



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ, ΣΛΑΒΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**Π.Μ.Σ.: Σπουδές στις Γλώσσες και τον Πολιτισμό των Χωρών της Νοτιοανατολικής
Ευρώπης**

Μεταπτυχιακή Εργασία

« Η ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας στην Ελλάδα, 1919-1940»



Επόπτης καθηγητής: **Δορδανός Στράτος,**

Μεταπτυχιακός φοιτητής: **Τοπαλίδης Κωνσταντίνος** Α.Ε.Μ.: 5101

Θεσσαλονίκη, 2016

Εξώφυλλο: Οι εμπνευστές και δημιουργοί της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας,
Ελευθέριος Βενιζέλος και Αλέξανδρος Ζάννας.

(Αρχείο Αλέξανδρου Ζάννα μέσω 7^{ου} τεύχους «ΙΚΑΡΟΣ» της Σχολής Ικάρων).



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ, ΣΛΑΒΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Π.Μ.Σ.: Σπουδές στις Γλώσσες και τον Πολιτισμό των Χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης

Μεταπτυχιακή Εργασία

«Η ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας στην Ελλάδα, 1919-1940»

Ονοματεπώνυμο: Τοπαλίδης Κωνσταντίνος

A.E.M.: 5101

Η Συμβουλευτική Επιτροπή

Επόπτης: Δορδανάς Στράτος,

Μέλη: Βλασίδης Βλάσιος, Ζάικος Νικόλαος

Θεσσαλονίκη, 2016

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ABSTRACT	5
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Η ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ..	14
1.1 Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1913).....	16
1.2 Η Πολεμική Αεροπορία από τους Βαλκανικούς Πολέμους μέχρι και πριν τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.....	22
1.3 Η Αεροπορία στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο	24
1.4 Αεροπορικές επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου από τη Στρατιωτική Αεροπορία.....	28
1.5 Αεροπορικές επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου από τη Ναυτική Αεροπορία	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗ ΜΙΚΡΑ ΑΣΙΑ (1919-1920)	33
2.1 Τα διεθνή γεγονότα της περιόδου 1919-1920	33
2.2 Η Πολεμική Αεροπορία από το τέλος του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου και μέχρι την απόβαση στη Μικρά Ασία	36
2.3 Αεροπορικές επιχειρήσεις μέχρι τη γενική επίθεση του Στρατού (10 Ιουνίου 1920) ..	40
2.4 Αεροπορικές επιχειρήσεις στη Θράκη.....	43
2.5 Η δράση της Αεροπορίας στις επιχειρήσεις κατάληψης της Προύσας και του Ουσάκ μέχρι το τέλος του 1920	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗ ΜΙΚΡΑ ΑΣΙΑ (1921-1922)	53
3.1 Διπλωματικές εξελίξεις.....	53
3.2 Προσπάθεια για την κατάληψη των Αφίων Καραχισάρ και Εσκή Σεχίρ.....	56
3.3 Η κατάσταση μέχρι τις επιχειρήσεις του Ιουλίου 1921	62
3.4 Η οργάνωση της Αεροπορίας μέχρι τις επιχειρήσεις του Ιουλίου 1921	64
3.5 Αεροπορική δραστηριότητα μέχρι την έναρξη των επιχειρήσεων	66
3.6 Η Αεροπορία στις επιχειρήσεις του καλοκαιριού του 1921	71

3.7 Εκστρατεία του Σαγγαρίου	75
3.8 Η Πολεμική Αεροπορία το 1922.....	82
3.9 Το τέλος της Μικρασιατικής Εκστρατείας	87
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Η ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ	97
4.1 Η Αεροπορία στην Επανάσταση των στρατιωτικών του 1922	97
4.2 Η Ελλάδα στη διάρκεια του Μεσοπολέμου	99
4.3 Η περίοδος μετά τη Μικρασιατική Εκστρατεία.....	105
4.4 Η ένωση των δύο αεροποριών	115
4.5 Από την ενοποίηση μέχρι και το 1935	122
4.6 Η αεροπορία στο κίνημα του 1935 και μέχρι το 1940	128
4.7 Προμήθειες αεροσκαφών-πολεμικές προετοιμασίες	133
CONCLUSION	143
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄	147
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄	151
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄.....	159
ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	179

ABSTRACT

The burning, timeless desire of man to fly has inspired many and significant authors, ancient or modern and thousands of pages have been written ranging from legend to reality, everywhere in the world. The Greek history of aviation, from the fabled Daedalus and Icarus to the present day, is rich in events, war related or other, yet it has not been sufficiently studied and remains practically unknown to the general public, especially in its first years.

Since its birth with the first flight in the Greek skies and till its present form and organizational structure, the Air Force has undergone several stages of adaptation and development. In the beginning of the 20th century, with the first flights of Greek aviators there was great enthusiasm but also great disappointments, considerable attempts but also some steps back. There were specific concerns as to the unique part the creation of an Air Force Unit could play within the Army and the Navy, since it hasn't always been an independent unified force. Additionally, there was some concern about the doubtful prospects of the staff who would lead their careers in this new field.

Within this framework, without substantial experience and with the meager means at their disposal, the aviators, pilots and technicians, were asked to execute operations as well, as war events and combats were far from infrequent in the period discussed in this paper. The beginning of war missions was marked by the landing of the Greek troops in Smyrna in 1919 and the Greek planes in the airport of Paradeisos in Smyrna, till the evacuation of the city in 1922. Special emphasis is put on the differences that existed between the air missions of Army and Navy Force, as well as the issues in the cooperation of aviators, not only with the ground troops but also with the administration of the Asia Minor Army. Some very important conclusions can be drawn from the Air Force participation in the Greek Army missions regarding its method of use and the experience gained which were the basis for its future development.

After that, we analyze the evolution of aviation throughout the tumultuous, as far as political developments are concerned, Interwar period. Initially, some mention is made of the attempts to regroup after the Asia Minor Campaign. An important landmark in the history of Military Airforce was the gradual unification into a unified, distinct Module - from 1929 with the tireless attempts of Venizelos and Zanas - which was completed in 1931, though there were several attempts to break it down at every given opportunity.

In addition, some important events of the era are mentioned, such as the Round of the Mediterranean in 1928 and Kamberos' return to action in 1932, as well as the participation of the Air Force in the movement of 1935. Finally, special mention is made to the gradual equipment with new airplanes from 1936 on, which helped achieve a satisfactory level of combat effectiveness in the fleet, in view of the war missions of World War II.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο διακαής και διαχρονικός πόθος του ανθρώπου να πετάξει υπήρξε πηγή έμπνευσης για πολλούς και σημαντικούς συγγραφείς, αρχαίους και νεότερους, από τον μύθο μέχρι την πραγματικότητα, σε ολόκληρη την υφήλιο. Ο πόθος αυτός υπήρξε η αφορμή για τον γράφοντα να εισέλθει και να αποφοιτήσει από το τμήμα Ιπταμένων της Σχολής Ικάρων, καθώς και η αιτία για τη συγγραφή της παρούσας εργασίας που έγινε στο πλαίσιο του μεταπτυχιακού προγράμματος «Σπουδές στις γλώσσες και στον πολιτισμό των χωρών της Ν.Α. Ευρώπης» του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, του Τμήματος Οικονομικών και Περιφερειακών Σπουδών. Το θέμα της εργασίας είναι «Η ιστορία της Πολεμικής αεροπορίας στην Ελλάδα, 1919-1940».

Η ελληνική αεροπορική ιστορία, από τους μυθικούς Δαίδαλο και Ίκαρο μέχρι και σήμερα είναι πλούσια σε γεγονότα, πολεμικά και μη, ωστόσο δεν έχει μελετηθεί αρκετά και παραμένει σχεδόν άγνωστη στο ευρύ κοινό, ιδιαίτερα τα πρώτα χρόνια της ύπαρξής της. Τα χρονικά όρια που τέθηκαν για τη συγγραφή της εργασίας ήταν το 1919 ως αρχικό όριο, έτος έναρξης της Μικρασιατικής Εκστρατείας, με απώτερο το 1940 και πριν την έναρξη των πολεμικών επιχειρήσεων για την Ελλάδα.

Αρχικά, στην εισαγωγή της εργασίας, γίνεται μια σύντομη αναφορά στις πρώτες προσπάθειες του ανθρώπου να πετάξει, από τους μυθικούς Δαίδαλο και Ίκαρο, μέχρι την πρώτη επιτυχημένη πτήση των αδερφών Ράιτ. Στη συνέχεια περιγράφεται η δημιουργία της Πολεμικής Αεροπορίας, με την αποστολή στη Γαλλία των πρώτων Ελλήνων αεροπόρων για εκπαίδευση και τη συγκρότηση του πρώτου Λόχου αεροπλάνων. Ακολούθως περιγράφονται οι πρώτες πολεμικές αποστολές κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων και του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου.

Το επόμενο τμήμα της εργασίας, χωρισμένο σε δύο κεφάλαια, εξιστορεί την σαραντάμηνη πορεία της ελληνικής αεροπορίας, Στρατιωτικής και Ναυτικής, στην Μικρασιατική Εκστρατεία. Το πλήθος των πολεμικών αποστολών επέβαλε τη διχοτόμηση της περιόδου σε δύο επιμέρους κεφάλαια. Γίνεται εκτενής αναφορά στις πολεμικές αποστολές, από την πρώτη ημέρα άφιξης των ελληνικών αεροπλάνων στο αεροδρόμιο «Παραδείσου», στην Σμύρνη, μέχρι και την εκκένωση της πόλης το 1922. Δίνεται σημασία στη διαφορά που παρουσίαζαν οι αεροπορικές αποστολές μεταξύ Στρατιωτικής και Ναυτικής αεροπορίας, καθώς και στα προβλήματα συνεργασίας των αεροπόρων τόσο με τα επίγεια τμήματα, όσο και με τη διοίκηση της Στρατιάς Μικράς Ασίας. Από τη συμμετοχή της αεροπορίας στις επιχειρήσεις του

ελληνικού στρατού, εξάγονται σημαντικά συμπεράσματα για τον τρόπο χρησιμοποίησή της και οι εμπειρίες που αποκομίστηκαν αποτέλεσαν βάση για την μελλοντική εξέλιξή της.

Το επόμενο κεφάλαιο, αναφέρεται στην εξέλιξη της αεροπορία στην ταραχώδη, από πλευράς εσωτερικών πολιτικών εξελίξεων, περίοδο του μεσοπολέμου. Αρχικά γίνεται αναφορά στις προσπάθειες ανασύνταξης μετά τη Μικρασιατική Εκστρατεία. Σημαντικότερο γεγονός, ορόσημο στην ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας, υπήρξε η σταδιακή ενοποίηση - από το 1929 με τις άοκνες προσπάθειες των Βενιζέλου και Ζάννα- που ολοκληρώθηκε με τον «Οργανισμό» του 1931 - σε ένα ενιαίο και ξεχωριστό Όπλο, αν και δεν έλειψαν οι προσπάθειες για διάσπαση με την πρώτη δοθείσα ευκαιρία. Επίσης, αναφέρονται σημαντικά γεγονότα της περιόδου, όπως ο γύρος της Μεσογείου το 1928 και η επιστροφή του Καμπέρου στην ενεργό δράση το 1932, αλλά και η συμμετοχή της αεροπορίας στο κίνημα του 1935. Τέλος, γίνεται αναφορά στον σταδιακό εξοπλισμό με νέα αεροπλάνα από το 1936 και μετά, επιτυγχάνοντας ένα ικανοποιητικό επίπεδο, όσο αφορά το αξιόμαχο του αεροπορικού στόλου, ενόψει των πολεμικών επιχειρήσεων του Β' Παγκόσμιου Πόλεμου.

Στο τέλος της εργασίας, παρατίθενται στα παραρτήματα, σύντομα βιογραφικά των πρώτων Ελλήνων αεροπόρων, φωτογραφικό υλικό που ακολουθεί την εξέλιξη της αεροπορίας, όπως επίσης, και τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων αεροπλάνων που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη χρονική περίοδο που εξετάζει η εργασία. Για την ολοκλήρωση της εργασίας, έγινε συλλογή στοιχείων από το Μουσείο Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας, από εφημερίδες της εποχής μέσω των ιστοσελίδων της Βουλής των Ελλήνων και της Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος, νόμων και διαταγμάτων μέσω της ιστοσελίδας του Εθνικού Τυπογραφείου.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω το προσωπικό της Δημοτικής βιβλιοθήκης Πρέβεζας για τη βοήθεια στην αναζήτηση βιβλιογραφίας. Επίσης, οφείλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον πρόεδρο του Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, κ. Νίκο Καράμπελα, για την ευγενή παραχώρηση τόσο του φωτογραφικού υλικού όσο και συγγραμμάτων από το αρχείο και τη βιβλιοθήκη του Ιδρύματος. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η βοήθεια των ιστορικών και της διοίκησης του Μουσείου Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, για την καθοδήγηση στην αναζήτηση «αεροπορικής» βιβλιογραφίας, την ευγενή παραχώρηση της τετράτομης Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας, καθώς και του φωτογραφικού και αρχειακού υλικού. Ακολούθως, ευχαριστώ ιδιαίτερα τα μέλη της Συμβουλευτικής Επιτροπής, κ.κ. Βλάση Βλασίδη και Νικόλαο Ζάικο για τις εύστοχες παρατηρήσεις και διορθώσεις τους.

Πέραν των ανωτέρω, θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέπων καθηγητή μου, κ. Στράτο Δορδανά, για την τιμή που μου έκανε επιβλέποντας την εκπόνηση της εργασίας, την

υπομονή και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που έδειξε καθ' όλη τη διάρκεια της συγγραφής της. Η συμβολή του στην τελική διαμόρφωση της εργασίας ήταν τόσο καθοριστική, ώστε χωρίς αυτήν δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωσή της.

Τέλος, οφείλω να ευχαριστήσω πάνω απ' όλους την σύζυγό μου Κατερίνα Τοπαλίδου, και τα δύο μου παιδιά Νίκο και Βασίλη, για την συμπαράσταση, την αγάπη, την κατανόηση και την ανοχή που επέδειξαν στο χρονικό διάστημα που διήρκεσε η έρευνα και η συγγραφή της διπλωματικής μου εργασίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ανατρέχοντας σε μύθους, λαϊκές παραδόσεις και θρησκείες θα μπορούσε να βρει κανείς πάρα πολλές αναφορές σε ιπτάμενους θεούς, οντότητες και μέσα, κάνοντας φανερή την επιθυμία του ανθρώπου να πετάξει, να κατακτήσει τους αιθέρες. Οι πρώτοι μυθικοί αεροπόροι, ο Δαίδαλος και ο Ίκαρος, ενέπνευσαν πάρα πολλούς για να προσπαθήσουν να κατασκευάσουν κάτι με το οποίο θα μπορούσαν να πετάζουν.

Σημαντικός αρχαίος φιλόσοφος ήταν ο Αρχύτας ο Ταραντινός (428-347πΧ), που μεταξύ άλλων έγινε πολύ γνωστός για την κατασκευή της ξύλινης περιστεράς, που θεωρείται το πρώτο «αεροπλάνο» στον κόσμο.¹ Έτσι μετά τις αναφορές που υπάρχουν σε αρχαίους συγγραφείς περί μηχανών που μπορούσαν να πετάζουν, οι πρώτες πραγματικές μελέτες και προσπάθειες απαντώνται στην εποχή της Αναγέννησης. Είναι γνωστές παγκοσμίως οι μελέτες του Λεονάρντο ντα Βίντσι (Leonardo da Vinci, 1452-1519) και τα σχέδιά του, με πιο γνωστή την ελικοφόρα μηχανή του (**Εικόνα 1**).

Ακολούθησαν πολλές αποτυχημένες προσπάθειες τα επόμενα χρόνια από πολλούς, να κατασκευάσουν μια συσκευή που να μπορεί να πετάξει. Το 1670, ο Φραντσέσκο Λάνα (Francesco Lana de Terzi, 1631-1687), κατασκεύασε μια ιπτάμενη μηχανή με μορφή πλοίου, ενώ το 1788 ο Γάλλος Besnier, έφτιαξε μια μηχανή προσαρμοσμένη στους ώμους του, με ύψασμα και δύο ξύλα. Το 1742, ο Γάλλος Μαρκήσιος του Μπάκεβιλ (Bacceville), Jean-François Boyvin de Bonnetot (1688-1740), επιχείρησε άλμα από την οροφή ενός κτηρίου καταφέροντας να διανύσει μερικά μέτρα. Ακολούθησαν και άλλες προσπάθειες ανά την υφήλιο, μέχρι την πρώτη επιτυχημένη πτήση των αδερφών Μογκολφιέρ με αερόστατο το 1783. Η προσπάθεια αυτή συνεχίστηκε και τον επόμενο αιώνα με το αερόστατο να είναι η μοναδική πτητική μηχανή.²

Η εφεύρεση του ατμού και του ηλεκτρισμού οδήγησαν στην κατασκευή του κινητήρα, απαραίτητη προϋπόθεση για την κατασκευή του αεροπλάνου. Αρχικά τοποθετήθηκε στα

¹ Για την «ξύλινη περιστερά» βλ. αναλυτικότερα Μαριάννα Μώρου, *Η πτητική οντότητα του ανθρώπου και η προϊστορία της αεροπορίας*, Ερωδιός, Αθήνα 1999, σσ. 54-59.

² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμ. Α', Αθήνα 1980, σσ. 4-11.

αερόστατα και στη συνέχεια έγιναν πάρα πολλές προσπάθειες με αεροπλάνα που μοιάζουν με τη μορφή που είναι γνωστά και σήμερα (άτρακτος ,κούλες πτέρυγες) χωρίς επιτυχία.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα και πιο συγκεκριμένα στις 17 Δεκεμβρίου 1903 έγινε η πρώτη πτήση παγκοσμίως με αεροπλάνο στη Βόρεια Καρολίνα από τους αδερφούς Ράιτ (Wilbur και Orville Wright) (**Εικόνα 2**). Είχαν κατασκευάσει ένα διπλάνο με εκπέτασμα³ πτερύγων 12,35 μέτρα και με τετρακύλινδρη μηχανή 12 ίππων που έδιναν κίνηση σε δύο έλικες στο πίσω μέρος του αεροπλάνου, με αντίθετη κίνηση έτσι ώστε να μηδενίζεται η στροφορμή και να υπάρχει ισορροπία (**Εικόνα 3**). Τα αμέσως επόμενα χρόνια εκσυγχρονίζοντας τα αεροπλάνα τους, οι αδερφοί Ράιτ κατάφεραν να διανύσουν πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις, σχεδόν 40 χλμ, έναντι μόνο μερικών μέτρων στην πρώτη πτήση τους.⁴ Στη συνέχεια πούλησαν την εφεύρεσή τους στη γαλλική κυβέρνηση και αργότερα μετέβησαν εκεί, ιδρύοντας σχολή πιλότων και συνεχίζοντας τις πτήσεις.⁵

Η Γαλλία αποτέλεσε το επίκεντρο των εξελίξεων με πάρα πολλούς κατασκευαστές αεροπλάνων εξελίσσοντας συνεχώς τις δυνατότητες και τις επιδόσεις των αεροπλάνων τους. Όπως θα φανεί και στη συνέχεια η Γαλλία έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη δημιουργία και οργάνωση της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας. Η Ελλάδα δεν άργησε να μπει στο χορό των εξελίξεων, αρχικά με τη μορφή ιδιωτικών πρωτοβουλιών και έπειτα με την κρατική βοήθεια.

Η πρώτη προσπάθεια για πτήση στην Ελλάδα έγινε από τον Λεωνίδα Αρνιώτη το 1908, ο οποίος είχε σπουδάσει αεροπλοΐα στη Γαλλία και είχε φέρει το ιδιόκτητο αεροπλάνο του τύπου «Bleriot». Ως πεδίο αποπροσγείωσης είχε επιλεγεί έκταση στο Τατόι, όπου τυχαίνει μέχρι και σήμερα να αποτελεί την έδρα της Σχολής Ικάρων, το λίκνο της Πολεμικής Αεροπορίας. Όμως η προσπάθεια αυτή δεν στέφθηκε με επιτυχία. Όμοια κατάληξη είχαν και αρκετές ακόμα προσπάθειες του ίδιου και από άλλα σημεία της Αθήνας. Προσπαθούσε απεγνωσμένα, δύο ολόκληρα χρόνια σχεδόν να απογειωθεί, χωρίς όμως θετικό αποτέλεσμα.⁶

Η πρώτη επιτυχημένη πτήση πάνω από τον ελληνικό ουρανό έγινε μερικά χρόνια αργότερα, το 1911, όχι από Έλληνα, αλλά από τον Ρώσο αεροπόρο Ουτόσκιν (Sergey

³ Εκπέτασμα είναι η απόσταση ανάμεσα στα δύο ακροπερύγια. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Γεώργιος Γεωργοντόπουλος, *Μηχανική Πτήση*, τόμ 1, Εκδόσεις Συμεών, Αθήνα 1998.

⁴ Η πρώτη πτήση το 1903 ήταν 40 μέτρα, ενώ το 1905 κατάφεραν να πετάξουν 38.956 μέτρα.

⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Α', σσ. 12-14.

⁶ Αλέξανδρος Αυδής, *Οι πρωτοπόροι, το χρονικό των αετών μας*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1972, σ. 22.

Isayevich Utochkin) με αεροπλάνο τύπου «Farman», μπροστά σε ολιγάριθμο πλήθος λόγω των πρότερων αποτυχημένων προσπαθειών. Ο ενθουσιασμός και η συγκίνηση που σκόρπισε ήταν μεγάλος. Στην Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας του Γ.Ε.Α.,⁷ καθώς και στην υπόλοιπη βιβλιογραφία λανθασμένα αναφέρεται ότι η πτήση αυτή έγινε το 1909 και όχι, στις 25 Μαρτίου 1911 όπως αποδεικνύεται και από τις εφημερίδες της εποχής.⁸

Ένα χρόνο αργότερα, το 1912, έμελλε να είναι η χρονιά που μετά τον μυθικό Ίκαρο θα πετούσε Έλληνας στους αιθέρες. Ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος αφού παρακολούθησε και αυτός μαθήματα αεροπλοΐας στην Γαλλία, επέστρεψε στην Ελλάδα φέρνοντας μαζί του το ιδιόκτητο αεροπλάνο του τύπου «Nieuport». Στις 8 Φεβρουαρίου στην περιοχή του Ρουφ εκτελέστηκε η πρώτη πτήση παρουσία του βασιλιά Γεωργίου Α΄ και του πρωθυπουργού Ελευθέριου Βενιζέλου. Αμέσως μετά την προσγείωση του αεροπλάνου εκτελέστηκε και δεύτερη πτήση με συνεπιβάτη τον Ελευθέριο Βενιζέλο.⁹

Την ίδια χρονιά υπήρξε και ο πρώτος νεκρός στο βωμό της αεροπορικής ιδέας. Ο δημοσιογράφος Αλέξανδρος Καραμανλάκης, όντας ανήσυχο πνεύμα εγκατέλειψε τη διεύθυνση της αθηναϊκής εφημερίδας *Ανεξάρτητος* και μετέβη στη Γαλλία όπου σπούδασε αεροπλοΐα με δικά του έξοδα. Επέστρεψε στην Ελλάδα φέρνοντας ένα διθέσιο αεροπλάνο τύπου «Bleriot» που αγόρασε ο ίδιος έναντι 30 χιλιάδων δραχμών.¹⁰ Μετά από μερικές επιτυχημένες πτήσεις ο Καραμανλάκης αποφάσισε να πραγματοποιήσει αεροναυτιλία από την Αθήνα, στην ιδιαίτερη πατρίδα του την Πάτρα στις 29 Αυγούστου 1912, μιμούμενος το κατόρθωμα του δασκάλου του Λουί Μπλεριό, κατά την υπέρπτηση της Μάγχης. Την επόμενη ημέρα οι εφημερίδες στα πρωτοσέλιδά τους ανήγγειλαν τον τραγικό του θάνατο. Κατά τη διάρκεια της πτήσης, αφού πέρασε τον Ισθμό της Κορίνθου, και λόγω της ξαφνικής επιδείνωσης του καιρού προσθαλασώθηκε στον Κορινθιακό κόλπο. Αν και κατάφερε να βγει έστω και τραυματισμένος από το αεροπλάνο του, πνίγηκε στην προσπάθειά του να βγει στη στεριά.¹¹

⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π., τόμ. Α΄, σ 20.

⁸ *Εμπρός*, 26-27 Μαρτίου 1911 και *Σκριπ*, 26 Μαρτίου 1911.

⁹ *Εμπρός* και *Σκριπ*, 9 Φεβρουαρίου 1912.

¹⁰ Για τον Αλέξανδρο Καραμανλάκη βλ. αναλυτικότερα Κάρολος Μωραΐτης, *Αλέξανδρος Καραμανλάκης, το πρώτο θύμα της Ελληνικής Αεροπορίας*, Γκοβόστης, Αθήνα 1991.

¹¹ Στο ίδιο, σσ. 67-70.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Μετά τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες, σειρά είχε και η κρατική προσπάθεια. Η ελληνική κυβέρνηση στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης και του εκσυγχρονισμού ολόκληρου του στρατεύματος, με το νόμο 3768 στις 28 Μαρτίου 1911,¹² ανέθεσε σε Γάλλους αξιωματικούς, με επικεφαλής τον υποστράτηγο Εντού (Joseph- Paul Eydoux), την οργάνωση και εκπαίδευση του στρατού. Μέσα σε αυτό το γενικότερο πλαίσιο αναδιοργάνωσης ανατέθηκε και η εξέταση της δυνατότητας δημιουργίας «Στρατιωτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας». Έτσι η όλη οργάνωση της αεροπορίας αρχικά βασίστηκε στα γαλλικά πρότυπα, καθώς η Γαλλία ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που είχε δημιουργήσει Πολεμική Αεροπορία.

Στα τέλη του 1911 οι τρεις πρώτοι Έλληνες αξιωματικοί (Υπολοχαγός Καμπέρος Δημήτριος, Υπολοχαγός Μουτούσης Μιχαήλ και Ανθυπίαρχος Αδαμίδης Χρήστος) μετέβησαν στη Γαλλία για εκπαίδευση και ακολούθησαν και άλλοι τρεις την άνοιξη του επόμενου έτους. Φοίτησαν στην σχολή του Ανρί Φαρμάν (Henry Farman), με έδρα το αεροδρόμιο Etampes. Η εκπαίδευση των πρώτων Ελλήνων αεροπόρων, μετά τη θεωρητική εκπαίδευση, περιλάμβανε την πτητική εκπαίδευση σε δύο φάσεις. Με την επιτυχή ολοκλήρωση της πρώτης φάσης έπαιρναν το λεγόμενο «πολιτικό δίπλωμα», ενώ ακολουθούσε μια δεύτερη φάση για την απόκτηση του «ανώτερου στρατιωτικού διπλώματος».¹³

Παράλληλα με την εκπαίδευση των αξιωματικών που θα στελέχωναν την πολεμική Αεροπορία, η κυβέρνηση είχε προβεί σε διαπραγματεύσεις για την προμήθεια των πρώτων αεροπλάνων από τη Γαλλία. Τελικά επιλέχτηκαν τα διπλάνα «Henry Farman» (Διπλάνο Henry Farman στο αεροδρόμιο της Νικόπολης).

¹² Φύλλο Εφημερίδος Κυβερνήσεως [στο εξής ΦΕΚ], Νόμος 3769, Αριθ. Φύλλου 72, Αθήνα, 28 Μαρτίου 1911.

¹³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ),ό.π, τόμ. Α΄, σσ. 26-28.

Εικόνα 13), κάνοντας εμφανές το ενδιαφέρον του ελληνικού κράτους για την ανάπτυξη και ένταξη της αεροπορίας στο ελληνικό οπλοστάσιο.¹⁴

Ο Υπολοχαγός Καμπέρος,¹⁵ μόλις περάτωσε με επιτυχία την πρώτη φάση της εκπαίδευσής του, επέστρεψε στην Ελλάδα για να λάβει μέρος στα μεγάλα στρατιωτικά γυμνάσια του ελληνικού στρατού. Ταυτόχρονα έφτασαν στην Ελλάδα από τη Γαλλία και τα πρώτα δύο αεροπλάνα, τα οποία συναρμολόγησε ο ίδιος ο Καμπέρος. Στις 13 Μαΐου 1912 εκτέλεσε την πρώτη πτήση με στρατιωτικό αεροπλάνο, στο πλαίσιο των παραπάνω στρατιωτικών γυμνασίων.¹⁶ Την μεθεπόμενη πέταξε σε ύψος 1000 περίπου μέτρων, εκτελώντας εικονικές τακτικές αναγνώρισης πεδίου με απόλυτη επιτυχία. Μετά την προσγείωσή του κατέφτασαν ο Βενιζέλος με το Γάλλο Στρατηγό Εντού για να τον συγχαρούν.¹⁷

Μερικές μέρες αργότερα (27 Μαΐου 1912) πραγματοποιήθηκε με κάθε επισημότητα η τελετή ένταξης και «βαπτίσεως» των τεσσάρων πρώτων αεροπλάνων του στρατού, που εν τω μεταξύ είχαν φτάσει στην Ελλάδα, από τον Βενιζέλο, δίνοντάς τους τα ονόματα «Δαίδαλος», «Αετός», «Γυψ» και «Ιέραξ».¹⁸ Η 27^η Μαΐου 1912 θεωρείται η γενέθλια μέρα της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας. Το γεγονός αυτό είχε μεγάλη απήχηση, καθώς προθυμοποιήθηκαν και άλλοι φορείς και ιδιώτες για προσφορές υπέρ της αγοράς αεροπλάνων, όπως ο δήμος Βόλου, που προθυμοποιήθηκε να αναλάβει το κόστος κατασκευής ενός αεροπλάνου, που θα έπαιρνε την ονομασία «Αργοναύται».¹⁹

Μέσα στο ευνοϊκό κλίμα που επικρατούσε, το υπουργείο Στρατιωτικών, ύστερα από επίμονη απαίτηση του ίδιου του Καμπέρου, του έδωσε την άδεια να μετατρέψει ένα από τα αεροπλάνα σε υδροπλάνο, με σκοπό την εκτέλεση πειραματικών πτήσεων και τη χρήση του υδροπλάνου ως μέσου ανίχνευσης του εχθρικού στόλου. Ο Καμπέρος αφού εκτέλεσε ο ίδιος επιτυχώς μετατροπή του «Δαίδαλου» σε υδροπλάνο με την προσθήκη δύο πλωτήρων, πέταξε και προσθαλασώθηκε ασφαλώς (22 Ιουνίου 1912) παρουσία του

¹⁴ Στο ίδιο, σ. 28.

¹⁵ Μία από τις σημαντικότερες μορφές της ιστορίας της ελληνικής αεροπορίας (1883-1942), γνωστός και ως «τρελοκαμπέρος» για τις ριψοκίνδυνες και παράτολμες πτήσεις του, ήδη από την εκπαίδευσή του στη Γαλλία, βλ. Παράρτημα Α' για το βιογραφικό του.

¹⁶ *Εμπρός*, 14 Μαΐου 1912.

¹⁷ *Εμπρός*, 15 Μαΐου 1912.

¹⁸ *Σκριπ*, 28 Μαΐου 1912 και *Εμπρός*, 28 Μαΐου 1912.

¹⁹ *Μακεδονία*, 29 Μαΐου 1912, σ. 2.

πρωθυπουργού, του υπουργού Ναυτικών και του Αρχηγού του γενικού Επιτελείου Ναυτικού, αποδεικνύοντας ότι ήταν εφικτό το σχέδιο για τη δημιουργία «Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας», προγραμματίζοντας την αγορά υδροπλάνων.²⁰

Τον Αύγουστο του ιδίου έτους ο Καμπέρος επέστρεψε στη Γαλλία για την ολοκλήρωση του δεύτερου κύκλου σπουδών του, για να ανακληθεί εσπευσμένα και οριστικά τον Σεπτέμβριο λόγω των Βαλκανικών Πολέμων.

1.1 Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1913)

Τα αποτελέσματα της γαλλικής στρατιωτικής αποστολής, που είχε αναλάβει το έργο της αναδιοργάνωσης του ελληνικού στρατού, ήταν εμφανή με την έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων. Ο ελληνικός στρατός δεν ήταν απροετοίμαστος, είχαν ληφθεί έγκαιρα μέτρα. Για την Αεροπορία συγκεκριμένα, με τον οργανισμό του Στρατού του 1912,²¹ είχε προβλεφθεί η δημιουργία του πρώτου στην ιστορία Λόχου Αεροπλοΐας, με υπαγωγή στο Τάγμα Συγκοινωνιών και Μηχανικού.

Τον Σεπτέμβριο του 1912 έγινε η μετάκληση των εκπαιδευομένων από τη Γαλλία,²² οι οποίοι ανέλαβαν και την οργάνωση του λόχου Αεροπλοΐας, με έδρα τη Λάρισα. Στη δύναμη του λόχου, εκτός από το ιπτάμενο, τεχνικό και λοιπό βοηθητικό προσωπικό, περιλαμβάνονταν και τα τέσσερα αεροπλάνα τύπου «Henry Farman».²³ Οι δυνατότητες αλλά και ο εξοπλισμός των αεροσκαφών ήταν υποτυπώδης για την εκτέλεση πολεμικών αποστολών.

Οι αποστολές που εκτελέστηκαν ήταν κυρίως τακτικής αναγνώρισης πεδίου και συλλογής πληροφοριών καθώς και υποτυπώδης βομβαρδισμός, αφού οι βόμβες ρίπτονταν με τα χέρια από τους πιλότους, βασισμένοι σε προσωπικές προσπάθειες και ηρωισμούς. Η πρώτη πολεμική αποστολή έγινε στις 5 Οκτωβρίου 1912 από τον Καμπέρο εκτελώντας αναγνώριση του θεσσαλικού μετώπου και συνεχίστηκαν καθημερινά με το σύνολο των

²⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ Α' σσ. 33-35.

²¹ ΦΕΚ, Νόμος 3995, Αριθ. Φύλλου 15, Αθήνα, 17 Ιανουαρίου 1912.

²² Επέστρεψαν οι Δ. Καμπέρος, Μ. Μοντούσης, Π. Νοταράς και Χ. Αδαμίδης, ενώ οι Λ. Παπαλουκάς και Μ. Δράκος είχαν διακόψει την εκπαίδευση νωρίτερα λόγω ατυχήματος.

²³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ Α' σ. 36.

αεροπόρων να λαμβάνουν μέρος.²⁴ Χαρακτηριστικά είναι όσα σημείωνε ο ίδιος ο Καμπέρος:

«Ο Διάδοχος ήθελε πάση θυσία να πετάξω και να βομβαρδίσουμε τον εχθρό. Φόρεσα το καπέλο μου ανάποδα, για να μη το πάρει ο αέρας καλού κακού, στερέωσα δίπλα στη θέση χειριστού ένα κασόνι με χειροβομβίδες, και καιρού επιτρέποντος απογειώθηκα. [...] Εγώ δεν μπόρεσα να επιφέρω ζημιές στο εχθρικό στρατόπεδο. Ωστόσο οι δικές μου χειροβομβίδες δεν πήγαν χαμένες. Τις έριξα όλες. Πόσες ήταν δα, έξι όλες και όλες. Κατάφερα όμως να συλλέξω τις πληροφορίες που επιθυμούσε ο αρχιστράτηγος και γύρισα πίσω».²⁵

Σε άλλο σημείο αναφέρει:

«Τους πρώτους μήνες του πολέμου ήμουν αεικίνητος. Μια στη Λάρισα, για να επιβλέπω την συγκρότηση του Λόχου, μια στην Αθήνα, για να επιβλέπω την κατασκευή αεροπορικών βομβών που θα τις χρησιμοποιούσαμε ρίχνοντάς τις από ψηλά. Ήταν κάτι σαν χειροβομβίδες του μισού κιλού η κάθε μια, τις οποίες τις κατασκευάζαμε, για να τις ρίξουμε στον εχθρό κατόπιν κατοπτεύσεως. Δοχεία βενζίνης, που με την κρούση τους στο έδαφος θα αναφλέγονταν και θα δημιουργούσαν απώλειες στον εχθρό».²⁶

Ταυτόχρονα η κυβέρνηση, θέλοντας προφανώς να ενισχύσει το Λόχο Αεροπλοΐας με προσωπικό, επέτρεψε με νόμο να καταταχθούν ως Ανθυπολοχαγοί όσοι ιδιώτες διέθεταν δίπλωμα αεροπόρου.²⁷ Έτσι προστέθηκε και Εμμανουήλ Αργυρόπουλος στη δύναμη του λόχου, που όπως αναφέρθηκενωρίτερα ήταν ο πρώτος Έλληνας που πέταξε με αεροπλάνο.

Η περιορισμένη εμβέλεια των αεροσκαφών που δεν μπορούσαν να ακολουθήσουν από το αεροδρόμιο της Λάρισας την προέλαση του ελληνικού στρατού, έκανε επιτακτική τη μετακίνηση της βάσης του λόχου πιο κοντά στο θέατρο των επιχειρήσεων. Στην αρχή δόθηκε εντολή για μεταστάθμευση στην περιοχή της Ελασσόνας, αλλά τελικά ο λόχος

²⁴ Στο ίδιο, σσ. 41-43.

²⁵ Αντιγόνη Καμπέρου, *Ο τρελοκαμπέρος*, αυτοέκδοση, 2014, σ 101

²⁶ Στο ίδιο, σ. 102.

²⁷ ΦΕΚ, Νόμος 4116,Αριθ. Φύλλου 331, Αθήνα, 22 Οκτωβρίου 1912.

εγκαταστάθηκε στην περιοχή της Κοζάνης για να είναι εντός εμβέλειας των αεροσκαφών η προκεχωρημένη γραμμή μάχης.²⁸

Βλέποντας τις αδυναμίες και τα μειονεκτήματα των «Henry Farman» που ήταν κατάλληλα μόνο για εκπαίδευση, η ελληνική κυβέρνηση προέβη στην άμεση παραγγελία και παραλαβή νέων πιο σύγχρονων αεροσκαφών τύπου «Maurice Farman»²⁹ (Προσγείωση αεροσκάφους Maurice Farman στο αεροδρόμιο της Νικόπολης, στο βάθος διακρίνεται το αρχαίο θέατρο.

Εικόνα 9) που εκτός από ισχυρότερο κινητήρα, είχαν και τη δυνατότητα να μεταφέρουν και δεύτερο άτομο ως παρατηρητή.

Με την κατάληψη της Θεσσαλονίκης (26 Οκτωβρίου 1912) οι αεροπορικές επιχειρήσεις διακόπηκαν προσωρινά, ώστε να ανασυνταχθούν οι δυνάμεις. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι με την κατάληψη της Θεσσαλονίκης έπεσε στα χέρια των Ελλήνων ένα αεροπλάνο «Bleriot XI», στο οποίο ήταν κυβερνήτης ένας Γάλλος μισθοφόρος για λογαριασμό του τουρκικού στρατού. Το αεροπλάνο αυτό το χρησιμοποιούσε ο Αργυρόπουλος εκ περιτροπής με το ιδιωτικό που κατείχε στις πτήσεις που εκτελούσε,³⁰ μέχρι τις 4 Απριλίου 1913, οπότε και βρήκε τραγικό θάνατο στην περιοχή Λαγκαδά όπου κατέπεσε λόγω μηχανικής βλάβης, όντας ο πρώτος νεκρός της Πολεμικής Αεροπορίας, μαζί με τον συνεπιβάτη του οπλαρχηγό Κωνσταντίνο Μάνο. Ο θάνατος του πρώτου Έλληνα αεροπόρου γέμισε θλίψη τους συναδέλφους του και έγινε πρωτοσέλιδη είδηση στις εφημερίδες.³¹ Χαρακτηριστική είναι η περιγραφή του γεγονότος από αυτόπτη μάρτυρα, ο οποίος υπηρετούσε στον στρατό, σε αρθρογράφο της εφημερίδας «Μακεδονία»:

«Ήτο η 9 και 30' πρωινή ώρα. Εις τον πρασινισμένον κάμπο του Λαγκαδά δεν ηκούετο τίποτε άλλο εμμή το κουδούνισμα των ποιμνίων που έβοσκον. Στρατιώται του 19ου πεζικού συντάγματος εγυμνάζοντο εις τα περί την κωμόπολιν πεδία. Ημείς περιπατούμεν επί της οδού Θεσσαλονίκης– Λαγκαδά. Είχομεν φθάση προ της γέφυρας, ότε την προσοχήν μας προσήλκυσεν ένα βούισμα. Μετ' ολίγον, είδομεν, άνωθεν του χωρίου Λαϊνά, αεροπλάνον κατευθυνόμενον εις Λαγκαδά. Τστατο μεγαλοπρεπές και εκαμαρώσαμεν τους τολμηρούς αερονάυτας. Το

²⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ. Α', σ. 43.

²⁹ Στο ίδιο, σ. 37.

³⁰ Κωνσταντίνος Λαγός-Παντελής Βατάκης, «100 χρόνια από το θάνατο του πρώτου Έλληνα στρατιωτικού αεροπόρου, Εμμανουήλ Αργυρόπουλου», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 97 (Απρίλιος 2013), 56.

³¹ *Σκριπ*, 5 Απριλίου 1913 και *Εμπρός*, 5 Απριλίου 1913.

αεροπλάνον δεν απείχε παρά χίλια μέτρα του Λαγκαδά. Αίφνης, η κανονική του πτήσις είχε παύση. Έκαμε τούτο ολίγας στροφάς, αίτινες ωμοιάζον με πτήσιν πληγωμένου πτηνού, και, έπειτα, με το πρόσωπον –ανημπορή κανείς να εκφρασθή ούτω προς τα κάτω, κατέπιπτεν με ιλιγγιώδη ταχύτητα. Το δυστύχημα είχε συντελεσθή. Ένας φοβερός τριγμός επηκολούθησε και το αεροπλάνον δε ήτο πλέον παρά συντρίμματα. Κάτω από αυτά, αιμόφυρτοι, οι τολμηροί αεροπόροι».³²

Το Υπουργείο Στρατιωτικών είχε αποφασίσει την ενίσχυση των στρατιωτικών δυνάμεων στην Ήπειρο και διέταξε τη μετακίνηση της Τέταρτης και Έκτης Μεραρχίας από τη Θεσσαλονίκη στην Πρέβεζα. Τα στρατεύματα μετακινήθηκαν ακτοπολικώς, αρχικά η Τέταρτη Μεραρχία και στη συνέχεια η Έκτη Μεραρχία στις 28 Δεκεμβρίου, που για τη μετακίνησή της απαιτήθηκαν δεκαοχτώ ατμόπλοια.³³ Στο πλαίσιο της ενίσχυσης των δυνάμεων στην Ήπειρο, είχε ήδη μετασταθμεύσει και ο Λόχος της Αεροπορίας. Από την Αθήνα, όπου είχε επιστρέψει ο Λόχος, μετακινήθηκε ακτοπολικώς και αυτός στην Πρέβεζα. Ως βάση επιλέχθηκε η Νικόπολη³⁴ μετά από έντονη διαφωνία του Καμπέρου και του Γάλλου αεροπόρου Μπαρέ (Barres), ο οποίος είχε προστεθεί στο έμψυχο δυναμικό του Λόχου. Αποτέλεσμα της διαφωνίας αυτής ήταν και η παραίτηση του Καμπέρου στις 1 Δεκεμβρίου και η επιστροφή του στο Πυροβολικό.³⁵

Στις 5 Δεκεμβρίου 1912 ξεκίνησαν οι αναγνωριστικές επιχειρήσεις στην ευρύτερη περιοχή των Ιωαννίνων με τον Μουτούση να ξεκινάει πρώτος τις πτήσεις.³⁶ Αρχικά εντοπίστηκαν τα εχθρικά οχυρά και έγινε αναγνώριση των δυνάμεων. Οι βόμβες «Μαλνιτσιώτη»,³⁷ που ρίφθηκαν στη συνέχεια από τους Έλληνες πιλότους σκόρπησαν τον

³² *Μακεδονία*, 5 Απριλίου 1913.

³³ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Επίτομη ιστορία των Βαλκανικών Πολέμων 1912-1913*, Αθήνα 1987, σ. 167.

³⁴ Τοποθεσία λίγα μόλις χιλιόμετρα έξω από την Πρέβεζα. Για την ακριβή τοποθεσία του τότε αεροδρομίου βλ. James Cullin, «Ιπτάμενοι στη Νικόπολη: Η δράση του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο κατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο (1912-1913)», *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, 49-50 (Πρέβεζα 2013), 295-300.

³⁵ Ο Καμπέρος υποστήριζε ότι έπρεπε να επιλεγθεί τοποθεσία εγγύτερα στο μέτωπο, τα Πέντε Πηγάδια, μεταξύ Ιωαννίνων και Πρέβεζας, έτσι ώστε να διατίθεται περισσότερος χρόνος στα αεροσκάφη προκειμένου να εκτελούν παρατηρήσεις επάνω από το Μπιζάνι, Βλ. Αντιγόνη Καμπέρου, «Υπολοχαγός Δημήτριος Καμπέρος», *Στρατιωτική Ιστορία*, 215 (Δεκέμβριος 2014), 67.

³⁶ *Σκριπ*, 6 Δεκεμβρίου 1912.

³⁷ Καμπέρου, *Ο τρελοκαμπέρος*, σ. 101. *Εμπρός*, 26 Ιανουαρίου 1913.

πανικό στον αντίπαλο, όπως περιέγραφαν και οι εφημερίδες τις εποχές. Οι αεροπορικές επιχειρήσεις δεν περιορίστηκαν στις αμιγώς πολεμικές, αλλά επιδόθηκαν και στη ρίψη τροφίμων και εφημερίδων στους αποκλεισμένους Έλληνες της περιοχής, αποδεικνύοντας την εφευρετικότητα και τον πρωτοπόρο χαρακτήρα των Ελλήνων αεροπόρων. Χαρακτηριστικά είναι όσα σημείωνε ο Χρίστος Σούλης στο ημερολόγιο του:

«23 Ιανουαρίου – Τετάρτη, Ημέρα καλοκαιρινή. Ησυχία βασιλεύει σ’ όλη τη γραμμή. Ακούεται ένας βαρύς και εκκωφαντικός θόρυβος: σηκώνω το βλέμμα μου και βλέπω δύο αεροπλάνα να πετούν προς το Μπιζάνι. Είναι ο πατριώτης μου αεροπόρος Αδαμίδης και Μουτούσης. Είναι ακριβώς πάνω απ’ του Εμίν Αγά. Ο Μουτούσης γυρίζει προς την Πρέβεζα, ενώ ο Αδαμίδης εξακολουθεί. Όταν έφτασε πάνω από το Μπιζάνι δέχτηκε ομαδικά πυρά και ομοβροντίες τηλεβολών. Σφαίρες διαπέρασαν μερικές πτέρυγες χωρίς να συμβεί κάτι κακό. Έριξε και μερικές εφημερίδες στα Γιάννινα και έφυγε για την Πρέβεζα όπου ήταν το αεροδρόμιο».³⁸

Στις 21 Φεβρουαρίου 1913 ελευθερώθηκαν τα Ιωάννινα και ο Αδαμίδης προσγειώθηκε στην πλατεία της ιδιαίτερης πατρίδας του, σηματοδοτώντας τη λήξη των αεροπορικών επιχειρήσεων στο μέτωπο της Ηπείρου.³⁹

Κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων η δράση της αεροπορίας δεν περιορίστηκε μόνο επ’ ωφελεία του στρατού ξηράς. Ήδη, με τη μετατροπή του «Δαίδαλου» σε υδροπλάνο από τον Καμπέρο είχε ξεκινήσει το σχέδιο για τη δημιουργία Αεροπορίας Ναυτικής Συνεργασίας. Τα πολεμικά γεγονότα της εποχής βέβαια, αποτέλεσαν τροχοπέδη για την ταχεία εξέλιξη και οργάνωση. Παρόλα αυτά, το Νοέμβριο του 1912 έφτασε στην Ελλάδα το πρώτο υδροπλάνο από τη Γαλλία (**Εικόνα 4**), για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού.⁴⁰

Επειδή, όμως, το Πολεμικό Ναυτικό δεν διέθετε εκπαιδευμένο προσωπικό ακόμα, ανακλήθηκε από το μέτωπο της Ηπείρου ο Μουτούσης για τον σκοπό αυτόν. Αφού μεταφέρθηκε το υδροπλάνο στον Μούδρο της Λήμνου, εκτέλεσε την πρώτη δοκιμαστική

³⁸ Σπύρος Εργολάβος (επιμ.) *Πολεμικές σελίδες από τον ελληνοτουρκικό πόλεμο 1912-1913 Χρίστου Σούλη*, Σύνδεσμος Αποφοίτων Ζωσιμαίας Σχολής Ιωαννίνων «Οι Ζωσιμάδες», Ιωάννινα 2006, σσ. 200-201.

³⁹ Γιώτα Σφυρή, *Η συμβολή του ελληνικού Ναυτικού και της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους 1912-1913*, Andy’s Publishers, Αθήνα 2014, σ 83.

⁴⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Α΄, σ. 49.

πτήση στις 21 Ιανουαρίου 1913 μέχρι την Τένεδο, με πλήρωμα εκτός από τον Μουτούση και τον Σημαιοφόρο Αριστείδη Μωραϊτίνη (ύπαρχος τότε του τορπιλοβόλου 15)⁴¹ ως παρατηρητή.

Τρεις ημέρες αργότερα (24-1-1913) το ίδιο πλήρωμα εκτέλεσε την πρώτη πολεμική αποστολή της Ναυτικής Αεροπορίας. Απογειώθηκαν από τον Μούδρο κατευθυνόμενοι προς το ναύσταθμο του Ναγαρά, όπου ελλιμενιζόταν ο τουρκικός στόλος, με αποστολή τη συλλογή πληροφοριών για τις αντίπαλες ναυτικές δυνάμεις. Το υπουργείο Ναυτικών ανέφερε:

«Χθες την 9^η πρωίας εν των υδροπλάνων του Στόλου του Αιγαίου “ο Ναυτίλος” εφ ου επέβαινον ο αεροπόρος υπολοχαγός Μουτούσης και ως ναυτικός παρατηρητής ο σημαιοφόρος Μωραϊτίνης, μετεωρίσθη από Μούδρου την 9^η πρωινήν. Ο “Ναυτίλος” ανήλθε μέχρι ύψους 1.200 μέτρων και αφού υπερέβη την Ευρωπαϊκήν ακτή των Δαρδανελίων κατηυθύνθη εις Ναγαράν. Αυτόσε εξετέλεσεν ολόκληρον στροφήν, και μετά την τέλειαν αναγνώρισην των αυτόσε ορμούντων πλοίων έβαλε κατ’ αυτών δύο χειροβομβίδας ως και ετέρας δύο κατά των παρακειμένων οχυρομάτων. “Ναυτίλος” εκανιοβολήθη υπό πυροβολαρχίας πεδινού πυροβολικού και εκ των πλοίων των ως και από τμήματος πεζικού ανεπιτυχώς, προσεθαλασσώθη δε την 11^η 20’ παρά την Ίμβρον μετά πτήσιν δύο ωρών και είκοσι λεπτών λίαν επιτυχί».⁴²

Η αποστολή στέφθηκε με απόλυτη επιτυχία, όντας η πρώτη παγκοσμίως Τακτική Αποστολή Υποστήριξης Ναυτικών Επιχειρήσεων (TAYNE), κάνοντας όχι μόνο τους Έλληνες να μιλούν με ενθουσιασμό για τους αεροπόρους, αλλά και τον διεθνή τύπο.⁴³ Έτσι «εγκαινιάσθηκαν» και οι πτήσεις επ’ ωφελεία του Πολεμικού Ναυτικού, όπου και συνεχίσθηκαν με παρόμοιες αποστολές μέχρι και το πέρας των πολέμων.

⁴¹ Ηλίας Νταλούμης, «Ναγάρας 24.1.1913: Η πρώτη πτήση Ναυτικής Συνεργασίας», *Ναυτική Επιθεώρηση*, 569 (Ιούνιος-Αύγουστος 2009), 131.

⁴² *Σκριπ*, 26 Ιανουαρίου 1913.

⁴³ *Σκριπ*, 27 Ιανουαρίου 1913: Ανταπόκριση από Λονδίνο.

1.2 Η Πολεμική Αεροπορία από τους Βαλκανικούς Πολέμους μέχρι και πριν τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

Μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων, κυρίως λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων και ανεπαρκούς στελέχωσης, η Πολεμική Αεροπορία παρέμεινε στάσιμη, σχεδόν τελούσα σε αδράνεια, χωρίς να μπορεί να ακολουθήσει τις εξελίξεις της εποχής. Την ίδια στιγμή η Γαλλία, ως πρωτοπόρα στην αεροπορία αριθμούσε πάνω από διακόσια αεροπλάνα με άλλους τόσους χειριστές, η Αγγλία πάνω από ογδόντα, η Ρωσία, εκτός του μεγάλου αεροπορικού στόλου που διέθετε, ανέπτυξε πρώτη τις ασυρματικές επικοινωνίες μεταξύ αεροσκάφους και επίγειων σταθμών.⁴⁴

Τα μόνα αξιοσημείωτα γεγονότα εντός συνόρων, ήταν η δημιουργία τον Αύγουστο του 1913⁴⁵ του λόχου των αεροπόρων στη Θεσσαλονίκη, ενώ το επόμενο έτος η προκήρυξη θέσεων εκπαίδευσης στο εξωτερικό.⁴⁶ Την φλόγα της αεροπορίας προσπαθούσε να κρατήσει ζωντανή ο Καμπέρος (που εν τω μεταξύ είχε επιστρέψει πάλι στις τάξεις της αεροπορίας) που ανέλαβε την πρωτοβουλία να επισκευάσει τα αεροπλάνα, από τα απομεινάρια των αεροπλάνων των Βαλκανικών Πολέμων, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτόν το πρώτο εκπαιδευτικό κέντρο στη Θεσσαλονίκη, με μοναδικό εκπαιδευτή τον ίδιο.⁴⁷

Το 1915 άρχισε να διαβλέπεται μια κινητικότητα με τη νέα διάρθρωση της Αεροπορίας. Η Αεροπορία πλέον αποτελούνταν από την Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού (ΑΥΣ), το Αεροδρόμιο, τον Έμπεδο Λόχο Αεροπόρων και την αεροπορική Μοίρα Παλαιού Φαλήρου. Η ΑΥΣ, αποτελούσε το επιτελείο με τα σημερινά δεδομένα, και είχε ως διοικητή τον Ταγματάρχη Καμπέρο. Στις αρμοδιότητες της ΑΥΣ περιλαμβάνονταν η οικονομική υπηρεσία, η διαχείριση υλικού και η υγειονομική υπηρεσία. Στο Αεροδρόμιο, ανήκαν οι εκπαιδευόμενοι χειριστές, το βοηθητικό προσωπικό οπλιτών και το συνεργείο τεχνιτών, ενώ στον Έμπεδο Λόχο Αεροπόρων, το προσωπικό για την στρατολογία και τη Διοικητική Μέριμνα. Τέλος η Αεροπορική Μοίρα Παλαιού Φαλήρου, ήταν η μονάδα επιφορτισμένη με την επισκευή των αεροπλάνων.⁴⁸

⁴⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ. Α΄, σσ. 55-58.

⁴⁵ ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 155, Αθήνα, 17 Αυγούστου 1913.

⁴⁶ ΦΕΚ, Νόμος 178, Αριθ. Φύλλου 67, Αθήνα, 17 Μαρτίου 1914.

⁴⁷ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας (έκδ.), *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία, Παραγωγή ιπτάμενου προσωπικού 1912-1946*, Αθήνα 2010, σσ. 34-35.

⁴⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ. Α΄, σσ. 63-64.

Στην προσπάθεια για την οργάνωση της Αεροπορίας το επόμενο έτος με Βασιλικό Διάταγμα⁴⁹ αποσπάστηκαν αξιωματικοί από διάφορα σώματα, για την ενίσχυση του προσωπικού της Αεροπορίας που παρέμενε ολιγάριθμο, χωρίς βέβαια να λύνονται τα υπόλοιπα προβλήματα, κυρίως υλικοτεχνικά (αεροσκάφη, καύσιμα, εγκαταστάσεις). Στο μεταξύ η Αεροπορική Υπηρεσία, λόγω των πολιτικών και των στρατιωτικών συνθηκών της περιόδου, αναγκάστηκε να αλλάξει την έδρα της δύο φορές (Αμύνταιο, Λάρισα), μέχρι να καταλήξει τελικά στο Άργος τον Φεβρουάριο του 1917.⁵⁰ Τον επόμενο μήνα δινόταν εκ νέου η δυνατότητα σε υπαξιωματικούς άλλων σωμάτων να εκπαιδευτούν ως αεροπόροι και καθοριζόταν η σύνθεση της Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού επακριβώς.⁵¹

Την ίδια στιγμή το Ναυτικό είχε αναπτύξει καλύτερη οργάνωση στην Αεροπορία, με πρωτεργάτη τον Μωραϊτίνη που, όπως αναφέρθηκε ήταν παρατηρητής στην πρώτη πτήση της Ναυτικής Αεροπορίας. Έτσι, δημιουργήθηκε «Σώμα Αεροπλάνων» του Βασιλικού Ναυτικού,⁵² με διοικητή Άγγλο αξιωματικό αρχικά. Ταυτόχρονα, με σειρά νόμων⁵³ θεμελιώθηκε η οργάνωση, η εκπαίδευση και η λειτουργία της Ναυτικής Αεροπορίας, καθώς και η προμήθεια σε ένα πρώτο στάδιο τριών αεροσκαφών Σόπγουιθ αρχικά, πιο σύγχρονων σε σχέση με αυτά της Αεροπορίας Στρατού, και στη συνέχεια και άλλων τεσσάρων συνολικά αεροσκαφών.⁵⁴

Όμως, με την αποχώρηση της βρετανικής ναυτικής αποστολής τα πράγματα άλλαξαν. Η εμπειρία και η καθοδήγηση των Άγγλων έλειψαν οδηγώντας σε μαρασμό τη Ναυτική Αεροπορία.⁵⁵ Οι προσωπικές προσπάθειες των αξιωματικών και των δύο σωμάτων ήταν αυτές που κατάφεραν να κρατήσουν ζωντανή την αεροπορική ιδέα μέχρι και την είσοδο της Ελλάδας στο Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

⁴⁹ ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 109, Αθήνα, 11 Ιουνίου 1916, στο διάταγμα αυτό μεταξύ άλλων, καθοριζόταν για πρώτη φορά το ιδιαίτερο διακριτικό σήμα των αεροπόρων.

⁵⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ. Α΄, σσ. 65-69.

⁵¹ ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 49, Αθήνα, 23 Μαρτίου 1917.

⁵² ΦΕΚ, Νόμος 257, Αριθ. Φύλλου 121, Αθήνα, 2 Μαΐου 1914.

⁵³ ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 140, Αθήνα, 27 Μαΐου 1914.

⁵⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ. Α΄, σ. 75.

⁵⁵ Στο ίδιο, σ. 77.

1.3 Η Αεροπορία στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

Η Ελλάδα μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους είχε σχεδόν διπλασιάσει την έκτασή της και, εφαρμόζοντας ένα μεταρρυθμιστικό πρόγραμμα, προσπάθησε να θέσει τα θεμέλια για ένα σύγχρονο κράτος. Όμως, το καλοκαίρι του 1914 ξέσπασε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και η χώρα μπήκε σε μία νέα δίνη δυσάρεστων εσωτερικών εξελίξεων. Όπως είναι γνωστό, ο Βενιζέλος επεδίωξε την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο στο πλευρό της Αντάντ, ενώ ο βασιλιάς τασσόταν υπέρ της διατήρησης μιας ουδέτερης στάσης προς όφελος των γερμανικών συμφερόντων. Συνέπεια της διαφωνίας αυτής ήταν η παραίτηση του Βενιζέλου (22 Σεπτεμβρίου 1915), με απώτερο επακόλουθο το διχασμό του λαού. Στις 16 Αυγούστου 1916 εκδηλώθηκε το κίνημα της Εθνικής Άμυνας στη Θεσσαλονίκη. Ο Βενιζέλος με την Προσωρινή Κυβέρνηση εγκαταστάθηκαν στη Θεσσαλονίκη με την προστασία των γαλλικών δυνάμεων, υπό τη διοίκηση του στρατηγού Μορίς Σαράιγ.⁵⁶ Μετά την εκδήλωση των Νοεμβριανών επέστρεψαν στην Αθήνα (Ιούνιος 1917) και μετά τον σχηματισμό κυβέρνησης κήρυξαν επίσημα τον πόλεμο στις Κεντρικές Δυνάμεις.⁵⁷ Από τις πρώτες προτεραιότητες του Βενιζέλου ήταν η οργάνωση τακτικού στρατού για να παραταχθεί στο Μακεδονικό μέτωπο, στο πλευρό των συμμαχικών δυνάμεων. Την εκπαίδευση του στρατού του κινήματος ανέθεσε σε Γάλλους Αξιωματικούς, ενώ πολύτιμη υπήρξε και η συνδρομή τους σε πολεμικό εξοπλισμό.⁵⁸ Η Προσωρινή Κυβέρνηση, είχε δαπανήσει μεγάλο μέρος των εσόδων της, για τις λειτουργικές ανάγκες του στρατού, που τελικά έφτασε να απαρτιζόταν 1.450 αξιωματικούς και περίπου 40.000 στρατιώτες, που σε αυτούς θα πρέπει να προστεθούν και τα πλοία με τους αξιωματικούς του ναυτικού, που είχαν προσχωρήσει στην Εθνική Άμυνα.⁵⁹

⁵⁶ Αρετή Τούντα-Φεργάδη, *Θέματα ελληνικής διπλωματικής ιστορίας 1912-1941*, Σιδέρης, Αθήνα 2005, σ. 121. Θάνος Βερέμης, *Οι επεμβάσεις του στρατού στην ελληνική πολιτική 1916-1936*, Οδυσσέας, Αθήνα 1983.

⁵⁷ Κωνσταντίνος Βακαλόπουλος, *Νεοελληνική Ιστορία (1204-1940)*, Εκδόσεις Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη 1999, σ. 414.

⁵⁸ Ιάκωβος Δ. Μιχαηλίδης, *Το κίνημα της Εθνικής Άμυνας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2015, σ. 48.

⁵⁹ Υπολογίζεται ότι η Προσωρινή Κυβέρνηση είχε δαπανήσει 19 εκατομμύρια χρυσές δραχμές μέχρι τον Απρίλιο του 1917, άλλα οκτώ για την επιστράτευση και τέσσερα εκατομμύρια μηνιαίως για τη συντήρηση του στρατού, βλ. Μιχαηλίδης, *ό.π.*, σ. 49. Η αρχική δύναμη των μονίμων αξιωματικών που εντάχθηκαν στην

Τα γεγονότα και ο διχασμός του λαού όπως ήταν φυσικό είχαν αντίκτυπο και στον στρατό γενικότερα, αλλά και στην αεροπορία ειδικότερα. Έτσι, άλλα στελέχη ακολούθησαν την προσωρινή κυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη υπό τον Βενιζέλο και άλλα έμειναν πιστά στην επίσημη κυβέρνηση των Αθηνών. Τα δύο ξεχωριστά σώματα της αεροπορίας (Στρατού και Ναυτικού) δεν ακολούθησαν παράλληλες πορείες στην εξέλιξή τους. Η Αεροπορία Στρατού, σχεδόν σε κατάσταση αποδιοργάνωσης βρισκόταν στο Άργος και ο Καμπέρος, μετά την απομάκρυνση του βασιλιά, παραιτήθηκε από τις τάξεις του στρατού.⁶⁰ Αντίθετες ήταν και οι πορείες των πρωτεργατών των δυο αεροποριών. Ο Μωραϊτίνης, σε αντίθεση με τον Καμπέρο, παρουσιάστηκε αρχικά στον αρχηγό του Συμμαχικού Στόλου στο Κερατσίνι, και στη συνέχεια αναχώρησε για τον Μούδρο. Τον Μωραϊτίνη ακολούθησε σχεδόν σύσσωμο το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα⁶¹ και στη συνέχεια μετέβησαν όλοι στη Θεσσαλονίκη και τέθηκαν στη διάθεση της Προσωρινής Κυβέρνησης.

Στη Θεσσαλονίκη ο Βενιζέλος προχώρησε σε αναδιοργάνωση του στρατού υπό την σκέπη των Συμμάχων. Για την Στρατιωτική Αεροπορία την ευθύνη αναδιοργάνωσης ανέλαβε ο Γάλλος Διοικητής της Συμμαχικής Αεροπορίας στο Μακεδονικό Μέτωπο, Ταγματάρχης Ντεναιν (Denain), μαζί με τον Ανθυπίαρχο Αλέξανδρο Ζάννα.⁶² Πρόθεσή τους ήταν η δημιουργία μιας ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας για πρώτη φορά, όμως λόγω των αντιδράσεων από το εσωτερικό όσο και από τους συμμάχους επικεντρώθηκαν στη Στρατιωτική Αεροπορία.

Με Βασιλικό Διάταγμα δημιουργήθηκε το «Τμήμα Αεροπορίας» στο Υπουργείο Στρατιωτικών, στο οποίο «υπάρχονται όλα τα ζητήματα τα αφορόντα την αεροπορικήν υπηρεσίαν του Στρατού».⁶³ Η έδρα μεταφέρθηκε για μια ακόμα φορά και μεταστάθμευσε στη Θεσσαλονίκη, όπου υπό τη γαλλική επίβλεψη της εκεί γαλλικής αεροπορικής σχολής

Εθνική Άμυνα, μέχρι τον Μάρτιο του 1917, ήταν μόλις 280 με 300 σε σύνολο 4.500 αξιωματικών, βλ. Θάνος Βερέμης-Ιωάννης Κολιόπουλος, *Νεότερη Ελλάδα. Μια Ιστορία από το 1821*, Πατάκης, Αθήνα 2013, σσ. 175.

⁶⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Α', σσ. 70-71.

⁶¹ Τον ακολούθησαν άλλοι 19 αξιωματικοί και υπαξιωματικοί. βλ. Αλέξιος Καρυτινός, «Η δράση της Ναυτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα από το 1912 έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 105 (Δεκέμβριος 2015), 43.

⁶² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Α', σ. 43. Ο Ζάννας, μετέπειτα, υπήρξε ο πρώτος υπουργός της Αεροπορίας και ήταν από τους πρωτεργάτες του Κινήματος Εθνικής Άμυνας, κατατάχθηκε στην 505 Γαλλική Μοίρα, όπου και απέκτησε μεγάλη αεροπορική εμπειρία.

⁶³ ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 210, Αθήνα, 27 Σεπτεμβρίου 1917.

(στο Σέδες), εκπαιδευόταν το προσωπικό. Μετά από δεκαοκτώ μήνες εντατικής προσπάθειας η αεροπορία στρατού, από 6 αξιωματικούς και 50 οπλίτες το 1916 στο Ναύπλιο, έφτασε το 1918 σε δύναμη 500 αξιωματικών και οπλιτών και 40 αεροσκαφών, ενώ στάλθηκαν στη Γαλλία για απόκτηση διπλώματος χειριστή αεροπλάνου 11 αξιωματικοί και 19 οπλίτες του Στρατού Ξηράς.⁶⁴ Ένα ακόμα σημαντικότερο αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία του Διασυμμαχικού Εργοστασίου Αεροσκαφών στη Θεσσαλονίκη, που είχε ως αποτέλεσμα την απόκτηση τεχνογνωσίας και εμπειρίας από τους Έλληνες τεχνικούς.⁶⁵

Πλέον, αφού το προσωπικό επαρκούσε δημιουργήθηκαν και οι πρώτες ελληνικές πολεμικές μοίρες, με απόφαση της Ανώτατης Γαλλικής Διοίκησης του Μακεδονικού Μετώπου. Τον Δεκέμβριο του 1917 δημιουργήθηκε η 532 Μοίρα Αναγνώρισης Βομβαρδισμού κοντά στο σημερινό Πολύκαστρο Κυκλίας, με Γάλλο διοικητή. Τον Μάρτιο του επόμενου έτους συγκροτήθηκε και η 531 Μοίρα Δίωξης με διοικητή τον Ανθυπίαρχο Ζάννα στη Γοργόπη, κοντά στο Πολύκαστρο. Τέλος τον Ιούνιο δημιουργήθηκε και η 533 Μοίρα Αναγνώρισης Βομβαρδισμού στο Δημητρίτσι Σερρών, με Γάλλο Διοικητή και εκεί.⁶⁶

Τέλος τον Αύγουστο του 1918⁶⁷ δόθηκε ένα οριστικό οργανωτικό σχήμα με την κατάργηση όλων των προηγούμενων νόμων. Έτσι η νέα οργανωτική μορφή της Αεροπορίας περιλάμβανε το Αεροπορικό Σώμα, στο οποίο υπάγονταν οι 531, 532 και 533 Αεροπορικές Μοίρες, η Έμπεδος Μοίρα, η Μοίρα Εκπαιδεύσεως (Σέδες), το Αεροπορικό Απόσπασμα στο Γουδί, το Αεροπορικό Απόσπασμα Ελευσίνας και το Τμήμα Αεροπορίας υπαγόμενο στη Διεύθυνση Μηχανικού του Υπουργείου Στρατιωτικών.

Από την πλευρά της Ναυτικής Αεροπορίας όπως προαναφέρθηκε, τον Αριστείδη Μωραϊτίνη ακολούθησε στην προσχώρησή του στη Συμμαχική Αεροπορία και στην προσωρινή Κυβέρνηση της Θεσσαλονίκης και ένα πολύ μεγάλο μέρος του Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος (ΝΑΣ). Αυτοί στάλθηκαν για εκπαίδευση στην αγγλική σχολή που λειτουργούσε στον Μούδρο, αποτελώντας το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα της Προσωρινής

⁶⁴ Αλέξιος Καρυτινός, «Η Ελληνική Αεροπορία στις αρχές του 20^{ου} αιώνα», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 89 (Ιούλιος 2010), 48-59.

⁶⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Α', σ. 84.

⁶⁶ Στο ίδιο, σσ. 90-94.

⁶⁷ ΦΕΚ, Νόμος 1485, Αριθ. Φύλλου 169, Αθήνα, 2 Αυγούστου 1918 και ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 205, Αθήνα, 17 Σεπτεμβρίου 1918.

