



ΙΚΑΡΟΣ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ, ΤΕΥΧΟΣ 6ο, ΧΕΙΜΩΝΑΣ 2009-10

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΠΡΟΣ ΕΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Ο ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΕΡΡΙΚΟΣ

ΠΑΡΑΔΟΣΗ-ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ Σ.Ι.

ΕΘΕΛΟΝΤΙΚΗ ΑΙΜΟΔΟΣΙΑ

ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ

Όροι Συνεργασίας:

Το περιοδικό 'Ίκαρος δέχεται για δημοσίευση εργασίες που εντάσσονται στις κάτωθι κατηγορίες:

Θέματα επικαιρότητας της Σ.Ι.

Εργασίες Ικάρων ποικίλης δερματολογίας και λογοτεχνικού περιεχομένου

Διπλωματικές εργασίες Ικάρων προηγούμενων ετών

Εργασίες καλλιψητών

Εργασίες εξωτερικών συνεργατών

Βιβλιοκρίσεις

Κουίζ και σταυρόλεξα μαθητών

Διακρίσεις Ανδρων και Ικάρων

Η δερματολογία δεν εξαντλείται στις ανωτέρω δερματικές περιοχές, αλλά είναι δυνατό να υποβληθούν κατά την κρίση του εκάστοτε Ικάρου/καλλιψητή και θέματα που να μπορούν να ενταχθούν στο πλαίσιο αυτής της έκδοσης.

Ειδικότερα, οι εργασίες πρέπει:

Να συντάσσονται εντός επιστημονικού πλαισίου, χωρίς προκλήσεις, σε ήπια γλώσσα και διαλλακτικό πνεύμα.

Να μην περιλαμβάνουν αναφορές, σχόλια ή γεγονότα πολιτικής φύσεως.

Να μην έρχονται σε αντίθεση με την ισχύουσα νομοθεσία, τους στρατιωτικούς κανονισμούς, την επίσημη εθνική πολιτική και να μην περιέχουν διαβαθμισμένες πληροφορίες.

Οι εργασίες πρέπει να είναι δακτυλογραφημένες σε Windows (Word 2000) και σε γραμματοσειρά Times New Roman. Μέγεθος γραμματοσειράς: 12, Διάστιχο: 1,5. Το κείμενο των εργασιών να μην υπερβαίνει τις 2.500 λέξεις. Επίσης, να δηλώνονται αναλυτικά τα ονόματα και οι ιδιότητες των συγγραφέων, καθώς και τα στοιχεία επικοινωνίας μαζί τους (Διεύθυνση, τηλέφωνο, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο), όπως και η βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε για τη σύνταξη των εργασιών. Ως γλώσσα υποβολής των εργασιών ορίζεται η δημοτική, χωρίς ακρότητες και υπερβολές.

Η απόφαση για τη δημοσίευση ή μη λαμβάνεται από τη Συντακτική Επιτροπή.

Τα κείμενα που δημοσιεύονται στο περιοδικό 'Ίκαρος εκφράζουν τη γνώμη και τις σκέψεις των συγγραφέων και όχι τις αντιλήψεις ή το δόγμα της Σχολής Ικάρων

Εργασίες που δεν πληρούν τους παραπάνω όρους συνεργασίας δεν θα γίνουν αποδεκτές προς δημοσίευση.



ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΟΥ



Στο τεύχος του «Ικάρου» του χειμώνα 2009-2010 συνεχίζουμε την αναφορά μας στην ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας με αφορμή την επέτειο των 80 χρόνων από τη συγκρότησή της ως ανεξάρτητο Όπλο των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων το 1930 μετά την ενοποίηση των δύο χωριστών κλάδων της, της Στρατιωτικής και της Ναυτικής Αεροπορίας. Στόχος μας είναι μέσα από τα ιστορικά άρθρα του περιοδικού μας να αναδείξουμε τους συντελεστές αυτού του εγχειρήματος, το οποίο είχε πολλούς θιασώτες αλλά και αντιπάλους. Πρωταγωνιστής σε αυτή την προσπάθεια ήταν ο τότε Πρωθυπουργός και Υπουργός Αεροπορίας Ελευθέριος Βενιζέλος, αλλά ο βασικός εμψυχωτής και οργανωτής αυτής της τιτάνιας προσπάθειας ήταν ο Αλέξανδρος Ζάννας, τότε Υφυπουργός Αεροπορίας. Σ' αυτό το πλαίσιο αναδημοσιεύουμε σειρά άρθρων του τελευταίου που έχουν ως θέμα την ενοποίηση της Π.Α. και δημοσιεύθηκαν το 1955 στην εφημερίδα «Το Βήμα». Στα κείμενα αυτά ο Ζάννας κατέγραψε τις προσωπικές του αναμνήσεις από την ενοποίηση της Π.Α. Με μεγάλο ρεαλισμό περιγράφονται οι συνθήκες υπό τις οποίες αποφασίστηκε, σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε ο εκσυγχρονισμός της Π.Α., και παρατίθενται πληθώρα στοιχείων που αναδεικνύουν το έργο που έγινε σ' αυτόν τον τομέα από την κυβέρνηση των Φιλελευθέρων (1928-1932). Το συγκεκριμένο κείμενο είναι σήμερα άγνωστο και ευχαριστούμε τη Διεύθυνση του «Βήματος» για την παραχώρηση της σχετικής άδειας να το αναδημοσιεύσουμε στον «Ικάρο». Αποτελεί δε σημαντικό τεκμήριο για τους μελετητές της ελληνικής αεροπορικής ιστορίας και λόγω της μεγάλης έκτασης

του κειμένου η δημοσίευσή του θα γίνει σε συνέχειες, αρχίζοντας με το παρόν τεύχος.

Όμως, η έκδοση του περιοδικού μας πέρα από τους θεμελιωτές της Π.Α. στόχο έχει να αναδείξει προσωπικότητες της Αεροπορίας που μέσα από το έργο και τη δράση τους διαμόρφωσαν την αεροπορική ιστορία μας, αλλά και αυτή του τόπου μας γενικότερα. Ο Αντισμήναρχος (Ι) Κωνσταντίνος Περρικός αποτελεί ένα ξεχωριστό παράδειγμα μιας τέτοιας προσωπικότητας. Στον Μεσοπόλεμο αγωνίστηκε για τον εκσυγχρονισμό της Αεροπορίας και στη διάρκεια της Κατοχής υπήρξε ένας από τους πρωτεργάτες και από τους πιο δραστήριους αγωνιστές της Εθνικής Αντίστασης. Η οργάνωσή του ΠΕΑΝ, κατάφερε σημαντικά πλήγματα εναντίον του κατακτητή, με αποκορύφωμα την ανατίναξη του αρχηγείου της προδοτικής οργάνωσης ΕΣΠΟ το Σεπτέμβριο του 1942, το μεγαλύτερο σαμποτάζ που είχε γίνει μέχρι τότε στην κατεχόμενη Ευρώπη. Τελικά οι Γερμανοί συνέλαβαν τον Περρικό και τον εξετέλεσαν στην Καισαριανή στις 4 Φεβρουαρίου 1943. Αποφασίσαμε να τιμήσουμε τον Κωνσταντίνο Περρικό για τη δράση και τη θυσία του για την ελευθερία του ελληνικού λαού –αλλά και όλων των λαών της Ευρώπης– με ένα άρθρο μας που αποτελείται από δύο ενότητες: το πρώτο θα δημοσιευθεί σ' αυτό το τεύχος και το δεύτερο στο επόμενο.

Πέραν των ιστορικών αναφορών, στο παρόν τεύχος παρουσιάζουμε μια σημαντική πρωτοβουλία της Σχολής μας μέσα από την οποία αναδεικνύεται η κοινωνική ευαισθησία των Ικάρων και το υψηλό αίσθημα κοινωνικής ευθύνης τους. Πρόκειται για την οργανωμένη εθελον-

τική αιμοδοσία των μαθητών με τη δημιουργία της Τράπεζας Αίματος των Ικάρων.

Παράλληλα και πέρα από την καταγραφή της επικαιρότητας και των πολλών δραστηριοτήτων της Σχολής στο παρόν τεύχος θα δημοσιεύσουμε και τις πρώτες επιστολές αναγνωστών μας. Ευελπιστούμε ότι η στήλη των αναγνωστών θα παραμείνει μόνιμη και θα είμαστε σε θέση να δημοσιεύσουμε ενδιαφέρουσες επιστολές αναγνωστών μας. Στις επιστολές που δημοσιεύουμε στο παρόν τεύχος περιλαμβάνονται και δύο που αφορούν τους σύγχρονους μαχητές των αιθέρων που θυσιάστηκαν στο βωμό της Αεροπορικής Ιδέας. Πρόκειται για τον Νικόλαο Σιαμά και το συμμαθητή του Στυλιανό Παναγουφτόπουλο. Επιπλέον δημοσιεύουμε επιστολές του συλλόγου «Φίλων Πολεμικής Αεροπορίας» και του Αντιπετάρχου (Ι) ε.α. Ευάγγελου Γεωργίου τον οποίο και ευχαριστούμε για την ιστορική διακρίβωση των γεγονότων που ακολούθησαν το σεισμό της Αθήνας το 1999, καθώς την περίοδο εκείνη ήταν Διοικητής της Σχολής.

Ενημερωτικά, για όποιον από τους αναγνώστες μας επιθυμεί να επικοινωνήσει μαζί μας το email του περιοδικού μας είναι ikaros.2009@yahoo.gr.

Τελειώνοντας, σε όλους τους αναγνώστες και φίλους μας ευχόμαστε

**ΧΡΟΝΙΑ ΜΟΛΛΑ
ΚΑΙ
ΚΑΛΗ ΑΝΑΣΤΑΣΗ**

ΕΚΔΟΤΗΣ

Σχολή Ικάρων

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Σημηνάρχια Ικάρων (ΣΜΙΚ)

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΥΛΗΣ

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

Ασμχος (Ι) Παναγιώτης Κρίκης

Ασμχος (Ι) Παντελής Βατάκης

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

Λέκτορας ΣΙ (ΠΔ 407) Κωνσταντίνος Λαγός

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ

ΙΚ ΙV ΣΜΙΑΣ Θεοδούλου Σάββας

ΙΚ ΙV ΥΣΜΙΑΣ Παναγιώτου Χρίστος

ΙΚ ΙV ΥΣΜΙΑΣ Πετρούσης Ανδρέας

ΙΚ ΙΙΙ Φραγκογιός Αντώνιος

ΙΚ ΙΙΙ Τσαντήλας Λουίζος

ΙΚ ΙΙΙ Τσαντούκλας Νικόλαος

ΙΚ ΙΙΙ Κεφάλας Διονύσης

ΙΚ ΙΙΙ Ζυγούρη Ελεούσα-Βασιλική

ΙΚ ΙΙΙ Ξενάκης Γεώργιος

ΙΚ ΙΙ Σκόνδρας Νικόλαος

ΙΚ ΙΙ Καργιώτη Αρετή

ΙΚ Ι Καζακίδης Πέτρος

ΙΚ Ι Πέγκος Αθανάσιος

ΙΚ Ι Μαχαιρίδης Ελευθέριος

ΙΚ Ι Μανταλιά Ειρήνη

ΙΚ Ι Χρυσανίδης Γεώργιος

ΙΚ Ι Πριάκος Αθανάσιος

ΙΚ Ι Τσίγκρος Νικόλαος

ΙΚ Ι Παναγουφτόπουλος Παναγιώτης

ΙΚ Ι Χαραλαμπίδου Σοφία

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

ΙΚ ΙV ΣΜΙΑΣ Θεοδούλου Σάββας

ΙΚ ΙΙΙ Ζυγούρη Ελεούσα

ΕΚΤΥΠΩΣΗ - ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ

ΥΑΕ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΙΚΑΡΩΝ/ ΣΜΙΚ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΑΣΗ ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ

ΤΓΑ 1010

ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ: 210-8192201

FAX: 210-8192210

E-mail: ikaros.2009@yahoo.gr

ISSN 1791-9452

ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ 06

ΕΚΦΡΑΣΗ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ το ΦΩΤΟΓΡΑΦΟ ΤΟΥ ΓΕΑ Κ. ΘΕΟΔΩΡΟ ΠΑΡΑΣΧΑΚΗ ΠΟΥ ΜΑΣ ΠΑΡΕΧΕΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΡΘΡΑ ΜΑΣ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Από τη Σύνταξη του "Ίκαρος"	1
Αφιερωμένο στον Μίμη μου (γιος του)	3
Ο Αεροπόρος Κωνσταντίνος Περρίκος	4
Μια "ΤΡΑΠΕΖΑ" για Όλους	18
Βίοι Παράλληλοι	20
Χριστουγεννιάτικες Εκδηλώσεις	22
Παράδοση-Παραλαβή Διοίκησης Σχολής	24
Επικαιρότητα	26
Πρωτοετείς & Δευτεροετείς Ιπτάμενοι	30
ΑΡΗΣ 1-Το Διαστημικό Όχημα	31
Η Επιτροπή Μουσικής της Σ.Ι.	32
Απόψεις	34
Παράξενα & Περίεργα στον Κόσμο	34
Ακούσαμε και σας Προτείνουμε	36
Βιβλίων Ιστορίες	37
Φίλοι της Πολεμικής Αεροπορίας	38
Επιστολή Πρώην Διοικήτη της Σ.Ι.	39
Εκσυγχρονισμός Σχολής Ικάρων (Β' μέρος)	40
Διπλωματικές Εργασίες	43
Η εφαρμογή των αρχών της διαλειτουργικότητας στις επιχειρήσεις συνεργασίας των οπλικών συστημάτων	43
Ανάλυση και Προσομοίωση Ολοκληρωμένων Στοιχείων Φωτονικού Κρουστάλλου και Εφαρμογή στη Σχεδίαση	46

Αγιερωμένο βρον Μίλη μου (γιός του)

Της Ελλάδας το βαδύτερο το νόημα
κέβα στην ελεύθερη ψυχή μου
είναι κλειδωμένο
και το αίμα μου αναδύεται στις σελίδες μου
6' αυτήν κονάχα το χρωδών
6' αυτήν είναι ταημένο

Οι το δόξα και τηή
Σ' ευείνον μου του κέλλει
το αίμα του να χύθει
για της λευτεριάς της το βρεπέωχα
7' αγιασμένα χώματα της να νοτίβει.

ΦΥΛ. ΑΒΕΡΟΦ

4/2/43 Κ.ΠΕΡΡΙΚΟΣ, ώρα 5:20

«Εμπαραγγίλω τον νόθο χωρίς κίση και ναυτες. Αγωνισόθημα για την πα-
ριδα μου. Για την διουά τους παριδα αγωνισογται υι ευείνοι οι ονοσοί με παρα-
δινασαν. Θα ήθεγα το αίμα μου να μην μας χωρίβει αργά να μας ενώβει στο
κέλλρον με τους βηκερινούς ανηιδάγους».



Το ποίημα και το συνοδευτικό κείμενο της προηγούμενης σελίδας γράφτηκαν από τον Αντισμήναρχο Κωνσταντίνο Περρικό στο κελί 12 των Φυλακών Αβέρωφ, όταν έμαθε ότι το πρωινό εκείνο θα εκτελούνταν στο σκοπευτήριο της Καισαριανής. Ποιος ήταν αυτός ο αξιωματικός που καταδικάστηκε από το Γερμανικό Στρατοδικείο 3 φορές σε θάνατο και 15 έτη φυλάκιση (ειρκτήν) και την ώρα που ετοιμαζόταν για το εκτελεστικό απόσπασμα εγκωμιάζει τον αγώνα για την ελευθερία της Ελλάδας; Ποιος ήταν αυτός ο άνδρας που με την αντιστασιακή του δράση αναπτέρωσε το ηθικό του υπόδουλου ελληνισμού, τόνωσε το αγωνιστικό φρόνημα όλων των ευρωπαίων που στέναζαν υπό το ζυγό της δουλείας και οδήγησε τους συμμαχικούς ραδιοφωνικούς σταθμούς να παραληρούν με τον απίστευτο άθλο που πέτυχε στην καρδιά της κατεχόμενης Αθήνας; Γιατί πράγματι, η ανατίναξη της προδοτικής οργάνωσης ΕΣΠΟ ήταν το μεγαλύτερο και εντυπωσιακότερο γεγονός της ευρωπαϊκής αντίστασης στις κατεχόμενες από τον Άξονα πόλεις της Ευρώπης. Ποιος ήταν αυτός ο οραματιστής που σε ηλικία 38 ετών διέβλεπε την ενωμένη Ευρώπη και τη διεθνή συνεργασία μέσα στην καρδιά του πιο λυσσαλέου πολέμου της παγκόσμιας ιστορίας, την ώρα που οι συμπατριώτες του πέθαιναν από την ασιτία που τους είχαν επιβάλλει οι κατακτητές και από το ψύχος; Ποιος ήταν αυτός ο άνθρωπος που ενώ οδηγούνταν στο απόσπασμα διέθετε το ψυχικό σθένος και το μεγαλείο να κατανοήσει τις αποτρόπαιες πράξεις των δυναστών της πατρίδας του, ώστε να τους συγχωρέσει;

Ο ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΕΡΡΙΚΟΣ

ΑΣΜΧΟΣ (Ι) ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΒΑΤΑΚΗΣ

Η περίοδος του Μεσοπολέμου στην Ελλάδα (1923-1940) σηματοδοτεί τη λήξη μιας δεκαετίας συνεχών εμπόλεμων συγκρούσεων, εδαφικών επεκτάσεων και πληθυσμιακών μεταβολών και είναι πολιτικά μία από τις πιο ασταθής περιόδους του αιώνα που πέρασε. Ο ελληνικός Μεσοπόλεμος αρχίζει με την ήττα των ελληνικών δυνάμεων στη Μικρά Ασία το 1922 και την κατάρρευση της Μεγάλης Ιδέας, που αποτέλεσε το όραμα των Ελλήνων από τη σύσταση του ανεξάρτητου κράτους το 1830. Παράλληλα, 1.200.000 Έλληνες πρόσφυγες από τη Μ. Ασία και την Ανατολική Θράκη άρχισαν να καταφθάνουν στην οικονομικά καταστραμμένη Ελλάδα.

Το Σεπτέμβριο του 1922 εκδηλώθηκε επανάσταση με αρχηγούς τους Πλαστήρα, Γονατά και Φωκά, που υιοθέτησε το αίτημα του στρατεύματος και των προσφύγων που ζητούσαν την αυστηρή τιμωρία των υπευθύνων της τραγωδίας του ελληνισμού. Η Επανάσταση του 1922 είχε ως επακόλουθο την έξωση του Βασιλιά Κωνσταντίνου, τη δίκη των υπευθύνων της καταστροφής και την καταδίκη εις θάνατον των «Έξι». Στις 30 Σεπτεμβρίου 1922 υπογράφηκε η ανακωχή των Μουδανιών

και στις 24 Ιουλίου του 1923 η Συνθήκη της Λωζάννης.

Οι ελληνικές κυβερνήσεις της εποχής του Μεσοπολέμου είχαν να αντιμετωπίσουν πληθώρα δυσεπίλυτων προβλημάτων με κορυφαίο το προσφυγικό. Η ενσωμάτωση των προσφύγων στην ελληνική κοινωνία προκάλεσε μια σειρά αλυσιδωτών αντιδράσεων που είχαν μεγάλο πολιτικό και οικονομικό αντίκτυπο. Παράλληλα, αν και το πολιτειακό πρόβλημα φάνηκε να επιλύεται με την ανακήρυξη της αβασίλευτης δημοκρατίας το 1924, μία δεκαετία αργότερα το 1935, έγινε η παλινόρθωση της βασιλείας μέσα σε κατάσταση πολιτικής κρίσης. Το κυριότερο χαρακτηριστικό αυτής της περιόδου στην Ελλάδα είναι η πολιτική αστάθεια, αφού η μόνη κυβέρνηση που εξάντλησε την τετράχρονη κοινοβουλευτική της θητεία ήταν η τελευταία του Ελευθερίου Βενιζέλου (1928-32). Αν και είχε να επιδείξει σημαντικό έργο σε πολλούς τομείς, η Μεγάλη Διεθνής Οικονομική Κρίση του 1929 πρόσθεσε νέα δεινά στην ήδη χειμαζόμενη ελληνική οικονομία και οδήγησε στην κατάρρευση της κυβέρνησης του

Βενιζέλου. Ενδεικτικό των πολιτικών ζυμώσεων της περιόδου είναι ότι από τις 14-11-1922 έως και τις 13-4-1936, έχουμε 22 πρωθυπουργούς και Δικτάτορες, ενώ η Ελληνική Δημοκρατία (1924-1935) διήρκησε μόλις 11 χρόνια.

Στη διάρκεια του Μεσοπολέμου, η ελληνική εξωτερική πολιτική επικεντρώθηκε στη διατήρηση της ασφάλειας και της εδαφικής ακεραιότητας της χώρας και απεμπόλησε τις εθνικές διεκδικήσεις στα Δωδεκάνησα, τη Βόρειο Ήπειρο και την Κύπρο. Επειδή η Κοινωνία των Εθνών φάνηκε αδύναμη να διασφαλίσει την ειρήνη διεθνώς, η Ελλάδα επί κυβερνήσεως Ελ. Βενιζέλου επιδίωξε τη συνεργασία με τα βαλκανικά κράτη, ενώ επί δικτατορίας Μεταξά (1936-1940) προσδέθηκε στο άρμα των Δυτικών Συμμάχων (Αγγλία και Γαλλία) λόγω του διαφαινόμενου νέου παγκοσμίου πολέμου.

Οι υπό διαμόρφωση συνθήκες είχαν σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων κομμάτων και κινημάτων που είχαν αιτήματα για την ανασυγκρότηση της κοινωνία. Ο Στρατός είχε αναλάβει ενεργό ρόλο στην πολιτική, αφού ηγέτες του στήριξαν συγκεκριμένες πολι-



τικές, ενώ οι φιλοδοξίες ορισμένων τους οδήγησαν στην εγκαθίδρυση δικτατοριών, όπως για παράδειγμα του Παγκάλου το 1925-1926 και του Μεταξά το 1936-1940 ή έκαναν απόπειρες πραξικοπημάτων όπως για παράδειγμα των στρατηγών Λεοναρδόπουλου και Γαργαλίδη το 1923, του Πλαστήρα το 1933 και του Σαράφη το 1935. Σ' αυτό λοιπόν το κρίσιμο περιβάλλον, οι αξιωματικοί επέδρασαν στη διαμόρφωση των πολιτικών εξελίξεων, καθώς συγκρότησαν διάφορες μυστικές ή ημιεπίσημες στρατιωτικές οργανώσεις που χρησιμοποιήθηκαν για την προώθηση των πολιτικών των ηγετών τους, η δραστηριότητα των οποίων είχε ανάλογη επίδραση στο ηθικό του στρατεύματος.

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

Αμέσως μετά την Μικρασιατική Καταστροφή έγινε προσπάθεια επανεξοπλισμού της Στρατιωτικής Αεροπορίας και αναδιοργάνωσης και των δύο κλάδων της αεροπορίας (Στρατιωτική και Ναυτική) από τον Ταγματάρχη και στέλεχος της Αεροπορίας Στρατού Σ. Χατζηζαφειρίου, η οποία συνάντησε πολλά εμπόδια και αντιδράσεις από τα στελέχη της, με αποτέλεσμα να αποτύχει. Στη συνέχεια, το 1924, ιδρύθηκε η Σχολή Αεροπορίας στο Παλαιό Φάληρο για την Εκπαίδευση υπαξιωματικών αεροπόρων, καθώς και η Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας στο Αεροδρόμιο του Τατοίου. Παράλληλα, έγιναν διάφορες παραγγελίες στη Μεγάλη Βρετανία για την προμήθεια νέων τύπων αεροσκαφών. Επί δικτατορίας Πάγκαλου (1925-26), έγιναν κάποια θετικά βήματα στον εκσυγχρονισμό και των δύο αεροποριών. Με νομοθετικά διατάγματα ιδρύθηκε ένας αυτόνομος Κρατικός Οργανισμός με την προσωπική «Αεροπορική Άμυνα», με δικό του προϋπολογισμό και την αποκλει-

στική διαχείριση της ακίνητης περιουσίας του Στρατού. Επίσης, ιδρύθηκε το Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου για να καλύψει τις πολύ μεγάλες ανάγκες σε αεροσκάφη. Εντωμεταξύ, το 1925 η Στρατιωτική Αεροπορία αποτέλεσε ιδιαίτερο Όπλο του Στρατού Ήρας. Η εκπαίδευση του ιπτάμενου προσωπικού πραγματοποιούνταν κυρίως στη «Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας» με έδρα το αεροδρόμιο Σέδες.

Η διαφορετική προέλευση των χειριστών, πέραν της ανομοιόμορφης εκπαίδευσης προκαλούσε αντιζηλίες και προστριβές, ενώ κάθε κλάδος προωθούσε τα δικά του στελέχη ανεξαρτήτως ικανοτήτων. Το 1926 δημιουργήθηκε η Ανωτέρα Διοίκηση Ναυτικής Αεροπορίας (ΑΔΝΑ), που ασκούσε διοίκηση στις αεροπορικές δυνάμεις του Ναυτικού. Μετά την εκλογική νίκη του κόμματος των Φιλελευθέρων το 1928, ο Αλέξανδρος Ζάννας, φίλος και συνεργάτης του Βενιζέλου, προώθησε την αναδιοργάνωση της αεροπορίας. Το 1929, έπεισε το Βενιζέλο ότι η αλματώδης πρόοδος που παρατηρούνταν στην αεροπορία διεθνώς, δημιουργούσε την ανάγκη ίδρυσης ανεξάρτητου υπουργείου στην

Ελλάδα το οποίο θα αναλάμβανε τις αεροπορικές υπηρεσίες του Στρατού, του Ναυτικού και της πολιτικής Αεροπορίας. Κατά τη διαδικασία ίδρυσης του Υπουργείου Αεροπορίας ο Ζάννας συνάντησε πολλά εμπόδια, διότι η πλειονότητα των ανώτερων αξιωματικών μη προερχόμενοι από Στρατιωτικές Σχολές (Ευελπίδων – Δοκίμων), ήταν αμόρφωτοι, διαφόρων προελεύσεων και αδυνατούσαν να αντιληφθούν τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις.

Ο Ζάννας σε συνεργασία με τον Διευθυντή του Υπουργείου Αεροπορίας, Στρατηγό Μερεντίτη, άρχισαν τη μελέτη ενός ιοετούς προγράμματος βαθμιαίας ανάπτυξης της Αεροπορίας σύμφωνα με τις ανάγκες της Εθνικής Άμυνας και τις δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας, πριν ακόμη αρχίσει η επεξεργασία του οργανισμού και των συναφών προσχεδίων. Η εφαρμογή του προγράμματος είχε ως αποτέλεσμα την προσωρινή αναστολή της δράσης της πολεμικής αεροπορίας και προκάλεσε την αντίδραση των στελεχών των δυο Υπουργείων, τα οποία συγχωνεύτηκαν υπό κοινή ιεραρχία. Καθορίστηκε η ίδρυση «Σχολής Αεροπορίας» για αξιωματικούς και υπαξιωματικούς στο



Το αεροδρόμιο Σέδες, το 1925, έδρα της «Στρατιωτικής Σχολής Αεροπλοΐας». Η φωτογραφική λήψη πραγματοποιήθηκε εν πτήση από αεροσκάφος της Σχολής.



Τατόι η οποία γρήγορα βρέθηκε στο επίκεντρο πολιτικών και στρατιωτικών διαμαχών. Μετά την ήττα του Βενιζέλου στις εκλογές του 1932, εκτός από τις προστριβές μεταξύ στελεχών του Στρατού και του Ναυτικού, οι βενιζελικοί αξιωματικοί αντιμάχονταν τους αντιβενιζελικούς. Στο πλαίσιο της πολιτικής αστάθειας που ακολούθησε και με αφορμή το αποτυχημένο κίνημα του Πλαστήρα το Μάρτιο του 1933, η νέα κυβέρνηση του Π. Τσαλδάρη με Υπουργό Αεροπορίας τον Ιωάννη Ράλλη, αποστράτευσε ή ανάγκασε σε παραίτηση πολλούς βενιζελικούς αξιωματικούς κι ανάμεσα τους αεροπόρους και στελέχη της Σχολής, που προέρχονταν κυρίως από τις Παραγωγικές Σχολές Ευελπίδων και Δοκίμων. Συστάθηκε μάλιστα επιτροπή, η οποία γνωμοδότησε υπέρ της κατάργησης του Υπουργείου Αεροπορίας, προφασισζόμενη οικονομικούς λόγους. Ευτυχώς, ο Π. Τσαλδάρης δεν εισάκουσε τους πολεμίους της ανεξάρτητης αεροπορίας. Όμως, όλη αυτή κατάσταση στέρησε την Πολεμική Αεροπορία από ικανότατα στελέχη, ενώ χάθηκε πολύτιμος χρόνος για την αναδιοργάνωσή της και τον εξοπλισμό της με σύγχρονα αεροσκάφη και εγκαταστάσεις.

Την 1η Μαρτίου 1935 πραγματοποιήθηκε απόπειρα ανατροπής της κυβέρνησης Π. Τσαλδάρη, η οποία απέτυχε και το κίνημα καταστάληκε πλήρως στις 12 Μαρτίου του 1935. Συγκροτήθηκαν στρατοδικεία που δίκάζαν τους κινηματίες και αποστρατεύτηκαν πολλοί αξιωματικοί. Η πολιτική αστάθεια με τα συνεχή πραξικοπήματα των στρατιωτικών του 1933 και του 1935, οδήγησαν στην κατάλυση του πολιτεύματος της Αβασίλευτης Δημοκρατίας, την παλινόρθωση της βασιλείας με την επανενθρόνιση του Γεώργιου Β', ο οποίος έδωσε αμνηστία σ' όλους τους πολίτες που είχαν καταδικασθεί για το κίνημα του 1935 και «χάρη» στους

στρατιωτικούς ώστε να μην μπορούν να επανέλθουν στο στράτευμα.

Στις 4 Αυγούστου, λόγω της γενικής απεργίας που είχε προκηρυχτεί, ο Ι. Μεταξάς και ο Γεώργιος Β', επέβαλαν τη γνωστή ως Δικτατορία της 4ης Αυγούστου, με το πρόσχημα του «κομμουνιστικού κινδύνου». Η αδράνεια της πολιτικής και πολιτειακής ηγεσίας, έδωσαν τη δυνατότητα στον Ιωάννη Μεταξά να αυτοανακηρυχθεί «κυβερνήτης» της Ελλάδας με την στήριξη του Βασιλιά και την πρόφαση του κινδύνου των κοινωνικών ανατροπών. Την αρχική αναστολή των πολιτικών ελευθεριών, ακολούθησαν ποικίλες διώξεις προς αυτούς που θεωρήθηκαν ιδεολογικά και πολιτικά αντίπαλοι.

Ένα από τα θύματα των αξιωματικών της αεροπορίας της περιόδου αυτής, ήταν και ο Κώστας Περρίκος.

Ο ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΕΡΡΙΚΟΣ

Ο Κ. Περρίκος γεννήθηκε τον Απρίλη του 1905 στο χωριό Καλλιμασιά της Χίου. Γονείς του ήταν ο Δημήτριος Περρίκος και η Ανθή, το γένος Στεφανίδη. Μετά το χωρισμό των γονιών του -από δύο ετών- τον φρόντιζαν δύο καλόγριες, αδελφές του πατέρα του, στο Μοναστήρι του χωριού. Στη Μονή έμεινε μέχρι τα 8 χρόνια του. Σε ηλικία 11 ετών χάνει τον πατέρα του, που πεθαίνει στην Νέα Υόρκη. Το καλοκαίρι που τελείωσε το δημοτικό Σχολείο, έπιασε δουλειά σε ένα φαρμακείο με σκοπό να βγάλει τα έξοδα του, ώστε να συνεχίσει τις σπουδές του στο Γυμνάσιο. Τότε ήλθε από την Αίγυπτο η αδελφή του πατέρα του η οποία τον πήρε μαζί της στην Αλεξάνδρεια. Στα σχολεία της τότε ανθούσας Ελληνικής παροικίας ολοκλήρωσε τη Γυμνασιακή του μόρφωση. Έμαθε την Αγγλική γλώσσα με αλληλογραφία και κρίνεται ο αριθμός 23, χαρακτηριστικό της σπούδασε αεροπλοΐα με τον ίδιο Μουάδας στην οποία υπηρετούσε.

τρόπο. Στην Ελλάδα επέστρεψε το 1925 για την εκπλήρωση των στρατιωτικών του υποχρεώσεων και κατατάχτηκε ως κληρωτός στο 23ο Σύνταγμα Πεζικού, αρχικά με έδρα την Ξάνθη και στη συνέχεια το Βαθύ της Σάμου. Όμως το «όνειρο» να γίνει αεροπόρος τον μαγνητίζει και κατευθύνει κάθε του ενέργεια. Έτσι, επιδιώκει την είσοδό του στη Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας.

Η Στρατιωτική Αεροπορία την περίοδο αυτή έχει ανάγκη από νέα στελέχη, γι' αυτό αρχίζει μια προσπάθεια προσέλκυσης νέων, ρίχνοντας προκηρύξεις, οργανώνοντας γιορτές και επιδείξεις αεροπλάνων. Αυτός είναι ο λόγος που στους διαγωνισμούς για



Ο Κ. Περρίκος ως κληρωτός το 1925, στη γενέτειρά του. Στην επιμίδα του δια-Αγγλική γλώσσα με αλληλογραφία και κρίνεται ο αριθμός 23, χαρακτηριστικό της σπούδασε αεροπλοΐα με τον ίδιο Μουάδας στην οποία υπηρετούσε.



ιπταμένους στην Αεροπορία η προσφορά νέων είναι μεγάλη. Έτσι, το Νομοθετικό Διάταγμα της 13ης Σεπτεμβρίου του 1925, τον Οργανισμό της Στρατιωτικής Σχολής Αεροπορίας και την πρόσκληση προς εκπαίδευση από τη Διεύθυνση Αεροπορίας, κλήθηκαν: «Οπλίται του Στρατεύματος ή ιδιώται έχοντες ηλικίαν ουχί ανωτέραν των 25 ετών, απολυτήριον Β' Γυμνασίου ή ισοδύναμου πτυχίου Εμπορικής ή άλλης ισοτίμου Σχολής και προσόντα υγιεινής και διαγωγής κανονισθησόμενα δι' εκτελεστικού Διατάγματος, ...και εκπαιδεύονται εις την Αεροπορικήν Σχολήν προς απόκτησιν πτυχίου οδηγού ή βομβαρδιστού και πολυβολητού ή φωτογράφου αεροπόρου...». Για πρώτη φορά εφαρμόστηκε στο 4ο Στρατιωτικό Νοσοκομείο το Γαλλικό σύστημα υγειονομικών εξετάσεων των υποψηφίων ιπταμένων, των οποίων η προσέλευση ήταν αθρόα. Από αυτούς επιλέγονται μόνο είκοσι, οι οποίοι παρουσιάζονται στη Θεσσαλονίκη στη Διοίκηση Αεροπορίας. Ανάμεσα στους επιτυχόντες ήταν και ο Κώστας Περρίκος. Με την υπ' αριθμ. 3018/5-3-26/Δ.Υ.Σ. εγγράφεται στη δύναμη της Στρατιωτικής Σχολής Αεροπλοΐας, στις 19-3-1926, για να εκπαιδευθεί ως Οδηγός Αεροπόρος. Διοικητής της Σχολής ήταν ο Λοχαγός Π. Πετροπουλέας, που υπήρξε μια από τις λαμπρότερες μορφές της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Οι νεοεισερχόμενοι μεταφέρονται στο Κέντρο Εκπαίδευσης στο Σέδες και για πρώτη φορά οι περισσότεροι βρίσκονται δίπλα στα αεροπλάνα «Α.Ρ.-190» και «Ανριώ», με τα οποία θα εκπαιδευτούν.

Λόγω του γνωστικού υποβάθρου που είχε δεν αντιμετώπιζε δυσκολίες στην εκπαίδευσή του. Ας μη νομισθεί όμως ότι ήταν εύκολη. Πέραν της θεωρητικής εκπαίδευσης και πριν αρχίσει η πτητική, εξοικειώνονταν με τα πηδάλια του αεροσκάφους σε ένα πρωτόγονο αλλά αποδοτικό «εξομοιωτή

πήσεων», όπου εξασκούσαν στις κινήσεις των πηδαλίων και στις δυνάμεις που επιδρούσαν σε αυτά. Επειδή δεν υπήρχε σύστημα ενδοσυνεννόησης (φωναγωγί), πριν τη πτήση γινόταν μια πρόχειρη ενημέρωση του μαθητή από τον εκπαιδευτή σε υποτυπώδη βέβαια μορφή, το γνωστό σήμερα «briefing». Έτσι, στον αέρα επιδίωκαν να εφαρμόσουν όσα είχαν προσυνηθηθεί. Όμως, αυτό δεν ήταν αρκετό και για το σκοπό αυτό «εφευρέθηκε» η μέθοδος των «σχοινιών» ενώ την εν λόγω περίοδο η μέθοδος της «σανίδας». Δηλαδή κτύπημα στον αριστερό ή τον δεξιό ώμο ήταν εντολή για αντίστοιχη στροφή, ένα ελαφρό χτύπημα στο κεφάλι ήταν εντολή για κάθοδο του αεροσκάφους, ενώ διπλό χτύπημα σήμαινε άνοδο. Αλλά, όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Πτχος ε.α. Ηλ. Καρταλαμάκης: «...ο εκπαιδευτής που καθόταν πίσω, πολλές φορές έχανε την υπομονή του σε λάθη του μαθητή του, και υπόκρυπτε στον πειρασμό να κάνει τα χτυπήματα πολύ πιο έντονα. Και φυσικά στις πρώτες πτήσεις, όλες σχεδόν οι κινήσεις του μαθητή ήταν μόνο λάθη... Η αρχική πτητική εκπαίδευση γινόταν με αεροσκάφη «Ανριώ» και «Α.Ρ.-190», ενώ στην προκεχωρημένη κι εφαρμοσμένη εκπαίδευση εκπαιδεύονταν με «Μπρεγκέ 14». Το στάδιο αυτό ολοκληρωνόταν με δύο τοπικά ταξίδια ναυτιλίας. Για την εκπαίδευσή τους στους ακροβατικούς ελιγμούς χρησιμοποιούσαν το αεροσκάφος «Μοράν 130».

Λόγω της μεθοδευμένης για την εποχή εκπαίδευσης και τους αυτοδίδακτους αλλά πολύ έμπειρους εκπαιδευτές, η εκπαιδευτική σειρά δεν θρήνησε συναδέλφους και ούτε είχε σοβαρά ατυχήματα. Έτσι, ο Κ. Περρίκος στις 27.1.1927 αποφοιτά ως πτυχιούχος οδηγός αεροπόρος προαγόμενος στο βαθμό του Λοχία.

Στις 12-7-1927 εγγράφεται στη



Ο Κ. Περρίκος με τη στολή του αεροπόρου. Δεξιά διακρίνεται η πουλιάδα του ιπταμένου της περιόδου αυτής.

δύναμη του Α' Συντάγματος Αεροπλάνων, στο Τατόι, όπου εδρεύει μαζί με τη Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας (η συνύπαρξη των δύο Αεροποριών στο ίδιο στρατόπεδο προκάλεσε πλήθος προβλημάτων). Το αεροδρόμιο ήταν χωρισμένο στα δύο. Στη βόρεια άκρη του στρατοπεδεύει η Στρατιωτική Αεροπορία και στη νότια η Ναυτική. Ο χώρος προσγειώσεων και απογειώσεων χωρίζεται στη μέση. Σε αντίθεση με τη Ναυτική Αεροπορία, οι Στρατιωτικοί αεροπόροι ήταν εγκατεστημένοι σε αντίσκηνα και στα γνωστά «κιβώτια» αεροπλάνων. Η διαμάχη τους κλιμακώθηκε σε όλους τους τομείς χρησιμοποιώντας ως και παρατσούκλια για να χαρακτηρίζουν τους «αντίπαλους» αεροπόρους. Παράλληλα, η εκπαίδευσή τους συνεχίζεται. Πέραν της θεωρητικής διδασκαλίας, οι οδηγοί εξασκούσαν πτητικά, διατηρώντας τη διαθεσιμότητά τους σε όλους τους τύπους των αεροσκαφών (Μπρεγκέ 14, 19 και Μοράν), είτε ως οδηγοί είτε ως επιβάτες. Επίσης, εξασκούνται στο έδα-



Οι απόφοιτοι οδηγοί αεροπόροι της Στρατιωτικής Σχολής Αεροπορίας με τους εκπαιδευτές και τη Διοίκησή τους, στο

Σέδες το 1927. (Αρχείο ΜΙΣΠΑ). Στην 4η σειρά, 1ος από αριστερά διακρίνεται ο Κ. Περρίκος.

φορος στα διάφορα όργανα και μέσα των αεροπλάνων, όπως στη χρήση των πολυβόλων, των σκοπευτικών, στα όργανα πλεύσης, στη περιγραφή, χρήση και συντήρηση των αλεξιπτώτων. Αξίζει να επισημανθεί ότι τα τελευταία αποτέλεσαν μέρος της εξάρτησης των αεροπόρων το 1927, όμως οι ιπτάμενοι περιφρονώντας τον κίνδυνο, δεν τα φορούσαν, αλλά σταύρωναν τις ζώνες στο κάθισμα και κάθονταν πάνω τους, δεμένοι ή και όχι με τις ζώνες του αεροσκάφους.

Ο Περρίκος προάγεται σε Επιλοχία στις 20-5-1928 και κάθε χρόνο ανανεώνει τη σύμβαση με το στρατό. Το 1929 παντρεύτηκε την Μαρία το γένος Δεληγεώργη με την οποία στη συνέχεια απέκτησε 3 παιδιά. Στις 13-2-1930 προάγεται σε Ανθυπασιστή Ε.Δ.Υ.Α. Ήδη η Αεροπορία βρίσκεται σε μεταβατικό στάδιο. Μετά την ενοποίηση των δύο Κλάδων επιδιώκεται η κατάργηση των διαφόρων ειδικοτήτων του ιπτάμενου προσωπικού και η δημιουργία μίας νέας ειδικότητας με τον

τίτλο Ιπτάμενος Γενικών Υπηρεσιών, επιδιώκοντας την παροχή κοινής εκπαίδευσης, διότι είχαν παρατηρηθεί φαινόμενα διαμάχης και αντιζηλίας μεταξύ των ιπταμένων των επιμέρους ειδικοτήτων καθώς και μεταξύ υπαξιωματικών και αξιωματικών αεροπόρων. Σ' αυτό συνέτεινε και το γεγονός ότι πολλοί έφεδροι αεροπόροι δεν είχαν μονιμοποιηθεί και κινδύνευαν να αποστρατευτούν, παρά το γεγονός ότι αποτελέσαν τους πρωτοπόρους αεροπόρους του Μεσοπολέμου, σε αντίθεση με τους αξιωματικούς που προέρχονταν από τις παραγωγικές σχολές της Ευελπίδων, της Ναυτικών Δοκίμων και μετά το 1934 της Σχολής Αεροπορίας. Σύμφωνα με τα θεσμικά κείμενα της περιόδου, οι έφεδροι υπαξιωματικοί αεροπόροι που είχαν συμπληρώσει επταετή θητεία ή 14 ενεργά πτητικά εξάμηνα είχαν τη δυνατότητα κατόπιν θεωρητικών κι υγειονομικών εξετάσεων να μονιμοποιηθούν. Έτσι, ύστερα από διαβουλεύσεις, στις 12 Αυγούστου του 1932, ξεκίνησαν οι εξετάσεις των Αρχι-

σημνίων για να προαχθούν σε Ανθυποσημναγούς. Όσοι εξ' αυτών απέτυχαν στα θεωρητικά αντικείμενα ή κρίθηκαν υγειονομικά ακατάλληλοι, αποστρατεύτηκαν. Η ανασφάλεια του προσωπικού μαζί με την οικονομική κρίση της περιόδου συνέτειναν στην κατάρρευση του ηθικού των στελεχών της Αεροπορίας και κυρίως αυτό των εφέδρων. Η ήττα του Ελ. Βενιζέλου (Μάιος και Σεπτέμβριος 1932) και η αστάθεια που προκλήθηκε επιδείνωσε δραματικά αυτή την αίσθηση. Να πως περιγράφει το περιοδικό Αεροπλοΐα (16 Σεπτεμβρίου 1932) το κλίμα στην αεροπορία: «Από διμήνου και πλέον, αφ'ής εποχής εγένοντο αι τοποθετήσεις των αξιωματικών της Αεροπορίας, κατόπιν αποφάσεως του αρμοδίου Συμβουλίου, άπαντες σχεδόν οι Διοικηταί των μονάδων και προϊστάμενοι των Επιτελικών Γραφείων του Υπουργείου, ητήσαντο κι έτυχον αναρρωτικών αδειών, με το αποτέλεσμα ότι ουδείς παρουσιάσθη εις την νέαν του θέσιν, την 1ην Σεπτεμβρίου, ως είχε διαταχθή... Εις το Υπουργείον Αερο-



πορίας, συγκεκριμένως, διεκόπη πάσα εργασία, εκτός της γραφειοκρατικής ρουτίνας, και συνεκέντρωσαν την προσοχήν των εις την παραπομπήν απάντων των μη ανηκόντων, εις το φαύλον συγκρότημα, αξιωματικών, εις ανακριτικά συμβούλια, τη εγκρίσει, βεβαίως, του κ. Υπουργού, όστις ψηφοθηρών σκανδαλωδώς μετέβαλεν το Υπουργείον εις εκλογικόν κέντρον. Εις τας μονάδας διεκόπη ουσιαστικώς τόσον η πρακτική όσον και η θεωρητική εκπαίδευσις. Τα πλείστα των αεροπλάνων είναι εκτός ενεργείας, χρήζοντα αμέσου επισκευής. Το εργοστάσιον Φαλήρου γέμει επισκευάσιμων αεροπλάνων και κινητήρων η δε υπηρεσία Ελέγχου σκέπτεται ν' απολύσει εργατικόν προσωπικόν, λόγω οικονομικών και ελλείψει αναταλακτικών. Εν ολίγοις ολόκληρος ο οργανισμός της αεροπορίας μας, όστις από καιρού νοσεί επικινδύνως, παρουσιάζει ήδη οφθαλμο-

φανή συμπτώματα τελικής εξαντλήσεως. Τι συμβαίνει; Που βαδίζομεν; Μήπως πρόκειται να διαλυθεί το κατάστημα»; Τριάντα οκτώ αξιωματικοί, ήδη από το Μάιο του 1932 είχαν υπογράψει και υποβάλει αναφορά προς τον Υποστράτηγο Χρ. Αδαμίδη, αναφέροντας μεταξύ άλλων τις αιτίες που κατά τη γνώμη τους οδήγησαν την αεροπορία σε εξαθλίωση. Χαρακτηριστικά αναφέρουν: «... Εκείνα όμως τα οποία δια του παρόντος επιθυμούμεν να υπομνήσωμεν είναι τα αίτια της καταστάσεως ταύτης, συγκεκριμένως δε της τελείας εκμηδενίσεως της Πολεμικής Αεροπορίας αφ' ενός, της δημιουργίας δε σχέσεων ήκιστα συναδελφικών μεταξύ των στελεχών αυτής αφ' ετέρου... ότι η τελεία εξουθένωσις της αεροπορίας, οφείλεται εις το ότι τας ανωτάτας βαθμίδας της αεροπορίας κατέλαβον πρόσωπα ξένα προς το όπλον μας, άμοιρα

πάσης πείρας ή γνώσεως αεροπορικής...». Ένας εκ των πρωταγωνιστών του συλλογικού αυτού κειμένου διαμαρτυρίας και αγωνίας, ήταν και ο Αρχισμηνίας Περρίκος, ο οποίος για το λόγο αυτό, μαζί με το Σμήναρχο Αποστολόπουλο τέθηκαν υπό δικαστική προφυλάκιση. Για την αποκατάσταση της ιστορικής αλήθειας, ο Αλ. Ζάννας χρησιμοποίησε αξιωματικούς που συμφωνούσαν με το σχέδιο της ενοποίησης των δύο Αεροποριών και για το λόγο παραγκωνίστηκαν οι ανώτατοι αξιωματικοί που αντιδρούσαν στο έργο του, που κυρίως προέρχονταν από τη Στρατιωτική Αεροπορία. Είναι σίγουρο ότι τέτοιες ενέργειες επιδρούν στο ηθικό του στρατιωτικού προσωπικού, όταν οι διοικητές ή οι αρχηγοί τους δεν είναι αποδεκτοί. Σ' αυτό το αρνητικό κλίμα, η παρατεινόμενη εκκρεμότητα της μονιμοποίησης των κατωτέρων στελεχών της αεροπορίας – καθώς ο Ζάννας επιδίωκε την ομογενοποίηση του προσωπικού - συνέτεινε στην εκδήλωση αντιδράσεων για την πολιτική του Υπουργείου. Η διαφορετική προέλευσή τους, η διαφορά νοοτροπίας και διαπαιδαγώγησης σε συνάρτηση με τους νόμους που είχαν καταρτισθεί για τη δημιουργία ενιαίας επετηρίδας και για την επιμόρφωση των στελεχών, επέδρασαν αρνητικά στη ψυχολογία του προσωπικού, που επιδίωκε τη διάσπαση της αεροπορίας στους κλάδους προέλευσης.

