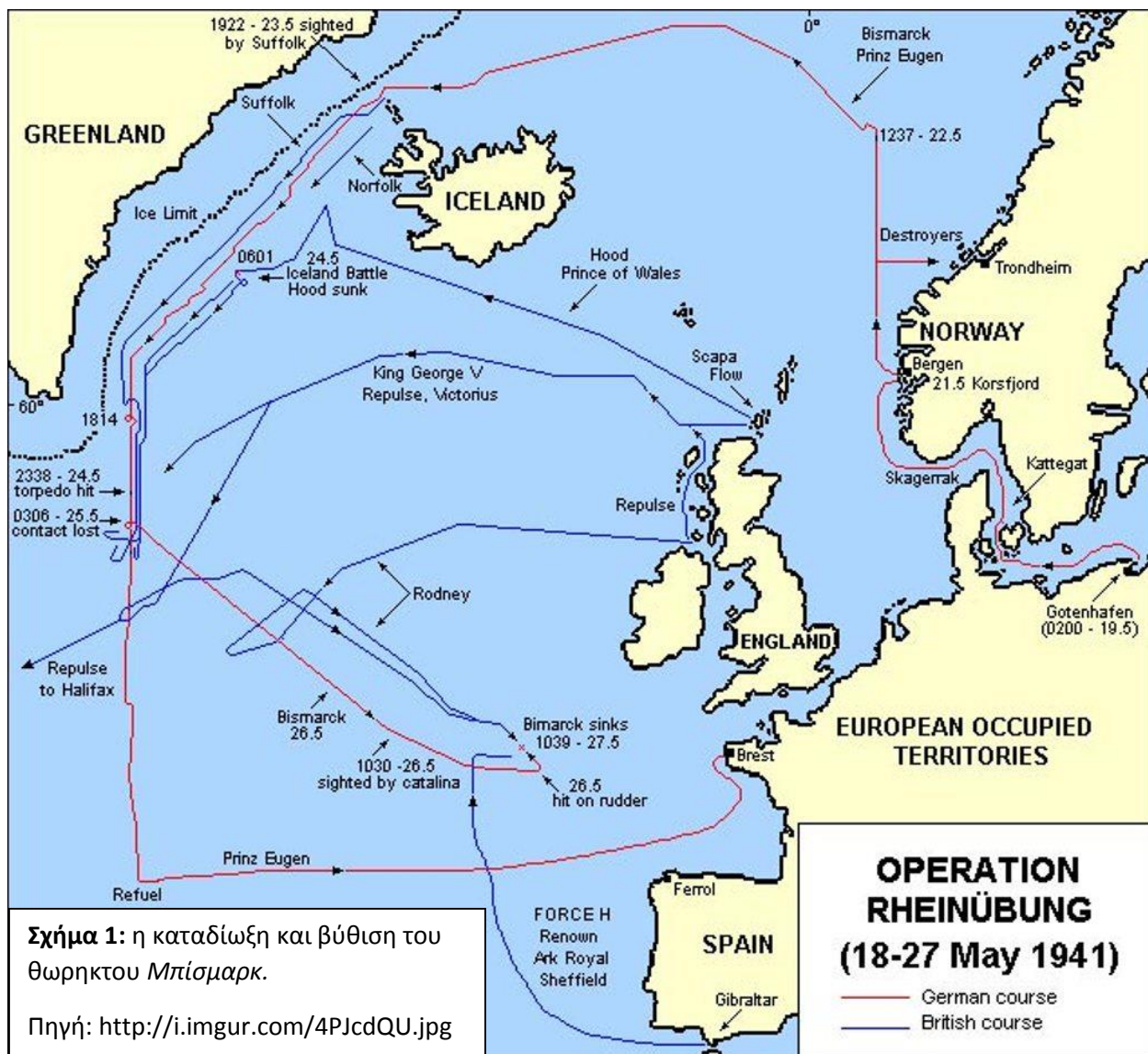
Στις 10:30 στις 26 Μαΐου, το *Μπίσμαρκ* εντοπίστηκε ξανά, και διαφαινόταν ότι ο ναύαρχος Λούτγκενς είχε χάσει πορεία για το ακρωτήριο Φινιστέρ¹¹⁴. Το πρόβλημα που ταλαιπωρούσε τον Τόβι ήταν πώς θα μπορούσε να πλήξει το γερμανικό θωρηκτό με τα πυροβόλα του, τη στιγμή που ακόμη διατηρούσε προβάδισμα, και γρήγορα συνειδητοποίησε ότι έπρεπε να το κάνει να επιβραδύνει. Η λύση ήταν η πραγματοποίηση αεροπορικών χτυπημάτων από αεροσκάφη των *Άρκ Ρόγιαλ* και *Βικτόριους*. Αρχικά, τα τορπιλοπλάνα των Βρετανών λίγο έλειψαν να βυθίσουν το ελαφρύ καταδρομικό *Σέφιλντ*, μπερδεύοντάς το για γερμανικό σκάφος. Οι επιθέσεις των βρετανικών αεροσκαφών συνεχίστηκαν και την 27^η Μαΐου, όταν κατά τις 10:30 το πρωί κάτι αναπάντεχο συνέβη: ο Τόβι είδε στο ραντάρ του το *Μπίσμαρκ* να διαγράφει αντίθετη πορεία, σημειώνοντας σχεδόν αναστροφή 180 μοιρών. Έπειτα από λίγα λεπτά, συνέχισε να διαγράφει κυκλικό τόξο, επιστρέφοντας στην αρχική του πορεία, και πάλι από την αρχή. Ο Βρετανός ναύαρχος συμπέρανε ότι κάποια τορπίλη είχε πλήξει ως εκ θαύματος το *Μπίσμαρκ* κοντά στην πρύμνη όπου βρίσκονταν οι προπέλες και το πηδάλιο, μπλοκάροντας τα και υποχρεώνοντας το θωρηκτό να πλέει ανεξέλεγκτο σε κύκλους¹¹⁵.

¹¹⁴ Ibid., σ.43

¹¹⁵ Ibid., σ.59

Πράγματι, ένα απαρχαιωμένο τορπιλοπλάνο τύπου *Σουόρντφισ* (*Swordfish*), με χειριστή τον αξιωματικό Τζόν Μόφατ, είχε επιτύχει το καίριο πλήγμα, ενώ μια δεύτερη τορπίλη είχε εκραγεί στο πλευρό του Μπίσμαρκ, δημιουργώντας ένα ρήγμα που πλημμύριζε ταχύτατα. Αυτό υποχρέωσε τον ναύαρχο Λούτγκενς και τον καπετάνιο Λίντεμαν να σταματήσουν το σκάφος, κάτι που το εξέθεσε στο σφυροκόπημα με πυρά από τα θωρηκτά *Βασιλιάς Γεώργιος Ε΄* και *Ρόντινι*. Ο γερμανικός γίγαντας ήταν πλέον καταδικασμένος.

Έχοντας προξενήσει τεράστιες ζημιές στο σκάφος, το οποίο τώρα φλεγόταν απ' άκρη σ' άκρη, ο Τόβι διέταξε το καταδρομικό *Ντόρσετσερ* (*Dorsetshire*) να πλησιάσει το *Μπίσμαρκ* και να δώσει τη χαρακτηριστική βολή από κοντά με τορπίλες. Το πλήρωμα του θωρηκτού είχε ήδη προετοιμάσει εκρηκτικά κατά μήκος του κύτους για να το καταστρέψει, και έτσι, όταν οι τορπίλες του *Ντόρσετσερ* το χτύπησαν, το Μπίσμαρκ βυθιζόταν ήδη κάτω από τα κύματα. Το *Πρίγκιπας Ευγένιος* είχε ήδη τραπεί σε φυγή. Οι προσπάθειες περισυλλογής επιζώντων από το νερό από βρετανικά σκάφη διακόπηκαν απότομα, όταν διαβιβάστηκε η πληροφορία πως στην περιοχή πλησίαζαν γερμανικά υποβρύχια. Από τους 2400 άνδρες πάνω στο *Μπίσμαρκ*, μόλις 118 επέζησαν.



3.2: Η ναυμαχία του Μίντγουεϊ

Η ναυμαχία του Μίντγουεϊ έλαβε χώρα μεταξύ της 4^{ης} και τη 7^{ης} Ιουνίου 1942 κοντά στην ομώνυμη ατόλλη, 6 μόλις μήνες μετά την επίθεση στο Πέρλ Χάρμπορ και ένα μήνα μετά τη ναυμαχία της Θάλασσας των Κοραλιών. Η ναυμαχία χαρακτηρίστηκε από τον John Keegan ως «το πιο αποφασιστικό πλήγμα στην ιστορία του ναυτικού πολέμου». Οι ΗΠΑ πέτυχαν μια συντριπτική νίκη, που οφειλόταν κυρίως στο γεγονός ότι βύθισαν τα 4 μεγαλύτερα αεροπλανοφόρα του ιαπωνικού ναυτικού.

Η επιλογή των Ιαπώνων να κινηθούν κατά του Μίντγουεϊ τον Μάιο και τον Ιούνιο του 1942 δεν ήταν τυχαία, αφού η απόλλη ήταν ένα από τα κρίσιμα σημεία πάνω στον νοητό άξονα που συνέδεε τη Χαβάη (όπου αγκυροβολούσαν οι αμερικανικές ναυτικές δυνάμεις στον Ειρηνικό) με τη Μανίλα στις Φιλιππίνες¹¹⁶. Ο ναύαρχος Γιαμαμότο ήθελε να εξαλείψει την αμερικανική παρουσία στην περιοχή και να ανακόψει την προώθηση των ναυτικών δυνάμεων των ΗΠΑ, κάτι που γνώριζε πολύ καλά ο επικεφαλής στον Ειρηνικό, ναύαρχος Νίμιτς¹¹⁷. Το κύριο όπλο της άμυνας στο Μίντγουεϊ ήταν τα 3 αμερικανικά αεροπλανοφόρα *Γιόρκταουν*, *Έντερπραϊζ* και *Χόρνετ*, συνοδευόμενα από 8 καταδρομικά και 14 αντιτορπιλικά. Η ιαπωνική δύναμη κρούσης υπό τον ναύαρχο Ναγκούμο υπερτερούσε αριθμητικά.

Ο ιαπωνικός στόλος πρωτοεντοπίστηκε το πρωί της 3^{ης} Ιουνίου, 700 μίλια από την περιοχή. Μέχρι το πρωί της επομένης, είχε μειώσει την απόσταση στα 200 μίλια, και πραγματοποίησε την πρώτη αεροπορική επίθεση στην αμερικανική βάση του Μίντγουεϊ, εξαλείφοντας τις αεροπορικές μοίρες που επιχειρούσαν από αυτή. Η αυτοπεποίθηση του Ναγκούμο αυξήθηκε, και έκανε το μοιραίο λάθος να διατάξει την αλλαγή του φορτίου των αεροσκαφών του από τορπίλες σε βόμβες, ώστε να ξαναχτυπήσει την αεροπορική βάση. Αυτό κόστιζε χρόνο, και εξέθετε τα αεροπλάνα στα καταστρώματα των αεροπλανοφόρων¹¹⁸.

Η εξαπόλυση της αμερικανικής αντεπίθεσης ήταν αρχικά ανεπιτυχής, με τα πρώτα κύματα αεροσκαφών να μην προξενούν σημαντικές ζημιές. Τα τορπιλοπλάνα των Αμερικανών, που είχαν το μικρότερο ποσοστό επιτυχίας, λειτούργησαν ως δόλωμα για τους Ιάπωνες, οι οποίοι άφησαν ανενόχλητα τα βομβαρδιστικά κάθετης εφόρμησης. Το λάθος αυτό οδήγησε στον βομβαρδισμό του αεροπλανοφόρου *Ακάγκι*, το οποίο πραγματοποιούσε ανεφοδιασμό των αεροπλάνων του στο κατάστρωμα. Ο συνδυασμός των βομβών που πυροδοτήθηκαν, των καυσίμων και των πυρομαχικών δημιούργησε μια πύρινη λαίλαπα, που γρήγορα καταδίκασε το σκάφος¹¹⁹. Σχεδόν αμέσως, το αεροπλανοφόρο *Κάγκα* είχε την ίδια τύχη, όταν χτυπήθηκε από 4

¹¹⁶ J.F.C. Fuller, *A Military History of the Western World* Vol. III, σ.461

¹¹⁷ *Ibid.*, σ.470

¹¹⁸ *Ibid.*, σ.472

¹¹⁹ *Ibid.*, σ.474

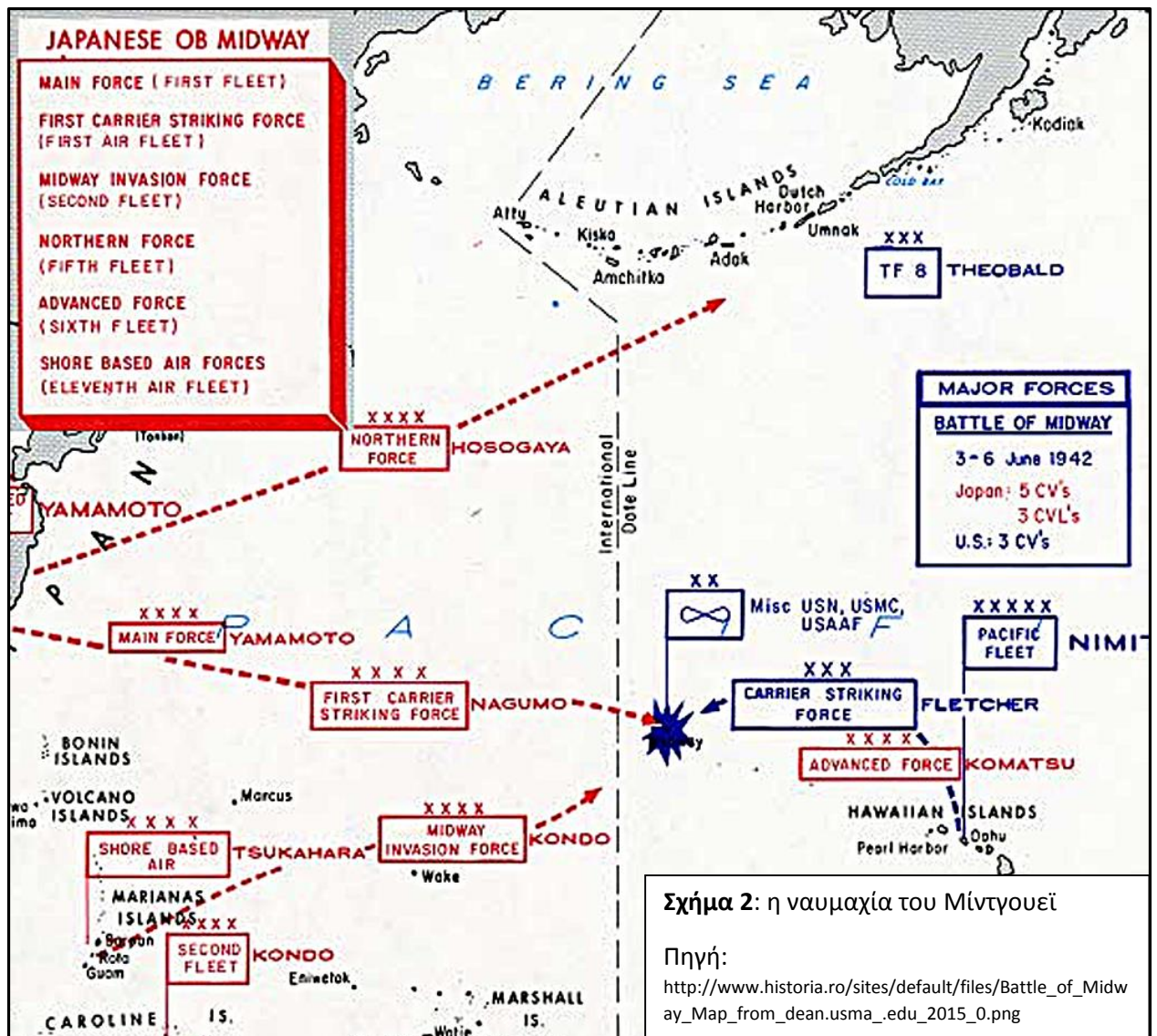
βόμβες. Το τρίτο αεροπλανοφόρο, το *Σόριου*, είχε πληγεί νωρίτερα και καιγόταν για αρκετή ώρα, προτού υποκύψει και βυθιστεί και αυτό.