Κυβέρνησης. Μετά την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο και την ανάληψη της πρωθυπουργίας, ο Βενιζέλος με νόμο⁶⁸ επικύρωσε τους νόμους της Προσωρινής Κυβέρνησης σχετικά με τη δημιουργία του ΝΑΣ και έτσι αποκαταστάθηκε η συνέχεια της Ναυτικής Αεροπορίας. Την οργάνωση ανέλαβαν και πάλι οι Άγγλοι, δίνοντας βάρος στην εκπαίδευση. Ίδρυσαν προσωρινό σχολείο εκπαίδευσης στο Παλαιό Φάληρο για να μπορέσουν να αποσυμφορήσουν την εκπαίδευση στη σχολή του Μούδρου, λόγω αυξημένου έργου. Επίσης, στα τέλη του 1917 μετέβη στην Αεροπορική σχολή της Ηλιούπολης στην Αίγυπτο για εκπαίδευση μια ομάδα αξιωματικών και μια δεύτερη ένα χρόνο αργότερα. Εκεί παρακολουθούσαν τετράμηνη θεωρητική εκπαίδευση και στη συνέχεια, για την πραγματοποίηση της πτητικής εκπαίδευσης μεταφέρονταν στο αεροδρόμιο ΑΜΡΙΑ, στην έρημο δυτικά του Καΐρου, η πρώτη σειρά μαθητών, ενώ η δεύτερη στην Ισμαΐλεια.⁶⁹

Με το νόμο 1315/1918⁷⁰ αναδιοργανώθηκε η Ναυτική Αεροπορία και πλέον αποτελούνταν από μία Πτέρυγα με τρεις ανθυποβρυχιακές Μοίρες, με τρία Σμήνη η κάθε Μοίρα. Επίσης από μια ανεξάρτητη αντιαεροπορική Μοίρα, ένα Σμήνος εκπαιδευσεως, καθώς και τις βοηθητικές υπηρεσίες. Σμήνος ονομάστηκε η μονάδα με δύο έως έξι αεροπλάνα, Μοίρα από δέκα μέχρι δεκαέξι αεροπλάνα και πτέρυγα η σύνθεση δύο Μοιρών τουλάχιστον. Ακολουθήθηκε το αγγλικό πρότυπο ως προς τις ονομασίες όπως ήταν φυσικό, κάτι που ισχύει ακριβώς μέχρι και σήμερα στην Ελληνική Πολεμική Αεροπορία. Έτσι με την εφαρμογή του νόμου η Ναυτική Αεροπορία αποτελούνταν από τη Ναυτική Αεροπορική βάση Παλαιού Φαλήρου ως εκπαιδευτικό κέντρο, από την Αεροπορική Βάση Θάσου, την Αεροπορική Βάση Μούδρου (έδρα του επιτελείου) και τις πολεμικές Μοίρες. Η «H1» (Hellenique) Μοίρα όπου έδρευε στη Θάσο, η «H2» Μοίρα στο Μούδρο, η «H3» στο Σταυρό Χαλκιδικής και η «H4» στα Λεγραινά Αττικής, ενώ Διοικητής παρέμεινε ο Αρ. Μωραϊτίνης.⁷¹

⁶⁸ ΦΕΚ, Νόμος 788, Αριθ. Φύλλου 179, Αθήνα, 29 Αυγούστου 1917.

⁶⁹ Ηλίας Καρταλαμάκης, *Ελληνικά Φτερά 1912-1932*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1983, σσ. 116-126.

⁷⁰ ΦΕΚ, Αριθ. Φύλλου 86, Αθήνα, 21 Απριλίου 1918.

⁷¹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ. Α', σσ. 89-90.

1.4 Αεροπορικές επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου από τη Στρατιωτική Αεροπορία

Η ελληνική Αεροπορία σημείωσε τις πρώτες επιτυχίες της κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων, βασιζόμενη κυρίως στον ηρωισμό και την αυταπάρνηση των στελεχών της. Τώρα, πια, έχει εκπαιδευτεί (από Γάλλους και Άγγλους), έχει οργανωθεί κατά τα διεθνή πρότυπα και έχει αποκτήσει κάποια εμπειρία. Επίσης, ο αεροπορικός πόλεμος είχε αλλάξει, εφαρμόζονταν νέες τακτικές. Πλέον, οι αποστολές βομβαρδισμού δεν εκτελούνταν από μεμονωμένα αεροσκάφη, αλλά πάντα με τη συνοδεία αεροσκαφών σε ρόλο συνοδείας-προστασίας, σχηματίζοντας μεγάλους αεροπορικούς σχηματισμούς.⁷² Στο πλαίσιο αυτό εκτελέστηκαν οι πρώτες σύνθετες αεροπορικές αποστολές (Composite Air Operation, COMAO) με απλοϊκά σενάρια, όπως συμβαίνει και σήμερα άλλωστε σε πολύ πιο σύνθετη μορφή.

Με τη δημιουργία των πρώτων ελληνικών Πολεμικών Μοιρών ξεκίνησε και η δράση της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Σημαντικότερο επίτευγμα της Στρατιωτικής Αεροπορίας ήταν η συμμετοχή της στη Μάχη του Σκρα, μια επιχείρηση που από τακτικής άποψης εκτός από τη μεγάλη μάζα πυρός, απαιτούσε και τη συντονισμένη προσπάθεια του πεζικού και του πυροβολικού. Έτσι οι αεροπορικές δυνάμεις ξεκίνησαν πτήσεις για τη συλλογή πληροφοριών και αποκάλυψη της διάταξης των εχθρικών θέσεων, καταφέροντας να αποκαλύψουν ότι οι Βούλγαροι διέθεταν ογδόντα οχτώ πυροβόλα στην περιοχή του χωριού Ούμα και άλλα πενήντα δύο στη Γευγελή.⁷³ Επίσης είχαν επιφορτιστεί και με την καθοδήγηση των βολών του πυροβολικού.

Η 532 Μοίρα Αναγνώρισης βομβαρδισμού στο Μέτωπο Γοργόπης ανέλαβε κυρίως τη φωτογράφιση και αναγνώριση των εχθρικών θέσεων. Με καθημερινές και εντατικές πτήσεις από τις αρχές Μαΐου (1918) ξεκίνησε η αναζήτηση, αναγνώριση και αποκάλυψη των εχθρικών θέσεων και στόχων καθώς και της αντιαεροπορικής άμυνας, αποστολές με μεγάλο ρίσκο. Η άλλη ελληνική Μοίρα, η 531 Μοίρα Δίωξης, είχε επιφορτιστεί με το πρωτόγνωρο έργο της επιβολής αεροπορικής κυριαρχίας, ώστε να μπορούν τα υπόλοιπα αεροσκάφη καθώς και οι χερσαίες δυνάμεις να εκτελούν τις αποστολές τους χωρίς τον φόβο των αεροπορικών επιδρομών. Υπό τις συνθήκες αυτές ξεκίνησαν πτήσεις περιτολίας,

⁷² Στο ίδιο, σ. 98.

⁷³ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Επίτομη ιστορία του ελληνικού στρατού στον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο 1914-1918*, Αθήνα 1993, σ. 211.

με τα νεοαφιχθέντα και σύγχρονα για την εποχή αεροσκάφη τύπου Σπαντ (Spad) (Εικόνα 5) και αναπόφευκτα σε τέτοιου είδους αποστολές ενεπλάκησαν και σε αερομαχίες (Dogfights) με την αντίπαλη γερμανική αεροπορία. Τα αεροσκάφη της Μοίρας πετούσαν συνήθως σε σχηματισμούς των έξι αεροσκαφών, σε τρεις περιπολίες, διατηρώντας σχεδόν το σύνολο της δύναμης της Μοίρας στον αέρα, ώστε να μπορέσουν να επιτύχουν τον αντικειμενικό σκοπό της αποστολής τους.⁷⁴ Στόχος, που αν κρίνουμε από τα αποτελέσματα, στέφθηκε με επιτυχία, αφού κατά τη διάρκεια της Μάχης του Σκρα οι απώλειες περιορίστηκαν μόνο στην κατάρριψη ενός αεροσκάφους της 532 Μοίρας και την απώλεια των δύο χειριστών.⁷⁵

Μετά τη Μάχη του Σκρα οι αεροπορικές επιχειρήσεις συνεχίστηκαν κυρίως με αποστολές τακτικής αναγνώρισης, από την 532 Μοίρα από ελληνικής πλευράς, βοηθώντας να συμπληρωθεί η εικόνα της εχθρικής απεικόνισης. Μετά την κατάληψη του Ουντόβου (Udono) μεταφέρθηκε εκεί, μέχρι τον Μάρτιο του 1919, όπου μεταστάθμευσε στη Δράμα. Τον Ιούνιο του 1918 συγκροτήθηκε και η 533 Μοίρα Αναγνώρισης Βομβαρδισμού, ξεκινώντας και αυτή τη δράση της στο μέτωπο του Στρυμόνα, κυρίως με πτήσεις τακτικής αναγνώρισης.⁷⁶

Η 531 Μοίρα, όπως αναφέρθηκε, είχε διαφορετικό ρόλο. Η αντίπαλη αεροπορία πλέον είχε ασθενήσει, οπότε ανέλαβε και επιθετικές αποστολές αέρος-εδάφους. Ακολουθώντας τις κινήσεις της Συμμαχικής Αεροπορίας, αρχικά μεταστάθμευσε στο Βέρτεκοπ (Σκύδρα), όπου και ανέλαβε επιθετικές αποστολές στο πλευρό των συμμαχικών στρατευμάτων. Με την υποχώρηση των Βούλγαρων, η 531 Μοίρα μεταστάθμευσε εκ νέου κοντά στο Κιλκίς, προς υποστήριξη των αγγλικών δυνάμεων και στη συνέχεια επέστρεψε στη βάση της στη Γοργόπη, απ' όπου και μέχρι το τέλος του πολέμου εκτέλεσε αποστολές συνοδείας-προστασίας στα βομβαρδιστικά αεροσκάφη.⁷⁷ Με την ανακωχή τερματίζεται αυτόματα και η δράση της Στρατιωτικής Αεροπορίας στο Μακεδονικό Μέτωπο.

⁷⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ. Α', σσ. 101-106.

⁷⁵ Χειριστής ήταν ο Λοχίας Αλέξανδρος Ράλλης και παρατηρητής ο Γάλλος Ανθυπασιπστής Laillet.

⁷⁶ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π, τόμ. Α', σσ. 110-111.

⁷⁷ Στο ίδιο, σσ. 109-110.

1.5 Αεροπορικές επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου από τη Ναυτική Αεροπορία

Όπως προαναφέρθηκε, σχεδόν σύσσωμο το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα είχε τεθεί στη διάθεση της Προσωρινής Κυβέρνησης στη Θεσσαλονίκη και στάλθηκε για εκπαίδευση στην αγγλική σχολή του Μούδρου και της Θάσου. Η εκπαίδευση ήταν διαφορετική από αυτή της Στρατιωτικής Αεροπορίας, γιατί περιλάμβανε και την παράλληλη συμμετοχή σε πολεμικές αποστολές, στο πεδίο της μάχης, πριν ακόμα την επίσημη είσοδο της Ελλάδας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Τακτική που εφαρμοζόταν με πρωτοβουλία του Μωραϊτίνη, έχοντας άμεσα αποτελέσματα με την ταχεία παραγωγή έμπειρων αεροπόρων.⁷⁸ Επιδόθηκαν σε αποστολές αναγνώρισης και βομβαρδισμού στις σιτοπαραγωγικές περιοχές της Καβάλας, Ξάνθης και Δράμας.⁷⁹ Αξίζει να αναφερθεί η νυχτερινή αποστολή στις 31 Μαρτίου 1917 από τον Μωραϊτίνη, την ψυχή της Ναυτικής Αεροπορίας και τον Ψύχα (ως παρατηρητής), εναντίον του γερμανικού αεροδρομίου στην περιοχή της Δράμας, καίγοντας τα υπόστεγα που στεγάζονταν τα αεροπλάνα και στη συνέχεια κατευθυνόμενοι στον σιδηροδρομικό σταθμό βομβάρδισαν αμαξοστοιχίες γεμάτες πυρομαχικά.

Ο Haupt Heydemarck, ο Γερμανός Διοικητής του Σμήνους αναγνώρισης στη Δράμα, περιγράφει την συγκεκριμένη νύχτα με λεπτομέρεια:

«Μια νύχτα μια δυνατή έκρηξη με ξύπνησε γύρω στις 3 το πρωί. Μια επιδρομή βομβαρδισμού. Και μετά άκουσα τον ήχο ενός αεροπορικού κινητήρα. Μια κόκκινη λάμψη φώτισε το δωμάτιό μου, πριν η επόμενη βόμβα πέσει. Τα χέρια μου έμειναν κοκαλωμένα, όταν βγήκα έξω στη βεράντα. Ένα ακριβές χτύπημα στην βορειότερη τέντα! Σ' αυτήν είχαμε το εφεδρικό μονοθέσιο και στην οποία κοιμόντουσαν επτά σύντροφοι! Θα πρέπει να έχουν πάει στον άλλο κόσμο με τέτοια φωτιά! [...] Πέντε βόμβες έπεσαν ακόμη. Η τέντα έκαιγε σαν μεγάλος δαυλός. Κόκκινες και πράσινες πύρινες μπάλες έβγαιναν μέσα από θάλασσα φωτιάς και έτρωγαν τα πάντα. Έσκαγαν μερικά κουτιά με πυρομαχικά, γεμίζοντας

⁷⁸ Λάμπρος Τάγκας, «Η Ναυτική Αεροπορία στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο», *Στρατιωτική Ιστορία*, 182 (Ιούλιος 2012), 37.

⁷⁹ Ιωάννης Παλούμπης, *Απ' τα πελάγη ...στους αιθέρες*, Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, Πειραιάς 2009, σ. 48.

με άσπρα αστεράκια το αεροδρόμιο. Κατόπιν τα πυρομαχικά για τα πολυβόλα άρχισαν να εκρήγνυνται».⁸⁰

Αν μπορέσει κανείς να φανταστεί πώς εκτελούνταν αυτές οι πτήσεις κατά τη διάρκεια της νύχτας, χωρίς κανένα ραδιοναυτιλιακό βοήθημα, χωρίς να έχουν τα πληρώματα τη δυνατότητα να αναγνωρίσουν χαρακτηριστικά σημεία στο έδαφος, ώστε να εκτελέσουν τη ναυτιλία και με τα πενιχρά μέσα που διέθεταν, θα αντιληφθεί τον ηρωισμό αυτών των ανθρώπων. Αποτέλεσμα αυτών των ηρωικών προσπαθειών ήταν η αναγνώριση της ελληνικής Μοίρας ως αυτοδύναμη από τους Συμμάχους, με την ονομασία «Ζ», τον Μάιο του 1917. Οι πτήσεις συνεχίστηκαν ως επί το πλείστον σε χειρσαίους στόχους, όπως οι αποθήκες σιτηρών του βουλγαρικού στρατού, κυρίως από την αεροπορική βάση της Θάσου.

Από το καλοκαίρι οι αποστολές επεκτάθηκαν και προς τα ανατολικά. Αξίζει να αναφερθούν οι αποστολές συνοδείας του αγγλικού βομβαρδιστικού Handley Page κατά τον βομβαρδισμό των Δαρδανελίων, που απαιτούσε τη συμμετοχή του συνόλου των αεροπλάνων της Μοίρας στη Θάσο, καθ' όλη τη διάρκεια της νύχτας (24 Ιουνίου).⁸¹ Τον Ιανουάριο του επόμενου έτους (1918) συμμετείχαν στις αποστολές εναντίον των καταδρομικών Breslau και Goeben που επιχειρούσαν έξοδο από τα Στενά. Το πρώτο, αμέσως μετά την έξοδο προσέκρουσε σε νάρκη, ενώ το δεύτερο αναγκάστηκε να επιστρέψει λόγω των αεροπορικών βομβαρδισμών και να προσαράξει στη Βάση του Ναγαρά, όπου και καταστράφηκε. Ήταν η πρώτη αποστολή εναντίον πλοίων της Ναυτικής Αεροπορίας.⁸² Σε αυτήν έχασε τη ζωή του από εχθρικά πυρά ο ανθυποπλοίαρχος Σπύρος Χαμπάς, που σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των Γερμανών καταρρίφθηκε από τον άσσο και εκπαιδευτή των Τούρκων πιλότων Emil Meinecke,⁸³ ενώ κηδεύτηκε στο βρετανικό νεκροταφείο των Δαρδανελίων από τους Γερμανούς με όλες τις στρατιωτικές τιμές.⁸⁴

⁸⁰ Παναγιώτης Γεωργιάδης, *Αεροπορικός Πόλεμος στη Μακεδονία, 1916-1917*, Αδελφοί Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη 2012, σσ. 86-91.

⁸¹ Παλούμπης, *ό.π.*, σ 58.

⁸² Στο ίδιο, σσ 73-80.

⁸³ Τάγκας, *ό.π.*, σ. 41.

⁸⁴ Κωνσταντίνος Λαγός, «Ο Αεροπόρος Σπύρος Χαμπάς», *Ίκαρος*, 7, (Ανοιξη 2010), 8. Χαρακτηριστικό δείγμα του άγραφου κώδικα συμπεριφοράς μεταξύ των αεροπόρων, που όπως θα αναφερθεί και στη συνέχεια ίσχυσε και κατά τις επιχειρήσεις στη Μικρά Ασία. Το ακριβές σημείο ταφής του Χαμπά βρέθηκε ενενήντα εφτά χρόνια μετά το θάνατό του από τον καθηγητή ιστορίας της Σχολής Ικάρων, Κωνσταντίνο Λαγό, βλ.

Οι επιχειρήσεις που αναλάμβαναν οι τέσσερις πλέον πολεμικές Μοίρες της Ναυτικής Αεροπορίας κάλυπταν ένα πολύ μεγάλο τομέα. Από τη βάση της Θάσου εκτελούνταν αποστολές από τον Στρυμόνα μέχρι και την Κομοτηνή. Από τον Σταυρό Χαλκιδικής εκτελούνταν αναγνωρίσεις και βομβαρδισμοί προς την περιοχή της Δράμας, από τα Λεγραινά, αποστολές στο Αιγαίο, από τον Μούδρο (και τη Μυτιλήνη για ένα μικρό διάστημα) αποστολές περιπολίας, αναγνώρισης και βομβαρδισμού.

Στις 30 Οκτωβρίου η Τουρκία υπέγραψε ανακωχή με τους Συμμάχους και παρά τις εντονότατες αντιρρήσεις των Τούρκων οι ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις συμμετείχαν στις δυνάμεις κατοχής που στις 4 Νοεμβρίου έμπαιναν στην Κωνσταντινούπολη. Προηγήθηκε, όμως, η Ναυτική Αεροπορία με έναν σχηματισμό τεσσάρων αεροσκαφών στις 2 Νοεμβρίου, με αρχηγό τον Μωραϊτίνη. Προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο του Αγίου Στεφάνου,⁸⁵ ανεφοδιάστηκαν και πέταξαν για εβδομήντα λεπτά περίπου πάνω από την Κωνσταντινούπολη, κάνοντας ελιγμούς και επιδεικνύοντας τη γαλανόλευκη σημαία που είχαν βάψει στα αεροπλάνα.⁸⁶

Όμως η ιστορία δεν τελειώνει τόσο όμορφα και για τον Αριστείδη Μωραϊτίνη. Μετά τη λήξη του πολέμου και κατά την επιστροφή του στην Αθήνα βρήκε τραγικό θάνατο πιθανόν στην περιοχή του Ολύμπου,⁸⁷ με αεροσκάφος Breguet 14, το οποίο του είχε διαθέσει ο Διοικητής της Διασυμμαχικής Αεροπορίας Ταγματάρχης Denain από τη Θεσσαλονίκη. Συνολικά, η Ναυτική Αεροπορία είχε δεκαοκτώ νεκρούς κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.⁸⁸

Η ελληνική Αεροπορία τόσο του Στρατού, όσο και του Ναυτικού, με πενιχρά μέσα και δυνατότητες, χάρη στις προσωπικές προσπάθειες και τον ηρωισμό του προσωπικού, κατέγραψε δοξασμένες σελίδες ιστορίας στα πρώτα χρόνια ύπαρξής της, προσπαθώντας παράλληλα να αποκτήσει οργανωτική δομή και υπόσταση.

Κωνσταντίνος Λαγός, «Ο τάφος του Σπύρου Χαμπά στο βρετανικό νεκροταφείο του Τσανάκκαλε», *Ίκαρος*, 8 (2010), 24-25.

⁸⁵ Στην περιοχή που βρίσκεται σήμερα το διεθνές αεροδρόμιο Ατατούρκ.

⁸⁶ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Α΄, σσ. 129-130.

⁸⁷ Επειδή δεν βρέθηκαν ποτέ ίχνη του, εκτιμάται ότι μπορεί να κατέπεσε και στην περιοχή μεταξύ Κασσάνδρας και Πήλιου, βλ. Χαρίτων Χαρούσης, «Αριστείδης Μωραϊτίνης, Ο μεγαλύτερος άσσος της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας», *Διακλαδική Επιθεώρηση*, 24 (Ιούλιος-Οκτώβριος 2012), 27.

⁸⁸ Καρυτινός, «Η δράση της Ναυτικής Αεροπορίας», *ό.π.*, σ. 46.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗ ΜΙΚΡΑ ΑΣΙΑ (1919-1920)

Η ελληνική Αεροπορία από το ξεκίνημά της, με την εκπαίδευση των πρώτων Ελλήνων χειριστών στη Γαλλία το 1911, δεν είχε την πολυτέλεια του χρόνου ώστε να οργανωθεί κάτω από ομαλές συνθήκες. Με την επιστροφή στην Ελλάδα οι πρώτοι αεροπόροι κλήθηκαν, όχι μόνο να στελεχώσουν και να οργανώσουν τον πρώτο αεροπορικό λόχο, αλλά και να λάβουν μέρος σε πραγματικές πολεμικές επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων του 1912-1913, με τα πενιχρά μέσα που διέθεταν. Η ανάπαυλα μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων, δεν ήταν μεγάλη. Η αεροπορία προσπάθησε να αναδιοργανωθεί και παράλληλα να εκπαιδευτούν τα στελέχη της, τόσο στην Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού, όσο και στη Ναυτική. Αλλά και πάλι, ο χρόνος δεν ήταν με το μέρος της. Ξέσπασε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και τα δύο αεροπορικά σώματα κλήθηκαν για μία ακόμη φορά να αναλάβουν δράση. Το τέλος του «Μεγάλου Πολέμου», βρήκε την αεροπορία σίγουρα πιο έμπειρη όσον αφορά τις αεροπορικές τακτικές μάχης, αλλά και στο τεχνικό κομμάτι, με διαφορετικά αεροπλάνα από αυτά που επιχείρησαν κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων, καθώς η τεχνολογία εξελίχθηκε. Το τέλος όμως του πολέμου, δεν σήμανε και το τέλος των πολέμων για την Ελλάδα. Το αντίθετο μάλιστα, σήμανε την έναρξη νέων μακροχρόνιων και σκληρών αγώνων στην Μικρά Ασία, που μαζί με όλο το στράτευμα συμμετείχε και η αεροπορία.

2.1 Τα διεθνή γεγονότα της περιόδου 1919-1920

Το τέλος του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου βρήκε την Ελλάδα στο πλευρό των νικητών, διεκδικώντας και αυτή το μερίδιο που της άρμοζε, αφού αν και άργησε να λάβει ενεργά μέρος, οι στρατιωτικές δυνάμεις που προσέφερε στο Μακεδονικό Μέτωπο ήταν

πολυάριθμες.⁸⁹ Πολιτική ηγεσία και λαός, πίστευαν ότι ήρθε η κατάλληλη ώρα για τη λύση του Μικρασιατικού Ζητήματος και την εκπλήρωση της πολυπόθητης «Μεγάλης Ιδέας».

Πάνω στο αποσυντιθέμενο σώμα του «Μεγάλου Ασθενούς», αναπτύχθηκε έντονος ανταγωνισμός για τον διαμοιρασμό των εδαφικών «λαφύρων» υπό τη μορφή των Εντολών⁹⁰ ανάμεσα στους Συμμάχους. Ο Άγγλος Ναύαρχος Arthur Calthrop, αρνούμενος τη συμμετοχή του Γάλλου συναδέλφου του, υπέγραψε για λογαριασμό των Συμμάχων τη Συνθήκη του Μούδρου στις 17 Οκτωβρίου 1918 (Ιουλιανό ημερολόγιο). Οι Άγγλοι κατέλαβαν τη Θράκη και τα στενά των Δαρδανελίων. Οι ενέργειες, όμως, αυτές, θεωρήθηκαν ως εκδήλωση των κυριαρχικών θέσεων, που ήθελε να επιβάλει η Αγγλία, οι οποίες πυροδότησαν αντιδράσεις εκ μέρους των υπολοίπων της Συμμαχίας.

Οι Γάλλοι αντέδρασαν στις παραπάνω ενέργειες και κατέλαβαν σημαντικές πόλεις στα νοτιοανατολικά όρια της Τουρκίας, ενώ λίγο αργότερα (Μάρτιος-Απρίλιος 1919) οι Ιταλοί κατέλαβαν αυθαίρετα την Αττάλεια και το Ικόνιο, με απώτερο στόχο την κατάκτηση ολόκληρου του βιλαετιού της Σμύρνης.⁹¹ Άγγλοι και Γάλλοι, φοβούμενοι τις κινήσεις των Ιταλών, αποφάσισαν να θέσουν τέρμα στις επεκτατικές τους διαθέσεις. Έτσι, πήραν την απόφαση σε μυστική συνεδρίαση του Ανώτατου Διασυμμαχικού Συμβουλίου, χωρίς την παρουσία των Ιταλών, να αναθέσουν στην Ελλάδα την προσωρινή κατάληψη της Σμύρνης.⁹²

Ο Βενιζέλος ήταν γνωστό ότι επιθυμούσε την προσάρτηση των εδαφών της ευρύτερης περιοχής της «Άπιστης Σμύρνης», όπως ονόμαζαν οι Τούρκοι την περιοχή, λόγω του

⁸⁹ Από τις 29 συμμαχικές μεραρχίες οι δέκα ήταν ελληνικές, οκτώ γαλλικές, 4 βρετανικές, 6 σερβικές και μία ιταλική, δηλαδή οι ελληνικές δυνάμεις ήταν το 34% των συνολικών δυνάμεων, βλ. Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Ιστορία του Ελληνικού Στρατού 1821-1997*, Αθήνα 1997, σσ. 178-179.

⁹⁰ Το σύστημα των Εντολών εισήχθη αρχικά από τον Jan Smuts της Ν. Αφρικής στην Κοινωνία των Εθνών, σύμφωνα με αυτό οι περιοχές που επρόκειτο να ανεξαρτητοποιηθούν δίνονταν στην εντολοδόχο δύναμη που αναλάμβανε την υπόσχεση να κυβερνά με κριτήριο το συμφέρον των ιθαγενών και την προετοιμασία τους για να αυτοκυβερνηθούν, βλ. Denis Richards, *Ιστορία της σύγχρονης Ευρώπης 1789-2000*, μετάφρ. Φανούριου Βώρου, Παπαδήμα, Αθήνα 2001, σ. 465.

⁹¹ Το βιλαέτι ήταν διοικητική μονάδα μεγαλύτερη από το ναχιγιέ (περιφέρεια). Μετά τη διοικητική μεταρρύθμιση που έγινε το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα, σήμαινε τότε τη μεγαλύτερη διοικητική μονάδα. Αναλυτικότερα βλ. ενδεικτικά Νικολάι Τοντόροφ, *Η Βαλκανική πόλη 15^{ος}-19^{ος} αιώνας*, τόμ 1, Θεμέλιο, Αθήνα 1986, σσ. 44-51 και σ. 254.

⁹² Βασίλης Τζανακάρης, *Δακρυσμένη Μικρασία, 1919-1922: Τα χρόνια που συντάραζαν την Ελλάδα*, Μεταίχμιο, Αθήνα 2007, σσ. 74-79.

έντονου ελληνικού στοιχείου,⁹³ και να δώσει τέλος στα βάσανα των Ελλήνων, καθώς την περίοδο 1914-1917 περίπου 200.000 άτομα αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν την περιοχή από τους διωγμούς που υπέστησαν. Η Ελλάδα, εκτελώντας τις εντολές των Συμμάχων, ξεκίνησε την εκστρατεία για την κατάληψη της Σμύρνης και στις 2 Μαΐου 1919 αποβιβάστηκαν τα ελληνικά στρατεύματα της Πρώτης Μεραρχίας στην προκυμαία της πόλης, η οποία ανέμενε για τη στιγμή εκείνη στην περιοχή της Καβάλας. Σταδιακά τα ελληνικά στρατεύματα ενισχύθηκαν και με άλλες δυνάμεις από την Ελλάδα, επεκτείνοντας την κατοχή και στη γύρω περιοχή.⁹⁴

Οι τουρκικές αρχές όταν πληροφορήθηκαν την κίνηση του ελληνικού στρατού προς τη Σμύρνη, άρχισαν να εξοπλίζουν τον πληθυσμό και να απελευθερώνουν τους κρατούμενους των φυλακών της περιοχής.⁹⁵ Την ίδια στιγμή, ο Μουσταφά Κεμάλ ανέλαβε καθήκοντα Γενικού Επιθεωρητή του Ένατου Σώματος Στρατού στην Ανατολία, για να οργανώσει ουσιαστικά την τουρκική αντίσταση. Οι πρώτες εμπλοκές Ελλήνων και Τούρκων ξεκίνησαν αμέσως με την αποβίβαση των ευζώνων στην προκυμαία της πόλης.

Η προέλαση των ελληνικών στρατευμάτων είχε ως αποτέλεσμα σε σύντομο χρονικό διάστημα να επεκταθεί η ελληνική κατοχή σε μεγάλος βάθος, φθάνοντας στη γραμμή Νικομήδεια-Προύσα-Ουσάκ. Στο μεταξύ, στις 10 Αυγούστου 1920 υπογράφηκε η Συνθήκη των Σεβρών, με σημαντικότερη διάταξη εκείνη που αφορούσε την περιοχή της Σμύρνης. Τα κυριαρχικά δικαιώματα παραχωρούνταν στην Ελλάδα, όμως, η ψιλή κυριότητα παρέμενε στην Τουρκία και μετά από πέντε χρόνια θα μπορούσε να διενεργηθεί δημοψήφισμα ώστε οι κάτοικοι να αποφασίσουν αν ήθελαν να υπαχθούν στην ελληνική κυριαρχία. Η εν λόγω συνθήκη δεν έλαβε υπόψιν της ένα σοβαρό παράγοντα, την Επαναστατική Κυβέρνηση του Κεμάλ που ήταν πια γεγονός, η οποία αρνήθηκε να την αναγνωρίσει και απαίτησε την αναθεώρησή της.⁹⁶ Να σημειωθεί ότι η κυβέρνηση του

⁹³ Οι στατιστικές του έτους 1912 έδιναν περίπου 622.810 Έλληνες σε σύνολο πληθυσμού του βίλαετιού 1.659.5290 κατοίκων, ενώ για ολόκληρη την Μικρά Ασία οι Έλληνες ήταν 1.982.376 σε σύνολο 10.187.189 κατοίκων, βλ. Σπυρίδων Πλουμίδης, *Τα μυστήρια της Αιγίδος, Το Μικρασιατικό ζήτημα στην ελληνική πολιτική (1891-1922)*, Εστία, Αθήνα 2016, σ.77.

⁹⁴ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Ιστορία του Ελληνικού Στρατού*, σ. 83.

⁹⁵ Δημήτριος Λιβάνιος, «Η Μικρασιατική Εκστρατεία, 1919-1922», στο *Εμείς οι Έλληνες*, τόμ Α', Εκδόσεις ΣΚΑΙ, Αθήνα 2008, σ. 172.

⁹⁶ Αρετή Τούντα-Φεργάδη, *ό.π.*, σ. 152.

Κεμάλ δέχονταν μυστικές ενισχύσεις των δυνάμεών της, από Γαλλία και Ιταλία και ας είχαν υπογράψει την εν λόγω συνθήκη.⁹⁷

Μετά το θάνατο του βασιλιά Αλέξανδρου και την ήττα του Βενιζέλου στις εκλογές, επανήρθε στο θρόνο ο βασιλιάς Κωνσταντίνος, τον Δεκέμβριο του 1920. Η καθεστωτική αυτή αλλαγή υπήρξε το πρόσχημα για την αποδέσμευση της Γαλλίας και της Βρετανίας από τις ηθικές και συμβατικές υποχρεώσεις τους προς την Ελλάδα.⁹⁸ Ιταλία και Γαλλία μπροστά στη διαφαινόμενη επικράτηση του Κεμάλ, από τις αρχές του 1921, διαχώρισαν τη στάση τους, στην προσπάθειά τους να αποκομίσουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερα οφέλη από την Τουρκία, είτε πολιτικά είτε οικονομικά.

Η Μικρασιατική Εκστρατεία διεξήχθη κάτω από ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο και ασταθές διεθνές περιβάλλον, που σε αυτό θα πρέπει να προστεθούν και τα εσωτερικά προβλήματα της χώρας. Ο ελληνικός στρατός επί μια τετραετία σχεδόν, μαχόταν συνεχώς μακριά από τις βάσεις του και σε άγνωστα εδάφη, ως επί το πλείστο. Η αεροπορία κλήθηκε να συνδράμει το έργο του στρατού και να καλύψει τα κενά και τυχόν αδυναμίες, όσο ήταν δυνατόν.

2.2 Η Πολεμική Αεροπορία από το τέλος του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου και μέχρι την απόβαση στη Μικρά Ασία

Το τέλος του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου βρήκε την Πολεμική Αεροπορία, όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, να είναι χωρισμένη σε δύο κλάδους: Την Στρατιωτική με τέσσερις πολεμικές Μοίρες αεροσκαφών,⁹⁹ με διοικητική υπαγωγή στο υπουργείο Στρατιωτικών και επιχειρησιακή στην Ανώτατη Γαλλική Διοίκηση των Συμμαχικών Στρατευμάτων, και τη Ναυτική Αεροπορία με τέσσερις επίσης Μοίρες αεροσκαφών υπό το υπουργείο των Ναυτικών διοικητικά, και επιχειρησιακά στην Ανώτατη Αγγλική Διοίκηση των ναυτικών και Αεροπορικών Δυνάμεων Μεσογείου.

⁹⁷ Η Γαλλία στις 20 Μαΐου 1920, υπέγραψε στην Άγκυρα ανακωχή με τον Κεμάλ, βάσει της οποίας τερματίζονταν οι εχθροπραξίες στην Κιλικία, βλ. Τούντα-Φεργάδη, *ό.π.*, σ. 163.

⁹⁸ Ιωάννης Κολιόπουλος, *Νεώτερη ευρωπαϊκή ιστορία 1789-1945*, Βανιάς, Θεσσαλονίκη 1998, σ. 325.

⁹⁹ Η 534 Μοίρα συγκροτήθηκε στις αρχές του Οκτωβρίου του 1918, με σκοπό να χρησιμοποιηθεί στο τουρκικό μέτωπο, όμως εν τω μεταξύ η Τουρκία συνθηκολόγησε τον Οκτώβριο του 1918 και η Μοίρα δεν έλαβε μέρος στις επιχειρήσεις του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου.

Μέχρι την έναρξη της εκστρατείας στη Μικρά Ασία, αξίζει να αναφερθούν δύο γεγονότα. Πρώτα και εν συντομία η «περιπέτεια» της 534 Μοίρας. Οι Σύμμαχοι θέλοντας να βοηθήσουν τον ρωσικό στρατό στην καταστολή της Ρωσικής Επανάστασης, απέστειλαν στρατεύματα.¹⁰⁰ Η Ελλάδα έστειλε το Α΄ Σώμα Στρατού και λίγο αργότερα αποφασίστηκε και η αποστολή της 534 Μοίρας για την υποστήριξή του, με διοικητή τον Υπολοχαγό Οικονομάκο.¹⁰¹ Το προσωπικό της Μοίρας ξεκίνησε για την Οδησό, όπου και έφτασε στις 13 Μαρτίου 1919, χωρίς αεροσκάφη αφού θα χρησιμοποιούσε αυτά του Γαλλικού Όρχου. Η επικράτηση των επαναστατών πρόλαβε την ενεργοποίηση της Μοίρας και έτσι η 534 Μοίρα αποχώρησε προς τη Ρουμανία, όπως και άλλες συμμαχικές δυνάμεις.¹⁰²

Την προηγούμενη μέρα της επιστροφής, λόγω ασθένειας ενός Γάλλου πιλότου, οι Γάλλοι παραχώρησαν ένα αεροσκάφος τύπου Spad στην ελληνική Μοίρα για να το μεταφέρουν στη Ρουμανία. Την αποστολή ανέλαβε να φέρει σε πέρας ο Λοχίας Μελετόπουλος (μετά από κλήρωση μεταξύ των χειριστών), αν και εκ των προτέρων ήταν γνωστό ότι η εμβέλεια του αεροσκάφους ήταν πολύ μικρότερη από την απόσταση για το αεροδρόμιο προορισμού, που ήταν η Βράιλα της Ρουμανίας. Στη δυσκολία της αποστολής θα πρέπει να προστεθεί και το άγνωστο εδαφικό ανάγλυφο της περιοχής. Στην προσπάθεια του χειριστή για προσγείωση σε περιοχή κοντά στα σύνορα της Ρωσίας, ώστε να ανεφοδιαστεί με καύσιμα, δέχτηκε επίθεση από Ρώσους χωρικούς, που τον ανάγκασαν να απογειωθεί εκ νέου και ενώ επικρατούσαν άσχημες καιρικές συνθήκες, συνεχίζοντας την περιπλάνησή του στο άγνωστο.

Τελικά, όπως ήταν αναμενόμενο, η έλλειψη καυσίμου επέβαλε την εκτέλεση αναγκαστικής προσγείωσης σε μια βαλτώδη τοποθεσία, εντός της ρουμανικής επικράτειας. Ο Μελετόπουλος κατάφερε να βγει σώος από αυτή την περιπέτεια, να συναντήσει το υπόλοιπο προσωπικό της Μοίρας και να επιστρέψουν τελικά στην Ελλάδα, τον Ιούλιο του 1919.¹⁰³

Δεύτερο σημαντικό γεγονός υπήρξε η διαχείριση του αεροδρομίου του Σέδες, αμέσως μετά την αποχώρηση της γαλλικής αποστολής. Η αεροπορική σχολή με έδρα το Σέδες ήταν υπό γαλλική διοίκηση (Centre D' Entrainement De Sedes) μέχρι και την λήξη του Α΄

¹⁰⁰ Δύο γαλλικές και μια πολωνική μεραρχία, βλ. *Η ιστορία του ελληνικού Στρατού 1821-1997*, ό.π., σ 180.

¹⁰¹ Πέτρος Οικονομάκος, *Η ελληνική Αεροπορία (μέχρι του 1941)*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1970, σ. 29.

¹⁰² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμ. Β΄, Αθήνα 1998, σ. 9.

¹⁰³ Στο ίδιο, σσ. 9-10.

Παγκόσμιου Πολέμου. Στα τέλη του Φεβρουαρίου 1919, η διοίκηση της σχολής πέρασε σε ελληνικά χέρια, καθώς αποχώρησε ο Γάλλος διοικητής και το εκπαιδευτικό προσωπικό και συνέχισε τη λειτουργία της ως «Κέντρο Εκπαιδύσεως Σέδες- Αεροπλοΐα» ή «Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας Σέδες», όπως επικράτησε να λέγεται. Η εκπαίδευση γινόταν με τα αεροσκάφη που είχαν αφήσει οι Γάλλοι¹⁰⁴. Βέβαια οι ρυθμοί εκπαίδευσης επιβραδύνθηκαν, λόγω των επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία, γιατί αεροπλάνα και εκπαιδευτές κάλυπταν τις αυξανόμενες επιχειρησιακές ανάγκες του μετώπου. Αυτό είχε ως συνέπεια η εκπαίδευση της δεύτερης και τρίτης σειράς να περατωθεί μόλις τους πρώτους μήνες του 1922 και στη συνέχεια να σταλούν κατευθείαν στο μέτωπο για την κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών.¹⁰⁵ Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν ο θάνατος του Λοχία Νινιού στις 17 Απριλίου 1922, ο οποίος μόλις είχε περατώσει την εκπαίδευσή του. Μεταφέροντας ένα αεροπλάνο Breguet από το Σέδες στη Μικρά Ασία και στην προσπάθειά του να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Αφιόν Καραχισάρ, λόγω απειρίας δεν κατάφερε να προσγειωθεί σωστά, στο άγνωστο γι' αυτόν περιβάλλον, με αποτέλεσμα να αναποδογυρίσει και να αναφλεγεί το αεροπλάνο του, ενώ ο ίδιος απανθρακώθηκε.¹⁰⁶

Ταυτόχρονα, σχεδόν, έγινε και η μετεγκατάσταση της «Εμπεδου Μοίρας Αεροπλάνων» στο Σέδες που τον Αύγουστο του 1918 μετονομάστηκε σε «Όρχο Αεροπορίας».¹⁰⁷ Εκεί παραχωρήθηκε μεγάλη ποσότητα και σημαντικό αεροπορικό υλικό με την αποχώρηση των Γάλλων από τον Γαλλικό Αεροπορικό Όρχο. Στη συνέχεια έγινε η μετεγκατάσταση στο αεροδρόμιο της Μίκρας, που σταδιακά επανδρώθηκε με τεχνικό προσωπικό και τέθηκε σε πλήρη λειτουργία. Αξιοσημείωτο γεγονός αποτελεί η ανακατασκευή τεσσάρων νέων αεροσκαφών, με ανταλλακτικά που προήλθαν από την αποψίλωση άχρηστων και παλαιών αεροσκαφών, τα οποία κάλυψαν τις ανάγκες που είχαν δημιουργηθεί σε αεροσκάφη στο μέτωπο της Μικράς Ασίας.¹⁰⁸ Αυτό αποδεικνύει αφενός τη φιλότιμη προσπάθεια του προσωπικού, και αφετέρου ότι είχε αποκτηθεί τεχνογνωσία

¹⁰⁴ Αεροπλάνα τύπου A.R.1 και Henriot για τη βασική εκπαίδευση και Breguet 14 για την προκεχωρημένη. βλ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, σ. 69.

¹⁰⁵ Στο ίδιο, σ. 69.

¹⁰⁶ Νικόλαος Δέας, *Μεσουράνημα και συντρίμια*, Ατέρμων, Αθήνα 1976, σσ. 343-344.

¹⁰⁷ Στην στρατιωτική ορολογία Όρχος σημαίνει κάποιο χώρο, όπου συγκεντρώνονται διάφορα υλικά (πυρομαχικά, εφόδια, μηχανήματα κτλ). Κάθε Μοίρα/Μονάδα όταν στρατοπεδεύει σχηματίζει Όρχο με τα υλικά και τα μηχανήματα. Έτσι, Όρχος είναι οι Μονάδες που έχουν αποθηκευμένα υλικά και χρησιμοποιούνται σαν ανεφοδιαστικά κέντρα.

¹⁰⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Β', σ 11.

από τη συμμετοχή των Ελλήνων τεχνικών στο Διασυμμαχικό Εργοστάσιο Αεροσκαφών στη Θεσσαλονίκη κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Έτσι, το τεχνικό προσωπικό ήταν σε θέση να υποστηρίζει τις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες επισκευών και συντήρησης των αεροσκαφών.

Βέβαια, μιλώντας για τεχνογνωσία, τεχνολογία ή γενικότερα για αεροδρόμια και αεροπλάνα εκείνη την εποχή, πρέπει να είναι κατανοητό, ότι δεν πρέπει να συγχέονται με τα σημερινά δεδομένα. Αλλά θα πρέπει να ανάγονται στην τεχνολογία και τα δεδομένα εκείνης της εποχής. Για να γίνει κατανοητό αυτό, παρατίθεται ένα χαρακτηριστικό απόσπασμα από συνομιλία πιλότου και μηχανικού, που έλαβε χώρα εκείνη την περίοδο στο αεροδρόμιο του Σέδες, όπως το αφηγείται ο Ευριπίδης Σκαζίκης:

«Ήμουν με μαθητή έτοιμος να απογειωθώ. Ο Σινατσάκης (μηχανικός) πάνω από τη μηχανή κάτι μαστόρευε. - Έλα τελείωνε Σινατσάκη, του είπα. - Τώρα κ. Λοχαγέ, κατεβαίνω... Κατέβηκε κάτω κρατώντας τον «κονδυλοφόρο» απ' το μανιατό. Κάτι έκανε, και το ξανάβαλε στη θέση του. Πριν τραβήξει τα τσωκ ήρθε και μου ξαναφώναξε:¹⁰⁹ -Κε Λοχαγέεε. Αν σου σβήσει ο κινητήρας στον αέρα, να ξέρεις ότι είναι από το αριστερό μανιατό. Θα 'χει βγει ο κονδυλοφόρος. Ήταν λάσκα και τον τύλιξα με το τσιγαρόχαρτο για να σφηνώσει!!! -Καλά- καλά. Αν τυχόν χρειαστεί, θα το φτιάξω. Ξέρω τι να κάνω».¹¹⁰

Η Ναυτική Αεροπορία από την άλλη, δεν είχε ανάλογη πορεία. Η απώλεια του φυσικού ηγέτη της, του Αριστείδη Μωραϊτίνη, είχε ως επακόλουθο την προσωρινή έλλειψη οργάνωσης. Στη θέση του Μωραϊτίνη, προσωρινά ανατέθηκε η αρχηγία της Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας στον Πλοίαρχο Κωνσταντίνο Παναγιώτου. Ο Παναγιώτου στην προσπάθειά του για οργάνωση της Ναυτικής Αεροπορίας, εργάστηκε προς την κατεύθυνση της ενοποίησης των δύο αεροποριών.¹¹¹ Στην προσπάθειά του αυτή συνεργάστηκε με τον

¹⁰⁹ Το μανιατό είναι γεννήτρια, η οποία παίρνει κίνηση από τον κινητήρα, κατασκευασμένη για να δίνει υψηλή τάση πάνω από 30.000Volt, για την ανάφλεξη. Κάτι σαν τα μπουζί των αυτοκινήτων. Τσωκ είναι οι τροχοεμποδιστήρες, ξύλινα ή πλαστικά ειδικά διαμορφωμένα κομμάτια, που τοποθετούνται στις ρόδες των αεροσκαφών κατά τη διάρκεια της στάθμευσης.

¹¹⁰ Καρταλαμάκης, ό.π., σ. 111.

¹¹¹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π., τόμ. Β΄, σ. 12.

Ταγματάρχης Ντεναίν (Denain), μαζί με τον Ανθυπίαρχο Αλέξανδρο Ζάννα, όπως έχει αναφερθεί, χωρίς να αποδώσουν καρπούς οι προσπάθειές τους.¹¹²

Παράλληλα, συνεχίστηκε η εκπαίδευση των στελεχών στα εκπαιδευτικά κέντρα της Ναυτικής Αεροπορίας, στο Τατόι και το Παλαιό Φάληρο, ενώ παράλληλα στάλθηκαν για εκπαίδευση τριάντα ένας εκπαιδευόμενοι, στην Αίγυπτο ξανά (Ισμαΐλεια). Η πρώτη σειρά εκπαιδευομένων συμπλήρωνε ήδη έναν χρόνο στην Ηλιούπολη και συνέχιζε την εκπαίδευσή της, καθώς διήρκεσε περισσότερο. Ο λόγος ήταν, ότι όσο διαρκούσε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, οι ανάγκες της Συμμαχικής Αεροπορίας ήταν μεγαλύτερες σε «αεροπορία διώξεως», οπότε και ακολούθησαν εξειδικευμένη σε αυτό το αντικείμενο εκπαίδευση, που ήταν χρονοβόρα. Με το τέλος του πολέμου, συνέπεσε η έναρξη της εκπαίδευσης της δεύτερης σειράς αεροπόρων του Ναυτικού, η οποία εκπαιδεύτηκε περισσότερο στον βομβαρδισμό.¹¹³

Η Πολεμική Αεροπορία, διέθετε εκείνη την εποχή εκατόν είκοσι αεροπλάνα περίπου, εβδομήντα της Στρατιωτικής και πενήντα της Ναυτικής Αεροπορίας, τα οποία είχαν διασωθεί από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.¹¹⁴ Βέβαια, πολλά από αυτά ήταν πια παρωχημένα και σχεδόν ακατάλληλα για πτήσεις. Αυτά χρησιμοποιούνταν σαν ανταλλακτικά για την επισκευή των εν ενεργεία αεροπλάνων, από τους τεχνικούς των Μοιρών και από τον Όρχο Αεροπορίας, όπως προαναφέρθηκε. Υπό αυτές τις συνθήκες, κλήθηκαν Στρατιωτική και Ναυτική Αεροπορία, να λάβουν μέρος στις επιχειρήσεις του ελληνικού στρατού στην Μικρά Ασία.

2.3 Αεροπορικές επιχειρήσεις μέχρι τη γενική επίθεση του Στρατού (10 Ιουνίου 1920)

Τα ελληνικά στρατεύματα αποβιβάστηκαν στη Σμύρνη στις 2 Μαΐου 1919. Την ίδια ημέρα προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο «Παραδείσου» στη Σμύρνη ο Σημαιοφόρος Παντέλογλου, με παρατηρητή τον δόκιμο Πιερίδη, με το πρώτο αεροπλάνο της Ναυτικής Αεροπορίας. Τρεις ημέρες μετά προσγειώθηκαν άλλα πέντε αεροπλάνα του Ναυτικού και σταδιακά, με κάθε πρόσφορο μέσο, κατέφθασαν και τα υπόλοιπα αεροπλάνα που θα λάμβαναν μέρος στις επιχειρήσεις, στο αεροδρόμιο Καζαμίρ της Σμύρνης. Η πρώτη

¹¹² Παλούμπης, ό.π., σσ. 101.

¹¹³ Καρταλαμάκης, ό.π., σσ. 121-125.

¹¹⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π., τόμ. Β΄, σ. 13.

αποστολή για την Ναυτική Αεροπορία εκτελέστηκε στις 18 Ιουνίου 1919, σε υποστήριξη των ελληνικών στρατευμάτων που μάχονταν για την ανακατάληψη του Αϊδινίου. Την ίδια μέρα προσγειώθηκαν και τρία ακόμα αεροπλάνα στο αεροδρόμιο Καζαμίρ της Σμύρνης,¹¹⁵ από τη Ναυτική Αεροπορική Βάση του Μούδρου, φθάνοντας τη συνολική δύναμη της Μοίρας στα εικοσιπέντε αεροσκάφη, από τα οποία δέκα αναγνωριστικά/βομβαρδιστικά και δεκαπέντε καταδιωκτικά.¹¹⁶ Η δεύτερη σειρά εκπαιδευομένων χειριστών που είχε μεταβεί στην αγγλική αεροπορική σχολή της Αιγύπτου, επέστρεψε στην Ελλάδα, καθώς περάτωσε την εκπαίδευσή της, τον Σεπτέμβριο,¹¹⁷ και ένα μήνα αργότερα ενίσχυσε σύσσωμη το έμψυχο δυναμικό της Ναυτικής Μοίρας.¹¹⁸

Η Στρατιωτική Αεροπορία, αν και άργησε έναν μήνα σε σχέση με τη Ναυτική, κατέφθασε και αυτή στη Σμύρνη. Στις 15 Ιουνίου 1919, τρία αεροσκάφη Breguet -14, της 533 Μοίρας, προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο Παραδείσου της Σμύρνης. Τα αεροσκάφη αυτά (μαζί με τους χειριστές), αποτελούσαν το Αεροπορικό Απόσπασμα της 533 Μοίρας, οργανωμένο ως ανεξάρτητη Μονάδα, το οποίο ήταν στη διάθεση του στρατού της Θράκης. Τον επόμενο μήνα, προστέθηκαν άλλα τρία αεροσκάφη στη δύναμη του Αποσπάσματος και σταδιακά μεταστάθμευσε το σύνολο της 533 Μοίρας, μέχρι τον Σεπτέμβριο.¹¹⁹

Η δράση της αεροπορίας (Ναυτικής και Στρατιωτικής), στην πρώτη φάση των επιχειρήσεων, περιορίστηκε σε μερικές μόνον αποστολές τακτικής αναγνώρισης, φωτογράφισης, βομβαρδισμού και συνδέσμου με το πεζικό. Βασική αιτία ήταν η έλλειψη καυσίμων, η οποία οφειλόταν σε χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, καθώς απαιτούσαν η έγκριση από την Ανώτατη Βρετανική Διοίκηση για τη χορήγηση καυσίμων. Προσωρινή λύση, μέχρι την οριστική επίλυση του προβλήματος, αποτέλεσε η τυχαία ανακάλυψη τον Ιούλιο του 1919, μιας υπόγειας δεξαμενής αεροπορικού καυσίμου, κοντά στο αεροδρόμιο Καζαμίρ, η οποία είχε εγκαταλειφθεί από τους Γερμανούς κατά την

¹¹⁵ Εκεί είχαν μεταφερθεί και τα υπόλοιπα αεροπλάνα της Ναυτικής αεροπορίας, καθώς θεωρήθηκε πιο κατάλληλο για πολεμικές αποστολές. Τα αεροδρόμια εκείνη την εποχή, ήταν απλά μια ομαλή και επίπεδη χωμάτινη επιφάνεια, καθαρή από εμπόδια. Δεν θα πρέπει να ταυτίζεται με τη σημερινή μορφή των αεροδρομίων.

¹¹⁶ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Β', σ 17.

¹¹⁷ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, σ. 49.

¹¹⁸ Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 130.

¹¹⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Β', σσ. 18-19.

αποχώρησή τους. Σε άλλη υπόγεια αποθήκη, βρέθηκαν πλήθος γερμανικών βομβών και χειροβομβίδων, δίνοντας προσωρινή ανάσα στη συνέχιση των επιχειρήσεων.¹²⁰

Το επόμενο διάστημα δεν υπήρξαν σοβαρές χερσαίες επιχειρήσεις μέχρι τον Ιούνιο του 1920, αφού ο ελληνικός στρατός είχε υπό την κατοχή του ολόκληρη την περιοχή της Μικράς Ασίας και επακόλουθο ήταν οι πτήσεις να είναι ελάχιστες. Στις 20 Δεκεμβρίου 1919, η ονομασία των πολεμικών μοιρών άλλαξε, άφησε πίσω της τα διασυμμαχικά χαρακτηριστικά και το Αεροπορικό Σώμα μετονομάστηκε σε Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς. Έτσι, πλέον, η 532 Μοίρα μετονομάστηκε σε Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων, η 533 σε Β΄ και η 534 σε Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων, ενώ ο Όρχος Αεροπορίας και το Αεροπορικό Κέντρο Εκπαίδευσης κράτησαν τις πρότερες ονομασίες τους.¹²¹

Τον Φεβρουάριο του 1920 εγκαταστάθηκε στο Καζαμίρ της Σμύρνης και η Β΄ Μοίρα, που μαζί με την Γ΄ Μοίρα και με ένα κλιμάκιο του Όρχου Θεσσαλονίκης, αποτέλεσαν τον Αεροπορικό Τομέα Σμύρνης. Αργότερα προστέθηκε στη δύναμη και η Δ΄ Μοίρα, με έδρα το Ουσάκ, η οποία είχε δημιουργηθεί στις 1 Μαΐου 1921, στη Μίκρα της Θεσσαλονίκης.¹²² Ο Αεροπορικός Τομέας υπαγόταν επιχειρησιακά στην Στρατιά Μικράς Ασίας.

Στις αρχές Αυγούστου 1919 δημιουργήθηκε η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης (ΝΑΜΣ), η οποία με την πρόοδο των επιχειρήσεων κατατμήθηκε σε τρία «Προκεχωρημένα Σμήνη Μετώπου», καθένα από τα οποία επιχειρούσε παράλληλα με μία Μοίρα της Αεροπορίας Στρατού.¹²³ Η ΝΑΜΣ υπαγόταν απευθείας στο υπουργείο Ναυτικών και όχι στην Στρατιά Μικράς Ασίας, γεγονός που αργότερα δημιούργησε προστριβές μεταξύ των στελεχών των δύο αεροποριών και οδήγησε στην έλλειψη της μεταξύ τους συνεργασίας.¹²⁴ Στη συνολική αεροπορική δύναμη θα πρέπει να προστεθεί η Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων, μαζί με ένα ακόμα Σμήνος της Ναυτικής Αεροπορίας, με έδρα τη Δράμα, τα οποία επιχειρούσαν στη Θράκη.

Στις 12 Δεκεμβρίου 1919 έφτασε στη Σμύρνη ο Αντιστράτηγος Μηλιώτης Κομνηνός Κωνσταντίνος και ανέλαβε τη διοίκηση της νεοσύστατης Στρατιάς Κατοχής Μικράς Ασίας,

¹²⁰ Στο ίδιο, σσ. 15-16.

¹²¹ Στο ίδιο, σ. 21.

¹²² Μιχάλης Τρεμόπουλος, *Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 2001, σ. 54.

¹²³ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 119.

¹²⁴ Δέας, *ό.π.*, σσ. 226-229.

η οποία περιλάμβανε το Α΄ Σώμα Στρατού, το Σώμα Στρατού Σμύρνης και τον Αεροπορικό Τομέα Σμύρνης.¹²⁵

Τον Μάρτιο του 1920 παρελήφθησαν στην Αθήνα, σαράντα νέα αεροπλάνα από τη Ναυτική Αεροπορία τύπου D.H 9, από τα οποία τρία μεταφέρθηκαν στη Σμύρνη για την αντικατάσταση τριών παλαιών.¹²⁶ Μέχρι τις επιχειρήσεις του καλοκαιριού 1920, οι αεροπορικές αποστολές στη Μικρά Ασία μπορούν να χαρακτηριστούν ως μια «προκεχωρημένη φάση εκπαίδευσης», κάνοντας πράξη όσα μέχρι τότε είχαν διδαχθεί, αφού η εχθρική αεροπορία ήταν απύσχα, και μοναδική απειλή ήταν τα σποραδικά αντιαεροπορικά πυρά.¹²⁷

2.4 Αεροπορικές επιχειρήσεις στη Θράκη

Την ίδια περίοδο που η Β΄ και Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων, μαζί με τα προκεχωρημένα αεροπορικά Σμήνη της Ναυτικής Αεροπορίας, επιχειρούσαν στη Μικρά Ασία, η Α΄ Μοίρα ανέλαβε δράση στο μέτωπο της Θράκης. Η Δυτική Θράκη τελούσε μέχρι τον Μάιο του 1920, υπό την κατοχή του συμμαχικού στρατού, οπότε το Σώμα Στρατού Εθνικής Άμυνας, στο οποίο υπάχθηκε επιχειρησιακά και η Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων, έλαβε την εντολή να καταλάβει την περιοχή. Έτσι, από την έδρα της στη Δράμα, μεταστάθμευσε σε βοηθητικό αεροδρόμιο στην Ξάνθη, αρχικά με δύο αεροπλάνα, και στη συνέχεια στάλθηκαν και τα άλλα τρία που διέθετε στη δύναμή της.¹²⁸

Αποστολή της Μοίρας ήταν, σύμφωνα με τη διαταγή της 10^{ης} Μαρτίου 1920,¹²⁹ η παρακολούθηση των προπορευόμενων φίλιων στρατευμάτων, καθώς και η αναγνώριση των εχθρικών και η μεταβίβαση των πληροφοριών στο Σώμα Στρατού Εθνικής Άμυνας. Η θέση, όμως, των αντίπαλων στρατευμάτων έκαναν επιτακτική την ανάγκη για προώθηση της Α΄ Μοίρας ανατολικότερα, οπότε και αυτή εγκαταστάθηκε στην Αλεξανδρούπολη (Δεδέαγατς), στις 22 Μαΐου 1920, εκτελώντας από εκεί τις ανατεθείσες αποστολές. Αξίζει να αναφερθεί η πτήση στις 6 Ιουνίου, διότι πέραν των συνηθισμένων αναγνωρίσεων,

¹²⁵ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία 1919-1922*, Αθήνα 2001, σσ. 49-50.

¹²⁶ Παλούμπης, ό.π., σ. 122.

¹²⁷ Καρταλαμάκης, ό.π., σ. 147.

¹²⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., τόμ. Β΄, σσ. 28-29.

¹²⁹ Στο ίδιο, σσ. 28-29.

ρίχτηκαν και προκηρύξεις στις πόλεις Κεσσάνη, Ύψαλα, Μάλγαρα, Νετζίκ και Ραιδεστό.¹³⁰ Στις 12 Ιουνίου η Μοίρα μεταφέρθηκε σε ένα πρόχειρα διασκευασμένο αεροδρόμιο στο χωριό Μπουργάκιοϊ, δυτικά από το Διδυμότειχο.

Την Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων κλήθηκε να βοηθήσει και η Ναυτική Αεροπορία. Για τον λόγο αυτό, ένα Αεροπορικό Σμήνος με τέσσερα αεροσκάφη μεταστάθμευσε στην Αλεξανδρούπολη, στις αρχές Ιουνίου.¹³¹ Τον επόμενο μήνα το Σμήνος μεταστάθμευσε εκ νέου και με έδρα πλέον το αεροδρόμιο του Διδυμότειχου επιφορτίστηκε με την από αέρος παρακολούθηση των Μεραρχιών Ξάνθης, Σμύρνης και του 1^{ου} Συντάγματος Ιππικού.¹³²

Έτσι, οι δύο ξεχωριστές αεροπορικές μονάδες από τις θέσεις αυτές μπορούσαν να υποστηρίζουν τις χερσαίες δυνάμεις στις επιχειρήσεις που ανέλαβαν, τον Ιούλιο του 1920, ανατολικά του Έβρου ποταμού και πιο συγκεκριμένα στους τομείς Αδριανούπολης και Ουζούνκιοπρού (Uzunköprü). Τα πληρώματα των αεροπλάνων, χειριστές και παρατηρητές, επιδόθηκαν σε πλήθος αποστολών αναγνώρισης και φωτογράφισης του εχθρικού τομέα, βομβαρδισμού, καθώς και κανονισμού βολών του πυροβολικού. Οι πληροφορίες που συλλέγονταν από αέρος, εφόσον ήταν δυνατόν, ρίχνονταν από τους Παρατηρητές σε *ερματισμένους φακέλους* (σφραγισμένους) στις αρμόδιες διοικήσεις, γιατί αυτός ήταν ο μόνος τρόπος επικοινωνίας, καθώς δεν υπήρχαν τότε ασυρματικές επικοινωνίες αέρος-εδάφους.¹³³ Επίσης, στις 11 Ιουλίου το Ναυτικό Αεροπορικό Σμήνος ανέλαβε να διαβιβάσει διαταγή της Στρατιάς Θράκης στη Μεραρχία Σμύρνης, την οποία εκτέλεσε επιτυχώς, καθιστώντας δυνατή την άμεση σχεδόν επικοινωνία των δύο χερσαίων σωμάτων,¹³⁴ που σε άλλη περίπτωση θα ήταν πολύ χρονοβόρα με τα διατιθέμενα μέσα της εποχής εκείνης.

Στις 12 Ιουλίου 1920 ο ελληνικός στρατός κατέλαβε την Αδριανούπολη, σηματοδοτώντας ουσιαστικά και τη λήξη των επιχειρήσεων στην Ανατολική Θράκη. Με τον τερματισμό των επιχειρήσεων στο θρακικό μέτωπο, ολοκληρώθηκε και το έργο της Αεροπορίας και, αφού είχαν εκτελεστεί οι ανατεθείσες αποστολές, η Α΄ Μοίρα

¹³⁰ Στο ίδιο, σ. 34.

¹³¹ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Επιχειρήσεις Φιλαδελφείας-Προύσσης-Ουσάκ (1919-1922)*, Αθήνα 1957, σ. 26.

¹³² Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Επιχειρήσεις εις Θράκην (1919-1923)*, Αθήνα 1967, σ. 180.

¹³³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 39.

¹³⁴ Στο ίδιο, σ. 40.

Αεροπλάνων επέστρεψε στην Ορεστιάδα, όπου και παρέμεινε μέχρι το τέλος της Μικρασιατικής Εκστρατείας, ενώ το Ναυτικό Αεροπορικό Σμήνος επέστρεψε στην Αθήνα στα τέλη του Αυγούστου.

2.5 Η δράση της Αεροπορίας στις επιχειρήσεις κατάληψης της Προύσας και του Ουσάκ μέχρι το τέλος του 1920

Οι πρωθυπουργοί Γαλλίας, Αγγλίας και Ιταλίας σε συνάντησή τους στο Σαν Ρέμο (15/28 Μαρτίου 1920) κατέληξαν σε σχέδιο συμφωνίας με την Τουρκία, το οποίο προέβλεπε την παραχώρηση της Σμύρνης στην Ελλάδα για πέντε χρόνια, με το ενδεχόμενο της οριστικής κυριαρχίας αργότερα.¹³⁵ Οι αντιδράσεις των Τούρκων, όπως ήταν φυσικό, ήταν έντονες,¹³⁶ ενώ οι Σύμμαχοι διακήρυξαν ότι δεν θα εμπλέκονταν σε εμπόλεμες επιχειρήσεις για την επιβολή των όρων.¹³⁷

Η επαναστατική δραστηριότητα των Τούρκων στη Θράκη, αλλά και οι επιθετικές ενέργειες των κεμαλικών δυνάμεων στη Νικομήδεια ενάντια στις αγγλικές δυνάμεις, επηρέασαν την στάση των Συμμάχων και στις 6 Ιουνίου 1920 το Ανώτατο Συμμαχικό Συμβούλιο έδωσε την άδεια στην ελληνική κυβέρνηση να προελάσει μέχρι την Πάνορμο αρχικά για να διαλύσει τις εχθρικές συγκεντρώσεις.¹³⁸

Τις επιχειρήσεις ανέλαβαν οι 100.000 άνδρες περίπου,¹³⁹ που αριθμούσε ο ελληνικός στρατός στην Μικρά Ασία, μαζί με τις Β΄, Γ΄ Μοίρες Αεροπλάνων και τη Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης. Το Α΄ Σώμα Στρατού το βράδυ της 11^{ης} Ιουνίου είχε ήδη καταλάβει τη Φιλαδέλφεια και δύο ημέρες αργότερα συνέχισε την προέλαση βόρεια, με απώτερο σκοπό την κατάληψη της Πανόρμου και στη συνέχεια της Προύσας. Στις 19 Ιουνίου είχε ολοκληρωθεί η κατάληψη της Πανόρμου και στις 25 του ίδιου μήνα αυτή της Προύσας.¹⁴⁰

¹³⁵ Ξενοφών Στρατηγός, *Η Ελλάς εν Μικρά Ασία*, Πελεκάνος, Αθήνα 1925, σ. 108.

¹³⁶ Στο ίδιο, σ. 110.

¹³⁷ Στο ίδιο, σ. 111.

¹³⁸ Χαράλαμπος Τριανταφυλλίδης, *Η Μικρασιατική Εκστρατεία και το ημερολόγιον ενός οπλίτου*, Εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα 1984, σσ. 42-43.

¹³⁹ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στην Μικρά Ασία*, σ. 68.

¹⁴⁰ Στο ίδιο, σσ. 70-74.

Την πρώτη ημέρα των επιχειρήσεων (9 Ιουνίου 1920), ο Σημαιοφόρος Ιωάννης Τζεράρχης (της Ναυτικής Αεροπορικής Μοίρας), ενώ εκτελούσε πολυβολισμό εχθρικών χαρακωμάτων από πολύ χαμηλό ύψος, σκοτώθηκε από πυρά ελεύθερου σκοπευτή «δια κοινού όπλου Μάουζερ».¹⁴¹ Αυτή ήταν και η μοναδική απώλεια της Αεροπορίας στις επιχειρήσεις αυτές. Ο Αεροπορικός Τομέας Σμύρνης (Στρατιωτική και Ναυτική Αεροπορία) εκτέλεσε συνολικά τριάντα εννέα πτήσεις.

Η Στρατιωτική Αεροπορία, εκτός των επιθετικών αποστολών βομβαρδισμού και των αναγνωρίσεων του εχθρικού πεδίου, ανέλαβε και τη συνεργασία με τις χερσαίες δυνάμεις. Η Ναυτική Αεροπορία από την άλλη, εκτέλεσε μόνο αποστολές βομβαρδισμού γιατί, δεν είχε εμπειρία σε αποστολές που απαιτούσαν τη συνεργασία με πεζοπόρα τμήματα.¹⁴² Βέβαια, η συνεργασία με τις δυνάμεις επιφανείας δεν ήταν εύκολο έργο, γιατί αφενός ούτε μεγάλη εμπειρία υπήρχε, τόσο από την Αεροπορία όσο και από τον Στρατό, και αφετέρου δεν υπήρχαν, όπως έχει ήδη αναφερθεί, επικοινωνίες αέρος-εδάφους, μέσω ασυρμάτου.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι αποστολές που έλαβαν χώρα κατά το βομβαρδισμό του Μπαλικεσίρ στις 16-17 Ιουνίου 1920. Στις 16 Ιουνίου, η Ναυτική Αεροπορία με αεροσκάφος DH-9, αφού αναγνώρισε τις νέες θέσεις των ελληνικών στρατευμάτων, συνέχισε και βομβάρδισε το Μπαλικεσίρ. Την επομένη, εκτελέστηκε επαναπροσβολή της πόλης και βομβαρδισμός του σιδηροδρομικού σταθμού, καθώς εκεί είχε εντοπιστεί εχθρική δύναμη. Το απόγευμα της ίδιας μέρας, το ίδιο πλήρωμα εκτέλεσε πάλι βομβαρδισμό της πόλης, που διακόπηκε μόλις το πλήρωμα αντιλήφθηκε ότι τα στρατεύματα που στοχοποιούσε ήταν ελληνικά, καθώς ανάρτησαν εσπευσμένα πλαίσια με τα αναγνωριστικά σήματα της Μονάδας τους. Η πτήση διακόπηκε και το πλήρωμα επέστρεψε στο αεροδρόμιο, δίνοντας αναφορά του συμβάντος. Η ελληνική δύναμη είχε εισέλθει στο Μπαλικεσίρ εν αγνοία της Στρατιάς και χωρίς να έχει πάρει κάποια σχετική εντολή. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο ενός Έλληνα στρατιώτη και τον τραυματισμό άλλου, από φίλια πυρά. Ο παρατηρητής του αεροσκάφους Ανθυποπλοίαρχος Κωνσταντίνος Τσιριγώτης παραπέμφθηκε σε στρατοδικείο, με ενδεχόμενη την εκτέλεσή του, αλλά αθωώθηκε.¹⁴³

¹⁴¹ Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 81.

¹⁴² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 42. Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 65.

