

στην κυβέρνηση του στρατάρχου Παπάγου— δέχθηκαν τὸ βάπτισμα τοῦ ἀέρος ἀπὸ τὰ χέρια μου, σὲ διθέσιο ἀεροσκάφος τύπου *Harvard*, παραπάνω ἀπὸ ἐξήντα μαθηταὶ τῆς Σχολῆς Ἰκάρων καὶ τῆς Σχολῆς Ἐφέδρων Χειριστῶν, ποὺ λειτουργοῦσε τότε γιὰ νὰ πληρωθοῦν τὰ πολλὰ κενά, ποὺ εἶχε δημιουργήσει στὰ στελέχη τῆς ἀεροπορίας μας ἡ δραματικὴ δεκαετία 1940-1949.

Μὲ συγχωρεῖτε, ἂν συνεδάσα τὴν ἀποφινὴ πανηγυρικὴ συνεδρία τῆς Ἀκαδημίας μὲ προσωπικὲς ἀναμνήσεις. Ἄς μοῦ ἐπιτραπεῖ νὰ πῶ, ὅτι μπορεῖ νὰ καταλάβουν κάποια θέση, μὲ μικρὰ ἔστω γράμματα, στὸ περιθώριο τῆς ἱστορίας τῆς ἐνδοξῆς πολεμικῆς ἀεροπορίας μας.

Σᾶς εὐχαριστῶ.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟΥ Κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΤΟΥΜΠΑ

Κύριε Πρόεδρε τῆς Βουλῆς

Κύριε Πρόεδρε τῆς Ἀκαδημίας, Κυρίες καὶ Κύριοι

Εἶμαι ἰδιαιτέρως εὐτυχεὴς διότι σήμερον, ἐπ' ἐνκαιρίᾳ τῆς συμπληρώσεως πενήντα ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ὑπουργείου Ἀεροπορίας καὶ τῆς Σχολῆς Ἰκάρων, ἔχω τὸ μέγα προνόμιον νὰ περιγράψω τὴν δρᾶσιν τῆς Πολεμικῆς Ἀεροπορίας τῆς Ἑλλάδος.

Ἡ Ἑλληνικὴ Πολεμικὴ Ἀεροπορία ἐνεφανίσθη πολὺν πρὸ τῆς ἰδρύσεως τοῦ Ὑπουργείου αὐτοῦ. Ἀρχικῶς ἡ παρουσία της εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς οὐρανούς ἐσημειώθη μὲ τὴν ἐμφάνισιν τῆς Στρατιωτικῆς καὶ βραδύτερον τῆς Ναυτικῆς ἀεροπορίας.

Τὰ στελέχη τῶν δύο αὐτῶν κλάδων ἀπετελέσθησαν ἀπὸ τολμηροὺς καὶ ριγροκινδόνους πρωτοπόρους, οἱ ὅποιοι ἔγραψαν ὄντως λαμπρὰς σελίδας τόλμης, θάρρους καὶ αὐτοθυσίας. Ἦσαν αὐτοὶ οἱ ὅποιοι ἔγραψαν κυριολεκτικῶς μὲ τὸ αἷμα των τὰς ἐνδόξους δέλτους, τὰς ὁποίας βραδύτερον προσεκόμισαν ὡς ἱερὰ θεμέλια εἰς τὸ νεοῖδρον τῆς Ὑπουργείου Ἀεροπορίας.

Πρὶν ἢ εἰσέλθω εἰς τὸ κύριον θέμα, θὰ προβῶ εἰς μίαν σύντομον, κατὰ τὸ δυνατὸν, ἀναδρομὴν τῶν πρώτων βημάτων τῆς Ἀεροπορίας ἐν Ἑλλάδι, ὡς ταῦτα ἐσημειώθησαν κατὰ τὴν δρᾶσιν τῆς Στρατιωτικῆς ἀρχικῶς καὶ τῆς Ναυτικῆς μετ' ὀλίγον, Πολεμικῆς Ἀεροπορίας.

Πρὸ ἐξήκοντα ἑννέα ἀκριβῶς ἐτῶν, τὸ 1911, ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ στραφῇ μὲ ἰδιαιτέραν προσοχὴν πρὸς τὰς πρωτογόνους πτητικὰς μηχανάς, πού εἶχαν ἀρχίσει ἤδη νὰ διασχίζουσιν τοὺς οὐρανοὺς μὲ τὰς πρώτας ἀσταθεῖς καὶ ἐπικινδύνους πτήσεις τῶν.

Ἡ Κυβέρνησις κατὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Στρατεύματος πού ἔγινε τότε ἀπὸ τὴν Γαλλικὴν Στρατιωτικὴν Ἀποστολὴν ὑπὸ τὸν στρατηγὸν Ἐντοῦ, ἀπεφάσισε νὰ συμπεριλάβῃ εἰς τὴν νέαν σύνθεσιν, καὶ μονάδα Ἀεροπορίας, ὑπὸ τὴν ἐπινομίαν Δόχος τῶν Ἀεροπόρων.

Ἀμέσως σχεδὸν ἀπεστάλησαν πρὸς ἐκπαίδευσιν εἰς τὴν Στρατιωτικὴν Ἀεροπορικὴν Σχολὴν τοῦ ETAMPI τῆς Γαλλίας οἱ πρῶτοι τέσσαρες Ἑλληνες ἀξιωματικοί. Οὗτοι ἦσαν οἱ: Δημ. Καμπέρος, ὑπολοχαγός, Μιχ. Μουτούσης ὑπολοχαγός, Πανοῦτσος Νοταρᾶς ἀνθυπίαρχος καὶ Χρ. Ἀδαμίδης ἀνθυπίαρχος.

Συγχρόνως παρηγγέλλοντο καὶ τὰ πρῶτα Ἑλληνικὰ στρατιωτικὰ ἀεροπλάνα εἰς τὸν οἶκον F a r m a n. Κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν ἐπέστρεφεν εἰς τὴν Ἑλλάδα, μετὰ εἰδικὰς σπουδὰς, ἰδίαις δαπάναις εἰς Γαλλίαν, ὁ ἰδιώτης Ἐμ. Ἀργυρόπουλος μεταφέρων καὶ τὸ ἰδιόκτητον ἀεροπλάνον του τύπου N i e u r o t. Τὸ ἀεροπλάνον αὐτό, δυνάμεως 30 HP, ἦτο τὸ πρῶτον πού ἐπέταξεν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν οὐρανόν. Βραδύτερον ὁ Ἀργυρόπουλος κατετάγη εἰς τὸν Στρατὸν μὲ τὸν βαθμὸν τοῦ ἀνθυπολοχαγοῦ.

Εἰς τὰ μεγάλα στρατιωτικὰ γυμνάσια πού διεξήχθησαν κατὰ Μάϊον τοῦ 1912 εἰς τὴν Ἀττικὴν, ἔλαβε μέρος καὶ στρατιωτικὸν ἀεροπλάνον μὲ χειριστὴν τὸν Δ. Καμπέρον. Ἦτο τύπου H e n r i F a r m a n 50 HP. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς συνεργασίας κατὰ τὰ γυμνάσια ἐθεωρήθησαν ὡς λίαν ἐνθαρρυντικὰ καὶ ἀποδοτικὰ. Κατὰ Ἰούνιον τοῦ αὐτοῦ ἔτους, ὁ Καμπέρος πάλιν, εἰσηγήθη καὶ ἐπέτυχε τὴν μετατροπὴν ἑνὸς ἀεροπλάνου εἰς ὑδροπλάνον διὰ προσθήκης πλωτήρων. Τὰ πειράματα ἐπέτυχαν πλήρως καὶ μάλιστα συνέβη ὥστε κατὰ τινα πτήσιν του εἰς τὸν Σαρωνικὸν νὰ καταρρίψῃ τὸ τότε Εὐρωπαϊκὸν ρεκόρ ὑδροπλάνων ἀναπτύξας ταχύτητα 110 χμ./ῶρ. Οὕτως ἐγεννήθη καὶ ἡ πρώτη μονὰς ναυτικῆς ἀεροπορίας.