Το μόνο που απέμενε σε λειτουργία ήταν το *Χίριου*, που στόχευσε με τις επιθέσεις του το *Γιόρκταουν*. Το αμερικανικό αεροπλανοφόρο δέχτηκε καταστρεπτικά χτυπήματα βομβών και torpilών, και πήρε κλίση, όμως αυτό δεν απέτρεψε το μένος των επιθέσεων των Αμερικανών από το να πυρπολήσει το *Χίριου* όπως και τα προηγούμενα πλοία¹²⁰. Στις 6 Ιουνίου, οι Ιάπωνες έχασαν το βαρύ καταδρομικό *Μικούμα*, ενώ το *Γιόρκταουν* τελικά ανατράπηκε, αφού είχε πρώτα εκκενωθεί.

Η έκβαση της ναυμαχίας ανέτρεψε τη θεωρία νίκης του Γιαμαμότο στον Ειρηνικό, και προξένησε στον ιαπωνικό στόλο ανεπανόρθωτη ζημιά, στερώντας του όλα τα σημαντικά αεροπλανοφόρα¹²¹. Επίσης, εξασφαλίστηκε η παρουσία των ΗΠΑ στον κεντρικό Ειρηνικό, και ο έλεγχος όλων των σημείων αναφοράς της ευρύτερης περιοχής. Το εντυπωσιακότερο όλων είναι ίσως ότι όπως και στη ναυμαχία της Θάλασσας των Κοραλιών, έτσι και στο Μίντγουεϊ δεν πραγματοποιήθηκε ούτε μια βολή από πυροβόλα ναυτικών μονάδων.

¹²⁰ Ibid., σ.476

¹²¹ Ibid., σ.477



Σχήμα 2: η ναυμαχία του Μίντγουεϊ

Πηγή:

http://www.historia.ro/sites/default/files/Battle_of_Midway_Map_from_dean.usma_edu_2015_0.png

3.3: Η ναυμαχία του κόλπου του Λέυτε

Στα τέλη του καλοκαιριού του 1944, οι επιλογές της Ιαπωνίας σε ότι αφορούσε τον πόλεμο στον Ειρηνικό ήταν περιορισμένες. Ίσως η σημαντικότερη απώλεια ήταν αυτή του ελέγχου των Φιλιππινών, και η ιαπωνική στρατιωτική ηγεσία δεν προτίθετο να σώσει το στόλο που της απέμενε, αφήνοντας τις Φιλιππίνες να χαθούν ολοκληρωτικά. Αποφασίστηκε η

συντονισμένη δράση των δυνάμεων που ήταν ακόμη σε λειτουργία, με το να δοθεί ναυμαχία στην περιοχή του κόλπου του Λεύτε, κοντά στο ομώνυμο νησί¹²².

Δύο ιαπωνικοί σχηματισμοί σκαφών θα αναλάμβαναν το κύριο έργο της ναυμαχίας: ένας στολίσκος αεροπλανοφόρων με σχεδόν κανένα αεροσκάφος υπό τον ναύαρχο Οζάουα, και μια ισχυρή δύναμη θωρηκτών και βαρέων καταδρομικών υπό τον ναύαρχο Κουρίτα. Απέναντί τους παρατάσσονταν ο 3^{ος} αμερικανικός στόλος του αντιναυάρχου Χάλσεϊ και ο 7^{ος} στόλος του αντιναυάρχου Κινκέντ.

Οι ιαπωνικοί στολίσκοι έπλευσαν προς τον κόλπο του Λεύτε από αντίθετες κατευθύνσεις: ο Οζάουα κινήθηκε νότια ξεκινώντας από την Ιαπωνία, ενώ ο Κουρίτα δυτικά, ερχόμενος από το νησί Λίνγκα κοντά στη Σιγκαπούρη. Σκοπός της δισκελούς προσέγγισης ήταν να τραβήξει την προσοχή του ισχυρότερου εκ των δύο αμερικανικών στόλων ο Οζάουα, αυτόν του Χάλσεϊ, και να τον απομακρύνει από τον κόλπο, λειτουργώντας ως δόλωμα. Ο Κουρίτα θα κινούνταν κυκλικά για να προσεγγίσει από τα νοτιοδυτικά, προκειμένου να συντρίψει τις δυνάμεις του Κινκέντ.

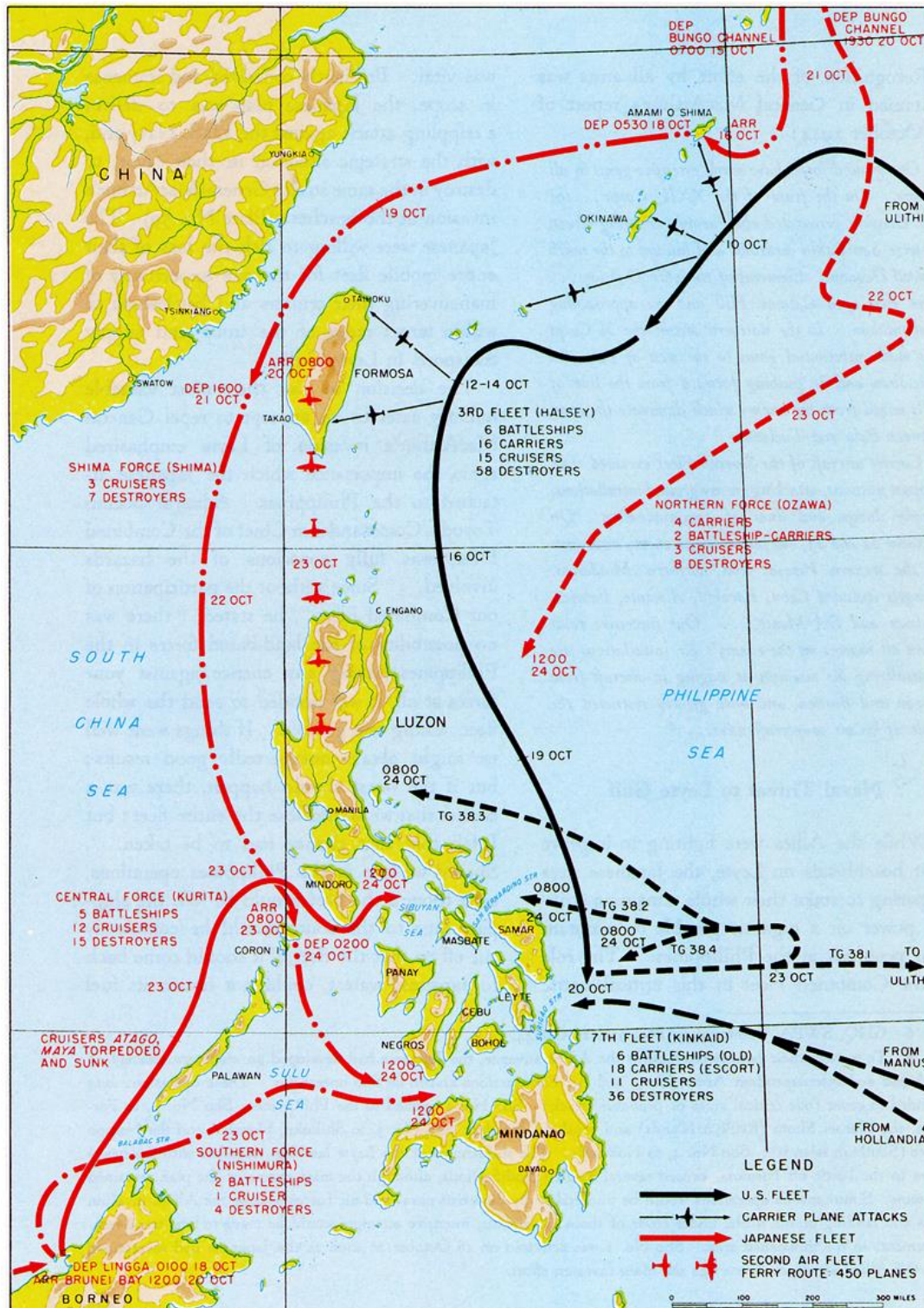
Παρότι οι Αμερικανοί «τσίμπησαν» το δόλωμα του Οζάουα, με τον Χάλσεϊ να τον καταδιώκει προς το βορρά, ο Κουρίτα βρήκε περισσότερη αντίσταση από ότι περίμενε στα στενά του Σουριγκάο. Εκεί δέχτηκε σφοδρή επίθεση από την κατά τα άλλα υποδεέστερη δύναμη του Κινκέντ, που αποτελείτο από αεροπλανοφόρα συνοδείας και ελαφρά αντιτορπιλικά. Παρότι βύθισε τρία αντιτορπιλικά και ορισμένα αεροπλανοφόρα, ο Κουρίτα έχασε καταδρομικά και καθυστέρησε σημαντικά. Το αρχικό του σχέδιο ήταν να βρεί τις ακτές του Λεύτε αφύλαχτες και να βομβαρδίσει τις παράκτιες θέσεις των Αμερικανών.

Αυτό που τελικά συνέβη ήταν μια άτακτη υποχώρηση του Οζάουα προς το νότο, σε μια προσπάθεια να ξεφύγει από τον Χάλσεϊ, κάτι που έφερε όλα τα πανίσχυρα αεροπλανοφόρα και θωρηκτά του τελευταίου μπροστά στον απροετοίμαστο Κουρίτα. Η υπεροχή της αμερικανικής δύναμης πυρός φάνηκε όταν δέχτηκαν επίθεση τα πλοία του Κουρίτα, καθώς τα

¹²² Ibid., σ.600-601

αεροπλανοφόρα του Χάλσεϊ δεν είχαν κανένα πρόβλημα να βομβαρδίσουν ανηλεώς και να βυθίσουν το ένα από τα δύο μεγαλύτερα ιαπωνικά θωρηκτά, το *Μουσάσι*.

Για τους Αμερικανούς, η νίκη στο Λέυτε ήταν το κλειδί για την οριστική εξουδετέρωση του ιαπωνικού ναυτικού. Για τους Ιάπωνες, μετά από αυτή την ήττα δεν υπήρχε δυνατότητα επιστροφής, και ήταν πλέον βέβαιο πως δε θα μπορούσαν να κερδίσουν τον πόλεμο στον Ειρηνικό. Ωστόσο, όσο υπήρχαν ακόμη κομμάτια ξηράς ανάμεσα στους Αμερικανούς και τα νησιά της Ιαπωνίας που ελέγχονταν από τον ιαπωνικό στρατό, το Τόκυο δεν ήταν διατεθειμένο να εγκαταλείψει τον αγώνα.



Σχήμα 3: η ναυμαχία του κόλπου του Λέυτε

Πηγή: <http://www.pietroangelo.com/E-Learning/All%20Courses/Military/Operational%20Art%20Site/images/Historical%20Maps/images/image/AirSeaRoutes2.jpg>

3.4: Η βύθιση του *Γιαμάτο* (*Yamato*)

Την άνοιξη του 1945, η Ιαπωνία βρισκόταν πλέον σε δεινή κατάσταση στον Ειρηνικό. Είχε χάσει τις περισσότερες, αν όχι όλες τις μάχες που έδωσε στη θάλασσα, είχε απωλέσει τα σημαντικότερα σκάφη της, και έχανε έδαφος μέρα με τη μέρα. Μετά την έναρξη της συμμαχικής απόβασης στην Οκινάουα τον Απρίλιο του 1945, η Ιαπωνία διέθεσε όσες αεροπορικές δυνάμεις της απέμεναν στην υπεράσπιση του νησιού. Ο στόλος δεν μπορούσε να μείνει αδρανής. Κάθε πλοίο που ήταν ακόμη ικανό να πλεύσει και να βάλλει κατά του εχθρού έπρεπε να το πράξει.

Για το θωρηκτό *Γιαμάτο*, το μεγαλύτερο και βαρύτερα οπλισμένο στον κόσμο, το Τόκυο είχε μια και μόνο εντολή: την πραγματοποίηση μιας αποστολής αυτοκτονίας, με την κωδική ονομασία «Τεν-Γκο» (συντόμευση της ιαπωνικής φράσης Τεν-Ίτσι-Γκο, ή Ten-Ichi-Go, που σήμαινε «Παράδεισος 1»). Η έκβαση ήταν αδιάφορη, το μόνο που αρκούσε ήταν να προξενήσει επαρκή ζημιά στις αμερικανικές δυνάμεις¹²³. Για την πολιτική και τη στρατιωτική ηγεσία, ήταν προτιμότερο το θωρηκτό να χαθεί αύτανδρο πολεμώντας ένδοξα, παρά να αναγκαστεί να παραδοθεί, αγκυροβολημένο σε κάποιο λιμάνι ή ναύσταθμο.

Τόσο το *Γιαμάτο*, όσο και το αδερφό του πλοίο, το *Μουσάσι* (*Musashi*), είχαν σχεδιαστεί από το ιαπωνικό ναυαρχείο κάτω από άκρα μυστικότητα, με σκοπό να υπερνικήσουν κάθε είδους ναυτική απειλή από τις Ηνωμένες Πολιτείες ή τους συμμάχους τους στον Ειρηνικό. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην υψηλή ταχύτητα των σκαφών, κάτι που ήταν το καθολικό δόγμα κατασκευής ιαπωνικών θωρηκτών. Η ειδοποιός διαφορά των δύο νέων θωρηκτών ήταν το άνευ προηγουμένου μέγεθός τους και το πάχος της θωράκισης του κύτους. Οι δύο γίγαντες του ιαπωνικού στόλου είχαν εκτόπισμα που ξεπερνούσε τους 64 χιλιάδες τόνους, διέθεταν περιμετρική θωράκιση 16 ιντσών και πυργίσκους πυροβολικού με περίβλημα πάχους 25 ιντσών. Παρά τις διαστάσεις τους και το βάρος της θωράκισης, τα δύο θωρηκτά δεν αντιμετώπιζαν κανένα πρόβλημα στο να αναπτύξουν μέγιστη ταχύτητα πλεύσης που άγγιζε τους 27 κόμβους¹²⁴.

Εκτός συναγωνισμού ήταν και το οπλοστάσιο, το οποίο δημιουργήθηκε για τα δύο πλοία. Ο κύριος οπλισμός των θωρηκτών της κλάσης αποτελείτο από 9 πυροβόλα 18.1 ιντσών, τα

¹²³ Chihaya Masataka, "Warship Profile: Yamato & Musashi", σ.152

¹²⁴ Malcolm Muir Jr., "Rearming in a Vacuum, 1936-1945", σ.475

μεγαλύτερα σε διαμέτρημα που έχουν χρησιμοποιηθεί από οποιονδήποτε στόλο μέχρι και σήμερα. Τα πυροβόλα αυτά ήταν σε θέση να πλήξουν στόχους σε απόσταση 41.4 χιλιομέτρων με βλήματα βάρους 1460 κιλών. Η ισχύς του ωστικού κύματος που δημιουργείτο από την εκπυροσκόρησή τους ήταν παραπάνω από αρκετή για να προξενήσει σημαντικές ζημιές στις θέσεις πυροβολικού του δευτερεύοντα οπλισμού του σκάφους, καθώς και στις δομές του καταστρώματος που περιλάμβαναν τη γέφυρα του πλοίου, οπότε κρίθηκε αναγκαίο να θωρακιστούν εκτενώς¹²⁵. Παρότι τυπικά δεν υπήρχε σκάφος εχθρικό προς τον ιαπωνικό στόλο που να διαθέτει συγκρίσιμα χαρακτηριστικά, οι μηχανικοί των ναυπηγείων του Κούρε και της Γιοκοσούκα υπολόγιζαν πως τα θωρηκτά της κλάσης *Γιαμάτο* ήταν σε θέση να αποκρούσουν τόσο βλήματα πυροβόλων ίδιου διαμετρήματος με τα δικά τους, όσο και να αντέξουν πολλαπλές επιθέσεις με βόμβες και τορπίλες από αέρος¹²⁶. Για το τελευταίο σημείο μεριμνούσε η αξιολήευτη αντιαεροπορική ασπίδα των πλοίων, που θύμιζε πλωτό φρούριο.

