



ΙΚΑΡΟΣ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ, ΤΕΥΧΟΣ 7ο, ΑΝΟΙΞΗ 2010

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΠΩΣ ΕΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Ο ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ ΧΑΜΠΑΣ

ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΙΚΑΡΩΝ ΣΤΗ USAFA

ΑΘΛΗΤΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΑΣΕΙ 2010

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΕΡΡΙΚΟΣ

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 γίνονται αποδεκτές προς δημοσίευση.



ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΟΥ

ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΟΥ

ΙΚΑΡΟΣ

Με το 7ο τεύχος συμπληρώνουμε ένα χρόνο έκδοσης του περιοδικού μας, γεγονός που μας καθιερώνει και ενισχύει την προσπάθειά μας ώστε να επιδιώκουμε τη συνεχή του βελτίωση.

Στο παρόν τεύχος ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στους αθλητικούς αγώνες που διεξάγονται κάθε χρόνο μεταξύ των Παραγωγικών Σχολών και των Σωμάτων Ασφαλείας. Η συμμετοχή των Ικάρων σε αυτούς και οι διακρίσεις τους είναι το αποκορύφωμα της συνεχούς προσπάθειας που καταβάλουν κατά τη διάρκεια της φοίτησής τους, ώστε να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της φυσικής κατάστασης που απαιτεί η Πολεμική Αεροπορία. Η Σχολή Ικάρων στους φετινούς αγώνες διακρίθηκε στα περισσότερα αθλήματα, αποσπώντας την πρώτη θέση με την ομάδα στίβου και την ομάδα καλαθοσφαίρισης των ανδρών, ενώ πρωτόγνωρη σε αριθμό και αθλήματα ήταν η συμμετοχή των θήλυ Ικάρων, οι οποίες απέσπασαν τα θετικά σχόλια της Διοίκησης και των Ικάρων συμμαθητών τους. Όλη αυτή η προσπάθεια δεν θα ήταν δυνατή χωρίς τη στήριξη του διδακτικού προσωπικού της φυσικής αγωγής, του Τμήματος Αθλητικής Εκπαίδευσης και του ένστολου και πολιτικού προσωπικού που υποστηρίζει την ομαλή λειτουργία των αθλητικών εγκαταστάσεων της. Η επιστημονική καθοδήγηση αυτού του έργου πραγματοποιείται από το εργομετρικό κέντρο της Σ.Ι., όπου μέσα από τον έλεγχο και την αξιολόγηση της φυσικής κατάστασης κάθε Ικάρου δίνονται ειδικές οδηγίες σε καθένα ξεχωριστά, ενώ με την επανατροφοδότηση των στοιχείων γίνεται προσπάθεια βελτίωσης του προγράμματος της αθλητικής εκπαίδευσης.

Σημαντικό κίνητρο για τη συμμετοχή Ικάρων στις αθλητικές ομάδες απο-

τελούν τα καθιερωμένα τουρνουά μεταξύ των Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Ακαδημιών, όπου φέτος άρχισαν στην Κωνσταντινούπολη με αγώνες καλαθοσφαίρισης. Η εξωστρέφεια της Σ.Ι. εκδηλώθηκε και με τη συμμετοχή Ικάρων στο πλαίσιο του Military Erasmus, το σκοπό του οποίου μας αναλύει σε άρθρο του ο Επγος (Ι) Β. Σταυρόπουλος, καθώς και με τη συμμετοχή Ικάρων στο πρόγραμμα ανταλλαγής σπουδαστών από διάφορες Αεροπορικές Ακαδημίες του κόσμου, που διοργάνωσε η Αμερικάνικη Αεροπορική Ακαδημία (USAFA). Παράλληλα, τη Σχολή μας επισκέφθηκαν σχολεία της Μέσης Εκπαίδευσης, διάφορες αντιπροσωπείες αξιωματικών από χώρες των οποίων σπουδαστές φοιτούν στη Σ.Ι. (Λιβύη), αντιπροσωπεία μαθητών από τη USAFA, καθώς και Κύπριοι αεροπρόσκοποι. Επιπλέον, η Σχολή Ικάρων διέθεσε το νεότευκτο αμφιθέατρό της για τη διεξαγωγή σεμιναρίων αεροπορικής, ενώ απέστειλε αντιπροσωπείες μαθητών της σε διάφορες εκδηλώσεις στις οποίες κλήθηκε να συμμετάσχει. Κολακευτικά σχόλια απέσπασε το άγχυμα της Σχολής Ικάρων στον εορτασμό της 25ης Μαρτίου, όπου για πρώτη φορά έλαβαν μέρος μόνο πεζοπόρα τμήματα.

Στο πλαίσιο της ευαισθητοποίησης των δοκίμων και νέων αξιωματικών μας στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων και εδάφους, προβάλλουμε το άρθρο του Σγυ (ΜΑ) Λάππα Ηλία, ενώ αναδημοσιεύουμε κάποιες από τις ομιλίες του ακαδημαϊκού Ξενοφώντος Ζολώτα με σκοπό να κινητοποιήσουμε το αναγνωστικό κοινό του περιοδικού μας να ερευνησει τις ρίζες της γλώσσας μας, που αποτελεί τη βάση όλων των δυτικοευρωπαϊκών γλωσσών. Στο πνεύμα των ογδόντα χρόνων από την ενοποίηση της Πολεμικής Αεροπορίας, ολοκληρώνουμε την αναδη-

μοσίευση των άρθρων του Αλέξανδρου Ζάννα, του πρώτου υφυπουργού και δημιουργού της ενιαίας Π.Α., ενώ συνεχίζουμε το αφιέρωμα στον Κωνσταντίνο Περρίκο, εστιάζοντας σ' αυτό το τεύχος στην αντιστασιακή δράση του την περίοδο της Κατοχής. Λόγω της έκτασης του άρθρου, το τρίτο και τελευταίο μέρος που σχετίζεται με τη θυσία του θα συμπεριληφθεί στην καλοκαιρινή έκδοση του περιοδικού μας.

Όμως, αποτελεί Τιμή για το περιοδικό μας η γνωστοποίηση για πρώτη φορά σ' αυτό, των άγνωστων λεπτομερειών του θανάτου κατά τη διάρκεια του Α' Π.Π. ενός εκ των πρώτων πεσότων της αεροπορικής μας ιστορίας, του Ανθυποπλοίαρχου Σπυρίδωνα Χάμπα. Σύμφωνα με την έρευνα του Λέκτορα Ιστορίας της Σχολής μας, Κωνσταντίνου Λαγού, τόσο η ημερομηνία όσο και ο τρόπος θανάτου του Σπ. Χάμπα είναι καταγεγραμμένα εσφαλμένα στην ελληνική βιβλιογραφία. Το πλέον όμως συγκλονιστικό γεγονός είναι ότι μετά από 93 χρόνια πληροφορηθήκαμε που βρίσκεται ο τάφος του αεροπόρου μας, το ότι του αποδόθηκαν οι δέουσες τιμές από τους Γερμανούς και το βασικότερο ότι - αν επαληθευτούν τα στοιχεία της έρευνας - θα είμαστε σε θέση να αποτίσουμε φόρο τιμής στον τάφο του στο κοιμητήριο των Βρετανών στο Τσανάκκαλε ή ακόμη και ν' αξιωθούμε να πετύχουμε την ανακομιδή των οστών του στην Ελλάδα.

**Κλείνοντας, ευχόμαστε
 στους αναγνώστες
 και φίλους μας**

ΚΑΛΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ

ΕΚΔΟΤΗΣ
Σχολή Ικάρων

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
Σμηναρχία 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

IK IV ΣΜΙΑΣ Θεοδούλου Σάββας
IK IV ΥΣΜΙΑΣ Παναγιώτου Χρίστος
IK IV ΥΣΜΙΑΣ Πετρούσης Ανδρέας
IK III Φραγκογιός Αντώνιος
IK III Τσαντήλας Λουίζος
IK III Τσαντούκλας Νικόλαος
IK III Κεφάλας Διονύσης
IK III Ζυγούρη Ελεούσα
IK III Ξενάκης Γεώργιος
IK II Σκόνδρας Νικόλαος
IK II Καργιώτη Αρετή
IK I Χρυσανίδης Γεώργιος
IK I Καζακίδης Πέτρος
IK I Πέγκος Αθανάσιος
IK I Μαχαιρίδης Ελευθέριος
IK I Μανταλιά Ειρήνη
IK I Πριάκος Αθανάσιος
IK I Τσίγκρος Νικόλαος
IK I Παναγυφτόπουλος Παναγιώτης
IK I Χαραλαμπίδου Σοφία

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

IK IV ΣΜΙΑΣ Θεοδούλου Σάββας
IK III Ζυγούρη Ελεούσα
IK I Χαραλαμπίδου Σοφία

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 07



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Από τη Σύναξη του "ΙΚΑΡΟΣ"	1
Αφήστε με...	3
Ο Αεροπόρος Σπύρος Χάμπας	4
Επίσκεψη Ικάρων στη USAFA	10
Συνέντευξη Τμηματάρχη Αθλητικής Εκπαίδευσης	14
Αθλητικοί αγώνες ΑΣΕΙ 2010	16
Ομιλίες Ζενοφώντα Ζολώτα	24
Επικαιρότητα	26
Αξιοπλοιομότητα και Ασφάλεια Πτήσεων	30
Πάρε τη ζωή στα χέρια σου!	33
Απόψεις Ακούσαμε και σας Προτείνουμε Βιβλίων Ιστορίες	34 35
Το νόημα της ζωής	36
Κωνσταντίνος Περρίκος (Β' μέρος)	37
Εργασίες Αξιολόγηση της Φυσικής Κατάστα- σης στη Σχολή Ικάρων	46

Ἀφήστε με...

(Ἐπιθυμία τοῦ νέου Ἰκάρου)

Ἀφήστε με νὰ πετάξω ψηλά,
ἀφήστε με ν' ἀπλώσω τὰ φτερά μου,
θέλω ν' ἀντικρύσω τ' ἄπειρο,
ν' ἀγκαλιάσω τὸν ἀπέραντο οὐρανὸ
νὰ ἀναπνεύσω καθάριο ἀέρα,
νὰ ξεφύγω ἀπ' τὰ γήινα κί' ἀπατηλὰ
νὰ μοιάσω γιὰ λίγο στὸ Θεό μου,
νὰ ξεχάσω πὼς εἶμαι ἄνθρωπος
ν' ἀπαρνηθῶ τὶς ἀδυναμίες μου...

Δημήτρης Η. Λούκας
(Ποιητική Συλλογή «Γαλάζιοι Ταξιδευτές», Ἀθήνα 1980)



Ο Αεροπόρος-Ανθυποπλοίαρχος Σπύρος Χάμπας

93 χρόνια μετά τον θάνατό του ήρωα της «Κατάστασης Goeben» (Ιανουάριος 1918)
αποκαλύπτουμε άγνωστα στοιχεία για τη δράση και το τέλος του.

του Κωνσταντίνου Λαγού

Η Πολεμική Αεροπορία μας μέχρι τη δεκαετία του 1930 που συστάθηκε ως ανεξάρτητο Όπλο των ελληνικών Ε.Δ. ήταν οργανωμένη σε Αεροπορία Στρατού και Ναυτικού. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ο ρόλος της στις πολεμικές επιχειρήσεις της δεκαετίας 1912-1922 να είναι επικουρικός των δύο άλλων Όπλων και οι τότε πολιτικές και στρατιωτικές ηγεσίες των Ε.Δ. να θεωρούν την Αεροπορία υποδεέστερη του Στρατού και του Ναυτικού. Μόνο στη διάρκεια της δεκαετίας του 1930 και εξαιτίας των επαναστατικών προόδων στην αεροπλοΐα άρχισε στην Ελλάδα να αναβαθμίζεται η θέση της Αεροπορίας. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος τελικά επιβεβαίωσε σε ειδικούς και μη την τεράστια σημασία του αεροπλάνου στον σύγχρονο πόλεμο. Πριν όμως γίνει αυτό, οι ηγεσίες των Ε.Δ. αντιμετώπιζαν την Π.Α. με αδιαφορία ή ακόμη και εκθρόνηση (1). Ανάμεσα στα τόσα παραδείγματα που χαρακτηρίζουν αυτήν την κατάσταση σημειώνουμε εδώ την αμέλεια των προπολεμικών διοικήσεων των Ε.Δ. να μεριμνήσουν για τη συγκέντρωση, διαφύλαξη και μελέτη εγγράφων που αφορούσαν την Π.Α. και τα οποία θα αποτελούσαν τη βάση για τη συγγραφή της ιστορίας της. Όταν ξεκίνησαν αυτές οι ενέργειες, τη δεκαετία του 1950, το μεγαλύτερο μέρος από αυτό το πολύτιμο ιστορικό υλικό είχε ήδη χαθεί (2). Το αποτέλεσμα ήταν η ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας, τουλάχιστον μέχρι τη δεκαετία του 1930, να βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις αναμνήσεις των πρωταγωνιστών της. Όμως, όσο σημαντικές και να είναι οι συγκεκριμένες μαρτυρίες δεν μπορούν να υποκαταστήσουν τα επίσημα έγγραφα και θα πρέπει πάντοτε να μελετώνται σε συνδυασμό με τα γραπτά ντοκουμέντα. Επιπλέον –και σε αντίθεση με

το Στρατό και το Ναυτικό- η Αεροπορία είχε μικρό αριθμό στελεχών τις πρώτες δεκαετίες της ύπαρξής της, κάτι που σήμαινε ότι για ορισμένα γεγονότα μπορεί να υπήρχε μόνο ένας μάρτυρας, ή και κανένας... Γι' αυτό το λόγο υπάρχουν ιστορικές καταγραφές για αεροπορικά γεγονότα στην Ελλάδα που έχουν λάθη και παραλείψεις. Σ' αυτό το πλαίσιο η εύρεση και δημοσιοποίηση νέων στοιχείων για την ιστορία της

τιλήψεις για κάποιο αεροπορικό γεγονός που για δεκαετίες θεωρούνταν αυτονόητες.

Το παρόν άρθρο παρουσιάζει και αναλύει τη σημασία μία τέτοιας ανακάλυψης, η οποία αφορά τη δράση του Σπύρου Χάμπα, Αεροπόρου-Ανθυποπλοίαρχου του Ελληνικού Ναυτικού Σώματος, που σκοτώθηκε σε αεροπορική επιχείρηση της «Κατάστασης Goeben» (20-31 Ιανουαρίου 1918)

στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Ο Χάμπας υπήρξε ο μοναδικός πεσών Έλληνας αεροπόρος της «Κατάστασης Goeben», κάτι που κάνει ακόμη πιο σημαντική την δημοσιοποίηση των νέων στοιχείων (3).

Ο Σπύρος Χάμπας γεννήθηκε το 1893 στο Ξηροχώρι της Ευβοίας και κατατάχθηκε στο Πολεμικό Ναυτικό ως αξιωματικός φαρμακοποιός. Μετά την έκρηξη του κινήματος της «Εθνικής Αμύνης» το 1916 –υπό τους Βενιζέλο, Κουντουριώτη και Δαγκλή- ο Σπυροφόρος Σ. Χάμπας ήταν ένας από τους πρώτους που κατατάχθηκαν στο Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα που ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του ίδιου χρόνου, με διάταγμα της Επαναστατικής Κυβέρνησης στη Θεσσαλονίκη. Σχεδόν αμέσως το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα ξεκίνησε τη δράση του στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, αφού η Κυβέρνηση της Θεσσαλονίκης συντάχθηκε με τους Συμμάχους (Αγγλία, Γαλλία και Ρωσία) και κήρυξε τον πόλεμο εναντίον των Κεντρικών Αυτοκρατοριών (Γερμανία, Αυστροουγγαρία, Βουλγαρία και Τουρκία). Ο Χάμπας εκπαιδεύθηκε ως χειριστής στο Καζαβίτι της Θάσου από τους Βρετανούς και στις 5/7/1917 πήρε το πτυχίο του με αριθμό 5249. Τον ίδιο μήνα



Φωτογραφία του Χάμπα (αριστερά) μπροστά στον έλικα του Sopwith 1^{1/2} Strutter. Το σημείωμα στα γερμανικά, που διακρίνεται στο κάτω μέρος της φωτογραφίας, δείχνει ότι οι Γερμανοί θα πρέπει να βρήκαν τη φωτογραφία πάνω στο πτώμα του Χάμπα όταν τον κατέρριψαν στις 23/1/1918.

Π.Α. όχι μόνο μπορεί να εμπλουτίσει τις γνώσεις μας, αλλά να διορθώσει λάθος αν-



μετατέθηκε στην Αεροπορική Βάση του Μούδρου (Λήμνος) στη δύναμη της Ελληνικής Ναυτικής Αεροπορίας που βρισκόταν εκεί υπό τις διαταγές του Αριστείδη Μωραϊτίνη. Όταν υπηρετούσε στον Μούδρο, ο Χάμπας έλαβε και το βάπτισμα της φωτιάς συμμετέχοντας σε επιχειρήσεις κυρίως εναντίον τουρκικών στόχων στα Δαρδανέλλια και τα παράλια της Μ. Ασίας (4). Στις αρχές Ιανουαρίου 1918 ανέλαβε προσωρινά τη διοίκηση της Ελληνικής Μοίρας (με την κωδική ονομασία Ζ΄) στη Θάσο στη θέση του Μωραϊτίνη, ο οποίος για δεύτερη φορά μετατέθηκε από εκεί στον Μούδρο (5). Αν και η ελληνική αεροπορική δύναμη στη Λήμνο, Θάσο και Ίμβρο ήταν χωριστή από την αντίστοιχη βρετανική, εντούτοις υπαγόταν στην ίδια –βρετανική– ανώτατη διοίκηση και οι ιπτάμενοι των δύο Συμμάχων που επιχειρούσαν από τα τρία αυτά νησιά χρησιμοποιούσαν κοινούς αεροδιαδρόμους και εγκαταστάσεις. Στις 19 Ιανουαρίου 1918 ο Χάμπας παρέδωσε τη διοίκηση της Ζ΄ Μοίρας στον Κωνσταντίνο Παναγιώτου, και την άλλη μέρα θα αναχωρούσε για τον Μούδρο. Όμως στις 4.30 το πρωί στις 20 Ιανουαρίου, τη μέρα που ο Χάμπας θα επέστρεφε στον Μούδρο, ξεκίνησε η «Κατάσταση Goeben», στη διάρκεια της οποίας έμελε να χάσει τη ζωή του λίγες μέρες αργότερα.

Ο χαρακτηρισμός «Κατάσταση Goeben» είχε δοθεί από το βρετανικό γενικό επιτελείο ως κωδική ονομασία της επιχειρήσεως που θα αναλάμβαναν ναυτικές και αεροπορικές δυνάμεις εναντίον των γερμανικών καταδρομικών Goeben και Breslau που βρίσκονταν στον τουρκικό ναύσταθμο του Ναγαρά, αν αυτά αποτολούσαν να επιχειρήσουν έξοδο στο Αιγαίο. Τα δύο καταδρομικά είχαν εισέλθει στα Δαρδανέλλια τον Αύγουστο του 1914 και είχαν ενσωματωθεί στον τουρκικό στόλο, αν και συνέχισαν να έχουν γερμανικά πληρώματα και διοικητές και να είναι ενταγμένα στο σχεδιασμό του γερμανικού επιτελείου -του οποίου εκτελούσαν διαταγές. Από το 1914 μέχρι και το τέλος του 1917, το Goeben και

το Breslau έδρασαν κυρίως εναντίον του ρωσικού στόλου και πόλεων στα παράλια της Μαύρης Θάλασσας. Όμως η Οκτωβριανή Επανάσταση του 1917 και η αποχώρηση της Ρωσίας από τον πόλεμο σήμαινε ότι τα δύο καταδρομικά ήταν ελεύθερα να ξεκινήσουν επιθετικές ενέργειες, αυτή τη φορά στο Αιγαίο, εναντίον βρετανικών και ελληνικών στόχων (6).

Το ξημέρωμα της 20ης Ιανουαρίου 1918 οι Σύμμαχοι πληροφορήθηκαν ότι το Goeben είχε αρχίσει να πλέει προς την έξοδο των Δαρδανελίων. Στους σταθμούς ασυρμάτου τους στα νησιά του Βορείου Αιγαίου κατέφθασε το σήμα «Κατάσταση Goeben!» που σηματοδοτούσε την έναρξη επιχειρήσεων από το Ναυτικό και την Αεροπορία εναντίον των δύο εχθρικών καταδρομικών. Στο πλαίσιο αυτό, τα συμμαχικά βομβαρδιστικά θα συγκεντρώνονταν στον Μούδρο, και τα καταδιωκτικά στην Ίμβρο. Όμως τις πρώτες ώρες τα γεγονότα εξελίχθηκαν αρνητικά για τους Συμμάχους. Το Goeben αφινίδιασε το ναυτικό τους και βύθισε δύο βρετανικούς κανονιοφόρους που περιπολούσαν απέναντι από τα Δαρδανέλλια κοντά στην Ίμβρο. Η σύγκρουση αυτή είναι γνωστή στην αγγλική βιβλιογραφία ως «Ναυμαχία της Ίμβρου». Μετά την επιτυχία του, το Goeben πλησίασε τις ακτές της Ίμβρου και άνοιξε πυρ εναντίον ναυτικών εγκαταστάσεων στο Ακρωτήρι Κέφαλος. Όμως στη διάρκεια αυτής της ενέργειας χτύπησε δύο φορές σε νάρκες που οι Σύμμαχοι είχαν ποντίσει κοντά στην Ίμβρο. Αν και το Goeben δεν έπαθε μεγάλες ζημιές ο κυβερνήτης του, Ναύαρχος von Raben—Paschwitz, αποφάσισε να μη συνεχίσει προς τον Μούδρο της Λήμνου, τον μεγάλο στόχο των Γερμανών, ίσως γιατί είχε καταστραφεί το γυροσκοπικό του πλοίου του. Ο von Raben—Paschwitz κάλεσε τον κυβερνήτη του Breslau να πλεύσει σε βοήθεια του Goeben και να το καλύψει όπως θα έπλεε πίσω στα Δαρδανέλλια. Όμως και το Breslau έπεσε στο ίδιο ναρκοπέδιο και χτυπήθηκε από νάρκες με αποτέλεσμα να βυθιστεί. Το «τραυματισμένο» Goeben άρχισε να κατα-

διώκεται από δύο βρετανικά торπιλοβόλα, αλλά κατάφερε να μπει στα Δαρδανέλλια το μεσημέρι της 20ης Ιανουαρίου 1918. Όμως οι περιπέτειες του δεν είχαν τελειώσει ακόμη, αφού κοντά στο Ναγαρά κολήσασε στα αβαθή, ίσως λόγω του πανικού του πληρώματός του και της καταστροφής του γυροσκοπικού του. Το Goeben αποτελούσε τώρα ιδανικό στόχο για τους Συμμάχους.

Ήδη από την πρώτη μέρα της «Κατάστασης Goeben» βρετανικά και ελληνικά αεροσκάφη επιχειρούσαν εναντίον των δύο γερμανικών καταδρομικών. Αντίστοιχα, γερμανικά και τουρκικά αεροσκάφη, που απογειώνονταν κυρίως από τη βουλγαροκρατούμενη Ξάνθη και το αεροδρόμιο του Αγίου Στεφάνου κοντά στην Κωνσταντινούπολη, προσπαθούσαν να προστατεύσουν τα πλοία από τις επιδρομές των συμμαχικών αεροσκαφών. Η βρετανική αεροπορική δύναμη που βρισκόταν στο Βόρειο Αιγαίο ήταν το No. 2 Wing (Υπ' αριθμόν 2 Πτέρυγα) του Royal Naval Air Service (7). Στη δύναμη αυτή υπάγονταν και η Ελληνική Ναυτική Αεροπορία με –αρχικά– μία Μοίρα (Ζ΄) με βάση τη Θάσο και διοικητή τον Αριστείδη Μωραϊτίνη. Οι Έλληνες αεροπόροι διακρίθηκαν ιδιαίτερα στις επιχειρήσεις εναντίον του Goeben στο Ναγαρά, την περίοδο 20-31 Ιανουαρίου 1918, με αποκορύφωμα το επίτευγμα του Μωραϊτίνη, ο οποίος κατέρριψε συνολικά τρία γερμανικά αεροσκάφη. Η δράση της ελληνικής αεροπορίας εκτιμήθηκε δεόντως από τους Βρετανούς και ανέβασε κατακόρυφα την αίγλη της. Μέχρι τις αρχές του 1918 οι Έλληνες αεροπόροι θεωρούνταν υποδεέστεροι των Βρετανών, οι οποίοι και τους χορηγούσαν ό,τι κατώτερο αεροπορικό υλικό είχαν στην κατοχή τους. Οι Έλληνες διέθεταν μόνο τη Μοίρα Ζ΄ στη Θάσο και λίγους πιλότους στον Μούδρο και την Ίμβρο υπό αγγλική διοίκηση. Όμως από τον Μάιο του 1918 η Ελληνική Ναυτική Αεροπορική ενδυναμώθηκε αφού προστέθηκαν τρεις ακόμη Μοίρες. Επιπλέον, απέκτησε δική της μόνιμη βάση και στον Μούδρο (8).

Όταν το Goeben προσάραξε στο



ωριαίον 1230 ότι ο Χάμπας αναχωρήσας με Σόπουιθ Μπόμπερ δια τα Δαρδανέλλια δεν είχε επιστρέψει ακόμη και ότι αναμένουν ειδήσεις του από την Ίμβρον. Όλοι, Άγγλοι και Έλληνες, εκυταθθήκαμε χωρίς να αρθρώσουμε λέξι. Έλυσα τη σιωπή παρακαλώντας τον Άγγλο ασυρματιστή να προσέχει μήπως πάρει την απάντησι της Ίμβρου προς Μούδρο. Το βράδυ ένα αλιευτικό από την Ίμβρο μας έφερε την είδησι ότι ο Χάμπας δεν είχε φανεί ούτε εκεί».

Το αεροσκάφος του Χάμπα ήταν ένα Sopwith 1^{1/2} Strutter που χρησιμοποιούνταν ως βομβαρδιστικό όταν πετούσε με ένα πιλότο και μαχητικό όταν υπήρχε και συγκυβερνήτης. Η ταυτοποίηση του τύπου έγινε χάρις σε μία φωτογραφία του Κ. Παναγιώτου που ελήφθη λίγο πριν φύγει ο Χάμπας από τη Θάσο (11). Ο Ι. Θεολόγης αναφέρει ότι στον Μούδρο ο Χάμπας συνάντησε τους άλλους έλληνες αεροπόρους και ότι επιχειρούσε με ένα βομβαρδιστικό. Ο Θεολόγης επίσης κατέγραψε ότι την επόμενη μέρα από την άφιξή του στον Μούδρο, ο Χάμπας πήρε μέρος σε αποστολή βομβαρδισμού του Goeben στη διάρκεια της οποίας το αεροπλάνο του κατέπεσε (12). Όμως ο Θεολόγης τονίζει ότι δεν είδε τον Χάμπα στην τελευταία αποστολή του. Αυτό είναι λογικό αφού οι Έλληνες επιχειρούσαν με μαχητικά και στη διάρκεια της «Κατάστασης Goeben» είχαν ως βάση τους την Ίμβρο και όχι τον Μούδρο. Φαίνεται ότι ο Χάμπας ήταν ο μόνος Έλληνας που συμμετείχε στις αποστολές με βομβαρδιστικό και μάλιστα από τον Μούδρο, έχοντας στο πλευρό του αποκλειστικά βρετανούς πιλότους (13).

Η ελληνική βιβλιογραφία έχει υιοθετήσει τις παραπάνω λεπτομέρειες του θανάτου του Χάμπα, δηλαδή ότι σκοτώθηκε στις 21 Ιανουαρίου 1918 όταν το αεροσκάφος του κατερρίφθη από τουρκικά αντιαεροπορικά πυρά στη διάρκεια βομβαρδισμού του Goeben (14). Στην πραγματικότητα, καμία από αυτές τις πληροφορίες δεν ισχύει.

Στο πλαίσιο ιδιωτικής επίσκεψής

Φωτογραφία του γερμανικού καταδρομικού Goeben την εποχή που είχε εξοκείπει σε αβαθή κοντά στον Ναγαρά και δεχόταν τις επιθέσεις της Ελληνικής και της Βρετανικής Αεροπορίας (20-27 Ιανουαρίου 1918)

Ναγαρά, οι Βρετανοί έστειλαν εναντίον του πολεμικά σκάφη, αεροπλάνα ακόμη και υποβρύχια. Όμως, τα τουρκικά πυροβόλα στην Καλλιόπη εμπόδιζαν τις κινήσεις των βρετανικών πλοίων και η επίθεση με τα υποβρύχια επίσης απέτυχε. Τελικά πρωταγωνιστικό ρόλο εναντίον του Goeben ανέλαβε η Αεροπορία, και κυρίως τα βομβαρδιστικά. Ήταν στη διάρκεια αυτών των επιχειρήσεων που χάθηκε ο Σπύρος Χάμπας. Χρονολογικά, πρώτη αναφορά για το θάνατο του Χάμπα γίνεται σε έγγραφο που έστειλε ο Ναύαρχος Clifton-Brown, στις 24 Ιανουαρίου 1918 στον Ναύαρχο Παύλο Κουντουριώτη, ο οποίος ήταν Υπουργός των Ναυτικών στην κυβέρνηση της Εθνικής Αμύνης και ο προϊστάμενος του Χάμπα (9): «Αριθ. 25 Β-Υπουργόν Ναυτικών-Μετά λύπης πληροφορώ υμάς ότι ελήφθη τηλεγράφημα του εν Μούδρω Πλοίαρχου Πτέρυγος αγγέλον ότι ο Αεροπόρος Ανθυποπλοίαρχος Σπύρος Χάμπας κατερρίφθη φλεγόμενος υπέρ τον Ναγαράν βληθείς υπό σφοδρού πυρός πυροβόλων.-Δεχθήτε παρακαλώ την έκφρασιν της βαθείας μου συμπαθείας δια την απώλειαν τόσοσ γενναίου αξιωματικού» (10).

Από τις λεπτομέρειες της αναφοράς του βρετανού ναυάρχου φαίνεται ότι ο Χάμπας κατερρίφθη από τα τουρκικά αντι-

αεροπορικά της Καλλιόπης και αυτό έγινε σε χρόνο απροσδιόριστο. Όμως σε δημοσιεύματα μετά τη λήξη του πολέμου, συνάδελφοι του Χάμπα παραθέτουν την ημερομηνία θανάτου του ως 21 Ιανουαρίου 1918. Η παλαιότερη αναφορά σ' αυτήν την ημερομηνία προέρχεται από τον Κωνσταντίνο Παναγιώτου, ο οποίος σε άρθρο του στη «Ναυτική Επιθεώρηση» τον Δεκέμβριο του 1928 σημείωνε ότι ο Χάμπας σκοτώθηκε την επομένη της ημέρας που ξεκίνησε η «Κατάσταση Goeben», δηλαδή στις 21 Ιανουαρίου 1918. Όπως είδαμε ο Παναγιώτου παρέλαβε στις 19 Ιανουαρίου τη διοίκηση της Μοίρας Ζ' από τον Χάμπα ο οποίος θα αναχωρούσε για τον Μούδρο. Λόγω της έναρξης της «Κατάστασης Goeben», στις 20 Ιανουαρίου 1918, ο Χάμπας αντί να αναχωρήσει ατμοπλοϊκώς για τον Μούδρο, όπως ήταν το κανονικό, επιβιβάστηκε σε ένα βομβαρδιστικό Sopwith «Bomber» και μαζί του έφυγε και ο βρετανός διοικητής των αεροπορικών δυνάμεων της Θάσου ο οποίος επιβιβάστηκε σε ένα Farman. Ο Παναγιώτου συνόδευσε τους δύο χειριστές στα αεροσκάφη τους και τους ευχήθηκε να επιστρέψουν σώοι. Όμως όπως ισχυρίζεται, την άλλη ημέρα πληροφορήθηκε για την απώλεια του Χάμπα. «...με πληροφορήσαν την επομένη με



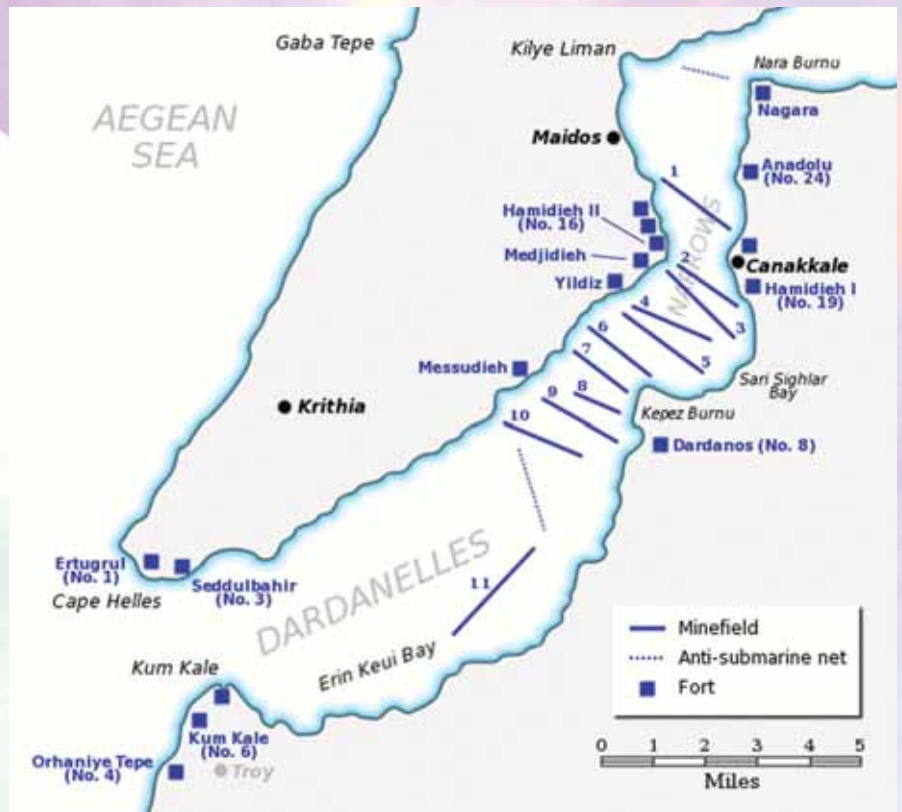
μου στο Λονδίνο μου δόθηκε η ευκαιρία να κάνω έρευνα στο Ερευνητικό Τμήμα Έρευνας και Πληροφόρησης της RAF (Research and Information Department, RAF). Ο διευθυντής Dr Peter Elliott είχε την καλοσύνη να μου επιτρέψει να μελετήσω έγγραφα και φωτογραφίες της No. 2 Wing του Royal Naval Air Service στο Αιγαίο, την περίοδο 1916-1918. Ανάμεσα στα έγγραφα ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει επιστολή με ημερομηνία 5 Φεβρουαρίου 1918 που οι Γερμανοί διαβίβασαν στον βρετανό Διοικητή των αεροπορικών δυνάμεων στην Ίμβρο, με την οποία τού γνωστοποιούσαν την τύχη συμμάχων πιλότων που κατερρίφθησαν στη διάρκεια της «Κατάστασης Goeben» και πιο συγκεκριμένα στις 20, 23 και 27 προς 28 Ιανουαρίου 1918 (15). Για τις 23 Ιανουαρίου καταγράφουν ότι ένα αεροσκάφος τύπου Sopwith κατερρίφθη πάνω από τα Δαρδανέλλια και ότι ο πιλότος του –ένας Έλληνας- σκοτώθηκε (16). Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο πιλότος ήταν ο Σπύρος Χάμπας, αφού πετούσε με Sopwith και επίσης ήταν ο μόνος Έλληνας που χάθηκε στην διάρκεια της «Κατάστασης Goeben». Η συγκεκριμένη ανακάλυψη με παρακίνησε να μελετήσω τη ξένη βιβλιογραφία σχετικά με τις αεροπορικές επιχειρήσεις των Συμμάχων εναντίον του Goeben και μάλιστα έτσι να αναπαραστήσω τη δράση και το τέλος του Χάμπας. Όλες οι ξένες αναφορές επιβεβαιώνουν ότι ο Χάμπας σκοτώθηκε τη μέρα που παραθέτουν οι Γερμανοί και όχι οι Έλληνες. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο Παναγιώτου έχει κάνει λάθος στην ημερομηνία θανάτου του Χάμπας, κάτι που ίσως εξηγείται από το γεγονός ότι είχαν μεσολαβήσει δέκα χρόνια μεταξύ του γεγονότος και της καταγραφής του από τον Παναγιώτου. Επιπλέον, ο ίδιος τότε βρισκόταν στη Θάσο και δεν είχε ενεργή συμμετοχή στις επιχειρήσεις κατά του Goeben. Όμως το δημοσίευμα του Παναγιώτου «καθιέρωσε» την ημερομηνία θανάτου του Χάμπας και έτσι αυτή υιοθετήθηκε και από τους πιλότους συναδέλφους του που συμμετείχαν στις επιχει-

ρήσεις, οι οποίοι όμως δεν είχαν άμεση γνώση της δράσης του Χάμπας.

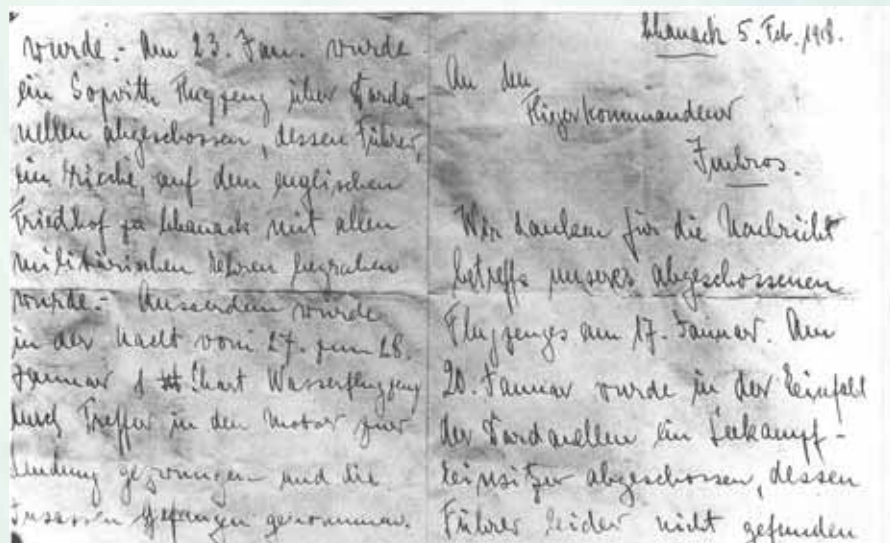
Στις 20 Ιανουαρίου 1918, γύρω στις 9.30 το πρωί, το Goeben δέχτηκε την πρώτη εναέρια επίθεση από δύο βομβαρδιστικά Blackburn “Baby’s” τα οποία συνοδεύονταν από ένα Sopwith 1F.1 Camel. Τα τρία αεροσκάφη είχαν απογειωθεί από τον Μούδρο. Παράλληλα με τα τρία αυτά αεροσκάφη επιχειρούσε εναντίον του Goeben όλη σχεδόν η αεροπορική δύναμη των Άγγλων και Ελλήνων που βρισκόταν στην Ίμβρο. Την ίδια μέρα το Goeben άρχισε να πλέει προς τα Στενά και το μεσημέρι προσάραξε στον Ναγαρά. Οι αεροπορικές επιθέσεις εναντίον του Goeben συνεχίστηκαν και τις επόμενες μέρες, αν και υπήρχαν παύσεις στη διάρκεια κάποιων ημερών εξαιτίας της ομίχλης και της κακοκαιρίας. Τόσο η αγγλική όσο και η γερμανική βιβλιογραφία έχουν καταγράψει την απώλεια ενός βρετανικού αεροσκάφους στις 20 Ιανουαρίου

1918 –ένα από τα δύο Blackburn “Baby’s”- το οποίο κατέπεσε στη θάλασσα και ο πιλότος του δεν βρέθηκε ποτέ. Το άλλο Blackburn, αν και χτυπήθηκε από τα αντιαεροπορικά πυρά του Goeben ο πιλότος του κατάφερε να το προσγειώσει στην Ίμβρο (17). Όμως δεν υπάρχει καμία αναφορά στη ξένη βιβλιογραφία για την απώλεια συμμαχικού αεροσκάφους μεταξύ 21 και 22 Ιανουαρίου 1918, στη διάρκεια των αεροπορικών επιχειρήσεων εναντίον του Goeben.

Στις 23 Ιανουαρίου ξημέρωσε μία υπέροχη μέρα και έτσι από νωρίς το πρωί ξεκίνησε σφοδρός εναέριος βομβαρδισμός του Goeben από τους Συμμάχους. Ο Χάμπας συμμετείχε μαζί με τους βρετανούς συναδέλφους του πιλότους βομβαρδιστικών σ’ αυτές τις επιδρομές. Όμως πάνω από τον Ναγαρά το αεροσκάφος του κατερρίφθη και έπεσε φλεγόμενο στα Δαρδανέλλια. Ήταν η μόνη αεροπορική απώλεια των Συμμάχων



Χάρτης των Δαρδανελίων. Διακρίνεται η περιοχή του Ναγαρά που αποτελούσε το μεγαλύτερο ναύσταθμο του Οθωμανικού Στόλου στις αρχές του 20ου αιώνα, κοντά στο οποίο εξόκειλε το Goeben. Σύμφωνα με τους Γερμανούς, το αεροσκάφος του Χάμπας κατερρίφθη πάνω από το Μάϊδο, ενώ στο Τσανάκκαλε βρίσκεται το νεκροταφείο που είναι ο τάφος του Χάμπας.



Η γερμανική επιστολή που καταγράφει τον θάνατο του Χάμπα πάνω στα Δαρδανέλλια εκείνη την ημέρα.

Οι Άγγλοι ενημέρωσαν τους Έλληνες ότι ο Χάμπας κατερρίφθη από τουρκικά αντιαεροπορικά πυροβόλα. Όμως ούτε αυτό φαίνεται να είναι σωστό. Οι ίδιοι οι Γερμανοί χρεώνουν την κατάρριψή του στον άσσο τους Emil Meinecke, ο οποίος το 1915 είχε σταλεί στην Τουρκία να εκπαιδεύσει τούρκους πιλότους. Στη διάρκεια της «Κατάστασης Goeben» επιχειρούσε ως πιλότος καταδιωκτικού Albatros DII από το αεροδρόμιο του Αγίου Στεφάνου της Κωνσταντινούπολης (18). Ο Χάμπας ήταν ο τέταρτος πιλότος των Συμμάχων που ο συγκεκριμένος γερμανός άσσος κατέρριψε στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η λεπτομέρεια αυτή ίσως εξηγεί γιατί οι Γερμανοί εντόπισαν και ανέσυραν ακόμη κι αν ήταν στη θάλασσα το πτώμα του Χάμπα. Φαίνεται ότι ο Meinecke μετά την προσγείωση του αεροσκάφους του ειδοποίησε για το σημείο που είχε καταπέσει το εχθρικό αεροσκάφος και έτσι στάθηκε δυνατόν να βρουν το πτώμα του πιλότου.

Ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον στοιχείο δείχνει να επιβεβαιώνει αυτό το σκεπτικό. Στο διαδίκτυο εντόπισα μία άγνωστη φωτογραφία του Χάμπα μπροστά και αριστερά στον έλικα του Sopwith 1^{1/2} Sutter με το οποίο πέταξε από τη Θάσο στον Μούδρο στις 19 Ιανουαρίου 1918. Δεξιά από τον έλικα διακρίνεται ένας χειριστής της Βρετανικής Ναυτικής Αεροπορίας, που μάλλον

πρέπει να είναι ο βρετανός Διοικητής της αεροπορικής δύναμης στη Θάσο, ο οποίος συνόδευσε με ένα Farman το βομβαρδιστικό του Χάμπα στον Μούδρο. Η φωτογραφία ελήφθη είτε πριν αναχωρήσουν από τη Θάσο, είτε όταν έφθασαν στον Μούδρο. Αυτό που τής προσδίδει ιδιαίτερη σημασία είναι ένα σημείωμα στα γερμανικά που διακρίνεται στο κάτω μέρος της και που αναφέρει ότι το συγκεκριμένο αεροσκάφος κατερρίφθη στις 23/1/1918 πάνω από την περιοχή του Μάϊδου –στα Δαρδανέλλια- και ότι ο σκοτώθηκε ο κυβερνήτης του, ανθυποπλοίαρχος Hambraes. Μάλιστα, αυτός που έγραψε το σημείωμα έκανε ένα σημάδι πάνω στον Χάμπα για να δείξει ότι αυτός είναι ο νεκρός, και όχι ο άλλος αξιωματικός που ποζάρει. Όλα τα στοιχεία συγκλίνουν στο γεγονός ότι αυτή η φωτογραφία βρέθηκε πάνω στον νεκρό Χάμπα μετά την κατάρριψη του αεροσκάφους του και ότι μαζί με άλλα στοιχεία που έφερε πάνω του έκανε δυνατή την ταυτοποίηση του πτώματός του από τους Γερμανούς. Δεν αποκλείεται η φωτογραφία να κατέληξε στον ίδιο τον Meinecke και το σημείωμα να είναι δικό του, αφού εντοπίζεται με ακρίβεια η περιοχή πάνω από την οποία χτυπήθηκε και το αεροσκάφος του Χάμπα κάτι που μάλλον μόνο ο Meinecke θα πρέπει να γνώριζε (19).

Οι Γερμανοί στην επιστολή τους σημειώνουν ότι έθαψαν τον Χάμπα με όλες τις

στρατιωτικές τιμές στο Αγγλικό νεκροταφείο του Chanak, δηλαδή του Τσανάκκαλε. Στην ιστοσελίδα του οργανισμού που είναι υπεύθυνο για τα στρατιωτικά νεκροταφεία πεσόντων στρατιωτών της Βρετανικής Κοινοπολιτείας (Commonwealth War Graves Commission) σημειώνεται ότι το μόνο Αγγλικό νεκροταφείο στο Τσανάκκαλε είναι του Αγγλικού Προξενείου (Chanak Consular Cemetery). Οι τάφοι του συγκεκριμένου νεκροταφείου είναι 91, από τους οποίους 39 ανήκουν σε βρετανούς στρατιωτικούς που έχουν ταυτοποιηθεί. Η πλειοψηφία των υπόλοιπων τάφων ανήκουν σε βρετανούς πολίτες που διέμεναν και πέθαναν στο Τσανάκκαλε την περίοδο 1860-1914. Υπάρχουν όμως στο νεκροταφείο του Αγγλικού Προξενείου και επτά τάφοι που ανήκουν σε στρατιωτικούς που δεν είναι της Βρετανικής Κοινοπολιτείας. Τα ονόματά τους δεν είναι καταγραμμένα στην σχετική ιστοσελίδα. Ενώ γράφονται αυτές οι γραμμές, αναμένουμε απάντηση σε ερώτημά μας προς το βρετανικό προξενείο του Τσανάκκαλε για το αν ο Χάμπας συγκαταλέγεται ανάμεσα σ' αυτούς τους επτά. Σε περίπτωση θετικής απάντησης, τα μέλη της συντακτικής ομάδας του Ικάρου σκοπεύουν να επισκεφθούν το Τσανάκκαλε –με δικά τους έξοδα- για να αποτίσουν φόρο τιμή στον Σπύρο Χάμπα.

ΠΑΡΑΜΠΟΜΠΕΣ

1. Για την εχθρότητα προς την Αεροπορία από τις ηγεσίες των Ε.Δ. πριν το 1940, βλ. Ίκαρος, Τεύχος 6, «Αφιέρωμα, Πως Εδημιουργήθη η Ελληνική Αεροπορία», σελ. 1. Σειρά άρθρων του Αλεξάνδρου Ζάνα στο Βήμα το 1955. Επιμέλεια αναδημοσίευσης στον Ίκαρο, Ασρκου (1), Παναγιώτη Κρίκη

2. Η προσωπική εμπειρία μου γι' αυτό είναι το υλικό που αφορά τη Σχολή Ικάρων από την προπολεμική περίοδο της (1931-1940). Τα πρωτότυπα έγγραφα που έχουν διασωθεί και σήμερα φυλάσσονται στο Μουσείο Ιστορίας της Π.Α. είναι ελάχιστα, σε σημείο να είναι αδύνατον να γραφεί η ιστορία της Σχολής με βάση μόνο αυτά τα έγγραφα. Ο πρώτος που έδειξε έμπρακτο ενδιαφέρον για τη διάσωση και αρχειοθέτηση των ιστορικών



τεκμηρίων της Π.Α. ήταν ο Πτέραρχος Κελαϊδής, ο οποίος στις αρχές της δεκαετίας του 1950 ως αρχηγός του ΓΕΑ προέβη σε σχετικές ενέργειες.