Τὴν αὐτὴν ἐποχὴν κατέφθασε μὲ τὸ ἀεροπλάνον του, μετὰ ἰδιωτικὰς σπουδὰς ἐν Γαλλίᾳ, καὶ ὁ ἰδιώτης Ἀλέξανδρος Καραμανλάκης. Εἰς μίαν ἐκ τῶν πολλῶν πτήσεων του ὑπεράνω τῆς Ἀττικῆς, ἀτυχῶς τὸ ἀεροσκάφος του, λόγῳ μηχανικῆς βλάβης κατέπεσε, καὶ ὁ Καραμανλάκης ἐφορευθῆ. Ὁ Καραμανλάκης εἶναι ὁ πρῶτος νεκρὸς ὁ ὁποῖος ἐγγράφεται εἰς τὸν ἱερὸν πίνακα τῶν ἀπωλειῶν τῶν Ἑλληνικῶν αἰθέρων. Ὁ μόνος ἀναφερόμενος πρὸ αὐτοῦ εἶναι ὁ μυθικὸς ΙΚΑΡΟΣ.

Ἐπειδὴ ἡ κατάστασις ἐξειλίσσετο πλέον πρὸς πολεμικὴν ἀναμέτρησιν, ἀνεκλήθησαν ἐκ Γαλλίας οἱ ἐκπαιδευόμενοι ἀξιωματικοί, οἱ ὁποῖοι ἐπιστρέφοντες μετέ-

φεραν και τὰ ἀεροπλάνα των, τύπου *Henri Farmen 50 HP*. Οὕτως συνεκροτήθη ἡ πρώτη πολεμικὴ ἀεροπορικὴ μονάς, τῆς ὁποίας ἐπελέγη ἡ Λάρισα ὡς ἔδρα.

Τὴν 5ην Ὀκτωβρίου 1912, πρώτην ἡμέραν τῶν ἐπιχειρήσεων, ἐπραγματοποιήθη καὶ ἡ πρώτη πολεμικὴ Ἀεροπορικὴ ἀποστολὴ ἀπὸ τὸν διοικητὴν τῆς μονάδος Καμπέρον. Οὗτος διεξήγαγεν εὐρεϊαν ἀναγνώρισιν, ἐπεσήμανε τὰς θέσεις τῶν Τούρκων καὶ ἔρριψε κατ' αὐτῶν καὶ μερικὰς αὐτοσχεδίους βόμβας. Ὑπέβαλε πλήρες σχεδιάγραμμα καὶ παρέσχε λίαν χρησίμους πληροφορίας εἰς τὸ Ἐπιτελεῖον τῆς Στρατιᾶς. Ἐκτοτε αἱ ἀναγνωρίσεις ἐσυνεχίζοντο ἀπὸ τοῦ μετώπου καὶ οὕτω προσεφέροντο πολύτιμοι πληροφορίες.

Μετὰ τὴν κατάληψιν τῆς Θεσσαλονίκης ἡ Ἀεροπορικὴ μονάς μετεκινήθη εἰς τὸ Ἡπειρωτικὸν Μέτωπον. Ἐκεῖ μὲ ἀγορασθέντα καινουργῆ ἀεροπλάνα, τύπου *Maurice Farmen* τῶν 80 HP, οἱ ἀεροπόροι ἐξετέλεσαν συχνὰς ἀναγνωρίσεις καὶ προέβησαν καὶ εἰς βομβαρδισμόν τοῦ *Μπιζανίου* μὲ τέσσαρας πρωτόγονους βόμβας. Μετὰ τὴν παράδοσίν των οἱ Τοῦρκοι ὠμολόγησαν ὅτι αἱ βόμβαι αὐταὶ τοὺς εἶχαν προκαλέσει μεγάλον πανικόν!

Ἀλλὰ δὲν ἦτο μόνον ἡ ξηρὰ τὸ θέατρον τῆς δράσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἀεροπορίας κατὰ τοὺς Βαλκανικοὺς πολέμους.

Κατὰ Ἰανουάριον τοῦ 1913 ὁ Ἀρχηγὸς Στόλου, ναύαρχος Κουντουριώτης, ἐζήτησεν ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον Στρατιωτικῶν νὰ τοῦ διατεθῆ ἀεροπλάνον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν σοβαρᾶς ἀποστολῆς ναυτικῆς συνεργασίας.

Τὴν 24ην Ἰανουαρίου ἐν, τύπου *Farmen*, διασκευασθὲν εἰς ὑδροπλάνον, μὲ χειριστὴν τὸν ὑπολοχαγὸν Μουτούσην καὶ παρατηρητὴν τὸν σημαιοφόρον τοῦ Π.Ν. Ἀριστείδην Μωραϊτίνην, ἐπραγματοποίησε τὴν πρώτην εἰς τὸν κόσμον ἐπιχείρησιν ναυτικῆς συνεργασίας ἐν πολέμῳ. Οἱ ὡς ἄνω ἐπιβαίνοντες τοῦ ἀεροπλάνου ἐπέταξαν ἄνωθι τῶν Δαρδανελίων, προέβησαν εἰς ἀναγνώρισιν τῶν Τουρκικῶν πολεμικῶν καὶ συνεχίζοντες ἔφθασαν μέχρι καὶ τοῦ ναυστάθμου τοῦ *Ναγαρά*, ἐναντίον τοῦ ὁποίου καὶ ἔρριψαν βόμβας τινάς. Ὁ Μωραϊτίνης συνέταξε καὶ τὸ πρῶτον σχεδιάγραμμα τοῦ ἀντιπάλου στόλου ἀπὸ ἀέρος.

Τὴν 4ην Ἀπριλίου 1913 τὸ ἀεροπλάνον τοῦ Ἐμμ. Ἀργυροπούλου κατὰ τινα πολεμικὴν ἀποστολὴν κατέπεσεν ἀτυχῶς καὶ οὕτως ἐσημειώθη καὶ τὸ πρῶτον θῦμα Ἑλληνος Ἀεροπόρου ἐν πολέμῳ.

Μετὰ τὴν λήξιν τῶν Βαλκανικῶν πολέμων κατεβλήθησαν σύντονοι προσπάθειαι διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς Στρατιωτικῆς ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς Ναυτικῆς Ἀεροπορίας, χωρὶς ὅμως θετικὰ ἀποτελέσματα, κυρίως λόγῳ ἐλλείψεως οἰκονομικῶν πόρων.

Μετὰ τὴν εἴσοδον ὅμως τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸν Αὐτὸν Παγκόσμιον Πόλεμον, παρὰ

τὸ πλευρὸν τῶν Συμμάχων, ἄρχισε πλέον σοβαρὰ προσπάθεια ὀργανώσεως Στρατιωτικῆς καὶ Ναυτικῆς ἀεροπορίας. Οἱ σύμμαχοι ἀνέλαβαν τὴν ὀργάνωσιν τῶν δύο κλάδων τῆς πολεμικῆς Ἀεροπορίας. Ἡ Στρατιωτικὴ ἐτέθη ὑπὸ Γαλλικὴν διοίκησιν, ἐνῶ ἡ Ναυτικὴ ὑπὸ Ἀγγλικήν. Μὲ ἔδρας ἀντιστοίχως τὸ ΣΕΔΕΣ καὶ τὸν ΜΟΥΔΡΟΝ καὶ μὲ ὕλικὸν παραχωρηθὲν παρὰ τῶν Συμμάχων, οἱ δύο κλάδοι ἐξεπαιδεύθησαν καὶ ταχέως ἄρχισαν νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις.