Οι προθέσεις των Ιαπώνων στρατηγιστών του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου για την είσοδο των θωρηκτών *Γιαμάτο* και *Μουσάσι* στο θέατρο του Ειρηνικού προκαλούν μεγάλη εντύπωση. Το επιτελείο στο Τόκυο είχε αναπτύξει μια θεωρία νίκης σε ότι αφορά τις μοίρες θωρηκτών, που υπαγόρευε ότι θα προπορεύονταν τα παλαιότερα θωρηκτά που θα εμπλέκονταν σε ανταλλαγή πυρών με τα θωρηκτά του αντιπάλου σε μικρές (για τα ναυτικά δεδομένα) αποστάσεις, ενώ οι δύο κολοσσοί θα διατηρούσαν ασφαλή απόσταση και θα κατέστρεφαν τις αντίπαλες ναυτικές δυνάμεις με άνεση, εκμεταλλευόμενοι το μεγάλο βεληνεκές τους¹²⁷. Αυτή η θεωρία νίκης προϋπέθετε την ύπαρξη ικανών μονάδων μάχης, είτε αυτές ήταν θωρηκτά, είτε αεροπλανοφόρα, είτε καταδρομικά και αντιτορπιλικά, που όμως την άνοιξη του 1945 είτε δεν υπήρχαν πλέον, είτε βρίσκονταν εκτός υπηρεσίας για να επισκευαστούν. Αυτό σήμαινε ότι η κλάση *Γιαμάτο* θα καλείτο να αντιμετωπίσει τις αμερικανικές δυνάμεις από την πρώτη γραμμή.

Η Δύναμη Κρούσης 2, που θα πραγματοποιούσε την επιχείρηση «Τεν-Γκο», συγκροτήθηκε στον κόλπο της Τοκουγιάμα. Τη γενική διοίκηση της δύναμης ανέλαβε ο αντιναύαρχος Σεΐτσι Ίτι, που δημιούργησε ένα κέντρο επιχειρήσεων στη γέφυρα του *Γιαμάτο*.

¹²⁵ Ibid., σ.475

¹²⁶ Ibid., σ.475

¹²⁷ Ibid., σ.475

Καπετάνιος του θωρηκτού ήταν ο υποναύαρχος Κοσάκου Αρίγκα. Η συνοδεία του περιλάμβανε το ελαφρύ καταδρομικό *Γιαχάγκι (Yahagi)*, που διοικείται από τον αρχιπλοίαρχο Ταμείτσι Χάρα, και που αποτελούσε κέντρο επιχειρήσεων για τον υποναύαρχο Κέιζο Κομούρα, διοικητή της Δεύτερης Μοίρας Αντιτορπλικών. Σε αυτήν ανήκαν 8 αντιτορπλικά, τα *Ασασίμο (Asashimo)*, *Φουγιουτσούκι (Fuyutsuki)*, *Χαμακάζε (Hamakaze)*, *Χατσουσίμο (Hatsushimo)*, *Ισοκάζε (Isokaze)*, *Κασούμι (Kasumi)*, *Σουζουτσούκι (Suzutsuki)* και *Γιουκικάζε (Yukikaze)*¹²⁸.

Στις 6 Απριλίου 1945 το *Γιαμάτο* ανεφοδιάστηκε με καύσιμα και πυρομαχικά, μεταξύ των οποίων βρίσκονταν και αντιαεροπορικά βλήματα «Σαν-Σίκι» που προορίζονταν για τα κύρια πυροβόλα 18.1 ιντσών του πλοίου. Στις 3 το μεσημέρι απέπλευσε από τον κόλπο της Τοκουγιάμα για να διαπλεύσει τα στενά του Μπούνγκο, με ταχύτητα 20 κόμβων. Ήδη από τις 6 το απόγευμα σήμανε γενικός συναγερμός για θέσεις ετοιμότητας, αφού υπήρξαν πληροφορίες για αμερικανικά υποβρύχια που караδοκούσαν στην έξοδο των στενών. Για το υπόλοιπο της ημέρας τα πράγματα παρέμειναν ήρεμα. Μετά όμως από τελετουργικό πρόγευμα στις 7 το πρωί της επόμενης μέρας, έφτασαν οι πρώτες αναφορές για θέαση αμερικανικών αεροσκαφών. Τα αεροσκάφη αυτά ανήκαν σε μια εντυπωσιακή μοίρα αεροπλανοφόρων κλάσης Έσεξ (*Essex*), που σκοπό είχε την εξουδετέρωση της απειλής του *Γιαμάτο*. Στις 10 η ώρα εντοπίστηκαν στο ραντάρ, το πλήρωμα έλαβε θέσεις μάχης, και η ταχύτητα αυξήθηκε στους 24 κόμβους¹²⁹.

Το πρώτο κύμα των αμερικανικών επιθέσεων εξαπολύθηκε μετά τις 12 και 20, με πλήγματα από τορπίλες στην αριστερή πλευρά του κύτους και κάθετες ρίψεις βομβών στον 3^ο κατά σειρά πυργίσκο των κύριων πυροβόλων, στην πρύμνη του θωρηκτού. Οι συνεχείς ρίψεις βομβών δημιούργησαν ρήγματα και άλλες καταστροφές στο κατάστρωμα του πλοίου, ενώ από τα πλήγματα των τορπιλών επήλθε κλίση του σκάφους κατά 5-6 μοίρες προς τα αριστερά, κάτι που αντισταθμίστηκε με το να πλημμυρίσουν ορισμένα στεγανά τμήματα στη δεξιά πλευρά. Θέσεις πυροβόλων 155 χιλιοστών του δευτερεύοντα οπλισμού δέχτηκαν χτυπήματα από διατηρητικές βόμβες, καταστράφηκαν ολοσχερώς και ανεφλέγησαν, δημιουργώντας μια πύρινη λαίλαπα που δεν αντιμετωπίστηκε.

¹²⁸ Janusz Skulski, *Anatomy of the Ship: The Battleship Yamato*, σ.12

¹²⁹ *Ibid.*, σ.12

45 λεπτά αργότερα, ακολούθησε δεύτερο κύμα αεροπορικών επιθέσεων, που περιλάμβανε λιγότερα επιτυχημένα πλήγματα με βόμβες αλλά πληθώρα εύστοχων ρίψεων τορπιλών στο νερό. Για μια ακόμη φορά το θωρηκτό έλαβε κλίση προς τα αριστερά, που εξισορροπήθηκε με το ημίμετρο της ανάληψης έρματος (θαλασσινού νερού) σε στεγανά διαμερίσματα του κύτους. Παρενέργεια της απόφασης αυτής ήταν να πλημμυρίσουν οι χώροι ορισμένων λεβήτων καύσης των μηχανών του πλοίου, κάτι που είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της ταχύτητας στους 18 κόμβους¹³⁰. Μισή ώρα μετά το δεύτερο κύμα επιθέσεων εξαπολύθηκε το τρίτο, στις 2 παρά τέταρτο το μεσημέρι της 7^{ης} Απριλίου. Ακόμη περισσότερες τορπίλες δημιούργησαν εκτενείς ζημιές στην ήδη ταλαιπωρημένη θωράκιση του *Γιαμάτο*, εντείνοντας το ρυθμό της ως τότε υπάρχουσας εισροής υδάτων και ανοίγοντας νέα ρήγματα. Με τόνους νερού να μπαίνουν στα χαμηλότερα σημεία του κύτους κάθε δευτερόλεπτο, το *Γιαμάτο* δεν ήταν στη θέση να αποφύγει τη μείωση της ταχύτητάς του σχεδόν στο μισό, δηλαδή στους 10 κόμβους.

Σύντομα, η ικανότητα των πλημμυρισμένων στεγανών διαμερισμάτων να συγκρατούν μεγάλους όγκους νερού φάνηκε να προδίδει τους Ιάπωνες, καθώς άρχισαν διαρροές προς τους κρίσιμους χώρους του μηχανοστασίου και των εφεδρικών λεβήτων. Οι μηχανικοί που εργάζονταν στα χαμηλότερα καταστρώματα αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν τα πόστα τους κοντά στους ατμολέβητες και τις τουρμπίνες των κινητήρων. Το *Γιαμάτο* ήταν πλέον εξουδετερωμένο, ανίκανο να πραγματοποιήσει ελιγμούς αποφυγής και έχοντας πάρει κλίση που αυξανόταν κάθε δευτερόλεπτο, παρά τις προσπάθειες αποστράγγισης του έρματος από τα στεγανά. Αρχικά έπλευσε νωχελικά για κάποια λεπτά σε κύκλο, λόγω κεκτημένης ταχύτητας, όμως στις 2 το μεσημέρι της 7^{ης} Απριλίου ακινητοποιήθηκε οριστικά και παρουσίασε ιδανικό και εύκολο στόχο για τις αμερικανικές δυνάμεις.

Με τα εχθρικά αεροσκάφη να σφυροκοπούν το σκάφος του και τις αντιαεροπορικές του άμυνες ανήμπορες να απωθήσουν τον όγκο των επιτιθέμενων Αμερικανών, ο υποναύαρχος Αρίγκα έδωσε στο πλήρωμα την εντολή εγκατάλειψης του πλοίου, για όσους επιθυμούσαν να προσπαθήσουν να σωθούν. Το μεγαλύτερο μέρος του πληρώματος βρισκόταν σε αναβρασμό καθώς προσπαθούσε να εγκαταλείψει το καταδικασμένο θωρηκτό, και ως εκ τούτου λίγοι ήταν

¹³⁰ Ibid., σ.12

αυτοί που μπορούσαν να αντιμετωπίσουν την κλίση προς τα αριστερά που γινόταν όλο και εντονότερη. Όταν αυτή ξεπέρασε τις 90 μοίρες, το κατάστρωμα και η γέφυρα με τις κάθετες δομές πολλών δεκάδων μέτρων ύψους βρίσκονταν σχεδόν εξ ολοκλήρου κάτω από το νερό. Στις 120 μοίρες κλίσης, και με το *Γιαμάτο* να έχει σχεδόν ανατραπεί, μια εκκωφαντική έκρηξη έλαβε χώρα στις οπίσθιες αποθήκες πυρομαχικών. Αυτές βρίσκονταν κοντά στην πρύμνη του σκάφους και τον πυργίσκο των πυροβόλων 18.1 ιντσών υπ' αριθμόν 3, που είχε δεχτεί επίθεση με διατρητικές βόμβες και είχε αναφλεγεί κατά το πρώτο κύμα των αμερικανικών επιθέσεων.

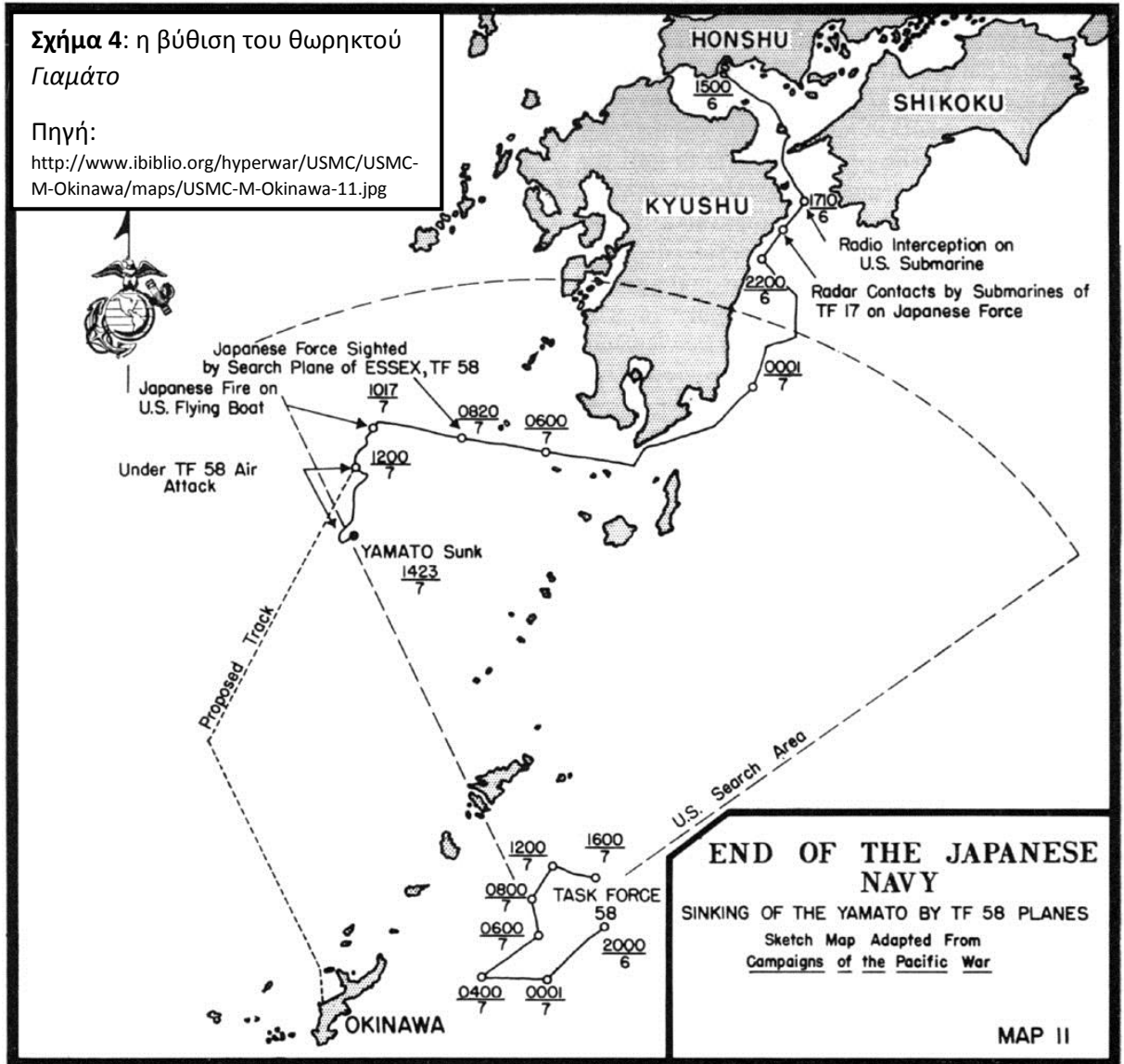
Η έκρηξη εξαϋλωσε τμήμα του πλοίου στο σημείο όπου συνέβη, και επιτάχυνε την πορεία του προς τον πυθμένα. Η ισχύς της έκρηξης εκτόπισε όγκο νερού που θύμιζε σε σχηματισμό το «μανιτάρι» μιας πυρηνικής έκρηξης, και η πύρινη σφαίρα και ο καπνός που ακολούθησαν έφτασαν σε ύψος 6 χιλιάδων μέτρων και ήταν ορατά στην Καγκοσίμα, περισσότερα από 200 χιλιόμετρα μακριά. 23 λεπτά μετά τις 2 το μεσημερί, στις 7 Απριλίου του 1945, το *Γιαμάτο* εξαφανίστηκε κάτω από τα κύματα, παίρνοντας μαζί του 2498 αξιωματικούς και ναύτες. Οι διασωθέντες ήταν μόλις 280, και προέρχονταν όλοι από θέσεις αντιαεροπορικής άμυνας ή πυροβόλων δευτερεύοντος οπλισμού στα επάνω καταστρώματα του πλοίου¹³¹.

Το γεγονός ότι η δύναμη κρούσης που σχηματίστηκε γύρω από το *Γιαμάτο* δε διέθετε αεροπορική κάλυψη, αφού τα κυριότερα αεροπλανοφόρα των Ιαπώνων είχαν βυθιστεί μετά τη σαρωτική ήττα στο Μίντγουεϊ, έδωσε τη δυνατότητα στους Αμερικανούς να διατηρήσουν τον έλεγχο στον αέρα καθ' όλη τη διάρκεια της μάχης, και να οργανώσουν τη ροή των επιθέσεών τους με άνεση χρόνου και χωρίς να αντιμετωπίσουν ιδιαίτερη αντίσταση. Η ήττα του ιαπωνικού ναυτικού και η βύθιση του *Γιαμάτο*, που ήταν εκ των πραγμάτων το πιο προηγμένο θωρηκτό στον πλανήτη εκείνη την περίοδο αλλά και το καμάρι του ιαπωνικού ναυαρχείου, αποτέλεσε την εμφατικότερη επιβεβαίωση της υπεροχής του αεροναυτικού όπλου έναντι της «παλαιάς σχολής», δηλαδή των μεγάλων σκαφών με πυροβόλα αυξημένου διαμετρήματος.