3. Αφορμή για την έρευνά μου για τη δράση της Ελληνικής Ναυτικής Αεροπορίας στη διάρκεια της «Κατάστασης Goeben» στάθηκε μία συζήτηση που είχα πριν από μερικούς μήνες με την κ. Τριανταφυλλία Κασάρου (Φιλολόγος-Ιστορικός της Υπηρεσίας Ιστορίας Π.Α.), και τον Αντισμύραχο κ. Παντελή Βατάκη, σχετικά με τη ημερομηνία έναρξης των αεροπορικών επιχειρήσεων εναντίον του Goeben και τον θάνατο του Χάμπα. Θα ήθελα να ευχαριστήσω την κ. Κασάρου και τον κ. Βατάκη που μου γνωστοποίησαν τις απόψεις τους σχετικά με αυτά τα ζητήματα. Το πρόβλημα προκύπτει από το γεγονός ότι οι ημερομηνίες στην ελληνική βιβλιογραφία που σχετίζονται με την «Κατάσταση Goeben» είναι του Παλαιού Ημερολογίου και όχι του Νέου, όπως στη ξένη βιβλιογραφία. Όλες οι ημερομηνίες στο παρόν άρθρο είναι του Νέου Ημερολογίου.

4. Τα περισσότερα από τα στοιχεία του βιογραφικού σημειώματος του Χάμπα που παραθέτουμε εδώ έχουν αντληθεί από το βιβλίο του Αντιναυάρχου Ε.Α., Ι. Παλούμνη, Από τα Πελάγη στους Αιθέρους, Το Χρονικό της Ναυτικής Αεροπορίας, 1913-1941, Έκδοση Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος, Πειραιάς 2009, σελ. 341. Πληροφορίες για την εκπαίδευσή του στη Θάσο προέρχονται από τη Βιβλιοθήκη και το Τμήμα Έρευνας και Πληροφόρησης της RAF (Research and Information Department) στο Λονδίνο

5. Κ. Παναγιώτου, «Επί τη Δεκαετία της Απωλείας του Α. Μωραϊτίνη», Ναυτική Επιθεώρησης, Δεκέμβριος 1928.

6. Το 1917 το Goeben «εκτουρκίστηκε» παίρνοντας το όνομα Yavuz Sultan Selim και το Breslau έγινε Midilli. Παρά την αλλαγή των ονομάτων τους, στις καταγραφές της εποχής από την πλευρά των Συμμάχων τα πλοία συνέχισαν να αποκαλούνται με τα γερμανικά ονόματά τους και αυτό είναι αλήθεια και για τα περισσότερα ιστορικά δημοσιεύματα. Για τη δράση του Goeben και του Breslau το 1914-1918 υπάρχει πλούσια βιβλιογραφία. Αναφέρουμε ενδεικτικά το βιβλίο του Halpern, Paul G., A Naval History of World War I. (Annapolis: United States Naval Institute, 1994), σελ. 55-58 και 227-257

7. Για την οργάνωση και τη δράση της Βρετανικής Ναυτικής Αεροπορίας στο Β. Αιγαίο, βλ. Brad King, Royal Naval Air Service 1912-1918, Εκδόσεις Hikoki, 1997, σελ. 55-57

8. Για τη δράση συνολικά της Ελληνικής Ναυτι-

κής Αεροπορίας στην «Κατάσταση Goeben» και τις επιπτώσεις που είχε στην εξέλιξή της, βλ. Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, Τόμος Πρώτος, 1908-1918, Έκδοση Διευθύνσεως Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήνα 1980, σελ. 120-123

9. No 25 B MINISTER OF MARINE I regret to inform you that a cable has been received from Wing Captain, MOUDROS, saying that Flight Sub-Lieutenant SPIRO HAMBA has been brought down in flight over NAGARA by heavy gun fire. Please accept my profound sympathy on the loss of such gallant officer. F. Clifton Brown-REAR ADMIRAL-11/24 Jan. 1918 (βλ. Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας, Τόμος Α', σελ. 37).

10. Ο Κουντουριώτης στις 18/31 Ιανουαρίου 1918, με έγγραφό του γνωστοποίησε στον πατέρα του Σπύρου Χάμπα, Γεώργιο, το θάνατό του γιού του. Ο Κουντουριώτης δεν πρόσθεσε τίποτα σχετικά με την ημερομηνία και τον τρόπο θανάτου του Χάμπα, αλλά απέστειλε στον Γ. Χάμπα αντίγραφο της αναφοράς του Clifton Brown (βλ. Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας, Τόμος Α', σελ. 38).

11. Δημοσιεύθηκε από τον Παναγιώτου (1928). Η ίδια φωτογραφία υπάρχει και στον Παλούμνη (2009), χωρίς όμως να αναφέρεται ότι επρόκειτο για το αεροσκάφος του Χάμπα.

12. Ι. Θεολόγης, «Αναμνήσεις των Προ Εικοσαετίας. Η Έξοδος των «Γκαίμπεν» και «Μπρεσλαού», Αεροπλοΐα, Τεύχος 160, 16-20 Φεβρουαρίου 1938, σελ. 251-251, σελ. 252

13. Ο Παναγιώτου (1928) καταγράφει συνομιλία του με τον Μωραϊτίνη που δείχνει ότι ο τελευταίος ήταν βέβαιος ότι ο Χάμπας χάθηκε με το βομβαρδιστικό που έφερε μαζί του από τη Θάσο «Καλώς τον Αριστείδη –Καλημέρα Κώστα. –Τι νέα για τον Χάμπα. –Απελπισία. Μα τι διάβολο έπαθε ο Άγγλος να τον πάρη με Μπόμπερ για συνοδεία και κατόπιν να τον φορτώση και με μπόμπες. Δε θα έπρεπε να του κάμω το χατίρι. –Μα συνημορφώθη με την κατάσταση Γκαίμπεν...».

14. Σύμφωνα με την Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας, Τόμος Α', σελ. 122: «Η Ελληνική Ναυτική Αεροπορία από τη πρώτη μέρα πήρε μέρος στις επιχειρήσεις, κατά τις οποίες έχασε ένα εκλεκτό στέλεχος της, τον Ανθυποπλοίαρχο Σπυρ. Χάμπα. Αυτός στις 8 Ιανουαρίου 1918 (21 Ιανουαρίου με το Νέο Ημερολόγιο) με αεροπλάνο Σόργουιθ Μπόμπερ εκτέλεσε από ύψος 150 μέτρα αποστολή βομβαρδισμού κατά του Γκαίμπεν, που ήταν αραμμένο στο Ναγαρά. Το αεροπλάνο του όμως κτυπήθηκε από τα επάκτια πυροβολεία

του Ελλισπόντου και έπεσε φλεγόμενο κοντά στο Ναγαρά». Το πιο πρόσφατο δημοσίευμα που καταγράφει αυτά τα στοιχεία είναι του Παλούμνη (2009), σελ. 76

15. Research and Information Department, RAF, Αρ. Καταγραφής DC73/124/5. Στη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, οι Σύμμαχοι και οι Γερμανοί συνίθιζαν να ενημερώνουν αλλήλους για την τύχη των αεροπλάνων τους με επιστολές που πετούσαν σε ερμητισμένους φακέλους. Ευχαριστώ θερμά τον Dr. Peter Eliot για την παραχώρηση της άδειας δημοσίευσης της συγκεκριμένης επιστολής.

16. «Chanack, 5 February 1918. To the Fight Commander, Imbros. We thank you for the news regarding the loss of our aeroplane on January 17...On the 23rd of January a Sopwith machine was brought down over the Dardanelles, whose pilot, a Greek, was buried with full military honors in the English cemetery at Chanack...». Αγγλική μετάφραση του γερμανικού κειμένου.

17. Ο Γ. Φραγκίστας στο αφιέρωμα για τα 20 χρόνια της επετείου της «Κατάστασης Goeben» δημοσίευσε το άρθρο του «Η Τελευταία Έξοδος του Γκαίμπεν και του Μπρεσλαού τον Ιανουάριο του 1918», Αεροπλοΐα, Τεύχος 158, 16-20 Ιανουαρίου 1938 σελ. 212-213, στο οποίο ισχυρίζεται ότι στις 20 Ιανουαρίου οι Βρετανοί απώλεσαν δύο αεροσκάφη στη διάρκεια της επιχειρήσεως κατά του Goeben. Αυτό δεν ισχύει και το άρθρο του Φραγκίστα περιέχει και άλλες ανακρίβειες που είχαν επισημανθεί από τους συγχρόνους του, βλ. Α. Βιτάλης, «Μία Επιστολή προς την Αεροπλοΐα», Αεροπλοΐα, Τεύχος 159, 1-5 Φεβρουαρίου 1938

18. Για τον Meinecke, βλ. «Emil Meinecke, Fighter Ace on the Dardanelles», επιμέλεια και μετάφραση του Brian P. Flanagan στο περιοδικό, Cross and Cockade Journal, Τόμος 12, αρ. 3 (Φθινόπωρο, 1971).

19. Σε μία ιστοσελίδα του διαδικτύου που αφορά τις Αεροπορίες του Α' Παγκόσμιου Πολέμου, εντόπισα ηλεκτρονικό μήνυμα του γιου του Meinecke, όπου ανέφερε ότι ένας Τούρκος έχει στην κατοχή του το λείψωμα με τις φωτογραφίες του Meinecke, από την εποχή που υπηρετούσε στην Τουρκία στη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Δεν αποκλείεται η φωτογραφία του Χάμπα που παραθέτουμε εδώ να προέρχεται από το συγκεκριμένο λείψωμα του Meinecke. Ελπίζω να μπορέσω σύντομα να επικοινωνήσω με τον γιο του Meinecke, για να πληροφορηθούμε αν ο πατέρας του είναι πράγματι ο συντάκτης του σημειώματος στη φωτογραφία του Χάμπα.



Επίσκεψη αντιπροσωπείας της ΣΙ στην Αμερικάνικη Αεροπορική Ακαδημία (USAFA-United States Air Force Academy)

Στις 18-24 Απριλίου πραγματοποιήθηκε επίσκεψη αντιπροσωπείας της Σ.Ι. στην Ακαδημία της Πολεμικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (USAFA), στο πλαίσιο της Διεθνούς Εβδομάδας (Spring International Week), που διοργάνωσε η τελευταία. Η αντιπροσωπεία συμμετείχε στο πρόγραμμα ανταλλαγής σπουδαστών από διάφορες Αεροπορικές Ακαδημίες του κόσμου (Cadet Foreign Academy Exchange Visits Program). Κύριος σκοπός του προγράμματος ήταν η γνωριμία και η ανταλλαγή απόψεων σε θέματα εκπαίδευσης και πολιτισμού, καθώς και η γνωριμία του τρόπου λειτουργίας Ακαδημιών όπως η USAFA. Οι χώρες που συμμετείχαν ήταν οι ακόλουθες: Αυστραλία, Εκουαδόρ (Ισημερινός), Ελλάδα, Ιαπωνία και Ταϊβάν. Η USAFA είχε προσκαλέσει και άλλες χώρες να συμμετάσχουν στη Διεθνή Εβδομάδα, όπως τη Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ολλανδία, την Πολωνία και τη Χιλή, οι οποίες όμως λόγω φυσικών φαινομένων (έκρηξη ηφαιστείου στην Ισλανδία, σεισμός στη Χιλή) δεν κατάφεραν να παραβρεθούν.



Η Σ.Ι. με εκπροσώπους τον Ασμηχο (Ι) Επαμεινώνδα Σκαρπαλέζο και τους τριτοετείς Ικάρους Παπανδρουλιδάκη Ευστράτιο και Φραγκογιό Αντώνιο επισκέφτηκε τη USAFA στην πόλη Colorado Springs της πολιτείας του Colorado, όπου και συμμετείχε στις εκδηλώσεις της.

Συγκεκριμένα, με δύο διαδοχικές πτήσεις, Αθήνα-Νέα Υόρκη και Νέα Υόρκη-Ντένβερ (πρωτεύουσα του Colorado), η αντιπροσωπεία έφτασε στην πολιτεία του Colorado το βράδυ του Σαββάτου 17 Απριλίου. Στο αεροδρόμιο μας υποδέχτηκε ο αξιωματικός της USAFA Major Hutzel Jay και δύο Δόκιμοι της USAFA, οι οποίοι θα αποτελούσαν τους συνοδούς μας καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής μας. Στη συνέχεια μεταβήκαμε στην Ακαδημία, όπου μας τακτοποίησαν στα δωμάτιά μας.

Το πρωί της Κυριακής ξεναγηθήκαμε σε διάφορα εμπορικά καταστήματα κοντά στην πόλη του

Denver, ενώ νωρίς το απόγευμα και μέχρι το βράδυ επισκεφθήκαμε, ανταποκρινόμενοι σε πρόσκλησή του, το συνοδό αξιωματικό Major Hutzel Jay στην οικεία του, όπου και δειπνήσαμε μαζί με την οικογένειά του.

Τη Δευτέρα το πρωί ξεκινούσε το καθορισμένο εβδομαδιαίο πρόγραμμα που θα ακολουθούσαν όλες οι αντιπροσωπείες. Συγκεκριμένα, μετά το πρωινό στα εστιατόρια της Ακαδημίας οι Ίκαροι παρακολούθησαν μαθήματα στις τάξεις των συνοδών σπουδαστών μας. Κατόπιν, οι αντιπροσωπείες όλων των Σχολών συναντηθήκαμε για γνωριμία και αναμνηστική φωτογραφία μπροστά από το μνημείο της Ακαδημίας Eagle & Fledgling Statue. Μετά το γεύμα, παρακολούθησαμε διάλεξη παρουσίασης της USAFA, στο USAFA Visitor's Center. Το απόγευμα μας παρατέθηκε επίσημο δείπνο υποδοχής στο κέντρο τύπου (PRESS BOX), όπου και μας καλωσόρισε ο Διοικητής της USAFA Superintendent Lt Gen Gould και οι υπόλοιποι ανώτατοι αξιωματικοί της Ακαδημίας. Εκεί έγινε ανταλλαγή αναμνηστικών δώρων ανάμεσα στις αντιπροσωπείες των χωρών και στο Διοικητή της USAFA, όπως και λήψη αναμνηστικών φωτογραφιών.

Την Τρίτη 20 Απριλίου πήραμε την πρώτη γεύση από τη Στρατιωτική Εκπαίδευση που λαμβάνουν οι σπουδαστές της USAFA. Συγκεκριμένα, παρακολούθησαμε το μάθημα Ropes Course σε τοποθεσία πλησίον της Σχολής. Εκεί, υπαξιωματικοί εκπαιδευτές μας εξήγησαν ότι το πρόγραμμα αυτό είναι πολύ απαιτητικό και έχει σκοπό να διδάξει τη συνερ-



γασία, την αλληλοϋποστήριξη και την επικοινωνία εντός μιας ομάδας, καθώς και την ανάπτυξη της ηγετικής ικανότητας (Leadership) κάθε σπουδαστή. Κατόπιν, χωριστήκαμε σε δύο ομάδες, με έναν υπαξιωματικό εκπαιδευτή η καθεμία, και ξεκινήσαμε να περνάμε μια σειρά από δοκιμασίες, που περιλάμβαναν:

- Ισορροπία πάνω σε σχοινιά που απαιτεί ομαδική προσπάθεια και συνεργασία για τη μετάβαση μιας ομάδας πάνω από μια «επικίνδυνη» περιοχή
- Αιώρηση σε σχοινί και άλμα για τη μετάβαση μιας ομάδας πάνω από μια «επικίνδυνη» περιοχή
- Αναρρίχηση σε τοίχο
- Αναρρίχηση σε πύργο με κορμούς

Το απόγευμα παρακολουθήσαμε αγώνα Baseball του τοπικού πρωταθλήματος στο γήπεδο των SKY SOX.

Την Τετάρτη μεταβήκαμε στην περιοχή Jack's Valley, όπου οι νέοι Δόκιμοι της USAFA πραγματοποιούν μέρος της Βασικής Στρατιωτικής Εκπαίδευσής τους. Συγκεκριμένα, εκεί περνούν εμπόδια τύπου στίβου μάχης (Obstacle Course), χωρίζονται σε ομάδες για να αντιμετωπίσουν προβλήματα και να περάσουν εμπόδια στρατηγικής (Leadership Reaction Course), περνούν ψηλά και ιδιαίτερα απαιτητικά εμπόδια χωρίς χρονικό περιορισμό (Confidence Course) και εκ-

παιδούνται σε στενή μάχη τύπου «Πυρ και κίνηση» (Assault Course). Τέλος, εκπαιδούνται σε βολές με M-16 στις θέσεις πρηνηδόν, γονηπετούς και ορθίου (Firing).

Εμείς πήραμε μια γεύση του Leadership Reaction Course περνώντας σε ομάδες απ' τα εμπόδιά του. Κάθε εμπόδιο είχε και διαφορετικό σενάριο και όλα περιλάμβαναν μετάβαση της ομάδας από το ένα σημείο στο άλλο χωρίς κανένα μέλος της να ακουμπήσει στο έδαφος ή σε συγκεκριμένες περιοχές σημαδεμένες με κόκκινο χρώμα. Κάθε ομάδα έπρεπε να περάσει το εμπόδιο σε 20 λεπτά και είχε στη διάθεσή της σχοινιά, κορμούς και ξύλινες σανίδες. Με αυτόν τον τρόπο διδάσκεται η χρήση μέσων, εξοπλισμού και φυσικών ικανοτήτων για τη διαφυγή από εχθρικές δυνάμεις, τη διάσωση τραυματιών και την εκτέλεση μιας στρατιωτικής αποστολής.

Αμέσως μετά αναχωρήσαμε για το αεροδρόμιο της Ακαδημίας, όπου μας υποδέχτηκε ο ανώτατος εκπαιδευτής της 94th FTS Μοίρας Ανεμοπτέρων Lt Col Brad Cooper μαζί με δύο Δόκιμους τεταρτοετείς εκπαιδευτές ανεμοπτέρων της Σχολής και μας ενημέρωσαν για την ιστορία, την εξέλιξη και τα καθήκοντα των Μοιρών της Ακαδημίας. Με την ολοκλήρωση της παρουσίασης ξεναγηθήκαμε στα

ανεμόπτερα, αεροπλάνα καθώς και στη Μοίρα με τα αλεξίπτωτα.

Τις απογευματινές ώρες, σε αίθουσα της Ακαδημίας, διοργανώθηκε εκδήλωση προς τιμή των αλλοδαπών μαθητών της και των συμμετεχόντων στη Διεθνή Εβδομάδα με σκοπό την ανταλλαγή πολιτισμικών στοιχείων, την επαφή με τα ήθη και τα έθιμα άλλων χωρών και τη γνωριμία των γλωσσικών τους ιδιομορφιών.

Την Πέμπτη το πρόγραμμα περιλάμβανε επίσκεψη σε μεγάλα εμπορικά κέντρα του Denver για ψώνια.

Το πρωί της Παρασκευής μας περίμενε μια έκπληξη. Ισχυρές χιονοπτώσεις κατά τις βραδινές ώρες, οι οποίες συνεχίζονταν και το πρωί, είχαν δημιουργήσει στρώμα χιονιού ύψους 10 πόντων. Για το λόγο αυτό ακυρώθηκε η επίσκεψή μας στο Garden of the Gods, ένα χώρο φυσικού ενδιαφέροντος. Το μεσημέρι επισκεφθήκαμε την Πτέρυγα Μάχης Peterson AFB (Air Force Base)

Νωρίς το πρωί του Σαββάτου αποχωρήσαμε από τη Σχολή με το συνοδό αξιωματικό μας Major Hutzel Jay για το αεροδρόμιο του Denver, απ' όπου, πάλι με δύο διαδοχικές πτήσεις, μέσω Νέας Υόρκης επιστρέψαμε στην Αθήνα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι είναι η πρώτη φορά που η USAFA προσκαλεί τη χώρα μας για συμμετοχή στο συγκεκριμένο πρόγραμμα ανταλλαγής σπουδαστών. Η επίσκεψή μας ήταν μια μοναδική εμπειρία για μας και αποκομίσαμε πολλά σημαντικά στοιχεία για τον τρόπο λειτουργίας της Ακαδημίας, καθώς και για την εκπαίδευση που ακολουθούν οι Δόκιμοι, ιδέες που μπορούν να εφαρμοστούν και στη Σχολή Ικάρων, πάντα βέβαια προσαρμοσμένες στις δικές μας απαιτήσεις, ιδιαιτερότητες και αποστολή ως Αεροπορική Ακαδημία.



Μερικά από τα στοιχεία τα οποία μας προκάλεσαν ιδιαίτερη εντύπωση είναι ότι οι πρωτοετείς στη διάρκεια της Βασικής Στρατιωτικής τους Εκπαίδευσης (ΒΣΕ), διάρκειας 6 εβδομάδων, εκπαιδεύονται σε βολές με M-16 στις θέσεις πρηνηδόν, γονηπετούς και ορθίου, δηλαδή και στις 3 βασικές θέσεις βολής. Επίσης, μέσα στη ΒΣΕ πραγματοποιούν όλοι (περίπου 1400 νέοι Δόκιμοι εισέρχονται κάθε χρόνο) μία πτήση με ανεμόπτερο ως την πρώτη γνωριμία με την αεροπορική ιδέα. **Επίσης, δύο μήνες πριν την εισαγωγή τους στην Ακαδημία οι τελειόφοιτοι Λυκείου που γνωρίζουν ότι έχουν επιτύχει την εισοδό τους σ' αυτή έχουν το δικαίωμα να την επισκεφθούν με πολιτικά ρούχα και να ζήσουν για μία βδομάδα την καθημερινότητα των Δοκίμων. Έτσι, τους δίνεται η δυνατότητα να γνωρίσουν από κοντά την εκπαίδευση και τη ζωή του Δοκίμου και να αποφασίσουν αν θέλουν ή όχι να εισέλθουν τελικά στην Αεροπορική Ακαδημία.**

Ακόμη, οι ειδικότητες που παρέχει η Ακαδημία είναι πάνω από 30 και σ' αυτές συμπεριλαμβάνονται οι ειδικότητες του Φυσικού, του Βιολόγου, του Ιστορικού, του Μετεωρολό-

γου, του Ψυχολόγου, του Μηχανολόγου Μηχανικού, του Αεροναυπηγού Μηχανικού, του Πολιτικού Μηχανικού κ.ά. Αυτό που οφείλουμε να σημειώσουμε είναι ότι κατά τη διάρκεια των 4 ετών φοίτησης στην Ακαδημία δεν υπάρχει η ειδικότητα του Ιπταμένου. Όσοι Δόκιμοι επιθυμούν να γίνουν Ιπτάμενοι ακολουθούν διετή πτητική εκπαίδευση μετά την αποφοίτησή τους από την Ακαδημία.

Επιπλέον, τα μαθήματα που έχουν κάθε εξάμηνο είναι 5 με 7 και το πρόγραμμά τους προβλέπει διδασκαλία ως το απόγευμα. Επίσης, το πρόγραμμα μετά τις 16:30 και για όλο το βράδυ είναι ελεύθερο.

Εκείνο που είναι αξιοσημείωτο είναι ότι η USAFA έχει 27 αθλήματα στα οποία μπορούν να λάβουν μέρος οι Δόκιμοι, ενώ διαθέτει μόλις 16 γυμναστής. Αυτό σημαίνει ότι πολλά από τα αθλήματα υποστηρίζονται καθάρα και μόνο από τους Δοκίμους.

Το πτητικό πρόγραμμα των Δοκίμων είναι χωρισμένο σε 3 Μοίρες:

- 98 FTS (Flight Training Squadron)



- 94 FTS (Flight Training Squadron)
- 557 FTS (Flight Training Squadron)

Στην 98 FTS, 600-1200 Δόκιμοι κάθε χρόνο πραγματοποιούν 5 ελεύθερες πτώσεις με αλεξιπτωτο και μετά τους απονέμεται η «πουλάδα» του αλεξιπτωτιστή. Εκπαιδευτές στο πρόγραμμα είναι Δόκιμοι ανωτέρων τάξεων. Επίσης, 500 Δόκιμοι κάθε χρόνο πραγματοποιούν πτήσεις με ανεμόπτερο στην 94 FTS. **Αυτό που πρέπει να επισημανθεί είναι ότι η πτητική εκπαίδευση των πρωτοετών και των δευτεροετών παρέχεται από τους τριτοετείς και τους τεταρτοετείς και όχι από τους αξιωματικούς! Δηλαδή αποκλειστικοί εκπαιδευτές είναι οι ίδιοι οι δόκιμοι!** Επιπλέον, 600 Δόκιμοι επιλέγονται κάθε έτος για να εκπαιδευτούν σε ελαφρά αεροσκάφη στην 557 FTS. Αυτό αποτελεί το αρχικό στάδιο πτητικής εκπαίδευσης της USAFA. Το στάδιο περιλαμβάνει 30 ώρες μαθημάτων εδάφους και 10 πτήσεις εξοικείωσης με αεροσκάφος DA-40, εκ των οποίων η 10η είναι σόλο.

Σχετικά με τη διαβίωση των Δοκίμων, αξίζει να σημειωθεί ότι στο δωμάτιό του ο κάθε Δόκιμος είναι ελεύθερος να κάνει ό,τι επιθυμεί -από να φορέσει πολιτικά ρούχα και να κοιμηθεί μέχρι να έχει τηλεόραση, παιχνιδιομηχανή και μικρό ψυγείο. Ωστόσο, τις ώρες που φορά στολή





(on duty), δηλαδή στην ακαδημαϊκή, στρατιωτική, αθλητική και πτητική εκπαίδευση, διακρίνεται από υπευθυνότητα και επαγγελματισμό σε ό,τι αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας.

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις της Ακαδημίας, αξιοσημείωτες είναι οι αθλητικές, με πάνω από 8 γήπεδα τένις, 6 γήπεδα μπάσκετ, γυμναστήριο, εσωτερική πισίνα, καθώς και γήπεδα American football, Lacross και Baseball, που καλύπτουν μεγάλο μέρος της έκτασής της. Επιπλέον, τα εργαστήρια είναι υπερσύγχρονα με ολοκαίνουρια μηχανήματα. Σ' αυτά οι Δόκιμοι σε συνεργασία με καθηγητές, ερευνητές και αξιωματικούς εκτελούν εργαστηριακές ασκήσεις, καθώς και έρευνα σε διάφορους τομείς ποικίλων επιστημών. Μεγάλο μέρος της έρευνας αυτής χρηματοδοτείται από εταιρίες, όπως είναι η Boeing και η Lockheed Martin. Συγκεκριμένα, είχαμε την τύχη να ξεναγηθούμε στο Εργαστήριο Τεχνολογίας των Υλικών και στο Εργαστήριο Αεροδυναμικής. Επιπρόσθετα, κτίριο σύμβολο και σήμα κατατεθέν για τη USAFA είναι ο ναός (Cadet Chapel) που βρίσκεται στο κέντρο των εγκαταστάσεων. Εντός του ναού και στον πρώτο όροφο υπάρχει ναός των Προτεσταντών Χριστιανών, στο ισόγειο ναός των Καθολικών Χριστιανών και στο υπόγειο συναγωγή για τους πιστούς

του Ιουδαϊσμού, καθώς και τόπος προσευχής και λατρείας για τους Βουδιστές.

Τέλος, αυτό που πρέπει να επισημανθεί είναι ότι στη USAFA σε καμιά ώρα της ημέρας δεν προβλέπεται η διεξαγωγή προσκλητηρίου. Αυτό είναι λογικό, αν αναλογιστεί κανείς τη μεγάλη δύναμη της Ακαδημίας (πάνω από 4000 Δόκιμοι), γεγονός που καθιστά το προσκλητήριο απαγορευτικό. Ωστόσο, κάθε Δόκιμος έχει μία προσωπική κάρτα, τύπου πιστωτικής, με την οποία γίνεται γνωστό ανά πάσα στιγμή το πού βρίσκεται. Η περιοχή όπου διαμένουν οι Δόκιμοι είναι απομονωμένη καθώς είναι περιφραγμένη με κάγκελα. Σε πολλά σημεία υπάρχουν πόρτες που έχουν ενσωματωμένο ηλεκτρονικό σύστημα, και για να ανοίξουν πρέπει ο κάθε Δόκιμος να επιδείξει την κάρτα του είτε για να μπει στο χώρο της Ακαδημίας είτε για να εξέλθει από αυτόν. Αυτό, λοιπόν, τον αναγκάζει να έχει μαζί του την προσωπική του κάρτα. Επίσης, καθένας διαθέτει και μία άλλη ατομική κάρτα, την οποία βάζει στο φορητό του υπολογιστή και μέσω αυτής του επιτρέπεται η είσοδος στο ενσύρματο δίκτυο της Ακαδημίας για χρήση του διαδι-

κτύου. Μ' αυτή την κάρτα ο Δόκιμος κάνει Sign out, όταν επιθυμεί να βγει από την Ακαδημία δηλώνοντας ταυτόχρονα και το πού θα πάει. Όταν επιστρέψει στην Ακαδημία χρησιμοποιεί την κάρτα για να μπει πάλι στο δίκτυο και να κάνει Sign in. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται γνωστό ανά πάσα στιγμή που βρίσκεται ο κάθε Δόκιμος. Είναι ένα είδος «ηλεκτρονικού προσκλητηρίου».

Οι εντυπώσεις που αποκομίσαμε από το ταξίδι μας στη USAFA ήταν πρωτόγνωρες. Αναμφισβήτητο το πρόγραμμα ανταλλαγής μας βοήθησε στο να γνωρίσουμε την αθλητική, στρατιωτική, πτητική και ακαδημαϊκή εκπαίδευση της σύγχρονης αυτής Ακαδημίας. Μέσω της όλης διαδικασίας πήραμε μας με χρήσιμα στοιχεία προς προβληματισμό υιοθέτησης από τη Σχολή Ικάρων, πάντα βέβαια, όπως προαναφέρθηκε, προσαρμοσμένα στις δικές μας απαιτήσεις, ιδιαιτερότητες και αποστολή ως Αεροπορική Ακαδημία και που αποτελούν σημαντική τροφή για σκέψη προς περαιτέρω βελτίωση του επιπέδου της παρεχόμενης εκπαίδευσης στη Σχολή μας.

ΙΚ ΙΙΙ (ΙΠΤ) ΠΑΠΑΝΔΡΟΥΛΙΔΑΚΗΣ
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
ΙΚ ΙΙΙ (ΜΧ) ΦΡΑΓΚΟΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ





Συνέντευξη του Τμηματάρχη Αθλητικής Εκπαίδευσης της ΣΙ, Ασρχου (Ι) κ. Χρυσόστομου Βαλαρούτσου



Η Άνοιξη αποτελεί τη χρονική περίοδο κάθε εκπαιδευτικού έτους των ΑΣΕΙ που κατακλύζεται από τη διοργάνωση πρωταθλημάτων διαφόρων αθλημάτων μεταξύ των αντιπροσωπευτικών ομάδων των μαθητών τους. Για τους αθλητικούς αγώνες μεταξύ των Στρατιωτικών Σχολών της χώρας μας υπάρχουν αναλυτικά ρεπορτάζ στις σελίδες του περιοδικού που ακολουθούν. Θεωρήσαμε όμως χρήσιμο πριν την παράθεση του καθαρά αγωνιστικού μέρους να παρουσιάσουμε εν συντομία τον τρόπο οργάνωσης και υλοποίησης της αθλητικής εκπαίδευσης των Ικάρων που αποτελεί βασικό παράγοντα της συνολικής τους τετραετούς εκπαίδευσης. Για το λόγο αυτό θέσαμε μερικές ερωτήσεις στον καθ' ύλην αρμόδιο, στον Ασρχο (Ι) κ. Χρυσόστομο Βαλαρούτσο, που προϊστάται του Τμήματος Αθλητικής Εκπαίδευσης (ΤΑΕΚ) της Σχολής μας.

Κύριε Τμηματάρχα, ποιος είναι ο ρόλος του Τ.Α.Ε.Κ. στη Σ.Ι.;

Η Αθλητική Εκπαίδευση είναι μία από τις τρεις συνιστώσες εκπαίδευσης που πραγματοποιούνται στη Σχολή μαζί με την Ακαδημαϊκή και Στρατιωτική. Στην αλυσίδα που λέγεται οργάνωση Σχολής Ικάρων το Τμήμα Αθλητικής Εκπαίδευσης είναι ένας κρίκος αυτής που συμβάλει αποφασιστικά στη σωστή λειτουργία του οργανισμού της Σχολής. Οι αρμοδιότητες του Τ.Α.Ε.Κ. με λίγα λόγια μπορούν να περιγραφούν με τις ενέργειες που αφορούν στην παρακολούθηση της εκπαίδευσης των μαθητών, στη λειτουργία των αντιπροσωπευτικών ομάδων της Σχολής, στη διοργάνωση Αθλητικών Αγώνων και στη διατήρηση και λειτουργία των Αθλητικών Εγκαταστάσεων με το βέλτιστο δυνατό τρόπο.

Ποια είναι τα αθλητικά χαρακτηριστικά που πρέπει να διακρίνουν έναν Ίκαρο;

Ο αθλητισμός ως θεσμός αποβλέπει σε ανώτερους σκοπούς αγωγής και παιδείας, και αποτελεί τρόπο έκφρασης της ανθρωπίνης, σωματικής και πνευματικής ομορφιάς. Γενικά τα αθλητικά χαρακτηριστικά που πρέπει να διακρίνουν έναν Ίκαρο είναι η αφοσίωση στην επίτευξη του στόχου που έχει θέσει, η εντιμότητα και το αθλητικό ήθος. Μιλώντας πιο συγκεκριμένα για φυσικά χαρακτηριστικά θα μπορούσα να αναφέρω ακόμη την αερόβια και αναερόβια ικανότητα, τη δύναμη, την ταχύτητα και την ευκινησία, την ευκαμψία και ευλυγισία.

Πώς υλοποιείται το αθλητικό πρόγραμμα ώστε να επιτευχθούν αυτά τα χαρακτηριστικά;

Το πρόγραμμα αθλητικής εκπαίδευσης είναι ενιαίο για όλους τους Ικάρους και στις γενικές αρχές του κοινό για όλα τα έτη. Κάθε Ίκαρος πρέπει να παρακολουθεί ένα σύνολο 640 υποχρεωτικών ωρών αθλητικής εκπαίδευσης κατά τη διάρκεια των τεσσάρων ετών φοίτησης. Αυτές οι ώρες κατανέμονται στα τέσσερα έτη με μεγαλύτερη βαρύτητα στα δύο πρώτα έτη στα οποία χτίζονται η φυσική κατάσταση και τα αθλητικά χαρακτηριστικά του κάθε Ικάρου. Κατά τη διάρκεια των σπουδών το πρόγραμμά τους περιλαμβάνει ακόμη τα αντικειμενικά του κλασικού αθλητισμού, της κολύμβησης, της ενόργανης γυμναστικής, τη μυϊκή ενδυνάμωση αλλά και αθλητικές δραστηριότητες όπως πετοσφαίριση, καλαθοσφαίριση, σκοποβολή, ξιφασκία, αντισφαίριση, αυτοάμυνα και ποδόσφαιρο.

Τι γίνεται σε περίπτωση που κάποιος δεν καταφέρνει να



ανταποκριθεί στα στάνταρ που έχουν θεσπιστεί;

Οι εξετάσεις των μαθητών ακολουθούν τη ροή και τους κανόνες του μαθήματος της ακαδημαϊκής εκπαίδευσης. Τα εξεταστικά αντικείμενα έχουν επιλεγεί έτσι ώστε να αξιολογούνται οι Ίκαροι σε όλους τους τομείς φυσικής δραστηριότητας του ανθρώπου. Τα κριτήρια αξιολόγησης χαρακτηρίζονται από την προοδευτική αύξηση του συντελεστή δυσκολίας από το πρώτο μέχρι το τέταρτο έτος.

Πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος των καθηγητών φυσικής αγωγής; Πώς επιλέγονται και πώς κρίνεται το έργο τους;

Οι καθηγητές φυσικής αγωγής είναι τα "γρανάζια" του μηχανισμού που λέγεται αθλητική εκπαίδευση και σίγουρα χωρίς αυτούς τίποτα δεν θα λειτουργούσε σωστά σε αυτόν τον τομέα. Επιλέγονται με αυστηρά κριτήρια που έχουν να κάνουν με το γνωστικό αντικείμενο το οποίο θα αναλάβουν, το ήθος και τη διάθεσή τους να προσφέρουν.

Πώς δημιουργούνται οι ομάδες και πώς μπορεί κάποιος να γίνει μέλος τους;

Στη Σχολή λειτουργούν ομάδες καλαθοσφαίρισης, πετοσφαίρισης (ανδρών και γυναικών), κολύμβησης, στίβου, ξιφασκίας, σκοποβολής, αντισφαίρισης και αυτοάμυνας. Κάθε Οκτώβριο οι νέοι Ίκαροι εκφράζουν την επιθυμία τους για συμμετοχή σε κάποια ομάδα. Στη συνέχεια αξιολογούνται από τον προπονητή της ομάδας και με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται οι αντιπροσωπευτικές ομάδες στα αθλήματα που προανέφερα.

Υπάρχει ειδική μεταχείριση στα άτομα μιας ομάδας σχετικά με το πρόγραμμα της φυσικής αγωγής που πρέπει να ακολουθηθεί;

Το πρόγραμμα φυσικής αγωγής που ακολουθούν οι Ίκαροι που συμμετέχουν στις ομάδες είναι διαφορετικό από αυτό των υπόλοιπων μαθητών μόνο κατά την περίοδο προετοιμασίας τους (Ιανουάριο-Απρίλιο) κάθε έτους. Η αξιολόγηση όμως στα εξεταστικά αντικείμενα είναι η ίδια για όλους. Αν κάποιος Ίκαρος αποτύχει στις εξετάσεις απομακρύνεται από την ομάδα μέχρι να επιτύχει ξανά στα κριτήρια που έχουν θεσπιστεί από τη Σχολή.

Σχετικά με τους αγώνες μεταξύ των Παραγωγικών Σχολών. Ποια είναι η διοργανώτρια αρχή και πώς αυτοί υλοποιούνται;

Κάθε χρόνο διοργανώνονται αθλητικοί αγώνες υπό την αιγίδα του Ανώτατου Συμβουλίου Αθλητισμού Ενόπλων Δυνάμεων (ΑΣΑΕΔ) στους οποίους συμμετέχουν η Σχολή Αξιωματικών Ελληνικής Αστυνομίας (ΣΑΕΑ), η Σχολή Αξιωματικών Νοσηλευτικής (ΣΑΝ), η Σχολή Αξιωματικών Πυροσβεστικού Σώματος (ΣΑΠΣ), η Σχολή Ικάρων (ΣΙ), η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ), η Στρατιωτική Σχολή Αξιωματικών Σωμάτων (ΣΣΑΣ) και η Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων (ΣΣΕ). Οι Σχολές μετά από σύσκεψη και αναλόγως της υποδομής της κάθε Σχολής αναλαμβάνουν τη διοργάνωση συγκεκριμένων αγώνων. Κατά το έτος 2010 η Σχολή Ικάρων ανέλαβε τη διοργάνωση των πρωταθλημάτων Πετοσφαίρισης Γυναικών, της Αντισφαίρισης και του Στίβου.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να εκφράσω τα συγχαρητήρια μου σε όλους τους Ικάρους για τις διακρίσεις που πετυχαίνουν, ατομικά και ομαδικά, με τις αντιπροσωπευτικές ομάδες της Σχολής. Σίγουρα προέχει η συμμετοχή και το «ευ αγωνίζεσθε» όμως πολλές φορές οι επιτυχίες αποτελούν το καλύτερο κίνητρο για ενσκόληση σε μεγαλύτερο βαθμό με

τον αθλητισμό αλλά και τον καθρέπτη της αποτελεσματικής δουλειάς που συντελείται.

Υπάρχουν και αθλητικοί αγώνες που γίνονται μεταξύ των Αεροπορικών Ακαδημιών χωρών της Ευρώπης. Τι γνώμη έχετε για αυτούς; Πώς βοηθούν τον Ίκαρο;

Εκτός των αγώνων στην Ελλάδα η Σχολή συμμετέχει και σε αθλητικές διοργανώσεις στο εξωτερικό. Από τις πιο γνωστές είναι οι συμμετοχές στο πλαίσιο των European Air Force Academies (EUAFA) καθώς και οι αναμετρήσεις με τις αντίστοιχες ομάδες της Αεροπορικής Ακαδημίας της Τουρκίας στο πλαίσιο των Μέτρων Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης (ΜΟΕ) στις οποίες οι Ίκαροι πετυχαίνουν ιδιαίτερα τιμητικές διακρίσεις. Η συμμετοχή των Ικάρων σε αυτές διευρύνει τους ορίζοντές τους και συμβάλλει στον εξωστρεφή προσανατολισμό της Σχολής με την αμοιβαία καλλιέργεια κλίματος φιλίας, κατανόησης και εμπιστοσύνης μεταξύ των μελλοντικών αξιωματικών των ευρωπαϊκών χωρών.

Στο σημείο αυτό ολοκληρώνουμε τις ερωτήσεις μας, σας ευχαριστούμε για τις χρήσιμες πληροφορίες που μας δώσατε και ευχόμαστε κάθε επιτυχία στο έργο σας.

Και εγώ σας ευχαριστώ και εύχομαι με τη σειρά μου να συνεχίσετε την αξιόπαινη προσπάθεια εκδόσεως του περιοδικού της Σχολής μας, προβάλλοντας στο ευρύ κοινό τις προσπάθειες που καταβάλλονται από όλο το προσωπικό για την προαγωγή της εκπαίδευσης των Ικάρων.

ΑΘΛΗΤΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΑΣΕΙ 2010

Διοργανώθηκε και φέτος από τις 19-23 Απριλίου το γυναικείο πρωτάθλημα βόλεϊ μεταξύ των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Στρατιωτικών Ιδρυμάτων (ΑΣΕΙ). Η διαφορά του φετινού πρωταθλήματος ήταν η συμμετοχή της νεοδημιουργηθείσας ομάδας της Σχολής Ικάρων. Ο μικρός αριθμός γυναικών στη Σχολή δεν έδινε τόσα χρόνια τη δυνατότητα για τη δημιουργία γυναικείας ομάδας. Φέτος όμως, με τη βοήθεια του Τμηματάρχη Αθλητικής Εκπαίδευσης, Ασμηου (Ι) Χρυσόστομου Βαλαρούτσου, τη συμβολή του υπεύθυνου γυμναστή της Ομάδας Βόλεϊ καθηγητή κ. Αναστάσιου Συνολάκη αλλά και την επιμονή της μετέπειτα αρχηγού της ομάδας ΙΚ IV Υσμιά Γεωργίου Πολυξένης, οι γυναίκες Ίκαροι συνειδητοποίησαν πως για να κάνεις κάτι σημασία δεν έχει ο αριθμός αλλά η θέ-

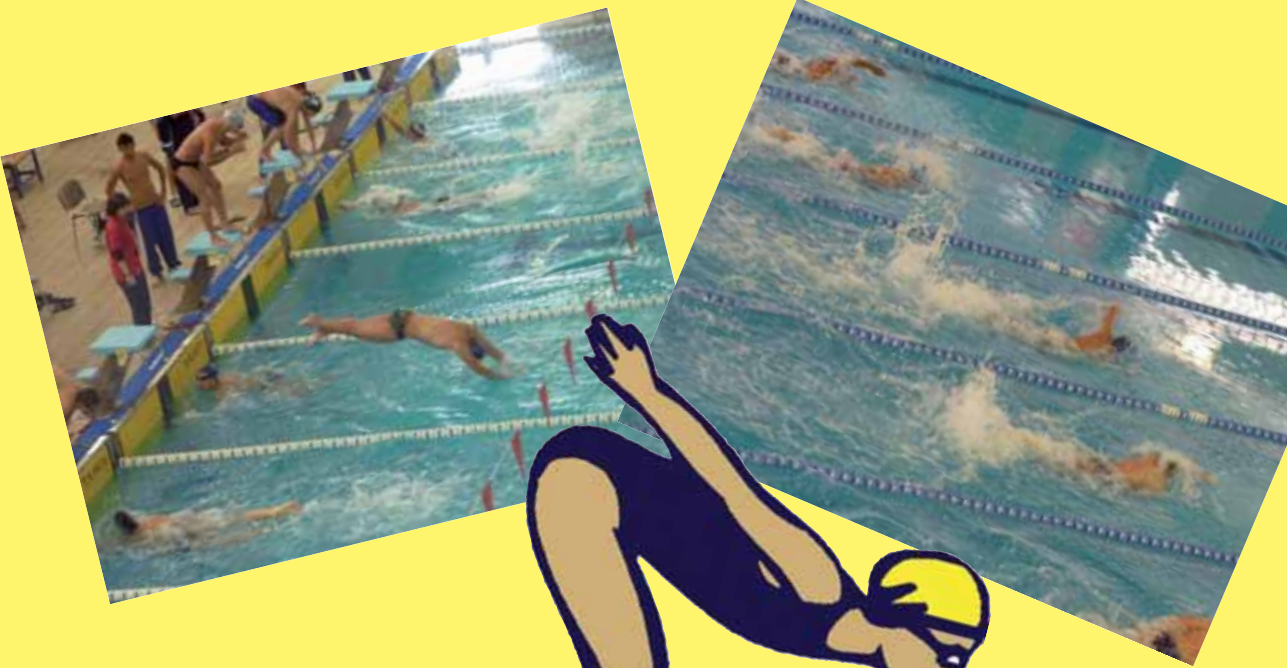
ληση και η δύναμη. Έτσι λοιπόν, όσο επέτρεπε το πρόγραμμα της Σχολής, η γυναικεία ομάδα προπονήθηκε χωρίς να υπολογίσει τον κόπο και τις όποιες δυσκολίες υπήρχαν με αποτέλεσμα να φτάσει σ' ένα καλό επίπεδο που να μπορούσε να εκπροσωπήσει αξιοπρεπώς τη Σχολή Ικάρων. Όλοι οι αγώνες του Πρωταθλήματος Βόλεϊ έλαβαν χώρα στο κλειστό γυμναστήριο της Σχολής Ικάρων παρουσία αντιπροσωπειών όλων των Σχολών. Καθημερινά από τις 4 έως τις 8 το απόγευμα πραγματοποιούνταν δύο αγώνες. Η Σχολή Ικάρων αγωνίσθηκε όλες τις ημέρες εκτός της Πέμπτης. Την τελευταία ημέρα πέραν των δύο αγώνων έγινε η απονομή των αγώνων στην οποία εκτός από τους Διοικητές όλων των Σχολών παρεβρέθηκε και ο Ά Υπαρχηγός

ΓΕΕΘΑ, Αντγος κ. Σαμπάτης Ξιφαράς. Πρωταθλήτρια Ομάδα αναδείχθηκε και φέτος η ομάδα της Σχολής Στρατιωτικών Αξιωματικών Σωμάτων. Τη δεύτερη θέση κατέκτησε η ομάδα της Σχολής Αξιωματικών Ελληνικής Αστυνομίας. Την τρίτη θέση έλαβε η ομάδα της Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων. Την τέταρτη θέση η ομάδα της Σχολής Ικάρων και την πέμπτη θέση η ομάδα της Σχολής Αξιωματικών Νοσηλευτικής. Μπορεί η Σχολή Ικάρων να μην κατόρθωσε να ανέβει στο βάθρο, κατάφερε όμως να πάρει τα συγχαρητήρια όλων για την προσπάθεια και το ζήλο που επέδειξε κατά τη διάρκεια όλων των αγώνων. Η ομάδα υποσχέθηκε πως έχοντας πλέον και την εμπειρία αυτών των αγώνων, του χρόνου θα προσπαθήσει για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

ΙΚ III (ΜΗΧ) ΖΥΓΟΥΡΗ ΕΛΕΟΥΣΑ-ΒΑΣΙΛΙΚΗ

ΒΟΛΕΪ ΓΥΝΑΙΚΩΝ





Η Σχολή Ικάρων συμμετείχε επάξια στους αγώνες κολύμβησης μεταξύ των μαθητών των Στρατιωτικών Σχολών που διεξήχθησαν στις αθλητικές εγκαταστάσεις της ΣΣΕ το μήνα Απρίλιο. Από τη Σχολή μας διακρίθηκε ιδιαίτερα η ΙΚ ΙV Σμίας Βαλιάδη, η οποία κατέκτησε την πρώτη θέση στα 50 μέτρα πρόσθιο και τη δεύτερη θέση στα 100 μέτρα ελεύθερο. Στο βάθρο επίσης ανέβηκαν ο ΙΚ ΙΙ Μητρόπουλος που κατέκτησε την τρίτη

θέση στα 100 μέτρα πρόσθιο, ο ΙΚ Ι Πουλόπουλος που ήρθε τρίτος στα 100 μέτρα πεταλούδα και ο ΙΚ Ι Βασιλόπουλος που τερμάτισε τρίτος στα 100 μέτρα ύπτιο. Ιδιαίτερα επιτυχημένη ήταν η παρουσία της ΣΙ και στη σκυταλοδρομία γυναικών στα 200 μέτρα ελεύθερο όπου οι ΙΚ ΙV Σμίας Βαλιάδη, ΙΙΙ Γώτα, ΙΙ Σανιδά και ΙΚ Ι Γεωργακίλα που αποτελούσαν την ομάδα της Σχολής μας τερμάτισαν δεύτερες. Επίσης στη σκυταλοδρο-

μία των ανδρών στα 4X100 μέτρα ελεύθερο η ομάδα της Σχολής που αποτελούνταν από τους ΙΚ ΙΙΙ Παπανδρουλιδάκη, ΙΚ ΙΙ Μητρόπουλο, ΙΚ Ι Πουλόπουλο και Βασιλόπουλο κατέκτησε την τρίτη θέση. Την ομάδα τέλος της Σχολής συμπλήρωσαν, συμμετέχοντας στους αγώνες, οι Ίκαροι ΙΙΙ Σοφιανόπουλος και Γάτος, ΙΚ ΙΙΙ Μουλάς, καθώς και οι ΙΚ Ι Γεωργόπουλος και Σαϊτης.

