

ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ Π.Α.



Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΤΑΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
1912 - 1946



ΑΘΗΝΑ 2010

ΕΚΤΥΠΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ

ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ Π.Α.



Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΤΑΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
1912 - 1946



ΑΘΗΝΑ 2010

ΕΚΤΥΠΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ

Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ



Εκδότης:

ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΑ Copyright © 2010,

Έρευνα:

ΤΑΞΙΑΡΧΟΣ (Ι) ε.α. ΒΑΣ. ΑΠ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ (1933-2007),

Εκτύπωση:

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΠΑ

ISBN 978-960-86135-9-1 Έτος 2010

**Επετειακή έκδοση μη εμπορεύσιμη*

**Επιτρέπεται η έντυπη ή ηλεκτρονική αναπαραγωγή αποσπασμάτων κειμένου ή φωτογραφιών, με την προϋπόθεση της αναγραφής της πηγής.*

Επισήμανση

Οι φωτογραφίες που παρατίθενται στο παρόν πόνημα δεν έχουν επιλεγεί με γνώμονα ή κριτήριο την προβολή ατόμων, γιατί αυτό θα αδικούσε κατάφορα άλλους αεροπόρους, οι οποίοι ενδεχομένως να προσέφεραν τα ίδια ή ακόμη περισσότερα στην αεροπορική ιστορία του τόπου.

Φωτογραφία εξωφύλλου

Η 1η σειρά της Σχολής Αεροπορίας / Τμήμα Υποψήφιων Αξιωματικών(ονόματα στη σ, 110), η οποία συγκροτήθηκε στις 2 Δεκεμβρίου 1931 και αποτέλεσε τον πρώτο καρπό της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας.

(Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)



ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΑ

Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΝΙΑΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΙΠΤΑΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
1912 - 1946

— * —

80 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΣΤΑΣΗ (ΤΟ 1930) ΤΗΣ
ΕΝΙΑΙΑΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 2010



▲ Το κτήριο στο βόρειο τμήμα του αεροδρομίου Τατοΐου, στο οποίο φοίτησε η 1η σειρά της Σχολής Αεροπορίας / Τμήμα Υποψήφιων Αξιωματικών (1931-34). Σε αυτό στεγάστηκαν και οι επόμενες σειρές Ικάρων και Μηχανικών μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '60. Μετά τον καταστρεπτικό σεισμό του 1999 κατεδαφίστηκε και στο νέο κτήριο που κατασκευάστηκε εγκαταστάθηκε η Διοίκηση Αεροπορικής Εκπαίδευσης. (Αρχείο Π.-Β.Π.)



ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΑΡΧΗΓΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Η τολμηρή και ανήσυχη φύση του Έλληνα δεν έμεινε απαθής στην πρόκληση της εφεύρεσης του αεροπλάνου, στις αρχές του περασμένου αιώνα.

Το 1912, δειλά αλλά σταθερά, με τόλμη και αρετή, χωρίς να λείπει η θυσία σε μία ευγενή προσπάθεια, οι πρώτοι Έλληνες αεροπόροι εμφανίζονται στους ελληνικούς ουρανούς, σηματοδοτώντας την απαρχή της Ελληνικής Αεροπορίας.

Στα χρόνια που ακολούθησαν η Αεροπορία, ενταγμένη στον Στρατό Ξηράς και στο Ναυτικό και στη συνέχεια ως ενιαίος και αυτοτελής Κλάδος των Ενόπλων Δυνάμεων, έδωσε το νικηφόρο “παρών” σε όλους τους αγώνες του Έθνους από τους Βαλκανικούς Πολέμους και μετά.

Ατενίζοντας τη σημερινή ισχύ της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, μία βαθιά εκτίμηση και ένας απέραντος σεβασμός αναδύεται από τη ψυχή μας προς όλους εκείνους που ενστερνίσθηκαν την ιδέα των πτήσεων και προήγαγαν, παρά τις εκάστοτε αντιξοότητες, την Αεροπορία ως Όπλο υπεράσπισης της εδαφικής μας ακεραιότητας.

Κλίνοντας το γόνυ στους ένδοξους νεκρούς της Αεροπορίας, και-ρετίζω την παρούσα έκδοση, η οποία συνιστά φόρο τιμής προς όλους τους πρωτοπόρους μιας σημαντικής περιόδου από το 1912 έως 1946. Η οφειλόμενη αυτή τιμή αποδίδεται όχι μόνο στο ιπτάμενο προσωπικό, όπως αυτό αναφέρεται, αλλά και στο προσωπικό εδάφους, που ήταν ενταγμένο στην υποστήριξη των πτήσεων, και για το οποίο ευελπιστώ ότι θα ολοκληρωθεί η αντίστοιχη εργασία, ώστε να προβληθεί και αυτό σε επόμενη έκδοση.

Εκφράζοντας τα συγχαρητήριά μου σε όσους συνέβαλαν στην υλοποίηση του αξιέπαινου και επίπονου, όσον αφορά στη συλλογή των απαιτούμενων στοιχείων, παρόντος έργου, έχω την πεποίθηση ότι αυτό θα προκαλέσει το ενδιαφέρον όχι μόνο του αεροπορικού αλλά και του ευρύτερου κοινού.

Αντιπτέρarchος (I) ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΛΟΚΟΖΑΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Εκφράζονται ιδιαίτερες ευχαριστίες προς την
Ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας και
τους υπηρεσιακούς παράγοντες
για την έγκριση και την έκδοση
του παρόντος πονήματος.

ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ

ΕΡΕΥΝΑ

Ταξίαρχος (Ι) ε.α. Βασίλειος Α. Οικονόμου (1933-2007)

ΠΕΡΑΤΩΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ - ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Υποπτέραρχος (Ι) ε.α. Παναγιώτης - Βαρδής Παπαδάκης

ΙΣΤΟΡΙΚΗ – ΦΙΛΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Τριανταφυλλιά Καισάρου - Πανταζοπούλου, Ιστορικός του Μουσείου Ιστορίας ΠΑ.

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ – ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΤΟΙΧΕΙΟΘΕΣΙΑ

Γεράσιμος Βέβης, Δημοσιογράφος
Νάσσερ Μαρία, Γραφίστας ΥΑΕ

*

ΕΠΙΤΕΛΙΚΟΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ

- Υποπτέραρχος (Ι) Αντώνιος Πιέρος, Δντής Α΄ ΚΛ/ΓΕΑ
- Σμήναρχος (ΕΑ) Μιχαήλ Σκληρός, Δντής Α5/ΓΕΑ
- Σμήναρχος (Ι) Χρήστος Κόκκος, Δκτής Μουσείου Ιστορίας ΠΑ
- Σμήναρχος (Ι) Ευστάθιος Ευσταθίου, Δκτής ΥΑΕ
- Σμηναγός (ΥΥΔ) Ιωάννης Τουγουντζόγλου, της Δνσης Α5/ΓΕΑ
- Λυκούδης Χαράλαμπος, Προϊστάμενος Παραγωγής ΥΑΕ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

- Μουσείο Ιστορίας ΠΑ
- Πολεμικό Μουσείο Αθηνών
- Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος
- Υποπτέραρχος (Ι) ε.α. Παναγιώτης - Βαρδής Παπαδάκης (Π.- Β.Π.)
- Ταξίαρχος (ΤΑ) ε.α. Κωνσταντίνος Κέρτσος, από το αρχείο τού πατέρα του, Πτεράρχου ε.α. Θωμά Κέρτσου
- Ιωάννης Τζαμτζής, Επικ. Καθηγητής Παν/μίου Ιωαννίνων, από το αρχείο του πατέρα του, Σμηνάρχου (Ι) ε.α. Ευθυμίου Τζαμτζή
- Αλέξανδρος Φίσσερ, πρ. Δντής Αεροπορικών Προτύπων ΥΠΑ, μέλος της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος, από το αρχείο τού πατέρα του, αεροπόρου Αλφρέδου Φίσσερ.

ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

- Υποπτέραρχος (ΕΑ) ε.α. Σωκράτης Σμύρνης
- Σμήναρχος (Ε) ε.α. Δημήτριος Δήμου
- Αντισμήναρχος (Ι) ε.α. και πρ. Κυβερνήτης α/φ ΟΑ Χρήστος Φακίνος
- Ιωάννης Σιμωνίδης, εκπαιδευτικός.

ΕΚΤΥΠΩΣΗ

Υπηρεσία Αεροπορικών Εκδόσεων ΠΑ



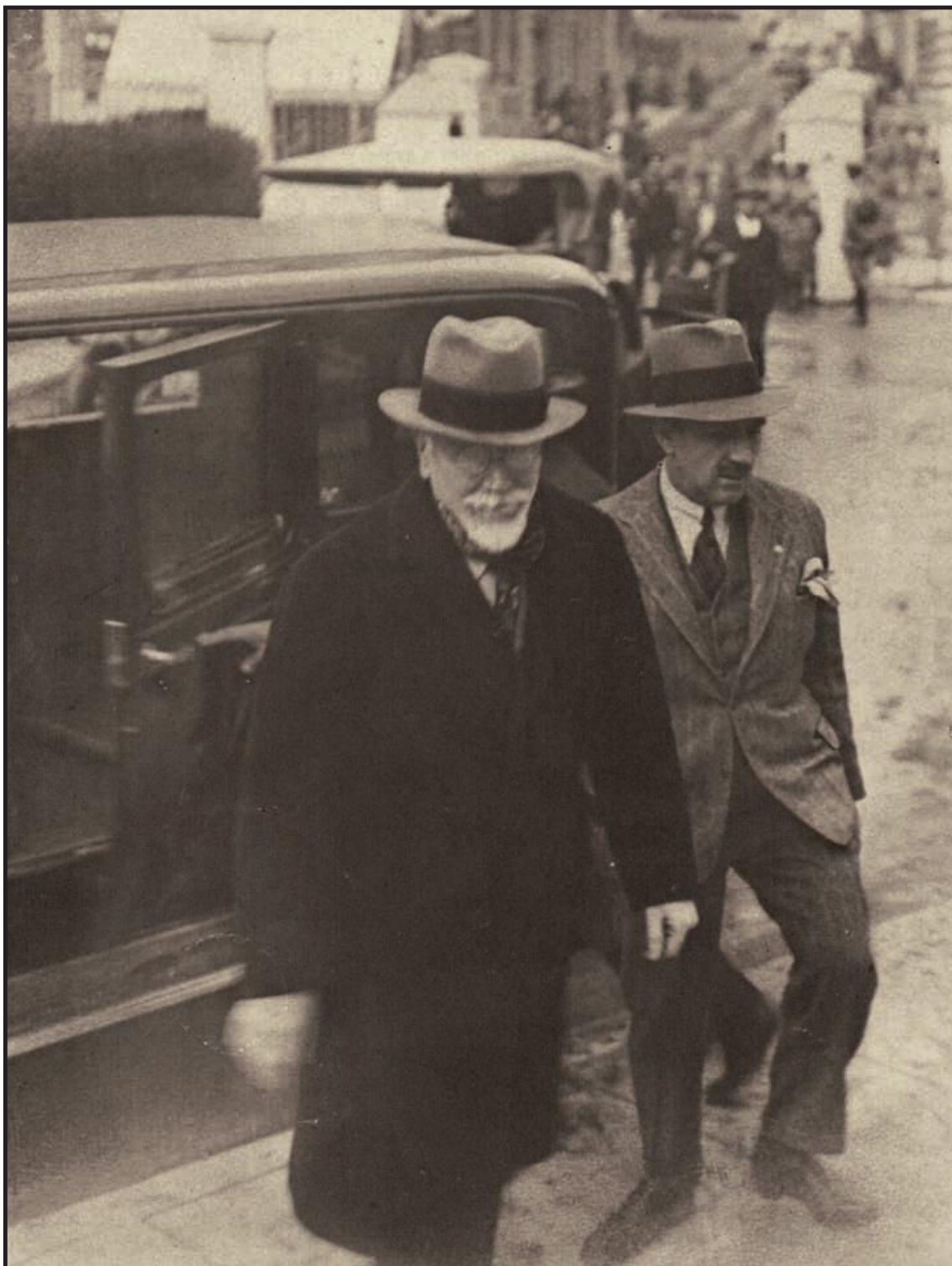
*Να το όρνιο ! Των αγέρηδων τα σπλάχνα αργοτρυπάει,
πετάει και πάει,
με τα στοιχειά και τ' αστρικά, να πάρει άπαρτα κάστρα
μέσ' από τ' άστρα,*

Κωστής Παλαμάς



*Παληό είναι τ' όνομα που φέρνουν και τρανή
κληρονομιά πάνω στους ώμους των βαραίνει,
και μια πατρίδα ηρωομάνα, γαλανή,
απ' τα γαλάζια τους φτερά σκεπή προσμένει.*

Νίκος Σφυρόερας



▲ Οι εμπνευστές και δημιουργοί της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας, Ελευθέριος Βενιζέλος και Αλέξανδρος Ζάννας.
(Αρχείο Αλ. Π. Ζάννα μέσω 7^{ου} τεύχους “ΙΚΑΡΟΣ” της Σχολής Ικάρων).

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ	17
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	19
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	21
ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	25
ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	33
- Σχολή Λοχαγού Δημητρίου Καμπέρου της Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού (ΑΥΣ) 1913-1917	34
- Ναυτική Αεροπορική Σχολή 1914-1915	38
- Αγγλική Αεροπορική Σχολή Μούδρου 1916-1919	44
- Κέντρο Εκπαίδευσης των Συμμαχικών Δυνάμεων στην Ανατολή (Γαλλική Αεροπορική Σχολή Σέδες) 1917-1919	53
- Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας Παλαιού Φαλήρου και Τατοΐου 1917-1931....	60
- Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας Σέδες 1919-1932	68
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	83
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	89
ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΝΙΑΙΑΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	93
ΕΝΟΠΙΩΣΗ - ΑΝΑΣΤΑΛΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ & ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΜΑΤΑΙΩΣΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΣΑ)	101
Τμήμα Υποψήφιων Αξιωματικών 1931-1940	107
Τμήμα Υποψήφιων Υπαξιωματικών Παρατηρητών 1932	110
Τμήμα Υποψήφιων Υπαξιωματικών Χειριστών 1935-1940	116
ΕΠΙΚΟΥΡΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ	117
ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΜΕ ΕΦΕΔΡΟΥΣ	121
ΙΔΡΥΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ (ΕΚΙ)	123
Γενική κατάσταση της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας (ΕΒΑ) μετά την άφιξη του ΕΚΙ στη Γάζα	127
Εκπαίδευση στη Νότιο Ροδεσία 1941 - 1946	132
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	133
ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ 1912- 1946	139
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	143
Παρ. Α΄ Ιπτάμενοι προερχόμενοι από τον Στρατό	153
Παρ. Β΄ Ιπτάμενοι προερχόμενοι από το Πολεμικό Ναυτικό	154
Παρ. Γ΄ Ιπτάμενοι παραγωγής Σχολής Αεροπορίας	165
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	172
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ	185
ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ Ταξιάρχου (Ι) ε.α. Β. Οικονόμου (1933-2007).....	187
	189



▲ Ομοίωμα του πρώτου ελληνικού πολεμικού αεροπλάνου *Henry Farman*, όπως εκτίθεται στο Πολεμικό Μουσείο Αθηνών. Κατασκευάστηκε το 1968 στο Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων (ΚΕΑ) με σχέδια και τεχνική επίβλεψη του Αλέξανδρου Αυδή, επ' ευκαιρία της εορτής της «Πολεμικής Αρετής των Ελλήνων». Με αυτό τον τύπο του αεροπλάνου ο Υπολοχαγός Δημήτριος Καμπέρος εκτέλεσε στις 5 Οκτωβρίου 1912, κατά την έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων, την πρώτη πολεμική αεροπορική αποστολή κατόπτευσης των εχθρικών θέσεων. (© Αρχείο Π.-Β.Π.).

ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Το παρόν πόνημα συνιστά μία εργασία, η οποία αναδεικνύει την ακατάβλητη θέληση αυτών που αγάπησαν το Όπλο των Αιθέρων, θεμελιώνοντας την ανοδική πορεία της Πολεμικής Αεροπορίας, με καταληκτική προσπάθεια τη σύστασή της ως ενιαίο Κλάδο στους κόλπους των Ενόπλων Δυνάμεων.

Είναι μία ακόμη ερευνητική εργασία του αξέχαστου συναδέλφου μας Ταξίαρχου (Ι) ε.α. Βασιλείου Απ. Οικονόμου (1933-2007), ο οποίος άοκνα, με θέληση και ιώβεια υπομονή, εντρύφησε σε ξεχασμένα αρχεία και σε σχετικές βιβλιογραφίες, για να ανακαλύψει το ποθητό. Δεν έρχεται να επαναλάβει ψυχρά όσα έχουν συμπεριληφθεί στις ήδη υπάρχουσες αεροπορικές εκδόσεις. Εμβαθύνει στον τρόπο στελέχωσης με ιπτάμενο προσωπικό των Πολεμικών Μοιρών, που ήταν ενταγμένες στον Στρατό Ξηράς και το Ναυτικό, αναδεικνύοντας στη συνέχεια την αιτιολογική απόφαση δημιουργίας ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας (1930), με το οργανωτικό της σχήμα μέχρι το 1946.

Ο αγαπητός συνάδελφος δεν πρόλαβε να ολοκληρώσει το έργο του. Αν και αξιόπιστο σε έρευνα, υπολείπονταν σε συμπληρωματικά στοιχεία, στη διευθέτηση της ύλης και σε φωτογραφικό υλικό, απαραίτητο για πλήρη κατανόηση.

Η μεγάλη, εντούτοις, επιθυμία τού αποθανόντος να ολοκληρωθεί η εν λόγω ιστοριογραφία, οδήγησε τις τελευταίες του σκέψεις στο να περατωθεί αυτή από τον υπογράφωντα.

Βαριά η ευθύνη μου, για την επίτευξη του αποτελέσματος που εκείνος επιθυμούσε. Ενθαρρυντική η σκέψη μου, αφού είχαμε στο παρελθόν συνεργαστεί και γνώριζα τα οράματά του. Πηγαία η υποχρέωσή μου, από την ανάμνηση μιας ειλικρινούς φιλίας.

Να επισημανθεί ότι δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί η παρούσα εργασία χωρίς την εκτίμηση αυτής από την Ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας και το ενδιαφέρον που επέδειξαν οι εμπλεκόμενοι υπηρεσιακοί φορείς.

Παναγιώτης – Βαρδής Παπαδάκης
Υποπτέραρχος (Ι) ε.α.

▼ Στη διάρκεια των επιχειρήσεων στη Μέση Ανατολή, κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι Αξιωματικοί χειριστές προέλευσης Σχολής Αεροπορίας (μετέπειτα Ικάρων), κατά σειρά: Α. Βλαντούσης (4ης σειράς), Δ. Βουτσινάς (6ης σειράς), Ι. Αναγνωστόπουλος (7ης σειράς) και Η. Καρταλαμάκης (7ης σειράς).

(Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)



*

« ... πιστεύω ότι η καλύτερη ζωή ενός “ψυχωμένου” αεροπόρου είναι όταν υπηρετεί στο “φυσικό του χώρο”, τα αεροδρόμια, όπου κυριαρχεί ο εκκωφαντικός, αλλά σαγηνευτικός ορυμαγδός των κινητήρων ...» ισχυρίζεται ο Πτέραρχος ε.α. Ηλίας Καρταλαμάκης.



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Για την πτήση, από τον μύθο μέχρι την πραγματικότητα, έχουν γραφεί χιλιάδες σελίδες από πολλούς και σημαντικούς συγγραφείς, αρχαίους και νεότερους. Λίγοι όμως αεροπόροι από αυτούς που έχουν βιώσει την πραγματική πτήση και πολλές φορές σε ακραίες καταστάσεις έγραψαν την ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας. Ένας από αυτούς είναι ο Ταξίαρχος (Ι) Βασίλειος Οικονόμου.

Ήταν μία επίπονη προσπάθεια αυτή, και η συνεχής καταγραφή των εξελίξεων στην Αεροπορία για μια συναρπαστική περίοδο, από το ιστορικό 1912 μέχρι το 1946, είναι εντυπωσιακή. Μία προσπάθεια μεγάλη του αείμνηστου Βασιλείου Οικονόμου, ο οποίος βασικά ερεύνησε την εργασία αυτή, για να την ολοκληρώσει ο Υποπτέραρχος (Ι) Παναγιώτης - Βαρδής Παπαδάκης, αμφότεροι εκλεκτά μέλη και της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος.

