



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΑΓΑΘΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ:
ΝΕΕΣ ΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ»

ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ
ΤΟΥ ΧΡΗΣΤΟΥ Ι. ΚΕΧΑΓΙΑ
(Α.Μ.: 1012201803011)

Θέμα: «Η Ελληνική Αεροπορία κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου 1923-1940»



Επιβλέπων Καθηγητής: Θανάσης Χρήστου
Συνεπιβλέπων Καθηγητής: Ιάκωβος Μιχαηλίδης
Συνεπιβλέπων Καθηγητής: Σωτήριος Ριζάς

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2020

«...Είναι ο πόθος δια το δύσκολον κατόρθωμα. Πόθος δημιουργίας, που δια να φθάση εις το αποτέλεσμα του γίνεται μέθη περιφρονούσα τον κίνδυνον. Χωρίς αυτήν την μέθην οι άνθρωποι δεν θα είχαν κάμει ούτε ένα βήμα προς τα εμπρός. Η λογική του εντελώς νηφαλίου ανθρώπου δεν χρειάζεται, παρά εις το γραφείον του μαθηματικού. Εις τον στίβον της ζωής, εκεί που το σχέδιον και η επιθυμία είναι ανάγκη να πραγματοποιηθούν δι' εντάσεως των δυνάμεων, η επικράτησις της πλήρους λογικής σημαίνει ματαιώση της προσπαθείας. Διότι κατά την προσπάθειαν είναι πιθανή η καταστροφή. Και όσον μεγαλύτερος είναι ο επιδιωκόμενος σκοπός τόσο περισσότεραι είναι οι εναντιότητες, και επομένως οι πιθανότητες της ζημίας. Η λογική συμβουλεύει να μην επιχειρήση κανείς τίποτε. Μόνο έτσι είναι εντελώς ασφαλής. Αλλά η επιθυμία της βελτιώσεως και της επιτυχίας κατανικά αυτόν τον φόβον του ενστίκτου. Έτσι οι άνθρωποι γίνονται ικανοί δια τα μεγάλα έργα. Ριπτόμενοι εις τους κινδύνους, όλοι όσοι επροχώρησαν, όσοι βρήκαν κάτι που δεν υπήρχεν, όσοι ανεκάλυψαν, όσοι συνέλαβαν ασύλληπτους μέχρις αυτών δυνάμεις, η ατελείωτος στρατιά των λαμπαδηδρόμων που επήραν φλόγα από τον δαυλόν του Προμηθέως, εγνώρισαν αυτήν την μέθην του κινδύνου, που την προκαλεί το εξαισιώτερον νέκταρ. Ο πόθος του τελειοτέρου. Χάρις εις αυτήν την μέθην πολλοί έπεσαν, άπειροι Έκαροι, που δεν πρόφθασαν να γνωρίσουν την επιτυχίαν αλλά και χάρις αυτήν έφθασαν άλλοι. Έτσι η Αργώ περνά τας συμπληγάδας...»

Πολιτεία,

5-12-1925

Φωτογραφία εξωφύλλου: Αεροσκάφος Breguet Bre 19

Πηγή: Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία, Παραγωγή Ιπταμένου Προσωπικού, 1912 – 1946*

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πρόλογος	4
Εισαγωγή	7

Α΄ Κεφάλαιο

Η Αεροπορία ανασυντάσσεται	12
1.1. Η πολιτική κατάσταση μετά την καταστροφή	12
1.1.1. Οι πολιτικοστρατιωτικές ζυμώσεις	12
1.1.2. Η Συνθήκη της Λωζάννης	15
1.2. Στρατιωτική Αεροπορία	17
1.2.1. Η σύσταση της «Αεροπορικής Άμυνας»	17
1.2.2. Η εκπαίδευση των αεροπόρων της Στρατιωτικής Αεροπορίας	19
1.3. Ο γύρος της Μεσογείου	21
1.4. Ναυτική Αεροπορία	23
1.5. Η δημιουργία του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων	25

Β΄ Κεφάλαιο

Η γέννηση της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας	28
2.1. Η συνύπαρξη δύο Αεροποριών και άλλες δυσκολίες	28
2.2. Προς μία ενιαία Πολεμική Αεροπορία	30
2.2.1. Οι πρώτες προσπάθειες	30
2.2.2. Ο Αλέξανδρος Ζάννας αναλαμβάνει εκ νέου δράση	32
2.3. Ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας	34
2.4. Ίδρυση της Πολεμικής Αεροπορίας	37
2.4.1. Ίδρυτικός νόμος της Πολεμικής Αεροπορίας	37
2.4.2. Προσπάθειες ενίσχυσης των αεροπορικών δυνάμεων	39

Γ΄ Κεφάλαιο

Η εκπαίδευση των Ελλήνων αεροπόρων	42
3.1. Ίδρυση της Σχολής Αεροπορίας	42
3.1.1. Καταλυτικοί παράγοντες δημιουργίας της Σχολής Αεροπορίας	42
3.1.2. Πλωτάρχης Παναγιώτης Βήλος, ο πρώτος Διοικητής της Σχολής	44
3.1.3. Εκστρατεία προβολής της Πολεμικής Αεροπορίας	45
3.2. Πρώτες εισαγωγικές εξετάσεις στη Σχολή	46
3.3. Το εκπαιδευτικό σύστημα της Σχολής Αεροπορίας	48

3.3.1. Το πρόγραμμα θεωρητικής και πτητικής εκπαίδευσης	48
3.3.2. Η πρώτη πτήση «solo»	51
3.4. Η σύσταση της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας	52

Δ' Κεφάλαιο

Αναδιοργάνωση της Πολεμικής Αεροπορίας	55
4.1. Εξελίξεις στις αρχές της νέας δεκαετίας	55
4.1.1. Περίοδος πολιτικών ανακατατάξεων	55
4.1.2. Οι εξελίξεις στην Πολεμική Αεροπορία	56
4.1.3. Το κίνημα Πλαστήρα της 6 ^{ης} Μαρτίου 1933	57
4.2. Ίδρυση του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας	59
4.3. Αεροπορική δραστηριότητα	60
4.4. Η εμπλοκή της Αεροπορίας στο κίνημα του 1935	63
4.4.1. Το κίνημα της 1 ^{ης} Μαρτίου 1935	63
4.4.2. Η δράση της Αεροπορίας στην καταστολή του κινήματος	65
4.4.3. Οι συνέπειες του κινήματος στην Πολεμική Αεροπορία	68
4.5. Προετοιμασία πολέμου	69
4.5.1. Διοικητική ανασυγκρότηση	69
4.5.2. Προσπάθειες απόκτησης νέων αεροσκαφών	70
4.5.3. Πρωτοβουλίες στον οικονομικό τομέα	72
4.5.4. Παραμονές πολέμου	75
Επίλογος	79
Πηγές και Βιβλιογραφία	83
Περίληψη	87

Πρόλογος

Η πρώιμη εμφάνιση του αεροπλάνου στους ελληνικούς αιθέρους κατά τις αρχές του 20ου αιώνα, κυρίως με τη μορφή ιδιωτικής πρωτοβουλίας, δημιούργησε τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη χρήση του ως πολεμική μηχανή στις επερχόμενες ένοπλες συρράξεις. Τολμηρά πνεύματα, όπως αυτά του υπολοχαγού Δημητρίου Καμπέρου αλλά και του υποπλοιάρχου Αριστείδη Μωραϊτίνη, εκμεταλλεύονται το νέο όπλο στους Βαλκανικούς Πολέμους και αγωνίζονται για την ανάπτυξή του κατά τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Τα αποτελέσματα αυτής της προσπάθειας φέρουν καρπούς τόσο κατά τη διάρκεια του μεγάλου πολέμου όσο και στις επιχειρήσεις στο Μικρασιατικό Μέτωπο. Μάλιστα οι Έλληνες αεροπόροι βοήθησαν τα μέγιστα κατά την υποχώρηση μεταφέροντας πολύτιμες πληροφορίες για την κίνηση των εχθρικών στρατευμάτων, όντες από τους τελευταίους μάρτυρες των τουρκικών θηριωδιών.

Η μακρά περίοδος ειρήνης που ακολουθεί δημιουργεί τις συνθήκες για ανασυγκρότηση και εκσυγχρονισμό της Αεροπορίας. Η εκ των προτέρων ύπαρξη δύο κλάδων, αυτού της Αεροπορίας Στρατού και ο αντίστοιχος της Αεροπορίας Ναυτικού, προδιαγράφει την παράλληλη ανάπτυξη του Όπλου. Η γαλλική επιρροή αφενός και η αγγλική αφετέρου δημιουργεί χάσμα στους κόλπους της Αεροπορίας. Το χάσμα αυτό μεγαλώνει και λόγω της διαφορετικής καταγωγή του προσωπικού που στελεχώνει τα δύο Σώματα. Το ήδη ομιχλώδες τοπίο επιδεινώνουν περαιτέρω οι αλλαγές συνθηκών και απαιτήσεων στο σύγχρονο πεδίο της μάχης. Έχοντας κατανοήσει από πολύ νωρίς την ανάγκη για ύπαρξη κοινής αρχής στο αεροπορικό Όπλο, ο Ελευθέριος Βενιζέλος μάχεται για τη σύσταση και οργάνωσή της. Η προσπάθεια αυτή ωστόσο βρίσκει απέναντί της τις αντιδράσεις τόσο των ίδιων των Σωμάτων όσο και εξωγενών παραγόντων.

Παράλληλα η πρωτοβουλία για ανάπτυξη εγχώριας αεροπορικής βιομηχανίας παίρνει σάρκα και οστά με τη σύσταση του Εργοστασίου Αεροσκαφών Φαλήρου (ΕΑΦ), το μετέπειτα Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (ΚΕΑ). Η πρόοδος που συντελείται τα επόμενα χρόνια αποδεικνύεται από επιτεύγματα όπως αυτό του γύρου της Μεσογείου τον Ιούνιο του 1928, όπου ο συνταγματάρχης Αδαμίδης με τον υπολοχαγό Παπαδάκο διανύουν απόσταση 12.000 χιλιομέτρων σε διάστημα 20 ημερών.

Η δυσλειτουργικότητα όμως των δύο κλάδων γρήγορα οδηγεί την Αεροπορία σε αδιέξοδο και ως μόνη λύση προτείνεται τον Δεκέμβριο του 1929 η ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας, με πρώτο Υπουργό τον ίδιο τον Βενιζέλο και άμεσο συνεργάτη του τον έμπειρο αεροπόρο Αλέξανδρο Ζάννα. Η ίδρυση στο Τατόι της Σχολής Αεροπορίας, μετέπειτα Σχολής Ικάρων, λειτουργεί πλέον ως κοιτίδα εκπαίδευσης των νέων αεροπόρων. Παράλληλα η αναδιοργάνωση του αεροπορικού Όπλου με συνένωση παλαιότερων σχηματισμών προσθέτει νέα δυναμική στην αυτόνομη πλέον Πολεμική Αεροπορία. Στο ίδιο κλίμα η ίδρυση του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας το 1934 και η παραλαβή νέων αεροσκαφών προετοιμάζει τη χώρα για τη θύελλα που θα επέλθει τα επόμενα χρόνια στην ευρωπαϊκή ήπειρο.

Το ξέσπασμα του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου εμποδίζει την εκτέλεση παραγγελιών, που ήδη είχαν δρομολογηθεί, σε αεροπορικό υλικό. Ωστόσο στο ίδιο διάστημα αναδιοργανώνεται το δίκτυο αεροδρομίων, ενώ στα ήδη υπάρχοντα προστίθενται και άλλα βοηθητικά αεροδρόμια, από τα οποία θα είχαν τη δυνατότητα να επιχειρήσουν οι Έλληνες αεροπόροι σε επικείμενο πόλεμο στα βόρεια σύνορα της χώρας. Η λειτουργία του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπορίας εντείνεται, ενισχύοντας τον στόλο των αεροσκαφών, ενώ το ίδιο εντατική είναι και η παραγωγή εγχώριων πυρομαχικών. Με αυτές τις πρωτοβουλίες και παρ' όλες τις αντιξοότητες η Αεροπορία είναι έτοιμη παραμονές της ιταλικής εισβολής, τηρουμένων των αναλογιών.

Η εν λόγω χρονική περίοδος, αν και δεν καταγράφεται ενεργώς πολεμική δράση, χαρακτηρίζεται από την προσπάθεια για αναδιάρθρωση και εξοπλισμό με σύγχρονα μέσα του αεροπορικού Όπλου. Δεν λείπουν βέβαια και οι σκοτεινές σελίδες, όπου η Αεροπορία όπως και όλο το στράτευμα παρασύρεται από τις πολιτικές εξελίξεις και δεν επιτυγχάνει στο μέγιστο τους σκοπούς της. Στρεβλώσεις του παρελθόντος, εμπόδια στον οικονομικό τομέα και κυρίως η έλευση του πολέμου λειτουργούν κατασταλτικά στη δημιουργούμενη δυναμική.

Από καρδίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή Θανάση Χρήστου, ο οποίος υπήρξε άοκνος συμπαραστάτης στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας, για την ουσιαστική καθοδήγηση και την εμπιστοσύνη που έδειξε στο πρόσωπό μου όλα αυτά τα χρόνια της συνεργασίας μας και κυρίως για το επίπεδο της ανθρώπινης σχέσης που αναπτύξαμε. Επίσης, θα αποτελούσε αγνωμοσύνη, αν δεν ευχαριστούσα

τη Μαρία-Χριστίνα, τον Ιωάννη, την Ελένη και την Άννα-Ειρήνη για τον χρόνο που τους στέρησα, με την ελπίδα ότι θα τους τον ανταποδώσω σύντομα.

Εισαγωγή

Η τραγική κατάληξη της Μικρασιατικής Εκστρατείας είχε ως αποτέλεσμα την πρόκληση τεκτονικών αλλαγών στο πολιτικό σκηνικό της Ελλάδας. Ως άμεσο επακόλουθο επέρχεται η αλλαγή του καθεστώτος, ενώ παράλληλα οι μοχλεύσεις σε διπλωματικό επίπεδο για το ζήτημα της Ανατολικής Θράκης δεν έχουν σταματήσει. Οι ένοπλες δυνάμεις συνεχίζουν να εμφανίζουν έντονη δράση, εμπλεκόμενες ενεργά τόσο κατά την αποχώρηση από το μέτωπο όσο και στις ζυμώσεις, που λαμβάνουν χώρα σε πολιτικό επίπεδο στην Αθήνα.

Οι αεροπορικές Μοίρες, που είχαν δράσει κατά τη διάρκεια του πολέμου, αναδιπλώνονται αρχικά προς τη βόρεια Ελλάδα, αναμένοντας διαταγές για επιχειρήσεις στην περιοχή της Κωνσταντινούπολης. Τελικά τον Νοέμβριο του 1922 παραδίδεται η Ανατολική Θράκη στους Τούρκους και ξεκινά μία νέα σύγκρουση, αυτή τη φορά στα διπλωματικά σαλόνια της Λωζάννης της Ελβετίας. Η υπογραφή της ομώνυμης συνθήκης επιτυγχάνεται στις 24 Ιουλίου 1923 μετά από μία μακρόχρονη διαδικασία, κατά την οποία ο Ελευθέριος Βενιζέλος έχει εξαντλήσει τη διπλωματική του δεινότητα.

Σε αυτή τη συνάφεια η ανάγκη για ανασυγκρότηση των ενόπλων δυνάμεων ήταν πιο αναγκαία από ποτέ. Για αυτό τον λόγο αναλαμβάνονται μία σειρά από πρωτοβουλίες για την αναδιοργάνωση και της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Μία από αυτές ήταν η σύστασή του οργανισμού «Αεροπορική Άμυνα», που είχε ως κύριο σκοπό την οικονομική ενίσχυση του όλου εγχειρήματος. Αντίστοιχες πρωτοβουλίες αναλαμβάνονται στον τομέα της διοικητικής ανασυγκρότησης αλλά και για την εκπαιδευτική αναβάθμιση του προσωπικού. Ως πρώτη απόδειξη της βελτίωσης των δεδομένων στην Αεροπορία έρχεται ο άθλος του γύρου της Μεσογείου. Δύο παράτολμοι αεροπόροι διανύουν 12.000 χιλιόμετρα πετώντας πάνω από μεσογειακές χώρες και στο πρόσωπό τους αναγνωρίζεται το υψηλό επίπεδο της Ελληνικής Αεροπορίας.

Αντίστοιχες κινήσεις συναντώνται και στο άλλο σκέλος του Όπλου, αυτό της Ναυτικής Αεροπορίας. Έχοντας πρωτοπορήσει στους Βαλκανικούς Πολέμους συνεχίζει τη δυναμική παρουσία κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, αλλά και την Μικρασιατική Εκστρατεία. Η προσπάθεια ανασύστασης, με την αποστολή στελεχών σε εκπαιδευτικά κέντρα του εξωτερικού, θα προσδώσει νέα δυναμική σε

επιχειρησιακό αλλά και επιτελικό επίπεδο και θα δημιουργήσει τις βάσεις για τη μελλοντική Αεροπορία.

Η αναβάθμιση όμως δεν περιορίζεται μόνο στους θεσμούς και την εκπαίδευση. Η δημιουργία του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη αεροπορικής βιομηχανίας. Με τη συμβολή εταιρειών του εξωτερικού σε μικρό χρονικό διάστημα το εργοστάσιο θα παρουσιάσει σπουδαίο έργο, με την κατασκευή εγχώριων αεροσκαφών αλλά και την παραγωγή ανταλλακτικών και πυρομαχικών. Σπουδαία επιτεύγματα θα καταγραφούν και σε αυτόν τον τομέα, βοηθώντας την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας και την προμήθεια της Αεροπορίας με πολύτιμο στρατιωτικό υλικό.

Η ύπαρξη όμως δύο Αεροποριών, αυτή της Στρατιωτικής και αυτή του Ναυτικού, δημιούργησε προβλήματα τα οποία δεν μπορούσε πλέον να αντιμετωπίσει το ελληνικό κράτος. Ήδη από τις επιχειρήσεις στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και στο Μικρασιατικό Μέτωπο εμφανίστηκαν οι πρώτοι τριγμοί μεταξύ των δύο Σωμάτων. Για αυτόν τον λόγο υπήρξαν πρωτοβουλίες, όπως αυτές του Αλέξανδρου Ζάννα, ο οποίος ήδη από το 1917 παρουσίαζε σχέδιο ενοποίησης των δύο κλάδων. Η έντονη πολεμική που δέχεται όμως από τον διεθνή παράγοντα, αλλά και από τα δύο Επιτελεία, οδηγούν στην εγκατάλειψη του σχεδίου. Αντίστοιχες πρωτοβουλίες αναλαμβάνονται και κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας, οι οποίες για παρόμοιους λόγους έχουν την ίδια κατάληξη.

Ο υπέρμαχος της ενοποίησης Αλέξανδρος Ζάννας δεν εγκαταλείπει τις προσπάθειές του και παρουσιάζοντας ολοκληρωμένη πρόταση συναντά στο πρόσωπο του Ελευθερίου Βενιζέλου τον υποστηρικτή της ιδέας του. Έτσι προτείνοντας τον ίδιο τον Πρωθυπουργό ως προϊσταμένη αρχή προχωρά στη σύσταση του Υπουργείου Αεροπορίας. Η πράξη αυτή σηματοδοτεί την αρχή μιας πλούσιας νομοπαραγωγικής διαδικασίας, η οποία θα καθορίσει τα επόμενα χρόνια τη λειτουργία της Πολεμικής Αεροπορίας. Ωστόσο, η διαδικασία αυτή στο ξεκίνημα της βρίθει προβλημάτων. Οι αντιδράσεις δεν παύουν να υπάρχουν και πολλές φορές αυτές διατυπώνονται μέσα από νέα νομοθετήματα, που αναιρούν τις όποιες καινοτομίες.

Ως αποτέλεσμα όλων αυτών των ζυμώσεων έρχεται ο ιδρυτικός νόμος της Πολεμικής Αεροπορίας. Αυτός ορίζει ρητά την οργάνωση του ενιαίου Όπλου, την εκπαίδευση των στελεχών του, αλλά και τους βαθμούς που θα φέρουν κατ'

αντιστοιχία με τα άλλα δύο Σώματα. Προσπάθειες καταβάλλονται και για την ενίσχυση της υλικοτεχνικής υποδομής. Για αυτόν το σκοπό εκπονούνται μελέτες για την ενίσχυση σε αεροπορικό υλικό, τόσο αεροσκαφών όσο και λοιπού εξοπλισμού, αλλά και για τη βελτίωση των αεροδρομίων και των ευκολιών τους.

Όπως όμως σε όλα τα οργανωμένα σύνολα έτσι και στην αποστολή της Αεροπορίας ακρογωνιαίο λίθο αποτελεί η εκπαίδευση. Για την αναβάθμιση της εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης του προσωπικού εφαρμόστηκε μία σειρά μεταρρυθμίσεων, στην οποία πρωταρχικό ρόλο έπαιξε η ίδρυση της Σχολής Αεροπορίας. Στη Σχολή προβλέπονταν η λειτουργία δύο τμημάτων, των υποψηφίων αξιωματικών και των υποψηφίων υπαξιωματικών. Επιπλέον η λειτουργία σχολών και κέντρων εκπαίδευσης στόχευε στη βελτίωση του θεωρητικού και πρακτικού επιπέδου των στελεχών.

Ως πρώτος διοικητής της Σχολής επιλέγεται ο διοικητής της Αεροπορικής Ναυτικής Βάσης Φαλήρου Παναγιώτης Βήλος. Ο ίδιος εγείρει αρχικώς αντιρρήσεις, ως προς την ανάληψη των νέων του καθηκόντων, που ωστόσο γρήγορα κάμπτονται και μεταβαίνει στο Τατόι, όπου επιλέγει τον χώρο εγκατάστασης της Σχολής και αρχίζει την κατάρτιση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Επόμενη πρόκληση είναι αυτή της προβολής του έργου της Πολεμικής Αεροπορίας, με σκοπό την προσέλκυση υποψηφίων σπουδαστών για συμμετοχή στις εισαγωγικές εξετάσεις. Η καλύτερη επιλογή δεν είναι άλλη από τη διοργάνωση αεροπορικών επιδείξεων, εκδηλώσεις οι οποίες χαίρουν αναγνώρισης και μεγάλης επισκεψιμότητας από την αθηναϊκή κοινωνία. Μάλιστα ιδιαίτερη επισημότητα σε αυτές δίνει η παρουσία της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας της χώρας, υποστηρίζοντας με αυτό τον τρόπο την προσπάθεια ανάδειξης της αεροπορικής ιδέας.

Οι κινήσεις αυτές, παρ' όλη την αθρόα συμμετοχή πολιτών, δεν φέρουν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Το ριψοκίνδυνο της αεροπορικής φύσης υπερτερούσε πολλές φορές του θέλγητρου που προσέφερε το νέο Όπλο και αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μικρή προσέλευση υποψηφίων στις πρώτες εισαγωγικές εξετάσεις για τη Σχολή. Το γεγονός αυτό, συναρτήσσει των απαραίτητων προσόντων για τη συμμετοχή στον διαγωνισμό και των υψηλών προδιαγραφών των θεωρητικών εξετάσεων και της σωματικής δοκιμασίας, οδήγησε στη συγκρότηση της Πρώτης Σειράς Ιπταμένων με μόλις 11 δόκιμους αεροπόρους.

Αντίστοιχα υψηλών προδιαγραφών ήταν και το πρόγραμμα θεωρητικής και πτητικής εκπαίδευσης εντός της Σχολής. Μετά από μία σειρά ακαδημαϊκών μαθημάτων και εκτέλεση πτήσεων συγκυβέρνησης ακολουθεί η κορυφαία στιγμή της πρώτης πτήσης «solo» των δόκιμων αεροπόρων. Μία πτήση η οποία έχει ιδιαίζουσα σημασία τη δεδομένη χρονική στιγμή, καθώς θα αποτελούσε το επιστέγασμα της όλης προσπάθειας οργάνωσης της ενιαίας Αεροπορίας.

Ένας από τους παράγοντες που επηρέαζαν τη συγκεκριμένη και όχι μόνο πτήση ήταν οι επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες. Η πρόγνωση τους αποτελούσε σημαντικό κρίκο στην αεροπορική δραστηριότητα και με την περαιτέρω ανάπτυξη της Πολεμικής αλλά και Πολιτικής Αεροπορίας η ανάγκη αυτή γινόταν όλο και πιο επιτακτική. Για αυτόν τον σκοπό συστήνεται το επίσημο όργανο προγνώσεως, η Μετεωρολογική Υπηρεσία, η οποία επωμίζεται με το έργο της υποστήριξης των πτήσεων αλλά και κάθε έκφρασης του δημόσιου βίου, η οποία επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες. Στα πλαίσια αυτά συγκροτείται δίκτυο μετεωρολογικών σταθμών και καταρτίζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης του προσωπικού που θα στελεχώνει την υπηρεσία, υποστηριζόμενο από κατάλληλο προσωπικό πανεπιστημιακού επιπέδου.

Η δεκαετία του '30 χαρακτηρίζεται και αυτή από έντονη πολιτική αστάθεια, ως αποτέλεσμα των εσωτερικών αλλά και διεθνών συγκυριών, όπως η οικονομική κρίση του 1929. Σε μία προσπάθεια κατευνασμού των αντιδράσεων της αντιπολίτευσης, αλλά και ως μέτρο στήριξης της δοκιμαζόμενης οικονομίας, η κυβέρνηση Βενιζέλου προχώρα σε πολιτικές αλλαγές. Ωστόσο οι αλλαγές αυτές δεν φέρουν το αναμενόμενο αποτέλεσμα και ως αντίδραση σε αυτό ο Νικόλαος Πλαστήρας αναλαμβάνει επικεφαλής κινήματος εναντίον της νεοεκλεγείσας αντιβενιζελικής κυβέρνησης στις 6 Μαρτίου 1933. Το κίνημα όμως αποτυγχάνει προκαλώντας εκ νέου ανωμαλία στην πολιτική ζωή της χώρας, αλλά και στους στρατιωτικούς κύκλους.

Το ίδιο διάστημα στην Πολεμική Αεροπορία λαμβάνουν χώρα σειρά αποτάξεων αλλά και ανακλήσεων κάθε φορά που αλλάζει η κυβέρνηση, κινήσεις που εδράζονται στην κάλυψη μικροπολιτικών αναγκών. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να παραγκωνιστεί το υπηρεσιακό καθήκον και να προταθεί το κομματικό συμφέρον. Το 1932 νέες απαιτήσεις εγείρονται για τη διάλυση της ενιαίας Αεροπορίας, οι οποίες ωστόσο δεν γίνονται αποδεκτές από την κυβέρνηση Τσαλδάρη. Η τεταμένη αυτή κατάσταση οδήγησε σε αποτάξεις αεροπόρων, δημιουργώντας τέτοιο έλλειμμα

προσωπικού ώστε θεσμοθετείται η ενίσχυση της Αεροπορίας από τα άλλα δύο Σώματα.

Ως λύση στο τέλμα αυτό έρχεται η ίδρυση του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας στις 20 Αυγούστου 1934. Επιπλέον γεγονότα με επίκεντρο την αεροπορική ιδέα, όπως η πρώτη Διεθνής Αεροπορική Έκθεση Αθηνών, αλλά και η παρουσία ελληνικών αεροσκαφών σε βαλκανικές πόλεις κατά τη διάρκεια αεροπορικού ταξιδιού, στα πλαίσια της εκπαίδευσης του Κέντρου Ναυτιλίας, προβάλλουν την Αεροπορία διεθνώς. Αντίστοιχες πρωτοβουλίες λαμβάνονται και σε τοπικό επίπεδο, όπως αυτή της δημιουργίας αεροδρομίου στην κοινότητα Αράχωβας.

Νέα εμπλοκή όμως της Αεροπορίας στις έντονες πολιτικές διεργασίες του τόπου θα την οδηγήσουν σε επικίνδυνους κλυδωνισμούς. Η ενεργός συμμετοχή στην καταστολή του κινήματος του 1935 θα επιφέρει ένοπλη σύρραξη και αυτή τη φορά θα είναι εμφύλιου χαρακτήρα. Πέραν όμως των τραγικών συνεπειών, μέσω αυτής της πικρής εμπειρίας θα αναδειχθούν σημαντικά προβλήματα που ταλάνιζαν το Σώμα εδώ και δεκαετίες.

Την ίδια περίοδο οι ευρωπαϊκές δυνάμεις προχωρούν στην κατάρτιση εξοπλιστικών προγραμμάτων, προετοιμαζόμενες για τον επικείμενο πόλεμο. Σε παρόμοιες κινήσεις προβαίνει και η Ελληνική Αεροπορία με τη διοικητική ανασυγκρότηση του Όπλου αλλά και με προσπάθειες ανανέωσης του αεροπορικού στόλου. Παράλληλα πρωτοβουλίες αναλαμβάνονται και για την ενίσχυση σε οικονομικό επίπεδο, όπως αυτή της συγκρότησης επιτροπής με κύριο έργο τη διεξαγωγή εράνου υπέρ της Αεροπορίας.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η προσέγγιση και μελέτη του χωροχρόνου αυτής της πορείας κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, η οποία αν και θυελλώδης, είχε ως αποτέλεσμα την αναβάθμιση της Πολεμικής Αεροπορίας και την προετοιμασία της για την είσοδο στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Μία πορεία κατά την οποία η διοικητική ανασυγκρότηση, η ανάπτυξη σύγχρονων εκπαιδευτικών προγραμμάτων και η ενίσχυση με νέο αεροπορικό υλικό, αν και υστερούσαν κατά πολύ από τα επιθυμητά επίπεδα, θα συμβάλλουν αποφασιστικά στο να γράψουν οι Έλληνες αεροπόροι τη δική τους φωτεινή σελίδα στην εποποιία του 1940.

Α΄ Κεφάλαιο

Η Αεροπορία ανασυντάσσεται

1.1. Η πολιτική κατάσταση μετά την καταστροφή

1.1.1. Οι πολιτικοστρατιωτικές ζυμώσεις

Η είδηση της κατάρρευσης του Μικρασιατικού Μετώπου έφερε ως αποτέλεσμα τη γενικευμένη αντίδραση εναντίον της κυβέρνησης Πρωτοπαπαδάκη. Τόσο οι Λαϊκοί Πολιτικοί Σύλλογοι όσο και η βενιζελική παράταξη δραστηριοποιούνταν προς ανατροπή της κυβέρνησης και προώθηση πρωτοβουλιών αντίστοιχων των πεποιθήσεών τους. Σε αυτή την κινητοποίηση δεν έμεινε αμέτοχος και ο αθηναϊκός τύπος, ο οποίος σε καθημερινή βάση προέβαλε ως μόνη λύση την παραίτηση. Αντιθέτως ο Γούναρης, ως ο κύριος εκφραστής του κυβερνητικού σχήματος, αντιδρά στη διαμορφούμενη κατάσταση με σειρά μέτρων, όπως αυτό της λογοκρισίας και της απαγόρευσης δημοσιών συγκεντρώσεων. Στο ίδιο μήκος κύματος και ο Κωνσταντίνος απευθύνει διάγγελμα στοχεύοντας στη διατήρηση της τάξης και της ομοψυχίας.

Η κατάσταση ωστόσο οδηγείται εκτός ελέγχου με αποτέλεσμα στις 28 Αυγούστου / 10 Σεπτεμβρίου 1922 να ορκιστεί νέα κυβέρνηση με πρωθυπουργό τον Νικόλαο Τριανταφυλλάκο. Το νέο σχήμα είχε ως άμεση προτεραιότητα τη διαχείριση άμεσων ζητημάτων, όπως τη στάση του στρατού μετά την επιστροφή από τη Μικρά Ασία, την περίθαλψη του προσφυγικού πληθυσμού αλλά και τη διατροφή των πολιτών στο σύνολό τους.