ΙΚ Ι (ΙΠΤ) ΠΕΓΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΑΘΛΗΤΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΑΣΕΙ 2010

Το πενταήμερο 26 με 30 Απριλίου διεξήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το πρωτάθλημα μπάσκετ μεταξύ των ΑΣΕΙ με τη συμμετοχή 6 ομάδων. Οι ομάδες χωρίστηκαν σε δύο ομίλους. Ο πρώτος απαρτιζόταν από τις ΣΑΠΣ, ΣΝΔ και ΣΣΕ ενώ ο άλλος από τις ΣΑΕΑ, ΣΙ και ΣΣΑΣ.

Τις πρώτες τρεις ημέρες έγιναν οι αγώνες των ομίλων. Στον πρώτο η ΣΣΕ ξεχώρισε και τερμάτισε σχετικά εύκολα πρώτη, ενώ η Πυροσβεστική κέρδισε το δεύτερο εισιτήριο για τον ημιτελικό. Στον άλλον όμιλο η Αστυ-

νομία με την ΣΙ διεκδίκησαν την πρωτιά, με την ομάδα μας να κερδίζει στο τέλος σε έναν αγώνα που τελείωσε στο καλάθι.

Στα ημιτελικά της Πέμπτης είχαμε εύκολες επικρατήσεις των Ικάρων και των Ευέλπιδων. Την τελευταία μέρα διεξάγονταν οι τελικοί. Στον μικρό η ΣΑΠΣ κατέκτησε την τρίτη θέση. Ο μεγάλος τελικός ήταν μια πραγματική μάχη. Η ΣΣΕ μόνιμη πρωταθλήτρια τα τελευταία 3 χρόνια και η ΣΙ η οποία είχε να κερδίσει το κύπελλο από το 1995 διψούσαν για τη νίκη. Ο αγώνας κρίθηκε στον ένα πόντο, στην τελευταία

φάση, με καλάθι και φάουλ του ΙΚ III Sergine Pen, δίνοντας την πολυπόθητη νίκη και το τρόπαιο στη Σχολή Ικάρων ύστερα από 15 χρόνια ανομβρίας.

Ακολούθησε η τελετή λήξης με τις απονομές, αλλά και δεξίωση για το κοινό και τους αθλητές. Την ομάδα της πρωταθλήτριας ΣΙ αποτελούσαν οι ΙΚ IV Παπαρίζος, Δημητρακόπουλος, Φυντανίδης, Παπαγιάννης, ΙΚ III Νικόλαρος, Pen, Τσούβαλης, Ξενάκης, Κόττας, Χριστόπουλος, ΙΚ II Σαμαράς και ΙΚ I Παχούμη, ενώ προπονήτρια ήταν η καθηγήτρια κα Ελένη Μώκου.

ΙΚ III (ΜΗΧ) ΞΕΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΜΠΑΣΚΕΤ ΑΝΔΡΩΝ



Μια ακόμα ομάδα που εκπροσώπησε τη Σχολή Ικάρων στους αγώνες μεταξύ των Σχολών Δοκίμων Αξιωματικών ήταν η ομάδα βόλεϊ ανδρών. Στον πρώτο αγώνα αντίπαλός μας ήταν η ομάδα της ΣΣΑΣ από την οποία ηττηθήκαμε με 3-0 σετ παρά την προσπάθεια όλων των Ικάρων. Στον δεύτερο και πιο καθοριστικό αγώνα, καθώς η ήττα θα σήμαινε και την απώλεια

οποιοδήποτε μεταλλίου, αντιμετώπισαμε την ΣΑΕΑ. Η προσπάθεια που κατέβαλε η ομάδα μας ήταν μεγάλη, κάτι που φαίνεται και από το γεγονός της ισοφάρισης σε 1-1 σετ, όταν ήμασταν πίσω με 1-0 σετ. Παρ' όλα αυτά όμως το τελικό σκορ έληξε με 3-1 υπέρ των δοκίμων αξιωματικών της αστυνομίας. Στον τελικό του πρωταθλήματος αγωνίστηκαν η ΣΣΑΣ με τη Σχολή Ευελπί-

δων με φόντο το χρυσό μετάλλιο. Νικήτρια αναδείχθηκε η ΣΣΑΣ κατακτώντας επάξια την πρώτη θέση. Έτσι έληξε το πρωτάθλημα με τελική κατάταξη:

- 1η θέση: ΣΣΑΣ
- 2η θέση: ΣΧΟΛΗ ΕΥΕΛΠΙΔΩΝ
- 3η θέση: ΣΑΕΑ
- 4η θέση: ΣΝΔ
- 5η θέση: ΣΧΟΛΗ ΙΚΑΡΩΝ

ΙΚ Ι (ΜΗΧ) ΤΣΙΓΚΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



Με απόλυτη επιτυχία διεξήχθησαν και φέτος οι αγώνες τένις μεταξύ των Στρατιωτικών Σχολών, που πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις της Σχολής Ικάρων. Τα αποτελέσματα των αγώνων δίνονται συνοπτικά παρακάτω:

Ατομικό: 1η θέση Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, 2η θέση Σχολή Αξιωματικών Αστυνομίας, 3η θέση Σχολή Ευελπίδων

Ομαδικό: 1η θέση Σχολή Ικάρων, 2η θέση Σχολή Ναυτι-

κών Δοκίμων, 3η θέση Σχολή Αξιωματικών Αστυνομίας

Πολλά συγχαρητήρια αξίζουν στους Ικάρους Ι Βούζιο και Σμπρίνη για την πρώτη θέση στο ομαδικό, καθώς και στον προπονητή της ομάδος κύριο Μπουγατσά. Οι δύο Ίκαροι έδειξαν ταλέντο και χαρακτήρα, στοιχεία που τους οδήγησαν στη νίκη και την πρώτη θέση. Στην απονομή παρέλαβαν τα μετάλλιά τους από τον Διοικητή της Σχολής Υπ/χο (Ι) κ. Αδάμ Θωμαΐδη. ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) ΤΣΑΝΤΟΥΚΛΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Οι τελικοί αγώνες ολοκληρώθηκαν με την τελετή λήξης, την οποία ακολούθησε δεξίωση που παρατέθηκε προς τιμήν των αθλητών και των αντιπροσωπειών των Σχολών. Οι αγώνες κατέδειξαν για ακόμη μια φορά το υψηλό επίπεδο των αθλητών των Παραγωγικών Σχολών και την ικανότητα διοργάνωσης από τη Σχολή μας μιας άρτιας αθλητικής εκδήλωσης.

ΑΘΛΗΤΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΑΣΕΙ 2010



Με μεγάλη επιτυχία διοργανώθηκαν στις εγκαταστάσεις της Σχολής μας, οι αγώνες στίβου των ΑΣΕΙ της χώρας μας την Τετάρτη 21 και Πέμπτη 22 Απριλίου. Τους αγώνες τίμησαν με την παρουσία τους οι Διοικητές των συμμετεχόντων Σχολών, ενώ στις κερκίδες του σταδίου παραβρέθηκαν αντιπροσωπείες μαθητών που υποστήριξαν τις προσπάθειες όλων. Η Σχολή μας είχε πολλές επιτυχίες και κέρδισε αρκετά μετάλλια καταλαμβάνοντας μάλιστα την

πρώτη θέση στη συνολική βαθμολογία των μαθητών, και την τρίτη στην αντίστοιχη των μαθητριών.

Η πρώτη μέρα των αγώνων ξεκίνησε με τη δισκοβολία όπου την ΣΙ αντιπροσώπευσαν οι ΙΚ ΙV Μπρέγιαννης και ΙΚ Ι Τσάτσας που κατετάγησαν 7ος και 8ος αντίστοιχα. Την πρώτη θέση πήρε μαθητής της ΣΣΕ. Το πρόγραμμα των αγώνων συνεχίστηκε με τη σφαιροβολία των μαθητριών με νικήτρια μαθήτρια της ΣΣΕ, ενώ είχαμε το πρώτο μετάλλιο για τη Σχολή μας (αργυρό) από την ΙΚ ΙV Λιανού Μαρία, με την ΙΚ ΙΙΙ Ζυγούρη να καταλαμβάνει την 7η θέση. Ταυτόχρονα, στα 100 μέτρα είχαμε ένα ακόμη αργυρό μετάλλιο από τον ΙΚ ΙΙΙ Παπαδόπουλο ενώ ο ΙΚ ΙV Υποσμηνίας Καλλώνης τερμάτισε στην 4η θέση. Πρώτος τερμάτισε μαθητής της ΣΑΕΑ. Στο αγώνισμα του ύψους γυναικών διακρίθηκαν οι ΙΚ Ι Ράιου και ΙΚ ΙΙ Καριώτη (4η και

5η θέση αντίστοιχα), με νικήτρια μαθήτρια της ΣΣΑΣ. Στο μήκος των μαθητών το χάλκινο μετάλλιο κατέκτησε ο ΙΚ Ι Τύρρης, ενώ το χρυσό κατέκτησε η ΣΑΕΑ. Συμμετείχε επίσης ο ΙΚ Ι Βιγολ Αχιλλέ καταλαμβάνοντας την 7η θέση. Στη συνέχεια στα 100 μέτρα η ΙΚ Ι Πούλιου και η ΙΚ ΙΙΙ Μπουρίκα κατέκτησαν την 4η και 10η θέση αντίστοιχα στην πρώτη θέση ήταν μαθήτρια της ΣΣΑΣ.



Στο άθλημα των 400 μέτρων οι ΙΚ ΙV Υποσμηνίας Χαρίτος και ΙΚ ΙΙ Diachate κατέκτησαν το χρυσό και το αργυρό μετάλλιο αντί-



στοιχα, ενώ στα 1500 μέτρα οι ΙΚ ΙΙ Dior και ΙΚ ΙΙ Saar τερμάτισαν 4ος και 5ος αντίστοιχα, με το χρυσό μετάλλιο να καταλήγει στη ΣΣΑΣ.

Η ΙΚ ΙΙΙ Ζυγούρη κατέκτησε την 3η θέση στον ακοντισμό γυναικών πίσω από δύο μαθήτριες της ΣΣΕ. Στο ίδιο αγώνισμα η ΙΚ ΙΙΙ Καραγιαννάκη κατετάγη 6η. Επίσης στα 800 μέτρα, τη Σχολή μας αντιπροσώπευσαν οι ΙΚ ΙΙ Βρίζα και η ΙΚ Ι Καφεντζή τερματίζοντας στην 4η και 6η θέση ενώ το χρυσό μετάλλιο κατέκτησε η ΣΣΕ. Η πρώτη μέρα των αγώνων τελείωσε με τις σκυταλοδρομίες 4 X 100 όπου οι ΙΚ ΙV Υποσμηνίας Καλλώνης, ΙΚ Ι Καπέτης, ΙΚ ΙΙΙ Παπαδόπουλος και ο ΙΚ ΙV Υποσμηνίας Τσεκούρας έχασαν οριακά το χρυσό μετάλλιο από τους συμμετέχοντες για την ΣΑΕΑ και οι ΙΚ Ι Καφεντζή, ΙΚ Ι Πούλιου, ΙΚ ΙΙΙ Μπουρίκα και ΙΚ ΙΙ Βρίζα τερμάτισαν 4ες με πρώτες τις μαθήτριες της ΣΣΑΣ.

Την επόμενη ημέρα, στις 22 Απριλίου, το πρόγραμμα ξεκίνησε με τη σφαιροβολία των μαθητών όπου το χρυσό μετάλλιο κατέκτησε η ΣΑΕΑ, ενώ για τη ΣΙ αγωνίστηκαν οι ΙΚ ΙΙ Καρκούλιας (6ος) και Φλούδας (8ος). Στο τριπλούν μαθητών ο ΙΚ ΙV Σφέτσης πήρε την 4η θέση και ο ΙΚ Ι Τύρρης την 7η, με πρώτο μαθητή της ΣΣΑΣ. Μεγάλη

επιτυχία είχε η Σχολή μας στο άλμα εις ύψος, όπου ο ΙΚ Ι Βιγολ και ο ΙΚ ΙΙΙ Καλέσης κατέλαβαν την 1η και 2η θέση

αντίστοιχα, αλλά και στα 200 μέτρα όπου οι ΙΚ ΙV Υποσμηνίας Χαρίτος και

ΣΤΙΒΟΣ ΑΝΔΡΩΝ

Καλλώνης τερμάτισαν 2ος και 3ος, πίσω από μαθητή της ΣΑΕΑ. Στα 200 μέτρα μαθητριών, η ΙΚ I Πούλιου κατετάγει 9η και η ΙΚ

Με βάση τη σειρά στη συνολική βαθμολογία των Σχολών στους μαθητές, την 1η θέση κατέλαβε η ΣΙ με 146 βαθμούς, τη

και γυναικών, και ολοκληρώθηκε με την υποστολή της ελληνικής σημαίας και την ανάκρουση του Εθνικού Ύμνου.

Στη μικρή δεξίωση που ακολούθησε πλησίον του κολυμβητηρίου ο Διοικητής της Σχολής μας Υπτχος (Ι) κ. Αδάμ Θωμαΐδης τόνισε τη μεγάλη σημασία του αθλητισμού για την αποτελεσματική εκπαίδευση των Δοκίμων Αξιωματικών και την ιδιαίτερη συμβολή τέτοιων διοργανώσεων στη σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ των σημερινών μαθητών των ΑΣΕΙ της χώρας που μακροπρόθεσμα προωθούν τη συνεργασία των αυριανών στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων της πατρίδας μας.

Τέλος, συνεχάρη όλους τους μαθητές που έλαβαν μέρος στους αγώνες στίβου, τη Σμηναρχία Ικάρων και ιδιαίτερα το Τμήμα Αθλητικής Εκπαίδευσης για την άφογη διοργάνωσή τους, καθώς επίσης τις αντιπροσωπείες των άλλων Σχολών και όσους από το προσωπικό της ΣΙ συνέβαλαν στην υψηλού επιπέδου υλοποίησή τους.

ΙΚ I (ΜΗΧ) ΠΡΙΑΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

III Μπουρίκα 11η, με το χρυσό να καταλήγει στη ΣΑΠΣ, ενώ παράλληλα στο μήκος η ΙΚ III Γότα κατετάγει 5η και η ΙΚ II Βρύζα 7η. Την πρώτη θέση στο βάθρο κατέκτησε η ΣΣΑΣ. Στη συνέχεια, στον ακοντισμό, τη ΣΙ αντιπροσώπευσαν οι ΙΚ IV Μπρέγιαννης (4ος) και ΙΚ II Καρκούλιας (6ος), με νικήτρια τη ΣΣΕ. Στο αγώνισμα των 800 μέτρων ο ΙΚ II Saar κατάφερε να πάρει το ασημένιο μετάλλιο λίγο πίσω από τον πρώτο μαθητή της ΣΣΑΣ και ο ΙΚ III Οκορο τερμάτισε 7ος, ενώ στην αντοχή των 3000 μέτρων ο ΙΚ II Dior και ο ΙΚ II Παπουτσής τερμάτισαν διαδοχικά στην 4η και 5η θέση. Χρυσός νικητής αναδείχτηκε μαθητής της ΣΣΑΣ. Η δεύτερη μέρα των αγώνων στίβου έκλεισε με την σκυταλοδρομία 4 Χ 400 των μαθητών όπου η ΣΙ είχε μία ακόμη ομαδική επιτυχία, το χρυσό μετάλλιο, με τους ΙΚ IV Υποσμηνία Χαρίτο, ΙΚ I Μπαγιαζίδη, ΙΚ II Diachate και ΙΚ II Saar.

δεύτερη η ΣΣΕ με 132 βαθμούς και την τρίτη η ΣΑΕΑ, ενώ στις μαθήτριες την πρώτη θέση πήρε η ΣΣΑΣ με 89 βαθμούς, τη δεύτερη η ΣΣΕ με 70 βαθμούς και την τρίτη η ΣΙ με 56 βαθμούς.

Το αγωνιστικό μέρος του διημέρου έκλεισε με την τελετή λήξης που περιελάμβανε τις απονομές των μεταλλίων στους αρχηγούς των ομάδων, ανδρών



Στο πλαίσιο των αθλητικών αγώνων μεταξύ των Στρατιωτικών Σχολών των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας διεξήχθη στις αθλητικές εγκαταστάσεις της Σχολής Ευελπίδων το αγώνισμα της ξι-

φασκίας. Η ομάδα της Σχολής μας απαρτιζόταν από τους ΙΚ IV Ζουμά, ΙΚ III Abdullah καθώς και τους ΙΚ I Albawalez, Alduein και Laith. Ο ΙΚ IV Ζουμάς κατέκτησε το χάλκινο μετάλλιο ενώ στο ομαδικό η Σχολή μας

κατέκτησε την τέταρτη θέση με τη ΣΣΕ να καταλαμβάνει την πρώτη, τη ΣΣΑΣ τη δεύτερη, τη ΣΝΔ την τρίτη και τη ΣΑΕΑ την πέμπτη.

ΙΚ I (ΜΗΧ) ΠΑΝΑΓΥΦΤΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ



Στις 5, 6 και 7 Μαΐου 2010 η Αστυνομική Ακαδημία διοργάνωσε τους Αγώνες Σκοποβολής στους οποίους φέτος έλαβαν μέρος οι αντίστοιχες ομάδες των ΣΣΕ, ΣΙ, ΣΣΑΣ και ΑΣΑΕΔ. Τα αθλήματα στα οποία διαγωνίστηκαν οι μαθητές των ανωτέρω Σχολών ήταν ποικίλα και διεξήχθησαν στο σύνολό τους στο Εθνικό Σκοπευτήριο του Βύρωνα τις πρωινές ώρες. Αναλυτικότερα, την Τετάρτη 5 Μαΐου πραγματοποιήθηκε το άθλημα 3x40 στο πυροβόλο 0,22 με τη Σχολή μας να καταλαμβάνει την 3η θέση στο ομαδικό. Την Πέμπτη 6 Μαΐου έλαβαν χώρα τα αθλήματα του αεροβόλου πιστολίου και του αεροβόλου τυφεκίου των ανδρών. Η Σχολή μας κατέλαβε την 3η θέση στο

άθλημα του αεροβόλου τυφεκίου στο ομαδικό, ενώ στο αεροβόλο πιστόλι την 3η θέση τής πήρε μέσα από τα χέρια της η ΣΣΑΣ, λόγω της απουσίας ενός εκ των σημαντικότερων μελών της ομάδας μας! Την Παρασκευή 7 Μαΐου έγιναν τα αγωνίσματα του αεροβόλου τυφεκίου και του αεροβόλου πιστολίου γυναικών. Η ομάδα μας κατέρριψε άλλη μία παράδοση και για 1η φορά η Σχολή Ικάρων συμμετείχε στα αγωνίσματα των γυναικών με δύο πολύ δυναμικές παρουσίες που ευχόμαστε στο μέλλον να γίνουν πολύ περισσότερες! Η απονομή των χάλκινων μεταλλίων τελέστηκε την Παρασκευή το μεσημέρι στην Αστυνομική Ακαδημία σε ένα ευχάριστο κλίμα.

Η σύνθεση της ομάδας σκοποβολής της Σχολής μας ήταν η εξής:

Πυροβόλο τυφέκιο 3x40

0,22: ΙΚ IV Καρακύριος Κ., ΙΚ III Τσαντήλας Λ., ΙΚ III Μπρέλλας Η., ΙΚ III Καταρτζής Α. και ΙΚ I Κουτρούμπας Χ.

Αεροβόλο τυφέκιο Ανδρών:

ΙΚ IV Καρακύριος Κ., ΙΚ IV Αντωνίου Κ, ΙΚ IV Μαυρογιαννάκης, ΙΚ III Μπρέλλας Η., ΙΚ III Μαυρόγιαννης Χ. και ΙΚ I Καταρτζής Α.

Αεροβόλο πιστόλι Ανδρών:

ΙΚ IV Νασκουδάκης Γ., ΙΚ III Μανίκας Φ., ΙΚ III, ΙΚ I Χατζησάββας Σ. και ΙΚ I Καρράς Ν.

Πυροβόλο πιστόλι Γυναικών:

ΙΚ IV Krstovic T. και ΙΚ I Χαραλαμπίδου Σ.

ΙΚ III (ΜΑΕ) Τσαντήλας Λουίζος

Το φετινό ευρωπαϊκό πρωτάθλημα καλαθοσφαίρισης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Σχολών έλαβε χώρα από 3-7 Μαΐου στην Αεροπορική Σχολή της Τουρκίας στην Κωνσταντινούπολη. Σε αυτό συμμετείχαν αντιπροσωπευτικές ομάδες μαθητών από τη Γερμανία, την Ελλάδα, τη Νορβηγία την Ολλανδία και τη διοργανώτρια Τουρκία.

Η ελληνική αποστολή αποτελούνταν από τους ΙΚ IV Παπαρίζο, Δημητρακόπουλο, Παπαγιάννη, Φυντανίδη, ΙΚ III Ρεν, Ξανάκη και ΙΚ II Σαμαρά, τον καθηγητή και προπονητή της ομάδας κ. Γεώργιο Πήδουλα και τον Τμηματάρχη Αθλητικής Εκπαίδευσης, Ασμο (Ι) Χρυσόστομο Βαλαρούτσο. Αυτή αναχώρησε από το Ελευθέριος Βενιζέλος το πρωί της 3ης Μαΐου.

Η πρώτη μέρα, μετά την άφιξη όλων των Σχολών, περιλάμβανε ξενάγηση στη φιλοξενούσα Σχολή αλλά και αναγνωριστική βόλτα στην Πόλη. Επειδή έτυχε

η χρονική περίοδος της επισκέψεώς μας να συμπίπτει με την εβδομάδα πολιτισμού υπήρχαν διάφορες εκδηλώσεις σε διάφορα σημεία της πόλης αλλά και μέσα στην Αεροπορική Σχολή.

Η δεύτερη και η τρίτη μέρα ήταν αφιερωμένες στους αγώνες. Σε αυτούς καθοριστικό αποδείχθηκε το πρώτο μας παιχνίδι με τη διοργανώτρια Τουρκική Σχολή. Η ομάδα μας παρόλη την ανωτερότητά της σε όλη την διάρκεια του αγώνα ηττήθηκε με 60-58, καθώς αμφισβητούμενα σφυρίγματα συνέβαλαν στην ανατροπή του τελικού σκορ. Στο επόμενο παιχνίδι όμως, αφού επικρατούσαμε της Νορβηγικής ομάδας με 102-43, καταταγήκαμε τρίτοι, κερδίζοντας το χάλκινο μετάλλιο. Η τελική κατάταξη είχε ως εξής: Τουρκία, Γερμανία, Ελλάδα, Νορβηγία και Ολλανδία.

Παρά το φορτωμένο όμως αγωνιστικό πρόγραμμα, μας δόθηκε η ευκαιρία στον ελεύ-

θερο χρόνο μας να επισκεφτούμε το Ταξίμ και να περπατήσουμε στους πολυσύχναστους πεζόδρομους της Πόλης. Την προτελευταία μέρα της παραμονής μας, ιδιαίτερα συγκινητική ήταν για όλους μας η επίσκεψη της Αγια-Σοφιάς, ένα πραγματικό κόσμημα, που αν και έχει υποστεί σοβαρές καταστροφές δεν έχει χάσει τίποτα από την αίγλη του. Επιπλέον επισκεφτήκαμε το Μπλε Τζαμί, καθώς και το παλάτι του Σουλτάνου στην Κωνσταντινούπολη.

Τελικά, η συμμετοχή μας στους αγώνες ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρουσα. Αποκομίσαμε πολύτιμες εμπειρίες από την συνεύρεση με συναδέλφους από διάφορα κράτη της Ευρώπης γεγονός που καθιστά ωφέλιμο και εποικοδομητικό να διεξάγονται τέτοιες διοργανώσεις στο πλαίσιο της ΕΥΑΦΑ.

ΙΚ III (ΜΗΧ) ΞΕΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ





Οι περίφημες ομιλίες του Ζολώτα στα ... αγγλικά

Επιμέλεια: ΙΚ Ι (ΜΗΧ) Πριάκος Αθανάσιος



Τον τελευταίο καιρό η καθημερινότητά μας κατακλύζεται από τις συνεχείς αναφορές των ΜΜΕ για το ΔΝΤ και το ρόλο του. Σερφάροντας στο διαδίκτυο προκειμένου να μάθουμε περισσότερα για τον εν λόγω οργανισμό με “έκπληξη” εντοπίσαμε τις “περίφημες ομιλίες” του καθηγητή Ξενοφώντα Ζολώτα τις οποίες παραθέτουμε προκειμένου να θυμηθούν οι παλαιοί αλλά και για να μάθουν οι νεότεροι που πιθανόν έχουν άγνοια.

Ο Ξενοφών Ζολώτας έμεινε στην Ιστορία μεταξύ των άλλων για τις “περίφημες ομιλίες” του στην Ουάσιγκτον στους συνέδρους της Διεθνούς Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (σημερινό Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) το 1957 και το 1959, με τις οποίες κατέδειξε την εννοιολογική και λεξιλογική παρουσία της ελληνικής γλώσσας στον χώρο των ευρωπαϊκών γλωσσών και ιδιαίτερα της αγγλικής. Οι ομιλίες γραμμένες «σε άψογα ελληνικά» κατανοήθηκαν πλήρως από το αγγλόφωνο ακροατήριο χωρίς μεταφράσεις και μεσολαβητές. Και στις δύο περιπτώσεις υποτίθεται ότι η γλώσσα των

λόγων ήταν η αγγλική. Κατ’ ουσίαν όμως, με την αφαίρεση λίγων συνδέσμων, άρθρων και προθέσεων η γλώσσα είναι η Ελληνική. Το εγχείρημα απέδειξε πολλά. Και πρώτο απ’ όλα τον αξιοζήλευτο πλούτο της ελληνικής γλώσσας που “δάνεισε” λέξεις (ως μητρική και καινοφανής) σε όσες γλώσσες δημιουργήθηκαν αργότερα, φυσικά και στην αγγλική.

Η πρώτη ομιλία του Ξ. Ζολώτα, στις 26 Σεπτεμβρίου του 1957

Kyrie,

I eulogize the archons of the Panethnic Numismatic Thesaurus and the Oecumenical Trapeza for the orthodoxy of their axioms, methods and policies, although there is an episode of cacophony of the Trapeza with Hellas .

With enthusiasm we dialogue and synagonize at the synods of our didymous Organizations in

which polymorphous economic ideas and dogmas are analyzed and syntherized.

Our critical problems such as the numismatic plethora generate some agony and melancholy. This phenomenon is charateristic of our epoch. But, to my thesis we have the dynamism to program therapeutic practices as a prophylaxis from chaos and catastrophe.

In parallel a panethnic unhy-pocritical economic synergy and harmonization in a democratic climate is basic.

I apologize for my eccentric monologue. I emphasize my eucharistia to your Kyrie to the eugenic and generous American Ethnos and to the organizers and protagonists of this Amphitctyony and the gastronomic symposia...

Η δεύτερη ομιλία της 2ας Οκτωβρίου 1959 και η ελληνική της “μεταγραφή”

«... Kyrie,

It is Zeus' anathema on our epoch and the heresy of our economic method and policies that we should agonize the Skylla of nomismatic plethora and the Charybdis of economic anaemia. It is not my

idiosyncrasy to be ironic or sarcastic but my diagnosis would be that politicians are rather cryptoplethorists. Although they emphatically stigmatize nomismatic plethora, they energize it through their tactics and practices. Our po-

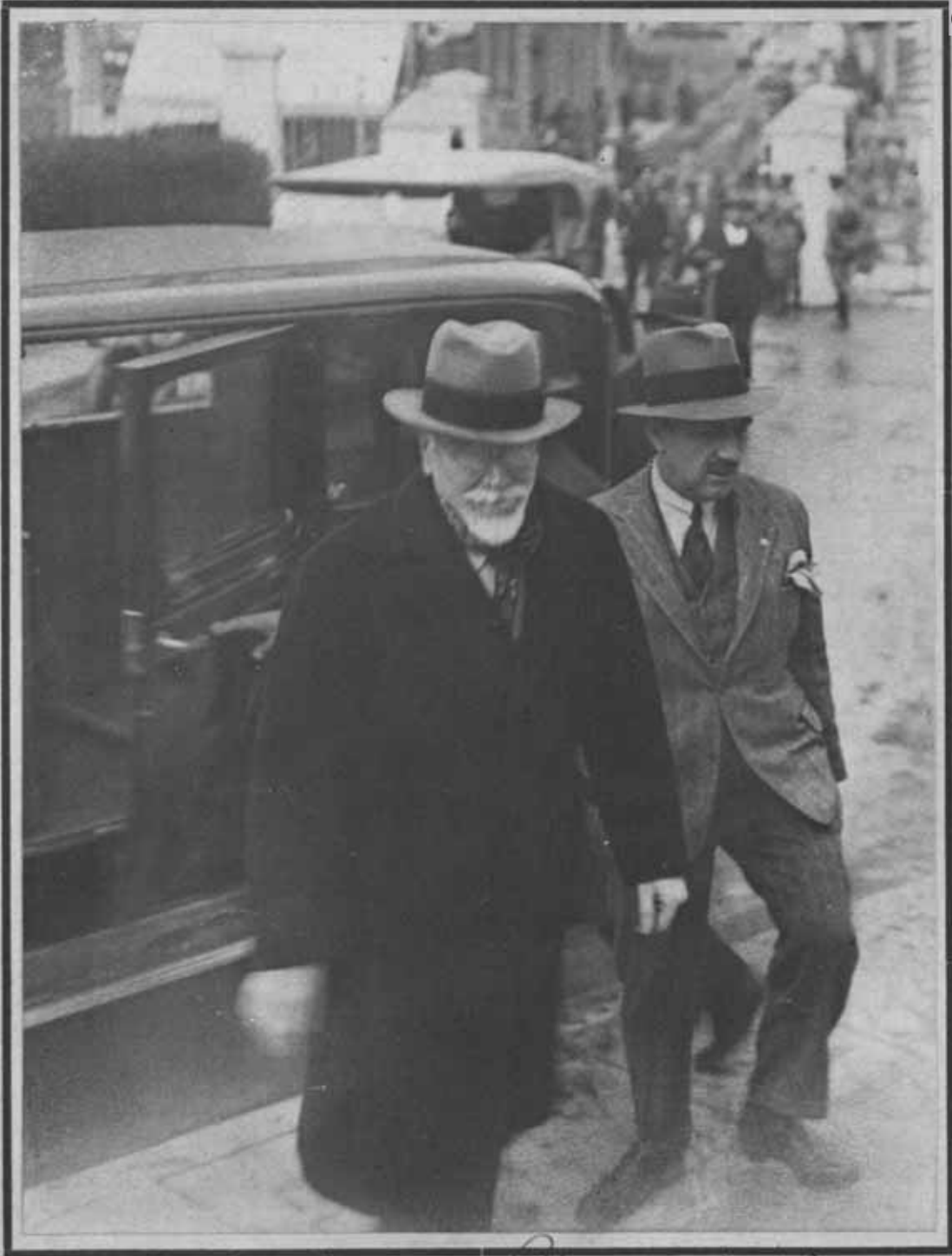
licies should be based more on economic and less on political criteria. Our gnomon has to be a metron between economic strategic and philanthropic scopes.

In an epoch characterized by monopolies, oligopolies, mono-

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΠΩΣ ΕΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

(Β' Μέρος)



Οι δύο φίλοι Κορσικου Τυφλα

Ελευθ. Βενιζέλος

Απόψεις 1933

Επιμέλεια: Ασχμος (Ι) Παναγιώτης Κρίκας

Ο Αλέξανδρος Ζάννας (δεξιά) συνοδεύει τον Ελευθέριο Βενιζέλο σε κάποια επίσημη εκδήλωση. Η ραγδαία ανάπτυξη της ελληνικής πολεμικής και πολιτικής αεροπορίας στο διάστημα 1929-1932 οφείλει πολλά στους δύο πολιτικούς. Το υπουργείο Αεροπορίας υπήρξε κοινό τους έργο, με τον Βενιζέλο πρώτο υπουργό και τον Ζάννα υφυπουργό του. Η φωτογραφία έχει ληφθεί στις 10-4-1933 και έχει αφιέρωση στην Π. Σ. Δέλτα, στενή φίλη του Ελ. Βενιζέλου και πεθερά του Αλ. Ζάννα (από το αρχείο του Αλ. Π. Ζάννα).



ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΗΝΩΜΕΝΑΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ, Ο ΣΤΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΙΧΑΝ ΤΑΧΘΗ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ. – ΟΙ ΠΡΟΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ, ΣΤΡΑΤΗΓΟΙ ΝΤΟΥΕ ΚΑΙ ΜΙΤΣΕΛΛ ΚΑΙ ΑΙ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΙ ΤΩΝ

Τετάρτη, 9 Φεβρουαρίου 1955

Το μόνο ελαφρυντικό που υπάρχει στην υπόθεσι της αντιδράσεως του Στρατού και του Ναυτικού κατά της Αεροπορίας είναι ότι και σε άλλα Κράτη εσημειώθη η ίδια αντίδρασις των Υπουργείων Στρατιωτικών και Ναυτικών κατά της Αεροπορίας.

Στην Ιταλία π.χ. ο στρατηγός Ντουέ πέρασε από Στρατοδικείο και κατεδικάσθη σε 2 ετών φυλάκισι, αν δεν απατώμαι, διότι είχε το θάρρος να επιστήση την προσοχή των ανωτέρων του στα σφάλματα που διέπραξε η στρατιωτική ηγεσία, και κυρίως διότι επιζητούσε την αύξησι της Αεροπορίας και την ίδρυση ιδιαίτερου υπουργείου για να καταστή αμέσως δυνατή η ύπαρξι ανεξαρτήτου αεροπορίας.

Το ίδιο συνέβη και στην Αμερική με τον στρατηγό Μίτσελλ. Ο στρατηγός Μίτσελλ ήτο αρχηγός της Αμερικανικής Αεροπορίας κατά τον Α΄ Παγκόσμιον Πόλεμον. Τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε ύστερα από μια σοβαρή και ευσυνείδητη μελέτη ήσαν απολύτως διαφωτιστικά και έκαναν εντύπωσι όχι μόνο στην Αμερικνή αλλά και σ' όλον τον κόσμο. Ο Μίτσελλ έλεγεν ότι μόνον η Αεροπορία μπορεί να αντιμετωπίση την εχθρική αεροπορία και συγχρόνως είναι η μόνη ικανή να προστατεύση τον στόλον, τον στρατόν και τον άμαχον πληθυσμόν.

Αυτός πρώτος επροφήτευσεν την πτήσιν διά της στρατοσφαιράς. Πρώτος εσοκέφθη την σημασία την οποίαν θα είχαν οι αλεξιπτωτιστάι ειδικώς οργανωμένοι, οι οποίοι θα ανέλαμβάνον επιχειρήσεις όπισθεν των πολεμικών γραμμών. Την υπόδειξιν αυτήν την εξεμεταλλεύθησαν οι πρώτων οι Γερμανοί και οι Ρώσοι. Ο Μίτσελλ ζητούσε την απόλυτη ανεξαρτησία της Αεροπορίας. Και προς τούτο θέλησε να διαφωτίση την κοινή γνώμη, διότι, ως

γνωστόν, η κοινή γνώμη της Αμερικής επιβάλλεται στις εκάστοτε Κυβερνήσεις και ενδιαφέρεται για παντός είδους ζητήματα. Και το επέτυχε. Η δημοσία κοινή γνώμη ήταν με το μέρος του. Είχε όμως την αντίδρασι των Υπουργείων Στρατιωτικών και Ναυτικών καθώς και του Προέδρου Κούλιτζ. Οι στρατηγοί και οι ναύαρχοι τα είχαν χαμένα. «Αυτός είναι τρελλός», εφώναζαν.

Ο Υπουργός των Ναυτικών Ντάνιελς πιεζόμενος από την κοινή γνώμη αναγκάσθη να δεχθή την αίτησι του Μίτσελλ που ζητούσε να γίνουν δοκιμές βομβαρδισμού επάνω στα κυριευθέντα Γερμανικά σκάφη. Αν και τόσοσ όμως επιτυχείς, οι δοκιμές επί των Γερμανικών πλοίων από τα αεροπλάνα δεν ελήφθησαν υπ' όψιν από το Υπουργείο των Ναυτικών και αντί να διορίσουν τον Μίτσελλ Αρχηγόν της Αεροπορίας, διώρισαν έναν άλλο στρατηγό προερχόμενον εκ του στρατού και ο οποίος ουδέποτε στη ζωή του είχε πετάξει.

Ο Μίτσελλ το 1923 παντρεύθη και έκαμε το ταξίδι του γάμου του στη Χαβάη, στην Ιαπωνία και στις Φιλιππίνες. Μόλις επέστρεψε από το ταξίδι του ανέφερε στις προϊστάμενές του Αρχές την ανησυχία του για την άμυνα της Χαβάης και για την οργάνωσι των αεροπορικών δυνάμεων των Φιλιππίνων και της Ιαπωνίας. Όλοι οι συνάδελφοι του εκηρύχθησαν υπέρ αυτού.

Αλλά όλες αυτές οι αντιδράσεις των υπουργείων Στρατιωτικών και Ναυτικών, που θεωρούσαν την Αεροπορίαν ως όπλον και όχι ως δύναμιν, όλοι αυτοί προσεπάθησαν να γλυτώσουν από το ανήσυχον πνεύμα του Μίτσελλ. Και το πρώτο πράγμα που εσοκέφθησαν ήταν να τον μεταθέσουν σε μία ανύπαρκτην υπηρεσία, στο Τέξας. Όλοι οι αξιωματικοί της Αεροπορίας εξα-

νέστησαν και θέλησαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις των. Ο στρατηγός Μίτσελλ όμως έμεινε ανένδοτος. «Μια ομαδική παραίτησις –είπε– ισοδυναμεί με επαναστάσιν. Κανείς δεν θα παρατηθή! Με ακούτε; Αυτό είναι διαταγή!».

*

Κατά μοιραία σύμπτωσι, τις ημέρες εκείνες συνέβησαν μερικά αεροπορικά δυστυχήματα, τα οποία εκλόμισαν την κοινή γνώμη. Και πρώτα-πρώτα καταστράφηκε το μεγαλύτερο αεροσκάφος που είχε η Αμερική και 14 του πληρώματος σκοτώθηκαν. Ακολούθως δύο υδροπλάνα του Ναυτικού κατεστράφησαν.

Ο στρατηγός Μίτσελλ τα είχε προείπει. Και όταν οι δημοσιογράφοι εζήτησαν την γνώμη του, δεν εδίστασε να την πη καθαρά: «Αυτά τα ατυχήματα –είπε– πρέπει να αποδοθούν στην άγνοια και εγκληματική αμέλεια, καθώς και στα σφάλματα που πλησιάζουν την προδοσία και χαρακτηρίζουν την οργάνωσι των Υπουργείων Στρατιωτικών και Ναυτικών». Και εξήγησε διά μακρών τους λόγους των ατυχημάτων.

Το ανακοινωθέν του στρατηγού Μίτσελλ ήτο βεβαίως επαναστατικό και παρεπέμθη στο Στρατοδικείον. Όλη η κοινή γνώμη ήταν με το μέρος του. Και κατείχε μια μεγάλη συγκίνησις ολόκληρη την Αμερική, που με ανησυχία ανέμενε την απόφασιν του Προέδρου της Δημοκρατίας Κούλιτζ. Το Συμβούλιον απηρτίσθη εξ ολοκλήρου από αξιωματικούς του Στρατού και του Ναυτικού χωρίς κανένα αεροπόρον. Ύστερα από μια διαδικασία τραγική, μπορούμε να πούμε, και απολύτως μεροληπτική το Στρατοδικείο εξέδωκε την απόφασίν του την 17 Δεκεμβρίου 1925. Η απόφασις ήταν καταδικαστική. Τον έθεσαν εις διαθεσιμότητα 5 ετών με την απώλειαν του βαθμού του και του μισθού του. Ένας



μάρτυς όταν άκουσε την απόφασι του Στρατοδικείου, φώναξε προς τους δικαστάς: «Είσθε γαϊδούρια!».

Η κοινή γνώμη εξανέστη. Οι «Τάμις της Νέας Υόρκης» έγραψαν με μεγάλα γράμματα την εξής αγγελία: «Ζητείται ένας ταγματάρχης διά την Αεροπορίαν, ο οποίος πρέπει να ξαίρη να ανοίγη τ' αυτιά του και να κλείνη τα μάτια του».

Ο Μίτσελλ κατόπιν της τόσον αδικού αποφάσεως του Στρατοδικείου παραιτήθηκε από το στρατό. Και όταν το 1941 έγινε η καταστροφή του Περγλ Χάρμπορ, όλοι εσκέφθησαν τον Μίτσελλ. Έξη χρόνια

μετά το θάνατό του, κατά τον Φεβρουάριον του 1942 η Γερουσία απεφάσισε να τον επαναφέρει στο βαθμό του στρατηγού, να αναρέση ολόκληρη την απόφασι του Στρατοδικείου και να κόψη ένα αναμνηστικό μετάλλιο με την προτομή του.

Ανιθέτως, η Αγγλία αμέσως μετά τον Α' Παγκόσμιον Πόλεμον έλαβε γενναίες αποφάσεις. Επειδή το πλείστον των αεροπόρων δεν είχε πραγματική αεροπορική μόρφωσι, δεν προήρχετο εκ των Σχολών, αλλά οι περισσότεροι πιλότοι ήσαν μεν καλοί οδηγοί αεροπλάνων όχι όμως και κατάλληλοι για αξιωματικοί, γι' αυτό

κατήργησε για 24 ώρες το Υπουργείον Αεροπορίας και το επανασυνέστησε μετά 24ωρον αφού απέλυσε από τους 6.000 πιλότους που είχε, τους 4.500 και κράτησε μόνον 1500, τους καλύτερους. Οι εναπομειναντες αυτοί αεροπόροι ωργάνωσαν κατά τον καλύτερο τρόπο την αεροπορία και την κατέστησαν καλύτεραν όλων των Ευρωπαϊκών κρατών, διότι ως γνωστόν, λόγω της εξελίξεως της αεροπορίας, κυβερνήτης του αεροπλάνου δεν είναι πλέον ο παρατηρητής, αλλά ο πιλότος.

ΝΕΑΙ ΙΣΧΥΡΑΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.- Η ΜΑΧΗ ΤΩΝ ΑΝΕΥ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΙΚΑΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΜΟΡΦΩΜΕΝΩΝ.- ΕΤΕΘΗΣΑΝ ΟΜΩΣ ΤΑ ΘΕΜΕΛΙΑ

Πέμπτη, 10 Φεβρουαρίου 1955

Έπειτα από το γεγονός αυτό ο Βενιζέλος ήρχισε πάλι να μελετά σοβαρώς την πρότασι την οποία του είχα κάμει άλλοτε περι ιδρύσεως Υπουργείου Εθνικής Αμύνης για το συντονισμό των τριών Υπουργείων, διά της ενδεχομένης συγχωνεύσεως μερικών υπηρεσιών του. Πράγματι, την 7ην Απριλίου 1932 μου έδωκε την εντολήν να καταρτίσω Επιτροπήν εξ ανωτάτων αξιωματικών των τριών Υπουργείων για να μελετήση τον τρόπον της ιδρύσεως του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης.

Η επιτροπή αυτή που συνεκροτήθη από τους Επιτελάρχας του Στρατού, του Ναυτικού και της Αεροπορίας υπό την προεδρίαν του αντιστρατήγου Οθωναίου, αφού συνήλθεν επανειλημμένως και συνεζήτησε διά μακρών τα ζητήματα της συστάσεως του Υπουργείου, υπέβαλε την υπ' αριθ. 70 έκθεσίν της. Ο Αρχηγός του Επιτελείου στρατηγός Μανέπας διεφώνησε

και υπέβαλε χωριστό υπόμνημα, όπου υπεστήριζεν αντιλήψεις εντελώς διαφόρους από τας απόψεις της Επιτροπής.

Οι αντιλήψεις αυτές του Επιτελάρχου δεν με εξέπληξαν. Τόσον αυτός όσον

δεχθή αρκετά κράτη, τα οποία επί τη βάσει αυτών προέβαιναν στην οργάνωσι της Αεροπορίας των, ήταν για τον Επιτελάρχη και το Επιτελείον του άγνωστοι. Δεν είχαν αντιληφθή ότι η τεχνική εξέλιξις του

αεροπλάνου ήταν τέτοια ώστε η Αεροπορία δεν ήταν πλέον μόνον ανεξάρτητος δύναμις αλλά ήταν η σπουδαιότερη δύναμις ενός Κράτους. Δεν είχαν αντιληφθή ότι η αεροπορία περνούσε μια μεταβατική περίοδο και ότι έπρεπε να οργανωθή επί νέων βάσεων.

Οι αρμόδιοι των Επιτελείων μας ήσαν προσκολλημένοι σαν όστρακα στα διδάγματα του μεγάλου πολέμου, δεν παρακολουθούσαν την τεραστία τεχνική πρόοδο, δεν έβλεπαν την αλματώδη εξέλιξις της Αεροπορίας, τους έλειπε η φαντασία. Οι ασχολούμενοι όμως με την Αεροπορία πρέπει πάντοτε να μελετούν το παρελθόν, αλλά να μη σταματούν εκεί, να συγχρονίζονται, να απενίζονται προς το μέλλον, να παρακολουθούν τις νέες επιδό-

Οι ασχολούμενοι όμως με την Αεροπορία πρέπει πάντοτε να μελετούν το παρελθόν, αλλά να μη σταματούν εκεί, να συγχρονίζονται, να απενίζονται προς το μέλλον, να παρακολουθούν τις νέες επιδόσεις, την εξέλιξι των τεχνικών μέσων. Βασική σκέψις των πρέπει να είναι όχι εκείνο που συνέβη κατά το παρελθόν, αλλά εκείνο που θα επιτευχθή εις το μέλλον με την χρήσιν των νέων τεχνικών μέσων που θα έχουν στη διάδυσίν των.

δυστυχώς και άλλοι ανώτατοι και ανώτεροι αξιωματικοί δεν είχαν παρακολουθήσει την εξέλιξι της Αεροπορίας. Απλούστατα, το Ναυτικό ήθελε την Αεροπορία του και ο Στρατός τη δική του. Και δεν την ήθελαν μόνον αποκλειστικά δική τους αλλά ήθελαν και να την αναπτύξουν κατά τον δικό τους τρόπον σύμφωνα με τις απηρχαιωμένες αντιλήψεις, δηλαδή να την μεταχειρισθούν ως όπλο δευτερευούσης σημασίας. Οι θεωρίες του Ιταλού στρατηγού Ντουέ και του Αμερικανού στρατηγού Μίτσελλ, τις οποίες είχαν παρα-



σεις, την εξέλιξι των τεχνικών μέσων. Βασική σκέψις των πρέπει να είναι όχι εκείνο που συνέβη κατά το παρελθόν, αλλά εκείνο που θα επιτευχθή εις το μέλλον με την χρῆσιν των νέων τεχνικών μέσων που θα έχουν στη διάθεσίν των.

*

Η μεγαλύτερη όμως αντίδρασι προήλθε από τα στελέχη της Αεροπορίας. Όπως και παραπάνω εξήγησα, η Αεροπορία δεν είχε δυστυχώς αξιωματικούς της αυτής προελεύσεως. Όλα τα ανώτερα στελέχη της Στρατιωτικής Αεροπορίας δεν είχαν τελειώσει καμμιά Σχολή, δεν είχαν καμμιά θεωρητική μόρφωσι, προήρχοντο από την τάξι του στρατιώτου ή από τη Σχολή των Εφέδρων Αξιωματικών και είχαν μονιμοποιηθή. Το αυτό εν μέρει συνέβαινε και στη Ναυτική Αεροπορία. Οι περισσότεροι αξιωματικοί ήταν όπως έλεγαν άλλοτε ευεργετικοί! Και εκείνοι που είχαν τελειώσει την Σχολήν της Ηλιουπόλεως δεν είχαν καμμιάν θεωρητική μόρφωσιν. Καταχρηστικώς έγιναν αξιωματικοί.

Όλοι αυτοί ήταν φυσικό να αντιδράσουν, διότι διά της ιδρύσεως του Υπουργείου απεκαλύφθη η ανεπάρκειά των.