Ἡ Ναυτικὴ Ἀεροπορία ἐτέθη ὑπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ ἰδρυτοῦ καὶ ἐμφυχωτοῦ της, τοῦ διακεκριμένου καὶ γενναίου ὑποπλοίαρχου, τοῦ ἀειμνήστου Μωραϊτίνη, τοῦ ἥρωος αὐτοῦ τῆς Πατρίδος, ὁ ὁποῖος καὶ αὐτὸς τελικῶς εὔρεν ὡς τὸν ὠνειρεύετο τὸν θάνατον κατὰ τινα πτῆσιν του. Ἀξιοσημεῖωτος ὑπῆρξεν ἡ ἐπιδρομὴ ὑπὸ τὸν Μωραϊτίνην κατὰ τῶν Γερμανικῶν θωρηκτῶν Γκαϊμπεν καὶ Μπρεσλάου. Τὸ τίμημα τὸ ὁποῖον κατέβαλεν ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία εἰς τὸν μέγαν αὐτὸν ἀγῶνα ἦσαν 18 νεκροὶ ἀεροπόροι ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς μάχης. Ἀπώλεια πολὺ μεγάλη εἰς ποσοστιαίαν ἀναλογίαν.

Μετὰ τὴν λήξιν τοῦ Παγκοσμίου Πολέμου οἱ Ἕλληνες ἀεροπόροι ἀπασχολήθησαν εὐθὺς ἀμέσως εἰς τὴν Μικρασιατικὴν Ἐκστρατείαν. Ἦδη οἱ δύο κλάδοι ἦσαν ἀρτίως ὀργανωμένοι καὶ οὕτω διετέθησαν ἀμέσως δι' ἐπιχειρήσεις εἰς τὸ Μέτωπον. Ἡ δράσις των ὑπῆρξεν ἐξαιρετικὴ καὶ παρέσχον ὄντως πολὺτιμον βοήθειαν εἰς τὰς στρατιωτικὰς μονάδας. Ἡ ἀεροπορία μὲ βάσεις προωθημένας μέχρι τῆς πρώτης γραμμῆς ἀνέπτυξεν ἐξαιρετικὴν δραστηριότητα τόσον εἰς μάχας ὑποστηρίξεως ὅσον καὶ εἰς ἀερομαχίας, δοθέντος ὅτι ἤδη καὶ οἱ Τούρκοι εἶχαν ἀποκτήσει καὶ αὐτοὶ ἀεροπορίαν. Εἶναι γνωστὴ ἡ ἀποφασιστικὴ συμβολὴ της κατὰ τὴν κατάληψιν τῆς Προύσης.

Ἡ Ἑλληνικὴ ἀεροπορία μαχομένη συνεχῶς ἐπέτυχε νὰ ἐξασφαλίσῃ τὴν κυριαρχίαν τοῦ ἀέρος. Ἡ παρεχομένη παρὰ τῆς ἀεροπορίας προστασία ἐκορυφώθη κατὰ τὴν περίοδον τῆς καταστροφῆς, ὅτε ἡ ἀεροπορία καθωδήγησε μὲ τὰς τολμηρὰς ἀναγνωρίσεις της πολλὰς μεγάλας μονάδας, τὰς ὁποίας καὶ ἐβοήθησε νὰ ἀποφύγουν ἐγκλωβισμόν ἢ καὶ νὰ ἀπαγκιστρωθοῦν. Κατέρριψε πλεῖστα ἐχθρικά ἀεροσκάφη, εἶναι δὲ γνωστὴ ἡ ἀερομαχία ἄνωθεν τοῦ Ἀφιδὸν Καραχισάρ, καθ' ἣν ὁ γενναῖος ἀεροπόρος Σταυρόπουλος, ἀφοῦ ἐξεδίωξε δύο ἄλλα ἀεροσκάφη, κατέρριψε τὸ τρίτον, τὸ ὁποῖον καὶ κατέπεσε φλεγόμενον εἰς τὰ χαρακώματα τῆς XII Μεραρχίας. Οἱ Ἕλληνες ἀεροπόροι ἐτίμησαν τοὺς δύο νεκροὺς Τούρκους ἀεροπόρους. Τοὺς ἀπένευμαν κατὰ τὸν ἐνταφιασμόν τὰς τιμὰς τοῦ βαθμοῦ των καὶ μὲ ἓνα ὠραῖον ἵπποτικὸν πνεῦμα ἔρριψαν ἐρματισμένον φάκελον εἰς τὸ Τουρκικὸν ἀεροδρόμιον, περιέχοντα τὰ παράσημα καὶ τὰ ἀτομικὰ εἶδη τῶν νεκρῶν.

Δὲν μοῦ ἐπιτρέπει ἀτυχῶς σήμερον ὁ χρόνος νὰ παραθέσω καὶ ἐξυμνήσω σειρὰν ὄλην ἐξόχων προσπαθειῶν τὰς ὁποίας ἀνέπτυξε μὲ μοναδικὴν ὁμηρικότητα ἡ Ἑλληνικὴ Ἐεροπορία.

Κατὰ τὴν ἐπακολουθήσασαν τὴν Μικρασιατικὴν Ἐκστρατεῖαν περίοδον τῆς εἰρήνης καὶ οἱ δύο κλάδοι ἀνέλαβαν προσπαθείας ἀνασυγκροτήσεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ των. Φυσικὰ ἢ ἀνάπτυξις των ἦτο βραδεῖα, κυρίως λόγῳ ἐλλείψεως τῶν ἀπαραιτήτων πιστώσεων, αἱ ὁποῖαι, ἐξ αἰτίας τῶν ἐπιτακτικῶν προβλημάτων τῆς Χώρας κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην καὶ κυρίως λόγῳ τῆς ἀδηρίτου ἀνάγκης τῆς στεργάσεως καὶ ἀπορροφήσεως τῶν 1.500.000 προσφύγων, εἶναι φυσικὸν ὅτι ἐδίδοντο εἰς τὴν ἀεροπορίαν μετὰ μεγάλης φειδοῦς.

Παρὰ ταῦτα, ἡ Στρατιωτικὴ Ἐεροπορία παρέλαβε τότε νέα ἀεροσκάφη διώξεως, Ἄγγλικὰ τύπου *Mars*, ἠξιοποίησε τὸν ὄρχον Θεσσαλονίκης καὶ τὸν μετέτρεψεν εἰς ἐργοστάσιον τὸ ὁποῖον κυρίως ἐπεσκεύαζε τὰ βεβλαμμένα ἀπὸ τὸν πόλεμον ἀεροσκάφη, μὲ τὰ ὁποῖα καὶ ἐξωπλίσθησαν αἱ Μοῖραι.

Ἐκ παραλλήλου ἡ Ναυτικὴ Ἐεροπορία ἴδρυνε τὸ εἰς Π. Φάληρον ἐργοστάσιον ἀεροπλάνων, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς Ἄγγλικῆς βιομηχανίας *Blackburn*, τὸ ὁποῖον καὶ ἄρχισε τὸν Ἰούλιον τοῦ 1925 τὴν παραγωγὴν τῆς πρώτης σειρᾶς ὑδροπλάνων τύπου *Veios*. Τὸ ἐργοστάσιον αὐτὸ σὺν τῷ χρόνῳ ἐπηδρώθη ἀποκλειστικῶς μὲ Ἑλληνικὸν προσωπικὸν καὶ ἐνετάχθη τελικῶς ὡς βασικὴ μονὰς ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Κρατικὸν Ἐργοστάσιον Ἐεροπλάνων».