¹⁴³ Παλούμπης, *ό.π.*, σσ. 124-126.

Η συμβολή της αεροπορίας ήταν σημαντική και αναγνωρίστηκε από τον Τύπο της εποχής. Η εφημερίδα *Εστία* ανέφερε:

«Από τις εγκαίρως συγκεντρωθείσας πληροφορίας εξάιρείται ως εντελώς άξιος λόγου ο αγών του Αεροπορικού Σώματος. Η Αεροπορία μας δεν επετέλεσεν μόνον αξιοθαύμαστα έργα, αλλά είχε και πολλά θύματα εν συγκρίσει προς τους γενικούς αριθμούς των μονάδων. Εσημείωσε ρεκόρ πτήσεως 4 ωρών δια των κ.κ. Μαγιάκου και Κολιαλέξη και δεν έδρασεν μόνον κατά τας επιχειρήσεις, αλλά και προ αυτών εις αποστολάς αναγνωρίσεως. Η μεγαλειτέρα εσημειώθη εις Φιλαδέλφειαν και εγένετο εις 340 χμ. επί εχθρικού εδάφους, έφθασε δε μέχρις 780. Την δευτέραν ημέραν των επιχειρήσεων οι ανθυπολοχαγοί Μορφονίος και Παπαναστασίου, επιχειρούντες αναγνώρισιν, είχαν ατύχημα ν' αναφλεγή το αεροπλάνον των κατά την προσγείωσιν εξ' υπερθερμάνσεως. Ο Παπαναστασίου επήδησεν από την θέσιν του δια να σώση τον πιλότο καιόμενον. Και, πράγματι, το επέτυχεν, αλλά δεν έμεινε και αυτός άθικτος και οι δύο τώρα νοσηλεύονται εις νοσοκομείον Οδεμησίου. [...] Ο αεροπόρος ανθυπολοχαγός Πετροπουλέας, ερχόμενος χθες εις το Στρατηγείον του Καζαμίρ, έπεσεν εις το Νυμφαίον συνεπεία βλάβης του αεροπλάνου. Είνε εκπληκτικόν ότι κατώρθωσε να σωθή, και όχι μόνον τούτο, αλλά και να επισκευάση το αεροπλάνον του μόνος του και φθάση εδώ σήμερον. Πλείστα άλλα επεισόδια χαρακτηριστικά της μοναδικής δράσεως των αεροπόρων μας συνδυάζονται με την δράσιν των σωμάτων κατά τας επιχειρήσεις' θα τα αναφέρωμεν εις την αφήγησιν των γεγονότων».¹⁴⁴

Με την κατάληψη της Πανόρμου, και για να είναι εφικτή η υποστήριξη των επιχειρήσεων στην Προύσα, χρησιμοποιήθηκε το αεροδρόμιο της Πανόρμου, όπου μετεγκαταστάθηκαν τα αεροσκάφη. Μετά την κατάληψη της Προύσας (25 Ιουνίου), και μέχρι τις αρχές Αυγούστου 1920 υπήρξε μια σχετική ανάπαυλα των εχθροπραξιών, δίνοντας χρόνο για ανασύνταξη δυνάμεων. Χαρακτηριστική είναι η ανταπόκριση του απεσταλμένου της εφημερίδας *Εμπρός*, Τσαμόπουλου:

¹⁴⁴ *Εστία*, 28 Ιουνίου 1920.

«ΠΑΝΟΡΜΟΣ, 30 Ιουνίου- Ελληνικά αεροπλάνα μετεωρισθέντα υπεράνω της Προύσης εξετέλεσαν αναγνωριστικές πτήσεις προς τ' ανατολικά και τα νοτιανατολικά. Μολονότι δεν προχώρησαν εις μέγιστον βάθος δεν διέκριναν ουδαμού να γίνονται συγκεντρώσεις εχθρικών δυνάμεων ούτε προς Εσκή Σεχίρ, ούτε προς την Κιουτάχιν. Ο εχθρός φαίνεται τελείως αποσυντεθείς».¹⁴⁵

Στις αρχές Ιουλίου, η Γ' Μοίρα Αεροπλάνων μεταστάθμευσε στην Προύσα και ενισχύθηκε με αεροσκάφη από τη Β' Μοίρα και από το Ναυτικό Αεροπορικό Απόσπασμα που έδρευε στην Πάνορμο. Στις 18 Ιουλίου δημιουργήθηκε το Μεικτό Αεροπορικό Απόσπασμα Φιλαδελφείας από προσωπικό της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, ενώ η Β' Μοίρα Αεροπλάνων παρέμεινε στο Καζαμίρ της Σμύρνης.¹⁴⁶

Στις 10 Αυγούστου 1920 υπεγράφη η Συνθήκη των Σεβρών, που μεταξύ άλλων καθόριζε τα νέα σύνορα της Τουρκίας. Για τη Μικρά Ασία καθοριζόταν ότι η περιοχή της Σμύρνης περιερχόταν στα ελληνικά χέρια, αν και τυπικά παρέμενε υπό την οθωμανική επικυριαρχία. Προβλεπόταν η δημιουργία αντιπροσωπευτικού κοινοβουλίου όλων των εθνοτήτων της περιοχής, που μετά την παρέλευση πέντε ετών θα μπορούσε να ζητήσει την προσάρτηση στο ελληνικό κράτος από την Κοινωνία των Εθνών. Η Συνθήκη των Σεβρών, πιθανόν ο μεγαλύτερος διπλωματικός θρίαμβος στη νεότερη ελληνική ιστορία, ήταν και ο πλέον απατηλός, μιας και δεν εφαρμόστηκε ποτέ, καθώς δεν αντικατόπτριζε ούτε τις αντιδράσεις των Τούρκων για την εφαρμογή της, άλλα ούτε και τα μεταβαλλόμενα συμφέροντα των Μεγάλων Δυνάμεων.¹⁴⁷ Οι τουρκικές αντιδράσεις και οι επιθέσεις στα ελληνικά στρατιωτικά τμήματα ήταν ήδη έντονες πριν την υπογραφή της συνθήκης, την οποία σημειωτέων η επαναστατική κυβέρνηση του Κεμάλ στην Άγκυρα δεν αναγνώριζε, θεωρώντάς την ατιμωτική σε σημείο που δεν μπορούσαν να την αποδεχτούν οι Τούρκοι πατριώτες.¹⁴⁸

Για την αντιμετώπιση του ανερχόμενου εθνικιστικού κινήματος και την επιβολή της ηρεμίας στη Μικρά Ασία, αποφασίστηκε από το Γενικό Στρατηγείο η συνέχιση της

¹⁴⁵ *Εμπρός*, 1 Ιουλίου 1920, σ. 4.

¹⁴⁶ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 50.

¹⁴⁷ Λιβάνιος, *ό.π.*, σ. 178.

¹⁴⁸ Richards, *ό.π.*, σ. 469.

προέλασης των ελληνικών στρατευμάτων.¹⁴⁹ Το Α΄ Σώμα Στρατού κινήθηκε για να καταλάβει το Ουσάκ από τις 13 Αυγούστου 1920 και τελικά εισήλθε στην πόλη τρεις μέρες αργότερα. Την απ' αέρος υποστήριξη της επιχείρησης αυτής ανέλαβε να φέρει σε πέρας το Μεικτό Αεροπορικό Απόσπασμα Φιλαδελφείας, με τέσσερα εν ενεργεία αεροπλάνα, από τα επτά που διέθετε,¹⁵⁰ εκτελώντας πτήσεις τακτικής αναγνώρισης και βομβαρδισμού από την πρώτη κιόλας ημέρα. Αξίζει να αναφερθεί, ότι την ημέρα κατάληψης του Ουσάκ (16 Αυγούστου), έγινε η πρώτη εναέρια συνάντηση (αερομαχία) με εχθρικό αεροσκάφος από την ημέρα της απόβασης των ελληνικών στρατευμάτων στη Σμύρνη, αν και εχθρικά αεροσκάφη είχαν γίνει αντιληπτά από τις πρώτες ημέρες του μήνα.¹⁵¹ Από τις 26 Αυγούστου το αεροδρόμιο της πόλης του Ουσάκ, αποτέλεσε και την έδρα, πλέον, του Μεικτού Αεροπορικού Αποσπάσματος Φιλαδελφείας.

Μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου 1920 ελάχιστες πτήσεις πραγματοποιήθηκαν, αφού η κατάσταση ήταν σχετικά σταθερή. Η διάταξη των αεροπορικών δυνάμεων είχε ως εξής: Η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων παράμενε στην Προύσα, η Β΄ Μοίρα μαζί με τη Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης στο Καζαμίρ, οι οποίες βρίσκονταν σχεδόν σε πτητική απραξία, και τέλος το Μεικτό Αεροπορικό Απόσπασμα Φιλαδελφείας στο Ουσάκ.

Την 1^η Νοεμβρίου διεξήχθησαν εκλογές στην Ελλάδα, μέσα σε κλίμα πολιτικού φανατισμού και κομματικής αναταραχής,¹⁵² τις οποίες έχασε ο Βενιζέλος και οδήγησαν στην κατίσχυση των βασιλικών. Ο Δημήτριος Ράλλης σχημάτισε κυβέρνηση, η οποία παρέμεινε στην εξουσία μέχρι τις 24 Ιανουαρίου 1921. Στις 6 Δεκεμβρίου επανήλθε στην Ελλάδα, μετά από δημοψήφισμα, ο βασιλιάς Κωνσταντίνος, έπειτα από τριετή απουσία στο εξωτερικό. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, μετά την επάνοδο του Κωνσταντίνου στον ελληνικό θρόνο, οι Σύμμαχοι ανακοίνωσαν στην ελληνική κυβέρνηση ότι αποδεσμεύονταν από τις υποχρεώσεις τους απέναντι στην Ελλάδα.¹⁵³

Η νέα κυβέρνηση επανάφερε περί τους 1.500 αξιωματικούς που είχαν εκδιωχθεί από το 1916 και μετά, με τους βαθμούς που είχαν προαχθεί νεότεροί τους, και τους τοποθέτησε στη Μικρά Ασία, χωρίς να έχουν την εμπειρία και τη γνώση των εμπόλεμων καταστάσεων

¹⁴⁹ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σ. 81.

¹⁵⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 52.

¹⁵¹ Στο ίδιο, σ. 54.

¹⁵² Βακαλόπουλος, *ό.π.*, σ. 432.

¹⁵³ Κολιόπουλος, *Νεότερη ευρωπαϊκή ιστορία*, σ. 325.

των τελευταίων χρόνων.¹⁵⁴ Το γεγονός αυτό έφερε μεγάλη αναστάτωση στο προσωπικό και δημιούργησε κλίμα προσωπικών ανταγωνισμών, στο ήδη κουρασμένο εκστρατευτικό σώμα. Οι αλλαγές αυτές είχαν ως αποτέλεσμα πολλοί αξιωματικοί να απομακρυνθούν(μεταξύ αυτών ήταν 17 στρατηγοί και 130 συνταγματάρχες) και άλλοι να καταφύγουν στην Κωνσταντινούπολη.¹⁵⁵ Η πολιτική αυτή αλλαγή δεν είχε επίπτωση, όμως, στην Αεροπορία, αφού κανένας αξιωματικός δεν παραιτήθηκε ως αντιφρονούντας,¹⁵⁶ αλλά και επειδή δεν υπήρχε προσωπικό να αντικαταστήσει όποιον θα κρίνονταν αρνητικά, αφού υπήρχε έλλειψη σε έμπυχο δυναμικό στην Αεροπορία.¹⁵⁷ Αυτό, βέβαια, δεν σημαίνει ότι δεν υπήρχαν αντίθετες πολιτικές πεποιθήσεις μεταξύ των στελεχών της Αεροπορίας.

Ο νέος Διοικητής της Στρατιάς Μικράς Ασίας, Αντιστράτηγος Αναστάσιος Παπούλας,¹⁵⁸ πρότεινε στην κυβέρνηση την εκτέλεση επιθετικής αναγνώρισης προς το Εσκί Σεχίρ,¹⁵⁹ θέλοντας να εξακριβώσει τη μαχητική ικανότητα του κεμαλικού στρατού και την αναδιαμορφωθείσα κατάσταση στο Μικρασιατικό μέτωπο,¹⁶⁰ η οποία πραγματοποιήθηκε από την 24 Δεκεμβρίου μέχρι το τέλος του έτους. Την επιχείρηση, σύμφωνα με τη διαταγή επιχειρήσεων, ανέλαβε το Γ' Σώμα Στρατού, όπως είχε μετονομαστεί το Σώμα Στρατιάς Σμύρνης, και η Γ' Μοίρα Αεροπλάνων πληροφορώντας τις επίγειες δυνάμεις, για τις εχθρικές κινήσεις με τη μέθοδο της ρίψης σφραγισμένων

¹⁵⁴ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σσ. 95-96.

¹⁵⁵ Τζανακάρης, *ό.π.*, σ. 307.

¹⁵⁶ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 58.

¹⁵⁷ Δέας, *ό.π.*, σ. 218.

¹⁵⁸ Ανέλαβε καθήκοντα στις 9 Νοεμβρίου, σε αντικατάσταση του Αρχιστράτηγου Λεωνίδα Παρασκευόπουλου.

¹⁵⁹ Ηλίας Ζαφείρης, *Στρατιωτική ιστορία της Ελλάδας (Από την αρχαιότητα μέχρι τον πόλεμο του 1940-41)*, Γενικό Επιτελείο Στρατού, Αθήνα 1992, σ. 126.

¹⁶⁰ Σε υπόμνημα του πρωθυπουργού Δ. Γούναρη στις 7 Ιουνίου 1921 προς την αγγλική κυβέρνηση ανέφερε: «Αλλά εκ της επιχειρήσεως του Μαρτίου προέκυψε ως βεβαίωση ότι ο εχθρός έλαβε εντελώς νέα μορφή, διαφορετική από εκείνη που εμφανιζόταν κατά τη μέχρι τότε περίοδο[...], παρουσιάζετο ήδη ο εχθρός ως μία συντεταγμένη στρατιωτική δύναμη άξια λόγου, διαθέτουσα πολεμικό υλικό και κυρίως τηλεβόλα μεγάλου διαμετρήματος». Παρατίθεται στο Στρατηγός, *ό.π.*, σσ. 217-218.

φακέλων, αλλά θα εκτελούσε και βομβαρδισμό του σιδηροδρομικού σταθμού του Εσκή Σεχίρ.¹⁶¹

Οι πληροφορίες που συλλέγησαν ήταν πολύ σημαντικές για τον στρατό, όχι μόνο για τη γνωστοποίηση της τακτικής κατάστασης του πεδίου επιχειρήσεων, αλλά και γιατί αποτυπώνονταν πάνω στους ελλιπείς χάρτες της εποχής χωριά και τοποθεσίες που είτε δεν ήταν αποτυπωμένα, είτε ήταν σε εντελώς διαφορετική θέση από την πραγματική.¹⁶² Είναι εύκολα κατανοητό πόσο σημαντική ήταν αυτή η βοήθεια για τα μαχόμενα επί αγνώστων γενικά εδαφών, χερσαία τμήματα. Τέλος, ένα αξιοσημείωτο γεγονός της επιχείρησης αυτής ήταν όχι απλά η εμφάνιση τούρκικου αεροπλάνου, αλλά και η επίθεσή του στο 22^ο Σύνταγμα Πεζικού, στην περιοχή του Ακτσέ Μπουνάρ.

Η επιθετική προέλαση του Γ' Σώματος έληξε στις 28 Δεκεμβρίου 1920, έχοντας επιτύχει τον αντικειμενικό της σκοπό αναφορικά με τη συγκέντρωση πληροφοριών για τον εχθρό, και στη συνέχεια επανήρθε στη θέση από όπου εξόρμησε. Την τελευταία αυτή ημέρα είχε προγραμματιστεί σχηματισμός πέντε αεροσκαφών για ταυτόχρονο βομβαρδισμό του Εσκή Σεχίρ, τον οποίο θα παρακολουθούσε ο ίδιος ο Αρχιστράτηγος. Όμως, λόγω μηχανικών βλαβών, κατάφερε να απογειωθεί μόνο ένα αεροπλάνο, αυτό του Διοικητή της Μοίρας, Πέτρου Οικονομάκου.¹⁶³

Ταυτόχρονα με την επιθετική αναγνώριση προς το Εσκή Σεχίρ, το Α' Σώμα Στρατού εκτελούσε παραπλανητικές κινήσεις προς την περιοχή Μπανάζ και Σιβασλί, τις οποίες υποστήριζε η Ναυτική Αεροπορία. Παράλληλα, η Ναυτική Αεροπορία από τις 27 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου έριχνε στους εχθρικούς τομείς Τσεντίζ, Κιουντάχεια και Αφιόν Καραχισάρ επαναστατικές αντικεμαλικές προκηρύξεις του Ετέμ Πασά, ο οποίος συνεργαζόταν με τα ελληνικά τμήματα, καθώς είχε διαφωνήσει με τον Κεμάλ.¹⁶⁴

Με την επιστροφή των τμημάτων στις αρχικές τους θέσεις τερματίστηκαν οι επιχειρήσεις για το 1920, που μπορεί να χαρακτηριστεί ως έτος επιτυχιών για τον ελληνικό στρατό, και κατ' επέκταση και για την ελληνική Πολεμική Αεροπορία που ήταν κυρίαρχη στους ουρανούς της Μικράς Ασίας μέχρι εκείνη τη στιγμή. Τα επόμενα δύο χρόνια, όμως,

¹⁶¹ Αρχείο ΔΙΣ/Φ. 297/Α/2, παρατίθεται στο Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν. Επιθετικά επιχειρήσεις Δεκεμβρίου 1920-Μαρτίου 1921*, Αθήνα 1963, σσ. 325-326.

¹⁶² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 60.

¹⁶³ Οικονομάκος, *ό.π.*, σσ. 63-64.

¹⁶⁴ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 134.

δεν έμελλε να είναι τόσο επιτυχημένα για τον ελληνικό στρατό και η ελληνική αεροπορία δεν θα ήταν πια μόνη και κυρίαρχη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΤΗ ΜΙΚΡΑ ΑΣΙΑ (1921-1922)

Οι επιχειρήσεις του ελληνικού στρατού τον Δεκέμβριου του 1920, μπορεί να πέτυχαν τον αντικειμενικό σκοπό τους, που ήταν η συλλογή πληροφοριών σχετικά με την οργάνωση του κεμαλικού στρατού, αλλά δεν κατόρθωσαν βέβαια να συμβάλλουν στην καταστροφή του. Αντ' αυτού, έγινε φανερό ότι είχε βελτιωθεί τόσο σε απόλυτα αριθμητικά νούμερα, όσο στην οργάνωση και τον οπλισμό. Σίγουρα τα αποτελέσματα των επιχειρήσεων αυτών είχαν αντίκτυπο και σε διεθνές επίπεδο, αφού πλέον έγινε εμφανής η δυσπιστία των Συμμάχων προς την Ελλάδα και αντίθετα κέρδιζε έδαφος η Τουρκία. Οι Σύμμαχοι, βλέποντας την εμπόλεμη κατάσταση στην Μικρά Ασία να διαιωνίζεται και να μη διαφαίνεται κάποιο τέλος, ανέλαβαν πρωτοβουλίες διαμεσολάβησης για την εξεύρεση λύσης.

3.1 Διπλωματικές εξελίξεις

Τον Φεβρουάριο του 1921, οι Σύμμαχοι ανέλαβαν ρόλο διαμεσολαβητή, μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας (Συνδιάσκεψη Λονδίνου στις 8/21 Φεβρουαρίου–5/18 Μαρτίου 1921). Εκτός από την ελληνική και την τουρκική αντιπροσωπεία, προσεκλήθη και αντιπροσωπεία του Κεμάλ στις συζητήσεις, κερδίζοντας έτσι πια την επίσημη διεθνή αναγνώριση της κυβέρνησής του. Η προσπάθεια, όμως, απέβη άκαρπη, καθώς η ελληνική αντιπροσωπεία απέρριψε το συμμαχικό σχέδιο και έτσι η Ελλάδα συνέχισε τις επιθετικές επιχειρήσεις τον Μάρτιο, με τη σύμφωνη γνώμη των Άγγλων.¹⁶⁵ Οι συνέπειες της Συνδιάσκεψης αυτής ήταν σοβαρές για την Ελλάδα αφού, κατά τη διάρκεια των πολυήμερων διαπραγματεύσεων, Γαλλία και Ιταλία είχαν μυστικές επαφές με τον Τούρκο απεσταλμένο του Κεμάλ, που κατέληξαν στην υπογραφή συμφωνιών, οι οποίες

¹⁶⁵ Τριανταφυλλίδης, ό.π., σσ. 67-73.

προέβλεπαν την αποχώρηση των στρατευμάτων από τα εδάφη της Μικράς Ασίας,¹⁶⁶ κάνοντας πλέον σαφή τη φιλοτουρκική στάση τους.¹⁶⁷

Η ελληνική κυβέρνηση, με τη σύμφωνη γνώμη και υποστήριξη των Άγγλων, αποφάσισε τη συνέχιση των επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία, και την κατάληψη των Εσκή Σεχίρ και Αφιών Καραχισάρ, προκειμένου να επιφέρει συντριπτικό πλήγμα στις κεμαλικές δυνάμεις. Με τον τρόπο αυτό θα ενίσχυε με την ενδεχόμενη νίκη τη διεθνή διαπραγματευτική θέση της, έχοντας ως πολιτικό στόχο την ανάσχεση της απόφασης για αναθεώρηση της συνθήκης των Σεβρών, μέσω της δημιουργίας εδαφικών τετελεσμένων.¹⁶⁸ Η έναρξη των επιχειρήσεων είχε αποφασιστεί για τις αρχές Μαρτίου.¹⁶⁹ Μετά το τέλος των επιχειρήσεων του Μαρτίου, τα ελληνικά στρατεύματα υποχρεώθηκαν να επιστρέψουν στις αρχικές θέσεις τους, αφού η αντίσταση των εχθρικών δυνάμεων ήταν ισχυρή.¹⁷⁰

Από τη στιγμή που οι επιχειρήσεις του Μάρτιου δεν τελεσφόρησαν, η Ελλάδα ενίσχυσε τον στρατό της Μικράς Ασίας και με έμψυχο και στρατιωτικό υλικό. Ταυτόχρονα, απέρριψε νέο διάβημα (12/25 Ιουνίου 1921) των Συμμάχων για μεσολάβηση, πιστεύοντας ότι έτσι χανόταν χρόνος, που θα απόβαινε υπέρ της Τουρκίας.¹⁷¹ Παράλληλα, η Ρωσία, με

¹⁶⁶ Τούντα-Φεργάδη, *ό.π.*, σ. 169.

¹⁶⁷ Η Γαλλία μετά τη λήξη των διαπραγματεύσεων υπέγραψε οικονομικές συμφωνίες με την Τουρκία και σε αντάλλαγμα απέσυρε τα στρατεύματά της από την Κιλικία. Αντίστοιχα έπραξε και η Ιταλία αποσύροντας από την Αιτάλεια τον στρατό της, αφού υπέγραψε παράλληλα οικονομικές συμφωνίες. Ο στρατός του Κεμάλ εφοδιάστηκε πλέον και επίσημα με πολεμικό υλικό από τη Γαλλία (Σύμφωνο Franklin-Bouillon, Οκτώβριος 1921), το οποίο περιλάμβανε 10.000 τυφέκια Μάουζερ, 2.000 άλογα και 10 αεροπλάνα με τα ανάλογα ανταλλακτικά, βλ. Ιωάννης Μουρέλος, «Η γαλλοτουρκική προσέγγιση του 1921: Το σύμφωνο Franklin-Bouillon και η εκκένωση της Κιλικίας», *Δελτίο Κέντρου Μικρασιατικών Σπουδών*, τόμ. 4, Κέντρο Μικρασιατικών Σπουδών (έκδ.), Αθήνα 1983, σσ. 257-265. Ο Κεμάλ πλέον προμηθευόταν και αεροπλάνα, τα οποία προωθούνταν στο εσωτερικό, από τα λιμάνια της Αιτάλειας, του Αγά Λιμάν και της Μερσίνας βλ. *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σ. 119.

¹⁶⁸ Διονύσιος Τσιφινιώτης, *Η ελληνική στρατηγική στη Μικρά Ασία 1919-1922, Σύγχρονη ελληνική ιστορία και εξωτερική πολιτική*, Ποιότητα, Αθήνα 2010, σσ. 296-297.

¹⁶⁹ *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σ. 124.

¹⁷⁰ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Η εκστρατεία εις την Μικρά Ασία (1919-1922), Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921*, Αθήνα 1964, σσ. 1-2.

¹⁷¹ Τριανταφυλλίδης, *ό.π.*, σσ. 128-134.

βάση σειρά συμφωνιών ενίσχυσε την Τουρκία, εφοδιάζοντάς την με πολεμικό υλικό.¹⁷² Τα ελληνικά στρατεύματα συνέχισαν την προέλασή τους, καταλαμβάνοντας την Κιουτάχεια, το Εσκί Σεχίρ και κατευθύνθηκαν προς τον Σαγγάριο (10/23 Αυγούστου- 29Αυγ/11 Σεπτεμβρίου), παραμένοντας τελικά στη γραμμή Μαϊάνδρος ποταμός-Αφιόν Καραχισάρ-Εσκί Σεχίρ λόγω των τουρκικών αντεπιθέσεων. Στη θέση αυτή διατηρήθηκαν για έναν σχεδόν χρόνο, μέχρι τον Αύγουστο του επόμενου έτους, που άρχισε η αντεπίθεση των Τούρκων και η υποχώρηση.

Παρά την αποτυχία της Συνδιάσκεψης του Λονδίνου, η Αγγλία και η Γαλλία δεν σταμάτησαν να προσπαθούν να επιλύσουν το θέμα της Εγγύς Ανατολής, η κάθε μία προσβλέποντας στα δικά της οικονομικά οφέλη. Στις 22 Μαρτίου 1922 συνήλθε στο Παρίσι η διάσκεψη των υπουργών Εξωτερικών της Αγγλίας, της Γαλλίας και της Ιταλίας με στόχο την επίλυση του θέματος, προτείνοντας τη σύναψη ανακωχής μεταξύ της Ελλάδας και της Τουρκίας. Η πρόταση, αν και έγινε αποδεκτή από την Ελλάδα, απερρίφθη από την Τουρκία.¹⁷³

Εκτός, όμως, από τις πρωτοβουλίες των Μεγάλων Δυνάμεων, για την ειρήνευση της περιοχής, θα πρέπει να αναφερθούν και οι ενέργειες από ελληνικής πλευράς, λίγο πριν από την γενική επίθεση του Κεμάλ, τον Αύγουστο του 1922. Το υπουργείο Εξωτερικών ανακοίνωσε στους Συμμάχους, στα τέλη Ιουλίου 1922, ότι για να τερματιστεί η εμπόλεμη κατάσταση, η Ελλάδα θα προέβαινε σε κατάληψη της Κωνσταντινούπολης. Οι πολιτικές αντιδράσεις, όμως, ήταν τέτοιες που οι πρωτοβουλίες αυτές παρέμειναν κενό γράμμα.¹⁷⁴ Ταυτόχρονα, χρησιμοποιήθηκε και η στρατηγική των τετελεσμένων, με την διακήρυξη της ίδρυσης «Μικρασιατικού Κράτους»,¹⁷⁵ αρχικά υπό την επικυριαρχία του σουλτάνου, ενώ αργότερα, θα προσαρτάτο στην Ελλάδα, όταν θα το επέτρεπαν οι διεθνείς συνθήκες. Τον επόμενο μήνα εκδηλώθηκε η γενική επίθεση που οδήγησε στην επικράτηση των δυνάμεων του Κεμάλ, με αποτέλεσμα την εκκένωση της Μικράς Ασίας από τον ελληνικό πληθυσμό.

¹⁷² Τον Αύγουστο του 1920 υπογράφηκε ρωσοτουρκική συμφωνία, η οποία αναφερόταν στη συνεργασία των δύο κρατών, που στόχευε στη διάλυση των Αρμενίων του Καυκάσου. Εκτός αυτού παραχωρήθηκε στον Κεμάλ ηθική και υλική βοήθεια, σε όπλα και πολεμοφόδια. Βλ. Τούντα-Φεργάδη, *ό.π.*, σ. 163.

¹⁷³ Τούντα-Φεργάδη, *ό.π.*, σσ. 171-172.

¹⁷⁴ Στο ίδιο, σσ. 173-174.

¹⁷⁵ Τσιριγώτης, *ό.π.*, σ. 234.

3.2 Προσπάθεια για την κατάληψη των Αφίων Καραχισάρ και Εσκή Σεχίρ

Το πρώτο δίμηνο του νέου έτους οι αεροπορικές επιχειρήσεις, αλλά και οι χερσαίες ήταν ελάχιστες, αφού είχαν ανασταλεί ενόψει των πολιτικών διαπραγματεύσεων. Για την εύρυθμη και απρόσκοπτη διεξαγωγή των επιχειρήσεων από την πλευρά της αεροπορίας, έγιναν κάποιες μεταβολές τον Φεβρουάριο του 1921. Πιο συγκεκριμένα το κλιμάκιο του Όρχου Αεροπορίας, οργανώθηκε σε ανεξάρτητη μονάδα, ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί καλύτερα τις ανάγκες των πολεμικών Μοιρών σε εφόδια και υλικά. Ο Αεροπορικός Τομέας Σμύρνης διαλύθηκε, γιατί εκ των πραγμάτων ήταν αδύνατη η λειτουργία του, αφού η μία Μοίρα ήταν στο Καζαμίρ της Σμύρνης και η άλλη στην Προύσα. Οι Μοίρες και ο Όρχος υπήχθησαν πλέον απευθείας στη Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς, απαλλαγμένες πλέον από περιττή γραφειοκρατία και επομένως ήταν σε θέση να δράσουν ανεξάρτητα και πιο άμεσα.¹⁷⁶ Συνολικά, η διάταξη των αεροπορικών δυνάμεων είχε ως εξής: Η Β΄ Μοίρα Αεροπλάνων στο Καζαμίρ βρισκόταν μακριά από το θέατρο των επιχειρήσεων και γι' αυτό ενίσχυσε στις επικείμενες επιχειρήσεις με προσωπικό αλλά και με αεροσκάφη, την Γ΄ Μοίρα που ήταν στην Προύσα. Η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης στο Καζαμίρ ενίσχυσε με προσωπικό την Γ΄ Μοίρα και τα προκεχωρημένα Σμήνη που βρίσκονταν στο Ουσάκ. Η Ναυτική Αεροπορία ήταν υπό την επιχειρησιακή διοίκηση του Α' Σώματος Στρατού.¹⁷⁷

Το επιχειρησιακό σχέδιο προέβλεπε την προέλαση του Α' Σώματος Στρατού από το Ουσάκ προς το Αφίον Καραχισάρ, υποστηριζόμενο από τη Ναυτική Αεροπορία με τα προκεχωρημένα Σμήνη. Το Γ' Σώμα θα προέλανε ταυτόχρονα από την Προύσα προς το Εσκή Σεχίρ, με όλες τις υπαγόμενες σε αυτό μονάδες, συμπεριλαμβανόμενης και της Στρατιωτικής Αεροπορίας.¹⁷⁸ Αξίζει να σημειωθεί ότι οι χερσαίες δυνάμεις απείχαν μεταξύ τους σε ευθεία γραμμή σχεδόν 200 χιλιόμετρα.

Πριν την έναρξη των επιχειρήσεων, που είχε καθοριστεί για τις 10 Μαρτίου, η Αεροπορία ήδη είχε ξεκινήσει το έργο της με αναγνωριστικές πτήσεις, ώστε να συμπληρωθεί ο επιτελικός χάρτης του στρατηγείου. Σε μία πτήση, μάλιστα, στις 18 Φεβρουαρίου, το αεροσκάφος μετά την ολοκλήρωση της αποστολής, έριξε και

¹⁷⁶ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π., τόμ. Β', σ. 63.

¹⁷⁷ Στο ίδιο, σ. 64.

¹⁷⁸ Αρχείο ΔΙΣ/Φ. 2988/Ζ/1, παρατίθεται στο *Επιθετικά επιχειρήσεις Δεκεμβρίου 1920-Μαρτίου 1921*, σσ. 337-338.

προκηρύξεις, γεγονός που πλέον δεν ήταν ασυνήθιστο, ενώ έγινε και συλλογή πληροφοριών με λεπτομέρειες για τα οχυρωματικά έργα, τις γέφυρες και το οδικό δίκτυο και γενικά τις εχθρικές υποδομές.¹⁷⁹

Στις 10 Μαρτίου ξεκίνησαν την πορεία τους τα πεζοπόρα τμήματα, αλλά και η δράση της Αεροπορίας. Με συνεχείς πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας συνέλλεγαν πληροφορίες τις οποίες μεταβίβαζαν με τη μέθοδο της ρίψης φακέλων στις Μονάδες, όταν έφταναν από πάνω τους, γνωρίζοντάς τους άμεσα την κατάσταση των εχθρικών δυνάμεων. Στις 11 Μαρτίου η Γ΄ Μοίρα Αεροπλάνων, εκτός των αποστολών τακτικής αναγνώρισης, είχε και εντολή από το Γ΄ Σώμα Στρατού να βομβαρδίσει και τη σιδηροδρομικής γέφυρας του Αλπίκιοϊ, ανατολικά από το Εσκή Σεχίρ. Το πλήρωμα δεν εκτέλεσε τον βομβαρδισμό, αφενός γιατί η απόσταση μεταξύ αεροδρομίου και στόχου ήταν μεγάλη, ώστε να μην είναι σίγουρο αν θα ήταν εφικτή η επιστροφή τους στη βάση και αφετέρου, διότι αυτό ήταν ανέφικτο με τα δεδομένα της εποχής.¹⁸⁰

Όπως φάνηκε, όμως, το Γ΄ Σώμα Στρατού αλλά και γενικότερα ο στρατός είχε παντελή άγνοια των δυνατοτήτων των αεροσκαφών της εποχής, αφού όχι μόνο διέταξε μια τέτοια

¹⁷⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 65.

¹⁸⁰ Στο ίδιο, σ. 71. Για να είναι εφικτή η καταστροφή ενός στόχου, έχει αναπτυχθεί ένας ολόκληρος εξειδικευμένος τομέας σήμερα, η τρωτότητα στόχων. Για την στοχοποίηση και καταστροφή ενός στόχου απαιτείται εκτεταμένη μελέτη, με εξειδικευμένα προγράμματα, για να επιλεγεί ο κατάλληλος οπλισμός και το επιθυμητό σημείο σκόπευσης, ώστε να επέλθει το επιθυμητό αποτέλεσμα. Για παράδειγμα, αν μια βόμβα γενικής χρήσης 1000lbs (περίπου 500 κιλά) πέσει επάνω σε ασφάλτινο διάδρομο προσγείωσης από το σωστό ύψος και με τη σωστή ταχύτητα και γωνία, μπορεί να δημιουργήσει ένα κρατήρα δύο μέτρων. Αν δεν πέσει με την σωστή γωνία, όχι απλά δεν θα κάνει την ίδια ζημιά, αλλά μπορεί να αναπηδήσει και να μην εκραγεί καθόλου (φαινόμενο ricochet). Αν αναλογιστούμε ότι εκείνη την εποχή οι περισσότερες βόμβες ρίχνονταν με το χέρι (εκτός από μερικά αεροσκάφη που είχαν κατάλληλους φορείς) και ζύγιζαν από μερικά κιλά μέχρι 60 κιλά η μεγαλύτερη, χωρίς τα σύγχρονα και εξελιγμένα συστήματα σκόπευσης, γίνεται κατανοητό ότι πράγματι ήταν αδύνατο όχι μόνο να καταστραφεί μια γέφυρα, αλλά και το να πέσει μία βόμβα επάνω της θα ήταν απλά θέμα τύχης. Προς επίρρωση των λεγομένων, χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εκατόν εξήντα πέντε μέτρων μήκους και δεκαεφτά μέτρων πλάτους γέφυρα Thanh Hoa στο Βιετνάμ. Στις 3 Απριλίου 1965, τριάντα αμερικάνικα αεροσκάφη F-104 βομβάρδισαν την γέφυρα με εκατόν είκοσι βόμβες βάρους 750lbs (340 κιλά) η κάθε μία. Τα αποτελέσματα ήταν μηδαμινά. Την επόμενη ημέρα, άλλα σαράντα οκτώ F-105 έπληξαν την γέφυρα με τριακόσιες ίδιες βόμβες, προκαλώντας σοβαρές ζημιές αυτή τη φορά, αλλά όχι την πλήρη καταστροφή της, βλ. Walter Boyne, "Breaking the Dragon's Jaw", *Air Force Magazine*, 94/4 (Αρλιγκτον Αύγουστος 2011), 58-59.

αποστολή αλλά την επόμενη ημέρα, διέταξε για δεύτερη φορά να πραγματοποιηθεί η ίδια αποστολή. Το πρόβλημα θα λυνόταν αργότερα, με την τοποθέτηση Αξιοματικού Αεροπόρου ως συνδέσμου στο Επιτελείο.

Την επομένη ημέρα ο Διοικητής της Γ' Μοίρας, Πέτρος Οικονομάκος με παρατηρητή τον Ανθυπολοχαγό Γεώργιο Ξηρό, κατά τη διάρκεια πτήσης, εντόπισαν εχθρικό αεροσκάφος, το οποίο κατεδίωξαν και ανάγκασαν να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο του Εσκή Σεχίρ. Ο Οικονομάκος αναφέρει στο ατομικό του βιβλίο πτήσεων:

«12/3/21 BP 3564. Παρατηρητής Ξηρός Γ. Ανθ/γος Πυρ/κου. Ανώτερον ύψος 2500μ. Διάρκεια πτήσεως 3.30'. Παρατηρήσεις: Αναγνώρισες Μποζ-Εγιούκ-Εσκή Σεχίρ, Μπιλετζίκ, Λέφκε, Γκείβε, Νίκαιαν. Βομβαρδισμός και πολυβολισμός Τούρκικου αεροδρομίου εξ ύψους 800μ. Καταδιωκτικών αεροπλάνων απογειωθέν ηναγκάσαμεν δια του πολυβόλου να προσγειωθή».¹⁸¹

Το αεροπλάνο ήταν εφοδιασμένο με οκτώ βόμβες των οκτώ κιλών και τα πολυβόλα του παρατηρητή. Αφού είχε γίνει ρίψη των τεσσάρων βομβών στο αεροδρόμιο του Εσκή Σεχίρ και καθώς ετοιμάζονταν για τη ρίψη της επόμενης αναφέρει:

«Ο υποφαινόμενος (Π. Οικονομάκος) αντελήφθη εχθρικών διώξεως απογειούμενον εκ του αεροδρομίου. Ειδοποίησα αμέσως τον Παρατηρητή μου και του συνέστησα να το αφήσει να μας πλησιάσει, με την ελπίδα να έχωμεν θετικών τι αποτέλεσμα και να καταρρίψωμεν ούτω τελείως το ηθικόν της Τουρκικής Αεροπορίας.¹⁸² Εναπόθεσεν ούτος την βόμβαν εντός του σκάφους και ητοίμασε τα πολυβόλα του, παρά δε την σύστασίν μου, έκαμε έναρξιν πυρός όταν το εχθρικό αεροπλάνον διήρχετο προς την ιδίαν κατεύθυνσιν, κάτωθεν υμών περί τα 300μ. Εν πάση περιπτώσει με τας πρώτας ριπάς των πολυβόλων του Παρατηρητού, ο Τούρκος αεροπόρος έσπευσε να προσγειωθή και να παραμείνη εις το μέσον του αεροδρομίου, μέχρι της αποχωρήσεώς μας, χωρίς ούτε ο ίδιος ν' αποβιβάσθῃ, καίτοι ε πολυβολήθη σφοδρώς επί του εδάφους».¹⁸³

¹⁸¹ Οικονομάκος, ό.π., σ. 58.

¹⁸² Η επίπτωση στο ηθικό των Τούρκων πιλότων σίγουρα θα ήταν μεγάλη, αφού ήταν πιο άπειροι από τους Έλληνες καθώς ήταν από τις πρώτες αποστολές που αναλάμβαναν και οι εμφανίσεις τουρκικών αεροπλάνων ήταν σπάνιες.

¹⁸³ Οικονομάκος, ό.π., σ. 59.

Τελικά ο Τούρκος αεροπόρος τραυματίστηκε θανάσιμα, όπως πληροφορήθηκε το ελληνικό πλήρωμα μετά την κατάληψη της πόλης του Εσκή Σεχίρ.¹⁸⁴ Ο ίδιος παρατηρητής (Ξηρός Γ.) τη μεθεπόμενη, για να πληροφορήσει το Γ' Σώμα Στρατού για την κατάσταση τόσο των ελληνικών τμημάτων, όσο και των αντιμαχόμενων αυτών, χρησιμοποίησε αντί σφραγισμένου φακέλου, τον γεμιστήρα από τα πολυβόλα του αεροπλάνου, αφού οι φάκελοι είχαν παρασυρθεί λόγω των ισχυρών ανέμων.¹⁸⁵ Το γεγονός αυτό αποδεικνύει όχι μόνο την εφευρετικότητα αλλά και την επιθυμία για την εκπλήρωση της ανατεθείσας αποστολής.

Οι πτήσεις της Γ' Μοίρας συνεχίστηκαν με αμείωτο ρυθμό, τα ίδια αεροσκάφη απογειώνονταν δύο και τρεις φορές την ημέρα για την κάλυψη των επιχειρησιακών απαιτήσεων. Την επόμενη ημέρα (15 Μαρτίου 1921) η αναφορά του παρατηρητή, Υπολοχαγού Δημήτρη Παπαναστασίου, αφού αρχικά περιγράφει με λεπτομέρεια την κατάσταση της 7ης και 3ης Μεραρχίας αναφέρει:

«Ωραν 14.00 τμήματα Χ Μεραρχίας ευρίσκονται εν χλμ. νοτίως χωρίου Ντουζ Νταγ. Προκεκαλυμμένα και εις ουχί καλώς δεσπόζουσιν θέσιν ως προς τας θέσεις των ημετέρων κατέχονται αραιώς υπό του εχθρού. Ούτως έναντι της Μεραρχίας ταύτης, ουδεμία δράσις κατά την ώραν της παρατηρήσεως, δυνάμεις δε εχθρικήι έναντι μικρότεροι των δύο ταγμάτων. [...] Η διάρκεια της πτήσεως δεν μοι επιτρέπει να παραμείνω προς παρακολούθησιν της κρίσιμου στιγμής περί του αποτελέσματος της μάχης. Εις Μπαζαρτζίκ Σταθμόν Διοικήσεως Γ' Σ.Σ. ερρίφθη ερματισμένος φάκελλος περιέχων σχεδόν εκτενός τα ανωτέρω. Εν αυτώ μοι επιβάλλετο να αναφέρω την γνώμην ότι επιβάλλεται άμεσος εξόρμησις της Χ Μεραρχίας. Ο φάκελλος ελήφθη».¹⁸⁶

Ένα χαρακτηριστικό ακόμα παράδειγμα του πόσο πολύτιμη ήταν η συμβολή της αεροπορίας. Η Διοίκηση του Γ' Σ.Σ. ήταν σε θέση να γνωρίζει άμεσα σχεδόν την κατάσταση του μετώπου και να πάρει αποφάσεις για την εξέλιξη και σχεδίαση των επιχειρήσεων της επόμενης ημέρας. Τις επόμενες ημέρες συνεχίστηκε το πτητικό έργο της

¹⁸⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 74.

¹⁸⁵ Στο ίδιο, σ. 76.

¹⁸⁶ Στο ίδιο, σ. 78.

Μοίρας, η οποία ενισχύθηκε με δύο αεροσκάφη τύπου Airco de Havilland D.H. 9 από τη Ναυτική Αεροπορία και τους χειριστές τους, Σημαιοφόρο Φράγκου και Ανθυποπλοίαρχους Δέσποτα και Μοσχοβίνο.¹⁸⁷

Το Γ' Σ. Σ. συνάντησε ισχυρή αντίσταση και μετά από αιματηρό αγώνα αναγκάστηκε να συμπτυχτεί στις αρχικές θέσεις του, στην περιοχή της Προύσας.¹⁸⁸ Καθ' όλη τη διάρκεια της υποχώρησης, τα αεροσκάφη της Γ' Μοίρας παρακολουθούσαν τα εχθρικά στρατεύματα, που οργανώνονταν αμυντικά. Με την επιστροφή στην Προύσα των ελληνικών στρατευμάτων στα τέλη Μαρτίου, τελείωσε και το επιχειρησιακό έργο της Μοίρας και τα αεροσκάφη με το προσωπικό που είχαν σταλεί προς ενίσχυση, επέστρεψαν στις μονάδες τους.

Η πορεία του Α' Σώματος Στρατού από το Ουσάκ προς το Αφιόν Καραχισάρ ξεκίνησε ταυτόχρονα με αυτήν του Γ' Σ.Σ., υπό το άγρυπνο μάτι της Ναυτικής Αεροπορίας. Από την πρώτη ημέρα της εξόρμησης (10 Μαρτίου), ξεκίνησαν οι πτήσεις τακτικής αναγνώρισης και βομβαρδισμού. Αν και η συμβολή της Ναυτικής Αεροπορίας ήταν εξίσου σημαντική, δυστυχώς δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία για τη συγκεκριμένη περίοδο. Αξίζει να αναφερθεί η πτήση των Σημαιοφόρων Θεόφιλου Χαλκωματά και Κωνσταντίνου Τσιριγώτη στις 14 Μαρτίου 1921. Κατά τη διάρκεια της αναγνώρισης διαπίστωσαν την άτακτη υποχώρηση του εχθρού προς την πεδιάδα του Αφιόν Καραχισάρ και στράφηκαν εναντίον τους με τα πολυβόλα, επισπεύδοντας τη φυγή τους, παρά την προσπάθεια των έφιπων αξιωματικών να συγκρατήσουν τα τμήματά τους. Στη συνέχεια μεταβίβασαν τις πληροφορίες στη διοίκηση του Α' Σ. Σ.¹⁸⁹ Δύο ημέρες αργότερα, επιστρέφοντας στο αεροδρόμιο το αεροσκάφος των Σημαιοφόρων Γεράρδου και Τσιριγώτη, παρουσίασε μηχανική βλάβη, με αποτέλεσμα την εκτέλεση αναγκαστικής προσγείωσης κοντά στο χωριό Μπασκισμέ, δίπλα από τη σιδηροδρομική γραμμή. Οι κάτοικοι του χωριού, μόλις αντελήφθησαν το γεγονός, επιτέθηκαν στο πλήρωμα με «αξίνες και ρόπαλα» και προκειμένου το πλήρωμα να αμυνθεί, χρησιμοποίησε το πολυβόλο του αεροσκάφους. Αφού συνέλαβαν όμηρο έναν χωρικό, για να εξασφαλίσουν τη φύλαξη του αεροσκάφους, συνέχισαν πεζή προς το Αφιόν Καραχισάρ, όπου και έφτασαν την επομένη το μεσημέρι.¹⁹⁰

¹⁸⁷ Στο ίδιο, σ. 87.

¹⁸⁸ Οι απώλειες του Γ' Σώματος Στρατού ανήλθαν σε 55 αξιωματικούς και 652 οπλίτες νεκρούς και πολλούς περισσότερους τραυματίες. βλ. *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σ. 152.

¹⁸⁹ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 140.

¹⁹⁰ Στο ίδιο, σ. 140.

Για την καλύτερη υποστήριξη των επιχειρήσεων αποφασίστηκε να προσγειωθούν δύο αεροσκάφη έξω από το Αφιόν Καραχισάρ, σε ομαλή έκταση που μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως προσωρινό πεδίο αποπροσγειώσεων. Το πρώτο προσγειώθηκε στις 17 Μαρτίου και το δεύτερο την επόμενη ημέρα και έτσι πλέον μπορούσαν να έχουν μεγαλύτερη διάρκεια πτήσης κοντά στη γραμμή μάχης. Τα δύο αυτά αεροσκάφη εκτέλεσαν καθημερινές πτήσεις από εκεί, μέχρι τις 23 Μαρτίου, οπότε και επέστρεψαν πίσω στο Ουσάκ, αφού η παραμονή τους εκεί ήταν πλέον άσκοπη, καθώς το Α΄ Σώμα Στρατού εγκατέλειπε την πόλη λόγω της τροπής που είχαν πάρει οι επιχειρήσεις του Γ΄ Σώματος Στρατού. Οι πτήσεις της Ναυτικής Αεροπορίας συνεχίστηκαν σε καθημερινή βάση από το αεροδρόμιο του Ουσάκ, μέχρι τα τέλη Μαρτίου, υποστηρίζοντας το Α΄ Σ. Σ. κατά την υποχώρησή του στις αρχικές θέσεις του.¹⁹¹

Η προσπάθεια του ελληνικού στρατού για την κατάληψη των Αφιόν Καραχισάρ και Εσκί Σεχίρ τον Μάρτιο του 1921 ήταν η πρώτη μεγάλη αποτυχία από την απόβασή του στη Σμύρνη το 1919. Πλέον, άρχισε να διαφαίνεται ότι ο κεμαλικός στρατός ενισχυόταν διαρκώς και οργανωνόταν καλύτερα. Το ίδιο έκανε και η αντίπαλη αεροπορία, αφού για πρώτη φορά έκαναν, έστω δευλά, τις εμφανίσεις του τα εχθρικά αεροπλάνα. Συνολικά, η χείρα βοήθειάς που έτεινε σύσσωμη η Αεροπορία στην Στρατιά Σμύρνης ήταν σημαντικός παράγοντας όχι τόσο για την έκβαση των μαχών, χωρίς να μειώνεται η σημασία των βομβαρδισμών από αέρος, αλλά περισσότερο για τη γνώση από πλευράς στρατηγείου, της πραγματικής κατάστασης στο πεδίο της μάχης των ελληνικών τμημάτων αλλά και των εχθρικών.

Αρνητικός παράγοντας για την αεροπορία σίγουρα υπήρξε η μεγάλη απόσταση των αεροδρομίων από το μέτωπο. Ο χρόνος που απαιτούταν για να διανύσει την απόσταση αυτή, με τα δεδομένα των ταχυτήτων των αεροπλάνων εκείνης της εποχής, ήταν πάνω από 45 λεπτά περίπου. Αν προστεθεί σε αυτόν το χρόνο, άλλος τόσος για την επιστροφή τους, ο χρόνος παραμονής πάνω από το μέτωπο μειωνόταν δραστικά. Στον χρόνο αυτόν τα πληρώματα έπρεπε να εκτελέσουν εκτός από την τακτική αναγνώριση και βομβαρδισμό/πολυβολισμό, αφού οι αποστολές τους ήταν πολλαπλού ρόλου. Επίσης, οι αναγνωρίσεις κάλυπταν όλο το φάσμα του μετώπου. Τα αποτελέσματα θα ήταν σίγουρα καλύτερα, αν κάθε πτήση ήταν διατεταγμένη με μία αποστολή. Δηλαδή, αν κάθε ένα αεροσκάφος έπρεπε να παρακολουθεί τις κινήσεις μιας συγκεκριμένης στρατιωτικής

¹⁹¹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., τόμ. Β΄, σσ. 91-92.

μονάδας, και όχι κάθε αεροσκάφος που απογειώνεται να αναλώνεται σε πολύωρες αναγνωρίσεις που μετά από λίγο θα έκανε πάλι ένα δεύτερο αεροπλάνο. Όλα αυτά θα μπορούσαν να είχαν λυθεί, αν το επιτελείο είχε κατανοήσει τις πραγματικές δυνατότητες των αεροσκαφών και τον ενδεδειγμένο τρόπο δράσης της Αεροπορίας. Αργότερα, με τη χρησιμοποίηση αξιωματικού Αεροπόρου, ως συνδέσμου στο Επιτελείο, οι παραπάνω περιορισμοί θα απαλείφονταν.

3.3 Η κατάσταση μέχρι τις επιχειρήσεις του Ιουλίου 1921

Οι στρατιωτικές επιχειρήσεις του Μαρτίου δεν είχαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Ο ελληνικός στρατός που μέχρι τότε προήλυνε σχεδόν χωρίς αντίσταση, για πρώτη φορά δοκίμασε την ισχυρή αντίσταση του κεμαλικού στρατού. Η ήττα αυτή είχε και αντίκτυπο και στις διπλωματικές σχέσεις της Ελλάδας, αφού πλέον η διεθνής θέση της αποδυναμωνόταν, ενώ αντίθετα η Τουρκία ενδυναμωνόταν,¹⁹² έχοντας την διπλωματική υποστήριξη Γάλλων, Ιταλών αλλά και Ρώσων. Λόγω της τροπής που είχαν πάρει τα πράγματα, αποφασίστηκε η συνέχιση των στρατιωτικών προσπαθειών, ώστε να διασφαλιστεί η επιτυχία του προσδιορισμένου στρατιωτικού σκοπού, που δεν ήταν άλλος από τη συντριβή των κεμαλικών δυνάμεων.¹⁹³

Στις 15 Απριλίου 1921, ο πρωθυπουργός Δημήτριος Γούναρης¹⁹⁴ και ο υπουργός Στρατιωτικών Νικόλαος Θεοτόκης έφτασαν στη Σμύρνη και ενημερώθηκαν για την κατάσταση των μαχόμενων τμημάτων. Στις 30 Μαΐου έφτασε και ο βασιλιάς Κωνσταντίνος, αναλαμβάνοντας την αρχιστρατηγία και αυθημερόν συγκάλεσε στρατιωτικό συμβούλιο.¹⁹⁵ Με πρωτοβουλία του Άγγλου υπουργού Εξωτερικών,¹⁹⁶ οι Σύμμαχοι επέδωσαν στις 8 Ιουνίου στην ελληνική κυβέρνηση νέα διακοίνωση, προθυμοποιούμενοι να αναλάβουν για άλλη μια φορά διαμεσολαβητικό ρόλο για την

¹⁹² Τσιριγώτης, ό.π., σσ. 300-301.

¹⁹³ Στο ίδιο, σ. 302.

¹⁹⁴ Ανέλαβε στις 26 Μαρτίου, μετά την παραίτηση του Ν. Καλογερόπουλου, κήρυξε στρατιωτικό νόμο και επιστράτευσε πέντε κλάσεις εφέδρων.

¹⁹⁵ Τριανταφυλλίδης, ό.π., σσ. 111-117.

¹⁹⁶ Στο ίδιο, σσ. 118.

επίτευξη ειρήνης. Η ελληνική κυβέρνηση, θεωρώντας κάθε αναβολή των επιχειρήσεων επιζήμια, απάντησε μετά από πέντε ημέρες αρνητικά.¹⁹⁷

Ο ελληνικός στρατός στη Μικρά Ασία, ήταν χωρισμένος σε δύο ομάδες: Η βόρεια Ομάδα Μεραρχιών που βρισκόταν κοντά και ανατολικά από την Προύσα και η νότια Ομάδα στην περιοχή του Ουσάκ. Επίσης, υπήρχε στη Νικομήδεια η 11η Μεραρχία, καθώς και δυνάμεις για την ασφάλεια των δυτικότερων περιοχών. Σύμφωνα με το σχέδιο επιχειρήσεων που είχε επιλεγεί, θα γινόταν κυκλωτική προσπάθεια του εχθρού πλευρικά, ενώ θα δεχόταν και κατά μέτωπο επίθεση από το Β' Σώμα Στρατού και ένα μεικτό απόσπασμα από την 9η Μεραρχία.¹⁹⁸

Η προετοιμασία της όλης επιχειρήσεως ξεκίνησε με γρήγορους ρυθμούς. Με την επιστράτευση, στο έμπνυχο δυναμικό προστέθηκαν άλλοι 58.000 περίπου άνδρες και 12.000 Έλληνες της Μικράς Ασίας.¹⁹⁹ Η συνολική μάχιμη δύναμη της Στρατιάς Μικράς Ασίας πριν την έναρξη των επιχειρήσεων ανερχόταν σε 6.159 αξιωματικούς και 193.994 οπλίτες, απέναντι σε 7.370 ιππείς, 79.630 πεζούς και 8.750 άτακτους των κεμαλικών δυνάμεων. Στην παραπάνω δύναμη θα πρέπει να προστεθούν και άλλοι 14.000 πεζοί και 1.200 ιππείς που μπορούσαν να μεταφερθούν από τα παράλια του Εύξεινου Πόντου για ενίσχυση. Ταυτόχρονα με την ενίσχυση από τους εφέδρους, έγινε και προσπάθεια για τον ανεφοδιασμό με το απαραίτητο πολεμικό υλικό. Παρελήφθησαν όπλα, πολυβόλα και πυρομαχικά, αυτοκίνητα και άλλα υλικά.²⁰⁰

Έτσι, πριν την έναρξη των επιχειρήσεων η Στρατιά Μικράς Ασίας συγκροτούνταν από δύο τμήματα: α) Το νότιο Τμήμα περιλάμβανε το Α' Σ.Σ., το Β' Σ.Σ., το νότιο Συγκρότημα Μεραρχιών και το Μεικτό Απόσπασμα της 9ης Μεραρχίας, β) Το βόρειο Τμήμα Στρατιάς αποτελούταν από το Γ' Σ.Σ., το βόρειο Συγκρότημα Μεραρχιών και δύο Μοίρες Πυροβολικού.²⁰¹ Οι αεροπορικές δυνάμεις ήταν κατανεμημένες ως εξής: Η Β', η Δ' Μοίρα και το Ναυτικό Αεροπορικό Σμήνος στο νότιο Τμήμα, ενώ η Γ' Μοίρα στο βόρειο.²⁰²

¹⁹⁷ Κωνσταντίνος Παπαρηγόπουλος, *Ιστορία του ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΣΤ', Ελευθερουδάκης, Αθήνα, σ. 313.

¹⁹⁸ *Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921*, σσ. 40-41.

¹⁹⁹ *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σ. 182.

²⁰⁰ Στο ίδιο, σσ. 182-189.

²⁰¹ *Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921*, σσ. 38-39.

²⁰² Αρχείο ΔΙΣ/Φ.298/Ζ/σ. 29. Παρατίθεται στο *Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921*, σσ. 351-354.

3.4 Η οργάνωση της Αεροπορίας μέχρι τις επιχειρήσεις του Ιουλίου 1921

Στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης του στρατού, έγιναν και ορισμένες μεταβολές στην Αεροπορία. Ιδρύθηκε η Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας στην έδρα της Στρατιάς Μικράς Ασίας και πλέον αυτή ήταν η προϊστάμενη αρχή των δυνάμεων της αεροπορίας στη Μικρά Ασία. Το κλιμάκιο του Όρχου Αεροπορίας μετονομάστηκε σε Όρχο Αεροπορίας Στρατιάς Μικράς Ασίας και όντας ως ανεξάρτητη μονάδα μπορούσε να προμηθεύεται υλικά για την τεχνική και υλική υποστήριξη των πολεμικών Μοιρών, χωρίς τη μεσολάβηση του Όρχου Θεσσαλονίκης, ο οποίος με τη σειρά του συνέχιζε το έργο παρέχοντας σημαντικές ποσότητες επισκευασμένων υλικών.²⁰³

Από πλευράς υπουργείου Στρατιωτικών και Αεροπορικού Σώματος, εκδόθηκαν διαταγές με κανόνες πτήσεων, προάγοντας την ασφάλεια των πτήσεων για την αποφυγή αεροπορικών ατυχημάτων.²⁰⁴ Οι πολεμικές Μοίρες οργάνωσαν φωτογραφικά τμήματα με εκπαιδευμένους παρατηρητές στη φωτογραφία και πραγματοποίησαν ασκήσεις συνεργασίας με μονάδες του Πυροβολικού για τον κανονισμό βολών. Επίσης τοποθετήθηκαν για πρώτη φορά ασύρματοι σε μερικά αεροπλάνα, γεγονός που έκανε πια πιο εύκολη τη συνεργασία με τα επίγεια τμήματα.²⁰⁵

Η Α΄ Μοίρα συνέχιζε να παραμένει αδρανής στη Θράκη, ενισχύοντας τις Μοίρες στη Μικρά Ασία. Η Β΄ Μοίρα, που κατά τις επιχειρήσεις του Μαρτίου παρέμεινε και αυτή χωρίς πτητική δραστηριότητα στο αεροδρόμιο του Καζαμίρ στη Σμύρνη, με τη νέα διάταξη μάχης του στρατού μεταστάθμευσε στο Ουσάκ στις 5 Απριλίου και τέθηκε υπό τις υπηρεσίες του νότιου Συγκροτήματος Μεραρχιών. Σταδιακά έφτασαν στο Ουσάκ τα αεροπλάνα της Μοίρας (έξι Breguet και δύο Spad). Διοικητής της Μοίρας ανέλαβε ο Λοχαγός Βασίλειος Τσαρπαλής και τους επόμενους δύο μήνες ενισχύθηκε σταδιακά με ιπτάμενους και παρατηρητές, με τελευταίο να εντάσσεται στη δύναμη τον παρατηρητή Ανθυπολοχαγό Νικόλαο Δέα.²⁰⁶

Η Γ΄ Μοίρα που έδρευε στην Προύσα, παρέμεινε στη θέση της. Στη δύναμή της είχε ενταγμένα έξι αεροσκάφη Breguet, ένα Spad, ένα Nieuport και σε αυτά προστέθηκαν τον

²⁰³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π., τόμ. Β΄, σ. 97.

²⁰⁴ Απαγορεύονταν αυστηρά οι επιδεικτικοί ελιγμοί σε χαμηλό ύψος και επιτρέπονταν οι ελιγμοί κάτω από τα 600μ. μόνο σε έμπειρους χειριστές και σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις.

²⁰⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., τόμ. Β΄, σ. 98.

²⁰⁶ Στο ίδιο, σσ. 98-99.

Ιούλιο άλλα πέντε Breguet προερχόμενα από τη Θεσσαλονίκη. Διοικητής της Μοίρας ανέλαβε ο Λοχαγός Θωμάς Τσολάκος, που αντικατέστησε τον Λοχαγό Οικονομάκο, λόγω μετάθεσης του δεύτερου στο υπουργείο Στρατιωτικών.²⁰⁷

Τέλος η Δ' Μοίρα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, δημιουργήθηκε στις 1 Μαΐου 1921, στο αεροδρόμιο της Μίκρας στη Θεσσαλονίκη. Αρχικά διέθετε τέσσερα αεροσκάφη Breguet και δύο A.R., ενώ με την άφιξη της Μοίρας στη Μικρά Ασία θα αποκτούσε άλλα δύο αεροσκάφη. Διοικητής ανέλαβε ο Λοχαγός Γεώργιος Λεμπέσης και στις 10 Μαΐου τα αεροπλάνα της Μοίρας έφτασαν μέσω Αλεξανδρούπολης, στο αεροδρόμιο Καζαμίρ της Σμύρνης. Το υπόλοιπο προσωπικό, μαζί με τα απαραίτητα υλικά μεταφέρθηκαν ακτοπλοϊκώς. Κατά την απογείωση από το αεροδρόμιο της Μίκρας, η Μοίρα είχε και το πρώτο θανατηφόρο ατύχημα, με ένα αεροπλάνο A.R, το οποίο λόγω μηχανικής βλάβης κατέπεσε αμέσως μετά την απογείωση, παρασύροντας στο θάνατο το διμελές πλήρωμα. Η Μοίρα τελικά ενισχύθηκε με επτά αεροπλάνα, τρία Breguet, τρία Spad και ένα Gaudron G-3. Τελικά η Μοίρα μεταστάθμευσε στο Ουσάκ, που βρισκόταν ήδη και η Β' Μοίρα. Κατά τη μετάβαση από το Καζαμίρ στο Ουσάκ, ο Διοικητής της Μοίρας έχασε τον προσανατολισμό του, λόγω των άσχημων καιρικών συνθηκών, και προσγειώθηκε σε εχθρικό έδαφος. Πιάστηκε αιχμάλωτος μαζί με το Λοχία Λεκάκο, που επέβαινε στο αεροπλάνο και κλείστηκαν στις φυλακές της Καισάρειας. Ο Λεκάκος πέθανε λόγω κακουχιών, ενώ ο Λεμπέσης, μετά την ανακωχή, αφέθηκε ελεύθερος.²⁰⁸

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί, ότι εκτός από τις αεροπορικές μονάδες που εκείνη τη στιγμή ήταν στο μέτωπο της Μικράς Ασίας υπήρχε το Αεροπορικό Σώμα στη Θεσσαλονίκη, το Κέντρο Εκπαιδύσεως στο Σέδες, ο Όρχος Αεροπορίας στη Θεσσαλονίκη επίσης, και τέλος Τμήμα Αεροπορίας στο υπουργείο Στρατιωτικών.

Η κατάσταση και η οργάνωση της Ναυτικής Αεροπορίας έμεινε αμετάβλητη. Η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα παρέμενε στη Σμύρνη, υπαγόμενη απευθείας στο υπουργείο Ναυτικών και για τις ανάγκες των επιχειρήσεων απέστειλε δύο Προκεχωρημένα Σμήνη στο Ουσάκ, μαζί με τις Β' και Δ' Μοίρες της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Επίσης, υπήρχε και ο Ναυτικός Όρχος Αεροπορίας, στο Χαλκά Μπουνάρ. Διοικητής της ΝΑΜΣ ήταν ο Πλωτάρχης Μπούφης.²⁰⁹

²⁰⁷ Στο ίδιο, σσ. 98-99.

²⁰⁸ Στο ίδιο, σσ. 99-100.

²⁰⁹ Στο ίδιο, σ. 102.

3.5 Αεροπορική δραστηριότητα μέχρι την έναρξη των επιχειρήσεων

Μετά το πέρας των επιχειρήσεων του Μαρτίου και ενόψει αυτών του Ιουλίου 1921, η Αεροπορία συνέχισε την πτητική δραστηριότητά της, με κύριο αντικειμενικό σκοπό τη συλλογή πληροφοριών, μέσω των πτήσεων αναγνώρισης και φωτογράφισης, για την αποκρυστάλλωση της εικόνας της κατάστασης του αντιπάλου. Με συνεχείς πτήσεις η Αεροπορία, Στρατού και Ναυτικού, φωτογράφησε και αναγνώρισε με τη μέγιστη δυνατή λεπτομέρεια, τις εχθρικές θέσεις, συμπληρώνοντας τους επιτελικούς χάρτες της Στρατιάς Μικράς Ασίας, έργο σημαντικό που αναγνωρίστηκε και από την Στρατιά:

«Δια καθημερινών σχεδόν πτήσεων Ελληνικών αεροπλάνων παρατηρήσεως, ελαμβάνοντο παρά τούτων φωτογραφίαι των εκτελούμενων αμυντικών έργων. Αι φωτογραφίαι ήσαν λίαν σαφείς, διότι ουδεμία προσπάθεια παραλλαγής είχε καταβληθεί παρά των Τούρκων. Αι προσπάθειαι των Ελλήνων αεροπόρων και τα επιτευχθέντα παρά τούτων αποτελέσματα ήσαν τόσο επιτυχή, ώστε το Επιτελείον της Στρατιάς και τα Επιτελεία των Σωμάτων Στρατού είχαν σαφή και πλήρη εικόνα της εκτάσεως των έργων και της ισχύος αυτών».²¹⁰

Η Β' Μοίρα, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, εγκαταστάθηκε στο Ουσάκ από το Καζαμίρ. Από εκεί, από τις 19 Απριλίου και αδιάλειπτα μέχρι την έναρξη των επιχειρήσεων πραγματοποίησε πτήσεις τακτικής αναγνώρισης, φωτογραφίζοντας τις εχθρικές θέσεις, ενώ ταυτόχρονα εκτελούσε και πτήσεις περιπολίας. Στις 7 Μαΐου, εχθρικό αεροπλάνο έφτασε πάνω από το αεροδρόμιο της Μοίρας και αμέσως διατάχθηκε να απογειωθεί ένα ελληνικό για να το καταδιώξει, όμως, το εχθρικό αεροπλάνο στο μεταξύ είχε διαφύγει.²¹¹ Μερικές μέρες αργότερα (13 Μαΐου) η Μοίρα είχε εντολές να εκτελέσει αναγνώριση των ορεινών διαβάσεων του όρους Κιζίλ Νταγ όπου, όπως διαπιστώθηκε μετά την προσγείωση από τις φωτογραφίες που είχαν παρθεί, υπήρχε αναντιστοιχία με τους χάρτες, οι οποίοι συμπληρώθηκαν με τα νέα στοιχεία και εστάλησαν στην Στρατιά για επανεκτύπωση. Στις

²¹⁰ *Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921*, σ. 20.

²¹¹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 109.

19 Μαΐου σε ανάλογη αποστολή αναγνώρισης οδικών αξόνων, αναγνωρίστηκαν δρόμοι που δεν υπήρχαν καθόλου στους χάρτες.²¹²

Η Γ' Μοίρα κατά την ίδια περίοδο (Απρίλιος–Μάιος 1921) από την Προύσα, που ήταν η βάση της, ανέπτυξε ανάλογη δραστηριότητα, ενώ μεταξύ 16-20 Απριλίου υποστήριζε την 3η Μεραρχία σε επιχειρήσεις εκκαθάρισης την ορεινής περιοχής του Ολύμπου.²¹³ Στις 2 Μαΐου η 7η Μεραρχία, ενημέρωσε τη Μοίρα ότι εχθρικό αεροσκάφος προσγειώθηκε δυτικά του Αϊνεγκιόλ. Απογειώθηκαν δύο αεροσκάφη για τον εντοπισμό του, χωρίς όμως αποτέλεσμα. Τελικά το εντόπισε ο Λοχαγός Οικονομάκος, που εκτελούσε ήδη άλλη πτήση εκείνη την ώρα, αλλά δεν το κατεδίωξε «διότι τούτο επιστρέφον εις το αεροδρόμιόν του ίπτατο, δια την από αέρος ασφάλειάν του, εις χαμηλότατον ύψος και ύπερθεν βαθείας χαραδρώσεως».²¹⁴ Στις 30 του ίδιου μήνα, εκτελέστηκε βομβαρδισμός του αεροδρομίου του Εσκή Σεχίρ, το οποίο ήταν η βάση των τουρκικών αεροσκαφών. Φτάνοντας άνωθεν του αεροδρομίου βομβαρδίστηκαν δύο τουρκικά αεροσκάφη, χωρίς να πάθουν όμως ζημιές. Αξίζει να σημειωθεί, ότι τα αεροσκάφη της Μοίρας παρουσίαζαν συχνά βλάβες, με συνέπεια τη μείωση της αεροπορικής της δραστηριότητας.²¹⁵

Η Ναυτική Αεροπορία έχοντας ως βάση το αεροδρόμιο του Ουσάκ, δραστηριοποιούταν παράλληλα με τη Β' Μοίρα.²¹⁶ Από την 1 Απριλίου εκτελούσε συνεχώς πτήσεις αναγνώρισης, βομβαρδισμού και περιπολίας. Στις 4 και 6 Απριλίου πραγματοποιήθηκαν πτήσεις αναχαίτισης εχθρικού αεροσκάφους που έκανε την εμφάνισή του. Στις 20 Απριλίου ο Ανθυποπλοίαρχος Ψαρουδάκης και ο παρατηρητής Σημαιοφόρος Χρηστίδης κατά τη διάρκεια πτήσης αναγνώρισης με αεροπλάνο D.H.-9, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών έχασαν τον προσανατολισμό τους και προσγειώθηκαν νότια της Εφέσου, σε περιοχή που βρισκόταν υπό ιταλική κατοχή. Οι Ιταλοί, που ως γνωστό τηρούσαν φιλοτουρκική στάση, κατάσχεσαν το αεροπλάνο και κράτησαν αιχμάλωτο το πλήρωμα, το οποίο οδηγήθηκε στη Ρόδο. Από εκεί ο Ψαρουδάκης απέδρασε και έφτασε τελικώς στην Αθήνα, ενώ ο Χρηστίδης κρατήθηκε αιχμάλωτος μέχρι το τέλος του πολέμου. Ο Ψαρουδάκης κατά τη διάρκεια της αιχμαλωσίας του κατάφερε να μάθει ότι με το ιταλικό πλοίο «Ναυκρατούσα», μεταφέρονταν αεροπλάνα για να εξοπλίσουν την τουρκική

²¹² Στο ίδιο, σσ. 110-111.