Η Αεροπορία μας μέσα σε λίγες μέρες έπαθε μια κατάρτησι αφάνταστη. Όλα αναστατώθηκαν. Ευτυχώς κάτι μόνον απέμεινε. Μια ελπίς για το μέλλον. Η Σχολή των Ικάρων δεν καταργήθηκε. Τα δεμέλιά της ήταν πολύ στερεά. Εκείνοι που αντικατέστησαν το υπάρχον προσωπικόν, παρ' όλες τις καλές των προθέσεις, δεν κατώρθωσαν να την καταστρέψουν.

*

Στην Αεροπορία ευτυχώς η πολιτική διαίρεσις δεν υπήρξε ποτέ. Ο αγών διεξήγετο μεταξύ των μορφωμένων και των αμορφώτων στελεχών. Όλοι αυτοί που είχαν αποκτήσει άκοπα βαθμούς και αξιώματα, με την ίδρυσιν του Υπουργείου είδαν ότι η ακολασία αυτή δεν ήταν δυνατόν να εξακολουθήση. Ο φαβορισμός που ευρίσκετο στην ημερησία διάταξι είχε παύσει. Η Αεροπορία είχε αξιωματικούς

17 διαφόρων προελεύσεων. Με τη νέα νομοθεσία του Υπουργείου επροχώρησα όχι μόνο στη σύστασι νέων Σχολών, αλλά και στην εκπαίδευσιν των παλαιών στελεχών. Του λοιπού όλοι οι αξιωματικοί οι μη προερχόμενοι από τις Σχολές Ευελπίδων και Δοκίμων, θα είχαν δικαίωμα προαγωγής μόνον κατόπιν εξετάσεως και όταν θα έφθαναν στο βαθμό του σημαγοῦ.

Ο Νόμος αυτός έφερε όπως ήταν φυσικόν αναστάτωσι στα κατώτερα στελέχη της Αεροπορίας τα προερχόμενα από πρακτικές Σχολές. Οι ανώτεροι αξιωματικοί, αντί να εξηγήσουν στους κατωτέρους την ορθότητα του μέτρου, προσεπάθησαν να τους εξεγείρουν εναντίον μου και μεταχειρίσθησαν τις πλέον κακοήθεις συκοφαντίες. Αδιαφορούσαν για το καλό της Αεροπορίας και δεν έβλεπαν παρά μόνο το προσωπικόν τους συμφέρον. Πολλοί τότε φίλοι μου με συμβούλευαν να μην εφαρμόσω αυτόν τον Νόμο για να αποφύγω την αναστάτωσι που θα προέκυπτε από την εφαρμογή του. Δεν δέχθηκα τη συμβουλή τους και απέκρουσα την πρότασί τους, διότι δεν έβλεπα τίποτε άλλο παρά το γενικώτερο συμφέρον της Αεροπορίας. Δεν μπορούσα να φαντασθώ πως ήταν δυνατόν ανώτεροι

αξιωματικοί να φανούν τόσο χαμερπείς, ώστε να υποθάλλουν και να δημιουργούν την αντίδρασι, ενώ ήξεραν πολύ καλά ότι αυτό που έκαναν ήταν εγκληματικό για την Αεροπορία.

Και ενόσω ήμην Υπουργός της Αεροπορίας δεν τόλμησαν να εκδηλώσουν τις διαθέσεις των, γιατί ήξεραν πολύ καλά πως θα την πάθαιναν αγρίως, μόλις όμως εγκατέλειψα το Υπουργείο, άρχισαν να εκδηλώνουν τις πραγματικές των προθέσεις,

και ζήτησαν την άμεση κατάργησι του Νόμου και γρήγορα βρήκαν προστάτη και σύμμαχο στο πρόσωπο του Υπουργού Ιωάννου Ράλλη, ο οποίος, όχι μόνον δεν εφῆρμοσε τον Νόμον, αλλά με μια μονοκονδυλιά έδωξε σχεδόν όλους τους αξιωματικούς που προήρχοντο από την Σχολή των Δοκίμων και Ευελπίδων, καθώς και εκείνους που εξεπαιδεύθησαν στην Αγγλία

Συγκεκριμένως από 98 αξιωματικούς που προήρχοντο από την Σχολήν Ευελπίδων και Δοκίμων έδωξε τους 77 και από 44 που εξεπαιδεύθησαν στη Γαλλία και Αγγλία τους 34. Άρχισε δηλαδή συστηματικός πόλεμος των ανικάνων εναντίον των μορφωμένων. Και οι ολίγοι που παρέμειναν αναγκάσθησαν να παραιτηθούν. Δεν μπορούσαν να ανεχθούν την κομματική αυτή κραυπή.

Η Αεροπορία μας μέσα σε λίγες μέρες έπαθε μια κατάρτησι αφάνταστη. Όλα αναστατώθηκαν. Ευτυχώς κάτι μόνον απέμεινε. Μια ελπίς για το μέλλον. Η Σχολή των Ικάρων δεν καταργήθηκε. Τα θεμέλιά της ήταν πολύ στερεά. Εκείνοι που αντικατέστησαν το υπάρχον προσωπικόν, παρ' όλες τις καλές των προθέσεις, δεν κατώρθωσαν να την καταστρέψουν.

Επίσης εκείνοι που με μανία κτύπησαν το Υπουργείο ήταν οι περισσότεροι αντιπρόσωποι των Αεροπορικών Οίκων και αεροπορικού υλικού. Όλοι αυτοί κήρυξαν ένα άγριο πόλεμο εναντίον μου.

Την αντίδρασι αυτή την εξεμεταλεύθη η αντιπολίτευσις. Άρχισε ένας άγριος προσωπικός πόλεμος εναντίον μου από τον κίτρινο τύπο. Όλοι όμως έβλεπαν πως το Υπουργείο εργάζεται, πως η πρόδοσι της Αεροπορίας ήταν εξωφθαλμος και η κοινή γνώμη ήταν με το μέρος της. Εξ άλλου, οι καλοί αξιωματικοί είχαν αντιληφθή πως η Διοίκησις της Αεροπορίας ήταν αμερόληπτη, έξω από κάθε κομματικό συμφέρον, είχαν αντιληφθή πως το Υπουργείο δεν έπαιζε και είχαν αρχίσει να δουλεύουν με όρεξι και ενθουσιασμό.



Η ΠΡΩΤΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.- ΤΑ ΑΚΑΤΑΝΟΗΤΑ ΠΡΟΝΟΜΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΙΧΑΝ ΧΟΡΗΓΗΘΗ ΕΙΣ ΔΥΟ ΞΕΝΑΣ ΕΤΑΙ- ΡΕΙΑΣ ΕΙΣ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Παρασκευή, 11 Φεβρουαρίου 1955

Εδώ θ' ανοίξω μια παρένθεσι και θ' ασχοληθώ μ' έναν άλλο τομέα της αεροπορίας όπου αφιέρωσα τις φροντίδες μου κατά το διάστημα της υπηρεσίας μου:

Όταν ιδρύθη το Υπουργείο της Αεροπορίας μπορούμε να πούμε πως πολιτική Αεροπορία δεν υπήρχε.

Στο Υπουργείο της Συγκοινωνίας, όπου υπήγετο τότε η πολιτική Αεροπορία, υπήρχε στα χαρτιά μια Διεύθυνσις ανύπαρκτη κατ' ουσίαν και μόνον ένας κατώτερος υπάλληλος κρατούσε την αλληλογραφία και τα διάφορα περιοδικά που έρχονταν από το εξωτερικό. Ο προϋπολογισμός για τη χρήση του 1929-30 επρόβλεπε πίστωση 10.000 δραχμές για τις ανάγκες της, ποσόν ανεπαρκές ακόμη και για την πληρωμή της συνδρομής μας στο Διεθνές Σωματείο της Πολιτικής Αεροπορίας. Κανένα αεροδρόμιο πολιτικής Αεροπορίας δεν υπήρχε. Καμία οδηγία ή και πρόχειρος χάρτης για τις εναέριας συγκοινωνίες δεν είχε εκδοσθή.

Τα Επιτελεία εξ άλλου του Στρατού και του Ναυτικού είχαν καθορίσει ζώνες ασφαλείας τόσον εκτεταμένες και ακαθόριστες, ώστε οι πτήσεις των αεροπλάνων της πολιτικής Αεροπορίας ήταν αυτόχρημα προβληματικές. Ενώ αφ' ενός εξέδιδαν τόσο αυστηρές διαταγές για τις πτήσεις των ξένων αεροπλάνων, αφ' ετέρου είχαν παραχωρήσει πολυετή προνόμια σε δύο ξένες εταιρείες, στην Ιταλική Αεροπορία και στην Γαλλική Air Франс. Επέτρεψαν μάλιστα και την ίδρυση ιδιωτικών εγκαταστάσεων και αερολιμένων πολύ κοντά στο Ναύσταθμο και στις άλλες στρατιωτικές εγκαταστάσεις.

Υπήρχε όμως σ' αυτό το περίφημο Γραφείο του Υπουργείου Συγκοινωνίας και μία Σύμβασις παροχής προνομίων σε Ελληνικό Όμιλο για την ίδρυσι Αεροπορικής Εταιρείας Συγκοινωνιών, Σύμβασις που

δεν ήταν εκτελεστή.

Στο εκπαιδευτικό ταξίδι που είχα κάνει πριν αναλάβω το Υπουργείο, είχα μελετήσει και είχα πεισθή ότι η πολιτική Αεροπορία ήταν συμπλήρωμα της πολεμικής και ότι η Ελλάς, λόγω της γεωγραφικής της θέσεως, με κατάλληλες ενέργειες και με ταχεία κατασκευή επιγείων εγκαταστάσεων θα ήταν δυνατόν να καταστή κόμβος των εναερίων συγκοινωνιών, από τις οποίες πολλά ωφελήματα ήτο δυνατόν να αποκομίση. Την εποχή όμως εκείνη η πολιτική Αεροπορία, ως καθαρώς ιδιωτική επιχείρησις δεν ήταν δυνατόν να σταθή. Έπρεπε στα πρώτα της βήματα να έχει προστάτη, σύντροφο, οδηγό, χορηγό αυτό τουτό το Κράτος.

Εξαίρεσει των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, όπου οι συνθήκες διαφέρουν των Ευρωπαϊκών, όλες οι ιδιωτικές Αεροπορικές Εταιρείες χρεωκόπησαν ή διελύθησαν ή συγχωνεύθησαν σε μίαν Ισχυρά Εταιρεία με συμμετοχήν του Κράτους και ανέλαβαν την μονοπωλιακή εξυπηρέτησι των εναερίων συγκοινωνιών. Περίττο να προστεθή πως όλα τα έξοδα των αερολιμένων και των τεχνικών εγκαταστάσεων δεν επεβάρυναν τις Εταιρείες αλλά το Κράτος. Έπρεπε λοιπόν εμείς στην Ελλάδα να ιδρύσωμε την πολιτική μας Αεροπορία. Ο Βενιζέλος ενέκρινε απόλυτα τις προτάσεις μου. Παρουσιάσθηκαν όμως αντιδράσεις από πολλές πλευρές. Και πρώτα οι ίδιοι οι αεροπόροι δεν την ήθελαν «δεν είναι καιρός για πολιτική αεροπορία», έλεγαν, «περιττά έξοδα θα γίνουν εις βάρος της πολεμικής Αεροπορίας». Τα άλλα υπουργεία δεν ήθελαν να αποξενωθούν από τις αρμοδιότητες που είχαν, ούτε καν να συνεργασθούν με το Υπουργείον Αεροπορίας. Χρειάσθηκε καιρός για να πεισθή το Υπουργείο των Εσωτερικών ότι έπρεπε στα αεροδρόμια να

υπάρχει μόνιμος έλεγχος. Και το Υπουργείο των Οικονομικών θεώρησε επίσης περιττόν τον μόνιμο τελωνιακό έλεγχο. Έπρεπε δηλαδή πρώτα να φθάνουν τα αεροπλάνα στο αεροδρόμιο και έπειτα το αυτοκίνητον της αεροπορικής υπηρεσίας να παραλαμβάνη τους αστυνομικούς και τελωνιακούς και να τους μεταφέρει στο Τατόι για να κάνουν τον έλεγχο των αεροπλάνων. Το Υπουργείο Υγιεινής δεν είχε κανονίσει τα του υγειονομικού ελέγχου. Επειδή η πολιτική Αεροπορία χρησιμοποιούσε τα στρατιωτικά και ναυτικά αεροδρόμια, αναγκαστικά υφίστατο και τον έλεγχο των πολεμικών υπηρεσιών. Εννοείται ότι η ύπαρξις τόσων ελέγχων χωρίς συντονισμό με την έλλειψιν μάλιστα ειδικών εγκαταστάσεων, καθίστα την ύπαρξιν πολιτικής Αεροπορίας προβληματική.

*

Εκείνο που απαιτεί κανείς από την πολιτική Αεροπορία, εκείνο που και τότε και τώρα προσελκύει τους ταξιδιώτας, είναι η ταχύτης. Κάθε αεροπλάνο που προσεγγιούτο την εποχή εκείνη στα Ελληνικά αεροδρόμια έπρεπε να περιμένη δύο και τρεις ώρες ακόμη, για να υποστή τους αλληπαλλήλους ελέγχους και να επιτραπή η ελευθεροκοινωνία.

Και αυτά υφίσταντο τα ξένα αεροπλάνα. Επανερχομαι όμως στις Συμβάσεις που είχε υπογράψει το Κράτος με την Ιταλική εταιρεία «Αεροεοπρέσσο» για 20 χρόνια και με την Γαλλική εταιρεία «Air Франс» για 32 χρόνια. Αυτές οι εταιρείες είχαν αποκτήσει ιδιόκτητες εγκαταστάσεις, την αποκλειστική χρήσι των οποίων είχαν εξασφαλίσει για όλη την διάρκεια της Συμβάσεως, και επιπλέον είχαν αποκτήσει το προνόμιον της μεταφοράς του αεροπορικού ταχυδρομείου σε ωρισμένες πόλεις. Οι Συμβάσεις αυτές που γράφηκαν στο γό-



νατο χωρίς να ζητηθή η γνώμη των ειδικών, μας υποχρέωναν να χορηγήσωμε τα αυτά δικαιώματα και σε άλλες εταιρείες που θα ήθελαν να επεκτείνουν τις γραμμές τους στην Ελλάδα. Την υποχρέωσι αυτή είχαμε παραδεχθή όταν υπογράψαμε την διεθνή σύμβασι των αεροπορικών μεταφορών. Η Ελλάς δηλαδή μεταβάλλονταν σε ελευθέρα Κέρκυρα...

Μετεωρολογική υπηρεσία με δικτυο ραδιοηλεκτρικών σταθμών δεν υπήρχε, λειτούργουσαν όμως χωρίς κανέναν έλεγχο οι ραδιοηλεκτρικοί σταθμοί των ξένων εταιρειών. Απειρες δυσχέρειες τελείως άσκοπες παρεμβάλλονταν στη λειτουργία των εναερίων γραμμών, που ως αποτέλεσμα είχαν ν' απομακρυνθούν από την Ελλάδα μερικές απ' αυτές.

Αναγκάσθηκε τότε το Υπουργείο Αεροπορίας να λάβη επείγοντα μέτρα για να θεραπεύση αυτή την εξωφρενική κατάσταση. Κατήργησε δηλαδή ολόκληρη την απαγορευμένη ζώνη των συνόρων και κα-

θώρισε, εν συνεννοήσει με τα Επιτελεία, απαγορευμένες ζώνες που είχαν πραγματική στρατιωτική σημασία. Κατήργησε τα τέλη που δεν έφεραν καμιά σημαντική πρόσοδο στο δημόσιο ταμείο και επεβράδυναν τον έλεγχο των αεροπλάνων. Επίσης κατήργησε την υποχρέωσι που είχαν τα ξένα αεροπλάνα να ζητούν δεκαπέντε μέρες πριν την άδεια προσγειώσεως στο Ελληνικό έδαφος. Για να μη πολυλογώ, το Υπουργείο κατήργησε όλα τα εμπόδια και κατέβαλε κάθε προσπάθεια για να διευκολύνη τις εναέριας μεταφορές.

*

Η ανάπτυξις όμως της Πολιτικής Αεροπορίας απαιτούσε σημαντική κρατική οικονομική ενίσχυσι. Έπρεπε να κατασκευασθούν τα απαραίτητα αεροδρόμια, να οργανωθούν οι τεχνικές υπηρεσίες, να δοθή κάθε ευκολία στην εναέρια κίνηση. Η εναέριος κίνησις ασφαλώς θα έφερνε νέες προόδους στο Κράτος αλλά για να

επιτευχθή αυτή έπρεπε να καταργηθούν τα προνόμια που είχαν παραχωρηθή διά συμβάσεως στις δύο ξένες Εταιρείες. Η κατάργησις όμως αυτών δεν ήταν εύκολος. Αρχισα τότε τις διαπραγματεύσεις πρώτα με την Ιταλική Εταιρεία «Αεροσπρέσσο» και πρέπει να ομολογήσω ότι τόσο ο τότε πρεσβευτής Μπασπανίνι όσο και ο αεροπορικός ακόλουθος πλοίαρχος Μπερτόλντι έδειξαν πλήρη κατανόηση και αναγνώρισαν το δίκαιο των απόψεών μας. Οι διαπραγματεύσεις δεν διήρκεσαν επί πολύ και η σύμβασις του 1924 καταργήθηκε. Αποφασίσθηκε η εξαγορά της υδροσκάλας του Φαλήρου και η μετατροπή της σε κρατικό αερολιμένα, καταργήθηκαν όλα τα προνόμια και υπεγράφη νέα Σύμβασις διαρκείας 10 ετών όμοια μ' εκείνη που είχε υπογράψει η Ιταλία με την Αγγλία και τις άλλες χώρες. Η νέα Σύμβασις βασιζονταν στις διεθνείς αποφάσεις περί της πολιτικής αεροπορίας.

ΔΩΔΕΚΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΣΥΝΕΔΕΘΝ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΩΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΕΞΩ ΚΟΣΜΟΝ.-ΤΡΕΙΣ ΗΠΕΙΡΟΙ ΕΙΧΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΝ ΣΥΝΔΕΣΙΝ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.-ΤΑ ΚΕΡΔΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Υστερα από μακρές συζητήσεις επιτύχαμε επίσης την κατάργησι της παλαιάς συμβάσεως με την Γαλλική Εταιρεία, και υπεγράφη νέα σύμβασις δεκαετούς διάρκειας, χωρίς προνόμια, σαν την Ιταλική. Η κατάργησις των δύο αυτών συμβάσεων μας επέτρεψε να συνάψωμε παρόμοιες με την Αγγλία, Πολωνία, Σερβία, Ρουμανία, Ουγγαρία κλπ.

Περί τα μέσα του έτους 1932, δηλαδή 18 μήνες από της ιδρύσεως του Υπουργείου λειτούργουσαν οι εξής γραμμές.

- 1) Αθηνών-Λονδίνου.
- 2) Αθηνών-Κρήτης-Αιγύπτου-Νοτίου Αφρικής.
- 3) Αθηνών- Ινδιών.
- 4) Αθηνών-Σύρου-Ρόδου.
- 5) Θεσσαλονίκης-Σόφιας-Βουκουρεστίου Λάντσιχ.
- 6) Θεσσαλονίκης-Σκοπίων-Βελιγραδίου-Βιέννης.
- 7) Αθηνών-Αιγύπτου-Ινδιών-Ιάβας.
- 8) Θεσσαλονίκης-Βιέννης-Παρισίων αυθημερόν.

Οι γραμμές αυτές είχαν προστεθή στις εξής που ήδη λειτούργουσαν:

- 1) Αθηνών-Μπρίντζι.
- 2) Αθηνών-Κωνσταντινουπόλεως.
- 3) Αθηνών-Νεαπόλεως.
- 4) Αθηνών-Καστελορίζου-Ινδιών.

Σε 12 λοιπόν ανήρχοντο οι διεθνείς γραμμές που περνούσαν από την Ελλάδα και σε 8.140.000 δραχμές οι εισπράξεις του Δημοσίου.

Τις διαπραγματεύσεις με την Αγγλική εταιρεία Άμπηριαλ Αϊαργουαίης διεξήγαγε ο γενικός διευθυντής της πολιτικής Αεροπορίας σερ Σήφτον Μπράνκερ, διάσημος αεροπόρος που είχε χρηματίσει διοικητής της Αγγλικής πολεμικής Αεροπορίας κατά την διάρκεια του πρώτου πολέμου. Ήταν άνθρωπος μεγάλης αξίας, συμπαθέστατος, ευφυολόγος, περίφημος γλεντζές αλλά και στη δουλειά του καλλίτερος από κάθε άλλον. Οι διαπραγματεύσεις με αυτόν δεν διήρκεσαν επί πολύ. Σε λίγα λεπτά βρεθήκαμε σύμφωνοι σε όλα τα ζητήματα και εντός 24 ωρών υπεγράφη η Σύμβασις. Αυτός ενόμιζε πως αι διαπρα-

ματεύσεις θα κρατούσαν τουλάχιστον 8 μέρες. Ήταν μια ευχάριστος έκπληξις που τελείωσαν τόσο γρήγορα. Έκτοτε είχαμε γίνει στενοί φίλοι και οι συμβουλές του ήταν πολύτιμες για μένα, τόσο στην οργάνωσι της πολιτικής Αεροπορίας, όσο και της πολεμικής. Δυστυχώς χάσαμε πολύ γρήγορα τον καλό μας αυτό φίλο. Βρήκε τραγικό θάνατο. Ήταν και αυτός μέσα στο ηηδαλιουχούμενο 101, που κήκε κοντά στο Παρίσι με όλους τους επισήμους και με επί κεφαλής τον Υπουργό της Αεροπορίας που πήγαιναν στις Ινδίες. Κανένας από τους επιβαίνοντες δεν σώθηκε.

Για την εξυπηρέτηση των νέων γραμμών οργανώθηκε εκ των ενόντων δικτυον σταθμών ασυρμάτων με κέντρα την Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Αγρίνιον, Ιωάννινα, και Τατόι. Συμπληρώθηκε επίσης κατά το δυνατόν η μετεωρολογική οργάνωσις των σταθμών για να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της πολιτικής Αεροπορίας.

Αλλά η οργάνωσις δεν σταμάτησε εκεί. Δημοσιεύθησαν Νόμοι και Διατάγματα κανο-



νίζοντα την εναέριο κυκλοφορία, τις σχέσεις μεταξύ του μεταφορέως και των ιδιωτών, τον τρόπον της ενεργείας του Κρατικού ελέγχου, των τελωνιακών διατυπώσεων και απαλλαγών, την έκτασι των χωρικών υδάτων και οργανώθησαν τα Κρατικά αεροδρόμια και γενικώτερα όλες οι Κρατικές υπηρεσίες που είχαν σχέση με την πολιτική Αεροπορία. Κατέστη δηλαδή δυνατόν κάθε αεροπορική λειτουργία να διέπεται από Νόμους και κανονισμούς και έπαυσε πλέον η μέχρι του 1931 υφισταμένη αισιοδοξία και αναρχία στις εναέριας κυκλοφορίες.

Κατεβλήθη επίσης κάθε δυνατή προσπάθεια για την εκλαΐκευση της Αεροπορίας. Η Κεντρική Αεροπορική Επιτροπή παρά τα γλισχρά μέσα που διέθετε εργάστηκε ικανοποιητικά και κατώρθωσε πράγματι να βοηθήση το Υπουργείο. Οι «Σύνδεσμοι των Φίλων του Αέρος» που συνέστησε στη Θεσσαλονίκη και σε άλλες πόλεις έκαναν σοβαρωτάτη εργασία εκλαΐκεύσεως.

Αυτό το τόσο σημαντικό έργο εξετελέσθη κατά την διετίαν του 1930-31. Με τα μέτρα που ελάβαμε επιτύχαμε να προσελκύσωμε τις περισσότερες Εταιρείες εναερίων συγκοινωνιών, η Ελλάς κατέλαβε προνομαχική θέση και αι Αθήναι κατέστησαν ο κόμβος των εναερίων συγκοινωνιών. Η εμπορική και οικονομική σημασία συνδέσεως τριών Ηπειρών με την Ευρώπη μέσω της Ελλάδος δεν είναι ανάγκη, νομίζω να εξαρθή ιδιαίτερω. Αι Αθήναι συνδέθησαν αεροπορικώς με όλες τις Πρωτεύουσες της Ευρώπης εντός της αυτής ημέρας και με τις προεκτάσεις των γραμμών εντός ολίγων ημερών με τις Ινδίες, τις Ολλανδικές αποικίες και την Αφρική.

*

Το σπουδαιότερον όμως απ' όλα ήταν πως η Ελλάς απέκτησε εσωτερικές γραμμές πολιτικής Αεροπορίας και συνδέθηκε η Πρωτεύουσα με την Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα, Κέρκυρα, Σύρο και Ηράκλειο Κρήτης. Πρέπει δε να ληφθή υπ' όψιν ότι όλα αυτά συνέβησαν προ 25 ετών και ότι κατά το διάστημα τούτο η εξέλιξι της Αεροπορίας υπήρξε αφάνταστη. Την εποχήν εκείνη και αυτοί ακόμη οι αεροπόροι δεν είχαν αντιληφθή τη σημασία της πολιτικής Αεροπορίας και τους δεσμούς που είχε αυτή με την πολεμική Αεροπορίαν. Δεν είχαν αντιληφθή ότι η πολιτική Αεροπορία όχι μόνον μας εξη-

σφάλιζε ταχύτατη επιβατική και ταχυδρομική συγκοινωνία, όχι μόνον εσήμαινε μίαν εκδήλωσι προόδου, αλλ' ότι ήταν φυσικό συμπλήρωμα της πολεμικής Αεροπορίας. Ο τελευταίος πόλεμος απέδειξε πόσο σημαντική ήταν η ύπαρξις της πολιτικής Αεροπορίας.

Η Γερμανία παρ' ολίγον θα κέρδιζε τον πόλεμον λόγω της αεροπορικής της υπεροχής. Με την πολιτική Αεροπορία παρά τους περιορισμούς και τις δεσμεύσεις της Συνθήκης των Βερσαλλιών, κατώρθωσε να δημιουργήση τη μεγαλύτερη και σημαντικώτερη δύναμι του κόσμου. Με αυτήν κατώρθωσε να εκπαιδεύση θαυμάσιο τεχνικό και πτητικό προσωπικό, να ιδρύση άπειρα αεροδρόμια σε όλη την έκτασι της Χώρας. Με τα αεροπλάνα της Λουφτβάνα κατώρθωσε να παρουσιάση, όταν κηρύχθηκε ο πόλεμος, δύο ιπτάμενες μεραρχίες που, όπως είναι γνωστό, συντέλεσαν στις νίκες του Γερμανικού στρατού.

Αλλά η δημιουργία της πολιτικής Αεροπορίας την εποχή που ιδρύθηκε, το Υπουργείο είχε και άλλη σημαντική αποστολή. Έπρεπε να αντιληφθή ο λαός τη σημασία του αεροπλάνου να το αγαπήση για να δημιουργηθή η ευνοϊκή εκείνη ατμόσφαιρα που ενισχύει τους νέους να εκλέξουν το τραχύ και επικίνδυνον επάγγελμα του αεροπόρου.

Ο ακόλουθος πίναξ δίνει μια χαρακτηριστικήν εικόνα της εξελίξεως της πολιτικής Αεροπορίας στα δύο πρώτα έτη της ιδρύσεως της:

ΓΡΑΜΜΑΙ	1929	1931
Αριθμός Εένων εταιρειών λειτουργουσών επί τη βάσει Συμβάσεων.	2	4
Αριθμός Εένων εταιρειών λειτουργουσών άνευ Συμβάσεων	1	2
Αριθμός εξυπηρετικών γραμμών	6	12
Εισπράξεις Δημοσίου	0	8.140.000
Ετήσιοι τακτικά δαπάναι χάριν του Π.Α πλέον της επιχορηγήσεως του ΕΘΕΣ	0	6.000.000
Ειδικαί γραμμαί λειτουργούσαι	0	2
Ολικός αριθμός λειτουργουσών εναερίων γραμμών	6	14
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ	1931	1931
Υπάρχοντες αερολιμένες	0	8
Βοηθητικά αεροδρόμια άνευ εγκαταστάσεων	0	10
Ιδιόκτητοι αερολιμένες μετά εγκαταστάσεων	3	0
Ιδιόκτητοι εγκαταστάσεις εντός κρατικού αερολιμένος	0	2

*

Ένα εκ των πρώτων μελημάτων του Υπουργείου Αεροπορίας ήταν η ίδρυσις της Εταιρείας Εναερίων Συγκοινωνιών.

Η Κυβέρνησις Παγκάλου κατά το 1925 υπέγραψε Σύμβασιν με μετά των ιδιωτών κ.κ. Καμπάνη και Βαλασάκη για την δημιουργία εσωτερικών και εξωτερικών εναερίων γραμμών. Το κύρος της Συμβάσεως αυτής είχε διαμφισβητηθή από πολλούς έως ότου επεκυρώθη από το Συμβούλιο Επικρατείας ως έγκυρος και μη τροποποιήσιμος. Όπως ήταν όμως συντεταγμένη δεν ήταν δυνατόν να εφαρμοσθή.

Τη Σύμβασι αυτή προσπάθησαν επανειλημμένως να εξαγοράσουν Ιταλοί κεφαλαιούχοι. Ευτυχώς οι κάτοχοι της Συμβάσεως αρνήθησαν. Επειδή όμως είχαν αντιληφθή ότι άνευ μετατροπής των όρων της δεν ήταν δυνατόν να εφαρμοσθή, δέχθησαν να τροποποιηθή ή μάλλον να γίνη νέα Σύμβασις.

Είχα αναθέσει τότε τη διεύθυνσι της πολιτικής Αεροπορίας στον παραιτηθέντα αξιωματικό του Πολεμικού Ναυτικού πλοίαρχο Αλέξανδρο Λεβίδη, ο οποίος με την δραστηριότητα και την ευσυνειδησία που τον διέκρινε, εμελέτησε επισταμένως τα της πολιτικής Αεροπορίας και πολλούς κατέβαλε κόπους για την επεξεργασία της νέας Συμβάσεως. Επιτυχεστέρα εκλογή δεν ήταν δυνατόν να γίνη.



Η ΑΡΤΙΑ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.-ΤΑ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΤΙΚΑ ΕΠΕΙΣΟΔΙΑ ΠΟΥ ΕΣΗΜΕΙΩΘΗΣΑΝ.-ΤΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ ΓΙΝΕΤΑΙ ΔΗΜΟΦΙΛΕΣ

Κυριακή, 13 Φεβρουαρίου 1955

Επροτίμησα τη χρηματοδότηση της Ελληνικής Εταιρείας Εναερίων Συγκοινωνιών να αναλάβη εξ ολοκλήρου η Εθνική Τράπεζα διά λογαριασμόν του Ελληνικού Δημοσίου διά να αποσοβηθή η κομματική εκμετάλλευσις και να τεθή φραγμός εις τας επιδιώξεις διαφόρων που ήθελαν να τοποθετηθούν στην Εταιρεία.

Την Τεχνική Διεύθυνσι της Εταιρείας, κατόπιν σοβαρής μελέτης, ανέθεσα στη Γερμανική Εταιρεία Γιούνκερ από την οποίαν αγοράσθησαν τα πρώτα τρία με τρεις κινητήρες αεροπλάνου.

Όταν επισκέφθηκα τη Γερμανία πριν γίνω Υπουργός είχα δεχθή πολύ επωφελείς προτάσεις της Λουφτχάνσα για την ίδρυσιν Ελληνογερμανικής εταιρείας εναερίων συγκοινωνιών. Ήταν αναμφισβήτητο εκείνη την εποχή -το ομολογούσαν και αυτοί οι Άγγλοι- ότι η καλύτερα οργανωμένη πολιτική Αεροπορία ήταν η Γερμανική και ότι ειδικώς η Εταιρεία Λουφτχάνσα ήταν ανωτέρα όλων των άλλων τόσο από απόψεως υλικού, όσον και από απόψεως ιπταμένου και τεχνικού προσωπικού. Η ανάθεσις όμως της Ελληνικής Εταιρείας στην Λουφτχάνσα είχε πολλά τα τρωτά, θα παρουσίαζε στο μέλλον αρκετούς κινδύνους επεμβάσεων και συνάμα θα προκαλούσε την αντίδρασιν των άλλων μεγάλων εταιρειών και ιδιαίτερος της Αιμπήριαλ Αϊργουάις. Γι' αυτό δεν δέχθηκα τις προτάσεις της Λουφτχάνσα και ανέθεσα την οργάνωσιν στην Εταιρεία Γιούνκερ, η οποία εκτός της παροχής των τριών μεταλλικών αεροπλάνων, ανέλαβε και την τεχνική οργάνωσιν της Εταιρείας διά της αποστολής ενός τεχνικού Συμβούλου, τριών πιλότων και αναλόγου κατωτέρου τεχνικού προσωπικού για ένα έτος. Εκ των υστέρων απεδείχθη πως δεν απατήθηκα στις προβλέψεις μου διότι όλο το προσωπικό που μας έστειλαν ήτο πρώτης

τάξεως. Η οργάνωσις της Ελληνικής εταιρείας έγινε με μεγάλη ευσυνειδησία και προσοχή και η εκπαίδευσις των Ελλήνων πιλότων υπήρξεν αρτιωτάτη. Απόδειξις ότι επί μία δωδεκαετία που εργάσθηκε η Εταιρεία ενταπικότατα ούτε ένα αεροπορικό δυστύχημα συνέβη και εάν οι σημερινές εταιρείες έχουν οπωσδήποτε καλή τεχνική υπηρεσία, αυτό οφείλεται στο τεχνικό προσωπικό της παλαιάς εταιρείας.

Πριν τεθούν ακόμη επίσημα οι αεροπορικές γραμμές σε λειτουργία έγιναν 20 δοκιμαστικές πτήσεις προς την Θεσσαλονίκη και τα Ιωάννινα. Επωφελήθηκα αυτής της περιστάσεως για να καλώ διάφορους στα εναέρια αυτά ταξίδια, κατά προτίμησιν ανθρώπους περασμένης ηλικίας διαφόρων τάξεων και επαγγελματιών. Οι περισσότεροι από αυτούς ενθουσιάσθησαν από το εναέριο ταξίδι και έγιναν οι μεγαλύτεροι προπαγανδισταί του αεροπλάνου ως μέσου συγκοινωνίας. Διάφορα νοστιμότατα επεισόδια έγιναν σ' αυτές τις δοκιμαστικές πτήσεις.

Στο πρώτο ταξίδι διά τη Θεσσαλονίκη επρόκειτο να αναχωρήσουν από το Τατόι δύο αεροπλάνου ταυτοχρόνως. Ταξίδευα και εγώ με τη γυναίκα μου και τις δυο κόρες μου. Όταν δόθηκε το σήμα της επιβιάσεως παρατήρησα ότι οι περισσότεροι των επιβατών έβλεπαν σε πιο αεροπλάνου θα πάγη η οικογένειά μου για ν' ακολουθήσουν και αυτοί. Μόλις το αντελήφθηκα πήρα την κόρη μου και πήγα στο άλλο αεροπλάνου. Έτσι όλοι ικανοποιήθηκαν. Ο Βενιζέλος έλεγε πως η επιτυχία των εναερίων συγκοινωνιών στην Ελλάδα ωφείλετο στα ταξίδια που έκαναν τα παιδιά μου. Μεταξύ εκείνων που κατάφερα να ταξιδεύσουν με αεροπλάνου ήταν και ο αντιπρόεδρος της Ισραηλιτικής Κοινότητος Θεσσαλονίκης γνωστός μεταξύ των συμπατριωτών του για τη δειλία του. Όταν

έφθασε στη Θεσσαλονίκη ενθουσιασμένος από το ταξίδι του, έκανε τον ήρωα και συνάμα τη μεγαλύτερη ρεκλάμα για την Αεροπορία.

Τα δοκιμαστικά αυτά ταξίδια συνετέλεσαν πολύ να εδραιώσουν την εμπιστοσύνη του κόσμου στις εναερίες συγκοινωνίες. Η επίσημη έναρξις των συγκοινωνιών έγινε τον Ιούλιο του 1930.

Τα αποτελέσματα στα πρώτα έτη της Εταιρείας ήταν απόλυτα ικανοποιητικά τόσο από απόψεως τεχνικής αποδόσεως όσον και από οικονομικής. Οι αεροπορικές συγκοινωνίες επεβλήθησαν, έπαυσε πλέον το αεροπλάνου να θεωρήται ως επικίνδυνο μέσον μεταφοράς. Το Γερμανικό προσωπικό εν τω μεταξύ απεσύρθηκε και αντικαταστάθηκε από Ελληνικό.

Και δεν επρόκειτο να περιορισθούμε στις δύο αυτές γραμμές. Είχαμε αρχίσει την προεργασία για την επέκτασιν των συγκοινωνιών και σε άλλα μέρη της Ελλάδος. Τρεις φορές την εβδομάδα υπήρχε αεροπορική συγκοινωνία Θεσσαλονίκης-Δράμας και είχαν αρχίσει να κατασκευάζονται εγκαταστάσεις για τις νέες γραμμές Αθηνών-Κρήτης με πρόβλεψιν επεκτάσεως στην Αίγυπτο καθώς και Αθηνών-Καλαμών. Δυστυχώς η πτώσις της Κυβερνήσεως Βενιζέλου ανέκοψε την πρόοδο των εναερίων συγκοινωνιών.

Παράλληλως έγινε προσπάθεια να αγαπήση το κοινό την Αεροπορία, να την γνωρίση ώστε να δημιουργηθή και στην Ελλάδα η αεροπορική συνείδησις, όπως συνηθίζουν τότε να λένουν. Για το σκοπό αυτό ιδρύσαμε τότε την Κεντρικήν Αεροπορικήν Επιτροπή η οποία απειτελέσθη από επίλεκτα μέλη της κοινότητος στην οποία αναθέσαμε τη διαφώτισιν του κοινού και την προπαγάνδα υπέρ της αεροπορίας. Την προεδρία της Επιτροπής ανέλαβε ο



αιμνηστος Αθως Ρωμάνος πρώην πρεσβευτής, και μέλη αυτής ωρίσθησαν οι κ.κ. Στέφανος Παπαρηγόπουλος ναύαρχος, Σπύρος Λοβέρδος, Αντώνιος Σταθάτος, οι καθηγηταί Χόνδρος, Θεοδωρίδης, ο στρατηγός Λασκαράκης και άλλοι. Η Κεντρική Επιτροπή μολονότι δεν διέθετε παρά ελάχιστα οικονομικά μέσα κατώρθωσε να βοηθήσει την προσπάθεια του Υπουργείου για την εκλαΐκευση της αεροπορίας και εντός ελαχίστου χρονικού διαστήματος παρουσίασε ικανοποιητική εργασία. Διοργάνωσε εορτές, διαλέξεις, εκθέσεις, ενίσχυσε και εξέδωσε περιοδικά, έγραψε διαφωτιστικά άρθρα στις εφημερίδες της Πρωτεύουσας και των Επαρχιών και τέλος έδωσε το βάπτισμα του αέρος σε χιλιάδες ιδιωτών.

Κατά τον Απρίλιον του 1932 με την βοήθειαν του Υπουργείου η Επιτροπή ωργάνωσε στο Ζάππειο την πρώτη αεροπο-

ρική έκθεσι της Ελλάδος. Η έκθεσις αυτή έδειχνε την εξέλιξι της αεροπορίας και η επιτυχία της ήταν εκπληκτική. Εντός 15 ημερών την επισκέφθησαν 180.000 άτομα.

Αλλ' ενώ έγινε τόσο σοβαρά εργασία στις εναέριες συγκοινωνίες πρέπει να ομολογήσωμε ότι ελαχίστη πρόοδος σημειώθηκε προς την κατεύθυνσι της ιδιωτικής και τουριστικής Αεροπορίας. Έλειπαν τα μέσα. Έγιναν όμως όλα τα προκαταρκτικά και καταστρώθηκε όλο το σχέδιο οργανώσεως. Και όχι μόνον εμελετήσαμε αλλά και προχωρήσαμε στο στάδιον της εκτελέσεως, διότι ψηφισθηκε ο σχετικός Νόμος, που παρείχε στους ιδιώτας πολλές διευκολύνσεις για την αγορά και συντήρησι των ιδιωτικών αεροπλάνων και προέβλεπε την ίδρυσιν ειδικής σχολής. Αλλά όλες αυτές οι προσπάθειες εναυάγησαν με την πτώσιν της Κυβερνήσεως Βενιζέ-

λου τον Μάιο του 1932.

Έκτοτε ουδεμία σοβαρά προσπάθεια έγινε για την προώθησι της ιδιωτικής Αεροπορίας.

Ένα από τα ζητήματα που ιδιαίτε- ρως με απασχόλησε όταν ανέλαβα το Υπουργείο Αεροπορίας ήταν η οργάνωσις της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας.

Παρά τη μεγάλη αντίδρασι του κα- θηγητού Αιγινήτη κατώρθώσαμε να προ- βούμε στην αναδιοργάνωσι της Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, η οποία και έδωκε άριστα αποτελέσματα.

Η Διεύθυνσις της Υπηρεσίας αυτής είχε ανατεθή εις τον ναύαρχον Ρουσέν και η Τεχνική Διεύθυνσις εις τον υποπλοίαρ- χον Κυριακίδη. Η αξία του Κυριακίδη ήταν τόσο μεγάλη, ώστε κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού προ 3-4 ετών κατέλαβε την θέσιν του Υποδιευθυντού της Διεθνούς Με- τεωρολογίας.

Ο ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ DACRE ΕΚΦΡΑΖΕΤΑΙ ΜΕ ΕΝΘΟΥΣΙΑΣΜΟΝ ΔΙΑ ΤΑΣ ΠΡΟ- ΟΔΟΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.-ΚΑΙ ΟΜΩΣ Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΤΣΑΛΔΑΡΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ ΖΗΤΗΜΑ ΚΑΤΑΡΓΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Τρίτη, 15 Φεβρουαρίου 1955

Παράλληλα με την Μετεωρολογική Υπηρεσία οργανώθηκε επίσης επί νέων βάσεων και η Υπηρεσία Δημοσίων Έργων, τη διεύθυνσι της οποίας ανέλαβε ο κ. Κορωνάιος. Έπρεπε το γρηγορότερο να εκτελεσθούν τα απαραίτητα δημόσια έργα, διότι χωρίς αυτά η οργάνωσις της Αεροπορίας δεν ήταν δυνατή. Αεροπορία χωρίς επίγειες εγκαταστάσεις δεν είναι δυνατόν να νοηθή.

Και αρχίσαμε αμέσως τη βελτίωσι των υπαρχόντων Αεροδρομίων και την κατασκευή νέων. Τα Αεροδρόμια Τατοΐου, Σέδες, και Λαρίσης επεξετάθησαν, ισοπεδώθηκαν, πλουτίστηκαν με νέες τεχνικές εγκαταστάσεις, νυχτερινό φωτισμό, υπόγειες δεξαμενές βενζίνης και άλλα τεχνικά έργα. Κατασκευάσθησαν επίσης μόνιμα μεταλλικά υπόστεγα για τη στέγασι των αεροπλάνων, ένα στο Φάληρο, δύο στο Τατοΐ και δύο στο Σέδες, διαστάσεως

περίπου τριών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων το καθένα. Έγιναν νέα Αεροδρόμια στο Αγρίνιο, Μεσολόγγι, Γιάννινα, Τανάγρα, Αιτάλη, Κατερίνη κλπ. Επεξετάθη ο αερολιμήν Κερκύρας και γενικά ελήφθησαν όλα τα δυνατά μέτρα ασφαλείας για τις αεροπορικές συγκοινωνίες της Πολιτικής Αεροπορίας. Εκτελέσθησαν επίσης σοβαρώτατα έργα για την εγκατάστασι των αεροπορικών μονάδων. Στο Φάληρο, στο Τατοΐ, στη Λάρισα, στη Θεσσαλονίκη εκτίσθησαν κτίρια διαμονής αξιωματικών, Διοικητήρια, τεχνικά εργαστήρια, κτίρια συγχρονισμένα με βάσι ένα γενικότερο πρόγραμμα οργανώσεως ολόκληρης της Αεροπορίας. Και όλα αυτά επιπλώθηκαν με απλά και στερεά επίπλα με όλους τους κανόνες της υγιεινής.

Με κατηγόρησαν τότε για την πολυτέλεια δέθεν των κυριών αυτών. Εθεώρησαν πολυτέλεια την εγκατάστασι

λουτήρων για τους αξιωματικούς και στρατιώτας καθώς και την κατασκευή αιθουσών εσπιατορίου και ψυχαγωγίας.

*

Αντιθέτως για το έργο που συνετελέσθη τότε, ιδού τι γράφει ο σμήναρχος J. B Dacre, αφού συνεπλήρωσε τη θητεία του ως συμβούλου στο Ελληνικόν Υπουργείο Αεροπορίας -άρθρον του δημοσιευθέν στην «Αεροπορικήν Επιθεώρησιν»: «Αι προσωπικαί παρατηρήσεις μου κατά τα τελευταία τρία έτη μου επιτρέπουν να εκφράσω σήμερα τας ανηλήψεις μου περί της Ελληνικής Αεροπορίας. Δεν υπάρχει σήμερα αμφιβολία ότι η Ελλάς απέκτησε αεροπορικήν συνειδησιν. Απεδείχθησαν εις τον λαόν τα αποτελέσματα, διά τα οποία ούτος ησθάνθη ενθουσιασμόν. Κατόπιν τούτου εις το γενικόν πρόγραμμα της Εθνικής αμύνης πρέπει να περιληφθή επαρκής αεροπορική δύναμις. Εις την Αε-



ροποριάν του μέλλοντος θα διαβλέπη η Ελλάς το οικονομικώτερον μέσον της αμύνης εναντίον εχθρικής επιθέσεως και επιβολής της θελήσεώς της.

Προ τριετίας αι Αεροπορικαί Υπηρεσίαι του στρατού και του ναυτικού αποτελούν κυρίως χωριστά Σώματα άνευ γενικού τινός προγράμματος. Σήμερα η ενιαία και ομοιόμορφη Αεροπορία, με την άμεσον στρατολογία του προσωπικού της, με την ίδρυσιν Κέντρου Εκπαιδεύσεως έθεσε στερεά τα θεμέλια επί μιας ευρυτέρας Αεροπορίας, της οποίας δεν θα αποτελούν μέρος μόνον αι μονάδες συνεργασίας του στρατού και του ναυτικού.

Είναι ενδεχόμενον να φρονούν μερικοί ότι η Αεροπορία δεν ηύξησε εις μέγεθος και μαχητικήν δύναμιν. Τούτο είναι αληθές εν τινι μέτρω. Δεν δύναται όμως να κισθή σπιτι άνευ στερεών θεμελίων. Με τα διατεθέντα δε χρηματικά μέσα συνετελέσθη σημαντική πρόοδος όσον αφορά την συμπλήρωσιν των πρώτων αναγκών του οριστικού προγράμματος. Όταν συμπληρωθούν όλα αι αι ανάγκαι η αύξησις εις μέγεθος και η μαχητική αξία θα επακολουθήσουν.

Δεν προτίθεμαι να αναφέρω εις ποίον οφείλεται όλη αυτή η πρόοδος. Η Ελλάς είχε το μέγα ευτύχημα να έχη ως πρώτων Υπουργόν Αεροπορίας άνθρωπον αντιλαμβανόμενον την ευρυτέραν σημασίαν της αεροπορικής δυνάμεως και την ανάγκην αεροπορικής κατευθύνσεως και προγράμματος».

*

Και εξακολουθεί και αποδεικνύει την σημασίαν την οποίαν έχει, ιδιαίτέρως για την Ελλάδα η ανάπτυξις της Αεροπορίας.

«Ο στρατός και το ναυτικόν -λέγει- βλέπουν με ζηλότυπον βλέμμα την νέαν και σφριγηλήν Αεροποριάν. Το αυτό συνέβη και εις Αγγλίαν. Και η Βρετανική Βασιλική Αεροπορία εξήλθε νικηφόρος εκ της δοκιμασίας. Ο επίμονος χαρακτήρ όμοιος προς τον Αγγλικόν θα επικρατήση εν καιρώ και εις την Ελλάδα.

Διά να διατηρηθή η Αεροπορία, έκαστον μέλος αυτής οφείλει να θέτη εις ανωτέραν μοίραν την υπηρεσίαν του παρά τον εαυτόν του και τους φίλους του». Και παρακάτω γράφει: «Κτίζονται οι τοίχοι του αεροπορικού σας οικοδομήματος, δεν ετέθη ακόμη η στέγη του ούτε παραγέλθη η επίπλωσις. Πιστεύω όμως ότι η εξέλιξις βαινει με ορθάς κατευθύνσεις και παρακολουθώ μακρόθεν το μέλλον της Αεροπορίας εις την οποίαν είχα την τιμήν να υπηρετήσω».

«Ο στρατός και το ναυτικόν -λέγει- βλέπουν με ζηλότυπον βλέμμα την νέαν και σφριγηλήν Αεροποριάν. Το αυτό συνέβη και εις Αγγλίαν. Και η Βρετανική Βασιλική Αεροπορία εξήλθε νικηφόρος εκ της δοκιμασίας. Ο επίμονος χαρακτήρ όμοιος προς τον Αγγλικόν θα επικρατήση εν καιρώ και εις την Ελλάδα».