Αρχίζει από τις πρώτες πτήσεις στη χώρα μας και φθάνει μέχρι το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ περιλαμβάνει εικόνες (φωτογραφίες) από συγκινητικές στιγμές κατά τη διαδρομή αυτή της Αεροπορίας. Από την Αεροπορία Στρατού και Ναυτικού στην ενιαία πλέον Πολεμική Αεροπορία.

Μόνος ο Αεροπόρος στα μονοθέσια αεροπλάνα καλείται να αντιμετωπίσει τον εχθρό σε διάφορες φάσεις επιθέσεων. Και γίνεται η ηρωική αυτή εποχή των αεροπόρων, ηρωική πράξη, που, όπως κατά κανόνα, εμπεριέχει και δυσανάλογες απώλειες.

Τέτοιες, που σύγκριση δεν μπορεί να γίνει με κανένα άλλο Όπλο, επάγγελμα, δραστηριότητα ...

Η Αεροπορική Ακαδημία Ελλάδος, διά του προέδρου της, εκφράζει τις ευχαριστίες της για την τιμή να προλογίσει αυτή την έκδοση, που αποτελεί μεγάλη προσφορά όσων συνετέλεσαν στην ολοκλήρωσή της.

Τιμή και δόξα σε όλους τους αναφερόμενους στο βιβλίο αυτό αεροπόρους.

Ο Πρόεδρος
Νικόλαος Νόκας
Αντιπύραρχος (Ι) ε.α., Π. Δήμαρχος

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, μέχρι να αναπτυχθεί και να λάβει τη σημερινή δυναμική μορφή, πέρασε, όπως ήταν φυσικό, πολλά στάδια προσαρμογής και εξέλιξης.

Στην αρχή, κατά τη δεκαετία του 1910, με τις πρώτες πτήσεις Ελλήνων αεροπόρων, υπήρξαν αλλεπάλληλοι ενθουσιασμοί και απογοητεύσεις, έντονες προσπάθειες και υπαναχωρήσεις, αλλά και αμφισβητήσεις, ως προς τον ιδιότυπο ρόλο που θα μπορούσε να διαδραματίσει η δημιουργία αεροπορικής μονάδας στους κόλπους του Στρατού και του Ναυτικού. Επιπρόσθετα, συνυπήρχε και η ιδέα της αμφίβολης εξέλιξης του προσωπικού που θα σταδιοδρομούσε με τη νέα ειδικότητα. Οι αμφισβητήσεις αυτές συνεχίστηκαν και στη δεκαετία του '20.

Ακόμη και αργότερα, στα πρώτα βήματα της ενιαίας πλέον Πολεμικής Αεροπορίας, κατά τη δεκαετία του 1930, το προϋπάρχον προσωπικό των Αεροποριών Στρατού και Ναυτικού, αν και στελέχωνε τον νέο Κλάδο των Ενόπλων Δυνάμεων, στην πραγματικότητα ήταν μετέωρο στο διαμορφούμενο αεροπορικό περιβάλλον.

Εντούτοις, πρέπει να τονιστεί ότι η Αεροπορία στην πρώιμη αυτή ύπαρξή της παρουσίασε πλούσια και αξιομνημόνευτη πολεμική δράση, που την έκανε σεβαστή και αγαπητή σ' όλους τους Έλληνες. Γι' αυτό τον λόγο οι μεταγενέστεροι τρέφουν βαθιά αισθήματα εκτίμησης και σεβασμού προς όλους εκείνους τους πρωτοπόρους, θεμελιωτές της ενιαίας Αεροπορίας.

Η καταγεγραμμένη ιστορία της Αεροπορίας καλύπτει το χρονικό διάστημα μέχρι τα μέσα του περασμένου αιώνα. Περιλαμβάνει όλες τις αεροπορικές δραστηριότητες με ιδιαίτερη έμφαση στις πολεμικές αποστολές της περιόδου και επεκτείνεται στη μνημόνευση των πεσόντων στην ώρα του καθήκοντος. Όμως, διατρέχοντας κανείς την επίσημη αυτή ιστορία παρατηρεί ότι το

πολυπληθές προσωπικό που συνέβαλε στην αξιοποίηση του Όπλου μένει στην αφάνεια.

Με το παρόν πόνημα επιδιώκεται η κατά το δυνατόν συμπλήρωση του κενού αυτού, με την καταγραφή όσων συμμετείχαν στην γένεση και την ανάπτυξη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, ανεξάρτητα από την ποικιλόμορφη προέλευση που λόγω των διαφορών συγκυριών έτυχε να έχουν.

Χωρίς να αγνοείται η αξιόλογη προσφορά του προσωπικού των άλλων ειδικοτήτων, η παρούσα εργασία αναφέρεται αποκλειστικά και μόνο στους ιπταμένους, ιδιαίτερα στους χειριστές, λόγω των υφιστάμενων εξ αντικειμένου δυσχερειών στην κάλυψη του συνόλου του προσωπικού.

Η καταγραφή και ταξινόμηση των ιπταμένων επικεντρώθηκε σε στοιχεία προέλευσης και μορφής εκπαίδευσης, από την περίοδο των πρώτων πτήσεων μέχρι την εποχή που ολοκληρώθηκε η επάνδρωση της Πολεμικής Αεροπορίας με προσωπικό ενιαίας προέλευσης.

Αλλωστε, η εμφάνιση του προσωπικού κατά κατηγορίες πιστεύεται ότι παρέχει πληρέστερη και αντικειμενικότερη εικόνα του μεγέθους και της έκτασης των αγώνων και θυσιών προς την πατρίδα. Επιπλέον, αναδεικνύει την αγάπη και την προσφορά όλων αυτών των κατηγοριών προς την «Αεροπορική Ιδέα», με τη συμβολή των οποίων αναπτύχθηκε η Αεροπορία.

Η διαφορετική όμως προέλευση όλου αυτού του προσωπικού (Ευελπίδων, Δοκίμων, Γαλλική ή Αγγλική Σχολή, απλοί οπλίτες ή ιδιώτες) και η εναλλαγή στην υπαγωγή όσον αφορά στην προϊστάμενη αρχή (Μηχανικό Στρατού Ξηράς, ανεξάρτητες Αεροπορικές Υπηρεσίες Στρατού ή Ναυτικού, Πολεμική Αεροπορία) αναπόφευκτα δημιούργησαν σοβαρά κενά στην τήρηση ικανοποιητικών αρχείων.

Η αναζήτηση των στοιχείων αυτών υπήρξε αρκετά δύσκολη λόγω της έλλειψης επαρκών αρχείων, αλλά και λόγω των απωλειών, κυρίως με τη συγχώνευση του αεροπορικού προσωπικού Στρατού και Ναυτικού.

Με τη σχολαστική έρευνα και μελέτη πλήθους διάσπαρτων εγγράφων μέσα από τα διάφορα τηρούμενα αρχεία (ΓΕΣ, ΓΕΝ και ΓΕΑ), κατορθώθηκε να παρουσιαστεί μία ικανοποιητική εικόνα τού προς μελέτη θέματος.

Τα στοιχεία των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και ο τρόπος εκπαίδευσης στις διάφορες αεροπορικές σχολές εντοπίσθηκαν, σε ιστορικά βιβλία με μαρτυρίες των ίδιων των πρωταγωνιστών, δεδομένου ότι ελάχιστα επίσημα σχετικά έγγραφα βρέθηκαν.

Με την εξιστόρηση της προέλευσης του προσωπικού και την καταχώριση των εκάστοτε νομοθετημάτων που αφορούσαν στη στελέχωση του Όπλου, παρέχεται η δυνατότητα μιας συνοπτικής περιγραφής της εξελικτικής πορείας της Πολεμικής Αεροπορίας, που είχε ως αποτέλεσμα την ενοποίησή της ως ξεχωριστός Κλάδος των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων.

Ως όριο μελέτης τέθηκε το έτος 1946, διότι με τον Αναγκαστικό Νόμο 696/21.2.46 τακτοποιήθηκαν οι παλαιές εκκρεμότητες στην κατάταξη του ιπτάμενου προσωπικού και επιπλέον τέθηκαν οι βάσεις για την περαιτέρω παραγωγή νέου προσωπικού.

- * -



▲ Στιγμιότυπο πριν από πτήση άνωθεν του πολιορκούμενου φρουρίου των Ιωαννίνων Μπιζάνι με αεροπλάνο Maurice Farman MF7, στη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου. (Βαλκανικοί Πόλεμοι 1912-1913, Εκδόσεις Κέδρος)



▲ Πίνακες με τους πρωτοπόρους αεροπόρους στην Ελλάδα, όπως εκτίθενται στο Πολεμικό Μουσείο Αθηνών. Από άνω αριστερά: Υπολοχαγός Δημήτριος Καμπέρος, Ανθυπίλαρχος Πανούτσος Νοταράς, Αλέξανδρος Καραμανλάκης, Υπολοχαγός Μιχαήλ Μουτούσης, Ανθυπίλαρχος Χρήστος Αδαμίδης και ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος. (Αρχείο Π.-Β.Π.)

► Οδηγός (χειριστής) και παρατηρητής σε αεροπλάνο Henry Farman. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)



ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το πανάρχαιο όνειρο του ανθρώπου να αποδεσμευτεί από το έδαφος και να ανυψωθεί στους αιθέρες, μας επιβεβαιώνουν οι ιπτάμενες μυθολογικές μορφές και τα διάφορα μυθεύματα, με πλέον διαδεδομένο τον μύθο του Ικάρου. Στην πορεία των αιώνων πλήθος μελετών και πειραμάτων συνθέτουν μία ιστορία αποτυχημένων προσπαθειών του ανθρώπου να πετάξει και να βρεθεί στο πέραςμα των πουλιών. Εντούτοις, τα πρώτα ενθαρρυντικά αποτελέσματα εμφανίζονται τον 18ο αι. με την ανύψωση των πρώτων αεροστάτων, για να επακολουθήσουν περί τα τέλη του 19ου αι. οι πειραματικές προσπάθειες με συσκευές βαρύτερες του αέρα.

Οι Αμερικανοί αδελφοί Ράιτ (Wright), που με τα διεξοδικά πειράματά τους κατέληξαν στις πρώτες πραγματικές, έστω και υποτυπώδεις, μηχανοκίνητες πτήσεις τους, στις 17 Δεκεμβρίου 1903, θεωρούνται οι πρωτοπόροι της αεροπορίας. Ορόσημο όμως αποτέλεσαν και οι Γάλλοι, που στα αμέσως επόμενα χρόνια ίδρυσαν τις πρώτες αεροπορικές σχολές, με τις οποίες δίδαξαν την πρωτόγνωρη αεροναυτική τεχνική. Η νέα τεχνολογία, με την πληθώρα των πειραματικών αεροπλάνων, διαδόθηκε έκτοτε με ταχύτατο ρυθμό σε όλα τα προηγμένα κράτη.

Από ελληνικής πλευράς πρωτοστάτησε ο Αλφρέδος Αθανασούλιας με μία εμπειριστατωμένη πραγματεία, που αφορούσε στην αναπτυσσόμενη αεροπλοΐα, δίδοντας με τη δημοσίευσή της την ευκαιρία να ενημερωθεί το κοινό. Ακολούθησε η πρώτη εμφάνιση αεροπλάνου στην Ελλάδα την άνοιξη του 1908, από τον θεατρικό επιχειρηματία Λεωνίδα Αρνιώτη, με τις ανεπιτυχείς προσπάθειές του να πετάξει με το ιδιόκτητο μονοπλάνο του τύπου Blériot VIII. Τον επόμενο χρόνο ο Ρώσος Σεργκέι Ουτότσκιν (Sergey Utotckeen), περιφερόμενος στις διάφορες χώρες με το αεροπλάνο του τύπου Farman 50 ίππων, παρουσία σε στο αθηναϊκό κοινό την

πρώτη πτήση επί ελληνικού εδάφους, ενώ στη δεύτερη είχε ως επιβάτη τον Κωνσταντίνο Μάνο.

Εξετάζοντας κανείς κατά χρονολογική σειρά τα γεγονότα, παρατηρεί ότι το έναυσμα για την προμήθεια αεροπλάνων αποτέλεσε το 1911, στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού του στρατεύματος από την ευρισκόμενη για το σκοπό αυτό στην Ελλάδα γαλλική αποστολή.

Άλλωστε, με τη διορατικότητά του ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος προέβλεψε την αξία της αναπτυσσόμενης αεροπλοΐας, με αποτέλεσμα να δρομολογηθεί χωρίς χρονοτριβή η ίδρυση Αεροπορικής Υπηρεσίας στους κόλπους του Στρατού. Έτσι, με εγκύκλιο του Υπουργείου Στρατιωτικών κλήθηκαν οι αξιωματικοί που επιθυμούσαν να εκπαιδευτούν ως αεροπόροι να υποβάλουν αιτήσεις, προκειμένου να επιλεγούν εκείνοι που θα στέλνονταν στη Γαλλία για εκπαίδευση.

Εξήντα περίπου αξιωματικοί υπέβαλαν αιτήσεις, από τους οποίους αρχικά μόνο τρεις κρίθηκαν κατάλληλοι. Οι επιλεγέντες ήταν οι Υπολοχαγοί Δημήτριος Καμπέρος και Μιχαήλ Μουτούσης και ο Ανθυπίλαρχος Χρήστος Αδαμίδης, οι οποίοι αναχώρησαν για το Ετάμπ (Étampes), κοντά στο Παρίσι, τον Δεκέμβριο του 1911. Στις αρχές του 1912 ακολούθησαν οι Υπολοχαγοί Λουκάς Παπαλουκάς και Μάρκος Δράκος και ο Ανθυπίλαρχος Πανούτσος Νοταράς. Η εκπαίδευσή τους προέβλεπε την απόκτηση πολιτικού και στρατιωτικού πτυχίου αεροπόρου.

Στο μεταξύ, είχε προηγηθεί η παραγγελία από την κυβέρνηση των πρώτων τεσσάρων αεροπλάνων. Προτιμήθηκαν τα γαλλικά, γιατί είχαν το προβάδισμα στη νηπιακή αεροπορική τεχνολογία, αλλά και γιατί οι Γάλλοι, με την ευθύνη της οργάνωσης του στρατεύματος, εγγυώντο πληρέστερη αεροπορική εκπαίδευση και καλύτερη τεχνική υποστήριξη. Μεταξύ δε των γαλλικών τύπων αεροπλάνων που ήταν διαθέσιμα, επελέγησαν τα Henry Farman.

Με τον τύπο αυτό του αεροπλάνου εκπαιδεύτηκαν οι πρώτοι Έλληνες αξιωματικοί στην ομώνυμη σχολή των αδελφών Farman. Στην πραγματικότητα τα αεροπλάνα αυτά ήταν μία απλή ιπτάμενη συσκευή, που αποτελείτο από δύο επάλληλα ζεύγη πάνινων πτερύγων και έναν σκελετό από ξύλινα λεπτά δοκάρια και συρματόσχοινα που συγκρατούσαν τις πτέρυγες. Στο ρύγχος ήταν το πηδάλιο ανόδου-καθόδου και πίσω, στην ουρά, το ομοίως πάνινο πηδάλιο διεύθυνσης. Υπήρχαν και δύο βάσεις για τη

στερέωση των τροχών. Ανάμεσα στις πτέρυγες καθόταν ο οδηγός (χειριστής), χωρίς να είναι προστατευμένος με οποιοδήποτε περιβλημα, και πίσω από αυτόν βρισκόταν ο κινητήρας των 50 ή των 80 ίππων με την έλικα.

Όσον αφορά στα όργανα πτήσης υπήρχαν μόνο τα στοιχειωδώς απαραίτητα. Ένα στροφόμετρο, ένα ταχύμετρο και ένα βαρομετρικό υψόμετρο. Τα αεροπλάνα αυτά είχαν τη δυνατότητα επιβίβασης δύο ατόμων, οδηγού και παρατηρητή.

Οι ασκήσεις της πρώτης φάσης εκπαίδευσης ήταν απλές. Περιλάμβαναν απογειώσεις και προσγειώσεις, μικρές διαδρομές και στροφές πάνω από το αεροδρόμιο και μεταιωρήσεις (αναγκαστικές προσγειώσεις χωρίς κινητήρα, σε συγκεκριμένο χώρο). Στη δεύτερη φάση οι εκπαιδευόμενοι εκτελούσαν πτήση μεγάλης διαδρομής, περίπου 200 χιλιομέτρων, με ενδιάμεσες προσγειώσεις και επιστροφή στο αεροδρόμιο. Η όλη διάρκεια της εκπαίδευσης ήταν περίπου εννέα μήνες.

Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν, το 1911 θεωρείται ως απαρχή της ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας, με την παραγγελία των τεσσάρων πρώτων αεροπλάνων και την έναρξη της εκπαίδευσης των πρώτων αξιωματικών του Στρατού, που δίκαια χαρακτηρίστηκαν ως «οι πατέρες των Ελλήνων αεροπόρων». Έτσι, η βάση πάνω στην οποία οικοδομήθηκε η Πολεμική Αεροπορία στην Ελλάδα τέθηκε στο έτος αυτό, παρ' ότι πέρασαν αρκετά χρόνια ακόμη για να λάβει ο νεοσύστατος αυτός Κλάδος την τελική του διαμόρφωση.

Ενώ συνεχιζόταν η εκπαίδευση των πιο πάνω αξιωματικών στη Γαλλία, δύο ιδιώτες αεροπόροι εμφανίστηκαν, φιλοδοξώντας να κατακτήσουν πρώτοι τους ελληνικούς ουρανούς με τα δικά τους αεροπλάνα.

Στις 8 Φεβρουαρίου 1912 ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, με ιδιόκτητο αεροπλάνο τύπου Nieuport IV.G, πραγματοποίησε την πρώτη του πτήση στην περιοχή του Ρουφ και αμέσως μετά δεύτερη πτήση με επιβάτη τον πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο.

Στις 26 Μαρτίου του ίδιου έτους ακολούθησε η εμφάνιση του δεύτερου αεροπόρου, του παράτολμου Αλέξανδρου Καραμανλάκη. Επιχείρησε να απογειωθεί από το Ρίο της Αχαΐας με το αεροπλάνο του τύπου Blériot XI, χωρίς ωστόσο να κατορθώσει να ανυψωθεί, εξαιτίας του φιλοθεάμονος κοινού που είχε κατακλύσει τον χώρο της απογείωσης. Όμως, από τον Ιούνιο, αφού επισκευάστηκαν οι

ζημιές που είχαν προκληθεί στο αεροπλάνο του, πραγματοποίησε πολλές εντυπωσιακές πτήσεις στην Αττική, επιτυγχάνοντας και ελληνικό ρεκόρ ύψους.

Στη συνέχεια ο Καραμανλάκης θέλησε να πραγματοποιήσει ένα φιλόδοξο σχέδιό του. Να πετάξει από την Αθήνα στην Πάτρα. Ήταν μία με πολλούς κινδύνους πτήση που, όταν την πραγματοποίησε, στις 29 Αυγούστου 1912, κατέληξε στην πτώση του αεροπλάνου του και τον πνιγμό του στον Κορινθιακό κόλπο. Με την απώλειά του καταγράφηκε ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος που ακολούθησε την τύχη του Ικάρου και ο 193ος νεκρός της παγκόσμιας προσπάθειας κατάκτησης των αιθέρων.

Στο μεταξύ, από τον Απρίλιο του 1912, είχαν φθάσει στον Πειραιά τα τέσσερα πρώτα αεροπλάνα Henry Farman που είχαν παραγγελθεί από τον Ελληνικό Στρατό, και στις 13 Μαΐου ο Υπολοχαγός Δημήτριος Καμπέρος εκτέλεσε την πρώτη του πτήση στην Ελλάδα με χώρο απογείωσης τον Ζωολογικό Κήπο στο Παλαιό Φάληρο.

Την περίοδο εκείνη ο Καμπέρος εκπαιδευόταν στη Γαλλία, αλλά ανακλήθηκε, προκειμένου με τις πτήσεις του να λάβει μέρος στα μεγάλα στρατιωτικά γυμνάσια, που θα πραγματοποιούνταν τον Μάιο. Ήταν σε θέση να χειριστεί με επιτυχία το αεροπλάνο Henry Farman, δεδομένου ότι είχε ολοκληρώσει τον πρώτο κύκλο της εκπαίδευσής του στον τύπο αυτό.