²¹³ Στο ίδιο, σ. 104.

²¹⁴ Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 58.

²¹⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σσ. 106-107.

²¹⁶ Στο Ουσάκ έδρευε και η Β' Μοίρα, αλλά χρησιμοποιούσαν διαφορετικούς χώρους ως αεροδρόμια.

αεροπορία, πληροφορία την οποία μετέδωσε στο υπουργείο Ναυτικών, το οποίο με τη σειρά του έστειλε το «Έλλη» να εκτελέσει νηοψία. Από την έρευνα βρέθηκαν οκτώ καινούργια αεροπλάνα *Ansaldo A-1 Balilla*, τα οποία κατασχέθηκαν και μεταφέρθηκαν στο Τατόι, όμως ελλείπει ανταλλακτικών, τεχνικών οδηγιών αλλά και δυσκολιών στο χειρισμό τους, δεν χρησιμοποιήθηκαν στο μέτωπο, αλλά παρέμειναν στο Τατόι για την εκτέλεση τοπικών πτήσεων.²¹⁷

Τον Ιούνιο του 1921, η δράση των δύο αεροποριών αυξήθηκε, λόγω της επικείμενης γενικής επιχείρησης του στρατού, ενώ τα πεζοπόρα τμήματα μετακινούνταν για να λάβουν τη διάταξη μάχης σύμφωνα με το σχέδιο επιχειρήσεων. Ως ημέρα εξόρμησης ορίστηκε για το νότιο Τμήμα της Στρατιάς η 28 Ιουνίου, για το βόρειο Τμήμα και το μεικτό Απόσπασμα της 9ης Μεραρχίας, η 27 Ιουνίου, ενώ για το Γ' Σώμα Στρατού η 25 Ιουνίου.²¹⁸ Στο διάστημα αυτό, μέχρι την έναρξη της εξόρμησης, η αεροπορία συνέχιζε με εντατικούς ρυθμούς τις αποστολές αναγνώρισης, βομβαρδισμού και περιπολίας, μιας και η αντίπαλη αεροπορία έκανε πια πιο συχνά την εμφάνισή της.

Η Β' Μοίρα μαζί με τα δύο προκεχωρημένα Σμήνη της Ναυτικής Αεροπορίας, από το Ουσάκ, υποστήριζαν το νότιο Τμήμα Στρατιάς. Σε αυτές προστέθηκε και η νεοσύστατη Δ' Μοίρα Αεροπλάνων. Το πτητικό έργο των Μοιρών ξεκίνησε στις 2 Ιουνίου και την αμέσως επόμενη ημέρα (3 Ιουνίου), μία εκ των αποστολών αναλώθηκε στην καταδίωξη εχθρικού αεροπλάνου που έκανε πάλι την εμφάνισή του. Το ελληνικό καταδιωκτικό αεροπλάνο τύπου Spad, δεν μπόρεσε να το αναχαιτίσει, διότι το εχθρικό ανέπτυξε μεγαλύτερη ταχύτητα και έκανε άνοδο σε μεγάλο ύψος, με αποτέλεσμα να χαθεί από την οπτική επαφή του χειριστή Ανθυπολοχαγού Πετροπουλέα,²¹⁹ δείγμα ότι πλέον η αντίπαλη αεροπορία είχε αρχίσει όχι μόνο να εξοπλίζεται με σύγχρονο υλικό, αλλά και οι πιλότοι της να αποκτούν εμπειρία και να αντιδρούν σωστά σε ανάλογες καταστάσεις. Στις 6 Ιουνίου το ίδιο αεροσκάφος, με τον ίδιο χειριστή καταδίωξε και ενεπλάκη σε αερομαχία, βάλλοντας με τα πολυβόλα κατά εχθρικού αεροσκάφους, χωρίς τελικά να καταφέρει κάποιο αποτέλεσμα λόγω εμπλοκής των πολυβόλων.²²⁰

Στις 7 Ιουνίου ξεκίνησαν τις πτήσεις τα Προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη και την ίδια ημέρα πήρε το βάπτισμα του πυρός σε πτήσεις υπό πραγματικές συνθήκες η Δ' Μοίρα

²¹⁷ Καρταλαμάκης, ό.π., σσ. 220-221.

²¹⁸ *Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου*, σ. 43.

²¹⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π., τόμ. Β', σ. 116.

²²⁰ Στο ίδιο, σ. 117.

Αεροπλάνων, με αποστολή φωτογράφισης κατά την οποία ρίχτηκαν επίσης και προκηρύξεις.²²¹ Στις 9 Ιουνίου, σχηματισμός επτά αεροσκαφών D.H. -9 των Ναυτικών Σμηνών απογειώθηκε από το Ουσάκ και κατευθύνθηκε στην Κιουτάχεια, πραγματοποιώντας ταυτόχρονο βομβαρδισμό σε διάφορους στόχους, γεγονός που συνέβαινε για πρώτη φορά σε τόσο μεγάλη έκταση.²²² Η Ναυτική Αεροπορία εκτός από τα αεροσκάφη D.H.- 9, που είχαν ειδικούς φορείς ανάρτησης βομβών, είχε και μεγαλύτερη εμπειρία και εξειδίκευση στο ρόλο αυτό, από την Στρατιωτική Αεροπορία. Την ίδια μέρα η Στρατιωτική Αεροπορία εκτελούσε πτήση με σκοπό τον κανονισμό βολής πυροβολικού. Τις επόμενες ημέρες συνεχίστηκαν οι πτήσεις αναγνώρισης, ακόμα και σε μεγάλο βάθος μέσα στο εχθρικό έδαφος. Ο Ανθυπολοχαγός παρατηρητής Νικόλαος Δέας, στην παρθενική του πτήση στη Μικρά Ασία, σημείωνε σχετικά:

«Με πιλότο το Γιάννη Μάρακα, γεροδεμένο κι άφοβο, που ξέρει το μέτωπο απ' έξω κι ανακατωτά, απογειωνόμαστε μέσα σε βαρύ κατάφορτο από μαύρα σύννεφα ουρανό, παρ' όλο που βρισκόμαστε στα μέσα Ιουνίου, 14 για την ακρίβεια. [...] Γη δε φαίνεται πουθενά. Για να κάνουμε αναγνώριση χρειάζεται να κατέβουμε χαμηλά μέσα από τα σύννεφα. Κινδυνεύουμε όμως να τσουγκρίσουμε στο βουνό. Αναγκαστικά λοξοδρομούμε προς Οτουράκ και περιοριζόμαστε σε αναγνώριση μόνον του δικού μας τομέα μέσα σε βροχή και αστραπές. Η αποστολή έμεινε ανεκτέλεστη. Γι' αυτό επαναλαμβάνεται την άλλη μέρα με πιλότο το Λοχία Χάμπα. Ο καιρός μας ευνοεί τώρα. Κατακάθαρα όλα. Τα χαρακώματα του εχθρού στον τομέα του Τουλού Μπουνάρ, πάνω από τον οποίο βρισκόμαστε, δεν φαίνονται να κατέχονται ούτε να σημειώνεται παρουσία από τμήματα ολόγυρα.²²³

Και συνεχίζει παρακάτω :

«Οι αποστολές τώρα γίνονται, μέρα με τη μέρα, όλο και πιο πυκνές. Πρόκειται να γίνει γενική επίθεση προς την Κιουτάχεια-Αφιόν-Άγκυρα, κι η Στρατιά θέλει να ξέρει τη διάταξη που έχουν οι δυνάμεις του εχθρού, τα σημεία στα οποία έχει

²²¹ Στο ίδιο, σ. 118.

²²² Παλούμπης, ό.π., σ. 150.

²²³ Δέας, ό.π., σ. 220.

τις κύριες συγκεντρώσεις του, τις οχυρώσεις που έχει κάνει κλπ. Έτσι οι αναγνωρίσεις, πάνω από 50 σε δύο μήνες μέσα, διαδέχονται η μία την άλλη και σε λίγες μέρες έχουμε φωτογραφήσει ή αναγνωρίσει ολόκληρη την αμυντική διάταξη του εχθρού σε βάθος 60-70 χιλιομέτρων και πλάτος πάνω από 150. [...] Τα εχθρικά αεροπλάνα, εάν μας συναντήσουν καμιά φορά, σπεύδουν να εξαφανιστούν το γρηγορότερο. Έτσι καταντούμε τελείως ασύδοτοι και εξαντλούμε πολλές φορές τη βενζίνα σε μακρότατες πτήσεις, με αποτέλεσμα να έχουμε αδικαιολόγητες απώλειες ή πτώσεις έξω απ' το αεροδρόμιο από βλάβη κινητήρα ή και εξάντληση της βενζίνας. Σ' αυτό φταίει βέβαια λίγο και η Στρατιά, η οποία κατά τα φαινόμενα δεν κατέχει όσο θα 'πρεπε τις δυνατότητες της Αεροπορίας. Αλλιώς δεν θα διέτασσε να κάνουμε αναγνωρίσεις σε βάθος 100 και 150 χιλιομέτρων καμιά φορά μέσα στο εχθρικό έδαφος και σε άλλο τόσο πλάτος, ούτε και καθημερινές περιπολίες και επιτήρηση της απέραντης γραμμής του μετώπου».²²⁴

Η Ναυτική Αεροπορία έχοντας μετασταθμεύσει στο Οτουράκ, στις 16 Ιουνίου απογειώσε εξάδα αεροσκαφών για το βομβαρδισμό του Εσκή Σεχίρ, αλλά λόγω μηχανικών βλαβών μόνο τα τρία κατάφεραν να φτάσουν στο στόχο τους, ενώ ένα από τα υπόλοιπα τρία δέχτηκε επίθεση από εχθρικό αεροσκάφος άνωθεν του αεροδρόμιου του Εσκή Σεχίρ. Στις 17 και 18 Ιουνίου έκανε πάλι την εμφάνισή του εχθρικό αεροσκάφος, το οποίο δεν μπόρεσαν να το συναντήσουν τα αεροσκάφη που απογειώθηκαν.²²⁵ Η σημαντικότερη, όμως, αποστολή της περιόδου αυτής, ήταν αυτή της Ναυτικής Αεροπορίας στις 20 Ιουνίου 1921. Επτά αεροσκάφη D.H.-9, κατάφορτα από βόμβες, απογειώθηκαν για να εκτελέσουν προσβολή στην Κιουτάχεια για άλλη μια φορά. Τα βομβαρδιστικά DH-9 συνόδευε και ένα καταδιωκτικό Spad της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Ο σχηματισμός των αεροσκαφών, φτάνοντας πάνω από την πόλη, διασπάστηκε και επιδόθηκε σε βομβαρδισμό διαφόρων στόχων (σιδηροδρομικός σταθμός, αεροδρόμιο, κτήρια, κ.ά.).²²⁶ Κατά τη διάρκεια του βομβαρδισμού, το D.H.-9 των Φίλιππα και Κατσουλάκου, ενεπλάκη σε κλειστή αερομαχία με εχθρικό καταδιωκτικό αεροσκάφος, το οποίο και κατέρριψαν.²²⁷

²²⁴ Στο ίδιο, σσ. 221-222.

²²⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 122.

²²⁶ Παλούμπης, *ό.π.*, σσ. 151-152.

²²⁷ Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 86.

Στο άλλο μέτωπο, το βόρειο, από την 1^η Ιουνίου η Γ΄ Μοίρα ανέπτυξε ανάλογη δραστηριότητα για λογαριασμό του Γ΄ Σώματος Στρατού, με δύο πτήσεις που λόγω βλάβης και έλλειψης ανταλλακτικών δεν εκτελέστηκαν. Στις 5 Ιουνίου εθεάθη εχθρικό αεροσκάφος, όμως, η καταδίωξή του δεν είχε αποτέλεσμα. Στις 8 Ιουνίου απογειώθηκε από το αεροδρόμιο της Προύσας τριάδα αεροσκαφών με στόχο το Εσκή Σεχίρ. Από τα δύο που έφτασαν, καθώς το πρώτο επέστρεψε λόγω βλάβης, το ένα έπληξε το σιδηροδρομικό σταθμό και το άλλο αεροδρόμιο, προκαλώντας σημαντικές ζημιές στα υπόστεγα.²²⁸ Η Μοίρα επίσης εκτέλεσε και πτήσεις συνοδείας της 11ης Μεραρχίας που μετακινούνταν από τη Νικομήδεια για την Προύσα (12-14 Ιουνίου), ώστε να ενωθεί με την υπόλοιπη δύναμη της περιοχής. Με συνεχείς πτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια της πορείας τα αεροσκάφη ενημέρωναν τη Μεραρχία για τις εχθρικές κινήσεις, καθώς επίσης μετέφεραν και εντολές με τη μέθοδο των *ερματισμένων φακέλων*.²²⁹ Στις 15 του μήνα τριάδα αεροσκαφών προσπάθησε να καταδιώξει πάλι εχθρικό αεροσκάφος, χωρίς όμως να καταφέρουν να έρθουν σε οπτική επαφή με αυτό. Την επόμενη ημέρα εχθρικό αεροσκάφος έκανε όχι μόνο την εμφάνισή του, αλλά έριξε και μία βόμβα στο ελληνικό αεροδρόμιο, χωρίς να βρει τον στόχο της και να προκαλέσει ζημιές. Μετά από τρεις ώρες άλλο τουρκικό αεροσκάφος έπληξε με τρεις βόμβες τμήματα της 3ης Μεραρχίας και διέφυγε παρά την καταδίωξη από δύο ελληνικά.²³⁰ Η αντίπαλη αεροπορία άρχισε να κάνει ολοένα και περισσότερο εμφανή την παρουσία της.

3.6 Η Αεροπορία στις επιχειρήσεις του καλοκαιριού του 1921

Η Αεροπορία είχε εντείνει το πτητικό της έργο, ενόψει των επικείμενων στρατιωτικών επιχειρήσεων. Το ίδιο είχε κάνει και η αντίπαλη αεροπορία, πυκνώνοντας τις εμφανίσεις της πάνω από τα ελληνικά ένοπλα τμήματα και εγκαταστάσεις, χωρίς όμως ιδιαίτερα αποτελέσματα αφού η αντιμετώπισή της ήταν πάντα έγκαιρη. Με τις πλείστες εκτελεσθείσες πτήσεις τακτικής αναγνώρισης/φωτογράφησης, η Στρατιά, τις παραμονές

²²⁸ Υπόστεγα στην αεροπορική ορολογία, είναι χώροι στεγασμένοι, κατάλληλοι για τη συντήρηση αεροσκαφών και άλλων επίγειων μέσων.

²²⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σσ. 113-114.

²³⁰ Στο ίδιο, σσ. 115-116.

των επιχειρήσεων, ήταν σε θέση να γνωρίζει την εχθρική αμυντική οργάνωση και κατ' επέκταση να μπορεί να σχεδιάσει κατάλληλα τις δικές της κινήσεις τακτικής.

Το σχέδιο της ελληνικής επίθεσης είχε ως αντικειμενικό σκοπό την κατάληψη των κόμβων συγκοινωνιών Εσκή Σεχίρ και Αφιόν Καραχισάρ και την τελική συντριβή του τουρκικού στρατού. Αυτό θα γινόταν εφικτό, όπως έχει αναφερθεί, με την επίθεση του νότιου Συγκροτήματος Μεραρχιών κατά του Αφιόν Καραχισάρ, το οποίο μετά την κατάληψή του θα στρεφόταν βόρεια. Το βόρειο Συγκρότημα Μεραρχιών θα κινούνταν για την κατάληψη του Εσκή Σεχίρ, και τα Α' και Β' Σ.Σ, μαζί με το μεικτό Απόσπασμα της IX Μεραρχίας, κατά της Κιουτάχειας.²³¹

Ως ημέρα έναρξης των επιχειρήσεων καθορίστηκε η 25^η Ιουνίου για το Γ' Σ.Σ. και του βόρειου Συγκροτήματος, που ήταν στον τομέα ευθύνης της Γ' Μοίρας Αεροπλάνων, η οποία ξεκίνησε τις πτήσεις δύο ημέρες αργότερα, με πτήσεις αναγνώρισης του εχθρικού πεδίου. Την επομένη μετέφερε διαταγή στο Γ' Σ.Σ. για συνέχιση της πορείας του, με την προσφιλή πλέον μέθοδο της ρίψης σφραγισμένων φακέλων άνωθεν των διοικήσεων των μονάδων. Τα αεροπλάνα της Μοίρας συνέχιζαν καθημερινά να υποστηρίζουν με αλληπάλληλες αναγνωρίσεις την πορεία του Γ' Σ.Σ. Μόνη παραφωνία στην απρόσκοπτη εκτέλεση του πτητικού έργου της Μοίρας, αποτέλεσε η εμφάνιση εχθρικού αεροσκάφους στις 2 Ιουλίου πάνω από τον καταυλισμό της 3ης Μεραρχίας, όπου και έριξε βόμβες, που είχαν ως αποτέλεσμα τον τραυματισμό δύο στρατιωτών.²³²

Το Μεικτό Απόσπασμα της 9ης Μεραρχίας ξεκίνησε για την κατάληψη της Κιουτάχειας την 27^η Ιουνίου, ενώ το νότιο Συγκρότημα Μεραρχιών ξεκίνησε σταδιακά την επόμενη ημέρα την κίνησή του, που ήταν στον τομέας δράσης των Β' και Δ' Μοιρών Αεροπλάνων, αποτελώντας τον Αεροπορικό Τομέα του Ουσάκ, και των Ναυτικών Σμηνών. Η Στρατιά στις 26 Ιουνίου εξέδωσε διαταγή με την οποία καθόριζε τις αποστολές των πολεμικών Μοιρών.²³³ Λόγω του μικρού αριθμού διαθέσιμων αεροσκαφών, προέβλεπε οι πτήσεις συνοδείας να γίνονται μόνο ορισμένες ώρες και όχι καθ' όλη τη διάρκεια της πορείας. Επίσης, όριζε ότι η Β' και Δ' Μοίρες θα έπρεπε να έχουν δύο αεροσκάφη έτοιμα για απογείωση σε περίπτωση εμφάνισης εχθρικού αεροπλάνου, ενώ το Ναυτικό Σμήνος θα παρέμενε σε πλήρη ετοιμότητα. Τους βομβαρδισμούς για τις 28 και 29

²³¹ *Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921*, σσ. 42-43.

²³² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σσ. 126-129.

²³³ Διαταγή Επιχειρήσεων 4752/3978/111/26 Ιουνίου 1921/Αεροπορική υπηρεσία Στρατιάς, παρατίθεται στο Δέας, *ό.π.*, σσ. 248-249.

Ιουνίου ανέθετε εξ ολοκλήρου στη Ναυτική Αεροπορία με το μέγιστο δυνατό αριθμό αεροπλάνων, ενώ τους κανονισμούς βολής πυροβολικού στα αεροσκάφη της Στρατιωτικής Αεροπορίας.

Στις 27 του μήνα, η Δ΄ Μοίρα ξεκίνησε τις αποστολές αναγνώρισης με μία πτήση, αφού προηγουμένως είχε ματαιώσει άλλες τέσσερις λόγω βλαβών, που πλέον αποτελούσαν καθημερινό φαινόμενο. Στις 28 Ιουνίου ο διοικητής της Δ΄ Μοίρας Λοχαγός Βασίλειος Κοτρώτσος μαζί με το Λοχία Κωνσταντίνο Γαλανόπουλο, επιβαίνοντας σε αεροσκάφος Breguet, έκαναν αναγκαστική προσγείωση σε εχθρικό έδαφος, λόγω βλάβης, και αφού πρόλαβαν να καταστρέψουν τα πολυβόλα του αεροσκάφους και τα έγγραφα που είχαν επάνω τους, πιάστηκαν αιχμάλωτοι.²³⁴

Στις 29 Ιουνίου εκτελέστηκε ο βομβαρδισμός του σιδηροδρομικού σταθμού του Αφίων Καραχισάρ, όπως όριζε η διαταγή της Στρατιάς, από έξι D.H.-9 της Ναυτικής Αεροπορίας. Την επόμενη ημέρα αεροσκάφος της Ναυτικής Αεροπορίας, που εκτελούσε πτήση αντιαεροπορικής περιπολίας, μετά την προσγείωση ανέφερε ότι η πόλη του Αφίων Καραχισάρ είχε ήδη καταληφθεί από ελληνικά στρατεύματα, τα οποία επέδειξαν τα χαρακτηριστικά σήματα αναγνώρισης όταν διήλθαν από επάνω τους. Για την επιβεβαίωση της πληροφορίας εστάλη έτερο αεροπλάνο αργότερα, το οποίο παρατήρησε ότι τα ελληνικά τμήματα μόλις εισέρχονταν στην πόλη, συμπεραίνοντας ότι στην πρώτη αποστολή ήταν τα τουρκικά τμήματα που αποχωρούσαν από την πόλη, τα οποία, όμως, έχοντας υποκλέψει προφανώς με κάποιο τρόπο, γνώριζαν τα χαρακτηριστικά σήματα των ελληνικών μονάδων.²³⁵

Στις 2 Ιουλίου ανατέθηκε αποστολή αναγνώρισης στους Ανθυπολοχαγούς Μάρακα και Δέα, στην ευρύτερη περιοχή της Κιουτάχειας. Κατά την επιστροφή, λόγω βλάβης του κινητήρα, κατέπεσε στο Χατζή Κιόϊ και καταστράφηκε, χωρίς όμως να πάθει κάτι το πλήρωμα. Ο Δέας σημειώνει:

«Βρισκόμαστε τώρα πάνω από τα βουνά της Ν. Κιουτάχειας. Γυμνά τελείως, βραχώδη, με βαθιά φαράγγια και μ' ένα μονάχα δρόμο ανάμεσα, που περιβάλλεται με χαρακώματα σ' όλο το μήκος του. Είναι τα στενά του Ντερμπέν. Κατέχονται σταθερά από τον εχθρό. Όρθιος πάνω στο

²³⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σσ. 131-132.

²³⁵ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 152.

κλυδωνιζόμενο αεροπλάνο, είμαι έτοιμος να ρίξω την πρώτη βόμβα, όταν ο κινητήρας σταματάει ξαφνικά. Η έλικα έπειτα από λίγες αραιές στροφές στέκεται ακίνητη σαν σταυρός. Η βόμβα ξεφεύγει από τα χέρια και στέκομαι παράλυτος απ' την τρομάρα κοιτάζοντας τον ακίνητο σταυρό. Σαν αστραπή περνάει από το μυαλό μου τα μαρτύρια που έχουμε να τραβήξουμε στα χέρια των Τούρκων. Γρήγορα όμως συνέρχομαι. Σηκώνομαι και κοιτάζω τη θέση που βρίσκονται οι δικοί μας. Δίνω την κατεύθυνση στο Μάρακα και στρέφει το αεροπλάνο προς αυτήν. [...] Από κάτω φαίνονται Τούρκοι ιππείς που τρέχουν προς το μέρος που θα πέσουμε. Έχεις πιστόλι, Γιάννη; Ρωτώ. Στην αρνητική απάντησή του, του δίνω το δικό μου και κρατώ το πολυβόλο. Σχίζω όλα τα συνθηματικά που φέρω μαζί μου. Με αγωνία παρακολουθώ την απόσταση που μας χωρίζει από τις πρώτες γραμμές μας. Λιγοστεύει ολοένα. Τις ελπίδες δεν τις έχουμε παρά στο βοριά. [...] Θα φτάσουμε; δεν θα φτάσουμε; Τραβούμε ίσια πάνω τους, όταν Μάρακας βγάζει φωνή. Δέσου καλά. Ένας βρόντος- κεραυνός ακολουθεί, συντρίμμια γκρεμίζονται και ολόγυρα απόλυτη ησυχία. [...] Ξυπνώ σαν από όνειρο. Δίπλα μου ο Μαρακόγιαννος με φιλεί. Ολόγυρα φαντάροι.²³⁶

Από τις 3 Ιουλίου ξεκίνησε η σταδιακή υποχώρηση των Τούρκων και την επόμενη ημέρα είχε ολοκληρωθεί η κατάληψη της Κιουτάχειας, ημέρα κατά την οποία η Ναυτική Αεροπορία βομβάρδισε τον σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης με δύο αεροπλάνα,²³⁷ ενώ η Γ' Μοίρα είχε διαταχθεί να εκτελέσει αναγνώριση της ευρύτερης περιοχής της Κιουτάχειας.²³⁸ Τα αεροσκάφη της Ναυτικής Αεροπορίας μεταστάθμευσαν στις 6 Ιουλίου στο Αφιόν Καραχισάρ, ενώ η Β' Μοίρα μαζί με ορισμένα αεροσκάφη και προσωπικό εγκαταστάθηκαν στην Κιουτάχεια, μια ημέρα νωρίτερα, ώστε να είναι εγγύτερα στο θέατρο επιχειρήσεων.²³⁹

Όπως έχει ήδη αναφερθεί μέχρι τώρα, η συνεργασία μεταξύ Αεροπορίας και Στρατού, καθώς και τα τηλεπικοινωνιακά μέσα της εποχής, παρέμεναν προβληματικά. Χαρακτηριστικό, όσο και τραγικό παράδειγμα αποτελεί η 7^η Ιουλίου, όταν τρία αεροσκάφη της Ναυτικής Αεροπορίας και ένα της Δ' Μοίρας βομβάρδισαν τμήματα του Γ' Σ.Σ., που

²³⁶ Δέας, *ό.π.*, σσ. 252-253.

²³⁷ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 154.

²³⁸ Αρχείο ΔΙΣ/Φ.386/Δ/1/σ. 59, παρατίθεται στο *Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921*, σσ. 374-375.

²³⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 139.

βρίσκονταν στις παρυφές του Εσκή Σεχίρ, αγνοώντας προφανώς την κατάληψη της πόλης από τον ελληνικό στρατό. Ο τραγικός απολογισμός ήταν ένας νεκρός και τριάντα τραυματίες, ενώ θα μπορούσε να ήταν και μεγαλύτερος, αν δεν επιδείκνυαν τα σήματα αναγνώρισης έστω και καθυστερημένα. Σύμφωνα με εντολή της Στρατιάς, τα επίγεια τμήματα πρώτα θα έπρεπε να διευκρίνιζαν αν το αεροπλάνο επρόκειτο για ελληνικό ή τουρκικό, από τα χαρακτηριστικά εθνόσημα που έφεραν, και ύστερα να επιδείξουν τα δικά τους σήματα, γιατί ήδη οι Τούρκοι είχαν με κάποιο τρόπο υποκλέψει τα χαρακτηριστικά των ελληνικών μονάδων.²⁴⁰ Στις 10 Ιουλίου, η Στρατιά διέταξε την αναστολή της καταδίωξης του υποχωρούντος εχθρού, όμως και οι ελληνικές απώλειες δεν ήταν αμελητέες: 1.491 νεκροί, 6.472 τραυματίες και 110 αγνοούμενοι.²⁴¹

3.7 Εκστρατεία του Σαγγαρίου

Ο ελληνικός στρατός κατά τις επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921, αν και κατάφερε να επιτύχει όλους τους τακτικούς αντικειμενικούς σκοπούς του (κατάληψη Εσκή Σεχίρ, Αφιόν Καραχισάρ και Κιουτάχειας), εντούτοις δεν εκπλήρωσε τον γενικό στρατηγικό σκοπό, δηλαδή τη συντριβή του τουρκικού στρατού. Οι σημαντικές αυτές νίκες δεν μπορούσαν να αλλάξουν μια βασική στρατηγική συνιστώσα του πολέμου: Οι τουρκικές δυνάμεις είχαν πάντα τη δυνατότητα περαιτέρω υποχώρησης στα βάθη της Ανατολίας, ένα περιβάλλον ιδιαίτερα εχθρικό για όποιον θα καλούταν να το αντιμετωπίσει.²⁴² Ήταν ένας παράγοντας που θα έπρεπε να έχει εκτιμηθεί κατάλληλα κατά τη λήψη των αποφάσεων και των σχεδιασμών, αν ληφθούν υπόψη και τις παρατηρήσεις των αεροπόρων, τις οποίες έχει καταγράψει ο Ανθυπολοχαγός Δέας:

«Στην περιοχή Καϊμάζ- Σιβρί Χισάρ, έχουν εξαφανιστεί οι εκεί μεγάλοι εχθρικοί καταυλισμοί, που σημειώναμε επί μέρες, όπως επίσης έχουν εξαφανιστεί κι όλες σχεδόν οι δυνάμεις που βρίσκονταν μέσα στο θύλακα Σαγγαρίου-Προυσάκ» (17 Ιουλίου 1921).

²⁴⁰ Δέας, *ό.π.*, σ. 266.

²⁴¹ *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σ. 262.

²⁴² Λιβάνιος, *ό.π.*, σ. 188.

«Ανατολικά του Σαγγαρίου αναγνωρίζεται ισχυρότατη οχυρωμένη γραμμή επί του Γιλντίζ Ντάγ, από το Γιλντζίκ εις Καραχαμζαλί-Μεχεμετλί και 2 χλμ Ν.Α. του Μεντές-Σαπαντζά-Ταμπούρ Ογλού. Στο Μεχεμετλί και μέχρι της σιδηροδρομικής γραμμής πυκνοί καταυλισμοί. Γραμμή χαρακωμάτων υπάρχει και από σημείου 4χλμ. Ν.Δ. Μπαρσίκ με κατεύθυνση προς Β.Δ. Σαρί Χαλήλ-Τσαλ Νταγ-Αρντίζ Νταγ-Καροχοτζά. Της οχυρωμένης αυτής γραμμής γίνεται λεπτομερές σχεδιάγραμμα» (Παπαναστασίου 21 Ιουλίου 21).

«Στον Βορ. Τομέα (δασωμένη περιοχή Β. Πουρσάκ και έως το Σαγγάριο) σημειώνονται μικρές εχθρικές δυνάμεις και μη λήψη κανενός αμυντικού μέτρου από τον εχθρό» (Δέας 21 Ιουλίου 1921).²⁴³

Γίνεται εύκολα αντιληπτό από τις παρατηρήσεις αυτές, ότι ο τούρκικος στρατός είχε μετακινήσει τις δυνάμεις του ανατολικότερα, προφανώς επειδή ίσως ήδη να γνώριζε για την επικείμενη κίνηση του ελληνικού στρατού και τα σχέδιά του. Τελικά, όμως, μετά τη σύγκλιση του πολεμικού συμβουλίου στην Κιουτάχεια στις 15 Ιουλίου υπό τον βασιλιά Κωνσταντίνο, αποφασίστηκε η συνέχιση των επιχειρήσεων ανατολικότερα με κατεύθυνση προς την Άγκυρα.²⁴⁴

Με τη λήξη των επιχειρήσεων και για την εκπλήρωση των επικείμενων, η στρατιά διέλυσε τα τακτικά συγκροτήματα και ανακατένευε τις μεραρχίες ανά τρεις σε κάθε Σώμα Στρατού. Το σχέδιο επιχειρήσεων, εν συντομία, προέβλεπε την κίνηση των Α' και Γ' Σ.Σ. εντός της ζώνης που περιλαμβανόταν μεταξύ του Πουρσάκ ποταμού και νότια του Σαγγαρίου. Το Β' Σ.Σ., ξεκινώντας από την περιοχή του Σεϊντή Γαζή και κινούμενο νότια του Σαγγαρίου, θα βοηθούσε τα Α' και Γ' Σ.Σ.²⁴⁵

Οι αεροπορικές δυνάμεις και αυτές με την σειρά τους ανασυγκροτήθηκαν για την εκτέλεση του σχεδίου. Έτσι η Γ Μοίρα Αεροπλάνων μεταστάθμευσε από την Προύσα στο Εσκή Σεχίρ και μαζί με τη Β' Μοίρα αποτέλεσαν τον αεροπορικό Τομέα Εσκή Σεχίρ, επιχειρησιακά διοικούμενο από τη Στρατιά. Στο Εσκή Σεχίρ παρέμενε και προσωπικό της Δ' Μοίρας που προσκολλήθηκε στον αεροπορικό τομέα. Η Ναυτική Αεροπορία δεν ακολούθησε τις επιχειρήσεις προς τον Σαγγάριο, αλλά παρέμενε με ένα Σμήνος στο Ουσάκ

²⁴³ Δέας, *ό.π.*, σσ. 271-272.

²⁴⁴ Τριανταφυλλίδης, *ό.π.*, σσ. 266-274.

²⁴⁵ Ζαφείρης, *ό.π.*, σ. 140.

και με ένα άλλο στο Αφιόν Καραχισάρ,²⁴⁶ συνεχίζοντας από εκεί τις πτήσεις της.²⁴⁷ Στις 15 Ιουλίου, το Ναυτικό Σμήνος του Αφιόν Καραχισάρ, εκτέλεσε έντεκα πτήσεις, εννιά από τις οποίες ήταν για την προσβολή του σιδηροδρομικού σταθμού στο Τσάι και της παρακείμενης γραμμής.²⁴⁸

Οι πτήσεις δεν σταμάτησαν μέχρι την ημέρα έναρξης των νέων επιχειρήσεων, που είχαν καθοριστεί για την 1^η Αυγούστου. Αντίθετα συνεχίστηκε αδιάκοπα τόσο η συλλογή πληροφοριών, όσο και ο βομβαρδισμός εχθρικών θέσεων, όπως και οι πτήσεις περιπολίας και μεταφοράς ταχυδρομείου. Εξάιρεση στις επιχειρησιακές πτήσεις, αποτέλεσε η πτήση επίδειξης οκτώ αεροσκαφών του Αεροπορικού Τομέα στο Εσκή Σεχίρ, κατά τη διάρκεια απονομής ηθικών αμοιβών από την Στρατιά, στις 18 Ιουλίου.²⁴⁹

Στις 22 και 23 Αυγούστου έκανε την εμφάνισή του για άλλη μια φορά εχθρικό αεροσκάφος. Όπως και σχεδόν στο σύνολο των μέχρι τότε αναφορών για εχθρικό αεροσκάφος, δεν κατέστη δυνατή η καταδίωξή του αφού, μέχρι να απογειωθούν τα ελληνικά, αυτό είχε απομακρυνθεί, γεγονός που καταδεικνύει και την τακτική των αντίπαλων πιλότων. Όντας σε μειονεκτική θέση ακόμα, επιδίδονταν σε σύντομες και βιαστικές αναγνωρίσεις και επέστρεφαν στις βάσεις τους.²⁵⁰ Μέχρι την έναρξη των επιχειρήσεων η Γ' Μοίρα ενισχύθηκε με τρία αεροσκάφη Breguet, προερχόμενα από τη Θεσσαλονίκη για την αναπλήρωση των απωλειών,²⁵¹ ενώ το Ναυτικό Σμήνος στο Ουσάκ με άλλα δύο D.H-9, από το Τατόι.²⁵²

Την 1^η Αυγούστου ξεκίνησαν την προέλαση τα ελληνικά τμήματα σύμφωνα με το σχέδιο επιχειρήσεων που είχε καταρτιστεί, και την ίδια μέρα ξεκίνησαν και οι πτήσεις της αεροπορίας με αποστολές αναγνώρισης, περιπολίας και ενημέρωσης των μονάδων για τα αποτελέσματα των αναγνωρίσεων μέσω της ρίψης φακέλων, αλλά και κανονισμό βολών του πυροβολικού, όπως προέβλεπε η διαταγή επιχειρήσεων.²⁵³ Στις 2 Αυγούστου εχθρικό αεροσκάφος κάνοντας πάλι την εμφάνισή του, έριξε προκηρύξεις γραμμένες στα ελληνικά,

²⁴⁶ Αρχείο ΔΙΣ/Φ.301/Θ/1α, παρατίθεται στο Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν. Επιχειρήσεις προς Άγκυραν 1921*, Αθήνα 1965, σσ. 260-262.

²⁴⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 147.

²⁴⁸ Στο ίδιο, σ. 152.

²⁴⁹ Στο ίδιο, σ. 149.

²⁵⁰ Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 58.

²⁵¹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 150.

²⁵² Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 158.

²⁵³ Αρχείο ΔΙΣ/Φ. 288/Ζ/3, παρατίθεται στο *Επιχειρήσεις προς Άγκυραν 1921*, σσ. 269-270.

πάνω από τα ελληνικά τμήματα.²⁵⁴ Την επόμενη ημέρα, κατά τη διάρκεια αναγνώρισης κινούμενων έφιππων τμημάτων, το αεροπλάνο των Ανθυπολοχαγών Μάρακα και Βλάχου, κατέβηκε σε χαμηλό ύψος για να μπορέσει να εκτελέσει με μεγαλύτερη ακρίβεια την αναγνώριση. Τότε τα έφιππα τμήματα επέδειξαν τα σήματα αναγνώρισης του Μεικτού Αποσπάσματος της 9ης Μεραρχίας, το οποίο όμως μετά τις επιχειρήσεις για την κατάληψη του Εσκή Σεχίρ και της Κιουτάχειας είχε διαλυθεί.²⁵⁵ Προφανώς ήταν εχθρικά τμήματα, που γνώριζαν καλά τον κώδικα επικοινωνίας των ελληνικών δυνάμεων και προσπάθησαν να παραπλανήσουν το πλήρωμα του ελληνικού αεροπλάνου.

Τα δύο αυτά παραδείγματα αποδεικνύουν ότι ο τούρκικος στρατός, είχε αρχίσει να οργανώνεται μεθοδικά, αναπτύσσοντας και δίκτυο αντιπληροφοριών. Την ίδια ημέρα κιόλας η Στρατιά εξέδωσε διαταγή²⁵⁶ που προέβλεπε την αλλαγή των σημάτων αναγνώρισης όλων των Μονάδων και γι' αυτό προστέθηκε ένα λευκό ισοσκελές τρίγωνο εφαπτόμενο στο μέσον της βάσης κάθε σήματος. Στις 6 Αυγούστου ξεκίνησε η Γ' Μοίρα να μετασταθμεύει στο αεροδρόμιο του Χατζή Αλή Ογλού, ώστε να είναι εγγύτερα στο «θέατρο επιχειρήσεων». Οι αεροπορικές αποστολές συνεχίστηκαν καθημερινά και οι αεροπόροι παρακολουθούσαν από ψηλά τις κινήσεις του αντιπάλου, συλλέγοντας πολύτιμες πληροφορίες και ενημερώνοντας τις μονάδες.

Η Ναυτική Αεροπορία την ίδια περίοδο, κάλυπτε την 9η Μεραρχία που κινούνταν για να ενωθεί με το Β' Σ.Σ. Στις 3 Αυγούστου, οι Ανθυποπλοίαρχος Μοσχοβίνος και Δόκιμος Σημαιοφόρος Φιλιππακόπουλος, πετώντας από το Αφιόν Καραχισάρ προς το Ουσάκ, έχασαν τον προσανατολισμό τους και έκαναν αναγκαστική προσγείωση σε εχθρικό έδαφος. Αυτό έγινε αντιληπτό από τους κατοίκους του παρακείμενου χωριού, οι οποίοι κινήθηκαν εναντίον τους απειλητικά, γεγονός που τους ανάγκασε να κάψουν το αεροπλάνο τους. Αιχμαλωτίστηκαν και μεταφέρθηκαν στην Καισάρεια μέχρι τη λήξη του πολέμου.²⁵⁷

Μέχρι τις 8 Αυγούστου είχε ολοκληρωθεί η διάβαση του Σαγγαρίου και στις 11 Αυγούστου ξεκίνησε η πολυήμερη επίθεση κατά της κύριας αμυντικής τοποθεσίας, το ίδιο και το επίπονο έργο της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Η Β' Μοίρα μεταστάθμευσε στο αεροδρόμιο του Χατζή Αλή Ογλού στις 11 Αυγούστου, στο οποίο ήδη βρισκόταν η Γ' Μοίρα και από την επομένη ξεκίνησε τις πτήσεις. Οι αναγνωρίσεις ήταν συνεχείς και οι

²⁵⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), ό.π., τόμ. Β', σ. 155.

²⁵⁵ Στο ίδιο, σ. 155.

²⁵⁶ Βλ. διαταγή στο Παράρτημα Β'.

²⁵⁷ Παλούμπης, ό.π., σ. 160.

πληροφορίες που συγκεντρώνονταν ζωτικής σημασίας. Τα εχθρικά αεροσκάφη έκαναν πάλι την εμφάνισή τους, σχεδόν καθημερινά. Στις 12 Αυγούστου εχθρικό αεροσκάφος έβαλε κατά του Λόχου Στρατηγείου της 3ης Μεραρχίας, ενώ στις 14 του ίδιου μήνα δέχθηκε αεροπορική επίθεση η 12η Μεραρχία με αποτέλεσμα τον τραυματισμό τεσσάρων οπλιτών.²⁵⁸ Την επόμενη ημέρα, δύο εχθρικά αεροσκάφη έκαναν την εμφάνισή τους και το ένα εκτέλεσε προσβολή εναντίον του Διοικητηρίου του Γ' Σ.Σ., προκαλώντας το θάνατο δύο και τον τραυματισμό επτά στρατιωτών, ενώ ο υπασπιστής του Διοικητή του Γ' Σ.Σ. κατέληξε από τα τραύματά του, λίγο αργότερα. Στις 16 Αυγούστου, η 3η Μεραρχία δέχθηκε πάλι αεροπορική επίθεση, με αποτέλεσμα το θανατηφόρο τραυματισμό τριών στρατιωτών και τον τραυματισμό άλλων δεκαπέντε.²⁵⁹ Τα περιστατικά αυτά αποτελούσαν τις απτές αποδείξεις και αποτελέσματα της συνεχούς ενδυνάμωσης της τούρκικης αεροπορίας.

Ο ελληνικός στρατός ύστερα από σκληρές και αιματηρές μάχες μέχρι τις 22 Αυγούστου, είχε καταφέρει να διασπάσει την αμυντική τοποθεσία και να καταλάβει την γραμμή Καρά Νταγ-Κορσακλί-Τσαλ Νταγ-Αρντίζ νταγ-Καλέ Γκρότο. Τα προβλήματα ανεφοδιασμού τόσο σε υλικά, όσο και στα απαραίτητα για την σίτιση των στρατιωτών, καθώς η απόσταση του μετώπου με τις αρχικές βάσεις ήταν τεράστια, αλλά και η συνεχής και σθεναρή αντίσταση του αντιπάλου, προκάλεσαν εκτός από την πτώση του ηθικού των στρατιωτών και την ανησυχία στη Στρατιά. Έτσι στις 22 Αυγούστου, η Στρατιά συνέταξε λεπτομερή αναφορά της κατάστασης, αντιπαραθέτοντας την ελληνική και τουρκική δύναμη, την οποία απέστειλε στην ελληνική κυβέρνηση, ζητώντας να λάβει το συντομότερο απόφαση πριν να ήταν αργά.²⁶⁰ Στις 28 Αυγούστου η Στρατιά έλαβε την απάντηση του προέδρου της κυβέρνησης, η οποία τόνιζε ότι η προσφυγή της Ελλάδας προς τον Κεμάλ ή τους Συμμάχους, θα έδινε την εντύπωση της ήττας και άφηνε στην κρίση της Στρατιάς να αποφασίσει για τη συνέχιση ή μη των επιχειρήσεων. Καθόριζε, όμως, ότι σε περίπτωση διακοπής αυτών, επιβαλλόταν η κατοχή όσο το δυνατόν μεγαλύτερης εδαφικής έκτασης, ώστε να αποτελεί μέσο πίεσης του αντίπαλου.²⁶¹ Η Στρατιά είχε ήδη πάρει την απόφαση να διακόψει τις επιχειρήσεις και ενημέρωσε τα Σώματα Στρατού να εγκατασταθούν σε αμυντική γραμμή δυτικά του Σαγγαρίου.

²⁵⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σσ. 166-168.

²⁵⁹ Στο ίδιο, σ. 170.

²⁶⁰ *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σσ. 341-342.

²⁶¹ Στο ίδιο, σ. 359.

Στη διάρκεια αυτής της περιόδου η Στρατιωτική Αεροπορία, με όσα μέσα διέθετε εκτελούσε το έργο της. Η Ναυτική Αεροπορία από την άλλη, όντας στο αεροδρόμιο του Αφιών Καραχισάρ, ήταν μακριά από το μέτωπο των επιχειρήσεων, γι' αυτό και η δραστηριότητά της ήταν πολύ μικρότερη σε σύγκριση με την αντίστοιχη της Στρατιωτικής. Συνέχισε τις αναγνωρίσεις και τους βομβαρδισμούς κατά την προσφιλή της συνήθεια. Όμως, μετά την υποχώρηση των ελληνικών δυνάμεων και την εκδήλωση της τουρκικής αντεπίθεσης, η Στρατιωτική Αεροπορία, θέλοντας αφενός μεν να διαφυλάξει την ασφάλεια των αεροπλάνων και του προσωπικού μεταστάθμευσε από το αεροδρόμιο του Μπεϊλίκ Κιοπρού στο Σαγτζιλάρ, και αφετέρου θέλοντας να ενισχύσει τις δυνάμεις της κοντά στην προκεχωρημένη γραμμή μάχης, έστειλε δύο αεροσκάφη της Γ' Μοίρας από το Ουσάκ στο Εσκί Σεχίρ (30 Αυγούστου 1921).²⁶² Τελευταία μέρα του Αυγούστου, η 1η Μεραρχία και το Μεικτό Απόσπασμα της 12ης Μεραρχίας δέχθηκαν επίθεση από εχθρικά αεροπλάνα, με απώλειες ένα νεκρό και οκτώ τραυματίες, και ένα νεκρό και δεκαεπτά τραυματίες αντίστοιχα.²⁶³

Ταυτόχρονα υποχωρούσαν προς τα δυτικά και οι ελληνικές χερσαίες δυνάμεις, αντιμετωπίζοντας την ξαφνική επίθεση του τουρκικού στρατού. Πέρασαν το Σαγγάριο ποταμό προς τα δυτικά, ενώ η τουρκική στρατιά εξακολουθούσε να διατηρεί τον όγκο των δυνάμεων της ανατολικά του ποταμού, να ανεφοδιάζεται και να ανασυγκροτείται. Πρόθεση του τουρκικού στρατού ήταν να απομονώσει τις ελληνικές δυνάμεις, να καταλάβει το Αφιών Καραχισάρ και να αποκόψει τις συγκοινωνίες προς τη Σμύρνη.²⁶⁴ Η Στρατιά Μικράς Ασίας πληροφορήθηκε εγκαίρως τις κινήσεις των τουρκικών δυνάμεων, χάρη στις πτήσεις τακτικής αναγνώρισης της αεροπορίας²⁶⁵ και ενίσχυσε το νότιο συγκρότημα Μεραρχιών για την προάσπιση του Αφιών Καραχισάρ, κάτι που μετά από αιματηρό αγώνα επετεύχθη. Τελικά οι ελληνικές δυνάμεις συμπύχθηκαν και εγκαταστάθηκαν στη γραμμή Νικομήδεια-Εσκί Σεχίρ-Σεϊντή Γαζή-Κιουτάχεια-Αφιών Καραχισάρ-Μαϊάνδρος ποταμός, όπου και παρέμειναν μέχρι τον Αύγουστο του 1922, ασχολούμενοι κυρίως με την αμυντική οργάνωση.²⁶⁶

²⁶² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σσ. 179-180.

²⁶³ Στο ίδιο, σ. 181.

²⁶⁴ *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σ. 372.

²⁶⁵ Στο ίδιο, σ. 373.

²⁶⁶ *Η ιστορία του ελληνικού Στρατού 1821-1997*, σ. 189.

Μετά το τέλος των επιχειρήσεων προς την Άγκυρα, οι εχθροπραξίες σημείωσαν ύφεση και η γραμμή μετώπου παρέμενε στάσιμη. Σταδιακά οι Αεροπορικές Μοίρες επέστρεψαν στις αρχικές θέσεις τους. Η Β΄ Μοίρα επέστρεψε στο Εσκή Σεχίρ, όπου το πρώτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου εγκαταστάθηκε και η Γ΄ Μοίρα. Η Δ΄ Μοίρα βρισκόταν στο Ουσάκ, μαζί με ένα από τα ναυτικά Σμήνη (χρησιμοποιώντας διαφορετικές τοποθεσίες όμως ως αεροδρόμια), ενώ το άλλο ναυτικό Σμήνος βρισκόταν στο Αφιόν Καραχισάρ.²⁶⁷

Στα τέλη Οκτωβρίου, νέοι χειριστές από το Τατόι, προστέθηκαν στο υπάρχον προσωπικό της ναυτικής Αεροπορικής Μοίρας Σμύρνης, που μόλις είχαν τελειώσει την εκπαίδευσή τους, αντικαθιστώντας τους παλιούς, στους οποίους δόθηκε η ευκαιρία να ξεκουραστούν για λίγο στη Σμύρνη.²⁶⁸ Το Νοέμβριο του 1921, η Στρατιά έκανε αλλαγές στη διάταξη των δυνάμεών της και κατά το χρονικό αυτό διάστημα της μετακίνησης των στρατιωτικών μονάδων, το πτητικό έργο συνεχίστηκε αδιάκοπα, είτε με αναγνωρίσεις και μεταφορά διαταγών, είτε με βομβαρδισμούς. Βέβαια ανασταλτικός παράγοντας υπήρξε ο φθινοπωρινός καιρός, καθώς τα αεροπλάνα της εποχής εκείνης υπόκεινταν σε περιορισμούς από τον καιρό. Το ίδιο ισχύει και για το βαρύ χειμώνα που ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 1921, που μαζί με την αναστολή των εχθρικών επιθετικών ενεργειών υπήρξαν οι δύο λόγοι που πτήσεις για την εκτέλεση ελάχιστων πτήσεων.²⁶⁹

Έτσι το 1921, γεμάτο με πολεμικές αποστολές, εκατοντάδες ώρες στον αέρα, πλήθος επιτυχημένων αποστολών, απίστευτη καταπόνηση του προσωπικού αλλά και των ιπτάμενων μέσων, η ελληνική Πολεμική Αεροπορία υπήρξε κυρίαρχη στον αέρα της Μικράς Ασίας. Αν και η εχθρική αεροπορία είχε αρχίσει να κάνει αρχικά δειλά την εμφάνισή της και κατά το δεύτερο μισό του έτους πιο αισθητή την παρουσία της, οι Έλληνες αεροπόροι ακόμα είχαν τον έλεγχο του εναέριου χώρου, αν και το μέλλον δεν θα ήταν το ίδιο.

Με το πέρας των επιχειρήσεων του έτους αξίζει να αναφερθεί και ένας ακόμα συντελεστής της επιτυχημένης συμμετοχής της Αεροπορίας, που εκτελούσε ταπεινά και αγόγγυστα το έργο του, χωρίς αυτό να είναι ευρέως γνωστό. Αυτό δεν ήταν άλλο από το τεχνικό προσωπικό, που με όπλο το φιλότιμο προσπαθούσε να διορθώσει και να αποκαταστήσει τις συχνές βλάβες των αεροπλάνων, που πλέον είχαν καταπονηθεί υπερβολικά. Εκτός από τη έλλειψη των κατάλληλων υλικών και μέσων για την εργασία

²⁶⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σσ. 188-189.

²⁶⁸ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 172.

²⁶⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σσ. 189-196.

τους, δεν είχαν και την απαραίτητη επαγγελματική κατάρτιση αφού δεν προέρχονταν από κάποια τεχνική σχολή (δεν υπήρχε την εποχή εκείνη), αλλά με το φιλότιμο και με την εμπειρία προσπαθούσαν να διατηρούν αξιόπλοο τον ελληνικό εναέριο στόλο.

3.8 Η Πολεμική Αεροπορία το 1922

Η αυγή του 1922 βρήκε τον ελληνικό στρατό με πάρα πολλά προβλήματα, τα οποία είχε κληρονομήσει από τις μακροχρόνιες πολεμικές συγκρούσεις των προηγούμενων ετών, που σε αυτά θα πρέπει να προστεθεί και η γενική οικονομική εξάντληση του ελληνικού κράτους. Η ελληνική Πολεμική Αεροπορία, λόγω ακριβώς αυτών των τόσων μεγάλων σε διάρκεια πολεμικών επιχειρήσεων, είχε υποστεί μεγάλες φθορές και απώλειες τόσο στο προσωπικό της, όσο και στα ιπτάμενα μέσα και υλικά που διέθετε. Αν σε αυτά συνυπολογιστεί η προστιθέμενη κόπωση και η παλαιότητα του υλικού, έκαναν την κατάσταση ακόμα πιο δύσκολη. Τα αεροσκάφη παρουσίαζαν συχνά βλάβες, που οδηγούσαν στη διακοπή της πτήσης και την επιστροφή στη βάση, οπότε η ανεκτέλεστη αποστολή έπρεπε να ξαναγίνει με άλλο αεροπλάνο και έτσι τα ιπτάμενα πληρώματα και το τεχνικό προσωπικό ήταν απασχολημένα συνεχώς, με ελάχιστο χρόνο ανάπαυσης. Παρόλα αυτά η αεροπορία συνέχισε το έργο της και το 1922, με την ίδια ζέση και σθένος.

Έτσι η αεροπορική δράση στο ξεκίνημα του 1922, για τους προαναφερθέντες λόγους, συνεχίστηκε με μειωμένους ρυθμούς. Τον Ιανουάριο, οι πτήσεις που εκτελέστηκαν ήταν σχετικά λίγες και όχι τόσο πυκνές. Από αυτές αξίζει να αναφερθεί η αεροπορική δραστηριότητα της 10^{ης} Ιανουαρίου. Ο Διοικητής της Αεροπορίας Στρατιάς Μικράς Ασίας, Λοχαγός Μιλτιάδης Παπαδόπουλος, αποφάσισε τον βομβαρδισμό στόχων, βόρεια της Προύσας στο χωριό Κιοπλού, που σύμφωνα με πληροφορίες έδρευε μοίρα εχθρικού πυροβολικού. Ο βομβαρδισμός ανατέθηκε στην Γ' Μοίρα, τον οποίο εκτέλεσε με επιτυχία, με παράπλευρες απώλειες, καθώς προκάλεσε μεγάλες ζημιές σε ολόκληρο το χωριό. Οι Τούρκοι, αργότερα, παρέπεμψαν την υπόθεση αυτή στη Διάσκεψη της Γένοβας με το αιτιολογικό της καταστροφής κατοικημένης περιοχής, χωρίς την εντολή του Αρχιστράτηγου.²⁷⁰

²⁷⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 198. Ο στρατηγός Ν. Τρικούπης ενέκρινε εκ των υστέρων την ενέργεια αυτή των αεροπόρων, βλ. Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 179.

Τον Φεβρουάριο η δράση της αεροπορίας ήταν πιο έντονη και οι πτήσεις αναγνώρισης/φωτογράφισης εντάθηκαν. Στις 10 Φεβρουαρίου εκτελέστηκε πτήση από την Γ' Μοίρα, στην οποία δοκιμάστηκε η λειτουργία ασυρμάτου αεροπλάνου, με επίγειο δέκτη αεροδρομίου που βρισκόταν βόρεια της 3ης Μεραρχίας και του Συγκροτήματος Μεραρχιών,²⁷¹ κάτι που, αν εφαρμοζόταν νωρίτερα και στο σύνολο των αεροσκαφών, θα είχε ευεργετικά αποτελέσματα στη συνεργασία Αεροπορίας και Στρατού. Στις 16 Φεβρουαρίου έκαναν την εμφάνισή τους δύο εχθρικά αεροπλάνα που, αν και έγιναν γρήγορα αντιληπτά, οι καταδιώξεις ήταν άνευ αποτελέσματος καθώς τα εχθρικά αεροπλάνα εκτέλεσαν άνοδο σε ύψος μεγαλύτερο των 3.000μ. και έστρεψαν προς την κατεύθυνση του ήλιου, κάνοντας την οπτική παρακολούθηση αδύνατη λόγω της αντανάκλασης. Οι εχθρικές πτήσεις αυτές ενίσχυαν τις πληροφορίες ότι η τουρκική αεροπορία τον Ιανουάριο προμηθεύτηκε είκοσι γαλλικά και δέκα ιταλικά αεροπλάνα.²⁷² Από τις αναφορές των παρατηρητών κατά τη διάρκεια του μήνα, προκύπτει ότι δεν υπήρξε σημαντική μεταβολή στη διάταξη των εχθρικών δυνάμεων σε σύγκριση με τον Ιανουάριο.

Η αεροπορική δραστηριότητα συνεχίστηκε με τον ίδιο ρυθμό και τον Μάρτιο του 1922. Στις 7 Μαρτίου δύο αεροσκάφη Breguet της Γ' Μοίρας κατεδίωξαν εχθρικά αεροσκάφη που πετούσαν πάνω από τις ελληνικές γραμμές, χωρίς αποτέλεσμα αφού αυτά ανέπτυξαν μεγαλύτερη ταχύτητα σε σχέση με τα ελληνικά²⁷³ και χάθηκαν από τον οπτικό ορίζοντα των Ελλήνων πιλότων. Ήταν ένα άλλο από δείγμα ότι η τουρκική αεροπορία είχε εξοπλιστεί με σύγχρονα αεροσκάφη. Την ίδια ημέρα άλλα δύο DH-9 της Ναυτικής Αεροπορίας προσπάθησαν να αναχαιτίσουν ισάριθμα εχθρικά αεροσκάφη. Το ναυτικό Σμήνος του Αφίον Καραχισάρ είχε διαταχθεί να εκτελέσει φωτογραφική αναγνώριση και να στείλει ολόκληρο το φωτογραφικό πλάνο εντός του Μαρτίου στη Στρατιά.²⁷⁴ Επίσης, με την ίδια διαταγή τα προκεχωρημένα Ναυτικά Σμήνη, καθώς και οι υπόλοιπες Μοίρες Αεροπλάνων διατάχθηκαν να υποβάλλουν στη Στρατιά στο τέλος κάθε μήνα σκαρίφημα με τη διάταξη και τις οχυρώσεις του εχθρού και να αναφέρουν τυχόν λάθη που διαπίστωναν στους χάρτες της Στρατιάς. Στο μεταξύ, το μέτωπο του Αφίον Καραχισάρ διαιρέθηκε σε τομείς, οι οποίοι αναγνωρίζονταν απ' αέρος κάθε δεύτερη ημέρα από ένας ενώ συγκροτήθηκαν και δύο αεροπορικά αποσπάσματα με αποκλειστικό σκοπό την καταδίωξη

²⁷¹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 199.

²⁷² Στο ίδιο, σ. 199.

²⁷³ Στο ίδιο, σ. 201.

²⁷⁴ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 179.

εχθρικών αεροσκαφών γι' αυτό και προωθήθηκαν κοντά στη γραμμή μετώπου.²⁷⁵ Έτσι επετεύχθη όχι μόνο οικονομία δυνάμεων και άσκοπη φθορά αεροπορικού υλικού, αλλά έγινε αποτελεσματικότερη η χρησιμοποίηση του αεροπορικού όπλου από την Στρατιά.

Κατά τους μήνες Απρίλιο μέχρι και Ιούνιο του 1922, αν και συνέχιζε η σχετική απραξία, που είχε ξεκινήσει τον Οκτώβριο του προηγούμενου έτους, στο μέτωπο χωρίς σημαντικές ένοπλες συγκρούσεις,²⁷⁶ η Αεροπορία ακολούθησε διαφορετική πορεία. Έχοντας να αντιμετωπίσει την τουρκική αεροπορία, η οποία είχε ενισχυθεί με πληθώρα σύγχρονων αεροσκαφών τους προηγούμενους μήνες, όπως έχει αναφερθεί, ενέτεινε τη δραστηριότητά της. Οι Μοίρες Αεροπλάνων ενισχύθηκαν με προσωπικό (χειριστές και παρατηρητές) προερχόμενους από την Θεσσαλονίκη, αλλά και με παρατηρητές που διατέθηκαν για εκπαίδευση από τη Στρατιά,²⁷⁷ λόγω των αυξανόμενων επιχειρησιακών αναγκών. Οι πτήσεις αναγνώρισης συνεχίστηκαν και όπως κάθε μήνα συντάσσονταν χάρτες με την εχθρική διάταξη. Οι πτήσεις, όμως, βομβαρδισμού ανεστάλησαν με εντολή της Στρατιάς, για να μην προκαλέσουν αντίστοιχη αεροπορική δραστηριότητα από την τουρκική αεροπορία.²⁷⁸

Η αντίπαλη αεροπορία, βρίσκοντας ελεύθερο πεδίο, βομβάρδισε τις εφεδρείες της 5ης Μεραρχίας στις 25 Μαΐου, τραυματίζοντας μερικούς στρατιώτες. Ο Στρατηγός Τρικούπης σε απάντηση της παραπάνω ενέργειας διέταξε τον διοικητή των προκεχωρημένων Ναυτικών Σμηνών, Παντελή Ψύχα, να εκτελέσει επιχείρηση αντιποίνων. Στις 27 Μαΐου, έξι DH-9 απογειώθηκαν από το Αφίον Καραχισάρ οπλισμένα το καθένα με δέκα βόμβες των δεκαέξι λιβρών, εκατό χειροβομβίδες και εξακόσιες σφαίρες στα πολυβόλα και βομβάρδισαν επί μισή ώρα εχθρική μεραρχία στο Μπαγιάτ, με αποτέλεσμα το θάνατο επτά τούρκων στρατιωτών και τον τραυματισμό εβδομήντα.²⁷⁹ Στην αποστολή αυτή τα πληρώματα έριξαν μεταλλικές πινακίδες στις οποίες είχαν γραφτεί στα τούρκικα τα εξής: «Ημείς δεν σας βομβαρδίζομεν, ενώ εσείς χθες εβομβαρδίσατε ημετέρας δυνάμεις και εφονεύσατε ημετέρους οπλίτας. Εις αντίποινα σας βομβαρδίζομεν σήμερον. Αν επαναληφθή, θα κάψωμεν όλα τα χωριά σας».²⁸⁰

²⁷⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 203.

²⁷⁶ *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σ. 415.

²⁷⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σσ. 204-205.

²⁷⁸ *Δέας*, *ό.π.*, σ. 352.

²⁷⁹ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 180.

²⁸⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 206.

Οι Έλληνες αεροπόροι συνέχισαν ακάθεκτοι το έργο τους και τον Ιούνιο του 1922. Μάλιστα στις 13 Ιουνίου αεροσκάφος DH-9 της Ναυτικής Αεροπορίας ενεπλάκη σε αερομαχία με εχθρικό τύπου Breguet, ανταλλάσσοντας πυρά εκατέρωθεν και αναγκάζοντας το τουρκικό να απομακρυνθεί τελικά. Μετά το επεισόδιο αυτό η τουρκική αεροπορία παρέμεινε σε αδράνεια επί δεκαπέντε σχεδόν ημέρες.²⁸¹ Στις 25 Ιουνίου εχθρικό αεροσκάφος που εκτελούσε αναγνώριση, κατέπεσε λόγω μηχανικής βλάβης κοντά στο Εσκή Σεχίρ και το πλήρωμά του αιχμαλωτίστηκε από ελληνική περίπολο, ενώ την επόμενη ημέρα σημειώθηκε άλλη μια εμπλοκή με εχθρικό αεροσκάφος.²⁸²

Ο Ιούλιος ήταν ο μήνας πριν την τελική αναμέτρηση των δύο αντίπαλων στρατών. Θα περίμενε κανείς να εντατικοποιηθούν οι προετοιμασίες στα δύο στρατόπεδα, γεγονός που συνέβαινε από τουρκικής πλευράς, μιας και η αεροπορία της είχε καταστεί αξιόμαχη με πενήντα νέα αεροσκάφη διώξεως και βομβαρδισμού που είχε προμηθευτεί.²⁸³ Από την ελληνική πλευρά με το καταπονημένο υλικό που διέθεταν οι Μοίρες, προσπαθούσαν για το καλύτερο δυνατό. Η Ναυτική Αεροπορία ολόκληρο τον Ιούλιο δεν είχε να επιδείξει κάποιο αξιόπαινο έργο, καθώς περιορίστηκε σε πτήσεις μεταφοράς αεροσκαφών, εκπαίδευση πληρωμάτων και δοκιμές κινητήρων. Στα τέλη του μήνα το Σμήνος του Αφιών Καραχισάρ μεταφέρθηκε στο Ουσάκ, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του υπόλοιπου υλικού και προσωπικού μεταφέρθηκε στη Σμύρνη.²⁸⁴

Από πλευράς Στρατιωτικής Αεροπορίας η Β΄ Μοίρα παρέμενε στο Γκαριμτζέ εκτελώντας αναγνωρίσεις, ενώ το πρώτο δεκαήμερο μόνο εκτέλεσε επτά καταδιώξεις αεροσκαφών.²⁸⁵ Στις 12 Ιουλίου μία από τις συνηθισμένες πια εμφανίσεις εχθρικών αεροσκαφών, είχε διαφορετική κατάληξη. Το Β΄ Σ.Σ. ενημέρωσε έγκαιρα τηλεφωνικώς την Β΄ Μοίρα ότι εχθρικό αεροπλάνο πετούσε πάνω από τον τομέα του. Αμέσως απογειώθηκε ο λοχίας Παπαδάκος με Nieuport και στη συνέχεια ο λοχίας Σταυρόπουλος με Spad, ο οποίος επέστρεψε με το αεροπλάνο του γεμάτο από άσπρα χαρτάκια. Μία από τις σφαίρες που έριξε ο Σταυρόπουλος διέτρησε τη δεξαμενή καυσίμου με αποτέλεσμα να αναφλεγεί και να ανατιναχτεί το τουρκικό αεροπλάνο, ενώ ένα σύννεφο από μικρά χαρτιά

²⁸¹ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 182.

²⁸² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 207.

²⁸³ Στο ίδιο, σ. 208.

²⁸⁴ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 182.

²⁸⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σσ. 209-210.

γέμισε τον αέρα, μερικά εκ των οποίων σκάλωσαν στα φτερά του αεροπλάνου.²⁸⁶ Ήταν προκηρύξεις τις οποίες ήθελε να ρίξει το τουρκικό αεροσκάφος πάνω από τα ελληνικά τμήματα.²⁸⁷ Το περιστατικό αυτό αποτελεί και την πρώτη εναέρια κατάρριψη αεροσκάφους στο μέτωπο της Μικράς Ασίας, από την Στρατιωτική Αεροπορία.²⁸⁸ Τα πτώματα των δύο αεροπόρων περισυλλέγησαν από του Έλληνες, μεταφέρθηκαν στο Αφιόν Καραχισάρ και παραδόθηκαν στους Τούρκους της πόλης για να ταφούν. Η ταφή τους έγινε με κάθε επισημότητα, παρουσία του διοικητή και της στρατιωτικής μουσικής του Σώματος Στρατού.²⁸⁹ Στη συνέχεια, στις 14 Ιουλίου, εκτελέστηκε πτήση που, εκτός από τον σκοπό της αναγνώρισης, είχε ως αποστολή τη γνωστοποίηση του θανάτου των δύο Τούρκων αεροπόρων στη Μοίρα τους. Οι Ανθυπολοχαγοί Χατζηκαμάρης και Δέας απογειώθηκαν και κατευθύνθηκαν προς το τουρκικό αεροδρόμιο και έριξαν φάκελο που έγραφε στα γαλλικά:

« Προς τους συναδέλφους μας Τούρκους αεροπόρους

Μάνδραν (Εμπέρ Κιόι)

Οι Έλληνες αεροπόροι σάς γνωστοποιούν τον ηρωικό θάνατο των δύο συναδέλφων σας, θάνατο που έλαβε χώραν χθες και ώραν 6.15 εις απόσταση 3χλμ. Αν. του σιδηρ. σταθμού Χαμάμ, κατόπιν αερομαχίας. Η κηδεία τους έγινε χθες εις Αφιόν Καραχισάρ με όλες τις τιμές. Σας παρακαλούμε να δεχτήτε τα συλλυπητήρια μας για τον τραγικό θάνατο δύο γενναίων.

Οι συνάδελφοί σας Έλληνες».²⁹⁰

Η δράση της Β΄ Μοίρας συνεχίστηκε και το υπόλοιπο του μήνα με αναγνωρίσεις και αναχαιτίσεις, αφού τα εχθρικά αεροσκάφη έκαναν επανειλημμένα την εμφάνισή τους. Αξίζει να αναφερθεί ότι στις 28 Ιουλίου απογειώθηκαν πέντε αεροπλάνα της Μοίρας για την καταδίωξη αντίστοιχων τουρκικών.²⁹¹

²⁸⁶ Δέας, ό.π., σσ. 355-356.

²⁸⁷ Η προκήρυξη στο Παράρτημα Β΄.

²⁸⁸ Είχε προηγηθεί αυτή της 20^{ης} Ιουνίου 1921 κατά τον ομαδικό βομβαρδισμό της Κιουτάχειας, αλλά από αεροσκάφος της Ναυτικής Αεροπορίας, βλ. σ. 63.

²⁸⁹ Δέας, ό.π., σ. 358.

²⁹⁰ Στο ίδιο, σ. 359.

²⁹¹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., τόμ. Β΄, σ. 214.