Στη συνέχεια, μέσα στη δίνη των πολιτικών εξελίξεων, ο Περρίκος παραπέμφθηκε σε Πειθαρχικό Συμβούλιο με το ερώτημα της οριστικής απολύσεως του, ενώ του είχε ήδη επιβληθεί πειθαρχική ποινή. Ποιο ήταν άραγε το αδίκημα στο οποίο υπέπεσε; Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση υπ' αριθ. Ε.Π. 166 της Διεύθυνσις Δ.Υ./ Γραφείο Ι. του Υπουργείου Αεροπορίας της 19ης Ιανουαρίου 1933 : «... την 30-6-32 εν πολιτική περιβολή, εισεχώρησεν εις το



Ατύχημα αεροσκάφους «Μπρεγκέ (Breguet) 19», στο Τατόι.

Αεροδρόμιο Δεκελίας, 1933. Ομαδική απογείωση των αεροσκαφών της Α΄ Σμηναρχίας από την αρχή του διαδρόμου 03. Στο βάθος και στο δεξιό μέρος της φωτογραφίας διακρίνεται ο σιδηροδρομικός σταθμός Τατοΐου, τη στιγμή που το τρένο της γραμμής διέρχεται από το σταθμό.

Εργοστάσιον Αεροπλάνων Φαλήρου, άνευ εγκρίσεως της σχετικής αυτού υπηρεσίας και εντολής της προϊσταμένης του αρχής, και επεζήτη διήκην κατασκόπου την περισυλλογήν πληροφοριών δια την επισκευήν των Αεροπλάνων και κατασκευήν μιας βενζινακάτου, με σκοπόν ίσως την απόδοσιν μομφής εις την υπηρεσίαν ελέγχου του Εργοστασίου, ανακρινόμενος δε δια την άνω αιτίαν κατέθεσεν ανευλαβείς χαρακτηρισμούς δια την ικανότητα ανωτέρου του.

Επειδή το Συμβούλιον τούτο απεφάνθη παμφηφεί κατ' αυτού, προσέφυγεν εις Δευτεροβάθμιον το οποίον απεφάνθη υπέρ αυτού.

Ήδη προτείνω όπως τεθή ούτος επί εξάμηνον εις προσωρινήν απόλυσιν και παρακαλώ όπως ευαρεστηθήτε και υπογράψητε το συνημμένον Διάταγμα».

Το ανωτέρω κείμενο εξέδωσε ο Υπουργός Αεροπορίας Ι. Κούνδουρος, το οποίο και προσυπέγραψε ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας την 23η Ιανουαρίου 1933. Τι όμως μπορεί,

να οδήγησε τον ανήσυχο αεροπόρο Κ. Περρίκο να επισκεφθεί το Εργοστάσιο στο Φάληρο;

Μετά την κατάργηση των συνεργείων επισκευής της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, το Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου κατέστη το μοναδικό επισκευαστικό κέντρο της Αεροπορίας, το οποίο όμως είχε ως κύριο λόγο ύπαρξης του την κατασκευή αεροπλάνων. Δυστυχώς, ο πενιχρός προϋπολογισμός του Υπουργείου Αεροπορίας μετά τη διεθνή οικονομική κρίση, καθιστούσε την επισκευή και συντήρηση των αεροσκαφών προβληματική, ενώ την κατασκευή αεροπλάνων σχεδόν αδύνατη. Αυτό είχε ως συνέπεια να εκκρεμούν δημόσιοι διαγωνισμοί για την αγορά οργάνων μέτρησης και ελέγχου της αντοχής του αεροπορικού υλικού, των κινητήρων των αεροσκαφών, των οργάνων τους κ.λπ. Ήδη, από το 1928 είχαν παραγγελθεί από τη Ναυτική Αεροπορία τα αεροσκάφη που στην Ελλάδα ονομά-

στηκαν «Ατλας». Το συγκεκριμένο μονοθέσιο καταδιωκτικό τροποποιήθηκε σε διθέσιο στο οποίο τοποθετήθηκε ισχυρότερος κινητήρας, μ' αποτέλεσμα η αεροδυναμική συμπεριφορά του να αλλάξει. Αυτό οδήγησε σε σωρεία ατυχημάτων, που οδήγησαν στη κατήλωση του και στην εκ νέου μετατροπή του, ως ότου αποδεσμευτεί για πτήσεις με μόνιμη παρατήρηση: την αποφυγή παρατεταμένων αριστερών περιδινήσεων. Παράλληλα, τρία καινούργια αεροσκάφη Potez 25 τα οποία είχαν αγοραστεί το 1931, σε λιγότερο από ένα χρόνο καταστράφηκαν κατόπιν ανατροπής τους, διότι αποσπάστηκε ο τροχός τους στη φάση της προσγείωσης. Σύμφωνα με την Αεροπλοΐα, στα αεροσκάφη αυτά τοποθετήθηκαν οι εφεδρικοί κινητήρες Hispano, που προορίζονταν για άλλα αεροπλάνα, μ' αποτέλεσμα να χάσουν την αεροδυναμική τους ευστάθεια. Επίσης, εξαιτίας της έλλειψης εξειδικευμένων οργάνων δεν ήταν δυνατό να εντοπιστούν φθο-





ρές στα χρησιμοποιούμενα υλικά, τα οποία πολλές φορές ξεπερνούσαν τα όρια αντοχής τους. Δεν μπορούμε να αποκλείσουμε το γεγονός, ότι ο Κ. Περρικός επισκέφτηκε το Εργοστάσιο την περίοδο αυτή, για να διαπιστώσει «ιδίους όμμασι» τις αιτίες που το καθιστούσε ζημιογόνο και δεν του επέτρεπαν να επιτελέσει το κύριο έργο του, δηλαδή την παραγωγή αεροσκαφών. Σε αυτό το συμπέρασμα οδηγήμαστε, όταν αργότερα, αρθρογραφώντας ως απότακτος αξιωματικός στην εφημερίδα «Ελληνική Φωνή», με θέμα την ίδρυση αεροβιομηχανίας στην Ελλάδα, τονίζει μεταξύ άλλων: «... Χάριν της ιστορίας δέον να λεχθή ότι μια τοιαύτη προσπάθεια (τροποποίησης της σύμβασης του Οίκου Blackburn και του Ελληνικού Δημοσίου) κατεβλήθη περί τα μέσα του 1933 πρωτοβουλία ωρισμένων αξιωματικών, οίτινες υπηρετούν κατά την εποχή εκείνη εις το Επιτελείον της Αεροπορίας και τας Τεχνικάς Υπηρεσίας. Έσπευσε δε τότε να

έλθῃ εις την Ελλάδα αυτός ούτος ο ανάδοχος της συμβάσεως Άγγλος αεροβιομηχανος κ. Μπλάκμπουρν, όστις και απεδέχθη κατ' αρχήν τους υπό της υπηρεσίας τεθέντας όρους, κατά τους οποίους η κατ' έτος οικονομία του Δημοσίου θα υπερέβαινε τα 6.000.000 δραχμών. Περιέργως όμως, ενώ αι αρμόδια υπηρεσίαί ανέμενον τον εν λόγω βιομήχανον διά την διατύπωσιν και υπογραφήν της συμφωνίας αυτής, ούτος ανεχώρησεν εξ Ελλάδος και τα πράγματα παρέμεινον ως είχαν. **Ταύτα γνωρίζομεν ουχί εξ ανεύθυνων αφηγήσεων, αλλ' εξ ιδίας αντιλήψεως...**»

Όπως αναφέραμε στις 6 Μαρτίου 1933, εκδηλώθηκε το κίνημα του Ν. Πλαστήρα. Η Αεροπορία έλαβε μέρος στο κίνημα ρίχνοντας επαναστατικές προκηρύξεις και παρόλο που η πλειοψηφία των αεροπόρων συμμετείχαν παθητικά σε αυτό, τα πολιτικά πάθη μέσα στο στράτευμα για άλλη μια φορά οξύνθηκαν. Τον Απρίλιο του 1933 έγινε άρση της ποινής που είχε επιβλη-

θεί στον Κ. Περρικό : «Επειδή εκ της γενομένης νέας έρευνας της υποθέσεως δι' ενόρκου προανακρίσεως απεδείχθη το τελείως αβάσιμον των αποδοθεισών αυτών κατηγοριών». Στη συνέχεια και κατόπιν θετικής γνωμοδότησης του Υπουργείου Αεροπορίας, στις 2 Μα ου 1933, λαμβάνει μέρος σε διαγωνισμό για την προαγωγή του σε Ανθυποσημναγό, στον οποίο είναι επιτυχών. Όμως, οι προσωπικές αντιζηλίες και φιλοδοξίες των στελεχών και η συνεχιζόμενη πολιτική διχόνοια του προσωπικού, οδηγούν το Δεκέμβριο του 1933, σε αθρόες παραιτήσεις ανώτερων αξιωματικών. Η κυβέρνηση αναγκάστηκε να αναδιοργανώσει την Κεντρική Διοίκηση του Υπουργείου Αεροπορίας και να μετατάξει στελέχη από τους άλλους Κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων. Οι περισσότερες υπηρεσίες της παρέλυσαν, παρουσιάστηκε μεγάλη έλλειψη ικανών στελεχών και ακατάλληλοι αντικατέστησαν τους εξειδικευμένους συναδέλφους τους που απομακρύνθηκαν. Ο Κ.



Αεροδρόμιο Οεκελείας, 1933. Η 1η Σμηναρχία Αεροπλάνων σε πλήρη σύνθεση. Διακρίνονται οι διάφοροι τύποι των αεροσκαφών (Ε 106, 107, 108, 119 - ΑΥΡΟ 621 Σ ΒREGUET 19 - Μ ΜΟRΑNE), ενώ στο μέσο της φωτογραφίας το προσωπικό της. Καθιστοί βρίσκονται οι επιτελείς και η Διοίκηση της Σμηναρχίας.



Περρικός βρίσκεται εκ νέου στη δίνη των ζυμώσεων και στο στόχαστρο της στρατιωτικής ηγεσίας μ' αποτέλεσμα την 31η Μαρτίου 1934 να τεθεί : «εις αργίαν δια προσκαίρου παύσεως επί εξάμηνον ...». Τι οδήγησε εκ νέου το Υπουργείο Αεροπορίας σε αυτή την απόφαση; Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του Υπουργείου Αεροπορίας, στις 5-2-1934, ο Περρικός διατάχθηκε να υποβάλλει μήνυση στην εφημερίδα «Λαϊκός Αγών», διότι «δημοσιεύσεως φωτοτυπίας επιστολής καθαπτομένης της ανδρικής του αξιοπρέπειας και της Στρατιωτικής του τιμής ίνα αποσειση αποδοιδόμενην αυτώ μομφήν, ούτος ως απεδείχθη εξ υποβληθείσας αναφοράς του εχαρακτήρισε την υποδειχθείσαν αυτώ ενέργειαν τουλάχιστον ως θεατρικήν, επιδειξάμενος ούτω βαρείαν ασέβειαν προς το προϊστάμενόν του Υπουργείον». Δεν είχε προλάβει να συνέλθει από την επιβληθείσα ποινή - η οποία είναι όντως αξιοπερίεργη - και παρατέμφθηκε σε ανακριτικό συμβούλιο το οποίο γνωμοδότησε παμφηφεί για 12μηνη απόλυση του και παρά το γεγονός ότι προσέφυγε στο Συμβούλιο της Επικρατείας δεν δικαιώθηκε και στις 29 Μαΐου του 1934 τίθεται σε αργία δι' απολύσεως επί δωδεκάμηνο «δια παράβασιν εκ προθέσεως του από την υπηρεσίαν καθήκοντος τροποποιούμενης δε της εν τη επετηρίδι σειράς αρχαιότητός του...». Ποιό ήταν πάλι το κατηγορητήριο εναντίον του; Σύμφωνα με την Εισηγητική Έκθεση του Υπουργείου Αεροπορίας, της 29 Μαΐου 1934, ο Ανθυποσμηναγός Κ. Περρικός την 2α Δεκεμβρίου 1933, έλαβε εντολή από τον Σμήναρχο Γ. Ρέππα να μεταφέρει αναφορά του περί αποστρατείας του στο Υπουργείο Αεροπορίας για πρωτοκόλληση. Όμως, την κράτησε και την παρέδωσε στον Σμήναρχο Στεφ. Ζώτο με τη συνεργασία του οποίου την πρωτοκόλλησε «... αποβλέπων ασφαλώς εις ξένους προς την υπηρεσία σκοπούς άνευ

ουδεμίας αδείας ή εντολής υπέκλεψε την σφραγίδα της Διεκπεραιώσεως του Υπουργείου δι' ης πιστοποιείται η είσοδος των εγγράφων και εσφράγισε την εν λόγω αίτηση ίνα την παρουσιάση ως ανέκκλητον μολονότι εγνώριζεν ότι είχε ανακληθή υπό του εν λόγω Σμήναρχου, προ της πρωτοκολλησεως της, σημειώσας επ' αυτής ως ημέραν εισόδου την 1ην Δεκεμβρίου π.ε. και παραδούς αυτήν τη οεία διεκπεραιώσει την 9ην Δεκεμβρίου ήτοι μετά 8 όλας ημέρας υποπέσων ούτω εις βαρύτατα περί την υπηρεσίαν και πειθαρχίαν παράπτωμα...». Ποιος ήταν όμως ο Σμήναρχος Γ. Ρέππας και γιατί ενδεχομένως ο Περρικός θα επιδίωκε να προβεί σε μια τέτοια πράξη; Μήπως ήταν κάποια παγίδα; Μετά το κίνημα της 6ης Μαρτίου, ο Στρατηγός Χρ. Αδαμίδης και ο Σμήναρχος Ρέππας κατόπιν σχετικής διαταγής του Υπουργείου Αεροπορίας, ανέλαβαν την διενέργεια διοικητικών ανακρίσεων για τους συμμετάσχοντες στο Κίνημα της 6ης Μαρτίου. Ο Ρέππας σύμφωνα με τον Π. Κανελλόπουλο ήταν «φανατικά βασιλόφρονας και αντιβενιζελικός», με τον οποίο συνεργάστηκε αργότερα, στην εξόριστη κυβέρνηση του Καρου. Στο πλαίσιο λοιπόν της εκκαθάρισης του σώματος των αξιωματικών από αεροπόρους με ιδεώδη δημοκρατικά, επιδιώχθηκε η αποστρατεία τους ή η τρομοκράτησή τους, «φιμώνοντας» μ' αυτό τον τρόπο κάθε δημοκρατική εκδήλωση. Κρίνεται σκόπιμο να τονιστεί ότι εν λόγω αξιωματικός την 17η Φεβρουαρίου 1933, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Αεροπορίας: «τίθεται εις αργίαν δι' απολύσεως επί εξάμηνον...», δια βαρύ πταίσμα περί την υπηρεσίαν και πειθαρχίαν τροποποιούμενης δε της εν τη επετηρίδι σειράς αρχαιότητός του...». Όμως, λίαν συντόμως με το Διάταγμα της 23ης Μαρτίου του 1933, ακυρώθηκε η απόλυσή του. Τα ανωτέρω τονίζουν την όξυνση των πολιτικών αντιπαραθέσεων

μέσα στο στράτευμα και το πόσο αρνητικά επέδρασαν στο ηθικό του στρατεύματος και στην μαχητική του ισχύ.

Το αποκορύφωμα της δίωξης του Κ. Περρικού από τους κόλπους της Αεροπορίας πραγματοποιήθηκε μετά την 22α Ιουνίου 1934, οπότε και αρθρογράφησε επώνυμα -γνωρίζοντας τις επιπτώσεις της πράξεως του- στην εφημερίδα «Εστία», κρίνοντας αρνητικά τα πρακτικά της Γερουσίας που σχετίζονταν με την άμυνα της χώρας. Σύμφωνα με το άρθρο του «Επαρκώς Παρασκευασμένον», από την 27η Δεκεμβρίου 1933 είχε αναφέρει επίσημα στο Υπουργείο Αεροπορίας τη άποψή του για την οργάνωση και την πολεμική προπαρασκευή της Αεροπορίας, η οποία ήταν σε ιδιαίτερα χαμηλό επίπεδο. Έτσι, **σχολίασε αρνητικά τη θέση του Υπουργού Αεροπορίας και Πρωθυπουργού της χώρας**, ο οποίος ως «μη ειδικός» ανέφερε ότι : «το Αεροπορικόν Σώμα ως έμψυχον υλικόν είνε επαρκώς παρασκευασμένον». Έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να παρακολουθήσουμε τον ίδιο τον Περρικό να δικαιολογεί την άποψή του: «Και κατά πόσον επικρατεί εις το Αεροπορικόν Σώμα η επιβαλλόμενη ψυχική ενότης δεν είνε ανάγκη να εξηγήσω. Ερωτώ όμως: Πως είνε επαρκώς παρασκευασμένον το Αεροπορικόν Σώμα ως έμψυχον υλικόν, αφού είνε ζήτημα αν έστω και ελάχιστοι αεροπόροι, της μεταπολεμικής εποχής, εσχον ποτέ την ευκαιρίαν όχι να χρησιμοποιήσουν αλλά απλώς να περιεργασθούν πραγματικές βόμβας; Αν έστω και ελάχιστοι αεροπόροι, τουλάχιστον από του 1925 και εντεύθεν εξετέλεσαν βολήν από αεροπλάνου;... Μετά τιμής Κ. Περρικός Ανθυποσμηναγός».

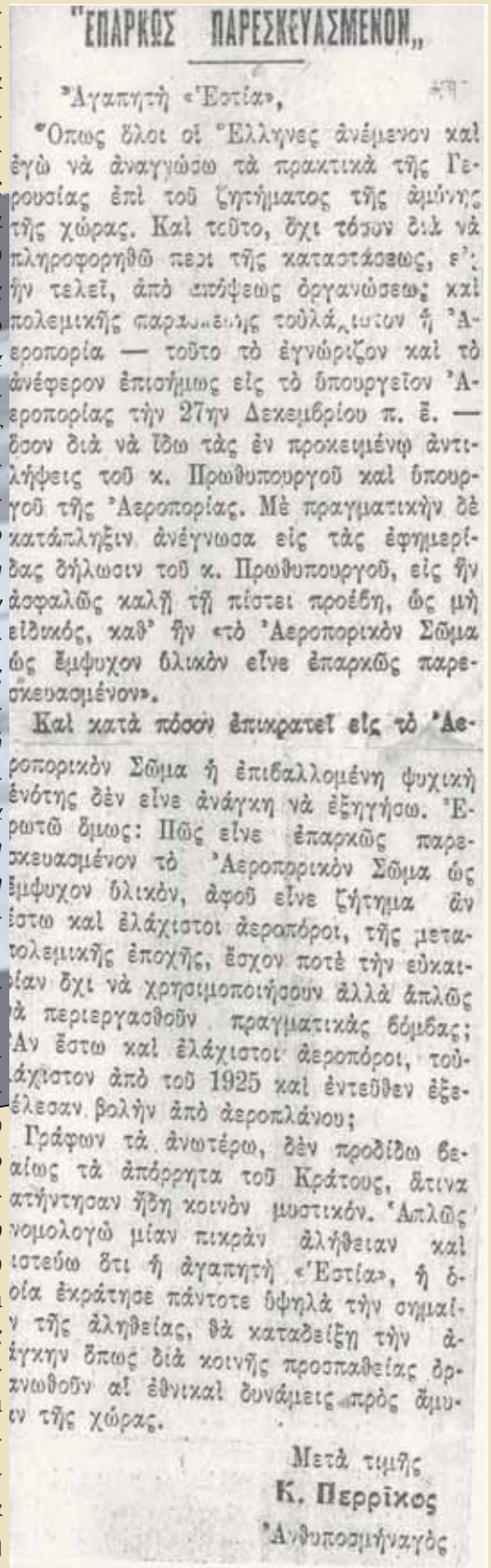
Αμέσως μετά τη γνωστοποίηση του άρθρου του, συγκροτήθηκε Πρωτοβάθμιο Ανακριτικό Συμβούλιο με το ερώτημα της απόταξής του, διότι εκφράστηκε «ανευλαβώς κατά του Προϊσταμένου αυτού Υπουργείου κατά



τρόπον δεικνύοντα έλλειψιν πειθαρχίας και στοιχειώδους σεβασμού κατακρίνων ενεργείας και πράξεις του Υπουργείου, αφορώσας την στρατιωτικήν εκπαίδευσιν της Αεροπορίας και την εν γένει αμυντικήν οργάνωσιν της χώρας, προσπαθών ούτω να δυσφημήση το όπλον εις ο υπηρετεί...», το οποίο αποφάνθηκε την απόταξίν του, χωρίς την παρουσία του κατηγορούμενου. Ο Ανθυποσημηναγός (ΙΓΥ) Κ. Περρίκος προσέφυγε σε Δευτεροβάθμιο Συμβούλιο στο οποίο προέδρευε ο Υποστράτηγος Αλέξανδρος Παπάγος. Στην απολογία του αναφέρει: «Η εν τη Εστία από 22ας Ιουνίου 1934 καταχωρηθείσα επιστολή μου δεν είναι απόρροια στιγμιαίας τινός νευρικότητος αλλά απόφασις ληφθείσα εν ψυχρώ και κατόπιν επακριβούς σταθμίσεως των γεγονότων, αναγνωρίζω εν τοσούτω ότι η πράξις μου αύτη είναι αντιπειθαρχική πλήν όμως εγώ εμφορμούμαι υπό ιδίων περι πειθαρχίας αντιλήψεων, τωγε δε νυν έχων δεν επιθυμώ να παραμείνω εν τη Αεροπορίας αν δε, οψέποτε, βελτιωθή η εν αυτη κατάσταση τότε μόνον εγώ θα θελήσω να υπηρετήσω εν αυτη διότι είμαι φίλος της Αεροπορίας και εξ ιδεολογίας κατετάγη εν αυτη. Όλη μου η ενέργεια αύτη ενεφορείτο εξ αγαθών αιτιών, ήτο ξένη προς οιασδήποτε κομματικάς βλέψεις και ότι μοναδικον κίνητρον ταύτης υπήρξεν η αγάπη μου προς το Αεροπορικόν Σώμα». Το Δευτεροβάθμιο Συμβούλιο αποφάνθηκε παμφηφεί υπέρ της απόταξης του. Ο Περρίκος προσέφυγε κατά των ανωτέρων αποφάσεων, η προσφυγή του οποίου όμως απορρίφθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας, την 14η Μαρτίου του 1935 ως αβάσιμη, δύο μόλις μέρες μετά την καταστολή του κινήματος της 1ης Μαρτίου που υποκινήθηκε από την ΕΣΟ και τη «Δημοκρατική Άμυνα». Ήταν πράγματι τόσο άσχημη η κατάσταση στην Αεροπορία την περίοδο που αρθρογράφησε; Με

την εκδήλωσιν του εν λόγω κινήματος, οι Ένοπλες Δυνάμεις διαρρέθηκαν και η Αεροπορία συμμετείχε ενεργά υπέρ της νόμιμης κυβέρνησης. Για την καταστολή του κινήματος αποφασίστηκε η άμεση αγορά αεροπλάνων και αεροπορικού υλικού, διότι ο εξοπλισμός της αεροπορίας αποτελούνταν από αεροπλάνα με «μερικά πολυβόλα λείψανα των παρελθόντων πολέμων και λίγες εκατοντάδες βόμβες της ίδιας παλαιότητας». Η Πολεμική Αεροπορία, αν και πρωτόπορα στον αεροπορικό χώρο «είχε καταστεί κατώτερη ακόμη και από τις Αεροπορίες των άλλων Βαλκανικών Κρατών». Να τι επισημαίνει ο νέος τότε πολιτικός Παν. Κανελλόπουλος: «Από απόψεως εμψύχου υλικού η Εθνική μας Άμυνα είναι εστερημένη παντός θετικού στοιχείου... Αρκεί να λάβωμεν υπ' όψει μας ότι, ενώ η Ρουμανία, η Γιουγκοσλαβία και η Τουρκία διαθέτουν εκάστη εκατοντάδες πολεμικών αεροπλάνων, ημείς διαθέτομεν 25 με 30 μόνο πολεμικά αεροπλάνα...».

Για να επιτευχθεί η απόταξη του προσωπικού της Πολεμικής Αεροπορίας που συμμετείχε ενεργά ή ευνόησε το κίνημα, καταρτίστηκε ο Αναγκαστικός Νόμος της 20 Μαρτίου του 1935 «Περί αυταπαγγέλτου αποστρατείας Αξιωματικών και Υπαξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας», μ' αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός Αξιωματικών και Υπαξιωματικών να αποστρατευτούν. Αν και δεν ήταν παράγοντας του κινήματος, η Αεροπορία απέταξε τον Κ. Περρίκο από τη δύναμη της «διά βαρύ πταίσμα περί την υπηρεσίαν και πειθαρχίαν... **ον δεν εγγράφομεν εις το Ιουνίου 1934.**



Το άρθρο του Ανθυποσημηναγού Κ. Περρίκου στο φύλλο της εφημερίδας Εστία της 22ας Ιουνίου 1934.



στέλεχος της εφεδρείας», με το Διάταγμα του Υπουργού της Αεροπορίας, την 27.4.1935 σε ηλικία 30 ετών, και «... βρέθηκε πάλι στους δρόμους απένταρος, με μεγάλη οικογένεια στη ράχη του. Δοκίμασε πολλές τέχνες για να ζήσει, έκανε ασφάλειες, πουλούσε ραδιόφωνα και γεωργικά εργαλεία, έγινε εργολάβος και υπάλληλος της Εταιρείας Υδάτων...». Σύμφωνα με τον Εύανθη Χατζηβασιλείου: «Έκτοτε, άρχισε να εργάζεται ως διευθυντής πωλήσεων στην εταιρεία ΑΤΕ (Αυτοκινήτων – Τρακτέρ – Ελαστικών) του Διονύση Παπαβασιλόπουλου.

Το Δεκέμβριο του 1935 γνωρίστηκε με τον Παναγιώτη Κανελλόπουλο. Μια γνωριμία που σημάδεψε την μετέπειτα ζωή του. Εμφορούμενος με τις ιδέες της εποχής για τη δημιουργία μιας ανθρωπινότερης κοινωνίας, μέσα από τη συνεργασία των κρατών της Ευρώπης, ο κατά τρία χρόνια νεότερός του Υποσμηναγός Κ. Περρικός, γνωρίζεται και συνεργάζεται μαζί του. Συμμετέχει στην ίδρυση του Εθνικού Ενωτικού Κόμματος που είχε ως κύριο σκοπό «τη συνένωση όλων των εθνικών δυνάμεων για το καλό του τόπου» και δραστηριοποιείται έντονα την περίοδο της ελεύθερης λειτουργίας του κόμματος. Από το Δεκέμβριο του 1935 έως και τον Αύγουστο του 1936, ο Περρικός αρθρογραφεί στην εφημερίδα «Ελληνική Φωνή». Στα άρθρα αυτά εκφράζεται η αγωνία του για το αξιόμαχο των Ενόπλων Δυνάμεων και κυρίως της Πολεμικής Αεροπορίας, γιατί αν και έχει αποταχθεί, ουδέποτε απομακρύνθηκε ψυχικά από αυτήν. Αναφέρει ότι ικανοί αξιωματικοί έχουν αποταχθεί και είναι σκόπιμο, προσωπικό τόσο εξειδικευμένο να το εκμεταλλευτεί η Π.Α., διότι ο χρόνος και το κόστος εκπαίδευσης του προσωπικού που απαιτείται να καλύψει τις πραγματικές ανάγκες του Όπλου είναι τερά-

στιο. Ανησυχεί γιατί δεν διατίθενται οι στοιχειώδεις πιστώσεις για την εξυπηρέτηση των αναγκών της ώστε να προμηθευτεί ανάλογο αεροπορικό υλικό, ώστε το προσωπικό της Αεροπορίας να μπορεί να εκπαιδευτεί ικανοποιητικά. Έχοντας πλήρη επίγνωση των δυνατοτήτων της και του ρόλου που θα επικαλεστεί να διαδραματίσει σε μία σύρραξη, κατακρίνει την κοντόφθαλμη πολιτική των Υπουργών Στρατιωτικών και Ναυτικού που την θεωρούν ως βοηθητικό όπλο του στρατού και του στόλου αντίστοιχα. Παράλληλα, στηλιτεύει το επιτελείο του Υπουργείου Αεροπορίας που αποτελείται από αξιωματικούς μη αεροπόρους, οι οποίοι αδυνατούν ν' αντιληφθούν τον πραγματικό της ρόλο. Παράλληλα, κατηγορεί τους αξιωματικούς οι οποίοι επιζητούν την εύνοια των κομμάτων αντί να επιδιώκουν την συνεχή βελτίωση του Όπλου: «... εάν αντί να επιζητούν των ισχυρών της ημέρας την εύνοια, μεταβαλλόμενοι εις ταπεινούς κομματικούς θεράποντας, έρριπτον κατά του προσώπου των αναληγών κυβερνητών τας παραιτήσεις των και απήρχοντο δια να διαφωτίσουν τας λαϊκάς μάζας περί της ανθεθνικής, της κομματικής των κομμάτων πολιτικής, η κατάσταση της Αεροπορίας θα ήτο διάφορος... η αχαλίνωτος φιλοδοξία και η άσκοπος και άκαιρος απόκτησις βαθμών και θέσεων, μας περιήγαγεν εις το κατάντημα αυτό,...». Επισημαίνει την ανυπαρξία ηγητόρων που θα εμπνεύσουν το προσωπικό: «Ηγήτορες έχοντες απόλυτον επίγνωσιν της υψηλής αποστολής των. Ηγήτορες εμπνέοντες τον επαγγελματικόν σεβασμόν εις τους κατωτέρους των, άνευ του οποίου δεν είναι δυνατόν να νοηθή ουσιαστική πειθαρχία εις ένα όπλον ως η Αεροπορία, όπου ο κίνδυνος της ζωής των ιπταμένων είναι συνεχής, επιδρά δε ψυχολογικώς επ'

αυτών και τους καθιστά ασύδοτους...». Αναφέρεται στη ανάγκη ύπαρξης σοβαρού ανεφοδιαστικού συστήματος, διότι σε περίοδο κρίσεως ή εμπόλεμης κατάστασης αυτός θα καταστεί δυσχερής ή αδύνατος. Γι' αυτό εκθειάζει την ύπαρξη του «Εργοστάσιου Αεροπλάνων Φαλήρου» παρ' όλο που δεν έχει επιτελέσει τον σκοπό της ίδρυσής του. Όμως η ύπαρξη μιας υγιούς κρατικής αεροβιομηχανίας, με Ελληνική Διοίκηση και προσωπικό θα μπορούσε να εφοδιάσει σε περίπτωση συρράξεως την Αεροπορία με τα απαιτούμενα ανταλλακτικά και μέσα, να την απαλλάξει από ξένες πολιτικές και οικονομικές επιρροές τόσο στην εκλογή διαφόρων τύπων αεροσκαφών, όσο και στη συντήρησή τους. Παράλληλα αναφέρεται στα οφέλη που θα προέκυπταν τόσο στην Εθνική Άμυνα όσο και στην Εθνική Οικονομία και στην κοινωνία γενικότερα από την λειτουργία της. Αντίθετα, επισημαίνει τον κίνδυνο που εγκυμονεί η συνδιαλλαγή με την Γερμανία, σε ενδεχόμενη αγορά πολεμικού υλικού που προσφέρθηκε κατά 40% ακριβότερα έναντι άλλων συναγωνιστών. Εν όψει δε της επικείμενης πανευρωπαϊκής σύρραξης θα ήταν αδύνατο να πραγματοποιηθεί η εν λόγω προμήθεια, αλλά και αν ακόμη πραγματοποιούνταν, η ανάγκη συντήρησης, ανανέωσης και επισκευής του υλικού θα οδηγούσε σε συνδιαλλαγή με την Γερμανία, γεγονός που θα παρερμηνευόταν από τους συμμάχους της Ελλάδας. Επίσης μέσα από το τελευταίο άρθρο του, την 1η Αυγούστου 1936, αναφέρεται στην ανάγκη διάκρισης του επιθετικού από τον αμυντικό πόλεμο, σε μια περίοδο που τη ιδεολογικά ρεύματα περί ειρήνης και πολέμου δεν έκαναν διακριτή την υποχρέωση κάθε ελεύθερου ανθρώπου να αγωνιστεί για τη διατήρησή της μέσα από την εθνική και κρατική



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΩΝΗ

Η ΕΘΝΙΚΗ ΜΑΣ ΑΜΥΝΑ

ΔΙΑΘΕΤΕΙ Η ΕΛΛΑΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΝ;

ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΙ

Άρθρο του Κ. Περρικού στην εφημερίδα Ελληνική Φωνή της 18ης Απριλίου 1936.

ανεξαρτησία: «Δι' ημάς τους Έλληνας η παγίωσις της ειρήνης πρέπει να αποτελέση σκοπόν της ζωής μας. Πρώτοι ημείς πρέπει να διακηρύζωμεν ότι δεν έχομεν επεκτατικάς βλέψεις, ότι μόνον αισθήματα ειλικρινούς φιλίας και ανθρωπίνης αλληλεγγύης αισθανόμεθα δι' όλους, ότι τα αισθήματά μας αυτά δεν επηρεάζονται από τα κρατούντα εις τα διάφορα κράτη κοινωνικά και πολιτικά καθεστώτα και ότι το μόνον το οποίον ζητούμεν - αυτό αποτελεί και την μοναδική και εθνικήν μας επιδίωξιν - είναι να σεβασθούν όλοι την εδαφικήν και ηθικήν μας ακεραιότητα. Ας γίνωμεν οι κυριώτεροι φορείς της ειρηνικής ιδεολογίας, ημείς, οι οποίοι κατεκτήσαμεν την ελευθερίαν μας με ποταμούς αίματος... Ζητούμεν επί πλέον από τους νέους της Ελλάδος και ειδικότερον από τους πνευματικώς ανεπτυγμένους, οι οποίοι και θα αναλάβουν άυριον υπευθύνως την διακυβέρνησιν του τόπου μας, να επιδείξουν την πρόπουσαν ευρύτητα αντιλήψεως, να συναισθανθούν τας υποχρεώσεις των απέναντι της χώρας και να μην συγχέουν τας ριζικάς κοινωνικάς μεταρρυθμίσεις, αι οποίαι επιβάλλεται να γίνουν δια να εξασφαλισθή η δικαιότερα κατανομή των αγαθών ... με τας εκάστοτε παρουσιαζομένας αμυντικάς μας ανάγκας, αι οποίαι, κατά την παρούσα μάλιστα στιγμήν είναι τρομακτικάί... Ταύτα πράττοντες θα αποδείξουν ότι είναι κατά

κύριον λόγον άνθρωποι άξιοι των ελευθεριών των. Όταν η Ελλάς διαγραφή από τον χάρτην της Ευρώπης τότε δεν αποφασίζομεν ημείς περί της τύχης μας, αλλά οι κατακτηταί μας. Αι ημέραι τας οποίας διερχόμεθα είναι πονηραί... να καταστήσωμεν τον πόλεμον σπανιωτάτην εξαίρεσιν εις την ζωήν των εθνών... Τότε μόνον θα κατορθώσωμεν να δημιουργήσωμεν ένα νέο ελληνικό πολιτισμό... τότε θα έχουν λόγον υπάρξεως ο στρατός, ο στόλος, η αεροπορία, εις εξαιρετικώς περιωρισμένην κλίμακα, διότι θα χρησιμεύουν ως όργανα ειρήνης. Θα χρησιμεύουν ως αναμορφωτικά σχολεία, όπου οι νέοι θα αποκτούν ψυχικήν και σωματικήν ρώμην και πληρεστέραν συνείδησιν των υποχρεώσεων των ως μελών της κοινωνίας».

Η διεθνής κρίση που προκλήθηκε από την ιταλική επίθεση στην Αβυσσηνία τον Οκτώβριο του 1935, σε συνδυασμό με την πολιτική και πολιτειακή κρίση στην Ελλάδα την ίδια περίοδο, οδήγησε στην αναθέρμανση των ελληνοαγγλικών σχέσεων. Η βρετανική κυβέρνηση αναζητούσε φίλους και υποστηρικτές στην Μεσόγειο για να αντισταθμίσει την απειλή της Ιταλίας, χωρίς να προκαλέσει τη δυσάρεσκειά της. Όμως, η χαμηλή πολεμική προπαρασκευή των Ενόπλων Δυνάμεων δεν παρείχε τη δυνατότητα συμμετοχής σε πιθανές πολεμικές επιχειρήσεις εναντίον της

Ιταλίας, γεγονός που καταδεικνύει το δίκαιο των θέσεων του Κ. Περρικού. Σε υπόμνημα της 8ης Οκτωβρίου του Γενικού Επιτελείου αναφέρεται: «Ο εκβορράς κίνδυνος είναι τόσον σοβαρός, η στρατιωτική αδυναμία της Ελλάδος τόσον εκτεταμένη, ώστε να αποκλείεται πάσα σκέψις συμμετοχής της Ελλάδος εις τον Αγγλοϊταλικόν πόλεμον, εάν τα βορειοανατολικά σύνορά της δεν είναι απολύτως ηγγυημένα. Ο κίνδυνος ούτος δεν αντιμετωπίζεται από οποιήποτε προσφερόμενον αντάλλαγμα».

Την 28η Οκτωβρίου 1935, ο Υπουργός των Στρατιωτικών Γ. Κονδύλης υποχρέωσε τη Βουλή να καταργήσει τη Δημοκρατία και να προκηρύξει δημοψήφισμα στις 3 Νοεμβρίου 1935, για το πολιτειακό ζήτημα με σκοπό την επαναφορά της βασιλείας. Ο Γεώργιος Β', μετά την επανενθρόνιση του, έδωσε αμνηστία σ' όλους τους πολίτες που είχαν καταδικασθεί για το Κίνημα του 1935, ενώ έδωσε χάρη στους στρατιωτικούς ώστε να μην μπορούν να επανέλθουν στο στράτευμα. Μετά το θάνατο του Δεμερτζή, στις 13 Απριλίου του 1936, αναθέτει στον Ι. Μεταξά τον σχηματισμό υπηρεσιακής κυβέρνησης. Στις 8-9 Μαΐου, ξέσπασαν μεγάλες απεργίες των εργαζομένων στα εργοστάσια καπνού, στις οποίες ήταν αναμεμιγμένο και το ΚΚΕ, οι οποίες αντιμετωπίστηκαν με ιδιαίτερα σκληρό τρόπο. Με



αφορμή τις απεργιακές κινητοποιήσεις που είχαν προκηρυχθεί στις 4 Αυγούστου, επιβάλλεται το ιδιότυπο καθεστώς της 4ης Αυγούστου και αναστέλλεται η δράση των πολιτικών κομμάτων. Όχι όμως ο αγώνας των πολεμιστών του δικαίου και της ειρήνης...

Τέλος Α' Μέρους Παραπομπές

1. Παρασκηνακά το οργάνωσε ο Ι. Μεταξάς, ο οποίος διέφυγε στο εξωτερικό με ένα καράβι (κρυμμένος μέσα σ' ένα βαρέλι με σαρδέλες).

2. Η στρατιωτική οργάνωση «Στρατιωτικός Σύνδεσμος», η «Οργάνωση των Ταγματάρχων», η «Δημοκρατική Άμυνα», η «Οργάνωση Εθνικού Κυρίαρχου Κράτους» και η «Ελληνική Στρατιωτική Οργάνωση» (ΕΣΟ).

3. Το 1938 μετονομάστηκε σε Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (Κ.Ε.Α.).

4. Προσωπικό εκπαιδευόταν και σε Γαλλικές Αεροπορικές Σχολές.

5. Στις 19-12-1929, με το Νόμο 4451 «Περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας» συστάθηκε το Υπουργείο Αεροπορίας.

6. Κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί ότι η Ελλάδα πρόσφατα είχε εξέλθει από έναν υπερδεκαετή πόλεμο, που είχε σαν αποτέλεσμα την αδυναμία παροχής εκπαίδευσης στους νέους.

7. Υπό το πρίσμα της Μεγάλης Διεθνούς Οικονομικής Κρίσης του 1929

8. Πραγματοποιήθηκε η μετονομασία των βαθμών και καθορίστηκε ειδική στολή, κόβοντας έτσι τον ομφάλιο λώρο με τα άλλα Υπουργεία, χωρίς ωστόσο αυτό να ικανοποιήσει τα στελέχη της.

9. «Η Αεροπορία μας μέσα σε λίγες μέρες έπαθε μια κατάπτωση αφάνταστη. Όλα αναστατώθηκαν. Ευτυχώς κάτι μόνον απέμεινε. Μια ελπίς για το μέλλον. Η Σχολή των Ικάρων δεν καταργήθηκε. Τα θεμέλια της ήταν πολύ στερεά. Εκείνοι που αντικατέστησαν το υπάρχον προσωπικό, παρ' όλες τις καλές των προθέσεις, δεν κατόρθωσαν να την καταστρέψουν.» (Αλ. Ζάννας, «Πως εδημιουργήθη η Ελληνική Αεροπορία», Εφημερίδα «Το Βήμα», 2-2-1955).

10. Υπολογίζεται ότι μέχρι τις 9 Ιουνίου του 1935, 1359 αξιωματικοί πέρασαν από στρατοδικείο, ενώ ως το τέλος του έτους είχαν αποταχθεί και αποστρατευθεί 2000. Κριτήριο δεν ήταν μόνο η συμμετοχή τους στο κίνημα, αλλά η ιδεολογική τους αντίληψη ή η σχέση τους με δημοκρατικό στρατηγό ή πολιτικό. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν τρεις εκτελέσεις στις 24 Απριλίου του 1935. Των Στρατηγών Παπούλα και Κοιμήση και του Ταγματάρχη Βολάνη, ενώ είχαν καταδικασθεί 60 άτομα σε θάνατο. Εκατοντάδες αξιωματικοί κατέφυγαν στο εξωτερικό, ανάμεσα στους οποίους συγκαταλέγονταν ο Βενιζέλος, ο Πλαστήρας και άλλοι.

11. Πρόκειται για το Μοναστήρι της Παναγίας της Πλακιδιώτισσας.

12. Μαζί του παρουσιάζονται και οι Δ. Γονατάς, Α. Καλοβερνάς, Λ. Κουζιγιάννης, Χ. Πατσιάνης, Ζ. Σακελλαρίου, Π. Φράγκος, Γ. Χαντουμάκος κ.α.

13. Με την νέα οργάνωση της Στρατιωτικής Αεροπορίας, το 1925, οι ιδιώτες μαθητές που εισάγονταν στη Σχολή έπρεπε να επιτύχουν στην πενηντηκί τους εκπαίδευση, λάμβαναν το Στρατιωτικό Πτυχίο Οδηγού Αεροπόρου και κατατάσσονταν στη Στρατιωτική Αεροπορία με το βαθμό του Λοχία, με υποχρέωση να υπηρετήσουν ένα έτος. Μετά από πετυχημένη υπηρεσία δύο τουλάχιστον χρόνων προάγονταν σε ανθυπολοχαγούς, ενώ μετά από διαγωνισμό σε Ανθυπολοχαγούς.

14. Να πως περιγράφει ο Πτεράρχος Ηλ. Καρταλαμάκης στο έργο του «Ελληνικά Φτερά» αυτή την πρώτη συνάντηση: «...δεν χόρταιναν να τα βλέπουν, να τα θαυμάζουν, να τα χαϊδεύουν. Νοερά υπόγραφαν συμβόλαια μαζί τους κι έδιναν υποσχέσεις που όλες ξεπηδούσαν από τη παιδική φαντασία, το νεανικό σφρίγος και την Ελληνική ψυχή.»

15. Η εκπαίδευση στη Σχολή γινόταν με βάση το γαλλικό εκπαιδευτικό σύστημα και περιλάμβανε θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση. Διδάσκονταν Εναέρια Βολή, Εναέριο Βομβαρδισμό, Τοπογραφία, Μετεωρολογία, Αεροδυναμική, Μηχανές εσωτερικής καύσεως, Γεωγραφία και Αεροναυτιλία. Επίσης διδάσκονταν Κανονισμούς Αεροπορίας, Αεροπορική Τέχνη, Ιστορία, Συμπληρωματικά Μέσης Εκπαίδευσης, Ηλεκτρολογία, Ασύρματο και Γαλλικά. Η πρακτική

εκπαίδευση εμπεριείχε Πτήση ευθείας γραμμής, Προσγειώσεις και απογειώσεις με εκπαιδευτικά και πολεμικά αεροσκάφη (πτήσεις συγκυβέρνησης και μόνος), Πτήση 30 λεπτών στα 500 μέτρα, μιας ώρας στα 1000 μ., δύο ωρών στα 2000 μ., δύο Ναυτιλίες στην περιοχή της Μακεδονίας και Άνοδο στα 1000 μ. με κράτηση (σβήσιμο) του κινητήρα και προσγείωση.

16. Σ' ένα παράπηγμα υπήρχε ένα κάθισμα από κατεστραμμένο αεροπλάνο με το χειριστήριο και τα ποδωστήρια συνδεδεμένα, έτσι ώστε να αποδίδουν την πραγματική κίνησή τους στον αέρα.

17. Αν και είχε εφαρμοστεί στην Αγγλία από το 1920.

18. Ο εκπαιδευτής που καθόταν στην πίσω θέση έδενε με δυο σχοινιά από τον ώμο τον εκπαιδευόμενο που καθόταν στην μπροστινή θέση και τραβούσε το δεξί σχοινί για δεξιά στροφή και το αριστερό για αριστερή. Αρχείο ΜΙΣΠΑ.

19. Η πτήση πραγματοποιούνταν ακόμη χωρίς «ζώνες ασφαλείας», ενώ πολλά από τα ατυχήματα οφείλονταν στο χαρακτηριστικό της έντονης εκτροπής του «Ανριώ». Τα αεροσκάφη αυτά ήταν υπολείμματα της Γαλλικής Σχολής του Σέδες των οποίων η συντήρηση ήταν πρωτόγονη εξαιτίας της έλλειψης ανταλλακτικών και εμπειρικού τεχνικού προσωπικού.