Ο Καμπέρος, μετά την πρώτη του δοκιμαστική πτήση, ήταν έτοιμος για τα στρατιωτικά γυμνάσια. Εκτός από την αναγκαστική προσγείωση που εκτέλεσε λόγω ισχυρού αντίθετου άνεμου κατά την μετάβασή του προς την Αυλώνα, καθ' όλη τη διάρκεια των εικονικών επιχειρήσεων, από 15 έως 19 Μαΐου, εκτελούσε καθημερινά πτήσεις, κατοπτεύοντας τις εχθρικές θέσεις, με αποτέλεσμα να αναδειχθεί η αξία του αεροπλάνου για στρατιωτικούς σκοπούς. Ο ίδιος ο Καμπέρος, ως χειριστής της πρωτόγνωρης αυτής ιπτάμενης μηχανής, δέχθηκε τα συγχαρητήρια από τους επισήμους που παρακολουθούσαν τα γυμνάσια.

Μία εβδομάδα αργότερα, στις 27 Μαΐου 1912, πραγματοποιήθηκε στο Παλαιό Φάληρο με κάθε επισημότητα η βάπτισμα από τον Πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο των τεσσάρων αεροπλάνων Henry Farman, στα οποία δόθηκαν τα ονόματα Δαίδαλος, Αετός, Γυψ και Ιέραξ.

Στη συνέχεια ο Καμπέρος, έχοντας υπόψη του τις δοκιμές υδροπλάνων που γίνονταν στο εξωτερικό, αναλαμβάνει την κατασκευή πλωτήρων, κατάλληλων για την εφαρμογή σε αεροπλάνο. Έτσι, το Henry Farman με την ονομασία Δαίδαλος αποκτά τη δυνατότητα υδροπλάνου, με χειριστή, όπως ήταν φυσικό, τον Καμπέρο.

Στις 22 Ιουνίου 1912 αποθαλασσώθηκε από το Φάληρο για την πρώτη δοκιμαστική πτήση, παρουσία του Πρωθυπουργού, του υπουργού Ναυτικών και του Αρχηγού ΓΕΝ. Στις επόμενες μέρες πραγματοποίησε πτήση μέχρι την Ύδρα, απ' όπου επιστρέφοντας κατέρριψε το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας υδροπλάνου (110 χλμ/ώρα). Η σημειωθείσα επιτυχία κέντρισε το ενδιαφέρον των υπευθύνων του Ναυτικού, για την απόκτηση υδροπλάνων και τη δημιουργία Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας, πλην όμως η έναρξη των Βαλκανικών Πολέμων ανέστειλε την προώθηση του θέματος. Τον Ιούλιο ο Δ. Καμπέρος επέστρεψε στη Γαλλία για τη συνέχιση της εκπαίδευσής του προς απόκτηση του στρατιωτικού πτυχίου αεροπόρου.

Στις 26 Σεπτεμβρίου 1912 ο Καμπέρος επανήλθε στην Ελλάδα μαζί με τον Υπολοχαγό Μ. Μουτούση και τους Ανθυπίαρχους Χ. Αδαμίδη και Π. Νοταρά. Ακολούθησε η συγκρότηση στη Λάρισα της πρώτης αεροπορικής Μονάδας, για την ανάληψη αποστολών στον επερχόμενο πόλεμο εναντίον των Τούρκων. Η μικρή αυτή Μονάδα, ο Λόχος Αεροπορίας, εφοδιασμένη με τα παραληφθέντα αεροπλάνα Henry Farman, περιέλαβε τους προαναφερόμενους τέσσερις πτυχιούχους αεροπόρους, έναν Γάλλο αερομηχανικό ως τεχνικό σύμβουλο, μερικούς τεχνίτες και έναν αριθμό στρατιωτών ως βοηθητικό προσωπικό. Να σημειωθεί ότι δύο άλλοι αξιωματικοί που είχαν σταλεί για εκπαίδευση στη Γαλλία, οι Υπολοχαγοί Λ. Παπαλουκάς και Μ. Δράκος, είχαν διακόψει την εκπαίδευση και είχαν επιστρέψει στα Σώματα από τα οποία προέρχονταν.

Με την έναρξη των επιχειρήσεων στο μέτωπο της Θεσσαλίας, στις 5 Οκτωβρίου 1912, πραγματοποιήθηκε η πρώτη ελληνική πολεμική αεροπορική αποστολή από τον Υπολοχαγό Δημήτριο Καμπέρο. Στην αναγνωριστική πτήση εντοπίστηκαν οι θέσεις και οι κινήσεις των αντίπαλων δυνάμεων σε όλο το μήκος της περιοχής ενδιαφέροντος.

Ακολούθησαν και άλλες αποστολές από τους τέσσερις αεροπόρους τόσο στο μέτωπο της Θεσσαλίας όσο και στο αντίστοιχο της Μακεδονίας, όπου συνεχίστηκαν οι επιχειρήσεις. Στη συνέχεια η

πρώτη αεροπορική Μονάδα μεταφέρθηκε στο νέο μέτωπο στην Ήπειρο και στο τέλος Νοεμβρίου 1912, εφοδιασμένη με αεροπλάνα νεότερου τύπου Maurice Farman 80 ίππων, εγκαταστάθηκε στη Νικόπολη Πρεβέζης. Από εκεί συνέχισε τις πολεμικές αποστολές, εκτελώντας αναγνωρίσεις και υποτυπώδεις βομβαρδισμούς των οχυρών του Μπιζανίου.

Στο μεταξύ με ειδικό νόμο, τον Οκτώβριο του 1912, δόθηκε το δικαίωμα να καταταγούν στο Όπλο της Αεροπορίας διπλωματούχοι αεροπόροι, με τον βαθμό του Ανθυπολοχαγού.

Έτσι, κατατάχθηκε στη Θεσσαλονίκη ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος, που έμελλε στη συνέχεια να είναι και το πρώτο θύμα της Πολεμικής Αεροπορίας. Ο Αργυρόπουλος, πετώντας με ένα αεροπλάνο τύπου Blériot XI, που ήταν λάφυρο του πολέμου από τους Τούρκους, σκοτώθηκε στις 4 Απριλίου 1913. Ομοίως, έχασε τη ζωή του και ο επιβαίνων οπλارχηγός Κωνσταντίνος Μάνος.

Να σημειωθεί ότι στις επιχειρήσεις της Ηπείρου συμμετείχε ως εθελοντής και ο Έλληνας από τη Ρωσία αεροπόρος Σακόφ.

Οι πρώτες αυτές αεροπορικές αποστολές, με τις παράτολμες πτήσεις των πρωτοπόρων αεροπόρων, προσέφεραν πολύτιμες πληροφορίες στη σχεδίαση των επιχειρήσεων, επιβεβαιώνοντας τη χρησιμότητα του αεροπλάνου.

Κατά την περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων αναζωπυρώθηκε η αρχική επιθυμία των αρμοδίων του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού για την απόκτηση υδροπλάνου. Έτσι, τον Νοέμβριο του 1912 ένα υδροπλάνο του εργοστασίου Astra περιλήφθηκε στη δύναμη του Ναυτικού με το όνομα «Ναυτίλος». Όπως έχει ιστορικά γραφεί, το υδροπλάνο αυτό μεταφέρθηκε στον Μούδρο της Λήμνου και τέθηκε στη διάθεση του Αρχηγού του Στόλου.

Όταν στις 24 Ιανουαρίου 1913 εκτελέστηκε η γνωστή, πρώτη σε παγκόσμιο επίπεδο, αποστολή ναυτικής συνεργασίας για την κατόπτευση του Τουρκικού στόλου στο Ναύσταθμο του Ναγαρά, στον Ελλήσποντο, το αεροπλάνο που χρησιμοποιήθηκε ήταν ένα υδροπλάνο τύπου Maurice Farman. Η επιτυχημένη αυτή αποστολή, κατά την οποία εντοπίστηκαν τα τουρκικά πλοία, πραγματοποιήθηκε από τον Υπολοχαγό Μιχαήλ Μουτούση ως χειριστή και τον Σημαιοφόρο Αριστείδη Μωραϊτίνη ως παρατηρητή. Ο τελευταίος, πέραν της καταγραφής των πλοίων,

εκτέλεσε και συμβολικό βομβαρδισμό με αυτοσχέδιες βόμβες.

Η αποστολή αυτή, εκτός του ότι απέδειξε τη χρησιμότητα που έχει το αεροπλάνο στις ναυτικές επιχειρήσεις, ανέδειξε και την αναγκαιότητα ύπαρξης επιβαίνοντος παρατηρητή.

Ο παρατηρητής ήταν αξιωματικός και για μεγάλο χρονικό διάστημα θεωρείτο ο κυβερνήτης του αεροπλάνου, ενώ ο οδηγός του αεροπλάνου (όπως ονομαζόταν ο χειριστής) μπορούσε να είναι και υπαξιωματικός.

Γενικά, οι δύο Κάδοι των Ενόπλων Δυνάμεων, Στρατός και Ναυτικό, προσπάθησαν σχεδόν ταυτόχρονα να αξιοποιήσουν το νέο Όπλο, σύμφωνα με τις επιχειρησιακές τους ανάγκες. Έτσι, όπως θα αναπτυχθεί στη συνέχεια, άρχισαν να δημιουργούνται δύο Αεροπορίες, μία του Στρατού και μία άλλη του Ναυτικού, με ένθερμους υποστηρικτές τον Καμπέρο και τον Μωραϊτίνη. Άλλωστε, η ύπαρξη αντίστοιχων αεροπορικών μονάδων στους Κλάδους του Στρατού και του Ναυτικού ήταν μία πρακτική που είχε εφαρμοστεί και σε άλλες χώρες.

Οι δύο πρωτοπόροι, Καμπέρος και Μωραϊτίνης, στις οργανωτικές τους προσπάθειες βρήκαν πολλούς υποστηρικτές, αλλά συνάντησαν και πολλές αντιδράσεις. Αρκετοί χαρακτήριζαν την Αεροπορία ως «πάρεργο Όπλο», ενώ πολλοί αξιωματικοί έδειχναν απροθυμία και απέφευγαν να λάβουν αεροπορική εκπαίδευση, γιατί θεωρούσαν την εξέλιξή τους αβέβαιη.

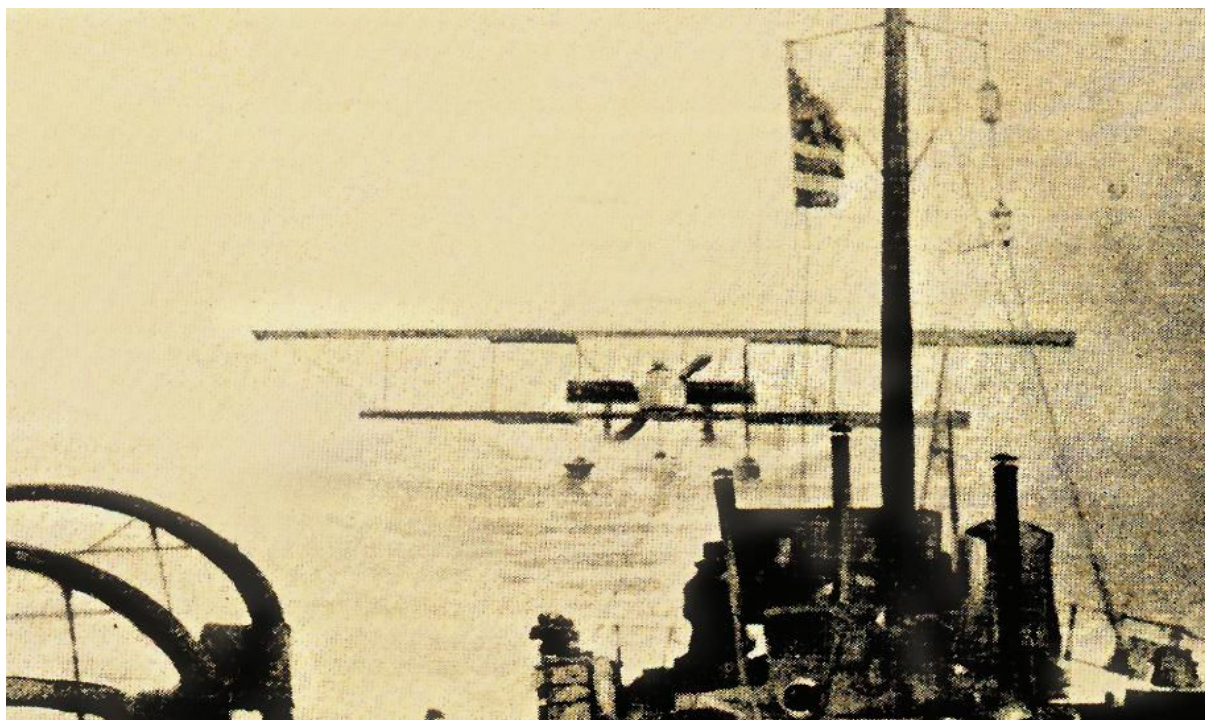
Στα πρώτα χρόνια της δημιουργίας τους, τα δύο αυτά αεροπορικά σώματα αντιμετώπισαν πρόσθετες δυσκολίες από την έλλειψη εμπειρίας, αλλά και από πολλές παρεμβάσεις κυρίως λόγω των συχνών πολιτικών εναλλαγών.

Ωστόσο, παρά τις δυσχέρειες που αντιμετώπισαν και τη διάσπαση του εν γένει αεροπορικού δυναμικού, οι δύο αυτές Αεροπορίες συνέχισαν τις προσπάθειές τους και τελικά οργανώθηκαν ως πολεμικοί σχηματισμοί, οι οποίοι συμμετείχαν ενεργά και ουσιαστικά στους αγώνες της Ελλάδας. Η Αεροπορία Στρατού, που άρχισε τη δράση της από τους Βαλκανικούς Πολέμους, και η αντίστοιχη του Ναυτικού, που οργανώθηκε στη συνέχεια, σημείωσαν αξιόλογη πολεμική δράση στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και την εκστρατεία της Μικράς Ασίας.

Στις παραπάνω πολεμικές επιχειρήσεις οι δύο Αεροπορίες, οργανωμένες ως Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού (ΑΥΣ) και

Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία (ΝΑΥ), παρέκαμψαν δυσκολίες και κινδύνους και πολέμησαν με πίστη στην αποστολή τους, έχοντας πολλές απώλειες. Αλλά και αργότερα, στον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο και τη Μέση Ανατολή, το προσωπικό των Αεροποριών Στρατού και Ναυτικού, που είχε μεταταγεί στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία, συμμετείχε ενεργά και δυναμικά στις επιχειρήσεις αυτές μαζί με τους νεότερους.

- * -



▲ Το υδροπλάνο *Maurice Farman* ρυμουλκούμενο από το αντιτορπιλικό «Βέλος», μετά την κατόπτευση του Τουρκικού Στόλου στον Ναύσταθμο του Ναγαρά, στις 24.1.1913, από τον Υπολοχαγό Μ. Μουτούση και τον Σημαιοφόρο Α. Μωραϊτίνη. (Ιστορία Ελληνικού Έθνους, Εκδοτική Αθηνών, τόμος ΙΔ', σελ. 326)

ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Μέχρι να σχηματιστεί η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία ως Μενιαίο Όπλο στους κόλπους των Ενόπλων Δυνάμεων, λειτούργησαν διάφορες σχολές εκπαίδευσης στο Στρατό και στο Ναυτικό.

Ως πρότυπα προγράμματα αεροπορικής εκπαίδευσης τηρούσαν τα αντίστοιχα των Γάλλων στο Στρατό και των Άγγλων στο Ναυτικό. Αυτό συνέβαινε κυρίως από την εποχή που η Ελλάδα προσχώρησε στους Συμμάχους κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Τότε οι Μοίρες του Στρατού ενεργούσαν ενταγμένες στη Γαλλική Αεροπορία του Μακεδονικού Μετώπου και οι αντίστοιχες του Ναυτικού, με έδρα τον Μούδρο, υπό την επιχειρησιακή διοίκηση του Αγγλικού Στόλου.

Οι πρώτες αεροπορικές σχολές, όπως θα αναπτυχθούν στη συνέχεια, ήταν οι εξής:

- Σχολή Λοχαγού Δημητρίου Καμπέρου της Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού (ΑΥΣ) 1913-1917.
- Ναυτική Αεροπορική Σχολή 1914-1915
- Αγγλική Αεροπορική Σχολή Μούδρου 1916-1919
- Κέντρο Εκπαίδευσης των Συμμαχικών Δυνάμεων στην Ανατολή (Γαλλική Αεροπορική Σχολή Σέδες) 1917-1919
- Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας Παλαιού Φαλήρου και Τατοΐου 1917-1931
- Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας Σέδες 1919-1932

Σχολή Λοχαγού Δημητρίου Καμπέρου
Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού (ΑΥΣ)
1913 - 1917

Από τους πρωτοπόρους, ο Δημήτριος Καμπέρος διακρίθηκε όχι μόνο για το απaráμιλλο θάρρος που διέθετε, την πιητική του δεινότητα και την πολεμική του δράση στα μέτωπα της Θεσσαλίας και της Ηπείρου, αλλά και για την προσφορά του στην αεροπορική εκπαίδευση.

Πίστευε στην αξιοποίηση του αεροπλάνου ως πολεμικό μέσο και με τις πτήσεις του προσπαθούσε να «μπολιάσει» τους νέους με την ιδέα της αεροπορίας.

Υπό τις εκάστοτε αντίξοες συνθήκες, φυσικές, τεχνικές, υπηρεσιακές, αλλά και πολιτικές, ο Καμπέρος αγωνιζόταν να πείσει τους αρμοδίους ότι οι αναφυόμενες δυσκολίες είναι δυνατόν να ξεπεραστούν, προκειμένου να αξιοποιηθεί το νέο εναέριο μέσο. Γι' αυτό άλλωστε ανέλαμβανε προσωπικά το έργο της εκπαίδευσης των νέων αεροπόρων.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το 1912 οργανώθηκε ο πρώτος αεροπορικός στολίσκος, όταν συμπεριλήφθηκε στον οργανισμό του Στρατού (Ν 3995/7.1.12) ο Λόχος Αεροπορίας με υπαγωγή στο Τάγμα Συγκοινωνιών του Μηχανικού και με έδρα τη Λάρισα.

Τον Αύγουστο του 1913 (ΒΔ 16.8.13) ιδρύθηκε με προσωρινό χαρακτήρα ο Λόχος Αεροπόρων, με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Όμως, το προσωπικό αντιμετωπιζόταν αρνητικά από τους στρατιωτικούς παράγοντες που θεωρούσαν την Αεροπορία ως «πάρεργο όπλο», με αποτέλεσμα πολλά στελέχη να επιζητούν την επιστροφή τους στα Σώματα, στα οποία ανήκαν προηγουμένως. Με νεότερο Διάταγμα της 23ης Δεκεμβρίου 1913 ο Λόχος συνέχισε να υπάγεται στο Μηχανικό, αλλά ως ανεξάρτητη μονάδα με έδρα το Λεμπέτ της Θεσσαλονίκης. Διοικητής ορίστηκε ο Καμπέρος, ο οποίος ίδρυσε το πρώτο εκπαιδευτικό κέντρο Στρατιωτικής Αεροπορίας, με μοναδικό εκπαιδευτή τον ίδιο.

Ο Νόμος 178/13.4.14 προέβλεπε την αποστολή αξιωματικών στο εξωτερικό για εκπαίδευση στην αεροπλοΐα. Με εγκύκλιο του υπουργείου Στρατιωτικών που ακολούθησε, κλήθηκαν για εξετάσεις όσοι επιθυμούσαν από τα Σώματα του Στρατού.

Από τους 800 που προσήλθαν, επιλέχθηκαν τελικά οι παρακάτω έξι ανθυπολοχαγοί:

1. Μπέλιας Φίλιππος
2. Βαγκάς Δημήτριος
3. Κουνενής Κωνσταντίνος
4. Αποστολόπουλος Διονύσιος
5. Στεργίου Άγγελος
6. Χατζηζαφειρίου Σωτήριος

Όμως η εκπαίδευση δεν έγινε στο εξωτερικό, όπως είχε προγραμματιστεί, δεδομένου ότι το έργο αυτό το ανέλαβε ο Καμπέρος, στο Λεμπέτ, με δύο αεροπλάνα Henry Farman και ένα Maurice Farman. Οι αξιωματικοί αυτοί αποτέλεσαν την πρώτη εκπαιδευτική σειρά, με πολλές δυσκολίες στη θεωρητική, τεχνική και πτητική κατάρτιση, λόγω ελλείψεων και πλημμελούς υποστήριξης από τα ανώτερα κλιμάκια. Παρ' όλα αυτά, χάρη στις φιλότιμες προσπάθειες του προσωπικού και ιδιαίτερα του Καμπέρου, αντιμετωπίζονταν τα διάφορα προβλήματα, με αποτέλεσμα να αναζωογονηθεί η ιδέα της δημιουργίας Αεροπορίας.