Εντωμεταξύ και ενώ έχει χαθεί η Μικρά Ασία μετά από τη μακράιωνη παρουσία του ελληνικού στοιχείου, το ζήτημα της Ανατολικής Θράκης δεν έχει επιλυθεί. Η Άγκυρα εγείροντας διεκδικήσεις, μεταξύ άλλων και ως προς την ουδέτερη ζώνη των Στενών, απειλεί τη βρετανική αυτοκρατορία με ένοπλη σύρραξη σε περίπτωση που δεν της παραχωρούνταν η Ανατολική Θράκη. Ο Τσώρτσιλ αντιδρά δυναμικά σε αυτές τις απειλές όμως η Γαλλία και η Ιταλία διαφωνούν εντόνως, πείθοντας τελικά και την Αγγλία για την παραχώρηση των εν λόγω εδαφών. Η

ελληνική κυβέρνηση, ακολουθώντας τις αποφάσεις των συμμάχων, χωρίς να εκφέρει ουσιαστικά άποψη, αποδέχεται την παράδοση¹.

Ωστόσο αντίθετοι με αυτή τη στάση βρίσκονται πολιτικοί αλλά και στρατιωτικοί κύκλοι στην Ελλάδα. Σε αυτήν τη συνάφεια οι αξιωματικοί της Ελληνικής Αεροπορίας, μετά την προσφορά τους κατά την υποχώρηση των ελληνικών δυνάμεων από τα πεδία των μαχών μεταφέροντας πολύτιμες πληροφορίες για την κίνηση των εχθρικών στρατευμάτων και υποστηρίζοντας τις τελευταίες επιχειρήσεις, διατάσσονται να μετασταθμεύσουν στην περιοχή της Θράκης.

Έτσι η Γ΄ Μοίρα, έχοντας μεταφερθεί στις 27 Αυγούστου από την Προύσα στον Πάνορμο, σε εκτέλεση διαταγής μετασταθμεύει στην Αλεξανδρούπολη στις 3 Σεπτεμβρίου. Την ίδια πορεία ακολουθεί και η Δ΄ Μοίρα, η οποία μετά τη διάσπαση του μετώπου στο Αφιόν Καραχισάρ μεταστάθμευσε στο Εσκή Σεχίρ και εν συνεχεία στην Προύσα ακολουθώντας τη Γ΄ Μοίρα.

Αντίστοιχα το σύνολο της Στρατιωτικής Αεροπορίας μαζί με την Α΄ Μοίρα από την Αδριανούπολη μεταφέρεται στην Αλεξανδρούπολη, όπου και ανασυγκροτείται υπό τον ταγματάρχη Χατζηζαφειρίου. Κύριο έργο της θα ήταν η κατάληψη της Κωνσταντινούπολης. Για το σκοπό αυτό καταρτίστηκαν σχέδια από τη Στρατιά του Έβρου, σύμφωνα με τα οποία η Αεροπορία θα υποστήριζε τις επιχειρήσεις του Στρατού από το αεροδρόμιο του Αγίου Στεφάνου. Ο σχεδιασμός αυτός όμως δεν θα υλοποιηθεί ποτέ και τα αεροσκάφη επιστρέφουν στη μητροπολιτική Ελλάδα, μετά τον πολυετή αγώνα για την απελευθέρωση της Μικράς Ασίας².

Πέραν όμως από τις οποίες κινήσεις σε στρατιωτικό επίπεδο Έλληνες αξιωματικοί αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες και σε πολιτικό. Στις 13 / 26 Σεπτεμβρίου στρατιωτικό αεροπλάνο ρίχνει στην πρωτεύουσα προκηρύξεις, τις οποίες υπογράφει ο Συνταγματάρχης Γονατάς. Με αυτές οι Έλληνες αξιωματικοί του Στρατού και του Ναυτικού αντιδρούν στο καθεστώς του Κωνσταντίνου, κηρύσσοντας επανάσταση από τη Χίο και τη Μυτιλήνη, όπου έχουν συγκεντρωθεί κατά την αποχώρηση από το μέτωπο. Στις προκηρύξεις αυτές υπήρχαν τέσσερα αιτήματα: α) η παραίτησή του Κωνσταντίνου, β) η άμεση διάλυση της εθνοσυνέλευσης, γ) ο σχηματισμός

¹ Ι. Γιαννόπουλος, «Η επανάσταση του 1922, η Δίκη των Εξ και η Συνθήκη της Λωζάννης», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 248-250.

² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1998, τ. 2, σ. 246.

κυβέρνησης, η οποία θα πρέσβευε τις αρχές της Αντάντ και δ) η άμεση ενίσχυση του θρακικού μετώπου.

Με σύνθημα «ΕΛΛΑΣ - ΣΩΤΗΡΙΑ» οι επαναστάτες οργανώνουν τις δυνάμεις τους με το όνομα «Αποβατικών Σώμα καταλήψεως Αθηνών». Στο επίκεντρο αυτών των κινήσεων βρίσκεται ο φιλοβενιζελικός συνταγματάρχης Νικόλαος Πλαστήρας, ο οποίος έχει διακριθεί κατά τη Μικρασιατική Εκστρατεία και κυρίως κατά την αποχώρηση, όπου μαζί με τον συνταγματάρχη Γονατά βοηθούν τα μέγιστα με τα τμήματά τους τις ελληνικές δυνάμεις. Παράλληλα στην Αθήνα ο απόστρατος υποστράτηγος Θεόδωρος Πάγκαλος προβαίνει σε εκτεταμένες συλλήψεις, αρχής γενομένης από τους μετανοεμβριανούς κυβερνήτες. Οι συλληφθέντες αυτοί θα παραπεμφθούν στη συνέχεια σε δίκη, τη γνωστή και ως «Δίκη των Εξ», γεγονός που θα αποτελέσει και τον επίλογο της Μικρασιατικής Καταστροφής.

Με την άφιξη των επαναστατικών δυνάμεων στο Λαύριο συγκροτείται δωδεκαμελής επιτροπή. Ο Κωνσταντίνος προσπαθώντας να αντιμετωπίσει το κίνημα κηρύσσει αρχικά στρατιωτικό νόμο. Καθώς όμως διαφαίνονταν η αποτυχία του εγχειρήματος, στις 14 / 27 Σεπτεμβρίου προβαίνει στην παραίτηση από τον θρόνο. Το κίνημα πλέον είχε επικρατήσει. Το αναμενόμενο αποτέλεσμα της αντίδρασης των στρατιωτικών αρχών στην τραγική κατάληξη του πολέμου γίνεται δεκτό με ανάμεικτα συναισθήματα από τους πολίτες των Αθηνών, οι οποίοι παρακολουθούν τις εξελίξεις συγκλονισμένοι υπό το βάρος της καταστροφής.

Κύρια αρχή του κινήματος υπήρξε η αντίδραση στην απομάκρυνση της Ελλάδας από τη συμμαχία, κυρίως μετά την επιστροφή του Κωνσταντίνου στον θρόνο. Μία προσέγγιση η οποία έχει τις ρίζες της τόσο στον Εθνικό Διχασμό όσο και στην προσκόλληση των παρατάξεων στη μία ή την άλλη των μεγάλων δυνάμεων από δημιουργίας του ελληνικού κράτους. Γρήγορα όμως γίνεται κατανοητό από τους κινήματιες ότι το τρίτο και το τέταρτο αίτημα της επαναστατικής διακήρυξης δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθούν αμφότερα.

Οι Πλαστήρας και Γονατάς σε κοινή συνάντηση με τους πρεσβευτές της Αγγλίας και της Γαλλίας πληροφορούνται την οριστική απόφαση των Δυνάμεων να παραχωρηθεί η Ανατολική Θράκη στην Τουρκία. Ακόμη και ο ίδιος ο Βενιζέλος θεωρεί πως η απώλεια των εν λόγω εδαφών αποτελεί ανεπανόρθωτη καταστροφή,

αλλά δηλώνει ότι ο ίδιος δεν θα αντιπροσωπεύσει τη χώρα σε περίπτωση που η κυβέρνηση αποφασίσει την προώθηση της Θράκης. Τελικά μετά από αλληπάλληλες αλλαγές αποφάσεων και οδηγιών μεταξύ των εμπλεκομένων ως προς τον χρόνο και τον τρόπο αποχωρήσεις των ελληνικών δυνάμεων από την περιοχή, στις 12 / 25 Νοεμβρίου 1922 οι Έλληνες παραδίδουν τη διοίκηση της Ανατολικής Θράκης³.

1.1.2. Η Συνθήκη της Λωζάννης

Το οριστικό τέλος της Μικρασιατικής Εκστρατείας υπογράφηκε στη Λωζάννη της Ελβετίας στις 24 Ιουλίου 1923 μεταξύ των συμμάχων αφενός και της Τουρκίας αφετέρου. Οι αντιπροσωπείες της Μεγάλης Βρετανίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Ιαπωνίας, Ελλάδας, Ρουμανίας και του Βασιλείου των Σέρβων, Κροατών και Σλοβένων ήρθαν σε συμφωνία μετά από διεργασίες 7,5 μηνών με την αντίστοιχη τουρκική⁴.

Η εν λόγω συνθήκη ορίζει τα σύνορα ανάμεσα στην Τουρκία και την Ελλάδα, μετά την κατάρρευση της οθωμανικής αυτοκρατορίας και έθεσε σε διακανονισμό τα προβλήματα που επέφερε η διεξαγωγή του πολέμου στην ευρύτερη περιοχή. Η διαδικασία χαρακτηρίστηκε από το οξύμωρο γεγονός του ότι η Τουρκία, ηττημένη μέχρι πρότινος, συμπεριφέρεται πλέον ως ο ισχυρός παράγοντας της περιοχής όχι μόνο έναντι της Ελλάδας αλλά και έναντι των μεγάλων δυνάμεων. Η σκληρή διαπραγματευτική τακτική που κράτησε ο αρχηγός της τουρκικής αντιπροσωπείας στρατηγός Ισμέτ πασάς έφερε πολλές φορές την όλη διαδικασία σε αδιέξοδο.

Ωστόσο παράγοντες όπως η αδιαμφισβήτητη ελληνική ιστορική και δημογραφική παρουσία στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, αλλά και οι μετακινήσεις πληθυσμών στη βαλκανική κατά τη διάρκεια του πολέμου έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην έκβαση του τελικού αποτελέσματος. Οι όποιες επικλήσεις γεωγραφικού χαρακτήρα, οι οποίες υποστηρίζονταν κατά κύριο λόγο από την ενισχυμένη πλέον θέση της Τουρκίας και οι προφάσεις για ύπαρξη απειλής, λόγω στρατιωτικής παρουσίας στο Ανατολικό Αιγαίο, κατέπεσαν στο κενό.

³ Ι. Γιαννόπουλος, *ό. π.*, σ. 251-255.

⁴ *Εφημερίς της Κυβερνήσεως (στο εξής βλ. ΕτΚ)*, τχ. Α', αρ. φ. 238, 25.8.1923, «Περί Κυρώσεως της εν Λωζάνη συνολογηθείσης Συνθήκης Περί Ειρήνης».

Η ανάδειξη της Ελλάδας σε ένα από τα πλέον ομοιογενή εθνολογικά κράτη της Ευρώπης είχε βαρύ τίμημα. Η απομάκρυνση του ελληνικού στοιχείου από τις αρχέγονες εστίες της Μικράς Ασίας και η συρρίκνωση του στα στενά όρια της μητροπολιτικής Ελλάδος δημιούργησε σωρεία προβλημάτων πολιτικού, οικονομικού και κυρίως κοινωνικού χαρακτήρα. Ωστόσο μέσα από την ανταλλαγή των πληθυσμών δημιουργήθηκε μία νέα δυναμική στην αναζητούσα νέες προοπτικές ελληνική κοινωνία. Τα κύματα των προσφύγων θα συμβάλλουν τα μέγιστα στην ανάπτυξη της χώρας σε όλους τους τομείς και θα προσδώσουν τη θετική πλευρά της σύναψης της συνθήκης⁵.

Και αυτή καθεαυτή όμως η συμμετοχή της ελληνικής αντιπροσωπείας είχε να αντιμετωπίσει πέραν των συνεπειών του πολέμου και τον καιροσκοπισμό της πλειονότητας των συμμετεχόντων. Τα συμφέροντα της Γαλλίας και της Ιταλίας στην περιοχή, αλλά και οι βλέψεις των βαλκανικών κρατών προσέθεταν επιπλέον φόρτο στην ήδη αλαζονική στάση της Τουρκίας. Ο Ελευθέριος Βενιζέλος, ενεργώντας με τη διπλωματική δεινότητα που τον χαρακτήριζε, δεν έχαιρε της ίδιας αναγνωρισιμότητας και στο εσωτερικό. Η ίδια η κυβέρνηση τον αμφισβητούσε χωρίς να αντιλαμβάνεται το μέγεθος των δυσκολιών της διαπραγματευτικής διαδικασίας.

Σε κάθε περίπτωση η παράταση των συνομιλιών μπορούσε να επιφέρει οδυνηρά αποτελέσματα για τον ελληνισμό. Για αυτόν τον λόγο ο Έλληνας πολιτικός εισηγείται την ενίσχυση του στρατού της Θράκης, ενώ παράλληλα ενημερώνεται για τις δυνατότητες επιχειρήσεων μέχρι την περιοχή της Τσατάλτζας, προσπαθώντας με αυτόν τον τρόπο να ενισχύσει τη διαπραγματευτική του δυνατότητα. Κινούμενος στο ίδιο πλαίσιο έρχεται σε συνεννόηση με τη Γιουγκοσλαβία για το ενδεχόμενο βουλγαρικής εμπλοκής σε επικείμενη ανάληψη επιχειρήσεων στην Ανατολική Θράκη. Συμπαραστάτες σε αυτή την τακτική και οι ηγέτες του κινήματος Νικόλαος Πλαστήρας και Θεόδωρος Πάγκαλος θεωρούν ότι ενδεχόμενη προέλαση θα εξαναγκάσει την Τουρκία στο να τηρήσει μετριοπαθέστερη στάση.

Πράγματι η Στρατιά Έβρου, έχοντας ανασυγκροτηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, ήταν καθόλα έτοιμη να υποστηρίξει το εγχείρημα. Ένα εγχείρημα για το οποίο ο Βενιζέλος γνώριζε ότι θα έβρισκε αντιμέτωπους όχι μόνο τον κύριο όγκο του τουρκικού στρατού αλλά και τις συμμαχικές δυνάμεις που βρίσκονταν στην περιοχή.

⁵ Κ. Σβολόπουλος, «Η Συνθήκη της Λωζάννης – Γενικές Παρατηρήσεις», στο: *Λωζάννη 1923, Διαχρονικές Προσεγγίσεις και Εκτιμήσεις*, Αθήνα 2017, σ. 28-35.

Ωστόσο προχωρά σε διπλωματικό ελιγμό μαζί με τον παλιό του συνεργάτη και νυν Υπουργό Εξωτερικών Απόστολο Αλεξανδρή, ο οποίος είχε μεταβεί και αυτός στη Λωζάννη ως απεσταλμένος των Αθηνών, επικοινωνώντας με την κυβέρνηση και εισηγούμενος την καταγγελία της ανακωχής και την έναρξη επιχειρήσεων στη Θράκη.

Το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα η στάση της Τουρκίας αλλάζει ραγδαία συναινώντας στις περισσότερες από τις διαφορές, μία αλλαγή η οποία οδήγησε στην υπογραφή της τελικής συνθήκης. Σημαντικό ρόλο φαίνεται να έπαιξε το δίκτυο κατασκοπείας όλων των εμπλεκομένων, καθώς η Λωζάννη είχε μετατραπεί στο επίκεντρο της εν λόγω δραστηριότητας το πρώτο μισό του 1923. Ο Βενιζέλος, όπως αποδεικνύεται, γνώριζε πολύ καλά ότι η διπλωματία έχει πολλές εκφάνσεις και είχε την ικανότητα να τις εκμεταλλευτεί στο έπακρο⁶.

1.2. Στρατιωτική Αεροπορία

1.2.1. Η σύσταση της «Αεροπορικής Άμυνας»

Η μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή περίοδος δημιούργησε ανάγκες ανασυγκρότησης των ενόπλων δυνάμεων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εντάχθηκαν και οι προσπάθειες αναδιοργάνωσης και εξοπλισμού της Αεροπορίας. Το Όπλο ήταν ήδη διαχωρισμένο σε δύο κλάδους, αυτόν της Στρατιωτικής και αυτόν της Ναυτικής Αεροπορίας. Και ενώ οι οικονομικές δυσκολίες μετά τους βαλκανικούς πολέμους ανάσχεσαν την αρχική δυναμική, που δημιουργήθηκε από τις επιτυχημένες αποστολές στη Μακεδονία και την Ήπειρο, οι Έλληνες αεροπόροι διέπρεψαν στους αιθέρες και κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η γρήγορη προσαρμογή στις συνθήκες πολέμου στα αεροδρόμια της Θάσου και της Λήμνου και η αποδοχή από τους ιπταμένους των συμμαχικών δυνάμεων τους κατέστησαν γρήγορα αξιόμαχους. Η συμμετοχή τους σε δύσκολες αποστολές, όπως αυτές της υποστήριξης των στρατηγικών βομβαρδισμών της τουρκικής πρωτεύουσας, τους συνέταξαν μεταξύ των κορυφαίων αεροπόρων στο μέτωπο του Αιγαίου. Για

⁶ Γ. Γεωργής, «Το ιστορικό πλαίσιο της Διάσκεψης και το περιεχόμενο της Συνθήκης της Λωζάννης», στο: *Λωζάννη 1923, Διαχρονικές Προσεγγίσεις και Εκτιμήσεις*, Αθήνα 2017, σ. 24-26.

αυτή τους τη δράση μάλιστα προτάθηκαν και παρασημοφορήθηκαν Έλληνες αξιωματικοί από την αγγλική αεροπορική διοίκηση⁷.

Παρούσα στην ιστορική συνέχεια, η Ελληνική Αεροπορία συμμετείχε ενεργά και στη Μικρασιατική Εκστρατεία. Εκεί, αποτελώντας τα μάτια και το μακρύ χέρι των Ελλήνων διοικητών, βοήθησε τα μέγιστα κατά την εκτέλεση των αποστολών. Το ίδιο σημαντική ήταν και η συμβολή της κατά την αποχώρηση, βοηθώντας στην ασφαλή οπισθοχώρηση και σώζοντας μεγάλο μέρος των δυνάμεων με τις έγκαιρες επεμβάσεις τους.

Μετά από αυτήν την ταραχώδη περίοδο η ενίσχυση της Αεροπορίας πήρε πλέον πιο οργανωμένη μορφή. Σταθμός για την οικονομική ανασυγκρότηση υπήρξε η σύσταση της «Αεροπορικής Άμυνας», ενός Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου, που έχει ως σκοπό την ενίσχυση και ανασυγκρότηση της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Σύμφωνα με το σχετικό ΦΕΚ ανατίθεται στην «Αεροπορική Άμυνα» η καθολική διοίκηση και διαχείριση των δημόσιων κτημάτων, τα οποία μέχρι πρότινος υπάγονταν στο Υπουργείο Γεωργίας και κυρίως η απόλυτη κυριότητα των εθνικών κτημάτων για τα οποία αποκτούνται τα πλήρη δικαιώματα διαθέσεως. Το ίδιο ίσχυε και για την κυριότητα των κτημάτων που απαλλοτριώθηκαν υπέρ των Οικοδομικών Συνεταιρισμών του Δημοσίου, καθώς επίσης και των δημοτικών και μοναστηριακών εκτάσεων, εκτός των απαλλοτριωθέντων προς ενίσχυση των προσφύγων.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του εν λόγω οργανισμού αποτελούνταν από 40 άτομα, τα οποία είχαν τριετή θητεία, ενώ η καθολική διεξαγωγή της υπηρεσίας ανατέθηκε σε επταμελή εκτελεστική επιτροπή αποτελούμενη από τον πρόεδρο, τον αντιπρόεδρο, τον γενικό γραμματέα και τέσσερα των μελών του Συμβουλίου. Οι πόροι προς ενίσχυση προέρχονταν κατά κύριο λόγο από το αντίτιμο της περιουσίας, που περιήλθε στον οργανισμό από εράνους, δωρεές, κληροδοτήματα, κληρονομίες, καθώς επίσης και από κάθε άλλο έσοδο το οποίο θα προβλέπονταν με μεταγενέστερο νόμο⁸.

Η πρωτοβουλία αυτή έτυχε μεγάλης αναγνώρισης από την ελληνική κοινωνία, της οποίας η ανταπόκριση ήταν άμεση και συγκεντρώθηκαν σημαντικά ποσά. Το σημαντικότερο όμως ήταν ότι με πρόσθετα νομοθετικά διατάγματα, τα οποία εκδόθηκαν στο εγγύς μέλλον, ενισχύθηκε περαιτέρω η κτηματική περιουσία

⁷ Π. Παλαβούζης, *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, Καβάλα 2016, σ. 199-204.

⁸ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 228, 31.8.1925, «Περί Συστάσεως Αεροπορικής Αμύνης».

του οργανισμού. Επιπλέον προστατεύτηκε η ακίνητη περιουσία του δημοσίου, όπου σε πολλές περιπτώσεις καταπατητές καρπώνονταν τα έσοδα της. Ο πρώτος ετήσιος προϋπολογισμός παρουσίασε έσοδα της τάξης των 310 εκατομμυρίων δραχμών. Από αυτά το ποσό των 100 εκατομμυρίων διατέθηκε υπέρ της Αεροπορίας και η κατανομή ήταν 70% υπέρ της Στρατιωτικής και 30% υπέρ της Ναυτικής Αεροπορίας.⁹ Χαρακτηριστικό μάλιστα είναι και το ενδιαφέρον του ίδιου του Πρωθυπουργού για τον οργανισμό, ο οποίος ζητά αναφορά ως προς την κτηματική περιουσία, το είδος της και τα εισοδήματα που προέρχονται από αυτήν, όπως αποθησαυρίζεται στο σχετικό αρχειακό υλικό¹⁰.

1.2.2. Η εκπαίδευση των αεροπόρων της Στρατιωτικής Αεροπορίας

Παράλληλα πρωτοβουλίες αναλαμβάνονται και για την αναδιοργάνωση της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Έτσι από το 1925 αποτέλεσε ξεχωριστό Όπλο του Στρατού Ξηράς και δημιουργήθηκε η Επιθεώρηση της Στρατιωτικής Αεροπορίας στο Υπουργείο Στρατιωτικών, αντίστοιχη των άλλων Επιθεωρήσεων. Προς ενίσχυση του προσωπικού του νέου Όπλου προβλέπονταν μετάταξη κατωτέρων αξιωματικών άλλων ειδικοτήτων, με σκοπό την εκπαίδευσή τους είτε ως μόνιμοι είτε ως επικουρικοί παρατηρητές. Κατά μέσο όρο ο αριθμός των αξιωματικών αυτών ήταν δέκα με δώδεκα τον χρόνο, ενώ η προέλευσή τους ήταν από τη Σχολή Ευελπίδων. Κατά την εκτέλεση των πτήσεων η θέση τους ήταν αυτή του κυβερνήτη, παρόλο που δεν χειρίζονταν το αεροσκάφος, αφού υπήρχε η αντίληψη ότι ο τίτλος αυτός ανήκε στον παρατηρητή.

Με το ίδιο διάταγμα καλούνταν οπλίτες του Στρατού αλλά και ιδιώτες να καταταγούν στην Αεροπορία με σκοπό την εκπαίδευσή τους και την απόκτηση πτυχίου χειριστή ή αλλιώς οδηγού, βομβαρδιστή - πολυβολητή ή φωτογράφου. Η διάρκεια της εκπαίδευσης ήταν ενός έτους και λάμβανε χώρα στη Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας Σέδες στη Θεσσαλονίκη. Μετά την περάτωση της οι απόφοιτοι έπαιρναν τον βαθμό του λοχία, ενώ είχαν την υποχρέωση παραμονής στο Σώμα για έναν χρόνο,

⁹ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 2, σ. 250-251.

¹⁰ Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος», *Επιστολή του Ελευθερίου Βενιζέλου προς την Αεροπορική Άμυνα με την οποία ζητεί αναφορά για την κτηματική περιουσία του κράτους*, διαθέσιμο στο: <http://www.venizelosarchives.gr/rec.asp?id=20203> , (πρόσβαση στις 23.2.2020).

έχοντας τη δυνατότητα ανακατάταξης ή μονιμοποίησης. Επίσης οι κατέχοντες απολυτήριο γυμνασίου μπορούσαν να ονομαστούν έφεδροι ανθυπολοχαγοί, μετά την επιτυχή συμμετοχή τους σε εξετάσεις.

Ωστόσο το εμπόδιο των οικονομικών δυσκολιών αποτέλεσε, για ακόμη μία φορά, τροχοπέδη στο νέο μεταπολεμικό ξεκίνημα. Η ανεπάρκεια ικανής ποσότητας καυσίμου καθυστερεί μία χρονιά την έναρξη των πτήσεων της σειράς των αεροπόρων που παρουσιάστηκαν τον Απρίλιο του 1926. Αυτό όμως δεν θα σταθεί ικανό να εμποδίσει την παρουσίαση της σειράς του 1927, την ίδια χρονική περίοδο δηλαδή που ξεκινούσε πτήσεις η προηγούμενη σειρά. Το απαιτητικό πρόγραμμα της σχολής είχε ως αποτέλεσμα οι μισοί από τους εισακτέους των δύο πρώτων σειρών να παραιτηθούν.

Η Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας, βασιζόμενη στις αρχές των αντίστοιχων γαλλικών, εκπαίδευε παρατηρητές και οδηγούς, δηλαδή τους χειριστές, έχοντας ως στόχο να καταρτίσει τους νέους αεροπόρους όχι μόνο ως προς τις αρχές της πτήσης αλλά αναπτύσσοντας παράλληλα το θεωρητικό και επαγγελματικό τους υπόβαθρο. Για τον σκοπό αυτόν το πρόγραμμα εκπαίδευσης περιελάμβανε, πέρα από τα αμιγώς αεροπορικά μαθήματα και αντίστοιχα μηχανικής, αλλά και μαθήματα γενικών γνώσεων, τα οποία δίδασκαν οι εκπαιδευόμενοι αξιωματικοί προερχόμενοι από τη Σχολή Ευελπίδων.

Ως προς την πτητική εκπαίδευση αυτή παρέχονταν αρχικά με αεροσκάφη Hanriot HD17, ενώ στο προκεχωρημένο στάδιο οι μαθητές πετούσαν με Breguet 14. Η εκπαίδευση ολοκληρώνονταν με ελιγμούς εμπιστοσύνης, όπως ακροβατικά και περιδινήσεις, με αεροσκάφη Morane-Saulnier. Τα επόμενα χρόνια τα Hanriot αποσύρονται δίνοντας τη θέση τους σε αεροπλάνα τύπου Morane-Saulnier MS.137 και 147, ενώ στο δεύτερο στάδιο, όπου οι μαθητές εξασκούνταν κυρίως σε αεροναυτιλίες, οι νεαροί αεροπόροι πετούσαν με Breguet 19.

Η Σχολή συνέχισε τη λειτουργία της και τα επόμενα έτη, με μικρές παραλλαγές στο πρόγραμμα της ως απόρροια της δημιουργηθείσας διαφοράς μεταξύ παρατηρητών και χειριστών. Με το πέρας της εκπαίδευσης της σειράς του 1931, τον Ιούλιο του 1932, η Σχολή παύει να λειτουργεί ως το κύριο εκπαιδευτικό κέντρο αεροπόρων, δίνοντας τη σκυτάλη στη νέα Σχολή Αεροπορίας στη Δεκέλεια Αττικής.

Συνεχίζει όμως να παρέχει εκπαίδευση με την ονομασία «Κέντρο Πολεμικής Εκπαιδύσεως», ανήκοντας πλέον στο Σώμα της Πολεμικής Αεροπορίας¹¹.

1.3. Ο γύρος της Μεσογείου

Η Ελληνική Αεροπορία, διάγοντας τη μεγαλύτερη από τη δημιουργία της περίοδο χωρίς να εμπλακεί σε πολεμική επιχείρηση, έχει στραφεί κυρίως στην αναδιοργάνωση της και στην εκπαίδευση των νέων αεροπόρων. Στις 8 Ιουνίου 1928 η έναρξη ενός αεροπορικού γεγονότος θα φέρει την Ελλάδα στο επίκεντρο της παγκόσμιας αεροπορικής κοινότητας και όχι μόνο. Ο συνταγματάρχης Χρήστος Αδαμίδης ως παρατηρητής, έχοντας τον υπολοχαγό Ευάγγελο Παπαδάκο ως χειριστή ενός Breguet Bre 19, δίνει την εντολή απογειώσης του αεροσκάφους του από το Τατόι με σκοπό την εκτέλεση του γύρου της Μεσογείου.

Το εγχείρημα θα εκτελούνταν από ειδικά διαμορφωμένο αεροσκάφος, στο οποίο είχαν προστεθεί δεξαμενές καυσίμου ώστε να έχει ικανή αυτονομία για να πετάξει από την Ελλάδα στην Μικρά Ασία, από εκεί στην Αφρική, την κεντρική Ευρώπη και μέσω των Βαλκανίων να επιστρέψει στην Ελλάδα, έχοντας διανύσει 12.000 χιλιόμετρα. Πρώτη στάση των τολμηρών αεροπόρων η Τουρκία, όπου πετώντας πάνω από τα Άδανα προσγειώνονται στο Χαλέπι. Την επόμενη ημέρα απογειώνονται με προορισμό την Αλεξάνδρεια πετώντας πάνω από τη Βηρυτό, τα στενά του Σουέζ και το Δέλτα του Νείλου¹².

Εκεί η ελληνική κοινότητα τους υποδέχεται με πλήθος εκδηλώσεων, αναγνωρίζοντας έτσι την ιστορικότητα του γεγονότος και διαισθανόμενη εθνική υπερηφάνεια. Μάλιστα σε επίσημη τελετή δίνεται στο αεροσκάφος το όνομα «Ελλάς», ενώ στο πλήρωμα παρατίθεται επίσημο γεύμα. Μετά από ανάπαυλα τριών ημερών το «Ελλάς» αναχωρεί για το αεροδρόμιο της Ηλιούπολης στο Κάιρο. Η ελληνική παροικία Καΐρου επιφυλάσσει αντίστοιχη υποδοχή, ενώ το πλήρωμα γίνεται

¹¹ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία, Παραγωγή Ιπταμένου Προσωπικού, 1912 – 1946*, Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων, Αθήνα 2010, σ. 73-78.

¹² Θ. Χρήστου, *Προσεγγίσεις στη Νεότερη Ελληνική Ιστορία Από το Ρήγα Βελεστινλή (1757-1798) έως την εμπλοκή της Ελλάδας στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1940-1941)*, Πολεμικό Μουσείο, Αθήνα 2001, σ. 179-181.

δεκτό από τον βασιλιά της Αιγύπτου Φουάντ, αλλά και από τον διοικητή των αεροπορικών δυνάμεων της RAF στην Αίγυπτο.

Στις 15 Ιουνίου απογειώνονται από το Κάιρο με προορισμό την Τρίπολη. Ωστόσο άσχημες καιρικές συνθήκες τους αναγκάζουν να προσγειωθούν στη Βεγγάζη, όπου και τους υποδέχονται οι αεροπόροι της εκεί ιταλικής Μοίρας. Την επομένη αναχωρούν για την Τρίπολη, όπου και συναντούν Έλληνες σφουγγαράδες. Με ενδιάμεσους σταθμούς το Αλγέρι και την Καζαμπλάνκα στις 21 Ιουνίου απογειώνονται για το Παρίσι.

Το «Ελλάς» προσγειώνεται στο αεροδρόμιο του Bourget και ξεσηκώνει το παρευρισκόμενο πλήθος. Μάλιστα η κάλυψη του γεγονότος από τον γαλλικό τύπο και οι εκδηλώσεις που ακολούθησαν προσέδωσαν ιδιαίτερη αξία στο γεγονός. Εκείνες τις ημέρες θα διεξάγονταν ο αεροπορικός διαγωνισμός «Παρίσι - Βουκουρέστι» χωρίς ενδιάμεση στάση. Κατά την παράθεση του επίσημου γεύματος, εκ μέρους της γαλλικής κυβέρνησης, ο ναύαρχος Φοντέν πρότεινε στο ελληνικό πλήρωμα να λάβει μέρος διεκδικώντας το βαρύτιμο τρόπαιο, αλλά και το αντίστοιχο χρηματικό έπαθλο. Οι άλλες δύο συμμετοχές ήταν δύο Γάλλων λοχαγών και δύο Ρουμάνων.