20. Σέδες - Λεμπέτ - Σέδες και Σέδες - Λεμπέτ - Γοργόπη - Σέδες.

21. Η εκπαίδευση στους ακροβατικούς ελιγμούς συμπεριλάμβανε: Ταχεία περιστροφή σε άνοδο - βραδεία οριζόντια περιστροφή - βύθιση και απότομη άνοδο με μεταβολή στη κορυφή, κοντά στην απόλωση στήριξης και περιδίηση.

22. Η Διοίκηση Αεροπορίας Στρατού αποτελούνταν από τα Α', Β', Γ' Συντάγματα Αεροπλάνων (Τατόι, Λάρισα, Θεσσαλονίκη αντίστοιχα), τον Όρχο Αεροπορίας Θεσσαλονίκης (Μίκρα), τις Αποθήκες Όρχου Αεροπορίας (Θεσσαλονίκη) και τη Στρατιωτική Σχολή Αεροπορίας Σέδες.

23. Αυτό δημιουργούσε πρόβλημα στην κυκλοφορία των αεροπλάνων στο αεροδρόμιο. Ένα μοιραίο ατύχημα, 16 μήνες μετά τη σύσταση του Υπουργείου Αεροπορίας, στις 8 Απριλίου 1930, ήταν το αποκορύφωμα της λάθος διαχείρισης του αεροδρομίου. Δύο αεροσκάφη συγκρού-



1930, ήταν το αποκορύφωμα της λάθος διαχείρισης του αεροδρομίου. Δύο αεροσκάφη συγκρούστηκαν στον αέρα και τρεις αεροπόροι βρήκαν τραγικό θάνατο στον αέρα, πάνω από το αεροδρόμιο.

24. Εκτελούσαν προσγειώσεις ακριβείας, Δίοδο ακριβείας σε οριζόντια πτήση και με ορισμένη κατεύθυνση και άνωθεν ορισμένου σημείου, Δοκιμασίες ύψους και σπειροειδής κατάβαση με το ελάχιστο των στροφών και στη συνέχεια με κρατημένο (σβησμένο) κινητήρα, Ατομικές Ναυτιλίες 40 και 60 χιλιομέτρων, Πτήσεις υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες και ακροβατικά. Επίσης εξασκούνταν στον Εναέριο αγώνα, στην Εναέρια Πλεύση, στους Ατομικούς Βομβαρδισμούς και στη βολή δια Χειροβομβίδων και στην Εναέρια Βολή κατ' επίγειων στόχων. Αρχείο ΜΙΣΠΑ, «Πρόγραμμα Εκπαιδύσεως του Συντάγματος Δια το 10 Εξάμηνο 1929».

25. Το αλεξίπτωτο εδραιώθηκε ως μέρος της εξάρτησης των αεροπόρων όταν χάρη σ' αυτό σώθηκε ο Επιλοχίας Π. Τσάλλας, στις 25 Φεβρουαρίου 1930.

26. Με την υπ' αριθμ. 15517/17-5-32 Δ.Υ.Α. ανακατετάγη για ένα ακόμη έτος και στη συνέχεια, αρχικά με δύο Π. Διατάγματα δεν μονιμοποιήθηκε (το υπ' αριθμ. 16772/23-7-32 ΔΥΑ και υπ' αριθμ. 35154/18-10-32 ΔΥΑ). Φάκελος Κ. Περρίκου, Αρχείο ΜΙΣΠΑ.

27. Οι ειδικότητες ήταν Οδηγός, Παρατηρητής, Βομβαρδιστής, Πολυβολητής, Φωτογράφος.

28. Την περίοδο αυτή αποτελούσαν το ήμισυ των στελεχών της Αεροπορίας, Αεροπλοΐα, 16 Φεβρουαρίου 1932.

29. Όμως, οι 16 από τους 25 επιτυχόντες μπορούσαν να καταλάβουν μόνο μια κενή οργανική θέση Ανθυποσηναγού, τη στιγμή που στην Αεροπορία υπηρετούσαν την περίοδο αυτή άλλοι 50 περίπου ανθυπασπιστές ιπτάμενοι. Αεροπλοΐα, 1 Οκτωβρίου 1932.

30. Πράγματι, σε συνεργασία με τον Οίκο Blackburn που είχε αναλάβει τη τεχνική και διοικητική διεύθυνση του Εργοστασίου κατασκευάσθηκε το υδροπλάνο – τορπιλοπλάνο «Βέλος».

31. Δοκιμάστηκαν σκληρά με πλήρη φόρτο σε ακροβατικά και περιδινήσεις από τον μετέπειτα Διοικητή της Σχολής Αεροπορίας Πλω-

τάρχη Παναγιώτη Βήλο, «Ελληνικά Φτερά».

32. Για την εξάλειψη του προβλήματος, τοποθετήθηκαν στη θέση του παρατηρητή σάκοι άμμου, μ' αποτέλεσμα την καθίζηση του δαπέδου του αεροσκάφους και στη συνέχεια τη τοποθέτηση 25 κιλών σιδήρου στην ουρά του αεροσκάφους πάνω από τη βακτηρία (πρόκειται για το σκέλος που βρίσκεται κάτω από την ουρά του αεροσκάφους).

33. Κυρίως λόγω υπεράριθμου προσωπικού, υψηλών αποδοχών, ελαστικού ωραρίου λειτουργίας και προμήθειας υλικών με υψηλό κόστος.

34. Η γνωμοδότηση αναφέρει: «Πρόθυμος εις την υπηρεσίαν και φιλεργος. Πειθαρχικός. Εγκυκλοπαιδική μόρφωσις ικανοποιητική. Ικανός ως χειριστής* αγαπά τας πτήσεις. Φρονώ ότι δέον να μετάσχη του διαγωνισμού, όπως καθέξη θέσιν ανθυποσηναγού».

35. Οι ψήφοι ήταν 4 υπέρ της απόταξής του και 1 κατά αυτής.

36. Την 4η Ιανουαρίου 1935.

37. Τελικά η Π.Α. προμηθεύτηκε 5 αεροπλάνα τύπου AVIA 33, 100 βόμβες των 100 λιβρών, 75 αλεξίπτωτα και ανταλλακτικά ασυρμάτων, λόγω καταστολής του κινήματος.

38. Υπολογίζεται ότι μέχρι τις 9 Ιουνίου του 1935 που προκηρύχθηκαν βουλευτικές εκλογές, 1359 αξιωματικοί πέρασαν από στρατοδικείο, ενώ ως το τέλος του έτους είχαν αποταχθεί και αποστρατευθεί 2000. Κριτήριο δεν ήταν μόνο η συμμετοχή τους στο κίνημα, αλλά η ιδεολογική τους αντίληψη ή η σχέση τους με δημοκρατικό στρατηγό ή πολιτικό. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν τρεις εκτελέσεις στις 24 Απριλίου του 1935. Των Στρατηγών Παπούλα και Κοιμήση και του Ταγματάρχη Βολάνη, ενώ είχαν καταδικασθεί 60 άτομα σε θάνατο. Εκατοντάδες αξιωματικοί κατέφυγαν στο εξωτερικό, ανάμεσα στους οποίους συγκαταλέγονταν ο Πλαστήρας και άλλοι.

39. Σε επιστολή του που έστειλε τον Ιούλιο του 1983 στο πλαίσιο των εκδηλώσεων τοποθέτησης της προτομής του Κώστα Περρίκου στη γενέτειρά του, αναφέρει: «Δεν έχω γνωρίσει άνθρωπο με τόση ζωντάνια! Ήρθε κοντά μου τον Δεκέμβριο του 1935. Είχα ιδρύσει, τότε, το Εθνικό Ενωτικό Κόμμα. Δεν ήμουν παρά τριάντα τριών

ετών, και εκείνος ήταν νεώτερος. Είχαμε πιστέψει, ότι θα μπορούσαμε ν' αλλάξουμε όχι μόνο την πορεία της πολιτικής μας ζωής, που την έσφιγγε και την ταλαιπωρούσε ακόμα ο διχασμός του 1915 αλλά και τα πολιτικά ήθη του λαού μας. Ο Περρίκος ήταν ανάμεσα στα πιο δυναμικά στελέχη του κόμματος, που δεν το βλέπαμε μόνο ως κόμμα, στη συμβατική έννοια του όρου, αλλά και ως πνευματικό αναγεννητικό κίνημα(...) Δεν μπορούσα, όμως, τότε να μαντέψω τι δύναμη κρυβόταν μέσα του. Έβλεπα και χαϊρόμουν την ζωντάνια του, αλλά δεν ήξερα, ούτε μπορούσα να προβλέψω, ότι ο ολοζώντανος αυτός άνθρωπος θα γινόταν ισχυρότερος από το θάνατο, ότι θα γινόταν, - όπως έγινε - αθάνατος. (...)

40. «...εάν δεν καθορισθή επακριβώς ο ρόλος, τον οποίο πρέπει να κληθή όπως διαδραματίση η Αεροπορία εν καιρώ πολέμου, όχι μόνον δεν θα καταστή δυνατός ο καθορισμός των απαιτούμενων δυνάμεων και μέσων και η διάθεσις ανάλογων πιστώσεων, αλλά και κίνδυνος σοβαρός υπάρχει να ευρεθώμεν εν αδυναμία να προστατεύσωμεν το μέτωπον του αέρος. Εις την τελευταίαν αυτήν περίπτωση η χώρα μας θα χρησιμεύσει εις τον αντίπαλον ως πεδίο βολής...», Εφημερίδα «Ελληνική Φωνή», 18 Απριλίου 1936, «Διαθέτει η Ελλάς Πολεμικήν Αεροπορίαν».

41. Εννοεί την Βουλγαρία.

42. Δια της υπ' αριθμόν Ζ' Συντακτικής Πράξεως της 28ης Οκτωβρίου 1935, καταργείται το Σύνταγμα της 3ης Ιουνίου 1927 και επανέρχεται σε ισχύ το Σύνταγμα του 2864/1911.

43. Το αποτέλεσμα ήταν 12 νεκροί, εκατοντάδες τραυματίες, η εξέγερση του λαού της Θεσσαλονίκης την οποία η κυβέρνηση απομόνωσε κηρύσσοντας το Στρατιωτικό Νόμο, ενώ έστειλε μεγάλες στρατιωτικές δυνάμεις για την επιβολή της τάξης, διοικούμενες από έμπιστους στην κυβέρνηση αξιωματικούς.



ΜΙΑ «ΤΡΑΠΕΖΑ»...ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ



Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι στις μέρες μας υπάρχει μεγάλη ανάγκη εξασφάλισης επαρκούς ποσότητας αίματος. Από στατιστικά δεδομένα προκύπτει ότι οι ανάγκες αυτές αναλογούν σε 700.000 μονάδες ετησίως και προέρχονται κυρίως από ασθενείς με μεσογειακή αναιμία, καρδιοχειρουργικές επεμβάσεις, νοσοκομειακούς αρρώστους, τραυματίες, ασθενείς με αιμορραγία, κακοήγη νοσήματα... Πολλές οι περιπτώσεις χωρίς να υπάρχει η αντίστοιχη ανταπόκριση. Την απάντηση, λοιπόν, σε όλα αυτά δίνει μόνο η εθελοντική αιμοδοσία. Μια τέτοια πράξη αλtruισμού και αλληλεγγύης που όμως απέχει πολύ απ' τις καθημερινές μας συνήθειες. Αν σκεφτεί κανείς ότι μόνο το 5% των ατόμων που θα μπορούσαν να είναι αιμοδότες δίνουν αίμα τότε γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι δεν είναι δυνατόν να καλυφθεί η απαίτηση μιας μονάδας αίματος κάθε 2 δευτερόλεπτα. Αναμφίβολα, η Σχολή Ικάρων δεν θα μπορούσε να σταθεί αμέτοχη σε αυτή τη δυσάρεστη αλλά υπάρχουσα πραγματικότητα.

Με πρωτοβουλία του Διοικητή της Σμηναρχίας Ικάρων (ΣΜΙΚ) Σμηνάρχου (Ι) Δημητρίου Κανέλλου, τη συνδρομή και υποστήριξη του Διευθυντή Αιμοδοσίας του 251 ΓΝΑ Σμηνάρχου (ΥΙ) Αντώνη Χειμώνα και

σύνδεσμο αξιωματικό με το εν λόγω νοσοκομείο τον Ασμχο (Ι) Παναγιώτη Κρίκη, Διοικητή της 3ης Μοίρας Ικάρων, οργανώθηκε η εθελοντική αιμοδοσία των μαθητών της Σχολής με την ίδρυση της Τρά-

ψμίας Πατουλίδης Λάζαρος και Παπαγεωργίου Κων/νος, ο ΙΚ ΙΙΙ Μαρσίγκος Χριστόδουλος, καθώς και οι ΙΚ ΙΙ Μπακόπουλος Δημήτριος, Φιλοκώστας Χρήστος και Σκόνδρας Νικόλαος. Οι μαθητές της Σχολής πίστεψαν στην κοινωνική διάσταση του εγχειρήματος και ανταποκρίθηκαν θετικά με αποτέλεσμα μετά από λίγους μήνες η εθελοντική προσφορά της Σχολής να υπερβαίνει τις 150 μονάδες αίματος οι οποίες διατίθενται κατά κανόνα για τις ανάγκες του Νοσοκομείου. Αξίζει βέβαια να σημειωθεί ότι οι Ίκαροι εξακολουθούν πρόθυμα, οποτεδήποτε τους ζητηθεί, να επιδεικνύουν την κοινωνική τους ευαισθησία συνεισφέροντας στην αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών ως αιμοδότες σπανίων ομάδων αίματος, δότες αιμοπεταλίων αλλά και άλλων παραγώγων του αίματος. Στην κίνηση αυτή εκτός των Ικάρων συμμετέχουν και αξιωματικοί της Σμηναρχίας Ικάρων και καλείται βέβαια να ακολουθήσει και το υπόλοιπο προσωπικό της Σχολής.

Στο πλαίσιο της ενίσχυσης και ενθάρρυνσης των αιμοδοτών Ικάρων



Εργαστηριακός έλεγχος του αίματος.

- Ομάδα αίματος
- Έλεγχος για ηπατίτιδα Β και C.
- Έλεγχος για ΗΙV.
- Έλεγχος για ΗΤLV.
- Έλεγχος για σύφιλη.

πεζας Αιματος των Ικάρων. Για το σκοπό αυτό συγκροτήθηκε Επιτροπή Αιμοδοσίας, αποτελούμενη από εθελοντές αιμοδότες Ικάρους, που έχουν το συντονισμό και την προώθηση της ιδέας και στους υπόλοιπους Ικάρους. Την Επιτροπή απαρτίζουν οι ΙΚ ΙV Σμίας Βλαγκούλης Νικόλαος,





αλλά και της προσέλευσης των υπολοίπων καθώς και του συνόλου του προσωπικού που ανήκει στη Σχολή, πραγματοποιήθηκε στις 25/2/2010 διάλεξη στο αμφιθέατρο της Σχολής με θέμα την «Εθελοντική Αιμοδοσία» από τον Σγό (ΥΙ) Δημήτριο Λούκο, Επιμελητή Αιμοδοσίας του 251 ΓΝΑ. Με την παρουσίαση έγινε ακόμα πιο ορατή η ανάγκη συμμετοχής και ενεργοποίησης όλων των ενδυνάμει αιμοδοτών με σκοπό τη βοήθεια των ατόμων που έχουν πραγματικά ανάγκη. Ο ομιλητής αναφέρθηκε επίσης στην εθελοντική αιμοδοσία των μαθητών, ευχαριστώντας τους για την ανιδιοτελή τους προσφορά, τόνισε τη μεγάλη σημασία της Τράπεζας Αίματος για το Νοσοκομείο της Αεροπορίας και έδωσε διευκρινήσεις για τον τρόπο λειτουργίας της. Την εκδήλωση έκλεισε ο Διοικητής ΣΜΙΚ Σμχος (Ι) Δημήτριος Κανέλλος ο οποίος με τη σειρά του ευχαρίστησε το διαλέκτη για την παρουσίαση, τόνισε την κρισιμότητα της κατάστασης, ευχαρίστησε τους εθελοντές αιμοδότες, ενθάρρυνε τους υπόλοιπους μαθητές να συμμετάσχουν και τέλος συνεχάρη δημόσια τους Ικάρους της επι-

τροπής Αιμοδοσίας για την καθοριστική τους συμβολή στην όλη προσπάθεια.

Βέβαια, η άγνοια πολλές φορές αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα και περιορίζει σε ακόμα μικρότερα ποσοστά τους εθελοντές.

γυναίκες). Όσο για την άποψη ή αλλιώς παρανόηση ότι η αιμοληψία δεν είναι ασφαλής και ακίνδυνη διαδικασία, υπάρχουν αρκετά επιχειρήματα

που μπορούν να την καταρρίψουν. Οι κλινικές διεργασίες διεξάγονται κάτω από στείρες συνθήκες καθώς προηγείται καλή αντισηψία του δέρματος και τα υλικά είναι αποστειρωμένα και μιας χρήσεως. Επο-

μένως, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι ο εθελοντής αιμοδότης είναι απόλυτα σίγουρος για την ασφάλεια της υγείας του. Επιπρόσθετα, αισθάνεται μεγάλη ηθική ικανοποίηση, δικαιούται αίμα σε ώρα προσωπικής ή οικογενειακής ανάγκης (μέχρι πρώτου βαθμού συγγένειας) καθώς και αδρό εργαστηριακό έλεγχο δωρεάν μια φορά το χρόνο.

Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι η εθελοντική αιμοδοσία είναι απαραίτητη με τα σημερινά δεδομένα. Βέβαια, η προσφορά αίματος μόνο σε περίπτωση ανάγκης δεν λύνει το πρόβλημα και κάνει αναγκαία τη συστηματική αιμοδοσία που θα αποφέρει ασφάλεια για την αντιμετώπιση των ασθενών. **Σ' αυτή την κατεύθυνση, με υψηλό αίσθημα κοινωνικής ευθύνης, συμβάλλει και η Σχολή μας με τη συστηματική εθελοντική αιμοδοσία των Ικάρων και των αξιωματικών της.** Ας μην ξεχνάμε ότι ο αλτρουισμός και η κοινωνική ευαισθησία απαιτούν μόνο πέντε λεπτά από το χρόνο μας που μπορούν όμως να σώσουν μια ζωή...

Η αιμοληψία
✓ Είναι τελείως ασφαλής και ακίνδυνη.
✓ Προηγείται καλή αντισηψία του δέρματος.
✓ Τα υλικά είναι αποστειρωμένα, μιας χρήσεως
✓ Η διάρκεια της αιμοληψίας είναι 5- 10'.

Οδηγίες για μετά την αιμοδοσία
✓ Να μην οδηγήσει για 1h.
✓ Να μη καπνίσει για 1h.
✓ Να καταναλώσει πολλά υγρά, όχι αλκοολούχα.
✓ Να αποφεύγει επικίνδυνες δραστηριότητες.

Γι' αυτό κρίνεται σκόπιμο να παρουσιαστεί η διαδικασία της αιμοδοσίας. Βασικές, λοιπόν, προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται είναι η ηλικία (18-65 έτη), το σωματικό βάρος (ελάχιστο βάρος 50 κιλά) και το μεσοδιάστημα της αιμοληψίας (3 μήνες για τους άνδρες και 4 μήνες για τις





ΒΪΟΙ ΠΑΡΆΛΛΗΛΟΙ

"Θα με γράψουν με μεγάλα γράμματα!"

Ο Νικόλαος Σιαλμάς γεννήθηκε το έτος 1965 στο Θέρμο Αιτωλοακαρνανίας, μια κωμόπολη που έχει παράδοση στο να βγάζει αεροπόρους και γενικά προσωπικό της Πολεμικής μας Αεροπορίας...Εισήλθε το 1984 στη Σχολή Ικάρων και αποφοίτησε το 1988 με το βαθμό του Ανθυποσμηναγού. Επιλέχθηκε για να γίνει φρουρός του Αιγαίου πετώντας με μαχητικό Mirage F-1(334 Μοίρα). Ένα μαχητικό αεροσκάφος που είχε τη φήμη ότι δεν είχε χάσει αερομαχία στο Αιγαίο... Σαν καβαλάρης πάνω σε σιδερένιο άλογο έσκιζε καθημερινά τους Ελληνικούς ουραμούς μέχρι που η μοίρα έπαιξε το παιχνίδι της... Ήταν 18 Ιουνίου του 1992. Ώρα 09:17...Βρισκόταν σε αποστολή αναχαίτισης Τουρκικών αεροσκαφών που είχαν περάσει στον εθνικό εναέριο χώρο μας. Η αναγνώριση κατέληξε σε αερομαχία. Ο Τούρκος πιλότος εκμεταλλευόμενος την τεχνολογική ανωτερότητα του αεροπλάνου του (F-16) έναντι του ελληνικού κατάφερε να βρεθεί σε πλεονεκτική θέση. Όμως οι ελιγμοί του Σιαλμά ήταν τόσο δύσκολοι και απρόβλεπτοι που μόνο ένας πολύ έμπειρος πιλότος θα μπορούσε να τον εγκλωβίσει με την βοήθεια του ανώτερου F-16. Οι ελιγμοί

του Ν.Σ. γινόντουσαν όλο και πιο παράτολμοι θυμίζοντας το γύρο του θανάτου παρά πτήση αεροπλάνου. Ο Ν. Σιαλμάς δεν ήταν διατεθειμένος να παραδώσει την «κουρά» του σε κανένα. Η τελευταία του επιλογή για να εγκαταλείψει την προσπάθεια ο Τούρκος ήταν να πετάξει τόσο χαμηλά που ο εχθρός δεν θα είχε φανταστεί ούτε στα όνειρά του. Με λίγα λόγια θα προσπαθούσε να κάνει τη θάλασσα να γίνει ο εφιάλης του Τούρκου πιλότου. Όμως... ότι δεν μπόρεσε να καταφέρει ο Τούρκος το κατάφερε η τεχνολογία. Το F-1 ήρθε σε απώλεια στήριξης και σε συνδυασμό με το χαμηλό ύψος πτήσης (λίγα πόδια) δεν του άφησε περιθώρια... Έτσι...το Αιγαίο άνοιξε τα χέρια του και αγκάλιασε τον Ήρωα Σιαλμά. Ο Τούρκος απέφυγε τη σύγκρουση την τελευταία στιγμή... Ο Νικόλαος Σιαλμάς έμεινε πιστός στην πατρίδα του και στα ιδανικά του μέχρι το τέλος... Έβειξε στην πράξη την αυταπάρνηση και τον ηρωισμό. Έβωσε σάρκα και οστά στο ρητό των Αρχαίων Σπαρτιατών: Ήταν ή επίτας... Όπως επίσης στο εθνικό σύνθημα της Επανάστασης του 1821: Ελευθερία ή Θάνατος...Ο Σιαλμάς έπεσε υπερασπιζόμενος Θερμοπούλες. Ήταν ένας μονάχα από τους χειριστές της πολεμικής μας Αεροπορίας που



αυτά που οι πολιτικοί και η κοινή γνώμη θεωρούν κεκτημένα και δεδομένα. Κατέπεσε στην θαλάσσια περιοχή του νησιού Αη Στράτης. Στο νησί έχει ανεγερθεί μνημείο προς τιμήν.

Για να μην ξεχνάμε ότι τίποτα δεν είναι δεδομένο και κεκτημένο...Η συνεχής και ακατάπαυστη επαγρύπνηση είναι το τίμημα της Ελευθερίας και αυτό είναι το τίμημα του να είσαι ελεύθερος...Πρέπει να ποτίζεται κάθε λίγο ο μανδύας της Ελευθερίας με αίμα...

«...Θυμάμαι που από πιτσιρικάς μού έλεγε: *"Θα με γράψουν με μεγάλα γράμματα! Θα φτάσω ψηλά!"* Όμως, δεν μπορούσαμε να καταλάβουμε τι εννοούσε. Πιστεύαμε ότι το έλεγε επειδή θα έμπαινε στη Σχολή Ικάρων. Πού να καταλάβουμε τι ήθελε να μας πει τότε, μιλώντας γι' αυτά τα μεγάλα γράμματα...»

Πατέρας Ν. Σιαλμά





Ένας Σύγχρονος Ηρωας

Το Νοέμβριο που μας πέρασε συμπληρώθηκαν 15 χρόνια από την 7η Νοεμβρίου 1994, ημέρα που έφυγε ο Υποσμηναγός Στυλιανός Παναγουφτόπουλος από κοντά μας, μετά από την πρόσκρουση του αεροσκάφους του, Mirage F-1CG, στην παραλία της πόλης της Χίου.

Ο Στυλιανός Παναγουφτόπουλος γεννήθηκε στις 24 Απριλίου 1966 στη Νίκαια Αττικής και μεγάλωσε στις φτωχογειτονιές των Λιοσίων. Από μικρός έδειξε ενδιαφέρον για τα αεροπλάνα και το 1984, ακολουθώντας το όνειρό του, εισήλθε στη Σχολή Ικάρων από όπου αποφοίτησε 4 χρόνια αργότερα, με το βαθμό του ιπτάμενου ανθυποσμηναγού. Αμέσως μετά, τοποθετείται στο ΣΜΕΤ του Mirage F-1 που αποτελούσε την αιχμή του δόρατος της ΠΑ εκείνη την εποχή και έπειτα εντάσσεται στη δύναμη της 342 ΜΠΚ στην 114 Πτέρυγα Μάχης στην Τανάγρα. Το 1992 παρακολούθησε το Διακλαδικό Σχολείο Ηλεκτρονικού Πολέμου και το 1993 συμμετείχε στην άσκηση Ηνίοχος '93 στο πλαίσιο της εκπαίδευσής του στο Σχολείο Όπλων Τακτικής.

Σύμφωνα με τους συναδέλφους του και την οικογένειά του, ήταν άριστος επαγγελματίας αλλά πάνω απ' όλα καλός και αγαθός άνθρωπος, γνωστός για την ανιδιοτέλεια, την πραότητα, την υπομονή του και την αγάπη του για την πατρίδα.

Στις 7 Νοεμβρίου του '94, παραμονές της γιορτής του προστάτη της Αεροπορίας μας, απογειώνεται ως αρχηγός σχηματισμού 2 αεροσκαφών με αποστολή την πτήση πάνω από ελληνικά ακριτικά νησιά προς εξύψωση του ηθικού των κατοίκων αυτών και αποστολή του μηνύματος ότι η Αεροπορία βρίσκεται οπουδήποτε και αν χρειαστεί, οποιαδήποτε



στιγμή. Κατά το 2ο σκέλος της πτήσης και ενώ ο σχηματισμός βρίσκεται σε χαμηλό ύψος πάνω από το αεροδρόμιο της Χίου, το αεροσκάφος του Νο 1 χάνει απότομα ύψος, πέφτοντας σε περιδίνηση και κατευθύνεται προς τα σπίτια της πρωτεύουσας του νησιού. Ο υποσμηναγός αποφασίζει να μην εγκαταλείψει το αεροσκάφος αν δεν διασφαλίσει πρώτα ότι αυτό δε θα πέσει σε κατοικημένη περιοχή και καταφέρνει να το απομακρύνει από τα σπίτια. Σε μία τελευταία προσπάθεια να σώσει το αεροσκάφος φέρνει τη μανέτα σε θέση Α/Β, αλλά είναι πλέον πολύ αργά και το αεροσκάφος προσκρούει στην παραλία, σε απόσταση λίγων μέτρων από τα πρώτα σπίτια και τον πολυσύχναστο παραλιακό δρόμο, στον οποίο ως εκ θαύματος εκείνη τη στιγμή δεν υπήρχε καθόλου κυκλοφορία.

Από τη μέρα εκείνη πέρασε στη μνήμη του Χιώτικου λαού ως ένας σύγχρονος ήρωας, που θυσιάστηκε για να μη χαθούν ζωές συνανθρώπων του. Για το λόγο αυτό, στήθηκε από το Σύνδεσμο Εφέδρων Αξιωματικών Χίου αναθηματική πλάκα στο σημείο της πτώσης και κάθε χρόνο τελείται επιμνημόσυνη δέηση

στη μνήμη του, ώστε να μη ξεχαστεί η θυσία του, που αποτελεί λαμπρό παράδειγμα αλτρουισμού στη σύγχρονη κοινωνία της απαξίωσης των αρχών και των αξιών.



Το παρακάτω ποίημα γράφτηκε προς τιμήν του, από τον ποιητή Αθανάσιο Στάμπουλο:

**Εσύ διαβάτη που περνάς
κοίτα λίγο το δειλί
για την ψυχή που χάθηκε
άναψε το καντήλι**

**Εδώ που στέκεις έπεσε
έν' άξιο παλληκάρι
γιατί ο χάρος την παλ-
λκαριά του ζήλεψε
κι ήθελε να τον πάρει**

**Τον καρτερούνε τα παιδιά
γυναίκα κι οι γονείς του
η μοίρα όμως θέλησε
να μην είναι πια μαζί
τους**

ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΙΑΤΙΚΕΣ ΕΟΡΤΑΣΤΙΚΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ



ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΑ 21 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΚΑΡΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΟΥΣΙΚΗΣ ΕΠΙΣΚΕΦΘΗΚΕ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟ (Ι) Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΒΛΑΧΑΒΑ, ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΚΑΡΩΝ ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟ (Ι) Κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟ ΠΡΕΖΕΡΑΚΟ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΤΑΞΙΑΡΧΟ (Ι) Κ. ΓΕΩΡΓΙΟ ΟΥΤΣΙΟ ΣΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΤΡΑΤΟΥΑΗΣΕ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΟΔΕΙΑ ΟΡΓΑΝΩΝ ΤΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΙΑΤΙΚΑ ΚΑΛΑΝΤΑ. ΟΙ ΔΙΟΙΚΗΤΕΣ ΕΞΟΦΛΙΑΣΜΕΝΟΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΚΑΡΩΝ ΕΥΧΗΘΗΚΑΝ ΣΤΟΥΣ ΜΑΘΗΤΕΣ ΥΓΕΙΑ, ΚΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΣΕ ΟΤΙ ΚΙ ΑΝ ΚΑΝΟΥΝ, ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΕΡΑΣΑΝ ΔΙΑΦΟΡΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΙΑΤΙΚΑ ΕΛΕΙΣΜΑΤΑ.

ΤΗΝ ΜΙΑ ΜΕΡΑ ΔΙΟΡΓΑΝΩΘΗΚΕ ΣΤΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ 'ΔΑΙΔΑΛΟΣ' Η ΕΤΗΣΙΑ ΧΟΡΕΙΣΠΕΡΙΑ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΚΑΡΩΝ, ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΤΙΜΗΣΕ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΟΥ Ο Α/ΤΕΑ ΑΝΤΙΠΤΕΡΑΡΧΟΣ (Ι) Κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΛΟΚΟΖΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΗΛΘΕ ΣΤΙΣ 21:00.

ΤΑ ΛΟΓΦΟΡΕΙΑ ΞΕΚΙΝΗΣΑΝ ΣΤΙΣ 7 ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥΣ ΤΟΥΣ, ΑΝ ΚΑΙ ΠΟΛΛΟΙ ΗΡΘΑΝ ΜΕ ΛΙΚΟ ΤΟΥΣ ΜΕΣΟ. ΠΛΗΣΙΑΖΟΝΤΑΣ Η ΑΓΟΝΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΟΔΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΒΛΕΠΑΝ ΤΟ ΧΩΡΟ ΠΟΥ ΣΠΟΥΔΑΖΟΥΝ ΤΑ ΑΓΑΠΗΜΕΝΑ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΩΠΑ ΗΤΑΝ ΜΕΤΑΛΛΗ! ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΦΘΑΣΑΜΕ ΣΤΟ ΣΤΟΛΙΣΜΕΝΟ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΑΡΜΙΟΥ ΚΑΙ Η ΞΕΝΑΤΗΣΗ ΞΕΚΙΝΗΣΕ, ΕΩΣ ΟΤΟΥ ΕΙΣΗΛΘΑΜΕ ΣΤΟ ΔΑΙΔΑΛΟΣ ΟΠΟΥ ΜΑΣ ΥΠΟΔΕΧΤΗΚΕ ΟΜΑΔΑ ΚΑΡΩΝ ΠΟΥ ΜΑΣ ΥΠΕΔΕΙΞΕ ΤΟ ΤΡΑΠΕΖΙ ΜΑΣ ΣΤΟ ΟΠΙΟ ΔΙΟΝΟΔΙ ΚΑΙ ΚΑΡΔΙ ΚΑΘΙΣΑΜΕ.

Η ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΧΟΡΕΙΣΠΕΡΙΑΣ ΕΓΙΝΕ ΜΕ ΕΝΑΝ ΣΥΝΤΟΜΟ ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟ ΤΟΥ ΑΡΧΗΤΟΥ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ, Κ ΙV ΔΕΜΙΑ ΦΩΤΟΦΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΤΙΟΤΗ.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΔΙΞΕ Η ΜΠΑΝΤΑ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΠΑΙΖΟΝΤΑΣ ΕΝΤΕΧΝΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΡΟΚ ΡΕΠΕΡΤΟΡΙΟ, ΑΛΛΑΖΟΝΤΑΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΣΕ ΛΑΪΚΑ ΚΟΜΜΑΤΙΑ. ΤΟΥΣ ΔΙΑΔΕΧΤΗΚΕ Η ΜΠΑΝΤΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΜΕ ΚΑΘΑΡΑ ΛΑΪΚΟ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΟΥ ΣΥΝΕΧΙΣΤΗΚΕ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ. ΚΑΡΔΙ, ΣΥΝΟΔΙ, ΔΕΙΣΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΛΟΗΤΟΙ ΠΡΟΣΚΕΚΛΗΜΕΝΟΙ ΔΕΝ ΕΧΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΓΙΑ ΧΟΡΟ, ΠΟΥ ΠΡΩΤΟΙ ΤΩΝ ΑΝΔΕΩΝ ΟΙ ΚΑΡΔΙ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΧΟΡΟΥ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΟΔΕΙΑ ΤΗΣ ΟΡΧΗΣΤΡΑΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ, ΟΠΩΣ ΔΕΝ ΕΧΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΛΛΑΥΣΗ ΤΩΝ ΟΡΕΚΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΕΛΕΙΣΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΜΕΝΑΝ ΣΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΑ.

ΔΥΣΤΥΧΟΣ Η ΟΡΑ ΠΕΡΑΣΕ ΓΡΗΓΟΡΑ ΚΑΙ ΟΠΩΣ Η ΣΤΑΧΤΟΦΟΥΤΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΟΥΤΕΙ ΑΠΟ ΤΩΝ ΛΙΚΟ ΤΗΣ ΧΟΡΟ ΣΤΙΣ 12 ΑΚΡΙΒΩΣ ΓΙΑΤΙ ΘΑ ΧΑΝΟΤΑΝ Η ΟΜΑΔΑ ΠΟΥ ΤΗΝ



ΕΦΕΡΕ, ΕΤΣΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΦΥΤΟΥΜΕ ΣΤΙΣ 12 ΓΙΑΤΙ ΘΑ ΜΑΣ ΕΦΕΥΤΕ ΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ ΠΟΥ ΘΑ ΜΑΣ ΜΕΤΕΦΕΡΕ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ.

ΠΕΡΑΣΑΜΕ ΠΟΛΥ ΟΜΟΡΦΑ ΟΜΟΣ, ΚΑΙ ΓΙ ΑΥΤΟ ΔΕΙΖΟΥΝ ΤΑ ΘΕΡΜΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ ΟΛΩΝ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΑΚΟΣΜΗΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΟΣ ΚΑΙ ΜΙΑ ΩΡΑ ΠΡΙΝ ΤΟ ΧΟΡΟ ΜΕΡΙΜΝΟΥΣΑΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΙΣΤΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΧΟΡΟΥ, Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΟΥΣΙΚΗΣ ΠΟΥ ΗΤΑΝ ΑΦΩΤΗ ΚΑΙ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΤΑΝ ΑΡΚΕΤΟ ΚΑΙΡΟ ΝΟΡΙΤΕΡΑ ΧΑΝΟΝΤΑΣ ΠΟΛΛΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΕΣ ΩΡΕΣ, Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΟΥ ΕΠΕΤΡΕΨΕ ΝΑ ΔΙΕΞΑΧΘΕΙ Ο ΧΟΡΟΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΟΠΟΙΟΣ ΑΛΛΟΣ ΣΥΝΕΒΑΛΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ.



ΓΕΛΟΣ ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΕΤΟΥΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΚΑΙ ΦΕΤΟΣ Η ΚΑΘΙΕΡΩΜΕΝΗ ΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΙΤΑΣ. Η ΕΚΑΝΑΩΣΗ ΕΛΑΒΕ ΜΕΡΟΣ ΤΗΝ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΣΤΟ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΙΚΑΡΩΝ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ. Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΥΠΟΠΤΕΡΑΡΧΟΣ (Ι) Κ. ΤΡΗΤΟΡΙΟΣ ΠΡΕΖΕΡΑΚΟΣ ΑΦΟΥ ΕΞΕΦΡΑΣΕ ΤΙΣ ΕΥΧΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΕΤΟΣ, ΕΚΩΨΕ ΤΗ ΒΑΣΙΛΟΠΙΤΑ. Ο ΤΥΧΕΡΟΣ ΤΟΥ 2010 ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΕΙΣΜΑΤΙΚΟΥΣ ΗΤΑΝ Ο ΑΡΧΗΤΟΣ ΤΟΥ ΤΕΝΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΕΝΩ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΙΚΑΡΟΥΣ ΗΤΑΝ Ο ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) ΚΑΜΠΙΤΣΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ. ΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΑΩΡΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΙΚΗΤΗ ΔΕΝ ΗΤΑΝ Η ΣΥΝΗΘΙΣΜΕΝΗ ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΑΔΙΑ, ΚΑΘΩΣ ΠΡΟΕΧΕΙ Η ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΗΜΕΡΗΣΙΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ, Ο ΙΚΑΡΟΣ ΠΑΡΕΛΑΒΕ ΑΠΟ ΤΟΝ Κ. ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΕΝΑ ΑΝΑΜΝΗΣΤΙΚΟ USB STICK ΜΕ ΤΟ ΕΜΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ.

ΣΤΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕ ΣΤΗ ΦΥΣΟΥΝΑ ΤΩΝ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΩΝ Η ΚΟΠΗ ΠΙΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ. ΕΚΕΙ ΠΑΡΕΥΡΕΘΗΣΑΝ ΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ ΙΚΑΡΩΝ, ΟΙ ΑΡΧΗΤΟΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΤΩΝ.



- ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) ΚΕΦΑΛΑΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ
- ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) ΖΥΓΟΥΡΗ ΕΛΕΟΥΣΑ-ΒΑΣΙΛΙΚΗ
- ΙΚ ΙΙ (Τ-Η) ΚΑΡΓΙΩΤΗ ΑΡΕΤΗ

Παράδοση-Παραλαβή



ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΓΗ ΠΑΡΑΔΙΔΟΝΤΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ

Πέταξα ψηλά.

*Άγγιξα τον έβδομο ουρανό.
Χαιρέτησα τον ήλιο και τ' αστέρια.
Ψηλάφισα το πρόσωπο της γης.*

*Τράβηξα από το νοτιά, στο βοριά
και μακάρισα τη μοίρα μου,
που μ' έκανε ΙΚΑΡΟ,*

*γιατί δε θυσίασα το καλύτερο της ψυχής μου
στα γήινα κι απατηλά...*

...αυτή θεωρώ ότι ήταν η πορεία μου στην Πολεμική Αεροπορία από το 1975 έως και σήμερα, που εντελώς συμπτωματικά άρχισα και τελειώνω στον ευλογημένο και ιστορικό αυτό χώρο της Σχολής μας, της ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ.

Η σημερινή τελετή σηματοδοτεί δύο γεγονότα, την παράδοση των καθηκόντων μου ως Διοικητού της Σχολής Ικάρων και ταυτόχρονα την αποστρατεία μου.

Ο χρόνος της θητείας μου ως Διοικητής της Σχολής ήταν μια εξαιρετική εμπειρία για λόγους αφ' ενός συναισθηματικούς, διότι είναι η Σχολή από την οποία και εγώ αποφοίτησα και αφ' ετέρου είναι το Ανώτατο Στρατιωτικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα της Πολεμικής μας Αεροπορίας, το Αεροπορικό μας Πανεπιστήμιο. Κατά τη διάρκεια αυτού του τελευταίου χρόνου γνώρισα συνεργάτες οι οποίοι τιμούν με την παρουσία τους το χώρο. Τους τιμώ και εγώ με τη σειρά μου γι' αυτό και τους προτρέπω να συνεχίσουν με την ίδια διάθεση και ποητικότητα την προσφορά τους, μέχρις ότου η Σχολή Ικάρων εκτός από μία από τις αρχαιότερες Σχολές του κόσμου στο είδος της, που προσφέρει κατά τεκμήριο άριστη πτητική και στρατιωτική εκπαίδευση να βρεθεί το συντομότερο στον επίσημο κατάλογο των αξιολογημένων πανεπιστημίων της Ευρώπης.

Ίκαρο, μόλις αρχίσατε να ζείτε το όνειρο, μην επιτρέψετε στον εαυτό σας να κάνει εκπλήξεις, ζήστε το ολοκληρωτικά και θυμηθείτε ότι είσατε στην αρχή και ότι η αρχή είναι το ήμισυ του παντός.

Σε ότι αφορά την αποστρατεία μου, μού έρχεται στο μυαλό μια ιστορία που λέει ότι:

Όταν ο Παιδάριτος, ο σοφός και γενναίος Πακεδαίμνας έμαθε ότι δεν είχε εκλεγεί μέλος της βουλής των τριακοσίων, έφυγε από τον τόπο της εκλογής γελαστός. Όταν τον ρώτησαν γιατί είναι εύθυμος, ενώ δεν πέτυχε την εκλογή, απάντησε χαμογελώντας: «Είμαι πολύ ευχαριστημένος, γιατί βλέπω, ότι η Σπάρτη έχει 300 πολίτες καλύτερους από εμένα».

Παραδειγματιζόμενος από τον Παιδάριτο και με την απαιτούμενη σεμνότητα δηλώνω ότι «είμαι ευτυχής, γιατί βλέπω ότι η Πολεμική μας Αεροπορία διαθέτει ένα Ανώτατο Αεροπορικό Συμβούλιο, που το σύνολο των μελών του είναι καλύτερο από μένα».

Τούτη την ιδιαίτερη για μένα στιγμή, τώρα που κλείνει ένας κύκλος 35 ετών, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω:

Το θεό, που με αξίωσε να υπηρετήσω την Πολεμική μας Αεροπορία και να αποχωρήσω υγιής.

Την Πολεμική μας Αεροπορία, που μου έδωσε την ευκαιρία να ζήσω το όνειρο.

Την οικογένειά μου, και ιδιαίτερα την σύζυγό μου, που θεώρησε την υπηρεσία μου στην Πολεμική Αεροπορία και δικό της καθήκον.

Και τέλος, για τελευταία φορά ως εν ενεργεία αξιωματικός, να αποτιμώ τον προσηκόντα φόρο τιμής, σ' όλους αυτούς τους συναδέλφους, που πότισαν το δένδρο της Αεροπορικής Ιδέας, με τη δική τους ζωή.

Στον παραλαμβάνοντα Διοικητή Υποπτεράρχου (Ι) Αδάμ Θωμαΐδη να ευχθώ καλή τύχη και να μη ξεχνά ότι ο εχθρός του καλού είναι το καλύτερο, εφ' αλλού αυτό σηματοδοτεί και η φράση που κυριαρχεί στο έμβλημα της Σχολής, το γνωστό «άμες δε γεσσόμεθα πολλώ κάρρονες». Παίρνω μαζί μου τις καλύτερες αναμνήσεις από όλους σας και σας εύχομαι καλή υγεία και προκοπή.

Τη Δευτέρα, 01-03-2010, με απόφαση του Συμβουλίου Αρχηγών Γενικών Επιτελείων (ΣΑΓΕ) ο Διοικητής της Σχολής μας Υποπτεράρχος (Ι) κ. Γρηγόριος Πρεζεράκος κρίθηκε "Ευδοκίμως τερματίσας τη σταδιοδρομία του". Με την ίδια απόφαση στον απερχόμενο Διοικητή απενεμήθη ο τίτλος του Επιτίμου της θέσεως που κατείχε. Νέος Διοικητής της Σχολής ορίσθηκε ο Υποπτεράρχος (Ι) κ. Αδάμ Θωμαΐδης.

Η τελετή Παράδοσης-Παραλαβής της Διοίκησης της Σχολής πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη, 04-03-2010, στο Νότιο Μέρος, παρουσία του Αρχηγού ΓΕΑ Αντιπτεράρχου (Ι) κ. Βασιλείου Κλόκοζα και του Διοικητή Διοίκησης Αεροπορικής Εκπαίδευσης (ΔΑΕ) Υποπτεράρχου (Ι) κ. Κωνσταντίνου Πέτρουλα.

Εκεί, εμφανώς συγκινημένος ο παραδίδων Διοικητής, απευθυνόμενος στον κύριο Αρχηγό, στους Ικάρους, και στους υπόλοιπους παρευρισκομένους ανέγνωσε την τελευταία του Ημερήσια Διαταγή.

Ακολούθησε η ανάγνωση της Ημερήσιας Διαταγής από τον παραλαμβάνοντα Διοικητή της Σχολής, Υποπτεράρχο (Ι) κ. Αδάμ Θωμαΐδη, καθώς και του βιογραφικού του από τον υφασπιστή της Σχολής.

Η τελετή έκλεισε με την καθιερωμένη «λήψη αναμνηστικής φωτογραφίας» στην είσοδο του νέου Διοικητηρίου της Σχολής και την παρέλαση αγήματος Ικάρων στο Νότιο Μέρος.

Στη δεξίωση που παρατέθηκε στο εστιατόριο της Σχολής τον Αντιπτεράρχο (Ι) κ. Γρηγόριο Πρεζε-

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΠΩΣ ΕΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ



ΤΑΤΟΙ. Ο Πρωθυπουργός και Υπουργός Αεροπορίας Ε. Βενιζέλος με τον Υφυπουργό ΑΗ. ΖΑΝΝΑ, (δεξιά του) τον Στρατηγό ΔΑΓΟΝΗ (ΓΕΣ) και τον Πλοίαρχο ΒΟΥΝΓΑΡΗ, μετέπειτα πρώτο Αρχηγό της ενοποιημένης Αεροπορίας

Επιμέλεια: ΑΣΜΧΟΣ (Ι) ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΙΚΗΣ

Το 1930 υπήρξε έτος ορόσημο για την Π.Α. με την ενοποίηση της Στρατιωτικής και της Ναυτικής Αεροπορίας σε ένα κοινό και ανεξάρτητο όπλο. Εμπνευστής και καθοδηγητής αυτού του έργου ήταν ο Αλέξανδρος Ζάννας, με την υποστήριξη του τότε πρωθυπουργού, Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο Αλέξανδρος Ζάννας είχε μεγάλη εμπειρία ως αεροπόρος, τόσο στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο όσο και στο Μικρασιατικό Μέτωπο όπου και υπήρξε Διοικητής Αεροπορικής Μοίρας Καταδιωκτικών. Το 1929, με πρωτοβουλία του Ζάννα συστάθηκε το Υπουργείο Αεροπορίας, με βασικό σκοπό να οργανώσει την Π.Α. με βάση τα πιο σύγχρονα πρότυπα στον κόσμο και παράλληλα να αναπτύξει και την πολιτική αεροπορία. Ο Ζάννας έπεισε τον Βενιζέλο να αναλάβει υπουργός στο νέο υπουργείο και ο ίδιος έγινε υφυπουργός. Ανέπτυξε πρωτοβουλίες για τον εκσυγχρονισμό της Αεροπορίας, τόσο σε νομοθετικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο, θεσμοθετώντας όλες εκείνες τις διατάξεις που θα επέτρεπαν την ομαλή λειτουργία της ως ανεξαρτήτου κλάδου των Ε.Δ. Παρά τις μεγάλες αντιδράσεις που συνάντησε από πολιτικούς και στρατιωτικούς κύκλους, ο Ζάννας πέτυχε γρήγορα την ενοποίηση-ανεξαρτητοποίηση της Αεροπορίας το 1930. Τον Δεκέμβριο του 1930 ο Βενιζέλος παραιτήθηκε από Υπουργός Αεροπορίας και τη θέση του πήρε ο Ζάννας. Το 1931 ένας ακόμη μεγάλος στόχος του επιτεύχθηκε με την ίδρυση της Σχολής Αεροπορίας (σημερινή Σχολή Ικάρων).