Η θεωρητική εκπαίδευση περιοριζόταν σε μαθήματα αεροπλοΐας και στη λειτουργία μηχανών. Για την πτητική εκπαίδευση ο Καμπέρος είχε εκπονήσει πρόγραμμα σύμφωνα με όσα είχε μάθει στη Γαλλία, αλλά προσαρμοσμένο στις δικές του αντιλήψεις, ενώ είχε εγκριθεί από το Υπουργείο Στρατιωτικών.

Το ξέσπασμα του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, το καλοκαίρι του 1914, προσέδωσε βαρύτητα στην ύπαρξη αεροπορικής υπηρεσίας. Έτσι, τον Οκτώβριο του 1915 ο Λόχος Αεροπόρων καταργήθηκε και συγκροτήθηκε η Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού (ΑΥΣ). Η νέα Υπηρεσία, με Διοικητή και πάλι τον Καμπέρο, ο οποίος έφερε τον βαθμό του Ταγματάρχη, είχε περισσότερη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, ενώ αποστολή της ήταν η παραγωγή στελεχών, ιπτάμενων και τεχνικών.

Η εκπαίδευση της πρώτης σειράς συνεχίστηκε, αλλά και πάλι με δυσκολίες, παρά το γεγονός ότι χρησιμοποιήθηκε ως εκπαιδευτής μαζί με τον Καμπέρο και ο ιδιώτης μηχανικός και αεροπόρος Ιωάννης Χαλκιάς της Μοίρας Φαλήρου της Ναυτικής Αεροπορίας, στην οποία αργότερα επανήλθε.

Στα τέλη του 1915, όταν πραγματοποιήθηκε η απόβαση των Συμμάχων στη Θεσσαλονίκη, η ΑΥΣ υποχρεώθηκε να εγκαταλείψει τη θέση της και να εγκατασταθεί στο Σόροβιτς, το σημερινό Αμύνταιο.

Εκεί και πάλι ο Καμπέρος κατέβαλε υπεράνθρωπες προσπάθειες να οργανώσει και να προαγάγει την εκπαίδευση των αεροπόρων. Οι δυσκολίες όμως ήταν ανυπέρβλητες, λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών, σε συνδυασμό με το λασπώδες έδαφος, με αποτέλεσμα να μη πραγματοποιούνται πτήσεις. Έτσι, η εκπαίδευση περιορίστηκε σε συστηματικά θεωρητικά μαθήματα, ως προκαταρκτική φάση. Η ΑΥΣ παρέμεινε στο Σόροβιτς μέχρι τα μέσα Μαρτίου 1916, οπότε αναγκάστηκε εκ νέου να μετακινηθεί, αυτή τη φορά στη Λάρισα.

Οι εκπαιδευτικές πτήσεις τελικά άρχισαν στις 26 Μαρτίου, από τη νέα θέση, αλλά και πάλι με πολλές δυσκολίες, αφού εκεί υπήρχε μόνο ένα αεροπλάνο. Αργότερα, τον Ιούλιο, προστέθηκε και δεύτερο.

Στη δύναμη των εκπαιδευομένων εντάχθηκαν και οι Λοχίες Γεώργιος Κακουριώτης και Παναγιώτης Κολοβός, χωρίς ωστόσο να ολοκληρώσουν την εκπαίδευση. Στο μεταξύ και ο Ανθυπολοχαγός Δ. Βαγκάς διέκοψε την εκπαίδευση και επανήλθε στο πυροβολικό, ενώ οι υπόλοιποι συνέχισαν.

Από τις αρχές Ιουνίου 1916 προσήλθαν νέοι αξιωματικοί από διάφορα Σώματα για αεροπορική εκπαίδευση, σύμφωνα με το Διάταγμα της 31ης Μαΐου 1916, και αποτέλεσαν τη δεύτερη εκπαιδευτική σειρά:

1. Υπολοχαγός Μαγιάκος Πέτρος
2. Υπολοχαγός Μανωλόπουλος Χαραλάμπος
3. Ανθυπολοχαγός Δαούλης Νικόλαος
4. Ανθυπολοχαγός Τραπεζούντιος Παντελής
5. Ανθυπολοχαγός Οικονομάκος Πέτρος
6. Ανθυπολοχαγός Φορμόζης Σπύρος και
7. Ανθυπολοχαγός Παππάς Αθανάσιος

Αργότερα προστέθηκε και ο τεχνικός Σάρρος Κωνσταντίνος.

Όμως νέα προβλήματα καθυστερούσαν την εκπαίδευση, προερχόμενα κυρίως από την ελονοσία που μάστιζε το προσωπικό. Τελικά, ο πρώτος απόφοιτος ελληνικής σχολής αεροπόρων ευτύχησε να ονομαστεί χειριστής τέλος Ιουνίου 1916. Αυτός ήταν ο Λοχαγός Σωτήριος Χατζηζαφειρίου της πρώτης εκπαιδευτικής

σειράς της Σχολής Καμπέρου, που στο εξής θα μπορούσε να φέρει το περιβραχιόνιο του ιπταμένου. Οι υπόλοιποι εκπαιδευόμενοι της πρώτης σειράς δεν κατόρθωσαν ή δεν τους άφησαν να αποφοιτήσουν και επέστρεψαν στις μονάδες τους. Αρχές Οκτωβρίου ο Καμπέρος αποσπάστηκε στο Γενικό Επιτελείο Στρατού περίπου για ένα τρίμηνο.

Τον Νοέμβριο του 1916, λόγω των πολιτικών ανωμαλιών και των ανακατατάξεων, αλλά και των πολεμικών εμπλοκών στη Μακεδονία, διατάχθηκε η ΑΥΣ να μετακινηθεί από τη Λάρισα στο Άργος, μαζί με τα δύο αεροπλάνα και όλο το εκπαιδευτικό κλιμάκιο. Η μετακίνηση ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 1917, με την οριστική εγκατάσταση σε χώρο κοντά στη σημερινή Νέα Κίο. Τη διοίκηση της ΑΥΣ ανέλαβε εκ νέου ο Ταγματάρχης Δ. Καμπέρος.

Στο Άργος η εκπαίδευση παρουσίασε νέες δυσκολίες, κυρίως εξαιτίας της έλλειψης βενζίνης (σε μερικές πτήσεις χρησιμοποιήθηκε το νέφτι), αλλά και των πολιτικών ανακατατάξεων που προέκυψαν εκ του γεγονότος ότι την περίοδο εκείνη υπήρχαν δύο κυβερνήσεις, μετά τον σχηματισμό νέας στη Θεσσαλονίκη από τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Οι εξελίξεις αυτές δίχασαν το προσωπικό, με αποτέλεσμα τον Μάιο του 1917 κάποιοι να προσχωρήσουν στον στρατό της Εθνικής Άμυνας με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

Τελικά, με την παραίτηση του Καμπέρου τον Ιούνιο του 1917 και την απομάκρυνση άλλων φιλομοναρχικών αξιωματικών, διαλύθηκε το εκπαιδευτικό κέντρο και στην ουσία η ΑΥΣ. Με άλλα λόγια, εκεί, στο Άργος, διακόπηκε κάθε πνοή ύπαρξης Αεροπορίας Στρατού και συγχρόνως κάθε ελπίδα του Καμπέρου για την εδραίωσή της, όπως αυτός είχε οραματιστεί.

Ναυτική Αεροπορική Σχολή 1914 - 1915

Όπως αναφέρθηκε ήδη, στις 24 Ιανουαρίου 1913 ο Σημαιοφόρος Αριστείδης Μωραϊτίνης έλαβε μέρος ως παρατηρητής, με χειριστή τον Υπολοχαγό Μιχαήλ Μουτούση, στην ιστορική πτήση αναγνώρισης του τουρκικού στόλου στα Δαρδανέλια.

Από τότε ο Μωραϊτίνης υπήρξε ένθερμος υποστηρικτής της απόκτησης αεροπλάνων από το Ναυτικό, ενώ στη συνέχεια έγινε ο θεμελιωτής του Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος (ΝΑΣ), παρακάμπτοντας πολλές δυσκολίες κατά τη δημιουργία του.

Βέβαια, στην εφαρμογή των μεγαλεπήβολων σχεδίων του, ο Μωραϊτίνης είχε την τύχη να βρει συμπαραστάτη τον Αρχηγό της Βρετανικής Ναυτικής Αποστολής στην Ελλάδα Ναύαρχο Μαρκ Κερ (Mark Kerr), που είχε αναλάβει την αναδιοργάνωση του Πολεμικού Ναυτικού την εποχή εκείνη.

Μετά τη λήξη των Βαλκανικών Πολέμων, στις 28 Ιουλίου 1913, η Ελλάδα ήταν οικονομικά εξαντλημένη και δεν υπήρχαν περιθώρια για άμεση αύξηση των στρατιωτικών εξοπλισμών.

Ο Μωραϊτίνης, πνεύμα ανήσυχο, αλλά και λάτρης της αεροπορικής ιδέας, εξοικειωνόταν στις πτήσεις με εκπαιδευτή τον Σμηναγό της Βρετανικής Ναυτικής Αποστολής Κόλινς Πράις Πίζι (Collyns Price Pizey).

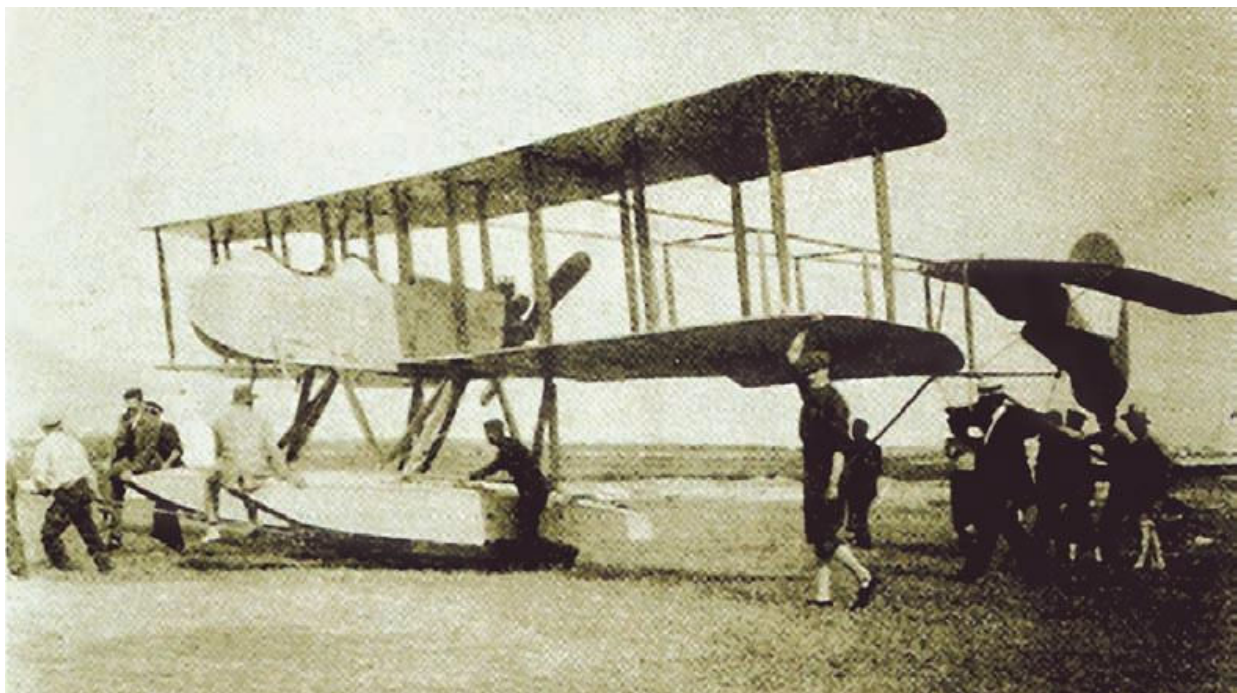
Το Ναυτικό ήδη πριν από τη λήξη της εμπόλεμης κατάστασης είχε παραγγείλει στην Μεγάλη Βρετανία υδροπλάνα. Το πρώτο, τύπου Sopwith Greek Seaplane, έφθασε στην Ελλάδα τον Μάιο του 1914. Όμως, δεν ολοκληρώθηκε η παραλαβή των υδροπλάνων αυτών λόγω της έκρηξης στο μεταξύ του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.

Από οργανωτικής πλευράς, η αρμόδια υπηρεσία παρουσίασε σχετική αδράνεια, αλλά τελικά ψηφίστηκε ο Νόμος 257/2.5.14, ο οποίος προέβλεπε τη σύσταση Σώματος Αεροπόρων στο Πολεμικό Ναυτικό.

Οι ιπτάμενοι του Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος (ΝΑΣ) θα προέρχονταν από μάχιμους αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και από ιδιώτες αεροπόρους με πενταετή θητεία. Μεταγενέστερη τροποποίηση του Νόμου 257 επέτρεπε να συμμετάσχουν στην αεροπορική εκπαίδευση και υπολογιστές (οικονομικοί).



▲ Ο Αριστείδης Μωραϊτίνης φέροντας τον βαθμό του πλωτάρχη
(Αρχείο Π.-Β.Π. μέσω Πολεμικού Μουσείου Αθηνών)



▲ Το πρώτο αεροπλάνο της Ναυτικής Αεροπορίας Sopwith Greek Seaplane,
με το οποίο εκπαιδεύτηκε ο Α. Μωραϊτίνης. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)

Με το Κανονιστικό Διάταγμα της 25ης Μαΐου του 1914 που ακολούθησε, προβλεπόταν ότι οι αεροπόροι θα αποκτούσαν κατώτερο και ανώτερο πτυχίο με σχετικές εξετάσεις σε δύο φάσεις. Επιπλέον, προβλεπόταν η εκπαίδευση παρατηρητών αεροπόρων με την εκτέλεση πτήσης εθισμού. Πέραν αυτών, αναφερόταν η ίδρυση Σχολείου αξιωματικών αεροπόρων (ανώτερο και κατώτερο), ως και Σχολείου ιδιωτών αεροπόρων. Το δεύτερο Σχολείο θα λειτουργούσε μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης των αξιωματικών.

Να σημειωθεί ότι στο ίδιο Διάταγμα καθορίζονταν για πρώτη φορά στην Ελλάδα ονομασίες μονάδων που προέρχονταν από την αγγλική αεροπορική ονοματολογία. Έτσι, η ομάδα των οκτώ αεροπλάνων ονομαζόταν Μοίρα και η αντίστοιχη των τεσσάρων Σμήνος. Σχετικά με τη στολή των αεροπόρων αξιωματικών, που κατά βάση παρέμενε η ίδια με των λοιπών αξιωματικών του ΠΝ, προβλεπόταν ειδικό σήμα αεροπόρου.

Με τα παραπάνω νομοθετήματα τέθηκαν οι βάσεις για τη δημιουργία του ΝΑΣ, ενώ δόθηκε η δυνατότητα να αρχίσει η αεροπορική εκπαίδευση στο Ναυτικό. Έτσι, την άνοιξη του 1914 εκδόθηκε προκήρυξη του Υπουργείου Ναυτικών, με την οποία κλήθηκαν όσοι από τους μάχιμους αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού επιθυμούσαν να εκπαιδευτούν στην Αεροπορία. Η εκπαίδευση θα πραγματοποιόταν στο αεροδρόμιο που ήδη είχε κατασκευασθεί στην περιοχή μεταξύ Ελευσίνας και Σκαραμαγκά.

Όμως, οι μάχιμοι αξιωματικοί παρουσίασαν απροθυμία να προσέλθουν για αεροπορική εκπαίδευση, γιατί έβλεπαν με δυσπιστία το νέο Όπλο και είχαν επιφυλάξεις για την εξέλιξη της σταδιοδρομίας τους. Επιπλέον, ίσως και για τους εμφανείς λόγους επικινδυνότητας του αεροπλάνου. Στην πρόσκληση ανταποκρίθηκαν μόνο πέντε και τελικά παρουσιάστηκαν μόνο τρεις, οι Σημαιοφόροι:

1. Μωραϊτίνης Αριστείδης
2. Παναγιώτου Κωνσταντίνος
3. Παπαγεωργίου Γεώργιος

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Νόμου 257, πρώτος Διοικητής του ΝΑΣ ορίστηκε ο Σμηναγός της Βρετανικής Αεροπορικής Υπηρεσίας και μέλος της Βρετανικής Ναυτικής Αποστολής Κόλινς Πίτζι, ο οποίος ήταν και ο μόνος εκπαιδευτής της νεοσύστατης

Αεροπορικής Σχολής. Για την πτητική εκπαίδευση χρησιμοποιούνταν ο τύπος Sopwith Greek Seaplane, που εξασφάλιζε ομαλές προοπτικές. Τα υδροπλάνα Sopwith ήταν διθέσια διπλάνα, με στοιχειώδες περίβλημα στις θέσεις του πληρώματος, παρότι από τη μέση και επάνω το σώμα ήταν εκτεθειμένο στον αέρα. Στη συνέχεια αποκτήθηκαν τέσσερα Henry Farman HF. 22 Hydroplane.

Με τη δυνατότητα που έδινε ο τροποποιημένος Νόμος 257, όπως αναφέρθηκε, έγινε νέα προκήρυξη για εκπαίδευση αεροπόρων, οπότε παρουσιάστηκαν οι παρακάτω:

1. Υπολογιστής Μελετόπουλος Νικόλαος
2. Υπολογιστής Κουρμπέλης Νικόλαος
3. Αερομηχανικός Κωνσταντίνου Κωνσταντίνος
4. Ιδιώτης Χαλκιάς Ιωάννης (ήταν ήδη πτυχιούχος αεροπόρος)

Ο Μωραϊτίνης, με τις δραστηριότητες που επέδειξε, ορίστηκε από τον Βρετανό Ναύαρχο Κερ βοηθός του Πίζι. Ταυτόχρονα, ορίστηκε και σύνδεσμος του ΝΑΣ με το Υπουργείο Ναυτικών. Το κυριότερο όμως είναι ότι του δόθηκε η δυνατότητα να προσαρμόσει τα αγγλικά προγράμματα εκπαίδευσης στα ελληνικά δεδομένα. Η προσαρμογή αυτή, όπως αποδείχθηκε, είχε ευεργετικά αποτελέσματα στην εκπαίδευση.

Το πρόγραμμα εδάφους περιοριζόταν σε λίγα τεχνικά θέματα, αεροκινητήρων και ελίκων, και κάπως πιο εμπεριστατωμένα σε θέματα θεωρίας και τεχνικής πτήσης. Η συνεννόηση κατά την πτήση στην αρχή γινόταν με συνθηματικά κτυπήματα από τον εκπαιδευτή στον ώμο του μαθητή με ειδική σανίδα. Γρήγορα όμως καθορίστηκε συνθηματική διαδικασία με κινήσεις του χειριστήριου και αντίστοιχες απαντήσεις κατανόησης από τον μαθητή, με το αριστερό χέρι.

Οι δύο πρώτες πτήσεις, με τον μαθητή ως επιβάτη, αποτελούσαν το πρώτο στάδιο εκπαίδευσης, για εθισμό και για προσαρμογή στον τρόπο συνεννόησης μεταξύ εκπαιδευτή και μαθητή. Στο δεύτερο στάδιο γινόταν εξάσκηση στον χειρισμό του αεροπλάνου, όπως τήρηση ταχύτητας και ύψους και ακόμη εκτέλεση στροφών και προσγειώσεων.

Τα δύο στάδια εκπαίδευσης της πρώτης σειράς αεροπόρων τελείωσαν τον Οκτώβριο του 1914, οπότε απονεμήθηκαν τα

πτυχία στους τρεις επιτυχόντες στις εξετάσεις, Α. Μωραϊτίνη, Κ. Παναγιώτου και Ν. Μελετόπουλο. Ο Γ. Παπαγεωργίου τελείωσε μόνο το πρώτο στάδιο και επέστρεψε στη μονάδα του. Οι άλλοι δύο, Ν. Κουρμπέλης και Κ. Κωνσταντίνου, ομοίως δεν αποφοίτησαν.