Παρὰ τὰς ὡς ἀνέφερα τρομερὰς οἰκονομικὰς δυσχερείας τῆς Χώρας, κατορθώθη ἐν τούτοις νὰ παραληφθοῦν καὶ νέα ἀεροσκάφη. Παραλήφθησαν Γαλλικὰ, τύπου *Breguet, Henriot* καὶ *Moran*, διὰ τὸν στρατὸν καὶ Ἄγγλικὰ, τύπου *Atlas, Fairey, Horsley* καὶ *Avro* διὰ τὸ ναυτικόν.

Ἡ ἔφεσις τῶν Ἑλλήνων ἀεροπόρων διὰ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ὅπλου των καὶ ἡ ἐπιθυμία των πρὸς ἐκπαίδευσιν ἦτο συνεχῆς. Μία ὠραία ἔμπνευσις διὰ τὴν διάδοσιν τῆς ἀεροπορικῆς ἰδέας εἰς τὴν Χώραν μας ὑπῆρξε καὶ ἡ ἐπιτυχὴς πραγματοποιήσις τοῦ γύρου τῆς Μεσογείου μὲ ἓνα *Breguet*, τὸ ὁποῖον, μὲ χειριστὴν τὸν λοχαγὸν Παπαδάκον καὶ παρατηρητὴν τὸν συνταγματάρχην Ἀδαμίδην, φέρον τὸ ὄνομα ΕΛ-ΛΑΣ, ἀπεγειώθη τὸν Ἰούνιον τοῦ 1928 καὶ ἀφοῦ προσεγειώθη εἰς τὰς κυριώτερας χώρας τῆς Μεσογείου, ἐπέστρεψε διανῦσαν λίαν ἐπιτυχῶς 12.000 χιλιομέτρων, πρᾶγμα πὸν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐπίδοσις ἀξιόλογος διὰ τὴν ἐποχὴν.

Ἐν τῷ μεταξῷ ἡ ἀλματώδης ἐξέλιξις τοῦ ἀεροπλάνου καὶ ἡ παγκόσμιος ἀναγνώρισις τοῦ πρωταρχικοῦ ρόλου πὸν θὰ ἐκαλεῖτο νὰ παίξῃ εἰς τὸ μέλλον τὸ νέον τοῦτο ὄπλον, εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν προσπάθειαν δημιουργίας ἰσχυρῶν ἀεροπορικῶν δυνάμεων εἰς ὅλα τὰ Κράτη.

Οὕτως ἄρχισε καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα νὰ κατακτᾷ ἔδαφος ἡ ἀντίληψις αὐτή, καὶ αἱ ἀπόψεις ὑπὲρ τῆς δημοκρατίας καὶ παρ' ἡμῖν ἀεροπορίας ἐνιαίας καὶ ἰσχυρᾶς ἄρχισαν πλέον νὰ ἐπιβάλλονται. Βαρύνουσαν σημασίαν εἰς τὴν τελικὴν λήψιν τῆς ἀποφάσεως παρὰ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου, ἔσχεν ἡ ὑπάρχουσα τότε εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν ἔντονος διαφορὰ ἀπόψεων μεταξὺ τῶν στελεχῶν του ὡς πρὸς τὸν προσανατολισμὸν τοῦ ὑπὸ μελέτην ναυτικοῦ προγράμματος τῆς Χώρας. Δύο βασικαὶ ἀπόψεις διέπνεον τότε τὰ στελέχη. Δημοιοργία στόλου μὲ βάσιν τὰ βαρέα πλοῖα, δηλαδὴ θωρηκτὰ καὶ καταδρομικά, ἢ δημοιοργία ἐλαφροῦ στόλου ἀλλὰ μὲ παράλληλον ἀνάπτυξιν ἰσχυρᾶς ἀεροπορίας.

Ὑπενθυμίζω ὅτι τότε ἦτο ἐκκρεμὲς τὸ θέμα τῆς συνεχίσεως τῆς ναυπηγήσεως εἰς τὰ Γερμανικὰ Ναυπηγεῖα Β ο υ λ κ ἂ ν τοῦ παραγγελθέντος παρ' ἡμῶν θωρηκτοῦ Σ α λ α μ ί ς, ὡς ἀντιβάρου διὰ τὴν ἐνσωμάτωσιν μεταξὺ τῶν μονάδων τοῦ Τουρκικοῦ στόλου τοῦ Γερμανικοῦ θωρηκτοῦ Γ κ α ἰ μ π ε ν. Ἐπειδὴ ὁμως ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Τουρκία ἀπεφάσισε τὴν ἀγορὰν καὶ τοῦ νεοτεύκτου μεγάλου Βραζιλιανοῦ θωρηκτοῦ Ρ ί ο ν Ἰ α ν έ ἰ ρ ο ν, ἡ Ἑλλάς ἐθεώρησεν ὅτι ὄφειλε νὰ ἀυξήσῃ τὸ ἐκτόπισμα καὶ τὸ πυροβολικὸν τοῦ ναυπηγουμένου ἤδη θωρηκτοῦ Σ α λ α μ ί ς, ἵνα δυνηθῇ τοῦτο νὰ ἀντιπαραταχθῇ καὶ πρὸς τὸ Ρ ί ο ν Ἰ α ν έ ἰ ρ ο ν.

Μὲ τὸ θέμα αὐτὸ διεξήχθη τότε εἰς τὴν Ναυτικὴν Σχολὴν Πολέμου ἓνα λίαν ἐνδιαφέρον πολεμικὸν παίγνιον, ἐπὶ παρουσίᾳ τοῦ Πρωθυπουργοῦ καὶ ὀλοκλήρου τῆς ναυτικῆς ἡγεσίας. Κατὰ τὴν κριτικὴν τοῦ παίγνιου ὁ παριστάμενος λόγῳ τῆς σημασίας τοῦ θέματος Πρωθυπουργὸς Ἐλευθ. Βενιζέλος, ἐδήλωσεν ὅτι ὁ ἴδιος ἐσχημάτισε σαφῆ γνώμην καὶ ὅτι θὰ συνεκάλει τὸ Α.Ν.Σ. πρὸς λήψιν τελικῆς ἀποφάσεως, ἐπὶ τοῦ σχεδιασμοῦ τοῦ ναυτικοῦ προγράμματος.

Ὅντως μετὰ τινὰς ἡμέρας, μετὰ πλήρη ἐξέτασιν τοῦ θέματος ὑπὸ τοῦ Ἀνωτάτου Ναυτικοῦ Συμβουλίου, ἐλήφθη, κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ ἰδίου τοῦ Βενιζέλου, ὁμόφωνος ἀπόφασις περὶ νίθετῆσεως τοῦ προγράμματος τοῦ ἐλαφροῦ στόλου.

Μετὰ τὴν ἐξαγγελίαν, τὸ θέμα ἔφερε δι' ἐπερωτήσεώς του εἰς τὴν Βουλὴν ὁ Βουλευτὴς καὶ ἐν ἀποστρατεία πλοίαρχος Π.Ν. Γ. Στράτος, ἐπικρίνων τὴν Κυβέρνησιν διὰ τὴν ἀπόφασιν αὐτήν. Ἡ ἀπάντησις τοῦ Ἐλ. Βενιζέλου ὑπῆρξε λίαν ἐμπεριστατωμένη καὶ τελείως θεμελιωμένη· ἐξήγησεν ὅτι ἔλαβε τὴν ἀπόφασιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προγράμματος τοῦ ἐλαφροῦ στόλου, διότι συγχρόνως ἀπεφάσισεν καὶ τὴν δημιουργίαν ἀνεξαρτήτου Ὑπουργείου Ἀεροπορίας ὑπὸ τὸ ὅποιον θὰ ὑπήγοντο καὶ αἱ ὑπάρχουσαι ἐπὶ μέρους ἀεροπορίαι, Στρατιωτικὴ καὶ Ναυτικὴ. Εἶναι ὄντως ἐξόχως διαφωτιστικὰ τὰ πρακτικὰ τῆς Βουλῆς ἐπὶ τῶν συζητήσεων αὐτῶν. Ἀμέσως ἀνέλαβεν ὁ ἴδιος τὰ καθήκοντα τοῦ Ὑπουργοῦ Ἀεροπορίας καὶ ἐπέλεξεν ὡς Ὑφυπουργὸν ἓνα ἰδιώτην, μὴ βουλευτὴν ἀκόμη τότε, ὁ ὅποιος ἦτο ἦρως τοῦ

αεροπορικοῦ πολέμου καὶ εἶχεν ἰδιαιτέρως διακριθῆ ὡς ἐθελοντῆς καὶ τὸ 1912-1913 ὡς καὶ κατὰ τὰ ἔτη 1915 ἕως 1923, τὸν Ἀλέξανδρον Ζάνναν. Τοῦτον, πρὸ τῆς ἀναλήψεως τῶν καθηκόντων του, ἀπέστειλε πρὸς πλήρη ἐνημέρωσίν του ἐπὶ θεμάτων ὀργανώσεως καὶ ὕλικού εἰς Ἀγγλίαν, Γαλλίαν καὶ Γερμανίαν.