Το περιοδικό «ΙΚΑΡΟΣ» έχει εξασφαλίσει την άδεια από τους εκδότες της εφημερίδας «Το Βήμα» να επαναδημοσιεύσει μία σειρά δεκαέξι άρθρων του Αλέξανδρου Ζάννα σ' αυτήν την εφημερίδα, από 30-01 έως 17-02 του 1955, με θέμα τις προσωπικές του εμπειρίες από τη διαδικασία της ανεξαρτητοποίησης της Π.Α. και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες πραγματοποιήθηκε αυτό το τιτάριο έργο. Το κείμενο του Ζάννα παραμένει μέχρι και σήμερα άγνωστο. Η επαναδημοσίευσή του σε συνέχειες στον «ΙΚΑΡΟ» γίνεται στο πλαίσιο του αφιερώματος του περιοδικού μας για τα 80 χρόνια από τη σύσταση της Π.Α. ως ανεξάρτητου όπλου, και ως αναγνώριση του κορυφαίου ρόλου που ανέλαβε και έφερε σε πέρας ο Αλέξανδρος Ζάννας.



Ο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΚΑΤΑΝΟΕΙ ΠΡΩΤΟΣ ΤΟΝ ΡΟΛΟΝ ΠΟΥ ΕΜΕΛΕ ΝΑ ΠΑΙΞΗ Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΙΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ.

ΕΝΑ ΤΑΞΙΔΙ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΙΣ ΓΑΛΛΙΑΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ.

Κυριακή, 30 Ιανουαρίου 1955

Είναι γνωστά αι πρόσφαται και αι παλαιότεραι περιπέτεια της Ελληνικής Αεροπορίας. Προχθές ακόμη συνεκλόνησε την κοινήν γνώμην το ζήτημα της ονομασίας του νέου Αρχηγού της. Αλλά πώς εδημιουργήθη, πώς ανεπτύχθη και πώς ηνδρώθη ο σχετικώς νέος αυτός κλάδος των Ελληνικών ενόπλων δυνάμεων; Την ιστορίαν ακριβώς αυτήν θ' αφηγηθή εις μίαν σειράν αναμνηστικών άρθρων του ο πρωταγωνιστήσας εις την δημιουργίαν εν Ελλάδι του νέου πολεμικού όπλου και πρώτος Υπουργός της Αεροπορίας κ. Αλέξανδρος Ζάννας. Το πρώτον των εξαιρετικώς ενδιαφερόντων και αποκαλυπτικών αυτών άρθρων δημοσιεύομεν κατωτέρω.

Ένα βράδυ, τον Φεβρουάριο του 1929, κουβεντιάζαμε με το Βενιζέλο για την πρόοδο που είχε σημειώσει κατά τα τελευταία χρόνια η αεροπορία.

Αρχισα τότε να εξηγώ τις νέες κατευθύνσεις της Αεροπορίας τόσοσν από απόψεως στρατηγικής, όσον και από απόψεως τακτικής και τη μεγάλη σημασία που θα είχε σ' ένα μελλοντικό πόλεμο. Ανέφερα τις καταπληκτικές επιδόσεις των νέων αεροπλάνων, τις τεχνικές τελειοποιήσεις που δεν μπορούσαν ούτε κατά φαντασίαν να συγκριθούν με τα αεροπλάνα που μεταχειρίσθηκαν οι εμπόλεμοι στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Επειδή έβλεπα πως το θέμα τον ενδιέφερε, εξήγησα τις θεωρίες του Ιταλού στρατηγού Ντουέ σχετικά με τη χρησιμοποίησι της ανεξαρτήτου Αεροπορίας, θεωρίες που έχουν επιστημονική βάση και έγιναν τότε παραδέκτες από τα περισσότερα Ευρωπαϊκά Κράτη. Εξήγησα πως η Αεροπορία δεν ήτο πλέον όπλον δευτερευούσης σημασίας, αλλά ανεξάρτητη δύναμις με πολλές δυνατότητες μεγαλύτερας εξέλιξεως. Και τέλος εξήγησα πως, κατά την αντίλημί μου, εάν

στην εκστρατεία της Μικράς Ασίας είχαμε αρκετόν αριθμό βομβαρδιστικών αεροπλάνων η κατάσταση θα ήταν διαφορετική και η καταστροφή θα είχαν ίσως αποσοβηθή. Το Επιτελείον μας δεν είχε την απαιτούμενη φαντασία...

Η συζήτησις αυτή ξύπνησε το ενδιαφέρον του Προέδρου και κατά τη συνήθειά του, άρχισε να με ρωτά για διάφορα τεχνικά ζητήματα. Έτσι πέρασε η ώρα χωρίς να το καταλάβωμε. Εκείνος είχε τη συνήθεια ν' αποσύρεται στις 11 ακριβώς, εκείνο το βράδυ ήταν περασμένα μεσάνυχτα.

«Άκου, Αλέκο, μου είπε, η αποψινή συζήτησις ήταν πολύ ενδιαφέρουσα, μου άνοιξες τα μάτια. Η νέα οργάνωσις της Αεροπορίας στην Ελλάδα πρέπει να συνδυασθή με το ναυτικό πρόγραμμα που πρόκειται προσεχώς να προτείνω. Η Ελλάς σ' ένα μελλοντικό πόλεμο, λόγω της γεωγραφικής της θέσεως, θα παίξει ασφαλώς ένα σημαντικό ρόλο. Έχεις δίκιο, πρέπει να αναδιοργανωθή η Αεροπορία μας. Πρέπει να κάνωμε μια αρτία επίγεια οργάνωσις που εν καιρώ θα μπορούν να την μεταχειρισθούν και οι Σύμμαχοί μας. Τα νησιά μας δεν θα είναι πλέον μόνο ναυτικές βάσεις, αλλά και αεροπορικές. Θα τα ξαναπούμε όμως. Σε παρακαλώ πάντως να μου παραγγείλης το ταχύτερον αυτά τα βιβλία που ανέφερες, να τα διαβάσω και να τα έχω στην βιβλιοθήκη μου».

Την επαύριο του έστειλα το βιβλίο του Γάλλου συνταγματάρχου Βωπέ «Le Danger Aerien», το βιβλίο του Γάλλου στρατηγού Τυλάν, σχετικό με τις θεωρίες του Ντουέ, ένα βιβλίο του Γερμανού λοχαγού Ρίπερ καθώς και του Αμερικανού στρατηγού Μίσελ.

Ο Βενιζέλος διάβαζε με εξαιρετική ταχύτητα και όταν έφθανε σ' ένα σημείο

που τον ενδιέφερε το ξαναδιάβαζε και κρατούσε σημειώσεις. Διάβαζε με μεγάλη προσοχή και έλεγε συχνά ότι οι Έλληνες δυστυχώς δεν ξέρουν να διαβάσουν, όσο μορφωμένοι και αν είναι, διαβάζουν επιπόλαια, δεν προσέχουν, δεν εμβαθύνουν ποτέ στην ουσία του ζητήματος. Αν ζητήσης να σου επαναλάβουν το άρθρο που διάβασαν το πρωί σε μια εφημερίδα, δεν είναι σε θέση να το κάνουν, θα δυσκολευθούν πολύ να επαναλάβουν το νόημά του. Σε λίγες μέρες ο Βενιζέλος είχε διαβάσει τα βιβλία που του έστειλα και ένα βράδυ που είμαστε πάλι μόνοι, ξαναρχίσαμε τη συζήτησι.

«Η πρόοδος και η εξέλιξις της Αεροπορίας είναι αλματική, είναι πρωτοφανής. Πρέπει απαραίτητως να την ακολουθήσωμε είτε. Πρέπει απαραίτητως να ιδρυθί ένα ξεχωριστό Υπουργείο, να παραλάβη τις στρατιωτικές και ναυτικές αεροπορικές υπηρεσίες και την πολιτική Αεροπορία από το Υπουργείο Συγκοινωνίας. Θα σε παρακαλέσω μάλιστα ν' αναλάβεις εσύ αυτό το Υπουργείο, που είναι ανάγκη να ιδρυθί το ταχύτερον και να συνδυασθί με το ναυτικό πρόγραμμα της Ελλάδος».

Τον ευχαρίστησα πολύ για την τιμή που μου έκανε, αρνήθηκα όμως να δεχθώ την πρότασί του και του εξήγησα τους λόγους που δεν ήθελα να αναμειχθώ στην πολιτική και μάλιστα να αναλάβω Υπουργείο. «Καλά, μου είπε, δεν μ' έπεισες, θα τα ξαναπούμε».

Ύστερα από δυο μήνες, τον Απρίλιο, όταν ήρθα στην Αθήνα, άνοιξε πάλι τη συζήτησι για το ζήτημα της Αεροπορίας και για δεύτερη φορά με παρακάλεσε και πάλι ν' αναλάβω την ιδρυσι του Υπουργείου της Αεροπορίας. «Από τη μελέτη που έκανα, μου είπε, του ναυτικού προ-



γράμματος σχετικά με την προτίμησι του ελαφρού στόλου και την εγκατάλειψι της «Σαλαμινίας», έχω πεισθή πως η Αεροπορία είναι ανάγκη ν' αποβή ανεξάρτητη δύναμις. Δυστυχώς τόσο οι στρατιωτικοί όσο και οι ναυτικοί δεν έχουν ιδέαν της εξέλιξεως της Αεροπορίας. Πέρα βρέχει, φίλε μου».

Τα γράφω όλα αυτά για να αποδειχθή ότι η ίδρυσις του Υπουργείου Αεροπορίας δεν επεζητήθη από την κοινή γνώμη, ούτε από τις αρμόδιες Υπηρεσίες των Επιτελείων Στρατού και Ναυτικού, αλλά οφείλεται στην προσωπική αντίληψι του Ελευθερίου Βενιζέλου, ο οποίος εγκαίρως διείδε την εξαιρετική σημασία που θα είχε για τη χώρα μας η Αεροπορία, όχι μόνο ως σπουδαιότατο μέσο εθνικής αμύνης, αλλά και ως μέσον επικοινωνίας και πολιτισμού.

Και πάλι δεν δέχθηκα την πρότασί του. Δεν μπορούσα την εποχή εκείνη να εγκαταλείψω τη Θεσσαλονίκη. Είχα διάφορους οικογενειακούς λόγους που δεν μου το επέτρεπαν.

Ύστερα από τις δύο αυτές αρνήσεις μου ενόμιζα πως το ζήτημα αυτό είχε τελειώσει, είχε ταφή. Κατά μήνα Ιούλιον όμως ο Βενιζέλος με κάλεσε από τη Θεσσαλονίκη και με παρακάλεσε θερμότατα να μην αρνηθώ πλέον, αλλά να αναλάβω το νέο Υπουργείο. Δέχθηκα την πρότασί του υπό όρους. Πρώτα ζήτησα πριν αναλάβω το υπουργείο να επισκεφθώ με δικά μου βέβαια έξοδα, τη Γαλλία, Αγγλία και Γερμανία για να μελετήσω και να ιδώ από κοντά τη μεταπολεμική εξέλιξη της Αεροπορίας.

Ζήτησα λοιπόν να μ' εφοδιάση με συστατικές επιστολές προς τις πρεσβείες μας για να δοθῆ οπωσδήποτε ημειπίσημος χαρακτήρ στην αποστολή μου. Δεύτερον, όταν επιστρέψω να υποβάλω έκθεσι που θα καθορίζη τον τρόπο της ιδρύσεως του Υπουργείου και τις απαραίτητες δαπάνες για εγκαταστάσεις, αγορά αεροπλάνων κλπ. Τρίτον, ελεύθερη εκλογή των υφισταμένων μου. Ο Βενιζέλος δέχθηκε

άνευ συζητήσεως τις προτάσεις μου, τις βρήκε απόλυτως λογικές. Κατά τα τέλη Ιουνίου του 1929 επεσκέφθηκα αλληλοδιαδόχως την Αγγλία, Γαλλία και Γερμανία.

Άρχισα από το Παρίσι. Εκεί, χωρίς καμμιά δυσκολία, χωρίς καν να μεταχειρισθώ τη συστατική επιστολή που είχα προς την Πρεσβεία, βρήκα όλες τις πόρτες ανοικτές. Ο παληός μου Διοικητής και φίλος Ντεναίν έφερε τότε τον βαθμόν του Στρατηγού και κατείχε μία εξαιρετική θέση στο Γενικό Επιτελείο. Ήταν συνάμα και πρώτος υπασπιστής του Προέδρου της Δημοκρατίας Ντουμέρκ.

Με το Στρατηγό Ντεναίν και με άλλους αξιωματικούς του Επιτελείου που με σύστησε, συζητήσαμε τα της εκπαίδεψεως του ιπταμένου και τεχνικού προσωπικού, και ιδίως τις σχέσεις που θα είχε η αεροπορία με το Στρατό και το Ναυτικό. Ο Στρατηγός Ντεναίν συμεριζόταν απόλυτα τις νέες κατευθύνσεις που έδινε ο Στρατηγός Ντουέ και ήταν πεπεισμένος ότι σε ένα μελλοντικό πόλεμο η ανεξάρτητη Αεροπορία θα είχε την πιο σημαντική αποστολή. Ενδεχομένως απ' αυτήν θα εξηρτάτο η τύχη του πολέμου.

Η Γαλλική Αεροπορία την εποχήν εκείνη περνούσε κρίσι και βρισκόταν σε άθλια κατάστασι. Η εκπαίδευσις γενικά του τεχνικού και ιπταμένου προσωπικού ήταν πλημμελής. Το άψυχο υλικό ήταν απηρχαιωμένο, σχεδόν άχρηστο. Έπρεπε αμέσως να ανανεωθῆ. Όλοι συμφωνούσαν πως τα Γαλλικά αεροπλάνα ήταν κατώτερα σε απόδοσι των Αγγλικών και Γερμανικών. Και γενικά η Γαλλική Αεροπορία υστερούσε κατά πολύ της Αεροπορίας των άλλων χωρών. Ένας μαρασμός είχε καταλάβει την τόσο ένδοξη άλλοτε Γαλλική Αεροπορία. Όλοι παραπονούνταν και απέδιδαν την κατάστασι αυτή στην έλλειψις επαρκών πιστώσεων. Το Γαλλικό Επιτελείο έβαζε σε δεύτερη μοίρα την οργάνωσι και τον εφοδιασμό της Αεροπορίας. Ενδιαφέρονταν πρωτίστως για την κατασκευή και προέκτασι της γραμμής

Μαζινό. Ήταν πολύ συντηρητικό στις αντιλήψεις του, δεν παρακολουθούσε την τεράστια εξέλιξη της Αεροπορίας και των άλλων τεχνικών υπηρεσιών. Ήταν σαν όστρακο προσκολλημένο στα διδάγματα του τελευταίου μεγάλου πολέμου, υποτιμούσε τη σημασία της Αεροπορίας, δεν έβλεπε με καλό μάτι την εξέλιξη και τη δημιουργία μιας ανεξάρτητης Αεροπορίας.

Εκτός από τον Ντεναίν συνήνησα και άλλους φίλους μου της Στρατιάς της Ανατολής και ιδιαίτερος τον Κοτ, που ήταν τότε τεχνικός διευθυντής της μεγάλης Εταιρίας κατασκευής κινητήρων και αεροπλάνων «Ισπανοσουιζα». Επεσκέφθηκα μαζί του διάφορα εργοστάσια και χάρις σ' αυτόν επέτυχα να επισκεφθώ τα παραρτήματα των μεγάλων εργοστασίων, στα οποία κατασκευάζονταν τα νέα μυστικά αεροπλάνα. Τα εργοστάσια δηλαδή που απασχολούνταν με τις νέες εφευρέσεις.

Οι συζητήσεις που είχα με τους φίλους μου ήταν πολύ διαφωτιστικές, γιατί έβλεπα τα άτοπα και τα σφάλματα που είχαν κάνει και που προσπαθούσαν να τα διορθώσουν. Δεν παρέλειψα βέβαια να επισκεφθώ και τα κέντρα εκπαίδεψεως, τις διάφορες Σχολές, μερικές των οποίων θεωρούνταν και δικαίως ως μοναδικές στο είδος των, όπως η Σχολή πλεύσεως και η Σχολή των επιτελών της Αεροπορίας.

Έμεινα στη Γαλλία ένα περίπου μήνα και έπειτα επεσκέφθηκα την Αγγλία. Βρήκα και εκεί πόρτες ανοικτές χάρις στις συστάσεις της Πρεσβείας και ιδίως χάρις στη φροντίδα του τότε πλοιάρχου Δ. Παπαλεξοπούλου, που εκτελούσε και χρέη Αεροπορικού ακολούθου και είχε φιλικώτατες σχέσεις με όλες τις υπηρεσίες του Υπουργείου Αεροπορίας. Ο Υφυπουργός της Αεροπορίας Μόνταγκιου με δέχθηκε φιλικώτατα και όταν έμαθε τον σκοπό του ταξιδιού μου ώρισε αμέσως ως ξεναγό μου ένα συμπαθέστατο σημαγό της RAF, που μιλούσε πολύ καλά Γαλλικά, και διέταξε την αρμόδια υπηρεσία να κατάρτιση το πρόγραμμα διαμονής μου στην



Αγγλία και να υποδείξει τις μονάδες που θα έπρεπε να επισκεφθώ.

Εκείνο που πρωτίστως μ' ενδιέφερε να ιδώ στην Αγγλία ήταν ο τρόπος εκπαίδευσής του ιπταμένου και τεχνικού προσωπικού. Γι' αυτό και ζήτησα ειδικώς την άδεια να επισκεφθώ τις σημαντικότερες Σχολές.

Αρχισα από τη Σχολή του Χόλτον όπου εξεπαιδεύετο το τεχνικό προσωπικό. Η Σχολή αυτή ήταν τριετούς φοιτήσεως, δεχότανε δε κάθε χρόνο χίλιους μαθητές. Το Χόλτον βρίσκεται κοντά στο Λονδίνο σε μια ωραιότητα τοποθεσία. Ήταν παλιά ιδιοκτησία της οικογένειας Ρότσιλντ, από την οποία το Κράτος την αγόρασε και είχε

δαπανήσει γι' αυτήν πλέον από τρία εκατομμύρια λίρες. Ο Διευθυντής της Σχολής, το όνομά του μου διαφεύγει, έφερε τον βαθμό του σημνάρχου και ήταν ανάπηρος πολέμου. Κάθε 500 μαθηταί αποτελούσαν μία μονάδα, ας πούμε ένα τάγμα, που είχε χωριστές εγκαταστάσεις, χωριστή βιβλιοθήκη, μπάντα μουσικής, αίθουσα αναψυχής κ.λ.π. Οι μαθηταί άρχιζαν από το άλφα, δηλαδή από την κατασκευή των εργαλείων και συν τω χρόνω, ανάλογα με την προτίμησι που είχαν, τους κατέτασσαν σε διάφορες ειδικότητες της Σχολής. Οι 50 πρώτοι είχαν το δικαίωμα να καταταχθούν στο ιπτάμενο προσωπικό της Αεροπορίας.

Η επίδοσις στον αθλητισμό ήταν

εξαιρετική. Ούτε λίγο ούτε πολύ είχαν 50 γήπεδα για φουτ μπόλ, μπάσκετ μπόλ, κλπ., 6 κολυμβητήρια-πισίνες-κανονικού μεγέθους. Ομολογώ πως έμεινα έκπληκτος από τη θαυμάσια αυτή οργάνωσι και αντί να μείνω εκεί μια μέρα, σύμφωνα με το πρόγραμμα, πέρασα τρεις ολόκληρες μέρες, παρακολούθησα τα μαθήματα της Σχολής και συνεζήτησα επί μακρόν με το Διοικητή και τους τεχνικούς συνεργάτες του την δυνατότητα ιδρύσεως μιας παρόμοιας Σχολής στην Ελλάδα, ανάλογα βέβαια με τα μέσα τα δικά μας.

ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΙΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΗΝ ΒΡΕΤΤΑΝΙΑΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ. Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΕΡΟΧΗ ΤΩΝ ΓΕΡΜΑΝΩΝ, ΠΟΥ ΥΠΕΚΡΥΠΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΝ ΤΩΝ ΔΙΑ ΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΠΟΛΕΜΟΝ.

Κατά την παραμονήν μου στην Αγγλία, επεσκέφθηκα διάφορες άλλες Σχολές εφαρμογής, Σχολές πυροβολικού, εκπαιδευτικές μοίρες καταδιωκτικών αεροπλάνων βαρέως βομβαρδισμού και τέλος εμελέτησα την Σχολήν του Κρόμβελ, την κεντρική Σχολή Αεροπορίας, όπως την έλεγαν οι Άγγλοι. Σκοπός της Σχολής αυτής ήταν η ομοιόμορφη εκπαίδευσι όλων των Άγγλων αεροπόρων. Η διάρκεια των μαθημάτων ήταν τρίμηνος. Το διδακτικό προσωπικό απηρτιζέτο από τους καλύτερους πιλότους της Αγγλικής Αεροπορίας αδιαφόρως βαθμού. Κάθε αξιωματικός τοποθετημένος στο Υπουργείο, σε μη μάχη μονάδα, ή στις αποικίες περισσότερο από δυο χρόνια, για να τοποθετηθή σε μάχη μονάδα έπρεπε να περάση από τη Σχολή αυτή, να παρακολουθήση τις νέες πτητικές μεθόδους, να ξανααποκτήση την πτητική του ικανότητα, να παρακολουθήση τη χρησιμοποίησι των αεροπλάνων. Και έβλεπε κανείς συχνά νεαρούς αξιωματικούς και υπαξιωματικούς να διδάσκουν και να προπονούν ανωτέρους και ανωτάτους ακόμη αξιωματικούς χωρίς ποτέ να υπάρξη έστω και η ελαχί-

στη προστριβή αναμεταξύ των. Με τη Σχολή αυτή κατώρθωσαν οι Άγγλοι να επιτύχουν ομοιόμορφη εκπαίδευσι του ιπταμένου των προσωπικού.

Στη Σχολή αυτή, μόλις έγινα Υπουργός, έστειλα μέσα σε δύο χρόνια δεκαπέντε αξιωματικούς και υπαξιωματικούς για μετεκπαίδευσι. Όλοι πέτυχαν μεταξύ των πρώτων στις εξετάσεις και ανέλαβαν έπειτα τη μετεκπαίδευσι των στελεχών της Ελληνικής Αεροπορίας, πράγμα σημαντικό για την πρόδοό της διότι μέχρι της εποχής εκείνης οι αεροπόροι μας, ιδίως οι προερχόμενοι εκ του στρατού, πετούσαν κατά το πλείστον εμπειρικά χωρίς σύστημα και μέθοδο.

Ακολουθώς επεσκέφθηκα τη Σχολή Αεροπορίας Επιτελών Αξιωματικών και διάφορες άλλες Σχολές ειδικοτήτων και παντού συνήνησα εγκάρδια υποδοχή και επιθυμία να βοηθήσουν την οργάνωσι της Αεροπορίας μας. Καμμία σύγκρισις δεν μπορούσε να γίνει μεταξύ του Γαλλικού και του Αγγλικού προγράμματος εκπαίδευσής. Οι Άγγλοι που είναι συνήθως τόσο συντηρητικοί, είχαν παραδεχθή τις θεωρίες του Στρατηγού Ντουέ και του Αμε-

Τρίτη, 1 Φεβρουαρίου 1955

ρικανού αεροπόρου Μίτσελ και παρά την αντίδραση κυρίως του Ναυτικού, κατώρθωσαν να καταρτίσουν αξιόμαχη ανεξάρτητη Αεροπορία πρωτίστης τάξεως, δυστυχώς ανεπαρκή, καθώς απεδείχθη εκ των υστέρων, να αντιμετωπίση όπως θα έπρεπε την εχθρική αεροπορία. Η Αγγλική εκπαίδευσις του ιπταμένου και τεχνικού προσωπικού ήταν αρτία από πάσης απόψεως.

Αλλά και η πολιτική Αεροπορία στην Αγγλία, μολονότι βρισκόμαστε στο στάδιο της οργάνωσής της, είχαν ήδη εγκαινιάσει δύο μεγάλες αεροπορικές γραμμές, των Ινδιών και της Νοτίου Αφρικής. Ήταν ασφαλώς σε καλύτερη κατάστασι από τη Γαλλική. Οι Άγγλοι ακολουθούσαν τις κατευθύνσεις και μεθόδους που χρησιμοποιούσαν οι Γερμανοί. Η πολιτική των αεροπορία ήταν τελείως ανεξάρτητη από την πολεμική, ακολουθούσε το δικό της δρόμο, προσπαθούσε να χειραφετηθή, να σταθή στα δικά της πόδια.

Έμεινα στην Αγγλία 40 μέρες περιπίου και εκτός της μελέτης των εκπαιδευτικών κυρίως ζητημάτων, είχα πολλές συζητήσεις με τους Αρχηγούς της Αγγλικής Αεροπορίας, με τους διοικητάς μονά-



δων, και όλοι ανεξαιρέτως φάνηκαν πρόθυμοι να μας βοηθήσουν στην οργάνωση της Αεροπορίας μας και με δέχθηκαν φιλοφρονέστατα.

Πήγα έπειτα στη Γερμανία για να μελετήσω τα ζητήματα της πολιτικής Αεροπορίας, που θεωρούνταν τότε η καλύτερα οργανωμένη της Ευρώπης. Η πολιτική Αεροπορία την εποχή εκείνη υπήγετο στο Υπουργείο της Συγκοινωνίας, διότι η Συνθήκη των Βερσαλλιών απηγόρευε την οργάνωση της πολεμικής αεροπορίας. Ο τότε Υπουργός της Συγκοινωνίας με δέχθηκε με μεγάλη ευγένεια και ενθουσιάστηκε όταν έμαθε τον σκοπό της επισκέψεώς μου. « Έχομε, μου είπε, αναμφισβητήτως την καλύτερη πολιτική Αεροπορία του κόσμου και δεν κρατούμε τίποτε το μυστικό. Τις γνώσεις και την πείρα μας τις θέτομεν στη διάθεσί σας. Θα δώσω εντολή να σας επιτρέψουν να επισκεφθήτε τις εγκαταστάσεις και τα εργοστάσιά μας για να βεβαιωθείτε πόσο δίκιο έχω να είμαι υπερήφανος».

Κάλεσε τότε τον Διευθυντή της Πολιτικής Αεροπορίας, γνωστό από τον Ευρωπαϊκό πόλεμο, Μπράντεμπουργκ, και τον διέταξε να χορηγήσει την άδεια να επισκεφθώ τα εργοστάσια και να μου παράσχη πληροφορίες για την οργάνωση της πολιτικής Αεροπορίας.

Στο γραφείο του Μπράντεμπουργκ συνάντησα και τον υποδιοικητή της Αεροπορίας γνωστότατο επίσης ομήναρχο Γκάγιερ. Τον είχα γνωρίσει όταν ήμουν φοιτητής στο Στρασβούργο, που ήταν τότε Γερμανικό. Αμέσως με ανεγνώρισε και θυμήθηκε τη μακρινή εκείνη ευτυχισμένη εποχή του 1911. Τον ρώτησα αν ήταν αληθινή η πληροφορία μου ότι αυτός ήταν ο Διοικητής της μεγάλης βομβαρδιστικής μοίρας το 1917, που έκανε τόσες καταστροφές μεταξύ των αμάχων στο Μακεδονικό Μέτωπο και που είχε βομβαρδίσει δύο φορές το αεροδρόμιο της Γοργόπης. Αφού μου επιβεβαίωσε την πληροφορία μου, με πήρε στο γραφείο του, όπου τα είπαμε διά μακρών. Μου εξιστόρησε τα

κατορθώματα του και τα παθήματα της μοίρας, που διοικούσε, και εγώ από την άλλη μεριά του διηγήθηκα τα μηδαμινά αποτελέσματα των βομβαρδιστικών του διότι με μια εξαίρεση τον πρώτο βομβαρδισμό της Γοργόπης, κανένα στρατιωτικό στόχο δεν επέτυχαν, προξένησαν μόνο μεγάλες καταστροφές στον άμαχο πληθυσμό.

Επισκέφθηκα την επομένη τον Διευθυντή της Λουφτχάνα συνταγματάρχη Βρόντσκι και είχα μια μεγάλη συζήτηση μαζί του για τα ζητήματα της πολιτικής Αεροπορίας. Ο Βρόντσκι ήταν Γενικός Διευθυντής της Εταιρείας, το μυαλό όμως και ο οργανωτής αυτής της εταιρείας ήταν ο τεχνικός Διευθυντής ταγματάρχης Μίλκ. Ήταν άριστα καταρτισμένος από πάσης απόψεως, είχε διαπρέψει στον πόλεμο ως αξιωματικός του Πεζικού και ως αεροπόρος. Είχε χρηματίσει μάλιστα, μετά τον πρώτο τραυματισμό του και μέχρις ότου αποθεραπευθή, υπασπιστής του στρατηγού Λούντεντορφ. Αυτός ήταν η ψυχή της Λουφτχάνα.

Η οργάνωση της εταιρείας αυτής ήταν καταπληκτική. Η συνεργασία της με το κράτος απόλυτη. Από εκείνη την εποχή, το 1929, μπορούσε κανείς να αντιληφθεί πως δια της Λουφτχάνα δημιουργούσε η Γερμανία την πολεμική της Αεροπορία. Ότι καλό είχε η Γερμανική Αεροπορία σε έμπυχο υλικό εργαζόταν τώρα στη Λουφτχάνα. Με Γερμανική επιμέλεια και μεθοδικότητα γίνονταν η εκπαίδευση του προσωπικού της, δίδονταν για την πολιτική Αεροπορία, ενώ στην πραγματικότητα γίνονταν εκπαίδευσης συγχρόνως των στελεχών της πολεμικής Αεροπορίας. Οι εσωτερικές αεροπορικές συγκοινωνίες είχαν λάβει τεράστια επέκταση. Στις οπωσδήποτε μεγάλες πόλεις, στους κόμβους των συγκοινωνιών είχαν ιδρυθεί τέλεια αεροδρόμια με πολυτελείς εγκαταστάσεις, θαυμάσια κτίρια, ξενοδοχεία, εσπατόρια. Όλα αυτά τα αεροδρόμια είχαν εγκριθεί από το Γερμανικό Επιτελείο, ήταν τοποθετημένα σύμφωνα με τις υπο-

δείξεις του και επί πλέον χρησιμοποιούνταν για την προπαγάνδα της νεολαίας. Τα παιδιά της Μέσης Εκπαίδευσης όχι μόνον τα επισκέπτονταν τακτικά υπό την οδηγία ειδικών, αλλά ελάμβαναν και μαθήματα ανεμοπορίας. Προσπαθούσαν δηλαδή με κάθε τρόπο να προετοιμάσουν τη νεολαία, να την κάνουν ν' αγαπήσει την Αεροπορία.

Είχα πολλές συζητήσεις με τους Διευθυντές της Λουφτχάνα και ιδιαίτερος με τον Μίλκ ο οποίος με διαφώτισε και μου εξήγησε πολλά πράγματα μεγάλης σημασίας, που μου ήταν άγνωστα και δεν τα είχα παρατηρήσει. Όταν γνωρισθήκαμε κάπως καλύτερα δεν μου απέκρυψε πως η οργάνωση της Λουφτχάνα είχε σκοπό όχι μόνο την ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών αλλά και το καμουφλάρισμα της πολεμικής Αεροπορίας. Για τα αλλά Κράτη όμως δεν υφίστατο αυτός ο λόγος. Είχε τη γνώμη πως η πολιτική Αεροπορία έπρεπε να είναι τελείως ανεξάρτητη.

Μετά τον Μίλκ, εκείνος που μου έκαμε την μεγαλύτερη εντύπωση ήταν ο Διευθυντής της Εταιρείας Γιούγκερς συνταγματάρχης Σάξεμπεργκ, πρώην Επιτελάρχης της πολεμικής Αεροπορίας κατά τον πόλεμο, ο οποίος ήταν την εποχή εκείνη και βουλευτής του Προοδευτικού κόμματος. Η Εταιρεία Γιούγκερς υπό την Διεύθυνση του ίδιου καθηγητού Γιούγκερς και με τον Σάξεμπεργκ ως βοηθό, είχε λάβει τεράστιες διαστάσεις, δεν ησχολείτο μόνον με την κατασκευή αεροπλάνων αλλά ανελάμβανε με τεχνικό προσωπικό δικό της την οργάνωση αεροπορικών γραμμών σε άλλα Κράτη. Τα αεροπλάνα που κατασκεύαζε ήταν μεταλλικά, τα καλύτερα και στερεώτερα της εποχής εκείνης, που μπορούσαν εντός ολίγων ωρών με την αλλαγή του σκάφους να μεταβληθούν σε πολεμικά. Και αυτό ακριβώς συνέβη μόλις κηρύχθηκε ο πόλεμος: όλα αυτά τα αεροπλάνα μετετράπησαν σε πολεμικά και όχι μόνον χρησιμοποιήθηκαν για βομβαρδισμούς, αλλά απετέλεσαν τις δύο υπάμενες Γερμανικές μεραρχίες που είχαν τόσο σημαντική επίδραση στη διεξαγωγή του



πολέμου.

Ο Σάξεμπεργκ είχε οργανώσει τις αεροπορικές γραμμές της Αργεντινής, της Βραζιλίας και είχε κληθεί επανειλημμένως στη Ρωσία ως τεχνικός σύμβουλος, να δώσει τη γνώμη του για την οργάνωση της πολιτικής και πολεμικής Αεροπορίας. Η Εταιρεία Γιούγκερς είχε ιδρύσει με τέχνη και μουσουλμανικά ένα εργοστάσιο στην Ολλανδία και ένα στη Σουηδία, εργοστάσια που κατασκεύαζαν και πολεμικά αεροπλάνα.

Επισκέφθηκα τα εργοστάσια Γιούγκερς στο Ντέσσαου και γνώρισα τον καθηγητή Γιούγκερς, που παρ' όλα τα 80 χρονιά που είχε στη ράχη του ήταν ακόμη ζωηρός, δραστήριος και εξακολουθούσε να εργάζεται περισσότερο από όλους τους άλλους. Έδωκε ο ίδιος οδηγίες στους αρμοδίους ποια τμήματα του εργοστασίου να επισκεφθώ για να λάβω μια γενική εντύπωση της εργασίας και της προόδου που εσημειώνεται καθημερινώς. Έμεινα δυο μέρες στο Ντέσσαου και είδα και έμαθα πράγματα πολυτιμότερα για τη δουλειά μου και θαύμασα τον τρόπο και τη μέ-

θοδο της εργασίας των Γερμανών.

Με τους Μίλκ και Σάξεμπεργκ διατήρησα φιλική επαφή μέχρι της εκρήξεως του πολέμου. Ο Σάξεμπεργκ, μάλιστα, μας επεσκέφθηκε δυο φορές στην Ελλάδα, το 1931 και το 1932, όταν ήμουν Υπουργός και είχα μεγάλες συζητήσεις μαζί του για διάφορα αεροπορικά ζητήματα. Μια μέρα που τον είχαμε καλέσει σε γεύμα στην Κηφισιά, και που μιλήσαμε για την πολιτική κατάσταση και την οικονομική κρίση που εμάστιζε τότε όλο τον κόσμο, είπε στη γυναίκα μου: «Σημειώστε παρακαλώ στο τευτεράκι σας πως το αργότερο το 1940 θα έχουμε ασφαλώς και πάλι παγκόσμιο πόλεμο. Ως εκείνη την εποχή θα είμαστε και ημείς οι Γερμανοί έτοιμοι. Η Συνθήκη των Βερσαλλιών είναι τόσο άδικη και σκληρή για τους Γερμανούς, που δεν μπορεί να διατηρηθεί, πρέπει να καταργηθεί. Έως το 1939 θα είμαστε τεχνικώς ανώτεροι όλων των άλλων λαών και ο νέος παγκόσμιος ολοκληρωτικός πόλεμος θα κριθεί από την τεχνική υπεροχή των αντιπάλων. Αυτό το αντελήφθησαν τέλος οι στρατηγοί μας και

έβαλαν στερεές βάσεις στην τεχνική ανασυγκρότησή της Γερμανίας. Στη Βουλή τακτικώτατα συζητώ απτά τα τεχνικά ζητήματα με τον Φον Σέκτ, τον Υπουργό των Στρατιωτικών και Ανώτατον Αρχηγό των Στρατιωτικών Δυνάμεων. Του εξήγησα το τι μπορεί να ζητήσει ο στρατός από την Αεροπορία, τις δυνατότητες και επιδόσεις των νέων αεροπλάνων, του άνοιξα τα ματιά. Κατόρθωσα να τον πείσω πως μόνον η υπεροχή της Αεροπορίας μπορεί να εξασφαλίσει τη νίκη. Τόσο μάλιστα έχει επηρεασθεί από τις συζητήσεις αυτές, ώστε με παρεκάλεσε να δώσω μερικές διαλέξεις σε ανώτερους αξιωματικούς με θέμα τη χρησιμοποίησή της Αεροπορίας εν καιρώ πολέμου και τη σημασία των τεχνικών όπλων γενικότερον. Σας συμβουλευώ το ίδιο πράγμα να κάνετε και σεις εδώ στην Ελλάδα, πρέπει οι ανώτεροι και ανώτατοι αξιωματικοί ν' αποκτήσουν τεχνική μόρφωση, πρέπει να μάθουν τις δυνατότητες των αεροπλάνων για να κάνουν έπειτα καλή χρησιμοποίησή της Αεροπορίας».

Ο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΕΓΚΡΙΝΕΙ ΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΣΙΝ ΚΑΙ ΙΔΡΥΕΤΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΝ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ.-Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΗΤΟ ΤΡΑΓΙΚΗ.-ΤΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΙ ΜΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΟΝΑΔΑΣ.

Τετάρτη, 2 Φεβρουαρίου 1955

Δεν απήντησα τίποτε στην συμβουλή που μου έδινε ο Γερμανός τεχνικός και στρατιωτικός. Εσκέφθηκα πως είναι άσκοπο να προσπαθήσω να αυξήσω τις γνώσεις των δικών μας στρατηγών, γιατί οι περισσότεροι τα ξαίρουν όλα και δεν ανέχονται να πάρουν μαθήματα από κατώτερους αξιωματικούς ή υπαξιωματικούς.

Γεμάτος εντυπώσεις και φέροντας μαζί μου ένα σωρό χαρτιά και βιβλία σχετικά με την οργάνωση της Αεροπορίας επέστρεψα στη Θεσσαλονίκη κατά το τέλος Νοεμβρίου 1929. Εκεί συνέταξα την έκθεσή μου και κατά τα μέσα του Δεκεμβρίου πήγα στην Αθήνα για να την υποβάλω στο Βενιζέλο και να συζητήσω μαζί του τα της ιδρύσεως του υπουργείου. Η έκθεσής μου αυτή ήταν αρκετά μακροσκελής, 80 σελίδες γραφομηχανής. Μέσα σε δύο μέρες

ο Βενιζέλος την είχε διαβάσει, είχε κρατήσει σημειώσεις για να μου ζητήσει διάφορες εξηγήσεις. Τελικά έμεινε απόλυτα σύμφωνος μαζί μου. Βρήκε μάλιστα πως αι πιστώσεις που ζητούσα ήσαν πολύ λογικές και το πρόγραμμα που είχα να εφαρμόσω πολύ συντηρητικό.

Δεν παρέλειψα κατά τη συζήτηση που είχαμε να επιστήσω την προσοχή του στις αντιδράσεις που θα συναντούσαμε από τα Υπουργεία Ναυτικών και Στρατιωτικών, τα οποία δεν έβλεπαν ευχαρίστως την ίδρυση ανεξαρτήτου Υπουργείου και την προσχώρησή σ' αυτό των αεροπορικών υπηρεσιών που βρίσκονταν υπό τις διαταγές των. Γι' αυτό τον παρεκάλεσα θερμότητα και επέμενα να αναλάβη αυτός προσωπικώς το Υπουργείο και εγώ να προσληφθώ ως υφυπουργός, αφού μάλι-

στα την εποχή εκείνη ούτε βουλευτής ήμουν. Στην αρχή δεν ήθελε να το παραδεχθεί. Όταν όμως του εξήγησα και πάλιν τις δυσκολίες που θα συναντούσα και τα εμπόδια που θα είχα να υπερπηδήσω παραδέχθηκε να αναλάβη αυτός το Υπουργείο, ούτως ώστε με το δικό του κύρος να επιβληθεί και να εξασφαλίσει την επιτυχία της νέας αυτής οργάνωσης.

Μου ανέθεσε τότε να συντάξω τον ιδρυτικό νόμο του Υπουργείου. Ο Νόμος 4451 ήταν συντομώτατος και περιελάμβανε 4 μόνο άρθρα. Με τον Νόμον αυτόν είχα το δικαίωμα να οργάνωσω τις υπηρεσίες του νέου Υπουργείου με Νομοθετικά Διατάγματα. Δεν έκαμα όμως χρήση αυτής της διατάξεως. Προτίμησα η Αεροπορία να οργανωθεί δια Νόμων και όχι δια Διαταγμάτων.



Πριν ορκισθώ ως υφυπουργός θεώρησα καθήκον μου, με την έγκρισή του Βενιζέλου, να επισκεφθώ τους Αρχηγούς των κομμάτων και να τους εκθέσω τις αντιλήψεις μας σχετικά με τη νέα οργάνωση της Αεροπορίας. Οι Παπαναστασίου, Καφαντάρης, Μιχαλόπουλος, έμειναν σύμφωνοι με τις αντιλήψεις μας, παραδέχτηκαν ότι η ίδρυση του Υπουργείου ήταν απαραίτητος και υποσχέθηκαν αμέριστη την υποστήριξη των. Επισκέφθηκα και τον Αρχηγό του Λαϊκού κόμματος Π. Τσαλδάρη, του εξέθεσα διά μακρών τα αεροπορικά ζητήματα, την ανάγκη της οργάνωσης της Αεροπορίας μακράν πάσης κομματικής συναλλαγής και το απαραίτητο της ίδρυσης του Υπουργείου. Με άκουσε με μεγάλη προσοχή και φαινόταν να συμφωνή μαζί μου. Στο τέλος όμως μου είπε, αφού με ευχαρίστησε για την επίσκεψή που του έκαμα, πως εύρισκε πρόωρο την ίδρυση του Υπουργείου, πως θα συζητήσω το ζήτημα με τους ειδικούς του κόμματός του και θα μου έδινε απάντησι. Πάντως μου είπε ότι είναι ιδιαίτερα ευτυχής που εγώ θα αναλάβω το Υπουργείο αυτό, του οποίου τη σημασία δεν παραγνωρίζει.

*

Ορκίσθηκα στις 23 Δεκεμβρίου ως Υφυπουργός και ανέλαβα αμέσως τα καθήκοντά μου. Η κατάσταση της Αεροπορίας ήταν περισσότερο τραγική απ' ό,τι την περιμένα. Η Στρατιωτική Αεροπορία στεγάζονταν τότε σ' ένα μικρό οπιτάκι της Λεωφόρου Ακαδημίας, βρώμικο, σκοτεινό, ελεεινό, ακατάλληλο και ανεπαρκέστατο για την υπηρεσία. Αντιθέτως, η Διοίκηση της Ναυτικής Αεροπορίας είχε τα γραφεία της στο Φάληρο σε κτίριο ευπρεπέστατο, καθαρό, κατάλληλο για την συγκέντρωση όλων των υπηρεσιών. Προτίμησα να εγκατασταθώ προσωρινώς στο οίκημα της Λεωφόρου Ακαδημίας έως ότου βρεθώ κατάλληλο, για να παρακολουθώ περισσότερο τη Στρατιωτική Αεροπορία που είχε την ανάγκη των αμέσων φροντίδων μας.

Η πρώτη συνεργασία που είχα με τον Διοικητή της Στρατιωτικής Αεροπορίας θα μου μείνη αλησμόνητη. Δεν ήταν σε θέσι να μου δώσει καμμία πληροφορία για την εκπαίδευση των στελεχών. Δεν ήξερε που διετέθησαν οι πιστώσεις τού, ούτε καν το ποσό στο οποίο ανήρχετο ο προϋπολογισμός του. Και όταν τέλος επέμενα να

μάθω κάτι, με απόλυτη ψυχραιμία επανέλαμβανε στερεοτύπως: «Αυτά όλα θα τα βρείτε, κ. Υπουργέ, στους ειδικούς φακέλους. Έδωκα εντολή να τακτοποιηθούν και θα σας τους φέρω αύριο. Πού θέλετε να θυμώμαι εγώ όλες αυτές τις λεπτομέρειες;».

Σαν Μακεδών που είμαι, πολύ δύσκολα χάνω την ψυχραιμία μου, πολύ δύσκολα παραφέρομαι, αλλά χρειάστηκα να πιέσω πολύ τον εαυτό μου για να συγκρατηθώ κάθε φορά που είχα συνεργασία με το Διοικητή της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Όταν του έλεγα τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν για την οργάνωσή της απαντούσε: «Αυτά που λέτε, κ. Υπουργέ, είναι πολύ σωστά, τα σκέφτηκα και εγώ, αλλά είναι αδύνατον να γίνουν στην Ελλάδα». Αντιθέτως στην Ναυτική Αεροπορία βρήκα τάξι παραδειγματική, ενημερότητα σε όλα τα ζητήματα, εγκατάστασι γραφείων καλή και γενικά ενδιαφέρον και προσπάθεια για την βελτίωσή της καταστάσεως. Διοικητής της Ναυτικής Αεροπορίας ήταν ο πλοίαρχος Π. Βούλγαρης.

Πριν προβώ στην εκλογή των αμέσων συνεργατών μου απεφάσισα να επισκεφθώ όλες τις αεροπορικές μονάδες για να σχηματίσω προσωπική αντίληψη της καταστάσεως. Τις πρώτες μέρες του Ιανουαρίου του 1930 άρχισα την επιθεώρησι από τις μονάδες της Θεσσαλονίκης. Με συνόδευαν ο στρατηγός Αδαμίδης και ο πλοίαρχος Βούλγαρης.

*

Η επιθεώρησι άρχισε από τη Σχολή του Σέδες. Βρήκαμε εκεί μια κατάστασι φρικτή. Τα αεροπλάνα στεγάζονταν σε παλιά ερειπωμένα υπόστεγα τύπου Μπεσονώ, των οποίων ο σκελετός ήταν ξύλινος και το περίβλημα καραβόπανο. Αυτά τα μεταχειρίζονταν οι Γάλλοι στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο ως ημιμόνιμα υπόστεγα για τις μονάδες της πρώτης γραμμής. Και επειδή το καραβόπανο είχε σαπίσει, το παραμικρό ξέσχιμα του καλύμματος με λίγο αέρα έφερνε πολλές φορές την καταστροφή ολοκλήρου του υποστέγου. Ακριβώς λίγες μέρες πρό της επιθεωρήσεως η πτώσις δύο υπόστεγων είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή 16 αεροπλάνων και άλλων πολυτίμων μηχανημάτων που είχαν εναποθηκεύσει σ' αυτά. Ο στρατωνισμός των αξιωματικών, υπαξιωματικών και ομηγιτών έκαμνε την εντύπωσι

τοιγάνικου συνοικισμού.