Οι Παπαδάκος και Αδαμίδης, έχοντας πρώτα λάβει την κατάλληλη έγκριση από το Υπουργείο Στρατιωτικών, απογειώνονται στις 29 Ιουνίου έχοντας ως προορισμό το αεροδρόμιο Banesa στο Βουκουρέστι. Η διάρκεια της δύσκολης πτήσης έφτασε τις 12 ώρες και 20 λεπτά, ενώ άνωθεν των Άλπεων συνάντησαν καταιγίδα. Κατά την προσγείωση τους στο Βουκουρέστι οι Έλληνες ομογενείς, όπως και οι Ρουμάνοι στρατιωτικοί και πολίτες, τους επιφυλάσσουν θερμή υποδοχή. Μάλιστα ενημερώνονται ότι είναι και οι νικητές του αεροπορικού διαγωνισμού, καθώς οι δύο Γάλλοι προσγειώθηκαν στα αεροδρόμια της Βουδαπέστης και του Βελιγραδίου αντίστοιχα, ενώ οι Ρουμάνοι αεροπόροι σκοτώθηκαν όταν το αεροπλάνο τους προσέκρουσε στις Άλπεις.

Την 1^η Ιουλίου απογειώνονται από το Βουκουρέστι και μετά από πτήση δύο ωρών προσγειώνονται στη Θεσσαλονίκη, όπου και τους υποδέχεται ο διοικητής του Σώματος Στρατού. Το απόγευμα της ίδιας ημέρας αναχωρούν για την Αθήνα, ενώ άνωθεν της Κωπαΐδας συναντούν τιμητικό σμήνος αεροσκαφών, που έχει απογειωθεί με σκοπό να τους συνοδέψει στο αεροδρόμιο του Τατοΐου. Εκεί τους υποδέχεται ο Υπουργός Στρατιωτικών Μαζαράκης, αλλά και πλήθος κόσμου. Στους δύο

αεροπόρους απονεμήθηκαν αναμνηστικά μετάλλια και ασημένιο κύπελλο, αναγνωρίζοντας έτσι η πολιτεία με τον πιο επίσημο τρόπο το αεροπορικό τους κατόρθωμα¹³.

1.4. Ναυτική Αεροπορία

Από την πρώτη εμφάνιση του αεροπλάνου ως πολεμική μηχανή κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους, η Ναυτική Αεροπορία έδωσε το παρών, ούσα μάλιστα από τις πρωτοπόρες σε παγκόσμιο επίπεδο. Η πρώτη πτήση στον κόσμο ναυτικής συνεργασίας των Μουτούση - Μωραϊτίνη δημιούργησε τις συνθήκες και ανέδειξε την αναγκαιότητα ανάπτυξης του ναυτικού κλάδου της Αεροπορίας.

Τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου η Ναυτική Αεροπορία βρισκόταν σε καλύτερο επίπεδο από αυτήν του Στρατού και μπόρεσε έτσι πιο εύκολα να ενταχθεί στις συμμαχικές δυνάμεις. Η Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας, η οποία από τον Απρίλιο του 1918 είχε ως έδρα το αεροδρόμιο του Τατοΐου για τη βασική εκπαίδευση και τη βάση του Παλαιού Φαλήρου για την προκεχωρημένη, διακόπτει ουσιαστικά τη δραστηριότητα της λόγω των αυξημένων αναγκών στο Μικρασιατικό Μέτωπο. Κατά την αποχώρηση συμμετέχει στον σχεδιασμό της Στρατιωτικής Αεροπορίας για την υποστήριξη επιχειρήσεων στην Ανατολική Θράκη και ουσιαστικά μετασταθμεύει μαζί της στη μητροπολιτική Ελλάδα.

Η μετά τη Συνθήκη της Λωζάννης εποχή βρίσκει τη Ναυτική Αεροπορία με πεπαλαιωμένο αεροπορικό υλικό και καταπονημένο από τη συμμετοχή τις πολεμικές αποστολές στη Μικρά Ασία. Στην ίδια άσχημη κατάσταση βρίσκονται και οι εγκαταστάσεις της, των οποίων οι δυνατότητες είναι περιορισμένες και δεν μπορούν να καλύψουν τις υπάρχουσες ανάγκες. Ο μικρός αριθμός προσωπικού αποτελούνταν από αποσπασμένους αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού και ιδιώτες, οι οποίοι είχαν εκπαιδευτεί στα αεροπορικά κέντρα του Μούδρου και της Αιγύπτου.

Όπως και στην περίπτωση της Στρατιωτικής Αεροπορίας έτσι και η Ναυτική έθεσε ως κύριο στόχο τη βελτίωση τόσο του έμψυχου όσο και του άψυχου δυναμικού της. Για τον σκοπό αυτό αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού αποστέλλονται σε

¹³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Υπηρεσία Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *Ελληνική Αεροπορία 1908-1944*, Αθήνα 2000, σ. 68-69.

αεροπορικές σχολές στην Αγγλία και τη Γαλλία, αλλά και στις αγγλικές σχολές με έδρα την Αίγυπτο¹⁴.

Η ειδοποιός διαφορά του επιπέδου εκπαίδευσης έγινε εμφανής μετά την αποφοίτηση των πρώτων χειριστών από την Βρετανική Σχολή Εκπαιδευτών. Με τον επαναπατρισμό τους οι πρώτοι αεροπόροι, αρχικά ο Στέφανος Φίλιππας και στη συνέχεια ο Ζήσης Λίνος επωμίστηκαν το έργο της εκπαιδευτικής διαδικασίας τόσο στο Τατόι όσο και στο Φάληρο. Η υιοθέτηση προτύπων συστημάτων, που είχαν ήδη εφαρμοστεί με επιτυχία στην Ευρώπη, αλλά και μικρές τεχνικές παρεμβάσεις επί των αεροσκαφών, όπως το σύστημα ενδοσυνεννόησης μέσω φωναγωγού μεταξύ εμπρόσθιας και οπίσθιας θέσης χειριστού, προσέδωσαν έναν νέο εκσυγχρονιστικό χαρακτήρα.

Τον Οκτώβριο του 1925, λόγω του μεγάλου αριθμού των εκπαιδευομένων υπαξιωματικών χειριστών, η Ναυτική Αεροπορία αποφασίζει την αποστολή ομάδας εξ αυτών στη Θεσσαλονίκη με σκοπό να παρακολουθήσουν τη βασική εκπαίδευση της σειράς της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Εν συνεχεία, με την επιστροφή τους στη Ναυτική Βάση Φαλήρου, συνέχισαν την εκπαίδευσή τους με τα υδροπλάνα του Ναυτικού.

Ταυτόχρονα εθελοντές αξιωματικοί του Ναυτικού επιλέγησαν για να στελεχώσουν το Σώμα και να καλύψουν τις ελλείψεις που υπήρχαν στους αντίστοιχους βαθμούς. Η εν λόγω διαδικασία αντιμετώπισε αρκετές δυσκολίες, καθώς η αεροπορική ιδέα δεν είχε κερδίσει ακόμη τη θέση που της αναλογούσε μεταξύ των στελεχών του στρατεύματος. Παρ' όλα αυτά οι νέοι αεροπόροι που αποδέχθηκαν την πρόκληση απεστάλησαν στην Αγγλία και τη Γαλλία για εκπαίδευση και με την επιστροφή τους αναβάθμισαν το αεροπορικό δυναμικό με την υψηλή τους επαγγελματική αλλά και επιτελική κατάρτιση.

Η αποστολή Ελλήνων αξιωματικών στο εξωτερικό συνεχίστηκε και το 1926, ενώ το 1928 άρχισε στο Τατόι η λειτουργία του Κέντρου Εκπαιδευτών Πτήσεων. Ο πλωτάρχης Φίλιππας και ο υποπλοίαρχος Λίνος ορίστηκαν ως οι πρώτοι εκπαιδευτές, ενώ στην πρώτη εκπαιδευτική σειρά απονεμήθηκαν πτυχία σε τρεις υπαξιωματικούς¹⁵.

¹⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 2, σ. 259-260.

¹⁵ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *ό. π.*, σ. 61-65.

Και ενώ η πρόοδος που είχε συντελεστεί στον τομέα της Ναυτικής Αεροπορίας τα τελευταία χρόνια ήταν εμφανής, όχι μόνο στο επιχειρησιακό αλλά και στο επιτελικό σκέλος του προσωπικού, οι απαιτήσεις της νέας δεκαετίας έφεραν το Όπλο μπροστά σε νέες προκλήσεις. Η πολιτεία κατανοώντας την ανάγκη για περαιτέρω αναβάθμιση με την ψήφιση του νόμου 4226 του 1929 «Περί Ναυτικής Αεροπορίας» αναβαθμίζει το Σώμα καθορίζοντας ότι οι μόνιμοι αεροπόροι θα προέρχονται αποκλειστικά από αποφοίτους αξιωματικούς της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Επιπλέον το Σώμα θα περιελάμβανε όλους τους βαθμούς, από αυτόν του σημαιοφόρου μέχρι και του υποναύαρχου¹⁶.

Τα επόμενα έτη και μετά τη σύσταση του Υπουργείου Αεροπορίας και την ίδρυση της Σχολής Αεροπορίας στο Τατόι, οι σχολές παύουν τη λειτουργία τους. Οι αεροπόροι θα εκπαιδεύονται από έναν ενιαίο φορέα και θα ανήκουν πλέον σε ένα και μόνο Σώμα. Έτσι ένα νέο κεφάλαιο ανοίγει για την ενιαία πια Αεροπορία, ξεπερνώντας τα κακώς κείμενα των προηγούμενων δεκαετιών, που τόσο ταλάνισαν το στράτευμα.

1.5. Η δημιουργία του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων

Παράλληλα προσπάθειες καταβάλλονται για την ανάπτυξη αεροπορικής βιομηχανίας στην Ελλάδα. Οι πρώτες απόπειρες εντοπίζονται στο 1917 όταν το Υπουργείο Ναυτικών αιτείται την ίδρυση εργοστασίου αεροσκαφών. Μετά και την επίσημη έγκριση ξεκινούν οι εργασίες εγκατάστασης σε περιοχή κοντά στο Παλαιό Φάληρο, υπό την εποπτεία Άγγλου μηχανικού. Θερμός υποστηρικτής της τολμηρής πρωτοβουλίας ο αεροπόρος Δημήτριος Καμπέρος, ο οποίος ήδη από το 1912 είχε μετατρέψει υπό την επίβλεψη του Γάλλου μηχανικού Σοβώ το αεροπλάνο «Δαίδαλος» σε υδροπλάνο με την προσθήκη πλωτήρων¹⁷.

Ωστόσο οι εξελίξεις στο Μικρασιατικό Μέτωπο θα αναβάλλουν την περάτωση του έργου, το οποίο θα ξεκινήσει και πάλι το 1925. Μετά από διεθνή διαγωνισμό η κατασκευή του εργοστασίου ανατίθεται στην Αγγλική εταιρεία

¹⁶ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 242, 24.7.1929, «Περί Ναυτικής Αεροπορίας».

¹⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1998, τ. 1, σ. 34.

Blackburn. Αρχικά το εργοστάσιο ονομάζεται Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου (ΕΑΦ), ενώ το προερχόμενο από την Αγγλία προσωπικό κατά την έναρξη των εργασιών άγγιζε το 15%. Σταδιακά ωστόσο οι Έλληνες μηχανικοί στελέχωσαν το εργοστάσιο σε μεγαλύτερο ποσοστό, φτάνοντας το 1927 τη δύναμη των τριακοσίων εργαζομένων.

Η θεωρητική δυνατότητα του εργοστασίου ήταν τέτοια ώστε να κατασκευάσει κάθε αεροσκάφος, το οποίο θα κάλυπτε τις ανάγκες της Αεροπορίας, καθώς επίσης και τη συντήρηση όλου του εν ενεργεία στόλου. Ημερομηνία ορόσημο για τη λειτουργία του εργοστασίου υπήρξε η έναρξη κατασκευής του πρώτου ελληνικού αεροπλάνου αγγλικής σχεδίασης, τύπου «Velos», την 1^η Ιουλίου 1925. Το πρωτότυπο εκτέλεσε τη δοκιμαστική του πτήση τον Μάρτιο του 1926, ενώ στη συνέχεια ξεκίνησε η παραγωγή του σε γραμμή τύπου σειράς. Επρόκειτο για ένα αεροσκάφος, το οποίο ήτανε εξ ολοκλήρου ελληνικής κατασκευής, με μόνη εξαίρεση τον κινητήρα του, ο οποίος ήταν εισαγωγής. Το «Velos» προοριζόνταν για χρήση από το Ελληνικό Ναυτικό και για αυτόν τον λόγο έφερε πλωτήρες, ενώ η Ελλάδα παρέλαβε συνολικά 16 μονάδες.

Το αισιόδοξο αυτό ξεκίνημα δημιούργησε τέτοιες προσδοκίες, ώστε πέρα από το σχεδιασμό για την ανάπτυξη αεροσκαφών υπήρχε και η προοπτική για την κατασκευή αυτοκινήτων. Η αρχικώς δυναμική πορεία συνεχίστηκε και τα επόμενα χρόνια με την επόμενη ημερομηνία σταθμό την 11^η Φεβρουαρίου 1927, όπου το πρώτο αμιγώς ελληνικό αεροπλάνο θα κάνει την παρθενική του πτήση στους ελληνικούς ουραμούς.

Η «Χελιδών» αποτέλεσε ένα μοναδικό πρόγραμμα για την εποχή του, αφού από την έναρξη του σχεδιασμού του αεροσκάφους μέχρι και την πρώτη του πτήση μεσολάβησε χρονικό διάστημα μόλις 8 εβδομάδων. Το διαθέσιμο διπλό ήταν πολλαπλών ρόλων, όπως αυτού του εκπαιδευτικού αλλά και αεροσκάφους παρατήρησης και υπήρχε η δυνατότητα μετατροπής του συστήματος προσγείωσης σε σύστημα πλωτήρων κατάλληλο για αποπροσθαλασσώσεις. Το φιλόδοξο αυτό πρόγραμμα όμως δεν συνεχίστηκε και η παραγωγή περιορίστηκε στο πρωτότυπο.

Το 1928 το ποσοστό των εργαζομένων Ελλήνων στο εργοστάσιο αγγίζει πλέον το 100%. Στα πρώτα χρόνια της νέας δεκαετίας μεγάλος αριθμός ξένων αεροσκαφών συναρμολογείται στην Ελλάδα, από μέρη που είτε εισάγονται είτε

κατασκευάζονται εξ ολοκλήρου στο εργοστάσιο. Μαχητικά τύπου Atlas της εταιρείας Armstrong Whitworth αλλά και εκπαιδευτικά, όπως το Avro 504, έπειτα από την παραχώρηση της σχετικής άδειας, εξέρχονται ετοιμοπόλεμα από τη γραμμή παραγωγής. Κατά τις παραμονές της ελληνοϊταλικής σύρραξης παράγονται από το ΚΕΑ εκπαιδευτικά αεροσκάφη τύπου Avro 621 Tutor και Avro 626, τα οποία είναι και τα μοναδικά ιπτάμενα μέσα που συναρμολογήθηκαν στην Ελλάδα και έδρασαν κατά τον πόλεμο.

Το 1937 το δυναμικό του εργοστασίου αγγίζει τον αριθμό των χιλίων εργαζομένων ενώ την πλήρη κυριότητα κατείχε το επίσημο ελληνικό κράτος. Η παραγωγή περιελάμβανε, εκτός από μέρη και ανταλλακτικά αεροσκαφών, βόμβες και άλλα πυρομαχικά. Ωστόσο η αγγλικών συμφερόντων εταιρεία δεν επέτρεπε τον ουσιαστικό έλεγχο από πλευράς του ελληνικού κράτους. Οι αντιρρήσεις αυτές εγείρονταν από το γεγονός της συναρμολόγησης γερμανικών αεροσκαφών στην εταιρεία ΠΥΡΚΑΛ, γνωστή και ως Καλυκοποιείο Μποδοσάκη, με τελικούς αποδέκτες τους επαναστάτες του Φράνκο. Έτσι ενώ όλη η Ευρώπη προετοιμάζονταν για τον επερχόμενο πόλεμο και οι απαιτήσεις σε πολεμικό υλικό ήταν αυξημένες, οι Άγγλοι δεν διακινδύνευαν το πέρασμα ακόμη μίας ελληνικής εταιρείας σε γερμανικά χέρια¹⁸.

¹⁸ Γ. Αβραμίδης, Λ. Σκαρτσής, *Made in Greece Το ελληνικό αυτοκίνητο, όχημα και αεροσκάφος*, Επιστημονικό Πάρκο Πατρών, Πάτρα 2003, σ. 298-300.

Β' Κεφάλαιο

Η γέννηση της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας

2.1. Η συνύπαρξη δύο Αεροποριών και άλλες δυσκολίες

Από την πρώτη εμφάνιση του αεροπλάνου στην Ελλάδα, αρχικά ως ιδιωτική πρωτοβουλία και στη συνέχεια ως πρωτόγνωρο όπλο στη φαρέτρα των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων, η αποδοχή του έχαιρε της αναγνώρισης αλλά υπήρξε και αντικείμενο έντονης αμφισβήτησης, ειδικά από μερίδα των στρατιωτικών κύκλων. Ήδη από τους βαλκανικούς πολέμους διαφάνηκε ο διαχωρισμός ως προς τη χρήση από τη στρατιωτική αλλά και τη ναυτική στρατιωτική αρχή, ενώ και κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου η διαίρεση σε Στρατιωτική και Ναυτική Αεροπορία, με την αντίστοιχη προσκόλληση στη γαλλική και αγγλική αποστολή συνέτεινε στη δημιουργία περισσότερων αντίρροπων τάσεων¹⁹.

Ο ανταγωνισμός αυτός έγινε εντονότερος κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων της Μικρασιατικής Εκστρατείας. Οι αεροπόροι της Στρατού εξέφραζαν συχνά τη δυσαρέσκειά τους έναντι των συναδέλφων τους του Ναυτικού, κυρίως λόγω της μονομερούς προβολής της δράσης της Ναυτικής Αεροπορίας στα πεδία των μαχών από τον αθηναϊκό τύπο. Η καλύτερη διαχείριση ως προς τα θέματα δημοσίων σχέσεων από πλευράς Υπουργείου Ναυτικών, όπου και ανήκε η Ναυτική Αεροπορία, σε σχέση με μια πιο ήπια ανάδειξη από το Όπλο του Στρατού οδήγησε τον Αρχιστράτηγο Παπούλα σε έκδοση ανακοίνωσης στις 14 Ιουλίου 1921.

Σύμφωνα με αυτήν τονίζονταν ότι τα δημοσιευμένα δελτία τύπου για τη δράση των ναυτικών αεροπλάνων δεν προέρχονταν από τη Στρατιά Μικράς Ασίας. Επιπλέον η Στρατιά είχε ως αρχή να μην προβάλλει τα έργα των επιμέρους σχηματισμών της, καθώς αυτό δεν ήταν αναγκαίο για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Τέλος, βασιζόμενη στην ανωτέρα αρχή, δεν θα παρέλειπε σε καμία περίπτωση να εξάρει τη συμβολή της Αεροπορικής Υπηρεσίας Ξηράς για τις αποστολές αναγνώρισης με τις οποίες ήταν επιφορτισμένη, στη λήψη αντίστοιχων αποφάσεων στα πεδία των μαχών²⁰.

¹⁹ Δ. Δαμάσκος, Β. Οικονόμου, Σ. Σμύρνης, Χρ. Φακίνος, *Με τα φτερά του Ικάρου, Ελληνική Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία 1908-1998*, Άλιμος 1998, σ. 63-65.

²⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 1, σ. 147-148.

Οι ανάγκες του πολέμου δημιουργούσαν και άλλους αρνητικούς παράγοντες ως προς τη δημιουργία διαφόρων στην Αεροπορία. Έτσι ενώ αρχικά η επιλογή υποψηφίων αεροπόρων ήταν αποκλειστικό προνόμιο των αξιωματικών που προέρχονταν από τη Σχολή Ευελπίδων και τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων οι απαιτήσεις σε ιπτάμενο προσωπικό διέδρυναν τις επιλογές και σε άλλα στελέχη των ενόπλων δυνάμεων, όπως υπαξιωματικούς και απλούς στρατιώτες ή ακόμη και σε ιδιώτες. Και ενώ αρχικά οι υποψήφιοι αεροπόροι είχαν κοινές εμπειρίες και εκπαίδευση, καθώς προέρχονταν από τις παραγωγικές σχολές, η διεύρυνση αυτή δημιούργησε μία ανομοιογένεια μεταξύ των στελεχών.

Η κατηγορία αυτή των ιπταμένων, μετά την επιτυχή περάτωση της εκπαίδευσης τους, έπαιρναν τον τίτλο του υπαξιωματικού αεροπόρου, ενώ τους δίνονταν η δυνατότητα τα επόμενα χρόνια να προβιβαστούν σε αξιωματικούς. Το χάσμα αυτό έγινε ακόμη εντονότερο κατά την περίοδο αναδιοργάνωσης της Αεροπορίας, καθώς με το πέρασμα των ετών οι υπαξιωματικοί δεν είχαν το κατάλληλο υπόβαθρο για την άσκηση διοικητικών καθηκόντων, ενώ αντίστοιχα οι ιδιώτες, που δεν είχαν λάβει μέρος σε καμία στρατιωτική εκπαίδευση, δεν μπορούσαν να υποστηρίξουν το επιτελικό έργο. Η ειδοποιός διαφορά όμως βρίσκονταν στη νοοτροπία μεταξύ των δύο κατηγοριών αεροπόρων.

Ένας άλλος παράγοντας ήταν ο ρόλος του κάθε ιπταμένου μέσα στο αεροσκάφος. Ο αξιωματικός ήταν ο κυβερνήτης του αεροσκάφους έχοντας τον τίτλο του παρατηρητή. Οι υπαξιωματικοί ήταν οι χειριστές και για αυτόν τον λόγο ονομάζονταν οδηγοί, εκτελώντας ουσιαστικά τις εντολές του παρατηρητή. Στις αποστολές ο αξιωματικός παρατηρητής ήταν αυτός στο πρόσωπο του οποίου αναγνωρίζονταν οι επιτυχίες, ενώ στους υπαξιωματικούς δίνονταν η δυνατότητα αυτή κατά τις πτήσεις «solo».

Η σχέση κατά τα πρώτα χρόνια μεταξύ παρατηρητών – οδηγών ήταν αρμονική. Ωστόσο σε πολλές επιχειρήσεις οι οδηγοί αεροπόροι άρχισαν να αποκτούν αναγνώριση ως οι πραγματικοί αεροπόροι, καθώς διακρίνονταν για την χειριστική τους ικανότητα αλλά και τον παράτολμο χαρακτήρα τους. Εμφανίστηκαν τότε τα πρώτα σημάδια έλλειψης σεβασμού ως προς την ιεραρχία, αλλά ως και προς το θεωρητικό υπόβαθρο των παρατηρητών. Το πρόβλημα έγινε ακόμη πιο έντονο όταν έμπειροι υπαξιωματικοί κλήθηκαν να εκπαιδεύσουν αξιωματικούς αεροπόρους. Ως

απάντηση σε αυτή την κατάσταση ήρθε η απόφαση της εκπαίδευσης των αξιωματικών και στις δύο ειδικότητες²¹.

Η συσσώρευση αυτών των προβλημάτων είχε ως αποτέλεσμα τη λήψη μέτρων για την άμβλυνσή τους. Η κοινή προέλευση, η ύπαρξη ενός μόνο τίτλου αεροπόρου, η δημιουργία προϋποθέσεων κοινής εξελικτικής πορείας, η απόκτηση αεροπορικής εμπειρίας ως προσόν άσκησης διοίκησης, η εξάλειψη πάσης φύσεως διάκρισης θα επιτυγχάνονταν μόνο μέσα από την ύπαρξη μιας κοινής Αεροπορίας. Ο φορέας αυτός θα ήταν και ο μόνος υπεύθυνος για την εκπαίδευση του προσωπικού του, θέτοντας και τις απαραίτητες προδιαγραφές για αυτόν τον σκοπό. Η αποστολή αυτή δεν ήταν καθόλου εύκολη και σίγουρα οι παθογένειες του παρελθόντος δεν θα εξαλείφονταν μονομιάς. Προϊόντος του χρόνου η δεκαετία του 1930 θα ομαλοποιούσε σε μεγάλο βαθμό την κατάσταση αλλά η επόμενη δεκαετία θα ήταν αυτή που, μέσα από μία δραματική εμπειρία, θα σφυρηλατούσε το ομοιογενές πλέον σώμα της Αεροπορίας.

2.2. Προς μία ενιαία Πολεμική Αεροπορία

2.2.1. Οι πρώτες προσπάθειες

Οι εμπειρίες που αποκομίστηκαν από τη συμμετοχή των Ελλήνων αεροπόρων στο βαλκανικό μέτωπο ήταν ένα πρώτο βήμα για να αναδειχθεί η σημασία του αεροπλάνου στο σύγχρονο πεδίο της μάχης. Γρήγορα γίνεται κατανοητό ότι η πλήρης εκμετάλλευση του νέου όπλου απαιτεί επαγγελματισμό, ο οποίος πηγάζει από την άρτια εκπαίδευση. Τα επόμενα χρόνια και παρά τις προσπάθειες από σημαίνοντα στελέχη του στρατεύματος η Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού, επηρεαζόμενη από τις πολιτικές εξελίξεις στο εσωτερικό αλλά και από εξωγενείς παράγοντες, παύει την ουσιαστική δραστηριότητα της. Το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα, αν και αντιμετωπίζει παρόμοια προβλήματα, βρίσκεται σε καλύτερη κατάσταση και γρήγορα στελέχη του εντάσσονται στις συμμαχικές δυνάμεις πριν ακόμη από την επίσημη είσοδο της Ελλάδας στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο²².

²¹ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *ό. π.*, σ. 83-84.

²² Γ. Μπελδέκου, Τ. Καισάρου, Αθ. Καφοπούλου, Υπηρεσία Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *Hellenic Wings: An Illustrated History of the H.A.F. and its Precursors, Vol I*, Αθήνα 1999, σ. 32-33.

Προσωπικό της Στρατιωτικής Αεροπορίας, που είχε προσχωρήσει στην κυβέρνηση Εθνικής Αμύνης, προσπάθησε για την ανασύσταση του Σώματος. Αρχικά όμως αντιμετωπίστηκε με σκεπτικισμό και άρνηση από τη γαλλική αποστολή, μετά και την πρόταση για υπαγωγή στη συμμαχική διοίκηση. Η στάση αυτή όμως διαφοροποιείται τον Ιούνιο του 1917 όταν η Ελλάδα εισέρχεται στον πόλεμο. Οι Γάλλοι, ύστερα από την προσωπική διαμεσολάβηση του Ελευθερίου Βενιζέλου, αναλαμβάνουν την οργάνωση της Στρατιωτικής Αεροπορίας.

Επικεφαλής του εγχειρήματος τίθεται ο Γάλλος διοικητής της Συμμαχικής Αεροπορίας στο Μακεδονικό Μέτωπο ταγματάρχης Ντεναίν. Ο Γάλλος αξιωματικός, με καταγωγή από το ιππικό σώμα, γοητεύεται γρήγορα από το νέο Όπλο. Αν και μεγάλος σε βαθμό και ηλικία εντάσσεται στο αεροπορικό Σώμα και διακρίνεται γρήγορα για τα επιτελικά του προσόντα. Η αποφοίτηση του από τη Σχολή Πολέμου του δίνει προσθετική αξία και αναλαμβάνει την οργάνωση των αεροπορικών στρατιωτικών δυνάμεων στο Ανατολικό Μέτωπο.

Συνεργάτης στη δύσκολη αυτή προσπάθεια ένας από τους στρατιωτικούς παράγοντες της Επαναστατικής Κυβέρνησης Θεσσαλονίκης, ο ανθυπίαρχος Αλέξανδρος Ζάννας. Ο Μακεδόνας αξιωματικός, προερχόμενος και αυτός από το Σώμα του ιππικού και με αξιόλογη δράση κατά τη διάρκεια του Μακεδονικού Αγώνα, κατατάσσεται στην 505^η Μοίρα Γοργόπης της Γαλλικής Αεροπορίας. Εκεί αποκτά πολύτιμη αεροπορική εμπειρία, ενώ οι επιδόσεις του αναγνωρίζονται από τους συμμάχους, οι οποίοι τον τιμούν πολλάκις για τις υπηρεσίες που προσφέρει.

Το καλοκαίρι του 1917 εντάσσεται στο επιτελείο του Ντεναίν και από κοινού σχεδιάζουν τη λειτουργία της Ελληνικής Αεροπορίας ως ενιαίο Όπλο. Για τον σκοπό αυτόν οργανώνουν και υποβάλλουν αναλυτικό σχέδιο για την ενιαία διοίκηση και αναδιοργάνωση της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας. Επικεφαλής της νέας ενιαίας αρχής τίθεται ο ίδιος ο Πρωθυπουργός. Οι δύο αξιωματικοί συναντούν προσωπικά τον Ελευθέριο Βενιζέλο εκθέτοντας τις προτάσεις τους, αλλά και τις εμπειρίες από την έως τώρα συμμετοχή τους στις αεροπορικές επιχειρήσεις.

Ωστόσο στο σχέδιο αυτό αντιδρά έντονα η συμμαχική αγγλική ναυτική αποστολή, καθώς διαβλέπει επέμβαση σε θέματα που άπτονται της δικής της αρμοδιότητας. Το ίδιο αρνητικά όμως είναι και τα αρμόδια Υπουργεία και κυρίως το Ναυτικών λόγω της αγγλικής επιρροής, που υπάγονταν μέχρι τώρα οι δύο ελληνικές

αεροπορικές αρχές. Επιφυλακτικό επίσης είναι και το Γενικό Επιτελείο Στρατού, το οποίο εγείρει αντιδράσεις για πολλές διατάξεις του σχεδίου. Τελικά το φιλόδοξο εγχείρημα ναυαγεί και η πρώτη προσπάθεια δημιουργίας ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας αναβάλλεται²³.

Η επόμενη προσπάθεια προς την ενοποίηση της αεροπορίας συναντάται κατά τη Μικρασιατική Εκστρατεία. Η κατ' ανάγκη κοινή υπαγωγή των αεροπορικών δυνάμεων υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο του Αρχηγείου της Στρατιάς ήταν απαραίτητη για τον συντονισμό και τη βέλτιστη εκμετάλλευση των αεροσκαφών. Το 1922 ο ταγματάρχης Σωτήριος Χατζηζαφειρίου, ως διευθυντής της Διευθύνσεως Αεροπορίας Στρατιάς, υποβάλλει προς την Επαναστατική Επιτροπή έκθεση με την οποία εισηγείται την «ανάγκη συγχωνεύσεως των δύο Αεροποριών Στρατού και Ναυτικού, μη δικαιολογημένης της πολυτέλειας χωριστής ύπαρξής τους».

Ο ίδιος όμως το αμέσως προσεχές χρονικό διάστημα παραιτείται, ενώ η εισήγηση του δεν βρίσκει κατάλληλο έδαφος προς αξιοποίηση. Έτσι, παρ' όλες τις προστριβές που δημιουργήθηκαν κατά τη διάρκεια της εκστρατείας, η Αεροπορία ενωμένη έστω κάτω από την ίδια διοίκηση προσέφερε τα μέγιστα κατά τις επιχειρήσεις, αλλά και κατά την υποχώρηση, αν και δεν κατάφερε και σε αυτή την περίπτωση να μετατραπεί σε ενιαίο Σώμα. Η περίοδος ειρήνης που ακολούθησε προετοίμασε το έδαφος και δημιούργησε τις ικανές συνθήκες για τη μεγάλη τομή και τη μετάβαση στην Ενιαία Πολεμική Αεροπορία. Μία διεργασία η οποία δεν ήταν καθόλου εύκολη, με ποικίλες αντιδράσεις και με πολέμιους ακόμη και μετά τις επίσημες κυβερνητικές αποφάσεις²⁴.

2.2.2. Ο Αλέξανδρος Ζάννας αναλαμβάνει εκ νέου δράση

Οι εμπειρίες αυτές της Μικρασιατικής Εκστρατείας ανέδειξαν περαιτέρω την ανάγκη μιας ενιαίας Αεροπορίας. Η υπαγωγή όλων των αεροπορικών δυνάμεων υπό τον Αρχηγό Στρατιάς ως ένα πρώτο βήμα, σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα των αποστολών, λειτούργησαν καταλυτικά για την έναρξη νέου διεργασιών προς αυτόν τον σκοπό. Ο Αλέξανδρος Ζάννας, υποστηρικτής της ιδέας, ήδη από την έναρξη του πολέμου αρθρογραφεί αναπτύσσοντας μία σειρά λόγων, σύμφωνα με τους οποίους

²³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 1, σ. 80-81.