Στο τέλος του 1914 το ΝΑΣ και η Αεροπορική Σχολή εγκατέλειψαν αναγκαστικά την περιοχή της Ελευσίνας, γιατί το προσωπικό μαστιζόταν από ελονοσία, πέρα από την ακαταλληλότητα του εδάφους, που τον περισσότερο καιρό ήταν λασπώδες. Ως νέα θέση επιλέχθηκε η περιοχή του Παλαιού Φαλήρου. Στο μεταξύ ο Μωραϊτίνης, που είχε αναλάβει και εκπαιδευτής, εισηγήθηκε και πέτυχε να συμπεριληφθούν και ιδιώτες στην αεροπορική εκπαίδευση, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η απροθυμία των μάχιμων αξιωματικών, καθώς και η αποτυχία ως επί το πλείστον των προερχομένων από άλλες ειδικότητες. Έτσι, στις αρχές του 1915 συγκροτήθηκαν στη Μονάδα του Παλαιού Φαλήρου δύο ακόμη σειρές, που απαρτίστηκαν από τους παρακάτω:

2η σειρά:

1. Υπολογιστής Ιωαννίδης
2. Υπολογιστής Κατσαμπής Ν.
3. Υπολογιστής Κοντοδήμος Κ.
4. Υπολογιστής Παπανικολόπουλος Α.
5. Σημαιοφόρος Μπούμπουλης Π.
6. Σημαιοφόρος Χατζίσκος Δ.

3η σειρά:

1. Ιδιώτης Διαμαντίδης
2. Ιδιώτης Ψύχας Π.
3. Ιδιώτης Θεοχάρης Α.
4. Ιδιώτης Γεωργαντάς Α.
5. Ιδιώτης Αργυρόπουλος Δ.
6. Ιδιώτης Μπούμπουλης Ν.
7. Υπολοχαγός Παυλίδης Π. (ακυρώθηκε, γιατί δεν ήταν υπολογιστής).

Στις αρχές Μαΐου 1915 τη διοίκηση του ΝΑΣ ανέλαβε ο Υποπλοίαρχος Αριστείδης Μωραϊτίνης, ο οποίος προσπάθησε να δώσει νέα ώθηση στην αεροπορική εκπαίδευση και γενικότερα στην ανάπτυξη Αεροπορίας στο Ναυτικό. Οι δυσκολίες όμως ήταν μεγάλες, λόγω των πολιτικών κρίσεων της εποχής. Πρόσθετα, με

την αποχώρηση από την Ελλάδα της Βρετανικής Στρατιωτικής Αποστολής εξέλιπαν και οι τεχνικοί σύμβουλοι, που βοηθούσαν το ΝΑΣ.

Περί τα τέλη Ιουνίου 1915 είχε περατωθεί η εκπαίδευση των δύο τελευταίων σειρών, με την επιτυχή αποφοίτηση των επτά από τους εκπαιδευομένους (2η σειρά: Παπανικολόπουλος Α., Μπούμπουλης Π. και Χατζίσκος Δ. και 3η σειρά: Ψύχας Π., Θεοχάρης Α., Αργυρόπουλος Δ. και Μπούμπουλης Ν.).

Όμως, μετά το θέρους του 1915 η δραστηριότητα του ΝΑΣ άρχισε εμφανώς να ατονεί. Το φθινόπωρο του ίδιου έτους μετατέθηκαν οι αεροπόροι Μωραϊτίνης, Μελετόπουλος και Χαλκιάς, καθώς και κάποιοι τεχνικοί, με αποτέλεσμα να ανασταλεί κάθε οργανωτική και εκπαιδευτική προσπάθεια του ΝΑΣ.

Από την περιγραφή της σύντομης διαδρομής της Ναυτικής Αεροπορικής Σχολής, δικαιολογημένα θα μπορούσε κανείς να την αποκαλέσει και ως Σχολή Μωραϊτίνη, γιατί αυτός ήταν η ψυχή της λειτουργίας της.

- * -



▲ Σεπτέμβριος 1917 - Αξιωματικοί του ΝΑΣ με Βρετανούς στην Αεροπορική Βάση του Μούδρου. Μεταξύ αυτών ο Α. Μωραϊτίνης, καθημένος δεξιά.

(Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)

Αγγλική Αεροπορική Σχολή Μούδρου 1916 -1919

Μετά την εκδήλωση του Κινήματος Εθνικής Άμυνας στη Θεσσαλονίκη, τον Σεπτέμβριο του 1916, το προσωπικό του Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος (ΝΑΣ) έσπευσε σχεδόν σύσσωμο να ενταχθεί σ' αυτό, με επικεφαλής τον Υποπλοίαρχο Αριστείδη Μωραϊτίνη. Το προσωπικό αυτό παρουσιάστηκε αρχικά στον αρχηγό του συμμαχικού στόλου στο Κερατσίνι και στη συνέχεια αναχώρησε για τον Μούδρο της Λήμνου. Από εκεί έφθασε στο ναυτικό αεροδρόμιο της Θάσου, όπου ήταν η έδρα του Βρετανού Διοικητή του Στόλου, και στη συνέχεια στη Θεσσαλονίκη, για να τεθεί στη διάθεση της προσωρινής κυβέρνησης του Ελευθερίου Βενιζέλου.

Από τη Θεσσαλονίκη ο Μωραϊτίνης μαζί με όλους όσοι τον είχαν ακολουθήσει προωθήθηκαν στη βρετανική αεροπορική σχολή που λειτουργούσε στο αεροδρόμιο Μαρς του Μούδρου, για τη συνέχιση της εκπαίδευσής τους. Έτσι, και πάλι οι Βρετανοί ανέλαμβαναν να οργανώσουν την Ελληνική Ναυτική Αεροπορία.

Ταυτόχρονα, η επαναστατική κυβέρνηση της Θεσσαλονίκης αποφάσισε την ανάπτυξη του ΝΑΣ, με έδρα τον Μούδρο, υπό τη διοίκηση του Μωραϊτίνη. Για τον σκοπό αυτό κάλεσε με Διάταγμα της 12ης Οκτωβρίου 1916 όσους αξιωματικούς και υπολογιστές του Πολεμικού Ναυτικού (ΠΝ) είχαν υπηρετήσει στο ΝΑΣ τα προηγούμενα χρόνια να καταταχθούν σ' αυτό. Επιπλέον, κάλεσε για κατάταξη και ιδιώτες με πτυχίο αεροπόρου, καθώς και όσους αξιωματικούς του ΠΝ επιθυμούσαν να εκπαιδευτούν ως αεροπόροι.

Η προσέλευση από όσους είχαν υπηρετήσει στο ΝΑΣ, αλλά και από νέους εθελοντές αεροπόρους, ήταν σχετικά περιορισμένη. Τελικά, όσοι παρουσιάστηκαν άρχισαν την εκπαίδευσή τους το φθινόπωρο του 1916 σε δύο διαφορετικά αεροδρόμια, του Μούδρου της Λήμνου και του Καζαβιτίου της Θάσου. Οι εκπαιδευόμενοι ήταν:

Μούδρος Λήμνου - Χειριστές

1. Γυφτάκης Σ. (της Στρατ. Αεροπορίας, φονεύθηκε 28.6.17)
2. Σακετόπουλος Β.
3. Νάτσης Ν. (μηχανικός)

- | | |
|----------------------------------|------------------|
| 4. Χρυσίδης Σ. (ηλεκτροτεχνίτης) | 6. Ντάνης |
| 5. Παλαιολόγος Κ. (μηχανικός) | 7. Δεσποτόπουλος |

Καζαβίτιο ΘάσουΧειριστές - Παρατηρητές

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. Αργυρόπουλος Δ. | |
| 2. Λάζαρης Β. | |
| 3. Χάμπας Σ. | |
| 4. Σκουφόπουλος Κ. | |
| 5. Γεωργακόπουλος | |
| 6. Μελετόπουλος Λ. | |
| 7. Γουδής Α. | 13. Κοττάκης Ι. |
| 8. Πάγκαλος Ε. | 14. Χρυσούλης |
| 9. Βιτάλης Α. | 15. Δούμης |
| 10. Δέσποτας Ν. | 16. Ζάκκας |
| 11. Κακουριώτης Γ. | 17. Γεωργαλής |
| 12. Γέροντας Π. | 18. Αναγνώστου Κ. |

Ακολούθησε και άλλη πρόσκληση (Δ 3.11.16) για κατάταξη στο ΝΑΣ αξιωματικών και ιδιωτών με πτυχίο αεροπόρου, που είχαν αποκτήσει από τη Διεθνή Αεροπορική Ένωση ή από άλλες σχολές του Στρατού ή του Ναυτικού στην Ελλάδα.

Η ανταπόκριση ήταν μικρή, λόγω της πολιτικής ρευστότητας, και η επαναστατική κυβέρνηση θέσπισε (Δ 30.3.17) την κατηγορία των προσωρινών παρατηρητών, που θα αποκτούσαν το πτυχίο τους με απλές διαδικασίες. Αυτοί θα μπορούσαν στη συνέχεια να μεταταχθούν και ως μόνιμοι στο ΝΑΣ. Με τις προσπάθειες αυτές, μέχρι το θέρους του 1917, εκπαιδεύτηκαν περισσότεροι από 30 αεροπόροι.

Το πρόγραμμα εκπαίδευσης προσαρμοζόταν ανάλογα με την προηγούμενη πείρα που διέθετε ο καθένας και την ειδικότητα που θα ακολουθούσε (χειριστή ή παρατηρητή), και εφαρμόζονταν με αεροπλάνα Henry Farman και Sopwith, βομβαρδισμού και διώξεως. Για τους νέους υποψήφιους αεροπόρους, εφαρμόζονταν ευρύτερο πρόγραμμα, με εμπλουτισμένα μαθήματα εδάφους και πρόσθετες ασκήσεις στον αέρα. Οι επιπλέον πτήσεις για τους αρχαίους γίνονταν στον Μούδρο με τα διθέσια Blériot Experimental B.E.2c/e. Για τους παρατηρητές, μία ή δύο πτήσεις εξάσκησης στη συνεννόηση με τον χειριστή ήταν αρκετές.

Η ανάγκη για γρήγορη χρησιμοποίηση όσο το δυνατόν περισσότερου ιπτάμενου προσωπικού στις διεξαγόμενες επιχειρήσεις είχε ως αποτέλεσμα να ακολουθηθεί πρωτοποριακή μέθοδος ολοκλήρωσης της εκπαίδευσης των αεροπόρων της Σχολής του Μούδρου, με τη συμμετοχή τους σε επιχειρησιακές αποστολές. Έτσι, η εκπαίδευση των μαθητών γινόταν και απευθείας στο πεδίο της μάχης. Η τακτική αυτή εφαρμοζόταν από τον Μωραϊτίνη και είχε θετικά αποτελέσματα, αφού εξασφάλιζε ουσιαστική εκπαίδευση και γρήγορη παραγωγή αεροπόρων.

Να σημειωθεί ότι τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούσαν οι Βρετανοί και κατ' επέκταση οι Έλληνες αεροπόροι του Ναυτικού υστερούσαν έναντι των γερμανικών σε ταχύτητα και ευελιξία, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται απώλειες στη βρετανο-ελληνική πλευρά.

Με την επίσημη είσοδο της Ελλάδας στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο στις 17 Ιουνίου 1917, η ελληνική κυβέρνηση, μεταξύ των αποφάσεων που πήρε για το στράτευμα, έδωσε έμφαση και στην ανάπτυξη του ΝΑΣ. Με τον επείγοντα Νόμο 788/28.8.17 συμπληρώθηκε η υπάρχουσα νομοθεσία και τακτοποιήθηκαν όλες οι εκκρεμότητες του προσωπικού, που είχαν δημιουργηθεί από την ύπαρξη δύο κυβερνήσεων (Αθηνών και Θεσσαλονίκης). Επιπλέον, δόθηκε προτεραιότητα στην εκπαίδευση, με κίνητρα για προσέλευση νέων αεροπόρων.

Οι Βρετανοί, για μία ακόμη φορά, ανέλαβαν την αναδιοργάνωση της Αεροπορίας στο Ελληνικό Ναυτικό, με κύρια προσπάθεια την παραγωγή όσο το δυνατόν περισσότερων αεροπόρων. Επειδή όμως δεν θα μπορούσαν να καλυφθούν οι συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες στο αεροδρόμιο του Μούδρου, επαναλειτούργησε, το καλοκαίρι του 1917, η Σχολή του Παλαιού Φαλήρου για προκαταρκτική εκπαίδευση, μετά την περάτωση της οποίας οι εκπαιδευόμενοι προωθούνταν στη Σχολή του Μούδρου.

Οι διαγωνισμοί που προκηρύχθηκαν προέβλεπαν την εισαγωγή ιδιωτών, οι οποίοι ονομάζονταν Δόκιμοι Ναυτικοί Αεροπόροι ή, όπως τελικά επικράτησε, Εθελοντές Δόκιμοι Σημαιοφόροι Αεροπορίας. Οι δύο σειρές προπαίδευσης, που συγκροτήθηκαν στο Παλαιό Φάληρο, άρχισαν μαθήματα τον Αύγουστο του 1917 και περιέλαβαν τους παρακάτω:

1η Σειρά

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Κορμαζόπουλος Κ. | 6. Γαλανόπουλος Ν. |
| 2. Βελούδιος Α. | 7. Κοτζιάς Μ. |
| 3. Αδαμόπουλος Κ. | 8. Βαγιώτας Π. |
| 4. Κυταριόλος (απολύθηκε) | 9. Καρράς |
| 5. Καφειτζόπουλος Ι. (φονεύθηκε 30.1.18) | |

2η Σειρά

- | | |
|---|------------------|
| 1. Θεολόγης Ι. | 12. Ντόκας Η |
| 2. Καγκάδης Ε. | 13. Πανάς Η. |
| 3. Μπούκας Ε. | 14. Βιτάλης Α. |
| 4. Αρβανίτης Α. | 15. Χριστοδούλου |
| 5. Μαυρογιάννης Ι. (παραιτήθηκε) | 16. Δέσποτας Ν. |
| 6. Κοντέας Η. | 17. Πιερίδης Θ. |
| 7. Πάγκαλος Ε. | 18. Μωραΐτης Γ. |
| 8. Παπαγεωργίου Κ. | 19. Φράγκου Σ. |
| 9. Μοσχοβίνος Χ. | |
| 10. Κωνσταντόπουλος Κ. (απεβίωσε 22.3.20) | |
| 11. Δημοτάκης Θ. (φονεύθηκε 7.9.23) | |

Η προπαίδευση στο Φάληρο περιελάμβανε στρατιωτική εκπαίδευση, μαθήματα αερομηχανών, σύνθεση και ρύθμιση πτερύγων και πηδαλίων, καθώς και τεχνική πτήσεων. Ταυτόχρονα, πραγματοποιούνταν ολιγόλεπτες πτήσεις, που είχαν τον χαρακτήρα του εθισμού, με τα διθέσια Farman και Blériot Experimental B.E.2c.

Οι πρώτοι 15 τελείωσαν το στάδιο της προπαίδευσης τον Οκτώβριο του 1917 και αμέσως αναχώρησαν για το αεροδρόμιο του Μούδρου, προκειμένου να συνεχίσουν την εκπαίδευσή τους.

Η Σχολή του Φαλήρου λειτούργησε μόνο για λίγους μήνες, γιατί ο Υποπλοίαρχος Κ. Παναγιώτου, που ήταν διοικητής της Βάσεως, μετατέθηκε στον Μούδρο. Εκεί ανέλαβε τη διοίκηση του ελληνικού προσωπικού του Κέντρου Εκπαιδεύσεως Αεροπορίας Μούδρου, υπό τις διαταγές του Υποπλοιάρχου Α. Μωραΐτη, ο οποίος ήταν Διοικητής του Ελληνικού Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος.

Εντούτοις, οι ανάγκες του πολέμου δεν μπορούσαν να καλυφθούν από τις δυνατότητες της Σχολής του Μούδρου, οπότε και αποφασίστηκε να πραγματοποιηθεί εκπαίδευση δοκίμων και

στην Βρετανική Αεροπορική Σχολή της Ηλιούπολης στην Αίγυπτο. Οι επιτυχόντες στον διαγωνισμό μεταξύ ιδιωτών που ακολούθησε αναχώρησαν από τον Μούδρο για την Αίγυπτο, μέσω Θεσσαλονίκης και Σύρου, στις 2 Δεκεμβρίου 1917. Έτσι, συγκροτήθηκε η 1η σειρά Αιγύπτου, την οποία αποτέλεσαν:

1η σειρά Αιγύπτου (Νοέμβριος 1917 - Νοέμβριος 1918)

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Αγαθοκλής Κ. | 16. Σκουζές Α. |
| 2. Βασιλειάδης Θ. | 17. Τετεμπίλης (διαγράφηκε) |
| 3. Βασιλουνής Δ. | 18. Τσιριγώτης Κ. |
| 4. Βαλσάμης Κ. | 19. Φαλκονάκης Γ. |
| 5. Βολάνης Α. | 20. Χατζηκυριάκος Γ. |
| 6. Βουράκης (απολύθηκε) | 21. Αγγελόπουλος Β. |
| 7. Ζουμάς Ε. | 22. Κατσούφρης Σ. |
| 8. Θεοδωρακόπουλος Κ. | 23. Νόνης Β. |
| 9. Μολοχάδης Α. (απολύθηκε) | 24. Παντέλογλου Π. |
| 10. Νικολάκης Σ. | 25. Χάμψας Σ. (απολύθηκε) |
| 11. Ρετσινόπουλος Γ. | |
| 12. Παπαστάθης Ν. (φονεύθηκε 13.9.18) | |
| 13. Παπακώστας Σ. (φονεύθηκε 7.11.18) | |
| 14. Μορφόπουλος Α. (φονεύθηκε 18.8.18) | |
| 15. Τζεράκης Ι. (φονεύθηκε 11.6.20) | |

Εκτός από αυτούς πιο πάνω, είχαν επιλεγεί άλλα δύο άτομα, ο Γούτος (ή Γιούλιος) και ο Κωνσταντόπουλος, αλλά κόπηκαν προ της αναχώρησής τους από τη Σύρο, από τον επιτηρητή-συνοδό τους Υποπλοίαρχο Χ. Μπούφη. Επίσης, είχαν αρχίσει την εκπαίδευσή τους και πολλοί άλλοι, οι οποίοι απολύθηκαν πριν την ολοκληρώσουν, διότι δεν υπήρχαν πλέον ανάγκες, λόγω της λήξης του Πολέμου (τα στοιχεία περιλαμβάνονται στον Πίνακα II του Παραρτήματος Β')

Η 1η αυτή σειρά εκπαιδεύτηκε στα αεροδρόμια Amriya και Aboukir στην περιοχή της Ηλιούπολης. Για τη διαμονή των μαθητών χρησιμοποιήθηκε το ξενοδοχείο Ηλιούπολη Παλλάς, στις άνετες αίθουσες του οποίου γίνονταν τα μαθήματα εδάφους. Η θεωρητική εκπαίδευση ήταν συμπυκνωμένη, αλλά πλήρης. Είχε τετράμηνη διάρκεια και πραγματοποιούνταν με διερμηνέα.

Ακολούθησε το πρώτο στάδιο της πιητικής εκπαίδευσης στο αεροδρόμιο Amriya, τον Μάρτιο του 1918, με διαμονή σε ξύλινα παραπήγματα, όπου η ζέση ήταν υπερβολική. Το πιητικό

πρόγραμμα εν γένει ήταν εντατικό, αλλά χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα ή περιστατικά, εκτός από κάποιες δυσκολίες προσανατολισμού των μαθητών, που οδηγήθηκαν σε προσγειώσεις εκτός αεροδρομίων. Τα αεροπλάνα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν Airco de Havilland D.H.4, στα οποία η συνεννόηση μεταξύ εκπαιδευτή και μαθητή, αν και γινόταν με διάφορα νοήματα, ήταν αποτελεσματική. Οι ασκήσεις με συγκυβέρνηση και solo (μόνος) πραγματοποιούνταν για την εξοικείωση με το αεροπλάνο, ενώ το πρόγραμμα περιελάμβανε ακόμα πτήσεις σχηματισμού και μερικά ακροβατικά.