Ὁ Ζάννας βοηθούμενος ἀπὸ ἐπίλεκτα στελέχη τῶν αεροποριῶν Στρατοῦ καὶ Ναυτικοῦ, ἐπεδόθη εἰς μίαν ἐργώδη ἀλλὰ καὶ λίαν ἀποτελεσματικὴν προσπάθειαν διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ νέου Ὑπουργείου.

Μὲ νομοθετικὰ μέτρα ἐρρυθμίσθη ἡ ὀργάνωσις καὶ ἡ ἐκπαίδευσις. Ἰδρύθη εὐθὺς ἀμέσως ἡ Σχολὴ Ἰκάρων ὡς καὶ αἱ ἀπαραίτητοι τεχνικαὶ σχολαί, ἀντεμετωπίσθη τὸ θέμα τῆς παραγγελίας καὶ συντηρήσεως τοῦ ὕλικού, προωθήθη ἡ δημιουργία αεροδρομίων καὶ τέλος ἀπεφασίσθη ἡ ἕδρασις Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ἀεροπορίας.

Δι' εἰδικῶν νόμων ἐδόθη ἡ δυνατότης τῆς ἐθελουσίας μετατάξεως ἀξιωματικῶν τοῦ Στρατοῦ καὶ τοῦ Ναυτικοῦ διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ ἐνιαίου πλέον σώματος τῶν ἀξιωματικῶν τῆς Ἀεροπορίας. Ὀφείλω νὰ τονίσω ὅτι οἱ μεταταχθέντες συγκαταλέγοντο μεταξὺ τῶν καλλιτέρων ἐκάστου ὄπλου καὶ εἰς τοῦτο ὀφείλεται ὅτι τὰ στελέχη τοῦ νέου Σώματος διεκρίθησαν ταχέως καὶ ἐδημιούργησαν τὴν λαμπρὰν παράδοσιν τῆς ἱκανότητος τῶν στελεχῶν, ἡ ὁποία βελτιωμένη συνεχίζεται καὶ σήμερον.

Ἀπεστάλησαν ταχέως πρὸς ἐκπαίδευσιν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς Σχολὰς ἀξιωματικοί, προελεύσεως καὶ ἐκ τῶν δύο ὄπλων. Ἐκεῖ ἐσημείωσαν ἐξαιρετοὺς ἐπιδόσεις καὶ θὰ πρέπει νὰ ἀναφέρω ὅτι αἱ ἐκθέσεις τῶν Σχολῶν αὐτῶν ἀποτελοῦν ὄντως ὕμνον διὰ τὴν ἔφεσιν πρὸς μάθησιν καὶ τὴν ἱκανότητα τῶν Ἑλλήνων μαθητῶν. Οἱ περισσότεροι τούτων διεκρίθησαν βραδύτερον κατὰ τὸν πόλεμον καὶ συνέβαλαν ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν λαμπρὰν ὀργάνωσιν τῆς Ἀεροπορίας τόσον ἐν Ἑλλάδι, ὅσον καὶ βραδύτερον εἰς Μέσην Ἀνατολήν.

Παρηγγέλθησαν αεροσκάφη νεωτάτου τύπου, ὡς *Blenheim-Fairey-Potez-P.Z.L.* - *Henkel*, *Agron-Hanson* καὶ *Dornier*. Ἀτυχῶς δὲν κατωρθώθη νὰ ὀλοκληρωθοῦν ὅλαι αἱ παραγγελίαι, διότι, λόγῳ τῆς ἐν τῷ μεταξὺ ἐκρήξεως τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ἠκρόωσαν αὐτὰς τὰ Κράτη τὰ ὁποῖα εἶχαν ἀναλάβει τὴν ἐκτέλεσίν των.

Σύντονοι καὶ ἀγωνιώδεις ἡμπορῶ νὰ εἶπω προσπάθειαι κατεβλήθησαν τότε πρὸς ἐξεύρεσιν αεροπλάνων καὶ τελικῶς ἐπετεύχθη ἡ παραλαβὴ ἀριθμοῦ Πολωνικῶν αεροπλάνων τύπου *P.Z.L.*

Ἡ 28 Ὀκτωβρίου εὔρε τὴν Ἑλληνικὴν Ἀεροπορίαν εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀναδιοργανώσεως καὶ ἀναπτύξεως. Δὲν ὑπέστη ὅμως οὐδὲ τὸν ἐλάχιστον αἰφνιδιασμόν, διότι ἀπὸ τὰς παραμονὰς τοῦ πολέμου τὸ *G.E.A.* εἶχε λάβει τὰ προσήκοντα μέτρα καὶ κυρίως εἶχε προβῆ εἰς τὴν ἀραίωσιν τῶν Μοιρῶν καὶ τῶν αεροσκαφῶν.

Θὰ παραθέσω ἀριθμούς τινας διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ θέσις τῆς Ἀεροπορίας κατὰ τὸν Ἑλληνοϊταλικὸν πόλεμον.

Τὴν 28ην Ὀκτωβρίου ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία ἀπετελεῖτο.

α) Ἀπὸ 27 ἀεροσκάφη βομβαρδισμοῦ ὠργανωμένα εἰς 3 Μοίρας.

β) Ἀπὸ 40 ἀεροσκάφη διώξεως διανεμημένα εἰς 4 Μοίρας.

γ) Ἀπὸ 16 ἀεροσκάφη ἐλαφροῦ βομβαρδισμοῦ καὶ ἀναγνωρίσεως τῆς Ἀεροπορίας στρατιωτικῆς συνεργασίας.

δ) Ἀπὸ 35 πεπαλαιωμένα ἀεροσκάφη τῆς αὐτῆς διοικήσεως εἰς 3 Μοίρας καὶ

ε) Ἀπὸ 32 ἀεροπλάνα καὶ ὑδροπλάνα τῆς Ἀεροπορίας Ναυτικῆς συνεργασίας κατανεμημένα εἰς 3 Μοίρας.

Σύνολον 150 Ἀεροσκάφη, ὧν τὰ περισσότερα παλαιά.

Τὸ προσωπικὸν ἀπετελεῖτο ἀπὸ 300 ἱπταμένους μονίμους Ἀξιωματικοὺς καὶ ὑπαξιωματικοὺς καὶ μικρὸν ἀριθμὸν ἐφέδρων. Ἡ ἰσχυρότης αὐτῆς δύναμις ὑπεχρεώθη νὰ ἀντιμετωπίσῃ, τὴν 28ην Ὀκτωβρίου, ὅλην τὴν τεραστίαν ἰσχὸν τῆς Ἰταλικῆς Ἀεροπορίας, ἡ ὁποία μόνον εἰς τὸ Ἑλληνικὸν μέτωπον διέθετε 500 τελειοτάτου τύπου καὶ κατὰ τὸ πλεῖστον καινουργῆ ἀεροσκάφη, τὰ ὁποῖα ἐνισχύοντο καὶ ἀπὸ 80 Γερμανικὰ μεταφορικά.