²⁴ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *ό. π.*, σ. 90-91.

μία ανεξάρτητη Αεροπορία θα ενίσχυε την επιχειρησιακή ικανότητα των χερσαίων και ναυτικών δυνάμεων.

Αποστολές όπως βομβαρδισμοί σε μεγάλα αστικά κέντρα, βάσεις εφοδιασμού, βιομηχανικά συγκροτήματα και εγκαταστάσεις συγκοινωνιών, αλλά και σε στρατιωτικούς και αεροπορικούς σχηματισμούς θα επέφερε τέτοια πλήγματα που θα έφερναν τον εχθρό προ τετελεσμένων και θα άλλαζαν τις αρχικές συνθήκες σύγκρουσης. Επιπλέον στην περίπτωση που ο πόλεμος συνεχίζονταν μία ανεξάρτητη αεροπορική δύναμη, λόγω και της φύσης του Όπλου, θα προσέφερε στις επιχειρήσεις του Στρατού και του Ναυτικού. Η ταχύτητα, η ικανότητα υπέρπτησης εμποδίων αλλά και νέες τακτικές, όπως η χρήση χημικών όπλων, θα άλλαζε τη μορφή του πολέμου.

Πέραν όμως από τους καθαρά επιχειρησιακούς και λόγοι διοικητικής μέριμνας επίτασαν την ενοποίηση. Από τεχνικής απόψεως η επανεξυπηρέτηση και συντήρηση των κινητήρων των αεροσκαφών και των δύο κλάδων δεν είχε διαφορά, καθώς η αρχή λειτουργίας τους ήταν η ίδια χωρίς ουσιαστικές μηχανολογικές διαφορές. Αντίστοιχα η ύπαρξη δύο παραλλήλων γραμμών συντήρησης, με δύο εργοστάσια, υποδομές και προσωπικό ήταν οικονομικά ασύμφορη. Επιπλέον η ανομοιογένεια ως προς τα αεροσκάφη μείωνε τις δυνατότητες τεχνικής κατάρτισης, με διαμερισμό των πόρων και τελικά αδυναμία κάλυψης των αναγκών. Επίσης οι εγκαταστάσεις και όλες οι ευκολίες βρισκόταν ακόμη σε βασικό επίπεδο υποδομών, αντίστοιχο με αυτό των δυνατοτήτων του τεχνικού προσωπικού.

Η γρήγορη ανάπτυξη της Αεροπορίας απαιτούσε στελέχη τα οποία θα ήταν άριστα καταρτισμένα, ακολουθώντας τις εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ για την επίτευξη αυτού του σκοπού τα προγράμματα εκπαίδευσης, τόσο του ιπτάμενου όσο και τεχνικού προσωπικού των δύο Αεροποριών, δεν είχαν σημαντικές διαφορές. Κατ' επέκταση η ύπαρξη δύο σχολών κατακερματίζεται το εκπαιδευτικό έργο αλλά και τους ανθρώπινους πόρους.

Οι οικονομικές συγκυρίες δεν επέτρεπαν πλέον επιβάρυνση της ελληνικής οικονομίας για την κάλυψη των εξόδων, όπως συντήρηση δύο αεροδρομίων, δύο σχολών, διαφορετικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων ιπταμένων και τεχνικών. Ο συντονισμός δυνάμεων και διαδικασιών σε όλους τους τομείς και η ανάπτυξη της αεροπορικής τεχνολογίας, με τη βέλτιστη εκμετάλλευση του εργοστασίου αεροσκαφών και όχι τον περιορισμό στις ανάγκες του Ναυτικού, θα καθιστούσε την

Ελληνική Αεροπορία μία από τις πρωτοπόρες αεροπορικές δυνάμεις παγκοσμίως. Οι συνθήκες, παρ' όλες τις αντιδράσεις, ήταν πλέον ώριμες για τη σύσταση ενιαίας αρχής²⁵.

2.3. Ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας

Ο Ελευθέριος Βενιζέλος αναλαμβάνει τον πρωθυπουργικό θώκο το 1928, χρονική στιγμή κατά την οποία οι απαιτήσεις για τη δημιουργία ενιαίας Αεροπορίας συναντούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις, όπως δημιουργήθηκαν τα προηγούμενα χρόνια. Ιθύνων νους του δύσκολου αυτού εγχειρήματος δεν είναι άλλος από τον Αλέξανδρο Ζάννα, ο οποίος έχει ως κύριο σκοπό την ανασυγκρότηση της Πολεμικής Αεροπορίας, μέσω της ενοποίησης του προσωπικού του Στρατού και του Ναυτικού, της προώθησης των αναγκαίων έργων υποδομής και παράλληλα τη βελτιστοποίηση του συστήματος εκπαίδευσης.

Ο θεμελιωτής της σύγχρονης Ελληνικής Αεροπορίας, σχεδιάζει τον εκσυγχρονισμό από τη θέση του Υφυπουργού Αεροπορίας, έχοντας φροντίσει να καταλάβει τη θέση του Υπουργού ο ίδιος ο Βενιζέλος, κάμπτοντας έτσι τις όποιες αντιδράσεις εγείρονταν από τους πολέμιους της ένωσης. Θεμέλιος λίθος της νέας αρχής υπήρξε ο νόμος 4451, με τίτλο «Περί Συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας», ο οποίος αποτέλεσε και το απαραίτητο νομικό υπόβαθρο για την έναρξη των διαδικασιών²⁶.

Στο πρώτο άρθρο του εν λόγω νόμου ορίζεται η σύσταση του Υπουργείου Αεροπορίας και καθήκοντα Υπουργού ανατίθενται στον Πρόεδρο της Κυβέρνησης, ο οποίος έχει ως άμεσο αντικαταστάτη του τον Υφυπουργό. Ο Υφυπουργός έχει όλες τις αρμοδιότητες του Υπουργού, εκτός αυτών τις οποίες ρητώς διατηρεί ο ίδιος ο Υπουργός. Στο δεύτερο άρθρο ορίζεται το Υπουργείο Αεροπορίας ως η ανώτατη διοικούσα αρχή όλων των αεροπορικών δυνάμεων της χώρας, καθώς και η αρχή η οποία επιβλέπει την αεροπορική βιομηχανία και συγκοινωνία της Ελλάδας.

²⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1998, τ. 3, σ. 22-23.

²⁶ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Υπηρεσία Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *ό. π.*, σ. 70.

Στο τρίτο άρθρο αναφέρεται ότι από ισχύος του παρόντος νόμου και μέχρι την έκδοση των κανονιστικών διαταγμάτων οργάνωσης του Υπουργείου Αεροπορίας όλες οι αεροπορικές υπηρεσίες του Υπουργείου Στρατιωτικών, Ναυτικών και Συγκοινωνίας με όλο το προσωπικό τους, καθώς επίσης και του υλικού που ανήκει σε αυτές αλλά και οι εγκαταστάσεις περιέρχονται στη δικαιοδοσία του Υπουργείου Αεροπορίας. Το τέταρτο άρθρο αναφέρεται σε οικονομικά θέματα και πιο συγκεκριμένα στο ότι ο Υπουργός Αεροπορίας κατά το χρονικό διάστημα 1929 έως 1930 διαχειρίζεται όλες τις πιστώσεις του Υπουργείου Αεροπορίας και των υπηρεσιών που υπάγονται σε αυτό. Επίσης αυτές εντέλλονται διαμέσου των ειδικών λογιστηρίων και παρέδρων του Ελεγκτικού Συνεδρίου του Υπουργείου Στρατιωτικών, Ναυτικών και Συγκοινωνίας αντίστοιχα για κάθε υπηρεσία.

Σύμφωνα με το πέμπτο άρθρο επιτρέπεται στον Υπουργό Αεροπορίας να προβαίνει σε πρόσληψη ιδιωτών ημεδαπών ή αλλοδαπών, έπειτα από έγκριση του Υπουργικού Συμβουλίου, με σκοπό την οργάνωση της Αεροπορίας. Μέγιστο χρονικό όριο της πρόσληψης ορίζεται τα δύο έτη ενώ ο βαθμός και η αμοιβή καθορίζονται κατά περίπτωση από το Υπουργικό Συμβούλιο. Τέλος το έκτο άρθρο αναφέρει ότι η ισχύς του παρόντος νόμου ξεκινά από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ενώ οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή του θα κανονιστούν μέσω Προεδρικών Διαταγμάτων. Στο τέλος του φύλλου υπάρχει διάταγμα σύμφωνα με το οποίο διορίζεται ως Υπουργός Αεροπορίας ο πρόεδρος του Υπουργικού Συμβουλίου Ελευθέριος Βενιζέλος²⁷.

Την επόμενη χρονιά μία σειρά διαταγμάτων καθόρισε περαιτέρω την οργάνωση της Αεροπορίας. Έτσι στις 5 Φεβρουαρίου 1930 εκδίδεται το διάταγμα «Περί οργανώσεως διοικήσεως των δυνάμεων Αεροπορίας Στρατού», σύμφωνα με το οποίο στη διοίκηση Αεροπορίας Στρατού υπάγονταν οι μονάδες του Β' Συντάγματος Αεροπλάνων, του Γ' Συντάγματος Αεροπλάνων, του Όργου Αεροπορίας καθώς και η Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας. Τέλος το Α' Σύνταγμα Αεροπλάνων υπαγόταν απευθείας στο Υπουργείο Αεροπορίας²⁸.

Την ίδια ημέρα με το διάταγμα «Περί οργανώσεως του Υπουργείου Αεροπορίας» καθορίζεται η δομή του. Σύμφωνα με το πρώτο άρθρο το Υπουργείο

²⁷ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 442, 23.12.1929, «Περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας».

²⁸ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 40, 5.2.1930, «Περί οργανώσεως διοικήσεως των δυνάμεων Αεροπορίας Στρατού».

Αεροπορίας αποτελείται από τον Υπουργό και τους υπασπιστές του, τη Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας, τη Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, τη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, το Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών, το Τμήμα Δημόσιων Έργων, το Μετεωρολογικό Τμήμα και τέλος το Γραφείο καταχωρήσεων και διεκπεραιώσεως.

Το δεύτερο άρθρο όριζε τη λειτουργία του Μόνιμου Συμβουλίου Αέρος με Πρόεδρο τον Υπουργό Αεροπορίας, μέλη τους διευθυντές των δύο Αεροποριών, γραμματέα τον διευθυντή του γραφείου Υπουργού και εισηγητή τον αρμόδιο διευθυντή ή τμηματάρχη του Υπουργείου. Το Συμβούλιο Αέρος συγκαλείται από τον Υπουργό και εξετάζει τα γενικά ζητήματα Αεροπορίας, τα οποία αφορούν στην εκτέλεση του αεροπορικού προγράμματος της κυβέρνησης, στην οργάνωση και εκπαίδευση των αεροπορικών δυνάμεων, στη διάθεση των πιστώσεων και στις παραγγελίες υλικού. Με επόμενα άρθρα καθορίζονταν οι αρμοδιότητες της κάθε διεύθυνσης και τμήματος και οι σχέσεις των αεροπορικών Μονάδων με τα Σώματα και τις υπηρεσίες των Υπουργείων Στρατιωτικών και Ναυτικών²⁹.

Ωστόσο σε σύντομο χρονικό διάστημα υπήρξε νέα ρύθμιση καταργώντας ουσιαστικά την ενοποίηση. Έτσι με το διάταγμα της 7^{ης} Μαΐου «Περί οργανισμού του Υπουργείου Αεροπορίας» αλλάζει εκ νέου η οργάνωση της Αεροπορίας. Σύμφωνα με το άρθρο 16 υφίσταται πλέον ένας Διευθυντής της Πολεμικής Αεροπορίας και δύο Υποδιευθυντές, έκαστος για τη Στρατιωτική και για τη Ναυτική Αεροπορία αντίστοιχα. Κοινά παρέμειναν τα τμήματα Δικαστικού και Οικονομικού³⁰.

Ως διορθωτική ενέργεια στις 23 Σεπτεμβρίου 1930 εκδίδεται νέο διάταγμα με τίτλο «Περί οργανισμού Αεροπορίας», επαναφέροντας την ενιαία Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας. Σύμφωνα με το διάταγμα αυτό η οργάνωση του Υπουργείου προέβλεπε τη θέση του Υπουργού, του υπασπιστηρίου, τη Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας, τη Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας, τη Διεύθυνση Επιμελητείας, το Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών, το Τμήμα Δημοσίων Έργων, το Μετεωρολογικό Τμήμα, το Γραφείο της Ξένης Αποστολής και τέλος το Γραφείο Μεταφραστικού.

Πιο συγκεκριμένα η Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας αποτελούνταν από το Γραφείο Διοικητικής Υπηρεσίας, από το Γραφείο Οργάνωσης, Επιστράτευσης, Υλικού και Ανεφοδιασμού, από το Γραφείο Πληροφοριών και Πολιτικών

²⁹ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 39, 5.2.1930, «Περί οργανώσεως του Υπουργείου Αεροπορίας».

³⁰ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 134, 12.5.1930, «Περί Οργανισμού του Υπουργείου Αεροπορίας».

Υποθέσεων, από το Γραφείο Εκπαίδευσης και Επιχειρήσεων και τέλος από τη Γραμματεία. Η Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας αποτελούνταν από το τμήμα Α' Αεροπορικών Συγκοινωνιών, από το τμήμα Β' Διοικητικού, Στατιστικής και Συμβάσεων, από το τμήμα Γ' Αερολιμένων, από το τμήμα Δ' Αεροναυτιλίας και τέλος από τη Γραμματεία.

Η Διεύθυνση Επιμελητείας αποτελούνταν από το τμήμα Α' Προσωπικού και Μελετών, από το τμήμα Β' Προμηθειών και Υλικού, από το τμήμα Γ' Προϋπολογισμού και Χρηματικού και από το Γραφείο Διαχείρισεως. Το Τμήμα Τεχνικών Υπηρεσιών αποτελούνταν από το γραφείο Α' Μελετών, Δοκιμών και Επιθεωρήσεων, από το γραφείο Β' Αεροπλάνα, Υδροπλάνα και Όργανα, από το γραφείο Γ' Κινητήρες και Μηχανολογικές Εγκαταστάσεις, από το γραφείο Δ' Οπλισμός, Ασύρματος, Φωτογραφία και από το γραφείο Ε' Καύσιμες Ύλες, Πρώτες Ύλες και Χρωστικές Ύλες.

Το Τμήμα Δημόσιων Έργων αποτελούνταν από το γραφείο Α' Μελέτες Έργων, γραφείο Β' Κατασκευή και Συντήρηση Έργων, γραφείο Γ' Έλεγχος, Λογιστήριο, τμήμα Τεχνικού και Διοικητικού Προσωπικού και τέλος από τη Γραμματεία. Τέλος το Μετεωρολογικό Τμήμα αποτελούνταν από το γραφείο Α' Καιρού, από το γραφείο Β' Κλιματολογικού, το γραφείο Γ' Τεχνικού, από το Αρχείο καθώς και από το Τμήμα Προσωπικού³¹.

2.4. Ίδρυση της Πολεμικής Αεροπορίας

2.4.1. Ίδρυτικός νόμος της Πολεμικής Αεροπορίας

Η οπισθοδρόμηση στην πορεία για την ενιαία Αεροπορία δεν στάθηκε όμως αρκετή να ανακόψει τη δυναμική που είχε δημιουργηθεί το προηγούμενο χρονικό διάστημα. Η κυβέρνηση με τον νόμο 5121 της 10^{ης} Ιουλίου 1931 ιδρύει την Πολεμική Αεροπορία. Ο νόμος αυτός αποτέλεσε την ολοκληρωμένη βάση για την οργάνωση της Αεροπορίας και ουσιαστικά έκανε πραγματικότητα τον σχεδιασμό των προηγούμενων ετών.

³¹ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 340, 7.10.1930, «Περί Οργανισμού του Υπουργείου Αεροπορίας».

Σύμφωνα με το άρθρο 2 οι αεροπορικές δυνάμεις συγκροτούνται από τις Διοικήσεις και τα Επιτελεία τους, από τις Μάχιμες Μονάδες, από την Τεχνική, Οικονομική, Υγειονομική, Μετεωρολογική και τις Υπηρεσίες Δικαιοσύνης και Στρατολογίας, από τις παραγωγικές Σχολές Ιπταμένου και Τεχνικού Προσωπικού, από τα Εργοστάσια και τα Συνεργεία και τέλος από τις Αποθήκες Υλικού και Πυρομαχικών.

Στο άρθρο 8 ορίζεται ότι οι Ανώτερες Διοικήσεις της Αεροπορίας εν καιρώ ειρήνης είναι δύο και φέρουν τον τίτλο Ι και ΙΙ Διοίκηση Αεροπορίας, ενώ η έδρα τους θα καθορίζονταν με Προεδρικό Διάταγμα. Το άρθρο 9 καθορίζει την οργάνωση των Σμηναρχιών και των Αεροπορικών Βάσεων ως εξής: Α' Σμηναρχία στο Τατόι, Β' Σμηναρχία στη Λάρισα, Γ' Σμηναρχία στη Θεσσαλονίκη, Α' Αεροπορική Βάση στο Φάληρο, Β' Αεροπορική Βάση στον Βόλο, 1η Εφεδρική Σμηναρχία στη Θήβα, 2η Εφεδρική Σμηναρχία στο Τατόι. Η κάθε Σμηναρχία και Αεροπορική Βάση περιελάμβανε αντίστοιχα αριθμό Μοιρών και η κάθε Μοίρα συγκροτούνταν από αριθμό Σμηνών. Υπήρξε έτσι η οργάνωση και η κατανομή σε όλη την επικράτεια των αεροπορικών δυνάμεων, σύμφωνα με τις επιχειρησιακές ανάγκες αλλά και τις δυνατότητες εκπαίδευσης.

Ειδική μνεία γίνεται στο άρθρο 19 για την εκπαίδευση των στελεχών. Πιο συγκεκριμένα στην πρώτη παράγραφο ορίζεται ότι για την κατάρτιση του ιπταμένου προσωπικού ιδρύεται η Σχολή Αεροπορίας, η έδρα της οποίας θα καθοριστεί με μεταγενέστερο Προεδρικό Διάταγμα. Για την εκπαίδευση των τεχνιτών ιδρύεται στο Παλαιό Φάληρο η Σχολή Τεχνιτών Αεροπορίας, ενώ η κατάρτιση του ανωτέρου επιστημονικού προσωπικού θα συνεχίζονταν από την Τεχνική Σχολή της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Επιπλέον μέριμνα λαμβάνεται για την εξειδίκευση των προερχόμενων στελεχών από τα Σώματα του Στρατού και του Ναυτικού με τη δημιουργία Κέντρων Εκπαιδύσεως. Τέλος για την ανώτερη εκπαίδευση του ιπταμένου προσωπικού της Αεροπορίας ιδρύεται η Σχολή Ανωτέρας Αεροπορικής Εκπαίδευσης με έδρα το Τατόι.

Η εξίσωση του νέου Σώματος με αυτά του Στρατού και Ναυτικού εντοπίζεται στο άρθρο 21, το οποίο ορίζει ότι στις ελληνικές πρεσβείες Παρισίων, Λονδίνου και Ρώμης τοποθετείται ιπτάμενος αξιωματικός της Αεροπορίας ως ακόλουθος ή βοηθός των στρατιωτικών και ναυτικών ακολούθων που υπηρετούν στις εν λόγω θέσεις.

Τέλος η Αεροπορία αποκτά τους δικούς της βαθμούς, κατ' αντιστοιχία με αυτούς του Στρατού και Ναυτικού. Ο ανώτατος αξιωματικός φέρει τον βαθμό του υποστρατήγου, ενώ οι ανώτεροι τον βαθμό του σημηνάρχου σε αντιστοιχία με τον συνταγματάρχη και τον πλοίαρχο, του αντισμηνάρχου σε αντιστοιχία με τον αντισυνταγματάρχη και αντιπλοίαρχο και του επισημναγού αντί του ταγματάρχη και πλωτάρχη. Οι κατώτεροι αξιωματικοί φέρουν τους βαθμούς σημναγός κατ' αντιστοιχία του λοχαγός και υποπλοίαρχος, υποσημναγός αντί του υπολοχαγός και ανθυποπλοίαρχος και ανθυποσημναγός αντί του ανθυπολοχαγός και σημαιοφόρος. Οι υπαξιωματικοί διακρίνονται σε αρχισμηνίας αντί του ανθυπασπιστής ή αρχικελευστής, επισημνίας αντί του επιλοχίας ή κελευστής και σημνίας αντί του λοχίας ή υποκελευστής³².

Χαρακτηριστική είναι η σημασία που έδωσαν ο Ελευθέριος Βενιζέλος και ο Αλέξανδρος Ζάννας στην καθιέρωση των νέων βαθμών. Για αυτόν τον σκοπό συνεργάστηκαν επί μακρόν με τον καταξιωμένο γλωσσολόγο Μανώλη Τριανταφυλλίδη και το αποτέλεσμα της συνεργασίας αυτής ήταν η ονομασία των βαθμών αυτών να χρησιμοποιείται μέχρι και σήμερα³³.

2.4.2. Προσπάθειες ενίσχυσης των αεροπορικών δυνάμεων

Στα τέλη του 1929 η έκθεση με τίτλο «Επί της εξελίξεως της Αεροπορίας κατά την περίοδο 1930 - 1938» αποθησαυρίζει την τρέχουσα κατάσταση των αεροπορικών δυνάμεων στην Ελλάδα. Σύμφωνα με αυτή στη Στρατιωτική Αεροπορία ανήκαν 50 αεροσκάφη αναγνώρισης, από τα οποία τα 20 ήταν παρωχημένης τεχνολογίας, 10 αεροσκάφη δίωξης, τα οποία λόγω παλαιότητας ήταν ικανά μόνο για παροχή εκπαίδευσης προσωπικού και 27 εκπαιδευτικά αεροσκάφη.

Ως προς τον εξοπλισμό τους το σύνολο των αεροσκαφών δεν διέθετε τον προβλεπόμενο οπλισμό αλλά ούτε και βοηθητικά μέσα, όπως συσκευές επικοινωνίας και αεροναυτιλίας. Η ίδια δύσκολη κατάσταση επικρατούσε και στις εγκαταστάσεις της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Τα αεροδρόμια Τατοΐου και Λάρισας ξεκίνησαν τη λειτουργία τους μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή, ενώ τα αεροδρόμια Μίκρας και Σέδες ιδρύθηκαν από τις γαλλικές συμμαχικές δυνάμεις κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο

³² *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 204, 15.7.1931, «Περί Οργανισμού της Πολεμικής Αεροπορίας».

³³ Πολεμική Αεροπορία, *Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας, Περίοδος του Μεσοπολέμου (1923-1939)*, διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/history/haf-history/1923-1939/> (πρόσβαση στις 8.3.2020).

Πόλεμο. Και στις τέσσερις αυτές αεροπορικές βάσεις τα κτήρια και το σύνολο των ευκολιών δεν ήταν ικανά να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της υπό αναδιοργάνωση Αεροπορίας.

Αντίστοιχα η Ναυτική Αεροπορία αριθμούσε 11 υδροπλάνα τύπου VELOS, 15 εκπαιδευτικά τύπου AVRO, 7 πεπαλαιωμένα αεροσκάφη DH 9, 5 αεροσκάφη τύπου BRISTOL, τα οποία ήταν εκτός ενεργείας, 1 αεροπλάνο τύπου MOTH και 6 αεροπλάνα τύπου HORSLEY. Από τα 45 αυτά αεροσκάφη μόνο τα 17 χαρακτηρίζονταν ως αξιόμαχα, καθώς για αυτά μόνο υπήρχε το κατάλληλο εφοδιαστικό υλικό.

Ως προς τις εγκαταστάσεις η Ναυτική Αεροπορία στεγαζόταν κατά κύριο λόγο στο Φάληρο, όπου φιλοξενούνταν η βάση των υδροπλάνων, το εργοστάσιο αεροσκαφών και η Κεντρική Αποθήκη Αεροπορικού Υλικού. Από τη δύναμη των αεροσκαφών μικρός αριθμός στάθμευε στο αεροδρόμιο του Τατοΐου.

Σε αυτή τη συνάφεια το κύριο πρόβλημα της Στρατιωτικής Αεροπορίας εστιάζονταν στον ανεπαρκή αριθμό καταδιωκτικών αεροσκαφών, τύπος στον οποίο κατά κύριο λόγο στηρίζεται κάθε αεροπορική δύναμη. Αντίστοιχα ο μικρός αριθμός τορπιλοπλάνων δεν επέτρεπε ουσιαστικά την εκτέλεση επιχειρήσεων από αέρος εναντίον στόχων επιφανείας. Απέτρεπε δηλαδή τη ναυτική αεροπορική δύναμη να αναλάβει αποστολές έναντι μιας υπολογίσιμης εχθρικής ναυτικής δύναμης. Επιπλέον το πεπαλαιωμένο υλικό και ο ελλιπής σχεδιασμός δεν κάλυπτε τις απαιτήσεις για εφοδιασμό των Μονάδων και κατ' επέκταση την επιχειρησιακή τους υποστήριξη.

Λαμβάνοντας υπόψιν όλες αυτές τις απαιτήσεις το Υπουργείο Αεροπορίας, πέρα από την υποστήριξη της σύστασης της ενιαίας αεροπορικής δύναμης, προχώρησε στο σχεδιασμό προγράμματος εκσυγχρονισμού του αεροπορικού δυναμικού. Ως πρώτο μέλημα του νεοσυσταθέντος επιτελείου του Υπουργείου ήταν η εκτίμηση των αναγκών και η ανάθεση στο Γενικό Επιτελείο Στρατού και στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού έργου εκπόνησης μελετών για τον εκσυγχρονισμό του αεροπορικού στόλου.

Σε σχετική απάντηση το ΓΕΣ ανέφερε ότι οι απαιτήσεις ανέρχονταν στον αριθμό των 425 αεροσκαφών, κατανεμημένα σε Μοίρες οι οποίες θα υποστήριζαν τα Σώματα Στρατού, το Γενικό Στρατηγείο αλλά και την αντιαεροπορική άμυνα

περιοχών εσωτερικού. Αντίστοιχα οι απαιτήσεις του ΓΕΝ άγγιζαν τα 350 αεροσκάφη, κατανεμημένα και αυτά σε 15 Μοίρες.

Ωστόσο η μελέτη των δύο Γενικών Επιτελείων δεν αιτιολογούσε επαρκώς τις απαιτήσεις σε αεροσκάφη. Αφενός το ΓΕΣ κατήρτισε το υπόμνημά του στηριζόμενο σε παρωχημένες αναλύσεις, αφετέρου το ΓΕΝ υπολόγισε τον αριθμό των αεροσκαφών βασιζόμενο στον προγραμματισμό για την αεροπορική υποστήριξη ενός ελαφριού στόλου, αλλά και σε συμπεράσματα μελετών της Σχολής Πολέμου.

Το Υπουργείο Αεροπορίας λαμβάνοντας υπόψιν και άλλους παράγοντες και κατά κύριο λόγο τις διατιθέμενες πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού, κατέληξε στην πρόταση για απόκτηση 340 αεροσκαφών, κατεβάζοντας έτσι τον αριθμό στο μισό σε σχέση με τους αρχικούς υπολογισμούς. Η συνολική δαπάνη περιοριζόταν έτσι στο ένα δισεκατομμύριο δραχμές, ποσό στο οποίο συμπεριλαμβάνονταν πέραν από τα έξοδα απόκτησης των αεροσκαφών, το κόστος απόκτησης εξοπλισμού και μέσων συντήρησης, αλλά και χρήματα που προορίζονταν για τη βελτίωση των εγκαταστάσεων σε κυρία και βοηθητικά αεροδρόμια³⁴.

³⁴ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 3, σ. 38-42.

Γ' Κεφάλαιο

Η εκπαίδευση των Ελλήνων αεροπόρων

3.1. Ίδρυση της Σχολής Αεροπορίας

3.1.1. Καταλυτικοί παράγοντες δημιουργίας της Σχολής Αεροπορίας

Η προσπάθεια σύστασης της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας, πέραν της αναδιοργάνωσης του Σώματος και της προμήθειας νέων αεροσκαφών, προϋπόθετε τη δημιουργία υποδομών για κοινή προέλευση του προσωπικού της. Η εκπαίδευση των στελεχών θα έθετε την παραγωγή έμπυχου δυναμικού σε νέες βάσεις. Η αναβάθμιση της θεωρητικής, αισθητικής και τεχνικής κατάρτισης του προσωπικού της Αεροπορίας ήταν αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη των στόχων που έθεσε η ηγεσία του νεοσύστατου Υπουργείου.

Επίσης παθογένειες, των οποίων οι βάσεις εντοπίζονταν στις προηγούμενες δεκαετίες και ταλάνιζαν την Αεροπορία για μεγάλο διάστημα, θα εξαλείφοντας σταδιακά, βοηθώντας στην ομογενοποίηση και αρτιότερη οργάνωση του Όπλου. Η προέλευση του προσωπικού από τη Στρατιωτική και Ναυτική Αεροπορία, δύο δομές με διαφορετικά εκπαιδευτικά συστήματα, τη Σχολή Ευελπίδων και τη Σχολή Αεροπλοΐας του Σέδες αφενός και τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων αφετέρου, μεγάλωνε παρά γεφύρωνε το χάσμα μεταξύ των δύο νοοτροπιών. Οι μέχρι τώρα δύο Αεροπορίες λειτουργούσαν κυρίως ανταγωνιστικά, διαιωνίζοντας αντιζηλίες και προστριβές του παρελθόντος.

Εκτός των άλλων ο διαφορετικός ρόλος του κάθε Όπλου διαμόρφωνε αντίστοιχα τα προγράμματα εκπαίδευσης τους. Ο προσανατολισμός των συστημάτων αποσκοπούσε στην κάλυψη των επιμέρους αναγκών, περιορίζοντας έτσι τις πραγματικές δυνατότητες και δημιουργούσε αεροπόρους δύο ταχυτήτων. Αλλά και το εκπαιδευτικό προσωπικό δεν είχε το κατάλληλο γνωστικό υπόβαθρο. Αξιωματικοί που ξεκίνησαν την πορεία τους στο στράτευμα με διαφορετική ιδιότητα, μεταπηδούσαν στο αεροπορικό Σώμα αποκτώντας κυρίως εμπειρική γνώση, μη έχοντας τα απαραίτητα θεωρητικά προσόντα για την κάλυψη των αναδυόμενων εκπαιδευτικών αναγκών.

Για όλους αυτούς τους λόγους και σε συνδυασμό με τις οικονομικές συγκυρίες και την ανεπάρκεια μέσων και υποδομών, η δημιουργία νέας παραγωγικής

Σχολής, από την οποία θα προέρχονταν αεροπόροι με κοινή εκπαίδευση άρα και νοοτροπία, ήταν κάθε άλλο από επιτακτική. Ήδη με τον νόμο 5121 του 1931 «Περί οργανισμού της Πολεμικής Αεροπορίας» προβλέπονταν οι κατάλληλες δομές για αυτήν την εκπαιδευτική αναβάθμιση. Ο νόμος 5123 του 1931 «Περί εκπαίδευσης της Πολεμικής Αεροπορίας» οργάνωσε περαιτέρω το εκπαιδευτικό σύστημα, δίνοντας βαρύτητα τόσο στην πρακτική όσο και στη θεωρητική εκπαίδευση των νέων αεροπόρων³⁵.