¹³¹ Ibid., σ.13

Σχήμα 4: η βύθιση του θωρηκτού Γιαμάτο

Πηγή:
<http://www.ibiblio.org/hyperwar/USMC/USMC-M-Okinawa/maps/USMC-M-Okinawa-11.jpg>



Κεφάλαιο 4^ο: Σύγχρονη εφαρμογή του αεροπλανοφόρου – η περίπτωση των αμερικανικών Carrier Strike Groups

4.1: Η σύνθεση ενός Carrier Strike Group

Σε ένα σύγχρονο ναυτικό, το αεροπλανοφόρο παίζει πολλαπλούς ρόλους. Αρχικά, είναι το μεγαλύτερο σε μέγεθος σκάφος σε ένα στόλο, και συνεπώς διαθέτει ασυναγώνιστη εμβέλεια και δύναμη πυρός. Επιπλέον, είναι σε θέση να λειτουργήσει ως εργαλείο προβολής πλανητικής ισχύος του κράτους που το χρησιμοποιεί, αφού μπορεί να επιχειρήσει οπουδήποτε και οποτεδήποτε κριθεί αναγκαίο. Αποτελεί δε τη ραχοκοκαλιά ενός blue water navy, δηλαδή ενός ναυτικού που μπορεί να απομακρυνθεί από τις ακτές της χώρας του, να ανοιχτεί στον ωκεανό και να επιχειρήσει σε διαφορετικές ηπείρους.

Η πεμπτούσια των σύγχρονων αεροπλανοφόρων είναι τα αμερικανικά, κλάσης *Νίμιτς*. Γύρω από αυτά δομούνται ιδιαίτεροι ναυτικοί σχηματισμοί, τα γνωστά Carrier Strike Groups, τα οποία είναι σε θέση να πραγματοποιήσουν την πλειονότητα των επιχειρήσεων που σχετίζονται με το σύγχρονο ναυτικό πόλεμο. Μέχρι σήμερα, οι ΗΠΑ διαθέτουν 10 τέτοιους σχηματισμούς, που αναλαμβάνουν ανεξάρτητη δράση σε κάθε πλευρά της υφελίου.

Κάθε Carrier Strike Group αποτελεί έναν αυτόνομο στόλο, που απαρτίζεται από έναν αριθμό διαφορετικών σκαφών με ξεχωριστούς επιχειρησιακούς ρόλους. Τα σκάφη αυτά ανταποκρίνονται στις διαρκώς μεταβαλλόμενες συνθήκες τόσο της εμπλοκής με εχθρικές δυνάμεις, όσο και της ασφαλούς μετάβασης του έμψυχου δυναμικού και του υλικού εξοπλισμού στον εκάστοτε χώρο επιχειρήσεων. Ο επίσημος διαδικτυακός ιστότοπος του Πολεμικού Ναυτικού των Ηνωμένων Πολιτειών¹³² προσφέρει αναλυτικές πληροφορίες πάνω στην οργανική διάρθρωση (δηλαδή τον αριθμό και τον τύπο των σκαφών ενός Carrier Strike Group, καθώς και τη θέση τους μέσα στο σχηματισμό) και τη λειτουργία κάθε είδους σκάφους.

Σε γενικότερη θεώρηση, τα συστατικά μέρη ενός στολίσκου που αποτελούν της ραχοκοκαλιά του είναι το ίδιο το αεροπλανοφόρο, τα αντιτορπιλικά και τα καταδρομικά.

¹³² The Official Web Portal of the US Navy, <http://www.navy.mil/>

Επιχειρησιακά, ένας στολίσκος πρέπει να είναι σε θέση να υλοποιήσει έναν πενταπλό ρόλο: να εξασφαλίσει την εναέρια υπεροχή (με τη δράση των σμηνών αεροσκαφών του αεροπλανοφόρου), την απώθηση υποβρύχιων απειλών με την διεξαγωγή ανθυποβρυχιακών επιχειρήσεων, την επίτευξη πληγμάτων κατά στόχων επιφανείας ή εναέριων, και τη θωράκιση του σχηματισμού με την εγγύς άμυνα κάθε σκάφους. Για να κατανοήσουμε τον τρόπο με τον οποίο ο ναυτικός σχηματισμός πετυχαίνει τους στόχους των πτυχών αυτών, είναι σκόπιμο να δούμε πιο αναλυτικά τα επιμέρους σκάφη του και τα χαρακτηριστικά τους.

α. Τα πυρηνοκίνητα αεροπλανοφόρα

Η εισαγωγή του πυρηνικού αντιδραστήρα ως μέσο πρόωσης και παροχής ενέργειας σε όλα τα συστήματα ενός αεροπλανοφόρου αποτέλεσε από μόνη της μια επανάσταση στα ναυτικά δεδομένα, εξίσου σημαντική με την σύλληψη της ιδέας του ίδιου του αεροπλανοφόρου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Οι θεωρητικά απεριόριστες δυνατότητες τροφοδότησης ενός σκάφους με ενέργεια παραγόμενη με πυρηνική αντίδραση ξεδίπλωσαν μια πληθώρα νέων προοπτικών για το αεροναυτικό όπλο, επεκτείνοντας την εμβέλειά του και το χρόνο παραμονής του στην ανοιχτή θάλασσα άνευ ανεφοδιασμού, και επιτρέποντας τη διατήρηση μεγαλύτερου οπλοστασίου και περισσότερων αεροσκαφών, καθώς και μεγαλύτερου αριθμού του πληρώματος. Το δυναμικό ξεκίνημα της πυρηνικής εποχής στο ναυτικό πόλεμο έγινε με την κατασκευή και είσοδο στην ενεργό υπηρεσία του αεροπλανοφόρου *Έντερπραιζ (Enterprise)* το 1960, μόλις 15 χρόνια μετά την πρώτη χρήση της πυρηνικήςσχάσης ως όπλο μαζικής καταστροφής.

Το *Έντερπραιζ* έδρασε για περίπου μια δεκαπενταετία σε στενή συνεργασία με παλιότερα, συμβατικά αμερικανικά αεροπλανοφόρα, και αποτέλεσε την πλατφόρμα βελτίωσης των τεχνικών χαρακτηριστικών και των ικανοτήτων ενός πυρηνοκίνητου αεροπλανοφόρου, αλλά και το θεμέλιο για την εισαγωγή καινοτομιών. Τα δεκαπέντε χρόνια εμπειρίας του Ναυτικού σε επίπεδο επιχειρησιακής δράσης και μηχανικής εξέλιξης κορυφώθηκαν το 1975, με την δημιουργία της δεκαμελούς κλάσης *Νίμιτς (Nimitz)*. Επρόκειτο για κολοσσούς μήκους 333

μέτρων και εκτοπίσματος 97 χιλιάδων τόνων (σε πλήρη φόρτωση), που διέθεταν 2 πυρηνικούς αντιδραστήρες υπεύθυνους για την τροφοδοσία 4 αξόνων προώθησης¹³³.

Με μέγιστη ταχύτητα που ξεπερνά τους 30 κόμβους και συνολικό πλήρωμα που ξεπερνά τα 5000 άτομα, κάθε αμερικανικό αεροπλανοφόρο είναι μια πλωτή αεροπορική βάση με τη δική της εναέρια δύναμη κρούσης. Για το χειρισμό των 60 και πλέον αεροσκαφών κάθε αεροπλανοφόρου είναι υπεύθυνα περίπου 1500 μέλη του πληρώματος, τα οποία επανδρώνουν τα πιλοτήρια μαχητικών αεροσκαφών, αεροσκαφών ηλεκτρονικού πολέμου και παρατήρησης, αλλά και ελικοπτέρων. Το οπλοστάσιο ενός αεροπλανοφόρου δε σταματά εκεί, καθώς εξοπλίζεται με πυροβόλα αντιπυραυλικής ασπίδας *Phalanx*, πυραύλους *Sea Sparrow* για στόχους επιφανείας και *RAM* για στόχους στον αέρα.

Τα σκάφη της κλάσης *Νίμιτς* βρίσκονται σε ενεργό υπηρεσία μέχρι και σήμερα, συμπληρώνοντας περισσότερα από 40 χρόνια επιτυχούς παρουσίας σε θέατρα επιχειρήσεων και όχι μόνο. Πέρασαν διαδικασίες εκσυγχρονισμού σε αρκετές περιπτώσεις, προκειμένου να προσαρμοστούν στις αυξανόμενες απαιτήσεις του διαρκώς εξελισσόμενου τοπίου στις τεχνολογικές καινοτομίες, όμως κρίθηκε σκόπιμο να αντικατασταθούν σταδιακά από νεότερα, μεγαλύτερα και ακόμη ικανότερα σκάφη στο κοντινό μέλλον, αυτά της κλάσης *Τζέραλντ Ρ. Φόρντ* (*Gerald R. Ford*). Το πρώτο εξ αυτών και ομώνυμο της κλάσης αναμένεται να παραδοθεί στην υπηρεσία του αμερικανικού ναυτικού εντός του 2017.

β. Τα καταδρομικά

Τυπικά, το καταδρομικό εγκαταλείφθηκε μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου από τα πολεμικά ναυτικά των περισσότερων κρατών, όχι μόνο στην επικρατούσα έκφασή του, δηλαδή εκείνα τα σκάφη που έφεραν πολλαπλά πυροβόλα μεσαίου διαμετρήματος, αλλά και στη δυνητική μετεξέλιξη των καταδρομικών με πυραυλικό οπλοστάσιο. Η τάση εγκατάλειψης αυτού του τύπου σκαφών οφειλόταν κυρίως στο κόστος κατασκευής και συντήρησής τους, αλλά και στην απομάκρυνση της ναυτικής στρατηγικής σκέψης από την κλασική προσέγγιση της σύγκρουσης σκαφών εντός του πεδίου οπτικής επαφής, και τη μετάβαση στη λογική του

¹³³ Ibid., http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=200&ct=4

πλήγματος εκτός οπτικής επαφής (beyond visual range ή BVR) με τη χρήση εξελιγμένων πυραυλικών συστημάτων.

Λίγες χώρες είχαν τη δυνατότητα να αποκτήσουν καταδρομικά που υπηρέτησαν στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και να τα εκσυγχρονίσουν για να συμβαδίσουν με τη νέα λογική του πολέμου στην επιφάνεια του νερού, ενώ ακόμη λιγότερες ήταν αυτές που μπορούσαν να δημιουργήσουν ολοκαίνουρια καταδρομικά για να αποκτήσουν τη ναυτική υπεροχή, καθώς εισέρχονταν στην ψυχροπολεμική περίοδο. Όπως είναι φυσικό, οι κυριότερες χώρες που είχαν τη δυνατότητα αυτή δεν ήταν άλλες από τις παγκόσμιες υπερδυνάμεις του ψυχροπολεμικού διπόλου, δηλαδή οι ΗΠΑ και η ΕΣΣΔ. Μέχρι και σήμερα, οι ΗΠΑ και η Ρωσία (που διαδέχθηκε ιστορικά την ΕΣΣΔ μετά την κατάρρευσή της) είναι τα μόνα κράτη που διατηρούν επικαιροποιημένα καταδρομικά στο πολεμικό ναυτικό τους, και δημιουργούν νέες κλάσεις για αυτά. Ιδιαίτερα για το αμερικανικό ναυτικό, το καταδρομικό είναι αναπόσπαστο τμήμα ενός Carrier Strike Group, εκτελώντας καθήκοντα που αφορούν κυρίως την εξέλιξη της εμπλοκής με τον αντίπαλο.

Συγκεκριμένα, κάθε CSG διαθέτει ένα καταδρομικό πολλαπλών ρόλων, με τρέχοντα σκάφη αυτά της κλάσης *Τικοντερόγκα (Ticonderoga)*, που βρίσκονται σε υπηρεσία από τον Ιανουάριο του 1983. Είναι μονάδες προορισμένες για πολλαπλούς τύπους αποστολών, μεταξύ των οποίων διακρίνονται η αντιαεροπορική προστασία του σχηματισμού, η υποστήριξη πυρός και η δράση κατά μονάδων επιφανείας, η υποστήριξη αμφίβιων επιχειρήσεων, αλλά και η ανεξάρτητη δράση ως ηγετικά σκάφη σε μικρότερες ομάδες κρούσης. Τα καταδρομικά που διαθέτουν πυραύλους cruise με «κλείδωμα» επιθυμητού στόχου, ιδιαίτερα τύπου *Τόμαχωκ (Tomahawk)*, είναι σε θέση να καταφέρουν συντριπτικά πλήγματα σε μεγάλες αποστάσεις, καθοδηγώντας τις βολές τους αλλά και εξουδετερώνοντας εισερχόμενα εχθρικά πυρά με τη βοήθεια του συστήματος *Αιγίς (Aegis)*¹³⁴.

Συμπληρωματικά, κάθε καταδρομικό εξοπλίζεται με τορπίλες για επιθέσεις κατά εχθρικών σκαφών επιφανείας σε μικρότερες αποστάσεις, βλήματα βυθού για ανθυποβρυχιακή προστασία, και δύο ελικόπτερα Sikorsky SH-60 *Sea Hawk* για εναέρια αναγνώριση και εντοπισμό

¹³⁴ Ibid., http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=800&ct=4

στόχων. Για την ομαλή λειτουργία όλων των υποσυστημάτων ενός καταδρομικού και για τη χρήση των επιθετικών και αμυντικών του ικανοτήτων είναι υπεύθυνα τα 300 μέλη του πληρώματος και οι 30 αξιωματικοί που επανδρώνουν το σκάφος. Η κατάρτιση του πληρώματος είναι υψηλή, αφού στην πλειονότητα των περιπτώσεων, τα καταδρομικά που εντάσσονται σε σχηματισμούς με αεροπλανοφόρα αναλαμβάνουν καθήκοντα βοηθητικού κέντρου σχεδιασμού επιχειρήσεων.

γ. Τα αντιτορπιλικά

Τα σύγχρονα αντιτορπιλικά είναι τα μικρότερα σε μέγεθος σκάφη επιφανείας ενός στολίσκου με αεροπλανοφόρα, και ως εκ τούτου μπορεί να περιλαμβάνονται στο σχηματισμό από τέσσερα έως έξι. Στον τεχνικό τομέα, τα αντιτορπιλικά ενός Carrier Strike Group δεν έχουν να ζηλέψουν σε τίποτα το καταδρομικό. Μάλιστα, οι σύγχρονες κλάσεις αντιτορπιλικών του αμερικανικού ναυτικού θυμίζουν περισσότερο, σε ότι αφορά το μέγεθος, τα καταδρομικά των τελευταίων ετών του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και της ψυχροπολεμικής περιόδου, ενώ διαθέτουν σαφώς βαρύτερο και πιο επικίνδυνο οπλισμό.

Η τρέχουσα κλάση αμερικανικών αντιτορπιλικών, *Άρλεϊ Μπέρκ (Arleigh Burke)*, αριθμεί κάτι παραπάνω από μια εικοσαετία ενεργού δράσης, αφού τα πρώτα σκάφη της κλάσης ολοκληρώθηκαν και τέθηκαν σε υπηρεσία το 1991¹³⁵. Με εκτόπισμα μεταξύ των 8230 και 9700 τόνων, δεν απέχουν ιδιαίτερα σε μέγεθος από τα καταδρομικά κλάσης *Τικοντερόγκα*, ενώ μοιράζονται με αυτά και το σύστημα καθοδήγησης πυραυλικών συστημάτων και αντιπυραυλικής ασπίδας *Αιγίς*. Ειδικά διαμορφωμένοι χώροι επιτρέπουν τη μεταφορά δύο ελικοπτέρων, και η αντιαεροπορική άμυνα συμπληρώνεται από τα βλήματα που φέρουν τα ελικόπτερα αυτά. Λειτουργικά, ένα αντιτορπιλικό κλάσης *Άρλεϊ Μπέρκ* μπορεί να φέρει σε πέρας όλα τα καθήκοντα ενός καταδρομικού, και ως εκ τούτου η παρουσία 4-6 τέτοιων σκαφών εντός του σχηματισμού προσφέρει περίσσεια ισχύος σε περίπτωση απώλειας κάποιας μονάδας.