Η Γ΄ Μοίρα τον ίδιο μήνα ανέπτυξε ανάλογη δράση. Κατάφερε να ανακαλύψει εχθρικό αεροδρόμιο στο χωριό Μπαλί Βεράν, σύμφωνα με τις καταθέσεις των Τούρκων αεροπόρων που ήταν αιχμάλωτοι²⁹² και ταυτόχρονα να ρίξει φάκελο με επιστολές των αιχμαλώτων προς τη Μοίρα τους.²⁹³ Οι πτήσεις συνεχίστηκαν μέχρι το τέλος του μήνα και σημαντικές πληροφορίες συλλέχθηκαν. Η Δ΄ Μοίρα δεν κατάφερε να παράξει ανάλογο έργο, καθώς είχε μικρό αριθμό αεροσκαφών στη δύναμή της και από αυτά λίγα ήταν σε πλεύσιμη κατάσταση. Έτσι περιορίστηκε σε πτήσεις εκπαίδευσης και ήσσονος σημασίας.²⁹⁴

Από τη δράση της αεροπορίας τον τελευταίο αυτό μήνα, πριν τη γενική επίθεση του αντιπάλου, η Στρατιά αποκόμισε σημαντικές πληροφορίες. Από τις φωτογραφίες της αντίπαλης γραμμής όσο και της οικείας, ήταν σε θέση να έχει μία σύγκριση της εχθρικής αυξανόμενης δραστηριότητας σε σχέση με τη στασιμότητα που επικρατούσε από ελληνικής πλευράς.²⁹⁵ Έντονη ήταν και η παρουσία της εχθρικής αεροπορίας που πια, όχι απλά έκανε συχνά την εμφάνισή της, αλλά ήταν εξοπλισμένη με πιο σύγχρονα και περισσότερα αεροσκάφη.

3.9 Το τέλος της Μικρασιατικής Εκστρατείας

Ο νέος Αρχιστράτηγος της Στρατιάς Μικράς Ασίας, Γεώργιος Χατζηανέστης,²⁹⁶ προέβη σε αναδιοργάνωση της Στρατιάς. Αρχικά ενίσχυσε με δυνάμεις από τη Μικρά Ασία το Δ΄ Σώμα Στρατού στη Θράκη, για τις σχεδιαζόμενες επιχειρήσεις για την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης, που όπως προαναφέρθηκε δεν επιχειρήθηκε λόγω των έντονων αντιδράσεων των Μεγάλων Δυνάμεων, ενώ παράλληλα κατάργησε τα Συγκροτήματα και την Ομάδα Μεραρχιών και οργάνωσε τον στρατό σε τρία Σώματα, Α΄, Β΄ και Γ΄.²⁹⁷

Μέρος της στρατιωτικής δύναμης ήταν και ο αεροπορικός στόλος αποτελούμενος από πενήντα πέντε περίπου αεροπλάνα, διαφόρων τύπων. Από αυτά, τα σαράντα περίπου ήταν

²⁹² Για το περιστατικό της αιχμαλωσίας βλ. σ. 78.

²⁹³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σσ. 216-217.

²⁹⁴ Στο ίδιο, σ. 217.

²⁹⁵ Δέας, *ό.π.*, σ. 364.

²⁹⁶ Τοποθετήθηκε μετά την αποστρατεία του Αντιστράτηγου Αναστάσιου Παπούλα, τον Μάιο του 1922.

²⁹⁷ Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν. Υποχωρητικοί αγώνες των Α΄ και Β΄ Σωμάτων Στρατού*, Αθήνα 1962, σσ. 2-3.

αναγνωριστικά κατανεμημένα στις τέσσερις Μοίρες και τα υπόλοιπα δέκα καταδιωκτικά. Το σύνολο των εν ενεργεία αεροπλάνων όλων των Μοιρών δεν υπερέβαινε τα εικοσιπέντε με τριάντα, καθώς τα υπόλοιπα ήταν υπό επισκευή.²⁹⁸ Τα καταδιωκτικά αεροπλάνα που δεν υπερέβησαν ποτέ τα δέκα στο σύνολο, ήταν κατανεμημένα σε τρεις ομάδες διώξεως στο Αφίον Καραχισάρ, Καζλή Γκιόλ Χαμάμ(Ισχανιέ) και Σεϊντή Γαζή.²⁹⁹ Σε αυτά θα πρέπει να προστεθούν και τα δέκα περίπου αεροπλάνα του Ναυτικού Αεροπορικού Σμήνους, από τα οποία τα μισά ήταν στο Ουσάκ και τα άλλα είχαν μεταφερθεί στη Σμύρνη. Η τουρκική αεροπορία από την άλλη, έχοντας εφοδιαστεί με καινούρια και σύγχρονα, αναγνωριστικά κατά κύριο λόγο αεροπλάνα, από Ιταλία και Γαλλία, υπερείχε πλέον αριθμητικά. Η ισχύς της τούρκικης αεροπορίας ήταν πια εμφανής, οι πτήσεις ήταν συνεχής σε ολόκληρη την έκταση του μετώπου, προσπαθώντας ταυτόχρονα να μην επιτρέψει υπερπτήσεις ελληνικών αεροπλάνων στον τομέα της.³⁰⁰

Η ελληνική αεροπορία με τις πτήσεις αναγνώρισης συνέχισε να συνδράμει στη συλλογή πληροφοριών την Στρατιά, η οποία για τον ίδιο σκοπό είχε και άλλους μηχανισμούς όπως πράκτορες, επίγεια παρατήρηση και αυτομόλους. Η αεροπορία παρά τα ιδιαίτερα καταπονημένα και πεπαλαιωμένα πια αεροπλάνα, κατέβαλλε φιλότιμες προσπάθειες με αξιόλογα αποτελέσματα· περιοριζόμενη, όμως, κυρίως από την παλαιότητα του αεροπορικού υλικού, δεν μπορούσε να εκτελέσει πτήσεις σε μεγάλο βάθος μέσα στο εχθρικό έδαφος.³⁰¹ Η Β΄ Μοίρα όπως περιγράφει ο παρατηρητής τότε Δέας, φωτογράφιζε την πρώτη γραμμή σε βάθος 300-500 μέτρων.³⁰²

Στις αρχές Αυγούστου δόθηκε άδεια στο προσωπικό του Ναυτικού Σμήνους του Αφίον Καραχισάρ να επιστρέψει στην Ελλάδα, η έδρα του αεροδρομίου μεταφέρθηκε στο Ουσάκ μαζί με λίγα αεροπλάνα, ενώ τα υπόλοιπα αποθηκεύτηκαν στο Καζαμίρ της Σμύρνης,³⁰³ γεγονός παράδοξο, αν αναλογιστεί κανείς ότι η τουρκική επίθεση πλησίαζε. Επίσης, μέρος του στόλου αεροσκαφών της Γ΄ Μοίρας είχε σταλθεί στη Θράκη, για τις σχεδιαζόμενες επιχειρήσεις που θα αποσκοπούσαν στην κατάληψη της Κωνσταντινούπολης.³⁰⁴ Με

²⁹⁸ Υποχωρητικοί αγώνες των Α΄ και Β΄ Σωμάτων Στρατού, σ. 18.

²⁹⁹ Κωνσταντίνος Κανελλόπουλος, *Η Μικρασιατική ήττα*, Τυπείο Τυπογραφίας, Αθήνα 1936, σ. 28.

³⁰⁰ Δέας, ό.π., σ. 362.

³⁰¹ Υποχωρητικοί αγώνες των Α΄ και Β΄ Σωμάτων Στρατού, σ. 47.

³⁰² Δέας, ό.π., σ. 364.

³⁰³ Στο ίδιο, σ. 363.

³⁰⁴ Στο ίδιο, σ. 364.

διαταγή της Στρατιάς στις 30 Ιουλίου 1922 δημιουργήθηκε η Ε΄ Μοίρα αεροσκαφών στο Ουσάκ, με διοικητή τον Ανθυπολοχαγό Δέα, που μέχρι τότε υπηρετούσε στην Β΄ Μοίρα και εκτελούσαν πτήσεις σε συνεργασία με το Ναυτικό Σμήνος.³⁰⁵

Από την 1^η Αυγούστου υπήρχαν πληροφορίες από Τούρκους αυτόμολους, όσο και από αεροπορικές αναγνωρίσεις που εκτελούνταν καθημερινά, ότι οι Τούρκοι συγκέντρωναν δυνάμεις νότια του ποταμού Ακάρ.³⁰⁶ Αυξητική τάση είχε και η εχθρική αεροπορική δραστηριότητα, γεγονός που ανάγκασε τη Στρατιά να εκδώσει διαταγή, με την οποία δημιουργήθηκαν τα αεροπορικά αποσπάσματα διώξεως αλλά και υποχρέωνε τα Σώματα Στρατού να εγκαταστήσουν τηλεφωνικό δίκτυο μεταξύ των αεροπορικών αποσπασμάτων και των προκεχωρημένων παρατηρητηρίων, ώστε να έχουν έγκαιρη προειδοποίηση οι πιλότοι για άμεση απογείωση.³⁰⁷

Στις 8 Αυγούστου, κατά τη διάρκεια πτήσης αναγνώρισης οι Ανθυπολοχαγοί Μίχος και Δημητριάδης της Β΄ Μοίρας δέχτηκαν αιφνιδιαστική επίθεση με πυρά από εχθρικό αεροσκάφος, αλλά τελικά ο παρατηρητής κατόρθωσε να καταρρίψει το εχθρικό αεροπλάνο, βάλλοντας με το πολυβόλο και επιφέροντας συντριπτικό πλήγμα στο τουρκικό αεροπλάνο, με αποτέλεσμα αυτό να πέσει σε περιδίνηση και να προσκρούσει στο έδαφος.³⁰⁸ Η ολοένα και πιο ενεργή εχθρική αεροπορία συνέχιζε το έργο της, με αποτέλεσμα οι αερομαχίες πλέον να είναι σχεδόν καθημερινές.

Οι αεροπορικές αναγνωρίσεις της 9^{ης} και 10^{ης} Αυγούστου σημείωναν αύξηση των τουρκικών καταυλισμών νοτίως του ποταμού Ακάρ και μεγάλη κίνηση φαλάγγων με φορτηγά αυτοκίνητα.³⁰⁹ Το ίδιο ανέφεραν και οι δύο αεροπορικές αναγνωρίσεις της επόμενης ημέρας, αναφέροντας κίνηση πενήντα φορτηγών αυτοκινήτων, σημαντικός αριθμός για τον αντίπαλο στρατό, ο οποίος μέχρι τότε δεν είχε τέτοια μεταφορικά μέσα.³¹⁰ Την ίδια ημέρα έγιναν και δύο αναχαιτίσεις αεροσκαφών. Η προώθηση εχθρικών τμημάτων προ των ελληνικών γραμμών νοτίως του Αφίον Καραχισάρ, επιβεβαιώθηκε και από τις αναφορές των παρατηρητών της 12^{ης} Αυγούστου, ενώ κατά τη διάρκεια μιας εξ αυτών ο

³⁰⁵ Στο ίδιο, σ. 366.

³⁰⁶ *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, σ. 445. Ο ποταμός Ακάρ, περνάει έξω από το Αφίον Καραχισάρ.

³⁰⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 222.

³⁰⁸ Στο ίδιο, σ. 223.

³⁰⁹ *Υποχωρητικοί αγώνες των Α΄ και Β΄ Σωμάτων Στρατού*, σ. 48.

³¹⁰ Στο ίδιο, σ. 50.

λοχαγός Κολιαλέξης (διοικητής της Δ' Μοίρας) δέχτηκε επίθεση από εχθρικό αεροσκάφος καταδιωκτικού τύπου, αλλά κατάφερε να το αποφύγει και να προσγειωθεί ασφαλώς στο Αφιόν Καραχισάρ. Η εμφάνιση, για πρώτη φορά από την αρχή της Μικρασιατικής εκστρατείας τουρκικού καταδιωκτικού αεροσκάφους, επιβεβαίωσε τις πληροφορίες ότι η αντίπαλη αεροπορία είχε προμηθευτεί καταδιωκτικά αεροπλάνα και κατέδειξε ότι η τουρκική επίθεση ήταν θέμα ολίγων ημερών.³¹¹ Η αεροπορία έδειξε γρήγορα αντανakλαστικά στην εμφάνιση του καταδιωκτικού και από την επομένη τα ελληνικά αναγνωριστικά αεροσκάφη συνοδεύονταν από τα έστω και λιγοστά καταδιωκτικά.³¹²

Στις 13 Αυγούστου 1922 ξέσπασε η γενική επίθεση και το τουρκικό πυροβολικό άρχισε να βάλει καταγιστικά εναντίον των ελληνικών θέσεων στο Αφιόν Καραχισάρ, ενώ στη συνέχεια ακολούθησε και η επίθεση του πεζικού. Την επόμενη ημέρα κιόλας, μετά από αιματηρές μάχες, το μέτωπο διασπάστηκε και τα Α' και Β' Σώματα Στρατού άρχισαν να υποχωρούν. Κατά την υποχώρηση διασπάστηκαν περισσότερο και μικρό μόνο μέρος κατάφερε να φτάσει στο Ουσάκ, ενώ το μεγαλύτερο μέρος αιχμαλωτίστηκε. Οι δυνάμεις του Γ' Σώματος Στρατού δεν δέχτηκαν ιδιαίτερη πίεση. Μετά την εξέλιξη αυτή, αποφασίστηκε η εκκένωση της Μικράς Ασίας και όσες δυνάμεις διασώθηκαν από την περιοχή του Αφιόν Καραχισάρ μεταφέρθηκαν από το Τσεσμέ σε Χίο και Μυτιλήνη, ενώ το Γ' Σώμα Στρατού μεταφέρθηκε στη Ραιδεστό.³¹³ Παράλληλα άρχισε και η «μεταστάθμευση» των ελληνικών αεροπλάνων:

«Το απόγευμα (14 Αυγούστου) είμαστε έτοιμοι με τον Παρτάλη να απογειωθούμε για εκτέλεση δεύτερης αναγνώρισης, όταν ακούμε μακρινό βόμβο. Διακρίνουμε σε λίγο αεροπλάνο, ερχόμενο από την κατεύθυνση του Αφιόν. Πίσω του ακολουθούν σε λίγο άλλα. Είναι όλα Μπρεγκέ. Προσγειώνονται το ένα μετά το άλλο πέντε το όλον. Απ' το πρώτο βλέπω να πηδάει ο λοχαγός Τσολάκος, διοικητής της Β' Μοίρας, και ο Χατζηκαμάρης. Τους χαιρετώ, ρωτώντας τί θέλουν κι ήρθαν στο Ουσάκ. Ο Τσολάκος με καταφανή ταραχή, λέγει ότι εγκατέλειψαν το Γκαριμτζέ, για να μην πέσουν τ' αεροπλάνα στα χέρια των

³¹¹ Στο ίδιο, σ. 52.

³¹² Δέας, *ό.π.*, σ. 370.

³¹³ Ζαφείρης, *ό.π.*, σσ. 144-145. Αναλυτικότερα βλ. *Υποχωρητικοί αγώνες των Α' και Β' Σωμάτων Στρατού*, και Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ.), *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν. Σύμπτυξις του Γ' Σώματος Στρατού*, Αθήνα 1962.

Τούρκων, ότι διασπάστηκε το μέτωπο κι ότι φεύγοντας, έβαλαν φωτιά στα υπόστεγα, στις εγκαταστάσεις, στα αρχεία σε όλα. [...] Την ίδια περίπου ώρα προσγειώνονται ακόμα ένα Μπρεγκέ, όπως κι ένα καταδιωκτικό Νιουπόρ, με το λοχία Παπαδάκο. Είναι της Δ' Μοίρας».³¹⁴

Τα υπόλοιπα αεροσκάφη της Δ' Μοίρας κατευθύνθηκαν στο Εσκή Σεχίρ και εντάχθηκαν στη Γ' Μοίρα. Από το Ουσάκ όπου πλέον έδρευαν η Ε' Μοίρα, το ναυτικό απόσπασμα και πληρώματα των Β' και Δ' Μοιρών εκτελέστηκαν πτήσεις μέχρι και τις 19 Αυγούστου, όταν υποχώρησαν ακόμα δυτικότερα και επέστρεψαν στο Καζαμίρ της Σμύρνης,³¹⁵ ενώ η Γ' Μοίρα την ίδια ημέρα μετακινήθηκε στην Προύσα υπαγόμενη στο Γ' Σώμα Στρατού.³¹⁶

Κατά την υποχώρηση των ελληνικών δυνάμεων, τα ιπτάμενα πληρώματα συνέχιζαν να συνδράμουν από αέρος τις προσπάθειες των μαχόμενων τμημάτων κάτω από αντίξοες συνθήκες, προσφέροντας πολύτιμες πληροφορίες για τη γενική κατάσταση του θεάτρου επιχειρήσεων στα οικεία σώματα. Χαρακτηριστική, όσο και σημαντική είναι η αναφορά του Δέα στις 16 Αυγούστου, την οποία έριξε σε φάκελο στο Α' και Β' Σώμα ενημερώνοντας για το μέγεθος της εχθρικής δύναμης:

« Οπισθοφυλακή ημών 5 χλμ. Δ. Εϋρέτ-Εχθρός 8000 εξ Αραπλί Τσιφλίκ προς Μπάλ Μαχμούτ και Εϋρέτ-Σιδ. Σταθμόν Μπ. Μαχμούτ 5000, χωρίον Μπ. Μαχμούτ 2000-Δύναμις 4000 ανέρχεται υψώματα Ιλμπουλάκ-Σκόντα βάλλει καθ' ημών-Γκιονίκ 3000-Συγκρότημα Ακάρ κατελήφθη παρά 2000-Ντουζ Αγάτς προς Κούμαρι 7000. Εχθρός τείνει ρίψει όγκον του κατά πλευρού ημών. Αεροπλάνον Σπάντ μας επετέθη Αραπλί Τσιφλίκτρίς. Απεχώρησεν».³¹⁷

Ιδιαίτερης μνείας χρήζουν οι αποστολές για την ανεύρεση της Ανεξάρτητης Μεραρχίας, η οποία ευρισκόμενη σε πορεία την 16^η Αυγούστου στις θέσεις Ακ Ιν-Σαρί Μπαϊρ (νοτιοανατολικά της Κιουτάχειας) με προορισμό το Τσερκουρλάρ,³¹⁸ διατάχθηκε

³¹⁴ Δέας, ό.π., σσ. 367-368.

³¹⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., τόμ. Β', σ. 231.

³¹⁶ Στο ίδιο, σ. 241.

³¹⁷ Δέας, ό.π., σσ. 375-376.

³¹⁸ Βλ. χάρτη στο Παράρτημα Β.

να ενωθεί με τα Α΄ και Β΄ Σώματα Στρατού. Για να το κατορθώσει αυτό θα έπρεπε να αλλάξει πορεία και να συνεχίσει προς το Ουσάκ μέσω Τσεντίτζ. Στις 17 Αυγούστου έφτασε στο σιδηροδρομικό σταθμό του Τσερκουλάρ και ήρθε σε επαφή, μέσω ασυρμάτου, με το Γ΄ Σώμα Στρατού το οποίο όμως δεν γνώριζε τις κινήσεις των δύο άλλων Σωμάτων. Στη συνέχεια, με την υποχώρηση του Γ΄ Σώματος χάθηκε κάθε επικοινωνία με τα φίλια τμήματα, αφού κατά την υποχώρηση οι ελληνικές δυνάμεις είχαν καταστρέψει τις τηλεγραφικές επικοινωνίες και η επαφή μέσω ασυρμάτου δεν κατέστη δυνατή.³¹⁹ Η Μεραρχία περιήλθε σε αδιέξοδο, βαδίζοντας σε άγνωστο και εχθρικό έδαφος.

«Μόνος και πρώτος άγγελος συνδέσμου» ήταν ελληνικό αεροπλάνο που έκανε την εμφάνισή του στις 19 Αυγούστου, χωρίς όμως να τους παράσχει καμία πληροφορία.³²⁰ Στις 20 Αυγούστου ο λοχαγός Ξηρός Γεώργιος ως παρατηρητής και ο ανθυπολοχαγός Λουκίδης εκτέλεσαν πτήση και αφού έφτασαν άνωθεν της Μεραρχίας, έριξαν την εξής διαταγή:

«Η Νότια ομάδα μεραρχιών μας συμπτύσσεται υπό εχθρικήν πίεσιν ανατολικάς Φιλαδελφείας. Το Γ΄ Σώμα Στρατού, ανατολικάς Προύσης, άνευ πιέσεως. Επειδή η τροπή των επιχειρήσεων εις την Νότιαν Ομάδα επέφερε σύμπτυξιν ταχύτεραν της αναμενομένης, η Ανεξάρτητος Μεραρχία να κανονίση κατόπιν των ανωτέρω πληροφοριών συμφερότερον δρομολόγιον, πορευόμενη εν ανάγκη και προς Βορράν. Ανεφοδιασμός εκ των πόρων της χώρας. Το Γ΄ Σώμα Στρατού διατάσσεται όπως δι' αναγνωρίσεων αεροπορικών παρακολουθεί την κίνησιν την μεραρχίας και παρέχη πάσαν πληροφορίαν περί εχθρικών κινήσεων».³²¹

Η πτήση αυτή υπήρξε σανίδα σωτηρίας για τη συγκεκριμένη Μεραρχία, γιατί χωρίς πληροφορίες και χωρίς επαφή με κανένα φίλιο τμήμα έβαινε ασφαλώς προς την καταστροφή ή την αιχμαλωσία. Ευτυχώς η Στρατιά έστειλε το αεροπλάνο, μεταφέροντας την εντολή πριν την είσοδό της στο μέτωπο.³²²

Στις 21 Αυγούστου έφτασε από τη Θεσσαλονίκη στο αεροδρόμιο Φιλαδέλφειας ο λοχαγός Οικονομάκος, αναλαμβάνοντας τη διοίκηση των εκεί αεροπορικών δυνάμεων από τον λοχαγό Τσολάκο. Η τακτική κατάσταση, όμως, επέβαλλε την περαιτέρω υποχώρηση

³¹⁹ Σύμπτυξις του Γ΄ Σώματος Στρατού, σσ. 34-35.

³²⁰ Στο ίδιο, σ. 42.

³²¹ Αρχείο ΔΙΣ/Φ.309/Α/1, παρατίθεται στο Σύμπτυξις του Γ΄ Σώματος Στρατού, σ.42.

³²² Αρχείο ΔΙΣ/Φ. 254/Β1 σσ. 84-85, παρατίθεται στο Σύμπτυξις του Γ΄ Σώματος Στρατού, σ.43

και έτσι όλα τα αεροπλάνα, πλην τριών, αναχώρησαν εκ νέου για τη Σμύρνη. Στη Φιλαδέλφεια παρέμειναν μόνο τρία πληρώματα (Οικονομάκος-Ζωγραφάκος, Ζαίμης-Δέας, Χατζηκαμάρης-Κοζυράκης), τα οποία την επομένη εκτέλεσαν πτήσεις αναγνώρισαν και τελικώς προσγειώθηκαν και αυτά στο Καζαμίρ, γιατί η προσγείωση στο αεροδρόμιο της Φιλαδέλφειας κρίθηκε επισφαλής.³²³ Την ίδια ημέρα(22 Αυγούστου 1922) διαλύθηκε η Β΄ Μοίρα με εντολή του Αρχιστράτηγου Χατζηανέστη.³²⁴ Έτσι πλέον οι αεροπορικές δυνάμεις Στρατού και Ναυτικού βρίσκονταν στην Σμύρνη, επιχειρώντας από εκεί μέχρι και τις 25 Αυγούστου, οπότε και άρχισε η σταδιακή αποχώρηση των αεροπλάνων λόγω της επέλασης του τουρκικού στρατού προς την Σμύρνη. Η αναφορά του παρατηρητή Δέα στις 25 Αυγούστου αφού περιγράφει με λεπτομέρεια τη διάταξη των εχθρικών δυνάμεων, καταλήγει: «Άπασαι αι πόλεις αποτεφρωμέναι- Μαγνησία και Κασαμπάς εντός φλογών. 25-8-22 (Δέας)».³²⁵

Έτσι, και αφού πλέον η Αεροπορία δεν μπορούσε να προσφέρει κάτι παραπάνω στα υποχωρούντα ελληνικά τμήματα, στις 26 Αυγούστου εννιά αεροπλάνα της ναυτικής Αεροπορίας απογειώθηκαν από το Καζαμίρ με τελικό προορισμό το Τατόι, ένα όμως, «ηγηγασθή να προσγειωθεί, άγνωστο που, συνεπείας βλάβη του μοτέρ».³²⁶ Την ίδια μέρα εγκατέλειψαν την Μικρά Ασία και τα αεροσκάφη της Στρατιωτικής Αεροπορίας, εκτός τριών που παρέμειναν για ενδεχόμενη ανάληψη αποστολών, με προορισμό την Καλλονή της Μυτιλήνης για την Ε΄ Μοίρα, ενώ τα υπόλοιπα τη Θεσσαλονίκη και το Γουδί.³²⁷ Η Γ΄ Μοίρα η οποία ήταν στην Προύσα, μεταφέρθηκε αρχικά στην Πάνορμο και στις 3 Σεπτεμβρίου στην Αλεξανδρούπολη, ενώ την ίδια διαδρομή(από την Προύσα) ακολούθησε και η Δ΄ Μοίρα. Στη συνέχεια όλη η Στρατιωτική Αεροπορία, συμπεριλαμβανομένης και της Α΄ Μοίρας, συγκεντρώθηκε στην Αλεξανδρούπολη, με διοικητή τον ταγματάρχη Χατζηζαφειρίου, για τις σχεδιαζόμενες επιχειρήσεις προς την Κωνσταντινούπολη,³²⁸ που όπως έχει ήδη αναφερθεί δεν πραγματοποιήθηκαν.

³²³ Οικονομάκος, *ό.π.*, σσ. 44-48.

³²⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 236.

³²⁵ Δέας, *ό.π.*, σ. 401.

³²⁶ *Εμπρός*, 27 Αυγούστου 1922, σ. 4.

³²⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 246.

³²⁸ Στο ίδιο.

Στις 10 Σεπτεμβρίου, ο Κεμάλ εισήλθε στην Σμύρνη νικητής με αυτοκινητοπομπή και τις επόμενες μέρες η πόλη παραδόθηκε στο έλεος της καταστροφικής φωτιάς. Οι απώλειες ήταν τρομακτικές για τον στρατό: 24.250 νεκροί, 18.095 αγνοούμενοι και 48.880 τραυματίες στους σαράντα μήνες που διήρκεσε η εκστρατεία.³²⁹

Οι αεροπόροι, χειριστές και παρατηρητές, Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, λιγοστοί στον αριθμό, καθώς τα ίδια ονόματα επαναλαμβάνονται συνεχώς στα βιβλία και τα ημερολόγια πτήσεων των Μοιρών, προσέφεραν πάρα πολλά στα μαχόμενα χερσαία τμήματα. Με πρώτο απ' όλα την ίδια τους τη ζωή. Η Αεροπορία θρήνησε οκτώ νεκρούς στη Μικράς Ασία, ενώ την ίδια περίοδο άλλοι δεκαπέντε σκοτώθηκαν στην ελληνική επικράτεια σε αποστολές εκπαίδευσης και συντήρησης.³³⁰

Τα προβλήματα και οι ελλείψεις που είχαν να αντιμετωπίσουν οι Έλληνες αεροπόροι ήταν πολλά. Ο μικρός αριθμός αεροσκαφών και χειριστών για ένα τόσο μεγάλο σε έκταση μέτωπο, η παλαιότητα των αεροσκαφών, τα οποία παρουσίαζαν μεγάλο αριθμό βλαβών (για παράδειγμα αποστολή της Ναυτικής Αεροπορίας στις 16 Ιουνίου, κατά την οποία από τα έξι αεροσκάφη που απογειώθηκαν μόνο τα μισά κατάφεραν να φτάσουν στον στόχο τους), οι περιορισμένες δυνατότητες, αφού δεν μπορούσαν να δράσουν υπό όλες τις καιρικές συνθήκες, αλλά και η έλλειψη ασυρμάτου ήταν από τα κυριότερα προβλήματα. Σε αυτά θα πρέπει να προστεθεί το άγνωστο και αχανές εδαφικό ανάγλυφο, που σε συνδυασμό με τα λάθη και τις ελλείψεις των χαρτών δημιουργούσαν πολλές φορές σύγχυση στα πληρώματα, με αποτέλεσμα τον αποπροσανατολισμό τους, όπως έχει αναφερθεί. Ένα ακόμα σοβαρό πρόβλημα ήταν η άγνοια από πλευράς Στρατιάς των πραγματικών δυνατοτήτων των αεροσκαφών, που είχε ως αποτέλεσμα να διατάσσονται αποστολές που δεν ήταν δυνατόν να εκτελεστούν (για παράδειγμα ο βομβαρδισμός της γέφυρας του Εσκή Σεχίρ στις 11 Μαρτίου 1921) και να μην γίνεται σωστή χρήση του αεροπορικού όπλου, αφού οι αποστάσεις των αεροδρομίων από το μέτωπο των επιχειρήσεων υπερέβαινε πολλές φορές τα εκατό χιλιόμετρα.

Παρ' όλες τις αντίξοες συνθήκες, η συμβολή της αεροπορίας ήταν σημαντική. Οι αποστολές αναγνώρισης προσέφεραν πολύτιμες και σωτήριες πληροφορίες, όπως στην περίπτωση της υποχώρησης της Ανεξάρτητης Μεραρχίας, για την κατάσταση τόσο των εχθρικών όσο και των φίλιων δυνάμεων, συμπλήρωσαν τους ελλιπείς τοπογραφικούς

³²⁹ *Ιστορία του ελληνικού στρατού 1821-1997*, σ.191.

³³⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', βλ. παράρτημα Γ'.

χάρτες με τα πραγματικά στοιχεία και έδιναν μια πλήρη εικόνα της τακτικής κατάστασης του θεάτρου επιχειρήσεων. Οι κανονισμοί βολών του πυροβολικού προσέφεραν μεγαλύτερη ακρίβεια στις βολές και άρα οικονομία πυρομαχικών. Οι βομβαρδισμοί, αν και τα αποτελέσματα τις περισσότερες φορές ήταν μηδαμινά σε υλικές ζημιές, ωστόσο η σύγχυση και η ψυχολογική επίδραση που προκαλούσε στα εχθρικά τμήματα ήταν πολύ μεγαλύτερη. Τέλος, με τις πτήσεις περιπολίας και αναχαίτισης απέτρεψαν σε μεγάλο βαθμό τον βομβαρδισμό φίλιων τμημάτων, ιδιαίτερα τους τελευταίους μήνες της εκστρατείας, που η τουρκική αεροπορία υπερτερούσε αριθμητικά, περιορίζοντας τις απώλειες από αεροπορικές προσβολές στο ελάχιστο.

Γενικά, η προσφορά της αεροπορίας σε αυτούς τους σαράντα μήνες που διήρκησε η Μικρασιατική Εκστρατεία, άγνωστη μάλλον στο ευρύ κοινό, υπήρξε σημαντική και οι εμπειρίες που αντλήθηκαν αποτέλεσαν βάση για την μελλοντική εξέλιξή της, αφού η δύο ξεχωριστοί κλάδοι αεροπορίας στα επόμενα χρόνια, όπως περιγράφεται στο επόμενο κεφάλαιο, θα ενωθούν και θα αποτελέσουν μία ενιαία αεροπορία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Χαρακτηριστικό γνώρισμα ολόκληρης της περιόδου του Μεσοπολέμου ήταν η πολιτική αστάθεια με τις συνεχείς εναλλαγές κυβερνήσεων, που εκτός αυτής του Βενιζέλου την περίοδο 1928-1932, καμία άλλη δεν κατόρθωσε να ολοκληρώσει την τετραετία. Την ίδια εποχή, μετά το καταστροφικό τέλος της Εκστρατείας στη Μικρά Ασία, η Ελλάδα προσπαθούσε να περιθάλψει τους πρόσφυγες και να ανακάμψει οικονομικά από τις πληγές που άφησαν οι μακροχρόνιες πολεμικές επιχειρήσεις.

4.1 Η Αεροπορία στην Επανάσταση των στρατιωτικών του 1922

Πριν την εξιστόρηση των γεγονότων της περιόδου μετά το 1923, αξίζει να αναφερθεί η συμμετοχή της αεροπορίας στην Επανάσταση του 1922, μια και στην επίσημη ιστορία του ΓΕΑ δεν υπάρχει καμία αναφορά σε αυτό. Στις 11 Σεπτεμβρίου 1922 εκδηλώθηκε επανάσταση με ηγέτες τους συνταγματάρχες Νικόλαου Πλαστήρα, Στυλιανό Γονατά και τον αντιπλοίαρχο Δημήτριο Γούναρη, στις στρατιωτικές και ναυτικές δυνάμεις που βρίσκονταν στη Λέσβο και στη Χίο. Κύρια αιτήματα των επαναστατών ήταν η παραίτηση του βασιλιά, η διάλυση της εθνοσυνέλευσης, ο σχηματισμός νέας κυβέρνησης, η διενέργεια εκλογών και η άμεση ενίσχυση του στρατού στο Θρακικό μέτωπο, αφού δεν είχε υπογραφεί ακόμα η συνθήκη των Μουδανιών. Στις 13 Σεπτεμβρίου έφτασαν στο λιμάνι του Λαυρίου τα πλοία των επαναστατών. Ο βασιλιάς παραιτήθηκε και ανέλαβε την επομένη ο διάδοχος, Γεώργιος ο Β΄, πρωθυπουργός ορκίστηκε ο Σωτήριος Κροκίδας, μέχρι πρότινος υπουργός Εσωτερικών, ενώ ορίστηκε ο Βενιζέλος ως διπλωματικός εκπρόσωπος της Ελλάδας στο εξωτερικό.³³¹

Στις πρώτες αυτές μέρες της επανάστασης των στρατιωτικών, η αεροπορία είχε ενεργό συμμετοχή αφού, στο κίνημα των επαναστατών προσχώρησαν και στελέχη της με επικεφαλής τον Χατζήζαφειρίου.³³² Κατά τη διάρκεια των συνεννοήσεων μεταξύ των

³³¹ Βακαλόπουλος, ό.π., σσ. 440-442.

³³² Δέας, ό.π., σ. 408.

επαναστατών, ο Πλαστήρας έδωσε εντολή στον Δέα, με τον οποίο σημειωτέον τούς ένωνε φιλία από την εποχή που υπηρετούσε υπό τις διαταγές του πριν μεταταχθεί στην αεροπορία, να μεταφέρει πληροφορίες στον κυβερνήτη του πλοίου «Δωρίς» και από εκεί να κατευθυνθεί στο «Αβέρωφ» για περαιτέρω συνεννοήσεις.³³³

Αρχικά κινήθηκε για να μεταβεί στο «Δωρίς», όμως, επειδή αυτό είχε αποπλεύσει από το λιμάνι της Μυτιλήνης, προσπάθησε να μεταφέρει τις πληροφορίες, χρησιμοποιώντας αεροπλάνο της Μοίρας του, με χειριστή τον Ανθυποσμηναγό Ζαΐμη. Έτσι, απογειώθηκαν στις 9 Σεπτεμβρίου 1922 με προορισμό τα Δαρδανέλια προς ανεύρεση του Αβέρωφ. Λόγω μηχανικής βλάβης, όμως, αναγκάστηκαν να προσγειωθούν σε χωράφι έξω από τη Ραιδεστό.³³⁴ Στις 12 Σεπτεμβρίου, ο Δέας και πάλι, με χειριστή τον Χατζηκαμάρη, απογειώθηκε κατ' εντολή του Πλαστήρα από τη Χίο και προσγειώθηκε στο Γουδί για να έρθει σε συνεννοήσεις με τους υποστράτηγους Οθωναίο, Πάγκαλο και Μανέτα και να τους γνωστοποιήσει την άφιξη του στόλου την επόμενη ημέρα.³³⁵ Την ίδια ημέρα και άλλο αεροπλάνο, προφανώς από τη Μυτιλήνη γιατί στη Χίο δεν υπήρχε άλλο όπως αναφέρει ο Δέας, έριξε προκηρύξεις στην Αθήνα με το τελεσίγραφο των Επαναστατών:

«Προς τον ελληνικόν λαόν, τον πρόεδρον της Εθνοσυνελεύσεως, τον βασιλέα, τον διάδοχον, τον πρόεδρον της κυβερνήσεως,

Ο εν Μυτιλήνη και Χίω στρατός και στόλος μοι ανέθηκαν την ηγεσίαν αυτών όπως διατυπώσω επ' ονόματι των τας κάτωθι αξιώσεις, εν τη απολύτω πεποιθήσει ότι εις ταύτας είναι σύμφωνος και ο λοιπός στρατός και στόλος και ιδία ολόκληρος ο ελληνικός λαός, πλην ίσως ασημάντου μειοψηφίας, ουχί εξ ευγενών ελατηρίων αντιφρονούσης. Η σωτηρία της πατρίδος και μόνη επιβάλλει τας αξιώσεις μας ταύτας: 1) Παραίτησις του βασιλέως χάριν πατρίδος υπέρ του διαδόχου. 2) Άμεσος διάλυσις της Εθνοσυνελεύσεως. 3) Σχηματισμός κυβερνήσεως αχρόου και εμπνεούσης εμπιστοσύνην εις την Αντάντ δια την τάχιστης και αμερόληπτον ενέργειαν εκλογών Εθνοσυνελεύσεως και την διαχείρισιν των εξωτερικών ζητημάτων, μέχρις ου ο λαός αποφασίση τελικώς δια των εκλογών περί της τύχης του. 4) Άμεσος ενίσχυσις του Θρακικού

³³³ Στη Μυτιλήνη είχαν παραμείνει τρία αεροσκάφη της Ε' Μοίρας, της οποίας διοικητής ήταν ο Δέας, ενώ τα υπόλοιπα είχαν επιστρέψει σε Θεσσαλονίκη και Γουδί.

³³⁴ Δέας, ό.π., σσ. 409-412.

³³⁵ Στο ίδιο, σσ. 416-417.

μετώπου. Ας επικρατήσει και παρ' υμίν ο αγνός πατριωτισμός προς αποσόβησιν αλληλοσπαργμού και ταχύτεραν έναρξιν του έργου της εθνικής παλινρθώσεως, δι ης θα ανασταλή η πλήρης καταστροφή προς ην φερόμεθα και θα επιτευχθή η σωτηρία της πατρίδος».³³⁶

Η Επαναστατική Επιτροπή προχώρησε στην αναζήτηση των υπευθύνων της Μικρασιατικής Καταστροφής και παρέπεμψε σε δίκη τους Δ. Γούναρη, Ν. Στράτο, Π. Πρωτοπαππαδάκη, Γ. Μπαλτατζή, Ν. Θεοτόκη, Μ. Γούδα και Ξ. Στρατηγό. Στις 15 Νοεμβρίου εκτελέστηκαν οι έξι πρώτοι με το αιτιολογικό της εσχάτης προδοσίας,³³⁷ σε μια προσπάθεια κάθαρσης από τη μικρασιατική εμπλοκή μπροστά στη λαϊκή κατακραυγή.³³⁸

4.2 Η Ελλάδα στη διάρκεια του Μεσοπολέμου

Για την κατανόηση των συνθηκών, μέσα στις οποίες η Αεροπορία προσπάθησε να αναδιοργανωθεί και να αναπτυχθεί, κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια περιληπτική αναφορά σε σημαντικά γεγονότα, ώστε να γίνει κατανοητή η πολιτική κατάσταση που επικρατούσε στην Ελλάδα την περίοδο αυτή. Η χώρα, την συγκεκριμένη περίοδο, είχε περιέλθει σε δεινή οικονομική κατάσταση. Οι πόλεμοι που είχαν προηγηθεί είχαν αφήσει τεράστια πλήγματα. Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι κόστισαν τετρακόσια εκατομμύρια δραχμές στο ελληνικό κράτος, ενώ οι πολεμικές επιχειρήσεις τα χρόνια 1916-1918 εννιάκόσια τέσσερα εκατομμύρια. Οι οικονομικές ανάγκες για τη συντήρηση του στρατού στα, απομακρυσμένα από την Ελλάδα, εδάφη της Μικράς Ασίας ανήλθαν στα 4,3 δισεκατομμύρια, σχεδόν τα δύο τρίτα των συνολικών δαπανών της κυβέρνησης.³³⁹ Η αποκατάσταση των προσφύγων, μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή, απαιτούσε τεράστια ποσά υπολογίζεται ότι δαπανήθηκαν περίπου έντεκα δισεκατομμύρια δραχμές.³⁴⁰ Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το εθνικό χρέος την

³³⁶ Παρατίθεται στο Παπαρηγόπουλος, *ό.π.*, σ. 329.

³³⁷ Γρηγόριος Δαφνής, *Η Ελλάς μεταξύ δύο πολέμων 1923-1940*, Κάκτος, Αθήνα 1997, σσ. 25-35.

³³⁸ Βακαλόπουλος, *ό.π.*, σ. 442.

³³⁹ Mark Mazower, *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*, μετάφρ. Σπύρος Μαρκέτος, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2015, σσ. 89-92.

³⁴⁰ Βακαλόπουλος, *ό.π.*, σ. 447.

περίοδο 1920-1923, από 2,248 δισεκατομμύρια να εκτιναχθεί στα 7,912 δισεκατομμύρια.³⁴¹

Στα χαρακτηριστικά της περιόδου, εκτός από τη δυσχερή οικονομική κατάσταση της χώρας, πρέπει να προστεθεί και η πολιτική αστάθεια που επικράτησε ολόκληρη τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, με τα αλληπάλληλα στρατιωτικά κινήματα.³⁴² Τον Δεκέμβριο του 1923 διεξήχθησαν εκλογές, με την επικράτηση των Φιλελευθέρων. Τον Μάρτιο του 1924, η Εθνοσυνέλευση κήρυξε έκπτωτο τον βασιλιά και ανακήρυξε την αβασίλευτη δημοκρατία και τον επόμενο μήνα διενεργήθηκε δημοψήφισμα για το πολιτειακό, στο οποίο επτά στους δέκα Έλληνες ψήφησαν υπέρ της δημοκρατίας.³⁴³

Στις 25 Ιουνίου 1924, αξιωματικοί του ναυτικού διαδήλωσαν εναντίον του υπουργού τους, Αλέξανδρου Χατζηκυριάκου, για τις προαγωγές που είχε αυθαίρετα πραγματοποιήσει, που είχαν ως αποτέλεσμα την παραίτηση εκατόν πενήντα οκτώ αξιωματικών. Ο στρατηγός Πάγκαλος, υπουργός Στρατιωτικών, κυκλοφόρησε πρωτόκολλο, μεταξύ των αξιωματικών του στρατού, απαιτώντας την παραμονή της κυβέρνησης Παπαναστασίου. Οι Μιχαλακόπουλος και Γονατάς απέσυραν τη στήριξη στον Παπαναστασίου, ο οποίος αρνήθηκε να εκδιώξει τον Πάγκαλο από τον υπουργικό θώκο, με αποτέλεσμα την πτώση της κυβέρνησης.³⁴⁴

Σχηματίστηκε έτσι βραχύβια κυβέρνηση υπό τον Σοφούλη, ο οποίος ανέλαβε και το υπουργείο των Ναυτικών. Η διαμάχη των παραιτηθέντων αξιωματικών του ναυτικού, που στο μεταξύ είχαν ανακαλέσει τις παραιτήσεις τους, με τους συναδέλφους τους, είχε ως τελική κατάληξη την ανταρσία εν ενεργεία αξιωματικών, με επικεφαλής τον πλοίαρχο Κολιαλέξη, που αξίωσαν την παραίτηση της κυβέρνησης. Τελικά, η κρίση στο ναυτικό

³⁴¹ Mazower, *ό.π.*, σ. 94.

³⁴² Για αναλυτική περιγραφή όλων των στρατιωτικών κινήματων και πολιτικών καθεστώτων της περιόδου βλ. Γρηγόριος Δαφνής, *Η Ελλάδα μεταξύ δύο πολέμων 1923-1940*, Κάκτος, Αθήνα 1997 και Θάνος Βερέμης, *Οι επεμβάσεις του στρατού στην ελληνική πολιτική 1916-1936*, Οδυσσέας, Αθήνα 1983.

³⁴³ Gunnar Hering, *Τα πολιτικά κόμματα στην Ελλάδα 1821-1936*, μετάφρ. Θόδωρος Παρασκευόπουλος, τόμ. Β΄, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2006, σ. 1058. Ψήφισαν 69,99% υπέρ της αβασίλευτης δημοκρατίας και 30,01% κατά.

³⁴⁴ Αθανάσιος Βερέμης, «Οι εσωτερικές πολιτικές εξελίξεις και οι διεθνείς σχέσεις της Ελλάδος από την αντεπανάσταση του 1923 ως την ανατροπή του Πάγκαλου», *Ιστορία του ελληνικού έθνους*, τόμ. ΙΕ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1978, σ. 283. Δαφνής *ό.π.*, σσ. 269-274.

λύθηκε τον Αύγουστο με τη μεσολάβηση του Χατζηκυριάκου, που εγγυήθηκε στους στασιαστές τού «Αβέρωφ», ότι θα επιβάλλονταν μόνο μικρές πειθαρχικές ποινές.³⁴⁵

Έναν χρόνο μετά, στις 25 Ιουνίου 1925, ο στρατηγός Θεόδωρος Πάγκαλος κατέλαβε πραξικοπηματικά την εξουσία, υποστηριζόμενος από τον ναύαρχο Χατζηκυριάκο στο «Αβέρωφ», απειλώντας την κυβέρνηση ότι θα βομβάρδιζε την πρωτεύουσα αν δεν παρέδιδαν την εξουσία στον Πάγκαλο.³⁴⁶ Η κυβέρνηση Πάγκαλου παρέμεινε στην εξουσία για έναν χρόνο, μέχρι τον Αύγουστο του 1926, όταν και ανατράπηκε με τη σειρά της από τον Γεώργιο Κονδύλη, που οδήγησε τη χώρα σε εκλογές στις 7 Νοεμβρίου 1926, χωρίς ο ίδιος να θέσει υποψηφιότητα.³⁴⁷

Στις εκλογές αυτές κανένα κόμμα δεν κατάφερε να κερδίσει την πλειοψηφία, και έτσι συγκροτήθηκε οικουμενική κυβέρνηση, η πρώτη που ονομάστηκε έτσι, με πρωθυπουργό τον Αλέξανδρο Ζαΐμη.³⁴⁸ Η συμμετοχή του αντιβενιζελικού Λαϊκού Κόμματος στην οικουμενική κυβέρνηση αποτέλεσε πηγή κρίσεων με το βενιζελικό «κατεστημένο» του στρατού, που απέληξε τελικώς στην πτώση της κυβέρνησης,³⁴⁹ χωρίς να κατορθώσει να εξαντλήσει την τετραετή θητεία της.

Τον Αύγουστο του 1928 διενεργήθηκαν εκ νέου εκλογές, μέσα σε ιδιαίτερα τεταμένο πολιτικό κλίμα.³⁵⁰ Ο Βενιζέλος, ο οποίος είχε επιστρέψει στην ηγεσία του κόμματος των Φιλελευθέρων, επικράτησε επιτυγχάνοντας μια ευρεία πολιτική νίκη,³⁵¹ και ήταν η μοναδική κυβέρνηση που κατάφερε να παραμείνει στη θέση της για τέσσερα συναπτά έτη. Οι αντιδράσεις που προκάλεσαν η ψήφιση της «μεταβατικής» απλής αναλογικής και η προσπάθεια φίμωσης του Τύπου, ανάγκασαν τον Βενιζέλο να υποβάλει την παραίτησή του, τον Μάιο του 1932.³⁵² Ο Βενιζέλος είχε χάσει πια την επιρροή του στο εκλογικό σώμα,

³⁴⁵ Βερέμης, «Οι εσωτερικές πολιτικές εξελίξεις», σ. 284. Δαφνής *ό.π.*, σσ. 275-278.

³⁴⁶ Δαφνής, *ό.π.*, σσ. 294-299.

³⁴⁷ Στο ίδιο, σσ. 346-350, 363-366.

³⁴⁸ Hering, *ό.π.*, σσ. 1062-1063.

³⁴⁹ Νικόλαος Οικονόμου, «Η περίοδος από το Σεπτέμβριο του 1926 ως το Φεβρουάριο του 1935», *Ιστορία του ελληνικού έθνους*, τόμ. ΙΕ', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1978, σσ. 304-305

³⁵⁰ Στο ίδιο, σ. 313.

³⁵¹ Hering, *ό.π.*, σ. 1078. Το κόμμα των Φιλελευθέρων κέρδισε 178, από τις 250 έδρες, αν συνυπολογιστούν και οι έδρες των κομμάτων που είχαν συνάψει εκλογικές συμμαχίες.

³⁵² Οικονόμου, «Η περίοδος από το Σεπτέμβριο του 1926», σσ. 317-318. Δαφνής, *ό.π.*, σσ. 551-552.

γεγονός που έγινε φανερό στις εκλογές που ακολούθησαν (Σεπτέμβριος 1932).³⁵³ Κανέναν από τα κόμματα δεν κατάφερε να συγκεντρώσει την απαραίτητη πλειοψηφία, και το Λαϊκό Κόμμα, τελικά, μετά από έντονες παρασκηνακές διαβουλεύσεις κατάφερε να σχηματίσει κυβέρνηση συνασπισμού, με πρωθυπουργό τον Παναγή Τσαλδάρη.³⁵⁴

Ο πολιτικός βίος της νέας κυβέρνησης αποδείχτηκε βραχύς και η χώρα σύρθηκε σε νέες εκλογές στις 5 Μαρτίου 1933, με αντίπαλες τις παρατάξεις του Εθνικού Συνασπισμού (Φιλελεύθεροι) και της Ηνωμένης Αντιπολίτευσης (Λαϊκοί). Ο Εθνικός Συνασπισμός ηττήθηκε και η Ηνωμένη Αντιπολίτευση κέρδισε τις εκλογές.³⁵⁵ Το αποτέλεσμα των εκλογών προκάλεσε την αντίδραση των βενιζελικών και την επαύριο των εκλογών εκδηλώθηκε κίνημα υπό τον Νικόλαο Πλαστήρα, με τη συμμετοχή μονάδων από όλους τους κλάδους των ενόπλων δυνάμεων.³⁵⁶ Η χλιαρή αντίδραση του Βενιζέλου, που δεν καταδίκασε ρητά το κίνημα και αρκέστηκε στο να επιπλήξει τον Πλαστήρα, ερμηνεύτηκε ως επιδοκιμασία, εντείνοντας ακόμα περισσότερο τις πολιτικές αντιπαραθέσεις. Τελικά, το κίνημα απέτυχε λόγω της αντίδρασης της ανώτατης ηγεσίας του στρατού και κατεστάλη,³⁵⁷ ενώ ο Τσαλδάρης σχημάτισε ξανά κυβέρνηση και ο Πλαστήρας διέφυγε στο εξωτερικό. Το ζήτημα των κινηματιών αξιωματικών, παραπέμφθηκε σε μεταγενέστερη επίλυση, που τελικά δεν δικάστηκαν γιατί μεσολάβησε το κίνημα της 1^{ης} Μαρτίου.³⁵⁸ Στις 6 Ιουνίου έγινε δολοφονική απόπειρα κατά του Βενιζέλου, με εμπλοκή αντιβενιζελικών, επιβαρύνοντας κατά πολύ, το ήδη τεταμένο, πολιτικό κλίμα.³⁵⁹

Δύο χρόνια αργότερα, στις 1 Μαρτίου 1935, εκδηλώθηκε νέο κίνημα για την κατάληψη της εξουσίας, από βενιζελικούς στρατιωτικούς, έχοντας επικεφαλής τον Βενιζέλο. Στόχος τους ήταν η εκκαθάριση των ενόπλων δυνάμεων και των σωμάτων ασφαλείας από τα αντιβενιζελικά στελέχη, η προώθηση μεταρρυθμίσεων και η

³⁵³ Hering, *ό.π.*, σσ. 1175-1176. Το κόμμα των Φιλελευθέρων έχασε περίπου το 18% των ψήφων, σε σχέση με τις εκλογές του 1928. Υπολειπόταν κατά 4.450 ψήφους από το Λαϊκό κόμμα, που ήρθε πρώτο, αλλά κέρδισε τρεις περισσότερες έδρες, λόγω του εκλογικού συστήματος.

³⁵⁴ Στο ίδιο, σσ. 1179-1181.

³⁵⁵ Στο ίδιο, σ. 1183. Η Ενωμένη Αντιπολίτευση συγκέντρωσε 136 έδρες, ενώ ο Εθνικός Συνασπισμός 110.

³⁵⁶ Οικονόμου, «Η περίοδος από το Σεπτέμβριο του 1926», σ. 321.

³⁵⁷ Στο ίδιο, σ. 322. Για αναλυτική περιγραφή των γεγονότων του διημέρου που εκδηλώθηκε το κίνημα Πλαστήρα, βλ. Δαφνής, *ό.π.*, σσ. 596-622.

³⁵⁸ Οικονόμου, «Η περίοδος από το Σεπτέμβριο του 1926», σ. 323.

³⁵⁹ Δαφνής, *ό.π.*, σσ. 637-643.

ενδυνάμωση της αβασίλευτης δημοκρατίας.³⁶⁰ Στο κίνημα είχαν προσχωρήσει μεγάλο μέρος του Ναυτικού και μονάδες του στρατού στην Μακεδονία και τα νησιά του Αιγαίου.³⁶¹ Σύμφωνα με τα σχέδια των κινηματιών, τα πλοία του στόλου θα έπλεαν προς τη Θεσσαλονίκη και την Καβάλα, περιοχές που ο Βενιζέλος είχε ισχυρό πολιτικό έρεισμα. Ταυτόχρονα, εξεγέρσεις στην Κρήτη, στα νησιά του Αιγαίου, αλλά και σε στρατιωτικές μονάδες θα προσπαθούσαν να ασκήσουν πίεση στην κυβέρνηση.³⁶² Η κυβέρνηση μετά την εκδήλωση του επαναστατικού κινήματος, χωρίς να αιφνιδιαστεί, κήρυξε στρατιωτικό νόμο και κατέστειλε το κίνημα. Στην επιχείρηση της καταστολής έλαβαν μέρος τα αεροσκάφη της Πολεμικής Αεροπορίας, που περιγράφεται εκτενέστερα στη συνέχεια. Συνέπεια του κινήματος ήταν η αλότωση περισσότερων των 1.800 βενιζελικών αξιωματικών,³⁶³ μέρος των οποίων ήταν και πολλοί αεροπόροι, γεγονός που προκάλεσε μετέπειτα δυσχέρειες στη στο σώμα της αεροπορίας.

Σε σύντομο χρονικό διάστημα (9 Ιουνίου 1935) διεξήχθησαν για πολλοστή φορά εκλογές, τις οποίες ο κυβερνητικός συνασπισμός των Τσαλδάρη και Κονδύλη κέρδισαν με άνεση.³⁶⁴ Το ζήτημα του πολιτειακού καθεστώτος ήταν αυτό που κυριαρχούσε στην πολιτική σκηνή το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα. Στις 10 Οκτωβρίου, ο Κονδύλης τέθηκε επικεφαλής ομάδας βασιλικών αξιωματικών και αφού κατάργησε την κυβέρνηση Τσαλδάρη, κατέλαβε την εξουσία. Τον επόμενο μήνα διενεργήθηκε νόθο δημοψήφισμα για το πολίτευμα της χώρας³⁶⁵ και, με συντριπτική πλειοψηφία στις 25 Νοεμβρίου 1935, επανήλθε στο θρόνο ο Γεώργιος ο Β΄.

Στις 6 Μαρτίου 1936 συνήλθε η Γ΄ Αναθεωρητική Βουλή για την ανάδειξη προέδρου. Πρόεδρος εξελέγη ο Θεμιστοκλής Σοφούλης, με τη σύμπραξη βενιζελικών και κομμουνιστών, στον οποίο ανατέθηκε ο σχηματισμός κυβέρνησης. Αφού δεν κατόρθωσε να σχηματίσει κυβέρνηση, επέστρεψε την εντολή στον βασιλιά ζητώντας να την λάβει ο Κωνσταντίνος Δεμερτζής, με την υπόσχεση ότι θα τύγχανε της υποστήριξής του. Τελικά,

³⁶⁰ Ιωάννης Κολιόπουλος, «Εσωτερικές και εξωτερικές εξελίξεις από την 1^η Μαρτίου 1935 ως την 28^η Οκτωβρίου», *Ιστορία του ελληνικού έθνους*, τόμ. ΙΕ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1978, σ. 359.

³⁶¹ Στο ίδιο, σ. 360.

³⁶² Δαφνής, *ό.π.*, σσ. 720-722.

³⁶³ Κολιόπουλος, «Η περίοδος από το Σεπτέμβριο του 1926», σ. 365.

³⁶⁴ Hering, *ό.π.*, σσ. 1236-1237.

³⁶⁵ Υπέρ της βασιλείας ψήφισε το εκπληκτικό ποσοστό του 97,6% των ψηφοφόρων. Αναλυτικότερα για τα μέσα και τις διαδικασίες που χρησιμοποιήθηκαν για τη διαμόρφωση του εκλογικού αποτελέσματος, βλ. Hering, *ό.π.*, σσ. 1246-1247.

ο Δεμερτζής σχημάτισε κυβέρνηση, με αντιπρόεδρο και υπουργό Στρατιωτικών ταυτόχρονα τον Ιωάννη Μεταξά.³⁶⁶ Ο Δεμερτζής πρόλαβε να παραμείνει έναν μήνα μόνο ως πρωθυπουργός, γιατί απεβίωσε αιφνιδίως στις 13 Απριλίου 1936 και ο βασιλιάς διόρισε πρωθυπουργό τον Μεταξά. Οι προσπάθειες Φιλελευθέρων και Λαϊκών για σχηματισμό κυβέρνησης, ώστε να περιθωριοποιηθεί ο Μεταξάς, δεν απέδωσαν καρπούς και ο Μεταξάς έλαβε ψήφο εμπιστοσύνης από τη βουλή, παρά την αντίθετη λαϊκή βούληση.³⁶⁷ Τα γεγονότα που σημειώθηκαν τον Μάιο του 1936 στη Θεσσαλονίκη, με αφορμή την απεργία των καπνεργατών, έδωσαν στον Μεταξά την ευκαιρία να υλοποιήσει τον στόχο του, ο οποίος δεν ήταν άλλος, παρά η έξοδος από τον κοινοβουλευτισμό.³⁶⁸

Ο Μεταξάς συγκάλεσε έκτακτο υπουργικό συμβούλιο, το βράδυ της 4^{ης} Αυγούστου και ανακοίνωσε τη διάλυση της βουλής, ξεκινώντας έτσι την περίοδο της δικτατορίας υπό την ηγεσία του. Ένα από τα χαρακτηριστικά της μεταξικής περιόδου, σχετιζόμενο με το θέμα της εργασίας, ήταν η πολεμική προπαρασκευή της χώρας στην οποία επιδόθηκε το καθεστώς. Εκτός από την κατασκευή των οχυρωματικών έργων στη «γραμμή Μεταξά», προέβη σε ένα δαπανηρό εξοπλιστικό πρόγραμμα με το μεγαλύτερο κομμάτι δαπανών να αφορά το πυροβολικό και την αεροπορία, με σημαντικότερη ίσως την αγορά αεροσκαφών.³⁶⁹ Το μέγεθος της εξοπλιστικής δαπάνης ήταν τόσο μεγάλο, ώστε απορρόφησε σημαντικό μέρος της αύξησης του εθνικού εισοδήματος, που σημειώθηκε τη συγκεκριμένη περίοδο.³⁷⁰

Μέσα σε αυτό το ιδιαίτερα ασταθές πολιτικό σκηνικό, με τις συνεχείς εναλλαγές κυβερνήσεων και τις επαναστατικές στρατιωτικές επεμβάσεις στην πολιτική ζωή της χώρας, η αεροπορία έπρεπε αρχικά να ανασυνταχθεί και να αναρρώσει από τις πληγές της Μικρασιατικής Εκστρατείας και στη συνέχεια να εκσυγχρονιστεί, περνώντας στη φάση της δημιουργίας ενός ενιαίου και αυτόνομου Όπλου.

³⁶⁶ Κολιόπουλος, «Η περίοδος από το Σεπτέμβριο του 1926», σσ. 376-377.

³⁶⁷ Δαφνής, *ό.π.*, σσ. 829-836.

³⁶⁸ Αρετή Τούντα-Φεργάρδη, *Ηγετικές μορφές του μεσοπολέμου και εξωτερική πολιτική*, Σιδέρης, Αθήνα 2003, σ. 424.

³⁶⁹ Σπυρίδων Πλουμίδης, *Το καθεστώς Ιωάννη Μεταξά (1936-1941)*, Εστία, Αθήνα 2016, σ.155. Οι στρατιωτικές δαπάνες του κρατικού προϋπολογισμού αυξήθηκαν κατά 65,6%, με μέσες ετήσιες στρατιωτικές δαπάνες στα 4,4 δισεκατομμύρια δραχμές.

³⁷⁰ Ροσέτος Φακιολάς, «Οικονομικές εξελίξεις και αγορά εργασίας στην περίοδο 1936-1940», Χ. Φλάισερ-Ν. Σβορώνος (επιμ.), *Η Ελλάδα 1936-1944 Δικτατορία-Κατοχή-Αντίσταση*, Πρακτικά Α' Διεθνούς Συνεδρίου Σύγχρονης Ιστορίας, Μορφωτικό Ινστιτούτο ΑΤΕ, Αθήνα 1990, σ. 180.

4.3 Η περίοδος μετά τη Μικρασιατική Εκστρατεία

Μετά τη Μικρασιατική Εκστρατεία ακολούθησε μακρά περίοδο ειρήνης, απουσία πολεμικών συγκρούσεων για την Ελλάδα. Αυτό και μόνο θα μπορούσε να αποτελέσει ικανή συνθήκη όχι μόνο για να αναδιοργανωθεί η Αεροπορία, αλλά και να πραγματοποιηθεί η ένωση των δύο ξεχωριστών κλάδων, Στρατιωτικής και Ναυτικής, που από καιρό είχε προσπαθήσει να κάνει ο Βενιζέλος με τον Ζάννα, όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο. Σύμφωνα με τον Οικονομάκο,³⁷¹ τα πολιτικά γεγονότα της περιόδου και οι επαναστάσεις, με συνέπεια την πολιτική αστάθεια και τις συνεχείς αλλαγές κυβερνήσεων, οι αποτάξεις και οι επαναφορές αξιωματικών αποτέλεσαν τροχοπέδη στην εξέλιξη της Αεροπορίας. Σε αυτά θα πρέπει να προστεθεί και το γεγονός ότι οι αξιωματικοί της Αεροπορίας ήταν χαμηλόβαθμοι μέχρι το 1928 - ο αρχαιότερος κατείχε το βαθμό του ταγματάρχη - και δεν μπορούσαν να επηρεάσουν τις εξελίξεις, γιατί οι απόψεις τους δεν εισακούονταν.³⁷² Παρόλα αυτά, έγιναν κάποιες προσπάθειες για την ανασύνταξη και αναδιοργάνωση των αεροπορικών δυνάμεων.

Τον Ιανουάριο του 1923 παραλήφθηκαν τα αγγλικά καταδιωκτικά αεροπλάνα Mars, τα οποία προορίζονταν αρχικά για την ενίσχυση του στόλου της Μικράς Ασίας, αλλά τα γεγονότα πρόλαβαν τις εξελίξεις και έτσι έφτασαν «κατόπιν εορτής». Με αυτά τα αεροσκάφη εξοπλίστηκε η Ε΄ Μοίρα, τον Απρίλιο.³⁷³ Η διάταξη των αεροπορικών δυνάμεων την αυγή του 1923 είχε ως εξής: Η Α΄ Μοίρα έδρευε στην Αλεξανδρούπολη, με διοικητή τον λοχαγό Οικονομάκο, η Γ΄ Μοίρα βρισκόταν στη διάθεση της Στρατιάς Έβρου, με διοικητή τον ταγματάρχη Χατζηζαφειρίου, η Δ΄ Μοίρα έδρευε στη Δράμα αλλά χωρίς αεροσκάφη και τέλος η Ε΄ Μοίρα με τα νέα αεροσκάφη Mars στάθμευε στη Δράμα επίσης. Μετά την υπογραφή της συνθήκης της Λωζάνης, η Ε΄ Μοίρα μεταστάθμευσε στη Θεσσαλονίκη και στη συνέχεια διαλύθηκε. Η Γ΄ και η Α΄ Μοίρες συγχωνεύτηκαν και

³⁷¹ Ο Οικονομάκος εκτός από χειριστής και διοικητής του αεροδρομίου Φιλαδελφείας στην Μικρά Ασία, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, διετέλεσε υφυπουργός Αεροπορίας την περίοδο 1937-1941.

³⁷² Οικονομάκος, *ό.π.*, σ. 31.

³⁷³ Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σσ. 210-211.

αποτελέσαν την Α΄ Μοίρα Παρατηρήσεως, με έδρα το Γουδί.³⁷⁴ Η Ναυτική Αεροπορία με τη σειρά της, μεταστάθμευσε τον Μάιο του 1923 στη Θεσσαλονίκη, αρχικά, και μετέπειτα στη Δράμα για την ενίσχυση του Θρακικού μετώπου.³⁷⁵

Τα νεοφιχθέντα αεροσκάφη Mars ήταν μικρότερα σε μέγεθος, πολύ πιο ευέλικτα, σε σχέση με όλα τα παλαιότερα, λόγω και του τύπου τους (δηλαδή καταδιωκτικά) που απαιτεί άλλα πτητικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τα βομβαρδιστικά. Αυτή η ευελιξία αλλά και η ευχαρίστηση που έδινε στους χειριστές κατά τη διάρκεια ελιγμών και ακροβατικών είχε και συνέπειες. Σχηματισμός τριών εξ αυτών χρησιμοποιήθηκε σε πτήση επίδειξης για τον εορτασμό της 25^{ης} Μαρτίου 1923 στη Θεσσαλονίκη. Ένα τέταρτο αεροπλάνο απογειώθηκε αργότερα, εκτός προγράμματος, με πρωτοβουλία του χειριστή Μάρακα,³⁷⁶ για να εκτελέσει ανάλογη πτήση, έχοντας, όμως, ως τραγικό αποτέλεσμα τον θάνατο του χειριστή, αφού το αεροπλάνο έπεσε σε περιδίνηση.³⁷⁷ Τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους, η αεροπορία θρήνησε άλλο ένα στέλεχος της, τον ανθυπολοχαγό Σταυρόπουλο που, επίσης με αεροσκάφος Mars, κατέπεσε και συνετρίβη³⁷⁸ κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του ελιγμού Loop³⁷⁹ από χαμηλό ύψος. Η Ναυτική Αεροπορία είχε και αυτή θανατηφόρο ατύχημα κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικής πτήσης, όταν υδροπλάνο έπεσε στη θάλασσα, λόγω βλάβης, παρασύροντας στο θάνατο τους τρεις επιβαίνοντες (7 Σεπτεμβρίου 1923).³⁸⁰

Οι εμπειρίες των αεροπόρων από τις πλείστες αποστολές συνεργασίας με τον στρατό για τον κανονισμό βολής κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας, καθώς και τα πολλά προβλήματα που υπήρξαν κατά τη συνεργασία τους, δεν έμειναν ανεκμετάλλευτες. Η Διεύθυνση Αεροπορίας του υπουργείου Στρατιωτικών, τον Μάιο του 1923, εξέδωσε το εγχειρίδιο «Αποστολαί βολής πυροβολικού δια παρατηρήσεως απ' αεροπλάνου». Με αυτό το εξήντα τριών σελίδων εγχειρίδιο, που αποτελεί ουσιαστικά μετάφραση γαλλικού

³⁷⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 249.

³⁷⁵ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 193.

³⁷⁶ Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σσ. 213-214.

³⁷⁷ Η περιδίνηση, με απλά λόγια, είναι μια ιδιάζουσα κατάσταση πτήσης και οι συνθήκες που εμφανίζονται ποικίλλουν και είναι κατά κανόνα συνέχεια της απώλειας στήριξης του αεροπλάνου. Η περιδίνηση θεωρούνταν κάποτε ως το τελευταίο στάδιο πριν από τη συνετρίβη του αεροπλάνου που έπεφτε σε απώλεια στήριξης. Αναλυτικότερα βλ. Γεώργιος Γεωργοντόπουλος, *Μηχανική Πτήσης*, τόμ. Β΄, Εκδόσεις Συμεών, Αθήνα 1998, σ. 288.

³⁷⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 249.

³⁷⁹ Loop είναι η σχεδόν κυκλική πτήση του αεροπλάνου σε κατακόρυφο επίπεδο.

³⁸⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 261.

κανονισμού, καθώς η Στρατιωτική Αεροπορία βασίστηκε σε γαλλικά πρότυπα, καθορίστηκαν με λεπτομέρεια οι διαδικασίες αλλά και τα κωδικοποιημένα σήματα για τη συνεννόηση επίγειων και εναέριων δυνάμεων.³⁸¹ Το 1924 η Α΄ Μοίρα Αεροπλάνων μετονομάστηκε σε Α΄ Σύνταγμα Αεροπλάνων και η Δ΄ Μοίρα σε Γ΄ Σύνταγμα Αεροπλάνων με έδρα πλέον τη Θεσσαλονίκη, ενώ τον Σεπτέμβριο είχε ακόμη ένα θανατηφόρο ατύχημα με αεροσκάφος Mars, λόγω βλάβης στον κινητήρα.³⁸²

Από την πλευρά της Ναυτικής Αεροπορίας, δόθηκε βάση στην ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού και για τον λόγο αυτό στάλθηκε σημαντικός αριθμός στελεχών για εκπαίδευση σε αεροπορικές σχολές στην Αγγλία, στη Γαλλία και τις αγγλικές σχολές της Αιγύπτου. Επίσης, ιδρύθηκε Σχολή Αεροπορίας στο Παλαιό Φάληρο για την εκπαίδευση υπαξιωματικών ως χειριστές και η Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας στο Τατόι.³⁸³ Έγινε για πρώτη φορά εκπαίδευση σε νυχτερινές πτήσεις, με πρωτοβουλία των εμπειρότερων αεροπόρων, χρησιμοποιώντας δοχεία γεμάτα με στουπί εμποτισμένα σε πετρέλαιο, τα οποία τα τοποθετούσαν έτσι ώστε να οριοθετούν τον διάδρομο προσγείωσης.³⁸⁴

Η εκπαίδευση αναβαθμίστηκε και στη Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας στο Σέδες, «με σύστημα εφάμιλλο περίπου της Σχολής Ευελπίδων»,³⁸⁵ όσον αφορά τα θεωρητικά μαθήματα. Διδάσκονταν αεροδυναμική, αεροπορική τακτική, αναγνωρίσεις, διαβιβάσεις, φωτογραφία, κινητήρες, οχρωματική, τακτική πεζικού και πυροβολικού και μαθηματικά. Το πτητικό πρόγραμμα, όμως, υστερούσε γιατί οι εκπαιδευτές, μη έχοντας εκπαιδευτεί σε κάποιο σχολείο εκπαιδευτών, δίδασκαν βάση των εμπειριών τους, σε αντίθεση με τις σχολές της Ναυτικής Αεροπορίας που ακολουθούν το αγγλικό σύστημα (Pattern),³⁸⁶ που θεωρούνταν το αρτιότερο της εποχής εκείνης.³⁸⁷ Επίσης, τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούνταν ήταν πεπαλαιωμένα, τύπου Dorand A.R.1, Henriot, Caudron G III και

³⁸¹ Υπουργείον Στρατιωτικών-Διεύθυνση Αεροπορίας (έκδ.), *Αποστολαί βολής Πυροβολικού δια παρατηρήσεως απ' αεροπλάνου*, Αθήναι 1923 (βλ. κυρίως το εγχειρίδιο στο Παράρτημα).