Η προχωρημένη εκπαίδευση γινόταν στο Aboukir με αεροπλάνα Avro και Sopwith Camel. Είχε διάρκεια τριών μηνών και περιελάμβανε ασκήσεις σχηματισμού και ακροβατικών. Ακολουθούσε η τετράμηνη εφαρμοσμένη εκπαίδευση, κατά την οποία οι μαθητές έπρεπε να εξασκηθούν σε αποστολές εναέριας μάχης, επίγειων πολυβολισμών και βομβαρδισμών, καθώς επίσης και σε αποστολές αναγνωρίσεων. Όσοι τελείωναν την εκπαίδευσή τους επέστρεφαν τμηματικά από τον Ιούλιο μέχρι τον Νοέμβριο του 1918.

Στα τέλη του 1918, έπειτα και πάλι από διαγωνισμό μεταξύ ιδιωτών, δημιουργήθηκε η 2η σειρά, για εκπαίδευση στην Ηλιούπολη της Αιγύπτου. Η θεωρητική και αρχική πιητική εκπαίδευση ήταν όπως και της 1ης σειράς. Όμως, για την προχωρημένη εκπαίδευση οι μαθητές στάλθηκαν στην Ισμαηλία στο αεροδρόμιο Abu Sueir. Εκεί εκπαιδεύτηκαν σε ασκήσεις σχηματισμού, αναγνωρίσεων, λήψης φωτογραφιών και βομβαρδισμού με αεροπλάνα Blériot Experimental B.E.2c/e. Η όλη εκπαίδευση και αυτής της σειράς ήταν άρτια και πλήρης και περατώθηκε τον Σεπτέμβριο του 1919.

2η σειρά Αιγύπτου (Νοέμβριος 1918 - Σεπτέμβριος 1919)

1. Αργύρης Κ.
2. Τοράκης Ε. (φονεύθηκε 19.4.20)
3. Γρηγοριανόπουλος Α. (φονεύθηκε 8.4.30)
4. Κατσουλάκος Κ.
5. Λάσκαρης Σ. (φονεύθηκε 10.8.23)
6. Χαλκωματάς Θ.
7. Φραγκόπουλος Δ. (φονεύθηκε 26.6.21)
8. Μαστοράκης
9. Πάρταλης Α. (φονεύθηκε 10.8.23)

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 10. Ψαρουδάκης | |
| 11. Ματζαβίνος Δ. | 17. Λίνος Ζ. |
| 12. Μηναδάκης Ι. | 18. Λέων Κ. |
| 13. Νόνης Ε. | 19. Τραυλός Α. |
| 14. Γεράρδος | 20. Φίλιππας Σ. |
| 15. Φασιλής | 21. Βοτάρος Θ. |
| 16. Χρησιδής Χ. | 22. Σίνης Σ. |

Στο μεταξύ από τη Σχολή του Μούδρου, που συνέχισε να λειτουργεί μέχρι τις αρχές του 1919, αποφοίτησε ένας μεγάλος αριθμός Ελλήνων αεροπόρων του Ναυτικού.

Με όλο το παραπάνω προσωπικό και βάσει του Νόμου 1315/17.4.18, πραγματοποιήθηκε πλήρης αναδιοργάνωση της Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας (ΝΑΥ), όπως μετονομάστηκε το ΝΑΣ.

Επίσης, δημιουργήθηκαν από τον Μάιο του 1918, οι ακόλουθες πολεμικές Μοίρες, που είχαν το χαρακτηριστικό H=Hellenique.

- H1 με έδρα τη Θάσο
- H2 με έδρα τον Μούδρο
- H3 με έδρα τον Σταυρό Χαλκιδικής
- H4 με έδρα τα Λεγραινά

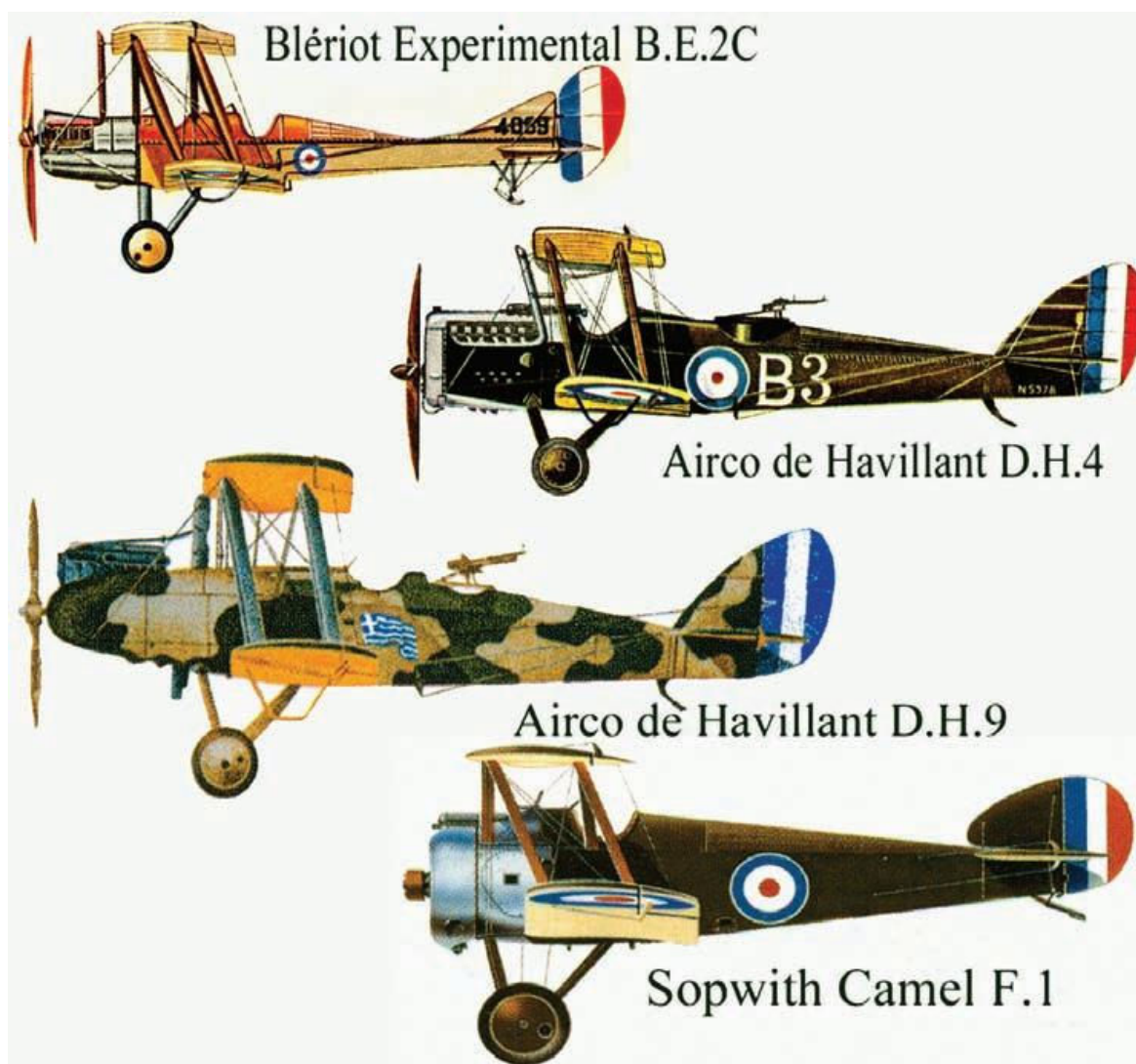
Οι Μοίρες αυτές αρχικά εξοπλίστηκαν με τα βρετανικά αεροπλάνα Blériot Experimental B.E.2e, τα οποία σε λίγο χρόνο αντικαταστάθηκαν με τα Airco de Havilland D.H.4 και D.H.9 και, στη συνέχεια, με τα Sopwith Camel F.1.

Να σημειωθεί ότι πριν από τη συγκρότηση των παραπάνω Μοιρών, τον Μάιο του 1917, είχε δημιουργηθεί η Ελληνική Μοίρα Ζ' στον Μούδρο, με αεροπλάνα Henry Farman HF.27, Sopwith 1½ Strutter 9700 και Bristol Scout C, που ήταν προσφορά της βρετανικής κυβέρνησης προς τους Έλληνες αεροπόρους, οι οποίοι με γενναιότητα και αποτελεσματικότητα συμμετείχαν στον πόλεμο. Η Μοίρα αυτή συγχωνεύθηκε με τις τέσσερις Μοίρες Η.



Χειριστές του ΝΑΣ στο αεροδρόμιο του Μούδρου στον Α΄ Π.Π. μπροστά από αεροπλάνα Sopwith Camel F.1. (άνω) και Airco de Havilland D.H.9 και D.H.4. (κάτω). (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)





▲ Πλάγια όψη αεροπλάνων, κατά σειρά από πάνω, *Blériot Experimental B.E.2c* του βρετανικού εργοστάσιου *Royal Aircraft Factory* (κινητήρας 90 ίππων, μέγιστη ταχύτητα 116 χλμ./ώρα), *Airco de Havilland D.H.4* (κιν. 250 ίππ., μέγ. ταχ. 188 χλμ./ώρα), *Airco de Havilland D.H.9* (κιν. 400 ίππ., μέγ. ταχ. 198 χλμ./ώρα), με ελληνικά εθνόσημα στη Μικρά Ασία, *Sopwith Camel F.1* (κιν.130 ίππ., μέγ. ταχ. 158; χλμ./ώρα). (Αρχείο Π.-Β.Π. μέσω Διαδικτύου)

▼ Διακριτικό χειριστών του ΝΑΣ, εκπαιδευθέντων σε βρετανικές σχολές του *Royal Flying Corps (RFC)*. (Αρχείο Π.-Β.Π. μέσω Διαδικτύου)



Κέντρο Εκπαίδευσης
των Συμμαχικών Δυνάμεων στην Ανατολή
(Γαλλική Αεροπορική Σχολή Σέδες) 1917-1919

Κατά τη διάρκεια του Α' Παγκόσμιου Πολέμου, μετά την εγκατάσταση των συμμαχικών δυνάμεων στον βορειοελλαδικό χώρο, ιδρύθηκε υπό γαλλική διοίκηση το Κέντρο Εκπαίδευσης των Συμμαχικών Δυνάμεων στην Ανατολή, με έδρα το Σέδες έξω από τη Θεσσαλονίκη. Στη Γαλλική αυτή Αεροπορική Σχολή έμελλε να εκπαιδευτούν και Έλληνες αεροπόροι, που έδρασαν στο πλευρό των συμμάχων μετά την επίσημη είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο, τον Ιούνιο του 1917, με τις πολιτικές πρωτοβουλίες του Ελευθερίου Βενιζέλου.

Στο πλαίσιο της δημιουργίας αξιόλογου στρατεύματος, ο Βενιζέλος εξασφάλισε την ανάληψη της αναδιοργάνωσης της Στρατιωτικής Αεροπορίας από τον Γάλλο Διοικητή της Συμμαχικής Αεροπορίας Ταγματάρχη Ντενέν (Denain), με κύριο βοηθό του τον Υπίλαρχο Αλέξανδρο Ζάννα.

Τον ίδιο μήνα με την ένταξη της Ελλάδας στη Συμμαχία, το Υπουργείο Στρατιωτικών κάλεσε όσους από τα Σώματα και τις Υπηρεσίες επιθυμούσαν να εκπαιδευτούν στην Αεροπορία. Στις 4 Σεπτεμβρίου 1917 παρουσιάστηκαν στο αεροδρόμιο Σέδες 30 αξιωματικοί και 93 υπαξιωματικοί και οπλίτες από όλα τα Σώματα. Έπειτα από δύο περίπου εβδομάδες παρουσιάστηκαν επιπλέον 10 αξιωματικοί και 20 οπλίτες.

Όμως, επειδή δεν υπήρχε δυνατότητα άμεσης εκπαίδευσης στο Σέδες όλων των εθελοντών, επιλέχθηκαν 30 αξιωματικοί και οπλίτες, προκειμένου να σταλούν στη Γαλλία. Από τους υπολοίπους λίγοι συνέχισαν την εκπαίδευσή τους στη Γαλλική Αεροπορική Σχολή του Σέδες, ενώ οι περισσότεροι ζήτησαν και επανήλθαν στις μονάδες τους.

Έτσι, οι παρακάτω υποψήφιοι οδηγοί αεροπόροι (χειριστές), με επικεφαλής τον Υπολοχαγό Ι. Διαμαντόπουλο, αναχώρησαν τον Οκτώβριο του 1917 για τη Σχολή στο Σαρτρ (Chartres) της Γαλλίας:

1. Υπολοχαγός Πεζικού Ρέππας Γ.
2. Υπολοχαγός Πεζικού Λεμπέσης Γ.
3. Υπολοχαγός Πεζικού Ρέντης Ι.
4. Ανθυπολοχαγός Πυροβολικού Παπαδόπουλος Μ.

5. Ανθυπολοχαγός Πυροβολικού Παπαδογιάννης Κ.
6. Ανθυπολοχαγός Πυροβολικού Ιωαννίδης Κ.
7. Ανθυπολοχαγός Πεζικού Άννινος Δ.
8. Ανθυπίλαρχος Χαρισιάδης Σ.
9. Ανθυπασπιστής Πεζικού Σαΐτης Δ.
10. Ανθυπασπιστής Πεζικού Μαμαλάκης Κ.
11. Έφ. Ανθυπολοχαγός Πυροβολικού Νικηφοράκης Μ.
12. Επιλοχίας Κατσίκας Σ.
13. Επιλοχίας Αυλωναρίδης Γ.
14. Επιλοχίας Παπαμάρκου Γ.
15. Επιλοχίας Αλοΐμονος Δ.
16. Επιλοχίας Στάλιος Γ.
17. Λοχίας Σκουλάξενος Φ.
18. Λοχίας Κοντογιάννης Κ.
19. Λοχίας Πυλαρινός Λ.
20. Λοχίας Σπανάκης Ν.
21. Λοχίας Πανταζόπουλος Π.
22. Λοχίας Ράλλης Α.
23. Λοχίας Ράπτης Α.
24. Λοχίας Πατακιούτης Δ.
25. Λοχίας Μορφωνιός Φ.
26. Λοχίας Φωκέας Ε.
27. Δεκανέας Μελετόπουλος Ι.
28. Δεκανέας Μάρακας Ι.
29. Ιππέας Σάχνικας Α.
30. Στρατιώτης Στασινόπουλος Κ.

Τέλη Φεβρουαρίου 1918 επέστρεψαν από τη Γαλλία στο Σέδες για συμπληρωματική εκπαίδευση, την οποία δεν είναι επιβεβαιωμένο ότι ολοκλήρωσαν οι εξής: Ι Ρέντης, Δ. Σαΐτης, Π. Πανταζόπουλος, Α. Ράπτης, Ε. Φωκέας, Κ. Στασινόπουλος.

Στη Γαλλική Σχολή του Σέδες παρουσιάστηκαν και τα στελέχη της Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού (ΑΥΣ), η οποία τέλη Νοεμβρίου 1917 μετακινήθηκε από το Άργος μέσω Αθήνας στη Θεσσαλονίκη. Το προσωπικό αυτό συνενώθηκε με τα παλαιά στελέχη που είχαν προσχωρήσει στο Κίνημα Εθνικής Άμυνας και μαζί με τους νέους υποψήφιους αεροπόρους αποτέλεσαν τον πυρήνα της αναδιοργανωμένης ΑΥΣ, στους κόλπους των Συμμάχων.

Με εντατικούς ρυθμούς άρχισε στο Σέδες η εκπαίδευση τόσο των νέων υποψηφίων που δεν εστάλησαν στη Γαλλία, οι οποίοι και θεωρούνται ότι αποτέλεσαν την 1η σειρά, όσο και των παλαιότερων της Σχολής Καμπέρου, που συνολικά ήταν οι ακόλουθοι:

1. Υπολοχαγός Μαγιάκος Π.
2. Υπολοχαγός Μανωλόπουλος Χ.
3. Ανθυπολοχαγός Οικονομάκος Π.
4. Ανθυπολοχαγός Φορμόζης Σ.
5. Ανθυπολοχαγός Τραπεζούντιος Π.
6. Ανθυπολοχαγός Δαούλης Ν.
7. Ανθυπολοχαγός Παππάς Α.
8. Έφεδρος Ανθυπολοχαγός Αργυρόπουλος Γ.
9. Έφεδρος Ανθυπολοχαγός Ριζιώτης Γ.
10. Αρχιτεχνίτης (μετά Αξιωματικός) Δεκαβάλας Α.
11. Αρχιτεχνίτης (μετά Αξιωματικός) Σάρρος Κ.

Οι εκπαιδευόμενοι Χ. Μανωλόπουλος, Σ. Φορμάζης, Ν. Δαούλης και Α. Παππάς δεν είναι επιβεβαιωμένο ότι αποφοίτησαν.

Στο διάστημα που ακολούθησε, συνεχίστηκε η πρόσκληση νέων υποψηφίων για αεροπορική εκπαίδευση. Εντούτοις, η παρουσίαση αυτών δεν πραγματοποιήθηκε ομαδικά, λόγω του Πολέμου, που ήταν σε εξέλιξη, με αποτέλεσμα να γίνονται μεμονωμένες προσελεύσεις. Έτσι, περί τα μέσα του 1918 είχαν προσέλθει αρκετοί εθελοντές από τον Στρατό, που θεωρούνται ότι αποτέλεσαν τη 2η σειρά Σέδες.

Υπήρχαν δύο τμήματα εκπαίδευσης ιπταμένων: το ένα για οδηγούς (χειριστές) και το άλλο για παρατηρητές. Οι αξιωματικοί συνήθως εκπαιδεύονταν και στα δύο τμήματα, αν οι συνθήκες το επέτρεπαν, ενώ οι υπαξιωματικοί μόνο ως οδηγοί και πολυβολητές. Οι εκπαιδευτές ήταν όλοι Γάλλοι και μόνο λίγο πριν παραδώσουν τη διοίκηση της Σχολής (Φεβρουάριος 1919) χρησιμοποιήθηκαν και Έλληνες που είχαν αποφοιτήσει από το Σέδες.

Η εκπαίδευση των οδηγών περιελάμβανε θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα. Στα πρακτικά γινόταν εκπαίδευση στους αεροκινητήρες, για να είναι σε θέση οι οδηγοί να επεμβαίνουν κατά το δυνατόν σε επισκευές βλαβών έπειτα από ενδεχόμενη αναγκαστική προσγείωση εκτός αεροδρομίου. Στη θεωρία και τεχνική πτήσης δινόταν ιδιαίτερη έμφαση στην αεροδυναμική αντίδραση των πηδαλίων.

Η εκπαίδευση στον αέρα είχε τον χαρακτήρα του επείγοντος, λόγω των αναγκών του πολέμου. Οι πρώτες πτήσεις (πέντε έως οκτώ) πραγματοποιούνταν στην περιοχή του αεροδρομίου. Γινόταν εξάσκηση στην τήρηση ευθείας και οριζόντιας πτήσης με αεροπλάνα διπλού χειρισμού Farman F.40 ή Caudron C.III, που ήταν ήδη απηρχαιωμένα. Στην εκπαίδευση των απογειώσεων - προσγειώσεων χρησιμοποιούνταν αεροπλάνα Dorand A.R.1, για συγκυβέρνηση και πτήση solo (μόνος). Ακολουθούσε το στάδιο εφαρμογής, που περιελάμβανε πτήσεις ναυτιλίας και βολών, με πραγματικά πυρά σε ανεμούριο και σε στόχο εδάφους, με αεροπλάνα Breguet 14. Αυτά ήταν τα πρώτα μεταλλικά αεροπλάνα και δεν ήταν διαθέσιμα από την αρχική λειτουργία της Σχολής του Σέδες.

Οι συνθήκες διαβίωσης των εκπαιδευομένων στο Σέδες ήταν πρωτόγονες. Διέμεναν σε σκηνές και ξύλινα κιβώτια μεταφοράς αεροπλάνων, εκτεθειμένοι στο κρύο, στην αφόρητη ζέστη και τα ενοχλητικά ζώδια κάθε είδους. Μόνο ο ενθουσιασμός για την απόκτηση του πτυχίου αεροπόρου και η νεανική αντοχή παρέκαμπταν όλες τις δυσκολίες.

Κατά τη διάρκεια του πολέμου, μόλις οι εκπαιδευόμενοι ολοκλήρωναν το πρώτο στάδιο, δηλαδή όταν αποκτούσαν ικανότητα για πτήση solo και εκτελούσαν επιπλέον δύο με τρεις πτήσεις, προωθούνταν στις Γαλλικές Μοίρες, για να ολοκληρώσουν τον χρόνο δοκιμασίας και να αποκτήσουν την απαραίτητη πείρα. Έτσι, από τον Δεκέμβριο του 1917, με τις πρώτες αποφοιτήσεις από τη Σχολή, η ΑΥΣ άρχισε να παρουσιάζει εντυπωσιακή ανάπτυξη.