Δυστυχώς τα βάσανα της Αεροπορίας ήταν πολλά και συνεχή. Όταν μετά τις εκλογές του 1932 την Κυβέρνησι Βενιζέλου διεδέχθη η Κυβέρνησις Τσαλδάρη αναγκάσθηκα και πάλιν να αναλάβω ένα δημοσιογραφικό αγώνα για να αποσοβήσω την κατάργησι του Υπουργείου Αεροπορίας, την οποίαν είχε αποφασίσει το Λαϊκό Κόμμα για να ευχαριστήση τους στρατιωτικούς και ναυτικούς που την ζητούσαν, καθώς και τους αμαθείς και ανικάνους αεροπόρους που δεν προήρχοντο από Σχολές. Δεν περιορίσθηκα τότε στις προσωπικές μόνον ενέργειες, αλλά ζήτησα και την ενίσχυσι γνώστών και φίλων της αντιβενιζελικής παρατάξεως που ενδιαφέρονταν για την Αεροπορία και ήταν υπέρ της διατηρήσεως του Υπουργείου. Τους εξήγησα λεπτομερώς πως έχουν τα πράγματα, τους έδωκα υπομνήματα, στατιστικές, και έγγραφα άρθρα που δημοσιεύτηκαν στον αντιπολιτευόμενον τύπο με την υπογραφή των φίλων μου. Έκανα ό,τι μπορούσα, εκίνησα κάθε πέτρα για να σώσω το Υπουργείο.

Ευτυχώς ο Τσαλδάρης δεν ήταν βιαστικός και όταν εύρισκε και την ελαχίστην ακόμη αντίδρασι σταματούσε κάθε ενέργεια. Κατ' αυτόν τον τρόπο άνευ κόπου και ταραχής ελύοντο τα διάφορα ζητήματα μόνα τους. Και τότε, μόλις είδε την αντίδρασι, συνέστησε μια μεγάλη Επιτροπή στην οποίαν έλαβαν μέρος αντιπρόσωποι των τριών πολεμικών Υπουργείων υπό την προεδριάν του. Το κύριον θέμα ήταν εάν έπρεπε να διατηρηθή ή να διαλυθή το Υπουργείον Αεροπορίας.

Εκ των 17 μελών της Επιτροπής τα 14, αν δεν απατώμαι, εκηρύχθησαν υπέρ της καταργήσεως του Υπουργείου και μόνον 3 υπέρ της διατηρήσεώς του. Είναι αφάνταστον τι ανοησίες έλεγαν μερικά μέλη της Επιτροπής. Εζήτησαν την κατάργησι για λόγους οικονομίας, άλλοι διότι θεωρούσαν την Αεροπορία άχρηστη για την Ελλάδα και όπλον δευτερευούσης σημασίας, άλλοι έλεγαν πως είναι όπλον πολυτελείας που δεν εκπληρώνει καμμίά πολεμική ανάγκη, για την Ελλάδα τουλάχιστον. Εάν σήμερα δημοσιεύονταν τα πρακτικά της εποχής εκείνης πολλά εκ των μελών της θα έκρυβαν το πρόσωπο από ντροπή για τις ανοησίες που είπαν. Και τότε ο Βενιζέλος απηύθυνε προς τον Τσαλδάρη τας δύο επιστολάς. Δυστυχώς, δεν κατώρθωσα να βρω την απάντησιν του Τσαλδάρη. Θα δώσω όμως αύριο το κείμενο των βαρυσημάτων επιστολών του Βενιζέλου.



Ο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΔΙΑ ΔΥΟ ΕΠΙΣΤΟΛΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΟΤΕ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΝ ΠΑΝΑΓΗΝ ΤΣΑΛΔΑΡΗΝ, ΖΗΤΕΙ ΝΑ ΔΙΑΣΠΑΣΘΗ Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΝΑ ΑΧΘΗ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΠΡΟΣ ΣΥΖΗΤΗΣΙΝ ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

Τετάρτη, 16 Φεβρουαρίου 1955

Κατωτέρω παρέχω τα κείμενα των δύο επιστολών, που απηύθυνεν ο Ελευθέριος Βενιζέλος προς τον τότε Πρωθυπουργόν Παναγήν Τσαλδάρην:

«Αθήναι, 25 Νοεμβρίου 1932

Κύριε Πρόεδρε,

Έλαβα γνώσιν της επιδιωκομένης καταργήσεως του Υπουργείου της Αεροπορίας.

Η αμφισβήτησις εάν η Αεροπορία πρέπει να συγκροτηται εις ιδίαν στρατιωτικήν δύναμιν, της οποίας η συνδυασμένη ενέργεια μετά των δύο άλλων του στρατού της Ξηράς και του στόλου πρέπει να εξασφαλίζεται αφ' ενός διά του Συμβουλίου της Εθνικής Αμύνης και εξ άλλου διά της ελικρινούς συνεργασίας των τριών Επιτελείων, Στρατού, Ναυτικού, και Αεροπορίας, ή αν πρέπει να είναι επικουρική μόνον δύναμις του στρατού και του στόλου, διήρσε παντού τους αρμόδιους κύκλους. Παντού όμως εκρίθη ότι το συμφέρον της Εθνικής Αμύνης επιβάλλει την ενότητα της αεροπορικής δυνάμεως.

Παρ' ημίν τα Επιτελεία του στρατού και του στόλου δεν κατώρθωσαν ακόμη να προσαρμοσθούν προς την αντίληψιν ταύτην και τούτο εξηγεί διατί αμφότερα ταύτα Επιτελεία γνωμοδοτούν υπέρ της διασπάσεως της αεροπορικής ενότητος και του χωρισμού της αεροπορικής δυνάμεως εις δύο ανεξάρτητα αλλήλων τμήματα.

Αλλ' η γνωμοδότησις αύτη της πλειοψηφίας της Επιτροπής στηρίζεται επί καθαρώς τεχνικών λόγων. Η ολομέλεια όμως της Επιτροπής αναγνωρίζει ότι η κατάργησις της αεροπορικής ενότητος δεν πρόκειται να επιφέρη καθ' εαυτήν οικονομίας, αι δε τοιαύται οικονομίαι δύνανται να επιδιωχθούν και διατηρουμένης της

αεροπορικής ενότητος.

Λαμβάνω την τιμήν να επιστήσω την προσοχήν υμών επί του σημείου τούτου, διότι είμαι βέβαιος ότι θα συμφωνήσετε μετ' εμού ότι δεν δύναται να εφαρμοσθή εις την προκειμένην περίπτωσιν ο Νόμος δι' ου επιτρέπεται η διά Διατάγματος σύμπτυξις υπηρεσιών χάριν πραγματοποιήσεως οικονομιών. Εν προκειμένω η κατάργησις του Υπουργείου κατά την ομόφωνον γνώμην της Επιτροπής, δεν πρόκειται να επιφέρη οικονομίας. Ούτε άλλωστε πρόκειται περί συμπτώξεως υπηρεσιών, αλλά τουναντίον περί διασπάσεως υφισταμένης ήδη ενότητος υπηρεσίας. Επομένως εάν η Κυβέρνησις επιδοκιμάζουσα την τεχνικήν αντίληψιν της πλειοψηφίας της Επιτροπής, θέλει να διασπάση την αεροπορικήν ενότητα, η ενδεδειγμένη οδός είναι να φέρη ειδικόν νομοσχέδιον ενώπιον της Βουλής, όπου θα εκτεθούν εν πλάτει όλα αι αντιλήψεις και, εν γνώσει τότε των όρων του προβλήματος, θα δυνηθή να δώση την ψήφον της η εθνική αντιπροσωπεία.

Περιτόν να προσθέσω ότι υποστηρίζω την διατήρησιν της ενότητος της αεροπορικής δυνάμεως, ήτις αποτελεί εκλογίκευσι - Rationalization- οργανώσεως δεν υποστηρίζω ότι επί κεφαλής αυτής πρέπει να υπάρχη χωριστός Υπουργός. Μετά την γενομένην ήδη οργάνωσιν δύναται κάλλιστα το Υπουργείον της Αεροπορίας ως ενιαίας δυνάμεως να διευθύνεται από ένα εκ των δύο στρατιωτικών υπουργών, ώστε να εξοικονομούνται τα έξοδα τα οποία συνεπάγεται ο χωριστός Υπουργός. Η Κυβέρνησις μου άλλωστε είχε μελετήσει το ζήτημα της ενώσεως και των τριών στρατιωτικών Υπουργείων εις εν Υπουργείον Εθνικής Αμύνης. Αι εκλογαί δεν επέτρεψαν να προχωρήση εις

οριστικά συμπεράσματα η μελέτη αύτη.

Εάν συμφωνήτε προς την γνώμην μου ότι δεν ημπορεί να εφαρμοσθή ο Νόμος περί συμπτώξεως υπηρεσιών χάριν οικονομίας προς διάσπασιν της ενότητος της αεροπορικής υπηρεσίας, η οποία προτείνεται διά τεχνικούς λόγους, θα σας είμαι ευγνώμων αν θελήσετε να μου γνωρίσετε τούτο προς καθούχασίν μου. Περιτόν να προσθέσω ότι εάν κατά την συζήτησιν ενώπιον της Βουλής υποστηριχθή υπό της Κυβερνήσεως ότι η διάσπασις της αεροπορικής ενότητος πρόκειται να φέρη οικονομίαν δαπανών, σύμφωνα με τας γενομένας δηλώσεις μου εάν δεν κατορθώσω να σας μεταπέισω ότι γενικώτεροι λόγοι αμύνης της χώρας, αλλά και λόγοι καθαρώς οικονομικοί επιβάλλουν την διατήρησιν της αεροπορικής ενότητος, θα ψηφίσω το κυβερνητικόν νομοσχέδιον.

Μετ' εξόχου τιμής

Ε. Βενιζέλος»

Και ιδού η δευτέρα επιστολή του Βενιζέλου εις απάντησιν επιστολής του Τσαλδάρη της οποίας, ως γράφω, δεν εύρον αντίγραφον:

«Αθήναι, 30/11/1932

Κύριε Πρόεδρε,

Εκ της επιστολής σας συνάγω ότι παρηρμηνείθη η ιδική μου επιστολή. Δεν υπεστήριξα δι' αυτής ότι οι υφιστάμενοι Νόμοι δεν επιτρέπουν χάριν πραγματοποιήσεως οικονομιών και την διάλυσιν υπηρεσιών, αφού αύτη δύναται να επέλθη και διά της απλής συμπτώξεως αυτών. Και είναι προφανές ότι εν προκειμένω η Κυ-



βέρνησις θα ηδύνατο να διαλύση την Αεροπορίαν, διότι διά της διαλύσεως αυτής θα επραγματοποιούντο ουσιώδεις οικονομίαι. Αλλά, η επιτροπή των Επιτελείων δεν προτείνει την διάλυσιν της Αεροπορίας. Δεν προτείνει καν την σύμπτυσιν αυτής. Αλλά προτείνει τουναντίον την διάσπασιν της ενότητος και την υπαγωγήν των διαφόρων υπηρεσιών της εις διάφορα Υπουργεία. Και δεν προτείνει καν την διάσπασιν ταύτην χάριν οικονομίας. Αφού είναι προφανές, ότι η διάσπασις μόνον αύξησιν δαπανών δύναται να φέρη. Την προτείνει διά λόγους καθαρώς τεχνικούς. Ομολογεί δε, ομοφώνως κατά τούτο η Επιτροπή, ότι η κατάργησις του Υπουργείου της Αεροπορίας δεν πρόκειται καθ' εαυτήν να φέρη οικονομίας και ότι πάσα τοιαύτη οικονομία δύναται να πραγματοποιηθή και διατηρουμένου του Υπουργείου. Εν τοιαύτη περιπτώσει θα συνομολογήσετε είμαι βέβαιοι ότι δεν δύναται η Κυβέρνησις, στηριζομένη εις τον Νόμον των οικονομιών, να ρυθμίση την πολεμικήν δύναμιν της Χώρας διά Διατάγματος, αποξενούσα την Εθνικήν Αντιπροσωπείαν από το δικαίωμα να συζητήση κατά πλάτος τα σχετικώς τυχόν εισηγήσεις της Κυβερνήσεως.

Όταν το ζήτημα συζητηθή εις τη Βουλήν θα υποστηρίξω, ότι πραγματικά και σοβαραί οικονομίαι δύναται να πραγματοποιηθούν, αν τα τρία πολεμικά Υπουργεία ενωθούν εις εν Υπουργείον Εθνικής Αμύνης, με τρεις Γενικάς Διευθύνσεις, μίαν του Στρατού, μίαν του Ναυτικού και μίαν της Αεροπορίας. Εκάστη τούτων θα έχη το ιδικόν της Επιτελείον, και υπέρ αυτά θα υπάρχη το Γενικόν Επιτελείον Εθνικής Αμύνης. Αλλ' όταν συζητηθή το ζήτημα εις την Βουλήν είμαι βέβαιος ότι θα σας πείσω ότι θα είναι έγκλημα κατά της ασφαλείας της χώρας η διάσπασις της ενότητος της Αεροπορίας. Και τούτο ζητώ να προλάβω. Και διότι το ζήτημα δεν είναι κομματικόν ζητώ να επέλθη η αναγκαία συναύτισις γνώμων δι' απ' ευθείας συνεννοήσεως.

Περιτόν να επαναλάβω ότι δεν θεωρώ απολύτως αναγκαίαν την διατήρησιν ιδίου Υπουργού. Δύναται κάλλιστα η ενιαία Αεροπορία να διοικηται από ένα άλλον Υπουργόν, είτε των Ναυτικών, είτε της Συγκοινωνίας. Αλλά πρέπει να έχη το ιδικόν της Επιτελείον και να μη απορροφηθή από τα δύο άλλα Επιτελεία. Και διά τούτο δεν συνιστώ ν' ανατεθή εις το Υπουρ-

γειόν των Στρατιωτικών, διότι ο κίνδυνος της απορροφήσεως της θα είναι μεγαλύτερος.

Θα παρακαλέσω τελευταίον να μη παρασυρθήτε από τας αντιθέτους γνώμας των Επιτελείων της Ξηράς και της θαλάσσης. Αθελήτως και ο Στρατός και το Ναυτικόν είδαν με κακό όμμα την ίδρυσιν αυτοτελούς αεροπορικής δυνάμεως. Βλέπουν τα πράγματα από το στενόν πνεύμα της εξυπηρετήσεως του συμφέροντος του Στρατού και του συμφέροντος του Ναυτικού και τούτο τους εμποδίζει την αναγκαίαν προοπτικήν προς το άμεσον μέλλον. Δεν θα σας κατηγορήσω άλλωστε εάν τελικώς ταχθήτε με την γνώμην των. Αλλά σας ζητώ να επιτρέψετε την εξουχιστικήν συζήτησιν ενώπιον των Νομοθετικών Σωμάτων, και υπό τα όμματα της Κοινής Γνώμης, ζητήματος το οποίον ενδιαφέρει τόσον αμέσως την ασφάλειαν της χώρας.

Εκείνο που καθησυχάζει τας ζωηράς ανησυχίας μου είναι το μέρος της επιστολής σας όπου γράφετε: «Εις την σκέψιν της η Κυβέρνησις προέβη μόνον με την πεποιθήσιν ότι διά ταύτης θα επέλθουν οικονομίαι ουσιώδεις, μη δυνάμεναι

ΠΙΝΑΞ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

ΑΛΒΑΝΙΑ	Φονευθέντες	Τραυματισμένοι	Τραυματισμένοι	Ποσοστόν
Σχολή Αεροπορίας	23	17	40	42%
Σχολή Ευελπίδων	3	-	3	6%
Σχολή Ναυτικών Δοκίμων	1	-	1	7%
Αεροπορική Σχολή Σέδες	8	3	11	19%
Πληρωμάτων Ναυτικού	3	-	3	18%
Έφεδροι	16	1	17	21%
Σύνολον	54	21	75	-
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ				
Σχολή Αεροπορίας	72	4	76	51%
Έφεδροι	29	-	29	19%
Σύνολον	101	4	105	-
ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ & ΑΝΤΙΑΝΤΑΡΤΙΚΕΣ ΕΠΧΣΕΙΣ				
Σχολή Αεροπορίας	18	8	26	
Γενικόν Σύνολον	173	33	206	



να επέλθουν άλλως». Έχετε ευτυχώς βεβαιωμένον από την ομόφωνον κατά τούτο γνώμην της Επιτροπής, ότι η κατάργησις καθ' εαυτήν δεν πρόκειται να φέρη καμμίαν οικονομίαν, η οποία να μη δύναται να επιτευχθή και με την διατήρησίν του.

Μετ' εξόχου τιμής

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Ο Τσαλδάρης ευτυχώς δεν άλλαξε την τακτική του, δεν βιάστηκε να πραγματοποιήση την απόφασιν της Επιτροπής, φοβήθηκε την αντίδρασιν, άφησε τα

πράγματα να αποτελματωθούν και ανέλαβε ο ίδιος το Υπουργείον Αεροπορίας.

Το Υπουργείον εσώθηκε προς στιγμήν αλλά οι μετέπειτα Υπουργοί του και ιδίως ο Ράλλης, από εμπάθεια, δεν εφήρμωσαν το πρόγραμμα που τους αφήσαμε καθ' όλα έτοιμο. Ο Ράλλης μάλιστα μίηκεσαν ταύρος μαινόμενος, προσπάθησε να καταστρέψη τα πάντα, έδωξε άνευ λόγου και αιτίας όλους τους αξιωματικούς τους προερχομένους από Σχολές και κράτησε μόνον τους ανικάνους που δεν είχαν καμμίαν μόρφωσιν.

Η Αεροπορία υπό τοιαύτας συνθηκάς, όπως ήταν φυσικό, ανέκοψε την πρόδόν της. Όλες οι Υπηρεσίες της

παρέλυσαν, οι ανίκανοι και αγράμματοι αντικατέστησαν τους ικανούς και μορφωμένους.

Ευτυχώς δεν έκλεισαν και τη Σχολή της Αεροπορίας, άφησαν το ίδιο πρόγραμμα, το ίδιο εκπαιδευτικό προσωπικό, περιορίσθηκαν μόνο να διώξουν τον άριστο Διοικητή και να τον αντικαταστήσουν. Και μολονότι δεν εχορηγήθησαν εις την Σχολήν τα απαραίτητα μέσα της πρακτικής εκπαίδευσέως, γενικώς οι αποφοιτήσαντες από την Σχολήν ήταν κατά το πλείστον καλοί αεροπόροι. Κατώρθωσαν με την αξίαν των να επιβληθούν και να σχηματίσουν τη νέα Αεροπορία μας του Αλβανικού πολέμου και της Μέσης Ανατολής.

ΑΙ ΠΕΡΙΠΕΤΙΑΙ ΜΕΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1932.-ΑΙ ΚΟΜΜΑΤΙΚΑΙ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΝΙΚΑΝΩΝ ΕΙΣ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΛΕΚΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΤΟΥ ΟΠΛΟΥ.-Η ΔΡΑΣΙΣ ΤΩΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ

Εάν οι διάδοχοί μου στο Υπουργείον εφήρμωζαν το πρόγραμμα που είχαμε εκπονήσει, η κατάστασις θα ήταν διαφορετική διότι θα παρουσιάζαμε στην Αλβανική εκστρατεία μια αξιόλογη αεροπορική δύναμιν, που θα μπορούσε να συμπληρώσῃ τη νίκη. Ενώ οι διάδοχοί μου άφησαν την Αεροπορία να φυτοζωή και αντί να έχουν όπως προέβλεπε το αεροπορικό πρόγραμμα δύναμιν 600 αεροπλάνων, στο τέλος της δεκαετίας δεν παρουσιάζαμε παρά μόνο 30 πραγματικά αεροπλάνα, και αυτά άνευ ανταλλακτικών. Λόγω δε ελλείψεως επιγείων εγκαταστάσεων και καλών αεροδρομίων, τα Αγγλικά βομβαρδιστικά αεροπλάνα δεν ήταν δυνατόν να χρησιμοποιούν την Ελλάδα ως αεροπορική βάση.

Από το 1932 έως το 1940 η Αεροπορία μας δεν έπραξε τίποτε το γενναίο και δεν εσημείωσε καμμίαν πρόδόν, το δε τραγικό είναι ότι ενώ είχε άριστον έμψυχο υλικό δεν του εδόθησαν τα μέσα για την κατάλληλη εκπαίδευσιν και δράσιν.

Μολονότι η αεροπορία δεν είχε λάβει μέρος στην Επανάστασιν του Βενιζέ-

λου το 1935 εξεδιώχθησαν και πάλιν οι καλύτεροι αεροπόροι μας με την κατηγορίαν ότι ηυνόησαν το κίνημα.

Κατά τον Αλβανικόν πόλεμον η Αεροπορία μας χωρίς να έχη τα κατάλληλα μέσα εξετέλεσε το καθήκον της εις το ακέραιον.

Όταν ήλθεν η Κατοχή δεν ελήφθη καμμία φροντίς εκ μέρους του Γενικού Στρατηγείου διά να περισωθούν τα ελάχιστα χρήσιμα αεροπλάνα που είχαμε και απλούστατα να μεταφερθούν στην Αίγυπτον. Και άρχισε τότε ο καθένας να κάνη ό,τι ήθελε εφόσον δεν δίδονταν διαταγές από το Γενικό Στρατηγείο. Έτσι καταστράφηκαν όλα σχεδόν τα αεροπλάνα που βρισκόνταν στα διάφορα αεροδρόμια. Όσα σώθηκαν, τα πήραν οι νεαροί πιλότοι μας και άνευ διαταγής τα μετέφεραν στην Αλεξάνδρειαν. Αυτά αποτέλεσαν τον πυρήνα της νέας Αεροπορίας μας.

Δυστυχώς από το 1941 και έπειτα δεν ήταν δυνατόν να παρακολουθήσω το έργον της Αεροπορίας, λόγω της φυλακίσεώς μου και της μεταφοράς μου εις Ρώμην. Μόνον όταν κατελήφθη η Ρώμη

Πέμπτη, 17 Φεβρουαρίου 1955

και ελευθερωθήκαμε τον Αύγουστον του 1944 μάθαμε τα κατορθώματα του Ελληνικού Σμήνους του οποίου Διοικητής ήταν ο τότε σημαγός Παπαναγιώτου. Ο Άγγελος Διοικητής της συμμαχικής αεροπορίας τον οποίον γνωρίσαμε στη Ρώμην, μας έπλεξε το εγκώμιο του Ελληνικού Σμήνους και του Διοικητού του. «Δίδομε πάντα στο Ελληνικό Σμήνος, έλεγε, τις δυσκολώτερες αποστολές. Δεν το λέω για να σας κολακεύσω, αλλά έχετε ένα από τα καλύτερα εις απόδοσιν σμήνη της Αεροπορίας μας».

Κατά τας επιχειρήσεις εναντίον του Κ.Κ.Ε. η Αεροπορία είχε πρωτεύοντα ρόλον. Εκεί και πάλιν ανεδείχθησαν όσοι είχαν βγη από τη Σχολή Ικάρων. Η ηγεσία όμως της Αεροπορίας βρισκότανε στα χέρια ανικάνων που έκαναν το παν για να την καταστρέψουν.

Η εξέλιξις της Αεροπορίας μας στον πόλεμον προκάλεσε τον Αύγουστον του 1945 τον υπ' αριθ. 3302 Νόμον. Ο Νόμος αυτός εβασίσθη υπό της τότε Κυβερνήσεως της Εθνικής Ενότητος στην οποίαν μετείχον τα Κόμματα Φιλελευθέρων και



Λαϊκών, επί αντικειμενικής αρχής, επεζήτηθη δηλαδή η αποσυμφόρησης του ανομοιογενούς και ασυγχρονίστου προσωπικού. Διά του Νόμου αυτού απεστρατεύθησαν όλοι εκείνοι που δεν προήρχοντο από την Σχολήν Ικάρων, πράγμα που έπρεπε να είχε γίνει προ καιρού, διότι έφεραν την κακοδαιμονία στην Αεροπορία μας. Πράγματι ο Νόμος αυτός ήταν απαραίτητος, διότι έτσι ξεκαθαρίστηκε η Αεροπορία και απέκτησε ικανά και μορφωμένα στελέχη από τους ιπταμένους που υπήρξαν και οι κυριώτεροι συντελεστές της νίκης του Αλβανικού μετώπου, και είχαν πάντοτε τις μεγαλύτερες απώλειες. Ενδεικτικόν της καταστάσεως είναι ο στατιστικός πίναξ που παραθέτω (Βλ. πίνακα Απωλειών σελ. 12).

Η Αεροπορία άρχισε και πάλι να βρισκίη τον δρόμο της. Δυστυχώς όμως, η μόνιμη αυτή και οπωσδήποτε καλή κατάστασις διαταράχθη τον Απρίλιον του 1946

από τον τότε Υπουργόν της Αεροπορίας κ. Μαυρομαχάλην με πραξικόπημα. Δηλαδή ο κ. Υπουργός απέλυσε τον τότε Αρχηγόν του Επιτελείου και όλως παρανόμως εγκατέστησε μίαν ηγεσίαν από αποστράτους εφέδρους αξιωματικούς. Η κατάστασις όμως αυτή είχε ατυχείς συνεπείας για την Αεροπορία. Η παράνομη αυτή ηγεσία διά να μονιμοποιήση τον εαυτόν της εισηγήθη ένα απαράδεκτο νομοσχέδιο διά του οποίου ενώ ανεγνώριζε την ανάγκη της αποσυμφορήσεως, επεζήτηει την επαναφορά είκοσι αεροπόρων μη προερχομένων από τη Σχολή Ικάρων. Και ενώ το νομοσχέδιο αυτό κατεψηφίσθη και εκρίθη ως απαράδεκτο από την αντιπολιτευσιν, αποτελουμένην τότε από τα Κόμματα Φιλελευθέρων, Βενιζελικών Φιλελευθέρων, Δημοκρατικού Σοσιαλιστικού Κόμματος, Εθνικού Κόμματος Ελλάδος και Ενωτικού, την 7ην Οκτωβρίου 1946, εδημοσιεύθη νόμος «περί τροπο-

ποιήσεως και συμπληρώσεως του νόμου 3302/44».

Ο κομματικός αυτός νόμος εκρίθη ανεφάρμοστος και απ' αυτούς τους εισηγητάς του. Επί ολόκληρον έτος παρέμεινε νεκρός και το μόνον εκδοθέν βάσει αυτού από 30 Δεκεμβρίου 1946 Βασιλικόν Διάταγμα διά του οποίου απειραρήθησαν να μονιμοποιήσουν τους εαυτούς των οι εξεισηγηταί του, ηκυρώθη και ουσία και τύποις υπό του Συμβουλίου Επικρατείας διά της υπ' αριθ. 545 του Απριλίου 1947 αποφάσεώς του.

Και έτσι σήμερα μόνον οι προερχόμενοι από τη Σχολή Ικάρων είναι μόνιμοι, ενώ οι λοιποί είναι απόστρατοι. Για το καλό της Αεροπορίας θα έπρεπε να είχαν απολυθή όλοι οι εφεδροί η παρουσία των οποίων όχι μόνο τίποτε δεν εξυπηρετεί, αλλά είναι και επιζημία διά το Σώμα.

Βιογραφικό Σημείωμα Αλεξάνδρου Δ. Ζάννα

Η οικογένεια Ζάννα κατάγεται από τη Μακεδονία και έχει κουτσοβλάχικη καταγωγή. Ο Ιατρός Δημήτριος Ζάννας ήταν σημαίνουσα προσωπικότητα της Θεσσαλονίκης με ενεργό συμμετοχή στον Μακεδονικό Αγώνα. Παντρεύτηκε με την Ελένη Παπαγεωργίου, κόρη πλούσιου γαιοκτήμονα της περιοχής της Βέροιας (Παλατίτσα). Δεν είναι γνωστή η ιστορία της οικογένειας Ζάννα, παρά μόνο μέσω της οικογένειας Παπαγεωργίου: ο Δημήτριος Ζάννας εργαζόταν στον φούρνο του μετέπειτα πεθερού του Αθανασίου Παπαγεωργίου ο οποίος και τον εξετίμησε. Με δικά του έξοδα σπούδασε Ιατρική και μετά παντρεύτηκε την κόρη του ευεργέτη του. Απέκτησε οκτώ παιδιά, έξι αγόρια και δύο κορίτσια. Ο Αλέξανδρος Ζάννας ήταν το έβδομο παιδί της οικογένειας. Γεννήθηκε την 1 Νοεμβρίου 1892, αν και πολλές φορές (ιδίως στα επίσημα έγγραφα) αναφέρεται ως ημερομηνία γέννησης το 1889. Αυτό οφείλεται στην ύπαρξη μεγαλύτερου αδελφού με το ίδιο όνομα που πέθανε σε ηλικία ενός έτους το 1890. Κατά πάσα πιθανότητα δεν δηλώθηκε

ποτέ στις (τότε) τουρκικές αρχές ο θάνατος του μεγαλύτερου αδελφού, ούτε και η γέννηση του Αλεξάνδρου Ζάννα.

Το 1909 μετέβη στο Στρασβούργο το οποίο τότε ήταν στην επικράτεια της Γερμανίας για να φοιτήσει πολιτικές επιστήμες στο τοπικό πανεπιστήμιο. Ενώ βρισκόταν στο Στρασβούργο το 1910, είδε για πρώτη φορά αεροπορική επίδειξη, από έναν από τους πρώτους γερμανούς αεροπόρους. Ο Ζάννας είχε τη μεγάλη τύχη το 1912 να πετάξει ως επιβάτης με τον γερμανό πιλότο υπολοχαγό FON VINKLER και έτσι να γίνει ένας από τους πρώτους Έλληνες που πέταξαν με αεροπλάνο. Το νέο μέσον γοήτευσε τον νεαρό Ζάννα, ο οποίος μάλιστα σκέφθηκε να εγκαταλείψει τις σπουδές του και να γίνει αεροπόρος. Αν και αυτό δεν έγινε, συνδέθηκε φιλικά με μερικούς από τους πρωτοπόρους της γερμανικής αεροπορίας –ανάμεσά τους και τους GRAFF ZEPPELIN και DELMIER- και έγινε ένθερμος οπαδός της Αεροπορικής Ιδέας.

Με την κήρυξη των Βαλκανικών Πολέ-

μων το 1912 έσπευσε στην Ελλάδα και κατατάχθηκε ως εθελοντής στο σώμα του Μιχαήλ Αναγνωστάκου (Καπετάν Ματαπά) και έδρασε στην περιοχή Ολύμπου - Πιερίων. Αργότερα, το 1916 αναμίχθηκε ενεργά στο κίνημα της «Εθνικής Άμυνας» στη Θεσσαλονίκη, συνεργαζόμενος στενά με τον Ελ. Βενιζέλο. Ο ίδιος σημείωσε χαρακτηριστικά σε μία αυτοβιογραφία του ότι το σπίτι του ήταν ο χώρος από όπου ξεκίνησε το Κίνημα! Η Επανάστατική Κυβέρνηση της τριανδρίας, Βενιζέλου, Κουντουριώτη και Δαγκλή κήρυξε επιστράτευση στις περιοχές υπό τον έλεγχό της (Μακεδονία-Ήπειρος-Νησιά Β. Αιγαίου και Κρήτη) και τάχθηκε παρά το πλευρό της ANTANT εναντίον της Βουλγαρίας, Γερμανίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ο Αλέξανδρος Ζάννας ήταν ένας από τους πρώτους που κατατάχθηκαν ως εθελοντής στο Στρατό της «Εθνικής Άμυνας», με το βαθμό του λοχία του ιππικού (γρήγορα προήχθη σε ανθυπασπιστή). Όμως ο Ζάννας κατάλαβε ότι η συμμετοχή του «Κράτους της Θεσσαλονίκης» στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν μία μοναδική ευ-



καιρία να εκπληρώσει το μεγάλο όνειρο της ζωής του και να γίνει αεροπόρος. Πέτυχε να μετατεθεί από το σώμα του ιππικού στην Αεροπορία και έτσι εκπαιδεύθηκε ως ιπάμενος παρατηρητής παίρνοντας το πτυχίο του τον Απρίλιο του 1917. Επειδή ο Στρατός της «Εθνικής Άμυνας» δεν διέθετε ακόμη δικό του αεροπορικό σώμα –εν αντιθέσει με το ελληνικό ναυτικό-, ο Ζάννας εκπαιδεύθηκε από τους Γάλλους και στη συνέχεια τοποθετήθηκε σε γαλλική μοίρα στη Γοργόπη της Μακεδονίας. Ο Ζάννας πήρε μέρος σε επιχειρήσεις στην πρώτη γραμμή, όπου και διακρίθηκε. Σύντομα προήχθη σε αξιωματικό αναλαμβάνοντας τη διοίκηση της 505 γαλλικής μοίρας.

Όταν το 1917 ο Ελ. Βενιζέλος ζήτησε τη συνεργασία των Γάλλων στη Θεσσαλονίκη για τη δημιουργία ελληνικής Αεροπορίας Στρατού, ο Ζάννας ανέλαβε ως ο σύνδεσμός του με τη γαλλική αποστολή, και κυρίως με τον Ταγματάρχη Ντεναϊν ο οποίος ανέλαβε να οργανώσει την ελληνική αεροπορία. Η θέση του Ζάννα βοήθησε αποφασιστικά στην επαναδημιουργία της ελληνικής αεροπορίας το 1917 και την οργάνωση των πρώτων ελληνικών μοιρών της αεροπορίας στρατού που πήραν μέρος σε επιχειρήσεις στο μέτωπο της Μακεδονίας. Το 1919, μετά το τέλος του πολέμου, ο Ζάννας παντρεύτηκε με την Βιργινία, κόρη του Στεφάνου Δέλτα και της Πινελόπης Εμμ. Μπενάκη. Όμως η ειρηνική ζωή του νέου ζευγαριού είχε μικρή διάρκεια και διακόπηκε απότομα, αφού ο Ζάννας πήρε μέρος στη Μικρασιατική Εκστρατεία ως διοικητής αεροπορικής μοίρας καταδιωκτικών (1919-1922). Η Μικρασιατική Καταστροφή οδήγησε στην Επανάσταση του 1922 και ο Ζάννας ήταν ένας από τους πρωτεργάτες της. Κατά τη δικτατορία του Θ. Πάγκαλου (1926) εκτοπίστηκε στη Σαντορίνη.

Ο Ζάννας ήταν ένας από τους πιο γνωστούς υποστηρικτές του Ελευθερίου Βενιζέλου στη Μακεδονία, όπως και τα μέλη της οικογένειάς της γυναίκας του (Μπενάκη και Δέλτα) ήταν από τους σημαντικότερους παράγοντες της βενιζελικής παράταξης. Έτσι όταν το 1928 ο Βενιζέλος κέρδισε τις εκλογές και έκανε κυβέρνηση, ο Ζάννας έσπευσε να συνεργαστεί μαζί του. Με δική του πρωτοβουλία –και

την υποστήριξη του Βενιζέλου- συστάθηκε το Υπουργείο Αεροπορίας, με βασικό σκοπό να συνενώσει σε ένα όπλο τους δύο χωριστούς κλάδους της Πολεμικής Αεροπορίας (Ναυτικού και Στρατού), να την οργανώσει με βάση τα πιο σύγχρονα πρότυπα στον κόσμο και να αναπτύξει και την πολιτική αεροπορία. Ο Ζάννας έπεισε τον Βενιζέλο να αναλάβει υπουργός στο νέο υπουργείο και ο ίδιος έγινε υφυπουργός (1929). Από αυτήν τη θέση ο Ζάννας ανέλαβε πρωτοβουλίες για τον εκσυγχρονισμό της Αεροπορίας, τόσο σε νομοθετικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο. 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 παρατήθηκε 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). Ο Ζάννας είχε συλλάβει χρόνια πριν την ιδέα της ίδρυσης Σχολής από την οποία θα αποφοιτούσαν αξιωματικοί της Αεροπορίας και έτσι θα δημιουργούνταν αποκλειστικά μία αεροπορική παράδοση. Γι' αυτό ο Ζάννας εργάστηκε σκληρά ώστε η υπό ίδρυση Σχολή θα διέθετε γερές οργανωτικές και πρακτικές υποδομές. Μεταξύ 1929 και 1931 επισκέφθηκε μεγάλα κράτη της Ευρώπης προκειμένου να πάρει σύγχρονες ιδέες πάνω στην αεροπορική εκπαίδευση που θα μπορούσαν να μεταφραστούν στην ελληνική αεροπορική σχολή. Ο Ζάννας επίσης επέλεξε τη διοίκηση της Σχολής με πρώτο διοικητή της, τον Αντισμήναρχο Βήλο. Όπως αποδείχτηκε, η επιλογή του Ζάννα έγινε με αξιοκρατικά και όχι κομματικά κριτήρια.

Όμως η ήττα του Βενιζέλου στις εκλογές του 1932 σήμανε και το τέλος της υπηρεσιακής σχέσης του Ζάννα με την Αεροπορία. Συνέχισε, ωστόσο, να αγωνίζεται για την περαιτέρω ενδυνάμωσή της μέσα στη Βουλή ως βουλευτής της αντιπολίτευσης –εκλέχθηκε συνολικά τρεις φορές βουλευτής Θεσσαλονίκης του Κόμματος των Φιλελευθέρων (1933, 1936 και 1950)- και με άρθρα του σε εφημερίδες. Για τη συμμετοχή του στο κίνημα του Μαρτίου 1935 συνελήφθη και καταδικάστηκε

σε φυλάκιση, αλλά αμνηστεύθηκε λίγους μήνες αργότερα από το Βασίλειο Γεώργιο Β'. Στη διάρκεια της δικτατορίας του Μεταξά ασχολήθηκε με το εμπόριο (αντιπροσωπείες ξένων εμπορικών οίκων, ασφάλειες κλπ). Στην δραστηριότητά του αυτή συνεταιρίστηκε με τον σύγαμβρό του Μικέ Μαυρογορδάτο. Στη διάρκεια της τη Γερμανικής Κατοχής ανέπτυξε αξιομνημόνευτη δράση ως πρόεδρος της επιτροπής διανομής τροφίμων και ως αντιπροσώπου του Διεθνούς Ερυθρού Σταυρού. Όμως ο Ζάννας είχε και αντιστασιακή δραστηριότητα, εξαιτίας της οποίας καταδικάστηκε από παλικό στρατοδικείο το 1942 και εκτοπίστηκε στην Ιταλία. Λόγω της κατάστασης της υγείας του (έπασχε από τη νόσο του Parkinson), εξέπαισε την ποινή του ως κρατούμενος σε νοσοκομείο στα περίχωρα της Ρώμης ως την απελευθέρωση της Ιταλίας από τα συμμαχικά στρατεύματα το 1944. Μετά την απελευθέρωση από τη γερμανική κατοχή, ο Ζάννας επέστρεψε στην Ελλάδα και εγκαταστάθηκε στην Κηφισιά. Καθώς η κατάσταση της υγείας του δεν επέτρεπε την ενασχόλησή του με τα κοινά, ασχολήθηκε κυρίως με την συγγραφή και δημοσίευση των αναμνήσεών του. Διετέλεσε πρόεδρος του Ε.Ε.Σ. την περίοδο 1945-1946. Πέθανε στο σπίτι του στην Κηφισιά στις 16 Ιουνίου 1963.

Τα δημοσιεύματα του Αλεξάνδρου Ζάννα είναι κυρίως αναμνήσεις του από ιστορικά γεγονότα και η συμβολή του στην ίδρυση της Ελληνικής Αεροπορίας:

Ο Μακεδονικός Αγών. Αναμνήσεις. Θεσσαλονίκη, Ι.Μ.Χ.Α. 1960.

Η Κατοχή. Αναμνήσεις-Επιστολές. Αθήνα 1964.

Η Παλινόστισις των ομήρων της Ανατολικής Μακεδονίας. Θεσσαλονίκη, Ι.Μ.Χ.Α. 1968.

Αναμνήσεις από την ζωή του, καθώς και για την ίδρυση της αεροπορίας έχουν δημοσιευθεί σε συνέχειες στην Εφημερίδα «Το Βήμα» της δεκαετίας του 1950-1960.

Ημερήσια Διαταγή που ανέγνωσε ο, τότε, Υπουργός Αεροπορίας Αλέξανδρος Ζάννας, στην ορκωμοσία της πρώτης σειράς αποφοίτων της Σχολής Αεροπορίας, καθώς και της Σχολής Υπαξιωματικών που έγινε στο Τατόι στις 10 Μαρτίου 1932.

«Νέοι μαθηταί! Εἰς τὰς ὀλίγας ἀλλὰ πλήρεις ἐνοίας λέξεις τοῦ ὄρκου τὸν ὁποῖον ἐδώσατε συνοψίζονται τὰ καθήκοντά σας ὡς μελῶν τῆς μεγάλης στρατιωτικῆς οἰκογένειας εἰς τὴν ὁποῖαν εἰσήλθατε καὶ περικλείονται πλῆθος υποχρεώσεων τὰς ὁποίας ἀναλαμβάνετε ἀπέναντι τῆς πολιτείας καὶ τῶν ἀνωτέρων σας. Τὰς υποχρεώσεις αὐτὰς χαράξατε βαθειὰ εἰς τὴν ψυχὴν σας καὶ τηρήσατέ τας εἰς πάσαν στιγμήν τοῦ στρατιωτικοῦ σας βίου. Εἰσθε οἱ πρῶτοι μαθηταί τῶν νεοσυσταθειῶν σχολῶν. Διὰ τῆς ἐπιμελείας σας, διὰ τῆς πειθαρχίας σας, διὰ τῆς στρατιωτικῆς σας ἀγωγῆς, θὰ δημιουργήσατε τὰς παραδόσεις τὰς ὁποίας θὰ ἀκολουθήσουν αἱ ἐπόμεναι κλάσεις. Διὰ τοῦ ἤθους σας καὶ τῆς ἐν γένει συμπεριφορᾶς σας κατὰ τὰς ἐξόδους θὰ προκαλέσατε τὴν ἐκτίμησιν τῆς κοινῆς πρὸς τὰς νέας σχολὰς καὶ θὰ ἀνυψώσατε τὸ γόπτρον αὐτῶν ὥστε νὰ καταστή ἰσάξιον πρὸς τὸν ἀντιστοιχῶν σχολῶν τοῦ στρατοῦ καὶ τοῦ ναυτικοῦ.

Εἰσθε οἱ νεοσσοὶ ἀπὸ τῶν ὁποίων ἡ πατρίς ἀναμένει νὰ συνεχίσατε τὴν πτῆσιν τῶν προηγουμένων σας πρὸς τὸν δρόμον τῶν ἰδανικῶν σας.

Ἀνήκετε εἰς δύο κλάδους ἐξ' ἴσου ἀπαραίτητους διὰ τὴν ὑπαρξίν καὶ σταδιοδρομίαν τῆς αεροπορίας, ἡ ὁποία δὲν δύναται νὰ ἐκπληρώσῃ τὴν ἐν εἰρήνῃ καὶ πολέμῳ ἀποστολὴν τῆς, ἀνεῦ τῆς συγχρόνου ὑπάρξεως τολμηρῶν αεροπόρων καὶ ἐπιτηδίων τεχνιτῶν.

Ἐστὲ υπερήφανοι διότι εἰσήλθατε εἰς τὰς τάξεις τῆς αεροπορίας. Εἶναι τὸ κατ' ἐξοχὴν ὄπλον ὅπου αἱ προσωπικαὶ ἀρεταὶ εὐρίσκουν ἐλεύθερον τὸ στάδιον νὰ ἀναδειχθῶν. Ὅπου ἡ ἰκανότης καὶ ἡ δράσις ἐνὸς ἐκάστου δὲν δύναται νὰ παρέλθουν ἀφανεῖς. Εἶναι τὸ ὄπλον οὐτινος ἡ μέλλουσα ἐν πολέμῳ ἐπιρροή ἐπὶ τῆς νίκης θεωρεῖτε ἀνυπολόγιστος.

Ἐστὲ μιμηταὶ τῶν ἀρετῶν τῶν ἀνωτέρων σας καὶ ἀκολουθήσατε τὰ ἴχνη τῶν εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς τόλμης καὶ τῆς αὐτοθυσίας, τὰς ὁποίας ἐπέδειξαν κατὰ τοὺς πολέμους καὶ ἐν εἰρήνῃ.

Ἐστὲ εὐέλπιδες διὰ τὸ μέλλον τῆς αεροπορίας μας. Ἐφ' ὅσον τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τῶν δύο βάθρων αὐτῆς, τεχνιτῶν καὶ ἱπαμένων εἶνε ἡ τεχνικὴ ἀντίληψις διὰ τοὺς μὲν καὶ ἡ τόλμην διὰ τοὺς δε καὶ ἐφ' ὅσον τὸ μὲν πρῶτον ἀποτελεῖ ἰδιοφυΐαν τοῦ Ἕλληνοσ, τὸ δε δεῦτερον γνῶρισμα τῆς φυλῆς μας, ἀς ἔχωμεν τὴν στερεὰν πεποιθήσιν ὅτι ἡ ἐλληνικὴ αεροπορία θὰ δικαιώσῃ τὰς θυσίας καὶ θὰ ἐκπληρώσῃ τὰς ἐλπίδας τοῦ ἔθνους.

Με τὴν πεποίθησιν αὐτὴν ἀναφωνῶ

-Ζήτω τὸ ἔθνος
-Ζήτω ἡ αεροπορία».

Ελεύθερον Βῆμα, 12 Μαρτίου 1932.





polistic antagonism and polymorphous inelasticities, our policies have to be more orthological, but this should not be metamorphosed into plethorophobia, which is endemic among academic economists.

Nomismatic symmetry should not antagonize economic acme. A greater harmonization between the practices of the economic and nomismatic archons is basic. Parallel to this we have to synchronize and harmonize more

and more our economic and nomismatic policies panethnically. These scopes are more practicable now, when the prognostics of the political end economic barometer are halcyonic.

The history of our didimus organization on this sphere has been didactic and their gnostic practices will always be a tonic to the polyonymous and idiomorphous ethnical economies. The genesis of the programmed organization will dynamize these policies.

Therefore, I sympathize, although not without criticism one or two themes with the apostles and the hierarchy of our organs in their zeal to program orthodox economic and nomismatic policies.

I apologize for having tyrannized you with my Hellenic phraseology. In my epilogue I emphasize my eulogy to the philoxenous aytochtonts of this cosmopolitan metropolis and my encomium to you Kyrie, the stenographers.»

Η μετάφραση που ακολουθεί είναι περισσότερο εννοιολογική παρά ... ακριβής

Κύριοι,

Είναι "Διός ανάθεμα" στην εποχή μας και αίρεση της οικονομικής μας μεθόδου και της οικονομικής μας πολιτικής το ότι θα φέρναμε σε αγωνία την Σκύλλα του νομισματικού πληθωρισμού και τη Χάρυβδη της οικονομικής μας αναιμίας.

Δεν είναι στην ιδιοσυγκρασία μου να είμαι ειρωνικός ή σαρκαστικός αλλά η διάγνωσή μου θα ήταν ότι οι πολιτικοί είναι μάλλον κρυπτοπληθωριστές. Αν και με έμφαση σιγματίζουν τον νομισματικό πληθωρισμό, τον ενεργοποιούν μέσω της τακτικής τους και των πρακτικών τους. Η πολιτική μας θα έπρεπε να βασίζεται περισσότερο σε οικονομικά και λιγότερο σε πολιτικά κριτήρια. Γνώμων μας πρέπει να είναι ένα μέτρο μεταξύ οικονομικής στρατηγικής και φιλανθρωπικής σκοπιάς.

Σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από μονοπώλια, ολιγοπώλια, μονοπωλιακό ανταγωνισμό και πολύμορφες ανελαστικότητες, οι πολιτικές μας πρέπει να είναι πιο ορθολογιστικές, αλλά αυτό δεν θα

έπρεπε να μεταμορφώνεται σε πληθωροφοβία, η οποία είναι ενδημική στους ακαδημαϊκούς οικονομολόγους.

Η νομισματική συμμετρία δεν θα έπρεπε να ανταγωνίζεται την οικονομική ακμή. Μια μεγαλύτερη εναρμόνιση μεταξύ των πρακτικών των οικονομικών και νομισματικών αρχόντων είναι βασική.

Παράλληλα με αυτό, πρέπει να εκσυγχρονίσουμε και να εναρμονίσουμε όλο και περισσότερο τις οικονομικές και νομισματικές μας πρακτικές πανεθνικώς. Αυτές οι θεωρήσεις είναι πιο εφαρμόσιμες τώρα, που τα προγνωστικά του πολιτικού και οικονομικού βαρομέτρου είναι χάλκινα.

Η ιστορία της δίδυμης οργάνωσης σε αυτήν την σφαίρα είναι διδακτική και οι γνωστικές τους εφαρμογές θα είναι πάντα ένα τονωτικό στις πολυώνυμες και ιδιόμορφες εθνικές οικονομίες. Η γένεση μιας προγραμματισμένης οργάνωσης θα ενισχύσει αυτές τις πολιτικές.