Τα μαθήματα γίνονταν σε ξύλινες παράγκες, με στέγη ξύλινη, με επένδυσι από πισσόχαρτο. Ήταν Ιανουάριος του 1930 και έκανε ένα κρύο τσουχερό. Θέρμανσις στην πραγματικότητα δεν υπήρχε. Μια σιδερένια σόμπα ημικατεστραμμένη κάπνιζε τόσο δυνατά ώστε την είχαν αφήσει να σβύση. Οι μαθηταί παρακολουθούσαν τα μαθήματα με τις γούνες τους και ανυπομονούσαν να πάνε στη Θεσσαλονίκη για να ζεσταθούν.

Παρ' όλη την τραγική κατάστασι των εγκαταστάσεων χάρις στην αξία, τη δραστηριότητα, την αφοσίωσι στο καθήκον του τότε Διοικητού της Σχολής ταγματάρχου Πετρούλεα, χάρις στην καλή εκλογή του διδακτικού προσωπικού, η θεωρητική εκπαίδευσις ήταν οπωσδήποτε καλή, ενώ αντιθέτως η εκπαίδευσις των πτήσεων εχώλαινε, ή μάλλον ήταν ανύπαρκτη, γιατί και τα αεροπλάνα ήταν λίγα και η εφαρμοζομένη τότε μέθοδος εκπαίδευσεως ήταν απηρχαιωμένη, εμπειρική, δεν είχε προσαρμοσθή στην πρόοδο και τη εξέλιξι των αεροπλάνων. Η Διοίκησης και το διδακτικό προσωπικό της Σχολής είχαν επανειλημμένως ζητήσει τα απαραίτητα μέσα για την καλή της λειτουργία, αλλά το Υπουργείον δεν απαντούσε σε τέτοιου είδους αναφορές.

Στον Όρχο Αεροπορίας βρήκα την ίδια κατάστασι, από απόψεως εγκαταστάσεων. Τα ξύλινα υπόστεγα ήταν οπωσδήποτε καλά συντηρημένα. Τα συνεργεία ανεπαρκή και οι τεχνικές εγκαταστάσεις κατά το πλείστον πρόχειρες. Οι αποθήκες σε καλή κατάστασι, η διαχειριστική υπηρεσία καλή, πρόγραμμα εκτελέσεως έργων επισκευής και συνδέσεως αεροπλάνων δεν υπήρχε. Ούτε ήταν δυνατόν να μάθω κανείς ποιο ήταν το κόστος των εκτελουμένων επισκευών και τεχνικών εργασιών. Τα πάντα ήταν πρόχειρα και μόνον χάρις στην προσπάθεια του Διοικητού του Όρχου, του γνωστού για εντιμότητα, εργατικότητα και δραστηριότητα ταγματάρχου Τηλιού, και στην αξία του τεχνικού προσωπικού, ο Όρχος κατώρθωνε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της Στρατιωτικής Αεροπορίας.



ΘΛΙΒΕΡΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΜΙΑΝ ΕΠΙΤΟΠΙΟΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΒΑΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΛΑΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΑΤΟΪΟΥ.-ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΥΝΑΝΤΑ ΖΩΗΡΟΤΑΤΑΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ.

ΠΟΙΟΝ ΗΤΟ ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟΝ ΤΟΥ ΕΜΨΥΧΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Πέμπτη, 3 Φεβρουαρίου 1955

*

Όταν ύστερα από την επιθεώρησι της Σχολής και του Όρχου της Θεσσαλονίκης, εξέφρασα την αγανάκτησί μου για την κατάστασι και για την αδιαφορία των υπευθύνων, ο Στρατηγός δικαιολογούμενος επανελάμβανε: «Τι να κάνουμε, κ. Υπουργέ, δεν είχαμε πιστώσεις. Όταν πάμε όμως στη Λάρισα θα αλλάξετε γνώμην. Οι εγκαταστάσεις εκεί είναι τέλειες και όλα είναι τακτικά».

Πήγαμε και στη Λάρισα και βρήκαμε εκεί μια κατάστασι πολύ χειρότερη από τη Θεσσαλονίκη. Στο θαυμάσιο από απόψεως διαστάσεων αεροδρόμιο, που μπορεί να γίνει ένα από τα καλύτερα των Βαλκανίων, είχαν κατασκευασθή δύο μεταλλικά υπόστεγα που δεν μπορούσαν να στεγάσουν παρά μικρά αεροπλάνα. Δεν είχε ληφθεί καμμία πρόνοια για αεροπλάνα μεγαλύτερα των Μπρεγιέ, που είχε τότε η Στρατιωτική Αεροπορία. Και μολονότι εσοπαταλήθηκαν αρκετά εκατομμύρια και είχε περάσει ολόκληρος διετία από την έναρξιν της κατασκευής των, τα υπόστεγα δεν ήταν ακόμη τελειωμένα.

Ο στρατιωνισμός των ανδρών, που απείχε διακόσια περίπου μέτρα από τα υπόστεγα των αεροπλάνων ήταν ελεεινός και αξιολάκρυντος. Ο κλασικός τύπος στρατιωνισμού παλαιάς εποχής δηλαδή τα μακρυνάρια εκείνα που χρησιμοποιεσαν ως κοιτώνες των λόχων τοποθετημένα το ένα κατόπι του άλλου, ακριβώς όπως την παλαιά εποχή στους στρατώνες του Πεζικού. Δεν είχε ληφθῆ υπ' όψιν η ιδιαίτερα σύνθεσις της Αεροπορίας. Το μαγειρείο ακατάλληλο, βρώμικο, σε αθλία κατάστασι, μολονότι ήξεραν πως θα γινόταν επίσημη επιθεώρησι. Και τέλος, η αποφορά των βόθρων ήταν ανυπόφορη.

Έξω από το αεροδρόμιο, σχεδόν επάνω στο δρόμο, σε αρκετή απόστασι από το στρατιωνισμό των ανδρών, είχε κατασκευασθῆ ένα ευπρεπές οίκημα για τους αξιωματικούς, που δεν κατοικούσαν όμως. Επροπμούσαν να πηγαινοέρχωνται στη Λάρισα με το αυτοκίνητο, γιατί όπως έλεγαν, το οίκημα δεν είχε εγκαταστάσι για τρεχούμενο νερό. Το χρησιμοποιούσαν

μόνο για αίθουσα ψυχαγωγίας και κάποτε για εστιατόριο. Δεν παρέμενε εκεί παρά ο αξιωματικός της υπηρεσίας. Σε αυτά τα χάλια βρισκονταν το σύνταγμα Λαρίσης που εξεθείαζεν ο Διοικητής της Στρατιωτικής Αεροπορίας.

Μετά τη Λάρισα επιθεώρησα επισημως και το αεροδρόμιο του Τατοΐου. Το βρήκα οπωσδήποτε σε καλύτερη κατάστασι. Και εκεί όμως οι εγκαταστάσεις έγιναν άνευ προγράμματος, άνευ σχεδίου. Ο στρατιωνισμός των ανδρών και εκεί αντίγραφο των στρατώνων του Πεζικού. Το οίκημα της Διοικήσεως ήταν ετοιμόδροπο και αναγκάσθησαν οι μηχανικοί να το σπηρίξουν με κολώνες για να μην πέση. Οίκημα διαμονής αξιωματικών δεν υπήρχε. Οι αξιωματικοί μεταφέρονταν με αυτοκίνητο από τας Αθήνας στο Τατόι και όταν τελείωναν τη δουλειά τους επέστρεφαν πάλι με αυτοκίνητο του Συντάγματος στην Αθήνα. Οι περισσότεροι δεν έμεναν στο Τατόι παρά μόνον λίγες ώρες. Στο Τατόι λειτουργούσαν δύο Σχολές: Μία Σχολή εφαρμογής και μιᾶ ἄλλη μετεκπαιδευσεως παρατηρητῶν εις πιλότους. Καμμία δεν εξεπλήρωνε τον προορισμό της, διότι δεν υπήρχαν τα μέσα ούτε το κατάλληλο προσωπικό για την εκπαίδευσιν.

Στις αποθήκες του Τατοΐου βρήκα υλικό κακῶς συντηρημένο. Ήταν 52 κινητήρες 550 ἵππων «Ισπανοσουίτσα» πεταμένοι εδῶ και ἐκεῖ ἀπὸ τριετίας, χωρὶς να ληφθοῦν οὔτε καν στοιχειώδη μέτρα συντηρήσεως αὐτῶν.

Αντιθέτως, ἀπὸ την επιθεώρησι που ἔκαμα στη Ναυτική Αεροπορία ἐμείνα ἱκανοποιημένος. Ἡ Διοίκησις ἤξερε τι ἤθελε. Καλὸ κακὸ, εἶχε ἕνα πρόγραμμα, οἱ εγκαταστάσεις της τόσο στο Τατόι ὅσο και στο Φάληρο ἦταν ἀνεπαρκεῖς ἀλλὰ καθαρῶς, περιποιημένες, ἐδείχναν την ἀξιόλογη προσπάθεια της Διοικήσεως να βελτιώησιν συνεχῶς τα ὑπάρχοντα. Τα γραφεῖα της, τα δωμάτια των αξιωματικῶν και υπαξιωματικῶν καθαρῶτα, ευπρεπισμένα, πολιτισμένα. Αἰσθανόταν κανεὶς την συνέχεια της παραδόσεως του Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

Ο στρατιωνισμός των ανδρών σε οίκηματα ανεπαρκή, κατὰ το πλείστον ακατάλληλα ἀπὸ υγιεινῆς ἀπόψεως, καθαρὰ ὁμως και περιποιημένα. Κάθε ναύτης εἶχε το κρεβάτι του και το σάκκο του. Ἀπὸ την επιθεώρησι της Ναυτικῆς Αεροπορίας, επαναλαμβάνω, ἐμείνα ἱκανοποιημένος, ἀεγνώρισα την καλὴν προσπάθεια της Διοικήσεως για την εκπαίδευσιν του ἐμφύχου υλικῶν και για τη συντήρησι και βελτίωσι των εγκαταστάσεων.

Τις ἐντυπώσεις μου ἀπὸ την επιθεώρησι ἀνέφερα στον Πρόεδρο της Κυβερνήσεως και ἐπρότεινα ν' αντικατασταθῆ ὁ Αδαμίδης και να αναλάβει ὁ Π. Βούλγαρης τα καθήκοντα του Διευθυντοῦ του Υπουργείου. Ὁ Βενιζέλος συνεφώνησε κατ' ἀρχάς μαζί μου και εἶχα ἐτοιμάσει ἤδη τις σχετικῆς διαταγές, ἀλλὰ ὅταν τις παρουσίασα να τις υπογράψει, με παρεκάλεσε να κρατήσω τον Αδαμίδην λίγο καιρὸ στην Αεροπορία με την ἐλπίδα να συμμορφωθῆ με την νέα κατάστασι. Διάφοροι ἀνώτατοι αξιωματικοὶ τον εἶχαν παρακαλέσει να κρατήση τον Αδαμίδην στην Αεροπορία.

Ὁμολογῶ πως ἦταν σφάλμα μου που δεν ἐπέμενα να τον ἀπομακρύνω, δεν θέλησα ὁμως να δυσαρεστήσω τον Βενιζέλο. Τον τοποθέτησα τότε Διοικητὴν των Μονάδων της Βορείου Ἑλλάδος με ἔδρα τη Θεσσαλονίκη και ἀνέθεσα στον Βούλγαρη την διεύθυνσι του Υπουργείου.

Πριν ἀρχίσω ἀκόμη τη δουλειά μου εἶχα ν' ἀντιμετωπίσω διάφορες και ποικίλες ἀντιδράσεις. Ἡ τοποθέτησις του πλοίαρχου Βούλγαρη δυσαρέστησε τα στελέχη της Στρατιωτικῆς Αεροπορίας ἀλλὰ και αξιωματικοὶ της Ναυτικῆς Αεροπορίας δεν ἦταν ἱκανοποιημένοι, μολονότι εἶχα τοποθετησῆ τον πλοίαρχο Βούλγαρη στο πρῶτο αξίωμα της αεροπορίας. Ἡ Ναυτικὴ Αεροπορία εἶχε ἰδρυθῆ ἀπὸ τους Ἀγγλους και ἀκολουθοῦσε πάντοτε τις Ἀγγλικῆς ἀντιλήψεις. Εἶχε οργανωθῆ σύμφωνα με τις Ἀγγλικῆς υποδείξεις και οἱ αξιωματικοὶ της φοβούνταν λόγω της προελεύσεως μου ἀπὸ την Στρατιωτικὴν Αεροπορία ὅτι θα



υπεστηρίζα και θα επέβαλα την Γαλλική οργάνωσι.

Αι αντιδράσεις δεν εξεδηλώθησαν από τα στελέχη απ' ευθείας αλλά μέσω των Υπουργείων των Στρατιωτικών και των Ναυτικών, τα οποία έβλεπαν με μεγάλη δυσαρέσκεια την ίδρυσί του νέου υπουργείου και είχαν ίσως το δικαιολογημένο παράπονο ότι ο Βενιζέλος δεν ζήτησε τη γνώμη των για την ίδρυσί του. Ήταν αφάνταστα τα εμπόδια και οι δυσκολίες που παρενόησαν στην ίδρυσί του Υπουργείου.

Τα στελέχη της Ναυτικής και Στρατιωτικής Αεροπορίας προήρχοντο ως επί το πλείστον από αξιωματικούς που δεν είχαν περάσει από στρατιωτικές Σχολές. Ήταν ευεργετικοί αξιωματικοί. Ιδίως τα ανώτερα στελέχη για να κρύψουν την ανικανότητα τους έφερναν πάντα δυσκολίες στην κατάταξι αξιωματικών προερχομένων από τη Σχολή των Ευελπίδων και τη Σχολή Δοκίμων, ενώ τουναντίον δέχονταν ευχαριστως υπαξιωματικούς τους οποίους αφού εξεπαίδευαν τους επροβίβαζαν άνευ εξετάσεων σε αξιωματικούς χωρίς να λαμβάνουν υπ' όψιν τη μόρφωσί των. Γι' αυτό ακριβώς τα στελέχη της Στρατιωτικής Αεροπορίας ήταν γενικά αμόρφωτα, διαφό-

ρων προελεύσεων και ανίκανα να αντίληφθούν τη νέα εξέλιξι της Αεροπορίας. Οι περισσότεροι των ανωτέρων αξιωματικών δεν ήταν μόνον αμόρφωτοι αλλά είχαν παραμελήσει ολότελα και την πτητική τους ικανότητα. Περιορίζονταν να εκτελούν ωρισμένες μόνον πτήσεις πάνω από τα αεροδρόμια ως παρατηρητές, για να εξασφαλίσουν το πτητικό επίδομα, το οποίον εχορηγείτο σε όλους εκείνους που είχαν 36 ώρες πτήσεως κατ' έτος. Πήγαιναν δηλαδή περίπατο από το πεζοδρόμιο, όπως έλεγαν κοροϊδευτικά οι κατώτεροι των.

*

Είχαν επιχειρήσει μερικοί καλοί αξιωματικοί να μεταταχθούν, αλλά βρέθηκαν εμπρός σε τέτοια αντίδρασι που αναγκάσθηκαν να επανέλθουν στα όπλα των. Μεταξύ αυτών ήταν ο ταγματάρχης Χατζηζαφειρίου ο οποίος εάν παρέμενε ως Διοικητής, η κατάστασις θα ήταν πολύ διαφορετική. Ο Χατζηζαφειρίου ήταν αξιωματικός σπανίας μορφώσεως, είχε εξαιρετικά διοικητικά προσόντα και πτητική ικανότητα αρίστη. Τα τρία σμήνη που διοικούσε τα είχε οργανώσει κατά τον καλύτερο τρόπο, ούτως ώστε όταν ο Πάγκα-

λος έκανε την επιθεώρησι της στρατιάς, συνεχάρη όλως ιδιαίτέρως τον Χατζηζαφειρίου και τον παρεκάλεσε να υποβάλη έκθεσι σχετικά με τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν για την αναδιοργάνωσι της Αεροπορίας. Ο Χατζηζαφειρίου υπέβαλε ένα υπόμνημα καθαρώς προσωπικό και εμπιστευτικό. Ο Πάγκαλος ενθουσιάστηκε και τον παρεκάλεσε να συνεργαστή μαζί του. Αλλά, όπως προέβλεπε ο Χατζηζαφειρίου, για τον Πάγκαλο δεν υπήρχε τίποτε το εμπιστευτικό ή απόρρητο. Είχε ήδη δώσει το υπόμνημα σε φίλους του αξιωματικούς και ακριβώς σ' εκείνους των οποίων ο Χατζηζαφειρίου επρότεινε την άμεση απομάκρυνσι. Από τους 200 περίπου αξιωματικούς που είχε η Αεροπορία επρότεινε να απομακρυνθούν περισσότεροι των 150. Εννοείται, ότι υπό τοιαύτας συνθήκας ήταν αδύνατος πλέον η οργάνωσις της Αεροπορίας από τον Χατζηζαφειρίου. Όπως ήταν φυσικό, παρητήθη και απεστρατεύθη. Έτσι έχασε η Αεροπορία τον μόνο ικανό την εποχή εκείνη, αυτόν που θα μπορούσε να αναδιοργανώσει πραγματικά το νέον όπλο.

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΥΡΕΣΙΝ ΤΩΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ ΤΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ.- ΔΙΑΦΩΝΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΙΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΟΥ ΒΟΥΛΓΑΡΗ. -Ο ΣΤΡΑΤΗΓΟΣ ΜΕΡΕΝΤΙΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

Παρασκευή, 4 Φεβρουαρίου 1955

Και στη Ναυτική Αεροπορία η κατάστασις των στελεχών δεν ήταν καλύτερη. Την Ναυτική Αεροπορία την είχαν οργανώσει οι Άγγλοι κατά την διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου και είχαν το ευτύχημα να επιτύχουν για Διοικητή τον αείμνηστο Μωραϊτίνη, που δυστυχώς χάθηκε τόσο πρόωρα και δεν κατώρθωσε να οργανώσει όπως έπρεπε την Αεροπορία.

Όταν ανέλαβα το Υπουργείο βρήκα αξιωματικούς προερχομένους από 17 διαφορετικές προελεύσεις. Αξιωματικοί με επιτελική μόρφωσι δεν υπήρχαν. Γι' αυτό εθεώρησα απαραίτητο να αποσπάσω μερικούς διακεκριμένους αξιωματικούς από το Στρατό και το Ναυτικό, αξιωματικούς με αρτία μόρφωσι και επιτελικές γνώσεις. Ζητούσα οι αξιωματικοί αυτοί να αποσπασθούν και να μεταταχθούν αργότερα ορι-

στικά στην Αεροπορία, αφού υποστούν την απαραίτητη εκπαίδευσι. Το Γενικό Επιτελείο Στρατού αρνήθηκε ν' αποσπάσει τους αξιωματικούς που ζήτησα, ως απαραίτητους για το Στράτευμα, και πρότεινε να μας δώσει άλλους αξιωματικούς της δικής του εκλογής. Δυστυχώς κάθε άλλο παρά καταλλήλους για την εργασία που τους πρόωριζα. Τότε και εγώ απήντησα πως έχω αρκετή σαβούρα στο Υπουργείο μου και δεν θέλω να προσθέσω και άλλη. Τέλος, ύστερα από πολλές παρακλήσεις και με προσωπική επέμβασι του Βενιζέλου, δέχθηκε το Υπουργείο ν' αποσπάσει τον ταγματάρχη του Πυροβολικού Δ. Ψαρρό και αργότερα το λοχαγό Μινωτάκη, ειδικό για την οργάνωσι του Β' Γραφείου. Το Υπουργείο των Ναυτικών δέχθηκε ν' αποσπάσει όλους εκείνους τους αξιωματι-

κούς του Ναυτικού που υπηρετούσαν την εποχή εκείνη στην Αεροπορία και επί πλέον τον αντιπλοίαρχον Κασομάτην που είχα ζητήσει.

*

Η άρνησις του Υπουργείου των Στρατιωτικών ν' αποσπάσει τους αξιωματικούς που ζήτησα κατέστησε αδύνατον τον καταρτισμένον Επιτελείου, γι' αυτό αναγκάσθηκα να ιδρύσω ένα μικρό Επιτελείο, που το ωνόμασα Επιτελικό Γραφείο Υπουργού, με λίγους εκλεκτούς αξιωματικούς της Αεροπορίας, την διεύθυνσι του οποίου ανέθεσα στον ταγματάρχη Δ. Ψαρρό, αξιωματικό πρωτίστης τάξεως, που εργάσθηκε με ζήλο και ενθουσιασμό για την οργάνωσι του Υπουργείου και ήταν



το δεξί μου χέρι κατά τους πρώτους μήνες της Υπουργίας μου. Το Γραφείο αυτό, με τον Ψαρρό επί κεφαλής, προσέφερε ανεκτιμήτους υπηρεσίες, έφαγε όλη τη μπόρα της πρώτης οργάνωσης και σε λίγο απετέλεσε τον πυρήνα του Επιτελείου, έλαβε δηλαδή την οριστική του μορφή.

Με την ίδρυσι του Επιτελείου οι δυσκολίες και τα εμπόδια δεν περιορίστηκαν. Ήμουν αναγκασμένος στην αρχή όχι καθήκοντα Υπουργού να εκτελώ, αλλά και δεκανέως ακόμη. Μέρα με τη μέρα όμως έβλεπα με ικανοποίησι πως η κατάσταση εβελτιώνετο. Όταν εξ άλλου οι καλοί αξιωματικοί, που στην αρχή αντέδρασαν, αντιμελήφθησαν τις προθέσεις μας και είδαν ότι τα μέτρα τα οποία ελαμβάναμε για την οργάνωσι της Αεροπορίας ήταν σωστά, ότι τα διέκρινε απόλυτη αμεροληψία και αντικειμενική, άρχισαν ο ένας μετά τον άλλον ν' αναγνωρίζουν πως κάτι γίνεται, έπαυσαν ν' αντιδρούν και στρώθηκαν και αυτοί στη δουλειά.

Τους πρώτους μήνες της Υπουργίας μου ασχολήθηκα με τη μελέτη της καταστάσεως, με την οργάνωσι των κεντρικών υπηρεσιών, με την συντήρησι του υπάρχοντος και τη συμπλήρωσι του απαραίτητου υλικού, για να μη σταματήσει η εκπαίδευσι των στελεχών. Τέτοιο ήταν το κατάντημα της Αεροπορίας ώστε ανταλλακτικά κινητήρων και αεροπλάνων δεν υπήρχαν ούτε για τις αμεσώτερες ανάγκες και η καύσιμος ύλη δεν ήταν αρκετή ούτε για ένα μήνα. Έπρεπε λοιπόν εκτός της αμέσου κατασκευής των απαραίτητων κυρίων για τη στέγασι της Αεροπορίας, να παραγγελθούν τα ταχύτερον και εκπαιδευτικά αεροπλάνα, διότι τα υπάρχοντα ήταν τόσα λίγα και σε τέτοια κατάσταση, ώστε η εκπαίδευσις ήταν προβληματική. Αλλά μόλις ζητήθηκαν προσφορές από τα Γαλλικά και Αγγλικά εργοστάσια και άρχισε η τεχνική υπηρεσία να ετοιμάζει τη συγκριτική μελέτη των προσφερομένων αεροπλάνων, εξεδηλώθη αμέσως μία αντίδρασις και διαφορά αντιλήψεων με-

ταξύ εμού και του Γενικού Διευθυντού Π. Βούλγαρη. Ο πλοίαρχος Βούλγαρης ζητούσε όπως το υπάρχον Γαλλικό υλικό τεθή αμέσως εις αχρηστία. Εγώ τουναντίον είχα τη γνώμη ότι έπρεπε να χρησιμοποιηθή, αφού προηγουμένως επιθεωρηθή από ειδικό συνεργείο του Εργοστασίου Ισπανοσουίτζα.

Ο πλοίαρχος Βούλγαρης επέμεινε όπως οι 52 κινητήρες δυνάμεως 550 ίππων τύπου Ισπανοσουίτζα μείνουν αχρησιμοποίητοι. Τους κινητήρες αυτούς τους πλήρωσε ακριβώτατα το Ελληνικό Δημόσιο -κόστιζε ο καθένας απ' αυτούς 3.000 λίρες Αγγλίας την εποχή εκείνη- και έμεναν αχρησιμοποίητοι σχεδόν μια ολόκληρη τριετία. Κατόπιν αιτήσεως μας το Εργοστάσιον Ισπανοσουίτζα μας έστειλε ένα ειδικό συνεργείο για το λύσιμο και την επισκευή των κινητήρων και έπειτα υπευθύνως μας διαβεβαίωσε, ότι οι κινητήρες ήσαν χρησιμοποιήσιμοι.

Έπειτα από πολλές συσκέψεις με τους τεχνικούς και αφού βεβαιωθήκαμε για την καλή πλέον κατάσταση των κινητήρων απεφασίσαμε να τους χρησιμοποιήσωμε. Έπρεπε να εκλέξωμε μεταξύ 4 τύπων αεροπλάνων που χρησιμοποιούσαν τοιούτου είδους κινητήρες. Προτιμήσαμε κατόπιν σοβαράς μελέτης τα αεροπλάνα Ποτέζ, που είχαν και τις καλλίτερες επιδόσεις και παραγγείλαμε 24 αεροπλάνα. Το πόσο δίκιο είχαμε να επιμείνωμε στην παραγγελία των Ποτέζ απεδείχθη εκ των υστέρων. Τα αεροπλάνα αυτά, αφού προσέφεραν ανεκτίμητες υπηρεσίες στην εκπαίδευσι από το 1930 έως το 1940, τα μεταχειρίσθησαν τότε και στον Αλβανικό πόλεμο ως βοηθητικά πολεμικά αεροπλάνα.

Ο πλοίαρχος Βούλγαρης διαμαρτυρήθηκε για την παραγγελία αυτή, δεν συμφώνησε με τις αντιλήψεις μου και αφού τη διαφορά μας την έλυσε ο Βενιζέλος, ο οποίος ήταν σύμφωνος με την δική μου γνώμη, ο Βούλγαρης υπέβαλε την παραίτησί του η οποία και έγινε δεκτή. Ειλικρινά λυπήθηκα για τη διακοπή της

συνεργασίας με τον Βούλγαρη, που αναμφισβητήτως είχε προσφέρει πολλές υπηρεσίες στη Ναυτική Αεροπορία προ της ιδρύσεως του Υπουργείου και μετά την ίδρυσί του.

Η αντικατάστασις του πλοίαρχου Βούλγαρη δεν ήταν εύκολη. Οι ανώτεροι αξιωματικοί του Στρατού και του Ναυτικού, με την ατμόσφαιρα που είχε δημιουργηθή, με την επίθεσι των εφημερίδων και τον θόρυβον περί σκανδάλων, απέφευγαν να δεχθούν έστω και προσωρινώς, την διεύθυνσι του Υπουργείου. Δεν ήθελα δε να πάρω και οποιονδήποτε. Γι' αυτό πέρασε αρκετό χρονικό διάστημα χωρίς να συμπληρωθή η θέσις του Γενικού Διευθυντού. Στο τέλος, όμως, επέτυχα εκείνο που ήθελα. Βρήκα τον κατάλληλο συνεργάτη μου. Τον άνθρωπο που χρειάζονταν η Αεροπορία, τον άνθρωπο που βοήθησε πολύ στην οργάνωσι της και που ιδιαίτερος εξετίμησα. Συνεργάσθηκα επί δύο χρόνια χωρίς ποτέ να έλθω σε σύγκρουσι μαζί του: το Στρατηγό Αλέξανδρο Μερεντίτη, που υπηρετούσε εκείνη την εποχή στο Υπουργείο των Στρατιωτικών ως Επιθεωρητής του Πυροβολικού.

*

Όταν τον παρεκάλεσα να αναλάβη τη Γενική Διεύθυνσι του Υπουργείου Αεροπορίας εδίστασε πολύ να δεχθή την πρότασι μου. Μου είπε καθαρά πως προτιμά να κρατήσει τη θέσι του, αφ' ενός επειδή δεν εγνωρίζε την Αεροπορία και αφ' ετέρου διότι, μολονότι παρακολουθούσε την εξέλιξι της και αναγνώριζε τη σπουδαία συμβολή της σ' ένα μελλοντικό πόλεμο, δεν συμμερίζονταν απόλυτα τις αντιλήψεις μου περί ανεξαρτήτου Αεροπορίας. Μετά μακρά συζήτησι τον έπεισα να δεχθή προσωρινώς τη Γενική Διεύθυνση του Υπουργείου, να μελετήσει την κατάσταση και αν δεν μετέβαλλε τις αντιλήψεις του, να επανέλθη στη θέσι που ήταν. Η μελέτη των αεροπορικών ζητημάτων γρήγορα τον έπεισε ότι η Αεροπορία δεν ήταν πλέον όπλον, αλλά δύναμις μεγίστης ση-



μασίας και ότι οι κατευθύνσεις που είχαμε δώσει ήταν σωστές. Ο διακεκριμένος αυτός αξιωματικός εργάσθηκε με εξαιρετικό ζήλο και ενθουσιασμό. Η Αεροπορία πολλά οφείλει σ' αυτόν και στους αμέσους συνεργάτες του.

Ο Μερεντίτης παρέλαβε την Γενική Διεύθυνση του Υπουργείου την 1ην Οκτωβρίου 1930.

Την αντικατάστασι του Βούλγαρη επηκολούθησε μία επερώτησις για τα αεροπορικά ζητήματα του βουλευ-

τού Γεωργίου Στράτου, εκ των επιτελών του Λαϊκού Κόμματος. Η επερώτησις αυτή συνεζητήθη στη Βουλή την 20ην Δεκεμβρίου του 1930 και αφορούσε γενικά τις παραγγελίες που έγιναν δι' αεροπλάνα και υλικά.

ΕΠΕΡΩΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΑΪΚΟΥ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΔΙΑ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΟΛΟΝΥΚΤΙΟΝ ΣΥΖΗΤΗΣΙΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ. – Η ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΗΤΟ ΤΟΣΟΝ ΠΛΗΡΗΣ, ΩΣΤΕ Ο ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΔΕΝ ΗΓΟΡΕΥΣΕ

Σάββατο, 5 Φεβρουαρίου 1955

Ήταν η πρώτη φορά που έπρεπε ν' αντιμετωπίσω τον κοινοβουλευτικό έλεγχο, να μιλήσω ενώπιον της Βουλής. Ο Βενιζέλος, όπως ήταν φυσικό, ως Πρόεδρος της Κυβερνήσεως και Υπουργός της Αεροπορίας, παρηκολούθησε με μεγάλο ενδιαφέρον τη συζήτησιν, την επίθεσι του Γεωργίου Στράτου και την απάντησί μου. Η επερώτησις αυτή διατυμπανισθή από το Λαϊκό Κόμμα και γι' αυτό την παρηκολούθησαν πολλοί βουλευταί και τα θεωρεία ήταν γεμάτα κόσμο.

Τα επιχειρήματα που μεταχειρίσθηκα για να ανασκευάσω τα όσα είπε ο Στράτος ήταν λογικά και πειστικά τόσο ακλόνητα, ώστε και η Αντιπολίτευσις αναγκάσθηκε να αναγνωρίση την ορθότητα των ενεργειών μου και το καλώς έχειν των παραγγελιών. Μετά την απάντησί μου στον Στράτο η συζήτησις γενικεύθηκε και έλαβαν μέρος σ' αυτήν οι Αρχηγοί των Κομμάτων Τσαλδάρης, Καφαντάρης, Παπαναστασίου και διάφοροι βουλευταί μεταξύ των οποίων οι πλέον επιθετικοί ήταν ο Ζαβιτσιάνος και ο Γ. Ράλλης.

Ο Βενιζέλος μετά την απάντησι που έδωκα στον Γ. Στράτο, αποσύρθηκε λέγοντας πως δεν υπήρχε λόγος να παραμείνη στη Βουλή για να με βοηθήση. Ήταν πεπεισμένος πως μπορούσα μόνος μου να τα βγάλω πέρα. Η συζήτησις διήρκεσε έως τις 4 το πρωί. Ο Βενιζέλος, ύστερα από λίγες μέρες, χωρίς να μου πη τίποτε, παραιτήθηκε από Υπουργός της Αεροπορίας και με διώρισε Υπουργό.

*

Από την ημέρα που ανέλαβε την Γενική Διεύθυνση του Υπουργείου, ο στρατηγός Μερεντίτης, άρχισε μία εντατική εργασία οργανώσεως των υπηρεσιών. Σχηματίσθηκε το Επιτελείο, την αρχηγίαν του οποίου διετήρησε ο ίδιος με υπαρχηγό τον πλοίαρχον Κασσιμάτην και άρχισε αμέσως η μελέτη ενός δεκαετούς προγράμματος, που ήταν απαραίτητο να κατάρπισθη πριν αρχίση η επεξεργασία του οργανισμού και των συναφών προσχεδίων.

Η μελέτη του αεροπορικού προγράμματος απέδειξε και πάλιν ότι τα Επιτελεία του Ναυτικού και του Στρατού δεν είχαν ιδέα της χρησιμοποίησεως και της εξελίξεως της Αεροπορίας. Όταν εζητήσαμε να μας γνωρίσουν τις ανάγκες τους σε αεροπλάνα το Γενικό Επιτελείο Στρατού ζητούσε μια τεραστίαν αύξησιν αεροπλάνων αναγνωρίσεως και διώξεως. Για την εφαρμογή της αυξήσεως αυτής απαιτείτο δαπάνη 5 δισεκατομμυρίων δραχμών της εποχής εκείνης. Οι απαιτήσεις εξ άλλουμ του Ναυτικού Επιτελείου σε αεροπλάνα διώξεως, αναγνωρίσεως και τορπιλλοπλάνα απαιτούσαν δαπάνη 3 δισεκατομμυρίων. Και αυτά χωρίς να προβλεφθή δαπάνη για βομβαρδιστική ανεξάρτητο αεροπορία. Οι απαιτήσεις αυτές ήταν τόσο εξωφρενικές ώστε προτιμήσαμε να μην αρχίσωμε συζητήσεις και επεξηγήσεις, αλλά να ετοιμάσωμε το δικό μας πρόγραμμα που ν' ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, στην οικονομική δυνατότητα της χώρας και που να δύναται να εφαρμο-

σθή το ταχύτερον. Και αν ακόμη είχαμε στη διάθεσί μας τα οικονομικά μέσα για να καλύψωμε τις δαπάνες που ζητούσαν τα Επιτελεία του Ναυτικού και του Στρατού για την αεροπορία, πάλι η οργάνωσις δεν θα ήταν δυνατόν να γίνει λόγω ελλείψεως τεχνικού και ιπταμένου προσωπικού. Ενώ εμείς, με το αεροπορικό μας πρόγραμμα επιζητούσαμε ν' αναπτυχθεί η συγκρότησις της πολεμικής μας αεροπορίας βαθμιαίως και κατά σταθμούς των οποίων η χρονική διάρκεια να κανονίζεται με βάσι τις άμεσες ανάγκες της εθνικής αμύνης και τις οικονομικές δυνατότητες της χώρας.

Με βάσι λοιπόν το αεροπορικό μας πρόγραμμα, άρχισε η οργάνωσις της αεροπορίας. Το έργο αυτό δεν ήταν ούτε εύκολο ούτε απλό. Η ανασυγκρότησις των πολεμικών μας δυνάμεων απαιτούσε εξαιρετική προσοχή και μακροχρόνιο μελέτη. Έπρεπε να ληφθή υπ' όψιν ότι η μεταβατική περίοδος θα δημιουργούσε κατά την εφαρμογήν του προγράμματος αναστάτωσι σε όλες τις υπηρεσίες και συνεπώς προσωρινή αναστολή της δράσεως της πολεμικής αεροπορίας. Έπρεπε επίσης να ληφθή υπ' όψιν η γενικώτερη αντίδρασις του προσωπικού και ιδίως των αμορφώτων στελεχών, τα οποία αναγκαστικώς εθίζονταν από την νέαν οργάνωσιν. Δεν σταματήσαμε όμως ενώπιον των αντιδράσεων αυτών και προχωρήσαμε στο έργον μας με βάσι το δεκαετές αεροπορικό πρόγραμμα. Καταρτίσαμε και επεξεργασθήκαμε σειρά ολόκληρη νομοσχεδίων, τα



οποία υπεβάλαμε στα νομοθετικά σώματα, και τα οποία εψηφίσθησαν και η εφαρμογή των υπήρξε άμεσος.

Διά του Νόμου 5121 περί οργανισμού πολεμικής αεροπορίας ωργανώθηκε η Διοίκησης, καθωρίσθησαν οι διοικητικές και εκπαιδευτικές αρμοδιότητες κατά τρόπον που εξασφάλιζε τον έλεγχον της αυστηράς εφαρμογής του Νόμου και της εκτελέσεως των διαταγών. Καθωρίσθη η συγκρότησις των μονάδων εν καιρώ ειρήνης σε κατάσταση πολέμου, με βάσι τις στρατιωτικές απαιτήσεις της εθνικής αμύνης και της απροσκόπτου μεταβάσεως από την κατάστασιν ειρήνης σε κατάστασι πολέμου και επιστρατεύσεως, πάντοτε σύμφωνα με τις δυνατότητες του προϋπολογισμού μας. Καθωρίσθη η προέλευσις και η σύνθεσις του ιπταμένου προσωπικού και ελήφθη συγχρόνως πρόνοια για την δημιουργίαν εφεδρικού.

Προ της ιδρύσεως του Υπουργείου η σύνθεσις των στελεχών απέβλεπε στην εξασφάλισι του απαραίτητου προσωπικού για την συγκρότησι των μονάδων συνεργασίας του στρατού και του στόλου. Με το νέο οργανισμό εξισφαλίσθη η συγκρότησις ανεξαρτήτων μονάδων, διά των οποίων θα ήτο δυνατόν να επιτευχθούν πολεμικές αποστολές γενικωτέρας φύσεως χωρίς να στερηθούν ο στρατός και ο στόλος της απαραίτητου συνεργασίας.

Ο βασικός νόμος 5121 μελετήθηκε πράγματι σοβαρώτατα από το Επιτελείον της Αεροπορίας, έγιναν πολλές συνεδριάσεις και μακρές συζητήσεις και αφού διατυπώθηκε όπως έπρεπε στο σύνολο, εκλήθησαν οι ανώτεροι αξιωματικοί της αεροπορίας να τον μελετήσουν και να υποβάλουν τις παρατηρήσεις των.

*

Πιστεύω αδιατάκτως ότι ο νόμος αυτός υπήρξε από πάσης απόψεως επιτυχής, χρήσιμος, απαραίτητος για την οργάνωσι της αεροπορίας. Προς τιμήν του Επιτελείου που τον κατήρτισε, ο νόμος αυτός με ασήμαντες τροποποιήσεις μεταφράσθη και εφαρμόσθη από το

Υπουργείον Αεροπορίας της Ρουμανίας. Μεταφράσθη επίσης στη Γαλλική από τον Γάλλο αεροπορικό σύμβουλο και διαβιάσθη εις το Υπουργείον Αεροπορίας της Γαλλίας το οποίον μας συνεχάρη θερμότατα και μας εβεβαίωσε ότι ελήφθη σοβαρώτατα υπ' όψιν για την σύνταξι και επεξεργασία του ιδιού των οργανισμού.

Όταν υπεβάλαμε τον οργανισμόν στην Βουλή έκαμα μακράν εισήγησι περί της καταστάσεως της αεροπορίας και της εξελίξεώς της και νόμιζα ότι θα προκληθή μεγάλη συζητήσις επί του αεροπορικού προγράμματος της Κυβερνήσεως. Η απογοήτευσίς μου ήταν μεγάλη όταν κενάς από την αντιπολίτευσιν δεν εζήτησε τον λόγον να κρίνη ή επικρίνη αυτούς που δημιουργούσαν τη νέαν αεροπορία μας, ενώ ύστερα από λίγες ημέρες, όταν συνεζητήθη ένα δευτερεύον όλως νομοσχέδιον περί των οικονομικών υπηρεσιών, το οποίον έθιγε την αρχαιότητα ενός αξιωματικού του οικονομικού, η συζητήσις διήρκησε επί πολλές ώρες και τελικά αναγκάσθηκα να δεχθώ μια τροπολογία για να επιτύχω την επιψηφίσιον του Νόμου.

Συγχρόνως με τον οργανισμόν υπέβαλα και σειράν Νομοσχεδίων τα οποία αφορούσαν την οργάνωσι των διαφόρων υπηρεσιών.

Διά του Νόμου 5124 «περί των τεχνικών υπηρεσιών του Υπουργείου Αεροπορίας», καθωρίσθη η σύνθεσις του τεχνικού προσωπικού. Δεν νομιζώ ότι είναι ανάγκη να επεξηγήσω ότι η απόδοσις της πολεμικής αεροπορίας βασίζεται στην αξία τόσο του Ιπταμένου προσωπικού όσο και του τεχνικού τοιούτου. Κακή συντήρησις και ανεπαρκής έλεγχος των κινητήρων και άλλων εν γένει μηχανημάτων μειώνει την απόδοσι των, επιφέρει φθοράν του υλικού και γίνεται και γίνεται πρόξενος απωλειών πολυτίμου προσωπικού. Τα επαγγέλματα εκείνα τα οποία θα ήταν δυνατόν να δώσουν καλούς τεχνίτας και ειδικούς στην αεροπορία μας δεν ήταν τότε τόσο πολύ ανεπτυγμένα και δεν ήταν αρκετά για τις ανάγκες μας. Έπρεπε λοιπόν να αντιμετωπισθή εξ αρχής η παρασκευή και μόρφωσις τεχνικού προσωπικού που

ήταν απαραίτητο.

Με τον Νόμον αυτόν επετεύχθη ο χωρισμός του τεχνικού προσωπικού σε ανώτερο, για το οποίον επεζητήθη άριστος επιστημονικός καταρτισμός, και σε κατώτερο, το οποίον υπό την εποπείαν του πρώτου ανελάμβανε να εξασφαλίση τη συντήρησι και την καλή λειτουργία των μηχανημάτων και να εκτελή δευτερευούσης σημασίας επισκευάς. Τα αποτελέσματα υπήρξαν άριστα. Απεδείχθη ότι ο χωρισμός ήταν απαραίτητος για την καλή οργάνωσι των τεχνικών υπηρεσιών.

Η εκπαίδευσις του τεχνικού προσωπικού έγινε σε δύο Σχολές. Για το κατώτερο ιδρύσαμε μια Σχολή στο Φάληρο κατά το υπόδειγμα της Αγγλικής Σχολής του Χόλτον. Εκλήθη μάλιστα και Άγγλος ειδικός από το Χόλτον. Τα αποτελέσματα υπήρξαν άριστα. Οι πρακτικοί μηχανικοί που βγήκαν απ' αυτήν την Σχολήν αποτελούν και σήμερα ακόμη τη βάσις της τεχνικής υπηρεσίας. Για το ανώτερο τεχνικό προσωπικό έγινε συνεννόησις και υπεγράφη σύμβασις με το Υπουργείο των Ναυτικών, το οποίο ανέλαβε την εκπαίδευσιν 11 μηχανικών στη Μηχανολογική Σχολή των Δοκίμων. Κατ' αυτόν τον τρόπον αποφυγάμε την ίδρυσιν νέας Σχολής, που απαιτούσε μεγάλες δαπάνες. Οι εισαχθέντες στη Σχολή, αφού ήκουσαν τα βασικά μαθήματα, εξεπαιδεύθησαν έπειτα με ειδικούς καθηγητάς στα σχετικά με την Αεροπορίαν. Δυστυχώς, μετά την παραιτήσιον μου από το Υπουργείο της Αεροπορίας, και οι δύο αυτές Σχολές έπαυσαν να λειτουργούν, προς ζημίαν της Αεροπορίας.

*

Διά του Νόμου 5124 «περί ιεραρχίας και προβιβασμού των στελεχών της Αεροπορίας» και εν συνδυασμώ με τον Νόμον 5121 συνετελέσθη η συγχώνευσις του προσωπικού των δύο Υπουργείων με κοινήν ιεραρχίαν και καθορισμόν ειδικής στολής, εκόπηκαν δηλαδή οριστικά οι δεσμοί που υπήρχαν λόγω της προελεύσεως των με τα Υπουργεία Στρατιωτικών και Ναυτικών. Κατεβλήθη κάθε προσπάθεια να συντελεσθή η συγχώνευσις χωρίς αδι-



κίες, χωρίς να θίγουν κεκτημένα πράγματικά δικαιώματα των στελεχών.

Συνεκρότηση προς τούτο τον Ιούλιον του 1931, επιτροπή από ανωτάτους αξιωματικούς του Στρατού και του Ναυτικού για την αμερόληπτη κρίσι των οποίων ήτο αδύνατον να υπάρξει έστω και η παραμικρή αμφισβήτησις. Η επιτροπή απετέλεσθη από τον αντιστράτηγον Δημήτριον Πετριδην, ως Πρόεδρο, τους πλοίαρχους Δ. Λούντραν και Δ. Οικονόμου και τον συνταγματάρχη Μπισοάνη. Η επιτροπή αυτή, ύστερα από αλληπάλληλες συνεδριάσεις,

υπέβαλε πρακτικό που επρότεινε διαφορούς λύσεις, καμμίαν όμως οριστική. Αναγκάσθηκα να σχηματίσω νέα επιτροπή πάλιν υπό την προεδρίαν του αντιστρατήγου Δ. Πετριδην, ο οποίος εθεωρείτο ειδικός στα ζητήματα τα έχοντα σχέσιν με την επετηρίδα. Η επιτροπή κατόπιν μακράς μελέτης υπέβαλε την σχετικήν έκθεσιν και κατήρτισε την νέαν οριστικήν επετηρίδα της Αεροπορίας η οποία αμέσως ενεκρίθη και εδημοσιεύθη εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, χωρίς καμμιά μεταβολή, για να παύσουν οι συζητήσεις και

τα παράπονα. Η επετηρίς αυτή, μολονότι ήταν δίκαιη και αμερόληπτη κανένα δεν ευχαρίστησε. Τόσον οι εκ του Στρατού, όσον και οι εκ του Ναυτικού προερχόμενοι ενόμισαν ότι αδικήθησαν, κανένας δεν έλαβε υπ' όψιν, δεν σκέφθηκε ότι πρέπει κάποτε να θυσιάζεται το δίκαιον του ενός μπροστά στο γενικώτερο συμφέρον του τόπου.

ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ ΕΠΟΠΟΝΟΝ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΜΕ ΛΑΜΠΡΑΝ ΑΠΟΔΟΣΙΝ.-Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΡΧΙΖΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΙ ΑΥΣΤΗΡΟΤΗΤΑ

Και δεν περιοριστήκαμε τότε στην κοινή επετηρίδα των στελεχών οιασδήποτε προελεύσεως, αλλά κανονίσαμε και τα ζητήματα της κοινής ιεραρχίας, της μετονομασίας των βαθμών καθώς και της αλλαγής της στολής. Έπρεπε να αντιληφθούν όλοι, ότι η Αεροπορία του λοιπού ήταν μία ανεξάρτητη δύναμις ισότιμος με το Στρατό και το Στόλο, που μπορούσε πια να πετάξει με τα δικά της φτερά.