Στις 10 Δεκεμβρίου 1917 συγκροτήθηκε η πρώτη Ελληνική Πολεμική Μοίρα Αναγνώρισεως και Βομβαρδισμού, με τον διασυμμαχικό αριθμό 532, έδρα της οποίας ήταν το αεροδρόμιο της Γοργόπης. Η Μοίρα αυτή εξοπλίστηκε με 12 διθέσια Dorand A.R.1, για αποστολές αναγνώρισης, και λίγα ομοίως διθέσια Breguet 14, για βομβαρδισμούς. Στις 13 Μαρτίου 1918 συγκροτήθηκε η δεύτερη Ελληνική Μοίρα, η 531 Μοίρα Διώξεως, στο ίδιο αεροδρόμιο. Στην αρχή εξοπλίστηκε με τα μονοθέσια Nieuport 24 bis και στη συνέχεια με τα σύγχρονα επίσης μονοθέσια Spad S.VII. Την 1η Ιουνίου 1918 δημιουργήθηκε και τρίτη Ελληνική Μοίρα, η 533 Μοίρα Αναγνώρισεως και Βομβαρδισμού, η οποία εγκαταστάθηκε στο αεροδρόμιο

Δημητρίτσι Σερρών, με αεροπλάνα Dorand A.R.1 και Breguet 14. Να σημειωθεί ότι με το ΒΔ της 28ης Αυγούστου 1917 καθορίστηκε το διακριτικό σήμα των ελληνικών αεροπλάνων.

Στην αρχή, το προσωπικό των τριών Μοιρών δεν απαρτιζόταν μόνο από Έλληνες αλλά και από Γάλλους. Συνέβαινε όμως και το αντίστροφο, δηλαδή Έλληνες να πλαισιώνουν Γαλλικές Μοίρες, για εκπαιδευτικούς λόγους ή για να καλύψουν επιχειρησιακές ανάγκες. Μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου 1918 είχαν τελειώσει την εκπαίδευσή τους και είχαν επανδρώσει τις ελληνικές μοίρες περισσότεροι από 45 οδηγοί (χειριστές) και περισσότεροι από 27 παρατηρητές.

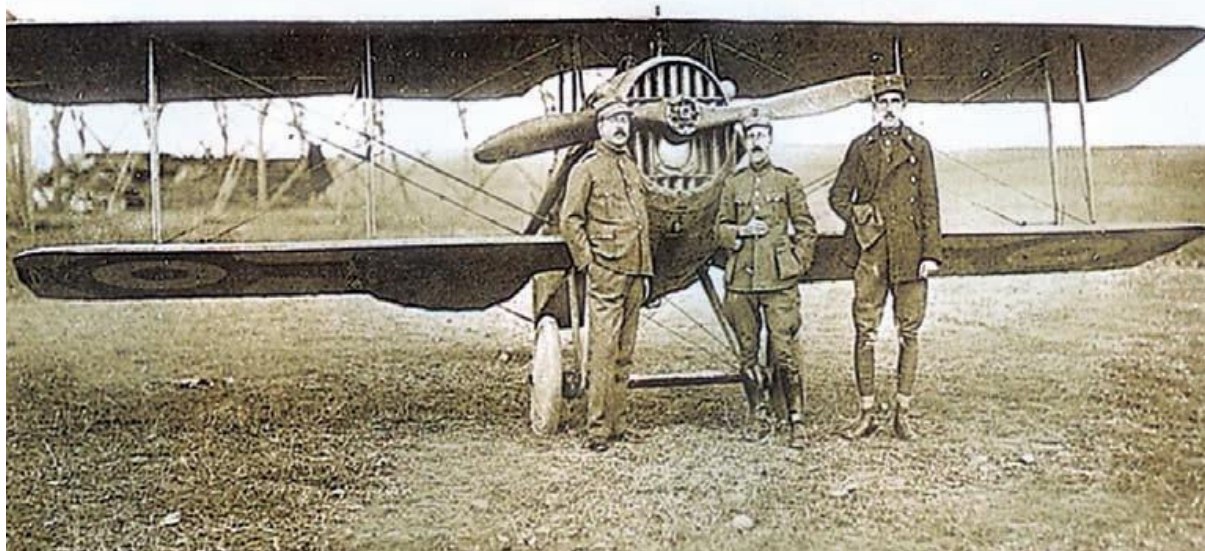
Τέλος Σεπτεμβρίου 1918, λίγο πριν από την ανακωχή του Πολέμου, ιδρύθηκε και η τέταρτη Ελληνική Μοίρα, η 534, με έδρα το αεροδρόμιο Λεμπέτ της Θεσσαλονίκης. Η Μοίρα αυτή δεν εξοπλίστηκε με αεροπλάνα, λόγω της λήξης του Πολέμου. Ωστόσο, τον Μάρτιο του 1919 στάλθηκε μαζί με τη δύναμη του Στρατού στη Μεσημβρινή Ρωσία.

Η Γαλλική Αεροπορική Σχολή του Σέδες συνέχισε να λειτουργεί, μέχρι τον Φεβρουάριο του 1919, οπότε και παραδόθηκε η διοίκησή της στους Έλληνες. Όλο αυτό το διάστημα η εκπαίδευση Ελλήνων οδηγών και παρατηρητών, αλλά και τεχνικών, συνεχιζόταν εκεί με εντατικούς ρυθμούς στην αρχή και κανονικούς στη συνέχεια.

Γενικά, το 1918 μπορεί να χαρακτηριστεί ως έτος της ριζικής και ουσιαστικής αναδιοργάνωσης της Αεροπορίας του Στρατού. Η αλλαγή αυτή πραγματοποιήθηκε ως εξής:

- Με το Νομοθετικό Διάταγμα της 3ης Μαΐου 1918 η ΑΥΣ μετονομάστηκε σε Αεροπορικό Σώμα, ισότιμο με τα άλλα Όπλα του Στρατού. Μεταξύ των άλλων καθορίστηκε και το διακριτικό των ιπταμένων.

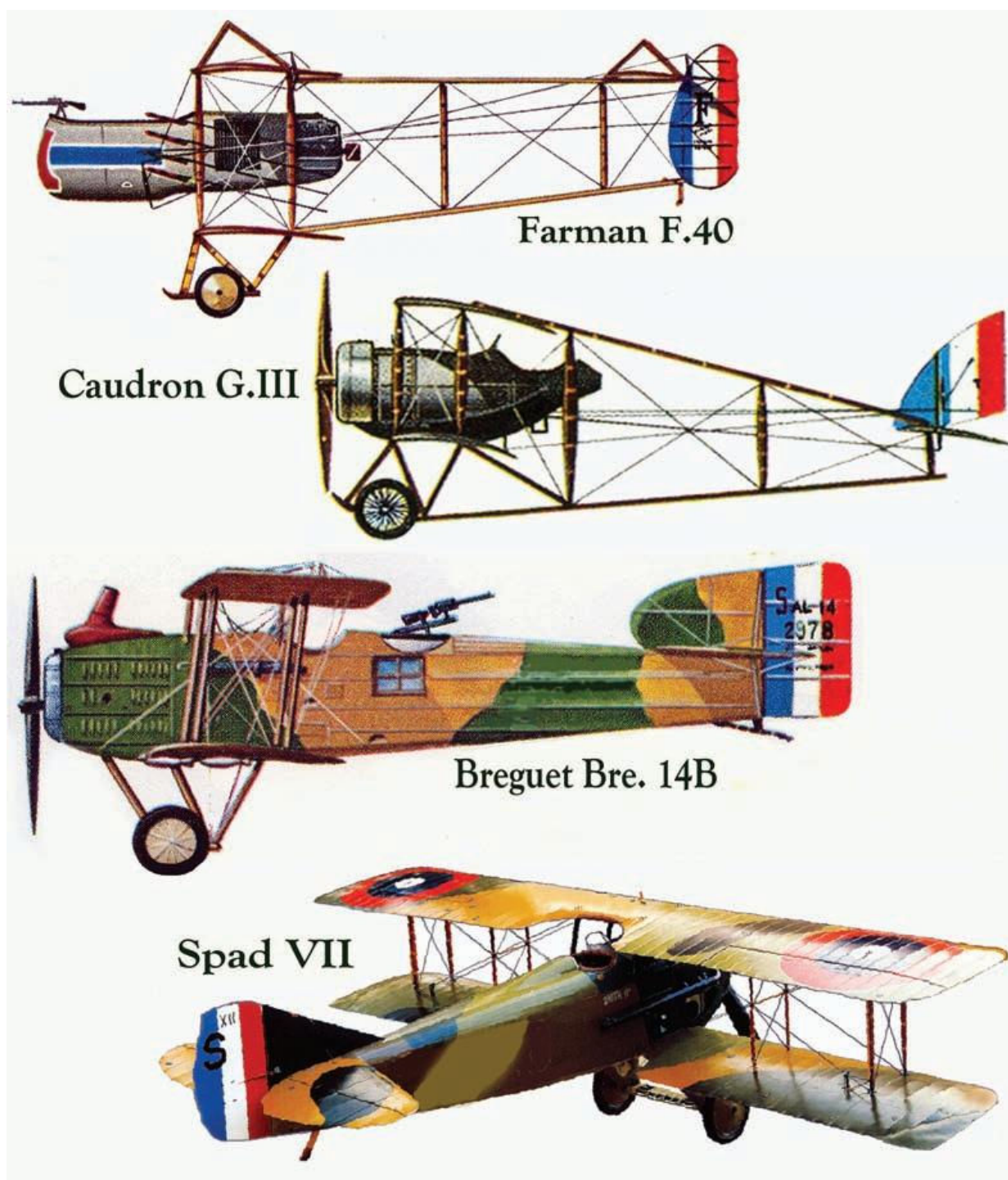
- Με τον Νόμο 1485/25.7.18 και το εκτελεστικό Διάταγμα της 17ης Σεπτεμβρίου 1918 η Αεροπορία του Στρατού εξελίχθηκε σε μία καλά οργανωμένη αυτοδύναμη υπηρεσία. Εκτός των άλλων, δόθηκε η δυνατότητα στους οπλίτες πτυχιούχους οδηγούς (χειριστές) και τους παρατηρητές να ονομάζονται έφεδροι Ανθυπολοχαγοί, εάν είχαν τρίμηνη υπηρεσία σε επιχειρήσεις.



▲ Αεροπλάνο Spad S.VII. Στο μέσο των αξιωματικών ο Αλέξανδρος Ζάννας.
(Αρχείο Π.-Β.Π)

▼ Αεροπλάνο Nieuport 24 Bis (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)





▲ Πλάγια όψη αεροπλάνων, κατά σειρά από πάνω, *Farman F.40* (κινητήρας 160 ίππων, μέγιστη ταχύτητα 135 χλμ./ώρα), *Caudron G.III* (κιν.80 ίππ., μέγ. ταχ. 132 χλμ./ώρα), *Breguet Br.14B* (κιν. 300 ίππ., μέγ. ταχ. 117 χλμ./ώρα) και *Spad VII* (κιν. 235 ίππ., μέγ. ταχ. 176 χλμ./ώρα). (Αρχείο Π.-Β.Π. μέσω Διαδικτύου)

Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας
Παλαιού Φαλήρου και Τατοΐου
1917-1931

Όπως αναφέρθηκε, στη Βάση Παλαιού Φαλήρου λειτούργησε το καλοκαίρι του 1917 σχολή προπαίδευσης του προσωπικού του Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος, προκειμένου να υποστηριχτεί το εκπαιδευτικό έργο που συντελείτο στη Βρετανική Αεροπορική Σχολή στον Μούδρο.

Επίσης, τον Απρίλιο του 1918 επιλέχθηκε ως αεροδρόμιο η περιοχή του Τατοΐου, αποτελώντας έδρα Μοίρας της Ναυτικής Αεροπορίας, στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσής της. Να σημειωθεί ότι από το 1925 στην περιοχή του Τατοΐου άρχισε να δραστηριοποιείται και η Στρατιωτική Αεροπορία.

Οι δύο αυτές ναυτικές αεροπορικές μονάδες, του Φαλήρου και του Τατοΐου, από τον Οκτώβριο του 1918 αποτέλεσαν τη Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας με δύο διαφορετικά τμήματα, αλλά υπό ενιαία διοίκηση. Στο Τατόι πραγματοποιούνταν η αρχική εκπαίδευση στα αεροπλάνα, ενώ στη συνέχεια οι εκπαιδευόμενοι πετούσαν υδροπλάνα στο Φάληρο.

Παρά τις προοπτικές, η Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας δεν παρουσίασε ουσιαστική εκπαιδευτική δραστηριότητα, λόγω και των επιτακτικών επιχειρησιακών αναγκών που προέκυψαν στο μεταξύ από τη Μικρασιατική Εκστρατεία. Η Σχολή άρχισε να δραστηριοποιείται και πάλι, όταν οι συνθήκες το επέτρεψαν, το 1924, συνεχίζοντας μέχρι το 1931.

Στη Μικρασιατική Εκστρατεία η ΝΑΥ συμμετείχε με τη Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης των 25 αεροσκαφών, η οποία είχε καταταμηθεί στα Προκεχωρημένα Σμήνη Μετώπου, για την καλύτερη επιχειρησιακή εκμετάλλευση. Η δύναμη αυτή υπαγόταν επιχειρησιακά στον Αρχιστράτηγο της Στρατιάς Μικράς Ασίας και διοικητικά στο Υπουργείο των Ναυτικών. Με την όλη δραστηριότητα που ανέπτυξε, προσέφερε ουσιαστική βοήθεια στις μαχόμενες μονάδες του Στρατού, παρέχοντας πολύτιμες πληροφορίες σχετικά με τις κινήσεις του εχθρού, πέραν των επιθετικών αποστολών που ανέλάμβανε με βομβαρδισμούς στόχων ανεφοδιασμού του εχθρού.

Στις αρχές του 1924 αποφασίστηκε ο ριζικός εκσυγχρονισμός της Ναυτικής Αεροπορίας και η παραγωγή νέων στελεχών με σύγχρονη εκπαίδευση. Για τον σκοπό αυτό στάλθηκε στη Βρετανία, για ένα τρίμηνο, μία επταμελής ομάδα από ιπταμένους και μηχανικούς. Η ομάδα αυτή επισκέφθηκε εργοστάσια και κέντρα αεροπορικής εκπαίδευσης προκειμένου να ενημερωθεί γύρω από τις νέες εξελίξεις. Η αξιοποίηση των πληροφοριών και των γνώσεων αυτών βοήθησε ουσιαστικά στην πρόοδο της εκπαίδευσης των ιπταμένων της Ναυτικής Αεροπορίας.

Έτσι, τον Ιούλιο του 1924 άρχισαν την εκπαίδευση στο Τατόι με αεροπλάνα Avro 504 Κ οι παρακάτω:

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 1. Πλωτάρχης Βιτάλης Ν. | 4. Σημαιοφόρος Παπάζογλου |
| 2. Σημαιοφόρος Ζώτος Σ. | 5. Σημαιοφόρος Μπουντούρης Σ. |
| 3. Σημαιοφόρος Σαχτούρης Π. | 6. Κελευστής Βουκάκης Γ. |

Όμως, ουσιαστικότερη πρόοδο επέφερε η αποστολή χειριστών για εκπαίδευση στη Βρετανική Σχολή Εκπαιδευτών (Central Flying School - CFS). Πρώτος εκπαιδεύτηκε ο Στέφανος Φίλιππας (Ιανουάριος - Μάιος 1925) και ακολούθησε ο Ζήσης Λίνος (Μάιος - Αύγουστος 1925). Μετά την επιστροφή τους, ανέλαβαν την αεροπορική εκπαίδευση στο Τατόι και το Φάληρο, που ήταν υπό ενιαία διοίκηση. Οι εκπαιδευτές αυτοί εφάρμοσαν σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης, όμοιο με το ισχύον στην Ευρώπη. Για πρώτη φορά εφαρμόστηκε το σύστημα της ενδοσυνεννόησης, με τον υποτυπώδη τρόπο του φωναγωγού.

Τον Σεπτέμβριο του 1925 κλήθηκαν να εκπαιδευτούν ως χειριστές υπαξιωματικοί του Ναυτικού, από τους οποίους επιλέχθηκαν 32 υποψήφιοι. Επειδή ο αριθμός ήταν μεγάλος για τις εκπαιδευτικές δυνατότητες της Ναυτικής Αεροπορίας, δημιουργήθηκαν δύο ομάδες. Η μία ομάδα στάλθηκε τον Οκτώβριο στη Σχολή του Σέδες και εκπαιδεύτηκε, ακολουθώντας το πρόγραμμα της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Στη συνέχεια επέστρεψε στο Φάληρο, όπου πραγματοποιήθηκε η εκπαίδευσή της στα υδροπλάνα. Την ομάδα αυτή αποτέλεσαν 12 άτομα, μεταξύ των οποίων ήταν οι παρακάτω:

- | | | |
|---------------------|-------------------|-----------------|
| 1. Βάρφης Μ. | 4. Ελευθερίου Δ. | 7. Οικονόμου Ι. |
| 2. Αχιλλαδαρέλης Α. | 5. Κατσανέβας Κ. | 8. Τσαντίδης Γ. |
| 3. Βουτσινάς | 6. Κωνσταντινίδης | 9. Χαλλάς |



▲ Το πρόχειρο διοικητήριο της Ναυτικής Αεροπορίας στο Τατόι το 1918.
(Αρχείο Π.-Β.Π., μέσω Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος)

▼ Υδροπλάνο Sopwith Baby στην εκπαιδευτική Βάση της Ναυτικής Αεροπορίας στο Παλαιό Φάληρο. (Αρχείο Π.-Β.Π., μέσω Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος)



Η άλλη ομάδα εκπαιδεύτηκε στο Τατόι και στη συνέχεια στο Παλαιό Φάληρο, με υδροπλάνα. Η εκπαίδευσή της θεωρήθηκε αρκετά ικανοποιητική και πλήρης. Στην ομάδα αυτή περιλαμβάνονταν και οι εξής:

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1. Γεωργόπουλος Κ. | 6. Παληατσέας Δ. |
| 2. Αλυφαντής Α. | 7. Πιτσάκης |
| 3. Δεσποτίδης | 8. Σπίνουλας Θ. |
| 4. Μπουρζουκίδης Γ. | 9. Σχοινάς |
| 5. Μογκόρογλους Β. | |

Παράλληλα με τους υπαξιωματικούς, η Ναυτική Αεροπορία επέλεξε και εθελοντές αξιωματικούς, που πίστευαν στη ναυτική αεροπορική ανάπτυξη και την υποστήριζαν, δεδομένου ότι υπήρχαν και αντίθετες απόψεις. Οι επιλεγθέντες συγκρότησαν δύο ομάδες, οι οποίες τον Οκτώβριο του 1925 στάλθηκαν για αεροπορική εκπαίδευση στο εξωτερικό: η μία στη Γαλλία και η άλλη στην Βρετανία. Οι αξιωματικοί των δύο αυτών ομάδων εξελίχθηκαν μετά την επάνοδό τους σε αξιόλογα στελέχη και επιτελείς της Αεροπορίας, με άριστη μόρφωση και επαγγελματική κατάρτιση.

Όσοι στάλθηκαν στη Γαλλία εκπαιδεύτηκαν ως χειριστές. Στην ομάδα αυτή ήταν οι Υποπλοίαρχοι:

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. Αβέρωφ Ν. | 6. Παρτσακόπουλος |
| 2. Μπουντούρης Σ. | 7. Πατσιφάς |
| 3. Ιατρού Θ. | 8. Σαχτούρης Π. |
| 4. Μπαλάνος Α. | 9. Χατζηκυριάκος Ν. |
| 5. Παπασπύρου Σ. | 10. Χατζηπέτρος Ε. |

Αργότερα συμμετείχε και ο Βογιατζής Ν.

Οι παραπάνω αξιωματικοί άρχισαν την εκπαίδευσή τους στην ιδιωτική σχολή του κατασκευαστή αεροπλάνων Caudron G.III, που βρισκόταν στο Κροτουά. Εκεί εκπαιδεύτηκαν στον βασικό χειρισμό του αεροσκάφους με Caudron, μέχρι να γίνουν ικανοί να πετάξουν solo. Ακολούθησε η φοίτησή τους στην Κρατική Σχολή Τελειοποίησης Χειριστών, στη Νότια Γαλλία, προκειμένου να εξοικειωθούν σε ακροβατικές και άλλες εφαρμοσμένες ασκήσεις, με αεροπλάνα Morane-Saulnier. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στην εξάσκησή τους στις αναγκαστικές προσγειώσεις. Παράλληλα, παρακολούθησαν επαγγελματικά και τεχνικά μαθήματα, αποκτώντας το πτυχίο χειριστή με αυστηρές εξετάσεις.