Γι' αυτόν το λόγο αντιμετώπιζω με συμπάθεια, αλλά όχι χωρίς

κριτική διάθεση, ένα ή δύο θέματα με τους αποστόλους της ιεραρχίας των οργάνων μας στον ζήλο τους να προγραμματίσουν ορθόδοξες οικονομικές και νομισματικές πολιτικές.

Απολογούμαι που σας τυράννησα με την ελληνική μου φρασεολογία. Στον επίλογό μου δίνω έμφαση στην ευλογία μου, προς τους φιλόξενους αυτόχθονες αυτής της κοσμοπολίτικης μητρόπολης καθώς και το εγκώμιό μου προς εσάς, κύριοι στενογράφοι.

Πηγή:

<http://kapodistriako.uoa.gr>





MILITARY ERASMUS

του Εργού (Ι) Βασιλείου Σταυρόπουλου



Το Νοέμβριο του 2008 οι Υπουργοί Άμυνας των 27 χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμφώνησαν σε ένα πρόγραμμα ανταλλαγής μαθητών Στρατιωτικών Σχολών, εμπνευσμένο από το αντίστοιχο πρόγραμμα ERASMUS των Πανεπιστημίων. Το πρόγραμμα αυτό, το οποίο ονομάστηκε MILITARY ERASMUS, αποτελεί πρωτοβουλία της Γαλλικής Προεδρίας και έχει ως σκοπό του την ανάπτυξη των ανταλλαγών μεταξύ των Στρατιωτικών Σχολών.

Για το συντονισμό του προγράμματος είναι αρμόδιο το Κολέγιο Ευρωπαϊκής Πολιτικής Άμυνας και Ασφάλειας (European Security and Defence College – ESDC). Παράλληλα εγκαθιδρύθηκε μία ομάδα εργασίας με την ονομασία Implementation Group – IG στο οποίο συμμετέχουν ως μέλη εκπρόσωποι των Στρατιωτικών Σχολών των χωρών μελών. Η Ελληνική αντιπροσωπεία περιλαμβάνει τέσσερις Αξιωματικούς (έναν από κάθε Σχολή & έναν από το ΓΕΕΘΑ). Οι συνεδριάσεις του IG λαμβάνουν χώρα ανά τακτά χρονικά διαστήματα (4-5 ανά έτος) στις Βρυξέλλες, ενώ είθισται να πραγματοποιείται ένα συνέδριο παράλληλα με μία Συνεδρίαση του IG στη χώρα που έχει την Προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με την έναρξη του προγράμ-

ματος έγινε προσπάθεια να λάβει χώρα μία καταγραφή των εκπαιδευτικών συστημάτων όλων των Στρατιωτικών Σχολών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το σκοπό αυτό συμπληρώθηκαν από κάθε Σχολή τυποποιημένα ερωτηματολόγια τα οποία συλλέχθηκαν και αναλύονται από το Πανεπιστήμιο της Λιέγης. Από την ανάλυση των ερωτηματολογίων φάνηκε εξ αρχής η μεγάλη ποικιλία και διαφορετικότητα μεταξύ των Σχολών, καθώς και η αδυναμία εύρεσης ενός κοινού “Ευρωπαϊκού” εξαμήνου για την υλοποίηση ανταλλαγών σε μακροχρόνια βάση. Κατά συνέπεια η υλοποίηση ανταλλαγών σε εξαμηνιαία (ή μεγαλύτερη) διάρκεια αφέθηκε σε διμερή βάση και το πρόγραμμα προσανατολίστηκε στη υλοποίηση βραχυχρόνιων προγραμμάτων ανταλλαγών μέσω της διδασκαλίας κοινών Modules.

Μέχρι σήμερα το μοναδικό module το οποίο έχει αρχίσει να υλοποιείται είναι το σχετικό με Ευρωπαϊκή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας (European Security and Defence Policy – ESDP). Για το σκοπό αυτό διοργανώθηκε στις Βρυξέλλες το καλοκαίρι του 2009 Σεμινάριο εκπαιδευτών (train to train seminar) στο οποίο συμμετείχαν διδάσκοντες από Στρατιωτικές Σχολές των χωρών μελών. Από τη Σχολή Ικάρων στο προαναφερθέν Σεμινάριο έλαβε μέρος ο Επίκουρος Καθηγητής κ. Κουτσομιχάλης. Η αρχική ιδέα για τη εν συνεχεία διοργάνωση των Σεμιναρίων ESDP,

περιελάμβανε την ταυτόχρονη διοργάνωση εβδομαδιαίων σεμιναρίων σε όλες τις χώρες μέλη στις αρχές Μαΐου σε ημερομηνία πλησίον της ημέρας Σούμαν (πρωτεργάτη της Ευρωπαϊκής ενοποίησης), προκειμένου να υλοποιηθούν εκτεταμένες ανταλλαγές μαθητών. Πολύ γρήγορα φάνηκε η αδυναμία της ταυτόχρονης διεξαγωγής των Σεμιναρίων, με αποτέλεσμα να αφεθεί η διοργάνωση τους στην ευχέρεια των χωρών – μελών.

Το πρώτο πιλοτικό σεμινάριο διοργανώθηκε με επιτυχία το Σεπτέμβριο του 2009 στην Πορτογαλία με τη συμμετοχή δύο τεταρτοετών μαθητών της Σχολής Ικάρων. Ακολούθησε η διοργάνωση ανάλογου σεμιναρίου από την Ισπανία το Μάρτιο του 2010 με τη συμμετοχή άλλων δύο Ικάρων. Τέλος, η Σχολή Ικάρων προτίθεται να διοργανώσει σχετικό σεμινάριο το Νοέμβριο του 2010 (εκκρεμεί η έγκρισή του από το ΓΕΑ).

Πέραν των ανωτέρω υπάρχον διάφορα βραχυπρόθεσμα προγράμματα συνεργασίας που έχουν υλοποιηθεί ή υλοποιούνται με συμμετοχή διδακτικού και στρατιωτικού προσωπικού από τις Στρατιωτικές Σχολές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.





Συμμετοχή Ικάρων στο πρόγραμμα Military Erasmus

Στο πλαίσιο του προγράμματος ανταλλαγής σπουδαστών Ευρωπαϊκών Στρατιωτικών Σχολών, Military Erasmus, πραγματοποιήθηκε σεμινάριο με θέμα «Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας» στη Μούρθια της Ισπανίας στο οποίο συμμετείχαν από τη Σχολή μας οι Ίκαροι IV Υσμιας Καλώνης Χαρίσης Άγγελος και Κληρονόμος Ιωάννης. Στο σεμινάριο, που διοργάνωσαν από κοινού οι Στρατιωτικές Σχολές της Ισπανίας και το Ευρωπαϊκό Κολέγιο Ασφάλειας και Άμυνας και διήρκησε από 1η έως 5η Μαρτίου 2010, παραβρέθηκαν αντιπροσωπείες των παρακάτω χωρών: Βελγίου, Γαλλίας, Γερμανίας, Δανίας, Ελλάδας, Ισπανίας, Ιταλίας, Πολωνίας, Πορτογαλίας και Σουηδίας. Το πρόγραμμα περιελάμβανε διαλέξεις με την εξής θεματολογία: Ιστορική Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας (Common Foreign Security Policy, CFSP), Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφάλεια (European Security Strategy, ESS), Ανάπτυξη Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας

(Common Security and Defense Policy, CSDP), Προοπτικές και Δυνατότητες του CSDP, Αποστολές και Επιχειρήσεις του CSDP -κυρίως αναλύθηκαν η αποστολή στη Σομαλία η επονομαζόμενη «ATALANTA» και η αποστολή στη Κεντρική Αφρική η επονομαζόμενη «EUFOR TCHAD/RCA». Επιπλέον δόθηκε διάλεξη για το μέλλον της ΕΕ και την τροπή που έδωσε προς αυτή την κατεύθυνση η Συνθήκη της Λισσαβόνας το Δεκέμβριο του 2009. Κατά τη παραμονή μας στη Μούρθια ξεναγηθήκαμε στην πόλη από τους

μαθητές της Ισπανικής Στρατιωτικής Αεροπορικής Σχολής στην οποία φιλοξενούμασταν. Επίσης επισκεφθήκαμε την αρχαία πόλη της Καρθαγένης. Τέλος, εκτιμούμε ότι η συμμετοχή μας στο πρόγραμμα Military Erasmus ήταν αρκετά εποικοδομητική, αφού έδωσε την ευκαιρία σε όλους τους συμμετέχοντες να ενημερωθούν και να ασχοληθούν με τα ευρωπαϊκά κοινά, καθώς επίσης να έρθουν σε επαφή με Ευρωπαίους συναδέλφους τους.

ΙΚ IV (ΙΠΤ) ΚΛΗΡΟΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ



Παρέλαση 25ης Μαρτίου

Όπως κάθε χρόνο, έτσι και φέτος η Σχολή Ικάρων συμμετείχε με πεζοπόρα τμήματα Ικάρων στη μεγάλη στρατιωτική παρέλαση προς τιμήν της εθνικής επετείου της 25ης Μαρτίου, η οποία πραγματοποιήθηκε

στην Αθήνα. Η σημαία της Σχολής μας κυμάτιζε περήφανη προπορευόμενη των υπολοίπων τμημάτων της Αεροπορίας μας. Οι τρεις ουλαμοί των Ικάρων παρέλασαν σε άψογο σχηματισμό μπροστά από την πολιτειακή,

πολιτική και στρατιωτική ηγεσία της χώρας, αποσπώντας το χειροκρότημα του ενθουσιώδους κοινού στο οποίο ήταν έκδηλα τα συναισθήματα συγκίνησης κι υπερηφάνειας για τους αυριανούς προστάτες των αιθέρων μας. Σε αυτό το σημείο, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η διέλευση των Ικάρων όφειλε αυτή τη φορά να είναι κάτι παραπάνω από άψογη, λόγω της απουσίας των αεροσκαφών και λοιπών μηχανοκίνητων μέσων, πράγμα που σήμαινε πως όλα τα βλέμματα ήταν συγκεντρωμένα στα πεζοπόρα τμήματα. Οι Ίκαροι, ως αναμενόμενα, ανταποκρίθηκαν στις υψηλές απαιτήσεις και κέρδισαν τα εύσημα όλων. Τέλος, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι η άριστη αυτή εμφάνιση ήταν αποτέλεσμα της άρτιας στρατιωτικής εκπαίδευσης των Ικάρων και της ιδιαίτερης συμβολής του Τμήματος Στρατιωτικής Εκπαίδευσης.



ΙΚ III (ΜΗΧ) ΤΣΑΝΤΟΥΚΛΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



Επίσκεψη αντιπροσωπείας της Αμερικάνικης Αεροπορικής Ακαδημίας (USAFA-United States Air Force Academy) στη ΣΙ 22-28 ΜΑΡΤΙΟΥ

Τη Δευτέρα 22 Μαρτίου επισκέφτηκε τη ΣΙ αντιπροσωπεία 4 Δοκίμων της Αμερικανικής Αεροπορικής Ακαδημίας (USAFA) με συνοδό τον αξιωματικό Major Hutzel Jay στο πλαίσιο του προγράμματος ανταλλαγής σπουδαστών από διάφορες Αεροπορικές Ακαδημίες του κόσμου (Cadet Foreign Academy Exchange Visits Program).

Η αντιπροσωπεία έφτασε στη ΣΙ το μεσημέρι της Δευτέρας. Τους φιλοξενούμενους υποδέχτηκαν οι ΙΚ ΙV ΥΣΜΙΑΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΗΛΙΑΣ, ΙΚ ΙΙΙ ΦΡΑΓΚΟΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ, ΙΚ ΙΙ ΣΑΝΙΔΑ ΘΕΩΝΗ και ΙΚ Ι ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, οι οποίοι αποτέλεσαν τους συνοδούς τους κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στη Σχολή.

Την Τρίτη το πρωί πραγματοποιήθηκε παρουσίαση της ΣΙ στο αμφιθέατρο της Σχολής και συνάντηση του συνοδού αξιωματικού τους με το Διοικητή μας Υποπτέραρχο (Ι) κ. Αδάμ Θωμάϊδη. Κατόπιν, ακολούθησε μετάβαση στην 360 ΜΕΑ και ενημέρωση για την αποστολή της και στη συνέχεια ξενάγηση στο Μουσείο της Πολεμικής Αεροπορίας. Κατόπιν, η αντιπροσωπεία ταξίδεψε στην 120

ΠΕΑ στην Καλαμάτα. Μετά την εγκατάστασή τους, το απογευματινό πρόγραμμα περιελάμβανε έξοδο για καφέ στο κέντρο της πόλης και η μέρα έκλεισε με δείπνο και παράθεση τοπικών εδεσμάτων σε γνωστό παραλιακό εστιατόριο.

Το πρωί της Τετάρτης πραγματοποιήθηκε ενημέρωση από το Διοικητή της 364 ΜΕΑ, ξενάγηση στους χώρους της Μοίρας και στο flight simulator του T-6 Texan ΙΙ και γνωριμία με τους μαθητές και τους εκπαιδευτές. Το απόγευμα η αντιπροσωπεία επισκέφθηκε το Μουσείο της Καλαμάτας αφιερωμένο στην Επανάσταση του 1821 και το βράδυ ακολούθησε διασκέδαση σε νυχτερινό μαγαζί.

Την Πέμπτη 25 Μαρτίου η αντιπροσωπεία μετέβη στην 116 ΠΜ στον Άραξο και στη συνέχεια στον αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας, ο οποίος, όμως, ήταν κλειστός λόγω της εθνικής μας εορτής. Κατόπιν, επέστρεψε στη ΣΙ. Το πρωί της Παρασκευής πραγματοποιήθηκε ξενάγηση στην Ακρόπολη και στο νέο Μουσείο της Ακρόπολης, όπου την αντιπροσωπεία συνόδευσε ο Λέκτο-



ρας της ΣΙ κ. Κωνσταντίνος Λαγός συμβάλλοντας με τις γνώσεις του στην πληρέστερη ενημέρωσή τους. Το βράδυ παρατέθηκε δείπνο σε παραδοσιακό ταβερνάκι στην Πλάκα με ζωντανή μουσική. Το Σάββατο η αντιπροσωπεία, συνοδεία του κ. Λαγού, επισκέφθηκε τον αρχαιολογικό χώρο και το Μουσείο των Δελφών και ύστερα από γεύμα στην Αράχωβα επέστρεψε στη ΣΙ. Το πρωί της Κυριακής αναχώρησε από το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος για την επιστροφή στις ΗΠΑ.

Είναι η πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια που αντιπροσωπεία της Αμερικανικής Αεροπορικής Ακαδημίας επισκέφθηκε τη Σχολή μας και οι εντυπώσεις της ήταν, όπως μάθαμε, πολύ καλές. Μ' αυτή την επίσκεψη συσφίχτηκαν οι σχέσεις των δύο Σχολών και δόθηκε η ευκαιρία στους Αμερικάνους Δοκίμους να γνωρίσουν τις εγκαταστάσεις και την εκπαίδευση που παρέχεται στη ΣΙ, καθώς και τον Ελληνικό πολιτισμό. Απ' την άλλη, οι Έκαροι αποκόμισαν σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία της USAFA μέσω από την επαφή τους με τους Αμερικάνους Δοκίμους.

ΙΚ ΙV (ΕΑ) ΥΣΜΙΑΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΗΛΙΑΣ
ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) ΦΡΑΓΚΟΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ





Επίσκεψη Κυπρίων Αεροπροσκόπων στη ΣΙ

Στις 29 Μαρτίου 2010 επισκέφτηκε τη Σχολή μας το 289ο Τάγμα Αεροπροσκόπων Αγίας Φύλας της επαρχίας Λεμεσού Κύπρου. Η ομάδα των Αεροπροσκόπων αποτελείται από 17 μαθητές (γυμνασίου και λυκείου), καθώς επίσης και από πέντε συνοδούς. Την υποδοχή καθώς και τη ξενάγηση που ακολούθησε ανέλαβε η Επιτροπή Δημοσίων Σχέσεων των Ικάρων, καθώς και αντιπροσωπεία Ελληνοκυπρίων Ικάρων. Οι Αεροπρόσκοποι έφτασαν στη Σχολή στις 09:00π.μ. και οδηγήθηκαν αρχικά στο Αμφιθέατρο της Σχολής, όπου τους έγινε παρουσίαση αναφορικά με το ιστορικό, τη δομή και τους χώρους που αποτελούν τη ΣΙ. Αφού ολοκληρώθηκε η παρουσίαση, οι μαθητές καθώς και οι συνοδοί τους είχαν την ευκαιρία να διατυπώσουν ερωτήσεις εστιάζοντας περισσότερο στο καθημερινό πρόγραμμα της Σχολής καθώς και σε λεπτομέρειες των συνθηκών διαβίωσης των Ικάρων. Στη συνέχεια, παρατέθηκαν διάφορα μικροδέσματα στον προθάλαμο του Αμφιθέατρου και τους προσφέρθηκαν τα

δύο πρόσφατα τεύχη του περιοδικού ΙΚΑΡΟΣ τα οποία οι νεαροί Αεροπρόσκοποι βρήκαν πολύ ενδιαφέροντα. Ακολούθησε ξενάγηση στα διδακτήρια, όπου οι αεροπρόσκοποι είχαν την ευκαιρία να δουν από κοντά τους Ικάρους κατά τη διάρκεια παρακολούθησης των μαθημάτων τους καθώς και να τους επιλυθούν απορίες σχετικά με την ακαδημαϊκή εκπαίδευση της Σχολής.

Ο επόμενος προορισμός της επίσκεψής των αεροπροσκόπων αποτέλεσαν οι Μοίρες της Σμηναρχίας Ικάρων. Από τον Ασμχο (Ι) Παντελή Βατάκη, Διοικητή της 2ης Μοίρας, ενημερώθηκαν για τον τυπικό τρόπο λειτουργίας μιας Μοίρας Ικάρων και σχημάτισαν ίδια αντίληψη για την σύγχρονη κτιριακή υποδομή της Σχολής μας.



Μετά τη Σμηναρχία Ικάρων, οι Αεροπρόσκοποι μετέβησαν στην 360 ΜΕΑ. Εκεί πληροφορήθηκαν για την ιστορία και το έργο της Μοίρας που εκπαίδευσε γενεές Ικάρων, καθώς και για το σύγχρονο ρόλο της. Επίσης, είχαν την ευκαιρία να δουν από κοντά την πίστα με τα αεροσκάφη T-41D και το υπόστεγο της Μ.Σ.Α.

Τελευταίος σταθμός της παρουσίας τους στην Αεροπορική Βάση Δεκέλειας ήταν το Μουσείο της Π.Α. όπου έτυχαν θερμής υποδοχής. Ιδιαίτερα πρόθυμο το εξειδικευμένο προσωπικό του Μουσείου παρέθεσε με πλήθος λεπτομερειών την ιστορική πορεία της Π.Α., και παρουσίασε τους διάφορους τύπους αεροσκαφών που υπάρχουν εντός του χώρου του.

Με το πέρας της ξενάγησης στο Μουσείο ολοκληρώθηκε η επίσκεψη των Ελληνοκυπρίων Αεροπροσκόπων στο Τατόι. Οι επισκέπτες μαθητές με τους συνοδούς τους αφού ευχαρίστησαν με πολύ ενθουσιασμό τους Ικάρους για τη φιλοξενία τους, αναχώρησαν με λεωφορείο από τη Σχολή στις 13:00 για να συνεχίσουν το πρόγραμμά τους.





Η Έννοια της Αξιοπλοϊμότητας Στρατιωτικών Πτητικών Μέσων και η Συμβολή της στην Ασφάλεια των Πτήσεων

Του Σμηναγού (ΜΑ) Ηλία Λάππα

Εισαγωγή

Από τα πρώτα βήματα της αεροναυτικής βιομηχανίας, με την κατασκευή και την απόδοση προς πτητική εκμετάλλευση των πρώτων αεροσκαφών τόσο πολιτικού όσο και στρατιωτικού τύπου, διαπιστώθηκε η ανάγκη ύπαρξης ενός συστήματος το οποίο θα διασφάλιζε ότι τα αεροσκάφη τα οποία εξέρχονταν της γραμμής παραγωγής είχαν κατασκευαστεί σύμφωνα με εγκεκριμένα πρότυπα, επιτυγχάνοντας τις επιδό-

σεις που είχαν καθοριστεί κατά τη διάρκεια της σχεδίασής τους, καθώς επίσης και ότι κατόπιν της απόδοσής τους στο χρήστη θα εξακολουθούσαν να διατηρούν απρόσκοπτα αυτές τις επιδόσεις και να λειτουργούν σύμφωνα με εγκεκριμένα πρότυπα.

Η ανάγκη αυτή είχε ως αποτέλεσμα την εισαγωγή ενός νέου όρου στον ευρύτερο αεροπορικό χώρο, αυτό της αξιοπλοϊμότητας (airworthiness) και την ανάπτυξη αντίστοιχων προγραμμάτων-διαδικασιών με ταυτόχρονη αποτύπωσή τους σε θεσμικό πλαίσιο, υπό τη μορφή νόμων (πχ European Regulation για την Ευρωπαϊκή Ένωση).

Πρωτοπόρος στο εγχείρημα αυτό αναδείχθηκε ο χώρος της πολιτικής αεροπορίας, με την εμφάνιση του πρώτου σχετικού με θέματα αξιοπλοϊμότητας κειμένου ήδη από το 1944 με τη Συνθήκη του Chicago(1). Οι πολεμικές αεροπορίες σε παγκόσμιο επίπεδο, κυρίως λόγω των ιδιαι-

τεροτήτων που παρουσιάζει η εκτέλεση αποστολών των πτητικών τους μέσων σε σχέση με αυτών της πολιτικής αεροπορίας αλλά και λόγω της ανάγκης των στρατιωτικών φορέων να "αυτορυθμίζονται (self-regulated authorities)" με έκδοση δικών τους, ανεξάρτητων, εσωτερικών διαδικασιών οι οποίες εφαρμόζονται μόνο εντός των χώρων αρμοδιότητάς τους, καθυστέρησαν αρκετά στην ανάδειξη της αξιοπλοϊμότητας σε βασική συνιστώσα της διαδικασίας σχεδίασης-κατασκευής-συντήρησης-εκμετάλλευσης των στρατιωτικών πτητικών μέσων, με εξαιρέσεις τα πλέον προηγμένα κράτη στον τομέα της αμυντικής βιομηχανίας (πχ ΗΠΑ).

Με την πάροδο του χρόνου, η αξιοπλοϊμότητα έλαβε τη θέση που της ανήκει στο διεθνή στρατιωτικό χώρο με την ανάπτυξη θεσμικού πλαισίου και αντίστοιχων φορέων αξιοπλοϊμότητας σε πληθώρα κρατών-μελών της ΕΕ και του NATO.



Η έννοια της αξιοπλοϊμότητας

Με τον όρο αξιοπλοϊμότητα(2) ορίζεται η ικανότητα ενός Α/Φ, αεροπορικού εξοπλισμού ή συστήματος να λειτουργεί τόσο εν πτήση όσο και στο έδαφος άνευ σημαντικής επικινδυνότητας για το πλήρωμα, το προσωπικό συντήρησης, τους επιβάτες (εφόσον υφίστανται) ή τρίτα πρόσωπα.

Η αξιοπλοϊμότητα καλύπτει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής ενός αεροσκάφους και αναφέρεται σε δράσεις σχετικές με τη σχεδίαση, κατασκευή και συντήρηση των αερο-

σκαφών. Οι θεμελιώδεις αρχές της αξιοπλοϊμότητας βασίζονται στο γεγονός ότι όλες οι δραστηριότητές της:

α. Ολοκληρώνονται έχοντας πετύχει συμμόρφωση με τα προβλεπόμενα πρότυπα.

β. Εκτελούνται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό, το οποίο εργάζεται σε πιστοποιημένους φορείς.

γ. Εκτελούνται με χρήση εγκεκριμένων διαδικασιών.

Η αξιοπλοϊμότητα εξασφαλίζεται μέσω σχεδίασης, ανάπτυξης και

εφαρμογής ειδικών για το σκοπό αυτό προγραμμάτων, (προγράμματα αξιοπλοϊμότητας) τα οποία παρέχουν τις κατωτέρω δυνατότητες:

α. Τον έλεγχο των δράσεων αξιοπλοϊμότητας κατά τη σχεδίαση, κατασκευή και συντήρηση του αεροσκάφους.

β. Την εκπαίδευση-πιστοποίηση-εξουσιοδότηση του εμπλεκόμενου προσωπικού.

γ. Τη διερεύνηση των ελαττωμάτων και ελλείψεων του προγράμματος, προς τη συνεχή του βελτίωση.



Στη σχεδίαση ενός νέου τύπου αεροσκάφους και κατόπιν της κατασκευής του πρωτοτύπου η κατασκευάστρια εταιρία είναι υπεύθυνη για τη δρομολόγηση των απαραίτητων ενεργειών (εργαστηριακή και υπολογιστική τεκμηρίωση μεζόνων δομικών συγκροτημάτων, εργαστηριακές δοκιμές, πρόγραμμα πτητικών δοκιμών) ώστε η σχεδίαση να λάβει 'πιστοποίηση τύπου', με την έκδοση από την αρμόδια αρχή αξιοπιλοΐμότητας ενός πιστοποιητικού "Type Certificate-TC". Με την έκδοση του TC, πιστοποιείται ότι η συγκεκριμένη σχεδίαση καλύπτει τις απαιτούμενες προδιαγραφές αξιοπιλοΐμότητας, η σχεδίαση παγιώνεται και όλα τα επόμενα αεροσκάφη που θα κατασκευαστούν θα είναι της ίδιας διαμόρφωσης.

Η κατασκευάστρια εταιρία είναι επίσης υπεύθυνη για τη δρομολόγηση διαδικασιών απόκτησης "πιστοποίησης αξιοπιλοΐμότητας" για κάθε ένα αεροσκάφος που εξέρχεται της γραμμής παραγωγής, με την έκδοση ενός πιστοποιητικού "Certificate of Airworthiness-CoA" για κάθε ένα από τα κατασκευασθέντα αεροσκάφη. Με την έκδοση του CoA διασφαλίζεται ότι το κάθε ένα Serial Number-S/N αεροσκάφους είναι κατάλληλο και ασφαλές προς πτήση για τον ρόλο και την αποστολή για την οποία σχεδιάστηκε. Σε περίπτωση μεζόνων τροποποίησης ή αλλαγής χρήσης του συγκεκριμένου τύπου ή μεμονωμένων S/Ns αεροσκαφών, θα πρέπει να

επαναεπιβεβαιωθεί η αξιοπιλοΐμότητά τους και να εκδοθούν νέα ή συμπληρωματικά (supplemental) TC ή CoA.

Η διασφάλιση της αξιοπιλοΐμότητας κατόπιν της απόκτησης των TC και CoA είναι γνωστή σαν όρος ως "εν συνεχεία αξιοπιλοΐμότητα (continuing airworthiness)". Ενεργό ρόλο στη διασφάλιση της εν συνεχεία αξιοπιλοΐμότητας διαδραματίζει και ο χρήστης του πτητικού μέσου ο οποίος εξασφαλίζει ότι το εγκεκριμένο από τον κατασκευαστή πρόγραμμα συντήρησης εκτελείται χωρίς αποκλίσεις και από προσωπικό κατάλληλα εκπαιδευμένο εξουσιοδοτημένο, πάντα σε συμμόρφωση με τα όρια λειτουργίας του πτητικού μέσου.

Τα ανωτέρω πιστοποιητικά και τους κανονισμούς αξιοπιλοΐμότητας εκδίδουν και απονέμουν για τα αεροσκάφη πολιτικής αεροπορίας οι εθνικές αρχές αξιοπιλοΐμότητας, καθώς σύμφωνα με τη συνθήκη του Chicago, την οποία έχει αποδεχθεί η χώρα μας, κάθε αεροσκάφος πολιτικού νηολογίου θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό CoA. Για το σκοπό αυτό έχουν δημιουργηθεί οργανισμοί όπως η Federal Aviation Authority-FAA στις ΗΠΑ και η European Aviation Safety Agency-EASA στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι

οποίοι έχουν εκπονήσει τους απαραίτητους κανονισμούς αξιοπιλοΐμότητας, τους οποίους τα κράτη-μέλη των οργανισμών καλούνται να υιοθετήσουν, ώστε να είναι επιτρεπτή η πτήση αεροσκαφών πολιτικού νηολογίου εκτός των συνόρων τους. Στην περίπτωση της χώρας μας, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας-ΥΠΑ είναι αρμόδια για τον έλεγχο εφαρμογής τους από τις αεροπορικές εταιρίες.

Από τη συνθήκη του Chicago εξαιρούνται τα κρατικά αεροσκάφη (στρατιωτικών, τελωνειακών και αστυνομικών υπηρεσιών). Ανάλογη εξαιρεση έχει ενσωματωθεί στο ΠΔ 207/22-8-2002(3) (το οποίο τροποποιήθηκε με το ΠΔ 143/5-8-2005), ενώ στον Κανονισμό (EC) 216/2008(4) της ΕΕ όπου αναφέρεται ότι εξαιρούνται τα στρατιωτικά αεροσκάφη, με την προϋπόθεση ότι τα κράτη-μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα εν λόγω αεροσκάφη πληρούν κατά το δυνατό τις επιταγές του Κανονισμού.

Για τα στρατιωτικά πτητικά μέσα, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο, τα κράτη διαθέτουν φορείς αξιοπιλοΐμότητας, υπαγόμενους συνήθως στο αντίστοιχο Υπουργείο Άμυνας και έχουν προχωρήσει σε έκδοση σχετικών κανονισμών ή εγχειριδίων αξιοπιλοΐμότητας.





Πρωτοβουλία ΠΑ

Η ΠΑ έχει αναγνωρίσει τη σημασία ανάπτυξης θεσμικού πλαισίου αξιοποισιμότητας των πτητικών της μέσων και βρίσκεται σε διαδικασία θέσπισης αντίστοιχου φορέα, με την ένταξη της διαδικασίας στο Πρόγραμμα Στόχων της. Κομβικό σημείο για την έναρξη της διαδικασίας αυτής αποτέλεσε η ανάλυση-διερεύνηση των αιτιών και συνθηκών μείζονος αεροπορικού ατυχήματος αεροσκάφους A-7 το 2006.

Στην αλληλουχία των γεγονότων που οδήγησαν στην απώλεια του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανόταν και η εμπλοκή φορέων εκτός ΠΑ

(εταιρία BAE Systems, κρατικός φορέας US Navy/AIR 1.4 JAX) οι οποίοι προέβησαν σε εσφαλμένες τροποποιήσεις και μετέπειτα ελλιπείς πιστοποιήσεις υλικών τα οποία τοποθετήθηκαν επί του αεροσκάφους A-7, η εσφαλμένη λειτουργία των οποίων συνετέλεσε στο μείζον αεροπορικό ατύχημα.

Οι παραλείψεις των εκτός ΠΑ φορέων ενδέχεται, με πολλές πιθανότητες, να είχαν εντοπιστεί από ένα σύστημα βασισμένο και σε θεσμικό πλαίσιο διαδικασιών πιστοποίησης και ελέγχου αξιοποισιμότητας νέων ή τροποποιημένων συστημάτων επί των πτητικών μέσων και των αντίστοιχων

αεροπορικών υλικών. Για το λόγο αυτό, η διερεύνηση του εν λόγω ατυχήματος κατέδειξε ως αίτιο, εκτός των άλλων, και την απουσία αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου αξιοποισιμότητας.

Η διαδικασία θέσπισης φορέα αξιοποισιμότητας για την ΠΑ έχει ανατεθεί στη Διεύθυνση Αεροσκαφών (Γ1) του ΓΕΑ.

Παραπομπές

1. ICAO, (1944), 'Convention on International Civil Aviation', Chicago, USA

2. European Defence Agency Military Airworthiness Authorities Forum, (2009), 'Basic Framework Document', Brussels, Belgium

3. ΠΔ 207/2002, περί 'Κανονισμού Πτητικής Λειτουργίας Δημοσίων Αερομεταφορών-Αεροπλάνα', Αθήνα, Ελλάς.

4. European Parliament and the Council, (2008), 'Regulation (EC) No

216/2008 on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Aviation Safety Agency', Brussels, Belgium

Ο Σγος (ΜΑ) Ηλίας Λάππας είναι μέλος της 48ης σειράς

Μηχανικών και υπηρετεί στη Διεύθυνση Αεροσκαφών (Γ1) του ΓΕΑ. Έχει υπηρετήσει στην 120 ΠΕΑ και στο ΕΤΗΜ/ΔΑΕ και διαθέτει μεταπτυχιακό τίτλο (MSc) στο αντικείμενο 'Aerodynamics' από το πανεπιστήμιο Cranfield της Αγγλίας. Είναι εθνικός αντιπρόσωπος στο Military Airworthiness Authorities Forum της European Defence Agency





ΠΑΡΕ ΤΗ ΖΩΗ ΣΤΑ ΧΕΡΙΑ ΣΟΥ!

Σε μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης οι άνθρωποι, ανάλογα με τις επιλογές που κάνουν, χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες. Πρώτη, εκείνοι που σώζουν τον εαυτό τους. Δεύτερη, εκείνους που δεν έχουν καμία ελπίδα και πεθαίνουν αμέσως. Τρίτη, εκείνους που θα μπορούσαν να σωθούν αλλά «χάνονται».

Οι άνθρωποι σπανίως πανικοβάλλονται. Όμως ούτε σπεύδουν να δράσουν. Οι περισσότεροι «παγώνουν» μέχρις ότου κάποιος τους δώσει οδηγίες για το τι να κάνουν. Είναι ένα φαινόμενο που παρουσιάζεται σε όλες τις ηλικίες. Στα παιδιά, τους έφηβους, τους νέους, τους ηλικιωμένους, σε άντρες και γυναίκες. Οι περισσότεροι άνθρωποι καταβάλλονται από την πεποίθηση ότι τίποτα κακό δεν μπορεί να συμβεί στον εαυτό τους και συνεχίζουν αυτό που θα έκαναν υπό κανονικές συνθήκες, υποτιμώντας τον κίνδυνο. Έτσι δεν κυριαρχούνται από καμία ανησυχία και φόβο.

Σύμφωνα με την έρευνα του δρ. Τζον Λιτς του Πανεπιστημίου του Λάνκαστερ, ένας από τους πλέον έγκυρους επιστήμονες διεθνώς, στον τομέα της Ψυχολογίας της επιβίωσης, σε μια αεροπορική καταστροφή, η αναλογία επιβίωσης είναι 80-10-10. Δηλαδή, οι 80 στους 100 ανθρώπους θα παγώσουν, οι 10 στους 100 θα πανικοβληθούν και μόνο 10 θα πάρουν ήρεμα τις σωστές αποφάσεις που θα τους σώσουν τη ζωή.

Γιατί λοιπόν κάποιοι ζουν και άλλοι πεθαίνουν; Υπάρχει τρόπος να αυξήσουμε τις πιθανότητες επιβίωσης;

Δυστυχώς, κατά τη διάρκεια μιας καταστροφής, αυτοί οι οποίοι αντιστοιχούν στο 80%, αρχικά δεν πιστεύουν αυτά που βλέπουν και κάποια στιγμή καθυστερημένα βέβαια, αναγνωρίζουν την επικινδυνότητα, «παγώνουν», παθαίνουν ταχυπαλμία, κοιτούν ευθεία και χάνουν την αίσθηση του περιβάλλοντος. Πεθαίνουν πρώτου καν το καταλάβουν.

Παρ'όλα αυτά, υπάρχει ένα ποσοστό 10% , μικρό βέβαια αλλά υπάρχει, το οποίο παρεμένει ψυχραιμο, χειρίζεται την κρίση με σχετικά ήρεμο και λογικό τρόπο, και εκτελεί τις σωστές ενέργειες που προβλέπονται. Εκτιμά την κατάσταση γρήγορα, συγκεντρώνεται, παίρνει άμεσα αποφάσεις, επιλέγει προτεραιότητες και λειτουργεί σωστά, σώζοντας έτσι τον εαυτό του.

Υπάρχει ωστόσο και ένα ποσοστό 10% που ενώ μπορεί να σωθεί, πανικοβάλλεται, αγχώνεται και τελικά δεν καταφέρνει να σωθεί. Καταβάλλεται απότομα από άφθονο στρες και φόβο, χάνοντας την ικανότητα να αντιδράσει, να λειτουργήσει ορθά και να αντιμετωπίσει τη δυσχερή κατάσταση στην οποία βρίσκεται.

Όπως έχει πει και ο δρ. Τζον Λιτς : «Όλα οφείλονται στο

μυαλό μας. Κάτι γίνεται δυσλειτουργικό και αυτό οδηγεί στο να μην πάρουμε τις σωστές αποφάσεις». Ίσως οφείλεται στο στρες, το οποίο έχει αποδειχθεί ότι σε μια έντονη κατάσταση είναι υπεύθυνο για τη διακοπή της λειτουργίας ενός μέρους του εγκεφάλου.

Πώς ξεμπλοκάρει λοιπόν κάποιος;

Τρεις είναι οι συμβουλές για να αυξήσουμε τις πιθανότητες επιβίωσης: πρώτον, προσπαθήστε να ηρεμήσετε. Δεύτερον, θυμηθείτε πού βρίσκεστε - αυτό και μόνο μπορεί να σας σώσει τη ζωή. Τρίτον, τα ανθρώπινα και τα μηχανικά λάθη μπορούν να διορθωθούν αλλά δεν θα το μάθετε ποτέ εάν τα παρατήσετε. Η ψυχραιμία και η προετοιμασία μπορεί να είναι το κλειδί για την επιβίωσή μας. **Είσαι αποφασισμένος να ζήσεις; Πάρε την απόφαση σου!**



ΙΚ Ι (ΙΠΤ) ΜΑΧΑΙΡΙΔΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ



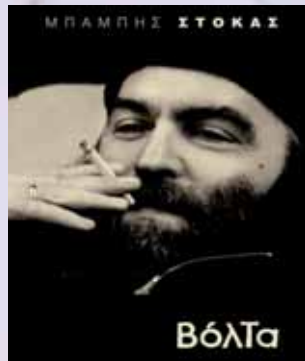
ΑΚΟΥΣΑΜΕ ΚΑΙ ΣΑΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

Άλκηστις Πρωτοψάλτη «Φανερά μυστικά»



Τρία χρόνια μετά την τελευταία της προσωπική δουλειά η Άλκηστις Πρωτοψάλτη μας παρουσιάζει 12 «φανερά μυστικά». Η συνεργασία της με το Στέφανο Κορκολή στο δίσκο «Να σε βλέπω να γελάς» αλλά και οι επιτυχημένες εμφανίσεις τους για δύο χρόνια στο Gazarte ήταν αναμενόμενο να γεννήσουν την ανάγκη για μία από κοινού δισκογραφική δουλειά. Τις πολύ όμορφες μουσικές του Στέφανου Κορκολή ήρθαν να ντύσουν και οι στίχοι σε κάποια τραγούδια της μοναδικής Λίνας Νικολακοπούλου. Μια ακόμη λοιπόν πρόταση με 12 ξεχωριστές ιστορίες, άλλοτε μπαλάντες κι άλλοτε λαϊκές και μοντέρνες έχοντας οδηγό τη φωνή και την ερμηνεία της Άλκηστις. Κυκλοφορεί από τη Heaven.

Μπάμπης Στόκας «Βόλτα»



Σε μια ξεχωριστή «βόλτα» μας καλεί ο Μπάμπης Στόκας, ο τραγουδιστής του συγκροτήματος Πυξ-λαξ. 15 κομμάτια στα οποία τη μουσική υπογράφει ο ίδιος και τους στίχους σημαντικοί στιχουργοί όπως ο Μάνος Ελευθερίου, ο Κώστας Λειβαδάς και άλλοι. Τραγούδια στο κλασικό ροκ-έντεχνο στυλ του Στόκα τα οποία κρύβουν μέσα τους μια μοναδική δυναμική συνοδευμένη από τους ήχους τόσο της ηλεκτρικής κιθάρας όσο του μπουζουκιού αλλά και του βιολιού. Ένας δίσκος ο οποίος θα σας κρατήσει συντροφιά τις μοναχικές αλλά και πιο έντονες στιγμές σας. Κυκλοφορεί από τη Seven.

Γιάννης Κότσιρας «Γιάννης Κότσιρας Live 2010»



Οχτώ χρόνια πέρασαν από το μοναδικό εκείνο live δίσκο του 2002 και ο Γιάννης Κότσιρας αποφασίζει και πάλι να μας ταξιδέψει τόσο στις ωραιότερες στιγμές της καριέρας του, όσο και σε τραγούδια άλλων τα οποία αγαπά. Διπλός δίσκος λοιπόν, ο οποίος περιέχει στο σύνολό του 36 παλιά κομμάτια, το καινούργιο «Αγάπη μου εσύ» του οποίου τη μουσική υπογράφει ο Γ. Κωνσταντινίδης και τους στίχους ο ίδιος ο τραγουδιστής το οποίο θα περιέχεται στη δισκογραφική δουλειά που ετοιμάζει, αλλά και μία όμορφη επανεκτέλεση του «Άντρας που δεν έκλαψε» από το δίσκο «Φύλακας άγγελος». Ο δίσκος κυκλοφορεί από την Emi.

IK III (MHX) ΖΥΓΟΥΡΗ ΕΛΕΟΥΣΑ-ΒΑΣΙΛΙΚΗ

Scorpions «Sting in the tail»



Τίτλοι τέλους για το θρυλικό γερμανικό συγκρότημα Scorpions. Τίτλοι τέλους οι οποίοι συνοδεύονται από την τελευταία τους δισκογραφική δουλειά «Sting in the tail». Λίγο ως πολύ σκληρό το ύφος των τραγουδιών με διάθεση επιστροφής στα παλιά. Τραγούδια και μουσικές που καταφέρνουν τελικά να θυμίσουν τις παλιές καλές εποχές του συγκροτήματος. Πίσω λοιπόν στα «συναυλιακά» κομμάτια και στις «κλασικές» μπαλάντες με τη ροκ θεματολογία. Στα συν ο Klaus Meine ο οποίος αποδεικνύει ότι η φωνή του έχει μείνει αναλλοίωτη και μοναδική. Ο δίσκος κυκλοφορεί από τη Sony Music.



ΒΙΒΛΙΩΝ ΙΣΤΟΡΙΕΣ

Όταν οι άγγελοι πέθαιναν στη Σμύρνη
Συγγραφέας: Γιάννης Π. Καψής
Εκδόσεις: Λιβάνη



Ο Γιάννης Καψής, αυτός ο καταξιωμένος δημοσιογράφος και πολιτικός με τις μικρασιατικές ρίζες, μας ταξιδεύει στη Μικρασιατική Καταστροφή, τότε που «οι άγγελοι πέθαιναν στη Σμύρνη». Μέσα από τις ιστορίες τραγικών προσώπων, όπως ο Μουσταφά, ο Αλέξης, ο Χασάν και η Μίριαμ, οι οποίες συνδέονται μ' έναν εκπληκτικό τρόπο, διηγείται τα γεγονότα που συντάραξαν τον Ελληνισμό της Μικράς Ασίας. Η τραγωδία του Μουσταφά, του μουσουλμάνου που νιώθει χριστιανός, καθλώνει τον αναγνώστη. Η αφήγηση του συγγραφέα θα σας συνεπάρει, ενώ οι συνεχείς αναδρομές θα σας κρατούν σε εγρήγορση και αγωνία. Ένα βιβλίο που θα σας «απορροφήσει» και θα «απορροφήσετε». Ωστόσο, στο τέλος θα σας μείνει ένα ερωτηματικό για την ιστορία του Αλέξη και της Μίριαμ, η τραγωδία των οποίων συνεχίζεται στο επόμενο βιβλίο του ίδιου συγγραφέα «Τα Σμυρνείκα Τραγουδία»...

Όλα σου τα 'μαθα, μα ξέχασα μια λέξη
Συγγραφέας: Δημήτρης Μπουραντάς
Εκδόσεις: Πατάκη



Θέλετε να "ζήσετε τη ζωή σας και να μην αφήσετε να σας ζήσει αυτή"; Το μυθιστόρημα του Δημήτρη Μπουραντά "Όλα σου τα 'μαθα, μα ξέχασα μια λέξη" μπορεί να σας μάθει όσα συνήθως δε διδάσκονται: πώς να δημιουργήσετε ένα προσωπικό όραμα, να αντιμετωπίσετε την αβεβαιότητα, τα διλήμματα και τις αντιφάσεις της ζωής, πώς να ζήσετε μια ζωή με νόημα. Η πρωτοτυπία του βιβλίου συνίσταται στο ότι συνδυάζει τη μυθιστορηματική αφήγηση με την απλή και κατανοητή διατύπωση εννοιών και αρχών που πηγάζουν από τις επιστήμες, κρατώντας σε συνεχή συγκινησιακή και νοητική εγρήγορση τον αναγνώστη. Μέσα από τη δυναμική σχέση της ηρωίδας, της Άννας, με τον καθηγητή της Νίκο Αλεξίου, ξετυλίγονται ιδέες και αξίες που είναι θεμελιώδεις για την ανάπτυξη της προσωπικότητας. Ψάχνοντας καρτέ καρτέ τη ζωή της Άννας και τη δική του ευθύνη σε αυτή, ο καθηγητής Αλεξίου οφείλει τώρα να της ζητήσει συγγνώμη για όσα έκανε και δεν έκανε, να βρει τι ξέχασε να της μάθει. Και αν μπορεί, να της το μάθει έστω και τώρα, πριν είναι πια αργά. Στην ιστορία των πρωταγωνιστών του βιβλίου, ο αναγνώστης θα βρει πολλά στοιχεία και στιγμές της δικής του ζωής. Και ίσως, στο τέλος της ανάγνωσης, μπορεί να έχει μάθει μόνο του τη λέξη που ξέχασε ο συγγραφέας να τον διδάξει...

Ο παλιότσος και η Άνιμα
Συγγραφέας: Μάρω Βαμβουνάκη
Εκδόσεις: Ψυχογιός



«Για τους Λατίνους, βέβαια, anima θα πει ψυχή» και η Μάρω Βαμβουνάκη μέσα από ένα ακόμη βιβλίο της επιχειρεί μια διείσδυση στην ανθρώπινη ψυχή. Αγγίζοντας ευαίσθητα θέματα, όπως οι ανθρώπινες αδυναμίες, ο έρωτας και η προσωπική ελευθερία, η γνωστή ψυχολόγος, η οποία αναδείχτηκε «Συγγραφέας του μήνα Δεκεμβρίου 2009», επιθυμεί να συμβουλευτεί τον ανασφαλή και ταλαιπωρημένο σύγχρονο άνθρωπο. Παραδείγματα από την ίδια τη ζωή δίνουν στον αναγνώστη διδάγματα για το πώς να αντιμετωπίζει την καθημερινή ζωή ώστε να βρει την προσωπική γαλήνη μακριά από συμπλέγματα κατωτερότητας. Κάθε κεφάλαιο είναι ξεχωριστό και χειρίζεται ένα ιδιαίτερο θέμα από την καθημερινότητα. Οι φόβοι ενός μικρού παιδιού για τους γονείς του, οι ανασφάλειες μιας κοπέλας για τον εαυτό της και η πρώτη ερωτική έλξη μεταξύ δύο νέων είναι μερικά μόνο από τα ζητήματα που πραγματεύεται άλλο ένα επιτυχημένο βιβλίο αυτής της καταξιωμένης συγγραφέα. Ένα πολύ όμορφο δώρο

για τα πρόσωπα που αγαπάτε.

IK III (ΜΗΧ) ΦΡΑΓΚΟΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ
IK I (ΙΠΤ) ΜΑΝΤΑΛΙΑ ΕΙΡΗΝΗ

Το νοήμα της ζωής

Επιμέλεια: ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) Ζυγούρη Ελεούσα-Βασιλική

Ένας καθηγητής φιλοσοφίας εμφανίσθηκε στην τάξη του με ένα μεγάλο χάρτινο κουτί.

Χωρίς να μιλήσει, πήρε από τη χάρτινη κούτα ένα άδειο γυάλινο βάζο και άρχισε να το γεμίζει με μικρές πέτρες. Οι μαθητές τον κοιτούσαν με απορία. Όταν το βάζο δεν χωρούσε άλλο, ρώτησε: «Είναι γεμάτο το βάζο;» και οι μαθητές απάντησαν: «Ναι, είναι γεμάτο».

Αυτός χαμογέλασε και πάλι χωρίς να μιλήσει, πήρε από τη χάρτινη κούτα ένα σακουλάκι με μικρά βοτσαλάκια και

άζει μέσα στο βάζο. Τα υγρά γέμισαν όλο το υπόλοιπο κενό του βάζου. Όταν το βάζο δε χωρούσε άλλο, ρώτησε: «Είναι γεμάτο το βάζο;» και οι μαθητές γέλασαν αυτή τη φορά και απάντησαν: «Ναι, είναι γεμάτο».