Ο Νόμος αυτός όπως ήταν φυσικό παρουσίασεν αρκετές δυσκολίες στην εφαρμογή του, διότι έθιγε συμφέροντα των στελεχών τα οποία όπως είπαμε προήρχοντο από διαφόρους προελεύσεις. Δια του Νόμου 5220 «περί καταστάσεως παθόντων εν πολέμω ή εν ειρήνη αξιωματικών» ελήφθη πρόνοια για την εξασφάλισιν του ιπταμένου προσωπικού. Στην αεροπορία τα ατυχήματα είναι αναπόφευκτα και μάλιστα σε περίοδο εντατικής εκπαίδευσως καθώς και όταν επιζητείται η απόκτησις νέων επιδόσεων. Η εκτέλεσις όχι μόνον των πολεμικών αλλά και των εκπαιδευτικών πτήσεων αναγκάζει τους αεροπόρους να μένουν επί πολλές ώρες σε μεγάλα ύψη. Οι απότομες κατά την πτήσιν εναλλαγές του ύψους προκαλούν φθοράν του οργανισμού, την οποίαν παρ' όλες τις προφυλάξεις είναι αδύνατον να αποφύγω-

μεν. Και η φθορά αυτή δεν εκδηλούται αμέσως αλλά και μετά παρέλευσιν ετών. Και ως γνωστόν, την εποχήν εκείνην τα αεροπλάνα ήταν ανοικτά και δεν εγίνετο χρήσις του οξυγόνου ως σήμερον. Ελήφθησαν λοιπόν διά του Νόμου 5122 μέτρα εξασφαλίσεως του προσωπικού όχι μόνον κατά την περίοδον του πολέμου αλλά και κατά την ειρηνικήν εποχήν.

*

Τέλος, ελήφθη πρόνοια και για την οργάνωσιν των Οικονομικών Υπηρεσιών διά του Νόμου 5163. Η συγχώνευσις ήταν απαραίτητη, διότι δεν ήταν δυνατόν να έχουμε δύο οικονομικές και λογιστικές υπηρεσίες. Η νέα οργάνωσις έλαβε ως βάση σύστημα αποκεντρωτικών και έδωκε στις μονάδες οικονομικήν αυτοτέλειαν εντός των ορίων των άμεσων αναγκών των. Για την διαχείρησιν του χρηματικού εφηρομόσθη το λογιστικόν σύστημα που είχεν ο Στρατός, με αρκετές προσθήκες και βελτιώσεις. Για τη διαχείρησιν εξ' άλλου των τροφίμων και παντός είδους υλικού προτιμήσαμε την οργάνωσιν του Ναυτικού, με μερικές απαραίτητες τροποποιήσεις. Οι διοικηταί των αεροπορικών μονάδων απηλλάγησαν της ευθύνης του συσσιτίου ως και των άλλων οικονομικών διατυπώ-

Κυριακή, 6 Φεβρουαρίου 1955

σεων που τους απασχολούσαν άλλοτε πολύ εις βάρος του κυρίου έργου των.

Εκ παραλλήλου ερρυθμίσθη η ιεραρχία των οικονομικών υπηρεσιών, έπαυσεν η διάκρισις ή μάλλον ο χωρισμός των υπηρεσιών ελέγχου, επιμελητείας, εκκαθάρισεως, διαχειρίσεως κλπ. και συνεπύχθησαν σε μίαν υπηρεσίαν. Με τη νέα αυτήν σύνθεσιν των οικονομικών υπηρεσιών μετετάχθησαν μερικοί αξιωματικοί προερχόμενοι από τις αντίστοιχες υπηρεσίες του Στρατού και του Ναυτικού και αφωμιώθησαν με τα παλαιά στελέχη της Αεροπορίας. Η εφαρμογή του Νόμου αυτού εδικαίωσεν απολύτως τας προβλέψεις μας.

Εκτός της οργανωτικής αυτής εργασίας η μέριμνα για τη βελτίωσιν και τη συμπλήρωσιν της καταστάσεως ήταν ένα από τα πρώτα πράγματα που μας απησχόλησε από τις πρώτες μέρες της ιδρύσεως του Υπουργείου. Προ της ιδρύσεως του Υπουργείου η εκπαίδευσιν του ιπταμένου προσωπικού της Στρατιωτικής αεροπορίας διέφερε βασικά από την εκπαίδευσιν της Ναυτικής. Η στρατιωτική αεροπορία είχε οργανωθεί από τους Γάλλους σύμφωνα με το Γαλλικό πρότυπον διά την εκπαίδευσιν των αξιωματικών κυρίως, διότι εχρησιμοποιούσαν τους προερχομένους από την



Σχολή των Ευελπίδων ως επί το πλείστον για παρατηρητές. Και εθεωρείτο ιδιαίτερα εύνοια η εκπαίδευση μορφωμένων αξιωματικών ως χειριστών.

Εξ αντιθέτου στη Ναυτική αεροπορία που είχε οργανωθεί από τους Άγγλους κατά το Αγγλικό πρότυπον η εκπαίδευση των αξιωματικών ήταν μικτή, δηλαδή εξεπαιδευόντο υποχρεωτικά και ως χειριστάι και ως παρατηρητάι. Οι υπαξιωματικοί ως επί το πλείστον αποκτούσαν ειδικότητες ως φωτογράφοι, ασυρματιστάι, πυροβολητάι κ.λ.π.

Δεν χρειάζεται βέβαια να τονισθή ιδιαίτερα η ανάγκη ενιαίας και συστηματικής εκπαίδευσεως. Με τον Νόμον 5123 «περί εκπαίδευσεως της πολεμικής αεροπορίας» ετέθησαν οι βάσεις και εδόθησαν οι κατευθύνσεις της συγχρονισμένης πλέον αεροπορικής εκπαίδευσεως. Με τον

Νόμον αυτόν έγινε δυνατή η ίδρυσις πολλών Σχολών και Κέντρων μετεκπαιδευσεων. Εκτός των καθαρώς αεροπορικών Σχολών ελήφθη πρόνοια να παρακολουθούν οι αξιωματικοί της Αεροπορίας τις Ανώτερες Σχολές του Στρατού και του Ναυτικού για να αποκτήσουν την απαραίτητη μόρφωση σε στρατιωτικά και ναυτικά ζητήματα και να επιτευχθή η συνεργασία των πολεμικών δυνάμεων της χώρας.

Σημαντικώτατον βήμα προόδου ήταν η ίδρυσις και λειτουργία της Σχολής αεροπορικής εκπαίδευσεως, η οποία απέβλεπε στην απόκτησι και μόρφωσι των μαχίμων ιπταμένων αξιωματικών, δηλαδή Σχολή αντίστοιχος προς την Σχολήν Ευελπίδων και Δοκίμων. Η Σχολή αυτή ελειτούργησε προσωρινώς στο Τατόι και στεγάσθηκε στο κτίριο που προωριζόνταν για τους αξιωματικούς του Συντάγματος.

ΠΡΩΤΟΦΑΝΗΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΙΣ ΑΠΟ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.-Ο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΕΚΠΛΗΣΣΕΤΑΙ ΠΡΟ ΤΗΣ ΑΜΑΘΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΤΕΛΑΡΧΩΝ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ

Οι πρώτες εισαγωγικές εξετάσεις μαθητών έγιναν με μεγάλη αυστηρότητα. Εκ των 150 περίπου που παρουσιάσθησαν πέτυχαν 11. Η αυστηρότης αυτής της επιλογής των μαθητών, η απόλυτη αμεροληψία και η καλή οργάνωσις της Σχολής απέδωκαν θαυμάσια αποτελέσματα. Και μετά την αποχώρησιν του Βήλου και παρ' όλες τις φιλότιμες προσπάθειες που είχαν μερικοί από τους διαδόχους του δεν κατώρθωσαν να καταστρέψουν την Σχολή, τόσο τα θεμέλιά της ήταν στερεά και η παράδοσις ζωντανή. Η μόρφωσις των εξερχομένων αξιωματικών από τη Σχολή αυτή ήταν τόσο καλή ώστε και αυτά τα Επιτελεία του Στρατού και του Ναυτικού, τα οποία τόσοσιν είχαν αντιδράσει αναγκάσθησαν εκ των υστέρων να αναγνωρίσουν την επιτυχίαν της. Διά της Σχολής αυτής επεδιώκετο και η ενιαία προέλευσις των στελεχών της αεροπορίας, πράγμα απαραίτητον.

Εκτός της Σχολής αυτής ιδρύθησαν και άλλες παραγωγικές Σχολές ειδικότη-

των, με ελαχίστην επιβάρυνσι του προϋπολογισμού, ως και Σχολή Μετεκπαιδευσεως που ελειτούργησε εντός των υφισταμένων Σχολών χωρίς να επιβαρύνει τον προϋπολογισμό.

Η εκπαίδευσις των στελεχών της αεροπορίας, ιδίως της Στρατιωτικής, ήταν απόλυτα εμπειρική, πράγμα που μας ηνάγκασε να προβούμε εις την εκπαίδευσι όλου του ιπταμένου προσωπικού της αεροπορίας. Η εφαρμογή ολοκλήρου αυτού του προγράμματος της αναδιοργανώσεως της αεροπορικής εκπαίδευσεως δεν θα μας έφερε τους προσδοκωμένους καρπούς εάν δεν ελαμβάνετο εγκαίρως, η μέριμνα καταρτισμού προσωπικού εκπαιδευτών για την εφαρμογή μεθόδων συγχρονισμένων, νέων συστημάτων εκπαίδευσεως. Γι' αυτό το Υπουργείο από τις πρώτες μέρες της ιδρύσεώς του απέβλεψε στον καταρτισμό εκπαιδευτικού προσωπικού και απέστειλε κατόπιν σοβαράς επιλογής πολλούς αξιωματικούς και υπαξιωματικούς σε διάφορες Σχολές του

Ως υπόδειγμα ελήφθη το Αγγλικό σύστημα εκπαίδευσεως.

Πρώτος Διοικητής τοποθετήθηκε ο τότε επισημηναγός Βήλος, ένας εκ των αρίστων αξιωματικών της Αεροπορίας που προήρχετο από την Σχολήν των Δοκίμων. Του εδόθη η ελευθερία εκλογής προσωπικού και άφθονα τα μέσα για την οργάνωσι της Σχολής. Και θέλω να τονίσω πως τόσοσιν ο επισημηναγός Βήλος όσοσιν και ο Διευθυντής Σπουδών σημηναγός Ποταμιάνος καθώς και το άλλο προσωπικό της Σχολής, δεν διέψευσαν τις προσδοκίες μας. Εργάσθησαν με ευσυνειδησία, ζήλον και ενθουσιασμό και εντός ολίγου παρουσίασαν έργο σημητικώτατον για την εξέλιξι της αεροπορίας.

Τρίτη, 8 Φεβρουαρίου 1955

Εξωτερικού. Έστειλε τότε 34 εκ του ιπταμένου προσωπικού και 12 εκ του τεχνικού. Αυτά εχρησιμοποιήθησαν ακολούθως ως εκπαιδευτάι με μεγάλην επιτυχίαν.

Όταν διετάξαμε την μετεκπαίδευσι όλων των ιπταμένων μερικοί από τους παλαιούς χειριστάς εθίγησαν και εθεώρησαν προσβλητική την μετεκπαίδευσι. Επέμεινα όμως και τους ανάγκασα να παρακολουθήσουν τα μαθήματα. Τα αποτελέσματα ήταν τόσο φανερά που αναγκάσθησαν και αυτοί να ομολογήσουν ότι η μετεκπαίδευσις ήταν απαραίτητη, ότι προηγουμένως δεν ήξεραν να πετούν. Το βέβαιον είναι πως όλοι οι εκπαιδευτάι εργάσθησαν με ζήλον και ενθουσιασμό άξιο παντός επαίνου. Οι περισσότεροι απ' αυτούς είχαν βραβευθή στο εξωτερικό για την επίδοσι στα μαθήματά των. Στην Κεντρική Σχολή Εκπαίδευσεως της Αγγλίας μεταξύ 120 εκπαιδευομένων οι 7 Έλληνες ήλθαν πρώτοι.

Δέν θέλω να επεκταθώ περισσότερο στο ζήτημα εκπαίδευσεως του τεχνι-



κού προσωπικού διότι μιλήσαμε σχετικά προηγουμένως. Πάντως, η εκπαίδευσίς του θεωρήθηκε βασική και εδώθη ιδιαίτερα προσοχή. Δυστυχώς οι διάδοχοί μου στο Υπουργείον Αεροπορίας δεν έδωκαν την προσοχή που έπρεπε στα ζητήματα των στελεχών της Αεροπορίας.

*

Για να συμπληρωθή η οργανωτική εργασία του Υπουργείου Αεροπορίας έπρεπε να μελετηθή το ζήτημα της αντιαεροπορικής αμύνης της Χώρας. Βέβαια το πολύπλοκο αυτό ζήτημα δεν αφορούσε μόνο το Υπουργείο της Αεροπορίας, επειδή όμως συνδεότανε κάπως στενότερα με την Αεροπορία και επειδή είχα πληροφορηθή ότι τα άλλα Υπουργεία δεν είχαν ενδιαφερθή, έδωκα εντολή στο Επιτελείο να το μελετήση και να υποβάλη τη σχετική έκθεσι. Την εποχή εκείνη, δηλαδή το 1932, η εξέλιξις της Αεροπορίας ήταν τέτοια ώστε ήταν απαραίτητο να ληφθούν μέτρα ασφαλείας και προστασίας του αμάχου πληθυσμού.

Επειδή, από συζητήσεις που είχα με ανωτέρους και ανωτάτους αξιωματικούς του Στρατού και του Ναυτικού, αντιλήφθηκα πως δεν είχαν γνώσι του πολυπλόκου αυτού ζητήματος, αγόρασα αρκετά βιβλία Γαλλικά και Αγγλικά που διεπραγματεύοντο εν εκτάσει και τα έχαρισα στους ανωτάτους εκείνους αξιωματικούς που θα ελάμβανον μέρος στα σχετικά συμβούλια.

Το Συμβούλιο της αντιαεροπορικής αμύνης συνήλθε για πρώτη φορά τον Φεβρουάριο του 1932 και απαρτίσθη από τους επιτελάρχας του Στρατού και του Ναυτικού, τους Επιθεωρητάς του Στρατού και του Στόλου, τον γενικό διευθυντή και επιτελάρχη της Αεροπορίας υπό την προεδρία μου. Έλαβαν δηλαδή μέρος οι στρατηγοί Α. Οθωνάιος και Θ. Μανέπας, οι ναύαρχοι Πανάς και Δημούλης, ο στρατηγός Μερενίτης και ο σμήναρχος Κασσιμάτης. Στην πρώτη συνεδρίασι κατόπιν συντόμου εισηγήσεώς μου, συζητήθηκε

γενικώς το ζήτημα της αντιαεροπορικής αμύνης και ωρίσθησαν τα θέματα που επρόκειτο να συζητηθούν στις προσεχείς συνεδριάσεις. Στη δευτέρα συνεδρίασι έλαβε τον λόγον ο Αρχηγός του Επιτελείου Στρατού Θ. Μανέπας, ο οποίος μας διαβεβαίωσε κατά τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο ότι η συζητήσις περί αντιαεροπορικής αμύνης της Χώρας ήταν περιττή διότι το Γενικόν Επιτελείον Στρατού είχε προ καιρού ήδη ετοιμάσει τη σχετική μελέτη και ότι ήτο καθ' όλα έτοιμο να αναλάβει την οργάνωσιν της αντιαεροπορικής αμύνης.

*

Ομολογώ ότι τόσοσιν ο στρατηγός Μερενίτης ο οποίος εγνώριζε τα του Γενικού Επιτελείου Στρατού καλύτερα από κάθε άλλον γιατί προσφάτως ακόμη ήταν αρχηγός του και παρακολουθούσε τις εργασίες του όσον και εγώ, εμείναμε έκπληκτοι από την δήλωσι αυτήν του Επιτελάρχου. Επανειλημμένως τον ρωτήσαμε μήπως το Επιτελείον είχε προετοιμάσει καμμίαν ειδικήν μελέτην π.χ. τα μέτρα τα οποία έπρεπε να ληφθούν για την αντιαεροπορική άμυνα της πρώτης γραμμής ή των οχυρών, διότι δεν ήταν δυνατόν το ιδικόν του Επιτελείου να καταρτίση γενική μελέτη χωρίς την συνεργασίαν των άλλων Επιτελείων και ιδιαίτερα της Αεροπορίας. Ο στρατηγός Μανέπας επέμνε πως το Επιτελείον του είχε ετοιμάσει γενική μελέτη και όταν τον ρωτήσαμε γιατί δεν την είχαν κοινοποιήσει, αφού ήξερε μάλιστα ότι επί του αυτού θέματος εργάζεται και το Υπουργείον Αεροπορίας και γιατί στην πρώτη συνεδρίασι δεν ανέφερε τίποτε περί της μελέτης αυτής, απήντησεν αρκετά στεναχωρημένος ότι δεν εγνώριζε τότε ότι η μελέτη ήταν γενική και ότι αδυνατεί να την κοινοποιήση διότι την θεωρεί ως άκρως απόρρητον. Η κατάληξις ήταν γενική από την απάντησι του Επιτελάρχου. Για να μη προκαλέσω επεισόδιο έλυσα τη συνεδρίασι με την δήλωσι ότι μένω τόσοσιν έκπληκτος απ' αυτά που είπε ο Επιτελάρχης, ώστε θεωρώ καθήκον μου να συνεν-

νοηθώ απ' ευθείας με τον Υπουργό των Στρατιωτικών.

Από την επακολουθήσασαν επίσημον αλληλογραφίαν που ανήλλαξα με τον Υπουργόν των Στρατιωτικών και τον Επιτελάρχη, και την οποίαν διά λόγους χώρου δεν αναδημοσιεύω εις το παρόν επροέκυψεν, ότι το Γ.Ε.Σ δεν είχε παρασκευάσει παρά μια ασημαντη μελέτη που απέβλεπε κυρίως στην αντιαεροπορική άμυνα της πρώτης γραμμής προκαλύψεως. Επειδή όμως ο Επιτελάρχης είχε εκτεθή, αντί να ομολογήσει το σφάλμα του, θέλησε να το καλύψη με την απαράδεκτην δικαιολογία ότι τα έγγραφα αυτά ήταν απόρρητα και δεν ήθελε να τα ανακοινώση στο Επιτελείο της Αεροπορίας. Η δήλωσις αυτή του Επιτελάρχου ήταν τόσο προσβλητική και η απάντησις του Υπουργού των Στρατιωτικών στρατηγού Κατεχάκη, η οποία εκάλυπτε και συμφώνει με την γνώμην του Επιτελάρχου, ήταν τόσο εκπληκτική και απροσδόκητη ώστε αναγκάστηκα να κρατήσω ενήμερο του ζητήματος τον Πρόεδρο της Κυβερνήσεως. Ο Βενιζέλος αντελήφθη αμέσως την σοβαρότητα του ζητήματος και ενέκρινε τόσοσιν την πρώτη επιστολήν μου όσον και την απάντησίν μου στην επιστολήν του στρατηγού Κατεχάκη, έμεινε δε κατάπληκτος από την αμάθειαν των αξιωματικών του Επιτελείου επί ζητημάτων της Αεροπορίας. Με παρακάλεσε μόνον να μην εξωθήσω τα πράγματα πριν συνεννοηθώ μαζί του. Ποτέ δεν εμφανίσθηκα ότι η αντίδρασις του Στρατού και του Ναυτικού θα ήταν τόσο μεγάλη για την ίδρυσιν του Υπουργείου Αεροπορίας.



Ο Πρώτος Θυρεός της Σχολής Αεροπορίας. Το 1957, όταν έγινε η επίσημη μετονομασία της Σχολής σε «Σχολή Ικάρων», αφαιρέθηκε η λέξη «Αεροπορίας» από το θυρεό και αντικαταστάθηκε από την λέξη «Ικάρων». Όμως διακρίνονται τα ίχνη των γραμμάτων του πρώτου τίτλου. Ο αετός έχει διατηρηθεί στο πάνω μέρος του θυρεού, ενώ στο κέντρο του διακρίνεται η μορφή του Ικάρου να ίπταται. Κάτω εμφανίζεται το ρητό της Πολεμικής Αεροπορίας ΑΙΕΝ ΥΨΙΚΡΑΤΕΙΝ που είχε υιοθετηθεί και από τη Σχολή Ικάρων.

Διοίκησης Σχολής Ικάρων

ράκο τίμησαν με την επίδοση αναμνηστικού δώρου ο κύριος Αρχηγός και την απονομή της πλακέτας της Διοίκησης ο κύριος Διοικητής ΔΑΕ. Ο παραλαμβάνων Διοικητής απένευσε την πλακέτα της Σχολής και επιπλέον πρόσφερε το ξιφίδιο του Ικάρου σε καλαίσθητη ξύλινη θήκη που αποτελεί τιμητικό δώρο για κάθε αποχωρούντα Διοικητή. Ο Πρόεδρος Ακαδημαϊκών θεμάτων, οι Διοικητές των δύο Σμηναρχιών της Σχολής (ΣΜΙΚ,ΣΜΑΕΚ), καθώς και ο Διοικητής της 360 ΜΕΑ απένευσαν τις πλακέτες τους. Ο Υποδιοικητής της Σχολής Ταξίαρχος (Ι) Γεώργιος Γερούλης, εκ μέρους όλου του προσωπικού της Σχολής, πρόσφερε αναμνηστικό δώρο. Επιπλέον, ο κύριος Υποδιοικητής πρόσφερε ανθοδέσμη στη σύζυγο του πρώην Διοικητή κυρία Καίτη Πρεζεράκου, τονίζοντας ιδιαίτερα τη συμβολή της στην επιτυχημένη πορεία της 35χρονης σταδιοδρομίας του συζύγου της. Τέλος, τις απονομές έκλεισαν οι Διοικητές των μονάδων που βρίσκονται στην Αεροπορική Βάση Δεκελίας, εκφράζοντας την προσωπική τους εκτίμηση αλλά και, ως Διοικητές μονάδων, την ικανοποίηση και τις ευχαριστίες τους για την άριστη συνεργασία που είχαν στον ένα χρόνο της Διοικήσεώς του.

Στον απερχόμενο Διοικητή μας, Αντιπύραρχο (Ι) κ. Γρηγόριο Πρεζεράκο, οι συντελεστές του «ΙΚΑΡΟΥ» ευχόμαστε υγεία, ατομική και οικογενειακή, καθώς και κάθε επιτυχία στη νέα περίοδο της ζωής του.

ΑΣΜΧΟΣ (Ι) ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΙΚΗΣ



ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΓΗ ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ

Αξιωματικό, Διδακτικό Προσωπικό, Ίκαροι, Υπαξιωματικό, Στρατεύσιμοι και Πολιτικό Προσωπικό.

Σε εκτέλεση σχετικής δγής του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, αναλαμβάνω σήμερα τα καθήκοντα του Διοικητή της Σχολής Ικάρων.

Έχω πλήρη συναίσθηση της εξαιρετικής τιμής που μου γίνεται και απόλυτη επίγνωση της ευθύνης που επιωρίζομαι.

Ευθύνη απέναντι στην Πατρίδα και την Ηγεσία της ΠΑ, που μου εμπιστεύτηκε τη Διοίκηση της Σχολής, του λίκνου της ανάπτυξης της Αεροπορικής ιδέας.

Ευθύνη απέναντι στο μέλλον της Πολεμικής Αεροπορίας, τους Ικάρους. Η εκπλήρωση της αποστολής της Σχολής Ικάρων «σήμερα», είναι η εγγύηση για την επίτευξη της αποστολής της Πολεμικής Αεροπορίας «αύριο».

Για το λόγο αυτό, πιστεύω ότι η απόλυτη επιτυχία στην αποστολή της Σχολής είναι επιβεβλημένη. Απαιτείται υψηλό αίσθημα αφοσίωσης για την εύρυθμη συνέχιση του έργου που επιτελείται, για συνεχή αναβάθμιση της παρεχόμενης εκπαίδευσης των νέων Αξιωματικών.

Η διαπαιδαγώγηση νέων στελεχών αποτελεί το θεμέλιο λίθο για την Πολεμική Αεροπορία και απαιτεί συνεχή και συλλογική προσπάθεια, ενουσιείδη πειθαρχία, αγάπη και ενδιαφέρον προς τους Ικάρους, τους μελλοντικούς μαχητές Αξιωματικούς, τα αυριανά στελέχη και την ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας και της χώρας μας, τα υγιή μέλη της κοινωνίας μας.

Αγαπητοί συνάδελφοι και συνεργάτες που υπηρετείτε στη ΣΙ,

Το σύγχρονο Επιχειρησιακό, Επιστημονικό και Κοινωνικό περιβάλλον εξελίσσεται διαρκώς και διαφοροποιεί τις απαιτήσεις για τους νέους Αξιωματικούς. Η ανταπόκριση της Σχολής σ' αυτή την πρόκληση αποτελεί ιερή υποχρέωση όλων μας.

Ο καθένας χωριστά και όλοι μαζί με εργατικότητα, ανιδιοτελή και αρμονική συνεργασία, αλληλεγγύη και αξιοπρέπεια, καλούμαστε να φανούμε αντάξιοι αυτών των απαιτήσεων.

Στόχος μου είναι να ηγηθώ όλων σας και να σας οδηγήσω στην πραγμάτωση της αποστολής της Σχολής με κατανόηση, αξιοκρατία, αμεροληψία και δικαιοσύνη.

Αγαπητοί Ίκαροι,

Ο δρόμος που επιλέξατε είναι πράγματι δύσκολος, η ικανοποίηση όμως της επιτυχίας θα είναι η καλύτερη αμοιβή σας. Τηρείστε με ευλάβεια τις συμβουλές των εκπαιδευτών σας και θέστε υψηλούς στόχους, προκειμένου να γίνετε καλύτεροι από εμάς, δηλαδή «ΑΜΕΣ ΟΕ Γ' ΕΣΣΟΜΕΒΑ ΠΟΛΠΗ ΚΑΡΡΟΝΕΣ», σύμφωνα με το έμβλημα της Σχολής. Αυτή η φράση μετουσιώνει το όραμα της Σχολής Ικάρων και σας καλώ να το υλοποιήσετε. Είναι δικαίωμά σας και ταυτόχρονα υποχρέωσή σας. Δικαίωμα, γιατί καταφέρατε μετά από διαρκή κόπο να ενταχθείτε σε ένα Ανώτατο Στρατιωτικό Εκπαιδευτικό ίδρυμα και να φοράτε την τιμημένη στολή του Ικάρου και υποχρέωση απέναντι στην μεγάλη ιστορία της Σχολής και το διεθνές κύρος της.

Κύριε Αρχηγέ,

Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι, η διοίκηση της Σχολής Ικάρων θα λειτουργήσει σύμφωνα με τους νόμους, τους θεσμούς και τις δγες της Πολεμικής Αεροπορίας με κύριο γνώμονα την επίτευξη της αποστολής της.

Στον αποχωρούντα Διοικητή,

Αντιπύραρχο Γρηγόριο Πρεζεράκο, που από σήμερα επιστρέφει στον πολιτικό βίο, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχές μου για υγεία, ατομική και οικογενειακή ευτυχία και να τον ευχαριστήσω ιδιαίτερα εκ μέρους όλου του προσωπικού για την πολύτιμη προσφορά του στη Σχολή.



ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Για τρίτη συνεχόμενη χρονιά η πρώτη συνεδρίαση του έτους του Ανωτάτου Αεροπορικού Συμβουλίου (ΑΑΣ) πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ικάρων. Την Τρίτη, 19-01-2010, στο αμφιθέατρο της ΣΙ, ο Διοικητής της Σχολής Υποπτέρarquος (Ι) κ. Γρηγόριος Πρεζεράκος παρουσίασε στους Ικάρους και στο υπόλοιπο προσωπικό της Σχολής τα μέλη του Συμβουλίου. Ακολούθησε ομιλία του κυρίου Αρχηγού, Αντιπετάρρχου (Ι) Βασιλείου Κλόκοζα, και στη συνέχεια οι κύριοι Πτέρarquοι αποσύρθηκαν στην παρακείμενη αίθουσα του ΑΑΣ προκειμένου να συνεδριάσουν.

Το μεσημέρι, με τη λήξη της Συνεδρίασης, τα μέλη του Συμβουλίου γευμάτισαν μαζί με τους Ικάρους στο εστιατόριο της Σχολής. Το «άριστο», παραδοσιακά όπως κάθε



προηγούμενη χρονιά ήταν φασολάδα, εις ανάμνηση της πρώτης ημέρας εισόδου στη Σχολή. Κατά τη διάρκεια του γεύματος οι Ίκαροι είχαν την ευκαιρία να έρθουν πιο κοντά με τους κύριους Πτέρarquους, καθώς

τους δόθηκε η ευκαιρία να συζητήσουν μαζί τους και να εκθέσουν τις απόψεις τους για διάφορα ζητήματα που αφορούν στην εκπαίδευσή τους.

ΑΣΜΧΟΣ (Ι) ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΙΚΗΣ

ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΤΩΝ ΙΚΑΡΩΝ ΜΕ ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ

Την Πέμπτη 21 Ιανουαρίου 2010 στο αμφιθέατρο της Σχολής Ικάρων πραγματοποιήθηκε η πρώτη συνάντηση των Ικάρων με σύσσωμη τη Διοίκηση, τους αξιωματικούς και τους καθηγητές της Σχολής. Κύριοι ομιλητές στο πάνελ ήταν ο Διοικητής της Σχολής Υποπτέρarquος (Ι) Γρηγόριος Πρεζεράκος, ο Διευθυντής Αεροπορικής και Στρατιωτικής Εκπαίδευσης Ταξίρχος (Ι) Γεώργιος Ούτσιος, ο Πρόεδρος Ακαδημαϊκών Θεμάτων κ. Πέτρος Κωτσιόπουλος, ο Διοικητής Σμηναρχίας Ικάρων Σμήναρχος (Ι) Δημήτριος Κανέλλος και ο Διοικητής Σμηναρχίας Ακαδημαϊκής Εκπαίδευσης Σμήναρχος (Ι) Ζήσης Κραχτούδης. Στη συγκεκριμένη συνάντηση της 21 Ιανουαρίου κύρια θέματα συζήτησης ήταν η αναβάθμιση του τρόπου εστίασης των Ικάρων, η ενίσχυση της βιβλιοθήκης της Σχολής με περισσότερα βιβλία, καθώς και το

ενδεχόμενο αγοράς απ' τη Σχολή ηλεκτρονικών λογαριασμών ώστε οι Ίκαροι να έχουν πρόσβαση σε ηλεκτρονικές βιβλιοθήκες.



Ήταν η πρώτη συνάντηση στο πλαίσιο μιας σειράς συναντήσεων των Ικάρων με τη Διοίκηση της Σχολής, θεσμός ο οποίος καθιερώθηκε με διαταγή του Διοικητή. Σύμφωνα με τη διαταγή, οι Ίκαροι ΙV καθώς και οι

Ίκαροι των νεοτέρων τάξεων, θα συναντούν το Διοικητή και τους επιτελείς του σε τακτά χρονικά διαστήματα κάθε μήνα. Σκοπός των συναντήσεων αυτών είναι να δοθεί η ευκαιρία άμεσης επικοινωνίας μεταξύ Διοίκησης και Ικάρων. Έτσι, απ' τη μια μεριά οι Ίκαροι θα έχουν τη δυνατότητα απευθείας γνωστοποίησης των ζητημάτων που αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητά τους και από την άλλη ο Διοικητής θα μπορεί να αφουγκράζεται τους Ικάρους και να τους καθοδηγεί.

Οι Ίκαροι χαιρετίζουν την πρωτοβουλία αυτών των συναντήσεων και εύχονται να οδηγήσουν σε γόνιμους διαλόγους και εποικοδομητικές συζητήσεις, που θα επιφέρουν χρήσιμα συμπεράσματα, συμβάλλοντας στην αυτοβελτίωση της Σχολής σε όλους τους τομείς.

ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) ΦΡΑΓΚΟΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ



ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΠΡΩΗΝ ΔΙΟΙΚΗΤΩΝ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΙΚΑΡΩΝ

Ένα ιδιαίτερα φορτισμένο συγκινησιακό κλίμα επικράτησε στη Σχολή Ικάρων προ ολίγων εβδομάδων, καθώς την Τρίτη 23 Φεβρουαρίου, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στη Σχολή των διατελεσάντων Διοικητών της.

Οι κύριοι Διοικητές ανταποκρίθηκαν σε πρόσκληση του Διοικητή της Σχολής Υποπετάρχου (Ι) κ. Γρηγορίου Πρεζεράκου, που ήταν και ο εμπνευστής του εγχειρήματος.

Η έναρξη της συνάντησης, που είχε επετειακό χαρακτήρα, πραγματοποιήθηκε στην Αίθουσα Τιμών, που βρίσκεται Μουσείου της Σχολής. Εκεί, ο κ. Διοικητής πλαισιωμένος από τον Υποδιοικητή της Σχολής Ταξίαρχο (Ι) κ. Γεώργιο Γερούλη, τον Διευθυντή Ακαδημαϊκής και Στρατιωτικής Εκπαίδευσης Ταξίαρχο (Ι) κ. Γεώργιο Ούτσιο, τον Πρόεδρο Ακαδημαϊκών Θεμάτων καθηγητή κ. Πέτρο Κωτσιόπουλο, τον Διοικητή Σμηναρχίας Ικάρων Σμήναρχο (Ι) κ. Δημήτριο Κανέλλο, καθώς και αξιωματικούς του επιτελείου του καλωσόρισε τους κ. Πτεράρχους και επισήμανε τη χαρά

αλλά και την τιμή που προσέφεραν με την παρουσία τους.

Ακολούθησε ξενάγηση στα νέα κτίρια της Σχολής. Πρώτος προορισμός το αμφιθέατρο, όπου πραγματοποιήθηκε μια σύντομη παρουσίαση που αφορούσε την ιστορία αλλά και την τρέχουσα κατάσταση της Σχολής. Παράλληλα,



προβλήθηκαν οι καινοτομίες που λαμβάνουν χώρα στη Σχολή αλλά και διατυπώθηκαν προβληματισμοί για την ορθή εκμετάλλευση και συντήρηση των νέων εγκαταστάσεων και υποδομών της. Στη συνέχεια, οι κ. Πτεράρχοι αφού ξεναγήθηκαν στους χώρους της Βιβλιοθήκης, του Εντευκτηρίου και των νέων Διδαστηρίων εκφράστηκαν με ιδιαίτερα κολακευ-

τικά σχόλια για τη διαφαινόμενη συμβολή τους στην προαγωγή της εκπαίδευσης των Ικάρων. Τέλος, οι τέως Διοικητές γευμάτισαν μαζί με τους Ικάρους, με τους οποίους και συζητήσαν την τρέχουσα πραγματικότητα της Σχολής, αλλά και έγιναν αποδέκτες των απόψεων, προβληματισμών και προτάσεων της νέας γενιάς για τη Σχολή του μέλλοντος.

Συγκινητική υπήρξε η συνάντηση των παρελθόντων Διοικητών με το παρόν της Σχολής και για έναν επιπλέον λόγο, καθώς ο καταστροφικός σεισμός του '99 είχε ως αποτέλεσμα τη ριζική αλλαγή της εικόνας των εγκαταστάσεων της, και συνεπώς, ελάχιστη ομοιότητα είχε η παλιά, γνώριμή τους Σχολή με τη σημερινή. Όπως πολλοί εξ αυτών επεσήμαναν μοναδικό σημείο κοινής αναφοράς παραμένουν το εστιατόριο της Σχολής και ο φοίνικας που εξακολουθεί να στέκει αγέρωχος -παρά την πάροδο των ετών- πίσω από την ελληνική σημαία, το σύμβολο του έθνους μας, στην κορυφή του νέου Νοτίου Μέρους
ΙΚ ΙΙ (Τ-Η) ΚΑΡΓΙΩΤΗ ΑΡΕΤΗ

Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΙΚΑΡΩΝ

Την Παρασκευή 19/2/2010, η Σχολή μας φιλοξένησε στους χώρους της το Διοικητικό Συμβούλιο και αριθμό μελών της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδας (Α.ΑΚ.Ε.). Τους επίσημους επισκέπτες υποδέχτηκε ο Διοικητής της Σχολής Υποπετάρχος (Ι) Γρηγόριος Πρεζεράκος, πλαισιωμένος από ομάδα επιτελών του, στο φουαγιέ του αμφιθεάτρου. Ακολούθησε σύντομη ομιλία στο αμφιθέατρο από τον κύριο Διοικητή σχετικά με τα πρόσφατα επιτεύγματα της Σχολής και τις προοπτικές που διαγράφονται για το μέλλον. Στην απάντηση των ερωτήσεων που προέκυψαν συνέ-

βαλλε και ο Πρόεδρος Ακαδημαϊκών Θεμάτων της Σχολής καθηγητής κύριος Πέτρος Κωτσιόπουλος ως ειδικός γνώστης των θεμάτων αρμοδιότητάς του. Στη συνέχεια τα μέλη της Ακαδημίας πραγματοποίησαν το προγραμματισμένο Διοικητικό τους Συμβούλιο στην αίθουσα του ΑΑΣ. Με το πέρας του οι επισκέπτες ξεναγήθηκαν στους χώρους της Σχολής, αποκτώντας ίδια αντίληψη για τις σύγχρονες εγκαταστάσεις της. Τέλος, η τιμητική επίσκεψη ολοκληρώθηκε με την αλληλοεπίδοση αναμνηστικών πλακετών μεταξύ του Διοικητή της Σχολής και του Προέδρου της Ακαδη-



μίας Αντιπετάρχου (Ι) ε.α. Νικόλαου Νόκα, καθώς και την πρόταση του Διοικητή μας το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο του έτους της Ακαδημίας να πραγματοποιείται αφεξής στη Σχολή Ικάρων.

ΙΚ ΙΙΙ (ΜΧ) ΤΣΑΝΤΟΥΚΛΑΣ ΝΙΚΟΛΑΣΟΣ



ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΔΙΑΒΙΩΣΗ

Όπως κάθε χρόνο, έτσι και φέτος πραγματοποιήθηκε η χειμερινή διαβίωση των Ικάρων στο Κατσιμιδι Αττικής που βρίσκεται στον ορεινό όγκο της Πάρνηθας. Το όλο εγχείρημα προγραμματίστηκε να γίνει σε δύο φάσεις, 15-16 και 16-17 Δεκεμβρίου με τη συμμετοχή αντιστοιχα των μισών Ικάρων κάθε φορά. Το πρώτο κύμα αναχώρησε για τον τόπο της διαβίωσης το πρωινό της Τρίτης (15 Δεκεμβρίου), όπου και εγκαταστάθηκαν.

Το στήσιμο των σκηνών, παρά τις άσχημες καιρικές συνθήκες, έγινε με επιτυχία και ταχύτητα, χάρη στην εμπειρία των παλιότερων Ικάρων και την προθυμία των νεοτέρων. Παρά όμως τη γενική αισιοδοξία και την ευχαρίστηση που προκαλούσε η προοπτική της διανυκτέρευσης στις σκηνές, δηλαδή στο ύπαιθρο, ο καιρός είχε διαφορετικά σχέδια. Ύστερα από τη μεσημεριανή εστίαση, η νεροποντή που ξέσπασε εξελίχθηκε σε χαλάζι διαρκείας με αποτέλεσμα να



καθίσταται αδύνατη η εκτέλεση των προγραμματισμένων εκπαιδευτικών αντικειμένων. Αναπόφευκτα, η περιπέτεια είχε πρόωρο τέλος καθώς η αποστολή επέστρεψε για διανυκτέρευση στη Σχολή. Την επόμενη μέρα, με τη βελτίωση του καιρού το δεύτερο κύμα αφίχθη στο χώρο του Κατσιμιδιού, όπου ο ζήλος των συμμετεχόντων, βοηθώντας του ευνοϊκού καιρού που διευκόλυνε το έργο τους, συνετέλεσε στην επιτυχημένη διεξαγωγή των ασκήσεων. Τέλος, μετά το «ξεστήσιμο» των σκηνών και την αποκατάσταση του χώρου, η αποστολή επέστρεψε στη βάση

της, ολοκληρώνοντας έτσι τη χειμερινή διαβίωση 2009-2010. Η όλη διαδικασία αποτέλεσε σημαντική εμπειρία για όλους ανεξαιρέτως. Έδειξε πως η φύση μπορεί να επιφυλάσσει σημαντικές δυσκολίες που με πνεύμα όμως συνεργασίας και ομαδικότητας μπορούν να αντιμετωπιστούν.

ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) ΤΣΑΝΤΟΥΚΛΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



56οι ΑΓΩΝΕΣ ΑΝΩΜΑΛΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Στις 18 Φεβρουαρίου έλαβαν χώρα στη Σχολή Ικάρων οι 56οι αγώνες ανώμαλου δρόμου, με τη συμμετοχή αξιωματικών, υπαξιωματικών, σπουδαστών αλλά και μόνιμου πολιτικού προσωπικού της Πολεμικής Αεροπορίας. Τα αγωνίσματα ήταν 3000 και 5000 μέτρα αντρών, καθώς και 2000 μέτρα γυναικών.

Αρχικά διεξήχθη ο αγώνας

3000 μέτρων. Σε αυτόν για ακόμη μια χρονιά πρώτος τερμάτισε ο Σμηνίας κ. Δαμιανάκος της 31η Μ.Ε.Ε. Τη δεύτερη, τρίτη και τέταρτη θέση κατέλαβαν οι ΙΚ ΙΙ Sarg, ΙΚ ΙΙΙ Dior και ΙΚ ΙΙ Παπουτσής αντίστοιχα, ενώ ταυτόχρονα κατέκτησαν και το πρώτο ομαδικό.

Την ομάδα της Σχολής συμπλήρωσαν οι ΙΚ Ι Σαϊτής και Καψάλης.

Στα 5000 μέτρα ανδρών στα οποία συμμετείχαν ο ΙΚ ΙV Παπαρίζος, οι ΙΚ ΙΙΙ Καρανικόλας και Alsoufi, καθώς και ο ΙΚ Ι Βιγολ, η Σχολή κατέκτησε την 3η θέση στο ομαδικό.



Τέλος, στα 2000 μέτρα γυναικών, η ομάδα της Σχολής απαρτιζόμενη από τις ΙΚ ΙV Βαλιάδη, ΙΚ ΙΙ Βρίζα, καθώς και τις ΙΚ Ι Πούλιου και Ραΐου, κατέκτησε το 2ο ομαδικό.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι υπήρξαν βραβέφιες για παλαίμαχους σε κάθε κατηγορία.



Η ΣΧΟΛΗ ΙΚΑΡΩΝ ΣΤΟ 9ο ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΟΥ UNILEAGUE

Για πρώτη φορά η Σχολή Ικάρων λαμβάνει μέρος στο πρωτάθλημα ποδοσφαίρου 5x5 μεταξύ ανεξάρτητων ομάδων φοιτητών και σπουδαστών από όλη την Ελλάδα και την Κύπρο. Η συγκεκριμένη διοργάνωση διεξάγεται ταυτόχρονα σε 11 πόλεις της Ελλάδας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Ρέθυμνο, Λάρισα, Χανιά, Γιάννενα, Λαμία, Χαλκίδα και Βόλο) αλλά και δύο στην Κύπρο (Λευκωσία και Λεμεσό). Δικαίωμα συμμετοχής έχουν ομάδες αποτελούμενες από άτομα της ίδιας σχολής (δημόσιας ή ιδιωτικής), πανεπιστημίου ή ΤΕΙ.

Το πρωτάθλημα ξεκίνησε το Νοέμβριο και η τελική φάση όπου θα συναντηθούν οι πρώτες ομάδες κάθε πόλης υπολογίζεται στα τέλη



Ιουνίου. Η ομάδα της Σχολής συμμετέχει στο πρωτάθλημα της Αθήνας. Αρχικά στην πρώτη φάση υπάρχουν 18 όμιλοι των 10 ομάδων και προκρίνονται οι 4 πρώτοι κάθε ομίλου. Αυτή την περίοδο η πρώτη φάση έχει ολοκληρωθεί. Η ομάδα μας τερμάτισε πρώτη και αήττητη

στον 16ο όμιλο. Την ομάδα της Σχολής αποτελούν οι ΙΚ ΙΙΙ Παναγιώτου, Χριστοδούλου, Ξενάκης, Παπαδόπουλος, και οι ΙΚ ΙΙ Χασιώτης και Μπαϊράμης. Ελπίζουμε όλοι σε ανάλογη συνέχεια και διάκριση της Ομάδας μας στη συγκεκριμένη διοργάνωση.

Το αθλητικό ρεπορτάζ είναι του ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) ΞΕΝΑΚΗ ΓΕΩΡΓΙΟΥ



Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΙΘΕΡΕΣ

Λένε ότι για να πετύχεις στη ζωή δεν χρειάζεται να ακολουθήσεις ούτε μυστικές συνταγές ούτε άγραφους κανόνες. Αυτό που χρειάζεται είναι να αγωνιστείς, να κοπιώσεις, να τολμήσεις, να παλέψεις με τη συνειδησή σου και πάνω απ' όλα να ατενίζεις το μέλλον έχοντας όνειρα και φιλοδοξίες. Με αυτά τα ιδανικά ξεκίνησα και εγώ, ήμουν αποφασισμένος να κάνω τα όνειρά μου πραγματικότητα και η επιθυμία μου αυτή με είχε γεμίσει με πείσμα, θάρρος και γενναιότητα. Έχοντας στο μυαλό μου ότι η μετριοφροσύνη δηλώνει αδυναμία, έπρεπε να αποδείξω στον εαυτό μου ότι αξίζω να ενταχθώ στους αυριανούς Ικάρους και συνεπώς αφού «ο τολμών νικά», ήρθε η ώρα να το αποδείξω. Ήρθε η ώρα να πραγματοποιήσω την πρώτη μου πτήση. Ξαφνικά βρέθηκα να κάθομαι στη θέση του πιλότου και συνειδητοποίησα ότι αυτό το αεροπλάνο θα το οδηγούσα εγώ! Ήρθα αντιμέτωπος με χιλιάδες κουμπιά ενώ ο εξοπλισμός ήταν τελειώς

άγνωστος σε εμένα. Πράγματι, ήταν μια πρωτόγνωρη εμπειρία. Όταν ξεκίνησα την απογείωση ένιωσα την ψυχή μου να φεύγει και αυτή μαζί μου, τα πάντα γύρω μου περιστρέφονταν ενώ όλα από

ψέματα αν δεν παραδεχόμουν ότι αρχικά ένιωσα φόβο και δέος συνάμα. Παράλληλα όμως η φωνή της συνείδησής μου και η ακατάπαυστη επιθυμία μου να πετύχω με οδήγησαν στην επίτευξη του στόχου μου. Μπορεί να πέτυχα και να έκανα ένα καθοριστικό βήμα στο ξεκίνημα των σπουδών μου, στο μυαλό μου όμως είχα και τους υπόλοιπους 23 συμφοιτητές μου της 85ης (Α' τμήμα), που άλλοι τόλμησαν και άλλοι όχι. Δυστυχώς δεν κατάφεραν όλοι να περάσουν την πρώτη τους δοκιμασία και από 24 μείναμε 19. Αποχωριστήκαμε με δυσκολία και το κλίμα ήταν ιδιαίτερα συγκινητικό αφού απ' την πρώτη κιόλας στιγμή είχαμε γίνει μία γροθιά περνώντας και αντιμετωπίζοντας τις ίδιες δυσκολίες. Η μοίρα των ανθρώπων όμως δεν είναι κοινή και ο λαός λέει ότι «κάθε εμπόδιο για καλό» ... Αυτό που εύχομαι ολόψυχα είναι ο καθένας να βρει το δρόμο του και να πετύχει με ό,τι καταπιαστεί, γιατί όπως λέει και το αρχαίο ρητό «αγαθά κόποις κτώνται» ...



ψηλά φαίνονταν εντελώς διαφορετικά, για την ακρίβεια, τα σπίτια έμοιαζαν με σπιρτόκουτα και οι άνθρωποι με μυρμήγκια. Η μαγεία όμως του να βρίσκεσαι πάνω απ' όλα δεν εξαγοράζεται με τίποτα. Εκείνη τη στιγμή τα συναισθημάτα μου ήταν ανάμεικτα, θα έλεγα

IK I (I) ΠΕΓΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΕΦΤΑΣΕ Η ΣΤΙΓΜΗ...

Η μετάβαση στην 120 ΠΕΑ για τη συνέχεια της πτητικής μας εκπαίδευσης, σηματοδοτεί μια νέα αρχή για όλους τους Ικάρους II (I). Αποτελεί το ξεκίνημα μιας προσπάθειας η οποία αποσκοπεί στην πραγμάτωση του «ονείρου» μας.

Από την ημέρα που μπήκαμε στη Σχολή έχει περάσει 1,5 χρόνος. Η αλήθεια είναι ότι πέρασε δύσκολα, αφού έπρεπε να συνδυάσουμε μαθήματα, αθλητισμό, πτητική και στρατιωτική εκπαίδευση. Η ημέρα της αναχώρησής μας όμως πλησιάζει. Όλοι ανυπομονούμε και παρ' όλα τα εμπόδια που έχουν εμφανιστεί μετά το πέρας του 3ου 6μήνου - όπως οι επανεξετάσεις σε κάποια μαθήματα - η προσδοκία των πτήσεων με το υπερσύγχρονο

εκπαιδευτικό αεροσκάφος T-6 Texan II μας δίνει δύναμη, ώστε να ανταποκριθούμε και να επιτύχουμε στις θεωρητικές εξετάσεις και επανεξετάσεις για



να κάνουμε το επόμενο βήμα στην εκπαίδευσή μας. Νιώθουμε έτοιμοι, είμαστε συνειδητοποιημένοι, στρατιωτικοποιημένοι και

τυποποιημένοι. Πιστεύουμε ότι έχουμε πάρει αρκετά εφόδια από τα 3 ακαδημαϊκά 6μηνα καθώς και από τη μικρή σχετικά εμπειρία που αποκομίσαμε από τη ζωή σε μια Εκπαιδευτική Μοίρα, μετά την ολοκλήρωση του Σταδίου Επιλογής με το αεροσκάφος T-41 D. Όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τη θέληση που έχουμε για να κάνουμε αυτό που αγαπάμε και μας παθιάζει, μπορούν να μας οδηγήσουν στη διάκριση και στην επιτυχία, η οποία δεν είναι άλλη από την επιτυχή ολοκλήρωση του Αρχικού και του Βασικού Σταδίου Πτητικής Εκπαίδευσης με το α/φος T-6 Texan II.

Η περιπέτεια αρχίζει...

IK II (I) ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗΣ-ΖΗΓΡΑΣ ΠΑΡΗΣ



ΑΡΗΣ Ι (ARES I)-ΟΧΗΜΑ ΕΚΤΟΞΕΥΣΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Ο ΑΡΗΣ Ι είναι ο νέος πύραυλος της NASA ο οποίος θα θέσει σε τροχιά τους μελλοντικούς αστροναύτες και φιλοδοξεί να γίνει ο βασικός πυρήνας ενός ασφαλούς, αξιόπιστου και οικονομικού διαστημικού μεταφορικού συστήματος για τη διεξαγωγή επανδρωμένων αποστολών στη Σελήνη, στον Άρη, αλλά και μακρύτερα μέσα στο ηλιακό σύστημα. Είναι το κύριο επιγέννημα της εξέλιξης των πανίσχυρων συστημάτων πρόωσης των αποστολών Apollo και του διαστημικού λεωφορείου, σε συνδυασμό με την πολύχρονη εμπειρία της υπηρεσίας στις διαστημικές πτήσεις.

Έχει διαμόρφωση πυραύλου δύο σταδίων σε σειρά, στην κορυφή του οποίου θα βρίσκεται το διαστημόπλοιο ΩΡΙΩΝΑΣ (ORION). Εκτός από την κύρια αποστολή του, που είναι να μεταφέρει στο διάστημα πληρώματα τεσσάρων μέχρι έξι αστροναυτών, μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά πόρων και προμηθειών στον Διεθνή Διαστημικό Σταθμό (ISS), αλλά και για το «παρκάρισμα» φορτίων στη γήινη τροχιά για να ανακτηθούν από διαστημικά σκάφη με προορισμό την Σελήνη ή και αλλού, καθώς διαθέτει ωφέλιμο φορτίο είκοσι πέντε τόνων.

Η μεταφορά πληρωμάτων στον ISS σχεδιάζεται να πραγματοποιηθεί πριν το 2014, ενώ η πρώτη σεληνιακή εξόρμηση γύρω στο 2020.

Στάδιο Πρώτο

Κατά τη διάρκεια της εκτόξευσης το επαναχρησιμοποιήσιμο σύστημα πρόωσης στέλνει το διαστημικό όχημα σε χαμηλή τροχιά, ενώ στο μέσο της πτήσης του απορρίπτεται.

Το επαναχρησιμοποιήσιμο τμήμα είναι ένα ενιαίο σύστημα πρόωσης πέντε τμημάτων, το οποίο καίει

ένα ειδικά σχεδιασμένο μίγμα στερεού καυσίμου, προερχόμενο από τον κινητήρα των πυραύλων του προγράμματος των διαστημικών λεωφορείων.

Ένας νέας σχεδίασης μπροστινός σύνδεσμος θα ενώνει το πρώτο με το υψηλότερο δεύτερο στάδιο και θα είναι εξοπλισμένος με προωθητές διαχωρισμού, ώστε να αποσυνδέσει τα δύο στάδια κατά την άνοδο.



Στάδιο Δεύτερο

Ταυτόχρονα με το διαχωρισμό των δύο τμημάτων, ο κινητήρας του κύριου τμήματος J-2X αναφλέγεται, θέτοντας το όχημα σε κυκλική τροχιά καθώς τροφοδοτείται με υγρό οξυγόνο και υγρό υδρογόνο.

Ο J-2X τροφοδοτείται με υγρό οξυγόνο και υγρό υδρογόνο και αποτελεί εξελιγμένη παραλλαγή δύο ιστορικών προκατόχων: του πανίσχυρου J-2 που προωθούσε τους πυραύλους ΚΡΟΝΟΣ (SATURN) V & IB, των προγραμμάτων Apollo και του J-2S, μιας απλοποιημένης έκδοσης του J-2, που σχεδιάστηκε και δοκιμάστηκε

στις αρχές της δεκαετίας του 1970, αλλά δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ.

ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗ ΠΤΗΣΗ ARES I-X

Ο πύραυλος δοκιμών της NASA ARES I-X εκτοξεύθηκε στις 28 Οκτωβρίου 2009, στις 11.30 EDT από το διαστημικό κέντρο KENNEDY στη Φλόριντα. Η δοκιμαστική αυτή πτήση διήρκεσε έξι λεπτά περίπου από την εκτόξευση του «ΑΡΗ» από το πρόσφατα τροποποιημένο συγκρότημα εκτόξευσης 39B μέχρι και την προσθαλάσωση του πρώτου σταδίου σε απόσταση 150 μιλίων (241,40 χλμ.).

Ο ύψους 327 ποδιών (99,67 μ.) πύραυλος παράγαγε 2,6 εκατομμύρια λίβρες ώσης για να επιταχύνει σχεδόν στα 3 G επιτυγχάνοντας ταχύτητα 4,76 MACH, και έφτασε στο υποτροχιακό ύψος των 150.000 ποδιών (45.720,00 μ.).

Αλεξίπτωτα αναπτύχθηκαν για τη διάσωση του πρώτου σταδίου του πυραύλου, το οποίο ρυμουλκήθηκε πίσω στη Φλόριντα, από το πλοίο υποστήριξης Freedom Star, για μετέπειτα επιθεώρηση. Το υπόλοιπο μέρος του πυραύλου δεν ανακτήθηκε.

Η δοκιμαστική αυτή πτήση αναμένεται να δώσει στη NASA έναν τεράστιο όγκο δεδομένων. Αυτά θα χρησιμοποιηθούν για να βελτιωθεί ο σχεδιασμός και η ασφάλεια της επόμενης γενιάς αμερικανικών διαστημικών οχημάτων, τα οποία αναμένεται να στείλουν τους ανθρώπους πέρα από τη χαμηλή γήινη τροχιά.

Πηγή: **HYPERLINK**
"<http://www.nasa.gov>"
www.nasa.gov

IK I (I) KAZAKIDHS PETROS

Η Επιτροπή Μουσικής στη Σχολή Ικάρων

Η μουσική γεννήθηκε μαζί με τον άνθρωπο, ο οποίος άρχισε να ξεχωρίζει τους αρμονικούς φυσικούς ήχους που τον βοηθούσαν στη ζωή του. Σιγά-σιγά άρχισε να τους αναπαράγει και να τους ανασυνθέτει δημιουργικά. Στην αρχαιότητα, η μουσική αποτελούσε στοιχείο μόρφωσης. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι αρχαίοι Έλληνες, παρά την έντονη θρησκευτικότητά τους, δεν δημιούργησαν μυστικιστική μουσική και απέδωσαν θεία προέλευση στη μουσική και όχι μυστηριακή. Τα μου-

σική ορίζεται η τέχνη έκφρασης των αισθημάτων και των ιδεών με τη βοήθεια ήχων αρμονικά συνδυασμένων, η μελωδία μιας μουσικής σύνθεσης που εκτελείται με φωνή ή με όργανα, η ορχήστρα, το σύνολο των μουσικών (εκτελεστών, οργανοπαίκτων), το σύνολο των ηχητικών αξιών της εικόνας που στηρίζεται στη μελωδία, την αρμονία, το ρυθμό, τον τονισμό, το μουσικό ρυθμό κλπ. Η ίδρυση της Σχολής Ικάρων μέχρι και σήμερα η Επιτροπή Μουσικής, την οποία αποτελούν μαθητές

της Σχολής, αποτέλεσε τον πυρήνα της ψυχαγωγίας των Ικάρων κατά την παραμονή τους σ' αυτήν. Οι Ικάροι που την αποτελούν είναι όλων των κατευθύνσεων και ειδικοτήτων και όλων των ετών, έχοντας ένα κοινό γνώρισμα....την αγάπη τους για τη μουσική! Κάθε Ικάρος έχει τη δυνατότητα να γίνει μέλος της Επιτροπής εφόσον το επιθυμεί. Η Επιτροπή Μουσικής έχει την επιμέλεια των μουσικών βραδίων που διοργανώνονται από τη Διοίκηση της Σχολής στο εστιατόριό της, με σκοπό την ψυχαγωγία των μαθητών της. Ακόμα, συμμετέχει στους επίσημους χορούς που πραγματοποιεί η Σ.Ι. (χορός Χριστουγέννων, χορός Αιθιοπιοσημναζών κτλ) με σκοπό τη διασκέδαση των αξιωματικών και Ικάρων, του πολιτικού και διδακτικού προσωπικού της και των οικείων αυτών. Τέλος, προσπαθεί να διατηρήσει τα ήθη και έθιμα του τόπου τραγουδιών ως και τα κάλαντα των Χριστουγέννων σε ανώτατους και μη αξιωματικούς.



σικά του δημιουργήματα ο άνθρωπος τα χρησιμοποίησε για να επικοινωνήσει με τους συνανθρώπους του, να εξορκίσει το φόβο, να επικαλεστεί τους προγόνους, να εξημερίσει τους θεούς του, και να εκφράσει το θαυμασμό, την αφοσίωση και την αγάπη του. Στους νεότερους χρόνους, ως



Μετά τη σύντομη εισαγωγή των δραστηριοτήτων της, σας παρουσιάζω κατ' αρχαιότητα τα μέλη της Επιτροπής που την απαρτίζουν κατά το ακαδημαϊκό έτος 2009-2010:

•Κ ΙV ΥΣΜΙΞ Παναγιώπουλος Ηλίας (Ψυχή): από μικρός είχε κλίση προς τον καλλιτεχνικό χώρο και ιδιαίτερα στο τραγούδι, και η πρώτη του ερμηνεία πραγματοποιήθηκε σε ηλικία μόλις 4 ετών στην Καλαμάτα από όπου και κατάγεται. Η Σχολή του έδωσε τη δυνατότητα να εκφράσει το ταλέντο του και φυσικά να ψυχαγωγεί τους συμμαθητές του.

•Κ ΙV ΥΣΜΙΞ Παναγιώτου Χρίστος (ηλέκτρα): σε ηλικία μόλις 6 ετών διακρίθηκε στην Κύπρο με τον τίτλο του πιο ταλαντούχου νέου καλλιτέχνη της πόλης.

•Κ ΙV ΥΣΜΙΞ Μπαρμπίτσας Παναγιώτης (κιθάρα): ανακάλυψε την κλίση του στην κιθάρα σε μεγαλύτερη ηλικία (14 χρόνων) και τώρα μπορεί και ερμηνεύει σχεδόν όλες τις ροκ επιτυχίες.

•Κ ΙV Αθαγιώστου Γεώργιος (μπουζούκι): μοναδικός στο είδος του, ο μαέστρος της επιτροπής μας, καθώς μπορεί να ερμηνεύσει όλες (!!!) τις λαϊκές επιτυχίες.

•Κ ΙV Γρουντάς Ιωάννης (ηλέκτρα-κιθάρα): και αυτός με τη σειρά του μεγάλωσε με τη μουσική και τώρα μέσω της επιτροπής εξωτερικεύει τα συναισθήματα του.

•Κ ΙV Ζουμάς Σπυρίδων (τουμπερλέκι): ο «ανατολίτης» της παρέας καθώς μπορεί και ερμηνεύει όλες τις ανατολίτικες επιτυχίες.

•Κ ΙV Μυλωνάκης Κωνσταντίνος (φωνή): ο επόμενος βάρδος μας, ο οποίος συνειδητοποίησε και ανέδειξε το ταλέντο του μέσα στη Σχολή.

•Κ ΙV Σφέτσης Νικόλαος (κιθάρα): και αυτός ανέδειξε τις ικανότητες του κατά την παραμονή του στη Σ.Ι.

•Κ ΙΙΙ Ζηγούρη Ελεούσα-Βασιλική (φωνή-ηλέκτρα-κιθάρα): ένα από τα μεγαλύτερα ταλέντα μας καθώς ερμηνεύει τα πάντα... και σε όλα τα μουσικά όργανα!

•Κ ΙΙΙ Νεοκλέους Αντρέας (ντραμς): ο νούμερο 1 ντραμς μας που κατάγεται από την Κύπρο και ο οποίος με το αστείρευτο ταλέντο του ξεσηκώνει την ομάδα μας.

•Κ ΙΙΙ Σπανάκης Μιχαήλ (λαούτο): ο κρητικός της παρέας που ερμηνεύει πολλές μαντινάδες.

•Κ ΙΙ Σανιδά Θεώνη (φωνή): από μικρή έδωσε το δυναμικό παρών της στις μουσικές σκηνές, καθώς έχει συμμετάσχει σε πολλές συναυλίες.

•Κ ΙΙ Σκοινάς Θθανάσιος (μπουζούκι): ο ταλαντούχος Ίκαρος που θα ερμηνεύει τα επόμενα χρόνια πολλές λαϊκές επιτυχίες.

•Κ Ι Φιλόπουλος Δημήτριος (κιθάρα): ένα

ακόμη ταλέντο που προέρχεται από την όμορφη Καλαμάτα, ο οποίος από 7 ετών ασχολείται με τη μουσική και έχει διακριθεί σε μουσικούς διαγωνισμούς.

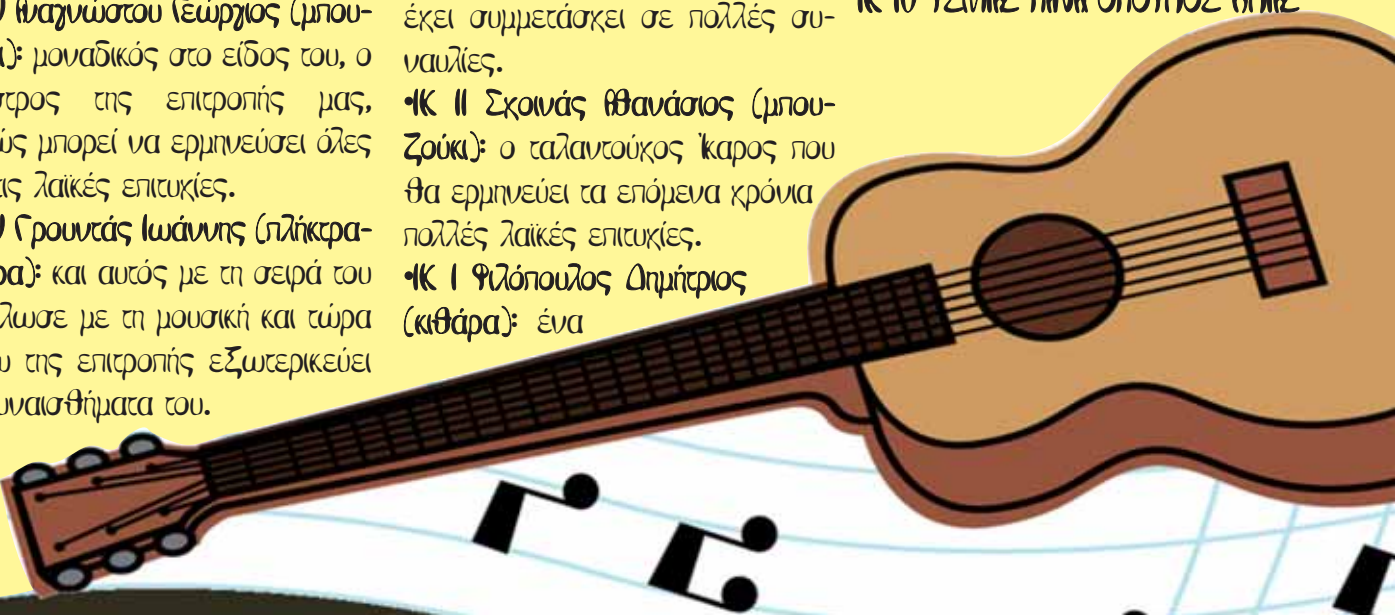
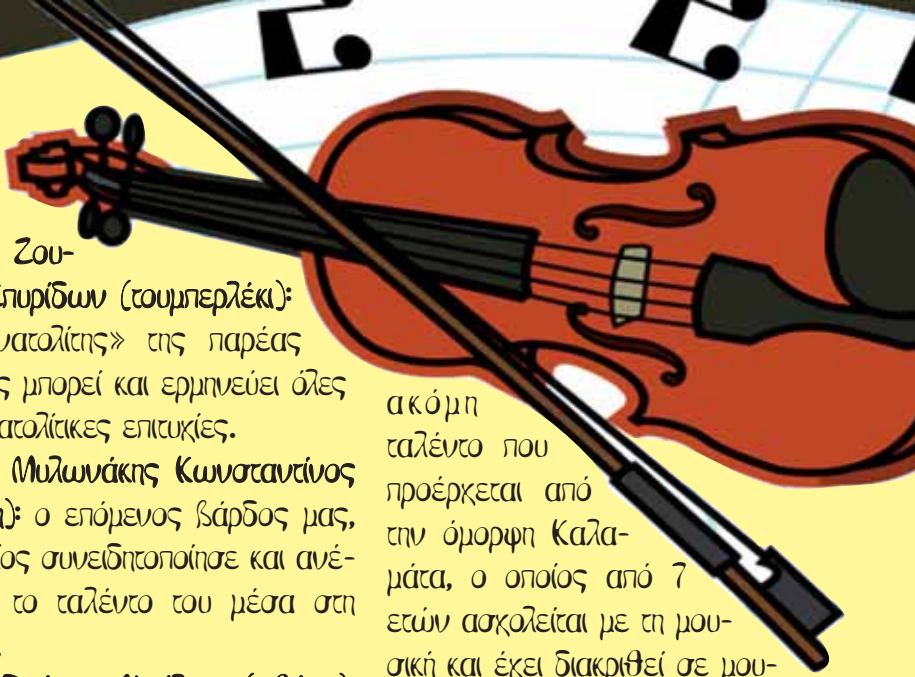
•Κ Ι Φεύγας Γεώργιος (ντραμς): καταπληκτικός ντραμς με εξαιρετική παρουσία (σε ροκ ερμηνείες).

•Κ Ι Βασιός Παναγιώτης (κλαρίνο): το καλύτερο κλαρίνο της Νέαςβου κατευθείαν στη Σχολή μας για καταπληκτικές δημοτικές εκτελέσεις και παραστάσεις.

•Κ Ι Στανίτσας Θεόδωρος (φωνή): το πολλά υποσχόμενο νέο αίμα

•Κ Ι Σκόνδρας Νικόλαος (κιθάρα): από πολύ μικρή ηλικία άρχισε να ταξιδεύει στο μαγικό κόσμο της μουσικής και τώρα είναι μαζί μας!

Κ ΙV ΥΣΜΙΞ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΗΛΙΑΣ





ΠΑΡΑΞΕΝΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΡΓΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Επιμέλεια : ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) ΖΥΓΟΥΡΗ ΕΛΕΟΥΣΑ-ΒΑΣΙΛΙΚΗ

Η πρώτη πτήση των αδερφών Ράιτ ήταν μικρότερη σε απόσταση από το άνοιγμα των φτερών ενός 747.



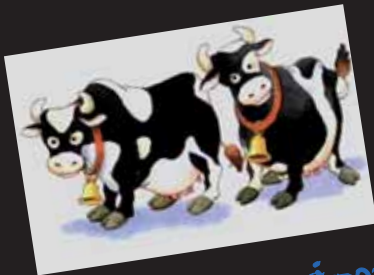
Τα ιγκουάνα μπορούν να αυτοκτονήσουν.

Οι άντρες της φυλής Μολίβρι στην κεντρική Αυστραλία χαιρετιούνται μεταξύ τους πιάνοντας ο ένας το χέρι του άλλου και όχι με την κλασική χειραψία. **** του



Η εταιρεία Coca-Cola έχει τη μεγαλύτερη κατανάλωση βανίλιας σε όλο τον κόσμο.

Το κραγιόν περιέχει λείπια ψαριού.



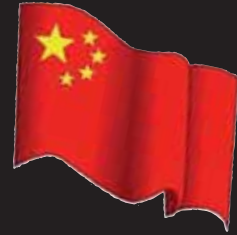
Οι αγελάδες βγάζουν περισσότερο γάλα όταν ακούνε μουσική.

Κάθε ρήγας στην τράπουλα αναπαριστά έναν μεγάλο βασιλιά της ιστορίας: ο ρήγας μπαστούνι τον Δαβίδ, ο ρήγας σπαθί τον Μέγα Αλέξανδρο, ο ρήγας κούπα τον Καρλομάγνο και ο ρήγας καρό τον Ιούλιο Καίσαρα.





Στην Κίνα, η νύφη ντύνεται στα κόκκινα.



Τα M&Ms φτιάχτηκαν για να μπορούν οι στρατιώτες να τρώνε σοκολάτα χωρίς να κολλάνε τα χέρια τους.

Ο μισός πληθυσμός της Γης έχει δει την ταινία του James Bond.



Ένα παιδί μέσης ηλικίας 4 ετών, κάνει γύρω στις 400 ερωτήσεις την ημέρα.



Περισσότερα χαρτονομίσματα του παιχνιδιού Monopoly τυπώνονται κάθε χρόνο σε όλο τον κόσμο, συγκριτικά με τα αληθινά χαρτονομίσματα.



Οι τάρανδοι ήταν τα πρώτα ζώα που εξημερώθηκαν.

Η Disneyland στις Η.Π.Α. είναι μεγαλύτερη από τις πέντε μικρότερες χώρες του κόσμου μαζί.



Το μέλι είναι το μόνο τρόφιμο που δεν χαλάει. Βρέθηκε μέλι στους τάφους των Αιγυπτίων Φαραώ, το οποίο δοκίμασαν οι αρχαιολόγοι και δήλωσαν ότι ήταν βρώσιμο.



ΑΚΟΥΣΑΜΕ ΚΑΙ ΣΑΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

Υπόγεια ρεύματα «Τους έχω βαρεθεί»



Τα υπόγεια ρεύματα και ο Δάσκαλος Θάνος Μικρούτσικος δισκογραφούνε και μας λένε «Τους έχω βαρεθεί». Η αφορμή που οδήγησε το συγκρότημα να συνεργαστεί με τον Θάνο Μικρούτσικο και εν συνεχεία να γεννηθεί αυτό το δίσκο ήταν οι επανεκτελέσεις 15 πολιτικών τραγουδιών του συνθέτη. Με καινούργιο ύφος και ήχο μας επαναασυστήνουν αγαπημένα τραγούδια όπως «Η Ρόζα», «Ανεμολόγιο» και πολλά άλλα. Ένας δίσκος επίκαιρος με τους στίχους μοναδικής ποιήσης του Καββαδία, του Χικμέτ και άλλων αλλά και ανατρεπτικά κλασσικός εξαιτίας τόσο της βαθιάς γνώσης της ροκ όσο και της διάθεσης για διασκευές υψηλών προδιαγραφών. Ο δίσκος κυκλοφορεί από τη Legend.

Maraveyas Ilegal «Welcome to Greece»



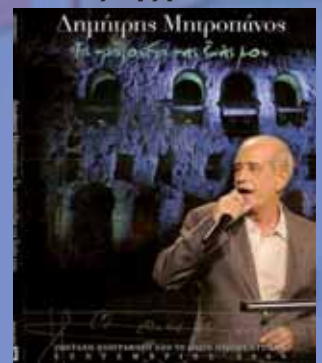
Ο Κωστής Μαραβέγιας επιστρέφει δισκογραφικά μετά από δύο χρόνια με την ολοκαίνουργια δουλειά του Welcome to Greece. Ένας δίσκος ηχογραφημένος live στο στούντιο από τον ίδιο και τη μόνιμη μπάντα που τον πλαισιώνει. 12 τραγούδια ταξιδιάρικα, παιχνιδιάρικα, αγαπησιάρικα με ποικίλους ρυθμούς και μουσικές φτιαγμένα με πολύ τρέλα και ζωντάνια. Ένας δίσκος ο οποίος θα σε βγάλει από τη μονότονη καθημερινότητα και θα σε βάλει στο πάρτυ. Κυκλοφορεί από τη Minos-Emi.

Vassilkos «Vintage»



Ο Βασιλικός παρουσιάζει την πρώτη του προσωπική δισκογραφική δουλειά με τίτλο Vintage, η οποία περιέχει επανεκτελέσεις 13 αγαπημένων ξένων τραγουδιών όπως «You Are My Destiny», «If you go away», «Famous Blue Raincoat». Ο Βασιλικός κατάφερε να δημιουργήσει σ' αυτό το δίσκο ένα ονειρικό κλίμα, δίνοντας στα τραγούδια το δικό του πολύ ιδιαίτερο ύφος με αποτέλεσμα να προκύψει ένα αριστουργηματικό αποτέλεσμα. Το σημαντικότερο όμως είναι πως ο Βασιλικός έχει κάνει την ενορχήστρωση όλων των τραγουδιών και παίζει μόνος του όλα τα όργανα που ακούγονται στο δίσκο. Ο δίσκος κυκλοφορεί από τη Sony Music.

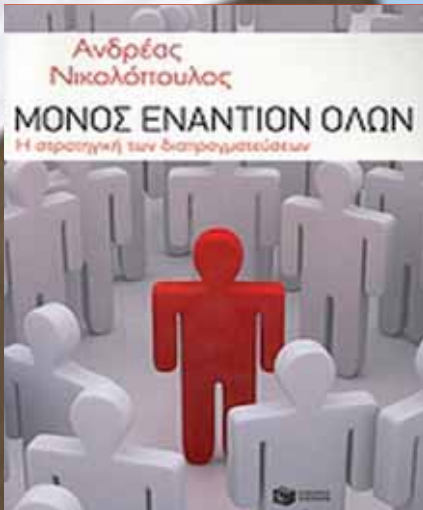
Δημήτρης Μητροπάνος «Τα τραγούδια της ζωής μου»



Ο Δημήτρης Μητροπάνος σε μία ζωντανή ηχογράφιση στο Ωδείο Ηρώδου του Αττικού μας χαρίζει για ακόμη μια φορά τα σημαντικότερα τραγούδια της καριέρας του. Από το «Καλοκαίρια και χειμώνες» έως τα «Λαδάδικα» και τη «Ρόζα» σ' ένα πρόγραμμα το οποίο επιμελήθηκε η Μαργαρίτα Μυτιληναίου, αυτός ο μεγάλος λαϊκός τραγουδιστής με τις αντρίκιες ερμηνείες και τη μοναδική φωνή, μας καλεί να ταξιδέψουμε μαζί του σε «Μια εκδρομή» πιο ξεχωριστή από τις άλλες. Κυκλοφορεί από τη Minos-Emi.



ΒΙΒΛΙΩΝ ΙΣΤΟΡΙΕΣ



Το καλοκαίρι του 2009 κυκλοφόρησε το βιβλίο «ΜΟΝΟΣ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΟΛΩΝ, η στρατηγική των διαπραγματεύσεων», 270 σελίδων, από τις γνωστές εκδόσεις Πατάκη. Συγγραφέας του είναι ο κ. Ανδρέας Νικολόπουλος καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών στη Διοικητική των Επιχειρήσεων και μεσολαβητής-διαιτητής στον Οργανισμό Μεσολάβησης και Διαιτησίας.

Από τις πρώτες σελίδες του βιβλίου, διαπιστώνουμε την πεποίθηση του συγγραφέα πως οι διαπραγματεύσεις είναι ό,τι σημαντικότερο στις κοινωνικές μας σχέσεις. Κάθε σχέση μας αποβλέπει στην απόκτηση υλικών ή/και συναισθηματικών ωφελειών. Η απόκτηση των ωφελειών αυτών εμποδίζεται συνήθως από τους υπολοίπους που συμμετέχουν στις σχέσεις μας, διότι και αυτοί διεκδικούν τις δικές τους ωφέλειες. Στις περιπτώσεις αυτές προκαλούνται συγκρούσεις που μπορούν να διευθετηθούν με διαπραγματεύσεις. Κατ' αυτόν τον τρόπο, κάθε σχέση μας και ο τρόπος που διαμορφώνεται αυτή είναι αποτέλεσμα διαπραγματεύσεων.

Όμως, η άποψη αυτή του συγγραφέα οδηγεί σε σημαντικές ανατροπές. Οι μέχρι σήμερα απόψεις αναφέρουν τρόπους για τους χειρι-

σμούς μας σε μία συγκεκριμένη, μεμονωμένη σύγκρουση ή διαπραγματεύσή μας. Η πραγματικότητα όμως είναι σύνθετη, αφού τα προβλήματα που μας επιβαρύνουν είναι παράλληλα: οικογένεια, προϊστάμενος, υφιστάμενοι, τράπεζες, κρατικές αρχές, κ.λπ. Για την αντιμετώπιση όλων αυτών των παράλληλων προβλημάτων μας απαιτείται η χρησιμοποίηση πόρων, όπως χρήμα, χρόνος, κύρος, αντοχές, ανταλλάγματα, υποσχέσεις, αξιοπιστία που είναι όμως περιορισμένοι. Συνεπώς η συμπεριφορά μας σε μία σχέση επηρεάζεται από τις παράλληλες επιβαρύνσεις μας, έστω και εάν αυτές είναι άσχετες μεταξύ τους, διότι η κάθε μία από αυτές απορροφά ένα μέρος από τους περιορισμένους πόρους μας. Για το λόγο αυτό, επιδίωξή μας δεν είναι η απόκτηση της μέγιστης ωφέλειας από τη μία σχέση μας, αφού αυτό θα σήμαινε την παραίτησή μας από όλες τις υπόλοιπες. Στόχος μας είναι η απόκτηση της μέγιστης ωφέλειας από το σύνολο των σχέσεών μας, με την κατάλληλη κατανομή των περιορισμένων πόρων μας σε όλες τις σχέσεις μας. Αυτό σημαίνει ότι στην κάθε σχέση μας δεν συμπεριφερόμαστε έτσι όπως θα επιθυμούσαμε, αλλά έτσι όπως μας το επιτρέπουν οι παράλληλες επιβαρύνσεις μας.

Η θεώρηση αυτή ανοίγει νέους ορίζοντες στην ερμηνεία της ανθρώπινης συμπεριφοράς κατά την αντιμετώπιση των συγκρούσεων και καθοδηγούμαστε σε συμπεριφορές που κερδίζουν τις μάχες σε όλα τα παράλληλα μέτωπα και έτσι τον προσωπικό μας πόλεμο.

Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι με τον ίδιο τρόπο συμπεριφέρονται και οι αντίπαλοί μας, αφού και αυτοί έχουν περιορισμένους πόρους που πρέπει να καταναείμουν σε περι-

σότερες παράλληλες συγκρούσεις τους.

Όλες αυτές οι παραδοχές μας δίνουν τη δυνατότητα να αναπτύξουμε έναν προσωπικό και ευέλικτο τρόπο αντιμετώπισης του συνόλου των συγκρούσεών μας που να ανταποκρίνεται στις προσωπικές μας ανάγκες και απαιτήσεις, λαμβάνοντας υπόψη ακόμα και τις προβλεπόμενες συμπεριφορές των αντιπάλων μας.

Μέσα από τις σελίδες του βιβλίου του, ο συγγραφέας δεν χειραγωγεί αλλά ερμηνεύει τις πραγματικές ανθρώπινες συμπεριφορές, χωρίς να παραβλέπει συναισθήματα, αξίες και ιδεολογικές καταβολές, αφού όλα αυτά ενσωματώνονται στην τελική συμπεριφορά μας. Με την ερμηνεία αυτή καταλαβαίνουμε το πώς επηρεαζόμαστε, ποια είναι τα σφάλματα των χειρισμών μας, τους τρόπους βελτίωσής τους και τελικά το πώς μπορούμε να επηρεάσουμε τις συμπεριφορές των άλλων, ακόμα και με έμμεσους τρόπους.

Από την πρόταση του συγγραφέα συμπεραίνουμε, ότι οι πλέον καταστροφικές συμπεριφορές είναι αυτές που προκαλούν άσκοπες και υπερβολικές απώλειες στον κάθε συμμετέχοντα σε μία σχέση. Ο συγγραφέας μάς προστατεύει από τις «παγίδες» αυτές και δείχνει το πώς μπορούμε να θέσουμε τα όρια των συμπεριφορών μας στις συγκρούσεις και τις διαπραγματεύσεις μας και ακόμα πώς να αμυνθούμε απέναντι στις αρπακτικές συμπεριφορές των άλλων. Με τον τρόπο αυτό, μπορούμε να διαμορφώσουμε σχέσεις που να εξισορροπούν ωφέλειες και συμφέροντα και να αποτρέπονται οι ανώφελες κλιμακώσεις και τα αδιέξοδα.

ΑΣΜΧΟΣ (Ι) ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΙΚΗΣ



Πανελληνιος Σύλλογος Φίλων Πολεμικής Αεροπορίας "ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ"

Η ιδέα για έναν σύλλογο με αντικείμενο την Πολεμική Αεροπορία στριφογύριζε στο μυαλό μας αρκετό καιρό. Θέλοντας η ενασχόληση με την Πολεμική Αεροπορία να βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος και να αποτελεί, αν όχι το αποκλειστικό, το κύριο αντικείμενό μας, πήραμε την απόφαση να προχωρήσουμε στην δημιουργία ενός νέου συλλόγου, με σκοπό να γνωρίσουμε από κοντά την Πολεμική Αεροπορία τα στελέχη και την ένδοξη ιστορία της. Ακολούθησαν συζητήσεις μηνών, με την συνδρομή ατόμων από πολλές περιοχές της Ελλάδας και τον Ιούλιο του 2007, μετά την απόφαση του δικαστηρίου, ο Σύλλογός μας ήταν γεγονός.

Κύριος σκοπός του

Συλλόγου είναι η γνωριμία με την Πολεμική Αεροπορία, η ενημέρωση του κοινού για τις δραστηριότητές της καθώς και η διάδοση της αεροπορικής ιδέας γενικότερα, με την διάδοση της πτήσης (εικονικής) μέσω των ηλεκτρονικών υπολογιστών, του μοντελισμού, του αεραθλητισμού, των επισκέψεων σε χώρους αεροπορικού ενδιαφέροντος και άλλων συναφών δραστηριοτήτων.

Μετά από την εξασφάλιση της σχετικής άδειας από το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, πραγματοποιήσαμε την πρώτη μας από μια σειρά εκδηλώσεων, επισκεπτόμενοι την 347 Μοίρα. Εκτοτε έχουμε επισκεφθεί αρκετές μονάδες της ΠΑ, ενώ συμμετείχαμε με περίπτερο του Συλλόγου στην Αεροπορική Επίδειξη που διοργάνωσε η ΠΑ στην Αεροπορική Βάση Τανάγρας τον Σεπτέμβριο 2008.

Η θερμή υποδοχή από το προσωπικό των μονάδων που έχουμε επισκεφτεί

καθώς και η έκπληξη ότι υπάρχουν ακόμα συμπολίτες που ενδιαφέρονται για αυτούς που "φυλάνε θερμοπύλες", ήταν έκδηλη σε κάθε επίσκεψή μας.

Στα δύο χρόνια ζωής του Συλλόγου, ο Πανελληνιος Σύλλογος Φίλων Πολεμικής Αεροπορίας «ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ», σε συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, επισκέφτηκε αρκετές Μονάδες της ΠΑ ανά την Ελλάδα γεγονός που αποτελεί εφόσμη για αντίστοιχες δραστηριότητες στο μέλλον.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες του συλλόγου καθώς και δυνατότητες επικοινωνίας υπάρχουν στην ιστοσελίδα του συλλόγου www.anaxaitisi.gr.

Για τον Πανελληνιο
Σύλλογο Φίλων
Πολεμικής
Αεροπορίας,
"Αναχαιτίσι"

Χρήστος Καραδέδος





Αγαπητέ «ΙΚΑΡΕ»

Κατ'αρχήν θερμά συγχαρητήρια για την επανέκδοσή σου, και για την ποιότητα της ύλης των πρώτων δύο νέων τευχών.

Ο «ΙΚΑΡΟΣ», πιστεύω, αφού δοκιμαστεί για κάποιο χρονικό διάστημα, στο πλαίσιο που οι όροι συνεργασίας ήδη καθορίζουν, μπορεί να ανοίξει τα φτερά του και να γίνει ένας «μαχητής αεροπόρος», σύμβολο της αεροπορικής επιστήμης και τέχνης. Όμως, ειχά-ειχά και πρώτα η «Ασφάλεια των Πτήσεων»

Ο δεύτερος λόγος της επιστολής μου έχει σχέση με την διευκρίνιση που γίνεται στην πρώτη σελίδα του 4ου τεύχους από την Σύμβαση του «ΙΚΑΡΟΣ», σχετικά με το πού ευρίσκεται «το σύνολο των μαθητών κατά την ώρα του σεισμού της 7/9/1999». Αν ήταν στο «Νότιο Μέρος» ή «...οι περισσότεροι Ικαροί θρίσκιονταν ήδη στους θαλάμους τους».

Η αλήθεια είναι ότι ο μεγαλύτερος αριθμός των Ικάρων ήταν εκτός κτιρίων της Σμνηναρχίας Ικάρων, όχι για προκλήτριο αλλά διότι υπήρχε εντολή του Δ/του της Σχολής από την προηγούμενη, προς τον Δ/τη της Σμνηναρχίας Ικάρων, ότι ο μεσημεριανός ύπνος (καλοκαιρινό πρόγραμμα) της επομένης δεν ισχύει, εκτός εκείνων που είχαν κάποιο κόλλημα. Οι λόγος δεν έχουν σημασία, αλλά είμαι βέβαιος ότι είναι εύκολα κατανοητοί από εσάς.

Όμως για την ιστορία της Σχολής, αλλά και γιατί μπορεί να σας ενδιαφέρει, θα σας διηγηθώ μια «μικρή» ιστορία εκείνων των ημερών του σεισμού, που νομίζω ότι έχει σχέση με την Ποιότητα και το Ήθος της νέας γενιάς των Ικάρων μας.

Όταν έγινε ο σεισμός, οι τρεις τάξεις των Ικάρων (II, III, IV) μόλις είχαν επιστρέψει από την καλοκαιρινή τους άδεια, και είχε αρχίσει η προετοιμασία της Σχολής για την προγραμματισμένη υποδοχή των νέων ΙΚ Ιης την 15/9/1999.

Το απόγευμα της 7/9/1999, τα μόνα χερά (ηράσινα) κτίρια της Σ.Ι., ήταν το μεταλλικό υπόστεγο μπάσκετ και οι δύο καινούριες (τότε) Μοίρες Ικάρων (κοιτώνες). Όλα τα υπόλοιπα ήταν, άλλα με πολύ γοβαρές θλάξες (κίτρινα) και άλλα για κατεδάφιση (κόκκινα). Οι πολλοί και συνεχείς δε μετασεισμοί, ειχά-ειχά, τα αποτελείωναν.

Ο ΑΥΓΕΑ, ο Δ/ΔΑΕ και ο ΔΚΤΗΣ Σ.Ι., μετά από εξέταση όλων των δεδομένων του Α/Δ Δεκελείας και, κυρίως, των Σχολών Σ.Ι και Σ.ΤΥΑ, αποφάσισαν ότι οι Ικαροί πρέπει να ξαναφύξουν σε καλοκαιρινή άδεια έως ότου ληφθούν τελικές αποφάσεις.

Μετά από μια εβδομάδα περίπου, εκλήθησαν πίσω στη Σχολή μόνο οι ΙΚ IV. Ενημερώθηκαν αναλυτικά από τον Δ/τη της Σχολής για την κατάσταση των κτιρίων της Σχολής και για τις αποφάσεις που είχαν ληφθεί. Επίσης, ενημερώθηκαν, ότι τα μόνα κτίρια που θεωρούνταν ασφαλή από τους αρμόδιους και επιτρεπτόταν η είσοδος, είναι μόνο τα χαρακτηρισθέντα «ηράσινα».

Τα κτίρια της Σμνηναρχίας Ικάρων, της ΣΜΑΕΚ, του Διοικητηρίου Σ.Ι., όπως και αρκετά άλλα είχαν χαρακτηριστεί «κόκκινα».

Το σύνολο σχεδόν της δραστηριότητας της Σ.Ι. είχε αποφασισθεί να μεταφερθεί στις εγκαταστάσεις της Σ.ΤΥΑ. Το σύνολο των αναγκών μέσω διαβίωσης και εκπαίδευσης (κρεβάτια, βιβλία, θρανία, εργαστήρια, μουσείο κλπ) για την επαναλειτουργία της Σχολής, ευρίσκοντο ΕΝΤΟΣ των χαρακτηρισμένων ως «ΚΟΚΚΙΝΑ» κτιρίων.

Όμως η Σ.Ι. έπρεπε να επαναλειτουργήσει άμεσα και να πάρει και νέους Ικάρους. Για δύο περίπου εβδομάδες το σύνολο των Αξ/κων της Σ.Ι. και των ΙΚ IV δεν φορούσαν στολές αλλά μόνο φόρμες χυμναστικής.

Η Σ.Ι. πριν το τέλος Σεπτεμβρίου επαναλειτούργησε στις νέες προσωρινές της (εννέα χρόνια περίπου) εγκαταστάσεις, έχοντας καλέσει και τους νέους ΙΚ Ιης χωρίς καμία σχεδόν εξωτερική βοήθεια.

Ουσιαστικά οι ΙΚ IVης (1999-2000) επαναλειτούργησαν τη Σχολή τους.

Σημ. Στις Γερμανικές Ένοπλες Δυνάμεις, το μεγαλύτερο Αριστείο Ανδρείας και Προσφοράς, ανονέμεται, σε όποιον/ους παραβαίνοντας ισχύουσες διαταγές, με προσωπικό κίνδυνο, προσφέρουν Υψηλές Υπηρεσίες στην πατρίδα τους. (Αγιστο ε.)

Ένας Αεροπόρος που
έτυχε να είναι Δ/της Σ.Ι
από τον Ιούνιο 1998 έως Μάρτιο 2001



1999

Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ
Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ

2009

Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ

(Β' Μέρος)

Νοτιοδυτικά και ακριβώς δίπλα από τα Διδακτήρια υψώνεται το ψηλότερο κτίριο της Σχολής: Το Διοικητήριο της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης. Το συγκριμένο οικοδόμημα ξεχωρίζει από τα υπόλοιπα, καθώς σε αυτό συντελεί μία από τις υψηλότερες προσόψεις

σμού- σε πλημμυρίζει από παντού. Αντανακλάται στο λευκό μάρμαρο του δαπέδου και σε προκαλεί να το ακολουθήσεις σε μια πορεία, που δεν αφήνει κανένα ασυγκίνητο. Από το αστραφτερό δάπεδο, τα μάτια σου βρίσκονται σε λίγα δευτερόλεπτα να ακολουθούν τις νοητές γραμμές των

Προχωρώντας μερικά βήματα, αντικρίζεις στα δεξιά και στα αριστερά σου, δύο μαρμάρινες πλάκες από verde antico, στις οποίες είναι λαξευμένα τα ονόματα των διατελεσάντων Διοικητών ΣΜ.Α.ΕΚ. και Διευθυντών Ακαδημαϊκής και Στρατιωτικής



κτιρίου που μπορεί κανείς να συναντήσει. Περνώντας τις δύο τεράστιες κυλινδρικές κολώνες της πρόσοψης, βρίσκεσαι μπροστά στη δίφυλλη πόρτα του κτιρίου. Μπαίνοντας μέσα, το φυσικό φως, που εισέρχεται από τα γυάλινα κουφώματα -τόσο σωστά τοποθετημένα, ώστε το κτίριο να έχει λιγοστές ανάγκες τεχνητού φωτι-

υποστυλωμάτων και να διασχίζουν έναν-έναν τους ορόφους. Στο τέλος της διαδρομής, συντελείται μία αποκάλυψη: Η ματιά σου βρίσκεται στην οροφή, η οποία λούζεται από το φως του ήλιου και μόνο τότε ανακαλύπτεις τις πραγματικές διαστάσεις του κτιρίου, πολύ πιο μεγάλες από αυτές που φαίνονταν από το εξωτερικό του.

Εκπαίδευσης, αντίστοιχα. Στο ισόγειο βρίσκονται τα γραφεία του τμήματος Προσωπικού. Συνεχίζοντας την περιήγησή σου, απέναντι από την κεντρική είσοδο του Διοικητηρίου, φτάνεις στις κλίμακες του κτιρίου. Το μέταλλο και το μάρμαρο δημιουργούν έναν συνδυασμό, που δύσκολα



έχεις ξανασυναντήσει. Αυτός ο συνδυασμός συντελεί στην (αιτιολογείται) αυξημένη ασφάλεια και σταθερότητα των κλιμάκων, οι οποίες σε οδηγούν στο υπόλοιπο οικοδόμημα. Στους τελευταίους ορόφους βρίσκεται το γραφείο του Διοικητή ΣΜ.Α.ΕΚ. και το γραφείο του Διευθυντή Ακαδημαϊκής & Στρατιωτικής Εκπαίδευσης (ΔΑΣΕ), ενώ στο τέλος της κλίμακας βρίσκεται μία μικρή συμπαγής πόρτα. Από τις διαστάσεις της πιστεύεις ότι δεν έχει να σου προσφέρει καμία συγκίνηση οτιδήποτε και αν βρίσκεται από πίσω της. Παρόλα αυτά ένα άγνωστο αίσθημα σε προκαλεί να την ανοίξεις. Εκείνη τη στιγμή, η φωτεινή πύλη σε οδηγεί σε έναν άλλο κόσμο. Κάνεις μία βόλτα στην ταράτσα του κτιρίου και νομίζεις ότι είσαι πιο κοντά στον ουράνιο θόλο, από ποτέ. Φτάνοντας στις άκρες και βλέποντας τα υπόλοιπα διπλανά κτίρια, νομίζεις ότι είσαι ένας γίγαντας, ο οποίος κοιτάει με δέος την έκταση των νέων εγκαταστάσεων. Η αναζήτηση προς τον κόσμο των νάνων δε σταματάει, όμως εδώ. Μια ματιά προς τα νότια, αποκαλύπτει για άλλη μια φορά το ύψος του γίγαντα, αφού μετά από το δάσος του Στρατοπέδου, μπορείς να δεις την Αθήνα να απλώνεται. Σήμα κατατεθέν, στο βάθος του συγκεκριμένου τοπίου, είναι ο φωτισμένος Παρθενώνας και ο βράχος του Λυκαβηττού!