³⁸² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β΄, σ. 249.

³⁸³ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 200.

³⁸⁴ Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 225.

³⁸⁵ Στο ίδιο, σ. 234.

³⁸⁶ Τρεμόπουλος, *ό.π.*, σ. 63

³⁸⁷ Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 234.

αργότερα Morane–Saulnier,³⁸⁸ τα οποία ήταν ακατάλληλα για εκπαίδευση, ενώ η σχολή στεγαζόταν σε ξύλινους οικίσκους χωρίς ανέσεις.³⁸⁹

Η ανωτερότητα της Ναυτικής Αεροπορίας ,φαίνεται και από το γεγονός ότι τον Φεβρουάριο του 1924, εστάλη ομάδα αξιωματικών στην Αγγλία σε εργοστάσια αεροσκαφών(Bristol, Avro, Vickers, Blackburn) και εκπαιδευτικά κέντρα (Central Flying School-Σχολή εκπαίδευσης εκπαιδευτών), για να μελετήσουν και να προτείνουν τρόπους για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση τόσο της παρεχόμενης εκπαίδευσης, όσο και του αεροπορικού υλικού.³⁹⁰ Αποτέλεσμα της τρίμηνης αυτής επίσκεψης, εκτός από την αποστολή για εκπαίδευση των πρώτων αεροπόρων σε ειδική σχολή εκπαίδευσης εκπαιδευτών, ήταν η πενταετής σύμβαση του ελληνικού κράτους με την αγγλική εταιρία Blackburn Aeroplane and Motor Co., που επικυρώθηκε με τον νόμο 3440.³⁹¹

Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, άρχισε η παραγωγή του πρώτου ελληνικού υδροπλάνου τύπου Blackburn T3A Velos στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροσκαφών (ΚΕΑ) στο Παλαιό Φάληρο, στις 1 Ιουλίου 1925, ενώ παράλληλα στις υποχρεώσεις της εταιρείας ήταν και η εκπαίδευση των Ελλήνων τεχνικών. Με τον τρόπο αυτό περισσότεροι από χίλιοι Έλληνες τεχνικοί διαφόρων ειδικοτήτων, την πρώτη πενταετία, απέκτησαν τις απαραίτητες γνώσεις και δεξιότητες για την υποστήριξη του ιπτάμενου έργου.³⁹² Στην περίοδο αυτή κατασκευάστηκαν έντεκα Blackburn T3A Velos, μετατράπηκαν σε υδροπλάνο αεροσκάφη D.H. 9, κατασκευάστηκε το πρότυπο αεροπλάνο «Χελιδών» και επισκευάστηκαν πολλά υλικά της Ναυτικής Αεροπορίας. Αξιοσημείωτο γεγονός αποτελεί ότι κατά την πρώτη αυτή πενταετία αν και προβλεπόταν ρητά στη σύμβαση, η Στρατιωτική Αεροπορία δεν έθεσε καμία παραγγελία στο ΚΕΑ.³⁹³ Η σύμβαση στη λήξη της ανανεώθηκε αρχικά για ενάμιση χρόνο³⁹⁴ και για ακόμη επτά στη συνέχεια,³⁹⁵ δηλαδή μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 1937. Με τη λήξη της σύμβασης και την αποχώρηση της αγγλικής εταιρείας, το εργοστάσιο συνέχισε

³⁸⁸ Γ.Χ. Κανδυλάκης-Η.Π. Κορομπίλης-Η.Κ. Νταλούμης-Μ.Π. Τσώνος, *Ελληνικά αεροσκάφη από το 1912 έως σήμερα*, IPMS Ελλάδα, Αθήνα 1992, σ. 19.

³⁸⁹ Εμμανουήλ Κελαϊδής, *Αναμνήσεις από την αεροπορίαν. Η συμμετοχή εις τους εθνικούς αγώνες 1924-1954*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1972, σ. 15.

³⁹⁰ Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 227.

³⁹¹ ΦΕΚ, Νόμος 3440, Αριθ. Φύλλου 308, Αθήνα, 23 Δεκεμβρίου 1927.

³⁹² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σ. 261.

³⁹³ Παλούμης, *ό.π.*, σσ. 210-220.

³⁹⁴ ΦΕΚ, Νόμος 4295, Αριθ. Φύλλου 206, Αθήνα, 8 Αυγούστου 1929.

³⁹⁵ ΦΕΚ, Νόμος 5210, Αριθ. Φύλλου 248, Αθήνα, 30 Ιουλίου 1931.

τη λειτουργία και καθορίστηκε εκ νέου η δομή και η οργάνωσή του.³⁹⁶ Η τεχνογνωσία που πλέον είχαν οι τεχνικοί αποδεικνύεται από το παραχθέν έργο της επόμενης περιόδου. Συναρμολογήθηκαν δέκα αεροπλάνα Armstrong-Whitworth Atlas και άλλα δέκα Avro 621 Tutor (1931-1934), κατασκευάστηκαν κινητήρες και ανταλλακτικά, που σε διαφορετική περίπτωση θα αγοράζονταν από το εξωτερικό, επισκευάστηκαν περίπου πεντακόσια αλεξίπτωτα,³⁹⁷ κατασκευάστηκαν βόμβες και άλλα πυρομαχικά για τα αεροπλάνα, επισκευάστηκαν εξήντα δύο Avro 621 Tutor και τριάντα Avro 626 (1938-1940) και τέλος επισκευάστηκαν άλλα εκατόν εξήντα εννιά αεροσκάφη και διακόσιοι ενενήντα τέσσερις κινητήρες αεροσκαφών.³⁹⁸

Το 1925 με νομοθετικό διάταγμα³⁹⁹ καθορίστηκε ότι οι αεροπόροι της Ναυτικής Υπηρεσίας θα προέρχονταν στο εξής μόνο από μάχιμους αξιωματικούς και όχι από υπαξιωματικούς ή ιδιώτες, όπως συνέβαινε στο παρελθόν, ενώ όσοι είχαν εκπαιδευτεί ή εκπαιδούνταν μέχρι εκείνη τη στιγμή θα συνέχιζαν κανονικά. Το ίδιο έτος η Στρατιωτική Αεροπορία αποτέλεσε ξεχωριστό Όπλο του Στρατού Ξηράς.⁴⁰⁰ Για την ενίσχυση της Στρατιωτικής Αεροπορίας δημιουργήθηκε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με το όνομα «Αεροπορική Άμυνα»,⁴⁰¹ στο οποίο δόθηκε η διοίκηση και διαχείριση των δημοσίων κτημάτων που υπάγονταν μέχρι τότε στο υπουργείο Γεωργίας, η κυριότητα απαλλοτριωθέντων κτημάτων από διάφορους οικοδομικούς συνεταιρισμούς. Επίσης, στα έσοδα περιλαμβάνονταν δωρεές, κληροδοτήματα και έρανοι.

Το σχέδιο ήταν μεγαλόπνοο, όπως φαίνεται και από το λόγο του προέδρου της «Αεροπορικής Άμυνας», Αθανασίου Ευταξία, κατά την πρώτη γενική συνεδρίαση του σαρανταμελούς συμβουλίου, παρουσία μελών της κυβέρνησης:

«Δια την ενίσχυσιν όμως του αεροπορικού μας στόλου δεν πρέπει να αρκεσθώμεν εις την έξωθεν αγοράν αεροπλάνων. Ανάγκη να εγκαταστήσωμεν εν

³⁹⁶ ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 1014, Αριθ. Φύλλου 530, Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1937.

³⁹⁷ Από το 1927 άρχισαν να χρησιμοποιούνται τα αλεξίπτωτα ως απαραίτητος εξοπλισμός των ιπταμένων, αν και μέχρι να καθιερωθεί στη συνείδησή τους πέρασαν αρκετά χρόνια, αφού πολλοί συνέχιζαν να πετούν χωρίς αυτά ή ακόμα και χωρίς να είναι δεμένοι με τις ζώνες, βλ. Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σσ. 365-375.

³⁹⁸ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 220.

³⁹⁹ ΦΕΚ, Νομοθετικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 177, Αθήνα, 15 Ιουλίου 1925.

⁴⁰⁰ ΦΕΚ, Νομοθετικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 251, Αθήνα, 15 Σεπτεμβρίου 1925.

⁴⁰¹ ΦΕΚ, Νομοθετικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 228, Αθήνα, 31 Αυγούστου 1925.

Ελλάδι πλήρη εργοστάσια κατασκευής αεροπλάνων και της ιδρύσεως “Αεροπορικών Ιδρυμάτων Δοκιμών” δι’ ὧν θα προσδιορίζεται ο καταλληλότερος τύπος αεροπλάνου, δια του καθορισμού των δυνάμεων και ροπών ας ασκεί ο αήρ επί των αεροπλάνων εν πτήσιν».⁴⁰²

Τα έσοδα που αντλήθηκαν ήταν ανέλπιστα μεγάλα και από το πρώτο έτος κιόλας ανήλθαν στο ποσό των 310.000.000 δρχ., ενώ από το 1926 και μετά, το ταμείο διέθετε το ποσό των εκατό εκατομμυρίων δραχμών, ετησίως, σε ποσοστό 70% για τη Στρατιωτική και 30% για τη Ναυτική Αεροπορία.⁴⁰³ Η εφημερίδα *Εμπρός* στο πρωτοσέλιδο έγραφε:

«Η εορτή του Φαλήρου προς ενίσχυσιν της αεροπορικής αμύνης της χώρας θα κινήση ζωηρόν το ενδιαφέρον του κοινού. Είνε η απαρχή προς υποστήριξιν αμύνης πρωτεύουσας. Καλή η ειρήνη, αλλά οι σωφρονούντες φροντίζουν να ειν’ εις θέσιν να διατηρούν τα αγαθά της δια της προετοιμασίας των προς παν ενδεχόμενον. Τούτο πράττουν όλοι οι άλλοι, επομένως δεν δύναται να καθυστερήση η Ελλάς. Και δια να μη καθυστερήση πρέπει να ενδιαφερθώμεν ημείς, οίτινες αποτελούμεν την Ελλάδα. Ο κ. Εμμ. Μπενάκης έδωσε πρώτος το καλόν παράδειγμα εγγραφείς δια προσφοράς του ημίσεως εκατομμυρίου προς την ανάπτυξιν της εθνικής αμύνης».⁴⁰⁴

Ενώ σε άλλο άρθρο την ίδια ημέρα σημειωνόταν:

«Παρ’ όλην την εκφραζόμενην παρά τίνων δυσπιστίαν ως προς την εξεύρεσιν επαρκών πόρων δια την ενίσχυσιν του αεροπορικού ταμείου άνευ επιβαρύνσεως του προϋπολογισμού, αι μέχρι τούδε υπάρχουσες ενδείξεις πείθουν ότι οι πόροι ούτοι θα ανέλθουν εις πολλά εκατομμύρια. Η Επιτροπή Αεροπ. Αμύνης επιληφθείσα του έργου της, έχει ήδη συγκεντρώσει στοιχεία λίαν ικανοποιητικά. Ούτω μόνο εν Θεσ/κη ανευρέθησαν 110 αστικά κτήματα,

⁴⁰² *Αθήναι*, 1 Οκτωβρίου 1925, σ. 2.

⁴⁰³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β’, σ. 251.

⁴⁰⁴ *Εμπρός*, 8 Νοεμβρίου 1925, σ. 1.

ανήκοντα εις το δημόσιον, τα οποία εν τούτοις σήμερον νέμονται διάφοροι χωρίς να λογοδοτούν, αλλ' ούτε και να πληρώνουν τίποτε εις το Κράτος».⁴⁰⁵

Κατά το 1925 δεν έλειψαν, δυστυχώς, τα αεροπορικά ατυχήματα. Στις 30 Σεπτεμβρίου ο υποπλοίαρχος Ψαρουδάκης, με μαθητή τον ιδιώτη εφοπλιστή Βάττη, εκτελώντας ακροβατικούς ελιγμούς «ήρχισε ν' ανέρχεται και πάλιν υψηλά πριν όμως φθάση εις ύψος εβδομήκοντα περίπου μέτρων ο Ψαρουδάκης έκαμεν την τελευταίαν ακροβασίαν του, ήτις ήτο και η πλέον επικίνδυνος: το περίφημον "πικέ-ά-μορ" την πτήσιν δηλαδή προς τον θάνατον».⁴⁰⁶ Το δημοσίευμα συμπλήρωνε: «Ως φαίνεται το δυστύχημα οφείλεται εις απροσεξίαν του Ψαρουδάκη αποπειραθέντος να εκτελέση κατά την προσγείωσιν επικίνδυνον πείραμα "λούπιγκ" εις ύψος 70 μόνον μέτρων. [...] Το καταστραφέν αεροπλάνο ήτο τύπου "Αβρό" έφερε δε τον αριθμό 133».⁴⁰⁷ Και όπως απεφάνθη το πόρισμα: «Ο κ. Τσιριμώκος αποδίδει την βιαιάν πώσιν του αεροπλάνου εις τον οδηγόν αεροπόρον Ψαρουδάκην θελήσαντα εξ επαγγελματικής αντιζηλίας προφανώς να εκτελέση επικίνδυνα ακροβατικά γυμνάσια από ύψους μικρού».⁴⁰⁸

Επρόκειτο για ένα ακόμη τραγικό δυστύχημα, οφειλόμενο σε παράβαση κανόνων πτήσεων, όπως και τα προαναφερθέντα με αεροπλάνα Mars, γεγονότα που φανέρωναν ότι η πειθαρχία αέρος δεν ήταν στα επιθυμητά επίπεδα, αν και είχαν εκδοθεί διαταγές προς τη σωστή κατεύθυνση από την περίοδο της Μικρασιατικής Εκστρατείας κιόλας, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Το 1927 σηματοδοτεί την ουσιαστική ενίσχυση της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Κατασκευάστηκαν οι απαραίτητες κτηριακές υποδομές για τη συντήρηση και τη στέγαση των αεροσκαφών σε Τατόι, Σέδες, Μίκρα και Λάρισα, αλλά και για το προσωπικό. Επίσης, έγινε προμήθεια νέων γαλλικών αεροσκαφών διαφόρων τύπων, Breguet-19, Henriot και Morane. Αφού υπήρχε πλέον η κατάλληλη υποδομή, δημιουργήθηκε το Β' Σύνταγμα Αεροπλάνων με έδρα τη Λάρισα.⁴⁰⁹ Έτσι, η Στρατιωτική Αεροπορία αποτελούνταν από το Α' Σύνταγμα Αεροπλάνων στην Αθήνα, το Β' στη Λάρισα και το Γ' στη Θεσσαλονίκη. Η εκπαίδευση συνεχίστηκε με εντατικούς ρυθμούς, και στη Σχολή στο Σέδες εκπαιδεύτηκαν

⁴⁰⁵ *Εμπρός*, 8 Νοεμβρίου 1925, σ. 6.

⁴⁰⁶ *Έθνος*, 1 Οκτωβρίου 1925, σ.3.

⁴⁰⁷ *Εμπρός*, 2 Οκτωβρίου 1925, σ. 1.

⁴⁰⁸ *Εσπερινή*, 2 Οκτωβρίου 1925, σ. 6.

⁴⁰⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Β', σσ. 255-256.

δύο σειρές χειριστών (υπαξιωματικοί) και δύο σειρές παρατηρητών, προερχόμενοι από την Σχολή Ευελπίδων, χωρίς όμως κάποια βελτίωση στο εκπαιδευτικό σύστημα.⁴¹⁰

Επόμενος σημαντικός σταθμός, ορόσημο για την αεροπορική ιστορία, ήταν ο Ιούνιος του 1928, με πρωταγωνίστρια και πρωτοπόρα αυτή τη φορά τη Στρατιωτική Αεροπορία. Στις 8 Ιουνίου 1928 ο χειριστής υπολοχαγός Ευάγγελος Παπαδάκης και ο παρατηρητής συνταγματάρχης Χρήστος Αδαμίδης,⁴¹¹ απογειώθηκαν από το Τατόι με Breguet -19, ειδικά διασκευασμένο με πρόσθετες δεξαμενές καυσίμου, με σκοπό την εκτέλεση του γύρου της Μεσογείου. Πρώτη στάση πραγματοποίησαν στα Άδανα της Τουρκίας, στη συνέχεια στο Χαλέπι της Συρίας, στην Αλεξάνδρεια, Κάιρο, Βεγγάζη, Αλγέρι, Τρίπολη, Καζαμπλάνκα, Παρίσι, Βουκουρέστι, Θεσσαλονίκη για να επιστρέψουν την 1^η Ιουλίου ξανά στην Αθήνα μετά από ταξίδι 12.000 χλμ.⁴¹² **(Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.)**. Το όλο αυτό επίτευγμα, πρωτοβουλία του τότε διοικητή της Αεροπορίας Αδαμίδα, έγινε για την προβολή της ελληνικής Αεροπορίας διεθνώς, με την ευκαιρία της παραγγελίας των αεροπλάνων Breguet -19, αλλά και για λόγους διαφήμισης και προβολής της κατασκευάστριας εταιρείας αλλά και της εταιρείας κατασκευής των κινητήρων, «ΙΣΠΑΝΟ-ΣΟΥΪΖΑ»,⁴¹³ που βοήθησε στη διασκευή του αεροπλάνου.⁴¹⁴

Όπως ήταν φυσικό, το κατόρθωμα αυτό σκόρπισε μεγάλο ενθουσιασμό και έγινε αντικείμενο σχολιασμού σε καθημερινές ανταποκρίσεις όλων των φάσεων του ταξιδιού, από το μεγαλύτερο μέρος των εφημερίδων, από την ημέρα της αναχώρησης μέχρι και την επιστροφή του πληρώματος.

«Όλως εξαιρετική κίνησης παρετηρήθη τας πρωϊνάς ώρας της χθες εις το αεροδρόμιον του Τατοΐου, εκ του οποίου απεγειώθη το αεροπλάνον “Μπρεγκέ 19” δια την ανά την Μεσόγειον πτήσιν του. Πάντες οι αξιωματικοί αεροπόροι και πολύς κόσμος συγκεντρωμένος προ του τόπου της απογειώσεως [...] Το αεροπλάνον, άμα τη απογειώσει του συνώδευσαν έτερα τρία αεροπλάνα των

⁴¹⁰ Καρταλαμάκης, ό.π., σ. 260.

⁴¹¹ Ο Αδαμίδης όπως αναφέρθηκε στην εισαγωγή της εργασίας, ήταν από τους πρώτους Έλληνες αεροπόρους που στάλθηκαν στη Γαλλία για εκπαίδευση. Μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων επέστρεψε στο αρχικό του όπλο, για να ξαναεπιστρέψει μετά από πολυετή απουσία στην αεροπορία το 1925.

⁴¹² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., τόμ. Β', σσ. 256-259.

⁴¹³ Οικονομάκος, ό.π., σ. 36.

⁴¹⁴ Καρταλαμάκης, ό.π., σ. 316.

οποίων επέβαινον οι αεροπόροι κ.κ. Παπαναστασίου, Βασταρδής και Μπαρνάς. Τα εν λόγω αεροπλάνα συνώδευσαν το “Μπρεγκέ 19” μέχρι των νοτίων ακτών της Ευβοίας [...].⁴¹⁵

«Χθες το απόγευμα το Ελληνικόν Κέντρον Καΐρου, εδεξιώθη επισήμως τους Έλληνας αεροπόρους κ.κ. Αδαμίδη και Παπαδάκον. [...] Δια λόγους τεχνικούς δεν κατέστη δυνατή η δια σήμερον ορισθείσα αναχώρισις εκ Καΐρου των δύο αεροπόρων προς εξακολούθησιν του ταξιδίου των. Ούτως, οι αεροπόροι μας απογειούνται αύριον την αυγή εκ του αεροδρομίου της Ηλιουπόλεως, κατευθυνόμενοι εις Τρίπολιν. Η πτήσις αυτή, δια να συμπληρωθεί απαιτεί 14 ώρας, ακριβώς. Το αεροπλάνον έχει αποθήκην βενζίνης επαρκώς δια το ταξίδιον τούτο, εάν όμως σημειωθή καιρική ανωμαλία, τότε η προσγείωσις θα γίνη εις Βεγγάζην».⁴¹⁶

Την επομένη ημέρα από την επιστροφής των αεροπόρων, το γεγονός κοσμούσε τα πρωτοσέλιδα. Η εφημερίδα *Εμπρός* με τίτλο: «Αισία άφιξης της “Ελλάδος”»,⁴¹⁷ αποθεωτική υποδοχή, εντυπώσεις συντάκτου μας από ύψους 3χιλ.μ.» αφηγούταν:

«[...] Και ο κόσμος έσπευδε δια παντός μεταφορικού μέσου εις το Αεροδρόμιον Τατοΐου δια να χαιρετίση με αγαλλίαςιν και υπερηφάνειαν το αίσιον πέρας της πτήσεως. [...] Ο σιδηρόδρομος της Λαρίσης διέθεσεν ειδικάς αμαξοστοιχίας δια να μεταφέρουν τον κόσμον εις το Τατόιον. Αλλά που να φθάση ο σιδηρόδρομος, που να φθάσουν οι αμαξοστοιχίαι!». ⁴¹⁸

Και συνέχιζε με λεπτομέρεια την περιγραφή η εν λόγω εφημερίδα, καθώς η υποδοχή των αεροπόρων έγινε με κάθε επισημότητα, παρουσία στρατιωτικού αγήματος ενώ τιμητικό σμήνος δέκα αεροσκαφών της Στρατιωτικής αλλά και Ναυτικής Αεροπορίας απογειώθηκε και αφού συνάντησε το αεροπλάνο στην περιοχή της Κωπαΐδας, το συνόδευσε

⁴¹⁵ Εφ. *Ελληνική*, 9 Ιουνίου 1928, σ. 2. Βλ. στο παράρτημα τον χάρτη του ταξιδιού, όπως τον κατέγραψε η εφημερίδα.

⁴¹⁶ Εφ. *Ταχυδρόμος-Ομόνοια*, 14 Ιουνίου 1928, σσ. 3-4.

⁴¹⁷ Έτσι είχε ονομαστεί το συγκεκριμένο αεροπλάνο λόγω του ταξιδιού.

⁴¹⁸ *Εμπρός*, 2 Ιουλίου 1928.

μέχρι το Τατόι. Το κατόρθωμα αυτό, χωρίς άλλο, αποτελεί άθλο για την εποχή, αν και είχαν πραγματοποιηθεί μεγάλων αποστάσεων ταξίδια, όπως η υπέρπτηση του Ατλαντικού. Ο Αδαμίδης αμέσως μετά προβιβάστηκε σε υποπτέραρχο, ενώ ο Παπαδάκος, ο κατά γενική ομολογία κύριος συντελεστής της επιτυχίας, δεν πήρε βαθμό, γιατί αντέδρασαν οι αρχαιότεροί του, εκδηλώνοντας την επιθυμία να προβούν και αυτοί σε παρόμοιες πτήσεις.⁴¹⁹ Βέβαια, υπήρξαν και οι κριτικές και τα σχόλια για τις προθέσεις του Αδαμίδα και ίσως όχι άδικα, αφού απουσίαζε τόσα χρόνια από την Αεροπορία και τώρα πρωταγωνιστούσε σε ένα τέτοιο εγχείρημα. Η *Βραδυνή* με τον ειρωνικό τίτλο «Ο ΗΡΩΣ», σε άρθρο στην πρώτη σελίδα, ανέφερε:

«Εξακολουθούν να δημοσιεύονται εις τας εφημερίδας τα τηλεγραφήματα του κ. Διοικητού της Αεροπορίας αγγέλλοντος ότι “αναχωρεί” από την μίαν πόλιν και ότι “φθάνει” εις την άλλην. Εν τούτοις είναι γνωστόν ότι ο Γύρος της Μεσογείου εκτελείται πραγματικώς από τον λοχαγόν κ. Παπαδάκον, του κ. Αδαμίδα επιβαίνοντος του αεροπλάνου ως απλού επιβάτου. Η συμβολή δηλ. του κ. Διοικητού της αεροπορίας εις τον Γύρον αυτόν είναι ίση τω μηδένι. Διατί λοιπόν να παρουσιάζεται εις τα ανακοινωθέντα ως ήρωας, έστω και του αεροπορικού τούτου περιπάτου;».⁴²⁰

Μετά την επιτυχία αυτή, παραλήφθηκαν δεκαέξι νέα αεροπλάνα Breguet 19 και στις 14 Ιουλίου 1928 έγινε η βάπτισή τους σε μια λαμπρή τελετή στο Σέδες, κατά τη διάρκεια της οποίας πετούσαν πέντε αεροσκάφη και «προσέδιδον ένα ακόμη πανηγυρικών τόνον με τον βόμβον των μοτέρ των».⁴²¹ Ιδιαίτερη σημασία είχε το γεγονός για τη Μακεδονία, γιατί στα αεροπλάνα δόθηκαν ονόματα βορειοελλαδίτικων πόλεων, ως αναγνώριση της συμβολής των πόλεων κατά τους εράνους της αεροπορίας, καθώς με τα χρήματα που συγκεντρώθηκαν αγοράστηκαν τα συγκεκριμένα αεροπλάνα.⁴²² Έτσι, «βαφτίστηκαν» από τον αντιπρόεδρο της Αεροπορικής Άμυνας με τα ονόματα «Ξάνθη» 1, 2 και 3, «Καβάλα»

⁴¹⁹ Καρταλαμάκης, *ό.π.*, σ. 340.

⁴²⁰ *Βραδυνή*, 13 Ιουνίου 1928.

⁴²¹ *Μακεδονικά Νέα*, 15 Ιουλίου 1928, σ. 6.

⁴²² *Εμπρός*, 16 Ιουλίου 1928, σ. 7. *Έθνος*, 15 Ιουλίου 1928, σ. 6.

1,2,3, «Δράμα» 1,2, «Σέρραι», «Ροδόπη», «Αλμωπία», «Π. Κότσικας»,⁴²³ «Έβρος», «Ελευθερούπολις» και «Λέσβος» 1 και 2.⁴²⁴

Οι προσπάθειες της Αεροπορικής Άμυνας είχαν απτά αποτελέσματα, αναβαθμίζοντας το πτητικό υλικό της αεροπορίας, αλλά και αφυπνίζοντας το φιλότιμο και το ενδιαφέρον των απλών πολιτών, και όχι μόνο, που προσέφεραν τον οβολό τους. Μέσα σε αυτό το ευνοϊκό κλίμα είχε έρθει η ώρα για την ενοποίηση των δύο αεροποριών, που μέχρι τότε εξελίσσονταν ανεξάρτητα, ως δύο αεροπορίες διαφορετικών χωρών, με ότι συνέπειες μπορεί να είχε αυτό ως προς την πρόοδο και ανάπτυξη τους.

4.4 Η ένωση των δύο αεροποριών

Σε όλη σχεδόν την περίοδο μέχρι τώρα, υπήρχαν δύο αυτοτελή και ανεξάρτητα εντελώς μεταξύ τους σώματα, η Στρατιωτική και η Ναυτική Αεροπορία, υπαγόμενες στα υπουργεία Στρατιωτικών και Ναυτικών αντίστοιχα. Κάθε ένα Σώμα ήθελε να χρησιμοποιεί την αεροπορία για να εξυπηρετεί τους δικούς του σκοπούς: Ο στρατός ξηράς για αναγνωρίσεις, φωτογραφίες, βομβαρδισμούς και κανονισμό βολής με το πυροβολικό, ενώ το ναυτικό για αναγνωρίσεις θαλάσσιων στόχων και τορπιλισμούς πλοίων. Το γεγονός αυτό, υπήρξε ανασταλτικός παράγοντας για την ανάπτυξη του Όπλου, αφού η άμεση αυτή εξάρτηση από τον Στρατό και το Ναυτικό την καθιστούσε βοηθητικό Όπλο, με απώτερη συνέπεια την υποβάθμισή της. Έχοντας μικρότερη σημασία, εμφάνιζε και πιο αργό ρυθμό στην εκτέλεση των εξοπλιστικών προγραμμάτων της.

Η Μικρασιατική Εκστρατεία, όμως, έκανε φανερό τον ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο που θα μπορούσε να διαδραματίσει σε μία πολεμική σύρραξη, δεδομένου ότι θα μπορούσε να ενεργήσει πρώτη και με τέτοια ταχύτητα, πριν καν στρατός και ναυτικό κινητοποιηθούν. Επίσης, η τεχνολογία εξελισσόταν με τόσο γρήγορους ρυθμούς που θα μπορούσε να επιφέρει καίρια πλήγματα σε στόχους στρατηγικής σημασίας, όπως ήταν κέντρα ανεφοδιασμού, βιομηχανικές εγκαταστάσεις, συγκοινωνιακοί κόμβοι, κ.ά., και όχι μόνο κοντά στη γραμμή μάχης, αλλά σε μεγάλο βάθος μέσα σε εχθρικό έδαφος. Εκτός από τους

⁴²³ Προς τιμήν του ομογενούς από την Αίγυπτο, ο οποίος προσέφερε τέσσερις χιλιάδες χρυσές λίρες στην Αεροπορική Άμυνα, βλ. *Μακεδονία*, 15 Ιουλίου 1928.

⁴²⁴ Τρεμόπουλος, *ό.π.*, σσ. 67-68.

στρατιωτικούς λόγους που επέβαλαν την ενοποίηση των δύο αεροποριών, υπήρχαν και οι οικονομικοί, δεδομένης της οικονομικής κατάστασης της χώρας, όπως ήδη αναφέρθηκε στην αρχή του παρόντος κεφαλαίου.

Τα αεροπλάνα της Στρατιωτικής και της Ναυτικής αεροπορίας διέθεταν παρόμοιους κινητήρες, που βασίζονταν στις ίδιες αρχές λειτουργίας (κινητήρες εσωτερικής καύσης). Με αυτό το δεδομένο, γίνεται εύκολα κατανοητό, ότι η χρησιμοποίηση διαφορετικών εργοστασίων, με ξεχωριστά μηχανήματα και τεχνικό προσωπικό για τη συντήρηση και την επισκευή τους, ήταν σίγουρα οικονομικά ασύμφορη. Το ίδιο οικονομικά ασύμφορη ήταν και η λειτουργία διαφορετικών σχολών εκπαίδευσης, για παράδειγμα στο Τατόι υπήρχαν δύο διαφορετικοί χώροι που χρησιμοποιούνταν ως αεροδρόμια, ένα της Στρατιωτικής και ένα της Ναυτικής αεροπορίας. Επίσης, το ΚΕΑ εξυπηρετούσε τη Ναυτική αεροπορία, που σε σχέση με την Στρατιωτική είχε περιορισμένες ανάγκες, λόγω του μικρότερου αριθμού αεροπλάνων που διέθετε.

Προσπάθειες για την ενοποίηση είχαν γίνει και στο παρελθόν, επί κυβερνήσεως Βενιζέλου, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενα κεφάλαια, αλλά δεν τελεσφόρησαν. Ο Βενιζέλος ανέλαβε και πάλι την πρωθυπουργία το 1928 και, διακρίνοντας την σημασία της αεροπορίας για τη χώρα και θέλοντας να σταματήσει τη διαιώνιση των δυσκολιών που προκαλούσε η διχοτόμηση της αεροπορίας, ανέθεσε στον προσωπικό του φίλο αλλά και πρώην αεροπόρο Ζάννα, να καταθέσει μελέτη για την οργάνωση ενός υπουργείου Αεροπορίας.⁴²⁵

Έτσι, κατατέθηκε και συζητήθηκε στη Βουλή στις 5 Δεκεμβρίου (ΙΑ΄ Συνεδρίαση), κατά την ημερήσια διάταξη νομοθετικής εργασίας, το σχέδιο νόμου «περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας», όπου κατά την ομιλία του εισηγητή Γ. Βασιλειάδη, επισημάνθηκαν τα οικονομικά και στρατιωτικά οφέλη που θα προέκυπταν από αυτό, κάτι με το οποίο συμφώνησαν και υπερθεμάτισαν όλοι ανεξαιρέτως οι ομιλητές.⁴²⁶ Τελικά, με το νόμο 4451/1929⁴²⁷ συστάθηκε για πρώτη φορά το υπουργείο Αεροπορίας και υπουργός ανέλαβε ο ίδιος ο Βενιζέλος, ενώ υφυπουργός ο Ζάννας.

⁴²⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας-Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμ. Γ΄, Αθήνα 1990, σσ. 23-24.

⁴²⁶ Βουλή των Ελλήνων (έκδ.), *Επίσημα Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Βουλής, 1929-1930*, περίοδος Β΄, σύνοδος Β΄, τόμ. 1, σσ. 103-104.

⁴²⁷ Ψηφίστηκε στη Βουλή στις 19 Δεκεμβρίου 1929, βλ. Βουλή των Ελλήνων (έκδ.), *ό.π.*, σσ. 165-166, και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ, Νόμος 4451, Αριθ. Φύλλου 442, Αθήνα, 23 Δεκεμβρίου 1929.

Βέβαια, με την ίδρυση του υπουργείου δεν έπαψαν να υπάρχουν όλα τα προϋπάρχοντα προβλήματα, καθώς συνέχισαν να υφίστανται δύο διοικήσεις υπαγόμενες μεν στο υπουργείο Αεροπορίας, όμως ξεχωριστές, με τη διοίκηση της Αεροπορίας Στρατού στην Θεσσαλονίκη και της Ναυτικής Αεροπορίας στη βάση του Παλαιού Φαλήρου. Στις 5 Φεβρουαρίου με Προεδρικό Διάταγμα,⁴²⁸ οριζόταν ότι τα Β' και Γ' Συντάγματα Αεροπλάνων υπάγονταν στη διοίκηση της Αεροπορίας Στρατού και μόνο το Γ' θα υπαγόταν απ' ευθείας στο υπουργείο Αεροπορίας, ενώ άλλο Προεδρικό Διάταγμα καθόριζε την οργάνωση του υπουργείου.⁴²⁹

Η πρόθεση του Βενιζέλου για την ανάπτυξη και την πλήρη ενοποίηση των δύο κλάδων της αεροπορίας, φάνηκε κατά τη συνεδρίαση της Βουλής στις 10 Φεβρουαρίου 1930.⁴³⁰ Ο βουλευτής της αντιπολίτευσης Γ. Στράτος, στην παρθενική του ομιλία ως βουλευτής, κατέθεσε επερώτηση για «τη ναυτική πολιτική» της κυβέρνησης, υπερθεματίζοντας υπέρ της αγοράς «βαρέων σκαφών» (θωρηκτά, καταδρομικά), μετά από μια λεπτομερή αναφορά σε εκθέσεις και απόψεις ξένων ναυτικών και πολιτικών. Αντίθετα, υποστήριξε ότι τα ελαφρά σκάφη(υποβρύχια, αντιτορπιτικά) δεν είχαν τύχη σε μια πολεμική αναμέτρηση. Η συζήτηση κάποια στιγμή στράφηκε και προς την αεροπορία με τον βουλευτή, της αντιπολίτευσης επίσης, Π. Ρεδιάδη να υποστηρίζει ότι «όλος ο στόλος πρέπει να αναμορφωθεί με βάσιν την αεροπορίαν, ο δε ελαφρύς στόλος θα είναι βοηθητικός».⁴³¹ Ο πρωθυπουργός, αλλά και υπουργός της αεροπορίας, Βενιζέλος αφού ανέφερε ότι απαιτούνταν τρία χρόνια για την πλήρη οργάνωση της αεροπορίας, εάν προχωρούσαν οι διαδικασίες με γρήγορους ρυθμούς, σημείωνε:

«Αυτά τας δύο πολιτικές έχετε ενώπιόν σας. Η μία είναι η πολιτική της Κυβερνήσεως, η οποία εγκαταλείπει την ιδέαν του μεγάλου σκάφους και

⁴²⁸ ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 40, Αθήνα, 5 Φεβρουαρίου 1930.

⁴²⁹ ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 39, Αθήνα, 5 Φεβρουαρίου 1930. Στην οργάνωση του υπουργείου περιλαμβάνονταν, εκτός από όσα αφορούσαν την Πολεμική Αεροπορία, και διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας.

⁴³⁰ Βουλή των Ελλήνων (έκδ), ό.π., σσ. 412-424.

⁴³¹ Βουλή των Ελλήνων (έκδ), ό.π., σ. 415.

αρκείται εις ελαφρά σκάφη,⁴³² και η άλλη η του αξιότιμου βουλευτού εκ Βάλτου».⁴³³

Και στη συνέχεια της συζήτησης ανέφερε:

«Ο κ. Στράτος ευτυχώς δέχεται ή να αγοράσωμεν την “Σαλαμίνα”, ή να αρκεσθώμεν εις τον ελαφρύν στόλον. Τότε ανακύπτουν όλα τα πλεονεκτήματα της ιδικής μου πολιτικής, τα οποία ανέπτυξα και τα οποία υποστηρίζονται εις το ότι είναι χρησιμώτερον να έχωμεν ισχυρότερον τον ελαφρύν στόλον και την αεροπλοΐαν παρά το μεγάλον πλοΐον. Εάν φύγωμεν από αυτό και πάμε στο άλλο έχομεν γονάτισμα οικονομικόν».⁴³⁴

Ενώ, η θέληση και η πίστη του προς την ανάπτυξη και ενοποίηση της αεροπορίας, φαίνεται χαρακτηριστικά παρακάτω:

«Είμεθα λοιπόν αποφασισμένοι εις τα προσεχή δύο ή τρία έτη να οργανώσωμεν όσον ημπορούμεν καλύτερον τας αεροπορίας μας. Και δια την εμπορικήν άποψιν της αεροπορίας, αλλά και διότι η αεροπορία είναι μέσον αμύνης σπουδαιότατον δια τα κράτη. Εις την οργάνωσιν αυτήν της αεροπορίας, κ. βουλευταί, θα ευρεθώμεν ενώπιον δυσχερειών φυσικοτάτων, εκ του λόγου ότι υφίστανται σήμερον δύο αεροπορίαι, μία της ξηράς και μία της θαλάσσης. Θέλωμεν δημιουργήσωμεν μία. Δεν θα βιασθώμεν να το επιτύχωμεν σήμερον, διότι θέλομεν να επιδείξωμεν φειδώ, ώστε να μη θίξωμεν συμφέροντα νόμιμα και άξια προσοχής, αλλά θα προχωρήσωμεν εις την ενοποίησιν μίαν ημέραν».⁴³⁵

⁴³² Σε προγενέστερο σημείο ο Βενιζέλος ανέφερε: «Ας συμφωνήσωμεν ότι εις την λέξιν ‘ελαφρά σκάφη’ περιλαμβάνονται και τα επί της θαλάσσης πλοία και τα διασχίζοντα τον αέρα», βλ. Βουλή των Ελλήνων (έκδ.), ό.π., σ. 417.

⁴³³ Εννοεί τον βουλευτή Γ. Στράτο, αναφερόμενος στην εκλογική του περιφέρεια. Βουλή των Ελλήνων (έκδ), ό.π., σ. 417.

⁴³⁴ Βουλή των Ελλήνων (έκδ), ό.π., σ 422.

⁴³⁵ Βουλή των Ελλήνων (έκδ), ό.π., σ. 424.

Η επιθυμία αυτή για τη πλήρη θεσμική ενοποίηση, έπρεπε να συνοδεύεται και από τον ανάλογο εκσυγχρονισμό των αεροσκαφών. Για αυτό, μετά την ίδρυση του υπουργείου Αεροπορίας, από τις πρώτες προτεραιότητες που τέθηκαν ήταν η κατάρτιση ενός εξοπλιστικού προγράμματος και για αυτό ζητήθηκε από το Επιτελείο Στρατού και Ναυτικού, να καταθέσουν υπομνήματα με τις απαιτήσεις για παροχή αεροπορικής υποστήριξης. Οι αριθμοί των αναγκαίων αεροσκαφών, σύμφωνα με τα υπομνήματα που κατέθεσε κάθε επιτελείο, μιλούν από μόνοι τους. Το Γενικό Επιτελείο Στρατού αιτήθηκε συνολικά τετρακόσια είκοσι πέντε αεροσκάφη, ώστε να παρέχουν υποστήριξη στις επιχειρήσεις του. Το αντίστοιχο επιτελείο Ναυτικού, όρισε τις απαιτήσεις του σε τριακόσια πενήντα αεροσκάφη.⁴³⁶

Δηλαδή η Ελλάδα, σύμφωνα με αυτές τις προτάσεις θα έπρεπε να διαθέτει ένα αεροπορικό στόλο αποτελούμενο από επτακόσια εβδομήντα πέντε μαχητικά αεροπλάνα διαφόρων ρόλων. Το υπουργείο Αεροπορίας, όπως ήταν φυσικό, επειδή θεώρησε ότι αυτές οι απαιτήσεις σε καμία περίπτωση δεν ανταποκρίνονταν στις πραγματικές ανάγκες της χώρας, υπέβαλε πρόταση τον Μάρτιο του 1931 στην κυβέρνηση για την ανάπτυξη αεροπορικού στόλου αποτελούμενου από τριακόσια σαράντα αεροπλάνα συνολικά.⁴³⁷ Συγκρίνοντας τους αριθμούς αυτούς, φαίνεται ότι το υπουργείο Αεροπορίας, υιοθέτησε την πρόταση για τα μισά σχεδόν αεροπλάνα από αυτά που εισηγήθηκαν στρατός και ναυτικό, καταδεικνύοντας για άλλη μια φορά πόσο σημαντική ήταν η ένωση των αεροποριών, όχι μόνο για τα οικονομικά οφέλη που θα προέκυπταν από την ύπαρξη μικρότερου στόλου, αλλά και από τη διαφορά στο πνεύμα της χρησιμοποίησης των αεροπορικών δυνάμεων.

Την προσπάθεια αυτή για τη σταδιακή και πλήρη ενοποίηση ανέτρεψε σε μεγάλο βαθμό νέο Προεδρικό Διάταγμα,⁴³⁸ σύμφωνα με το οποίο κάθε αεροπορία θα είχε ξεχωριστό Επιτελείο και Υπηρεσίες Προσωπικού, έχοντας πλέον κοινά μόνο την υγειονομική και τη δικαστική υπηρεσία. Στη συνέχεια, όμως, εκδόθηκε το Προεδρικό Διάταγμα «Περί Οργανισμού της Αεροπορίας»⁴³⁹ που επανάφερε την ενιαία Διεύθυνση των δυο αεροποριών, υπό την ονομασία Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας, αναιρώντας την προηγούμενη κατάσταση.

⁴³⁶ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σσ. 40-41.

⁴³⁷ Στο ίδιο, σ. 41.

⁴³⁸ ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 134, Αθήνα, 12 Μαΐου 1930.

⁴³⁹ ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 340, Αθήνα, 7 Οκτωβρίου 1930.

Το οργανωτικό αυτό σχήμα διατηρήθηκε μέχρι το επόμενο έτος, οπότε και ψηφίστηκε ο νέος νόμος «Περί οργανισμού της Πολεμικής Αεροπορίας»,⁴⁴⁰ ο οποίος ήταν το πρώτο ολοκληρωμένο θεσμικό κείμενο, πραγματοποιώντας την πλήρη ενοποίηση της αεροπορίας. Σύμφωνα με αυτόν το νόμο, οι αεροπορικές δυνάμεις οργανώθηκαν και κατανεμήθηκαν ως εξής: Η Α΄ Σμηναρχία στο Τατόι, η Β΄ στη Λάρισα και η Γ΄ στη Θεσσαλονίκη, η Α΄ Αεροπορική Βάση στο Φάληρο και η Β΄ στο Βόλο, ενώ προέβλεπε και την ύπαρξη της 1^{ης} Εφεδρικής Σμηναρχίας στη Θήβα και της 2^{ης} στο Τατόι, οι οποίες θα συγκροτούνταν στο μέλλον, μετά την προμήθεια των αναγκαίων υλικών. Επίσης, προέβλεπε και σχέδιο επιστράτευσης.

Με επόμενο νόμο⁴⁴¹ καταργήθηκε κάθε διάκριση μεταξύ των στελεχών, προερχόμενων από διαφορετικά σώματα (Στρατό και Ναυτικό), και πλέον όλοι έφεραν την ίδια στολή και τους ίδιους βαθμούς. Καθιερώθηκαν νέα ονόματα για τους βαθμούς της αεροπορίας, οι οποίοι από το βαθμό του υποσμηνία μέχρι και αυτόν του σμηνάρχου ισχύουν μέχρι και σήμερα, και καθορίστηκαν με σαφήνεια τα περί ιεραρχίας αξιωματικών και υπαξιωματικών.

Επίσης, με άλλο νόμο προβλέφθηκε η λειτουργία της Σχολής Αεροπορίας, της Σχολής βολής, της Σχολής ανωτέρας Αεροπορικής Εκπαιδεύσεως, του Κέντρου Ναυτικής Αεροπορικής Εκπαιδεύσεως, του Κέντρου Εκπαιδεύσεως Επικούρων Παρατηρητών Στρατού, του Κέντρου Εκπαιδεύσεως Επικούρων Παρατηρητών Ναυτικού, του Κέντρου Εκπαιδεύσεως Εκπαιδευτών Πτήσεων και του Κέντρου Εκπαιδεύσεως Στρατευσίμων Χειριστών «δια την συστηματικήν εκπαίδευσιν και μετεκπαίδευσιν του ιπταμένου προσωπικού της Πολεμικής Αεροπορίας».⁴⁴² Πλέον, όλο το προσωπικό θα φοιτούσε στην ίδια σχολή υπό ενιαίο εκπαιδευτικό σύστημα και όχι όπως γινόταν μέχρι τότε, με κάθε αεροπορία να εφαρμόζει το δικό της σύστημα εκπαίδευσης. Με τον τρόπο αυτό θα ήταν εφικτή η παραγωγή στελεχών με ίδια στρατιωτική παιδεία, ώστε να εκλείψει η ποικιλομορφία, που εμφάνιζε η αεροπορία, στα επόμενα χρόνια. Για τη Σχολή Αεροπορίας, ειδικότερα, την μετέπειτα Σχολή Ικάρων, γινόταν διάκριση σε τμήματα αξιωματικών με τριετή φοίτηση, ενώ των υπαξιωματικών ήταν διετούς διάρκειας και καθορίστηκαν με σαφήνεια τα θέματα σχετικά με την εκπαίδευση των αεροπόρων.

⁴⁴⁰ ΦΕΚ, Νόμος 5121, Αριθ. Φύλλου 204, Αθήνα, 15 Ιουλίου 1931.

⁴⁴¹ ΦΕΚ, Νόμος 5122, Αριθ. Φύλλου 203, Αθήνα, 15 Ιουλίου 1931.

⁴⁴² ΦΕΚ, Νόμος 5123, Αριθ. Φύλλου 209, Αθήνα, 16 Ιουλίου 1931.

Πρώτος διοικητής της σχολής Αεροπορίας ανέλαβε ο πλωτάρχης Παναγιώτης Βήλος, ο οποίος είχε μετεκπαιδευτεί στην Αγγλία.⁴⁴³ Η πρώτη εκπαιδευτική σειρά εισήλθε στη σχολή στις 2 Δεκεμβρίου 1931, με τη συμμετοχή από έντεκα επιτυχόντων κατόπιν εισαγωγικών εξετάσεων (γραπτών και υγειονομικών) σε σύνολο διακοσίων πενήντα υποψηφίων.⁴⁴⁴ Η πτητική εκπαίδευση στο πρώτο έτος εκτελούνταν με αεροπλάνα Avro 621 Tutor και για την επιτυχή περάτωση του σταδίου οι εκπαιδευόμενοι έπρεπε να κριθούν ικανοί για να πετάζουν μόνοι τους (solo), χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή, εντός δώδεκα έως δεκαοκτώ πτητικών ωρών εκπαίδευσης.⁴⁴⁵ Αν κάποιος δεν κρινόταν ικανός να πετάζει «solo» εντός αυτών των ορίων, τότε άλλαζε ειδικότητα και γινόταν προσωπικό εδάφους ή μετατασσόταν στην σχολή Ευελπίδων.⁴⁴⁶

Με το νόμο «Περί τεχνικών υπηρεσιών της Πολεμικής Αεροπορίας» θεσπίστηκαν διατάξεις για το τεχνικό προσωπικό, όπως για παράδειγμα οι ειδικότητες που μπορούσαν να κατέχουν (μηχανουργοί, μεταλλοσυνθέτες, ξυλοσυνθέτες, οπλουργοί, τορπιλοτεχνίτες, φωτογράφοι, κ.ά.) και οι ονομασίες των βαθμών που έφεραν. Για παράδειγμα, για τους κατώτερους αξιωματικούς του τεχνικού προσωπικού προβλεπόταν ο βαθμός του αερομηχανικού Α΄ τάξεως αντί του λοχαγού αρχιτεχνίτη ή υποπλοίαρχου, ή του επιτεχνίτη αντί του δεκανέα τεχνίτη ή διόπου, όπως ονομάζονταν μέχρι τότε. Με το Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύτηκε στις 5 Οκτωβρίου 1931⁴⁴⁷ ρυθμίστηκαν τα στρατολογικά θέματα της αεροπορίας. Τέλος, με το νόμο 5299/1932⁴⁴⁸ καθορίστηκε η επετηρίδα με την αρχαιότητα όλων των στελεχών της αεροπορίας, με αρχαιότερο τον υποστράτηγο Χρήστο Αδαμίδη. Έτσι, με τις επίμονες προσπάθειες του Βενιζέλου και του Ζάννα, μπήκαν τελικά σταθερές και σωστές βάσεις για τη νέα ενιαία αεροπορία.

⁴⁴³ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., σ. 107.

⁴⁴⁴ Στο ίδιο, σ. 110.

⁴⁴⁵ Στο ίδιο, σ. 111. Παρόμοιο κριτήριο ισχύει και σήμερα στη Σχολή Ικάρων, ενώ στα επόμενα στάδια, και με την απόκτηση σχετικής εμπειρίας, το όριο αυτό γίνεται και μικρότερο. Για παράδειγμα, η πτήση solo σε μαχητικά αεροσκάφη εκτελείται στην έβδομη πτήση.

⁴⁴⁶ Βύρων Κ. Σαχαρίδης, *Το οδοιπορικό ενός αεροπόρου (1939-1967)*, Πελασγός, Αθήνα 2007, σ. 21.

⁴⁴⁷ ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 346, Αθήνα, 5 Οκτωβρίου 1931.

⁴⁴⁸ ΦΕΚ, Νόμος 5299, Αριθ. Φύλλου 7, Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 1932.

4.5 Από την ενοποίηση μέχρι και το 1935

Κατά το χρονικό διάστημα που γινόταν όλη αυτή η θεσμική μεταρρύθμιση στην Πολεμική Αεροπορία, που είχε ως αποτέλεσμα την ενοποίησή της, δεν έπαψε να υπάρχει αεροπορική δραστηριότητα. Δεδομένου ότι οι πτήσεις εκτελούνταν σε ειρηνική περίοδο, τα αεροπορικά ατυχήματα και οι ανθρώπινες απώλειες ήταν πολλές, πολύ περισσότερες και από αυτές της περιόδου της Μικρασιατικής Εκστρατείας.

Στις 8 Απριλίου 1930 υπήρξε η πρώτη εναέρια σύγκρουση αεροσκαφών στο αεροδρόμιο του Τατοΐου.⁴⁴⁹ Αεροσκάφος DH-9 (της Ναυτικής Διοίκησης) με χειριστή τον υποπλοίαρχο Αχιλλέα Γρηγοριανόπουλο και παρατηρητή τον αρχικελευστή Ερρίκο Σημηριώτη, απογειώθηκε από τη νότια πλευρά του αεροδρομίου και συνέχισε με δεξιά στροφή ανόδου, ενώ ταυτόχρονα απογειώθηκε από την αντίθετη κατεύθυνση ένα Breguet-19 (της Στρατιωτικής Διοίκησης), του ανθυπασπιστή Βασιλείου Μπάρλα, και «εξ απροσεξίας ενός εκ των φονευθέντων» που δεν αντελήφθη την ύπαρξη του άλλου αεροπλάνου, συγκρούστηκαν.⁴⁵⁰ Σε σύντομο χρονικό διάστημα συνέβη και άλλο θανατηφόρο ατύχημα. Στις 27 Απριλίου κατέπεσε ένα Breguet-19 στην περιοχή της Λαμίας, με αποτέλεσμα το θανάσιμο τραυματισμό του ταγματάρχη Δημήτριου Παπαναστασίου και του ανθυπασπιστή Στέφανου Τζάγια. Όσο για τα αίτια, αυτό «κατά τας ανακοινώσεις της Αεροπορίας το δυστύχημα οφείλεται εις παράτολμον πειραματισμόν».⁴⁵¹ Για πολλοστή φορά συνέβησαν ατυχήματα που οφείλονταν όχι απλά σε ανθρώπινο σφάλμα, αλλά σε παράβαση κανόνων πτήσεων, αποδεικνύοντας με τον τραγικότερο τρόπο το κενό στην εκπαίδευση και στην αεροπορική παιδεία και πειθαρχία των αεροπόρων της εποχής. Κατά τη δεκαετία 1930-1940 σκοτώθηκαν συνολικά σαράντα τέσσερις αεροπόροι,⁴⁵² σχεδόν διπλάσιοι από όσους είχαν σκοτωθεί στη Μικρά Ασία.⁴⁵³

Βέβαια, υπήρχαν και τα απρόοπτα ατυχήματα, όπως αυτό που συνέβη στην Δράμα στις 26 Απριλίου 1930. Το πλήθος που είχε συγκεντρωθεί για να δει το αεροπλάνο τύπου

⁴⁴⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σ. 54.

⁴⁵⁰ *Εμπρός*, 9 Απριλίου 1930, σ.6. Την περίοδο αυτή χρησιμοποιούνταν ακόμα δύο ξεχωριστοί χώροι ως αεροδρόμια, ένα για κάθε αεροπορία.

⁴⁵¹ *Ακρόπολις*, 29 Απριλίου 1930, σ. 7.

⁴⁵² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σσ. 109-110.

⁴⁵³ Κατά τη περίοδο 1919-1922 σκοτώθηκαν είκοσι τρεις αεροπόροι, δεκαπέντε σε πτήσεις συντήρησης και εκπαίδευσης στην Ελλάδα, ενώ μόνο οι οκτώ από αυτούς ήταν σε πτήσεις στο μέτωπο της Μικράς Ασίας.

Μοράν, εισήλθε στο χώρο απογείωσης κατά τη διάρκεια της απογείωσης και παρά την προσπάθεια του ανθυπασπιστή Αθανασόπουλου (χειριστής) και του λοχαγού Φορέστη (παρατηρητής), παρασύρθηκαν και σκοτώθηκαν από το αεροπλάνο ένας εργάτης και ένα παιδί οκτώ ετών. Και όπως σημείωνε ο ανταποκριτής της εφημερίδας *Ελληνική*: «Εάν ο πιλότος δεν ανυψούτο αποτόμως θα εθρηνούσαμεν πολλά θύματα. [...] Πάντως την ευθύνη δια το δυστήχημα φέρουν ακεραίαν οι πολίται οι οποίοι διέσπασαν την ζώνην των φρουρών και έσπευσαν προς το αεροπλάνο».⁴⁵⁴

Πέρα από τις ανθρώπινες απώλειες, η αεροπορία συνέχισε τη διαδικασία της ενοποίησης. Με νέο προεδρικό Διάταγμα θεσπίστηκαν αυστηρά και καθορίστηκαν με λεπτομέρεια τα σωματικά προσόντα των υποψηφίων για τη Σχολή Αεροπορίας.⁴⁵⁵ Με Προεδρικό Διάταγμα το 1933,⁴⁵⁶ συμπύχθηκαν οι Αεροπορικές Διοικήσεις Ι και ΙΙ σε μία, την «Ανωτέρα Διοίκισιν Αεροπορίας» (ΑΔΑ), ενώ προέβλεπε και την ένωση: της Α΄ Σμηναρχίας με την 2^η εφεδρική Σμηναρχία υπό την ονομασία Σμηναρχία Τατοΐου, της Γ΄ Σμηναρχίας με την Β΄ Αεροπορική Βάση με την ονομασία Σμηναρχία Σέδες, της Α΄ Αεροπορικής Βάσης με την 1^η εφεδρική Σμηναρχία με την ονομασία Αεροπορική Βάση Φαλήρου και τέλος η Β΄ Σμηναρχία, με την ονομασία πλέον Σμηναρχία Λαρίσης, τέθηκε σε εφεδρεία με περιορισμένη στελέχωση. Τον Αύγουστο του 1934, δημιουργήθηκε το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ),⁴⁵⁷ με πρώτο αρχηγό τον πλοίαρχο Κωνσταντίνο Οικονόμου.

Για την αναβάθμιση της παρεχόμενης εκπαίδευσης έγιναν προσπάθειες, αλλά τα πολιτικά γεγονότα της εποχής αποτέλεσαν τροχοπέδη στην πραγματοποίηση μεγαλύτερων αλλαγών. Παρ' όλα αυτά, έγιναν προσπάθειες προς τη σωστή κατεύθυνση, με την αποστολή ιταμένων σε σχολές εξωτερικού για την απόκτηση πτυχίου εκπαιδευτή, όπως ο

⁴⁵⁴ Εφ. *Ελληνική*, 29 Απριλίου 1930, σ. 6.

⁴⁵⁵ ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 53, Αθήνα, 26 Φεβρουαρίου 1932. Για παράδειγμα στο άρθρο 1 καθοριζόταν ως ελάχιστο ύψος το 1,50μ. για όσους είχαν ηλικία μέχρι δέκα οκτώ ετών, ενώ οι μεγαλύτεροι σε ηλικία το 1,55μ.. Επίσης δεν γίνονταν δεκτοί όσοι έπασχαν από μια σειρά ασθενειών μεταξύ των οποίων η «πολυσαρκία, καχεξία, οπτική οξύτητα του ενός ή αμφοτέρων των οφθαλμών κατωτέρα των 0,7 μετά την διά καταλλήλων υέλων επανόρθωσιν της τυχόν υπάρχουσας διοπτρικής ανωμαλίας». Παρόμοιες αυστηρές προϋποθέσεις ισχύουν και σήμερα, που καθορίζονται στο Παράρτημα Β΄ του Προεδρικού Διατάγματος Αριθ. 11 της 27^{ης} Ιανουαρίου 2014, δημοσιευμένο στο ΦΕΚ, Αριθ. Φύλλου 27, Αθήνα, 27 Ιανουαρίου 2014.

⁴⁵⁶ ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 3, Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 1933.

⁴⁵⁷ ΦΕΚ, Νόμος 6248, Αριθ. Φύλλου 274, Αθήνα, 25 Αυγούστου 1934.

Κελαϊδής που φοίτησε στο Central Flying School της Αγγλίας τον Μάιο του 1930.⁴⁵⁸ Επιστρέφοντας στην Ελλάδα χρησιμοποιήθηκε ως εκπαιδευτή, αρχικά στην σχολή στο Σέδες και στη συνέχεια στο Τατόι, μεταφέροντας έτσι το αγγλικό σύστημα εκπαίδευσης, που θεωρούνταν ότι καλύτερο για την εποχή, όπως έχει σημειωθεί. Αξίζει να αναφερθεί εδώ η πτήση που πραγματοποιήθηκε στις 13 Σεπτεμβρίου 1931, στα εγκαίνια της 6^{ης} Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, όταν απογειώθηκαν από το Σέδες σαράντα δύο αεροπλάνα σε «σηματισμό νύσης», ενώ πέντε αεροπλάνα εξ αυτών, τύπου Mars, εκτέλεσαν εντυπωσιακά ακροβατικά, κατά γενική ομολογία, με αρχηγό σχηματισμού των Mars, τον σμηναγό Κελαϊδή.⁴⁵⁹ Όπως σημείωνε η εφημερίδα *Μακεδονία*:

« Αι επιδείξεις αυτά και ιδιαιτέρως η διατήρησις των σχηματισμών καθ' όλους τους ελιγμούς των σμηνών μετά τοιαύτης ακριβείας, απέδειξαν ότι η αεροπορία μας τείνει να συγχρονισθή εις εξέλιξιν προς τας επιστημονικώς οργανωμένας ξένας αεροπορίας διότι η πτήσις εν σχηματισμώ και η διατήρησις του σχηματισμού επί μιαν ώραν περίπου και μεγάλην εξάσκηση των ιπταμένων απαιτεί και απόλυτον κυριότητα του αεροπλάνου επιβάλλει».⁴⁶⁰

Το διάστημα που ακολούθησε μετά τον Μάιο του 1932 και την κυβέρνηση Τσαλδάρη τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους, όλες αυτές οι προσπάθειες κινδύνεψαν να γκρεμιστούν, καθώς προτάθηκε ακόμα και η κατάργηση του υπουργείου Αεροπορίας.⁴⁶¹ Ο πρωθυπουργός Τσαλδάρης, όμως, μετά και από δύο προσωπικές επιστολές που του απέστειλε ο Βενιζέλος δεν βιάστηκε να πάρει την απόφαση για την κατάργηση του υπουργείου, μεταθέτοντας την οριστική απόφαση στο μέλλον και αναλαμβάνοντας παράλληλα την ηγεσία του υπουργείου.⁴⁶²

Τον Μάρτιο του 1933, όπως αναφέρθηκε στην αρχή του κεφαλαίου, εκδηλώθηκε το κίνημα του Πλαστήρα, με την ενεργό συμμετοχή στελεχών της αεροπορίας, καθώς χρησιμοποιήθηκαν αεροπλάνα για τη ρίψη προκηρύξεων με το διάγγελμα του

⁴⁵⁸ Κελαϊδής, *ό.π.*, σ. 19.

⁴⁵⁹ Τρεμόπουλος, *ό.π.*, σ. 87. Τα αεροπλάνα σε σχηματισμό νύσης, πετάνε έτσι ώστε να σχηματίζουν το σχήμα μίας πυραμίδας.

⁴⁶⁰ *Μακεδονία*, 14 Σεπτεμβρίου 1931, σ. 6.

⁴⁶¹ Τρεμόπουλος, *ό.π.*, σ. 98.

⁴⁶² Ηλίας Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων (1931-1940)*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1987, σσ. 101-104.

Πλαστήρα.⁴⁶³ Μετά την αποτυχία του κινήματος, τις ανακρίσεις στη Φρουρά Θεσσαλονίκης ανέλαβε να διενεργήσει ο σμήναρχος Ρέππας, που οδήγησαν σε αποτάξεις αξιωματικών.⁴⁶⁴ Στη νέα κυβέρνηση Τσαλδάρη, το υπουργείο Αεροπορίας ανέλαβε ο Ιωάννης Ράλλης, ο οποίος είχε πλέον να αντιμετωπίσει εντονότερες πιέσεις για τη διάσπαση της αεροπορίας. Η πολιτική διχόνοια, αλλά και οι προσωπικές αντιζηλίες μεταξύ των στελεχών, είχαν ως αποτέλεσμα να σημειωθούν μαζικές παραιτήσεις στο τέλος του 1933. Απώτερο επακόλουθο του κινήματος και γενικότερα της αναστάτωσης που προκλήθηκε μεταξύ των στελεχών της αεροπορίας ήταν να ανακοπεί η εύρυθμη ανάπτυξη και πρόοδος της αεροπορίας και τελικά να περιπέσει σε μαρασμό.⁴⁶⁵

Ενώ λάμβαναν χώρα οι δυσμενείς αυτές, για την αεροπορία, εξελίξεις, σημειώθηκε και ένα εξαιρετικής σημασίας γεγονός, όπως ήταν η επάνοδος στην ενεργό δράση του πρωτεργάτη της ελληνικής αεροπορίας Καμπέρου. Ύστερα από δεκαέξι χρόνια μακριά από τις τάξεις των αξιωματικών της αεροπορίας, επέστρεψε ο έφεδρος ταγματάρχης Καμπέρος και μετατάχθηκε στην Πολεμική Αεροπορία με το βαθμό του επισημηναγού τον Ιούνιο του 1932.⁴⁶⁶ Αρχικά τοποθετήθηκε στο υπουργείο στην Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά ο Καμπέρος δεν ήταν «φτιαγμένος» για να κάθεται σε γραφείο. Αφού πέρασε επιτυχώς τις υγειονομικές εξετάσεις, παρά το προχωρημένο της ηλικίας του και των «βλαβερών» συνηθειών του, τοποθετήθηκε υποδιοικητής στην Σχολή Αεροπορίας (Σ.Α.) το 1933.⁴⁶⁷

Στα τέλη 1933 ανέλαβε προσωρινά διοικητής της Σ.Α.. Στα χρόνια αυτά, συμμετείχε ενεργά στην πτητική εκπαίδευση των μαθητών, χωρίς να αποτελούν πρόβλημα για τις ιδιαίτερες χειριστικές ικανότητές του τα πιο σύγχρονα, σε σχέση με αυτά των Βαλκανικών Πολέμων, αεροσκάφη. Αποτελούσε το ζωντανό θρύλο της αεροπορίας και πηγή έμπνευσης για τους εκπαιδευομένους.⁴⁶⁸ Πέταξε για τελευταία φορά με στρατιωτικό αεροπλάνο, τύπου Αντο 180Hr, στις 20 Ιουλίου 1934, ανταποδίδοντας με εντυπωσιακά ακροβατικά πάνω από

⁴⁶³ Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, σ. 108.

⁴⁶⁴ Τρεμόπουλος, *ό.π.*, σ. 98.

⁴⁶⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σ. 65.

⁴⁶⁶ Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, *ό.π.*, σ. 48.

⁴⁶⁷ Στο ίδιο, σσ. 48-50. Ο μαθητής του Καμπέρου στην ανεμολέσχη, Αλέξανδρος Αυδής, σημείωνε ότι κάπνιζε μανιωδώς από το πρωί μέχρι το βράδυ, έχοντας ολόκληρη κούτα με ογδόντα οκτώ τσιγάρα στην τσέπη του, βλ. Αυδής, *ό.π.*, σ. 162.

⁴⁶⁸ Για την περίοδο της επιστροφής του Καμπέρου, βλ. Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, σσ. 47-56.

το βρετανικό αεροπλανοφόρο «Glorious» που βρισκόταν στην Αθήνα, την επίδειξη των βρετανών αεροπόρων της προηγούμενης ημέρας.⁴⁶⁹ Το πόσο χαρισματική φυσιογνωμία ήταν ο Καμπέρος, αλλά και η αγάπη και το ενδιαφέρον του για την ανάπτυξη και πρόοδο της αεροπορίας, φαίνεται και από το εγχειρίδιο που έγραψε ο ίδιος με τίτλο *Ο μελλοντικός πόλεμος από τον αέρος*⁴⁷⁰ το 1932, το οποίο κατέθεσε στο αρχείο της Βουλής, όπου απόκειται μέχρι και σήμερα. Παρακάτω παρατίθεται απόσπασμα από τον πρόλογο:

«Εξακολουθεί η πολεμική αεροπορία να είναι όπλον βοηθητικών του στρατού της ξηράς και του στρατού της θαλάσσης; Ή είναι πλέον η αεροπορία ίδιος στρατός στρατός εναέριος· ο οποίος μάλιστα ημπορεί μόνος, χωρίς την υποστήριξήν του στρατού της ξηράς και του στρατού της θαλάσσης, να πλήξη την αντίπαλον χώραν μέσα εις την καρδίαν της και μόνος να αποσπάση την νίκην; Τούτο λοιπόν το μέγα ζήτημα έχει σκοπόν να θέση υπό έρευναν και παρ' υμίν η παρούσα πραγματεία.

Και μετά από μια εμπεριστατωμένη ανάλυση του εναέριου πολέμου από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι και τις μεγάλης κλίμακας ιταλικές ασκήσεις τον Αύγουστο του 1931, αποφαίνεται:

«Το συμπέρασμα λοιπόν από αυτά τα λόγια δεν φαίνεται να είναι άλλο, παρά ότι η αεροπορία εξήλθε πλέον των ορίων ενός βοηθητικού όπλου και ότι σήμερα είναι ίδιος στρατός, “στρατός εναέριος”, ο οποίος ημπορεί μόνος, χωρίς την βοήθειαν των στρατών ξηράς και θαλάσσης, να πλήξη από του αέρος την αντίπαλον χώραν μέσα εις την καρδίαν της.

Ενώ καταλήγει στην τελευταία παράγραφο της πραγματείας του:

«Που να εφαντάζετο λοιπόν ο Hertz ότι ο φωτεινός “ταλαντευτής” του και το ειρηνικόν “αντηχείον” του θα έφθαναν τελειοποιούμενα εις το κατάντημα να

⁴⁶⁹ Αλέξιος Καρυτινός, «Δημήτριος Καμπέρος. Ο πρώτος Έλληνας στρατιωτικός αεροπόρος», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 81 (Απρίλιος 2007), 79. Αυδής, *ό.π.*, σ. 167. Συνέχισε να πετάει στην ιδιωτική του ζωή, ως εκπαιδευτής σε ανεμοπλάνα.

⁴⁷⁰ Δημήτριος Καμπέρος, *Ο μελλοντικός πόλεμος από αέρος*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1932.

γίνονται τα μέσα, με τα οποία είναι σήμερα εφικτός ο φρικαλεώτερος των πολέμων· ο από του αέρος κατά της μάζας».