Σύμφωνα με αυτόν τον νόμο και για την αρτιότερη εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του προσωπικού της Πολεμικής Αεροπορίας προβλέπονταν η λειτουργία των ακόλουθων σχολών και κέντρων εκπαίδευσης: Σχολή Αεροπορίας, Σχολή Βολής, Σχολή Ανωτέρας Αεροπορικής Εκπαίδευσης, Κέντρο Ναυτικής Αεροπορικής Εκπαίδευσης, Κέντρο Εκπαίδευσης Επίκουρων Παρατηρητών Στρατού, Κέντρο Εκπαίδευσης Επίκουρων Παρατηρητών Ναυτικού, Κέντρο Εκπαίδευσης Εκπαιδευτών Πτήσεων και τέλος Κέντρο Εκπαίδευσης Στρατευσίμων Χειριστών.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 στη Σχολή Αεροπορίας θα λειτουργούσαν δύο τμήματα, το Τμήμα υποψηφίων αξιωματικών και το Τμήμα υποψηφίων υπαξιωματικών. Στο Τμήμα υποψηφίων αξιωματικών θα εισέρχονταν ιδιώτες προς εκπαίδευση με σκοπό, μετά την παροχή της απαιτούμενης ειδικής και γενικής γνώσης, να αποφοιτήσουν κατατασσόμενοι ως ανθυποσμηναγοί στην Πολεμική Αεροπορία. Η φοίτηση θα ήταν τριετούς διάρκειας, η παροχή της εκπαίδευσης θα ήταν δωρεάν, ενώ ο τρόπος διεξαγωγής των εξετάσεων εισαγωγής καθώς και τα απαραίτητα προσόντα των υποψηφίων θα ρυθμιζόνταν με Προεδρικό Διάταγμα. Στο Τμήμα υποψηφίων υπαξιωματικών θα εισάγονταν κατόπιν διαγωνισμού εθελοντές, οι οποίοι μετά την αποφοίτηση τους θα κατατάσσονταν ως σμηνίες στην Πολεμική Αεροπορία. Η φοίτηση ήταν διετής, ενώ η εκπαίδευση θα παρέχονταν δωρεάν.

Σημαντική τομή στην αναβάθμιση της θεωρητικής εκπαίδευσης υπήρξε η πρόβλεψη της λειτουργίας της Σχολής Ανωτέρας Αεροπορικής Εκπαίδευσης. Η φοίτηση ήταν υποχρεωτική για όλους τους αξιωματικούς που κατείχαν τον βαθμό του σμηναγού και ήταν ετήσιας διάρκειας. Η σειρά αποφοίτησης από τη Σχολή δεν θα

³⁵ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 3, σ. 42-45.

μετέβαλε τη σειρά αρχαιότητας, ωστόσο θα συνεκτιμούταν ως προσόν για την προαγωγή στον επόμενο βαθμό³⁶.

3.1.2. Πλωτάρχης Παναγιώτης Βήλος, ο πρώτος Διοικητής της Σχολής

Ο Αλέξανδρος Ζάννας, ως Υπουργός του νεοσύστατου Υπουργείου Αεροπορίας, επισκέπτονταν συχνά την Αεροπορική Ναυτική Βάση Φαλήρου. Διοικητής της βάσης ήταν ο πλωτάρχης Παναγιώτης Βήλος. Κατά την περίοδο αυτή στη Ναυτική Βάση λαμβάνει χώρα μία σειρά προγραμμάτων αναδιοργάνωσης τόσο των εγκαταστάσεων, με τη δημιουργία νέων σύγχρονο μεταλλικών υποστέγων, όσο και κατάρτιση νέων προγραμμάτων εκπαίδευσης χειριστών και πληρωμάτων αέρος. Ο Υπουργός, ερχόμενος σε επαφή με τον αξιωματικό του Ναυτικού, αναγνωρίζει στο πρόσωπό του έναν ικανό αεροπόρο, ο οποίος έχοντας εκπαιδευτεί στις αγγλικές σχολές αεροπορίας έχει εμβαθύνει σε θέματα οργάνωσης και εκπαίδευσης.

Υποστηρικτής της ιδέας για μία νέα σχολή αεροπορίας, η οποία θα καταργούσε όλες τις άλλες παραγωγικές σχολές και κέντρα, υπερθεμάτιζε συχνά στις συζητήσεις τους για την ενοποίηση του Όπλου. Έτσι δέχεται την πρόταση να αναλάβει τη διοίκηση της Σχολής Αεροπορίας. Αρχικά στέκεται επιφυλακτικός στην πρόταση αυτή προβάλλοντας ως δικαιολογία τις υποχρεώσεις του στη Ναυτική Βάση, όπως το πρόγραμμα δοκίμων των τορπιλοπλάνων. Επιπλέον υποστήριζε ότι είχε ήδη αναλάβει την υποχρέωση σύστασης του αεροδρομίου του Τατοΐου το 1927, από όπου και απομακρύνθηκε δυο χρόνια αργότερα και για αυτόν τον λόγο επιθυμούσε να παραμένει στο Φάληρο ως διοικητής.

Ωστόσο οι όποιες αρχικές αντιρρήσεις δεν βρήκαν ευήκοα ώτα και ο Ζάννας, υποστηρίζοντας σθεναρά την επιλογή του, του διέθεσε πληθώρα μέσων για την οργάνωση του εκπαιδευτικού ιδρύματος αλλά και το δικαίωμα της ελεύθερης επιλογής του προσωπικού που θα το στελέχωνε. Στην πρώτη επίσκεψή του ως διοικητής στο Τατόι, μαζί με τον επιτελάρχη στρατηγό Μερεντίνη, επέλεξαν ως πρώτο κτίριο της Σχολής εγκατάσταση η οποία προοριζόταν για οικήματα αξιωματικών. Επίσης παρακείμενο κτίριο θα λειτουργούσε ως η Σχολή Υπαξιωματικών «παρατηρητών - φωτογράφων».

³⁶ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 209, 16.7.1931, «Περί εκπαίδευσεως της Πολεμικής Αεροπορίας».

Από τους σημαντικότερους όρους που έθεσε ο Βήλος, ως προς τη λειτουργία της Σχολής, ήταν η απόκτηση εκπαιδευτικών αεροπλάνων, τα οποία θα ανήκαν στη δύναμη της και όχι δανειζόμενα από έταιρες Μοίρες. Με αυτόν τον τρόπο θα υπήρχε η δυνατότητα προγραμματισμού των εκπαιδευτικών πτήσεων χωρίς να υπάρχει εξάρτηση και προστριβές με άλλες διοικήσεις³⁷.

3.1.3. Εκστρατεία προβολής της Πολεμικής Αεροπορίας

Την αρχική διευθέτηση των θεμάτων διοικητικής μέριμνας, όπως η θέση εγκατάστασης και οι κτηριακές υποδομές, ακολούθησε το ζήτημα της εισαγωγής των δοκίμων αεροπόρων. Ένα από τα θέματα που εγείρονταν ήταν ο τρόπος προσέλκυσης των υποψηφίων για συμμετοχή στις εξετάσεις. Για αυτόν τον λόγο οργανώθηκε μία σειρά αεροπορικών δραστηριοτήτων που αποσκοπούσαν στην προβολή της Αεροπορίας στο ευρύ κοινό και κατ' επέκταση στην εκδήλωση επιθυμιών εισαγωγής στο νεοσύστατο ίδρυμα.

Ο καλύτερος τρόπος για αυτό δεν ήταν άλλος από τη διοργάνωση αεροπορικών επιδείξεων στα αεροδρόμια του Φαλήρου και του Τατοΐου. Κατά τα έτη 1930 - 1931 η συμμετοχή της αθηναϊκής κοινωνίας σε τέτοιου είδους εκδηλώσεις θεωρούνταν σημαντικό γεγονός, και πολύ συχνά η παρουσία του ίδιου του Πρωθυπουργού αλλά και μελών του Υπουργικού Συμβουλίου και άλλων επισήμων έδινε κύρος και βοηθούσε στην επίτευξη του σκοπού. Η προοπτική εισαγωγής στη Σχολή και η δυνατότητα αεροπορικής σταδιοδρομίας λειτουργούσε ως θέλγητρο στους κύκλους των νέων³⁸.

Το ίδιο ζωνρό ήταν και το ενδιαφέρον του αθηναϊκού τύπου για τις αεροπορικές εκδηλώσεις. Όπως απαθανατίζεται στο φύλλο της 15^{ης} Μαρτίου 1930 της εφημερίδας «Εμπρός», ασκήσεις ομαδικών πτήσεων αεροπλάνων έλαβαν χώρα παρουσία του Πρωθυπουργού, του Υπουργού Ναυτικών Δημητρίου Μπότσαρη, του Υφυπουργού Αεροπορίας Αλέξανδρου Ζάννα και άλλων αξιωματικών. Στις ασκήσεις συμμετείχαν τρεις Μοίρες καταδιωκτικών αεροπλάνων και δύο Μοίρες

³⁷ Η. Καρταλαμάκη, *Ελληνικά Φτερά 1912 – 1932*, Αθήνα 1983, σ. 461-466.

³⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 3, σ. 46.

βομβαρδιστικών. Τα αεροπλάνα εκτέλεσαν ομαδική απογείωση και υπέρπτηση άνωθεν της πόλης των Αθηνών σε σχηματισμό τριγώνου³⁹.

Για το ίδιο γεγονός η εφημερίδα «Σκριπ» σε άρθρο με τίτλο «Αι χθεσιναί ασκήσεις αεροπλάνων, πλήρης επιτυχία του προγράμματος» αναφέρει ότι μετά την άφιξη των επισήμων 30 αεροπλάνα εκ των οποίων 15 τύπου Breguet και 15 διαφόρων άλλων τύπων απογειώθηκαν ομαδικώς μετά τις 11 το πρωί από το αεροδρόμιο Τατοΐου. Τα αεροσκάφη πέταξαν σε σχήμα «νύσσης» σε πεντάδες ενώ ο Πρόεδρος της Κυβέρνησης και ο Υφυπουργός παρακολούθησαν, πέρα του κανονικού προγράμματος, και πτήσης ακροβατικών. Τέλος πριν την αποχώρησή τους εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για το επίπεδο των εκτελεσθέντων αεροπορικών ελιγμών⁴⁰.

Στα πλαίσια αυτών των πτήσεων, γνωστές και ως «Γιορτές των φίλων του αέρος», δίνοντας συχνά η δυνατότητα να πετάξουν πολίτες με τα αεροπλάνα της Πολεμικής Αεροπορίας. Οι πτήσεις αυτές ονομάζονταν «βάπτισμα αέρος» και πολλοί ήταν οι άντρες και γυναίκες, οι οποίοι συνέτρεχαν να συμμετάσχουν σε ένα τέτοιο γεγονός.

Χαρακτηριστική είναι η περιγραφή του βετεράνου αεροπόρου αντισμηνάρχου Θάνου Βελούδιου, ο οποίος πέταξε με συγκυβερνήτη του τον ποιητή Άγγελο Σικελιανό. Για τον μεγάλο Έλληνα δημιουργό δεν ήταν η πρώτη εμπειρία στον αέρα, καθώς είχε ήδη πετάξει για πρώτη φορά αρκετά χρόνια πριν. Ωστόσο δεν έχασε την ευκαιρία να ξαναιώσει τη χαρά του αέρα, διακατεχόμενος και πάλι από το ίδιο αίσθημα όπως αυτό που αποτέλεσε πηγή έμπνευσης για το ποίημα του «Πετώντας»⁴¹.

3.2. Πρώτες εισαγωγικές εξετάσεις στη Σχολή

Οι προσπάθειες προσέλκυσης υποψηφίων μέσω των «γιορτών των φίλων του αέρος» ωστόσο δεν έφεραν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Η Αεροπορία αποτελούσε ένα νέο Σώμα και δεν είχε εδραιωθεί ακόμη στη σκέψη των Ελλήνων όπως ο Στρατός και το Ναυτικό. Ως ανασταλτικός παράγοντας λειτούργησε επίσης και η ενυπόγραφη

³⁹ *Εμπρός*, αρ. φ. 12217, 15.3.1930, σ. 4.

⁴⁰ *Σκριπ*, αρ. φ. 10026, 15.3.1930, σ. 4.

⁴¹ Η. Καρταλαμάκη, *ό. π.*, σ. 467-468.

συγκατάθεση γονέων και κηδεμόνων για τη συμμετοχή του υποψηφίου στις εισαγωγικές εξετάσεις. Η ριψοκίνδυνη φύση της αεροπορικής ιδιότητας υπερνικούσε πολλές φορές το γόητρο που προσέφερε στους νέους ιπταμένους. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η μικρή προσέλευση υποψηφίων, ελάχιστα πάνω από 250, για τη συμμετοχή στις εξετάσεις.

Σύμφωνα με το διάταγμα περί «Σχολών Αεροπορίας» τα απαραίτητα προσόντα για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό είχαν ως εξής:

- α. Διαγωγή άμεμπτη.
- β. Υγεία και άρτια σωματική διάπλαση.
- γ. Συγκατάθεση του γονέα ή κηδεμόνα ή επίτροπου.
- δ. Απολυτήριο δημοσίου γυμνασίου ή άλλης αναγνωρισμένης ισότιμης σχολής.
- ε. Να μην έχει καταδικαστεί για αδικήματα των άρθρων 21 - 23 του Ποινικού Νόμου.
- στ. Ηλικία 17 έως 21 κατά το έτος προκήρυξης του διαγωνισμού.
- ζ. Όσοι συμπεριλαμβάνονται στον πίνακα υποψηφίων παραπέμπονται στην Ανώτατη Υγειονομική Επιτροπή Αεροπορίας για εξέταση της σωματικής τους ικανότητας, σύμφωνα με το περί υγειονομικής εξέτασης του προσωπικού της Αεροπορίας διάταγμα. Η απόφαση της Α.Υ.Ε.Α. είναι αμετάκλητη.

Η εξέταση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση ποσοστού 40 με 50% ενώ οι κρινόμενοι ως ικανοί υποβάλλονταν σε σωματική δοκιμασία σύμφωνα με το διάταγμα. Η δοκιμασία αυτή είχε ως ελάχιστες επιδόσεις τις εξής:

- α. Δρόμος 100 μ σε 16 δευτερόλεπτα.
- β. Δρόμος 1000 μ σε 4 λεπτά.
- γ. Άλμα εις ύψος με φόρα 1 μέτρο.
- δ. Άλμα εις μήκος απλό με φόρα 3 και 20 μ.
- ε. Ρίψεις με κάθε χέρι σφαίρας βάρους 7,257 κιλών και μέσο όρο δεξιού και αριστερού χεριού 4,5 μ.

Κάθε υποψήφιος που δεν πετύχαινε στις ανωτέρω επιδόσεις θεωρούνταν αποτυχών και αποκλείονταν από τις περαιτέρω εξετάσεις. Το ποσοστό αποτυχίας στις αθλητικές εξετάσεις άγγιζε το 10%, ενώ κατά κύριο λόγο οι διαγωνιζόμενοι δεν κατάφερναν να επιτύχουν τα όρια στο άλμα εις ύψος και στον δρόμο αντοχής. Μετά

και από αυτή τη δοκιμασία οι διαγωνιζόμενοι εξετάζονταν στα θεωρητικά μαθήματα, στα οποία έπρεπε να επιτύχουν το άριστα ως εξής:

α.	Ελληνική γλώσσα	160
β.	Γεωμετρία (θεωρία και ασκήσεις)	200
γ.	Άλγεβρα (θεωρία και ασκήσεις)	220
δ.	Επίπεδη Τριγωνομετρία (θεωρία και ασκήσεις)	240
ε.	Φυσική Πειραματική (θεωρία και ασκήσεις)	160
στ.	Χημεία (θεωρία)	140
ζ.	Γεωγραφία (παγκόσμια)	120
η.	Γαλλικά	120

Οι επιδόσεις των υποψηφίων δεν ήταν οι αναμενόμενες και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η επιτροπή εξάντλησε τα όρια αυστηρότητας, ως προς τα θέματα των εξετάσεων, στο μάθημα των μαθηματικών καταφέρνουν τελικά να πετύχουν μόνο τέσσερις. Αυτή η κατάσταση δημιούργησε προβλήματα και θέμα επανάληψης του διαγωνισμού, γεγονός που θα έδινε τροφή στους πολέμιους της ενιαίας Αεροπορίας. Για αυτόν τον λόγο κρίθηκε απαραίτητη μία τολμηρή επέμβαση, σύμφωνα με την οποία χωρίς να υπάρξει κάτι μεμπτό στην όλη διαδικασία αποφασίστηκε η πριμοδότηση όλων των υποψηφίων στο μάθημα των μαθηματικών, έτσι ώστε να συνεχίσουν με τις εξετάσεις των υπολοίπων μαθημάτων. Τελικά επιτυγχάνουν την είσοδο τους στη Σχολή 11 υποψήφιοι, οι οποίοι αποτέλεσαν και την Πρώτη Σειρά Ιπταμένων⁴².

3.3. Το εκπαιδευτικό σύστημα της Σχολής Αεροπορίας

3.3.1. Το πρόγραμμα θεωρητικής και πτητικής εκπαίδευσης

Η Πρώτη Σειρά Δοκίμων κλήθηκε να παρουσιαστεί στη Σχολή στις 23 Νοεμβρίου 1931, μετά από εγκύκλιο που δημοσίευσε ο Υπουργός Αλέξανδρος Ζάννας στις 22 Οκτωβρίου. Ωστόσο η επίσημη λειτουργία της Σχολής ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 1931. Στα πλαίσια της θεωρητικής εκπαίδευσης οι δόκιμοι αξιωματικοί διδάσκονταν τα ακόλουθα μαθήματα: ανώτερα μαθηματικά, σφαιρική

⁴² Η. Καρταλαμάκη, *ό. π.*, σ. 470-476.

τριγωνομετρία, εφηρμοσμένη μηχανική, φυσική, πυροβολική, αεροναυτιλία, μετεωρολογία, βολή, βομβαρδισμός, ελληνικά, αγγλικά, γαλλικά, στρατιωτικό και ναυτικό αεροπορικό δίκαιο, στρατιωτική ιστορία, στρατιωτική αγωγή, αεροπορική τέχνη και αεροπορική εκπαίδευση στον αέρα και στο έδαφος.

Όσον αφορά στο μάθημα της αεροπορικής εκπαίδευσης στον αέρα και στο έδαφος αυτό διαχωρίζονταν σε τέσσερα στάδια εκπαίδευσης. Στο πρώτο στάδιο, τη δοκιμασία των χειριστών, ο εκπαιδευόμενος ελέγχονταν ως προς την ικανότητά του να εκτελεί ακροβατικές ασκήσεις ενώπιον του Διευθυντή Εκπαίδευσης. Στο δεύτερο στάδιο, την εκπαίδευση χειριστών, ο εκπαιδευόμενος διδάσκονταν τους τρόπους πτήσης, από τη βασική χρήση των πηδαλίων διεύθυνσης μέχρι την εκτέλεση προκεχωρημένων ασκήσεων, από τους εκπαιδευτές πτήσεων. Κατά το τρίτο στάδιο, την προχωρημένη εκπαίδευση χειριστών, εκτελούνταν σειρά ακροβατικών, ανάστροφη πτήση και αναγκαστικές προσγειώσεις. Τέλος στις πτήσεις με μονοθέσιο αεροσκάφος, οι δόκιμοι εκτελούσαν πτήσεις συνολικής διάρκειας 20 ωρών, κατά τις οποίες, πέραν από τις αποπροσγειώσεις, εκτελούνταν ακροβατικά και αναγκαστικές προσγειώσεις. Η επιτυχής περάτωση της εκπαιδευτικής περιόδου προϋπόθετε την εκτέλεση 55 ωρών πτήσεων, εκ των οποίων οι 15 ώρες συγκυβέρνησης, 20 ατομικής εκπαίδευσης και 20 ώρες σε ρόλο δίωξης.

Η εκπαίδευση εδάφους διαχωρίζονταν σε 4 στάδια. Κατά το πρώτο στάδιο, την αεροπορική τέχνη στον αέρα, διδάσκονταν:

Ελιγμός και χειρισμός κινητήρα στο έδαφος, τροχοδρόμηση, κάτω από διάφορες συνθήκες,

Ενέργειες πηδαλίων στον αέρα με και χωρίς κινητήρα, για την ευαισθησία των πηδαλίων,

Ευθεία και οριζόντια πτήση, συνθήκες ισορροπίας σε οριζόντια πτήση, απώλεια στήριξης, συνθήκες ισορροπίας σε άνοδο και κάθοδο,

Απογείωση και προσγείωση σε ομαλό έδαφος και με άπνοια, απογείωση σε ανώμαλο έδαφος, απογείωση με άνεμο, εσφαλμένες προσγειώσεις, γρήγορες απογειώσεις και προσγειώσεις και γενικά πτήσεις με δυσμενείς καιρικές συνθήκες,

Συνηθισμένες στροφές και στροφές με μεγάλες κλίσεις με και χωρίς κινητήρα,

Περιδίνηση και δυνάμεις που ενεργούν σε αυτή καθώς και ενέργειες σε περίπτωση που το αεροσκάφος αδυνατεί να εξέλθει από την περιδίνηση,

Χαμηλή πτήση και στροφές κατά την άνοδο,

Ολισθήσεις,
 Απογείωση και προσγείωση με πλευρικό άνεμο,
 Αναγκαστικές προσγειώσεις,
 Ενέργειες σε περίπτωση πυρκαγιάς,
 Ακροβατικά.

Κατά το δεύτερο στάδιο, την αεροπορική τέχνη στο έδαφος, διδάσκονταν:

Ημερήσιες και περιοδικές επιθεωρήσεις αεροσκαφών και κινητήρων,
 Ευθύνη χειριστή πριν και μετά την πτήση, στέγαση υλικού, μεταφορές αεροσκαφών,
 διαφύλαξη στην ύπαιθρο, λήψη μέτρων μετά την αναγκαστική προσγείωση,
 Προφυλακτικά μέτρα για τους κινητήρες σε περίοδο ψύχους,
 Ειδικές οδηγίες για κάθε τύπο αεροσκάφους και κινητήρα,
 Συντήρηση αποθηκευμένου υλικού,
 Πυροσβεστικά μηχανήματα αεροσκαφών και υποστέγων,
 Σύστημα ανάφλεξης,
 Σύστημα ψύξης,
 Σύστημα λίπανσης,
 Τοποθέτηση και κάθοδος αερόψυκτης και υδρόψυκτης μηχανής,
 Εκκίνηση κινητήρων διαφόρων τύπων,
 Εργασία σμήνους όπως καθαρισμός αεροσκαφών, ημερήσιες και περιοδικές
 επιθεωρήσεις, επισκευή βλαβών, αντικατάσταση διαφόρων τεμαχίων και
 εξαρτημάτων του αεροσκάφους και του κινητήρα και γενικά προετοιμασία του
 αεροσκάφους για πτήση.

Το τρίτο στάδιο, η θεωρητική και πρακτική σύνθεση, περιελάμβανε:

Περιγραφή και ονοματολογία των συνθετικών μερών των αεροσκαφών της εποχής,
 Περιγραφή, επίδειξη και τρόπος χρήσης των οργάνων ρύθμισης του αεροπλάνου,
 Ρύθμιση αεροσκάφους AVRO 504 και τρόπος διόρθωσης της κακής ρύθμισης,
 Σύνθεση και ρύθμιση διπλανού με ελκτικό κινητήρα,
 Επισκευές διαφόρων μερών και εξαρτημάτων των αεροσκαφών,
 Παρατηρήσεις σχετικά με την οξυγονοκόλληση.

Τέλος το τελευταίο στάδιο της εκπαίδευσης, οι κινητήρες, περιελάμβανε:

Τον τρόπο ρύθμισης ενός αερόψυκτου ή υδρόψυκτου κινητήρα και τις απαιτούμενες
 διεργασίες,

Τον τρόπο τοποθέτησης και ρύθμισης μαγνητοηλεκτρικών μηχανών,
Βλάβες κινητήρων και τρόπους αποκατάστασής τους,
Θεωρητική εκπαίδευση 15 ωρών⁴³.

3.3.2. Η πρώτη πτήση «solo»

Αναμφισβήτητα κορυφαία στιγμή στην καριέρα του κάθε αεροπόρου είναι η πρώτη πτήση «μόνος», ή αλλιώς πτήση «solo». Η πορεία μέχρι αυτήν τη στιγμή προϋπόθετε πολύ κόπο και προσπάθεια από τους δόκιμους αεροπόρους, αλλά και από τους εκπαιδευτές τους. Η κατάρτιση του προγράμματος πτήσεων, όπως και όλου του εκπαιδευτικού προγράμματος για το νέο στρατιωτικό ίδρυμα, ήταν μία πολύ σημαντική και επίπονη εργασία. Επιπλέον, λόγω του σύντομου χρόνου οργάνωσης της Σχολής, αλλά και του πρωτόγνωρου της όλης διαδικασίας, υπήρχαν αρκετές ελλείψεις σε εφοδιαστικό υλικό, ακόμη και σε μέσα που είχαν άμεση σχέση με την εκτέλεση των πτήσεων.

Αφού επιλύθηκαν και αυτά τα προβλήματα οι εκπαιδευτές έπρεπε να προετοιμάσουν τις συνθήκες για την εκτέλεση των πτήσεων «solo» των μαθητών. Για αυτόν τον λόγο έπρεπε να ληφθούν υπόψιν παράγοντες που επηρέαζαν άμεσα το αεροδρόμιο του Τατοΐου. Έτσι οι παράλληλες πτήσεις της Α' Σμηναρχίας, η οποία είχε την ίδια έδρα με τη Σχολή, οι παράλληλες πτήσεις των πολιτικών αεροσκαφών, τα οποία χρησιμοποιούσαν και αυτά ως τερματικό Αερολιμένα των Αθηνών το αεροδρόμιο του Τατοΐου και οι ιδιαίτερες καιρικές συνθήκες της περιοχής της Πάρνηθας επηρέαζαν άμεσα την εκτέλεση των εκπαιδευτικών πτήσεων και πολύ περισσότερο τις πτήσεις «μόνος».

Ο σημαντικότερος όμως και πιο απρόβλεπτος από αυτούς τους παράγοντες ήταν ο καιρός. Η εκ των προτέρων συνεννόηση με την Α' Σμηναρχία και η ήπια κυκλοφορία του πολιτικού αερολιμένα βοηθούσε στο να εξαλειφθούν τα προβλήματα από τις πτήσεις τρίτων. Οι καιρικές συνθήκες όμως έπρεπε να είναι οι κατάλληλες και ιδιαίτερος ο άνεμος. Έτσι το ιδανικό θα ήταν να επικρατεί νηνεμία ή άνεμος μικρής έντασης αλλά σταθερός.

Αυτό που επιδίωκε σε κάθε περίπτωση η διοίκηση της Σχολής ήταν η αποφυγή ενός αεροπορικού ατυχήματος και πολύ περισσότερο μία κατάσταση η

⁴³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, ό. π., τ. 3, σ. 47-51.

οποία θα μπορούσε να οδηγήσει σε σοβαρό τραυματισμό δόκιμου αεροπόρου. Η διατήρηση μιας «λευκής περιόδου ατυχημάτων», η οποία θα έδινε το κατάλληλο χρονικό περιθώριο στο εκπαιδευτικό σύστημα να αντιμετωπίσει μία τέτοια κατάσταση, καθώς η πιθανότητα για ατύχημα υπάρχει σε κάθε πτήση, ήταν κύριος σκοπός. Και αυτός ο σκοπός είχε ιδιαίτερη αξία στην πρώτη πτήση «solo»⁴⁴.

3.4. Η σύσταση της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας

Η εμφάνιση της μετεωρολογικής παρατήρησης στη σύγχρονη Ελλάδα χρονολογείται από το 1839 και εντοπίζεται στο Αστεροσκοπείο Αθηνών. Το 1890 αρχίζει τη λειτουργία του το πρώτο δίκτυο μετεωρολογικών σταθμών, το οποίο είχε επτά σημεία αναφοράς σε όλη την επικράτεια. Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος συμβάλει περαιτέρω στη μελέτη των μετεωρολογικών φαινομένων, καθώς η αεροπορική δραστηριότητα παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στις επιχειρήσεις και οι καιρικές συνθήκες επηρεάζουν την εκτέλεση των αποστολών. Σταθμός όμως στη σύσταση της σύγχρονης Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας υπήρξε το 1931, έτος κατά το οποίο ο Υπουργός Αλέξανδρος Ζάννας θέτει τις βάσεις για την οργανωμένη λειτουργία της υπό το Υπουργείο Αεροπορίας⁴⁵.

Η αξία της πρόβλεψης του καιρού, μέσω της μετεωρολογικής ενημέρωσης των πληρωμάτων αέρος, άρχισε να γίνεται επιτακτική όσο η εκπαιδευτική διαδικασία γινόταν ολοένα και πιο μεθοδική, οι επιδόσεις των αεροσκαφών βελτιώνονταν αλλά και η πτητική δραστηριότητα της Πολιτικής Αεροπορίας αυξάνονταν. Για όλους αυτούς τους λόγους ήταν απαραίτητη η δημιουργία ενός επίσημου οργάνου, το οποίο θα επωμίζονταν το έργο της πρόγνωσης του καιρού, όχι μόνο στην περιοχή του αεροδρομίου αλλά και κατά τη διάρκεια της διαδρομής και ειδικότερα όταν αυτή ήταν μεγάλης διάρκειας.

Έτσι με τον νόμο 5258 του 1931 συστήνεται η Μετεωρολογική Υπηρεσία με σκοπό τη μελέτη και παροχή κάθε στοιχείου που αφορά στη μετεωρολογία και

⁴⁴ Η. Καρταλαμάκη, *ό. π.*, σ. 490-491.

⁴⁵ Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία, *Εισαγωγή στη μετεωρολογία από την αρχαία Ελλάδα μέχρι σήμερα*, διαθέσιμο στο: http://www.hnms.gr/emv/el/meteorology/meteorologia_arxaia_ellada?pageno=6 (πρόσβαση στις 18.3.2020).

κλιματολογία της χώρας και στην έκδοση πρόγνωσης καιρού προς εξυπηρέτηση των αναγκών της Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας, της γεωργίας, των δημοσίων έργων, των στρατιωτικών επιχειρήσεων, της ναυτιλίας και γενικώς της εθνικής οικονομίας. Η υπαγωγή της Υπηρεσίας, η οποία αποτελούσε και τη μόνη Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία του κράτους, ανατέθηκε στο Υπουργείο Αεροπορίας.

Η Υπηρεσία θα διοικούνταν από συμβούλιο με Πρόεδρο τον Υπουργό της Αεροπορίας ή τον διευθυντή της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας και μέλη αντιπροσώπους των Υπουργείων Στρατιωτικών, Ναυτικών, Γεωργίας, Συγκοινωνίας, Εθνικής Οικονομίας και καθηγητές μετεωρολογίας του Πανεπιστημίου και Πολυτεχνείου, διευθυντές του Εθνικού Αστεροσκοπείου και της Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας.

Η σύνθεση της αποτελούνταν από την κεντρική υπηρεσία στην Αθήνα και δίκτυο μετεωρολογικών σταθμών εγκατεστημένων σε όλη τη χώρα. Η κεντρική υπηρεσία απαρτιζόταν από τα γραφεία διευθυντή και υποδιευθυντή, τη γραμματεία και τα τμήματα προγνώσεων και ανώτερης ατμόσφαιρας, κλιματολογικού, γεωργικής μετεωρολογίας και δημοσίων έργων, στρατιωτικής και ναυτικής μετεωρολογίας και τέλος το τμήμα εκπαίδευσης και πληροφοριών.

Το δίκτυο μετεωρολογικών σταθμών περιελάμβανε δύο μετεωροσκοπία στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, 10 μετεωρολογικούς σταθμούς Α' τάξης, 40 μετεωρολογικούς σταθμούς Β' τάξης, 30 μετεωρολογικούς σταθμούς Γ' τάξης και 50 βροχομετρικούς σταθμούς. Το προσωπικό που στελέχωνε την Υπηρεσία αποτελούνταν από το ανώτερο τεχνικό επιστημονικό προσωπικό, το αποσπασμένο στρατιωτικό προσωπικό, το κατώτερο, το βοηθητικό και τέλος το υπηρετικό προσωπικό.

Η εκπαίδευση των μετεωρολόγων και των παρατηρητών λάμβανε χώρα στη Μετεωρολογική Σχολή υπό την επίβλεψη του Τμήματος Εκπαιδύσεως και Πληροφοριών και στην οποία λειτουργούσαν δύο τμήματα, το τμήμα μετεωρολόγων με 9μηνη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και το τμήμα παρατηρητών με τρίμηνη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση. Το διδακτικό προσωπικό της Σχολής αποτελούνταν από καθηγητές Πανεπιστημίου, Πολυτεχνείου ή ανωτέρων στρατιωτικών και ναυτικών σχολών⁴⁶.