Καθώς γράφονται αυτές οι πληροφορίες, το αμερικανικό ναυτικό εξακολουθεί να διατηρεί σε ενεργό υπηρεσία 62 σκάφη της κλάσης *Άρλεϊ Μπέρκ*, με την πλειονότητα εξ αυτών

¹³⁵ Ibid., http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=900&ct=4

να εντάσσονται σε στολίσκους αεροπλανοφόρων σε υποστηρικτικό ρόλο. Από τη δεκαετία του 1990, ωστόσο, υπήρχε ήδη έντονη διχογνωμία στο Κογκρέσο για τη δημιουργία μιας νέας κλάσης αντιτορπιλικών για το «ναυτικό της νέας χιλιετίας». Οι προτάσεις υπέρ της δημιουργίας αυτών των σκαφών υπερίσχυσαν, και αποφασίστηκε η κατασκευή τριών αρχικά πλοίων, που θα αποτελούσαν τα πρώτα μέλη της κλάσης Ζούμγουολτ (*Zumwalt*). Τα πλοία αυτά αποκαλούνται μεν αντιτορπιλικά, αλλά ξεπερνούν σε τεχνικές προδιαγραφές κάθε υπάρχον αντιτορπιλικό ή καταδρομικό. Με εκτόπισμα που ξεπερνά τους 15600 τόνους, μήκος σχεδόν 200 μέτρων και πρωτότυπο σχεδιασμό για απόκρυψη από εχθρικό εντοπισμό (*stealth*), η κλάση Ζούμγουολτ δεν εξέλιξε απλώς το σχεδιασμό και τις λειτουργίες των σκαφών υποστήριξης των αεροπλανοφόρων, αλλά αποτέλεσε μια επανάσταση της ναυπηγικής. Πρόκειται άλλωστε για σκάφη που διπλασιάζουν τις διαστάσεις των προκατόχων τους, αλλά υποδιπλασιάζουν τον αριθμό των μελών του πληρώματος και υπολογίζεται ότι θα τριπλασιάσουν τη διαθέσιμη δύναμη πυρός.

4.2: Οι επιχειρησιακές ικανότητες των Carrier Strike Groups

Όπως επισημαίνουν οι John Gordon et al.¹³⁶, η κατανόηση των ικανοτήτων των πυρηνοκίνητων αεροπλανοφόρων, ιδιαίτερα της υπάρχουσας κλάσης *Νίμιτς*, είναι αναπόσπαστο κομμάτι των προσόντων που πρέπει να διαθέτουν οι φορείς χάραξης εξωτερικής πολιτικής των ΗΠΑ. Τόσο ο αριθμός των σκαφών αυτών, το μέγεθος του πληρώματός τους αλλά και οι πόροι που αφιερώνονται στη συντήρηση και χρήση τους θα καθορίσουν το βαθμό στον οποίο τα Carrier Strike Groups θα μπορούν να αναλαμβάνουν επιχειρησιακά καθήκοντα. Οι παράμετροι αυτές εξαρτώνται από την θέση των policy makers απέναντι στο πολεμικό ναυτικό ως θεσμό, τις προθέσεις που έχουν για ενίσχυση ή σμίκρυνσή του, και το κατά πόσο πιστεύουν ότι αυτό μπορεί να επιτελέσει έργο που προωθεί τα αμερικανικά συμφέροντα εκτός συνόρων.

Εστιάζοντας στα αεροπλανοφόρα αυτά καθαυτά, οι ικανότητες που προβάλλουν εντός του στολίσκου έχουν τριπλή έκφραση: διακρίνονται από την ενεργειακή αυτονομία του κάθε

¹³⁶ John Gordon et al., *Leveraging America's Aircraft Carrier Capabilities*, σ.9

σκάφους χάρη στους πυρηνικούς αντιδραστήρες, την εμβέλεια δράσης και το βεληνεκές της δύναμης πυρός των αεροπορικών σμηνών που μεταφέρει, και τη χρήση δορυφορικών επικοινωνιακών συστημάτων και συστημάτων συλλογής πληροφοριών και αναχαίτισης. Σε απόλυτη συνεργασία με τα υπόλοιπα σκάφη του σχηματισμού, τα αεροπλανοφόρα αποτελούν το σημαντικότερο εργαλείο του οπλοστασίου, που προσφέρει ασύγκριτη ευελιξία ανταπόκρισης σε κρίσεις ανά την υφήλιο¹³⁷. Πρόκειται για τη μοναδική πλατφόρμα που επιτρέπει τη χρήση αεροπορικής ισχύος σε γεωγραφικές θέσεις όπου η χρήση μιας χερσαίας αεροπορικής βάσης είναι αδύνατη.

Σ' αυτό το σημείο, κρίνεται σκόπιμο να γίνει ένας διαχωρισμός των επιχειρησιακών ικανοτήτων των αεροπλανοφόρων, καθώς τα επιμέρους χαρακτηριστικά τους επιτρέπουν την δράση σε διαφορετικούς ρόλους και για διαφορετικούς αντικειμενικούς σκοπούς. Μπορούμε λοιπόν να ορίσουμε ως κύριες κατηγορίες των επιχειρήσεων που μπορούν να πραγματοποιήσουν σε παραδοσιακές ή συμβατικές (traditional ή conventional) και σε μη παραδοσιακές ή μη συμβατικές (nontraditional ή non-conventional). Οι δε μη συμβατικές επιχειρήσεις αεροπλανοφόρων κατηγοριοποιούνται περαιτέρω σε μη συμβατική χρήση των σκαφών σε συνθήκες μάχης (nontraditional combat employment) και σε μη συμβατική χρήση για την πραγματοποίηση επιχειρήσεων εκτός συνθηκών μάχης (nontraditional use for noncombat operations).

Επίσης, είναι χρήσιμο να αναφερθεί το ότι τα αεροπλανοφόρα, ειδικά κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και κατά την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου που ακολούθησε, λειτουργούσαν βασικά ως εργαλείο για την επίτευξη πληγμάτων σε μεγάλη απόσταση, αλλά και για την εξασφάλιση της υπεροχής στον αέρα¹³⁸. Οι επιθετικές δυνατότητες ενός σύγχρονου αεροπλανοφόρου είναι ισορροπημένες, επιτρέποντας την αντιμετώπιση απειλών στην ξηρά, τον αέρα και τη θάλασσα. Βεβαίως, αυτό δεν αναιρεί το γεγονός ότι τα πλοία αυτά είναι σε θέση να παίξουν ρόλους διαφορετικούς από τους συνηθισμένους, όπως θα γίνει σαφές από τα παραδείγματα που ακολουθούν.

¹³⁷ Ibid., σ.9

¹³⁸ Ibid., σ.34

4.2.1: Παραδοσιακές ή συμβατικές επιχειρήσεις

α. Αεροπορικές επιχειρήσεις

Για ένα αεροπλανοφόρο που αποτελεί τον πυρήνα ενός Carrier Strike Group, το κυριότερο διαθέσιμο όπλο είναι οι αεροπορικές μοίρες. Ωστόσο, η ταχύτητα και η ισχύς των οπλικών συστημάτων των αεροσκαφών που μεταφέρει δεν είναι το Α και το Ω των αεροπορικών επιχειρήσεων, αφού πρέπει να συντονίζονται σωστά από την καρδιά του συστήματος, που βρίσκεται πάνω στο σκάφος. Με τη χρήση του ενσωματωμένου συστήματος πληροφοριών εν πλω (ISIS) από το κέντρο ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (CATCC) και το πρωτεύον κέντρο πτήσεων (PRI-FLY), ένα πυρηνοκίνητο αεροπλανοφόρο είναι σε θέση να υποστηρίξει 125 αεροπορικές εξορμήσεις (combat sorties) ημερησίως, με μέγιστη απόδοση 200 εξορμήσεων σε συνθήκες πλήρους ετοιμότητας. Η υποστήριξη πτήσεων με το ρυθμό αυτό μπορεί να διατηρηθεί για μια περίοδο έως και δύο εβδομάδων, μετά την οποία το σκάφος χρειάζεται υποχρεωτική παύση επιχειρήσεων για συντήρηση και ανεφοδιασμό, κάτι που διαρκεί μία μόλις ημέρα. Μετά την υποχρεωτική αυτή παύση, είναι σε θέση να επιστρέψει στον προηγούμενο ρυθμό πραγματοποίησης επιχειρήσεων¹³⁹. Χαρακτηριστικά, η διαδικασία απονήωσης, προσνήωσης, ανεφοδιασμού και αποστολής εντολών προς τους πιλότους των αεροσκαφών είναι ρυθμισμένη έτσι, ώστε να επιτρέπει δύο απονήψεις και μία προσνήωση κάθε 37 δευτερόλεπτα υπό το φως της ημέρας, και μία απονήωση και προσνήωση το λεπτό τη νύχτα, σε συνθήκες σκότους¹⁴⁰.

Εκτός από τη δράση που μπορούν να αναπτύξουν κατά στόχων σε χώρες που βρίσκονται κοντά στη θάλασσα, τα αεροπλανοφόρα απέδειξαν το αξιόμαχο των αεροπορικών σμηνών τους με τις επιχειρήσεις που πραγματοποιήθηκαν πάνω από περικόλειστες γεωγραφικές περιοχές, όπως στο Αφγανιστάν και το Ιράκ κατά τους πρόσφατους πολέμους που διεξήχθησαν από το 2001 και έπειτα. Τα τέσσερα Carrier Battle Groups που απεστάλησαν στην περιοχή (όπως αποκαλούνταν στις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας) μπορούσαν να πλήξουν θέσεις μαχητών μέχρι και 400 ναυτικά μίλια μακριά από την κοντινότερη ακτή, ενώ οι εξορμήσεις τους

¹³⁹ Ibid., σ.11

¹⁴⁰ Ibid., σ.11

συνιστούσαν πάνω από το 70% των συνολικών αεροπορικών επιχειρήσεων πάνω από αφγανικό έδαφος¹⁴¹.

Στην περίπτωση του πολέμου στο Ιράκ, όπου αεροπορικές επιχειρήσεις βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη, οι δυνάμεις των ΗΠΑ στον αέρα παρέχουν εγγύς υποστήριξη για τον στρατό ξηράς (είτε αυτός προσπαθεί να καταλάβει έδαφος είτε να διατηρήσει τον έλεγχό του), ένοπλη αναγνώριση και παρακολούθηση στόχων, καθώς και υποστήριξη με μεθόδους ηλεκτρονικού πολέμου¹⁴². Για την υλοποίηση των αποστολών τους, τα μεταφερόμενα σμήνη διαθέτουν πληθώρα διαφορετικών αεροσκαφών με εξειδικευμένες λειτουργίες και προδιαγραφές. Ένα τυπικό μεταφερόμενο σμήνος περιλαμβάνει 36 μονοθέσια μαχητικά πολλαπλών ρόλων F/A-18 Hornet, δέκα με δώδεκα μαχητικά F-14D Tomcat που μπορούν να πλήξουν χερσαίους στόχους με φορτία βομβών, έξι αεροσκάφη ανθυποβρυχιακού πολέμου S-3B Viking, τέσσερα αεροσκάφη εξουδετέρωσης εχθρικής αεράμυνας EA-6B Prowler, τέσσερα αεροσκάφη αναγνώρισης και ηλεκτρονικού πολέμου E-2C Hawkeye, τέσσερα ελικόπτερα SH-60 (για αμφίβιες επιχειρήσεις και αναχαίτιση μικρών λέμβων) και δύο ελικόπτερα HH-60 (για διεξαγωγή έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα)¹⁴³. Επίσης συνδράμουν και μεταγωγικά υλικού και προσωπικού, τύπου C-2 Greyhound, που όμως δρουν κατά βάση από παράκτιες αεροπορικές βάσεις για να υποστηρίξουν κοντινούς στολίσκους.

Τα αεροσκάφη του σμήνους ενός αεροπλανοφόρου αποτελούν την αιχμή του δόρατος για το σχηματισμό που περιβάλλει το κολοσσιαίο σκάφος, και πρέπει ως εκ τούτου να λειτουργούν με αξιοπιστία και με ακρίβεια. Υπεύθυνα για τη διατήρηση των απαιτούμενων υψηλών επιδόσεων των αεροσκαφών είναι το τμήμα ενδιάμεσης συντήρησης (AIMD), τα εργαστήρια επισκευών ηλεκτρονικού εξοπλισμού, το τμήμα διαχείρισης οπλικών συστημάτων (βόμβες, πύραυλοι, πυρομαχικά πολυβόλων κ.ο.κ.), και τα επιμέρους τμήματα μηχανικών επισκευών. Το AIMD είναι ο συνδεδετικός κρίκος όλων των υπόλοιπων τμημάτων, και επιτρέπει στους μηχανικούς του πληρώματος να αποκαθιστούν βλάβες ή υλικές ζημιές που μπορεί να έχουν υποστεί τα μεταφερόμενα αεροσκάφη, όπως αστοχίες εξαρτημάτων στις μηχανές, στα

¹⁴¹ Ibid., σ.11

¹⁴² Ibid., σ.11

¹⁴³ Ibid., σ.12

υδραυλικά συστήματα, στη συνοχή του πλαισίου και της ατράκτου κάθε αεροσκάφους, στη δομή των φτερών του, σε κεραίες επικοινωνίας πάνω στο αεροσκάφος, στο ραντάρ αλλά και στις υποδοχές των όπλων που χρησιμοποιούνται¹⁴⁴.

β. Το αεροπλανοφόρο ως κέντρο διοίκησης, ελέγχου και διαχείρισης επικοινωνιών

Υπό κανονικές συνθήκες, και αν η ηγεσία του σχηματισμού δεν έχει περάσει στο κέντρο επιχειρήσεων του καταδρομικού, το κέντρο διεύθυνσης μάχης (combat direction center ή CDC) είναι ο χώρος από τον οποίο πηγάζουν οι αποφάσεις του επικεφαλής του Carrier Strike Group, ώστε να οργανωθεί το σχέδιο δράσεις και οι κινήσεις των σκαφών του στολίσκου. Το CDC ελέγχει τα δεδομένα και τις παραμέτρους που αφορούν τη σύγκρουση στον αέρα, στην επιφάνεια της θάλασσας, υποβρυχίως, στην ξηρά αλλά και στον κυβερνοχώρο μέσω ασύρματων δικτύων, ενώ αναλαμβάνει και τα καθήκοντα που σχετίζονται με την αυτοάμυνα του αεροπλανοφόρου, μέσα από οπλικά συστήματα μικρού και μεσαίου βεληνεκούς¹⁴⁵.

Το κλειδί για την επιτυχή λειτουργία του CDC, ιδιαίτερα στη διοίκηση των μονάδων σε τακτικό επίπεδο, είναι ο σωστός συντονισμός και ο διαμοιρασμός των απαραίτητων πληροφοριών σχετικά με τη μάχη. Την ασφαλή και γρήγορη ροή των πληροφοριών εξασφαλίζει το Ενιαίο Σύστημα Διαμοιρασμού Τακτικών Πληροφοριών ή JTIDS, που προστατεύεται από ισχυρή ψηφιακή κρυπτογράφηση και θωρακίζεται από ηλεκτρομαγνητικές παρεμβολές. Κατ' αυτό τον τρόπο, είναι σε θέση να μεταδίδει σε πραγματικό χρόνο δεδομένα αισθητήρων, σήματα αναγνώρισης φίλων ή εχθρικών μονάδων (identify friend or foe ή IFF), καθώς και γεωγραφικά δεδομένα για τη θέση αεροσκαφών και πλοίων. Δημιουργείται λοιπόν μια σφαιρική άποψη για την εξέλιξη των επιχειρήσεων, που αυξάνει την επίγνωση του χώρου και των τρεχουσών συνθηκών για όλες τις συμμετέχουσες μονάδες, σε αέρα και θάλασσα, με ωφέλιμη ακτίνα δράσης έως και 500 ναυτικά μίλια.