Εἰς τὴν δύναμιν αὐτὴν δὲν ὑπολογίζεται ἡ Ἰταλικὴ ἀεροπορικὴ δύναμις Ἀωδεκανήσου ὡς καὶ ἡ 5ῃ Ἀεροπορικὴ δύναμις Λιβύης πού εἶχον ὡς κυρίαν ἀποστολὴν τὴν παρακολούθησιν καὶ παρεμπόδισιν τῶν Ἀγγλικῶν ἐνισχύσεων πού ἀπεστέλλοντο εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Διὰ νὰ γίνῃ ἀντιληπτὴ ἡ ποιότης τῶν ἀεροσκαφῶν μας τῆς ἐποχῆς αὐτῆς, πρέπει νὰ ἀναφέρω ὅτι εἰς τὴν 32 Μοῖραν ἐλαφροῦ βομβαρδισμοῦ ἡ σκόπενσις καὶ ἡ ρίψις τῶν βομβῶν ἐγένετο, λόγω βραδύτητος περὶ τὴν ἄφιξιν τοῦ παραγγελθέντος σκοπευτικοῦ μηχανήματος, μὲ ἓνα πρωτόγονον σύστημα ἐπινοηθὲν παρὰ τῶν ἀεροπόρων τῆς καὶ τὸ ὁποῖον ἐβασίζετο εἰς δύο σπάγγους !

Εἰλικρινῶς δὲν γνωρίζω ποίους ἀκριβῶς χαρακτηρισμοὺς νὰ χρησιμοποιήσω διὰ νὰ τονίσω τὴν ἀναφρεθεῖσαν προηγουμένως διαφορὰν ἰσχύος μεταξὺ τῶν δύο ἀντιπάλων ἀεροποριῶν. Θανμασμόν !

Δέος !

Καὶ ὅμως, παρὰ τὴν συντριπτικὴν αὐτὴν ὑπεροχὴν τῆς Ἰταλικῆς ἀεροπορίας, συνέβη ὥστε, μετὰ τὴν δημοσίαν διατυπωθεῖσαν ὁμολογίαν αὐτοῦ τούτου τοῦ τότε Ἰταλοῦ Ἀρχιστρατήγου *VISCONTI PRASCA*, ὁ ὁποῖος κατὰ τὴν ἔναρξιν τῶν ἐπιχειρήσεων εἶχε σπεύσει νὰ χαρακτηρίσῃ τὴν Ἑλληνικὴν Ἀεροπορίαν ὡς οὐσιαστικῶς ἀνύπαρκτον, συνέβη λέγω νὰ ἀναγκάζεται οὗτος μετ' ὀλίγον νὰ δηλώσῃ ὅτι ἡ μικρὰ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία τελικῶς τοῦ ἀνέτρεψε τὰ σχέδια!



Ὅφείλομεν νὰ ἀναμνησθῶμεν ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ἀεροπορία μαχομένη μὲ δρμητικότητα, γενναιότητα καὶ αὐτοθυσίαν ἐπέτυχε :

α) Νὰ παρεμποδίσῃ τὴν δρασίαν τῆς Ἰταλικῆς Ἀεροπορίας εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς Χώρας, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ ἐπιστράτευσις καὶ ἡ προώθησις τῶν δυνάμεων εἰς τὸ μέτωπον.

β) νὰ ματαιώσῃ τὰς προσπάθειάς τῶν Ἰταλῶν πρὸς συνέχισιν τῶν βομβαρδισμῶν τῶν πόλεων καὶ τῶν συγκοινωνιῶν μας.

γ) ἠμπόδισε τὴν Ἰταλικὴν Ἀεροπορίαν νὰ παράσχῃ πλήρη κάλυψιν εἰς τὰς Ἰταλικὰς μονάδας.

δ) παρέσχε πολυτίμους πληροφορίας καὶ ἀποτελεσματικὴν κάλυψιν τῶν δυνάμεών μας κατὰ τὴν ἀντεπίθεσίν μας.

Χωρὶς νὰ θέλω νὰ ἐξαρθῶ εἰς διθυράμβους, πρέπει νὰ τονίσω ὅτι ἦτο θαυμαστὴ ἡ δρασίς καὶ τὸ ἠθικὸν τοῦ προσωπικοῦ τῆς Ἑλληνικῆς Ἀεροπορίας.

Πλεῖστα ἥρωικὰ κατορθώματα ἐπετεύχθησαν τότε κατὰ τὰς συμπλοκάς εἰς τοὺς αἰθέρας: Θὰ ἀναφερθῶ εἰς ἓν τῶν σοβαρωτέρων. Εἰς τὰς 2 Νοεμβρίου 1940 ἡ Ἰταλικὴ Μεραρχία ΤΖΟΥΛΙΑ εἰσέδυσεν εἰς τὸν ὄρειον ὄγκον τῆς Πίνδου καὶ ἐκμεταλλενομένη τὸ δασῶδες τῆς περιοχῆς προήλανε ἀπαρατήρητος, δημιουργοῦσα οὕτω τρομερὸν κίνδυνον διὰ τὰς γραμμὰς μας. Ἐνα μικρὸν ἀναγνωριστικὸν Breguet εἰς μίαν ριψοκίνδυνον πτήσιν, ἐξαιρετικῶς χαμηλὴν καθ' ἣν σχεδὸν ἔφθασε μέχρι τοῦ σημείου νὰ ἄπτεται τῆς κορυφῆς τῶν ἐλάτων, ἐπέτυχε νὰ ἀναγνωρίσῃ τὴν Μεραρχίαν αὐτήν, μὲ ἀποτέλεσμα ταχέως αἱ χερσαῖαι μας δυνάμεις νὰ τὴν ἐξουδετερώσουν χάρις εἰς τὴν δοθεῖσαν πληροφορίαν.

Οἱ τολμηροὶ βομβαρδισμοὶ τοῦ Ἀργυροκάστρου καὶ τῆς Κορυτσᾶς ἰδίως, ὅπου ἀπὸ εὐστόχους βολὰς ἀπεδεκατίσθη κυριολεκτικῶς τὸ ἱπτάμενον Ἰταλικὸν προσωπικόν, μαρτυροῦν τὴν ἐπιθετικότητα τῶν Ἑλληνικῶν ἀεροσκαφῶν.

Ἡ ἀεροπορία διώξεως ἀνέπτυξεν ὀρμητικότητα ἀληθῶς ἐκπληκτικὴν. Πρέπει νὰ ἀναφέρω τὴν περίπτωσιν τοῦ ὑποσμηναγοῦ Μητραλέξη, ὁ ὁποῖος, ὅταν κατὰ ἀερομαχίαν ὑπεράνω τοῦ Λαγκαδᾶ ἐξήντηλε τὰ πυρομαχικά του, δὲν ἐδίστασε νὰ ἐφορμήσῃ μὲ τὸ ἀεροσκάφος του, ἓνα ἀπλοῦν P.Z.L., κατὰ ἑνὸς βομβαρδιστικοῦ τύπου S a n o i a M a r c e t t i καὶ νὰ τὸ ἐμβολίσῃ. Μὲ τὴν ἑλικὰ του ἐθρυνμάτισε τὸ οὐραῖον πτέρωμα τοῦ Ἰταλικοῦ μὲ συνέπειαν νὰ τὸ καταρτίψῃ. Ἐν συνεχείᾳ, λόγῳ τῆς ἀχρηστεύσεως καὶ τῆς ἰδικῆς του ἑλικος, προσεγειώθη καὶ οὗτος ἀναγκαστικῶς καὶ ἔσπενσε μόλις ἐξῆλθε τοῦ ἀεροπλάνου, βοηθούμενος καὶ ἀπὸ τοὺς προστρέξαντας χωρικοὺς, νὰ συλλάβῃ τὸ διασωθὲν δι' ἀλεξιπτώτων πλήρωμα τοῦ Ἰταλικοῦ.