⁴⁶ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 261, 8.8.1931, «Περί Μετεωρολογικής Υπηρεσίας».

Η σύστασή της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα στην οργάνωση των μετεωρολογικών σταθμών και στην εκπαιδευτική διαδικασία των υποψήφιων μετεωρολόγων και παρατηρητών. Με αυτόν τον τρόπο βελτιώθηκαν περαιτέρω οι συνθήκες πρόγνωσης, συμβάλλοντας καταλυτικά στην ασφάλεια και στην αρτιότερη εκτέλεση των πτήσεων της Πολεμικής και Γενικής Αεροπορίας.

Δ' Κεφάλαιο

Αναδιοργάνωση της Πολεμικής Αεροπορίας

4.1. Εξελίξεις στις αρχές της νέας δεκαετίας

4.1.1. Περίοδος πολιτικών ανακατατάξεων

Η δεκαετία του 1930 χαρακτηρίζεται από πολλές αλλαγές στην εγχώρια πολιτική σκηνή, ως αποτέλεσμα των εξελίξεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Η κυβέρνηση Βενιζέλου, παρ' όλες τις επιθέσεις που δέχονταν από τον αντιπολιτευόμενο τύπο και την πολεμική των αντιπάλων κομμάτων, είχε τα εχέγγυα να παραμείνει στην εξουσία και να συμπληρώσει την τετραετία. Ωστόσο οι επιπτώσεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης του 1929 έγιναν γρήγορα αισθητές και στην εύθραυστη ελληνική οικονομία.

Αποτέλεσμα αυτών των πιέσεων ήταν οι έντονες συζητήσεις, ήδη από τον Μάρτιο του 1932, για αντικατάσταση της κυβέρνησης με μία οικουμενική, στα πλαίσια των πολιτικών που ακολουθούσαν και άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Σκοπός αυτής της διακομματικής λύσης δεν ήταν άλλος από τη χάραξη ομόφωνης δημοσιονομικής πολιτικής, ως μέτρο υποστήριξης της δοκιμαζόμενης οικονομίας. Η πρόταση αυτή είχε γίνει από τον ίδιο τον Ελευθέριο Βενιζέλο ως απάντηση στην αντιπολιτευόμενη τακτική που ακολουθούσαν οι πολιτικοί του αντίπαλοι. Ο πολυσχιδής πολιτικός δεν ήθελε να επωμιστεί η παράταξή του μόνη το βάρος των επαχθών μέτρων και μια τέτοια λύση, πέραν της ουσιαστικής αντιμετώπισης του προβλήματος, θα τον διατηρούσε σε υψηλά ποσοστά δημοφιλίας.

Ως απάντηση σε αυτές τις αιτιάσεις υποβάλλει στις 21 Μαΐου 1932 την παραίτηση της κυβέρνησης του. Μετά από διαπραγματεύσεις πέντε ημερών ορκίζεται η νέα κυβέρνηση του Αγροτοεργατικού κόμματος, με την κοινοβουλευτική υποστήριξη του κόμματος των Φιλελευθέρων και επικεφαλής τον Αλέξανδρο Παπαναστασίου. Ο νέος πρωθυπουργός αναλαμβάνει και τα Υπουργεία Εξωτερικών, Στρατιωτικών, Ναυτικών και Αεροπορίας. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα βραχύβιο σχήμα, που σηματοδότησε την έναρξη μιας σειράς πολιτικών ανακατατάξεων και μιας ρευστής πολιτικά περιόδου. Ωστόσο οι αλλαγές αυτές θα αφήσουν το

αποτύπωμά τους και στην Πολεμική Αεροπορία, οδηγώντας την σε μια περίοδο αβεβαιότητας και επιχειρησιακής οπισθοδρόμησης⁴⁷.

4.1.2. Οι εξελίξεις στην Πολεμική Αεροπορία

Το ελπιδοφόρο ξεκίνημα της έννοιας Πολεμικής Αεροπορίας συναντά προσκόμματα από τις εξελίξεις στην πολιτική ζωή της χώρας. Τα προβλήματα αυτά ενισχύονται από τις αδυναμίες του παρελθόντος και κυρίως από την προέλευση των στελεχών της, η οποία αριθμεί 17 διαφορετικές κατηγορίες με αντίστοιχες αντιλήψεις και παθογένειες. Η προσπάθεια και τα πρώτα αποτελέσματα από την εφαρμογή των νέων προγραμμάτων εκπαίδευσης δεν κατάφερε να κάμψει τις αντιδράσεις και τις απαιτήσεις για αναγνώριση των παλιών στελεχών που προέρχονταν από τη Στρατιωτική και τη Ναυτική Αεροπορία. Η συμμετοχή τους σε πολεμικές επιχειρήσεις, αλλά και η συμβολή τους στην προσπάθεια για ανασυγκρότηση του στρατεύματος, οδηγούσε σε απαιτήσεις, πολλές φορές παράλογες, οι οποίες ήταν αδύνατον να ικανοποιηθούν στο σύνολό τους.

Ο Αλέξανδρος Ζάννας λειτούργησε πολλές φορές πυροσβεστικά έναντι αυτών των καταστάσεων, έχοντας ως γνώμονα το όφελος της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας. Μικροπολιτικές τακτικές όμως, με κύριο στόχο την κάλυψη κομματικών αναγκών, μεταφράζονταν σε υποσχέσεις για ικανοποίηση των προσωπικών αιτημάτων, η οποία και πραγματοποιούνταν με την ανάληψη της εξουσίας. Τα στελέχη της Αεροπορίας, συνηγορώντας σε αυτές τις καταστάσεις και θέτοντας σε δεύτερη μοίρα το υπηρεσιακό καθήκον, προσκολλούνταν στις πολιτικές παρατάξεις, αποσκοπώντας στην πραγματοποίηση των προσωπικών τους επιδιώξεων. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν σε κάθε εκλογική αναμέτρηση να υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός αποστράτων και αποτάκτων και αντίστοιχα ανακλήσεις αξιωματικών, οι οποίοι είχαν απομακρυνθεί από το Σώμα με μόνο κριτήριο την κομματική ταυτότητα.

Η πολιτική αστάθεια του 1932 είχε ως αποτέλεσμα την επανεμφάνιση στο προσκήνιο των αρνητών της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας, συννεπικουρούμενοι από τα επιτελεία του Στρατού και του Ναυτικού, τα οποία άδραξαν την ευκαιρία για

⁴⁷ Ν. Οικονόμου, «Η τετραετία του Βενιζέλου (1928-1932)», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 317-318.

προβολή των ιδιοτελών συμφερόντων τους. Ως κύριο άρμα σε αυτή την τακτική εμφανίστηκε η κατάργηση της Σχολής Αεροπορίας και η επαναφορά στην πρότερη κατάσταση των δύο αεροπορικών σχολών. Επιπλέον η δημιουργία της «Αεροπορικής Βάσης Σχολών» με διοικητή τον σμήναρχο Ρέππα αφαίρεσε αρμοδιότητες από τον διοικητή της Σχολής. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε τον αντισμήναρχο Βήλο στην υποβολή της παραίτησής του. Ο Αλέξανδρος Ζάννας επεμβαίνει στις 18 Αυγούστου 1932 αποστέλλοντας επιστολή στον διοικητή της Σχολής, πείθοντας τον να μην παραιτηθεί από τη θέση του και να συνεχίσει το έργο του, παρ' όλες τις δυσκολίες.

Στην ίδια συνάφεια, υπήρξαν αντίστοιχες προσπάθειες για την κατάργηση του Σώματος της ενιαίας Αεροπορίας. Ειδικότερα η κυβέρνηση Τσαλδάρη στα τέλη του 1932 δεχόταν έντονες πιέσεις για αυτόν τον σκοπό από τους κόλπους του Στράτου και του Ναυτικού. Είχαν συγκροτηθεί μάλιστα δύο επιτροπές με σκοπό τη διάλυση της Αεροπορίας, οι οποίες παρέδωσαν τις εισηγήσεις τους στον πρωθυπουργό. Ο ίδιος δεν υπέκυψε όμως χάρις στην ψύχραιμη στάση του, συνεπικουρούμενη και από δύο επιστολές του Ελευθερίου Βενιζέλου στις 25 και 30 Νοεμβρίου του 1932. Ωστόσο η τοποθέτηση στελεχών σε καίριες θέσεις, τα οποία δεν ήταν ικανά ή δεν πίστευαν στο έργο που τους ανατέθηκε, επέφερε πολλά προβλήματα και προστριβές στους κόλπους του Όπλου⁴⁸.

4.1.3. Το κίνημα Πλαστήρα της 6^{ης} Μαρτίου 1933

Τα ξημερώματα της 6^{ης} Μαρτίου 1933 ο Νικόλαος Πλαστήρας επισκέπτεται τον Ελευθέριο Βενιζέλο με σκοπό να του ανακοινώσει την πρόθεσή του να κηρύξει δικτατορία, αναλαμβάνοντας με τη βία την εξουσία από το Λαϊκό κόμμα. Ο αρχηγός των «Φιλελευθέρων» αντιτίθεται σε αυτή την κίνηση, όχι όμως σθεναρά. Τη στάση αυτή ο Πλαστήρας την ερμηνεύει ως συγκατάθεση στο κίνημα, έχοντας υπόψιν και τη δυσαρέσκεια μεγάλης μερίδας του πολιτικού αλλά και στρατιωτικού χώρου έναντι των «Λαϊκών». Επιπλέον στις εκλογές που είχαν διεξαχθεί στις 5 Μαρτίου οι αντιβενιζελικοί έχοντας κερδίσει την πλειοψηφία είχαν τη δυνατότητα να εκλέξουν Πρόεδρο της Δημοκρατίας αλλά και γεροϋσιαστές, οι οποίοι θα προχωρούσαν σε αναθεώρηση του Συντάγματος και παλινόρθωση της μοναρχίας.

⁴⁸ Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, ό. π., σ. 101-104.

Αποχωρώντας από την οικία Βενιζέλου ο «Μαύρος Καβαλάρης» καταλαμβάνει με την υποστήριξη του 1^{ου} Συντάγματος Πεζικού το Υπουργείο Στρατιωτικών και ως το τέλος της ίδιας ημέρας προσχωρούν στο κίνημα το Ναυτικό και η Αεροπορία. Την επομένη διατάσσεται κατάσχεση όλων των αντιβενιζελικών εφημερίδων, οι οποίες είχαν ως πρωτοσέλιδο τη νίκη της «Ηνωμένης Αντιπολίτευσης» στις εκλογές, ενώ ο Τσαλδάρης αναγκάζεται σε κατ' οίκον περιορισμό.

Ωστόσο και παρ' όλες τις ενέργειες που γίνονται τόσο με τη μορφή διαγγέλματος όσο και με την καταστολή διαδηλώσεων από την αστυνομία, το κίνημα Πλαστήρα αποτυγχάνει. Η ανώτατη ηγεσία του Στρατού δεν υποστηρίζει την κίνηση και ομάδα στρατηγών έρχονται σε επαφή με τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τον Βενιζέλο και τον Τσαλδάρη προσπαθώντας να βρουν αναίμακτη λύση και παράδοση της εξουσίας στο νόμιμα εκλεγμένο κόμμα.

Αποφασίζεται τελικά ο σχηματισμός μεταβατικής Κυβέρνησης αντιστρατήγων, η οποία θα παραλάμβανε την εξουσία από τους βενιζελικούς και μετά από μία περίοδο κατευνασμού των πνευμάτων θα την παρέδιδε στον Τσαλδάρη. Στη μεταβατική αυτή κυβέρνηση αναλαμβάνει Υπουργός Ναυτικών και Αεροπορίας ο υποναύαρχος Δεμέστιχας, ενώ στην κυβέρνηση του Παναγή Τσαλδάρη, η οποία σχηματίστηκε στις 10 Μαρτίου 1933, Υπουργός Αεροπορίας αναλαμβάνει ο Ιωάννης Ράλλης⁴⁹.

Αν και η συμμετοχή της Αεροπορίας στο κίνημα περιορίστηκε στη χρήση αεροσκαφών για τη ρίψη προκηρύξεων, στις οποίες αναγράφονταν το διάγγελμα Πλαστήρα, αυτό ήταν αρκετό για να ρίξει νερό στον μύλο των διενέξεων μεταξύ των στελεχών του Σώματος. Οι κομματικές έριδες μεταξύ βενιζελικών και αντιβενιζελικών μεταφέρθηκαν και μέσα στους κόλπους του Όπλου, οξύνοντας περισσότερο την ήδη τεταμένη κατάσταση. Έχοντας αυτό ως αφορμή, πολλοί ήταν αυτοί που θέλησαν να επωφεληθούν από αυτή την αναταραχή και να θέσουν εκ νέου θέμα διάλυσης της ενιαίας Αεροπορίας. Στο πρόσωπο του νέου Υπουργού οι πολέμιοι καταφέρνουν να εφαρμόσουν τα σχέδιά τους και με διάταγμα εκδιώχνουν τους 77 από τους 98 αξιωματικούς καταγωγής από τη Σχολή Ευελπίδων και τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

⁴⁹ Ν. Οικονόμου, «Η μεταβατική περίοδος από το Μάιο 1932 ως το Μάρτιο 1933», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 321-323.

Αποτέλεσμα όλων αυτών, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε απόρρητη έκθεση για την ενημέρωση του Πρωθυπουργού Ιωάννη Μεταξά την περίοδο 1936 – 1938, ήταν οι αθρόες παραιτήσεις ανωτέρων αξιωματικών τον Δεκέμβριο του 1933, εξαναγκάζοντας την κυβέρνηση σε αναδιοργάνωση της κεντρικής διοίκησης και μεταφορά στελεχών από τον Στρατό και το Ναυτικό προς ενίσχυση του Υπουργείου Αεροπορίας. Για αυτόν τον λόγο με τον νόμο 6026 του 1934 συστήνεται η Διεύθυνση Πολεμικής Αεροπορίας με πρώτο διοικητή τον συνταγματάρχη πυροβολικού Γυαλίστρα, ενώ ο πλοίαρχος Οικονόμου αναλαμβάνει τη διεύθυνση του Επιτελείου. Επακόλουθο αυτής της κατάστασης ήταν η ανάσχεση του δυναμικού ξεκινήματος, η αναστάτωση στους κόλπους των στελεχών και η είσοδος σε επικίνδυνες ατραπούς⁵⁰.

4.2. Ίδρυση του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας

Την επόμενη χρονιά σταθμό για την Πολεμική Αεροπορία αποτέλεσε η ίδρυση του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, με το νόμο 6248 της 20^{ης} Αυγούστου 1934. Σύμφωνα με αυτόν τον νόμο η Διεύθυνση του Επιτελείου Αεροπορίας μετονομάζεται σε Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας και υπάγεται άμεσα στον Υπουργό Αεροπορίας, αποτελώντας ανεξάρτητη υπηρεσία, στην οποία προΐσταται ανώτατος αξιωματικός του Στρατού, του Ναυτικού ή της Αεροπορίας με βαθμό συνταγματάρχη, πλοίαρχου ή σημνάρχου και φέρει τον τίτλο Αρχηγός Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας.

Στο άρθρο 4 καθορίζεται ως κύριο έργο του Επιτελείου η από κάθε άποψη προετοιμασία του αεροπορικού πολέμου, η κατάρτιση των γενικών προγραμμάτων οργάνωσης, εκπαίδευσης και πολεμικής προετοιμασίας και το αναγκαίο υλικό καθώς και η καθιέρωση Ενιαίου Δόγματος. Επίσης η προετοιμασία, από την περίοδο της ειρήνης, για κάθε πιθανή επιχείρηση και η κατά τον πόλεμο γενική στρατηγική κατεύθυνση. Εκτός του Συμβουλίου Πολεμικής Αεροπορίας και του Συμβουλίου Εθνικής Άμυνας καμία άλλη υπηρεσία, επιτροπή ή συμβούλιο δεν έχει το δικαίωμα να επεμβαίνει σε ζητήματα που έχουν σχέση με το έργο του ΓΕΑ, ενώ σε κάθε περίπτωση που τα ζητήματα αυτά έχουν άμεση σχέση με το ΓΕΑ οφείλουν να ζητούν τη γνωμοδότηση του ως μονού αρμοδίου επί θεμάτων γενικής οργάνωσης.

⁵⁰ Η. Καρταλαμάκη, *Η γενιά των Ικάρων (1931 – 1940)*, Αθήνα 1987, σ. 108-115.

Όσον αφορά σε σχέδια νόμων και διατάγματα, που αφορούν σε προετοιμασία πολέμου, εκπαίδευση ή γενικότερα την οργάνωση της Αεροπορίας αυτά καταρτίζονται από το Επιτελείο ως το μόνο αρμόδιο και υπεύθυνο όργανο του Υπουργού. Ο Αρχηγός ΓΕΑ μετέχει ως μέλος στο Ανώτατο Συμβούλιο Εθνικής Αμύνης, καθώς και στο Ανώτατο Συμβούλιο Αεροπορίας⁵¹.

Πρώτος Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας τοποθετήθηκε στις 10 Οκτωβρίου 1934 ο πλοίαρχος Κωνσταντίνος Οικονόμου και παρέδωσε τα ηνία του σχηματισμού στις 10 Ιανουαρίου 1935 στον συνταγματάρχη Παναγιώτη Γαζή, ο οποίος διετέλεσε Αρχηγός έως τις 9 Δεκεμβρίου 1940⁵².

4.3. Αεροπορική δραστηριότητα

Τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1930 λαμβάνουν χώρα πολλά αεροπορικά γεγονότα, που έχουν ως σκοπό την προώθηση της αεροπορικής ιδέας. Στις 10 Απριλίου του 1932 ανοίγει τις πύλες της στο Ζάππειο Μέγαρο η πρώτη Διεθνής Αεροπορική Έκθεση Αθηνών. Η Διεύθυνση της Πολεμικής Αεροπορίας, σε συνεργασία με την αντίστοιχη της Πολιτικής, διοργανώνει την εν λόγω εκδήλωση έχοντας προσκαλέσει ευρωπαϊκές αεροπορίες όπως της Αγγλίας, της Γαλλίας, της Τσεχοσλοβακίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας, της Ολλανδίας και της Πολωνίας. Στόχος της έκθεσης δεν είναι άλλος από την παρουσίαση στο ελληνικό κοινό του αεροπλάνου και της αεροπορικής δραστηριότητας στον ελλαδικό χώρο. Επίσης η εκ του σύνεγγυς πληροφόρηση επί θεμάτων Πολεμικής Αεροπορίας, ενός νέου Όπλου για το οποίο είχαν επενδυθεί αρκετά χρήματα, σε σχέση με την αντίστοιχη οικονομική συγκυρία.

Μέσα από αυτήν τη διαδικασία γινόταν ευρύτερα γνωστό και το έργο των ξένων αεροποριών, αλλά και οι δυνατότητες συνεργασίας με την Πολεμική Αεροπορία. Στη θετική αποτίμηση θα πρέπει να συμπεριληφθεί και το οικονομικό κέρδος, αφού οι εισπράξεις κατά τη διάρκεια της έκθεσης έφτασαν στο ποσό των

⁵¹ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 274, 25.8.1934, «Περί Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας».

⁵² Πολεμική Αεροπορία, *Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας, Διατελέσαντες Αρχηγοί*, διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/history/former-chiefs-haf/> (πρόσβαση στις 24.3.2020).

400.000 δραχμών. Το σύνολο του ποσού διατέθηκε για την κάλυψη αναγκών της Αεροπορίας σε μία δύσκολη οικονομικά περίοδο⁵³.

Στην πρώτη Διεθνή Αεροπορική Έκθεση Αθηνών έκανε την εμφάνισή του και ένα ξεχωριστό έκθεμα, το ανεμόπτερο γερμανικής κατασκευής τύπου Falke. Η πρώτη αναφορά για το έκθεμα γίνεται στις 21 Μαρτίου στον αθηναϊκό τύπο. Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο το ανεμόπτερο θα πετάξει από Γερμανούς πρωταθλητές και θα είναι ρυμουλκούμενο από αυτοκίνητο. Σε νεότερο άρθρο όμως της 30^{ης} Μαρτίου αναφέρεται ότι έχει αγοραστεί από τη διοργάνωση της Έκθεσης και θα το πετάξει ο Έλληνας βετεράνος αεροπόρος επισμηναγός Βελούδιος, ο οποίος είχε εκπαιδευτεί σε σκάφη αυτού του τύπου.

Το ανεμόπτερο φορτώνεται στο Wasserkuppe και φτάνει στις 26 Απριλίου στην Αθήνα. Στις 29 Απριλίου εκτίθεται ήδη στην Αεροπορική Έκθεση ενώ πληροφορίες θέλουν η πτήση να γίνεται τελικά με αερορυμούλκηση. Τελικά με νεότερη ανακοίνωση αναβάλλεται η πτήση για τον Ιούνιο, καθώς τον Μάιο δεν επικρατούν οι κατάλληλες συνθήκες για πτήσεις ανεμοπτέρων. Αν και το ελαφρύ σκάφος δεν πέταξε κατά τη διάρκεια της Έκθεσης, αποτέλεσε ωστόσο ένα ξεχωριστό στατικό έκθεμα⁵⁴.

Μοναδικό όμως είναι και το γεγονός που έλαβε χώρα κατά την εθνική επέτειο της 25^{ης} Μαρτίου 1934. Ως ένδειξη καλής φιλίας και μετά τις πρωτοβουλίες που είχαν αναληφθεί από τους Βενιζέλο - Ατατούρκ στα πλαίσια της ελληνοτουρκικής προσέγγισης, στην παρέλαση των Αθηνών λαμβάνουν μέρος και πέντε τουρκικά αεροσκάφη τύπου Letov. Πρόκειται για αεροσκάφη στρατιωτικής συνεργασίας και βομβαρδισμού ημέρας, τα οποία εκτέλεσαν διέλευση σε χαμηλό ύψος ρίχνοντας ερματισμένα αλεξίπτωτα με τα ελληνικά και τουρκικά χρώματα. Στη συνέχεια ακολούθησαν σχηματισμοί 50 ελληνικών αεροσκαφών, τα οποία σχημάτισαν μεταξύ άλλων και τα γράμματα «Ε» και «Τ», αρχικά των ονομάτων των δύο χωρών. Η εν λόγω επίδειξη αποτέλεσε σταθμό στις ελληνοτουρκικές σχέσεις, αναλογιζόμενοι το σύντομο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε από το πέρας των συρράξεων μεταξύ των δύο χωρών⁵⁵.

⁵³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 3, σ. 65.

⁵⁴ Β. Κατηνιώτης, Κ. Πικρός, «Το μυστήριο του ανεμοπτέρου Falke», στο: *Περιοδικό Αεραθλητικό Δελτίο Αεραθλητισμός*, τχ. 87 (2011), σ. 1-2.

⁵⁵ Η. Καρταλαμάκη, *ό. π.*, σ. 138-139.

Αντίστοιχη πτήση όμως εκτελέστηκε και από ελληνικά αεροσκάφη στην Τουρκία. Στα πλαίσια του πέρατος της πρώτης εκπαιδευτικής σειράς του «Κέντρου Ναυτιλίας» προετοιμάστηκε αεροναυτιλιακό ταξίδι από σμήνος τριών βαρέων βομβαρδιστικών τύπου «Horsley». Τα τρία αεροσκάφη απογειώθηκαν το πρωί της 21^{ης} Ιουλίου από το Τατόι και μετά από ταξίδι δύο ωρών προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο Σέδες. Τα πληρώματα διανυκτέρευσαν στη Θεσσαλονίκη και την επομένη απογειώθηκαν με προορισμό το αεροδρόμιο του Αγίου Στεφάνου. Πριν την προσγείωσή τους εκτέλεσαν ελιγμούς άνωθεν της Κωνσταντινούπολης και έριξαν αλεξίπτωτα βαμμένα στα ελληνικά και τούρκικα χρώματα. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού οι Έλληνες αεροπόροι κάλυψαν απόσταση 3.500 χιλιομέτρων, επιτυγχάνοντας έναν άθλο για την εποχή, εκτελώντας την αποστολή σε πτήση σχηματισμού αεροσκαφών, αποκομίζοντας πολύτιμες εμπειρίες αλλά και γνώση για την κατάσταση των γείτονων αεροποριών⁵⁶.

Τέλος πολύ σημαντική ημέρα υπήρξε για την Αεροπορία η 3^η Οκτωβρίου 1934. Η ορκωμοσία των πρώτων ανθυποσημηναγών αποφοίτων της Σχολής Αεροπορίας αποτέλεσε ορόσημο και ήρθε ως επιστέγασμα των προσπαθειών όλων αυτών που πίστεψαν και πάλεψαν για τη δημιουργία της ενιαίας Αεροπορίας. Στην εκδήλωση παρέστη ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, αλλά και ο Υφυπουργός Αεροπορίας Σχοινάς, ο Υπουργός των Στρατιωτικών Κονδύλης, ο Επιτελάρχης πλοίαρχος Οικονόμου και πλήθος ανώτερων και κατώτερων αξιωματικών. Οι 15 νέοι ανθυποσημηναγοί και ανθυπομηχανικοί προερχόμενοι από τη Σχολή Ικάρων θα αποτελέσουν τη βάση για τη μετέπειτα εξέλιξη του αεροπορικού Όπλου⁵⁷.

Κινητικότητα ωστόσο παρατηρείται και στις τοπικές κοινωνίες, οι οποίες σε συνεργασία με την κεντρική διοίκηση προσπαθούν να προσδεθούν στο άρμα της αεροπορικής ανάπτυξης. Μία τέτοια περίπτωση είναι και αυτή της Αράχωβας, για την οποία το Υπουργείο Αεροπορίας αποστέλλει την 1^η Νοεμβρίου 1935 έγγραφο στον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού, με κοινοποίηση στην αντίστοιχη κοινότητα, στο Β' Τμήμα της Πολιτικής Αεροπορίας και στην Αερολέσχη Ελλάδος με το οποίο ο συντάκτης Δ. Φωτόπουλος προτείνει:

«...διά την εξυπηρέτησιν ΔΕΛΦΩΝ - ΑΡΑΧΩΒΗΣ και ανόδου προς Παρνασσόν η καθ' ημάς Υπηρεσία εξέλεξε τον μόνον κατάλληλον χώρον προς

⁵⁶ Η. Καρταλαμάκη, *ό. π.*, σ. 158.

⁵⁷ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 3, σ. 68.

ίδρυσιν τουριστικού αεροδρομίου, παρά την θέσιν Λειβάδια, κείμενον εις απόστασιν 5 χλμ. από της Αραχώβης και ακριβώς επί της νεοχαραχθείσης οδού Αράχωβα - ΛΕΙΒΑΔΙΑ ήτις συνεχίζεται διά της ατραπού της αγωγής εις καταφύγιον Παρνασσού. Επειδή κατά την ημετέραν γνώμην η ίδρυσις του εν λόγω αεροδρομίου τα μάλα θέλει εξυπηρετήσει τον Τουρισμόν και εφ' όσον υμείς ως αρμόδιοι είσθε της αυτής γνώμης, παρακαλούμεν υμάς όπως ενισχύσητε την κοινότητα Αραχώβης, ήτις ως μας εγνώρισε δι' εγγράφου δεν διαθέτει τα αντίστοιχα χρήματα, μη υπερβαίνοντα κατά την ημετέραν γνώμην τας 10.000 δρχ. δι' αγοράν της προκριθείσης εκτάσεως ανερχομένης εις 100 περίπου στρέμματα.»⁵⁸

4.4. Η εμπλοκή της Αεροπορίας στο κίνημα του 1935

4.4.1. Το κίνημα της 1^{ης} Μαρτίου 1935

Σε μία προσπάθεια να ανέλθει και πάλι στην εξουσία η πολιτική παράταξη, η οποία έπαιξε πρωταγωνιστικό ρόλο τα τελευταία 25 χρόνια στην Ελλάδα, καταφεύγει στη χρησιμοποίηση των όπλων εναντίον της κυβέρνησης. Για τον λόγο αυτό ιδρύονται το 1933 δύο φιλοβενιζελικές οργανώσεις, η «Ελληνική Στρατιωτική Οργάνωσις», η οποία αποτελείται από νέους εν ενεργεία αξιωματικούς και η «Δημοκρατική Άμυνα», την οποία συγκροτούν τόσο απότακτοι αξιωματικοί, φίλα προσκείμενοι στον Πλαστήρα, όσο και στελέχη του βενιζελικού κόμματος.

Η ΕΣΟ σκόπευε κυρίως στην εκκαθάριση του στρατεύματος από στελέχη, που δεν ήταν ικανά να προσφέρουν στο στράτευμα και στην αποτροπή οποιασδήποτε στρατιωτικής κίνησης από πλευράς των αντιβενιζελικών με σκοπό την εγκαθίδρυση δικτατορίας. Αντίστοιχα η Δημοκρατική Άμυνα είχε ως κύριο στόχο την επιστροφή των απότακτων στρατιωτικών στις πρότερες θέσεις τους. Ουσιαστικός αρχηγός της οργάνωσης ήταν ο Νικόλαος Πλαστήρας, ο οποίος ήταν αυτοεξόριστος στη Γαλλία. Σημαντικό ρόλο όμως στην προσέγγιση των δύο οργανώσεων έπαιξε ο Αλέξανδρος Ζάννας, αναλαμβάνοντας το έργο της συγχώνευσής τους.

⁵⁸ Θ. Χρήστου, «Η Αράχωβα του Παρνασσού στα μονοπάτια της Νεότερης και Σύγχρονης Ιστορίας (1830-2017)», στην: *Επιστημονική Επετηρίς, Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Σχολή Ανθρωπιστικών Επιστημών και Πολιτισμικών Σπουδών*, (2017), σ. 202-203.

Τα στελέχη της Δημοκρατικής Άμυνας ανυπομονούσαν να αναλάβουν τις θέσεις που κατείχαν στο στράτευμα και αυτό τους οδηγούσε πολλές φορές σε συμπεριφορές που δημιουργούσαν προβλήματα στην όλη προετοιμασία. Επίσης ο Βενιζέλος υποστήριζε ότι για την νομιμοποίηση του εγχειρήματος θα έπρεπε να υπάρχει ηθικό έρεισμα και αυτό δεν ήταν άλλο από τη διαφύλαξη του πολιτεύματος.

Την ήδη τεταμένη κατάσταση έρχεται να δυναμιτίσει περαιτέρω ο αθηναϊκός τύπος. Αντιπολιτευόμενες αλλά και φιλοκυβερνητικές εφημερίδες επιδίδονται σε επιθέσεις εναντίον των κυβερνώντων αλλά και των Πλαστήρα και Βενιζέλου αντίστοιχα, ξεκινώντας αυτή την αντιπαράθεση από τα μέσα του Ιανουαρίου. Την ίδια περίοδο λαμβάνουν χώρα εκδηλώσεις υπέρ της μοναρχίας είτε με τη μορφή μνημοσύνου για τον βασιλιά Κωνσταντίνο είτε με τη μορφή διαδηλώσεων υπέρ του Γεωργίου του Β'. Αντίστοιχες κινήσεις προγραμματίζουν και οι δημοκρατικοί, στους οποίους όμως απαγορεύεται από την κυβέρνηση Τσαλδάρη οποιαδήποτε εκδήλωση, προσπαθώντας με αυτόν τον τρόπο να κατευνάσει τα πνεύματα.

Όλα αυτά τα γεγονότα είχαν ως αποτέλεσμα την 1^η Μαρτίου 1935 μέρος του Στόλου, που είχε συνταχθεί με τους κινηματίες, να αποπλεύσει από τον ναύσταθμο με προορισμό τη Θεσσαλονίκη και την Καβάλα. Σύμφωνα με το σχέδιο, μετά τις δύο πόλεις αντίστοιχες κινήσεις θα πραγματοποιούνταν στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και στην Κρήτη, όπου οι πληθυσμοί και η φρουρά ήταν κυρίως βενιζελικοί, καθώς επίσης και σε μονάδες του στρατού της πρωτεύουσας.

Ωστόσο η κυβέρνηση δεν αιφνιδιάζεται. Υπήρχαν ήδη φήμες για την οργάνωση του κινήματος και από την πλευρά της προετοίμαζε αντεπανάσταση. Οι επιχειρήσεις στην πρωτεύουσα αποτυγχάνουν, η κυβέρνηση κηρύσσει στρατιωτικό νόμο και καλεί σε επιστράτευση όχι όλη την επικράτεια αλλά μόνο περιοχές προσκείμενες σε αυτήν. Η κατάσταση επιδεινώνεται για τους κινηματίες όταν ο βασικός εκφραστής, το Ναυτικό, μετά από διαφωνία των διοικούντων του πλέει προς την Κρήτη, όπου και φτάνει την επομένη το βράδυ. Η επανάσταση στη Μακεδονία γρήγορα καταπνίγεται, αφού το Γ' Σώμα Στρατού μένει πιστό στην κυβέρνηση και η έλλειψη φυσικού ηγέτη αδρανοποιεί και τις ναυτικές δυνάμεις. Σε αυτή τη συγκυρία

λαμβάνεται η δύσκολη απόφαση να χρησιμοποιηθεί η Αεροπορία για την παράδοση του Στόλου και αν αυτό δεν είναι δυνατό να προχωρήσει στη βύθιση του⁵⁹.

4.4.2. Η δράση της Αεροπορίας στην καταστολή του κινήματος

Η απαίτηση για άμεση παρέμβαση των αεροπορικών δυνάμεων για την καταστολή του κινήματος κρίθηκε ως η πλέον ενδεδειγμένη λύση, ειδικότερα όσον αφορούσε στην ανάσχεση των επαναστατημένων ναυτικών δυνάμεων. Ωστόσο η εκτέλεση αυτών των αποστολών προσέκρουε σε πολλά εμπόδια. Ο διχασμός των στελεχών της Αεροπορίας σε βενιζελικούς και αντιβενιζελικούς, η έλλειψη εκπαίδευσης, όσον αφορά σε αποστολές αέρος – επιφανείας, αλλά κυρίως η ανεπάρκεια σε αεροσκάφη και λοιπό εξοπλισμό δυσχέραινε το έργο της ηγεσίας και του προσωπικού του Όπλου.

Η τραγική κατάσταση απεικονίζεται πλήρως στο επίσημο πρακτικό του υπουργικού συμβουλίου, που συγκλήθηκε με κύριο σκοπό την άμεση ενίσχυση της Πολεμικής Αεροπορίας με αεροσκάφη και αεροπορικό υλικό. Οι χαρακτηριστικές εκφράσεις όπως «...οποθενδήποτε αγορά αριθμού αεροπλάνων και αεροπορικού υλικού...» και «...εντός της ταχύτερας δυνατής προθεσμίας και ει δυνατόν εντός της σήμερα, άμεσον αγορά...» καταδεικνύουν πέραν της πλήρους ανυπαρξίας ικανής αεροπορικής δύναμης και τις σπασμωδικές κινήσεις της κυβέρνησης να καλύψουν άμεσα αυτό το κενό.

Η άμεση αυτή αγορά περιελάμβανε 10 τριθέσια αεροπλάνα αναγνώρισης και ελαφριού βομβαρδισμού «Fairey Seal», πέντε μονοθέσια καταδιωκτικά αεροσκάφη τύπου «Ανία», 150 εκρηκτικές βόμβες των 100 κιλών με πυροκροτητές και φορείς βομβών. Τα τελευταία μάλιστα ήταν σερβικής προέλευσης. Επίσης 45 αλεξίπτωτα τύπου «Irvin» με ενσωματωμένο σωσίβιο ζώνη για τα αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας, 150 εκρηκτικές βόμβες των 250 λιβρών του αγγλικού οίκου «Vickers», χίλιες εκρηκτικές βόμβες των 20 λιβρών με πυροκροτητές και φορείς βομβών και ένα εκατομμύριο φυσίγγια πολυβόλου 0,303 της ίντσας του ίδιου οίκου.

Τελικά, από την κατεπείγουσα παραγγελία κατά τη διάρκεια του κινήματος, παραδόθηκαν τα πέντε αεροσκάφη «Ανία 33», 100 βόμβες των 100 λιβρών, οι οποίες

⁵⁹ Ι. Κολιόπουλος, «Το κίνημα του Μαρτίου 1935, η παλινόρθωση της μοναρχίας και η κατολίσθηση στη δικτατορία», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 358-361.

όμως δεν χρησιμοποιήθηκαν καθώς το κίνημα είχε ήδη κατασταλεί και 75 αλεξίπτωτα και εξοπλισμός ασύρματων τύπου «Telefunken»⁶⁰.

Οι επιχειρήσεις όμως είχαν ξεκινήσει ήδη από την πρώτη μέρα της έκρηξης του κινήματος. Τα μεσάνυχτα της 1^{ης} Μαρτίου 1935 εκδίδεται διαταγή για βομβαρδισμό του «Αβέρωφ» με τη χρήση βομβών κατά προσωπικού των 20 λιβρών. Ένα είδος αποστολής όπου οι Έλληνες αεροπόροι δεν είχαν ποτέ εκπαιδευτεί, δηλαδή της προσβολής κινούμενου στόχου, ενώ οι συνθήκες σκότους δυσχέραναν περαιτέρω το έργο τους. Τελικά η αποστολή ματαιώνεται, λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Την επομένη εκτελούνται τρία κύματα πτήσεων. Ο πρώτος σχηματισμός, αποτελούμενος από 9 Breguet, απογειώνεται στις 7 το πρωί και εντοπίζει τον επαναστατημένο Στόλο στη θαλάσσια περιοχή της Ύδρας. Ωστόσο οι ιπτάμενοι καλούνται να δράσουν με αντικρουόμενα τη συναίσθηση του καθήκοντος και τον σεβασμό απέναντι στην ελληνική ναυαρχίδα. Ο συμβιβασμός τελικά είναι να προχωρήσουν σε βομβαρδισμό με σκοπό τον εκφοβισμό και όχι την πρόκληση υλικών και σωματικών βλαβών.

Ωστόσο και παρ' όλους τους ενδοιασμούς υπερνικά η εκπλήρωση του καθήκοντος. Η φύση της αποστολής όμως σε συνδυασμό με την έλλειψη σκοπευτικού αλλά και η μικρή εκρηκτική ισχύς των βομβών αναγκάζουν τους αρχηγούς των αποστολών να πετούν σε πολύ χαμηλά ύψη πάνω από τα σκάφη, έτσι ώστε να πετύχουν τον στόχο τους. Η τακτική αυτή κάνει τα αεροσκάφη ευάλωτα στα αντιαεροπορικά και τα πολυβόλα του Αβέρωφ και των συνοδών πλοίων. Μετά το πέρας της αποστολής η δυνατότητα επανεξυπηρέτησης των αεροσκαφών είναι περιορισμένη, αφού απομένουν ελάχιστος αριθμός βομβών για τις επόμενες εξόδους.

Κατά το δεύτερο κύμα πτήσεων της ίδιας ημέρας ο Στόλος εντοπίζεται στη θαλάσσια περιοχή της Μήλου με νότια πορεία. Τα αεροσκάφη εφορμούν σε επικίνδυνα χαμηλά ύψη προκαλώντας μικρές υλικές ζημιές και τον τραυματισμό τριών ναυτών. Ένα από αυτά δέχεται καταγισμό αντιαεροπορικών πυρών, τα οποία του προκαλούν βλάβες, χωρίς όμως να επηρεάζουν την πτητική του ικανότητα. Το τρίτο κύμα περιορίστηκε στην εκτέλεση αναγνωριστικών αποστολών.

⁶⁰ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, ό. π., τ. 3, σ. 72-73.

Κατά τη διάρκεια αυτών των πτήσεων μέσα στους κόλπους των αεροπόρων, πολλοί από τους οποίους προέρχονταν από το Ναυτικό και είχαν υπηρετήσει στο Αβέρωφ, δυνάμωνε ολοένα και περισσότερο το αίσθημα της αμφισβήτησης ως προς τη χρήση της Αεροπορίας για την καταστολή του κινήματος. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του διοικητή των υδροπλάνων ναυτικής συνεργασίας τύπου «Faircy» Νικολάου Αβέρωφ. Ο ίδιος, όντας εγγονός του αδελφού του εθνικού ευεργέτη, ο οποίος ήταν ο δωρητής του ομώνυμου θωρηκτού στην Ελλάδα, αναφέρει «αδυναμίες εκτελέσεως της διαταγής» για ιστορικούς και συναισθηματικούς λόγους. Ο ανώτατος Διοικητής της Αεροπορίας, κατανοώντας την κατάσταση, προβαίνει σε αλλαγή της διοίκησης αναθέτοντας τα καθήκοντα στον σμηναγό Πλατσή, ο οποίος τελούσε υπό περιορισμό.

Υπό αυτές τις συνθήκες συνεχίστηκαν οι επιχειρήσεις και τις επόμενες ημέρες με εκτέλεση αποστολών αναγνώρισης και βομβαρδισμού. Μια τέτοια αποστολής ήταν και αυτή της 9^{ης} Μαρτίου 1935, όπου πέντε αεροσκάφη τύπου «Horsley» πλήττουν στόχους στην περιοχή της Σούδας. Κατά τη διάρκεια της επιστροφής το αεροσκάφος με κωδικό «BB-1» εκτελεί αναγκαστική προσγείωση στην περιοχή του Καστελίου, λόγω διαρροής. Το πλήρωμα, Χαράλαμπος Ποταμιάνος και Ρένος Πόγγης, συλλαμβάνεται και οδηγείτε στα Χανιά. Εκεί και παρά τις εχθρικές διαθέσεις των κατοίκων, χαίρουν ιδιαίτερης φιλοξενίας, όντες κρατούμενοι. Μάλιστα στις 12 του μήνα ο Ελευθέριος Βενιζέλος τους προσκαλεί σε τσάι, μία συνάντηση που δεν θα γίνει όμως ποτέ καθώς το κίνημα είχε ήδη κατασταλεί και η κουστωδία τους μετατρέπεται πλέον σε τιμητική φρουρά, που τους συνοδεύει σε κάθε τους κίνηση⁶¹.

Με τη συμμετοχή της Αεροπορίας γράφεται άλλη μία μελάνη σελίδα στην πολιτική ιστορία της χώρας κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου. Η χρησιμοποίηση φιλίων αεροσκαφών για την προσβολή του επαναστατημένου Στόλου δημιούργησε νέες έριδες και οδήγησε σε αποτάξεις, με αποτέλεσμα να βαθύνει και άλλο το ρήγμα στις τάξεις της Πολεμικής Αεροπορίας. Μέσα από αυτή την περιπέτεια όμως διεφάνη η ένδεια σε άψυχο υλικό και το χαμηλό επίπεδο της εκπαίδευσης του έμψυχου δυναμικού.

⁶¹ Η. Καρταλαμάκη, *ό. π.*, σ. 219-227.

4.4.3. Οι συνέπειες του κινήματος στην Πολεμική Αεροπορία

Η κυβέρνηση Τσαλδάρη αμέσως μετά την καταστολή του κινήματος λαμβάνει δραστικά μέτρα, έχοντας ως στόχο και τους υποστηρικτές στους κόλπους της Αεροπορίας. Σε αυτήν τη συνάφεια εκδίδεται ο αναγκαστικός νόμος της 20^{ης} Μαρτίου 1935 «Περί αυτεπαγγέλτου αποστρατείας αξιωματικών και υπαξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας».

Σύμφωνα με αυτόν επιτρέπεται στον Υπουργό Αεροπορίας, σε διάστημα δύο μηνών από την έκδοση του, να θέσει σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία τους αξιωματικούς και υπαξιωματικούς της Πολεμικής Αεροπορίας, οι οποίοι συμμετείχαν ή ευνόησαν το επαναστατικό κίνημα της 1^{ης} Μαρτίου. Το γνωμοδοτικό συμβούλιο που θα έκρινε ποιοι θα αποστρατεύονταν θα αποτελούνταν από τους τρεις αρχαιότερους μάχιμους αξιωματικούς της Αεροπορίας. Για τα κενά που θα δημιουργούνταν από αυτές τις αποστρατείες είχε προβλεφθεί η πλήρωση τους εντός του έτους, μέσω μετάταξης από όσους ανθυπολοχαγούς του Στρατού Ξηράς το επιθυμούσαν και προέρχονταν είτε από τη Σχολή Ευελπίδων είτε από τις τάξεις των υπαξιωματικών⁶².

Οι αποστρατείες αυτές είχαν ως φυσικό επακόλουθο την αποδυνάμωση του Σώματος, ενώ μέσα από αυτή τη διαδικασία αναθερμάνθηκαν παλιά πάθη, με αποτέλεσμα την εκδικητική συμπεριφορά ακόμη και σε πρόσωπα που δεν είχαν συμμετάσχει ενεργά στο κίνημα. Για να ανταπεξέλθει στη νέα πραγματικότητα η κυβέρνηση εκδίδει το νομοθετικό διάταγμα της 10^{ης} Μαρτίου 1935 «Περί μετατάξεως εις την Αεροπορίαν μαθητών της Σχολής Ευελπίδων».

Ο νόμος αυτός προέβλεπε, μέσω Προεδρικού Διατάγματος, τη μετάταξη στη Σχολή Αεροπορίας πρωτοετών μαθητών της Σχολής Ευελπίδων, οι οποίοι είχαν ευδοκίμως περατώσει το εκπαιδευτικό έτος 1934 - 1935. Ο αριθμός των μεταταχθέντων μαθητών θα καθορίζονταν από Διάταγμα κατόπιν κοινής συνεννόησης των Γενικών Επιτελείων Στρατού και Αεροπορίας. Οι μαθητές, οι οποίοι θα εγγράφονταν στη Σχολή Αεροπορίας, θα φοιτούσαν στη δεύτερη τάξη⁶³.

⁶² *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 97, 20.3.1935, «Περί αυτεπαγγέλτου αποστρατείας αξιωματικών και υπαξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας».

⁶³ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 355, 14.8.1935, «Περί μετατάξεως εις την Αεροπορίαν μαθητών της Σχολής Ευελπίδων».

Τα απόνερα του κινήματος ταλάνισαν εκ νέου το νεοσυσταθέν οικοδόμημα της ενιαίας Αεροπορίας. Η αφαίμαξη του Όπλου, η διατήρηση της έριδας μεταξύ των προερχομένων από το Ναυτικό και αντίστοιχα του Στρατού αξιωματικών της Αεροπορίας και η προσπάθεια ενίσχυσης της Σχολής Αεροπορίας με μαθητές προερχόμενους από τη Σχολή Ευελπίδων, διαταράσσουν την ομοιογένεια, λειτούργησε ως τροχοπέδη στα μέχρι τώρα επιτεύγματα των υποστηρικτών της ενοποίησης. Ωστόσο η αμέσως επόμενη περίοδος θα χαρακτηριστεί από ένα νέο πρόγραμμα ενίσχυσης της Αεροπορίας, ως απόρροια της ανάδειξης των προβλημάτων εξοπλισμού και εκπαίδευσης, που θα οδηγήσει τη χώρα στο Έπος του 1940.

4.5. Προετοιμασία πολέμου

4.5.1. Διοικητική ανασυγκρότηση

Η καταστολή του κινήματος σηματοδότησε την έναρξη μιας περιόδου, η οποία χαρακτηρίζεται από την έντονη προσπάθεια για ενίσχυση της υλικοτεχνικής υποδομής, αλλά και της εκπαίδευσης των στελεχών της Αεροπορίας. Η δύσκολη δημοσιονομική κατάσταση και τα προβλήματα εντός του στρατεύματος δυσχέραιναν αυτό το έργο. Ωστόσο πρωτοβουλίες για ανασυγκρότηση του Σώματος και για αγορά νέων αεροσκαφών βοήθησαν στο να βελτιωθεί το αξιόμαχο και να βρεθεί η χώρα έτοιμη μπροστά στις προκλήσεις που θα αντιμετώπιζε η παγκόσμια κοινότητα.

Μία τέτοια πρωτοβουλία ήταν και ο αναγκαστικός νόμος 167 του 1936 «Περί οργανισμού της Πολεμικής Αεροπορίας». Στο πρώτο άρθρο ορίζονταν ότι η αποστολή της Πολεμικής Αεροπορίας είναι να αναλαμβάνει τη διεξαγωγή πολεμικών επιχειρήσεων σε συνεργασία με τις κατά ξηρά και θάλασσα ένοπλες δυνάμεις. Σύμφωνα με το δεύτερο άρθρο προβλέπονταν η οργάνωση με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι έτοιμη όλη η δύναμη να αναπτυχθεί κατά τη διάρκεια πολέμου, ενώ κατά τη διάρκεια της ειρήνης να καλλιεργείται η εκπαίδευση του προσωπικού, να προβαίνει στη συγκέντρωση των μέσων και στη συντήρηση αυτών έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή και ταχεία μετάβαση από την περίοδο της ειρήνης σε εμπόλεμη κατάσταση.

Για να επιτευχθεί αυτό η οργάνωση του Σώματος προέβλεπε τη συγκρότηση σε Μονάδες, οι οποίες κατά την ειρηνική περίοδο διακρίνονταν στις Διοικήσεις και

Επιτελεία, στις Μάχιμες Μονάδες, στις Υπηρεσίες και στις Σχολές. Επιπλέον οι μάχιμες δυνάμεις διακρίνονταν σε αυτές της Συνεργασίας με τον Στρατό, της Συνεργασίας με το Ναυτικό, της Ελαφράς Αμυντικής Αεροπορίας (Διώξεως), της Βαριάς Αμυντικής Αεροπορίας (Βομβαρδισμού) και των Αερόστατων. Η υπαγωγή σε καιρό ειρήνης ήταν:

I Ανωτέρα Διοίκησης Αεροπορίας Βορείου Ελλάδος

II Ανωτέρα Διοίκησης Αεροπορίας Νοτίου Ελλάδος

III Ανωτέρα Διοίκησης Αεροπορίας Ναυτικής Συνεργασίας.

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 12, οι υπηρεσίες της Πολεμικής Αεροπορίας διακρίνονταν στις: Τεχνική, Υγειονομική, Οικονομική, Δικαστική, Στρατολογική, Μετεωρολογική και στην Υπηρεσία Δημοσίων Έργων. Κύριο έργο όλων αυτών ήταν η εξυπηρέτηση πάσης φύσεως αναγκών των μάχιμων μονάδων της Αεροπορίας⁶⁴.

4.5.2. Προσπάθειες απόκτησης νέων αεροσκαφών

Παράλληλα με την προσπάθεια για διοικητική ανασυγκρότηση αντίστοιχη κινητικότητα παρατηρείται και στην αναζήτηση κατάλληλου τύπου αεροσκάφους προς ενίσχυση του αεροπορικού στόλου. Από τον Μάρτιο του 1936 ο Ιωάννης Μεταξάς αναλαμβάνει καθήκοντα Υπουργού Αεροπορίας, ενώ ήδη κατέχει το χαρτοφυλάκιο του Υπουργείου Στρατιωτικών, στην κυβέρνηση Δεμερτζή. Ενημερωμένος για τη δύσκολη κατάσταση που επικρατεί στο Σώμα ασχολείται επισταμένα για την ενίσχυση της μαχητικής του ικανότητας.

Για αυτόν τον λόγο τον Απρίλιο του 1936 συγκροτείται επιτροπή, η οποία έχει ως έργο την προμήθεια υλικού για την κάλυψη των αναγκών της Αεροπορίας σε αεροπλάνα τύπου διώξεως. Ο ίδιος ο αρχηγός του ΓΕΑ συνταγματάρχης Γαζής, παραδεχόμενος ότι δεν είναι σχετικός με το αεροπορικό αντικείμενο, εξουσιοδοτεί την επιτροπή να επιλέξει το καλύτερο αεροπλάνο για την κάλυψη των άμεσων αναγκών. Ως πρόεδρος της επιτροπής ορίζεται ο αντισμήναρχος Χρήστος Μοσχοβίνος με μέλη τους επισημαγούς Εμμανουήλ Κελαϊδή, Χαράλαμπο

⁶⁴ *ΕτΚ*, τχ. Α', αρ. φ. 424, 28.9.1936, «Αναγκαστικός Νόμος Περί οργανισμού της Πολεμικής Αεροπορίας».

Ποταμιάνο, Σπύρο Γεωργίου, Γεώργιο Τζανετάκη και τον σημαγό Πάτροκλο Γιάγκου.

Η επιτροπή θα περιόδευε σε έξι χώρες και θα έκανε επί τόπου δοκιμές στα υποψήφια προς αγορά αεροσκάφη. Βεβαίως την τελική απόφαση θα την λάμβανε το ΓΕΑ σε συνεννόηση με κυβερνητικά στελέχη. Τελικά τέσσερα είναι τα αεροσκάφη τα οποία προτείνονται ως τα κατάλληλα. Τα διπλανά Gloster Gladiator, FIAT - CR - 42, Ανία B.534 και το μεταλλικό μονοπλάνο PZL P.24. Η επιτροπή υπέβαλε την πρότασή της στο Υπουργείο Αεροπορίας και πρότεινε ως καταλληλότερο το Gloster Gladiator. Για το αεροσκάφος PZL, ενώ ήταν κατά 25 χλμ ταχύτερο από τους ανταγωνιστές του, υπήρχαν μειονεκτήματα, όπως οι νεκρές οπτικές γωνίες, λόγω της θέσης των πτερύγων τους και η δυσκολία κατά την προσγείωση τόσο λόγω της μειωμένης ορατότητας όσο και λόγω της χαρακτηριστικής αργής απόκρισης του κινητήρα σε χαμηλές στροφές.

Η τελική απόφαση ωστόσο λαμβάνεται πέρα από τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά συναρτήσει και άλλων παραγόντων. Οι όροι αποπληρωμής, η χάραξη εξωτερικής πολιτικής, ειδικά σε μία περίοδο που την χαρακτηρίζει η ρευστότητα στις σχέσεις μεταξύ των κρατών και η ανάγκη για άμεση παράδοση ήταν κάποιοι από αυτούς, οι οποίοι τελικά θα συντελούσαν αποφασιστικά στην τελική επιλογή.

Η γαλλική αεροναυπηγική είχε χάσει πλέον την αίγλη των παλαιότερων χρόνων δίνοντας τα ηνία στην αγγλική αεροπορική βιομηχανία. Μία βιομηχανία που ωστόσο λειτουργούσε πλέον αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των εγχώριων ενόπλων δυνάμεων, όπως άλλωστε και η Γερμανία, προετοιμαζόμενη για την επικείμενη σύρραξη, μη δυνάμενη να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις τρίτων χωρών⁶⁵.

Μετά από τη σύγκλιση τριών συσκέψεων και αφού δεν υπήρχε τελική απόφαση ο Ξενοφών Οικονόμου απευθυνόμενος στον Πρωθυπουργό πλέον Ιωάννη Μεταξά τον καλεί να προεδρεύσει στο Ανώτατο Αεροπορικό Συμβούλιο με σκοπό τη λήψη απόφασης. Τελικά η ζυγαριά γέρνει προς το πολωνικό PZL. Καταλυτικό ρόλο, εκτός των χαρακτηριστικών του αεροσκάφους, παίζει και ο τρόπος αποπληρωμής. Και αυτός θα γίνει με τον τρόπο της ανταλλαγής και πιο συγκεκριμένα με ανταλλάξιμο προϊόν αυτό του καπνού. Αντιθέτως οι Βρετανοί δέχονταν μόνο την άμεση πληρωμή και όχι την ανταλλαγή προϊόντων, προσπαθώντας με αυτόν τον

⁶⁵ Η. Καρταλαμάκη, *ό. π.*, σ. 249-255.

τρόπο να ενισχύσουν οικονομικά την εγχώρια παραγωγή πολεμικού υλικού και να υπερκεράσουν το εξοπλιστικό προβάδισμα της ανταγωνίζουσας Γερμανίας.

Η αρχική απόφαση περιελάμβανε την αγορά 12 μόνο αεροσκαφών. Ο Οικονόμος αντιπροτείνει να αγοραστούν 150 μονάδες, καθώς οι αυξημένες απαιτήσεις δεν θα καλύπτονταν από τον αρχικά μικρό αριθμό. Τελικά ο Μεταξάς αποφασίζει την παραγγελία 36 αεροσκαφών, καθώς υπήρχαν παράλληλες προτάσεις για αγορά άλλων αεροσκαφών με στόχο την κάλυψη του τομέα της στρατιωτικής συνεργασίας.

Η συνολική αξία της αγοράς άγγιξε τα 133.317.000 δραχμές, ενώ στη σύμβαση προβλεπόταν και η αγορά 22 κινητήρων Gnome-Rhone 14 N7 συνολικής αξίας 37.282.000 δραχμών. Η παράδοση των πρώτων αεροσκαφών ξεκίνησε την άνοιξη του 1937 και η όλη διαδικασία διήρκησε ένα έτος. Παρελήφθησαν 30 PZL P.24F και 6 PZL P.24G. Η διαφορά τους έγκειται στο γεγονός ότι το πρώτο έφερε 2 πολυβόλα Colt Browning των 7.7 χιλιοστών και 2 πυροβόλα Oerlikon FF των 20 χιλιοστών, ενώ το δεύτερο έφερε 4 πολυβόλα των 7.7 χιλιοστών και είχε τη δυνατότητα ανάρτησης δύο βομβών των 55 ή των 110 λιβρών⁶⁶.

Η εν λόγω αγορά ενίσχυσε το ελληνικό οπλοστάσιο και συνέβαλε σημαντικά στην προετοιμασία της πολεμικής μηχανής απέναντι στις προκλήσεις του άμεσου μέλλοντος. Ωστόσο αυτή, όπως και οι υπόλοιπες επιλογές για την προμήθεια αεροσκαφών, σε συνδυασμό με τα ήδη υπάρχοντα δημιούργησε το πρόβλημα της πολυμορφίας στην Αεροπορία, η οποία αν και μικρή σε πλήθος αποτελούνταν από πολλούς τύπους⁶⁷. Το γεγονός αυτό δημιουργούσε επιπλέον απαιτήσεις εξειδίκευσης στην πολυτυπία των κινητήρων και αεροσκαφών ως προς τη συντήρησή τους, ενώ παράλληλα απαιτούνταν και τα αντίστοιχα εκπαιδευτικά προγράμματα για τα ιπτάμενα πληρώματα.

4.5.3. Πρωτοβουλίες στον οικονομικό τομέα

Η προσπάθεια ανανέωσης του στόλου των αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας προϋπέθετε την καταβολή ικανού χρηματικού ποσού, που ωστόσο λόγω

⁶⁶ Πτήση και Διάστημα, Η. Νταλούμης, *Ιστορικό Αρχείο: Το αεροσκάφος PZL P.24G/F που αποτέλεσε την αιχμή του δόρατος της ΕΒΑ στον Β' ΠΠ*, 28-10-2019 διαθέσιμο στο: <https://www.ptisidiastima.com/pzl-p-24g-f/> (πρόσβαση στις 6.4.2020).

⁶⁷ Π. Καρύκας, *Ελληνικά Φτερά 1912-2005*, Αθήνα 2005, σ. 39.

της κακής οικονομικής κατάστασης, η οποία επιβαρύνθηκε περαιτέρω από τα στρατιωτικά κινήματα, δεν υπήρχε στα δημόσια ταμεία. Για αυτόν τον λόγο το Υπουργείο Αεροπορίας αποφάσισε στις 18 Απριλίου 1935 τη συγκρότηση επιτροπής, η οποία θα είχε ως έργο τη συλλογή χρημάτων μέσω της διεξαγωγής εράνου υπέρ της Αεροπορίας. Η επιτροπή αποτελούνταν από 70 μέλη με πρόεδρο τον διοικητή της Εθνικής Τράπεζας Δροσόπουλο και αντιπροέδρους τους Στρέιτ, Κοτζιά, Παπαφράγκο και Στρατήγη.

Η επιτροπή απηύθυνε έκκληση προς όλους τους Έλληνες, με την οποία τους παρότρυνε να βοηθήσουν οικονομικά την Αεροπορία έτσι ώστε να μπορεί αυτή να εγγυηθεί την «Ειρήνη και το Μεγαλείο της χώρας». Ωστόσο η ανταπόκριση των πολιτών δεν ήταν η αναμενόμενη. Η ήδη τεταμένη πολιτική κατάσταση είχε διχάσει την Ελληνική κοινωνία και αυτό είχε άμεσο αντίκτυπο στην προσπάθεια για συγκέντρωση χρημάτων. Συγκεντρώνεται αρχικά, σε διάστημα ενός έτους, το ποσό των 20 εκατομμυρίων δραχμών και η επιτροπή διακόπτει την προσπάθειά της, καθώς δεν υπήρχε πλέον η αντίστοιχη προσφορά.

Στην προσπάθεια επανέρχεται ο αντιπέραρχος Πέτρος Οικονομάκος ως Υπουργός Αεροπορίας το 1937. Για να προσελκύσει περισσότερους δωρητές προβαίνει στην αποστολή ευχαριστήριων επιστολών σε όλους όσους συνεισέφεραν στον πρώτο έρανο, ενώ παράλληλα δημοσιεύει τις επιστολές αυτές σε πολλές εφημερίδες. Με αυτή του την κίνηση καταφέρνει την αύξηση των δωρεών, αφού πλέον καταφθάνουν χρήματα από κάθε περιοχή της Ελλάδας, ανεβάζοντας το συνολικό ποσό σε αυτό των 800 εκατομμυρίων δραχμών. Πολλές περιοχές μάλιστα δίνουν το όνομά τους στα νεοαποκτηθέντα αεροσκάφη, που εντάσσονται στο δυναμικό της Αεροπορίας⁶⁸.

Σημαντική όμως είναι και η προσφορά της ομογένειας, η οποία δίνει το παρόν και σε αυτό το κάλεσμα της μητροπολιτικής Ελλάδας. Η Ελληνική Κοινότητα Αιγύπτου προσφέρει τέσσερα αεροπλάνα. Οι αδερφοί Κουταρέλλη προσφέρουν στον πρώτο έρανο δύο αεροσκάφη διώξεως τύπου Avia B 534 II και ο Στυλιανός

⁶⁸ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *ό. π.*, τ. 3, σ. 101-102.

Σαρπάκης δύο καταδιωκτικά Gloster SS 37 Gladiator Mk I, αποτελώντας παράδειγμα και ενισχύοντας ουσιαστικά την προσπάθεια⁶⁹.

Στην ίδια συνάφεια με τον αναγκαστικό νόμο 1988 της 26^{ης} Σεπτεμβρίου 1939 ιδρύεται το Μετοχικό Ταμείο της Βασιλικής Αεροπορίας (MTBA). Σκοπός του Ταμείου ήταν η οικονομική ενίσχυση των ασφαλισμένων μετόχων και των μερισματούχων μέσω της χορήγησης διαφόρων παροχών και η προσφορά κοινωνικής πρόνοιας με τη χορήγηση διευκολύνσεων.

Το Ταμείο αποτελούσε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και υπάγονταν στο Υπουργείο Αεροπορίας. Τη διοίκηση ασκούσαν το Διοικητικό Συμβούλιο και ο Διευθυντής του Ταμείου. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελούνταν από τον Διοικητή της Τραπέζης της Ελλάδος ως πρόεδρο, έναν μέτοχο ή μερισματούχο του Ταμείου, ο οποίος είχε το βαθμό του υποστράτηγου ή σμήναρχου ως αντιπρόεδρο, δύο μετόχους του Ταμείου, οι οποίοι είχαν τον βαθμό ανώτατου ή ανώτερου αξιωματικού της Αεροπορίας, έναν μερισματούχο του Ταμείου, ο οποίος είχε τον βαθμό ανώτατου ή ανώτερου και έναν ανώτερο υπάλληλο της Τραπέζης της Ελλάδος.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 μέτοχοι του Ταμείου ήταν όλα τα εν ενέργεια στελέχη της Αεροπορίας, ενώ μερισματούχοι όσοι είχαν αποστρατευτεί από αυτήν. Οι πόροι του Ταμείου προέρχονταν από κρατήσεις στις μηνιαίες αποδοχές του εν ενεργεία προσωπικού, κρατήσεις στους μισθούς των στρατευσίμων, κρατήσεις από τις ημερήσιες αποζημιώσεις εκτός έδρας και αλλοδαπής, από προμήθειες ή παραγγελίες του Υπουργείου Αεροπορίας, από εκποίηση ακινήτων η ακατάλληλων εφοδίων πάσης φύσεως, από πρόστιμα, από δικαιώματα εγγραφής γάμου και προικοδότησης των στελεχών, από δωρεές, κληροδοτήματα και κληρονομίες προς το Ταμείο και γενικότερα από έσοδα της εκμετάλλευσης της περιουσίας του⁷⁰.