Αν το JTIDS είναι τα «μάτια και η ομιλία» των σκαφών ενός Carrier Strike Group για τη μεταξύ τους διάδραση, το Παγκόσμιο Ναυτικό Σύστημα Διοίκησης και Ελέγχου (GCCS-M) είναι ο σύνδεσμος του στολίσκου με τις φίλιες δυνάμεις εκτός της προαναφερθείσας εμβέλειας των

¹⁴⁴ Ibid., σ.14

¹⁴⁵ Ibid., σ.15

500 ναυτικών μιλίων, είτε αυτές ανήκουν στο Ναυτικό ή κάποιο άλλο κλάδο των ενόπλων δυνάμεων των ΗΠΑ (π.χ. δυνάμεις του Στρατού που επιχειρούν βαθιά σε εχθρικό έδαφος), είτε ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις τρίτης χώρας-συμμάχου. Επικουρικά του GCCS-M λειτουργεί το Αμυντικό Δορυφορικό Σύστημα Επικοινωνιών (DSCS), που επεκτείνει την ικανότητα ανταλλαγής πληροφοριών του αεροπλανοφόρου και της συνοδείας του με φίλιες μονάδες πέραν του ορίου οπτικής επαφής¹⁴⁶.

γ. Το αεροπλανοφόρο ως κέντρο συλλογής και διαχείρισης πληροφοριών

Η εμβέλεια των συστημάτων επικοινωνίας του αεροπλανοφόρου επιτρέπει την υποκλοπή ή μετάδοση πληροφοριών των εχθρικών δυνάμεων. Ωστόσο, ο διαμοιρασμός δεν περιορίζεται στον ναυτικό σχηματισμό αυτό καθαυτό, αλλά μπορεί να καλύψει ένα ολόκληρο θέατρο επιχειρήσεων (λ.χ. ένα νέο δυνητικό θέατρο συγκρούσεων στον Ειρηνικό, ή το τρέχον θέατρο επιχειρήσεων στη Μέση Ανατολή στο σύνολό του). Επικεφαλής των διαδικασιών είναι ο αξιωματικός πληροφοριών, βαθμίδας εξουσιοδότησης N2. Αυτός θέτει στη διάθεση του διοικητή του στολίσκου περίπου 100 άτομα που εργάζονται πάνω στην συλλογή και επεξεργασία πληροφοριών, οι οποίες εμπίπτουν κατά κύριο λόγο στις κατηγορίες των πληροφοριών εικόνας (Imagery Intelligence ή IMINT) και σημάτων (Signals Intelligence ή SIGINT)¹⁴⁷.

Η ομάδα επεξεργασίας πληροφοριών εκμεταλλεύεται την επεξεργαστική ισχύ και την ακρίβεια μιας πληθώρας ψηφιακών συστημάτων, ωστόσο οι εργασίες που πραγματοποιεί διευκολύνουν κατά βάση στην εκπλήρωση των καθηκόντων τους τα μέλη του πληρώματος των σκαφών επιφανείας και των αεροσκαφών. Η ανάλυση των δεδομένων τους σπάνια διαθέτει την εξειδικευμένη φύση που απαιτούν αποστολές ειδικών δυνάμεων ή οι δράσεις υποστήριξης χερσαίων δυνάμεων¹⁴⁸. Το κύριο πεδίο αρμοδιότητας της ομάδας είναι ο αεροναυτικός πόλεμος, όπως αυτός μπορεί να διεξαχθεί από ένα Carrier Strike Group.

¹⁴⁶ Ibid., σ.16

¹⁴⁷ Ibid., σ.16

¹⁴⁸ Ibid., σ.17

4.2.2: Μη παραδοσιακές ή μη συμβατικές επιχειρήσεις

Ένα πυρηνοκίνητο αεροπλανοφόρο είναι κατ' ουσίαν μια μικρή πλωτή πόλη. Ο αντιδραστήρας που παρέχει την πρόωση του σκάφους είναι και η πηγή τροφοδοσίας των ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συστημάτων του πλοίου, των μηχανισμών καθαρισμού του πόσιμου νερού και τη θέρμανσης του πληρώματος, και των συστημάτων επικοινωνίας που το συνδέουν με τον υπόλοιπο κόσμο. Με 5000 άτομα να το επανδρώνουν, ένα αεροπλανοφόρο πρέπει να είναι σε θέση να φιλτράρει 100 χιλιάδες λίτρα νερού ημερησίως, κάτι που καθίσταται δυνατό με τη χρήση της πυρηνικής ενέργειας. Τυπικά, οι αντιδραστήρες των σύγχρονων αμερικανικών αεροπλανοφόρων υπολογίζεται ότι προσφέρουν περίπου 20 χρόνια συνεχούς τροφοδοσίας των μηχανών αλλά και των υπόλοιπων συστημάτων κάθε σκάφους¹⁴⁹.

Η εντυπωσιακή αυτή κατασκευή μπορεί να δεχτεί και να συντηρήσει μεγάλο αριθμό επιβαινόντων, τόσο του πληρώματος όσο και τρίτων ατόμων. Τα μαγειρεία του σκάφους δημιουργούν καθημερινά 18 με 20 χιλιάδες γεύματα για τα πάνω από 5500 μέλη του πληρώματος. Για την εξασφάλιση της υψηλής αποδοτικότητας και της υγείας των μελών του πληρώματος, ένα μικρό νοσοκομείο 50 κλινών με 6 γιατρούς, εκ των οποίων ο ένας τουλάχιστον είναι και γενικός χειρουργός, λειτουργεί μέσα σε σκάφος¹⁵⁰. Αυτές οι παροχές, σε συνάρτηση με όσες αναφέρθηκαν πιο πριν, είναι τα γνωρίσματα ενός αεροπλανοφόρου που εκτός από την συμμετοχή σε συνθήκες μάχης, μπορεί να δώσει το παρόν σε ανθρωπιστικές κρίσεις ή σε γεγονότα που απειλούν την εθνική ασφάλεια ενός κράτους. Αυτές είναι μόλις μερικές ενδεικτικές περιπτώσεις μη παραδοσιακών ή μη συμβατικών επιχειρήσεων, τις οποίες θα δούμε αναλυτικότερα σε αυτό το σημείο.

α. Μη συμβατική χρήση αεροπλανοφόρων σε συνθήκες μάχης

Τυπικά, στην κατηγορία των επιχειρήσεων που υπαγορεύουν τη χρήση του αεροπλανοφόρου κατ' αυτό τον τρόπο ανήκουν αυτές που δεν επιτάσσουν την άμεση υποστήριξη ναυτικών επιχειρήσεων, όπως την πραγματοποίηση επιθέσεων κατά στόχων στη θάλασσα, τη συνοδεία φίλιων δυνάμεων, ή την υπεράσπιση άλλων πλοίων ή χερσαίων

¹⁴⁹ Ibid., σ.17

¹⁵⁰ Ibid., σ.18

δυνάμεων¹⁵¹. Μιλάμε δηλαδή για κάθε είδους επιθετική δράση που συμβάλλει μεν στην πολεμική προσπάθεια, αλλά ξεφεύγει από τις νόρμες που χαρακτηρίζουν τις κλασικές αποστολές που μπορεί να αναλάβει ένα αεροπλανοφόρο.

Ιστορικά, τα πρώτα παραδείγματα μη συμβατικής χρήσης εντοπίζονται στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η επιδρομή Ντούλιτλ, που έλαβε το όνομά της από τον διοικητή της αποστολής και αντισυνταγματάρχη του αμερικανικού στρατού Τζέιμς Ντούλιτλ, αποτέλεσε πρόκληση για τα αεροπλανοφόρα του αμερικανικού ναυτικού¹⁵². Το σχέδιο της επιδρομής προέβλεπε τη φόρτωση 16 ειδικά τροποποιημένων βομβαρδιστικών B-25 στο αεροπλανοφόρο *Χόρνετ (Hornet)*, προκειμένου να απονηωθούν από αυτό και να πραγματοποιήσουν βομβαρδισμό στο Τόκυο. Η δυσκολία της αποστολής έγκειτο στο ότι τα βομβαρδιστικά αυτά δεν ήταν σχεδιασμένα για να επιχειρούν από αεροπλανοφόρα, αλλά από χερσαίες αεροπορικές βάσεις, λόγω του βάρους τους και του βάρους των βομβών τους. Το *Χόρνετ* είχε εκκενωθεί από κάθε άλλο αεροσκάφος που μετέφερε κανονικά, ώστε να μπορέσει να φιλοξενήσει τα B-25. Αυτά με τη σειρά τους είχαν απωλέσει κάθε εξάρτημα που κρίθηκε ότι προσέθετε περιττό βάρος, για να κατορθώσουν να απονηωθούν επιτυχώς από το κατάστρωμα του πλοίου, που είχε μικρότερο μήκος από τον αεροδιάδρομο που χρειαζόνταν. Από τη στιγμή που το *Χόρνετ* είχε στερηθεί κάθε άλλο αεροσκάφος για την εναέρια αμυντική ασπίδα του, έπρεπε να συνοδεύεται από καταδρομικά, αντιτορπιλικά και από το αεροπλανοφόρο *Έντερπράιζ*. Παρότι η επιδρομή δεν προξένησε τις ζημιές που ανέμενε η αμερικανική ηγεσία, ενίσχυσε σημαντικά το ηθικό των ενόπλων δυνάμεων.

Εξίσου ανορθόδοξη ήταν η συμβολή στην πολεμική προσπάθεια των Συμμάχων του αμερικανικού αεροπλανοφόρου *Γουάσπ (Wasp)*, που συμμετείχε ενεργά στην υπεράσπιση της Μάλτας¹⁵³. Η Μάλτα αποτελούσε τόπο-κλειδί για την εκστρατεία στη Μεσόγειο τόσο των Συμμάχων, όσο και του Άξονα, αφού προσέφερε αγκυροβόλιο και σταθμό ανεφοδιασμού για τα σκάφη της πλευράς που την κατείχε και που επιχειρούσε στην ευρύτερη περιοχή. Την άνοιξη του 1942, η σημασία της Μάλτας ήταν μεγαλύτερη από ποτέ, ειδικά για τους Βρετανούς, αφού

¹⁵¹ Ibid., σ.21

¹⁵² Ibid., σ.21-22

¹⁵³ Ibid., σ.22-23

η πίεση του υποβρύχιου πολέμου που διεξήγαγαν οι Γερμανοί στον Ατλαντικό είχε υποχρεώσει το βρετανικό ναυαρχείο να έχει την προσοχή του διασπασμένη σε πολλαπλά μέτωπα συγκρούσεων. Οι γερμανικές και ιταλικές δυνάμεις προσπαθούσαν να αποδυναμώσουν τις άμυνες της Μάλτας από αέρος, καθιστώντας αναγκαία την εγκατάσταση ισχυρής αεροπορικής δύναμης στο νησί. Τόσο το αμερικανικό όσο και το βρετανικό ναυτικό δεν είχαν επιπλέον αεροσκάφη για να διαθέσουν για το σκοπό αυτό, όμως μπορούσαν να κάνουν τη διαφορά εκμεταλλευόμενα τα σκάφη επιφανείας τους. Έτσι, το *Γουάσπ* φορτώθηκε με Σπίτφαϊερ της Βασιλικής Αεροπορίας, τα οποία παραδόθηκαν στη Βαλέττα και υπερασπίστηκαν με σθένος τη Μάλτα. Έχοντας μάλιστα αρκετή κεκτημένη ταχύτητα, δε δίστασαν να επιχειρήσουν και αντεπίθεση κατά των δυνάμεων του Άξονα στην περιοχή, ακόμη και κατά του Άφρικα Κόρπς του Έρβιν Ρόμμελ στη Βόρεια Αφρική.

Τα πυρηνοκίνητα αεροπλανοφόρα του αμερικανικού ναυτικού χρησιμοποιήθηκαν με μη παραδοσιακό τρόπο σε συνθήκες μάχης από το 1980 και έπειτα. Η πρώτη σημαντική εμπειρία τους ήρθε τον Απρίλιο του 1980, κατά την οργάνωση της επιχείρησης Νύχια Αετού (Operation Eagle Claw), που αποσκοπούσε στη διάσωση των διπλωματών και διπλωματικών υπαλλήλων που κρατούνταν αιχμάλωτοι στην αμερικανική πρεσβεία στην Τεχεράνη, κατά την κορύφωση της Ισλαμικής Επανάστασης στο Ιράν¹⁵⁴. Το αεροπλανοφόρο *Νίμιτς* αποτέλεσε σημείο εκκίνησης του σχεδίου δράσης μιας ομάδας ειδικών δυνάμεων, που επιβαίνοντας σε 8 ελικόπτερα RH-53D θα διείσδυαν στον ιρανικό εναέριο χώρο, θα προσέγγιζαν την Τεχεράνη και θα απελευθέρωναν το αιχμάλωτο προσωπικό από το κτιριακό συγκρότημα της πρεσβείας. Η σύλληψη του σχεδίου των ειδικών δυνάμεων και η εκτέλεση του στο κομμάτι που αφορούσε τη συμμετοχή του αεροπλανοφόρου ήταν άψογη, όμως η αποστολή συνάντησε εμπόδια στις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στη διαδρομή προς την Τεχεράνη. Ισχυρές ανεμοθύελλες αποσυντόνισαν τα πληρώματα των ελικοπτέρων και δημιούργησαν σύγχυση, που κόστισε τόσο υλικό εξοπλισμό όσο και ζωές. Παρόλα αυτά, η δυνατότητα πραγματοποίησης συγκεκριμένων αποστολών με πλατφόρμα μεταφοράς τα αεροπλανοφόρα ήταν πλέον αδιαμφισβήτητη. Με παρόμοιο τρόπο

¹⁵⁴ Ibid., σ.27

μεταφέρθηκαν και επιχείρησαν μονάδες ειδικών δυνάμεων και κατά τους πολέμους στο Αφγανιστάν και το Ιράκ.

Εκτός αυτού, τα αεροπλανοφόρα υπήρξαν αρωγοί των προσπαθειών του στρατού ξηράς το Σεπτέμβριο του 1994, κατά την υλοποίηση της επιχείρησης Uphold Democracy στην Αϊτή¹⁵⁵. Αντικειμενικός σκοπός της επιχείρησης ήταν η ανατροπή του στρατιωτικού καθεστώτος, που είχε απομακρύνει από την εξουσία τον εκλεγμένο πρόεδρο Ζαν-Μπερτράν Αριστίντ το 1991. Η συμβολή των αεροπλανοφόρων *Αμέρικα* και *Άιζενχάουερ* ήταν η λειτουργία τους ως κινητές αεροπορικές βάσεις για τα επιθετικά ελικόπτερα του στρατού ξηράς, που θα προσέφεραν υποστήριξη από αέρος στο πεζικό, καθώς αυτό κινείτο προς το Πόρτ-ο-Πρένς. Περισσότερες από 400 αεροπορικές εξορμήσεις είχαν ολοκληρωθεί μέχρι τα μέσα του Οκτώβρη του 1994¹⁵⁶, διευκολύνοντας το έργο περίπου 2000 πεζικάριων και πεζοναυτών, και αυξάνοντας την πίεση που ασκούνταν στο στρατιωτικό καθεστώς της Αϊτής. Αυτό υποχώρησε τελικά, με τις αμερικανικές δυνάμεις να αποχωρούν τον Μάρτιο του 1995 μετά την επιτυχή έκβαση της αποστολής. Ο τότε επικεφαλής της Διοίκησης Ατλαντικού, ναύαρχος Πωλ Ντέιβιντ Μίλερ, χαρακτήρισε την όλη επιχείρηση ως ένα υπόδειγμα της σύλληψης της προσαρμοσμένης μεταγωγής ενιαίων δυνάμεων, ανεξαρτήτως αν ανήκουν στο ναυτικό ή όχι.

β. Μη συμβατική χρήση αεροπλανοφόρων για την πραγματοποίηση επιχειρήσεων εκτός συνθηκών μάχης

Σε αντίθεση με την προηγούμενη υποκατηγορία, η συγκεκριμένη αφορά περιπτώσεις όπου η συμμετοχή των αεροπλανοφόρων στην γενικότερη πολεμική προσπάθεια δεν περιλάμβανε επιθετικές ή αμυντικές δράσεις, αλλά αφορούσε μόνο την υποστήριξη των στρατευμάτων που συμμετείχαν σε συγκρούσεις. Τα παραδείγματα που ακολουθούν δεν αποτελούν μια πλήρη καταγραφή της μη συμβατικής χρήσης των σκαφών εκτός συνθηκών μάχης, αλλά μια επισκόπηση της εξέλιξής της.