Τί νὰ εἶπω πλέον !

Ἄρκει μόνον νὰ προσθέσω ὅτι καὶ ὅταν ἐπετέθη καὶ ἡ Γερμανία, ἡ Ἑλληνικὴ ἀεροπορία διώξεως, ἀνηφοῦσα τὴν ὄντως τρομερὰν ὑπεροχὴν τῆς ἀντιπάλου, συνέχισε τὴν δρᾶσιν τῆς καὶ ἐναντίον αὐτῆς καὶ ἐπέτυχε νὰ καταρρίψῃ 2 Γερμανικὰ Μ ε σ ε ρ σ μ ῖ τ 109.

Ἡ δρᾶσις τῆς Ἑλληνικῆς Πολεμικῆς Ἀεροπορίας ἐσταμάτησε μόνον ὅταν ὅλα τὰ ἀεροσκάφη τῆς κατερρίφθησαν ἢ ἠχρηστεύθησαν. Δηλαδή ἐπανελήφθη τὸ περίφημον : Ἡ μάχη ἔληξεν ἐλλείψει μαχητῶν!

Δὲν θὰ πρέπει νὰ παραλείψω νὰ ἀναφέρω ὅτι καὶ ἡ Πολιτικὴ Ἀεροπορία προσέφερε πολυτίμους ὑπηρεσίας καὶ ἔδρασεν εἰς τὰ πρόσω, μὲ ἀποτέλεσμα εἰς τὸ τέλος τοῦ πολέμου νὰ ἔχῃ ὑποστῆ μεγίστας ἀπωλείας εἰς προσωπικὸν καὶ πλήρη ἐκμηδένισιν τοῦ ὕλικού τῆς.

Μετὰ τὴν κατάληψιν τῆς χώρας, ἡ Ἀεροπορία ἤρχισε συντόμως νὰ ἀνασυγκροτῆται εἰς Μέσην Ἀνατολήν. Πέντε ἀεροσκάφη ANSON τῆς 13ης Μοῖρας Ναυτικῆς συνεργασίας τὰ ὁποῖα ἐπέτυχαν νὰ φθάσουν ὡς ἐκ θαύματος σῶα εἰς Ἀλεξάνδρειαν, ἀπετέλεσαν τὸν πυρῆνα τῆς ἀνασυστάσεώς τῆς. Σχεδὸν ταυτοχρόνως κατέφθαναν συντεταγμένοι ἐκεῖ καὶ οἱ μαθηταὶ τῆς Σχολῆς Ἰκάρων. Βαθμιαίως τὸ προσωπικὸν ἐπέτυχε νὰ διαφεύγῃ ἐξ Ἑλλάδος εἰς Μ.Α. εἰς σημαντικούς ἀριθμούς. Τὸ προσωπικὸν αὐτό, διοικούμενον καὶ βοηθούμενον ἀπὸ ἐπιλέκτους καὶ διακεκριμένους ἠγῆτορας ἀνέλαβε τὸ σημαντικὸν ἔργον τῆς ἀναδημιουργίας.

Ταχέως ἤρχισε ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν Διοίκησιν ἡ ἐκπαίδευσις. Ἀρχικῶς εἰς τὴν Γάζαν τῆς Παλαιστίνης καὶ βραδύτερον εἰς Ροδεσίαν καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς Νότιον Ἀφρικὴν, ἐξεπαιδεύοντο εἰς τὰ σύγχρονα ὄπλα καὶ νέους τύπους ἀεροσκαφῶν. Καὶ φυσικὰ δὲν ἐβράδυναν νὰ ἐνταχθοῦν εἰς πολεμικὰς Μοῖρας. Ἡ 13ῆ Ἑλληνικὴ Μοῖρα ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου ἤδη τοῦ 1941 ἤρχισε τὴν πολεμικὴν δρᾶσιν τῆς. Ὅτε κατὰ Δεκέμβριον ὑπήχθη ὑπὸ τὴν RAF, ἀντικατέστησε τὰ παλαιὰ Anson μὲ Blenheim. Τελικῶς ἡ Μοῖρα αὐτὴ ἐξευλίχθη εἰς Μοῖραν ἐλαφροῦ βομβαρδισμοῦ.

Ἐν συνεχείᾳ συνεκροτήθησαν διαδοχικῶς νέαι πολεμικαὶ Μοῖραι αἱ ὁποῖαι καὶ ἔδρων συνεχῶς.

Καὶ εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἐπιθυμῶ νὰ ἀναφερθῶ εἰς τὸν ἐκλεκτὸν συνάδελφον Πρόεδρον κ. Κανελλόπουλον, ὁ ὁποῖος κατὰ τὴν προσφώνησίν του εἶχε τὴν καλωσύνην νὰ ἀναφερθῆ μὲ τόσον εὐμενεῖς λόγους καὶ εἰς ἐμέ, δι' οὗς καὶ τὸν εὐχαριστῶ θερμότερα. Καὶ παρακαλῶ ὅπως μὴ θεωρηθῆ, ὡς τυπικὴ ἐκ μέρους μου ἀνταπόδοσις ἐὰν ἀναφέρω ὅτι ἡ παρ' αὐτοῦ διεύθυνσις εἰς Μέσην Ἀνατολήν τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Ἀμύνης καὶ ἰδιαιτέρως τοῦ Ὑπουργείου Ἀεροπορίας εἰς ὃ ἐβοηθεῖτο παρὰ τῶν ἐκλεκτῶν συνεργατῶν του, τὰ ὄνόματα τῶν ὁποίων ἀνέφερον πρὸ μικροῦ,

υπῆρξεν ὄντως ἀξιοσημείωτος καὶ ἐξόχως συντελεστική τῆς προόδου καὶ ἀποδόσεως τῆς Πολεμικῆς Ἀεροπορίας.

Καὶ εἰς τὴν Μ.Α. ἡ Πολεμικὴ Ἀεροπορία τῆς Ἑλλάδος ἀνέπτυξεν ἐξαιρετον δρᾶσιν, ἡ ὁποία ἐπανελημμένως ἀπέσπασε τὰ συγχαρητήρια τῶν Ἀγγλικῶν ἀρχῶν. Πολλὰ πράξεις γενναϊότητος καὶ αὐτοθυσίας ἐσημειώθησαν.

Νομίζω ὅτι πρέπει νὰ ἀναφέρω τὴν θαυμασίαν καὶ πλήρως αὐτοθυσίας δρᾶσιν τοῦ ἀνθυποσμηναγοῦ Ε. Ἀ θ α ν α σ ά κ η, ὁ ὁποῖος ὅτε, κατὰ τὴν ἀπογείωσιν τοῦ σμήνους του, ἀπεσπᾶσθη ἀπὸ τὸ σκάφος του ἡ ἐφεδρική δεξαμενὴ βενζίνης καὶ παρ' ὅτι εἰδοποιήθη σχετικῶς, ἐσυνέχισε τὴν πτήσιν, ἐνῶ ἦτο σχεδὸν βέβαιος, ὅτι δὲν θὰ τοῦ ἐπήρκουν τὰ καύσιμα διὰ νὰ φθάσῃ μέχρι τοῦ στόχου του, πὸ ἦσαν Γερμανικαὶ ἐγκαταστάσεις εἰς Κρήτην καὶ ἐπάνοδος του. Ὅτε δέ, ἀφοῦ ἔρριψε τὰς βόμβας του, ἤναγκάσθη νὰ προσγειωθῆ λόγω ἐλλείψεως βενζίνης, ἔδωσε μὲ τὸ περιστροφόν του μάχην σώματος πρὸς σῶμα μὲ τοὺς προστρῆξαντας νὰ τὸν συλλάβουν Γερμανοὺς, παρ' ὧν καὶ τελικῶς ἐφρονεύθη.

Τέλος ἡ Ἀεροπορία, ἡ ὁποία εἶχε πλέον συγκροτήσῃ 3 πλήρεις Μοίρας, ἀπέκτησε καὶ τὰ περίφημα διὰ τὴν ἐποχὴν τῆς *S p i t f i r e s* τὰ ὁποία τῆς παρεδόθησαν ὅταν οἱ Ἀγγλοὶ ἐπέισθησαν ἀπὸ τὴν δρᾶσιν των κατὰ τὰς ἐπιχειρήσεις, διὰ τὴν ἀξίαν τῶν Ἑλλήνων ἀεροπόρων.

Τὸ ἠθικὸν τοῦ προσωπικοῦ, τὸ ὁποῖον διωκεῖτο μὲν παρὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὑπουργείου Ἀεροπορίας ἀλλὰ ὑπῆγετο ἀπὸ ἀπόψεως ἐπιχειρήσεων ὑπὸ τὴν *RAF*, ἦτο πάντοτε ὑψηλόν. Καὶ πρέπει ἐνταῦθα νὰ μνημονεύσω ὅτι ἡ δρᾶσις τῶν Ἑλληνικῶν Μοιρῶν, λόγω τῆς ἐπιβολῆς καὶ τοῦ κύρους τοῦ ἱπταμένου προσωπικοῦ των, δὲν ἀνεκόπη οὐδόλως οὐδὲ κατὰ τὴν ἐνσκήψασαν λαίλαπα εἰς τὰς Ἑλληνικὰς ἐνόπλους δυνάμεις λόγω τῆς ἀνθεθνικῆς κομμουνιστικῆς ἐνεργείας κατὰ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1944, ἀλλ' ἀντιθέτως συνεχίσθησαν ἀδιαλείπτως αἱ πολεμικαὶ ἀποστολαὶ τῆς.

Εἰς Μ.Α. ἡ Ἑλληνικὴ ἀεροπορία εἶχεν 77 νεκροὺς ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς μάχης καὶ 20 ἀποβιώσαντας ἐκ κακουχιῶν.

Κατὰ τὴν μετὰ τὴν Ἀπελευθέρωσιν περίοδον τῆς ξενοκινήτου κομμουνιστικῆς ἀνταρσίας ἡ Ἀεροπορία προσέφερε συνεχῆ καὶ πολύτιμον βοήθειαν εἰς τὰς μαχομένας στρατιωτικὰς μονάδας καὶ συνέβαλε σπουδαίως καὶ ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν συντριβὴν τῶν στασιαστῶν. Ἐξετέλεσε τότε συνολικῶς 23.000 ἀποστολάς.

Δὲν εἶχαν ἀκόμη ἀποθερμανθῆ οἱ κινητῆρες τῶν ἀεροσκαφῶν ἀπὸ τὰς ἀποστολάς κατὰ τὸν ἀγῶνα αὐτόν, ὅταν κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1950 ἡ Ἑλλὰς πιστῆ εἰς τὰς ἀρχάς τῆς ἀνταπεκρίθη εἰς τὸ προσκλητήριον τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν καὶ ἀπέστειλεν εἰς τὴν Κορέαν ἐκστρατευτικὸν τμημα καὶ ἐν σμήνους ἀεροσκαφῶν. Τὸ σμήνος παρέμεινεν εἰς τὴν Κορέαν μέχρι τοῦ Μαΐου τοῦ 1955. Τεθὲν ὑπὸ τὴν Ἀμερι-  
ΠΑΑ 1980

κανικὴν πτέρυγα 403, ἔλαβε μέρος εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις ἀπὸ κοινοῦ μὲ τὰ στρατεύματα τῶν Η.Ε. Εἶχεν ἐξαιρετικὸν καὶ ἔντονον δρᾶσιν καὶ ἀπέδειξεν ἅπαξ ἔτι τὰς ἀρετὰς τῆς Φουλῆς μὲ ἀποτελεσματὰ νὰ τύχη ἐπανειλημμένως τιμητικῶν διακρίσεων καὶ εἰδικῶν τοιούτων παρὰ τοῦ Προέδρου τῆς Κορέας καὶ τοῦ Προέδρου τῶν Η.Π.Α.

Δώδεκα Ἑλληγες ἀξιωματικοὶ καὶ ὀπλίται ἔπασαν ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς τιμῆς εἰς τὰς μάχας τῆς Κορέας καὶ κεῖνται ὑπομνησκοντες μὲ τὴν θυσίαν των αὐτῆν ὅτι πάντοτε οἱ Ἑλληγες ἀπὸ χιλιάδων ἐτῶν ἀγωνίζονται σθεναρῶς καὶ πίπτουν πανταχοῦ τῆς Γῆς ὅπου τάσσονται διὰ τὴν ὑπεράσπισιν τῆς ἐλευθερίας, τοῖς ρήμασι τῶν ἡγετῶν των πειθόμενοι.

Καὶ ἤδη εἰσερχόμεθα πλέον εἰς τὴν σύγχρονον ἐποχὴν. Δὲν προτίθεμαι νὰ σᾶς ἀπασχολήσω μὲ πληροφορίας καὶ περιγραφάς. Θὰ σᾶς εἶπω ὅτι τὸ πνεῦμα ἀπὸ τὸ ὁποῖον διαπνέεται σήμερον τὸ προσωπικὸν τῆς Ἀεροπορίας, ἀπὸ τοῦ Ἀρχηγοῦ μέχρι καὶ τοῦ τελευταίου σμηνίτου, εἶναι βαθύτατα ἐπηρεασμένον ἀπὸ τὰς ὑποθήκας καὶ τὰ παραδείγματα πὸν κατέλιπαν εἰς αὐτοὺς οἱ προγενέστεροι καὶ ἐπίσης, καὶ αὐτὸ εἶναι τὸ κυριώτερον, ἀπὸ τὴν ἐπίγνωσιν ὅτι σήμερον τὸ ὄπλον των, ἐξωπλισμένον μὲ τελειότατα ἀεροσκάφη, ἀποτελεῖ, ὅσον ποτὲ ἄλλοτε, ἓνα ἐξόχως ἀποφασιστικὸν παράγοντα τῆς ἀσφαλείας τῆς Πατρίδος.

Καὶ ὅτι τὸ ἔμβλημα τοῦ ὄπλου των, τὸ ΑΙΕΝ ΥΨΙΚΡΑΤΕΙΝ, εἶναι ἀπολύτως ἀποφασισμένον νὰ μὴ ἐπιτρέψουν εἰς οὐδένα ἀπολύτως, οὔτε νὰ τὸ ἀγνοήσῃ, οὔτε νὰ τὸ διαφιλονικήσῃ.

Καὶ πιστεύω ὅτι δύναμαι ἀπὸ τοῦ βήματος τῆς Ἀκαδημίας νὰ ἀπευθυνθῶ πρὸς τοὺς ὑπηρετοῦντας εἰς τὸ ὑπέροχον, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ πλέον φοβερὸν ὄπλον πὸν ἐχρησιμοποίησε ποτὲ ὁ ἄνθρωπος, διὰ νὰ τοὺς τονίσω ὅτι οἱ Ἑλληγες, ὅλοι οἱ Ἑλληγες, εἴμεθα ἀκραδάντως πεπεισμένοι ὅτι ἡ Πατρίς δύναται νὰ βασίζεται ἀπολύτως, εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, εἰς αὐτοὺς τοὺς γενναίους, ὑπερηφάνους καὶ ἱκανοὺς ἀεροπόρους μας.

Σᾶς Εὐχαριστῶ.