Τελικώς αποστρατεύτηκε οριστικά τον Αύγουστο του 1934. Την ίδια περίοδο με τις τελευταίες μέρες του Καμπέρου στην Πολεμική Αεροπορία, πραγματοποιήθηκε με απόφαση του υπουργείου Αεροπορίας αεροπορικό ταξίδι στις βαλκανικές πρωτεύουσες, από τους απόφοιτους του κέντρου Αεροναυτιλίας. Στις 21 Ιουλίου 1934 απογειώθηκαν από το Τατόι τρία βομβαρδιστικά αεροπλάνα τύπου Horsley και επέστρεψαν τελικά στη βάση τους στις 4 Αυγούστου.⁴⁷¹ Το γεγονός αυτό, έκανε για μία ακόμη φορά, τις φωτογραφίες των αεροπόρων να κοσμούν τα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων, για ευχάριστο λόγο αυτή τη φορά:

«Την 10.50π.μ. προσγειώθηκαν εις το Αεροδρόμιον Τατοΐου, προερχόμενα εκ Θεσσαλονίκης, τα τρία αεροπλάνα “Χόρσλεϋ” βαρέος βομβαρδισμού, με τα οποία οι απόφοιτοι της Σχολής Αεροναυτιλίας υπό την αρχηγίαν του διευθυντού του Ι Επιτελικού Γραφείου, αντισημνάρχου κ. Θέμελη, έκαμαν τον γύρον της Βαλκανικής. Οι Έλληνες αεροπόροι επραγματοποίησαν σύτω με απόλυτον επιτυχίαν το πρόγραμμα της πτήσεως Αθήναι-Θεσσαλονίκη-Κωνσταντινούπολις-Βουκουρέστι-Βελιγράδι-Σόφια-Θεσσαλονίκη-Αθήναι, εντός δεκατεσσάρων ημερών».⁴⁷²

Το άλλο σημαντικό γεγονός της χρονιάς ήταν η αποφοίτηση της πρώτης σειράς εκπαιδευομένων της Σχολής Αεροπορίας, με την ορκωμοσία των νέων ανθυποσημναγών να γίνεται στις 12 Οκτωβρίου 1934.⁴⁷³

⁴⁷¹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σ. 67.

⁴⁷² *Έθνος*, 4 Αυγούστου 1934, σ. 4.

⁴⁷³ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, σ. 113.

4.6 Η αεροπορία στο κίνημα του 1935 και μέχρι το 1940

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, μετά το κίνημα Πλαστήρα το 1933 ακολούθησε κλίμα πολιτικής αστάθειας και οξεία αντιπαράθεση μεταξύ του Λαϊκού Κόμματος και του κόμματος των Φιλελευθέρων, που οδήγησε στην εκδήλωση νέου φιλοβενιζελικού κινήματος την 1^η Μαρτίου 1935. Οι ένοπλες δυνάμεις ενεπλάκησαν, διχασμένες, στο κίνημα αυτό. Στο πλευρό του κινήματος τάχθηκε μεγάλο μέρος του ναυτικού,⁴⁷⁴ όπως είχε κάνει και είκοσι χρόνια νωρίτερα με το κίνημα Εθνικής Άμυνας και την Προσωρινή Κυβέρνηση του Βενιζέλου, μονάδες του Στρατού Ξηράς στη Μακεδονία και σε νησιά του Αιγαίου, ενώ στην Αθήνα περιορίστηκαν στην Σχολή Ευελπίδων και σε μια διλοχία του Πρότυπου Τάγματος Ευζώνων.⁴⁷⁵ Η Πολεμική Αεροπορία είχε ενεργό συμμετοχή, όντας με το μέρος της εκλεγμένης κυβέρνησης.⁴⁷⁶ Από το Ναύσταθμο απέπλευσε μεγάλο μέρος του στόλου, με επικεφαλής το θωρηκτό «Αβέρωφ», που ήταν υπό τον έλεγχο των κινηματιών, κατευθυνόμενο προς το λιμάνι της Σούδας.⁴⁷⁷ Από τις 2 Μαρτίου ξεκίνησε η δραστηριότητα της αεροπορίας, καταδιώκοντας τα πλοία του στόλου. Από το Τατόι απογειώθηκαν αεροσκάφη Breguet-19 και Potez-25 με σκοπό το βομβαρδισμό των πλοίων που έπλεαν νοτιοανατολικά του Σουνίου και στην περιοχή της Μήλου. Στις αποστολές αυτές τα πλοία του στόλου βομβαρδίστηκαν με σαράντα τέσσερις βόμβες των είκοσι λιβρών, ενώ χρησιμοποιήθηκαν και τα πολυβόλα εναντίων των πληρωμάτων των πλοίων. Από το Σέδες εκτελέστηκαν δύο αποστολές με Potez-25 προς ανεύρεση του στόλου,⁴⁷⁸ γιατί το αρχικό σχέδιο των επαναστατών είχε προορισμό την Καβάλα.

Όπως ήταν φυσικό, μεταξύ των αεροπόρων υπήρξαν και κάποιοι που αρνήθηκαν να λάβουν μέρος σε αυτόν των αγώνων Ελλήνων εναντίον Ελλήνων, και κυρίως αυτοί που προέρχονταν από τη ναυτική αεροπορία, αφού στα πλοία επέβαιναν παλαιοί συνάδελφοί τους, με πολλούς από τους οποίους είχαν υπηρετήσει μαζί ή και πολεμήσει μαζί στην Μικρά Ασία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούσε ο διοικητής των υδροπλάνων Ναυτικής Συνεργασίας Horsley, επισημαγός Αβέρωφ, που αρνήθηκε να πετάξει για να βομβαρδίσει το ομώνυμο θωρηκτό, επικαλούμενος συναισθηματικούς λόγους και στη

⁴⁷⁴ Δαφνής, *ό.π.*, σσ. 722-726.

⁴⁷⁵ Στο ίδιο, σσ. 726 και 746-749.

⁴⁷⁶ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σ. 72.

⁴⁷⁷ Δαφνής, *ό.π.*, σσ. 744-746.

⁴⁷⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σ. 73.

συνέχεια τέθηκε υπό περιορισμό.⁴⁷⁹ Συνολικά ογδόντα πέντε αξιωματικοί της αεροπορίας τέθηκαν υπό περιορισμό γιατί «δεν έχαιρον εμπιστοσύνης», στο Παλαιό Φάληρο, έχοντας όμως, ως αποτέλεσμα την αποδυνάμωση των μονάδων και την έλλειψη ιπτάμενων πληρωμάτων.⁴⁸⁰ Βέβαια, όταν παρέστη ανάγκη, κάποιοι εξ αυτών κλήθηκαν να λάβουν νευραλγικά πόστα, όπως οι σμηναγοί Ποταμιάνος και Πλατσή που ανέλαβαν διοικητές των μοιρών με αεροπλάνα Horsley και Fairey.⁴⁸¹ Λογικό ήταν το γεγονός αυτό, δηλαδή κάποιος που ήταν «υπό περιορισμό» μετά από μερικές μέρες να αναλάβει μια τέτοια θέση, να δημιουργήσει μεγαλύτερη αναστάτωση στους αεροπόρους.

Τις επόμενες ημέρες οι καταδιώξεις και οι αεροπορικές προσβολές των πλοίων είναι συνεχείς, και κοσμούσαν με πηχυαίους τίτλους καθημερινά τις σελίδες των εφημερίδων. Ενδεικτικά αναφέρονται: «Τα αεροπλάνα εβομβάρδισαν των “Αβέρωφ” και τον “Λέοντα”»,⁴⁸² «Ο δραματικός βομβαρδισμός των πειρατικών σκαφών υπό των αεροπλάνων»,⁴⁸³ «Στρατιωτικόν αεροπλάννον εβομβάρδισε τον “Αβέρωφ” και την εν Χαλεπά οικίαν του κ. Βενιζέλου»,⁴⁸⁴ «Αεροπλάνα επισημαίνουν τας θέσεις των επανστατών»,⁴⁸⁵ ή «Αεροπλάνα εβομβάρδισαν τους στρατώνας και τον σταθμόν των Σερρών».⁴⁸⁶

Χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρον τα υδροπλάνα της βάσης στο Φάληρο, που μπορούσαν να φέρουν βόμβες μεγαλύτερου βάρους. Την στιγμή που οι αεροπορική βάση Τατοΐου και Φαλήρου ανέπτυσσαν έντονη δράση κατά του στόλου, η αεροπορική βάση Λάρισας εκτέλεσε ελάχιστες πτήσεις αναγνώρισης του Παγασητικού κόλπου και της περιοχής των Σποράδων. Η βάση του Σέδες με καθημερινές πτήσεις αεροπλάνων Breguet-19, Potez-25 και Ανία εκτέλεσαν αποστολές βομβαρδισμού επαναστατημένων στρατιωτικών τμημάτων και κάλυπταν τις περιοχές από τη Δράμα, την Καβάλα, τις Σέρρες μέχρι και την Σκύρο.⁴⁸⁷

⁴⁷⁹ Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, ό.π., σ. 224. Το θωρηκτό «Αβέρωφ» είχε ναυπηγηθεί στο ιταλικό ναυπηγείο του Λιβόρνο το 1911 και το ένα τρίτο της αξίας του πλοίου είχε δωρίσει ο Γεώργιος Αβέρωφ, ο οποίος ήταν αδερφός του παππού του επισμηναγού Αβέρωφ, βλ. Βερέμης-Κολιόπουλος, ό.π., σσ. 154-155.

⁴⁸⁰ Στο ίδιο, σ. 225.

⁴⁸¹ Στο ίδιο, σ. 225.

⁴⁸² *Ακρόπολις*, 3 Μαρτίου 1935.

⁴⁸³ *Ακρόπολις*, 3 Μαρτίου 1935, σ. 4.

⁴⁸⁴ *Ακρόπολις*, 4 Μαρτίου 1935.

⁴⁸⁵ Βραδυνή, 4 Μαρτίου 1935.

⁴⁸⁶ *Ακρόπολις*, 7 Μαρτίου 1935.

⁴⁸⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., τόμ. Γ', σσ. 74-80.

Συνολικά η αεροπορία, τις δώδεκα ημέρες που διήρκησαν οι επιχειρήσεις, εκτέλεσε διακόσιες δεκατέσσερις πτήσεις.

Οι επιχειρήσεις από την αεροπορία στη διάρκεια του κινήματος, κατέδειξε την ισχυρή δύναμη πυρός που διέθετε, λόγω του μικρού αριθμού αεροσκαφών. Αδιάψευστος μάρτυρας τα πρακτικά του υπουργικού συμβουλίου, που συνεδρίασε στις 8 Μαρτίου 1935:

«Εν Αθήναις σήμερον την 8^{ην} Μαρτίου 1935 ημέραν Παρασκευήν και ώραν 5.30, το Υπ. Συμβούλιον συνελθόν ίνα αποφασίση επί της αναπότρεπτου ανάγκης, ήτις παρουσιάζεται προς άμεσον ενίσχυσιν της πολεμικής Αεροπορίας, δια της οποθενδήποτε αγοράς αριθμού αεροπλάνων και αεροπορικού υλικού, καταλλήλων δια της τελεσφόρου συμβολήν της Πολεμικής Αεροπορίας εις την παρά και ταύτης αναληφθείσαν κατοστολήν του εκραγέντος επαναστατικού κινήματος...».⁴⁸⁸

Τελικά, κατά τη διάρκεια του κινήματος παραλήφθηκαν πέντε μεταχειρισμένα αεροπλάνα Ανία από τη Γιουγκοσλαβία,⁴⁸⁹ αν και η απόφαση του συμβουλίου είχε εγκρίνει περισσότερα αεροσκάφη, ενώ η βρετανική κυβέρνηση δεν έκανε δεκτό το αίτημα για άμεση προμήθεια δέκα ή δεκαπέντε αεροπλάνων, για να μη φανεί ότι ευνοούσε την κυβέρνηση κατά των επαναστατών.⁴⁹⁰ Εκτός από το θετικό αυτό γεγονός, αν μπορεί να χαρακτηριστεί έτσι η προμήθεια των αεροσκαφών, το κίνημα του 1935 είχε και άλλες συνέπειες. Όπως και με το κίνημα του 1933, έτσι και τώρα, μετά την καταστολή του κινήματος αυτού ακολούθησαν οι αποτάξεις των κινηματιών. Με αναγκαστικό νόμο⁴⁹¹ ο υπουργός Αεροπορίας προχώρησε στην αυτεπάγγελτη αποστρατεία όσων μετείχαν στο επαναστατικό κίνημα της 1^{ης} Μαρτίου. Με το νόμο αυτό, έγινε οι «εκκαθάριση» των ανεπιθύμητων αεροπόρων, οι περισσότεροι εκ των οποίων προέρχονταν από τη Ναυτική

⁴⁸⁸ Παρατίθεται στο Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, σ. 217.

⁴⁸⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σ. 73.

⁴⁹⁰ Κολιόπουλος, *ό.π.*, σ. 362.

⁴⁹¹ ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος, Αριθ. Φύλλου 97, Αθήνα, 20 Μαρτίου 1935. Ο νόμος, επίσης, προέβλεπε ότι τα κενά που θα προέκυπταν, λόγω των αποστρατειών, θα καλυπτόνταν από ανθυπολοχαγούς, προερχόμενους από την σχολή Ευελπίδων και από υπαξιωματικούς.

Αεροπορία.⁴⁹² Το πλήγμα αυτό για την αεροπορία ήταν μεγάλο, γιατί αποστρατεύτηκαν πάνω από εβδομήντα αξιωματικοί.⁴⁹³ Ο Οικονομάκος σημείωνε για την κατάσταση που επικρατούσε στην αεροπορία: «Από απόψεως πειθαρχίας εβαδίζαμεν ολοταχώς προς διάλυσιν. Πρωτόκολλα υπεγράφοντο και αξιωματικοί ανώτεροι και κατώτεροι εφυλακίζοντο εις τα στρατιωτικάς φυλακάς και ετιμωρούντο δια βαρέων ποινών, προβλεπομένων υπό του Νόμου περί καταστάσεως Αξιωματικών».⁴⁹⁴ Και συνέχιζε: «Το κίνημα του 1935 έφερε μεγαλύτερα ακόμη εμπόδια εις την απαιτουμένην προσπάθειαν, λόγω της κατ' ανάγκην απομακρύνσεως σοβαρού αριθμού ικανών αξιωματικών δι' αποτάξεως».⁴⁹⁵

Αρκεί να αναφερθεί ότι τέσσερις εκπαιδευτές της Σχολής Αεροπορίας που είχαν μετεκπαιδευτεί στην Αγγλία, απομακρύνθηκαν και αυτοί, αφήνοντας πίσω τους δυσαναπλήρωτο κενό, γιατί οι εμπειρίες και οι γνώσεις των συγκεκριμένων ήταν πολύτιμες για τους μαθητές της σχολής.⁴⁹⁶ Αξίζει να αναφερθεί σε αυτό το σημείο ότι η Σχολή Αεροπορίας δεν συμμετείχε στο κίνημα, αν και από το αεροδρόμιο εκτελούνταν καθημερινά πολλές πτήσεις εναντίον των κινηματιών. Οι αξιωματικοί και οι εκπαιδευτές της σχολής κράτησαν τους εκπαιδευόμενους μακριά από κάθε πολιτική ανάμιξη, ώστε να συνεχίσουν απρόσκοπτα την εκπαίδευσή τους, που εκείνες τις μέρες περιοριζόταν σε εκπαίδευση εδάφους.⁴⁹⁷

Στη συνέχεια μετά την πολιτειακή αλλαγή, η Πολεμική Αεροπορία μετονομάστηκε σε Βασιλική Αεροπορία.⁴⁹⁸ Το επόμενο έτος εκδόθηκε νέος «οργανισμός» της Πολεμικής Αεροπορίας,⁴⁹⁹ σύμφωνα με τον οποίο οι μάχιμες δυνάμεις της, διακρίθηκαν σε Μονάδες Συνεργασίας Στρατού και Ναυτικού, ελαφράς αμυντικής αεροπορίας (διώξεως), βαριάς αμυντικής αεροπορίας (βομβαρδισμού) και αεροστάτων. Διοικητικά ήταν χωρισμένη σε Ι) Ανωτέρα Διοίκηση Αεροπορίας Βορείου Ελλάδος, ΙΙ) Ανωτέρα Διοίκησης Νοτίου Ελλάδος και ΙΙΙ) Ανωτέρα Διοίκηση Αεροπορίας Ναυτικής Συνεργασίας. Τη διοίκηση της

⁴⁹² Βλ. τις αφηγήσεις του επισημασμένου Οικονόμου και του πρώην Αρχηγού ΓΕΑ Μυτιληναίου στο Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, σσ. 230-231.

⁴⁹³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σ. 80.

⁴⁹⁴ Οικονομάκος, *ό.π.*, σσ. 93. Ο Οικονομάκος αργότερα ανέλαβε υπουργός Αεροπορίας (1937-1941).

⁴⁹⁵ Στο ίδιο, σ. 94.

⁴⁹⁶ Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, σ. 251.

⁴⁹⁷ Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, σσ. 228-229.

⁴⁹⁸ ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος, Αριθ. Φύλλου 567, Αθήνα, 19 Νοεμβρίου 1935.

⁴⁹⁹ ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 167, Αριθ. Φύλλου 424, Αθήνα, 28 Σεπτεμβρίου 1936.

αεροπορίας είχε ο πολιτικός προϊστάμενός της και ο αρχηγός ΓΕΑ ήταν ο άμεσος βοηθός του.

Με νέο νόμο⁵⁰⁰ δόθηκε η δυνατότητα να εισαχθούν στη Σχολή Τεχνιτών Αεροπορίας, σμηνίτες που υπηρετούσαν τη θητεία τους και κατείχαν δίπλωμα μηχανοσυνθέτη. Στο ίδιο ΦΕΚ δημοσιεύτηκε και ο αναγκαστικός νόμος 215, σύμφωνα με τον οποίο, οι εκπαιδευόμενοι ιπτάμενοι (το όνομα Ίκαρος χρησιμοποιήθηκε πολύ αργότερα) εάν κρίνονταν ακατάλληλοι για πτήσεις, είχαν το δικαίωμα να εισαχθούν στην Σχολή Ευελπίδων, άνευ εξετάσεων. Τα θέματα για την εκπαίδευση συμπλήρωσε νέος αναγκαστικός νόμος,⁵⁰¹ ο οποίος μεταξύ άλλων για τους ιπταμένους προέβλεπε και την απόκτηση πτυχίου παρατηρητή.

Τα αποτελέσματα των βομβαρδισμών κατά το κίνημα του 1935, κατέδειξαν και τις αδυναμίες της αεροπορίας. Αρκεί να αναφερθεί ότι το θωρηκτό «Αβέρωφ» υπέστη σχεδόν καθημερινούς αεροπορικούς βομβαρδισμούς, χωρίς όμως να βυθιστεί τελικώς. Αυτό οφείλεται σε δύο παράγοντες. Πρώτον στις μειωμένες δυνατότητες των αεροπλάνων και δεύτερον, στην έλλειψη εκπαίδευσης σε συγκεκριμένες πτήσεις, δηλαδή στον βομβαρδισμό κινούμενου πλωτού στόχου.⁵⁰² Βέβαια, για την αποτελεσματικότητα των αεροπορικών βομβαρδισμών πρέπει να ληφθεί υπόψη και το γεγονός ότι μεγάλο μέρος των πιλότων αντιδρούσαν αρνητικά στις επίσημες διαταγές, κάνοντας άφεση των βομβών πλησίον των πλοίων και όχι πάνω σε αυτά.⁵⁰³ Το παραπάνω επιβεβαιώνει και η αφήγηση περιστατικού με χειριστή τον επισμηναγό Ποταμιάνο, που αναφέρει ότι έριξαν τις βόμβες στη θάλασσα, κοντά στο θωρηκτό «Αβέρωφ», αρνούμενοι να πλήξουν το θρυλικό πλοίο.⁵⁰⁴ Σε κάθε περίπτωση, οι αδυναμίες της αεροπορίας έγιναν εμφανής στις δώδεκα αυτές ημέρες που διήρκησαν οι επιχειρήσεις.

⁵⁰⁰ ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 214, Αριθ. Φύλλου 440, Αθήνα, 6 Οκτωβρίου 1936.

⁵⁰¹ ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 233, Αριθ. Φύλλου 448, Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 1936.

⁵⁰² Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, σσ. 235-237.

⁵⁰³ Παλούμπης, *ό.π.*, σ. 248.

⁵⁰⁴ Στο ίδιο, σ. 258.

4.7 Προμήθειες αεροσκαφών-πολεμικές προετοιμασίες

Τα επόμενα έτη, για τη θεραπεία των προαναφερθέντων αδυναμιών, σημειώθηκε αύξηση στην αποστολή στελεχών της αεροπορίας - ιπταμένων και τεχνικών - στο εξωτερικό για εκπαίδευση σε διάφορες χώρες, όπως ήταν η Ιταλία, η Γαλλία, η Αγγλία, το Βέλγιο και η Γερμανία.⁵⁰⁵ Εκτός από την αποστολή στελεχών για εκπαίδευση στο εξωτερικό έπρεπε να ενισχυθεί και ο εναέριος στόλος και για το λόγο αυτό, το 1936, αγοράστηκαν αρχικά τριάντα εκπαιδευτικά αεροσκάφη Avro Tutor από την Αγγλία, για να καλύψουν τις ανάγκες της Σχολής Αεροπορίας.⁵⁰⁶ Στη συνέχεια απεστάλη μία ομάδα αξιωματικών για την έρευνα του καταλληλότερου τύπου καταδιωκτικού αεροπλάνου και αεροπλάνου ναυτικής συνεργασίας, με τα οποία θα μπορούσε να ενισχύσει ο ελληνικός εναέριος στόλος. Η αποστολή διήρκεσε εξήντα ημέρες και επισκέφθηκαν αεροπορικές εγκαταστάσεις σε Γαλλία, Αγγλία, Ολλανδία, Γερμανία, Τσεχοσλοβακία, Πολωνία και Γιουγκοσλαβία.⁵⁰⁷ Μετά την επιστροφή της, η επιτροπή υπέβαλε έκθεση αξιολόγησης κατατάσσοντας πρώτο το βρετανικό Gloster Gladiator, δεύτερο το πολωνικό PZL P. 24 και τρίτο το τσεχοσλοβακικό Avia B534. Τελικώς, η πολιτική ηγεσία κατέληξε στην αγορά τριάντα έξι PZL P. 24, αξίας 133.317.000 δραχμών,⁵⁰⁸ τα οποία λόγω της οικονομικής κατάστασης της χώρας, πληρώθηκαν «με ανταλλαγή καπνών».⁵⁰⁹ Παραδόθηκαν στην Ελλάδα μέσα στο 1938. Οι γνώμες, όμως, των χειριστών επιβεβαίωναν την έκθεση της επιτροπής. Ο πρώτος διοικητής της μοίρας με αεροσκάφη PZL, Εμμανουήλ Κελαϊδής σημειώνει:

«Εις την πραγματικότητα το αεροπλάνον τούτο δεν ανέπτυσσε ταχύτητα εις το ανώτερο ύψος μεγαλυτέραν των 400 χιλ. ωριαίος και εις την αρχήν της χρησιμοποιήσεώς του. Η ωφέλιμος διάρκεια πτήσεως άνωθεν του μετώπου δεν υπερέβαινε τα 40', λόγω των συνθηκών, υπό τας οποίας ίπταντο εις τας αποστολάς ταύτας. Απαιτείτο μεγάλο μήκος διαδρόμου κατά την προσγείωσιν και συνηντώντο δυσκολίαι, λόγω της περιορισμένης ορατότητος του σκάφους.

⁵⁰⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σσ. 86-87.

⁵⁰⁶ Στο ίδιο, σ. 93

⁵⁰⁷ Κελαϊδής, *ό.π.*, σ. 21.

⁵⁰⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σ. 93.

⁵⁰⁹ Κελαϊδής, *ό.π.*, σ. 23.

[...] Οι κινητήρες των αεροπλάνων PZL παρουσίαζαν συχνά βλάβες με αποτέλεσμα να ματαιώνονται πολλά αποστολαί εις βάρος της αποδόσεως». ⁵¹⁰

Με την παραπάνω άποψη και συμφωνούσε και ο πτέραρχος Χαράλαμπος Ποταμιάνος:

«Τα PZL είχαν “νεκρές οπτικές γωνίες” κατά τη πτήση, και όχι μόνο τους ελάττωναν την αμυντική τους ικανότητα, σε επιθέσεις του εχθρού, αλλά περιόριζαν και τον έλεγχο του ορίζοντα για ανεύρεση αντιπάλου. Το μεγαλύτερο όμως ελάττωμα ήταν κατά την προσγείωση σε προσέγγιση “ρελαντί”, όταν χρειαζόταν μια ριπή κινητήρος σε περίπτωση που έπεφτε “κοντός”, η μηχανή δεν “άκουγε” και “μούγκωνε” γιατί δεν είχε καλή “επανάληψη”». ⁵¹¹

Βέβαια, άλλος υπήρξε ο ρόλος της επιτροπής, που πρέπει να υποδείξει το καλύτερο, και άλλος ο ρόλος της πολιτικής ηγεσίας που είχε να συνυπολογίσει και άλλους παράγοντες, όπως τα οικονομικά δεδομένα, που όπως αναφέρθηκε στην αρχή του κεφαλαίου δεν ήταν σε καλή κατάσταση για τη χώρα.

Τον Σεπτέμβριο του 1936 υπογράφηκε σύμβαση με το Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων για την κατασκευή τριάντα εκπαιδευτικών αεροσκαφών Avro Tutor, εκτός των προηγούμενων τριάντα που είχαν ήδη παραγγελθεί από την Αγγλία. ⁵¹² Το 1937 αγοράστηκαν τέσσερα υδροπλάνα Fairey III, από την Αγγλία, ενώ παραγγέλθηκαν άλλα δώδεκα γερμανικά υδροπλάνα Dornier 22. Τα επόμενα χρόνια συνεχίστηκε ο εξοπλισμός της αεροπορίας με αεροπλάνα, αλλά και με άλλα απαραίτητα υλικά. Μέχρι το τέλος του 1939, η Ελλάδα είχε προμηθευτεί εκατόν είκοσι οκτώ πολεμικά αεροσκάφη και εβδομήντα πέντε εκπαιδευτικά (Πίνακας 1). ⁵¹³

⁵¹⁰ Κελαϊδής, *ό.π.*, σσ. 30-31. Ο Εμμανουήλ Κελαϊδής διετέλεσε αργότερα αρχηγός ΓΕΑ τα έτη 1950-1955.

⁵¹¹ Παρατίθεται στο Καρταλαμάκης, *Η γενιά των Ικάρων*, σ. 355. Ο πτέραρχος Χαράλαμπος Ποταμιάνος διετέλεσε αρχηγός ΓΕΑ τα έτη 1948-1950. Με τον όρο «κοντός» στη διαδικασία προσγείωσης, εννοούσε ότι το αεροσκάφος είχε μικρότερο ύψος από το προβλεπόμενο και για τη διόρθωση του σφάλματος απαιτούταν η χρήση του κινητήρα, ώστε να σταματήσει να κατέρχεται το αεροπλάνο και να επανέρθει στο σωστό ίχνος πτήσης.

⁵¹² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σ. 93.

⁵¹³ Εκτός από τα αεροπλάνα που παραλήφθηκαν, είχαν παραγγελθεί και άλλα εκατόν επτά, τα οποία δεν πρόλαβαν να παραληφθούν, αφού οι ευρωπαϊκές χώρες δεν επέτρεπαν την πώληση, λόγω της επικείμενης έκρηξης του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, βλ. Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας

Όλος αυτός ο πολεμικός εξοπλισμός απαιτούσε τεράστια οικονομικά έξοδα (Πίνακας 2) για το κράτος που, αν συνυπολογιστούν τα ανταλλακτικά των αεροσκαφών, τα όπλα που θα έφεραν και όλα τα υπόλοιπα απαραίτητα υλικά, διόγκωναν κατά πολύ την απαιτούμενη δαπάνη. Το ελληνικό κράτος αδυνατούσε να προβεί σε μία τόσο μεγάλη χρηματική δαπάνη και για το λόγο αυτό συγκροτήθηκε επιτροπή αποτελούμενη από εβδομήντα μέλη, για τη διεξαγωγή εράνου και τη συλλογή χρημάτων, τον Απρίλιο του 1935.⁵¹⁴ Αρχικά, η ανταπόκριση του λαού στον έρανο δεν ήταν η αναμενόμενη, λόγω και του διχασμού που είχε προκαλέσει το επαναστατικό κίνημα που είχε εκδηλωθεί τον προηγούμενο μήνα, καθώς οι μισοί προσέφεραν τον οβολό τους με καλές προθέσεις και οι άλλοι μισοί από φόβο,⁵¹⁵ και έτσι μετά από έναν χρόνο και συγκέντρωση μόλις είκοσι εκατομμυρίων, η επιτροπή διέκοψε το έργο της. Όμως, ο έρανος επαναλήφθηκε το 1937 με νέο νόμο,⁵¹⁶ επί υπουργίας Πέτρου Οικονομάκου, ο οποίος συμπλήρωσε μία παράλειψη του προηγούμενου εράνου, όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο ίδιος ο υπουργός: «Απέστειλα σε όλους τους εισενεγκόντας τον οβολόν των υπέρ της Αεροπορίας ευχαριστηρίους επιστολάς, τας οποίας έδωδα προς δημοσίευσιν και εις τας εφημερίδας».⁵¹⁷

Η ενέργεια αυτή είχε θεαματικά αποτελέσματα και μέχρι την έναρξη του πολέμου είχαν συγκεντρωθεί τριακόσια είκοσι εκατομμύρια δραχμές, ενώ τα συνολικά έσοδα μέχρι τον Απρίλιο του 1941 έφτασαν τα οκτακόσια εκατομμύρια.⁵¹⁸ Παράλληλα, το καθεστώς Μεταξά ανάγκασε τους εργαζόμενους να προσφέρουν ένα ημερομίσθιό τους εθελοντικά,

(έκδ.), ό.π., τόμ. Γ', σ. 98. Η Ελλάδα στη συνέχεια στράφηκε στις ΗΠΑ για την προμήθεια αεροσκαφών, αλλά λόγω της πρωτοφανούς γραφειοκρατίας τα αεροπλάνα παρελήφθησαν όταν ήταν πλέον αργά (Απρίλιος 1941), βλ. Κωνσταντίνος Κανακάρης, «Η ενίσχυση της Ελλάδας με αεροπλάνα από τις ΗΠΑ κατά το 1940-1941», *Ο αεροπορικός πόλεμος πάνω από την Ελλάδα (1940-1944)*, τόμ. 1, Περισκόπιο, Αθήνα 2010, σσ. 8-9. Συνολικά, από το 1936 μέχρι το 1941 η Πολεμική Αεροπορία παρέλαβε δώδεκα διαφορετικούς τύπους αεροσκαφών προερχόμενους από πέντε διαφορετικές χώρες, βλ. Δημήτριος Βογιατζής, *Ανακατασκευάζοντας αεροπορική ιστορία στην Ελλάδα*, Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας, Αθήνα 2003, σ. 218.

⁵¹⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., τόμ. Γ', σ. 101.

⁵¹⁵ Οικονομάκος, ό.π., σ. 176.

⁵¹⁶ ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 634, Αριθ. Φύλλου 153, Αθήνα, 26 Απριλίου 1937.

⁵¹⁷ Οικονομάκος, ό.π., σ. 177.

⁵¹⁸ Στο ίδιο, σ. 178. Η επιτροπή αργότερα κατηγορήθηκε για κατάχρηση των χρημάτων. Συστάθηκε ειδική ανακριτική επιτροπή, η οποία απάλλαξε από τις κατηγορίες όλους τους κατηγορούμενους, βλ. Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), ό.π., τόμ. Γ', σ. 102.

υπέρ της αεροπορίας.⁵¹⁹ Εκτός από τη συμμετοχή δημόσιων οργανισμών,⁵²⁰ σημαντική ήταν η προσφορά ομογενών και απλών πολιτών.⁵²¹ Η συνεισφορά στον έρανο εκτός από υλική, υπήρξε και πνευματική, και από τότε κάθε Ίκαρος που εισέρχεται στη Σχολή Ικάρων, το πρώτο πράγμα που μαθαίνει είναι ο «Ύμνος του Αεροπόρου»:

«Αεροπόρος θα γινώ
τη γη να μην αγγίζω
να' μια ψηλά στον ουρανό
τα σύννεφα να σκίζω.

Ψυχή και σώμα δυνατός
σαν πιάνω το τιμόνι
να γίνομαι πότε αητός
και πότε χελιδόνι.

Κι αν η μοίρα το καλεί
μια μέρα να πεθάνω
θέλω του χάρου το φιλί
μεσ' το αεροπλάνο».⁵²²

Η Πολεμική Αεροπορία, έχοντας πλέον αναβαθμίσει τον αεροπορικό στόλο της, με τα νεοαποκτηθέντα αεροπλάνα, ήταν πλέον σε καλύτερο επίπεδο από τα προηγούμενα χρόνια, γεγονός που έπαιξε ρόλο στον εναέριο πόλεμο τα επόμενα έτη. Το 1940, μέχρι την έκρηξη του πολέμου, ήταν έτος προπαρασκευαστικό για τις ένοπλες δυνάμεις της χώρας. Έτσι, από

⁵¹⁹ Τρεμόπουλος, *ό.π.*, σ. 110.

⁵²⁰ Ενδεικτικά αναφέρονται οι προσφορές των Ταμείων Συντάξεων αυτοκινητιστών (ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 570, Αριθ. Φύλλου 117, Αθήνα, 1 Απριλίου 1937) και του Ταμείου Συντάξεων προσωπικού Σιδηροδρόμων Αθηνών-Πειραιώς και Πελοποννήσου (ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 669, Αριθ. Φύλλου 167, Αθήνα, 7 Μαΐου 1937).

⁵²¹ Οι ομογενείς από την Αίγυπτο φάνηκαν οι πιο γενναιόδωροι: Η οικογένεια Κότσικα πρόσφερε 10.000 λίρες Αιγύπτου, ο Γ. Κασίμης 10.000 λίρες, ενώ οι Ι. Σαρπάκης και Γ. Κουταρέλης αγόρασαν ο πρώτος δύο αεροπλάνα Gladiator (κόστους περίπου 15.000 λιρών) και ο δεύτερος δύο Avia, που τα προσέφεραν στην ελληνική αεροπορία, βλ. Οικονομάκος, *ό.π.*, σσ. 177-178.

⁵²² Στίχοι: Αμβρόσιου Φραντζή, μελοποίηση: Σπύρος Καίσαρης.

τον Μάιο ξεκίνησε η ενίσχυση με προσωπικό στις μονάδες αεράμυνας και στις αρχές Ιουνίου δόθηκε εντολή για «αραίωση» των μονάδων σε αεροδρόμια, όπως προέβλεπαν τα σχέδια, και στην συνέχεια η αεροπορία οργανώθηκε και πήρε τη διάταξη μάχης σύμφωνα με το γενικό σχέδιο επιστράτευσης. Πιο συγκεκριμένα, η Πολεμική Αεροπορία τον Αύγουστο, συγκροτήθηκε σε δύο διοικήσεις, την Ανώτερη Διοίκηση Αεροπορίας Στρατού (ΑΔΑΣ), υπό τον αρχιστράτηγο, και την Ανώτερη Διοίκηση Αεροπορίας Ναυτικού (ΑΔΑΝ), υπό τον αρχηγό Στόλου. Στην ΑΔΑΣ υπαγόταν η Διοίκηση Αεροπορίας Βομβαρδισμού (31^η, 32^η και 33^η Μοίρες Βομβαρδισμού), η Διοίκηση Αεροπορίας Διώξεως (21^η, 22^η, 23^η και 24^η Μοίρες Διώξεως) και η Διοίκηση Αεροπορίας Στρατιωτικής Συνεργασίας (1^η, 2^η, 3^η, 4^η, Μοίρες Στρατιωτικής Συνεργασίας). Η ΑΔΑΝ περιλάμβανε την αεροπορική βάση Φαλήρου και τις 11^η, 12^η, και 13^η Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας. Στην υπαγωγή του υπουργείου Αεροπορίας παρέμεναν οι αεροπορικές βάσεις Τατοΐου και Θριασίου, οι εκπαιδευτικές μονάδες, το ΚΕΑ και η Γενική Αποθήκη Υλικού Αεροπορίας.⁵²³

Αυτή ήταν και η επιχειρησιακή οργάνωση της Πολεμικής Αεροπορίας στην έναρξη του πολέμου το 1940 (Πίνακας 3). Η εξέλιξη των πολεμικών επιχειρήσεων κατά το 1940, όπως αναφέρθηκε στην εισαγωγή, δεν θα αναφερθούν, καθώς υπερβαίνουν τη χρονική «οροφή» της παρούσας εργασίας.

Η ελληνική αεροπορία στα χρόνια του Μεσοπολέμου, πέρασε από πολλά στάδια. Όπως και η Ελλάδα, έτσι και η αεροπορία, τα πρώτα χρόνια μετά τη Μικρασιατική Εκστρατεία έπρεπε να ανασυνταχθεί και να επουλώσει τις πληγές της. Η μακρά ειρηνική περίοδος που ακολούθησε, θα μπορούσε δυνητικά να αποτελέσει ικανή και αναγκαία συνθήκη για τον εκσυγχρονισμό και την ενοποίηση των δύο ξεχωριστών κλάδων. Τα πολιτικά γεγονότα της περιόδου και οι επαναστάσεις, συνέπεια των οποίων υπήρξε η πολιτική αστάθεια με τις συνεχείς αλλαγές κυβερνήσεων, οι αποτάξεις και οι επαναφορές αξιωματικών αποτέλεσαν τροχοπέδη στην εξέλιξη της Αεροπορίας.

Τελικά, από το 1929 άρχισε η σταδιακή ενοποίηση, με τις άοκνες προσπάθειες των Βενιζέλου και Ζάννα, που ολοκληρώθηκε με τον «Οργανισμό» του 1931. Οι απόψεις περί ξεχωριστών αεροποριών δεν σταμάτησαν να υπάρχουν και βρήκαν πρόσφορο έδαφος μετά το κίνημα του 1933, φθάνοντας στο σημείο να προταθεί η διάσπαση και πάλι, με την κατάργηση του υπουργείου. Όμως, αποσοβήθηκε τελικά, με τον Βενιζέλο να διαδραματίζει

⁵²³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ.), *ό.π.*, τόμ. Γ', σσ. 121-141.

σημαντικό ρόλο και πάλι. Η κατάσταση στην αεροπορία, παρέμενε κρίσιμη, με σημαντικές ελλείψεις τόσο σε προσωπικό όσο και σε αεροπλάνα. Ο σταδιακός εξοπλισμός με νέα αεροπλάνα από το 1936 και μετά, έφερε την αεροπορία σε ικανοποιητικό επίπεδο, παρατάσσοντας έναν αξιόμαχο στόλο, στις πολεμικές επιχειρήσεις του Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμου.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το παράδειγμα του μυθικού Δαίδαλου και του Ίκαρου ήταν ο τροφοδότης και πηγή έμπνευσης, για πολλούς μιμητές, από την αρχαιότητα μέχρι τον 20^ο αιώνα, με αξιόλογα αποτελέσματα. Το 1903 οι αδερφοί Ράιτ με την πρώτη επιτυχημένη πτήση πτητικής μηχανής, βαρύτερης του αέρα, άνοιξαν ένα νέο κύκλο στην αεροπορική ιστορία. Λίγα, μόλις, χρόνια αργότερα (Μάιος 1912), στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης του ελληνικού στρατού, από ομάδα Γάλλων αξιωματικών, στάλθηκαν στη γαλλική αεροπορική σχολή «Ανρί Φαρμάν» (Henry Farman) για εκπαίδευση οι πρώτοι τρεις Έλληνες αεροπόροι. Ανάμεσά τους και η θρυλική μορφή για την ελληνική αεροπορία, ο Δημήτριος Καμπέρος που, πριν τελειώσει την εκπαίδευσή του, επέστρεψε πίσω για να εκτελέσει την πρώτη πτήση στην Ελλάδα με στρατιωτικό αεροπλάνο, ενώ μετέτρεψε επιτυχώς και ένα αεροπλάνο σε υδροπλάνο, θέτοντας τις βάσεις για μια αεροπορία ναυτικής συνεργασίας.

Η έκρηξη των Βαλκανικών Πολέμων δεν άφησε τα απαραίτητα χρονικά περιθώρια για μια ομαλή και σταδιακή οργάνωση της αεροπορίας. Με τα πρωτόγονα μέσα που διέθετε η ελληνική αεροπορία (Στρατιωτική και Ναυτική) σημείωσε τις πρώτες επιτυχίες της κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων, βασιζόμενη κυρίως στον ηρωισμό, την εφευρετικότητα και την αυταπάρνηση των στελεχών της.

Η εξέλιξη, μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων, δεν ήταν η αναμενόμενη και στηρίχθηκε στις προσωπικές προσπάθειες των αξιωματικών ώστε να κρατηθεί ζωντανή η αεροπορική ιδέα. Σύντομα ξέσπασε και ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος. Με τη δημιουργία των πρώτων ελληνικών Πολεμικών Μοιρών, υπαγόμενες στην Ανώτατη Γαλλική Διοίκηση του Μακεδονικού Μετώπου, ξεκίνησε και η δράση της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Σημαντικότερο επίτευγμα της Στρατιωτικής Αεροπορίας ήταν η συμμετοχή της στη Μάχη του Σκρα, μια επιχείρηση που από τακτικής άποψης εκτός από τη μεγάλη μάζα πυρός, απαιτούσε και τη συντονισμένη προσπάθεια του πεζικού και του πυροβολικού, στο οποίο συνέβαλε αποφασιστικά και η αεροπορία.

Ταυτόχρονα επιχειρούσε και η Ναυτική Αεροπορία. Αξίζει να αναφερθεί η νυχτερινή αποστολή στις 31 Μαρτίου 1917 από τον Μωραΐτινη, την ψυχή της Ναυτικής Αεροπορίας και τον Ψύχα (ως παρατηρητής), εναντίον του γερμανικού αεροδρομίου στην περιοχή της Δράμας. Τα υπόστεγα, όπου στεγάζονταν τα αεροπλάνα, κάηκαν από την αεροπορική επίθεση και στη συνέχεια βομβάρδισαν τις αμαξοστοιχίες στον σιδηροδρομικό σταθμό, που ήταν γεμάτες με πυρομαχικά. Η Ναυτική Αεροπορία κάλυπτε με τις πτήσεις της μία

μεγάλη περιοχή, από το βορειοανατολικό Αιγαίο μέχρι την ανατολική Μακεδονία και Θράκη.

Με την πάροδο του χρόνου οι δύο αεροπορίες έπαψαν να είναι προσωποπαγείς, και ο Καμπέρος και ο Μωραϊτίνης, βρήκαν άξιους αντικαταστάτες. Στο τέλος του «Μεγάλου Πολέμου», η αεροπορία ήταν σίγουρα πιο έμπειρη αναφορικά με τις αεροπορικές τακτικές μάχης, αλλά και καταπονημένη από τις συνεχείς επιχειρήσεις. Το τέλος, όμως, του πολέμου δεν σήμανε και το τέλος των πολέμων για την Ελλάδα. Αντιθέτως, σήμανε την έναρξη νέων μακροχρόνιων και σκληρών αγώνων στη Μικρά Ασία.

Οι αεροπόροι, χειριστές και παρατηρητές, Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, λιγостоί στον αριθμό, προσέφεραν πάρα πολλά στα μαχόμενα χερσαία τμήματα, με πρώτο απ' όλα την ίδια τους τη ζωή. Τα προβλήματα και οι ελλείψεις που είχαν να αντιμετωπίσουν οι Έλληνες αεροπόροι ήταν πολλά. Ο μικρός αριθμός αεροσκαφών και χειριστών για ένα τόσο μεγάλο σε έκταση μέτωπο, η παλαιότητα των αεροσκαφών, τα οποία παρουσίαζαν μεγάλο αριθμό βλαβών, οι περιορισμένες δυνατότητες, αφού δεν μπορούσαν να δράσουν υπό όλες τις καιρικές συνθήκες, αλλά και η έλλειψη ασυρμάτου ήταν από τα κυριότερα προβλήματα. Σε αυτά θα έπρεπε να προστεθεί το άγνωστο και αχανές εδαφικό ανάγλυφο, που σε συνδυασμό με τα λάθη και τις ελλείψεις των χαρτών, δημιουργούσαν πολλές φορές σύγχυση στα πληρώματα, με αποτέλεσμα τον αποπροσανατολισμό τους. Ένα ακόμα σοβαρό πρόβλημα ήταν η άγνοια από πλευράς Στρατιάς των πραγματικών δυνατοτήτων των αεροσκαφών, που είχε ως αποτέλεσμα να διατάσσονται αποστολές που ήταν πρακτικά ανεφάρμοστες.

Παρ' όλες τις αντίξοες συνθήκες, η συμβολή της αεροπορίας ήταν σημαντική. Οι αποστολές αναγνώρισης προσέφεραν πολύτιμες και σωτήριες πληροφορίες, για την κατάσταση τόσο των εχθρικών, όσο και των φίλιων δυνάμεων, συμπλήρωναν τους ελλειπείς τοπογραφικούς χάρτες με τα πραγματικά στοιχεία και έδιναν μια πλήρη εικόνα της τακτικής κατάστασης του θεάτρου επιχειρήσεων. Οι κανονισμοί βολών του πυροβολικού προσέφεραν μεγαλύτερη ακρίβεια στις βολές και άρα οικονομία πυρομαχικών. Οι βομβαρδισμοί, αν και τα αποτελέσματα τις περισσότερες φορές ήταν μηδαμινά σε υλικές ζημιές, ωστόσο η σύγχυση και η ψυχολογική επίδραση που προκαλούσε στα εχθρικά τμήματα ήταν πολύ μεγαλύτερη. Τέλος, με τις πτήσεις περιπολίας και αναχαίτισης απέτρεψαν σε μεγάλο βαθμό τον βομβαρδισμό φίλιων τμημάτων, ιδιαίτερα τους τελευταίους μήνες της εκστρατείας, που η τουρκική αεροπορία υπερτερούσε αριθμητικά, περιορίζοντας τις απώλειες από αεροπορικές προσβολές στο ελάχιστο. Γενικά, η προσφορά

της αεροπορίας σε αυτούς τους σαράντα μήνες που διήρκησε η Μικρασιατική Εκστρατεία, υπήρξε σημαντική και οι εμπειρίες που αντλήθηκαν αποτέλεσαν βάση για την μελλοντική εξέλιξή της.

Η ελληνική αεροπορία στα χρόνια του μεσοπολέμου, βάδιζε παράλληλα με την πορεία της Ελλάδας. Τα πρώτα χρόνια μετά τη Μικρασιατική Εκστρατεία, η χώρα, έπρεπε να ανασυνταχθεί και να επουλώσει τις πληγές της, το ίδιο και η Πολεμική Αεροπορία που είχε καταπονηθεί τόσο το προσωπικό της, όσο και τα αεροπλάνα. Η μακρά ειρηνική περίοδος που ακολούθησε, θα μπορούσε δυνητικά να αποτελέσει ικανή και αναγκαία συνθήκη για τον εκσυγχρονισμό και την ενοποίηση των δύο ξεχωριστών κλάδων. Αυτό βέβαια δεν κατέστη δυνατό λόγω των πολιτικών γεγονότων της περιόδου και των επαναστάσεων, συνέπεια των οποίων υπήρξε η πολιτική αστάθεια με τις συνεχείς αλλαγές κυβερνήσεων. Οι αθρόες αποτάξεις και οι επαναφορές αξιωματικών αποτέλεσαν ένα ακόμη εμπόδιο στην εξέλιξη της Αεροπορίας.

Τελικά, από το 1929 άρχισε η σταδιακή ενοποίηση, με τις άοκνες προσπάθειες των Βενιζέλου και Ζάννα, που ολοκληρώθηκε με τον «Οργανισμό» του 1931, αν και κινδύνεψε σοβαρά με διάσπαση, μετά το κίνημα του 1933. Όμως, αποσοβήθηκε τελικά, με τον Βενιζέλο να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο και πάλι. Η κατάσταση στην αεροπορία, παρέμενε κρίσιμη με σημαντικές ελλείψεις τόσο σε προσωπικό όσο και σε αεροπλάνα. Ο σταδιακός εξοπλισμός με νέα αεροπλάνα από το 1936 και μετά, έφερε την αεροπορία σε ικανοποιητικό επίπεδο, παρατάσσοντας έναν αξιόμαχο στόλο, στις πολεμικές επιχειρήσεις του Β' Παγκόσμιου Πόλεμου.

Αν ληφθούν υπόψη, οι συνθήκες υπό τις οποίες κλήθηκε να επιχειρήσει από τις 5 Οκτωβρίου 1912 (πρώτη ημέρα εκτέλεσης στρατιωτικής αποστολής από τον Καμπέρο) μέχρι και την ιταλική επίθεση του Οκτωβρίου 1940, αλλά και το γεγονός ότι βρισκόταν ακόμα σε βρεφικό στάδιο ανάπτυξης, η ελληνική Πολεμική Αεροπορία συνεισέφερε τα μέγιστα, σε σχέση με τις δυνατότητές της, όποτε και αν κλήθηκε να το κάνει αυτό. Οι προσωπικές προσπάθειες, το μεράκι, οι επινοήσεις και οι ηρωισμοί, υπερέκρασαν όλα τα εμπόδια κάνοντας συμμάχους και αντιπάλους να μιλούν με θαυμασμό για τους Έλληνες αεροπόρους. Όπως συμβαίνει και σήμερα άλλωστε, καταγεγραμμένα, καθώς οι Έλληνες πιλότοι επί σειρά ετών κατακτούν τις πρώτες θέσεις σε νατοϊκές και διεθνείς ασκήσεις. Γιατί η ψυχή των αεροπόρων παραμένει αναλλοίωτη. Η ίδια τότε, η ίδια σήμερα, η ίδια και σίγουρα αύριο.

CONCLUSION

The example of the fabled Daedalus and Icarus has been the source of inspiration, with many emulators, from antiquity to the 20th century with remarkable results. In 1903 the Wright Brothers with the first successful flight of an engine heavier than air, opened a new era in aviation history. Just a few years later (May 1912) during the re-organization of the Greek Army by a team of French officers, the first Greek aviators were sent to the French aviation school "Henri Farman". One of them was Dimitris Kamberos, a legend in Greek aviation, who returned to Greece to make his first flight with a military airplane before even completing his formal training and successfully converted an airplane into a seaplane, laying the foundations for a collaboration of the Air Force with the Navy.

The outbreak of the Balkan Wars did not allow time for a gradual, smooth organization of the Air Force. Even with the primitive means at their disposal (military or naval) the Greek Air Force achieved its first successes during the Balkan Wars, relying mainly on the heroism, ingenuity and self-denial of its officers.

Progress was not as expected after the end of the Balkan Wars and relied chiefly on the efforts of the officers to keep the Air Force ideal alive. Soon, World War I broke out as well. With the creation of the first squadrons under the Supreme French Administration of the Macedonian Front, began the action of the Military Air Force. The most important achievement of the Military Air Force was its participation in the battle of Skra, a mission which required not only a considerable fire mass but a coordinated effort of infantry and artillery as well, in which the Air Force played a significant part.

At the same time the Naval Air Force was also operating. At this point, we must mention the night mission of May 31st by Moraitinis, the soul of Naval Air Force, and Psichas (as an observer) against the German airport in the region of Drama. The hangars, where the planes were located, were burnt during the air strike and afterwards trains, full of ammunition, were bombed at the railway station.

In the course of time, the two Air Forces stopped being ad personam and Kamberos and Moraitinis found worthy replacements. At the end of the "Great War" the Air Force was definitely more experienced as far as air combat tactics were concerned but it was also fatigued by the constant missions. The end of the war, though, did not mean the end of wars

for Greece. Quite the contrary, it meant the beginning of new long hard struggles in Asia Minor.

The aviators, pilots and observers, Military or Naval, very few in number, made a significant contribution to the fighting land teams, sacrificing first and foremost their own lives. The Greek aviators were faced with numerous problems and shortages. The small number of aircrafts and operators for such an extensive front, the old planes which frequently sustained damages, the limited capacity, since they were not able to operate under all types of weather conditions, and a lack of radio communication were the main problems. To make matters worse, the vast, unknown geographical relief combined with inaccuracies and omissions in the maps were the cause of confusion among crews, resulting in their disorientation. Another serious problem was that the Army were not aware of the actual capabilities of aircrafts, which meant that missions practically impossible were ordered.

Despite adverse conditions, though, the contribution of the Air Force was significant. The reconnaissance missions helped gain valuable, life-saving information regarding not only enemy but also allied forces. They filled in omissions in topographical maps with factual data and gave a full picture of the regular situation of the battlefield. The Shooter Regulation of the artillery gave greater accuracy to the shots, thus saving on ammunition. Bombardments, though producing meager physical damage, brought on far greater confusion and psychological impact to the enemy forces. Finally, the patrol and interceptor flights to a great extent prevented the bombardment of allied forces, especially during the last months of the Campaign, when they were outnumbered by the Turkish Air Force, limiting losses to almost nothing. Generally, the contribution of the Air Force over those forty months of the Asia Minor Campaign was valuable and the experience acquired was the basis for its future development.

In the Interwar period, the Greek Air Force underwent changes in accordance with the developments in the country. In the first years after the Asia Minor Campaign, Greece had to regroup and heal its wounds, as did the Military Air Force, whose staff and planes had been overworked. The long, peaceful period that ensued could potentially have been ideal in order to modernize and unify the two separate departments. Of course, this was not possible due to the political developments and a period of revolutions which led to constant changes in government and political instability. The massive number of dismissals and reinstatements of officers posed another obstacle in the development of the Air Force.

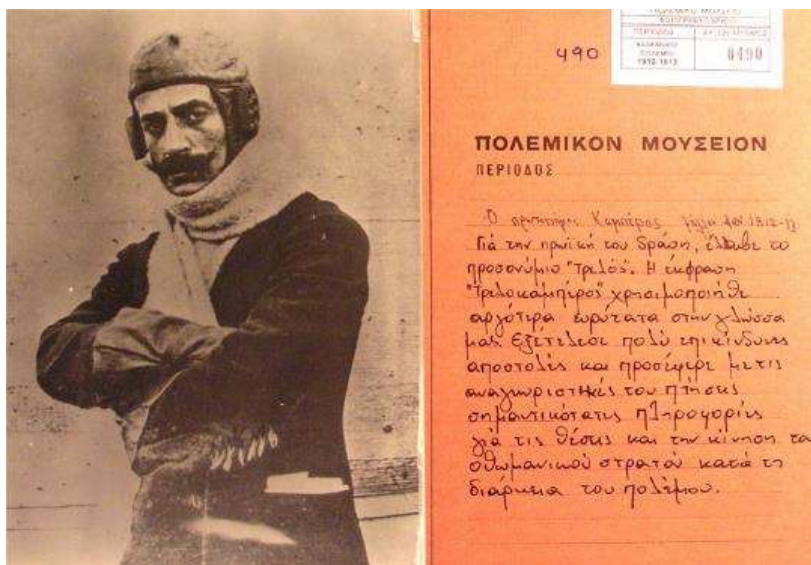
Finally, the unification began in 1929 with the tireless efforts of Venizelos and Zanas and was completed with the "Organization" of 1931, though it ran the risk of a break up after the movement of 1933. Still, this was averted, Venizelos playing a significant part once again. The situation in the Air Force remained critical with a grave lack in staff as well as airplanes. From 1936 on, a gradual equipment with new aircrafts brought the Air Force to a satisfactory level, with a lineup of combat effective fleet in the war missions of the Second World War.

Taking into consideration the conditions under which it was asked to operate from October 5th 1912 (the first day of executing a military mission by Kamberos) to the Italian attack in October 1940, as well as the fact that it was still in its infancy, the Hellenic Air Force made a maximum contribution with respect to its abilities, whenever requested. The personal efforts, enthusiasm, improvisations and heroism are what outweighed all obstacles making both allies and enemies speak of the Greek aviators with admiration, as happens to the present day, since Greek pilots have been recorded to take first positions in international and NATO exercises. Because the soul of aviators remains inalterable. The same then, the same now, the same definitely tomorrow.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

ΣΥΝΤΟΜΕΣ ΒΙΟΓΡΑΦΙΕΣ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΠΕΡΟΣ.



Γεννήθηκε το 1883 στην Ύδρα και μεγάλωσε στον Πειραιά. Φοίτησε στη Σχολή Ευελπίδων, απ' όπου αποφοίτησε το 1905 με το βαθμό του Ανθυπολοχαγού του Πυροβολικού, όπου και υπηρέτησε μέχρι το 1911. Στα τέλη του 1911 στάλθηκε στη Γαλλία, μέλος της πρώτης εκπαιδευτικής σειράς, και φοίτησε στην σχολή του Ανρί Φαρμάν (Henry Farman), με έδρα το αεροδρόμιο Etampes. Επέστρεψε στην Ελλάδα για να εκτελέσει την πρώτη πτήση με στρατιωτικό αεροπλάνο Henry Farman, στις 13 Μαΐου 1912. Τον Ιούνιου του 1912 μετέτρεψε ο ίδιος το Henry Farman, με τη βοήθεια Γάλλου μηχανικού, σε υδροπλάνο και εκτέλεσε δοκιμαστικές πτήσεις. Επέστρεψε στην Γαλλία για την ολοκλήρωση των αεροπορικών σπουδών του, που απέκτησε ιδιαίτερη φήμη για την ικανότητά του στο χειρισμό του αεροσκάφους και τους ριψοκίνδυνους ελιγμούς που εκτελούσε.

Με την έναρξη των Βαλκανικών πολέμων, γύρισε στην Ελλάδα και ανέλαβε τη διοίκηση του πρώτου ελληνικού λόχου αεροπλοΐας στην Λάρισα. Εκτέλεσε την πρώτη πολεμική αποστολή στις 5 Οκτωβρίου 1912. Λόγω διαφωνίας με το Γάλλο αξιωματικό

Bagtes, παραιτήθηκε και επέστρεψε στο πυροβολικό. Προβιβάστηκε σε λοχαγό το 1913 και σε ταγματάρχη το 1914. Μετά το τέλος των Βαλκανικών επέστρεψε στην αεροπορία. Υπήρξε διοικητής και μοναδικός εκπαιδευτής, της Αεροπορικής Σχολής που ο ίδιος είχε ιδρύσει και εργάστηκε με ζήλο για την ανάπτυξη της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Το 1917, υπέβαλε την παραίτηση που έγινε δεκτή. Το 1932, επανήλθε και πάλι στις τάξεις της αεροπορίας και ανέλαβε αρχικά υποδιοικητής της Σχολής Αεροπορίας και στη συνέχεια διοικητής. Στις 20 Ιουλίου 1934 εκτέλεσε την τελευταία πτήση του με πολεμικό αεροσκάφος, εκτελώντας ακροβατικά πάνω από αγγλικό αεροπλανοφόρο. Στις 1 Αυγούστου 1934 αποστρατεύτηκε.

Βέβαια, το μικρόβιο της αεροπορίας παρέμενε μέσα του και ασχολήθηκε με την εκπαίδευση στην αερολέσχη στα ανεμόπτερα. Υπήρξε πρόεδρος της επιτροπής Ανεμοπορίας της Βασιλικής Αερολέσχης. Πέθανε τον Ιανουάριο του 1942 από διαρροή γκαζιού στο σπίτι του.

ΜΙΧΑΗΛ ΜΟΥΤΟΥΣΗΣ. Γεννήθηκε στο τραγανό Αχαΐας το 1885. Φοίτησε στην Σχολή Ευελπίδων, από την οποία αποφοίτησε το 1908, με το βαθμό του Ανθυπολοχαγού του Μηχανικού. Στα τέλη του 1911 στάλθηκε στη Γαλλία, μέλος της πρώτης εκπαιδευτικής σειράς, και φοίτησε στην σχολή του Ανρί Φαρμάν (Henry Farman), με έδρα το αεροδρόμιο Etampes. Ανακλήθηκε στην Ελλάδα, λόγω της έκρηξης των Βαλκανικών Πολέμων, στη διάρκεια των οποίων ανέπτυξε αξιόλογη δράση. Στις 24 Ιανουαρίου 1913 εκτέλεσε την πρώτη πολεμική αποστολή ναυτικής συνεργασίας πάνω από το Ναγαρά. Στην έναρξη της Μικρασιατικής Εκστρατείας ανέλαβε την αρχηγία του Μηχανικού Σώματος Στρατού. Διετέλεσε επιτελάρχης της μεραρχίας Αδριανουπόλεως (1921-22) και στρατιωτικός ακόλουθος στην ελληνική πρεσβεία Σόφιας (1927-29). Πέθανε στις 16 Μαρτίου 1956.



ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΔΑΜΙΔΗΣ.

Γεννήθηκε το 1885 στα Ιωάννινα. Σπούδασε στο εξωτερικό στη σχολή της Μοδένας. Το 1908 κατατάχθηκε στο ιπικό με τον βαθμό του Ανθυπίλαρχου. Το 1911 μετατάχθηκε στην αεροπορία και στάλθηκε με την πρώτη σειρά εκπαιδευομένων στην Γαλλία. Επέστρεψε με την έκρηξη των Βαλκανικών Πολέμων στην Ελλάδα και στελέχωσε τον Λόχο



Αεροπλοΐας στην Λάρισα. Κατά την πολιορκία των Ιωαννίνων εκτέλεσε πολλές πτήσεις από το αεροδρόμιο της Νικόπολης στην Πρέβεζα. Μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων, επέστρεψε στο αρχικό Όπλο του. Το 1925 μετατάχθηκε οριστικά στην αεροπορία, έχοντας ήδη τον βαθμό του συνταγματάρχη. Το 1928 εκτέλεσε με αεροπλάνο Breguet 19 το γύρο της Μεσογείου μαζί με τον υπολοχαγό Παπαδάκο και το ίδιο έτος προβιβάστηκε σε υποπτέραρχο. Διετέλεσε διευθυντής της Αεροπορίας του υπουργείου Στρατιωτικών, Αρχηγός της Αεροπορίας και αποστρατεύτηκε το 1935. Ανακλήθηκε το 1943 για ένα εξάμηνο. Πέθανε το 1949.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΜΩΡΑΪΤΙΝΗΣ. Γεννήθηκε το 1891 στην Αίγινα. Τον Σεπτέμβριο του 1906 εισήλθε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και αποφοίτησε τον Ιούλιο του 1910 με το βαθμό του Σημαιοφόρου.

Στις 24 Ιανουαρίου του 1913 πέταξε για πρώτη φορά ως παρατηρητής με το υδροπλάνο «ΝΑΥΤΙΛΟΣ», στο οποίο χειριστής ήταν ο υπολοχαγός Μιχαήλ Μουτούσης, εκτελώντας την πρώτη στον κόσμο πολεμική αποστολή ναυτικής συνεργασίας. Κατά την αποστολή αυτή καταρτίστηκε από τον Μωραΐτινη το πρώτο από αέρα πολεμικό σχεδιάγραμμα του Τουρκικού Στόλου, που ήταν αγκυροβολημένος στα Δαρδανέλια.

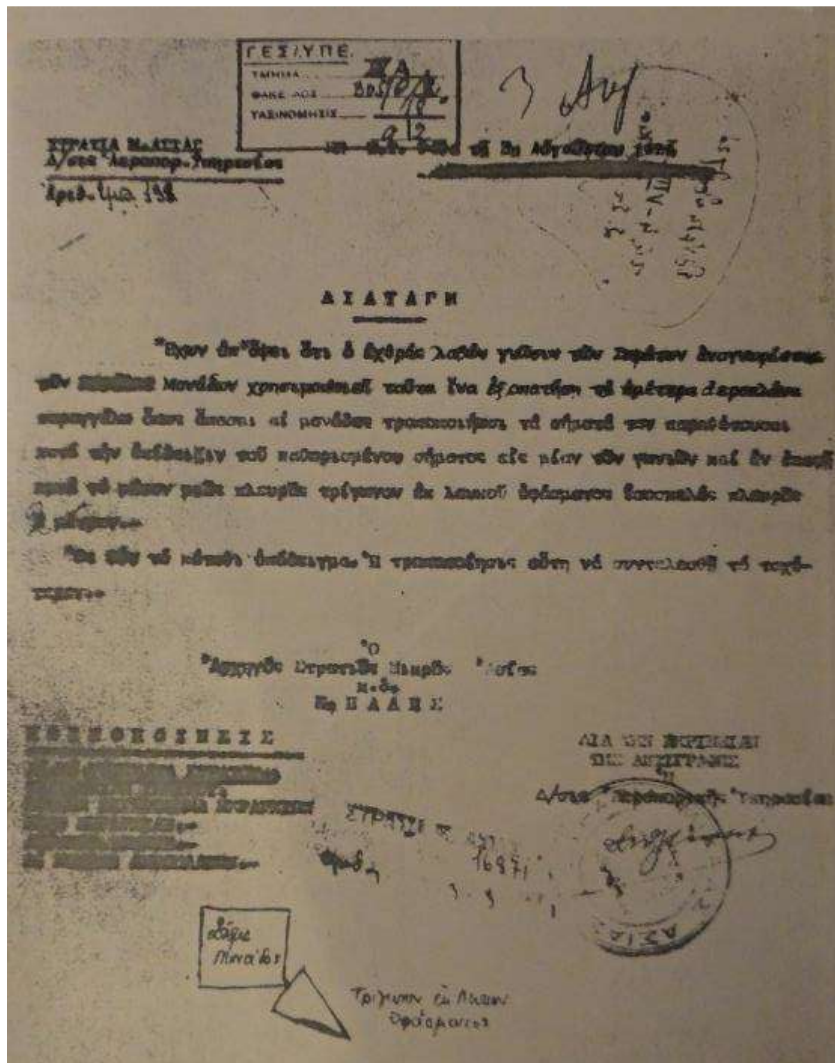


Το 1914 παρακολούθησε μαθήματα στην Αεροπορική Σχολή του Πολεμικού Ναυτικού και το Φεβρουάριο του 1915 πήρε το πτυχίο του αεροπόρου. Τον Οκτώβριο του 1916 με το βαθμό του Υποπλοιάρχου αεροπόρου μετατάχθηκε στον Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα.

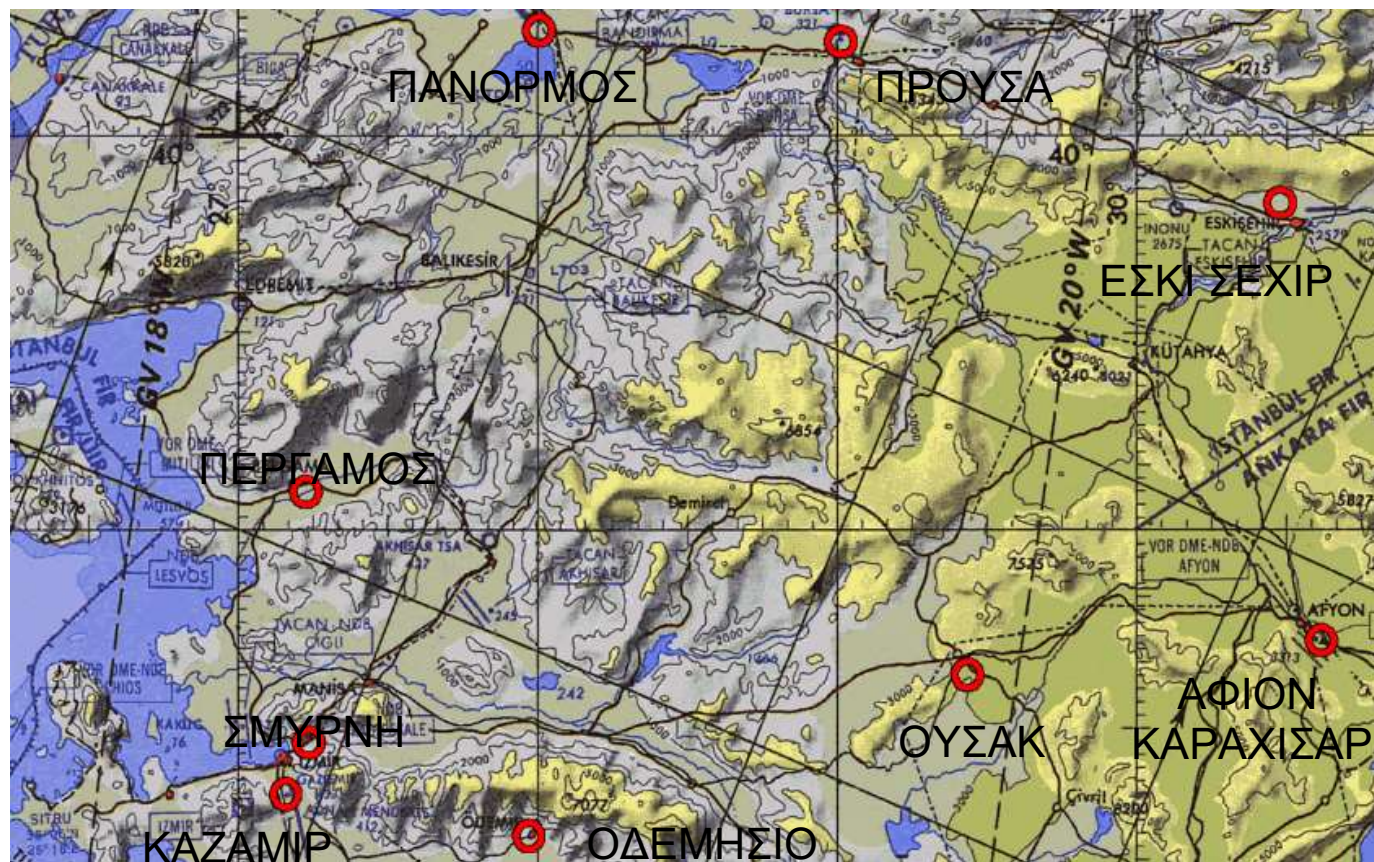
Κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου ανέπτυξε αξιόλογη πολεμική δράση σαν χειριστής-διώκτης, για την οποία τιμήθηκε από την Αγγλική Κυβέρνηση με το ανώτατο παράσημο του Τάγματος Διακεκριμένης Υπηρεσίας (Distinguished Service Order). Ιδιαίτερα διακρίθηκε για την επιδρομή του εναντίον του Γερμανοβουλγαρικού αεροδρομίου στη Δράμα το Μάρτιο του 1917, τις νυκτερινές επιδρομές στην Καλλίπολη και Κωνσταντινούπολη τον Ιούνιο του ίδιου έτους και την επιτυχή συμμετοχή του στην επιδρομή κατά των Γερμανικών καταδρομικών "Γκαίμπεν" και "Μπρεσλάου" τον Ιανουάριο του 1918. Χάρη στο θάρρος, την ευφυΐα και την αεροπορική του κλίση αναδείχτηκε γρήγορα η «ψυχή» αλλά και Αρχηγός της Ναυτικής Αεροπορίας.