Οι απαρχές ενδεχομένως της μη συμβατικής χρήσης εντοπίζονται στον Μεσοπόλεμο, με τη σπάνια περίπτωση της ηλεκτροδότησης της πόλης Τακόμα στην πολιτεία της Ουάσινγκτον, το

¹⁵⁵ Ibid., σ.26

¹⁵⁶ Ibid., σ.27

1930¹⁵⁷. Η παρατεταμένη ξηρασία που έπληξε την περιοχή από τα τέλη του 1929 στερούσε πολύτιμο νερό από τα υδροηλεκτρικά φράγματα που τροφοδοτούσαν την πόλη, ενώ σύντομα αυτά παρουσίασαν και μηχανικές βλάβες. Μετά από έκκληση της πόλης προς τον πρόεδρο Χούβερ για βοήθεια, απεστάλη το αεροπλανοφόρο *Λέξινγκτον*, που χάρη στις πανίσχυρες τουρμπίνες των μηχανών του κατόρθωσε να προσφέρει περίπου το 1/3 της αναγκαίας ηλεκτρικής ενέργειας στην Τακόμα για έναν μήνα.

Η δεύτερη περίπτωση αφορούσε τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, αφού κατά την περίοδο πριν τη λήξη του πολλά αεροπλανοφόρα των ΗΠΑ υπηρέτησαν διπλό σκοπό: όχι μόνο την πραγματοποίηση επιθετικών ενεργειών στα θέατρα επιχειρήσεων όπου δρούσαν, αλλά και τη μεταφορά δυνάμεων πεζικού από και προς τις ΗΠΑ. Η αναγκαιότητα της μεταφοράς αυτής προέκυπτε από την εντατικοποίηση των προσπαθειών των ΗΠΑ να δώσουν ένα τέλος στον πόλεμο, και ιδιαίτερα στις αιματηρές συγκρούσεις με την Ιαπωνία στο θέατρο του Ειρηνικού.

Η δεκαετία του 1960 χαρακτηρίστηκε από την κορύφωση των εντάσεων μεταξύ των ΗΠΑ και της ΕΣΣΔ, και οδήγησε τις υπηρεσίες πληροφοριών εκατέρωθεν στο να δημιουργήσουν περίπλοκα σχέδια για τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με τον αντίπαλο, ώστε να αποκτηθεί το πάνω χέρι στην κόντρα. Από την πλευρά τους οι Αμερικανοί συνέλαβαν το σχέδιο *Whale Tale*, που υπαγόρευε τη χρήση αεροπλανοφόρων ως πλατφόρμα απονηώσεων και προσνήσεων για κατασκοπευτικά αεροσκάφη μεγάλου υψομέτρου U-2¹⁵⁸. Η πρώτη επιτυχής απονήωση έλαβε χώρα τον Αύγουστο του 1963, από το πλοίο *Κίττυ Χωκ*, ενώ τον Μάρτιο του 1964 ακολούθησε η πρώτη προσνήωση, στο αεροπλανοφόρο *Ρέιντζερ*¹⁵⁹. Παράλληλα, ορισμένα αεροπλανοφόρα αφιερώθηκαν εξ ολοκλήρου στην υποστήριξη του διαστημικού προγράμματος της NASA τις δεκαετίες του 1960 και 1970, βοηθώντας στην περισυλλογή από τη θάλασσα των ακάτων των διαστημικών αποστολών που επέστρεφαν στη Γη.

Τέλος, η σημαντικότερη μορφή μη συμβατικής χρήσης αεροπλανοφόρων είναι ίσως η διεξαγωγή αποστολών ανθρωπιστικής βοήθειας, διάσωσης και περίθαλψης των πληγέντων και μεταφοράς εφοδίων όπου υπάρχει ανάγκη. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα όλων, και

¹⁵⁷ Ibid., σ.29

¹⁵⁸ Ibid., σ.28

¹⁵⁹ Ibid., σ.28

ιδιαίτερα πρόσφατο, υπήρξαν οι επιχειρήσεις βοήθειας του αμερικανικού ναυτικού με αεροπλανοφόρα στην νήσο Σουμάτρα στην Ινδονησία το 2004, όταν μετά από ισχυρότατο σεισμό δέχτηκε αλλεπάλληλα χτυπήματα από καταστροφικά κύματα τσουνάμι. Η καταστροφή είχε ως αποτέλεσμα περισσότερους από 280 χιλιάδες νεκρούς και ανυπολόγιστες υλικές ζημιές. Οι ΗΠΑ απάντησαν στην έκκληση για βοήθεια, όπως και πολλές άλλες χώρες, αποστέλλοντας στην περιοχή το αεροπλανοφόρο *Αβραάμ Λίνκολν*, μαζί με συνοδεία μικρότερων σκαφών. Προκειμένου να βοηθήσουν αποτελεσματικά τις παράκτιες περιοχές που είχαν υποστεί το μένος της φύσης, το *Αβραάμ Λίνκολν* και τα σκάφη που το συνόδευαν είχαν εξοπλιστεί σχεδόν αποκλειστικά με μεταγωγικά ελικόπτερα, που πραγματοποιούσαν ασταμάτητα δρομολόγια μεταφέροντας σωτήρια φάρμακα, τροφή, καθαρό νερό και ιατρικό προσωπικό¹⁶⁰.

4.3: Οι μελλοντικές προοπτικές για τα αμερικανικά αεροπλανοφόρα

Τα 10 τρέχοντα αεροπλανοφόρα των ΗΠΑ, μέλη της κλάσης *Νίμιτς*, ενσωματώνουν μεν την επαναστατική καινοτομία του πυρηνικού αντιδραστήρα, όμως δεν ξεφεύγουν σχεδιαστικά από τη γραμμή που ακολουθούσαν παλαιότερες κλάσεις, όπως η *Φόρεσταλ* που υπηρετούσε από τη δεκαετία του 1950. Επιπλέον, από το αεροπλανοφόρο *Ντουάιτ Ντ. Άιζενχauer* και έπειτα, η κλάση *Νίμιτς* δεν έχει υποστεί δραστικές μετατροπές ή βελτιώσεις, κάτι που ώθησε το αμερικανικό ναυτικό να κινήσει διαδικασίες έρευνας και ανάπτυξης τη δεκαετία του 1990, προκειμένου να δημιουργηθεί μια νέα κλάση που θα αντικαθιστούσε τα υπάρχοντα σκάφη μέσα στις πρώτες δεκαετίες του 21^{ου} αιώνα. Τυπικά, αυτή η σύλληψη οδήγησε στο πρόγραμμα ανάπτυξης των μελλοντικών αεροπλανοφόρων, με κωδικό CVX¹⁶¹.

Γενικά, τα αεροπλανοφόρα ενός πολεμικού ναυτικού πρέπει να μπορούν να παίξουν έξι διαφορετικούς ρόλους, που αποτελούν όλοι πτυχές του δόγματος διεξαγωγής αεροναυτικού πολέμου¹⁶². Καταρχάς, τα αεροπλανοφόρα είναι τα «μάτια» ενός στόλου, υπό την έννοια ότι η εμβέλεια των μεταφερόμενων αεροσκαφών δίνει την ικανότητα αναγνώρισης στόχων και

¹⁶⁰ Ibid., σ.31-32

¹⁶¹ Ibid., σ.69-70

¹⁶² Robert C. Rubel, *The Future of Aircraft Carriers*, σ.15-18

εδάφους πολύ πριν το ίδιο το αεροπλανοφόρο προσεγγίσει μια δεδομένη γεωγραφική θέση. Έπειτα, οι επιθετικές ικανότητες του αεροπλανοφόρου προσομοιάζουν σε αυτές του ιππικού σε ιστορικούς στρατούς, αφού οι αεροπορικές μοίρες ενός σκάφους παρέχουν τη δυνατότητα για σαρωτικές ενέργειες κατά εχθρικών μονάδων, με ταχύτητα και αποφασιστικότητα, αφήνοντας ελάχιστα περιθώρια αντίδρασης. Εν συνεχεία, το αεροπλανοφόρο είναι εκ των πραγμάτων το *capital ship* των στόλων του παρόντος, και κατά πάσα πιθανότητα και του κοντινού μέλλοντος, αφού διαθέτουν κάθε πλεονέκτημα σε ότι αφορά το μέγεθος και τον οπλισμό, και άρα είναι σε θέση να εξουδετερώσουν κάθε απειλή που προέρχεται από εχθρικό πλοίο. Βεβαίως, αποτελεί ταυτόχρονα μια πλατφόρμα για την επίτευξη πληγμάτων με πυρηνικά όπλα, ένα ρόλο που μοιράζεται από κοινού με τα μεγαλύτερα υποβρύχια των πολεμικών ναυτικών των χωρών που διαθέτουν πυρηνικό οπλοστάσιο, όπως είναι οι ΗΠΑ, η Ρωσία, το Ηνωμένο Βασίλειο και άλλες.

Αν μπορούσαμε να διακρίνουμε 3 κανόνες που καθορίζουν θεμελιωδώς τον τρόπο δράσης ενός ναυτικού, θα καταλήγαμε στο ότι ο στόλος πρέπει να μένει συγκεντρωμένος (όχι με τη μαχανιανή έννοια, αλλά με την έννοια της ευέλικτης διαίρεσης και συσπείρωσης, προσαρμοζόμενος στις συνθήκες των επιχειρήσεων), στο ότι ένας στόλος με υψηλή κινητικότητα δεν πρέπει να «αγκιστρώνεται» σε ένα κομμάτι εδάφους, και στο ότι δεν πρέπει να εμμένει στη σύγκρουση με εχθρικές χερσαίες δυνάμεις, εκτός και αν διαθέτει σημαντική υπεροχή ισχύος¹⁶³. Τα αεροπλανοφόρα μπορούν να παραβούν τους κανόνες 2 και 3, αν διεξάγουν μια εκτενή αεροπορική εκστρατεία σε κάποιο θέατρο επιχειρήσεων (π.χ. στη Μέση Ανατολή), ενώ σπανιότερα μπορεί να αγνοηθεί ο πρώτος κανόνας, η παράβαση του οποίου θα απαιτούσε την παραμονή ενός αεροπλανοφόρου σε υπηρεσία σε ένα και μόνο μέρος, χωρίς δυνατότητα αποχώρησης (π.χ. η τοποθέτηση διαφορετικών αεροπλανοφόρων των ΗΠΑ σε σημεία κατά μήκος των ακτογραμμών της Ινδοκίνας κατά τη διάρκεια του πολέμου του Βιετνάμ, ώστε να ασκείται έλεγχος σε αέρα και θάλασσα στην ευρύτερη περιοχή).

Πάνω από όλα όμως, ο πρωταρχικός ρόλος που παίζουν τα αεροπλανοφόρα είναι αυτός του πολυτιμότερου κομματιού στην παγκόσμια γεωπολιτική σκακιέρα. Ως *capital ships*, διαθέτουν το μέγεθος και τα οπλικά συστήματα που τα καθιστούν το μέτρο σύγκρισης ισχύος

¹⁶³ Ibid., σ.17

για κάθε άλλο σκάφος οποιουδήποτε πολεμικού ναυτικού στον κόσμο. Παρόλα αυτά, ο Rubel εκφράζει τις αμφιβολίες του σχετικά με την επικράτηση αυτής της νοοτροπίας στο μυαλό των πολιτικών και στρατιωτικών ηγετών στις ΗΠΑ¹⁶⁴. Όπως τονίζει, η βασική προϋπόθεση για τη διατήρηση των αεροπλανοφόρων του αμερικανικού ναυτικού σε ενεργό δράση είναι η διαθεσιμότητα τουλάχιστον 11 σκαφών ανά πάσα στιγμή, σε πλήρη ετοιμότητα για αναχώρηση προς κάποιο θέατρο επιχειρήσεων. Με τις κυκλικές διαδικασίες συντήρησης των σκαφών της κλάσης *Νίμιτς*, και τις δυσκίνητες διαδικασίες κατασκευής των σκαφών της νέας κλάσης *Φόρντ*, να λαμβάνουν χώρα μόνο στα ναυπηγεία του Νιούπορτ Νιούζ της Βιρτζίνια, η Αμερική δεσμεύει εργατώρες και πόρους που θα μπορούσαν αντ' αυτού να αφιερωθούν για τη δημιουργία πολλαπλάσιου αριθμού πυρηνικών υποβρυχίων. Η γεωπολιτική παγίδα που παρουσιάζεται αποτέλεσε εφιαλτήριο για έντονες διαφωνίες εντός του Κογκρέσου τις τελευταίες δύο δεκαετίες, ωστόσο τα δεδομένα που έχει συγκεντρώσει το αμερικανικό ναυτικό από τις μέχρι τώρα αεροναυτικές επιχειρήσεις του μαρτυρούν πως ακόμη και αν οι ΗΠΑ δεν κατασκευάσουν άλλο νέο αεροπλανοφόρο πέρα από το *Τζέραλντ Ρ. Φόρντ*, που έχει ήδη ολοκληρωθεί, τα σκάφη της κλάσης *Νίμιτς* επαρκούν για να διατηρήσει η χώρα τη ναυτική της υπεροχή για τουλάχιστον 50 ακόμη χρόνια.

Αν υποθέσουμε ότι το πρόγραμμα CVX στρέφει την προσοχή του από την κατασκευή νέων σκαφών στον δραστικό εκσυγχρονισμό των υπαρχόντων, θα πρέπει να στηριχτεί απόλυτα στην ικανότητα των ΗΠΑ να παράγουν υπερσύγχρονες τεχνολογίες, που θα παρουσιάζουν αλματώδη πρόοδο στα χαρακτηριστικά τους και θα αφήνουν γενιές πίσω κάθε ανταγωνιστή. Βεβαίως, δεν μπορούν να αγνοηθούν τα τεχνολογικά άλματα που πραγματοποιούν τρίτες χώρες, ειδικά αν αυτά συνιστούν απειλή για τα συμφέροντα του ναυτικού στην παρούσα φάση. Για τις ΗΠΑ, οι σημαντικότερες απειλές προέρχονται κατά κύριο λόγο από την Κίνα και τη Ρωσία. Ειδικότερα, η ανάπτυξη των βαλλιστικών βλημάτων DF-21 από το Πεκίνο αποτελεί σαφώς πονοκέφαλο για την Ουάσινγκτον, αφού ο σκοπός τους δεν είναι η εξουδετέρωση με ένα μόνο χτύπημα των αμερικανικών ναυτικών δυνάμεων, αλλά η πρόκληση ζημιών με μεγάλο βάθος χρόνου. Τέτοιες είναι η διάλυση των μεταφερόμενων αεροσκαφών ενός αεροπλανοφόρου ενώ

¹⁶⁴ Ibid., σ.18

αυτά βρίσκονται ακόμη σε αποθήκευση στα χαμηλότερα καταστρώματα, ή η πυρπόληση του διαδρόμου απονηώσεων και των δομών που τον πλασιώνουν¹⁶⁵. Η ανάπτυξη των βλημάτων από τους Κινέζους είναι μια κίνηση με σχετικά χαμηλό κόστος, που μεταφέρει το βάρος στον αμυνόμενο, αφού μια επίθεση με βαλλιστικούς πυραύλους είναι δύσκολο να αποκρουσθεί, και απαιτεί πολύπλοκα συστήματα για να εξουδετερωθεί.

Η ανταπόκριση σε απειλές, όπως η δημιουργία των κινεζικών βλημάτων DF-21, πρέπει να έρθει μέσα από τη βελτίωση των οπλικών συστημάτων που συνιστούν την «αόρατη ασπίδα» που περιβάλλει τους σχηματισμούς αεροπλανοφόρων, ήτοι τα συνοδευτικά υποβρύχια, τους πυραύλους κρούζ που εξοπλίζουν τα καταδρομικά και τα αντιτορπιλικά, και άλλα συστήματα απαγόρευσης προσέγγισης. Έχουν εκφραστεί απόψεις όπως η κατασκευή πολυάριθμων μικρότερων αεροπλανοφόρων, στις διαστάσεις περίπου που έχουν τα σκάφη τρίτων χωρών, όπως το γαλλικό *Σαρλ ντε Γκωλ*, ώστε να εξισορροπηθεί τακτικά η πιθανότητα απώλειας ενός μεγάλου αεροπλανοφόρου που είχε ήδη επιβαρύνει αρκετά τον εθνικό προϋπολογισμό¹⁶⁶. Βελτιώσεις θα πρέπει να γίνουν και στα συστήματα αεράμυνας, ειδικά από τη στιγμή που χώρες όπως η Ρωσία εξελίσσουν ταχύτατα την πολεμική τους αεροπορία. Επί του παρόντος, η σημαντικότερη ίσως απειλή προέρχεται από τους τύπους αεροσκαφών που προέκυψαν από τη βελτίωση του αρχικού Su-27 της ρωσικής εταιρίας Σουχόι, δηλαδή τα Su-35 και Su-37. Ακόμη πιο ανησυχητικές για τις ΗΠΑ είναι οι πληροφορίες σχετικά με την ανάπτυξη κινεζικών και ρωσικών αεροσκαφών στέλθ, όπως το Σουχόι PAK FA, που ήδη βρίσκεται σε στάδιο δοκιμών.