Τώρα, λέει ο καθηγητής, θέλω να θεωρήσετε το βάζο αυτό ότι αντιπροσωπεύει τη ζωή σας.

Οι πέτρες είναι τα πιο σημαντικά στη ζωή σας, τέτοια είναι η οικογένεια, ο σύντροφός σας, η υγεία σας, τα παιδιά σας, οι καλοί σας φίλοι. Οι πέ-

το αυτοκίνητό μας, είναι μικρά πράγματα, βοτσαλάκια. Αν αυτά τα βάλετε πρώτα στο βάζο, δε θα υπάρχει χώρος για τις πέτρες, τα σημαντικά της ζωής.

Η άμμος είναι όλα τα υπόλοιπα, τα πιο μικρά πράγματα της ζωής. Αν βάλετε πρώτα την άμμο στο βάζο, δε θα υπάρχει χώρος ούτε για τα βότσαλα αλλά ούτε και για τις πέτρες.

Το βάζο είναι η ζωή σας. Αν ξοδεύετε χρόνο και δύναμη για μικρά πράγματα, δε θα βρείτε ποτέ χρόνο για τα πιο σημαντικά. Ξεχωρίστε ποιά είναι τα πιο σημαντικά για την ευτυχία σας. Μιλήστε με τους γονείς σας, παίξτε με τα παιδιά σας, απολαύστε το σύντροφό σας, προσέξτε την υγεία σας και χαρείτε τους φίλους σας. Πάντα θα υπάρχει χρόνος για γνώση και

ά ρ -
χισε να γεμίζει το βάζο, το κούνησε λίγο και τα βοτσαλάκια κύλησαν και γέμισαν τα κενά μεταξύ των πετρών. Όταν το βάζο δε χωρούσε άλλο, ρώτησε: «Είναι γεμάτο το βάζο;» και οι μαθητές γέλασαν και απάντησαν: «Ναι, είναι γεμάτο».

Αυτός χαμογέλασε και πάλι χωρίς να μιλήσει, πήρε από τη χάρτινη κούτα ένα σακουλάκι με άμμο και άρχισε να την αδειάζει μέσα στο βάζο. Η άμμος χύθηκε και γέμισε όλα τα κενά μεταξύ των πετρών και των βότσαλων. Όταν το βάζο δε χωρούσε άλλο, ρώτησε: «Είναι γεμάτο το βάζο;» και οι μαθητές δίστασαν για λίγο, αλλά απάντησαν: «Ναι είναι γεμάτο».

Αυτός χαμογέλασε και πάλι χωρίς να μιλήσει, πήρε από τη χάρτινη κούτα δυο μπουκάλια μπύρες και άρχισε να τα αδει-

τρεις αντιστοιχούν στα πιο σημαντικά, τόσο σημαντικά, που ακόμα και αν όλα τα υπόλοιπα λείψουν, η ζωή σας θα εξακολουθεί να είναι γεμάτη.

Τα βοτσαλάκια είναι τα άλλα πράγματα που έρχονται στη ζωή μας, όπως οι σπουδές μας, η εργασία μας, το σπίτι μας,

σπουδές, πάντα θα υπάρχει χρόνος για εργασία, πάντα θα υπάρχει χρόνος για να φτιάξετε το σπίτι σας και το αυτοκίνητό σας, να πληρώσετε τον δήμο και το τηλέφωνο. Όμως να φροντίσετε για τις πέτρες πρώτα.

Ξεχωρίστε τις προτεραιότητές σας. Οι μαθητές είχαν μείνει άφωνοι. Ένας όμως ρώτησε: «Η μπύρα τι αντιπροσωπεύει;» Ο καθηγητής γέλασε και απάντησε: «Χαίρομαι που ρωτάς. Θα σας πω. Δεν έχει σημασία πόσο γεμάτη είναι η ζωή σας, δεν έχει σημασία πόσο στριμωγμένος είσαι, γιατί πρέπει να ξέρεις: ότι πάντα θα υπάρχει λίγος χώρος για δυο μπυρίτσες».

(Αλιεύοντας στο διαδίκτυο)



Ο ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΕΡΡΙΚΟΣ

του Ασμου (1) Παντελή Βατάκη

(Β' Μέρος)

Η Ελλάδα υπό το καθεστώς της 4ης Αυγούστου 1936.

Η άνοδος του φασισμού στη Γερμανία και την Ιταλία και η ιμπεριαλιστική πολιτική των χωρών αυτών, απειλούσε συθέμελα την Ευρώπη. Η ρευστή διεθνής κατάσταση δεν επέτρεπε εφουσασμό. Η Ελλάδα, παρά το Σύμφωνο Βαλκανικής Συνεννόησης (1) ένωθε να απειλείται από τη Βουλγαρία και την Ιταλία. Παράλληλα, η πολιτική αστάθεια οδήγησε όπως αναφέραμε, στην κατάλυση της Αβασίλευτης Δημοκρατίας και στην παλινόρθωση του Γεωργίου Β'. Επειδή η χώρα είχε ανάγκη ανασυγκρότησης και ο συσχετισμός των πολιτικών δυνάμεων δεν μπορούσε να εγγυηθεί την κυβερνητική σταθερότητα, ο Γεώργιος Β', θεώρησε επιβεβλημένη αλλά προσωρινή την επιβολή δικτατορίας. Έτσι, με την ηγεσία του στρατεύματος δίπλα του, την αμέριστη συμπαράσταση της νέας κυβέρνησης Μεταξά και τη στήριξη ισχυρών παραγόντων της Αγγλίας, ο βασιλιάς μπόρεσε να διατηρήσει την εξουσία του (2).

Το καθεστώς της 4ης Αυγούστου ήταν ιδιότυπο. Δεν ήταν στρατιωτική δικτατορία, παρ' όλο που ο στρατός στήριξε τη μοναρχία και τη δικτατορία, δεν είχε επιβληθεί από κάποιο μαζικό κόμμα και δεν καλλιέργησε εθνικιστικές-επεκτατικές τάσεις, όπως οι αντίστοιχες δικτατορίες της Ιταλίας και της Γερμανίας (3). Όμως, δημιούργησε ένα αστυνομικό καθεστώς που έλεγχε τον κρατικό μηχανισμό με αφοσιωμένους «επιτρόπους», ισχυροποιώντας με αυτόν τον τρόπο την εξουσία του και αντισταθμίζοντας τον παράγοντα «βασιλιά». Σ' αυτό το πλαίσιο εξηγείται η επιδίωξη του Μεταξά να συγκεντρώσει υπό τον έλεγχό του τα Υπουργεία Εξωτερικών, Εσωτερικών, Στρατιωτικών, Ναυτικού, Αεροπορίας, Παιδείας και Θρησκευμάτων. Παράλληλα, το καθεστώς ανέστειλε βασικά άρθρα του Συν-

τάγματος με την έκδοση βασιλικών διαταγμάτων, ενώ αναγκαστικοί νόμοι προσάτευσαν τα στελέχη της δικτατορίας και πρόσφεραν το τυπικό θεσμικό πλαίσιο για τη δίωξη κάθε αντιφρονούντος. Υπήρχε λογοκρισία στον Τύπο και απαγορευόταν κάθε αρνητική κρίση για το έργο της κυβέρνησης, αναφορά στα πολιτικά κόμματα –που είχαν τεθεί εκτός νόμου- και τους πολιτικούς κ.λπ. Από το ξεκίνημά του, το δικτατορικό καθεστώς άσκησε διώξεις εναντίον πολιτών που αρνήθηκαν να υποταχθούν ή να το υπηρετήσουν με το πρόσχημα ή με αιτία τα κομμουνιστικά φρονήματα. Οι διώξεις αυτές σύντομα πήραν μεγάλες διαστάσεις και πολλοί δημοκρατικοί πολίτες φυλακίστηκαν ή εξορίστηκαν.

Εν τω μεταξύ, ο Μεταξάς, αν και θιασώτης του φασισμού διέκρινε ότι το συμφέρον της Ελλάδας επέβαλε την προσέγγιση με τις Δυτικές Δυνάμεις και κυρίως με την Αγγλία, γεγονός που εκμεταλλεύτηκε η τελευταία καθώς επιζητούσε συμμαχίες στα Βαλκάνια διασφαλίζοντας ένα μέτωπο εναντίον των ιμπεριαλιστικών τάσεων της Γερμανίας που είχαν εμφανιστεί ήδη από το 1935.

Αρχικά, οι ηγέτες των αστικών κομμάτων απέκλεισαν δυναμικές ενέργειες κατά της δικτατορίας. Στις αρχές του 1937 όμως, ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος με υπόμνημά του προς τον βασιλιά τον κατηγορούσε ευθέως για το ρόλο του στην εγκαθίδρυση της δικτατορίας. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τη σύλληψή του Κανελλόπουλου και τον εκτοπισμό του, αρχικά στην Κύθνο και τη Θάσο και τελικά στην Κάρυστο. Το 1938 εμφανίστηκαν στο προσκήνιο και άλλοι πολίτες που αντιστάθηκαν στο καθεστώς της 4ης Αυγούστου και πολλοί από αυτούς συνελήφθησαν και εξορίστηκαν. Την ίδια εποχή δημιουργήθηκαν κάποιες θνησιγενείς στρατιωτικές οργανώσεις κι εκδηλώθηκαν απόπειρες κινημάτων από απόστρα-

τους και εν ενεργεία αξιωματικούς, χωρίς όμως να ανησυχήσουν ιδιαίτερα τον Μεταξά. Το πιο σημαντικό από αυτά τα κινήματα εκδηλώθηκε στις 28 Ιουλίου του 1938, στα Χανιά της Κρήτης. Στην εξέγερση πήραν μέρος πολιτικοί και στρατιωτικοί, που είχαν σαν στόχο να ρίξουν το καθεστώς της 4ης Αυγούστου. Όμως αντί για τη δικτατορία, την επομένη ημέρα κατέρρευσε το κίνημα, εξ' αιτίας της έλλειψης οργάνωσης και συντονισμού εκ μέρους των οργανωτών του.

Η ιταλική εισβολή στην Αλβανία στις 7 Απριλίου 1939, αιφνιδίασε την ελληνική κυβέρνηση και τον λαό. Στις 13 Απριλίου η Μ. Βρετανία εγγυάται την ασφάλεια της Ελλάδας και της Ρουμανίας. Την 1η Σεπτεμβρίου του 1939 ξεσπά ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος. Η κατάρρευση της Γαλλίας οδηγεί τον Μουσολίνι να βγει στον πόλεμο μαζί με τον Χίτλερ. Η Ελλάδα βρίσκεται στο στόχαστρο του Ιταλού δικτάτορα, ως ένα εύκολο θύμα των επεκτατικών του διαθέσεων. Τον Οκτώβριο του 1940, ο Χίτλερ εισβάλλει στη Ρουμανία, αλλά η Αγγλία αδυνατεί να σπείρει αυτή τη σύμμαχο χώρα. Η ιταλική επίθεση της 28ης Οκτωβρίου 1940 εναντίον της χώρας μας, τερμάτισε κάθε αντίδραση κατά του καθεστώτος της 4ης Αυγούστου συσπειρώνοντας το λαό και τους πολιτικούς γύρω από την κυβέρνηση Μεταξά.

Η Αναδιοργάνωση και η δράση της Πολεμικής Αεροπορίας 1936-1941

Όπως είδαμε ήδη από το 1935, ξεκίνησε μια προσπάθεια αναδιοργάνωσης της Πολεμικής Αεροπορίας. Την περίοδο 1936-1939 καταρτίστηκε πρόγραμμα προμήθειας 275 πολεμικών αεροπλάνων, οπλισμού, πυρομαχικών και κατασκευής αεροπορικών βάσεων. Παράλληλα, με νομοθετικές ρυθμίσεις επιδιώχθηκε η αναβάθμιση των σπουδών στις αεροπορικές



σκολές, αυξήθηκε ο αριθμός των σπουδαστών, και έγιναν προσπάθειες για την ενοποίηση της εκπαίδευσης του ιπτάμενου προσωπικού με τη δημιουργία και παρακολούθηση ανάλογων υπηρεσιακών σχολείων. Παράλληλα, αυξήθηκαν οι αποστολές Αξιωματικών και Υπαξιωματικών στο εξωτερικό για μετεκπαίδευση. Τα χρήματα που δαπανήθηκαν επ' ωφελεία του Υπουργείου Αεροπορίας από 269.000.000 δραχμές το 1935 άγγιξαν τα 764.000.000 το 1939. Ταυτόχρονα, για να ξεπεραστεί η οικονομική δυσπραγία στην Αεροπορία εκδόθηκε στις 18 Απριλίου του 1935 διάταγμα, για την οικονομική ενίσχυση της Πολεμικής Αεροπορίας από τον λαό. Πράγματι, ο έρνος απέδωσε 800.000.000 δραχμές επιβεβαιώνοντας τη μεγάλη προθυμία των Ελλήνων να συνεισφέρουν στο αξιόμαχο της Αεροπορίας μας (4). Την 1η Ιανουαρίου του 1938, έληξε η σύμβαση με τον Οίκο Blackburn και το Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου παρά τις προσπάθειες του Μεταξά δεν κρατικοποιήθηκε αλλά παραχωρήθηκε τυπική κρατική συμμετοχή στη διαχείρισή του (5). Όμως, λόγω των αυξημένων πιέσεων του καθεστώτος, επέδειξε την περίοδο 1938-1940 μεγάλη κατασκευαστική και επισκευαστική δραστηριότητα (6), καλύπτοντας σχεδόν εξολοκλήρου τις ανάγκες της Π.Α., και επιβεβαιώνοντας με αυτόν τον τρόπο τον ισχυρισμό του Κ. Περρικού για τις δυνατότητές του. Παράλληλα το 1938, και για την ενίσχυση της Π.Α. σε εξειδικευμένο προσωπικό -ενόψει του επερχόμενου πολέμου- δημοσιεύεται αναγκαστικός νόμος, σύμφωνα με τον οποίο αξιωματικοί και αρχισμηνίες που είχαν αποταχθεί μέχρι το τέλος του 1935 για πολιτικούς λόγους, θα μπορούσαν να εγγραφούν στα στελέχη της εφεδρείας της Π.Α. κατόπιν διατάγματος του αρμόδιου Υπουργού.

Όμως, παρά την προσπάθεια εκσυγχρονισμού της Πολεμικής Αεροπορίας από το καθεστώς Μεταξά και της σταδιακής αύξησης του εξειδικευμένου προσωπικού της, ο ρόλος της Π.Α. υποτιμήθηκε αφού αντιμετώπιστηκε από τα υψηλόβαθμα στελέχη

των Ε.Δ. ως βοηθητικό Όπλο του Στρατού και του Ναυτικού. Έτσι, μετά την κατάληψη της Αλβανίας από τους Ιταλούς, όπου η Ελλάδα αιφνιδιάστηκε διπλωματικά και στρατηγικά, το Υπουργείο Αεροπορίας σε συνεργασία με τους άλλους κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων, άρχισε να προετοιμάζεται για την επικείμενη σύρραξη με την Ιταλία. Σύμφωνα με το γενικό σχέδιο επιστράτευσης, η Αεροπορία συγκροτήθηκε σε δύο Ανώτερες Διοικήσεις: την Ανώτερη Διοίκηση Αεροπορίας Στρατού (ΑΔΑΣ) και την Ανώτερη Διοίκηση Αεροπορίας Ναυτικού (ΑΔΑΝ) (7). Στην ΑΔΑΣ υπήχθησαν οι Διοικήσεις Αεροπορίας Βομβαρδισμού (ΔΑΒ) (8), Δίωξης (ΔΑΔ) (9) και Στρατιωτικής Συνεργασίας (ΔΑΣΣ). Στην ΔΑΣΣ υπήχθησαν διοικητικά οι 1^η, 2^η, 3^η και 4^η Μοίρες Παρατηρήσεως, οι οποίες κατά διαστήματα ήταν διαιρεμένες σε Ανεξάρτητα Σμήνη Παρατηρήσεως και ήταν ενταγμένες στα Α', Β' και Δ' Σώματα Στρατού, στην VIII Μεραρχία, στην Ομάδα Μεραρχιών και στο Τμήμα Στρατιάς Δυτικής Μακεδονίας (ΤΣΔΜ). Παρά τις προσπάθειες της κυβέρνησης η Ελλάδα το 1940 διέθετε λίγα πολεμικά αεροσκάφη και αυτά παρωχημένης τεχνολογίας. Τα πιο αξιόλογα από αυτά ήταν τα καταδιωκτικά PZL που είχαν αγοραστεί από την Πολωνία (10).

Μετά τη είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο τον Οκτώβριο του 1940, η Αγγλία στο πλαίσιο της συμμαχίας της με το μόνο άλλο εμπόλεμο κράτος (τότε) εναντίον του Άξονα (11), απέστειλε στην Ελλάδα 4 Μοίρες αεροσκαφών με το προσωπικό τους και κάποια πολεμοφόδια για τον ελληνικό στρατό.

Η δράση του Κ. Περρικού

Ο Περρικός μετά την απόταξή του το 1935, δεν σταμάτησε να αγωνίζεται για τα πιστεύω και τα ιδανικά του. Την περίοδο της δικτατορίας διατηρούσε επαφή με τον Παναγιώτη Κανελλόπουλο, φίλο του και ιδρυτή του Ενωτικού κόμματος. Μάλιστα ο Περρικός πήγε και τον συνάντησε στην

Κύθνο όπου ήταν εξόριστος. «... ήταν από τους πιο αγνούς και ανιδιοτελείς φίλους και συνεργάτες μου (12)...» αναφέρει ο Π. Κανελλόπουλος. Αν και το καθεστώς της 4ης Αυγούστου δεν ήταν σύμφωνο με τα πιστεύω του Περρικού, έκδηλη όμως ήταν η προσπάθεια που κατέβαλε ο Ι. Μεταξάς για την αναδιοργάνωση της Αεροπορίας σε υλικά και μέσα, καθώς και για την αναβάθμιση της παρεχόμενης εκπαίδευσης του προσωπικού της. Έτσι, ο Περρικός με επιστολή του στις 15 Σεπτεμβρίου του 1938 προς το Υπουργείο Αεροπορίας, αιτείται την εγγραφή του στην εφεδρεία, δηλώνοντας την διακαή επιθυμία του να υπηρετήσει την πατρίδα ύστερα από το προσκλητήριο που εξέδωσε το Υπουργείο Αεροπορίας για την εγγραφή στην εφεδρεία των αποτάκτων στελεχών, καθώς διέβλεπε να πλησιάζει ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος: «*Παρά ταύτα, η κομματική ας μου επιτραπεί να είπω Υπηρεσία έκρινεν σκόπιμον να με θέσει εις απόταξιν και από τριετίας φέρω τον βαρύτατον, δια τους νεανικούς ακόμη ώμους μου, τον τίτλον του συνταξιούχου. Ήδη αιτούμαι δια της παρούσης μου, εν όψει των επερχόμενων διεθνών γεγονότων όπως ανακτήσω το δικαίωμα να πολεμήσω υπέρ της Ελλάδος, δικαίωμα ούτινος εστερήθην, διότι ευτυχώς δεν είχαν και δεν απέκτησα αλλοίαν περί του στρατιωτικού όρκου και των καθηκόντων μου αντίληψιν. Διά την ανάκτησιν του πολυτίμου τούτου δικαιώματος θα ήρκει ως κάλλιστα γνωρίζετε, η έγγραφή μου εις τα στελέχη της εφεδρείας*» (13). Βεβαίως, το καθεστώς δεν ήθελε στους κόλπους του αξιωματικούς με δημοκρατικό φρόνημα, που ενδεχομένως θα του δημιουργούσαν μελλοντικά προβλήματα, οπότε και το αίτημα δεν λήφθηκε υπ' όψιν από την τότε Διοίκηση της Αεροπορίας.

Με την κήρυξη του πολέμου την 28.10.1940, ο Περρικός επανέρχεται απευθυνόμενος στο Υπουργείο Αεροπορίας (14) και ζητεί την ανάκληση του στην ενεργό υπηρεσία και όπως ο ίδιος γράφει: «*Ως ήτο φυσικό την πρωίαν της 28ης Οκτωβρίου παρουσιάσθην αυθορμητώς εις το αρμόδιο*



Γραφείο του καθ' υμάς Υπουργείου και παρεκάλεσα όπως μου επιτραπεί να εκπληρώσω το ύψιστον προς την πατρίδα καθήκον μου. Ατυχώς μου εδόθη αόριστος απάντησις. Μετ' αναμονήν δύο ημερών επανέρχομαι εγγράφως επί της αιτήσεώς μου ταύτης με την παράκλησιν όπως γίνουν δεκταί αι υπηρεσίαι μου υφ' οιανδήποτε ιδιότητα, νυν ότε και εις ξένους φιλέλληνας ενδέχεται να επιτραπή όπως αγωνισθούν υπέρ της Ελλάδος»(15).

Η αίτησις του έγινε δεκτή την 23.11.1940 με εντολή να παρουσιασθεί στο Γενικό Στρατηγείο μέχρι την 25-11-1940. Στις 28 Νοεμβρίου μετατίθεται από τη Διεύθυνση Αεροπορικής Στρατιάς (Δ.Α.Σ) στον Τομέα Στρατιάς Δυτικής Μακεδονίας (Τ.Σ.Δ.Μ.)(16). Λόγω της γλωσσομάθειάς του (γνώριζε τουλάχιστον 5 γλώσσες), τον τοποθέτησαν στην Αεροπορική Βάση Λάρισας (17), αρχικά στο επιτελείο της Μονάδας, ως σύνδεσμο μεταξύ της ελληνικής και της αγγλικής αεροπορικής αποστολής.

Το πνεύμα που κινούσε τον Κώστα Περρικό στις αποφάσεις και τις πράξεις του, το είχε εκφράσει ο ίδιος επιγραμματικά σε μια επιστολή, που έγραψε τον Νοέμβριο του 1940, όταν έφθασε στη μονάδα του: «Είμαι καλά. Οι δύο αυτές λέξεις δεν είχαν πια το στερεότυπο νόημά τους. Το

«είμαι καλά» σημαίνει ότι είμαι ευτυχισμένος και περήφανος γιατί μπορώ πλέον να λέγω ότι ανήκω σ' εκείνους που με ένα μεγαλειώδη, με έναν ελληνοπρεπή τρόπο αγωνίζονται εναντίον των βαρβάρων της εποχής μας, σ' εκείνους, που προετοιμάζουν το αύριο της ανθρωπότητας, στους εργάτες μιας νέας εποχής, της εποχής που θα φέρει στους αιώνες ανεξίτηλα τα ίχνη της σφραγίδας της Ελληνικής ιδέας...»(18).

Στο τέλος του 1940, τον βρίσκουμε να συνοδεύει κλιμάκιο δημοσιογράφων στην Αλβανία (19), στην Κορυτσά στην πρώτη γραμμή του μετώπου (περιοχή του Πόγραδετς), όπου μέσω της Μονάδας 214 στέλνει επιστολή (20) στον αδελφό του Π. Κανελλόπουλου, Αναστάσιο, αναφέροντάς του τη συνάντησις με τον Παναγιώτη, παρμόνη Πρωτοχρονιάς, επιστολή που καταδεικνύει την αδελφική σχέση τους: «... Παιδιάστικη χαρά ζωγραφίσθηκε στα χαρακτηριστικά μας σαν αντικρουσθήκαμε. Και ευθύς αμέσως, χωρίς επιφωνήματα, σιωπηλοί φιληθήκαμε, ενώ οι άλλοι – αξιωματικοί – που αμέσως τους γνώρισα και γινήκαμε φίλοι, μας κοίταζαν κατάπληκτοι. Τους είχε έρθει ξαφνικό. Τι ζητούσα επάνω στο βουνό τέτοια ώρα; Από πού είχα πέσει;... (21)». Και ο Π. Κανελλόπουλος συνεχίζει: «Η επιστολή αυτή μαρτυρά και τον ανθρω-

πινα αγνό και απλό χαρακτήρα του Κωνσταντίνου Περρικού. Όπως η καρδιά όλων των πολύ γενναίων, η καρδιά του Περρικού ήταν σχεδόν παιδική...»(22). Αργότερα, ο Περρικός μετατέθηκε στην Αθήνα, όπου μαζί με τον επίσης επιστρατευθέντα Δ. Παπαβασιλόπουλο, τον παλαιό του εργοδότη, ανέλαβε τη συντήρησις των ελαστικών των οχημάτων, υλικό από την έλλειψιν του οποίου έπασχε ο στρατός (23).

Μετά την κατάρρευση του Μετώπου το τον Απρίλιο του 1941, Υπουργείο Αεροπορίας τον θεώρησε απολυθέντα από 1.5.1941. Οι περισσότεροι αξιωματικοί ακολούθησαν την εξόριστη νόμιμη κυβέρνηση στη Μέση Ανατολή, όμως πολλοί απότακτοι αξιωματικοί του 1933 και 1935, άνθρωποι με εξαιρετική στρατιωτική εκπαίδευση και δράση, υπό την έπαρση του νικηφόρου αγώνα στην Αλβανία και την λυσσαλέα αντίστασις στα Οχυρά της ελληνοβουλγαρικής μεθορίου, παρέμειναν στην κατεχόμενη Ελλάδα. Παρέμειναν, για να συνεχίσουν μέχρις εσχάτων τον «υπέρ πάντων αγών». Μια μαρτυρία του ίδιου φανερώνει τους λόγους που τον έκαναν να αντισταθεί με κάθε μέσο: «Όταν γυρίσαμε από την Αλβανία, εκεί που είχαμε πολεμήσει με το χαμόγελο στα χείλη, είδα γύρω μου το χαμόγελο να έχει χαθεί. Είδα πράγματα που δεν ήθελα



Ο Κ.Περρικός με συναδέλφους του κατά τη διάρκεια του ελληνοϊταλικού πολέμου (δεύτερος όρθιος από αριστερά).



Τον χειμώνα του 1941-42, η αποκομιδή των νεκρών από την αστιία και το κρύο γινόταν με φορτηγά και δυστυχώς ήταν καθημερινό φαινόμενο.

να δω. Είδα μια Αθήνα αλλιώς, μια Αθήνα σακατεμένη. Οι σκηνές στους δρόμους με αρρώστια. Το ίδιο και τα πρόσωπα των ανθρώπων προ παντός τα πρόσωπα των παιδιών». Ανήσυχο πνεύμα όπως ήτανε άμα ένοιωθε, πίστευε και πειθόταν πως έπρεπε να γίνει κάτι, το αναλάμβανε ο ίδιος γιατί θεωρούσε τον εαυτό του υποχρεωμένο να το κάνει. Και αφού αποφάσιζε και το αναλάμβανε, δεν σταματούσε ούτε μπροστά στο θάνατο (24). Συνέλαβε και εφαρμόσε χωρίς δισταγμούς – παραμερίζοντας ακόμη και την αγάπη του προς την γυναίκα του και τα παιδιά του μπροστά στην αγάπη του για την πατρίδα – ένα μεγαλόπνοο πρόγραμμα δημιουργίας ενός εθνικού Στρατού. «Όταν μπήκαν οι Γερμανοί στην Αθήνα, ήταν από τους πρώτους που ήρθαν και με βρήκαν, απαιτώντας να αρχίσει αμέσως η μυστική δράση»(25). Πράγματι, στα μέσα Ιουνίου επισκέφθηκε τον Π. Κανελλόπουλο στην Αθήνα, για να εγκρίνει την ίδρυση της αντιστασιακής οργάνωσης «Στρατιά Σκλαβωμένων Νικητών» (ΣΣΝ). [Οι πρώτες μας λέξεις – οι δικές του και οι δικές μου – ήταν: «Πρέπει να αντισταθούμε»]. Έτσι, αμέσως μετά τη μάχη της Κρήτης, ιδρύει μαζί με τους Α. Γυφτάκη και Ν. Μυλωνά τη ΣΣΝ. Παράλληλα, εργά-

ζεται πάλι στην εταιρεία ΑΤΕ, όπου εκτός από τον Διονύσιο Παπαβασιλόπουλο, συνδέθηκε με τον Ιωάννη Κατεβάτη νομικό σύμβουλο της εταιρείας ΑΤΕ, τον Αθανασίου Σκούρα, καθώς και τον Γ. Αλεξιάδη (26). Σκοπός της ΣΣΝ ήταν ο αγώνας για την αποτίναξη του ζυγού της δουλείας με κάθε μέσο και τρόπο, η τόνωση του φρονήματος του ελληνικού λαού, η δικαίωση των εθνικών διεκδικήσεων και η τιμωρία των δοσιλόγων. Επίσης, η επικράτηση των δημοκρατικών αρχών μετά το πέρας του πολέμου και η διευθέτηση του πολιτειακού ζητήματος από το λαό ήταν στο πλαίσιο των στόχων της οργάνωσης. Η έκκληση για ενότητα και κοινωνική δικαιοσύνη ώστε να αποφευχθεί ένας νέος εθνικός διχασμός, προβάλλεται μέσα από την εφημερίδα «Μεγάλη Ελλάς» που εξέδιδαν οι αγωνιστές της ΣΣΝ.

Να πως περιγράφει ο Χρ. Ζαλοκώστας την προσπάθεια συγκρότησης αντιστασιακών πυρήνων (27) στην καρδιά της κατεχόμενης Αθήνας και τις δυσκολίες που επιφύλασσε αυτό το εγχείρημα: [«... Μόλις μπήκαν οι Γερμανοί στην Αθήνα, τρεις δημοκρατικοί συνταγματάρχαι στρατολόγησαν απότακτους του '35 και φανατικούς δημοκρατικούς, ίδρυσαν σύνδεσμο κατά του Βα-

σιλέως Γεωργίου κι έθεσαν καθεστωτικό ζήτημα. Απέναντι σ' αυτή την εγκληματική κίνηση, που διασπούσε τον αγώνα εναντίον του κατακτητή, μερικοί φίλοι ιδρύσανε την πρώτη ομάδα και την ονομάσανε «Στρατιά των Σκλαβωμένων Νικητών», με μοναδικό σκοπό να προπαγανδίσει την ανάγκη της εθνικής ενότητας ώστε να στραφεί το έθνος αδιάσπαστο κατά των Γερμανών. Σεπτέμβριο του '41 επισκέφθηκαν οι μυημένοι, τον ένα μετά τον άλλο, τους πολιτικούς αρχηγούς, μα σχεδόν όλοι έθεσαν ως όρο συνεργασίας την παραίτηση του Βασιλέως. Τίποτα από τις δυστυχίες και τους κινδύνους του τόπου δεν τους συγκινούσε' ένα μόνο σκέπτονταν, το προσωπικό μίσος τους κατά του Γεωργίου! Απελπισμένοι από τους πολιτικούς αρχηγούς στράφηκαν προς το λαό. Έβγαλαν μια προκήρυξη με τον πολύγραφο καλώντας όλους τους πατριώτες να ενωθούν. Το αποτέλεσμα ήταν σπουδαίο... Επειδή δεν έβρισκαν χρήματα, πούλησε αυτός (ο Σιφναίος) το σπίτι του..., ο Γ. Παππάς τα κοσμήματα της γυναίκας του, άλλος το πιάνο, άλλος τα ρούχα του... Ενώ όμως τα λίγα φύλλα του πολυγράφου παρέσυραν πολλούς, τα πολλά του τυπογραφείου άφησαν τον αστικό κόσμο ασυγκίνητο... Άδικα έτρεχαν οι Σκλαβωμένοι Νικηταί από σπίτι σε σπίτι, από μαγαζί σε μαγαζί...».

«Οι Νέοι μας, λέει ο Σιφναίος, πούλησαν ότι μπόρεσε ο καθένας τους για να συντηρήσουν την οργάνωση. Μα αποκάμαμε και κινδυνεύουμε να σβήσουμε. Θα είναι κρίμα...»(28). Μερικοί πατριώτες πείθονται και βοηθούν όσο μπορούν. Αγοράζονται όπλα και οι νέοι εκπαιδεύονται στη χρήση τους και έτσι δημιουργούνται αντιστασιακές ομάδες από παιδιά όλων των κοινωνικών τάξεων. «Οι αρχηγοί των ομάδων, αξιωματικοί, δεν τους λένε πολλά λόγια, γιατί ξέρουν πως, αν η σκλαβιά νάρκωσε τους ηλικιωμένους και τους τρανούς, την καρδιά των νέων πήνε θέρμανε»(29). Οι εθνικές οργανώσεις ενδυνάμωσαν και ενέπνευσαν τους Έλληνες να αντισταθούν στον κατακτητή, παρά την αδιαφορία του συνόλου σχεδόν της πολιτικής ηγεσίας. «Το



χειμώνα 1941-1942, που η πείνα είχε φτάσει στο κατακόρυφο, ο Περρίκος είχε την όψη ενός αποσκελετωμένου αγίου, και ενώ η γυναίκα του και τα παιδιά του δεν είχαν να φάνε, αυτός εξακολουθούσε ακούρατος να δουλεύει για τον αγώνα (30)...». Αντίθετα, οι παλαιοί πολιτικοί σχεδόν στο σύνολό τους προτιμούσαν να μάχονται ακίνδυνα το βασιλιά παρά τους κατακτητές, προκαλώντας πηκτική κρίση στη χώρα (31). Ο Περρίκος και οι συνεργάτες το Μάη του 1942 γράφουν στην εφημερίδα «ΔΟΞΑ» που εξέδιδε η ΠΕΑΝ: «Δεν είναι η ώρα τούτη πρόσφορη για κουβέντες, για λόγια, για συνθήματα κοινωνικά ή πολιτικά. Θάρτη η στιγμή και γι' αυτά... Ας κλείσωμε τ' αυτιά μας στα κηρύγματα μερικών άσεμνων και αργόσχολων γέρων που ζητούν να μας διχάσουν τη στιγμή τούτη που η μάχη βρίσκεται στην πιο κρίσιμη φάση της, για το πώς θα ξαναπαρουν στα παράλυτα χέρια τους τη σφραγίδα της εξουσίας». Όμως, όπως λέει ο Χρ. Ζαλοκώστας: «Μεγάλος λαός εκείνος που κατεβαίνει μόνος στον αγώνα όταν δεν τον οδηγίσουν οι πολιτικοί του. Αυτό συμβαίνει τώρα με τον Έλληνα, που ανάλαβε κατάμονος τη θυσία της αντιστάσεως».

Όταν λοιπόν η Ελλάδα βρέθηκε υπό κατοχή, πρωτόγνωρες για την υπόλοιπη Ευρώπη ενέργειες, αυθόρμητες στην αρχή και έπειτα καλά οργανωμένες, γνωστοποίησαν στη διεθνή κοινή γνώμη ότι οι Έλληνες δεν υποδουλώθηκαν. Ο Αμερικανός πρέσβης στην Αθήνα ανέφερε ότι οι Έλληνες ήταν «νικημένοι αλλά όχι υποταγμένοι»(32). Η αντιστασιακή δράση αρχικά εκδηλώθηκε κυρίως με αποκρύψεις Βρετανών στρατιωτικών, με την παράνομη ακρόαση των συμμαχικών ραδιοφωνικών σταθμών, με το σιωπηλό καιρειασμό της σημαίας την ώρα της υποστολής της κάθε βράδυ στον Άγνωστο Στρατιώτη ή την ένθερμη αποδοχή των συμμαχικών βομβαρδισμών της Αθήνας, παρά τον κίνδυνο που συνιστούσαν για την ασφάλειά τους. Οι εκτελέσεις, η πείνα, η στέρψη της ελευθερίας, ενδυνάμωσαν την θέληση του λαού για αντίσταση. Οι Γερμα-

νοί είδαν εμβρόντητοι τη σημαία τους να κατεβαίνει από την Ακρόπολη (33), τους φοιτητές να διαδηλώνουν, τα σχέδιά τους για πολιτική επιστράτευση να ματαιώνονται και τους Έλληνες δημοσίους υπαλλήλους να οργανώνουν, πρώτοι από όλους τους Ευρωπαίους, απεργίες.

Τον Οκτώβριο του 1941, δριμύ ψυχός πάγωσε τη χώρα, ενώ ο φοβερός λιμός άρχισε να αποδεκατίζει τον πληθυσμό. Στην συνείδηση των Ελλήνων οι Ιταλοί ήταν οι υπαίτιοι της εμπλοκής της Ελλάδας στον πόλεμο και των δεινών που τον επακολούθησαν και παράλληλα οι «μεγάλοι ηττημένοι» της εποποιίας του '40. Στον φοιτητικό χώρο εκδηλώθηκαν οι πρώτες ομαδικές αντιστασιακές ενέργειες. «Προμνήματα για κινητοποίηση υπάρχουν από μέρες. Στους τοίχους άρχισαν να γράφονται τα πρώτα συνθήματα»(34). Στις 27 Οκτωβρίου 1941, το μάθημα του Κωνσταντίνου Τσάτσου υπήρξε ο καταλύτης εκδήλωσης του αποτροπιασμού των Ελλήνων απέναντι στους Ιταλούς. Στις 28.10.1941, πρώτη επέτειο της κηρύξεως του πολέμου, ο Κ. Περρίκος τύπωσε και μοίρασε μια προκήρυξη για να θυμίσει στον εαυτό του και τους άλλους γύρω του ότι ο πόλεμος δεν είχε χαθεί.

[«ΕΓΕΡΤΗΡΙΟ ΣΑΛΠΙΣΜΑ

Μην ξεχνάμε την 28η Οκτωβρίου 1940. Είναι η ημέρα που αποδείξαμε ότι: Η Ελλάς δεν είναι γεωγραφικός χώρος κατάλληλος δια παρελάσεις αυτοκρατορικού άρματος. Η Ελλάς είναι χώρα όπου ο λαμπρός και καυτερός ήλιος της αγάπης και της Δικαιοσύνης απεχρωμάτισε και ξεθώριασε το χρώμα της αυτοκρατορικής χλαμίδος του μίσους και της καταστροφής. Η Ελλάς είναι χώρα ανθρώπων στους οποίους το αίσθημα της απολαύσεως δεν υπερτέρησε του αισθήματος της αυτοθυσίας και εγκαρτερήσεως. Η Ελλάς είναι πνεύμα αιώνιας ακαταβλήτου δυνάμεως που δεν λυγίζει προ της σκοτεινής και σκαιάς βίας των κατακτητών των στερήσεων και της πείνης. Η Ελλάς είναι Ιδέα που δεν διαβιβρώσκεται

από την πληγή της συναλλαγής του πλουτισμού. Η Ελλάς είναι το σύμβολο της Ελευθερίας, της οποίας η Σημαία συμβολίζει επάνω στον ιερό βράχο τον Εσταυρωμένο μεταξύ δυο ληστών.

Έλληνες, Ελληνίδες, Ελληνόπουλα, Ελληνοπούλες να είμαστε πάντοτε έτοιμοι και μη ξεχνάμε ότι είμαστε «ΟΙ ΣΚΛΑΒΩΜΕΝΟΙ ΝΙΚΗΤΑΙ».

28 Οκτωβρίου 1941

ΣΤΡΑΤΙΑ ΣΚΛΑΒΩΜΕΝΩΝ ΝΙΚΗΤΩΝ (35)»].

Η υπενθύμιση της νίκης μέσω προκήρυξεων τόνωσε το εθνικό συναίσθημα των κατοίκων της Αθήνας, κι έτσι παρά τις απαγορεύσεις των δυνάμεων Κατοχής πραγματοποιήθηκαν εκδηλώσεις στη μνήμη των πεσόντων, στην Πλατεία Συντάγματος μπροστά από το μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη. «Πλησιάζοντας στην Ακαδημίας, οι προσβάσεις μπλοκαρισμένες από τους καραμπινιέρους με τα πλατιά καπέλα... Και φάνηκαν οι αδελφές. Οι εθελόντριες αδελφές του Ερυθρού Σταυρού... Ανέβηκε κόμπος στο λαιμό μας και ορμήσαμε να τους πλαισιώσουμε. Να ακολουθήσουμε. Και τότε έπεσε πάνω μας ολόκληρη ίλη ιππικού καραμπινιέρων. Απειλούσαν να μας ποδοπατήσουν, μας χτυπούσαν με κοντακίες, με κλωτσιές. Δεν πυροβόλησαν...» (36). Η διαδήλωση των αναπήρων πολέμου και των νέων ήταν μόνο η αρχή. «Οι Ελληνίδες πήγαιναν σιωπηλά, σεμνά, επιβλητικά να κάνουν το καθήκον τους. Να καταθέσουν λουλούδια πάνω στο μνημείο... Σε λίγο στο μνημείο τα λουλούδια σχημάτιζαν βουνό... Οι νέοι έψαλαν τον Εθνικό Ύμνο. Όταν τους επιτέθηκαν οι Ιταλοί, οι νέοι τους υποδέχτηκαν με το σύνθημα «αέρα»... Η ψυχή της Ελλάδας ήταν ζωντανή (37)...».

Στις 22 Νοεμβρίου του 1941, η ΣΣΝ με αφορμή την πρώτη επέτειο της κατάληψης της Κορυτσάς από τα ελληνικά στρατεύματα κυκλοφορεί μια νέα προκήρυξη, ενώ στη συνέχεια εκδίδουν το 1ο φύλλο της παράνομης εφημερίδας «Μεγάλη Ελλάδα», το Δεκέμβριο του 1941, όπου διακηρύσσουν τις θέσεις της οργάνω-



σης τους: «... *Να αποτινάξουμε τον ζυγό... Να τιμωρήσουμε σκληρά όλους τους προδότες, πολιτικούς και στρατιωτικούς καθώς και όσους πλουτίζουν από την πείνα των συμπατριωτών τους. Να κατοχυρώσουμε τους λαϊκούς δημοκρατικούς θεσμούς... να ζητήσουμε τη συμμετοχή νέων ανδρών στη δημόσια ζωή του τόπου μας... Αδέλφια... Αυτοεπιστρατευτήτε...»(38). Συνεχής επιδίωξη ήταν η τήρηση υψηλού φρονήματος με την κυκλοφορία της εφημερίδας και τις προκηρύξεις, καθώς και η διενέργεια κατασκοπείας. Η εποποιία του '40 και η παγκόσμια σημασία της ελληνικής αντίστασης κατά των Δυνάμεων του Άξονα, τόσο στην εξύψωση του ηθικού των δοκιμαζομένων συμμαχικών πληθυσμών όσο και για την καθυστερημένη γερμανική επίθεση στην Σοβιετική Ένωση με τα ανάλογα αποτελέσματα, ήταν τα στοιχεία που προβάλλονταν από τη ΣΣΝ, ενώ συνεχώς προβάλλεται η ανάγκη για ενότητα και κοινωνική δικαιοσύνη, ώστε να επιτευχθεί το όραμα της «Μεγάλης Ελλάδος». Όμως αυτό δεν ήταν αρκετό για τον ιδρυτή της Κωσταντίνο Περρίκο. Την 28η Οκτωβρίου 1941, μαζί με τους συνεργάτες του από τη ΑΤΕ, ιδρύουν παράλληλα μια νεανική μαχητική οργάνωση την «Πανελλήνια Ένωσις Αγωνιζομένων Νέων». Η νέα οργάνωση προέτρεπε σε αντίσταση με κάθε μέσο – όπως και η ΣΣΝ - για να ενισχυθούν η μεταπολεμική θέση και οι εθνικές διεκδικήσεις της Ελλάδας, γι' αυτό επιδίωκε τη συμμετοχή όλων των νέων ανεξαρτήτως πολιτικής τοποθετήσεως. Στην αρχική της φάση, ουσιαστικά διοικήθηκε από τον Κώστα Περρίκο, ο οποίος και συντόνιζε τις δράσεις των διαφόρων ομάδων. Τους πρώτους μήνες επικεντρώθηκαν στην αναγραφή συνθημάτων εναντίον των κατοχικών δυνάμεων σε τοίχους κτιρίων, τη διανομή προκηρύξεων και την έκδοση εφημερίδας με τίτλο «Δόξα», η οποία τυπωνόταν υπό την επίβλεψη του Κ. Περρίκου και διακρινόταν για το αγωνιστικό της φρόνημα. Επίσης δραστηριοποιήθηκε και στη συλλογή πληροφοριών που διοχετευόταν*

στο Συμμαχικό Στρατηγείο της Μέσης Ανατολής.

Μετά το δολοφονικό χειμώνα ήρθε η άνοιξη του 1942. Η επέτειος της Εθνικής Ανεξαρτησίας δίνει το εναρκτήριο σάλπιγμα της αφύπνισης και της ενεργοποίησης του λαού. Η «Στρατιά των Σκλαβωμένων Νικητών» και πάλι πρωτοπορεί κυκλοφορώντας ανάλογη προκήρυξη: «Έλληνες! Ελληνίδες, 25 Μαρτίου! Ημερομηνία Ιερή... Σύμβολο Αγώνα για τη Λευτεριά!...Κι αν δεν ακούγεται σήμερα παρά ο κρότος της μπότας του κατακτητή, κι' αν νοιώθουμε το θρασυδειλο τύραννο σκληρό, κι' αν τα σκελετωμένα μας κορμιά οδηγούν στο θάνατο εμείς θα γιορτάσουμε τη Γιορτή μας...»(39). Την 25η Μαρτίου 1942, η τρομοκρατία στην Αθήνα ήταν διάχυτη για να αποφευχθούν φαινόμενα ανάλογα με αυτά της 28ης Οκτωβρίου 1941. «*Πάνοπλοι καραμπινιέροι είχαν κατακλύσει από ενωρίς τους δρόμους. Οι κατακτηταί και οι Κουσίλιγκς (40) είχαν απαγορεύσει κάθε εκδήλωσι κι' ετοιμάζονταν να τιμήσουν αυτοί την επέτειο με τελετή στη Μητρόπολι και στον άγνωστο Στρατιώτη! Ένοιωθαν το ξύπνημα του λαού και προσπαθούσαν να τον κρατήσουν στον ύπνο υποκρινόμενοι ότι σέβονται τις εθνικές του παραδόσεις... Αλλά η νεολαία απάντησε με ένα εξαιρετικά συγκινητικό εορτασμό στο Πανεπιστήμιο Αθηνών, ώστε ο Τσολάκογλου να ... εκμανή και να φύγη συνοδευόμενος από την κατάρα των σπουδαστών και των καθηγητών τους. Οι έλληνες νέοι είχαν ξεχυθή τώρα στους δρόμους των Αθηνών με πρώτους τους ηρωικούς αναπήρους της πρόσφατης Εποποιίας. Λευκοντυμένες νοσοκόμες κυλούσαν τα καρτσάκια τους. Φοιτηταί, εργάτες και χιλιάδες λαού ακολούθησαν...»(41). Στη διαδήλωση για την επέτειο της Ελληνικής Επανάστασης συμμετέχουν η ΠΕΑΝ και η ΣΣΝ με σημαιοφόρο τον Διονύση Παπαδόπουλο. «...*καταθέσαμε στεφάνια και λουλούδια στ' αγάλματα και στα μνημεία των εθνικών ηρώων και εθνικών μαρτύρων. Τα φετινά λουλούδια ήσαν κάπως διαφορετικά. Μας τάχε δώσει μια γη με νωπά ποτι-**

σμένη απ' το αίμα και το δάκρυ. Τα καταθέσαμε ευλαβικά όπως πάντα... κι' εψάλαμε τον εθνικό ύμνο της Λευτεριάς. Οι ιταλοί καραμπινιέροι και στρατιώτες βρισκόντουσαν εν επιφυλακή, έτρεχαν από δω κι' απ' εκεί, πεζοί, έφιπποι, με μοτοσυκλέτες, με αυτοκίνητα για να μας διαλύσουν με τους υποκοπάνους τους, με τις χειροβομβίδες τους, με τους πυροβολισμούς τους, και τα οπλοπολυβόλα τους. Πολλοί συνάδελφοι ετραυματίστηκαν κι άλλοι ωδηγήθηκαν στις φυλακές...»(42). Τον Απρίλιο του '42, μετά τη δημοσίευση σε επίσημη γερμανική εφημερίδα των Αθηνών, προσβλητικών παρατηρήσεων για τη συμπεριφορά του δοκιμαζόμενου ελληνικού λαού – όπως «κλέφτες» και «μαυραγορίτες» - η ΣΣΝ απάντησε με ένα ιδιαίτερα καυστικό άρθρο που σπλίτευε τις κλοπές και υπεξαίρεσεις τροφίμων από τους Γερμανούς, ενώ άρθρο της «Δόξας» μεταδόθηκε από τους συμμαχικούς ραδιοφωνικούς σταθμούς προκαλώντας την μίση των κατακτητών και του Τύπου που ήταν ελεγχόμενος από αυτούς.