Από το Ακαδημαϊκό έτος 2007–2008 και εξής, η Σχολή παρέχει στους Ικάρους, φορητούς υπολογιστές τελευταίας τεχνολογίας. Η κίνηση αυτή είναι πολύ σημαντική - επειδή βοηθάει όλους τους μαθητές στη μελέτη τους - καθώς οι ενδεχόμενες περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες των Ικάρων δεν αποτελούν τροχοπέδη στην εκπαίδευσή τους στις νέες τεχνολογίες. Οι

φορητοί υπολογιστές χρησιμοποιούνται από τους Ικάρους εν ώρα μαθημάτων, στα οποία είναι απαραίτητη η χρήση τους, όπως μαθήματα προγραμματισμού ή σχεδίασης σε ηλεκτρονικό υπολογιστή. Ακόμα, ο υπολογιστής χρησιμεύει στην εκπόνηση διπλωματικών εργασιών όσον αφορά τους τεταρτοετείς, αλλά και οποιαδήποτε εργασίας αναθέτουν οι καθηγητές στα πλαίσια του μαθήματός τους.

Η ξαναγεννημένη, όμως, Σχολή Ικάρων δε λησμόνησε τους καθηγητές της, που αποτελούν σημαντικό παράγοντα της αποτελεσματικής της λειτουργίας. Στην προσεισμού Σχολή, και στη δεκαετία που ακολούθησε, οι καθηγητές δεν είχαν κάποιο δικό τους χώρο, για να οργανώνουν τα μαθήματά τους, αλλά και να εργάζονται απομονωμένοι, τις ώρες που δεν δίδασκαν από έδρας. Οι δυσκολίες ξεπεράστηκαν με την κατασκευή ενός υπερσύγχρονου κτιρίου, εφάμιλλο του Διοικητηρίου της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης, στο οποίο στεγάζονται τα γραφεία των καθηγητών όλων των τομέων, αλλά και αίθουσες συσκέψεων. Το εν λόγω κτίριο βρίσκεται στο χώρο με-

ταξύ του Διοικητηρίου της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης και της Βιβλιοθήκης.

Σημαντική παράλειψη θα ήταν να μην γίνει αναφορά στο κτίριο των Εργαστηρίων της Σχολής Ικάρων. Έχουν ανεγερθεί δυτικά της Βιβλιοθήκης, ενώ το «ασημένιο» αμφιθέατρο, που βρίσκεται πάνω από την κεντρική είσοδό του, μας προϊδεάζει για το πνευματικό περιεχόμενο, που «εγκλωβίζεται» μέσα του. Το τετράγωνο οικοδόμημα χωρίζεται εσωτερικά σε μικρότερα μέρη. Στους χώρους αυτούς βρίσκονται τα σημαντικότερα εργαστήρια της Ακαδημαϊκής Εκπαίδευσης, όπως το εργαστήριο Θερμοδυναμικής, με τους παλιούς κινητήρες αεροσκαφών και το εργαστήριο Αντοχής των Υλικών. Στο κτίριο των Εργαστηρίων της Σχολής Ικάρων, η θεωρία γίνεται πράξη, θυμίζοντάς μας τον απώτερο σκοπό μας: να καταστούμε έτοιμοι ώστε να πλαισιώσουμε αποτελεσματικά τη μελλοντική, σύγχρονη, Πολεμική μας Αεροπορία.

Εκτός όμως από τα οικοδομήματα που εξυπηρετούν τις ακαδημαϊκές ανάγκες της Σχολής, έχει δημιουργηθεί και ένα επιπλέον οικο-





δόμημα που συντελεί στη διασκέδαση και την ψυχαγωγία μας. Αυτό είναι το Εντευκτήριο της Σχολής Ικάρων. Εκεί, στεγάζονται τα Hobby Rooms των Ικάρων, καθώς και οι Επιτροπές Μουσικής, Ζωγραφικής, Φωτογραφίας και η Επιτροπή των Ικάρων που εκδίδει το περιοδικό «ΙΚΑΡΟΣ». Ο χώρος είναι τεράστιος και τις ελεύθερες ώρες αποτελεί πόλο συγκέντρωσης πολλών Ικάρων, που επιθυμούν να ξεφύγουν από την καθημερινότητα της Σχολής για μερικές ώρες.

Ολοκληρώνοντας την περιήγησή μας στην αναγεννημένη Σχολή, λόγος πρέπει να γίνει και για τα κτίρια των Διοικητηρίων της Σχολής Ικάρων και της Σμηναρχίας Ικάρων. Τα Διοικητήρια έχουν ανεγερθεί στο χώρο του παλαιού και ιστορικού κτιρίου της ΣΜΙΚ που χτυπήθηκε ανεπανόρθωτα και κατεδαφίστηκε μετά τον καταστρεπτικό σεισμό του 1999. Βρίσκονται στη βόρεια πλευρά του νέου Νοτίου Μέρους της Σχολής και χαρακτηρίζονται από τον άρτιο καταμερισμό του εσωτερικού τους, γεγονός το οποίο κάνει πιο εύκολο το έργο της Διοίκησης, παρέχοντας στο προσωπικό κατάλληλους χώρους για εργασία. Σε αυτό έρχεται να βοηθή-

σει και το αυτόματο σύστημα θέρμανσης, ψύξης και φωτισμού, που σταθεροποιεί τις συνθήκες εργασίας ανεξάρτητα από τις εξωτερικές καιρικές συνθήκες.

Στη σύντομη αναδρομή μας στις κτηριακές εγκαταστάσεις της Σχολής, στο προηγούμενο αλλά και στο παρόν τεύχος, αναφερθήκαμε στις νεόδμητες εγκαταστάσεις που ανεγέρθηκαν μετά τον καταστρεπτικό σεισμό του 1999. Εκτός όμως αυτών, η κτηριακή υποδομή της

Σχολής περιλαμβάνει τα τέσσερα κτίρια που στεγάζουν τους μαθητές και αποτελούν τις τέσσερις Μοίρες Ικάρων, τις αθλητικές εγκαταστάσεις με τους επιμέρους κύριους και βοηθητικούς χώρους, καθώς και το εστιατόριο της Σχολής, που αν και προσεισμικό κτίριο εξακολουθεί να ανταποκρίνεται στο λειτουργικό του ρόλο.

Οι εγκαταστάσεις όμως, παλαιές και νέες αποτελούν μέσο προαγωγής της εκπαίδευσής μας και όχι –μόνο- στοιχείο προβολής της φοίτησής μας στη Σχολή. Οφείλουμε όλοι μας, σεβόμενοι τους πόρους του Ελληνικού Λαού που διατέθηκαν για την ανέγερσή τους αλλά και εξακολουθούν να παρέχονται για την αποτελεσματική λειτουργία και συντήρησή τους, να αξιοποιήσουμε τις δυνατότητες που μας παρέχουν κατά τον παραγωγικότερο τρόπο ώστε ολοκληρώνοντας την τετραετή εκπαίδευσή μας να μπορούμε να πούμε ότι όντως **αποφοιτούμε καλύτεροι από τους προγενεστέρους μας.**

ΙΚ III (ΜΑΕ) ΤΣΑΝΤΙΛΑΣ ΛΟΥΙΖΟΣ





«Η εφαρμογή των αρχών της διαλειτουργικότητας στις επιχειρήσεις συνεργασίας των όπλικών συστημάτων SAM/SHORAD και ΑΣΕΠΕ»

ΙΚ ΙV ΣΜΙΑΣ (ΕΑ) ΖΟΥΠΗ ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΑΝΔΡΙΑΝΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΑΣΜΧΟΣ (ΕΑ) ΨΑΡΟΠΟΥΛΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ

Οι διαρκείς εξελίξεις στους τομείς των τεχνολογιών και των εξοπλιστικών μηχανισμών οδηγούν κάθε χώρα στην ανάγκη ανάπτυξης ενός ενοποιημένου συστήματος Αεράμυνας μέσα από το οποίο θα εξασφαλίζεται η άρτια λειτουργία και διασύνδεση όλων των αμυντικών και επιθετικών μέσων. Την κατεύθυνση αυτή, ακολουθούν και οι ελληνικές ΕΔ με την προσπάθεια εισαγωγής ενός NATO προγράμματος, το οποίο προβλέπει την δημιουργία του ACCS LOC-1. Πρόκειται για ένα σύστημα, που μέσω των δομών του, θα μπορεί να δημιουργήσει το επιθυμητό "ιδανικό μοντέλο Αεράμυνας". Κάθε δομή του ACCS LOC-1 θα είναι υπεύθυνη για διαφορετικές διαδικασίες Αεράμυνας, όλες όμως θα υπάγονται και

θα διοικούνται από έναν ενιαίο κεντρικό φορέα. Το βασικό σκεπτικό ενός τέτοιου συστήματος είναι ο καταμερισμός των εργασιών και λειτουργιών των μέσων Αεράμυνας έτσι ώστε να μπορούν αυτές να εκτελούνται αβίαστα, κυρίως όμως αποτελεσματικά, καθώς αποφεύγεται η τάση υπερσυγκεντρωτισμού που ισχύει στα τωρινά συστήματα Αεράμυνας.

Αναμφισβήτητα, τα αεροσκάφη αναχαίτισης και Δ/Β βρίσκονται στην πρώτη γραμμή των επιχειρήσεων και αποτελούν, ίσως, το σημαντικότερο μέσο Αεράμυνας για χώρες, όπως η Ελλάδα, που βρίσκονται σε συνεχείς επιχειρήσεις. Πίσω, όμως, και παράλληλα με τη δράση των αεροσκαφών αυτών βρίσκονται τα υπόλοιπα μέσα Αεράμυνας

που συμβάλλουν, από τη δική τους σκοπιά, καθοριστικά στο αποτέλεσμα των επιχειρήσεων. Δύο από τα μέσα αυτά, και με τα οποία ασχολείται η παρούσα διπλωματική εργασία, είναι τα όπλικα συστήματα SAM/SHORAD και το νέο ιπτάμενο ραντάρ ERIEYE/EMB-145 AEW&C. Η Ελλάδα διαθέτει διάσπαρτα σε ολόκληρο τον ηπειρωτικό χώρο, ένα σύνολο όπλικών συστημάτων SAM/SHORAD τα οποία δύναται να αντιμετωπίζουν αεροσκάφη, ελικόπτερα, βλήματα cruise, UAVs. Το άμεσο ερώτημα, όμως, που γεννάται είναι εάν θα μπορούσαν τα συστήματα αυτά να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις ενός σύγχρονου Θεάτρου Επιχειρήσεων (ΘΕ). Στα σύγχρονα ΘΕ, η εκπλήρωση ορισμένων απαιτήσεων και κριτηρίων εξασφαλίζει σε μεγάλο βαθμό την επιτυχή έκβαση των επιχειρήσεων. Ένα, λοιπόν, από τα σημαντικότερα κριτήρια αποτελεί και η ενιαία Διοίκηση και Έλεγχος των συστημάτων Αεράμυνας. Το "ιδανικό μοντέλο Διοίκησης και Ελέγχου" απαιτεί την ύπαρξη συντονιστικών φορέων, που θα εποπτεύουν και θα κατευθύνουν τις επιχειρήσεις, δεδομένου ότι όλα τα συστήματα θα έχουν δυνατότητες πλήρους διασύνδεσης μεταξύ τους. Εδώ, λοιπόν, παρουσιάζεται και ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα των όπλικών μας συστημάτων διότι η πολυπλοκότητα και η πολυτυπία που τα διακρίνουν δεν τους έχουν δώσει ακόμη το περιθώριο για αμοιβαία συνεργασία σε επικείμενες διακλαδικές επιχειρήσεις. Τα χρησιμοποιούμενα επικοινωνιακά μέσα δεν ακολουθούν τις απαιτήσεις ενός σύγχρονου ΘΕ ενώ παράλληλα, τα πλέον εξελιγμένα συστήματα επικοινωνιών, όπως το Link 16, δεν υποστηρίζονται από όλα τα όπλικα συστήματα. Καθίσταται επιτακτική η ανάγκη ανάπτυξης επικοινωνιακών μέσων που θα επιτρέπουν την διασύν-



Εικόνα: Βελτιώσεις Patriot PAC-3



δεση των συστημάτων είτε αυτή θα πραγματοποιηθεί με ήδη υπάρχουσες δομές είτε με νέα μέσα. Και ενώ τα οπικά συστήματα δυτικού τύπου έχουν δυνατότητες αμοιβαίας διασύνδεσης και υποστήριξης των σύγχρονων Link, οι ελληνικές ΕΔ έχουν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα διασύνδεσης των ανατολικού τύπου συστημάτων. Τα συστήματα αυτά, λόγω διαφορετικής τεχνολογίας, δεν δύνανται να υποστηρίξουν τα δυτικού τύπου επικοινωνιακά μέσα. Για να μπορέσουν, λοιπόν, τα συστήματα αυτά να διασυνδεθούν, θα πρέπει να γίνει αλλαγή του λογισμικού που φέρουν, κάτι που είναι πρακτικά και θεωρητικά αδύνατο, ή να εξοπλιστούν με επικοινωνιακά συστήματα που θα λειτουργούν ως "ζεύξη" με τα λοιπά συστήματα Αεράμυνας. Όπως γίνεται αντιληπτό από τα ανωτέρω, για να μπορέσει να πραγματοποιηθεί ενιαία Διοίκηση και Έλεγχος των οπλικών συστημάτων απαιτείται ανάπτυξη ενός ξεχωριστού συστήματος που θα εκτελεί διαδικασίες SAM, όπως προετοιμασία αποστολών SAM, έλεγχο αποστολών SAM και διαχείριση εναερίου χώρου, στο πλαίσιο του ενοποιημένου συστήματος Αεράμυνας.

Το νεοεισελθέν στο δυναμικό της Π.Α., ERIEYE/EMB-145 AEW&C αποτελεί ένα από τα πιο εξελιγμένα μέσα Αεράμυνας. Οι εναέριες πλατφόρμες Έγκαιρης Προειδοποίησης και Ελέγχου είναι εντελώς απαραίτητες στις σύγχρονες ΕΔ για να ελέγχουν τις εχθρικές κινήσεις σε βάθος. Είναι στην επιχειρησιακή γλώσσα, ένας πολλαπλασιαστής ισχύος. Η απόκτηση ή η έλλειψή τους μπορεί να αποβεί καταλυτική σε περίοδο επιχειρήσεων. Τα ΑΣΕΠΕ μπορούν να εκτελέσουν μία πληθώρα λειτουργιών που τους επιτρέπει να πραγματοποιούν αποτελεσματικά ακόμη και αυτόνομες επιχειρήσεις. Για να μπορέσει, λοιπόν, να γίνει πλήρης εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του ιπτάμενου ραντάρ από την ελληνική ΠΑ, απαιτείται αναβάθμιση των επιχειρησιακών δομών.

Συμπερασματικά, τα SAM/SHO-RAD, ανεξάρτητα από το εάν απαιτείται αναβάθμιση ή ακόμη και αντικατάστασή τους και το ΑΣΕΠΕ πρέπει να διασυνδεθούν πλήρως, έτσι ώστε, να μπορούν να αλληλοϋποστηρίζονται και να προσφέρουν την πληρότητα των δυνατοτήτων που είναι σχεδιασμένα να εκτελούν. Με τον τρόπο αυτό, θα καταστεί αποτελεσματική η ένταξη και εκμετάλλευσή τους στις επιχειρήσεις ενός σύγχρονου ΘΕ αυξάνοντας σημαντικά την ισχύ των ΕΔ που τα διαθέτουν.

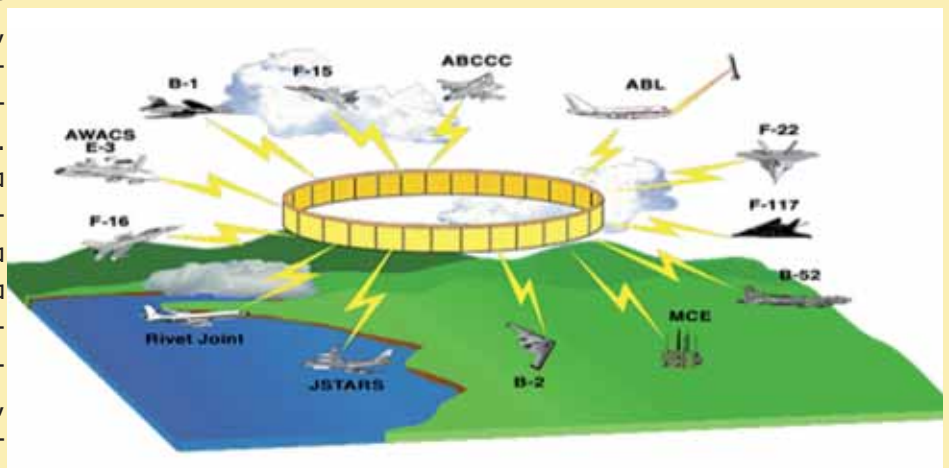
Με βάση τα όσα αναφέρθηκαν διαπιστώνεται η ανάγκη συνεργασίας του Αερομεταφερόμενου Συστήματος Έγκαιρης Προειδοποίησης και Ελέγχου (ΑΣΕΠΕ) με τα οπικά συστήματα SAM, τόσο διότι αυτό επιβάλλεται από τις νέες κατά NATO συνθήκες και προϋποθέσεις για τη δημιουργία του "ιδανικού ενοποιημένου συστήματος Αεράμυνας" όσο και για την αμοιβαία υποστήριξη και ενίσχυση των ελλείψεων και μειονεκτημάτων των συστημάτων. Ένα νέο σύστημα για τα ελληνικά δεδομένα αλλά και για τις χώρες-μέλη NATO, το οποίο ως σκοπό έχει την ενιαία διοίκηση και έλεγχο των οπλικών συστημάτων SAM έχει λάβει την ονομασία SAMOC και βρίσκεται σε μεταβατικό στάδιο υλοποίησής του. Με βάση την ανάλυση των οπλικών συστημάτων, των συστημάτων ζεύξης αλλά και το ιδανικό μοντέλο Αεράμυνας προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

Οι ΕΔ της χώρας μας είναι εξοπλισμένες με σύγχρονα Α/Α μέσα μεγάλου, μεσαίου και μικρού βεληνικού τα οποία έχουν δυνατότητες:

- Παροχής Α/Α προστασίας σημείου (Point Defense) και περιοχής (Area Defense) Εθνικών Ζωτικών Στόχων.
- Κινητικότητας (Mobility).
- Πολλαπλών εμπλοκών εναντίον σύγχρονων αεροπορικών απειλών, όπως αεροσκάφη, ελικόπτερα, βαλλιστικοί πύραυλοι (TBMs), πύραυλοι cruise, βλήματα αέρος-εδάφους, μη επανδρωμένα αεροσκάφη (UAVs).
- Εκτέλεσης επιχειρήσεων σε περιβάλλον ηλεκτρονικών παρεμβολών.

Το ΑΣΕΠΕ είναι ένα πλέον σύγχρονο σύστημα Διοίκησης και Ελέγχου

Το ΑΣΕΠΕ είναι το αντίστοιχο E-3A του NATO σύστημα Διοίκησης και Ελέγχου και διαθέτει δυνατότητα διασύνδεσης JTIDS και Link 16 με τα ΚΕΠ, CRC, ACC και SAMOC. Σαν σύστημα, το ΑΣΕΠΕ έχει τη δυνατότητα να εκτελεί αυτόνομες επιχειρήσεις ενώ τα σύγχρονα συστήματα που διαθέτει σε συνδυασμό με το σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης και το σύστημα C2, λειτουργούν σαν μία γέφυρα μεταξύ των κλιμακίων Διοίκησης των ΕΔ σε επιχειρησιακό επίπεδο και των δυνάμεων εκτέλεσης των όποιων αποφάσεων σε τακτικό επίπεδο.



Εικόνα: Η ζεύξη δεδομένων Link 16



Το ΑΣΕΠΕ αποτελεί σημαντικό πολλαπλασιαστή ισχύος.

Το ΑΣΕΠΕ εξασφαλίζει την εναέρια επικράτηση στο συντομότερο χρονικό διάστημα με τον οικονομικότερο τρόπο λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα έγκαιρης προειδοποίησης, την εκτίμηση της χρονικής διάρκειας αναμέτρησης και των αναμενόμενων απωλειών σε συνδυασμό με το βαθμό των επιθυμητών ζημιών του αντιπάλου.

Χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό ευελιξίας και επιβιωσιμότητας και αποτελεί ένα από τα πρώτα συστήματα μάχης που θα φτάσουν πρώτα στο Θέατρο των Επιχειρήσεων.

Το Link 16 είναι το πιο σύγχρονο από τα συστήματα ψηφιακής επικοινωνίας που είναι σε εφαρμογή.

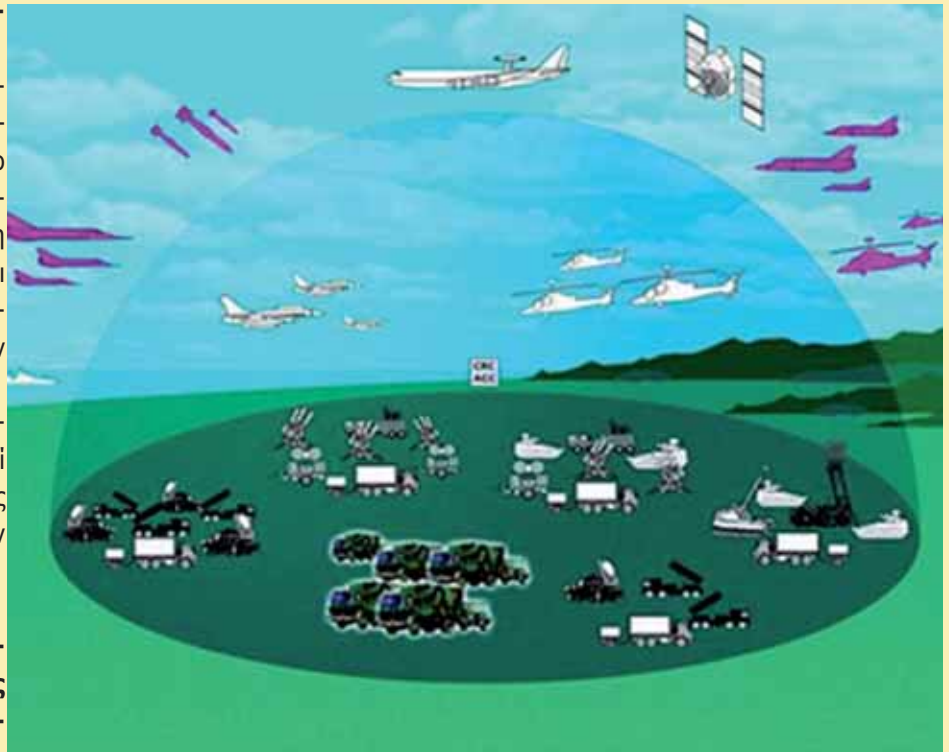
Το Link 16 είναι ένα ασφαλές και ανθεκτικό στις ηλεκτρονικές παρεμβολές σύστημα ζεύξης.

Περιλαμβάνει αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά και λειτουργίες καθώς και σημαντικά πλεονεκτήματα όπως:

- Αντίσταση σε παρεμβολές
- Βελτιωμένη ασφάλεια
- Αυξημένο ρυθμό μετάδοσης δεδομένων
- Αυξημένη ποσότητα πληροφοριών
- Μικρότερο μέγεθος των τερματικών που επιτρέπει την εγκατάστασή τους σε μαχητικά αεροσκάφη
- Δυνατότητα ψηφιοποίηση της φωνής
- Ακριβή εντοπισμός θέσης και αναγνώρισης του συμμετέχοντος
- Σχετική ναυτιλία

Ως μειονέκτημα, όμως, του Link θεωρείται η απαίτηση σχεδίασης τους σε στρατηγικό επίπεδο.

Το ΑΣΕΠΕ συμβάλλει στην παροχή πληροφοριών στρατηγικού ενδιαφέροντος σε πραγματικό χρόνο.



Εικόνα: Σχηματισμός με SAMOC

Το ΑΣΕΠΕ είναι ικανό να επιχειρεί κοντά στον εναέριο χώρο των γειτονικών χωρών και λόγω της εμβέλειας κάλυψης του ραντάρ μπορεί να παρατηρεί και να καταγράφει τις δραστηριότητες τους (ασκήσεις, αποστολές, μετασταθμεύσεις).

Επιπλέον, το ΑΣΕΠΕ εκμεταλλεύομενο τις δυνατότητες του συστήματος ESM που διαθέτει και την ικανότητα του να ερευνά σε βάθος τις εκπεμπόμενες ακτινοβολίες των εχθρικών συστημάτων Αεράμυνας, μπορεί να εξαγάγει πληροφορίες στρατιωτικού περιεχομένου.

Η δημιουργία και ανάπτυξη ενός ενοποιημένου συστήματος Αεράμυνας θα συμβάλει καθοριστικά στην εξασφάλιση των επιθυμητών αποτελεσμάτων στο πλαίσιο του σύγχρονου Θεάτρου Επιχειρήσεων. Τα μέσα Αεράμυνας θα έχουν δυνατότητα "αλληλοϋποστήριξης" και "αλληλοκάλυψης" εξασφαλίζοντας την αύξηση της επιβιωσιμότητας.

Στο έδαφος, τα SAM/SHORAD βρίσκονται διάσπαρτα στον ελληνικό

χώρο και τα διαφορετικά χρησιμοποιούμενα συστήματα επικοινωνίας καθιστούν επιτακτική την ανάγκη εξασφάλισης πλήρους διασύνδεσης τόσο μεταξύ τους όσο και με ανώτερα κλιμάκια Διοίκησης και Ελέγχου.

Στον αέρα, το σύγχρονο ERI-EYE/EMB-145H AEW&C προσφέρει πληθώρα δυνατοτήτων και λειτουργιών που, όμως, λόγω έλλειψης κατάλληλης υποδομής και διασύνδεσης των μέσων Αεράμυνας δεν μπορεί να τις υλοποιήσει αποτελεσματικά.

Όπως φαίνεται, υπάρχει προοπτική μεγαλύτερης συμβατότητας των δυνατοτήτων των συστημάτων που χρησιμοποιούνται από τις ΕΔ. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να ληφθούν ανάλογες αποφάσεις και μέτρα έτσι ώστε να μπορούν τα συστήματα να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις των διαρκώς αυξανόμενων εξελίξεων και απαιτήσεων του Θεάτρου Επιχειρήσεων.



«Ανάλυση και Προσομοίωση Ολοκληρωμένων Στοιχείων Φωτονικού Κρυστάλλου και Εφαρμογή στη Σχεδίαση Ηλεκτρο-οπτικού Διαμορφωτή Υψηλής Ταχύτητας»

IK IV ΣΜΙΑΣ (Τ-Η) ΦΟΤΙΑΔΗΣ ΑΚΥΛΑΣ
IK IV ΤΖΙΩΠΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΛΗΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Η παρακάτω εργασία δημοσιεύτηκε στο περιοδικό OPTOELECTRONICS AND ADVANCED MATERIALS-RAPID COMMUN. Vol. 3, No. 7 (2009) pp. 655 - 658 και παρουσιάστηκε στο συνέδριο της IEEE 21st International Conference in Microelectronics (ICM09) Morocco, December 19-22, 2009.

Στην εργασία αυτή πραγματοποιήθηκε μια λεπτομερής εισαγωγή στον κόσμο των ηλεκτρομαγνητικών κρυστάλλων οι οποίοι αποτελούν τεχνολογία αιχμής στον τομέα του Εφαρμοσμένου Ηλεκτρομαγνητισμού και της Οπτοηλεκτρονικής. Έγινε περιγραφή της φύσης τους και των διάφορων φαινομένων που λαμβάνουν χώρα σε αυτούς και τους καθιστούν ιδιαίτερους. Η μέθοδος η οποία χρησιμοποιήθηκε για την μοντελοποίησή τους και τη μελέτη του πολύ σημαντικού φαινομένου που ονομάζεται Φωτονικό Χάσμα Ζώνης είναι η μέθοδος αναπτύγματος επιπέδων κυμάτων (μέθοδος PWE). Πραγματοποιήθηκε η σχεδίαση και προσομοίωση ορισμένων φωτονικών στοιχείων κυψελοειδούς φωτονικού κρυστάλλου. Επίσης, παρουσιάστηκαν τα χαρακτηριστικά των στοιχείων αυτών και τα αποτελέσματα των προσομοιώσεων. Τέλος, προτάθηκε η σχεδίαση ενός ηλεκτροοπτικού διαμορφωτή κυψελοειδούς φωτονικού κρυστάλλου.

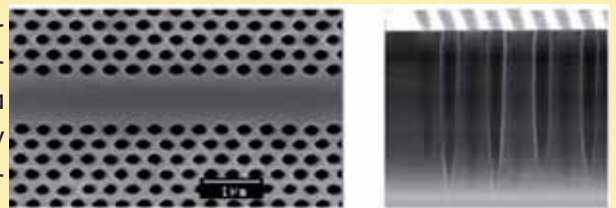
Η βασική ιδέα πίσω από την ολοκληρωμένη φωτονική είναι η χρήση των φωτονίων αντί των ηλεκτρονίων για την κατασκευή ολοκληρωμένων, φωτονικών κυκλωμάτων αντίστοιχα με τα συμβατικά

ηλεκτρονικά. Ο όρος «ολοκληρωμένη οπτική» πρώτα εισήχθη από τον S.E. Miller το 1960 για να δείξει την ομοιότητα που υπάρχει μεταξύ των φωτονικών και των ηλεκτρονικών κυκλωμάτων. Η λύση που προτάθηκε από τον Miller ήταν η κατασκευή ολοκληρωμένων, φωτονικών κυκλωμάτων μέσω μιας διαδικασίας κατά την οποία διάφορα στοιχεία, ενεργά και παθητικά, έχουν ολοκληρωθεί σ' ένα απλό υπόστρωμα, αλληλεπιδρώντας αυτά μεταξύ τους μέσω μικρών, οπτικών διαύλων που ονομάζονται κυματοδηγοί. Προφανώς, η ολοκλήρωση πολλαπλών οπτικών λειτουργιών σε μια απλή φωτονική συσκευή είναι ένα σημαντικό βήμα για τη μείωση του κόστους εξελιγμένων οπτικών συστημάτων, συμπεριλαμβανομένου και οπτικών δικτύων επικοινωνιών.

Ο κύριος στόχος της ολοκληρωμένης φωτονικής είναι η σμίκρυνση των οπτικών συστημάτων, με παρόμοιο τρόπο που τα ολοκληρωμένα, ηλεκτρονικά κυκλώματα συνέβαλαν στη σμίκρυνση των ηλεκτρονικών συσκευών. Και αυτό είναι δυνατό να γίνει χάρη στο μικρό

μήκος κύματος του φωτός, το οποίο επιτρέπει την κατασκευή κυκλωμάτων και συμπαγών φωτονικών συσκευών της τάξης μεγέθους του μικρόμετρου. Η ολοκλήρωση πολλαπλών λειτουργιών σε μια οπτική δομή μπορεί να γίνει με λιθογραφικές μεθόδους.

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα από τη χρήση των φωτονίων αντί των ηλεκτρονίων για τη δημιουργία ολοκληρωμένων, φωτονικών κυκλωμάτων είναι η υψηλή συχνότητα του φωτός (200 THz), η οποία επιτρέπει την ύπαρξη ενός πολύ μεγάλου εύρους ζώνης για τη μεταφορά και τη διαχείριση μεγάλου ποσού πληροφορίας. Η αντικατάσταση των ηλεκτρονικών με τα φωτονικά μέσα επιβάλλεται και από βασικούς, φυσικούς λόγους, οι οποίοι περιορίζουν το ρυθμό μετάδοσης πληροφορίας όταν χρησιμοποιούνται μόνο ηλεκτρονικά μέσα.



Εικόνα: Κάτοψη ενός διαδιάστατου φωτονικού κρυστάλλου κατασκευασμένου σε μια ετεροδομή $\text{InP}/\text{GaInAsP}/\text{InP}$. b) Πλάγια όψη της δομής.



Επίσης, όσο η συχνότητα ενός ηλεκτρικού σήματος που μεταδίδεται μέσα σε έναν αγωγό αυξάνεται, η σύνθετη αντίσταση του αγωγού αυξάνεται κι αυτή κι έτσι τα χαρακτηριστικά διάδοσης ενός ηλεκτρικού καλωδίου γίνονται λιγότερο ικανοποιητικά πρόβλημα που δεν συναντάται στα φωτονικά κυκλώματα όπου το σήμα-φως μεταδίδεται μέσα σε διηλεκτρικούς κυματοδηγούς. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως από τη φύση τους τα ολοκληρωμένα φωτονικά κυκλώματα είναι πολύ πιο ανθεκτικά στις παρεμβολές (φυσικές ή τεχνητές, εκούσιες ή ακούσιες) από τα αντίστοιχα ηλεκτρονικά κυκλώματα, γεγονός που τα καθιστούν καταλληλότερα για στρατιωτικές εφαρμογές.

Οι ηλεκτρομαγνητικοί κρύσταλλοι είναι δομές που μπορούν να καθοδηγούν τη ροή του φωτός, ακόμη και να το παγιδεύουν χάρη στο μοναδικό φαινόμενο του Φωτονικού Χάσματος Ζώνης. Αντίθετα με τον οπτικό περιορισμό ενός τρόπου συγκεκριμένης συχνότητας σε μια υψηλής ποιότητας (παράγοντας Q) οπτική κοιλότητα, σε έναν ηλεκτρομαγνητικό κρύσταλλο οι περιορισμένοι τρόποι είναι απόλυτα αποσυσχετισμένοι από τους τρόπους διάδοσης στον ελεύθερο χώρο. Επίσης, σε αντίθεση με γνωστές διηλεκτρικές δομές (όπως οι κοιλότητες Fabry-Perot και οι κοιλότητες laser καταναεμημένης ανάδρασης), οι οποίες μπορούν να περιορίσουν το φως σε μία χωρική διάσταση, οι ηλεκτρομαγνητικοί κρύσταλλοι μπορούν να επιτύχουν ταυτόχρονο εντοπισμό του φωτός σε όλες τις διαστάσεις του χώρου. Αυτός ο μοναδικός συνδυασμός εντοπισμού του φωτός και απόλυτου ελέγχου των δυναμικών εκπομπής κάνει τους ηλεκτρομαγνητικούς κρύσταλλους να ξεχωρίζουν

από οποιοδήποτε άλλο οπτικό σύστημα.

Ο σχηματισμός του Φωτονικού Χάσματος Ζώνης μπορεί να θεωρηθεί ως η αλληλεπίδραση ανάμεσα σε δύο διαφορετικούς μηχανισμούς συντονισμού σκέδασης. Ο ένας είναι ο μικροσκοπικός συντονισμός σκέδασης από το διηλεκτρικό υλικό που περιέχεται σε μια κυψελίδα του φωτονικού κρυστάλλου. Ο δεύτερος συντονισμός είναι ο μακροσκοπικός συντονισμός από τη γεωμετρική διάταξη των επαναλαμβανόμενων κυψελίδων στη διηλεκτρική μικροδομή.

Ένας ηλεκτρομαγνητικός κρύσταλλος μπορεί να είναι μονοδιάστατος, δισδιάστατος (δηλαδή επίπεδος), ή τρισδιάστατος. Ανάλογα με τον τύπο του μπορεί να περιορίζει το φως σε μια, δύο ή και στις τρεις διαστάσεις. Για να περιγραφεί πλήρως πρέπει να καθοριστούν:

1. Η κρυσταλλική δομή του πλέγματος (τετράγωνη, εξαγωνική κ.λ.π.) και η σταθερά του πλέγματος a .

2. Το σχήμα των ατόμων, δηλαδή στην περίπτωση του επίπεδου κρυστάλλου το σχήμα των ράβδων (κυκλικής, τριγωνικής, τετραγωνικής, εξαγωνικής ή άλλης πολυγωνικής διατομής) που τον δομούν.

3. Ο λόγος του όγκου που καταλαμβάνει το άτομο μιας κυψελίδας προς τον συνολικό όγκο της κυψελίδας για τρισδιάστατη δομή και αντίστοιχα ο λόγος των επιφανειών για δισδιάστατη δομή.

4. Η τιμή της διηλεκτρικής σταθεράς του ατόμου και του υποβάθρου της κυψελίδας.

Απλές εφαρμογές των ηλεκτρομαγνητικών κρυστάλλων μπορούν να βρεθούν από την περιοχή των μικροκυμάτων μέχρι την περιοχή των χιλιοστομετρικών κυμά-

των. Για παράδειγμα, μια κεραία τοποθετημένη σε ένα συμβατικό διηλεκτρικό υπόστρωμα εκπέμπει το μεγαλύτερο μέρος της ακτινοβολίας της μέσα στο ίδιο το υπόστρωμα. Εάν το υπόστρωμα είναι επίπεδος ηλεκτρομαγνητικός κρύσταλλος που εμφανίζει φωτονικό χάσμα στην εκπεμπόμενη συχνότητα, οι απώλειες μπορούν να ελαχιστοποιηθούν, οδηγώντας σε εκπομπές υψηλής κατευθυντικότητας. Άλλες εφαρμογές περιλαμβάνουν οπτικά φίλτρα με ειδικά σχεδιασμένα χαρακτηριστικά και υλικά περιβλήματος έτσι ώστε να αποφεύγονται οι απώλειες σε κατασκευές κυματοδηγών που περιέχουν κάμψεις ή συγκολλήσεις.

Παρ' όλα αυτά, οι ηλεκτρομαγνητικοί κρύσταλλοι έχουν τις πιο σημαντικές εφαρμογές στις οπτικές και στις κοντά στο υπέρυθρο συχνότητες. Για παράδειγμα, εφαρμογές στις τηλεπικοινωνίες απαιτούν κατασκευή κρυστάλλων με χάσμα επικεντρωμένο στα 1.3-1.5 μm , όπου υπάρχει η ελάχιστη απορρόφηση φωτός σε οπτικές ίνες πυριτίου. Αυτές οι εφαρμογές περιλαμβάνουν την κατασκευή υπερσυμπιεσμένων laser τα οποία εκπέμπουν συμφασικό φως με σχεδόν μηδενικό κατώφλι άντλησης, πλήρεις οπτικούς δρομολογητές για καθοδήγηση δεδομένων στο Internet, οπτικούς διακόπτες με κύκλο ανοίγματος-κλεισίματος μικρότερο του ενός τρισεκατομμυριοστού του δευτερολέπτου, και πλήρη οπτικά transistor. Τέλος, οι οπτικές ίνες φωτονικού κρυστάλλου είναι ένας άλλος σπουδαίος τομέας χρήσης των νέων αυτών δομών και βρίσκει εφαρμογή στην κατασκευή υπερσύγχρονων αισθητήρων.

Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για τη σχεδίαση-προσομοίωση είναι **η μέθοδος των πεπερασμένων διαφορών στο πεδίο του**

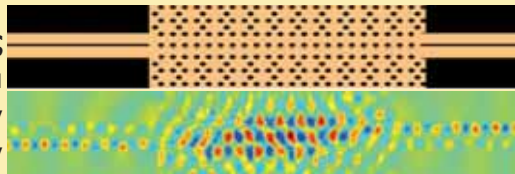


χρόνου (FDTD). Στα ολοκληρωμένα στοιχεία οι 'αγωγοί'- κυματοδηγοί είναι 'χαραγμένοι' σε ένα επίπεδο υπόστρωμα και άλλα σχετικά στοιχεία (ηλεκτρόδια, πιεζοηλεκτρικά στοιχεία, θερμαντήρες, κτλ.) είναι ενσωματωμένα στο ίδιο υπόστρωμα, αποτελώντας έτσι μία συμπαγή φωτονική διάταξη. Στην παρούσα εργασία σχεδιάσαμε τρία φωτονικά στοιχεία: τον κυματοδηγό κάμψης 90ο και 60ο, τον κατευθυντικό συζεύκτη και το διαχωριστή οπτικής ισχύος. Η δομή του φωτονικού κρυστάλλου που χρησιμοποιήθηκε για την προσομοίωση αυτών των στοιχείων είναι η κυψελοειδής.

Οι **κυματοδηγοί κάμψης 90ο και 60ο** χρησιμοποιούνται για να κυματοδηγήσουν το φως στην επιθυμητή διεύθυνση μεταξύ των φωτονικών στοιχείων, όταν αυτά δεν είναι ευθυγραμμισμένα πάνω στο φωτονικό τσιπ. Οι κυματοδηγοί κάμψης κατασκευάζονται από έναν φωτονικό κρυστάλλο αφαιρώντας κατάλληλες σειρές οπών, ώστε να δημιουργηθούν κυματοδηγοί με την επιθυμητή κάμψη. Στη συγκεκριμένη προσομοίωση χρησιμοποιήθηκαν TM

υπόστρωμα που χρησιμοποιήθηκε είναι GaInAs και επιτεύχθηκε κυματοδηγήση με πολύ μικρές απώλειες (0,7dB).

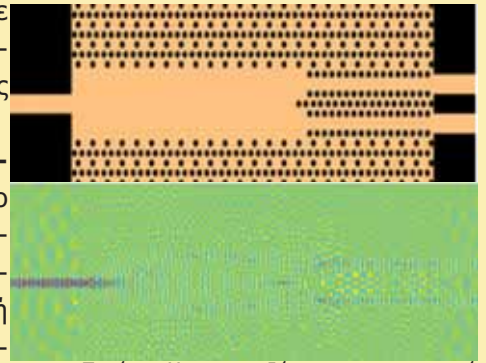
Ο **κατευθυντικός συζεύκτης** είναι ένα στοιχείο που έχει δύο εισόδους και δύο εξόδους και αποτελείται από δύο παράλληλους κυματοδηγούς που απέχουν μικρή απόσταση μεταξύ τους. Η αρχή λειτουργίας του βασίζεται στην περιοδική ανταλλαγή της οπτικής ισχύος που συμβαίνει μεταξύ των γειτονικών κυματοδηγών λόγω της επικάλυψης των παροδικών κυμάτων των διαδιδόμενων ρυθμών. Ορίζοντας



Εικόνα: Η κυματοδηγήση στον κατευθυντικό συζεύκτη.

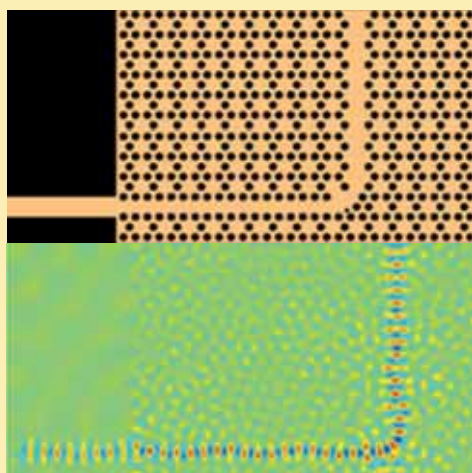
κατάλληλες κατασκευαστικές παραμέτρους, όπως την απόσταση μεταξύ των κυματοδηγών και το μήκος του συζεύκτη, αλλά και την ακτίνα των οπών, κατασκευάσαμε έναν κατευθυντικό συζεύκτη σε υπόστρωμα GaInAs.

Ένας **διαχωριστής ισχύος 1x2** είναι συνήθως ένα συμμετρικό στοιχείο στο οποίο η οπτική ισχύς που κυματοδηγείται σ' έναν ευθύ κυματοδηγό, διαιρείται ισόποσα σε δύο κυματοδηγούς εξόδου. Ο διαιρέτης ισχύος που κατασκευάσαμε είναι συμμετρικός, και για αυτό το 50% της εισερχόμενης ισχύος διχετεύεται σε κάθε κλάδο εξόδου του. Το υπόστρωμα του διαχωριστή που χρησιμοποιήθηκε για την προσομοίωση είναι GaInAs. Για την κυματοδηγήση του οπτικού σήματος έχουν αφαιρεθεί αρκετές σειρές οπών στην αρχή, ενώ στη συνέχεια, για τη δημιουργία των κυματοδηγών εξόδου, μια σειρά οπών αέρα. Στην



Εικόνα: Η κυματοδηγήση του οπτικού σήματος στο οπτικό σήμα. Παρατηρούμε ότι το σήμα ξεκινάει από την πηγή (αριστερά), μπαίνει στην «κενή» από οπές αέρα περιοχή και καταλήγει στις δύο εξόδους περιοχή ανάμεσα στις δύο εξόδους έχει τοποθετηθεί μια επιπρόσθετη σειρά οπών αέρα, ώστε να επιτευχθεί καλύτερη «απομόνωση» μεταξύ των δύο κυματοδηγών. Τελικά, το στοιχείο που κατασκευάσαμε ισοκατανέμει την ακτινοβολία στους δύο κυματοδηγούς και οι απώλειές του κυμαίνονται στα 1,2 dB.

Ακόμη, σχεδιάσαμε και μελετήσαμε έναν **οπτικό διαμορφωτή** με φωτονικούς κρυστάλλους πυριτίου P-I-N με τη βοήθεια της μεθόδου αναπτύγματος επιπέδων κυμάτων και της μεθόδου πεπερασμένων διαφορών στο πεδίο του χρόνου. Η πρώτη μέθοδος μάς βοήθησε να εντοπίσουμε τα φωτονικά χάσματα ζώνης, ούτως ώστε να επιλέξουμε τον κατάλληλο λόγο R/a για τη συχνότητα λειτουργίας που θέλουμε (1550 nm) και για τους δείκτες διάθλασης του πυριτίου (με έγχυση φορέων και χωρίς έγχυση φορέων). Η δεύτερη μέθοδος χρησιμοποιήθηκε για να προσομοιώσουμε τη διάδοση του ηλεκτρομαγνητικού κύματος μέσα στους κυματοδηγούς φωτονικών κρυστάλλων του ηλεκτροοπτικού διαμορφωτή που σχεδιάσαμε.



Εικόνα: Κυματοδηγήση του φωτός στον κυματοδηγό κάμψης 90ο.

ρυθμοί καθώς αυτοί παρουσιάζουν φωτονικό χάσμα ζώνης προς όλες τις διευθύνσεις του κρυστάλλου, το

Για τ' όνειρο...

Στα χρόνια αυτά, τα τωρινά
χαλάζια βάλουμε φερά
για τ' όνειρο μας βπάσαμε
στη νύσση τ' άχρια δευμά

Ταξίδι ξεκινήσαμε
στα δύσκολα πασήσαμε
και στα σημεία δείξαμε
σι πάει να πει να προσπαθείς

Εμείς ποτέ δε λοχαριάσαμε
για βόχο το μηδέν
γιατί απ' την αρχή το άπειρο
διαλέξαμε για δρόμο

Πρωί και βράδυ σε' ανοιχτά
με τους αγέλους μας δεξιά
το φόβο αφηγήσαμε και τον εχθρό νικήσαμε
για να' χει η ψυχή μας λευτεριά...



ΚΑΛΟ ΠΑΣΧΑ