Φυσικά, νέα όπως αυτά δεν επιτάσσουν μόνο την εξέλιξη των συστημάτων αεράμυνας, αλλά και των αεροσκαφών που απαρτίζουν τα μεταφερόμενα σμήνη. Το σύγχρονο αεροναυτικό δόγμα των ΗΠΑ αποσκοπεί στην αύξηση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών (Unmanned Aerial Vehicles ή UAVs) και στην εισαγωγή στην ενεργό δράση των αεροσκαφών F-35B Lightning II, που σε πρώτη φάση δε θα αντικαταστήσουν αλλά θα συμπληρώσουν την ισχύ των τρεχόντων F/A-18 Hornet και F-14 Tomcat. Τα κύρια πλεονεκτήματα των F-35B είναι η ικανότητά τους για σύντομη απονήωση και κάθετη προσνήωση (short take-off/vertical landing ή STO/VL), οι

¹⁶⁵ Ibid., σ.19

¹⁶⁶ Ibid., σ.20

καινοτόμες τεχνολογίες επικοινωνίας και συνδεσιμότητας, και ο σχεδιασμός στέλθ που τους επιτρέπει να παραμένουν απαρατήρητα από τα εχθρικά συστήματα εντοπισμού¹⁶⁷.

Η εισαγωγή των καινοτομιών που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες παραγράφους μπορούν να ενισχύσουν την ικανότητα των αεροπλανοφόρων να διεξάγουν εργασίες C4ISR, δηλαδή διοίκησης (command), ελέγχου (control), επικοινωνιών (communications), υπολογιστών (computers), πληροφοριών (intelligence) και παρακολούθησης (surveillance). Ωστόσο, κάποιιο ρόλοι του αεροναυτικού δόγματος μπορεί να ατροφήσουν, όπως η επίτευξη πυρηνικού πλήγματος (που είναι λογικό να ανατεθεί στα υποβρύχια και τη συγκεκριμένη δράση τους), της παρακολούθησης μέσα από τα «μάτια του στόλου» (που μπορούν να πραγματοποιήσουν τα μη επανδρωμένα, τηλεχειριζόμενα αεροσκάφη), και του «ιππικού», αφού το κόστος των σύγχρονων αεροπλανοφόρων καθιστά ανορθολογική την υλοποίηση αεροπορικών επιχειρήσεων πάνω από εδάφη ή θαλάσσιο χώρο όπου δεν έχουν εξουδετερωθεί οι εχθρικές αεράμυνες. Κάτι που όμως το αεροπλανοφόρο είναι αποκλειστικά και μόνο ικανό να εκπληρώσει, είναι ο ρόλος της αεροπορικής βάσης στη θάλασσα, που κρίνεται υψίστης γεωπολιτικής σημασίας. Σε επίπεδο των σκαφών ενός στολίσκου, τα αεροπλανοφόρα μπορούν να υποστηριχθούν όχι μόνο από τους τύπους σκαφών που τα περιβάλλουν παραδοσιακά (καταδρομικά, αντιτορπιλικά), αλλά και από τα πολεμικά πλοία της παράκτιας ζώνης (Littoral Combat Ships ή LCS), που είναι σε θέση να αναλάβουν ορισμένα καθήκοντα αεροναυτικών επιχειρήσεων σε μικρή απόσταση από τις ακτές.

¹⁶⁷ Ibid., σ.21

Επίλογος

Η διεξαγωγή του πολέμου στην ξηρά επέτρεψε στον άνθρωπο να συγκρουστεί με τους ομοίους του με τη χρήση μεγάλων όγκων στρατού. Μέσα από την ροή της παγκόσμιας ιστορίας, γίνεται φανερό ότι η ανθρωπότητα διαρκώς επιδίωκε να βελτιώσει τον οπλισμό της, να καταστήσει αποδοτικότερο τον τρόπο υπερνίκησης του εχθρού, και τελικά να επικρατήσει, υλοποιώντας αντικειμενικούς σκοπούς και αποκομίζοντας τα αντίστοιχα οφέλη.

Η κατάκτηση του υγρού στοιχείου από τους πρώτους θαλασσοπόρους σήμανε κατ' ουσίαν και την επέκταση του πολέμου στη θάλασσα. Από τη στιγμή που ο άνθρωπος κατείχε τη γνώση για να δαμάσει τα κύματα και να πλεύσει στις θάλασσες της υφηλίου, τίποτα δεν τον εμπόδιζε από το να μεταφέρει το στοιχείο της σύγκρουσης στο χώρο αυτό. Με την μεγαλύτερη έκταση του πλανήτη να καλύπτεται από νερό, ήταν λογικό ότι υπήρχε άφθονος χώρος για τη διεξαγωγή πολεμικών δραστηριοτήτων, και άρα ήταν φυσικό επόμενο τα πλοία που ανέπτυξαν οι λαοί να είναι όλο και μεγαλύτερα, και να φτάνουν σε διαστάσεις που καμία χερσαία πολεμική μηχανή δε θα μπορούσε να κατασκευαστεί.

Ο εγγενής περιορισμός στο μέγεθος των πλοίων απέρρευε από τα υλικά κατασκευής και τις μεθόδους πρόωσης. Για αιώνες, η ναυπηγική βασιζόταν στη δοκιμασμένη τεχνική των ξύλινων σκαφών με ιστία, αυξάνοντας διαρκώς το εκτόπισμα, και κατά συνέπεια τον αριθμό του πληρώματος και του διαθέσιμου οπλισμού. Η έλευση της βιομηχανικής επανάστασης μετέβαλλε ριζοσπαστικά το πρόσωπο της ναυσιπλοΐας και του πολέμου στη θάλασσα, με τη δημιουργία μεταλλικών σκαφών και βελτιωμένου οπλισμού, που αύξησαν την καταστρεπτική δύναμη των γιγάντων των εθνικών στόλων.

Ως συνέχιση της πολιτικής με άλλα μέσα, ο πόλεμος αποτέλεσε κινητήρια δύναμη για την εισαγωγή καινοτομιών στο χώρο της ναυπήγησης πλοίων, σε μια προσπάθεια των μεγάλων δυνάμεων της υφηλίου να μεγιστοποιήσουν τη στρατιωτική τους ισχύ και να την προβάλλουν εκτός συνόρων μέσω της θάλασσας. Πλοία, όπως τα βαριά θωρηκτά, αποτέλεσαν εργαλεία στα χέρια των πολιτικών ηγετών, και τους προσέδωσαν σιγουριά όταν αποφάσισαν να έρθουν σε σύγκρουση. Οι αρχές του 20^{ου} αιώνα υπήρξαν η καθοριστική περίοδος κορύφωσης αυτής της

τάσης: της γιγάντωσης των εθνικών στόλων, και των βάνουσων συγκρούσεων στην ανοιχτή θάλασσα, μέσα από δύο αιματηρούς παγκόσμιους πολέμους.

Το τελευταίο «σύνορο» για την ανθρώπινη εφευρετικότητα ήταν ο αέρας, αλλά ούτε αυτός μπόρεσε να ανακόψει την περιέργεια του ανθρώπου και την προσπάθειά του για πρόοδο. Όπως ακριβώς η στιγμή που το πρώτο ιστοφόρο σκάφος βρέθηκε στη θάλασσα, εγκαταλείποντας το ναυπηγείο όπου κατασκευάστηκε, σήμανε την αυγή του πολέμου στο νερό, έτσι και η πρώτη πτήση κατέστησε ζήτημα χρόνου τη σύγκρουση των ανθρώπων στους αιθέρες. Η κρίσιμη καμπή, δε, ήταν ο συνδυασμός του ναυτικού και του αεροπορικού όπλου, την περίοδο του Μεσοπολέμου, δίνοντάς μας το αεροπλανοφόρο όπως το γνωρίζουμε μέχρι και σήμερα.

Αυτό που επιδίωκε να καταδείξει η παρούσα διπλωματική εργασία ήταν η φυσική, οργανική εξέλιξη των μέσων διεξαγωγής του πολέμου στη θάλασσα, μέσα από το συνδυασμό των όπλων σε αέρα και θάλασσα. Τα χαρακτηριστικά των αεροπλανοφόρων, καθώς και τα παραδείγματα επικράτησής τους έναντι των προκατόχων τους σε μέγεθος, των θωρηκτών, αποτελούν τεκμήριο για την καθιέρωσή τους ως το σημαντικότερο τμήμα ενός πολεμικού ναυτικού στη σύγχρονη εποχή. Ιδιαίτερα σε ότι αφορά την περίπτωση των αμερικανικών στολίσκων με αεροπλανοφόρα, οι δυνατότητες είναι σχεδόν απεριόριστες, και ως εκ τούτου ήταν αναγκαίο να παρουσιαστούν πιο αναλυτικά.

Σαφώς, οι ΗΠΑ δε διαθέτουν το μονοπώλιο στον αεροναυτικό χώρο. Χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, η Ρωσία διαθέτουν αεροπλανοφόρα, και σύντομα σε αυτές θα προστεθεί και η Κίνα, όμως ποιοτικά και ποσοτικά η αμερικανική εφαρμογή βρίσκεται πολλά βήματα μπροστά. Αν και το κόστος κατοχής και συντήρησης τέτοιων σκαφών είναι μεγάλο για οποιοδήποτε κράτος, η αμερικανική πολιτική και στρατιωτική ηγεσία διατηρεί ενεργό το δόγμα χρήσης των αεροπλανοφόρων, τα οποία έχουν προσφέρει καίριες υπηρεσίες σε σημαντικούς πολέμους του κοντινού παρελθόντος, όπως τον Πόλεμο του Κόλπου, τον πόλεμο στο Αφγανιστάν και στο Ιράκ.

Έχοντας υπόψη την επιτυχή προϊστορία των αεροπλανοφόρων, καθώς και την πολύπλευρη δράση τους σε συμβατικές και μη χρήσεις, ο γράφων θα ήθελε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ανεξαρτήτως του κόστους, οι στόλοι των μεγαλύτερων δυνάμεων του πλανήτη

θα συνεχίσουν να διατηρούν σκάφη αυτού του τύπου, ενώ κράτη με μικρότερη στρατιωτική ισχύ μπορούν ενδεχομένως να ενισχύσουν τον εξοπλισμό τους, αποκτώντας ήδη κατασκευασμένα αεροπλανοφόρα μικρότερου μεγέθους, ή κατασκευάζοντας νέα, όπως τα ελαφρά μεταγωγικά ελικοπτέρων του ιαπωνικού ναυτικού. Σε κάθε περίπτωση, η παρουσία του αεροναυτικού όπλου σε στρατηγικό, επιχειρησιακό και τακτικό επίπεδο δεν πρόκειται να μεταβληθεί για τα επόμενα πενήντα χρόνια.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία:

- Κολιόπουλος Κωνσταντίνος, *Η στρατηγική σκέψη από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Αθήνα, Εκδόσεις Ποιότητα, 2010
- Κολιόπουλος Κωνσταντίνος, *Στρατηγικός Αιφνιδιασμός: Υπηρεσίες Πληροφοριών και Αιφνιδιαστικές Επιθέσεις*, Αθήνα, Ελληνικά Γράμματα, 2000
- Corbett Julian Stafford, *Μερικές Αρχές Ναυτικής Στρατηγικής*, Αθήνα, ΓΕΕΘΑ, 2015
- Darman Peter, ed., *Warships and Submarines of World War II*, New Rochester, Grange Books plc, 2004
- Fuller J.F.C., *A Military History of the Western World, Volume III: From the American Civil War to the End of the Second World War*, New York, Da Capo Press, 1988
- Gordon John IV, Wilson Peter A., Birkler John, Boraz Steven, Lee Gordon T., *Leveraging America's Aircraft Carrier Capabilities: Exploring New Combat and Noncombat Roles and Missions for the U.S. Carrier Fleet*, RAND Corporation, 2015
- Herwig Holger H., *"Luxury" Fleet: The Imperial German Navy 1888-1918, Vol. 7*, New York, Routledge, 2014
- de Jomini Baron Henri, *The Art of War*, Project Gutenberg, 2004
- Keegan John, *The Price of Admiralty: The Evolution of Naval Warfare*, New York, Penguin Group, 1988
- Lambeth Benjamin S., *American Carrier Air Power at the Dawn of a New Century*, RAND Corporation, 2015
- Mahan Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, Boston, Little, Brown and Company, 1890
- Marder Arthur J., *The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, New York, Alfred Knopf, 1940
- Marder Arthur J., *From the Dreadnought to Scapa Flow, vol. 1, The Road to War, 1904-1914*, London, Oxford University Press, 1961
- Miller David, *The Illustrated Directory of Warships from 1860 to the Present Day*, London, Greenwich Editions, 2004

- Shirer William, *The Sinking of the Bismarck – The Deadly Hunt*, Rosetta Books, 2014
- Skulski Janusz, *Anatomy of the Ship: The Battleship Yamato*, London, Conway Maritime Press, 1995
- Sondhaus Lawrence, *Naval Warfare 1815-1914*, London/New York, Routledge, 2001

Άρθρα:

- Kennedy P.M., “The Development of German Naval Operations. Plans against England, 1896-1914”, *The English Historical Review*, Vol. 89, No. 350 (Jan., 1974), Oxford University Press, pp. 48-76
- Masataka Chihaya, “The Battleships Yamato and Musashi”, *Warship Profile*, vol.30, pp. 128-152
- McKinley Mike, JO2, USN, “Cruise of the Great White Fleet”, *Naval History and Heritage Command*, April 2015, <https://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/c/cruise-great-white-fleet-mckinley.html>
- Morua Michael L., LCDR, USN, “The Carrier Battle Group Force: An Operator's Perspective”, 21 March 2000
- Muir Jr. Malcolm, “Rearming in a Vacuum: United States Navy Intelligence and the Japanese Capital Ship Threat, 1936-1945”, *The Journal of Military History*, Vol. 54, No. 4 (Oct., 1990), pp. 473-485
- Rubel Robert C., “The future of aircraft carriers”, *Naval War College Review*, Autumn 2011, Vol. 64, No. 4
- Tetsuro Sumida Jon, “Gunnery, Procurement, and Strategy in the "Dreadnought" Era”, *The Journal of Military History*, Vol. 69, No. 4 (Oct., 2005), pp. 1179-1187
- Tetsuro Sumida Jon, “Sir John Fisher and the Dreadnought: The Sources of Naval Mythology”, *The Journal of Military History*, Vol. 59, No. 4 (Oct., 1995), pp. 619-637

Κείμενα διεθνών συνθηκών:

- *Conference on the limitation of armament, November 12, 1921-February 6, 1922: Treaty between the United States of America, the British Empire, France, Italy, and Japan, signed in Washington, February 6, 1922, http://www.ibiblio.org/pha/pre-war/1922/nav_lim.html*
- *International treaty for the limitation and reduction of naval armament, signed in London, April 22, 1930, http://www.microworks.net/pacific/road_to_war/london_treaty.htm*
- *London Conference of 1936: Treaty for the limitation of naval armament, signed in London, March 25, 1936, http://www.navweaps.com/index_tech/tech-089_London_Treaty_1936.htm*

Λοιπές διαδικτυακές πηγές:

- The Official Website of the Royal Navy, <http://www.royalnavy.mod.uk/>
- The Official Website of the United States Navy, <http://www.navy.mil/>
- *Leading Figures*, The Navy Records Society, <http://www.navyrecords.org.uk/about-us/leading-figures/>