Το καλοκαίρι η ΠΕΑΝ ήταν έτοιμη για το επόμενο βήμα της... Επεκτείνει το πεδίο πληροφοριών και εκτός Αθηνών, ενώ παράλληλα εκδίδει το ιδεολογικό της υπόβαθρο με το φυλλάδιο «Τι πιστεύουμε», που γνώρισε μεγάλη κυκλοφορία τον Αύγουστο του 1942 και το περιοδικό «Η Κοινωνική Ενότης», όπου προβάλλονται διάφορες πολιτικές τοποθετήσεις της ΠΕΑΝ. Ο Περρίκος κατασκεύασε μεγάλο αριθμό σημάτων της οργάνωσης γιατί σκόπευε να επεκτείνει τις δραστηριότητές της και να εντάξει στο δυναμικό της και νέα μέλη. Μέχρι τότε δεν διέθετε ένοπλο σκέλος, παρά μόνο δύο ολιγάριθμες ομάδες δολιοφθορών που συνεργάζονταν με άλλες ομοειδείς οργανώσεις. Η πρώτη δρούσε στο λιμάνι του Πειραιά υπό την ηγεσία του Περρίκου και συμμετείχε σε διάφορα σαμποτάζ ήδη από το Μάρτιο του 1942 (43). Το καλοκαίρι ο αρχηγός της είχε κατασταλάξει... Έπρεπε τα σαμποτάζ να είναι μεγάλης κλίμακας, ώστε να έχουν βαρύνουσα σημασία στο φρόνημα τόσο των Ελλήνων όσο και



των κατακτητών. Το ρόλο αυτό ανέλαβε να τον επιτελέσει ο «Ουλαμός Καταστροφών». Η πρώτη του επιχείρηση πραγματοποιήθηκε το βράδυ της 15ης Αυγούστου 1942, τη δεύτερη επέτειο του τορπιλισμού της «Έλλης». Η βόμβα ρίφθηκε από το παράθυρο στη Λέσχη Αξιωματικών του Υγειονομικού, στη γωνία Παττισίων και Βασιλέως Ηρακλείου (44) και όπως ισχυρίστηκε σε μεταπολεμική έκθεση της η ΠΕΑΝ, χτυπήθηκαν 3 Γερμανοί.

Την ίδια περίοδο, δημιουργούνται με προτροπή των Γερμανών και τη συνεργασία διαφόρων καιροσκοπών Ελλήνων φιλοναζιστών, δύο φιλογερμανικές οργανώσεις. Αυτές ήταν η ΟΕΔΕ (Οργάνωσις Εθνικοσοσιαλιστικών Δυνάμεων Ελλάδος) η πιο διακριτική, ώστε να μην είναι ορατοί αυτοί που έμπαιναν μέσα και η ΕΣΠΟ (Εθνική Σοσιαλιστική Πατριωτική Οργάνωση) που σκοπό είχαν την εξεύρεση εργατικών χεριών για να στελεχώσουν τα εργοστάσια στη Γερμανία, τη στρατολόγηση πληροφοριοδοτών και τη δημιουργία μίας ελληνικής ταξιαρχίας που θα πολεμούσε μαζί με τους Γερμανούς στο Ανατολικό Μέτωπο (45) για λογαριασμό του πολυεθνικού τμήματος των Waffen SS. Υπολόγιζαν να στείλουν πάνω από 10000 Έλληνες στο Ρωσικό μέτωπο σε ένα στρατιωτικό σχηματισμό με το όνομα η «Μπλε Λεγεώνα» των Ελλήνων. Ο γιατρός Σπ. Στεροδήμος με γερμανική οικονομική υποστήριξη οργάνωσε τα γραφεία της οργάνωσης ΕΣΠΟ στη γωνία Παττισίων και Γλάδστωνος, τα οποία φρουρούσαν SS. Σε λίγο καιρό η Αθήνα γεμίζει προκρούξεις που καλούσαν τους Έλληνες να εγγραφούν στη Λεγεώνα. Οι Γερμανοί σε αντάλλαγμα έδιναν γερμανικές ταυτότητες ελεύθερας κυκλοφορίας σε όλη τη χώρα και άφθονα δελτία ψωμιού και τροφίμων που εξαργύρωναν σε ειδικά πράγματα, ενώ υπόσχονταν εξαιρετικά αμειβόμενη εργασία στη Γερμανία. Η ΟΕΔΕ είχε την έδρα της σ' ένα διώροφο κτήριο στην οδό Καντακουζηνού 7, κοντά στην Ομόνοια. Η ΕΣΠΟ σε μια πολυτελή εγκατάσταση, όπου στην πρόσοψή του ανέμιζαν οι ση-



Κατά τη διάρκεια των διαδηλώσεων της 25ης Μαρτίου 1942, οι αντιστασιακές - φοιτητικές οργανώσεις της Αθήνας πρωτοστάτησαν. Ο σημαιοφόρος (Θιον. Παπαδόπουλος) ανήκει στα δυναμικά στελέχη της ΠΕΑΝ.

μαίεις της Γερμανίας, της Ιταλίας, της Ιαπωνίας και της Ελλάδας. Η περιφρόνηση όμως και η απροθυμία των Αθηναίων ήταν επιδεικτική, γι' αυτό αρχίζουν οι εκβιασμοί και οι καταδόσεις πατριωτών από τους γκεσταπίτες (46). Πολλοί συλλαμβάνονται και κάποιοι τουφεκίζονται. «Η τρομοκρατία απλώνεται και κυριαρχεί στην καρδιά των Αθηνών. Η κατάσταση γίνεται αφόρητη. Πρέπει να εξαφανισθεί το καρκίνωμα»(47).

Γι' αυτό και οι δύο προδοτικές οργανώσεις αποτέλεσαν στόχο της ΠΕΑΝ. Ο Περρικός ξεκίνησε να τους σταματήσει. Η αντιπαλότητα προς τους δοσιλόγους και η προσπάθεια υπεράσπισης της τιμής του ελληνικού λαού, κλιμακώνουν τις δημόσιες καταγγελίες εναντίον τους: «Γνωστοί κύναιδοι και μερικά αποβράσματα της κοινωνίας ιδρύσανε τις Γερμανόφιλες Οργανώσεις ΕΣΠΟ, ΟΕΔΕ και τον Σύνδεσμο της Χιτλερικής κινήσεως...»(48). Σε προκήρυξη τους αναφέρουν: «ΑΚΟΜΑ ΜΙΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ. Έλληνες εργάτες. Ο μεγαλύτερος εχθρός σου ο Χιτλεροφασισμός, που αναγκάστηκε να στείλη τους δικούς του τους εργατοτεχνίτες στο σφαγείο της Ρωσσίας, ζητά τώρα τη βοήθεια σας για να σκλαβώσει οριστικά τον κόσμο... Αν πάτε στη Γερμανία θα μετανοιώσετε μα θα είναι αργά... Κανείς στη Γερμανία. Ας γίνει αυτό το σύνθημά μας». Στις 22 Αυγούστου του 1942 το βράδυ, ο Αντώνης Μυτιληναίος, ο Παναγιώτης Μιχαηλίδης και ο Νίκος Μούρπος αναπνάζουν την έδρα της ΟΕΔΕ, με αυ-

τοσχέδιες βόμβες που έφτιαχναν ο πρώτος μαζί με την Ιουλίτσα Μπίμπα και την Αικατερίνη Μπέσση. Να πως περιγράφει ο Μιχαηλίδης το γεγονός: «Μα την αλήθεια, ήταν σκέτη παλαβομάρα. Από τη μια μεριά ο Χίτλερ, ο Άξονας, οι Αρχές Κατοχής, η Γκεστάπο, οι χαφιέδες, με γονατισμένη όλη την Ευρώπη, με μισοπεθαμένη τη Σοβιετική Ένωση. Από την άλλη ο Κώστας ο Περρικός και οι ... νεαροί του... Όμως ο Κώστας έλεγε: «Μην πεις ποτέ ότι δεν είναι δική μου δουλειά. Είναι δική μας δουλειά η λευτεριά μας. Τουλάχιστον και δική μας»... Μετά δέκα βήματα η Κατακουζηνού... Περάσαμε αδιάφοροι... Μέσα στην ΟΕΔΕ κανείς. Η γειτονιά στα μπαλκόνια. Φεγγάρι αυγουσιτιάτικο, ζέστη... Σταθήκαμε στη μέση του δρόμου μπροστά στην ΟΕΔΕ. Δίπθεν ότι ανάβαμε τσιγάρο. Και με το τσιγάρο το φιτίλι. Και το φιτίλι δεν έπαιρνε, δεν άναβε. Αρχίσαμε να φυσάμε την καύτρα του τσιγάρου. Τρεις μαντράχαλοι που δεν ξέρανε ν' ανάψουνε τσιγάρο! Και ξαφνικά πήρε φωτιά! Πέταξε μια σφυριχτή ουρά φωτεινή... Σπάσαμε το τζάμι της πόρτας. Και την έριξε». Σε άρθρο της «Δόξας», αριθμός φύλλου 10, Σεπτέμβριος 1942, αναφέρεται: «... Η μικρή αυτή βόμβα ας θεωρηθεί από τους προδότες σαν προειδοποίηση για την τύχη που τους περιμένει, και από τις μουσικές στρατιές των Ελλήνων σαν σύνθημα του ενεργού αγώνα μέσα στις πόλεις». Η οργάνωση της ΟΕΔΕ δεν επανεμφανίστηκε στο προσκίνη. Ο ένοπλος



αγώνας άρχισε και ο ένθερμος πόθος τους για την Ελευθερία μέσω δυναμικών ενεργειών περιγράφεται στην εφημερίδα «Δόξα»: «Ο δικός μας σκοπός είναι να την απελευθερώσουμε... Σύμβολα μας οι τραυματίες κι' ανάηροί μας. Πηγή του μίσους μας τα δύο κουρέλια που μολύνουν την ακρόπολι. Κίνητρό μας η Αθάνατη Ιδέα της Λευτεριάς. Οδηγοί μας οι συνειδήσεις μας. Συμπαράστατες μας οι ιερές μορφές των αγωνιστών του 1821... Με το πνεύμα αυτό καλούμε όσους συμφωνούν μαζί μας να πυκνώσουν τις τάξεις μας... Ας σπεύσουν όμως γιατί το σύνθημα, που είναι προοίμιο της γενικής εξόρμησης, δόθηκε: **Φύλακες γηγορέτε**»(49). Περίπου ένα μήνα μετά, ο «Ουλαμός Καταστροφών» της ΠΕΑΝ, μετά από προσεκτική ανίχνευση του χώρου και επιλογή του χρόνου για να μην υπάρχουν αθώα θύματα, χτυπάει ξανά. Οι Γερμανοί μετά τα δύο προηγούμενα σαμποτάζ, είχαν πάρει κάποια μέτρα ασφαλείας στη βάση της ΕΣΠΟ. Ένα από τα μέλη της έλεγχε τις ταυτότητες και τα πράγματα που έφεραν οι άνθρωποι που εισέρχονταν στο κτήριο. Όμως αυτό δεν πτόησε τον Περίκο και τους αποφασισμένους συνεργάτες του. Την προηγούμενη μέρα, ο Περίκος παρέδωσε στην Ειρήνη Γαλανού, του γυναικείου τμήματος της ΠΕΑΝ, τις σφραγίδες και άλλα έγγραφα σε περίπτωση που συλλαμβάνονταν ή σκοτώνονταν. Στις 8 το πρωί ο Μυτιληναίος με την Μπίμπα ξεκίνησαν από το Κουκάκι με τη βόμβα των δέκα οκάδων, μέσα σε μια πάνινη τσάντα για ψώνια, σκεπασμένη με χόρτα για την καρδιά της Γερμανοκρατούμενης Αθήνας, την περίοδο που ο Ρόμμελ ήταν έξω από την Αλεξάνδρεια, η Αγγλία προσπαθούσε να επιβιώσει από τις αεροπορικές επιδρομές της Λουφτβάφε και οι Γερμανοί ήταν έξω από το Στάλινγκραντ, τη Μόσχα και το Λένινγκραντ. Δώδεκα και τρία λεπτά το μεσημέρι, ημέρα Κυριακή, 20 Σεπτεμβρίου 1942, ένας υπόκωφος θόρυβος συγκλονίζει την περιοχή. Η ΕΣΠΟ παύει να υπάρχει. Επικράτησε πανικός και οι Γερμανοί σήμαναν συναγερμό νομίζοντας ότι επρόκειτο για αεροπορική επιδρομή. Το

εσωτερικό του κτηρίου κατέρρευσε και πήρε φωτιά. Η διέλευση τραμ, τροχοφόρων και πεζών διακόπηκε για 10 μέρες. Η πυροσβεστική δύο ημέρες αγωνίστηκε να σβήσει τη φωτιά, ενώ για μέρες ξέθαβε νεκρούς από τα ερείπια: Η Αστυνομική Διεύθυνση Αθηνών βεβαίωσε ότι 29 μέλη της ΕΣΠΟ και 43 Γερμανοί αξιωματικοί και στρατιώτες βρέθηκαν νεκροί (50), ενώ αναφέρθηκαν 27 γκεσταπίτες και 5 Γερμανοί στρατιώτες τραυματίες. Από τον άμαχο πληθυσμό σκοτώθηκε ένας παπάς και άλλοι 11 πολίτες τραυματίστηκαν. Ανάμεσα στους βαριά τραυματίες και ο πρόεδρος της ΕΣΠΟ Στεροδήμας, ο οποίος μεταφέρθηκε στον «Ευαγγελισμό» με καθολικά εγκαύματα και αποβίωσε τρεις ημέρες μετά. Η ναζιστική οργάνωση διαλύθηκε διά παντός και σταμάτησε κάθε προσπάθεια στρατολόγησης Ελλήνων Εθελοντών για το Ανατολικό Μέτωπο. Χάρης στους αγωνιστές της ΠΕΑΝ, η Ελλάδα δεν στιγματίστηκε ως συνεργάτης της φασιστικής Γερμανίας εναντίον της Ρωσίας. «*Ούτε ένας Έλληνας στρατιώτης δεν πύκνωσε τις τάξεις του Αγκυλωτού Σταυρού*»(51). Ο παράνομος Τύπος της Αθήνας ύμνησε την ανατίναξη αυτή που πραγματοποιήθηκε υπό το φως της ημέρας, στην καρδιά της κατακτημένης Αθήνας, η οποία έδειξε στον δοκιμαζόμενο ελληνικό λαό, ότι είναι δυνατή η αντιστασιακή δράση...

Τέλος Β'μέρους

Παραπομπές

- 1.Υπογράφηκε στις 9 Φεβρουαρίου 1934, από τους υπουργούς Εξωτερικών της Ελλάδας, Γουγκοσλαβίας, Ρουμανίας και της Τουρκίας.
- 2.Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι δύο βδομάδες μετά την επιβολή του νέου καθεστώτος, ο Μ. Βρετανία με την επίσημη επίσκεψη του βασιλιά Εδουάρδου Η' στην Αθήνα, επικύρωσε την κυβέρνηση Μεταξά.
3. Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Τόμος ΙΕ, Εκδοτική Αθηνών.
4. Δυστυχώς, το μεγαλύτερο τμήμα του ποσού που συγκεντρώθηκε από τον έρανο δεν διατέθηκε για την Αεροπορία. Από το 1937 και ενόψει του επικείμενου παγ-

κοσμίου πολέμου, τα κράτη της Ευρώπης που παρήγαγαν πολεμικά αεροσκάφη σταμάτησαν να τα εξάγουν με αποτέλεσμα να μην μπορούν οι Έλληνες να αγοράσουν αεροσκάφη με τα χρήματα του έρανου. Έτσι τα έσοδα του έρανου διατέθηκαν κυρίως στην αποπεράτωση κάποιων στρατιωτικών αεροδρομίων και στην ανέγερση των οχυρών της Γραμμής Μεταξά. Επίσης, υπήρξαν κατηγορίες ότι η επιτροπή του έρανου καταχράστηκε μέρος των χρημάτων αλλά στην πραγματικότητα τα περισσότερα χρήματα από τον έρανο υπέρ της Αεροπορίας εξανεμίστηκαν εξαιτίας του υπερπληθωρισμού που χτύπησε την Ελλάδα στη διάρκεια της Κατοχής. Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, Τόμος Γ', Αθήνα 1990 και Τριαντάφυλλος Αθ. Γεροζήσης.

5. Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Εκδοτική Αθηνών, τόμος ΙΕ'.

6. Το ΚΕΑ ανακατασκεύασε 32 εκπαιδευτικά αεροπλάνα AVRO TYTOR, προετοίμασε την κατασκευή άλλων 32 αεροπλάνων HENSCHEL, εκτέλεσε 600 παραγγελίες του Υ.Α. (κατασκευή βομβών, ανεμουριών ρυμουλκούμενων στόχων, συσκευές οργάνων, κ.α.), ενώ επέκτεινε τα συνεργεία και τις αποθήκες του και ίδρυσε νέα. Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, Τόμος Γ', Αθήνα 1990.

7. Στο Υπ. Αεροπορίας υπήχθησαν μόνο οι Αεροπορικές Βάσεις Τατοΐου και Θριασίου, η Σχολή Αεροπορίας, η Σχολή Γενικής Εκπαιδύσεως και Ειδικότητων, το Εκπαιδευτικό Κέντρο Ιπταμένων, το Αεροπορικό Κέντρο Εκπαιδύσεως, το ΚΕΑ και η Γενική Αποθήκη Υλικού Αεροπορίας. Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, Τόμος Γ', Αθήνα 1990.

8. Την ΔΑΒ αποτέλεσαν οι 31η, 32α και 33η Μοίρες Βομβαρδισμού. Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, Τόμος Γ', Αθήνα 1990.

9. Την ΔΑΔ αποτέλεσαν οι 21η, 22α, 23η και 24η Μοίρες Δίωξης. Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, Τόμος Γ', Αθήνα 1990.

10. Η δύναμη των αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας με την κήρυξη του ελληνοϊταλικού πολέμου ήταν: 36 Ρ.Ζ.Λ. Ρ24 εκ των οποίων 24 εν ενεργεία, 9 BLOCH MB 151, 11 POTEZ63 εκ των οποίων 8 εν ενεργεία, 12 BLENHEIM MK IV εκ των οποίων 11 εν ενεργεία, 12 FAIREY BATTLE εκ των οποίων 10 εν ενεργεία, 18 BREGUET 19 εκ των οποίων 9 εν ενεργεία, 15 HENSCHEL 126, 17 POTEZ 25A, 9 FAIREY III F, 12 DORNIER 22 G, 9 AVRO ANSON. Επίσης τα αεροσκάφη «δεύτερης γραμμής» που συμπεριλάμβαναν 6 HAWKER HORSLEY II, 6 AVIA B 534, 2 GLOSTER GLADIATOR, τα εκπαιδευτικά 20 AVRO 621 TUTOR, 22 AVRO 626 I και τα 5 αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας JUNKERS 52/3m. Πρέπει



δε να επισημανθεί ότι τα BREGUET 19 και τα POTEZ 25A αποσύρθηκαν πολύ γρήγορα από τις επιχειρήσεις ενώ τα DORNIER 22 G αποσύρθηκαν για να υποστούν μετατροπές και βελτιώσεις, χωρίς τελικά να χρησιμοποιηθούν στις επιχειρήσεις. Όμως, η πραγματική διαθέσιμη μαχητική ισχύς σε αεροσκάφη πρώτης γραμμής ήταν πολύ μικρότερη της δύναμης των αεροσκαφών, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην υποτίμηση του ρόλου της Αεροπορίας σε ενδεχόμενη σύρραξη.

11. Η ΕΣΣΔ ήταν τότε σύμμαχος της Γερμανίας και οι ΗΠΑ ήταν ουδέτερες.

12. Παναγιώτης Κανελλόπουλος, « Ημερολόγιο, 31 Μαρτίου 1942-4 Ιανουαρίου 1945», Αθήνα 1977, Εκδόσεις «Εστία».

13. Ομιλία της κας. Ανθής Πάγκα – Περρίκου στην εκδήλωση προς τιμήν της Ημέρας της ΠΕΑΝ Καλλιθέας, Δημοτική Πινακοθήκη «Σοφία Λασκαρίδου 8/5/2009».

14. Με την υπ' αριθμό Πρωτοκόλλου 47470/30.10.1940 αίτησή του, Αρχείο Ανθής Πάγκα – Περρίκου.

15. Όπως υποσημείωση 13.

16. Με την υπ' αριθ. Ε.8674/26-11-1940/Δ.Α.Σ./Γρ. 1ον και με την υπ' αριθ. Ε.8709/Σχ.Ε.8674/28-11-1940/Α.Δ.Α.Σ./Γρ. 1ον .

17. Προφορική μαρτυρία της Ανθής Πάγκα Περρίκου.

18. Περιοδικό «Χιόνι», «Ιστορικά εκλεκτά κείμενα. Ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος γράφει για τον Κώστα Περρίκο», τεύχος 34, Δεκέμβριος 1994. Επίσης, Περιοδικό «Χιόνι», «Αποστολή ΜΙΔΑΣ 614», Φεβρουάριος 2000 και «Κώστας Περρίκος» Αύγουστος 2000.

19. Προφορική μαρτυρία της Ανθής Πάγκα Περρίκου.

20. Στις 8 Ιανουαρίου 1941.

21. Περιοδικό «Χιόνι», «Ιστορικά εκλεκτά κείμενα. Ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος γράφει για τον Κώστα Περρίκο», τεύχος 34, Δεκέμβριος 1994.

22. Όπως ανωτέρω.

23. Ευάνθης Χατζηβασιλείου, ΠΕΑΝ (1941-1945), Σύλλογος Προς Διάδοσιν Ωφελίμων Βιβλίων, Αθήνα 2004.

24. Ομιλία της κας. Ανθής Πάγκα – Περρίκου στην εκδήλωση προς τιμήν της Ημέρας της ΠΕΑΝ Καλλιθέας, Δημοτική Πινακοθήκη «Σοφία Λασκαρίδου 8/5/2009».

25. Παναγιώτης Κανελλόπουλος, « Ημερολόγιο, 31 Μαρτίου 1942-4 Ιανουαρίου 1945», Αθήνα 1977, Εκδόσεις «Εστία».

26. Οι περισσότεροι από αυτούς είχαν διατελέσει μέλη του Εθνικού Ενωτικού Κόμματος, Ευάνθης Χατζηβασιλείου, ΠΕΑΝ (1941-1945), Σύλλογος Προς Διάδοσιν Ωφελίμων Βιβλίων, Αθήνα 2004.

27. «Κανένας δεν ξεσπκώθηκε κατά του Άξονα πριν από τους αξιωματικούς... Πως να παραδεχτούν τη σκλαβιά οι αξιωματικοί της Πίνδου και του Ρούπελ, αυτοί που άκουγαν τα ραδιόφωνα όλου του κόσμου, ως και τα σοβιετικά , να τους λεν πως είναι αθάνατοι»; Χρήστος Ζαλόκωστα, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, «Το Χρονικό της Σκλαβιάς», Αθήνα 1997.

28. Χρήστος Ζαλόκωστα, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, «Το Χρονικό της Σκλαβιάς», Αθήνα 1997.

29. Όπως ανωτέρω.

30. Παναγιώτης Κανελλόπουλος, « Ημερολόγιο, 31 Μαρτίου 1942-4 Ιανουαρίου 1945», Αθήνα 1977, Εκδόσεις «Εστία».

31. Ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος ήταν ένας από τους λίγους πολιτικούς που παρέμειναν στην Ελλάδα για να βοηθήσει στην αντιμετώπιση των κατακτητών. Από το καλοκαίρι του 1941 μέχρι το Μάρτιο του 1942, που τελικά έφυγε κρυφά με καϊκι από την Ελλάδα, ανέπτυξε μία πολύπλευρη δραστηριότητα με τις περισσότερες αναδυόμενες αντιστασιακές ομάδες.

32. Χρήστος Ζαλόκωστα, Βιβλιοπωλείον της Εστίας, «Το Χρονικό της Σκλαβιάς», Αθήνα 1997.

33. Από τους Μανώλη Γλέζο και Απόστολο Σάντα, τον Μάιο του 1941.

34. Παναγιώτης Μιχαηλίδης, «Αγαθουπόλεως 7, Μικρές ιστορίες από τη μεγάλη Κατοχή», Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 1991.

35. «Π.Ε.Α.Ν., Μυστικός Τύπος της Κατοχής», Εκδόσεις Διογένης, Αθήνα.

36. Παναγιώτης Μιχαηλίδης, «Αγαθουπόλεως 7, Μικρές ιστορίες από τη μεγάλη Κατοχή», Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα 1991.

37. «Πολεμικός Τύπος», Τεύχος 23.

38. «Έμπρός για τους μεγάλους μας σκοπούς», Μεγάλη Ελλάς, 1, Δεκέμβριος 1941.

39. «Η Αθήνα στην Εθνική Αντίσταση», Δημ. Σούτζου.

40. Έτσι, ονόμαζαν τους προδότες πολιτικούς κατ' αντιστοιχία του ομώνυμου Νορβηγού πολιτικού που πρόδωσε τη χώρα του στους Γερμανούς.

41. Ιστορικών Αρχείων, «Η 25η Μαρτίου στα χρόνια της Κατοχής».

42. Παράνομος τύπος, εφημερίδα «Ελεύθερη Σκέψη», 1η Απριλίου 1942.

43. Έλαβε μέρος στην καταστροφή καυσίμων

στο Ν. Φάλιρο, στη τοποθέτηση κι έκρηξη βόμβας στο ιταλικό φορτηγό «Λούτσε» (Σαλαμίνα 29 Μαρτίου), στη ρίψη κι έκρηξη δυναμίτιδας σε ιστιοφόρο που μετέφερε καύσιμα και πολεμοφόδια (Κερασίνα, 29 Απριλίου), έκρηξη βόμβας σε υπόστεγο αεροσκαφών στην Ελευσίνα (30 Αυγούστου), έκρηξη σε υπό επισκευή ιστιοφόρο (Πέραμα, 3 Οκτωβρίου), Ευάνθης Χατζηβασιλείου, ΠΕΑΝ (1941-1945), Σύλλογος Προς Διάδοσιν Ωφελίμων Βιβλίων, Αθήνα 2004.

44. Σύμφωνα με τη μαρτυρία του Αντώνη Μυτιληναίου, στο βιβλίο του «Μαρτύρων Πορεία», Εκδόσεις Επικαιρότητα Ο.Ε., Αθήνα, δίπλα στο Αρχαιολογικό Μουσείο, όπου επί Μεταξά είχαν την έδρα τους τα Τάγματα Εργασίας, στο ημιυπόγειο υπήρχε αποθήκη υγειονομικού υλικού.

45. Στο Ανατολικό Μέτωπο μάχονταν μαζί με τους Γερμανούς μεραρχίες εθελοντών από τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία, την Ουγγαρία, το Βέλγιο, την Ολλανδία, την Ισπανία, τη Σλοβακία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Κροατία, ακόμη και από την ίδια τη Ρωσία.

46. Έλληνες εθνικοσοσιαλιστές που συνεργάζονται με τους κατακτητές.

47. Ιστορικών Αρχείων Εθνικής Αντιστάσεως, «Τα γραφεία της προδοτικής ΕΣΠΟ ανατινάσσονται».

48. «Και Λεγεώνα», Δόξα , φύλλο 9, Αύγουστος 1942.

49. «Φύλακες γρηγορείτε», εφημερίδα «Δόξα», αριθμός 10, Σεπτέμβριος 1942.

50. Βεβαίως κάποιος ισχυρίζεται ότι ο αριθμός των νεκρών δεν ήταν αυτός. Σύμφωνα με τις μαρτυρίες κυμαίνονταν από 100 (30 Γερμανοί και 70 Ιταλοί κι Έλληνες, Περιοδικό «Χιόνι», «Αποστολή ΜΙΔΑΣ 614», Φεβρουάριος 2000, Γιάγκου Μωραϊτή) μέχρι και μόνον έξι ελαφρά τραυματίες. Όμως κατά τη διάρκεια της έρευνάς μας, ανακάλυψαμε στο γερμανικό νεκροταφείο του Διονύσου Αττικής τους τάφους των Γερμανών που πιθανόν υπήρξαν θύματα της επιχείρησης εναντίον της ΕΣΠΟ. Συγκεκριμένα από τις 20-9-1942 έως και τις 3-10-1942, όπου είναι λογικό να υπέκυψαν στα τραύματά τους οι τυχόν τραυματίες από την ελληνική αντιστασιακή δράση, υπάρχουν καταγεγραμμένα 31 ονόματα Γερμανών βαθμοφόρων και στρατευσίμων. Δεν αποκλείεται λοιπόν μέσα στα πιθανά θύματα να συγκαταλέγονται και Ιταλοί, όπως ισχυρίζονται ορισμένοι Έλληνες αρθρογράφοι σε δημοσιεύματά τους σχετικά με την αντιστασιακή δράση των κατεκτημένων Ελλήνων.

51. Περιοδικό «Χιόνι», «Αποστολή ΜΙΔΑΣ 614», Φεβρουάριος 2000.



Αξιολόγηση της Φυσικής Κατάστασης στη Σχολή Ικάρων

Γρηγόρης Μπουδάνης, Ph.D.

Νατάσα Τσετσώνη, Ph.D.

Εργαστήριο Εργομετρίας Σχολής Ικάρων

Ο σκοπός των προγραμμάτων Φυσικής Αγωγής στις στρατιωτικές σχολές είναι η βελτίωση της φυσικής κατάστασης (δύναμη, ταχύτητα, αντοχή, μυϊκή συναρμογή, ευλυγισία), με παράλληλη καλλιέργεια πνευματικών, ηθικών και ψυχικών χαρακτηριστικών (αγωνιστικότητα, άμιλλα, αυτοέλεγχος, ηγετική ικανότητα). Αυτό επιτυγχάνεται μόνο μέσα από ένα ολοκληρωμένο και καλά σχεδιασμένο πρόγραμμα Φυσικής Αγωγής όπου οι στόχοι είναι διατυπωμένοι με σαφήνεια και ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του κάθε όπλου. Σημαντικό στοιχείο στην πορεία του προγράμματος και τη βελτιστοποίηση των αποτελεσμάτων είναι ο έλεγχος και η αξιολόγηση της προόδου καθώς και η αναγνώριση των αδυναμιών του κάθε συμμετέχοντα. Στο άρθρο αυτό θα παρουσιαστεί ο τρόπος λειτουργίας του Εργαστηρίου Εργομετρίας της Σχολής Ικάρων (ΣΙ) που κύριο σκοπό έχει να παρακολουθεί και να αξιολογεί την πορεία της φυσικής κατάστασης των Ικάρων στα τέσσερα έτη φοίτησής τους στη ΣΙ.

ΤΟ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΕΡΓΟΜΕΤΡΙΑΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ

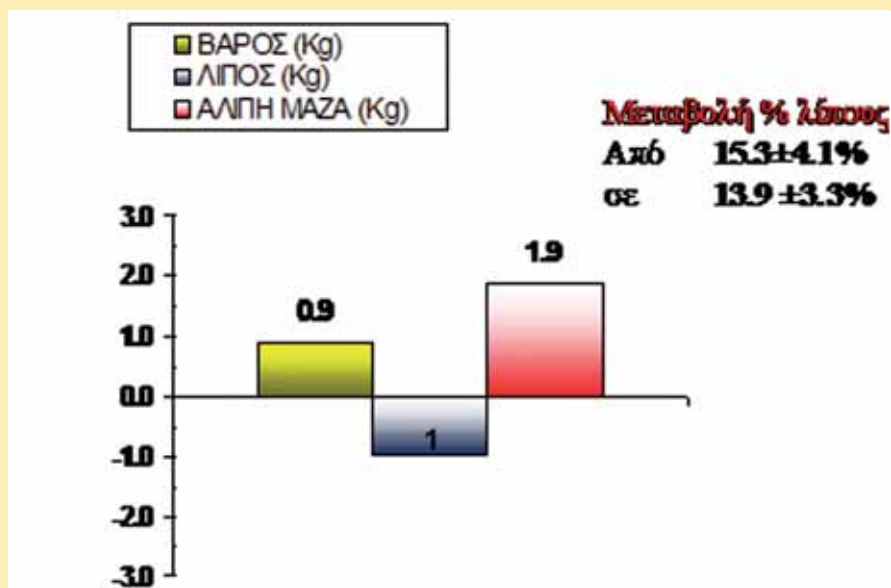
Το Εργομετρικό Κέντρο της Σχολής Ικάρων ξεκίνησε να λειτουργεί στις αρχές της δεκαετίας του 1990 με στόχο την αξιολόγηση της φυσικής κατάστασης των Ικάρων. Πρώτος επιστήμονας που το στελέχωσε ήταν

ο νυν Καθηγητής του Τ.Ε.Φ.Α. Αθήνας Γ. Βαγενάς. Με τη λειτουργία της Σχολής ως Ανώτατο Στρατιωτικό Εκπαιδευτικό ίδρυμα, ιδρύθηκε και το Εργαστήριο Εργομετρίας. Οι κύριοι σκοποί της λειτουργίας Εργαστηρίου Εργομετρίας της Σχολής Ικάρων είναι οι εξής:

1. Η μέτρηση και στη συνέχεια η αξιολόγηση της φυσικής κατάστασης των Ιπταμένων καθώς και η παρακολούθηση της εξέλιξής της στα τέσσερα έτη φοίτησης. Αυτό περιλαμβάνει την εκτίμηση της σωματικής σύστασης και σωματότυπου (λίπος και άλιπη μάζα), τη μέτρηση της μυϊκής δύναμης και αντοχής διάφορων μυϊκών ομάδων (κοιλιακοί και θωρακικοί μύς καθώς και άλλες δυναμομετρήσεις), τη μέτρηση της αναερόβιας ισχύος

και αναερόβιας ικανότητας με τη *Wingate test*, την εκτίμηση της αερόβιας ικανότητας με τη δοκιμασία του παλίνδρομου τρεξίματος, τη μέτρηση της ευλυγισίας της μέσης και των ισχίων, καθώς και τη μέτρηση των αλλαγών της καρδιακής συχνότητας και της αρτηριακής πίεσης κατά την άσκηση.

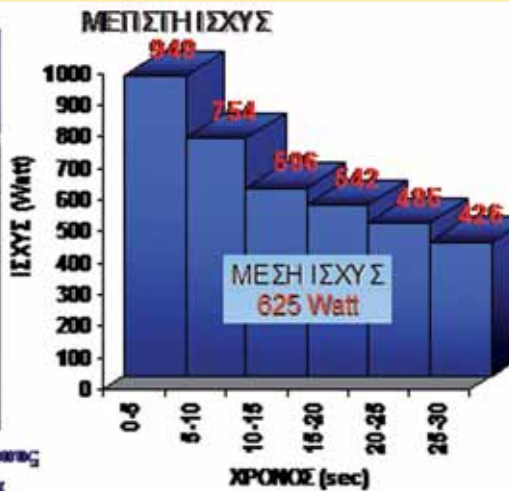
2. Η αξιολόγηση της βελτίωσης των παραμέτρων της φυσικής κατάστασης μετά την εφαρμογή του προπονητικού προγράμματος που σχεδιάζεται από τους καθηγητές φυσικής αγωγής. Για το σκοπό αυτό απαιτείται η ολοκλήρωση δύο τουλάχιστον μετρήσεων σε τακτά χρονικά διαστήματα μέσα στο ακαδημαϊκό έτος. Η απόκτηση ολοκληρωμένων πληροφοριών για τη φυσική κατάσταση του κάθε Ικάρου καθ' όλη τη διάρκεια της φοίτησής του στη ΣΙ αποτελεί σημαντικό βοήθημα για



Μεταβολές του σωματικού βάρους, σωματικού λίπους και άλιπης μάζας κατά τη διάρκεια της βασικής στρατιωτικής εκπαίδευσης στη ΣΙ



Εκπαιδευτής: 75 γρ./Κg σωματ. βάρους
Ένταση: μέγιστη αεροαίθρα
Διάρκεια: 30 δευτερόλεπτα



Αξιολόγηση αναερόβιας Ικανότητας με το Wingate test

τους καθηγητές φυσικής αγωγής γιατί μπορούν να αναπροσαρμόσουν το πρόγραμμα φυσικής αγωγής εάν αυτό χρειαστεί, αλλά και για τους ίδιους τους Ικάρους γιατί ψυρίζουν τις δυνατότητες και τις αδυναμίες τους και παρακινούνται να βελτιωθούν.

3. Η δημιουργία βάσης δεδομένων που περιέχει την εξέλιξη της φυσικής κατάστασης στο κάθε έτος φοίτησης. Η επεξεργασία δεδομένων από πολύχρονες μετρήσεις μπορεί να προσφέρει σημαντική υπηρεσία στο σχεδιασμό των προγραμμάτων φυσικής αγωγής αλλά και στη δημιουργία standards (ορίων) για την αντικειμενική αξιολόγηση των Ικάρων.

4. Η συμμετοχή στη σχεδίαση / τροποποίηση των προγραμμάτων φυσικής αγωγής βάσει των αποτελεσμάτων της εργομετρικής αξιολόγησης.

5. Η επιμόρφωση των καθηγητών φυσικής αγωγής και των Ικάρων σε επιστημονικά θέματα που αφορούν την ειδική φυσική κατάσταση των ιταμέων, τη φυσιολογία των πτήσεων και την διατροφή.

6. Η διεξαγωγή ερευνητικών μελετών που αφορούν την εξειδικευμένη φυσική κατάσταση των Ικάρων. Για παράδειγμα, έχει γίνει από το Εργαστήριο μελέτη της συχνότητας και της

αιτιολογίας των μυοσκελετικών τραυματισμών που συμβαίνουν στη βασική στρατιωτική εκπαίδευση. Επίσης αξιολογήθηκαν οι αλλαγές στη σωματική σύσταση των Πρωτοετών Ικάρων μετά τη βασική στρατιωτική τους εκπαίδευση.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΜΕΤΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΙΚΑΡΩΝ

Στις επόμενες παραγράφους παρουσιάζονται ενδεικτικά αποτελέσματα από τις μετρήσεις και τις ερευνητικές εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο Εργομετρικό Κέντρο της Σχολής Ικάρων κατά την πενταετία 1997-2002. Συγκεκριμένα παρουσιάζονται αποτελέσματα σχετικά με:

1. Τις μεταβολές στη σωματική σύσταση (σωματικό βάρος, σωματικό λίπος και άλιπη μάζα) κατά τη διάρκεια της βασικής στρατιωτικής εκπαίδευσης στη Σχολή Ικάρων (ΣΙ)

2. Τις μεταβολές στη σωματική σύσταση και στην αναερόβια ικανότητα κατά τη διάρκεια των τεσσάρων ετών φοίτησης στη ΣΙ

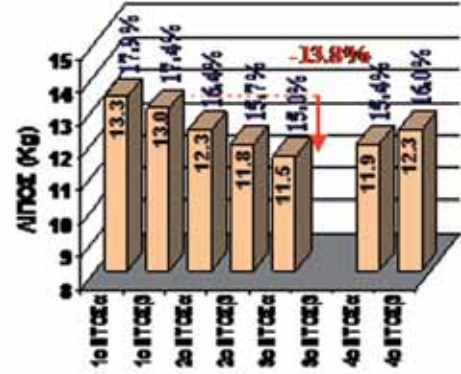
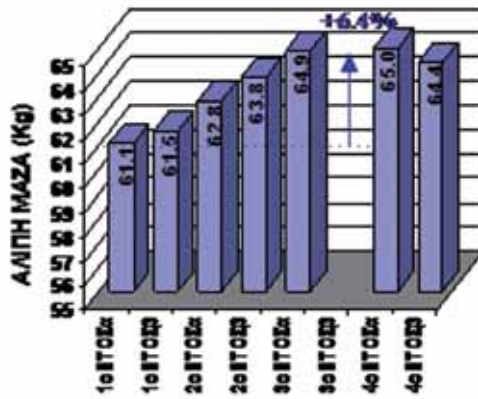
1. ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΗΣ ΣΩΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΙΚΑΡΩΝ

Σκοπός της μελέτης αυτής ήταν να μελετηθούν οι αλλαγές της σωματικής σύστασης κατά τη διάρκεια της βασικής στρατιωτικής εκπαίδευσης στη Σχολή Ικάρων. Εκατόν εικοσιεπτά άρρενες επιτυχόντες στη Σχολή Ικάρων (ηλικία: 18.2 ± 0.6 έτη, αρχικό σωματικό βάρος: 71.0 ± 7.5 Kg, ανάστημα: 175.8 ± 6.1 cm, αρχικό ποσοστό λίπους: 15.3 ± 4.1%) μετρήθηκαν πριν και αμέσως μετά την ολοκλήρωση της βασικής στρατιωτικής εκπαίδευσης που διήρκεσε 28 ημέρες. Στο διάστημα αυτό, γυμνάζονταν καθημερινά ως εξής: (α) κατά τις πρώτες 10 ημέρες, συμμετείχαν σε εισαγωγικό πρόγραμμα φυσικής κατάστασης σχεδιασμένο από τους καθηγητές φυσικής αγωγής της Σχολής (90 λεπτά/ ημέρα), ενώ παράλληλα συμμετείχαν σε πρόγραμμα στρατιωτικής εκπαίδευσης και (β) κατά τις υπόλοιπες 18 ημέρες η σωματική τους άσκηση γίνονταν αποκλειστικά μέσω του προγράμματος στρατιωτικής εκπαίδευσης. Το πρόγραμμα διατροφής ήταν κοινό για όλους και ελέγχονταν από τη Σχολή Ικάρων. Οι μετρήσεις περιλάμβαναν το σωματικό βάρος και το ανάστημα καθώς και τέσσερις δερματοπτυχές από τις οποίες υπολογίστηκε το ποσοστό σωματικού λίπους και η άλιπη μάζα.

Στο διάστημα της βασικής στρατιωτικής εκπαίδευσης παρατηρήθηκαν σημαντικές θετικές μεταβολές της σωματικής σύστασης (σχήμα 1, αύξηση της άλιπης μάζας κατά 1.9 ± 1.4 κιλά με παράλληλη μείωση του λίπους κατά 1.0 ± 1.4 κιλά, $P < 0.01$) με τελικό αποτέλεσμα την αύξηση του σωματικού βάρους κατά 1.3% (0.9 ± 2.3 κιλά) και τη



μείωση του ποσοστού λίπους κατά 15%. Αναλύοντας τα ατομικά αποτελέσματα, βρέθηκε ότι το 64% των ατόμων πήραν περισσότερο από 0.5 κιλό βάρους, το 27% των ατόμων έχασαν περισσότερο από 0.5 κιλό βάρους, ενώ το βάρος παρέμεινε σταθερό στο υπόλοιπο 9% των ατόμων. Είναι αξιοσημείωτο ότι ακόμα και τα



Μεταβολές της αλιπης μάζας (αριστερό σχήμα) και του λίπους (δεξιό σχήμα) μιας σειράς Ιπταμένων κατά τη διάρκεια των 4 ετών φοίτησης στη ΣΙ. Τα ποσοστά στο δεξιό σχήμα είναι ποσοστά λίπους. Έχουν γίνει δύο μετρήσεις σε κάθε ακαδημαϊκό έτος με εξαίρεση το 3ο έτος όπου η μέτρηση έγινε αφού οι Ίκαροι επέστρεψαν από την πτητική εκπαίδευση της Καλαμάτας.

άτομα που πήραν βάρος, το έκαναν παίρνοντας άλιπη μάζα ενώ ταυτόχρονα έχασαν λίπος. Μια άλλη βασική παρατήρηση είναι ότι τα άτομα που είχαν το μεγαλύτερο ποσοστό λίπους στην αρχή της βασικής εκπαίδευσης έχασαν το περισσότερο λίπος. Οι μεγαλύτερες μεταβολές στις επιμέρους δερματοπτυχές παρατηρήθηκαν στην υπερλαγόνια δερματοπτυχή (μείωση 18–38%) που μειώθηκε στο 88% των ατόμων, ενώ η δικεφαλική δερματοπτυχή παρέμεινε αμετάβλητη σε όλους. Συμπερασματικά, η βασική στρατιωτική εκπαίδευση είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της αλιπης μάζας στο 83% και τη μείωση του λίπους στο 65% των ατόμων, ενώ μόνο το 5% παρουσίασε μικρή απώλεια αλιπης μάζας λόγω μείωσης του σωματικού βάρους.

2.ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΗΣ ΣΩΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΕΡΟΒΙΑΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΤΕΣ-ΣΑΡΩΝ ΕΤΩΝ ΦΟΙΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΙΚΑΡΩΝ

Εδώ παρουσιάζονται οι μεταβολές της σωματικής σύστασης και της αναερόβιας ικανότητας κατά τη διάρκεια των 4 ετών φοίτησης στη Σχολή

Ίκάρων (ΣΙ). Οι μετρήσεις έγιναν σε 61 Ιπτάμενους φοιτητές της ΣΙ που αξιολογούνταν 2 φορές τον χρόνο στο Εργομετρικό κέντρο της Σχολής από το 1ο έως το 4ο έτος της φοίτησής τους. Η σωματική τους σύσταση προσδιορίζονταν κάθε φορά με τη μέθοδο των δερματοπτυχών και η αναερόβια ικανότητά τους αξιολογούνταν μετρώντας τη μέγιστη και μέση ισχύ κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας Wingate σε ειδικά εξοπλισμένο κυκλιοεργόμετρο (Σχήμα 2). Κατά τη διάρκεια της φοίτησής τους οι Ίκαροι εκτελούσαν το πρόγραμμα φυσικής αγωγής της ΣΙ (90 λεπτά, τρεις φορές/ εβδομάδα). Το σωματικό βάρος (ΣΒ) των Ικάρων αυξήθηκε σταδιακά από το 1ο έως το 4ο έτος των σπουδών τους (74.2 ± 8.0 σε 76.9 ± 0.1 Kg, $P < 0.001$) κυρίως λόγω της αύξησης της αλιπης μάζας κατά 6.5% (4 ± 0.4 Kg), ενώ αντίθετα, το σωματικό λίπος μειώθηκε κατά 10.6% (-13 ± 0.4 Kg, βλ.επίε Σχήμα 3).

Η θετική αυτή μεταβολή της σωματικής σύστασης είχε ως αποτέλεσμα την πτώση του ποσοστού σωματικού λίπους από $17.9 \pm 3.3\%$ στην αρχή του 1ου έτους, σε $15.3 \pm 3.5\%$ στο 4ο έτος. Έτσι, ενώ στο 1ο έτος το 81% των ατόμων είχαν ποσοστό λίπους μεγαλύτερο του 15%, στο 4ο έτος το πο-

σοστό αυτό περιορίστηκε στο 49%. Η μέγιστη και μέση ισχύς αυξήθηκαν σημαντικά από το 1ο στο 2ο εξάμηνο του 1ου έτους (12.9% και 21% αντίστοιχα). Η μέγιστη ισχύς συνέχισε να αυξάνεται έως το 4ο έτος, ενώ η μέση ισχύς/ Kg ΣΒ, αρχικά παρέμεινε σταθερή, και στο 4ο έτος μειώθηκε ελαφρά (-1.7%). Η αναερόβια φυσική κατάσταση των Ικάρων κρίνεται ικανοποιητική αφού το 40–60% περίπου των ατόμων έχει τιμές μέσης ισχύος πάνω από 8 Watt/ Kg ΣΒ.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο ρόλος της αξιολόγησης και της συνεχούς ανατροφοδότησης είναι σημαντικός για την επιτυχημένη πορεία κάθε εκπαιδευτικής διαδικασίας. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων του Εργαστηρίου Εργομετρίας της ΣΙ δείχνουν ότι η αξιολόγηση και η ανατροφοδότηση έχουν συνεισφέρει όχι μόνο στην ομαλή πορεία βελτίωσης της φυσικής κατάστασης των Ικάρων, αλλά και στη συνειδητοποίηση των ωφελειών της άσκησης και της σωστής διατροφής για την υγεία και τις υψηλές επιδόσεις που απαιτούνται από το όπλο.



Η ΠΤΗΣΗ ΤΟΥ ΙΚΑΡΟΥ (The flight of Icarus)

Καθώς ο ήλιος χαράζει πάνω από τη γη,
Ένας γέρος στέκεται στο λόφο.
Καθώς η γη ζεσταίνεται με τις πρώτες ηλιαχτίδες,
ένα κελάιδισμα σπάζει τη σιωπή.

Τα μάτια του καίνε,
κοιτάζει τον τρελό στα μάτια του.

Πέτα, στο δρόμο σου, σαν αετός,
πέτα ψηλά όσο και ο ήλιος.
Στο δρόμο σου, σαν αετός,
πέτα και άγγιξε τον ήλιο.

Τώρα το πλήθος παραμερίζει και εμφανίζεται ένα νέο παιδί,
κοιτάζει το γέρο στα μάτια του.
Καθώς αυτός απλώνει τα φτερά του και φωνάζει στο πλήθος,
«Στο όνομα του Θεού, πατέρα, θα πετάξω »

Τα μάτια του φαίνονταν λαμπερά,
καθώς πετούσε στα φτερά ενός ονείρου.
Τώρα αυτός ξέρει ότι ο πατέρας του τον πρόδωσε.
Τώρα τα φτερά του μετατρέπονται σε στάχτη, σε στάχτη στον
τάφο του.

Πέτα, στο δρόμο σου, σαν αετός,
πέτα ψηλά όσο και ο ήλιος.
Στο δρόμο σου, σαν αετός,
πέτα και άγγιξε τον ήλιο.

(Ελληνική απόδοση του τραγουδιού του συγκροτήματος Iron Maiden)

Επιμέλεια: ΙΚ ΙΙΙ (ΜΗΧ) Ζυγούρη Ελεούσα-Βασιλική

ΚΑΛΟ

ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ

