



ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ 80 χρόνια από τη σύστασή της

Του Υποπτεράρχου (Ι) ε.α. Παναγιώτη – Βαρδή Παπαδάκη

Η εφετινή επέτειος των 80 χρόνων της ενιαίας ΠΑ, οδηγεί τη σκέψη μας στους παράγοντες της δημιουργίας της και τις σθεναρές ενέργειες υλοποίησης των σχετικών αποφάσεων, έναντι των αντιδράσεων που προέκυψαν.

Όπως ο πρώτος αεροπορικός στολίσκος στην Ελλάδα, το 1912, συνδέεται με την πρωθυπουργία του Ελευθερίου Βενιζέλου, το ίδιο σχετίζεται και η δημιουργία ανεξάρτητου κλάδου Πολεμικής Αεροπορίας στις Ένοπλες Δυνάμεις, με την ίδρυση Υπουργείου Αεροπορίας βάσει του Νόμου 4451/ 23.12.1930.

Συγκεκριμένα, η νίκη του κόμματος των Φιλελευθέρων στις εκλογές της 19^{ης} Αυγούστου 1928, σήμανε την περίοδο της διακυβέρνησης της Ελλάδας από τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Η τετραετία που ακολούθησε ονομάστηκε από τους ιστορικούς ως “χρυσή”, δεδομένου ότι ο Βενιζέλος έδωσε ένα τέλος στη διπλωματική απομόνωση της χώρας, αποκαθιστώντας φιλικές σχέσεις με τους γείτονες, κυρίως όμως με την Τουρκία με τη γνωστή “ελληνοτουρκική συνεννόηση” του 1930. Όμως, μεγάλη σημασία προσέδωσε και στην ανασύναξη των Ενόπλων Δυνάμεων, συγχωνεύοντας, με τον προαναφερθέντα Νόμο, τις Αεροπορίες Στρατού και Ναυτικού σε μία ενιαία και ανεξάρτητη Πολεμική Αεροπορία, ομοιογενή και πλέον αποτελεσματική,

Η Ανομοιογένεια

Δεν αμφισβητείται ο ενθουσιασμός, η αφοσίωση στο καθήκον, οι θυσίες και η δημιουργική εργασία, στο έδαφος και στον αέρα, όλων εκείνων που στελέχωσαν τις Αεροπορίες Στρατού και Ναυτικού, κερδίζοντας τη μάχη της κατάκτησης των ελληνικών ουρανών.

Παρ’ όλα αυτά η υπάρχουσα ανομοιογένεια στις δύο Αεροπορίες υπαγόρευε την ανάγκη δημιουργίας μεταρρυθμίσεων προς την οργάνωση μιας ενιαίας διοίκησης, που θα στόχευε στην καλύτερη διαχείριση του συνολικού αεροπορικού δυναμικού, προκειμένου να προαχθεί η αποτελεσματικότητα σύμφωνα με τα οικονομικά δεδομένα της χώρας.

Συνοπτικά αναφέρονται οι παρακάτω περιπτώσεις, οι οποίες συνιστούσαν δυσλειτουργία σε βάρος της επιχειρησιακής απόδοσης των δύο Αεροποριών.

* Οι αξιωματικοί που αποκτούσαν την ειδικότητα του αεροπόρου είχαν προβλήματα εξέλιξης μέσα σε κάθε Όπλο που ανήκαν, με αποτέλεσμα να δείχνουν πολλοί από αυτούς απροθυμία να αποκτήσουν αυτή την εξειδίκευση. Η απροθυμία αυτή είχε ως επακόλουθο την έλλειψη ηγετικών στελεχών για τις θέσεις διοικητών των αεροπορικών μονάδων, που καλύπτονταν από αξιωματικούς χωρίς αεροπορική εκπαίδευση.

* Από την επιχειρησιακή δράση των αεροπορικών μονάδων στη διάρκεια των εμπόλεμων καταστάσεων, καταδείχθηκε ότι στο αεροπορικό επάγγελμα πρέπει να υπάρχει τάξη και μεθοδικότητα και κυρίως άρτια οργάνωση και ομοιογενής εκπαίδευση. Επίσης, έγινε κατανοητό ότι απαραίτητο στοιχείο αποτελεσματικότητας είναι η συνεργασία σ' όλα τα επίπεδα δράσης. Η συνεργασία όμως για κοινές επιδιώξεις μπορεί να προέλθει μόνο από προσωπικό ενιαίας προέλευσης και εκπαίδευσης και με διαμορφωμένη κοινή αντίληψη της αποστολής.

* Στις επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας η Στρατιωτική και η Ναυτική Αεροπορία αν και ήταν υπό ενιαία επιχειρησιακή διοίκηση, του Αρχιστρατήγου, για την κοινή αποστολή, εντούτοις αναδείχθηκε η διαφορετική αντίληψη και συμπεριφορά μεταξύ του προσωπικού των δύο Αεροποριών. Οι προστριβές και η έλλειψη αρμονικής συνεργασίας ανάγκασαν διοικητές προϊστάμενων κλιμακίων να επέμβουν, για να κατευνάσουν τα πνεύματα.

* Στα μέσα της δεκαετίας του '20 έγινε αντιληπτό ότι ή χώρα δεν πρέπει να υστερήσει στη συνεχώς αναπτυσσόμενη αεροπορική τεχνολογία. Η υπαγωγή της Διοικήσεως Αεροπορίας Στρατού υπό το Υπουργείο Στρατιωτικών, με έδρα τη Θεσσαλονίκη, καθώς και της Ανωτέρας Διοικήσεως Ναυτικής Αεροπορίας υπό το Υπουργείο Ναυτικών, με έδρα το Παλαιό Φάληρο, ήταν ενέργειες για αναβάθμιση και αναδιοργάνωση των δύο Αεροποριών, αλλά προς διαφορετικές κατευθύνσεις. Στην όλη ανταγωνιστική προσπάθεια διακρίθηκε το προβάδισμα της Ναυτικής Αεροπορίας, με την κατασκευή και λειτουργία του Εργοστασίου Αεροπλάνων στο Παλαιό Φάληρο, κατόπιν σύμβασης με τη βρετανική εταιρεία Blackburn. Παράλληλα το Ναυτικό αναβάθμισε την αεροπορική εκπαίδευση με την αποστολή νέων στελεχών σε οργανωμένες σχολές της Βρετανίας και της Γαλλίας. Η εντατικοποίηση των προσπαθειών για την ανάπτυξη των δύο Αεροποριών κατέδειξε ακόμη περισσότερο την αναγκαιότητα αλλαγής προς την κατεύθυνση της ενιαίας Αεροπορίας, με την οποία θα επιτυγχανόταν εξοικονόμηση χρημάτων, προσωπικού, μέσων και υλικού, πέραν της καλύτερης αποτελεσματικότητας που θα προέκυπτε.

Η Ενοποίηση

Ο Ελευθέριος Βενιζέλος στην απόφασή του να δημιουργήσει Υπουργείο Αεροπορίας, αντιμετώπισε πολλές αντιδράσεις από διάφορες πλευρές, κυρίως από τα Υπουργεία Στρατιωτικών και Ναυτικών, που το καθένα προσπαθούσε να διατηρήσει τα κεκτημένα του, με αποτέλεσμα να καταβληθούν πολλές προσπάθειες για να παρακαμφτούν οι δυσκολίες αυτές.

Για την επιτυχία της όλης προσπάθειας ανέθεσε στον πρώην αεροπόρο έφεδρο Υπίλαρχο Αλέξανδρο Ζάννα, ένθερμο υποστηρικτή της ενιαίας Αεροπορίας και

γνώστη των τελευταίων αεροπορικών εξελίξεων, την υλοποίηση του σχεδίου αυτού. Πρώτη ενέργεια του Ζάννα ήταν να επισκεφθεί αεροπορικές μονάδες και σχολές στη Γαλλία, Βρετανία και Γερμανία και να ενημερωθεί σε σύγχρονα οργανωτικά και εκπαιδευτικά αεροπορικά θέματα.

Ο Ζάννας προσάρμοσε τα συμπεράσματα που αποκόμισε στα ελληνικά δεδομένα και διατύπωσε ολοκληρωμένη εισήγηση στον Πρωθυπουργό, ο οποίος και την αποδέχθηκε. Έτσι, με τον Νόμο 4451 «Περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας», ο οποίος αποτέλεσε το θεμέλιο για την περαιτέρω ανάπτυξη ανεξάρτητης Πολεμικής Αεροπορίας, οι δύο Αεροπορίες, Στρατιωτική και Ναυτική, υπήχθησαν στο νέο υπουργείο. Υπουργός Αεροπορίας ανέλαβε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός και Υφυπουργός ορκίστηκε ο Αλέξανδρος Ζάννας. Η συμβολή του Ζάννα στη δημιουργία της ενιαίας Αεροπορίας ήταν ουσιαστική και καθοριστική, με αποτέλεσμα δίκαια να θεωρείται ένας από τους θεμελιωτές της Αεροπορίας στην Ελλάδα.

Με διάφορα νομοθετήματα καθορίστηκαν οι λεπτομέρειες που αφορούσαν στην οργάνωση, τις νέες επετηρίδες του προσωπικού, τις ονομασίες των βαθμών της ιεραρχίας, τον τρόπο εκπαίδευσης του προσωπικού των διαφόρων ειδικοτήτων κλπ.

Η προβλεπόμενη Σχολή Αεροπορίας για τη δημιουργία στελεχών άρχισε να λειτουργεί τον Δεκέμβριο του 1931, με την είσοδο σ' αυτήν της πρώτης σειράς του Τμήματος Υποψήφιων Αξιωματικών Χειριστών (1^η σειρά Ικάρων), και το 1934 δημιουργήθηκε το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, κατά αντιστοιχία με τα άλλα δύο Στρατού και Ναυτικού.



▲ Η πρώτη σειρά της Σχολής Αεροπορίας / Τμήμα Υποψήφιων Αξιωματικών (1^η σειρά Ικάρων), η οποία συγκροτήθηκε στις 2 Δεκεμβρίου 1931 και αποτέλεσε τον πρώτο καρπό της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας.

Προσπάθειες ματαίωσης

Σε αντίθεση με τις ευνοϊκές προοπτικές και γενικά το επιτυχημένο ξεκίνημα της ενοποιημένης Πολεμικής Αεροπορίας, προέκυψαν πολλές δυσκολίες και προβλήματα, που επηρέαζαν την ομαλή εξέλιξή της.

Το προσωπικό του νέου οργανωτικού σχήματος προερχόταν αποκλειστικά και μόνο από τη Στρατιωτική και τη Ναυτική Αεροπορία, με όλες τις αδυναμίες της ανομοιογένειας των 17 σχεδόν κατηγοριών προέλευσης και με αντιλήψεις προσκολλημένες στο αντίστοιχο Όπλο.

Με την εφαρμογή ενιαίων προγραμμάτων εκπαίδευσης, αν και επιλύθηκαν κάποια βασικά προβλήματα, δεν εξαλείφθηκαν τα παράπονα και οι προστριβές. Θα έπρεπε το προσωπικό αυτό να αλλάξει συμπεριφορά, να προσαρμοστεί σε νέους ομοιόμορφους κανόνες και το κυριότερο να εκπαιδεύσει τη νέα γενιά των αεροπόρων με συγκεκριμένα πρότυπα. Παρ' όλα αυτά απαιτούσε και διεκδικούσε πολλά δικαιώματα, γιατί είχε προσφέρει στους αγώνες της πατρίδας και η νέα Αεροπορία δεν μπορούσε να επιδείξει αγνωμοσύνη. Όμως, κάθε κατηγορία είχε τις δικές της απαιτήσεις και η Υπηρεσία αδυνατούσε να τις ικανοποιήσει όλες, είτε διότι ήταν σε αντίθεση με τα δικαιώματα του υπόλοιπου προσωπικού είτε διότι σε πολλές περιπτώσεις ήταν παράλογες.

Ένας άλλος πρόσθετος και πολύ δυσμενής παράγοντας στην εξέλιξη της ενιαίας Αεροπορίας ήταν ο επηρεασμός της από τις εκάστοτε πολιτικές αλλαγές. Οι διάφοροι πολιτικοί, για κομματικά οφέλη, πλειοδοτούσαν σε υποσχέσεις που αφορούσαν προσωπικά αιτήματα, τα οποία και ικανοποιούσαν με την ανάληψη κάθε νέας κυβέρνησης.

Οι ομαδικές αποστρατείες και οι ανακλήσεις αποστράτων, μόνο με κομματικά κριτήρια, ξεπέρασαν κάθε ανεκτό όριο. Αλλά και οι αρνητές της ενοποιημένης Αεροπορίας - και ήταν πολλοί - προσέτρεχαν για στήριγμα σε κάθε νέα κυβέρνηση.

Βασικός στόχος των εχθρών της ενοποίησης ήταν η υποβάθμιση ή η διάλυση της Σχολής Αεροπορίας και η εκ νέου δημιουργία δύο χωριστών Αεροποριών, όπως ήταν πριν.

Η Διάσωση

Τελικά, η διάλυση της Σχολής αποσοβήθηκε με δυναμικές και αποφασιστικές ενέργειες από εκείνους που θεώρησαν το συμφέρον του Όπλου υπεράνω προσωπικών συμφερόντων ή φιλοδοξιών.

Ο Αντισμήναρχος Π. Βήλος, ως Διοικητής της Σχολής Αεροπορίας, με τα εξαιρετικά προσόντα του συνέβαλε τα μέγιστα στην ομαλή λειτουργία της Σχολής με όλες τις δυσκολίες που προέκυψαν.

Ταυτόχρονα με τις προσπάθειες κατάργησης της Σχολής Αεροπορίας, εκδηλώθηκαν σε υψηλό επίπεδο, σοβαρότερες, αντίστοιχες προσπάθειες για τη διάλυση της ενιαίας Αεροπορίας. Ο Πρωθυπουργός Παναγής Τσαλδάρης δεχόταν αφόρητες πιέσεις από τα Επιτελεία Στρατού και Ναυτικού, αλλά και από πολλούς αντιτιθεμένους στην ενιαία Αεροπορία. Η ψυχραιμία του όμως και κυρίως οι δύο επιστολές που έλαβε από τον Ελευθέριο Βενιζέλο (25.11.1932 και 30.11.1932) τον βοήθησαν να μην υποκύψει.

Αλλά και τα επόμενα χρόνια, που η Αεροπορία ήταν ενιαία ως προς τη διοίκηση, τους σκοπούς και τις επιδιώξεις, η ανομοιογένεια του προσωπικού, με τις διαφορετικές αντιλήψεις και το πλήθος των επιδιώξεων των διαφόρων κατηγοριών, συνέχισε να υπάρχει σ' όλη την κλίμακα της ιεραρχίας. Η μετεκπαίδευση όλων των στελεχών στα νέα σχολεία επιμόρφωσης και εξειδίκευσης ήταν προς την ορθή κατεύθυνση, αλλά δεν εξασφάλιζε πλήρως το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα.

Παρά τις παραπάνω δυσχέρειες, η ενιαία Αεροπορία συνέχισε την ανάπτυξη της, και όλο το προσωπικό έδωσε το «παρών» με αυτοθυσία στους αγώνες της πατρίδας κατά τον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο και τη Μέση Ανατολή, χωρίς σοβαρές επιπτώσεις από τα κινήματα που σημειώθηκαν εκεί.

Μεταπολεμικά και με την ένταξη των αεριωθουμένων δόθηκε νέα πνοή με ομοιογενές προσωπικό και χαραχτηκε νέος δρόμος προόδου για να φθάσει η Αεροπορία εδώ που είναι σήμερα.

Οι επετειακές εκδηλώσεις της Πολεμικής Αεροπορίας τιμούν όσους εργάστηκαν ή θυσιάστηκαν για να είναι οι ουρανοί μας ελεύθεροι.

- * -



▲ Σχηματισμός αεροσκαφών Potez Po 25 A2