Στις 22 Δεκεμβρίου 1918, ενώ ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος είχε λήξει με νίκη των Συμμαχικών όπλων, επιχειρώντας πτήση από Θεσσαλονίκη προς Αθήνα με αεροπλάνο Breguet-14 εξαφανίστηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού λόγω πτώσεως του αεροπλάνου του πιθανόν στην περιοχή του Ολύμπου.

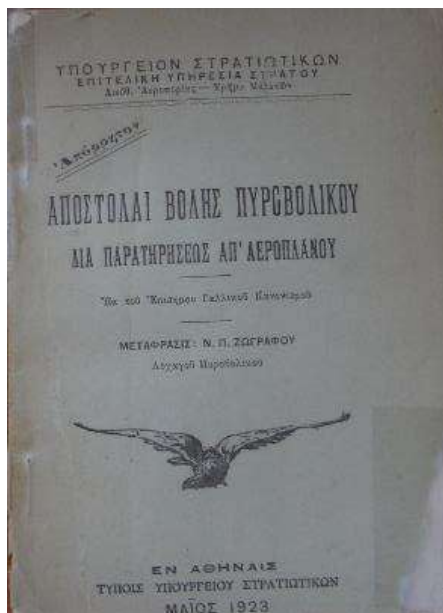
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄
ΝΟΜΟΙ-ΔΙΑΤΑΓΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ-ΧΑΡΤΕΣ



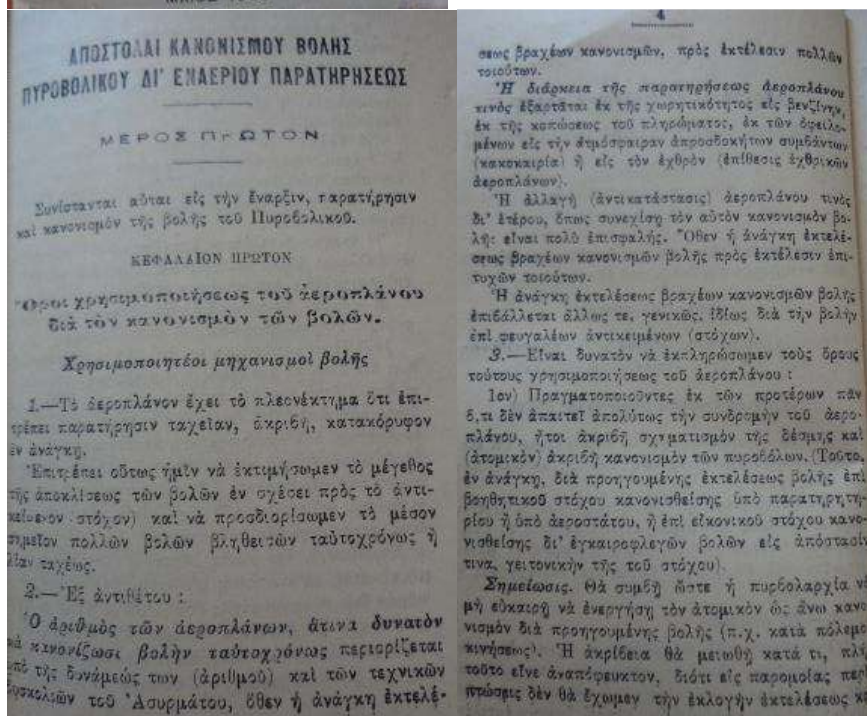
Διαταγή που εξέδωσε η Στρατιά Μικράς Ασίας (3 Αυγούστου 1921), μετά την υποκλοπή των χαρακτηριστικών σημάτων αναγνώρισης των επίγειων δυνάμεων, από τους Τούρκους.



Σύγχρονος αεροπορικός χάρτης, στον οποίον αποτυπώθηκαν τα κύρια αεροδρόμια που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας, από την ελληνική αεροπορία.



Το εγχειρίδιο που εξέδωσε η Διεύθυνση Αεροπορίας το 1923 και καθόριζε όλες τις διαδικασίες για τη συνεργασία πυροβολικού και αεροπορίας σε αποστολές κανονισμού βολής.



Будемтеж.

92. — Τα ένδεικτικά του Μεταρχιακού πυροβολικού, βάρους πυροβολικού Σώματος Στρατού και Στρατικής σχηματίζονται εξ εθελούσιου δύο γραμμών.

Τὰ ἐνδεικτικὰ τούτα καθορίζονται καὶ διαλαμβάνονται
ἐκ τοῦ σχεδίου τῶν συνδέσμων κατὰ τὰς ἐπιχει-
ρήσεις.

Τὰ εὐαγγελικά των ἐμάδων πυρεθολικός, μοίρων, (ἀνεχρήσιμος καὶ πυρεθολαγικός) ἐπισημαίνονται προθέτοντες εἰς τὸ εὐαγγέλιον τοῦ μακαρίστου προτόκου, τοῦ βαρέως πυρεθολικού Σπυρίδου Σπυρίτου ἢ βαρέως πυρεθολικού Σπυρίδου παρ' ὃν ἐκπαύεται, ἐν ψήφῳ (διὰ τὴν ἐμάδα πυρεθολογική) τὰ ἀριθμῶν ἀκολουθούμενον οὐ γράμματις (διὰ τὰς μοίρας καὶ πυρεθολαγίας) προσηγοριζόμενα διὰ τὸν πλάσιον των ταύτης (πρὸς α' καὶ ἀναποκρίνωται).

Οι παρατηρητές είναι αρμοδιασμένοι διά το πένθος των πληγισίων ταύτης.

Χάρης εις τὸν κανόνα τούτων χρησιμοποιοῦμενος πλαισίον, ἀρκεῖ νὰ ἐνδημῶνται οἱ πρὸ ἀποπλάνου παρατηρηταὶ τὰ ἐνδεικνύοντα τὸ Μεγαρχαϊκὸν πυροβολικόν, τὸ βαρεὺς πυροβολικὸν Σιρταϊκὸν Σιρταὶ ἢ τὸ βαρεὺς πυροβολικὸν Σιρταϊκὸν δύναται νὰ συμπεράνουν τὸ ἐνδεικνύον μόλις πρὸς τὰς ἀπλῆς ἀξιώσεως τοῦ πλαισίου τῆς ταυτότητος.

3ον) Συνθηματική σήματτ κττονοσμοσ.

«ИЗ» часть пакета документов
Δ=Σid 800 «...»

Ἀριστοτέλης	— — — —	880	απρ
Βουτυράς		880	απρ
Μανωλάς	— — — —	878	
Κατὰ συνθήκην Καλή	— — — —	875	
Καλή κατὰ βελήκεας	— — — —	860	απρ 8η
Ἐπί τοῦ στόχου	— — — —	850	
Ἀλλοτρίῳ στόχῳ	— — — —	810	απρ 8η
Λάθος		800	απρ 8η
Ἐὰ προσυναθῇ	— — — —	810	απρ 8η
Τραχυοφελής	.. — — —	870	

2ον 3α) Συνθηματικά σήματα συνδέσμου
Πεζικού και Πυροβολικού διαδίδ-
ζόμενα μέσω του αεροπλάνου.

Διεύθυνσις βοήθειας πυρ(α)κού	-----	σεϊρά 2η τριάντα μα- κρών γραμμών
Θεωρήσει προελάττει, επιμελητικό- [να-η βοήθην		σεϊρά από 4η*
Πορ(α)κόν βάλλει πολύ θρα- [χύνει		σεϊρά από 6η*
Διεύθυνσις ἀνεμοδείκτου	εἰς	36
[πυρομαχικά	-----	σεϊρά από 4η*



Το εξώφυλλο του εγχειρίδιου που έγραψε ο Δημήτριος Καμπέρος το 1932 και βρίσκεται στη βιβλιοθήκη της Βουλής των Ελλήνων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	
	Σελίς
Πρόλογος	7
Πορφυροί και μοίρα. Ἡ ἀρχὴ τῆς μάχης	8
Ἡ ἑλληνικὴ ἐνδοσυνεννόησις	9
Ἐργασίαι τῶν Circus	10
Ζήτημα διὰ τὰς ἀσκήσεις ἐξόχως	12
Οἱ ἀγῶνες Ἰουνίου καὶ Σεπτεμβρίου	14
Ἀγῶνες συντεταγμένον μοιρῶν	15
Ἐναρμῶν μάχης ἐκ παρατάξεως	16
Αἱ Ἱταλικαὶ ἀσκήσεις τοῦ 1931	17
Τὸ μέγα ζήτημα	18
Αἱ ἐπιχειρήσεις κατὰ τὰς Ἱταλικὰς ἀσκήσεις	19
Ἡ ἀεροπορία δὲν εἶνε ὅλον ἄλλο στρατὸς	20
Πρωτίστως τὸν ἀρματὸν πληθύνειν	22
Τὸν μετὰ τὸ βόλεως καὶ τὸν γέγοντα	23
Ὁ μελλοντικὸς πόλεμος ἀπὸ τοῦ ἀέρος	24

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Νομίζω, ότι έχομεν σταματήσει αναπανόμενοι εἰς τὴν ἰδέαν, ὅτι ὁ πολεμικὸς σκοπὸς τῆς ἀεροπορίας εἶνε ἡ συνεργασία τῆς μετὰ τοῦ στρατοῦ καὶ τοῦ στόλου.

Ὑπὸ τὸ κράτος τῆς στασίμου αὐτῆς ἰδέας δὲν εἶνε ἀπορρον, ὅτι ἀκούομεν καθημερινῶς νὰ χαρακτηρίζεται ἡ ἀεροπορία ὡς ὅπλον βοηθητικὸν καὶ νὰ γίνεται βαθεῖα διάκρισις μεταξὺ στρατιωτικῆς καὶ ναυτικῆς ἀεροπορίας.

Ἀλλὰ ὑπὸ τὰς σημερινὰς προόδους τῆς τεχνικῆς τῆς ἀεροπορίας ἡ ἱκανότης κατασκευῆς ἀεροπλάνων βομβαρδισμοῦ καὶ ἀεροπλάνων ἐναερίου μάχης, δυναμένων νὰ ἐνεργήσουν εἰς μεγάλην ἀκτίνα καὶ νὰ φέρουν ἱκανὸν φόρτον, δὲν ἐπιδέχεται ἀμφισβήτησιν.

Ἄφ' ἑτέρου, μὲ τὴν τελειοποίησιν τῆς ἀσυρμάτου ἐπικοινωνίας, ἰδίᾳ διὰ τηλεφώνου, εἶνε σήμερον δυνατόν νὰ ὀδηγηθοῦν ἰσχυρότατοι ἐναεριοὶ δυνάμεις συντεταγμέναι εἰς τὴν ἀέρα ὑπὸ ἐνιαίαν διοίκησιν.

Δὲν ἀρκεῖ λοιπὸν διὰ τὴν ἀσφάλειαν μιᾶς χώρας ἡ ἀσφάλεια τῆς ἀπὸ ξηρᾶς καὶ ἀπὸ θαλάσσης. Χρειάζεται καὶ ἀσφάλεια ἀπὸ τοῦ ἀέρος.

Διὰ τὴν ἀσφάλειαν δίδεν ἀπὸ τοῦ ἀέρος αἱ κυβερνήσεις καὶ τὰ ἐπιτελεῖα τῶν κρατῶν καλοῦνται σήμερον νὰ ἀποφανθοῦν ἐγκαίρως ἐπὶ τοῦ ἐξῆς σοβαρωτάτου ζητήματος.

Ἐξακολουθεῖ ἡ πολεμικὴ ἀεροπορία νὰ εἶνε ὅπλον βοηθητικὸν τοῦ στρατοῦ τῆς ξηρᾶς καὶ τοῦ στρατοῦ τῆς θαλάσσης;

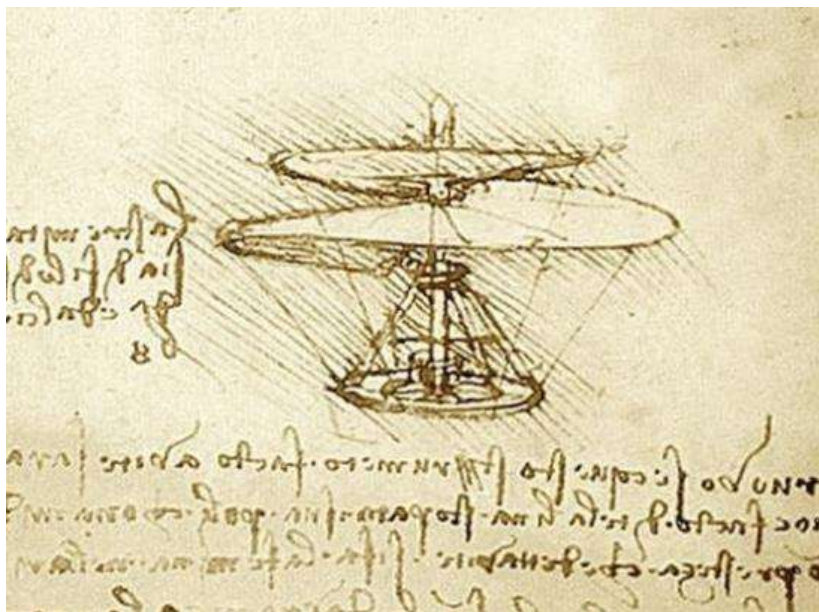
Ἡ εἶνε πλέον ἡ ἀεροπορία ἰδίου στρατός· στρατὸς ἐναερίου· ὁ ὁποῖος μάλιστα ἢμπορεῖ μόνος, χωρὶς τὴν ὑποστήριξιν τοῦ στρατοῦ τῆς ξηρᾶς καὶ τοῦ στρατοῦ τῆς θαλάσσης, νὰ πλήξῃ τὴν ἀντίταλον χώραν μέσα εἰς τὴν καρδίαν τῆς καὶ μόνος νὰ ἀποσπάσῃ τὴν νίκην;

Τοῦτο λοιπὸν τὸ μέγα ζήτημα ἔχει σκοπὸν νὰ θέσῃ ὑπὸ ἔρευναν καὶ παρ' ἡμῖν ἡ παροῦσα πραγματεία.

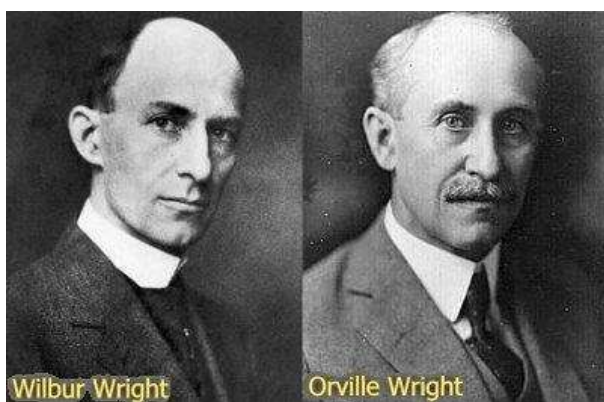
Δ. Α. ΚΑΜΠΕΡΟΣ

Ἀεροστατόιον—Ὀκτώβριος 1932.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄
ΕΙΚΟΝΕΣ-ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ



Εικόνα 1 Το ελικόπτερο του Leonardo da Vinci, σχέδιο που χρονολογείται το 1493.



Εικόνα 2 Οι αδελφοί Ράιτ.



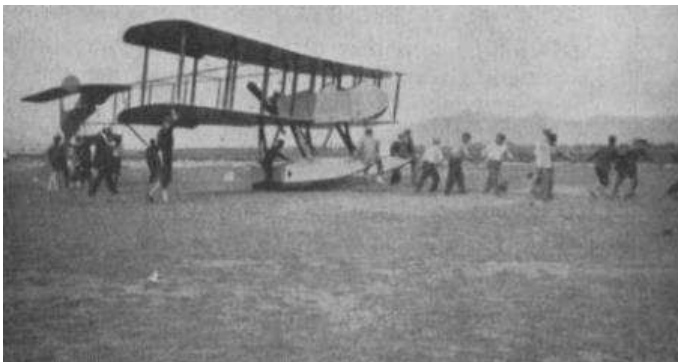
Εικόνα 3 Το αεροπλάνο των αδελφών Ράιτ



Εικόνα 4

Υδροπλάνο «Αστρα»

Πηγή: www.haf.gr

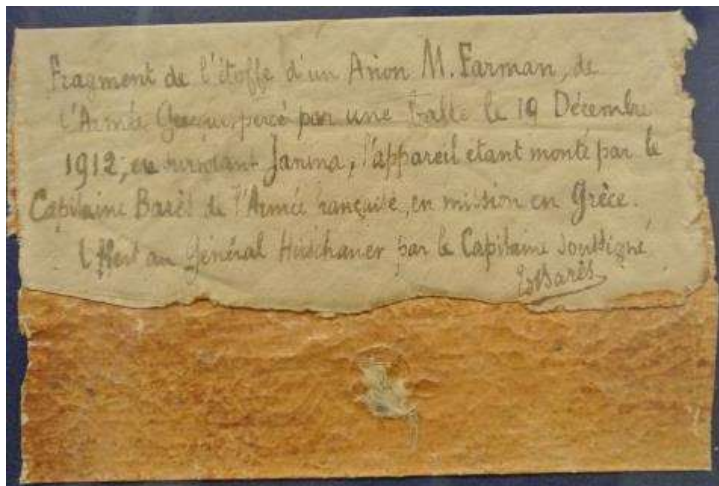


Εικόνα 5

Αεροπλάνο Spad

Πηγή: www.haf.gr

Τμήμα υφάσματος αεροπλάνου M. Farman της Ελληνικής Αεροπορίας, το οποίο διατρήθηκε από βλήμα στις 19 Δεκεμβρίου 1912 πετώντας πάνω από τα Ιωάννινα με πιλότο τον λοχαγό Barès του Γαλλικού Στρατού. Χειρόγραφη αφιέρωση του Barès στον στρατηγό Hirschauer.



Εικόνα 6 Από το άρθρο του James S. Curlin, «Ιπτάμενοι στη Νικόπολη: Η δράση του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο κατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο (1912-1913)», *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, 49-50, (Πρέβεζα 2013), 320.

Εκφόρτωση αεροπορικού υλικού στο λιμάνι του Πειραιά στα τέλη του 1912.



Εικόνα 7 Πηγή: Αμερικανική Σχολή Κλασικών Σπουδών στην Αθήνα, Γεννάδειος Βιβλιοθήκη, «*Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1913)*», Λεύκωμα 035, τόμ. 1ος, s054, d.

Φωτογραφία που απεικονίζεται το λιμάνι της Πρέβεζας, λήψη του πιλότου υπιάρχου Π. Νοταρά, 7 Δεκεμβρίου 1912



Εικόνα 8 Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2676.

Προσγείωση αεροσκάφους Maurice Farman στο αεροδρόμιο της Νικόπολης, στο βάθος διακρίνεται το αρχαίο θέατρο.



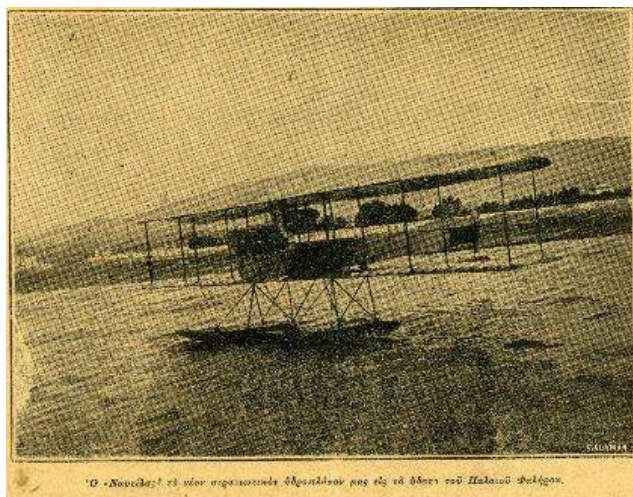
Εικόνα 9 Φωτογραφία του Etienne Labranche Δεκέμβριος 1912 (Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2327).



Εικόνα 10

Ελλάς, 10 Ιουνίου 1912, σ. 1.

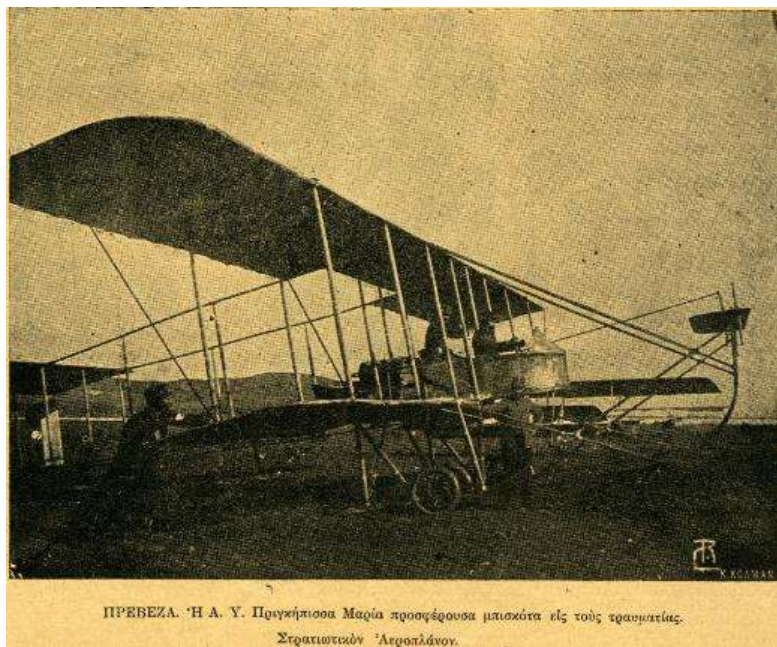
Αρχείο Ιδρύματος Ακτία
Νικόπολις, Πρέβεζα.



Εικόνα 11

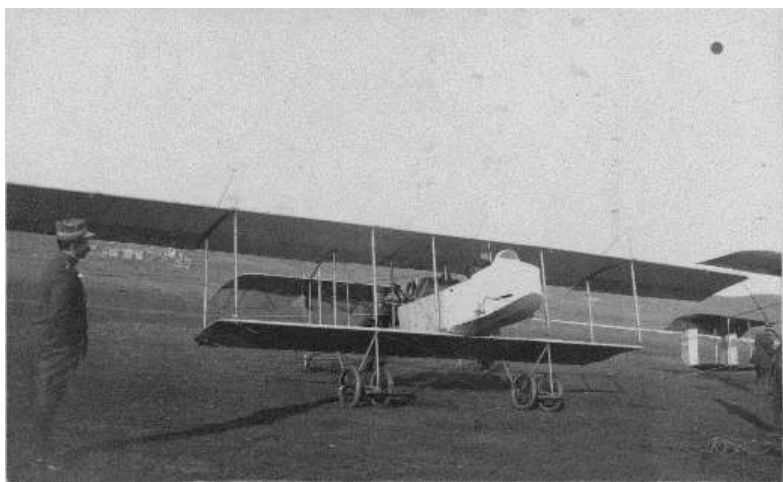
Ελλάς, 29 Νοεμβρίου 1912,
σ. 16.

Αρχείο Ιδρύματος Ακτία
Νικόπολις, Πρέβεζα.



Εικόνα 12 *Ελλάς*, 17 Φεβρουαρίου 1913, σ. 8. Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, Πρέβεζα.

Διπλάνο Henry Farman στο αεροδρόμιο της Νικόπολης.



Εικόνα 13 Φωτογραφία του Etienne Labranche, Δεκέμβριος 1912 (Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2332).

Διπλόνο Maurice Farman. Στο ακροπτερύγιο διακρίνεται χαρακτηριστικές γαλάζιες και λευκές ταινίες, γνώρισμα των ελληνικών αεροπλάνων.



Εικόνα 14 Φωτογραφία του Etienne Labranche, Δεκέμβριος 1912 (Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2333).

Περιοχή Χάνι Εμίν Αγά. Φορητό της Υπηρεσίας Αεροπλοΐας.

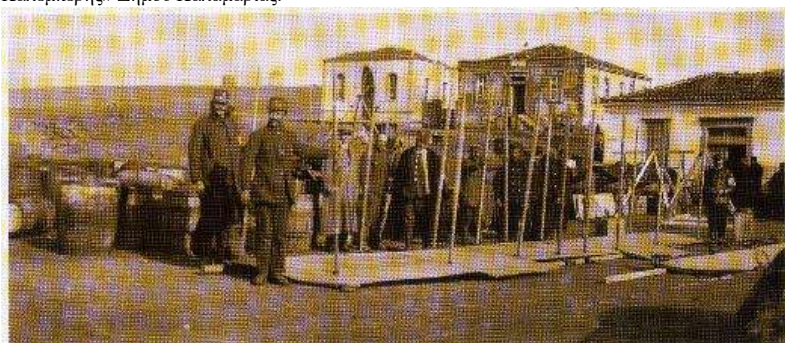


Εικόνα 15 Φωτογραφία του Etienne Labranche, Δεκέμβριος 1912 (Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2351).



Εικόνα 16 Αριστερά ο Γάλλος λοχαγός Barès και δεξιά άνδρας του Λόχου Αυτοκινήτων του Ελληνικού Στρατού, όπως δηλώνεται από το περιβραχιόνιο που φέρει. Φωτογραφία του Etienne Labranche, Δεκέμβριος 1912 (Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2352).

Εικόνα 17 Φωτογραφία του Etienne Labranche, Ιανουάριος 1913, Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμεκερής» Δήμου Καλαμαριάς.



Ο Ευάγγελος Α Χεκίμογλου, στο *Προελαύνοντας για την απελευθέρωση*, (επιμ) Χρήστος Καλεμεκερής, Μουσείο Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεμεκερής" Δήμου Καλαμαριάς, Θεσσαλονίκη 2012, σ. 176, σημειώνει στη λεζάντα της φωτογραφίας ότι πρόκειται για «ξύλινες κατασκευές», ενώ είναι προφανώς, τα υπό συναρμολόγηση, δύο φτερά αεροπλάνου τύπου Maurice Farman, βλ. Νίκος Δ. Καράμπελας, «Etienne Labranche και Κωνσταντίνος Α. Βλαστός, Δύο πολεμικοί ανταποκριτές της Le Temps στην Πρέβεζα του 1912-13», *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, 49-50, (Πρέβεζα 2013), 256.



Εικόνα 18 Χειριστές και προσωπικό εδάφους της Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας, στο Ουσάκ το 1921. Διακρίνεται το κεντητό διακριτικό ιπταμένου του.
(αρχείο Μουσείου Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας).



Εικόνα 19 Προσωπικό της Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας (Ν.Α.Υ.) μπροστά από αεροπλάνα Airco De Havilland D.H.-9 σε αεροδρόμιο της Μικράς Ασίας (αρχείο Μουσείου Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας).



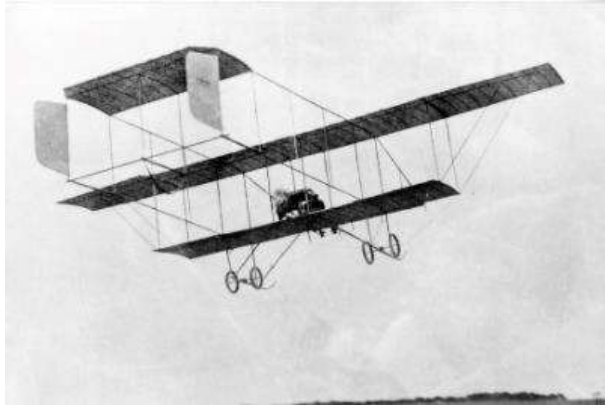
Εικόνα 20 Το αεροσκάφος «Σπέτσαι» τύπου Airco De Havilland D.H.9 στη Σμύρνη το 1919. Ήταν οπλισμένα με δύο πολυβόλα: ένα Vickers εμπρόσθιας βολής για το χειριστή και ένα περιστρεφόμενο Lewis για τον παρατηρητή (αρχείο Υπηρεσίας Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας).



Εικόνα 21 Σχηματισμός Morane-Saulnier MS.230. Η νεοσύστατη ενιαία Πολεμική Αεροπορία προμηθεύτηκε περίπου 25 αεροσκάφη του τύπου αυτού, τα οποία χρησιμοποίησε ως εκπαιδευτικά μέχρι το 1936. Ένας αριθμός παρέμεινε διαθέσιμος μέχρι το 1941 σε ρόλο εναέριας αναγνώρισης. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)

Henry Farman III

Διθέσιο Αναγνωριστικό αεροπλάνο με κινητήρα GNOME (60 hp). Τα γαλλικά Henry Farman III ήταν τα τέσσερα πρώτα Ελληνικά πολεμικά αεροπλάνα. Ονομάστηκαν επίσημα «Δαίδαλος», «Αετός»,



«Γυψ» και «Ιέραξ». Η πρώτη πτήση έγινε από τον Δ. Καμπέρο στις 13 Μαΐου 1912. Για σύντομο χρονικό διάστημα το «Δαίδαλος» μετατράπηκε επιτυχώς σε υδροπλάνο και εκτέλεσε αξιόλογες πτήσεις τον Ιούνιο του 1912. Δύο από αυτά χρησιμοποιήθηκαν σε αναγνωριστικές πτήσεις κατά τον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο στη Θεσσαλονίκη και Μακεδονία. Αργότερα αποτέλεσαν το πτητικό υλικό της πρώτης σχολής της Στρατιωτικής Αεροπορίας, της «Σχολής Καμπέρου», με έδρα αρχικά το αεροδρόμιο Λεμπέτ στη Θεσσαλονίκη την περίοδο 1913- 1915. Οι τελευταίες πτήσεις έγιναν στις αρχές του 1917.

Πηγή: www.haf.gr

Airco de Havilland D.H. 9

Διθέσιο βομβαρδιστικό αεροσκάφος με κινητήρα BHP PUMA (230 hp). Έφερε ένα πολυβόλο τύπου Vickers 303in, ένα ή δύο πολυβόλα τύπου Lewis .303in με μέγιστο φορτίο βομβών 460



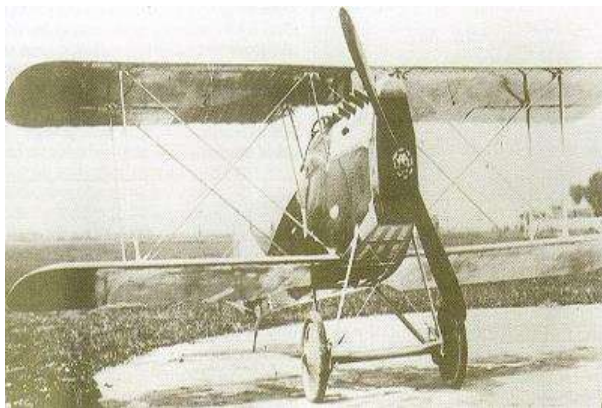
lb. Από τα πλέον αξιόλογα αεροπλάνα για το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα (ΝΑΣ) και με μακρόχρονη προσφορά. Σαράντα δύο (42) παραδόθηκαν ολοκαίνουργια κατά το χρονικό διάστημα 1918-1920 και αποτέλεσαν τον βασικό κορμό του ΝΑΣ στον τομέα βομβαρδισμού

και αναγνώρισης. Είχαν αρκετά μεγάλη δράση κατά την Μικρασιατική εκστρατεία, ενώ στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκαν για πολλά χρόνια στα αεροδρόμια του Τατοΐου και του Φαλήρου. Τουλάχιστον 6 αεροπλάνα μετατράπηκαν σε υδροπλάνα το 1926 (πρώτη πτήση υδροπλάνου D.H.9 στις 4 Ιανουαρίου 1927) και συνέχισαν να πετούν τουλάχιστον μέχρι το 1932, χρησιμοποιούμενα για εκπαιδευτικούς σκοπούς. Κατασκευάζονταν στη Μεγάλη Βρετανία.

Πηγή: www.haf.gr

Ansaldo A1 Balilla

Μονοθέσιο μαχητικό με κινητήρα SPA 6A (220 hp). Έφερε δύο πολυβόλα τύπου Vickers .303in. Η Ελλάδα χρησιμοποίησε οκτώ αεροπλάνα Ansaldo A1 τα οποία κατασχέθηκαν κατόπιν νηοψίας σε ιταλικό πλοίο

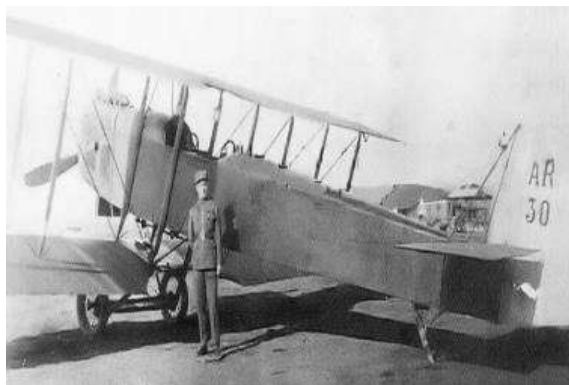


με προορισμό την Τουρκία. Λόγω έλλειψης κατάλληλης εκπαίδευσης και αντίστοιχων εγχειριδίων, δεν χρησιμοποιήθηκαν επιχειρησιακά, αλλά ως εκπαιδευτικά με έδρα το αεροδρόμιο του Τατοΐου μέχρι τα τέλη του 1923.

Πηγή: www.haf.gr

Dorand A.R.1

Διθέσιο Εκπαιδευτικό αεροσκάφος με κινητήρα Renault (190 hp). Αποτέλεσε για αρκετά χρόνια το βασικό εκπαιδευτικό της Στρατιωτικής Αεροπορίας,



μέχρι την αντικατάσταση του από Morane Saulnier διαφόρων τύπων. Αρχικά χρησιμοποιήθηκε κατά τον πόλεμο, από τα τέλη του 1917, από τις 532 και 533 ελληνογαλλικές μοίρες ως αναγνωριστικό-βομβαρδιστικό, ενώ στην συνέχεια στο αεροδρόμιο του Σέδες για την εκπαίδευση των οδηγών-αεροπόρων. Είναι γνωστή η χρησιμοποίηση τουλάχιστον δύο αεροπλάνων στη Μικρασιατική εκστρατεία, τα οποία καταστράφηκαν. Τα εναπομείναντα αεροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν στο Σέδες μέχρι το 1923.

Πηγή: www.haf.gr

Blackburn "Velos" T.3/T.3A

Διθέσιο αεροπλάνο ναυτικής συνεργασίας με κινητήρας Napier Lion IIB or V (450 hp). Έφερε ένα πολυβόλο τύπου Lewis .303in, με μέγιστο δυνατό φορτίο βομβών 920 lb ή 1 τορπίλη των 18in. Το "Βέλος" ήταν το πρώτο επιχειρησιακό



αεροσκάφος που κατασκευάστηκε στην Ελλάδα, ως μια βρετανική σχεδίαση της εταιρείας Blackburn, η οποία είχε αναλάβει και την οργάνωση του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων στο Παλιό Φαλήρου. Τέσσερα αεροσκάφη αγοράστηκαν και άλλα δώδεκα κατασκευάστηκαν στο ΚΕΑ και όλα αρχικά είχαν πλωτήρες, αφού προορίζονταν για το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα (ΝΑΣ). Οι ελληνικές προδιαγραφές προέβλεπαν ότι τα αεροπλάνα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για αναγνώριση, βομβαρδισμό και εκπαίδευση, ενώ θα έφεραν και τορπίλες. Η παρθενική πτήση του τύπου έγινε το Μάρτιο του 1926, με το πρώτο αεροπλάνο να βαφτίζεται "Ελπίς". Μετά την ενοποίηση των αεροποριών (1930) συνέχισαν να χρησιμοποιούνται χωρίς πλωτήρες με συμβατικό σύστημα προσγείωσης, αν και αναφέρεται ότι υπήρχαν ακόμη ελάχιστα υδροπλάνα αυτού του τύπου μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '30. Έφεραν κωδικούς T-11 έως T-26 και ήταν ολόκληρα βαμμένα με χρώμα αλουμινίου με εθνόσημα στις πτέρυγες και το πηδάλιο διεύθυνσης, ενώ τα αεροσκάφη του ΝΑΣ είχαν ως διακριτικό στο κάθετο σταθερό μία άγκυρα.

Πηγή: www.haf.gr

Breguet Bre XIX A2/B2

Διθέσιο Αναγνωριστικό/Βομβαρδιστικό με κινητήρα Renault 12Kd (473 hp). Έφερε δύο πολυβόλα τύπου Lewis .303in, με μέγιστο 660 lb φορτίο βομβών. Ένα από τα σημαντικότερα



αεροπλάνο του Μεσοπολέμου, το Breguet XIX αποτέλεσε τον κορμό της Πολεμικής Αεροπορίας για τουλάχιστον δέκα χρόνια (1925-1935). Τα πρώτα 30 αποκτήθηκαν το 1925, με επιπλέον παραδόσεις να ακολουθούν μέχρι το 1928, στις εκδόσεις αναγνωριστικού (A2) και βομβαρδιστικού (B2). Το 1931 στην ενοποιημένη Πολεμική Αεροπορία υπηρετούσαν 41 Bre XIX, ενώ 12 ακόμη παραχωρήθηκαν από τη Γιουγκοσλαβία το 1935. Κάποια αεροπλάνο μετατράπηκαν σε εκπαιδευτικά, αποκτώντας διπλά χειριστήρια. Στις απαρχές του Β' Π.Π. ανέλαβαν αποστολές βομβαρδισμού, φέροντας βόμβες των 230 και 300 λιβρών, αλλά γρήγορα αποσύρθηκαν καθώς η μεγάλη τους ηλικία τα καθιστούσε ανυπεράσπιστα απέναντι στα ιταλικά μαχητικά.

Πηγή: www.haf.gr

Avro 621 Tutor

Διθέσιο Εκπαιδευτικό αεροπλάνο με κινητήρα Armstrong Siddeley Lynx IVC (215 or 240 hp). Το Avro 621 Tutor επιλέχθηκε ως το βασικό εκπαιδευτικό κατά τη διαδικασία αναδιοργάνωσης της



Πολεμικής Αεροπορίας, μεταξύ 1936 και 1940. Τριάντα αεροπλάνο βρετανικής κατασκευής παραδόθηκαν το 1936, ενώ τουλάχιστον 62 επιπλέον επρόκειτο να παραχθούν στην Ελλάδα. Τον Δεκέμβριο του 1939 ήταν διαθέσιμα 59 Tutor και 30 επιπλέον βρίσκονταν υπό κατασκευή στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων, με ρυθμό παραγωγής περίπου 7 αεροπλάνο τον μήνα. Σε έγγραφα της εποχής αναφέρονται διάφορες Μοίρες Εκπαίδευσης

υπό συγκρότηση, εν αναμονή παράδοσης νέων αεροπλάνων. Αρκετά είχαν τροποποιηθεί για να αποκτήσουν δυνατότητες ανάστροφης πτήσης, ενώ κάποια άλλα διέθεταν όργανα νυκτερινού φωτισμού ή έφεραν εξοπλισμό ρυμούλκησης εναέριων στόχων. Χρησιμοποιήθηκαν, επίσης, για εκπαίδευση σε ακροβατικούς ελιγμούς, σε νυχτερινές πτήσεις και σε εκπαίδευση βολών. Μικρός αριθμός τους ενσωματώθηκε σε Πολεμικές Μοίρες και ανέλαβε ρόλο αεροσκάφους συνδέσμου κατά τις επιχειρήσεις του 1940-1941. Τουλάχιστον τέσσερα Tutor διέφυγαν στην Αίγυπτο.

Πηγή: www.haf.gr

PZL P.24F/G

Μονοθέσιο μαχητικό αεροσκάφος με κινητήρα Gnome Rhone 14NO7 (950 hp). Έφερε δύο πολυβόλα τύπου LK32 των 7,92 mm και δύο πυροβόλα τύπου Oerlikon FF 20 mm. Το συμβόλαιο για την προμήθεια των P.24 υπογράφηκε τον Σεπτέμβριο του 1936, με την



παράδοση να ολοκληρώνεται τον Μάιο του 1937, λόγω καθυστερημένης παράδοσης των πυροβόλων LK 32 από την Τσεχοσλοβάκικη εταιρεία κατασκευής. Τα αεροσκάφη είχαν την τυπική διαμόρφωση, περιλαμβάνοντας ασύρματο γερμανικής κατασκευής και σύστημα οξυγόνου αμερικανικής κατασκευής. Ήταν τα αεροπλάνα που σήκωναν το βάρος των εναέριων μαχών κατά το εξάμηνο του Ελληνοϊταλικού Πολέμου.

Πηγή: www.haf.gr

Potez Po 25 A2 "Avion Grecque"

Το Potez Po 25 A2 ήταν ένα διθέσιο αναγνωριστικό αεροπλάνο και στρατιωτικής συνεργασίας, με οπλισμό δύο πολυβόλα τύπου Lewis των .303 in. Η Ελλάδα παρέλαβε 24 αεροσκάφη του



τύπου το 1931, στα οποία τοποθέτησε κινητήρες Hispano-Suiza 12GB (500 hp) που υπήρχαν ως απόθεμα στις αποθήκες της. Οι συγκεκριμένοι κινητήρες προορίζονταν για τα Breguet XIX, αλλά δεν χρησιμοποιήθηκαν σε αυτά λόγω του μεγάλου κόστους για τη μετασκευή τους. Παρότι η σχεδίαση του Po 25 προέβλεπε την τοποθέτηση διαφόρων τύπων κινητήρων, δεν προέβλεπε την τοποθέτηση του συγκεκριμένου μοντέλου. Για την επιτυχή του ενσωμάτωση απαιτήθηκε η τοποθέτηση έρματος 25 κιλών στη ουρά του αεροπλάνου κάτι που, σύμφωνα με τους πολέμιους αυτής της τροποποίησης, αποτέλεσε αιτία πολλών ατυχημάτων. Η ονομασία "Avion Grecque" χρησιμοποιήθηκε από την κατασκευάστρια εταιρεία αναφερόμενη στα τεχνικά εγχειρίδια του τύπου, τα οποία εκδόθηκαν ειδικά για την Ελλάδα. Το 1940 υπήρχαν 17 Po 25 διαθέσιμα, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν μόνο στα αρχικά στάδια του Ελληνο-Ιταλικού πολέμου, καθότι εθεωρούντο απαρχαιωμένα.

Πηγή: www.haf.gr

	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	ΡΟΛΟΣ	ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ
PZL P 24	36	ΚΑΤΑΔΙΩΚΤΙΚΑ	ΠΟΛΩΝΙΑ
BLOCH	6	ΚΑΤΑΔΙΩΚΤΙΚΑ	ΓΑΛΛΙΑ
BLEINHEIM	12	BOMBARDISTIKA	ΑΓΓΛΙΑ
POTEZ 63	12	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΑ/ BOMBARDISTIKA	ΓΑΛΛΙΑ
FAIREY BATTLE	12	BOMBARDISTIKA	ΑΓΓΛΙΑ
HENSCHER 126	16	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΑ/ BOMBARDISTIKA	ΓΕΡΜΑΝΙΑ
DORNIER 22 (ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ)	12	ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ
AVRO ANSON (ΥΔΡΟΠΛΑΝΑ)	12	ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΑΓΓΛΙΑ
AVRO 626	12	ΠΡΟΚΕΧΩΡΗΜΕΝΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	ΑΓΓΛΙΑ
BREGUET 19	18	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΑ/ BOMBARDISTIKA	ΑΓΓΛΙΑ
FAIREY III	4	ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΑΓΓΛΙΑ
POTEZ 25	17	BOMBARDISTIKA	ΓΑΛΛΙΑ

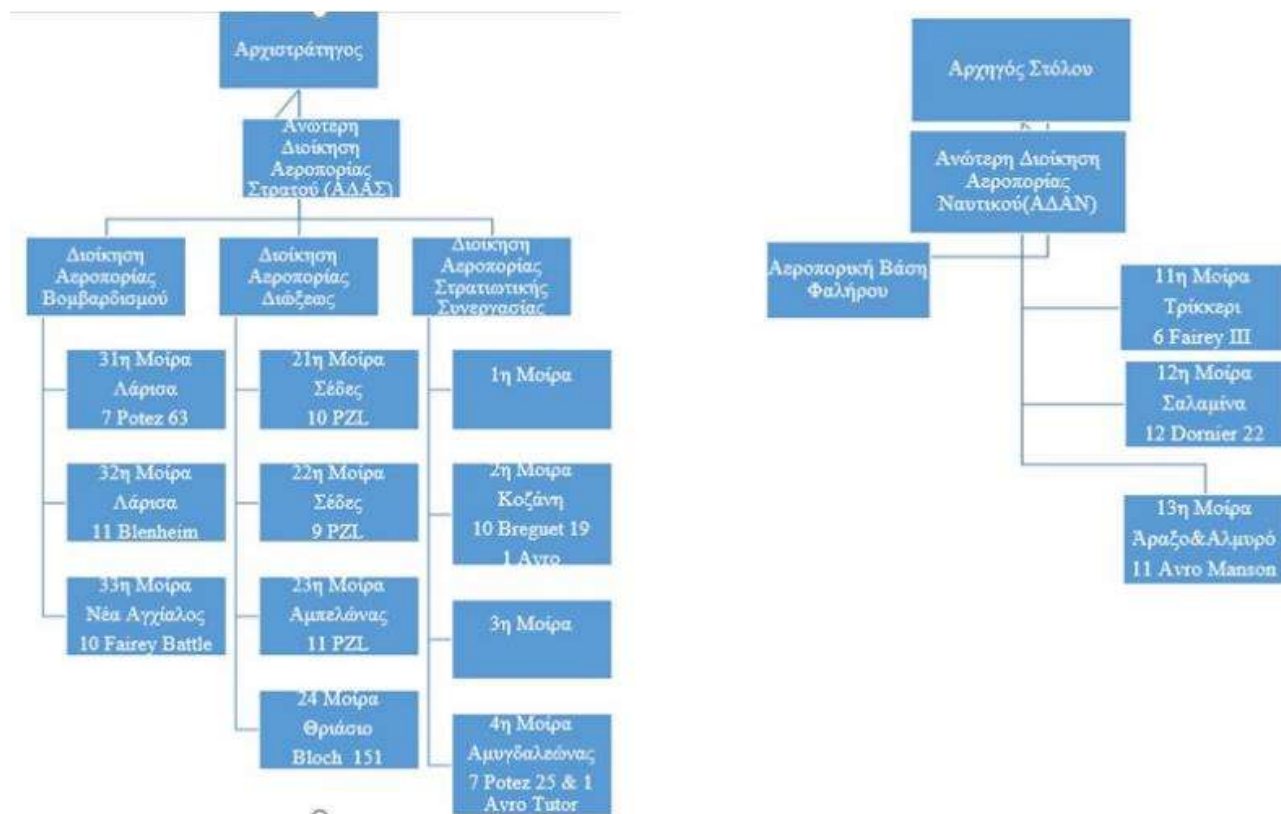
Πίνακας 1 Πολεμικά αεροσκάφη της Ελλάδας το 1939.

Πηγή: *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμ. Γ', ό.π., σσ. 98-99 και 166.

Με την έναρξη του πολέμου το 1940, επιτάχθηκαν και άλλα πέντε Junkers 52, από την Πολιτική Αεροπορία, βλ. Δημήτρης Δαμάσκος-Βασίλειος Οικονόμου-Σωκράτης Σμυρνής-Χρήστος Φακίνος, *Με τα φτερά του Ικάρου, Ελληνική Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία 1908-1998*, Νίκος Χατζηγεωργίου (επιμ.), Μίλητος, Αθήνα n.d.

	ΑΡΙΘΜΟΣ Α/ΦΩΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑ Α/ΦΟΣ
PZL P 24	36	4,3 εκ.
BLEINHEIM	12	12,5 εκ.
POTEZ 63	12	8 εκ.
HENSCHER 126	16	6 εκ.
DORNIER 22	12	2,3 εκ.
AVRO ANSON	12	8 εκ.
BREGUET 19	18	1,3 εκ
FAIREY III	4	1,1εκ.
POTEZ 25	17	1,3 εκ.

Πίνακας 2 Κόστος αεροσκαφών.



Πίνακας 3 Διάταξη ελληνικών αεροπορικών δυνάμεων πριν την έναρξη του Β΄ Π.Π

ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Δευτερογενείς πηγές

Αυδής Αλέξανδρος, *Οι πρωτοπόροι, το χρονικό των αετών μας*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1972.

Βακαλόπουλος Κωνσταντίνος, *Νεοελληνική Ιστορία (1204-1940)*, Αδελφοί Κυριακίδη, Θεσσαλονίκη 1999.

Βερέμης Αθανάσιος, «Οι εσωτερικές πολιτικές εξελίξεις και οι διεθνείς σχέσεις της Ελλάδος από την αντεπανάσταση του 1923 ως την ανατροπή του Πάγκαλου», *Ιστορία του ελληνικού έθνους*, τόμ. ΙΕ', Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1978, σσ. 271-296.

Βερέμης Θάνας-Ιωάννης Κολιόπουλος, *Νεότερη Ελλάδα, Μια Ιστορία από το 1821*, Πατάκη, Αθήνα 2013.

Βερέμης Θάνας, *Οι επεμβάσεις του στρατού στην ελληνική πολιτική 1916-1936*, Οδυσσέας, Αθήνα 1983.

Βλάχος Κώστας, *Α' Βαλκανικός Πόλεμος 1912-1913, Η απελευθέρωση της Ηπείρου*, Νίκος Καράμπελας (επιμ.), Ίδρυμα Ακτία Νικόπολις, Πρέβεζα 2002.

Βογιατζής Δημήτριος, *Ανακατασκευάζοντας αεροπορική ιστορία στην Ελλάδα*, Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας, Αθήνα 2003.

Βογιατζής Δημήτριος, «Η μυθολογική παράδοση στην ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας και η αεροπορική δράση στους Βαλκανικούς Πολέμους (1912-1913)», *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, 49-50 (Πρέβεζα 2013), σσ. 321-338.

Βογιατζής Δημήτριος, «Η εισαγωγή της αεροπορίας στις Βαλκανικές χώρες», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 96 (Δεκέμβριος 2012), 3-43.

Βογιατζής Δημήτριος, «Η τελευταία πτήση του αεροπόρου Ηλία Καρταλαμάκη», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 97, (Απρίλιος 2013), 4-15.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμ. Α΄, Αθήνα 1980.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμ. Β΄, Αθήνα 1982.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (έκδ), *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τόμ. Γ΄, Αθήνα 1990.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Επιχειρήσεις Φιλαδελφείας-Πρόσσης-Ουσάκ (1919-1922)*, Αθήνα 1957.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν (1919-1922). Σύμπτυξις του Γ΄ Σώματος Στρατού*, Αθήνα 1962.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν (1919-1922). Υποχωρητικοί αγώνες των Α΄ και Β΄ Σωμάτων Στρατού*, Αθήνα 1962.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν. Επιθετικά επιχειρήσεις Δεκεμβρίου 1920-Μαρτίου 1921*, τόμ. 3, Αθήνα 1963.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν (1919-1922). Επιχειρήσεις Ιουνίου-Ιουλίου 1921*, Αθήνα 1964.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Η εκστρατεία εις την Μικράν Ασίαν. Επιχειρήσεις προς Άγκυραν 1921*, τόμ. 5, Αθήνα 1965.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Επιχειρήσεις εις Θράκην (1919-1923)*, Αθήνα 1967.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Επίτομη ιστορία των Βαλκανικών Πολέμων 1912-1913*, Αθήνα 1987.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Επίτομη ιστορία του ελληνικού στρατού στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα 1993.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Ιστορία του Ελληνικού Στρατού 1821- 1997*, Αθήνα 1997.

Γενικό Επιτελείο Στρατού/Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (έκδ), *Επίτομη ιστορία της εκστρατείας στη Μικρά Ασία*, Αθήνα 2001.

Γεωργαντόπουλος Γεώργιος Ανδρέας, *Μηχανική Πτήσης*, τόμ. 1, Εκδόσεις Συμεών, Αθήνα 1998.

Γεωργιάδης Παναγιώτης, *Αεροπορικός πόλεμος στη Μακεδονία 1916-1917*, Αδελφοί Κυριακίδοι, Θεσσαλονίκη 2012.

Δαμάσκος Δημήτρης-Οικονόμου Βασίλειος- Σμυρνής Σωκράτης-Φακίνος Χρήστος, *Με τα φτερά του Ικάρου, Ελληνική Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία 1908-1998*, Νίκος Χατζηγεωργίου (επιμ.), Μίλητος, Αθήνα, χ.χ.έ. .

Δαφνής Γρηγόριος, *Η Ελλάς μεταξύ δύο πολέμων 1923-1940*, Κάκτος, Αθήνα 1997.

Δέας Νικόλαος, *Μεσουράνημα και συντρίμμα, Άγνωστες σελίδες από τους εθνικούς μας αγώνες 1917-1922*, Ατέρμων, Αθήνα 1976.

Εργολάβος Σπύρος, (επιμ.) *Πολεμικές σελίδες από τον ελληνοτουρκικό πόλεμο 1912-1913 Χρίστου Σούλη*, Σύνδεσμος Αποφοίτων Ζωσιμαίας Σχολής Ιωαννίνων «Οι Ζωσιμάδες», Ιωάννινα 2006.

Ζαμπίκος Δημήτρης, «Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία, Συγκρότηση, Αποστολή και Επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων», *Θαλασσινοί Απόηχοι*, 119, (Ιανουάριος- Φεβρουάριος 2014), 23-25.

Ζαφείρης Ηρακλής, *Στρατιωτική Ιστορία της Ελλάδας (Από την Αρχαιότητα μέχρι τον Πόλεμο του 1940-41)*, Γενικό Επιτελείο Στρατού, Αθήνα 1992.

Καμπέρος Δημήτριος, *Ο μελλόντικος πόλεμος από αέρος*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1932.

Καμπέρου Αντιγόνη, *Δημήτριος Καμπέρος, Ο Τρελοκαμπέρος*, αυτοέκδοση, 2014.

Καμπέρου Αντιγόνη, «Υπολογαγός Δημήτριος Καμπέρος», *Στρατιωτική ιστορία*, 215 (Δεκέμβριος 2014), 58-67.

Κανακάρης Κωνσταντίνος, «Η ενίσχυση της Ελλάδας με αεροπλάνα από τις ΗΠΑ κατά το 1940-1941», *Ο αεροπορικός πόλεμος πάνω από την Ελλάδα (1940-1944)*, τόμ 1, Περισκόπιο, Αθήνα 2010, σσ. 8-27.

Κανδυλάκης Γεώργιος-Κορομπίλης Ηλίας-Νταλούμης Ηλίας-Τσώνος Μέγας, *Ελληνικά αεροσκάφη από το 1912 έως σήμερα*, Αθήνα 1992.

Κανελλόπουλος Κωνσταντίνος, *Η Μικρασιατική ήττα*, Τυπείο Τυπογραφίας, Αθήνα 1936.

Καράμπελας Νίκος, «Etienne Labranche και Κωνσταντίνος Α. Βλαστός, Δύο πολεμικοί ανταποκριτές της Le Temps στην Πρέβεζα του 1912-1913», *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, 49-50 (Πρέβεζα 2013), 235-282.

Καρυτινός Αλέξιος, «Δημήτριος Καμπέρος. Ο πρώτος Έλληνας στρατιωτικός αεροπόρος», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 81 (Απρίλιος 2007), 66-79.

Καρυτινός Αλέξιος, «Η Ελληνική Αεροπορία στις αρχές του 20ου αιώνα», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 89 (Ιούλιος 2010), 48-59.

Καρυτινός Αλέξιος, «Η δράση της Ναυτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα από το 1912 έως τον Β΄ παγκόσμιο Πόλεμο», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 105 (Δεκέμβριος 2015), 40-57.

Κελαϊδής Εμμανουήλ, *Αναμνήσεις από την Αεροπορίαν: Η συμμετοχή της εις τους Εθνικούς Αγώνες 1924-1954*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1972.

Κολιόπουλος Ιωάννης, «Εσωτερικές και εξωτερικές εξελίξεις από την 1η Μαρτίου 1935 ως την 28η Οκτωβρίου», *Ιστορία του ελληνικού έθνους*, τόμ. ΙΕ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1978, σσ. 358-453.

Κολιόπουλος Ιωάννης, *Νεώτερη ευρωπαϊκή ιστορία 1789-1945*, Βάνιας, Θεσσαλονίκη 1998.

Λαγός, Κωνσταντίνος-Παντελής Βατάκης, «100 χρόνια από το θάνατο του πρώτου Έλληνα στρατιωτικού αεροπόρου, Εμμανουήλ Αργυρόπουλου», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 97 (Απρίλιος 2013), 1-93.

Λαγός Κωνσταντίνος, «Ο Αεροπόρος Σπύρος Χαμπάς», *Ίκαρος*, 7 (Άνοιξη 2010), 4-9.

Λαγός Κωνσταντίνος, «Ο τάφος του Σπύρου Χαμπά στο βρετανικό νεκροταφείο του Τσανάκκαλε», *Τκαρος*, 8 (2010), 24-25.

Λάζος Χρήστος, «Το πρώτο ‘Αεροπλάνο’ στην Παγκόσμια Ιστορία», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, 77 (Ιανουάριος 2006), 35-48.

Λιβάνιος Δημήτρης, «Η Μικρασιατική Εκστρατεία, 1919-1922», *Εμείς οι Έλληνες*, τόμ. Α΄, ΣΚΑΙ, Αθήνα 2008, 159-202.

Μιχαηλίδης Ιάκωβος Δ., *Το κίνημα της Εθνικής Άμυνας*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2015.

Μουρέλος Ιωάννης, «Η γαλλοτουρκική προσέγγιση του 1921: Το σύμφωνο Franklin Bouillon και η εκκένωση της Κιλικίας», *Δελτίο Κέντρου Μικρασιατικών Σπουδών*, τόμ. 4, Κέντρο Μικρασιατικών Σπουδών, Αθήνα 1983, 211-276.

Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας (έκδ), *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία, παραγωγή ιπτάμενου προσωπικού 1912-1946*, Αθήνα 2010.

Μωραΐτης Κάρολος , *Αλέξανδρος Καραμανλάκης, Το πρώτο θύμα της Ελληνικής Αεροπορίας*, Γκοβόστης, Αθήνα 1991.

Μώρου Μαριάννα, *Η πτητική οντότητα του ανθρώπου και η προϊστορία της αεροπορίας*, Ερωδιός, Θεσσαλονίκη 1999.

Νταλούμης Ηλίας, «Ναγάρας 24.1.1913: Η πρώτη πτήση Ναυτικής Συνεργασίας», *Ναυτική Επιθεώρηση*, 569 (Ιούνιος-Αύγουστος 2009), 117-134.

Οικονομάκος Πέτρος, *Η Ελληνική Αεροπορία (μέχρι του 1941)*, αυτοέκδοση, Αθήνα 1970.

Οικονόμου Νικόλαος, «Η περίοδος από το Σεπτέμβριο του 1926 ως το Φεβρουάριο του 1935» *Ιστορία του ελληνικού έθνους*, τόμ ΙΕ΄, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1978, σσ. 304-326.

Παλούμπης Ιωάννης, *Απ’τα πελάγη... στους αιθέρες*, Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, Πειραιάς 2009.

Παπαρηγόπουλος Κωνσταντίνος, *Η ιστορία του ελληνικού Έθνους*, τόμ. ΣΤ΄, Ελευθερουδάκης, Αθήνα.

Με σχόλια [U1]: ημερομηνία έκδοσης;

- Πλουμίδης Σπυρίδων, *Τα μυστήρια της Αιγηΐδος*, Εστία, Αθήνα 2016.
- Πλουμίδης Σπυρίδων, *Το καθεστώς Ιωάννη Μεταζά (1936-1941)*, Εστία, Αθήνα 2016.
- Σαχαρίδης Βύρων, *Το οδοιπορικό ενός αεροπόρου (1939-1967)*, Πελασγός, Αθήνα 2007.
- Στρατηγός Ξενοφών, *Η Ελλάς εν Μικρά Ασία*, Πελεκάνος, Αθήνα 1925.
- Σφυρή Γιώτα, *Η συμβολή του Ελληνικού Ναυτικού και της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους 1912-1913*, Andys Publishers, Αθήνα 2014.
- Τάγκας Λάμπρος, «Η Ναυτική Αεροπορία στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο», *Στρατιωτική ιστορία*, 182 (Μάρτιος 2012), 34-45.
- Τζανακάρης Βασίλης, *Δακρυσμένη Μικρασία 1919-1922: Τα χρόνια που συντάραζαν την Ελλάδα*, Μεταίχμιο, Αθήνα 2007.
- Τοντόροφ Νικολάϊ, *Η Βαλκανική πόλη 15ος-19ος αιώνας*, μετάφρ. Έφη Αβδελά-Γεωργία Παπαγεωργίου, τόμ. 1, Θεμέλιο, Αθήνα 1986.
- Τούντα-Φεργάρδη Αρετή, *Ηγετικές μορφές του μεσοπολέμου και εξωτερική πολιτική*, Σιδέρης, Αθήνα 2003.
- Τούντα-Φεργάρδη Αρετή, *Θέματα ελληνικής διπλωματικής ιστορίας 1912-1941*, Σιδέρης, Αθήνα 2005.
- Τρεμόπουλος Μιχάλης, *Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης*, Παρατηρητής, Αθήνα 2011.
- Τριανταφυλλίδης Χαράλαμπος, *Η Μικρασιατική Εκστρατεία και το ημερολόγιον ενός οπλίτου*, Εκδόσεις Δωδώνη, Αθήνα 1984.
- Τσιριγώτης Διονύσιος, *Η ελληνική στρατηγική στη Μικρά Ασία 1919-1922*, Ποιότητα, Αθήνα 2010.
- Υπουργείο Στρατιωτικών (έκδ), *Αποστολαί Βολής Πυροβολικού Δια Παρατηρήσεως Απ' Αεροπλάνου*, Αθήνα 1923.
- Χαρούσης Χαρίτων, «Αριστείδης Μωραΐτινης, ο μεγαλύτερος άσος της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας», *Διακλαδική Επιθεώρηση*, 24 (Οκτώβριος 2012), 18-29.

Χεκίμογλου Ευάγγελος, *Προελαύνοντας για την απελευθέρωση*, Χρήστος Καλεμκερής (επιμ.), Μουσείο Φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκερής» Δήμου Καλαμαριάς, Θεσσαλονίκη 2012.

Curlin James, «Ιπτάμενοι στη Νικόπολη: Η δράση του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο κατά τον Α Βαλκανικό Πόλεμο (1912-1913)», *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, 49-50 (Πρέβεζα 2013), 283-320.

Hering Gunnar, *Τα πολιτικά κόμματα στην Ελλάδα 1821-1936*, μετάφρ. Θόδωρος Παρασκευόπουλος, τόμ. Β', Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2006.

Mazower Mark, *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*, μετάφρ. Σπύρος Μαρκέτος, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 2015.

Richards Denis, *Ιστορία της σύγχρονης Ευρώπης 1789-2000*, μετάφρ. Φ. Βώρος, Εκδόσεις Παπαδήμα, Αθήνα 2001.

Vogiatzis Dimitris, "Some notes on early balkan aviation history (1912-1913)", *International Symposium: Branicevo in the History of Serbia, Collection of Articles III/6*, Pozarevac-Beograd 2008, 71-90.

Walter Boyne, "Breaking thw Dragon's Jaw", *Air Force Magazine*, 94/4, (Arligton August 2011), 58-60.

Εφημερίδες

Αθήναι, 1 Οκτωβρίου 1925.
Ακρόπολις, 29 Απριλίου 1930.
Ακρόπολις, 3 Μαρτίου 1935.
Ακρόπολις, 4 Μαρτίου 1935.
Ακρόπολις, 7 Μαρτίου 1935.
Βραδυνή, 13 Ιουνίου 1928.
Βραδυνή, 4 Μαρτίου 1935.
Έθνος, 1 Οκτωβρίου 1925.
Έθνος, 15 Ιουλίου 1928.
Έθνος, 4 Αυγούστου 1934.
Ελλάς, 10 Ιουνίου 1912.
Ελλάς, 25 Νοεμβρίου 1912.
Ελλάς, 17 Φεβρουαρίου 1913.
Ελληνική, 9 Ιουνίου 1928.
Ελληνική, 29 Απριλίου 1930
Εμπρός, 26 Μαρτίου 1911.
Εμπρός, 27 Μαρτίου 1911.
Εμπρός, 9 Φεβρουαρίου 1912.
Εμπρός, 14 Μαΐου 1912.
Εμπρός, 15 Μαΐου 1912.
Εμπρός, 28 Μαΐου 1912.
Εμπρός, 26 Ιανουαρίου 1913.
Εμπρός, 5 Απριλίου 1913.
Εμπρός, 1 Ιουλίου 1920.
Εμπρός, 27 Αυγούστου 1922.

Εμπρός, 8 Νοεμβρίου 1925.
Εμπρός, 2 Οκτωβρίου 1925.
Εμπρός, 2 Ιουλίου 1928.
Εμπρός, 16 Ιουλίου 1928.
Εμπρός, 9 Απριλίου 1930
Εσπερινή, 2 Οκτωβρίου 1925.
Εστία, 28 Ιουνίου 1920.
Μακεδονία, 29 Μαΐου 1912.
Μακεδονία, 5 Απριλίου 1913.
Μακεδονία, 15 Ιουλίου 1928.
Μακεδονία, 14 Σεπτεμβρίου 1931
Μακεδονικά Νέα, 15 Ιουλίου 1928.
Πατρίς, 2 Σεπτεμβρίου 1912.
Σκριπ, 26 Μαρτίου 1911.
Σκριπ, 9 Φεβρουαρίου 1912.
Σκριπ, 28 Μαΐου 1912.
Σκριπ, 6 Δεκεμβρίου 1912.
Σκριπ, 5 Απριλίου 1913.
Σκριπ, 26 Ιανουαρίου 1913.
Σκριπ 27 Ιανουαρίου 1913.
Ταχυδρόμος-Ομόνοια, 14 Ιουνίου 1928.

Νόμοι – Διατάγματα

Φύλλο Εφημερίδος Κυβερνήσεως [στο εξής ΦΕΚ], Νόμος 3769, Αριθ. Φύλλου 72, Αθήνα, 28 Μαρτίου 1911.

ΦΕΚ, Νόμος 3995, Αριθ. Φύλλου 15, Αθήνα, 17 Ιανουαρίου 1912.

ΦΕΚ, Νόμος 4116, Αριθ. Φύλλου 331, Αθήνα, 22 Οκτωβρίου 1912.

ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 155, Αθήνα, 17 Αυγούστου 1913.

ΦΕΚ, Νόμος 178, Αριθ. Φύλλου 67, Αθήνα, 17 Μαρτίου 1914.

ΦΕΚ, Νόμος 257, Αριθ. Φύλλου 121, Αθήνα, 2 Μαΐου 1914.

ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 140, Αθήνα, 27 Μαΐου 1914.

ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 109, Αθήνα, 11 Ιουνίου 1916.

ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 49, Αθήνα, 23 Μαρτίου 1917.

ΦΕΚ, Νόμος 788, Αριθ. Φύλλου 179, Αθήνα, 29 Αυγούστου 1917.

ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 210, Αθήνα, 27 Σεπτεμβρίου 1917.

ΦΕΚ, Αριθ. Φύλλου 86, Αθήνα, 21 Απριλίου 1918.

ΦΕΚ, Νόμος 1485, Αριθ. Φύλλου 169, Αθήνα, 2 Αυγούστου 1918.

ΦΕΚ, Βασιλικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 205, Αθήνα, 17 Σεπτεμβρίου 1918.

ΦΕΚ, Νομοθετικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 177, Αθήνα, 15 Ιουλίου 1925.

ΦΕΚ, Νομοθετικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 251, Αθήνα, 15 Σεπτεμβρίου 1925.

ΦΕΚ, Νομοθετικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 228, Αθήνα, 31 Αυγούστου 1925.

ΦΕΚ, Νόμος 3440, Αριθ. Φύλλου 308, Αθήνα, 23 Δεκεμβρίου 1927.

ΦΕΚ, Νόμος 4295, Αριθ. Φύλλου 206, Αθήνα, 8 Αυγούστου 1929.

ΦΕΚ, Νόμος 4451, Αριθ. Φύλλου 442, Αθήνα, 23 Δεκεμβρίου 1929.

ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 39, Αθήνα, 5 Φεβρουαρίου 1930.

ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 40, Αθήνα, 5 Φεβρουαρίου 1930.

ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 134, Αθήνα, 12 Μαΐου 1930.

ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 340, Αθήνα, 7 Οκτωβρίου 1930.

ΦΕΚ, Νόμος 5122, Αριθ. Φύλλου 203, Αθήνα, 15 Ιουλίου 1931.

ΦΕΚ, Νόμος 5121, Αριθ. Φύλλου 204, Αθήνα, 15 Ιουλίου 1931.

ΦΕΚ, Νόμος 5123, Αριθ. Φύλλου 209, Αθήνα, 16 Ιουλίου 1931.

ΦΕΚ, Νόμος 5210, Αριθ. Φύλλου 248, Αθήνα, 30 Ιουλίου 1931.

ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 346, Αθήνα, 5 Οκτωβρίου 1931.
ΦΕΚ, Νόμος 5299, Αριθ. Φύλλου 7, Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 1932.
ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 53, Αθήνα, 26 Φεβρουαρίου 1932.
ΦΕΚ, Προεδρικό Διάταγμα, Αριθ. Φύλλου 3, Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 1933.
ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος, Αριθ. Φύλλου 97, Αθήνα, 20 Μαρτίου 1935.
ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος, Αριθ. Φύλλου 567, Αθήνα, 19 Νοεμβρίου 1935.
ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 167, Αριθ. Φύλλου 424, Αθήνα, 28 Σεπτεμβρίου 1936.
ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 214, Αριθ. Φύλλου 440, Αθήνα, 6 Οκτωβρίου 1936.
ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 215, Αριθ. Φύλλου 440, Αθήνα, 6 Οκτωβρίου 1936.
ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 233, Αριθ. Φύλλου 448, Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 1936.
ΦΕΚ, Αναγκαστικός Νόμος 1014, Αριθ. Φύλλου 530, Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1937.
Επίσημα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Βουλής, 1929-1930, περίοδος Β΄, σύνοδος Β΄, τόμ. 1.

Ηλεκτρονικές σελίδες

Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος www.nlg.gr

Βιβλιοθήκη της Βουλής των Ελλήνων www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/I-Bibliothiki

Εθνικό τυπογραφείο www.et.gr

Πολεμική Αεροπορία www.haf.gr

Με σχόλια [U2]: ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΘΕΛΑΕΙ ημερομηνία ανάκτησης, δηλαδή πρόσβασης