Μέχρι και την ίδρυση του Ταμείου τα στελέχη της Πολεμικής Αεροπορίας είχαν αντίστοιχα δικαιώματα και υποχρεώσεις στα Μετοχικά Ταμεία Στρατού και Ναυτικού, αναλόγως της προέλευσής τους⁷¹. Η δημιουργία του Ταμείου δεν ήταν όμως μία εύκολη υπόθεση. Η προσπάθεια δέχθηκε σφοδρή πολεμική από το

⁶⁹ Ελληνική Κοινότητα Καΐρου, Ν. Νικηταρίδης, *Ο έρανος για την «Ελλη», τα πολεμικά αεροσκάφη και η Αιγυπτιακή προσφορά, 30-9-2018*, διαθέσιμο στο: <https://ekkairo.org/2018/09/30/o-eranos-gia-tin-elli-ta-polemika-aeroskafi-kai-h-aigyptiotiki-prosfora/> (πρόσβαση στις 7.4.2020).

⁷⁰ *ΕτΚ, τχ. Α΄, αρ. φ. 414, 30.9.1939*, «Αναγκαστικός Νόμος Περί Μετοχικού Ταμείου Βασιλικής Αεροπορίας».

⁷¹ Μετοχικό Ταμείο Αεροπορίας, *Ιστορία*, 17-2-2020, διαθέσιμο στο: <https://mta.haf.gr/about/history/> (πρόσβαση στις 7.4.2020).

Υπουργείο των Στρατιωτικών και ιδιαιτέρως από το Μετοχικό Ταμείο Στρατού, τόσο σε επίσημο όσο και σε ανεπίσημο επίπεδο.

Ως αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η απεμπόληση πολλών οικονομικών δικαιωμάτων, όπως τα δικαιώματα μερίσματος των αξιωματικών των προερχόμενων από τον Στρατό και οι οποίοι επί πολλά χρόνια απέδιδαν τις κρατήσεις από τη μισθοδοσία τους, αλλά και τα δικαιώματά τους στην κινητή και ακίνητη περιουσία του Μετοχικού Ταμείου Στρατού. Έτσι και παρά την αρχική συμφωνία για επιστροφή των καταθέσεων των αξιωματικών που μετατάχθηκαν στην Αεροπορία χωρίς τόκο σε ορισμένες ετήσιες δόσεις το Μετοχικό Ταμείο Στρατού δεν κατέβαλε καμία από αυτές, ενώ το Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού κατέβαλε την πρώτη δόση και επικαλούμενο την αντίστοιχη πολιτική του Στρατού αρνήθηκε την περαιτέρω καταβολή. Ωστόσο και παρ' όλες τις αντιξοότητες το Ταμείο συνέχισε επιτυχώς τη λειτουργία του, αποτελώντας σημαντικό βοήθημα για τα στελέχη και τις οικογένειές τους⁷².

4.5.4. Παραμονές πολέμου

Έχοντας λάβει όλες αυτές τις πρωτοβουλίες η Πολεμική Αεροπορία βρίσκεται αντιμέτωπη με τη μεγάλη πρόκληση της ενεργούς συμμετοχής σε πόλεμο, μετά από μια περίοδο 18 ετών αναδιοργάνωσης χωρίς εμπλοκή σε σύρραξη, εκτός των μελανών σελίδων των εμφύλιων συγκρούσεων. Ο πεπαλαιωμένος προϋπάρχων στόλος, οι ενισχύσεις σε αεροπορικό υλικό από το εξωτερικό αλλά και η συνεισφορά του Κρατικού Εργοστασίου Αεροσκαφών με επισκευές και νέες παραδόσεις αποτέλεσαν την ενεργό δύναμη αεροσκαφών, η οποία ήταν διαθέσιμη για τις καθαρά αεροπορικές επιχειρήσεις αλλά και τις αντίστοιχες υποστήριξης του Στρατού και του Ναυτικού.

Η δύναμη των αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας κατά την έναρξη των επιχειρήσεων ήταν η εξής:

36 Αεροσκάφη PZL P 24 εκ των οποίων 24 εν ενεργεία

9 Αεροσκάφη BLOCH MB 151 όλα εν ενεργεία

11 Αεροσκάφη POTEZ 63 εκ των οποίων 8 εν ενεργεία

12 Αεροσκάφη BLENHEIM MK IV εκ των οποίων 11 εν ενεργεία

⁷² Π. Οικονομάκος, *Η ελληνική Αεροπορία (μέχρι του 1941)*, Αθήνα 1970, σ. 41-42.

- 12 Αεροσκάφη FAIREY BATTLE εκ των οποίων 10 εν ενεργεία
- 18 Αεροσκάφη BREGUET 19 εκ των οποίων 9 εν ενεργεία
- 15 Αεροσκάφη HENSCHEL 126 όλα εν ενεργεία
- 17 Αεροσκάφη POTEZ 25 όλα εν ενεργεία
- 9 Αεροσκάφη FAIREY III όλα εν ενεργεία
- 12 Αεροσκάφη DORNIER 22 G όλα εν ενεργεία
- 9 Αεροσκάφη AVRO ANSON όλα εν ενεργεία

Σε αυτά συμπεριλαμβάνονταν και αριθμός εκπαιδευτικών αλλά και βοηθητικά αεροσκάφη όπως:

- 6 HAWKER HORSLEY II τορπιλοπλάνα
- 6 AVIA B 534 διπλάνα καταδιωκτικά
- 2 GLOSTER GLADIATOR διπλάνα καταδιωκτικά
- 20 AVRO 621 TUTOR διπλάνα εκπαιδευτικά
- 22 AVRO 626 I διπλάνα εκπαιδευτικά
- 5 JUNKERS 52/3m Πολιτικής Αεροπορίας⁷³.

Όσον αφορά στην επιχειρησιακή οργάνωση της Αεροπορίας προβλέπονταν η συγκρότηση δύο διοικήσεων, της Ανώτερης Διοίκησης Αεροπορίας Στρατού (ΑΔΑΣ) και της Ανώτερης Διοίκησης Αεροπορίας Ναυτικού (ΑΔΑΝ). Απώτερος σκοπός ήταν η υποστήριξη από αέρος των δύο κλάδων κατά τη διεξαγωγή των επιχειρήσεών τους.

Η διάταξη μάχης, σύμφωνα με το γενικό σχέδιο επιστράτευσης, ήταν η εξής: Η Ανωτέρα Διοίκηση Αεροπορίας Στρατού (ΑΔΑΣ) αποτελούνταν από:

- 1) Τη Διοίκηση Αεροπορίας Διώξεως (ΔΑΔ) με τις:
 - α) 21^η Μοίρα Διώξεως με αεροσκάφη P.Z.L. P.24F/G και GLOSTER GLADIATOR MKI στα Τρίκαλα.
 - β) 22^η Μοίρα Διώξεως με αεροσκάφη P.Z.L. P.24F/G στη Θεσσαλονίκη.
 - γ) 23^η Μοίρα Διώξεως με αεροσκάφη P.Z.L. P.24F/G στη Λάρισα.
 - δ) 24^η Μοίρα Διώξεως με αεροσκάφη BLOCH MB 151 και AVIA B.534 στην Ελευσίνα.
- 2) Τη Διοίκηση Αεροπορίας Βομβαρδισμού (ΔΑΒ) με τις:
 - α) 31^η Μοίρα Βομβαρδισμού με αεροσκάφη POTEZ 633 B2 GREC στη Λάρισα.

⁷³ Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, ό. π., τ. 3, σ. 166-167.

β) 32^η Μοίρα Βομβαρδισμού με αεροσκάφη BRISTOL BLENHEIM MKIV στη Λάρισα.

γ) 33^η Μοίρα Βομβαρδισμού με αεροσκάφη FAIREY BATTLE B.1 στη Νέα Αγχίαλο Βόλου.

3) Τη Διοίκηση Αεροπορίας Στρατιωτικής Συνεργασίας (ΔΑΣΣ) με τις:

α) 1^η Μοίρα Παρατηρήσεως στο Περιγιάλι Κορινθίας, ενταγμένη στο Α΄ Σώμα Στρατού, με αεροσκάφη BREGUET 19 A2/B2.

β) 2^η Μοίρα Παρατηρήσεως στην Κοζάνη, ενταγμένη στο Β΄ Σώμα Στρατού, με αεροσκάφη BREGUET 19 A2/B2.

γ) 2828 Ανεξάρτητο Σμήνος Παρατηρήσεως στην Ήπειρο, ενταγμένο στην VIII Μεραρχία, με αεροσκάφη BREGUET 19 A2/B2.

δ) 3^η Μοίρα Παρατηρήσεως, ενταγμένη στο Γ΄ Σώμα Στρατού με τα 3/1 και 3/2 Σμήνη του ΤΣΔΜ (Τμήμα Στρατιάς Δυτικής Μακεδονίας) με αεροσκάφη HENSCHEL HS 126K-6 (Λεμπέτ Θεσσαλονίκης και Κούκλαινα Βεροίας).

ε) 4^η Μοίρα Παρατηρήσεως (Αμυγδαλεώνας Καβάλας και αργότερα Γιδάς και Κούκλαινα Βεροίας) με αεροσκάφη POTEZ 25 TOE. Διέθετε το 4/1 Σμήνος, ενταγμένο στο Δ΄ Σώμα Στρατού, και το 4/2 Σμήνος, ενταγμένο στην Ομάδα Μεραρχιών.

Η Ανωτέρα Διοίκηση Αεροπορίας Ναυτικού (ΑΔΑΝ) αποτελούνταν από τις:

1) 11^η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας με αεροσκάφη FAIREY IIIF MK I/III/IIIM στο Βαλτούδι Μαγνησίας.

2) 12^η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας με αεροσκάφη DORNIER DO 22KG στη Σαλαμίνα.

3) 13^η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας με αεροσκάφη AVRO ANSON MK I στην Ελευσίνα⁷⁴.

Με αυτή τη διάταξη των διαθέσιμων πτητικών μέσων, υποστηρικτικού εξοπλισμού και προσωπικού η Πολεμική Αεροπορία παρατάχθηκε εναντίον της αντίστοιχης ιταλικής. Μιας υπέρτερης δύναμης, η οποία στηριζόμενη στην εγχώρια αεροπορική βιομηχανία διέθετε υπερδιπλάσιο αριθμό αεροσκαφών υψηλότερων επιδόσεων. Ωστόσο η αποφασιστικότητα των Ελλήνων αεροπόρων κατά τη διάρκεια της μάχης αποδείχθηκε ο κρίσιμος παράγοντας. Ένας παράγοντας που θα

⁷⁴ Πολεμική Αεροπορία, *Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας, Ελληνοϊταλικός Πόλεμος – Γερμανική Εισβολή (1940-1941)*, διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/history/haf-history/1940-1941/> (πρόσβαση στις 8.4.2020).

διαδραματίζει καίριο ρόλο στην τελική έκβαση του πολέμου, γράφοντας τις λαμπρές σελίδες του Έπους του '40.

Επίλογος

Οι συνέπειες της Μικρασιατικής Καταστροφής γίνονται εμφανείς στην Αθήνα πριν ακόμη επαναπατριστούν οι ελληνικές στρατιωτικές δυνάμεις. Οι πολιτικές παρατάξεις, ο αθηναϊκός τύπος και γενικότερα η κοινωνία κινητοποιούνται προσπαθώντας να ρίξουν ευθύνες αλλά και να μεταβάλουν το πολιτειακό καθεστώς. Ο Ελληνικός Στρατός συμμετέχει ενεργά σε αυτά τα γεγονότα, ενώ δεν θα μπορούσαν να απέχουν από αυτά και τα στελέχη του Όπλου της Αεροπορίας. Το καλοκαίρι του 1923, με την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάννης, σημαίνει και η οριστική λήξη του πολέμου για την Ελλάδα.

Παράλληλα σηματοδοτείται η έναρξη μιας περιόδου, η οποία θα χαρακτηριστεί από την προσπάθεια για ανασύσταση των ενόπλων δυνάμεων. Σε αυτά τα πλαίσια η Αεροπορία με τους δύο κλάδους της, τη Στρατιωτική και τη Ναυτική, θα επιδοθεί σε έναν αγώνα εκσυγχρονισμού και αναδιοργάνωσης των δομών της. Ως πρώτο μέτρο η σύσταση του ταμείου της Αεροπορικής Άμυνας θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την οικονομική ενίσχυση του εγχειρήματος, με αποτέλεσμα τη συγκέντρωση σημαντικών ποσών, τα οποία μοιράστηκαν αναλόγως στους δύο κλάδους.

Το ίδιο σημαντικές όμως είναι και οι πρωτοβουλίες στον τομέα της αναβάθμισης της εκπαίδευσης. Η θεσμοθέτηση της Αεροπορίας ως ξεχωριστό Όπλο στον Στρατό Ξηράς και η δημιουργία προϋποθέσεων για την είσοδο στις αεροπορικές στρατιωτικές σχολές, παρ' όλες τις δυσκολίες κατά την εκπαιδευτική διαδικασία, φέρνουν τα πρώτα αποτελέσματα. Καρπός αυτής της προσπάθειας είναι ο άθλος του γύρου της Μεσογείου από τους συνταγματάρχη Αδαμίδα και υπολοχαγό Παπαδάκο, οι οποίοι με το κατάλληλα διαμορφωμένο αεροσκάφος τους διανύουν 12.000 χιλιόμετρα και χαίρουν της αναγνώρισης της παγκόσμιας αεροπορικής κοινότητας. Αντίστοιχες πρωτοβουλίες αναλαμβάνονται και στη Ναυτική Αεροπορία, με την αποστολή εκπαιδευομένων αεροπόρων σε εκπαιδευτικά κέντρα της Ελλάδας αλλά και του εξωτερικού, καθώς και η θέσπιση αυστηρών κριτηρίων για την είσοδο στο Σώμα.

Μία άλλη σημαντική πρωτοβουλία αποτελεί και η δημιουργία του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων. Το εργοστάσιο σε σύντομο χρονικό διάστημα θα αναπτύξει σημαντική τεχνολογία και παραγωγή, τηρουμένων των αναλογιών,

αεροσκαφών και αεροπορικού εξοπλισμού. Η κατασκευή μάλιστα αεροσκαφών εξ ολοκλήρου ελληνικών θα προσδώσει δυναμική στο όλο εγχείρημα, χωρίς ωστόσο να έχει την ανάλογη συνέχεια. Η προσφορά του όμως θα συνεχιστεί καθ' όλη τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, εφοδιάζοντας με αεροσκάφη και υλικό την Ελληνική Αεροπορία.

Οι πρώτες αυτές κινήσεις ανέδειξαν την ανάγκη για ενοποίηση των δύο Αεροποριών. Οι διαφορές ήσσονος σημασίας στον εξοπλισμό και την εκπαίδευση δεν ήταν αγεφύρωτες και η οικονομική κατάσταση της χώρας επέτασσε την συνένωση των δύο κλάδων σε ένα ενιαίο Σώμα, το οποίο θα μπορούσε να εξελιχθεί στα ευρωπαϊκά πρότυπα. Μετά τις ανεπιτυχείς προσπάθειες των προηγούμενων δεκαετιών, οι συνθήκες ήταν πια ώριμες για την πραγματοποίηση αυτού του μεγάλου βήματος. Ο Αλέξανδρος Ζάννας, υπερπηδώντας όλα τα εμπόδια και με την υποστήριξη του Ελευθερίου Βενιζέλου, προβαίνει στην ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας. Μέσα από μία σειρά νόμων οργανώνεται ο νέος σχηματισμός, χωρίς να λείπουν και οι προσπάθειες, οι οποίες δημιουργούν προσκόμματα με σκοπό την αποτυχία του εγχειρήματος.

Αυτές ωστόσο δεν πτοούν τον βετεράνο αεροπόρο, ο οποίος προχωρά το σχέδιο αναδιοργάνωσης της Αεροπορίας βασιζόμενος στις απαιτήσεις της ειρηνικής περιόδου και προετοιμάζοντας τις δυνάμεις για επικείμενο πόλεμο. Ειδική μέριμνα λαμβάνεται για τον τομέα της εκπαίδευσης, με την ίδρυση σχολών και κέντρων μετεκπαιδύσεως των στελεχών, αλλά και με τη σύσταση της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, η οποία συμβάλλει καταλυτικά στην ασφαλή και εποικοδομητική εκτέλεση των πτήσεων της Πολεμικής αλλά και Πολιτικής Αεροπορίας. Στο ίδιο μήκος κύματος και ο σχεδιασμός προγράμματος για τον εκσυγχρονισμό του αεροπορικού δυναμικού. Ο συγκερασμός των υψηλών απαιτήσεων των Επιτελείων για νέα μέσα με τα χαμηλά διαθέσιμα ταμειακά αποθέματα οδήγησε τελικά στη λήψη απόφασης απόκτησης εξοπλισμού και λοιπών μέσων συντήρησης αλλά και αναβάθμισης των αεροπορικών εγκαταστάσεων.

Σε αυτήν τη βάση ένα σημαντικό επίτευγμα αυτής της περιόδου αποτελεί αναμφίβολα η ίδρυση της Σχολής Αεροπορίας. Αποσκοπώντας στην εκ βάθρων ανανέωση του εκπαιδευτικού συστήματος, η σύσταση σχολής, από την οποία θα αποφοιτά το προσωπικό που θα στελεχώνει την ενιαία Αεροπορία, συμβάλλει ουσιαστικά στην εξάλειψη διαφορών και προωθεί περαιτέρω τις προσπάθειες για

εκσυγχρονισμό. Η επιλογή ως πρώτου διοικητή του πλωτάρχη Παναγιώτη Βήλου αποδεικνύεται ως η καταλληλότερη, καθώς οι γνώσεις και ο ζήλος του θα θέσουν τις απαραίτητες βάσεις για τη δημιουργία του νέου οικοδομήματος. Μέσα από πρωτοβουλίες ανάδειξης του έργου της Αεροπορίας προσελκύνονται οι πρώτοι υποψήφιοι, οι οποίοι λαμβάνουν μέρος στις απαιτητικές εισαγωγικές εξετάσεις.

Το ίδιο απαιτητικό όμως είναι και το πρόγραμμα εντός της Σχολής. Η ακαδημαϊκή εκπαίδευση υψηλών προδιαγραφών, η αυστηρή στρατιωτική διαπαιδαγώγηση και η εκτέλεση των πρώτων πτήσεων, μιας πρωτόγνωρης εμπειρίας που απαιτεί τον συνδυασμό πολλών δεξιοτήτων, έχει ως αποτέλεσμα την επιτυχή εκτέλεση των πτήσεων «solo» από το σύνολο της πρώτης σειράς δοκίμων αεροπόρων. Ένα αποτέλεσμα που δικαιώνει τις προσπάθειες των πρωτεργατών της ενιαίας Αεροπορίας και προσθέτει δυναμική για τη συνέχισή τους.

Αυτή η πορεία οδηγεί το νεοσύστατο Όπλο στα μέσα της δεκαετίας του '30. Νέες αναταράξεις όμως στην πολιτική ζωή της χώρας δονούν συθέμελα και το Σώμα της Αεροπορίας. Πολλοί είναι αυτοί που θέλουν να εκμεταλλευτούν την ανώμαλη κατάσταση και να επωφεληθούν προσωπικά επαναφέροντας τον οργανισμό στα επίπεδα της προηγούμενης δεκαετίας. Το κίνημα Πλαστήρα της 6^{ης} Μαρτίου 1933 θα συμβάλει αρνητικά και θα δώσει τροφή στους πολέμιους της ενότητας.

Ωστόσο η μεταρρύθμιση θα συνεχιστεί και η ίδρυση του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας θα θέσει νέες βάσεις ανάπτυξης. Παράλληλα πρωτοβουλίες του Υπουργείου Αεροπορίας, της Σχολής Αεροπορίας αλλά και ιδιωτών θα προωθήσουν την αεροπορική ιδέα στον φιλόξενο ελληνικό ουρανό. Τα σύννεφα όμως δεν θα αργήσουν να σκεπάσουν και πάλι την ελληνική επικράτεια, αυτή τη φορά με την έκρηξη του κινήματος του 1935.

Η ενεργή συμμετοχή της Αεροπορίας στην καταστολή του θα αναζωπυρώσει τη διχόνοια στους κόλπους της και θα της δώσει την πικρή εμπειρία της εμφύλιας σύγκρουσης. Νέος κύκλος διώξεων θα αρχίσει και το Σώμα θα αποδυναμωθεί, αντιμετωπίζοντας τον κίνδυνο πλήρους κατάρρευσης. Η περιπέτεια αυτή όμως θα αναδείξει και τις σοβαρές ελλείψεις σε αεροπορικό εξοπλισμό, αλλά και στην εκπαίδευση του προσωπικού.

Με τους ήχους του πολέμου να σκεπάζουν ήδη τη γηραιά ήπειρο, η προετοιμασία των ενόπλων δυνάμεων και κατ' επέκταση της Αεροπορίας αποτελεί

μονόδρομο. Η διοικητική ανασυγκρότηση του 1936 και η ενίσχυση του αεροπορικού στόλου με νέα αεροσκάφη θα προετοιμάσει τις συνθήκες για την επικείμενη σύρραξη. Η οικονομική κατάσταση της χώρας όμως, για ακόμη μία φορά, δεν επιτρέπει την πλήρη κάλυψη των απαιτήσεων. Για αυτόν τον λόγο καλούνται οι πολίτες, αλλά και η ομογένεια να συνδράμουν οικονομικά στην προσπάθεια.

Πράγματι, αν και το αρχικό αποτέλεσμα δεν ήταν το αναμενόμενο, η ανταπόκριση θα ξεπεράσει τις αρχικές προσδοκίες και το ποσό που θα συγκεντρωθεί θα βοηθήσει σημαντικά στο εξοπλιστικό πρόγραμμα. Η αγορά νέων αεροσκαφών, ο εφοδιασμός με ανταλλακτικά, η συντήρηση των παλαιότερων αεροσκαφών από το Κρατικό Εργοστάσιο και οι προσπάθειες του τεχνικού προσωπικού θα αναβαθμίσουν τον ταλαιπωρημένο στόλο και θα φέρουν την Αεροπορία στο καλύτερο δυνατό επίπεδο για να αντιμετωπίσει τις επικείμενες απειλές.

Η Ελληνική Αεροπορία θα αντιτάξει μικρότερο αριθμό αεροσκαφών και κατώτερα ποιοτικά απέναντι στην πανίσχυρη ιταλική. Το ψυχικό σθένος των Ελλήνων αεροπόρων όμως θα είναι αυτό που θα κάνει την ειδοποιό διαφορά και θα συνδράμει ουσιαστικά στις επιχειρήσεις στο αλβανικό μέτωπο. Τα κατορθώματά τους θα χαίρουν παγκόσμιας αναγνώρισης και η προσφορά τους θα ξεπεράσει το αναμενόμενο. Το Έπος του 1940 και οι επιχειρήσεις στη Μέση Ανατολή θα σηματοδοτήσουν μια νέα περίοδο, κατά την οποία θα τεθούν οι βάσεις για τη σύγχρονη Πολεμική Αεροπορία, η οποία αποτελεί μια από τις σημαντικότερες αεροπορικές δυνάμεις παγκοσμίως, με ισχυρή παρουσία τον τελευταίο αιώνα και δυναμική προοπτική για το μέλλον.

Πηγές και Βιβλιογραφία

A. Πηγές

1. Εφημερίδες

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 238, 25.8.1923, «Περί Κυρώσεως της εν Λωζάνη συνομολογηθείσης Συνθήκης Περί Ειρήνης»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 228, 31.8.1925, «Περί Συστάσεως Αεροπορικής Αμύνης»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 242, 24.7.1929, «Περί Ναυτικής Αεροπορίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 442, 23.12.1929, «Περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 40, 5.2.1930, «Περί οργανώσεως διοικήσεως των δυνάμεων Αεροπορίας Στρατού»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 39, 5.2.1930, «Περί οργανώσεως του Υπουργείου Αεροπορίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 134, 12.5.1930, «Περί Οργανισμού του Υπουργείου Αεροπορίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 340, 7.10.1930, «Περί Οργανισμού του Υπουργείου Αεροπορίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 204, 15.7.1931, «Περί Οργανισμού της Πολεμικής Αεροπορίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 209, 16.7.1931, «Περί εκπαιδεύσεως της Πολεμικής Αεροπορίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 261, 8.8.1931, «Περί Μετεωρολογικής Υπηρεσίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 274, 25.8.1934, «Περί Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 97, 20.3.1935, «Περί αυτεπαγγέλτου αποστρατείας αξιωματικών και υπαξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 355, 14.8.1935, «Περί μετατάξεως εις την Αεροπορίαν μαθητών της Σχολής Ευελπίδων»

ΕτΚ, τχ. Α', αρ. φ. 424, 28.9.1936, «Αναγκαστικός Νόμος Περί οργανισμού της Πολεμικής Αεροπορίας»

Εμπρός, 15.3.1930

Σκριπ, 15.3.1930

2. Διαδικτυακές Πηγές

Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία, *Εισαγωγή στη μετεωρολογία από την αρχαία Ελλάδα μέχρι σήμερα*, διαθέσιμο στο: http://www.hnms.gr/emv/el/meteorology/meteorologia_arxaia_ellada?pageno=6 (πρόσβαση στις 18.3.2020)

Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος», *Επιστολή του Ελευθερίου Βενιζέλου προς την Αεροπορική Άμυνα με την οποία ζητεί αναφορά για την κτηματική περιουσία του κράτους*, διαθέσιμο στο: <http://www.venizelosarchives.gr/rec.asp?id=20203> , (πρόσβαση στις 23.2.2020)

Ελληνική Κοινότητα Καΐρου, Ν. Νικηταρίδης, *Ο έρανος για την «Ελλη», τα πολεμικά αεροσκάφη και η Αιγυπτιώτικη προσφορά, 30-9-2018*, διαθέσιμο στο: <https://ekkairo.org/2018/09/30/o-eranos-gia-tin-elli-ta-polemika-aeroskafi-kai-h-aigyptiotiki-prosfora/> (πρόσβαση στις 7.4.2020)

Μετοχικό Ταμείο Αεροπορίας, *Ιστορία*, 17-2-2020, διαθέσιμο στο: <https://mta.haf.gr/about/history/> (πρόσβαση στις 7.4.2020)

Πολεμική Αεροπορία, *Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας, Διατελέσαντες Αρχηγοί*, διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/history/former-chiefs-haf/> (πρόσβαση στις 24.3.2020)

Πολεμική Αεροπορία, *Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας, Περίοδος του Μεσοπολέμου (1923-1939)*, διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/history/haf-history/1923-1939/> (πρόσβαση στις 8.3.2020)

Πολεμική Αεροπορία, *Η Ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας, Ελληνοϊταλικός Πόλεμος – Γερμανική Εισβολή (1940-1941)*, διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/history/haf-history/1940-1941/> (πρόσβαση στις 8.4.2020)

Πτήση και Διάστημα, Η. Νταλούμης, *Ιστορικό Αρχείο: Το αεροσκάφος PZL P.24G/F που αποτέλεσε την αιχμή του δόρατος της ΕΒΑ στον Β' ΠΠ*, 28-10-2019 διαθέσιμο στο: <https://www.ptisidiastima.com/pzl-p-24g-f/> (πρόσβαση στις 6.4.2020)

B. Βιβλιογραφία

Αβραμίδης Γ., Σκαρτσής Λ., *Made in Greece Το ελληνικό αυτοκίνητο, όχημα και αεροσκάφος*, Επιστημονικό Πάρκο Πατρών, Πάτρα 2003

Γιαννόπουλος Ι., «Η επανάσταση του 1922, η Δίκη των Εξ και η Συνθήκη της Λωζάννης», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 248-255

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, *Η Πολεμική Αεροπορία στα βήματα του ένδοξου παρελθόντος της, Ιστορικό Λεύκωμα 1911-2015*, Αθήνα 2015

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1998, τ. 1

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1998, τ. 2

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, Αθήνα 1998, τ. 3

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Υπηρεσία Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *Ελληνική Αεροπορία 1908-1944*, Αθήνα 2000

Γεωργής Γ., «Το ιστορικό πλαίσιο της Διάσκεψης και το περιεχόμενο της Συνθήκης της Λωζάννης», στο: *Λωζάννη 1923, Διαχρονικές Προσεγγίσεις και Εκτιμήσεις*, Αθήνα 2017, σ. 24-26

Δαμάσκος Δ., Οικονόμου Β., Σμύρνης Σ., Φακίνος Χρ., *Με τα φτερά του Ικάρου, Ελληνική Πολεμική και Πολιτική Αεροπορία 1908-1998*, Άλιμος 1998

Κατηγιώτης Β., Πικρός Κ., «Το μυστήριο του ανεμοπτερού Falke», στο: *Περιοδικό Αεραθλητικό Δελτίο Αεραθλητισμός*, τχ. 87, 2011, σ. 1-2

Καρταλαμάκη Η., *Ελληνικά Φτερά 1912 – 1932*, Αθήνα 1983

Καρταλαμάκη Η., *Η γενιά των Ικάρων (1931 – 1940)*, Αθήνα 1987

Καρύκας Π., *Ελληνικά Φτερά 1912-2005*, Αθήνα 2005

Κολιόπουλος Ι., «Το κίνημα του Μαρτίου 1935, η παλινόρθωση της μοναρχίας και η κατολίσθηση στη δικτατορία», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 358-361

Μπελδέκου Γ., Καισάρου Τ., Καφοπούλου Αθ., Υπηρεσία Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *Hellenic Wings: An Illustrated History of the H.A.F. and its Precursors, Vol I*, Αθήνα 1999

Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία, Παραγωγή Ιπταμένου Προσωπικού, 1912 – 1946*, Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων, Αθήνα 2010

Οικονομάκος Π., *Η ελληνική Αεροπορία (μέχρι του 1941)*, Αθήνα 1970

Οικονόμου Ν., «Η τετραετία του Βενιζέλου (1928-1932)», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 317-318

Οικονόμου Ν., «Η μεταβατική περίοδος από το Μάιο 1932 ως το Μάρτιο 1933», στην: *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 15 (1975), σ. 321-323

Παλαβούζης Π., *Θάσος, το άγνωστο αεροδρόμιο*, Καβάλα 2016

Σβολόπουλος Κ., «Η Συνθήκη της Λωζάννης – Γενικές Παρατηρήσεις», στο: *Λωζάννη 1923, Διαχρονικές Προσεγγίσεις και Εκτιμήσεις*, Αθήνα 2017, σ. 28-35

Χρήστου Θ., *Από την Εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου (1821) έως την ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου (1947)*, Αθήνα 1999

Χρήστου Θ., *Προσεγγίσεις στη Νεότερη Ελληνική Ιστορία. Από το Ρήγα Βελεστινλή (1757-1798) έως την εμπλοκή της Ελλάδας στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (1940-1941)*, Πολεμικό Μουσείο, Αθήνα 2001

Χρήστου Θ., «Η Αράχωβα του Παρνασσού στα μονοπάτια της Νεότερης και Σύγχρονης Ιστορίας (1830-2017)», στην: *Επιστημονική Επετηρίς, Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Σχολή Ανθρωπιστικών Επιστημών και Πολιτισμικών Σπουδών*, Καλαμάτα 2017, σ. 202-203

Περίληψη

Η περίοδος του Μεσοπολέμου αποτελεί το κρίσιμο χρονικό διάστημα, κατά το οποίο η Πολεμική Αεροπορία εξερχόμενη από την τραγική εμπειρία της Μικρασιατικής Εκστρατείας ανασυγκροτείται και εκσυγχρονίζεται. Πρωτοπόρα πνεύματα μάχονται ενάντια στις νωπές εμπειρίες διχόνοιας του πρόσφατου παρελθόντος και στα ιδιοτελή συμφέροντα πολιτικών και στρατιωτικών κύκλων, με απώτερο σκοπό την ενοποίηση των κλάδων του νεοσύστατου Όπλου. Η ίδρυση της Σχολής Ικάρων και η σύσταση του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας θα συμβάλλουν μαζί με σειρά άλλων πρωτοβουλιών στην ιδέα της ενότητας και θα προετοιμάσουν το Σώμα με την ενίσχυση του αεροπορικού στόλου και την αναβάθμιση της εκπαίδευσης προσωπικού για τον επερχόμενο Παγκόσμιο Πόλεμο.