Στη συνέχεια οι πτυχιούχοι χωρίστηκαν σε δύο υπο-ομάδες, η μία από τις οποίες παρακολούθησε εντατική συμπληρωματική εκπαίδευση χειριστών-παρατηρητών και η άλλη φωτογραφίας-αναγνώρισης, με τα τελευταίου τύπου αεροπλάνα δίωξης και βομβαρδισμού.

Οι αξιωματικοί που στάλθηκαν στη Βρετανία, επρόκειτο να εκπαιδευτούν ως παρατηρητές-βομβαρδιστές, αλλά τελικά ακολούθησαν εκπαίδευση χειριστών. Σ' αυτή την ομάδα ανήκαν οι Υποπλοίαρχοι:

- | | |
|------------------|--------------------|
| 1. Αλεξανδρής Γ. | 3. Δημάκης Ι. |
| 2. Βήλος Π. | 4. Χατζηνικολής Ι. |

Η φοίτησή τους έγινε στην ιδιωτική σχολή Blackburn για το αρχικό στάδιο, με πτήσεις σε αεροπλάνα Avro και Moth. Συγχρόνως, έλαβαν μαθήματα που αφορούσαν κινητήρες, ναυτιλία, συνεννόηση, αεροδυναμική κλπ.

Ακολούθησαν δύο ακόμη φάσεις εφαρμοσμένης εκπαίδευσης, 12μηνης διάρκειας. Η πρώτη περιέλαβε ναυτιλιακά ταξίδια, νυκτερινές πτήσεις και τακτική δίωξης και βομβαρδισμού σε αεροπλάνα μονοκινητήρια και δικινητήρια. Η δεύτερη φάση ήταν έντονη και είχε ασκήσεις συνεργασίας με πλοία, κάλυψης νηοπομπών, ανεύρεσης θαλάσσιων στόχων, ασύρματης συνεννόησης, ανθυποβρυχιακής έρευνας κλπ.

Οι αξιωματικοί και των δύο παραπάνω ομάδων, στα δύο χρόνια που παρέμειναν στο εξωτερικό, έλαβαν μία καθολική εκπαίδευση, η οποία τους έδωσε - πέρα από την εμπειρία - πολύτιμες γνώσεις.

Τον Μάρτιο του 1926 μία τρίτη ομάδα στάλθηκε στο εξωτερικό, στο Ροσφόρ της Γαλλίας, όπου βρισκόταν η Αεροναυτική Σχολή του Γαλλικού Πολεμικού Ναυτικού, για εκπαίδευση παρατηρητή, βομβαρδιστή και ναύτιλου. Την ομάδα αυτή αποτέλεσαν οι εξής:

1. Υποπλοίαρχος Σκουφόπουλος Κ.
2. Ανθυποπλοίαρχος Μανωλόπουλος Γ.
3. Ανθυποπλοίαρχος Διαμαντόπουλος Δ.
4. Ανθυποπλοίαρχος Παπαστρατηγάκης Λ.
5. Ανθυποπλοίαρχος Σταματόπουλος Δ.



▲ Προσωπικό της Ναυτικής Αεροπορίας με αεροπλάνο Airco de Havilland D.H.4 στο αεροδρόμιο Καζαμίρ της Σμύρνης. (Αρχείο Π.-Β.Π., μέσω Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος)

Κατά την εξάμηνη εκπαίδευσή τους στο Ροσφόρ, ακολούθησαν λεπτομερές πρόγραμμα εδάφους σε θέματα αεροναυτιλίας, συνεννόησης, μετεωρολογίας και πυροβολικού. Επίσης, πέταξαν με αεροπλάνα Farman και επιπλέον εκπαιδεύτηκαν στον χειρισμό ελεύθερου αεροστάτου, για το οποίο έλαβαν ειδικό πτυχίο. Μετά το Ροσφόρ, συνέχισαν την εκπαίδευσή τους σε υδροπλάνα στο αεροδρόμιο και τη λίμνη Ουρτέν, όπου πήραν πτυχία χειριστή και παρατηρητή. Η εκπαίδευσή τους ολοκληρώθηκε τον Μάιο του 1927.

Το 1928 λειτούργησε για πρώτη φορά στο Τατόι Κέντρο Εκπαιδευτών Πτήσεων. Ως εκπαιδευτές ορίστηκαν: ο Πλωτάρχης Σ. Φίλιππας και ο Υποπλοίαρχος Ζ. Λίνος. Στο Σχολείο αυτό εκπαιδεύτηκαν και πήραν πτυχίο οι υπαξιωματικοί:

1. Γεωργόπουλος Κ.
2. Σπίνουλας Γ.
3. Τσαντίδης Γ.

Την περίοδο από το 1924 - κυρίως από το 1925 - μέχρι και το 1927, η Ναυτική Αεροπορία έθεσε τις βάσεις για μία σωστή και συστηματική εκπαίδευση. Τότε δημιουργήθηκαν στελέχη ικανά

να καλύψουν όλες τις ανάγκες μιας σύγχρονης και εξελισσόμενης Αεροπορίας. Το 1929 όμως (Ν 4226/19.7.29) τέθηκαν νέοι στόχοι και καθορίσθηκε ότι οι μόνιμοι αεροπόροι θα προέρχονταν μόνο από αποφοίτους της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

Τον Δεκέμβριο του 1929 συστάθηκε το Υπουργείο Αεροπορίας, το οποίο ενοποίησε τη Στρατιωτική και Ναυτική Αεροπορία, με σκοπό τη δημιουργία ενιαίου Αεροπορικού Όπλου. Όμως, η παραγωγή στελεχών με ενιαία εκπαίδευση και νέα αντίληψη δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί άμεσα. Για τον λόγο αυτό κρίθηκε αναγκαίο να συνεχισθεί η παραγωγή στελεχών της Ναυτικής Αεροπορίας από αποφοίτους της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

Σε εφαρμογή του Νόμου 4226/1929, τον Ιανουάριο του 1930, έπειτα από αυστηρή υγειονομική εξέταση κρίθηκαν ικανοί για εκπαίδευση χειριστή οι κάτωθι αξιωματικοί:

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| 1. Ποταμιάνος Χ.. | 6. Εφραιμίδης Α. |
| 2. Πασιαλής Χ. | 7. Πόγγης Ρ. |
| 3. Παναγιωτόπουλος Δ. | 8. Δακόπουλος Σ. |
| 4. Φραγκίστας Γ. | 9. Δασκαλάκης Μ.. |
| 5. Πλατσής Κ. | 10. Χριστόπουλος Χ.. |

Η εκπαίδευση αυτών πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας Παλαιού Φαλήρου και διήρκεσε μέχρι τον Μάρτιο του 1931. Το πρόγραμμα περιορίσθηκε μόνο σε βασικές ασκήσεις με αεροπλάνα Avro 504, χωρίς εφαρμοσμένη εκπαίδευση. Οι ανωτέρω αξιωματικοί αποτέλεσαν την 1η σειρά προέλευσης Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

Σύντομα ακολούθησε και άλλη μία σειρά, που αποτέλεσαν οι εξής αξιωματικοί:

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. Μακρίδης Σ. | 7. Σταματίου Ο. |
| 2. Βαρβαρέσσος Ε. | 8. Κωτσάκης Α. |
| 3. Ραζέλος Π. | 9. Φωκάς Π. |
| 4. Κουδούνης Α. | 10. Δελής Α. |
| 5. Δάσιος Α. | 11. Αραμπατζής Ι. |
| 6. Χαλόφτης Ι. | 12. Καψαμπέλης Ι. |

Οι πρώτοι επτά αξιωματικοί παρουσιάστηκαν από 24.4.31 μέχρι 22.6.31 και οι υπόλοιποι από 11.12.31 μέχρι 20.2.32. Ωστόσο, όλοι μαζί αποτέλεσαν τη 2η - και τελευταία - σειρά προέλευσης Ναυτικού, η οποία περάτωσε την εκπαίδευση τον Ιούλιο του 1932. Μετά την απονομή των πτυχίων, ζητήθηκε από

αυτούς να δηλώσουν αν επιθυμούν να μεταταγούν στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία. Με την καταφατική απάντηση όλων, καθώς και αυτών της 1ης σειράς, συνεχίστηκε η σταδιοδρομία τους στο νέο Όπλο – Κλάδο.

Από το 1931, που ιδρύθηκε η Σχολή Αεροπορίας (ΣΑ) της ανεξάρτητης πλέον Πολεμικής Αεροπορίας, η Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας Παλαιού Φαλήρου και Τατοΐου, αφού ολοκλήρωσε την εκπαίδευση των παραπάνω σειρών, σταμάτησε τη λειτουργία της.

- * -



▲ Ο Ανθυποπλοίαρχος Ι. Θεολόγης με αεροπλάνο Airco de Havilland D.H.9 της Ναυτικής Αεροπορίας στο αεροδρόμιο Καζαμίρ της Σμύρνης το 1920. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)

► Ο Σημαιοφόρος Ι. Χαλκιάς εκπαιδεύτηκε ως ιδιώτης χειριστής στη Σχολή Αεροπορίας Farman, στην Etampes του Παρισιού (1914-1915).

Παρατηρούμε στο δεξιό θυλάκιο της στολής του το διακριτικό του χειριστή. (Αρχείο Π.-Β.Π. μέσω Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος)



Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας Σέδες 1919 - 1932

Η περίοδος κατά την οποία η Αεροπορική Σχολή Σέδες ήταν υπό γαλλική διοίκηση με τίτλο «Centre D'Entrainement De Sedes» (Κέντρο Εκπαιδεύσεως Σέδες), έληξε με το τέλος του Πολέμου. Τέλη Φεβρουαρίου 1919 η διοίκησή της παραδόθηκε στον Λοχαγό Πέτρο Μαγιάκο και στη συνέχεια, τον επόμενο μήνα, αποχώρησαν όλοι οι Γάλλοι εκπαιδευτές. Στη νέα περίοδο που άρχιζε, η σχολή έλαβε την ονομασία «Κέντρο Εκπαιδεύσεως Σέδες - Αεροπλοΐα» ή κατά συνήθεια «Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας Σέδες».



Η εκπαίδευση αυτών που ήδη φοιτούσαν δεν διακόπηκε. Έτσι, προχώρησε το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που αφορούσε τη δεύτερη σειρά, όπως αναφέρθηκε. Συγχρόνως, άρχισε η εκπαίδευση και τρίτης σειράς, που προήλθε από διαγωνισμό ιδιωτών και αποτελείτο από τους παρακάτω:

- | | |
|-----------------|-------------------|
| 1. Κυριακόπουλο | 4. Παπακρήστου Χ. |
| 2. Λάσκαρη | 5. Σταματιάδη Ν. |
| 3. Μαντηλά | 6. Σταυρόπουλο Χ. |

Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα, για τους αξιωματικούς και υπαξιωματικούς, περιελάμβανε μαθήματα εδάφους και πτήσεις. Τα μαθήματα για οδηγούς (χειριστές) ήταν: ιστορία της αεροπορίας, γεωγραφία, τοπογραφία, στοιχειώδης θεωρία αεροδυναμικής, μετεωρολογία, αναγνώριση χαρτών και μαθήματα κινητήρων αεροπλάνων. Τα αντίστοιχα για παρατηρητές ήταν: γεωγραφία, τοπογραφία, φωτογραφία, μετεωρολογία, ιστορία της αεροπορίας, κανονισμός βολής πυροβολικού, ασύρματη τηλεγραφία και ανάγνωση χαρτών.

Η βασική πτητική εκπαίδευση γινόταν με αεροπλάνα Dorand A.R.1 και Hanriot, που είχαν αφήσει οι Γάλλοι, και η προχωρημένη με Breguet 14. Το πτητικό πρόγραμμα ήταν αρκετά συμπυκνωμένο και χωρίς να διακρίνεται από μεθοδικότητα. Για τους οδηγούς ήταν αρκετό να μάθουν να απογειώνουν και να προσγειώνουν το αεροπλάνο, καθώς και να έχουν μία σχετική εμπειρία σε ακροβατικά, πολυβολισμούς και ναυτιλία. Σχεδόν μία επίδειξη των ασκήσεων αυτών αρκούσε. Την πλήρη αεροπορική ικανότητα θα την αποκτούσαν στις πολεμικές μοίρες. Οι παρατηρητές εκτελούσαν ελάχιστες πτήσεις, προκειμένου να εξασκηθούν στη λήψη φωτογραφιών και τη συνεργασία με το πεζικό και το πυροβολικό.

Από τον Μάιο του 1919, που άνοιξε το μέτωπο στη Μικρά Ασία, μέχρι το 1924 η Σχολή συνέχισε να λειτουργεί, αλλά με πολύ αργούς ρυθμούς, γιατί αεροπλάνα και εκπαιδευτές προωθούνταν στο μέτωπο για την κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών. Έτσι, ως εκπαιδευτές χρησιμοποιούνταν όσοι περιστασιακά βρίσκονταν στο Σέδες, είτε για μεταφορά αεροσκαφών είτε για άδεια. Αποτέλεσμα των δυσχερειών αυτών ήταν να περατωθεί η εκπαίδευση της δεύτερης και τρίτης σειράς τους πρώτους μήνες του 1922. Όμως, ένας αριθμός εκπαιδευομένων κόπηκε κατά τις πρώτες πτήσεις, ενώ κάποιοι άλλοι παραιτήθηκαν.



Στις επιχειρήσεις στη Μικρά Ασία το Αεροπορικό Σώμα (Στρατού) συμμετείχε με τις τρεις Μοίρες του και όλα τα διαθέσιμα αεροπλάνα. Ωστόσο, από τις 20 Δεκεμβρίου 1919, προκειμένου οι αεροπορικές μονάδες και υπηρεσίες να απαλλαγούν από τη διασυμμαχική ορολογία και κυρίως για να επιτευχθεί αποτελε-

JOURS	DATE	EMPLOI DU TEMPS	DÉTAIL DES SERVICES AÉRIENS	DURÉE	DISTANCE PARCOURUE	ALTITUDE MAXIMA
7/20-21		Αναγνώριση εσπ. Αερογ. Υπομ. και Βαρυβαρδισμός εχθρικών αεροσκάφους και πλοίων εχθρικών	Έν. Μεταφορών Κωστής - Χασαπ - Αποστολικά επιστρέφοντας δια 19 χλμ. Προς Κωνσταντίνα Βρ. 3834 1.50 2. 2100 218 15' 852	216.25' 852		
			Έδραση με αν. βίβλος 6.6.905 πρ. 920 Τακτοποίηση 1921. Βραβείο 1.0 1.1. 1921 4. 1921			



◀ Δείγμα επιχειρησιακής αποστολής της Γ' Μοίρας στο μέτωπο της Μικράς Ασίας. Στη σελίδα αυτή του ατομικού ημερολογίου πτήσεων του αεροπόρου Αλφρέδου Φίσσερ, αναφέρεται ότι χειριζόμενος αεροπλάνο Breguet 14 της Γ' Μοίρας Αεροπλάνων και με παρατηρητή τον Υπολοχαγό Κολιαλέξη, στις 20 Ιανουαρίου 1921 εκτέλεσε βομβαρδισμό εχθρικών συγκεντρώσεων με 19 χειροβομβίδες και μιας βόμβας των 16 λιβρών. (Αρχείο Αλεξάνδρου Φίσσερ)

▼ Αεροπλάνο Breguet Bre.14 της Στρατιωτικής Αεροπορίας στο αεροδρόμιο Καζαμίρ Σμύρνης. (Αρχείο Π.-Β.Π)



σματικότερη διοίκηση και έλεγχος, οι Μοίρες 531, 532 και 533 μετονομάστηκαν σε Α', Β' και Γ' αντίστοιχα και το Αεροπορικό Σώμα σε Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς (ΔΑΥΣ). Να σημειωθεί ότι μέχρι το τέλος των επιχειρήσεων (1922) συγκροτήθηκαν άλλες δύο Μοίρες, η Δ' και η Ε'. Στη ΔΑΥΣ υπήχθη επιχειρησιακά και η Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης.

Από τα μέσα του 1924, που η χώρα είχε αρχίσει να συνέρχεται από τα δεινά της Μικρασιατικής Εκστρατείας, εντατικοποιήθηκε και πάλι η εκπαίδευση αεροπόρων με συστηματικό πρόγραμμα εδάφους. Όμως οι δυσκολίες για μία αποτελεσματική πτητική



◀ Ο αεροπόρος Αλφρέδος Φίσσερ, (1899–Δεκ.1944) κατατάχθηκε εθελοντικά το 1918 στη Στρατιωτική Αεροπορία στο Σέδες. Από το ατομικό ημερολόγιο πτήσεων, που κρατούσε με τη γαλλική οργάνωση, προκύπτει ότι με 79 ώρες πτήσεων, σε αεροπλάνα Caudron CIII, Dorand A.R. και Breguet 14, περάτωσε την εκπαίδευση και τοποθετήθηκε στην 533 Μοίρα Αναγνωρίσεως και Βομβαρδισμού.

Στη φωτογραφία διακρίνεται άνω του δεξιού θυλακίου της στολής του το διακριτικό τού ιπταμένου, όπως αυτό είχε επικρατήσει για ένα διάστημα στους αεροπόρους του Στρατού.



▲ Αεροπλάνο τύπου Caudron GIII με τον αεροπόρο Αλφρέδο Φίσσερ. (Αρχείο Αλεξάνδρου Φίσσερ)

εκπαίδευση συνεχίστηκαν, επειδή ο καθένας από τους εκπαιδευτές εφάρμοζε το δικό του πρόγραμμα, δεδομένου ότι ήταν σχεδόν αυτοδίδακτοι.

Τον Νοέμβριο του 1924 - Διοικητής Ταγματάρχης Θωμάς Κέρτσος - μία νέα σειρά οδηγών (χειριστών) από εφένδρους ανθυπολοχαγούς συγκροτήθηκε, μεταξύ των οποίων ήταν οι παρακάτω:

- | | |
|---------------------------------|--------------------|
| 1. Κελαϊδής Εμ. | 6. Ισμαηλάκος Χ. |
| 2. Γιαννακούλιας - Μαυρουδής Ι. | 7. Παναγιωτόπουλος |
| 3. Στεριόπουλος Γ. | 8. Δόσιος Π. |
| 4. Γρηγοριάδης Β. | 9. Πριμηκύρης Ν. |
| 5. Πολυχρονόπουλος Γ. | 10. Τσαγκαράκης Χ. |

Το 1925 υπήρξε έτος ριζικής αναδιοργάνωσης της Στρατιωτικής Αεροπορίας. Με την ψήφιση του Διατάγματος της 13ης Σεπτεμβρίου 1925 αποτέλεσε ιδιαίτερο Όπλο, οπότε από Σώμα Αεροπορίας έγινε Όπλο Αεροπορίας Στρατού. Έτσι, δόθηκε ώθηση στην οργανωμένη πλέον εκπαίδευση.

Κατ' αρχάς, για να ενισχυθεί το προσωπικό του διευρυμένου Όπλου, πραγματοποιήθηκε μετάταξη κατώτερων αξιωματικών από τα άλλα Όπλα, προκειμένου να εκπαιδευτούν ως μόνιμοι ή επίκουροι παρατηρητές. Οι αξιωματικοί αυτοί, που ανέρχονταν σε 10 με 12 το χρόνο, έπρεπε να προέρχονται από τη Σχολή Ευελπίδων. Στις πτήσεις θα είχαν τη θέση του κυβερνήτη του αεροσκάφους, αφού ακόμη ίσχυε η αντίληψη ότι κυβερνήτης ήταν ο παρατηρητής.

Επιπλέον, με το ίδιο Διάταγμα κλήθηκαν οπλίτες του Στρατού και ιδιώτες, που επιθυμούσαν να καταταγούν στην Αεροπορία και να εκπαιδευτούν για την απόκτηση πτυχίου οδηγού (χειριστή) ή βομβαρδιστή - πολυβολητή ή ακόμη και φωτογράφου. Η εκπαίδευση είχε διάρκεια ενός έτους και οι απόφοιτοι ονομάζονταν λοχίες, με υποχρέωση να υπηρετήσουν στην Αεροπορία τουλάχιστον ένα χρόνο και προοπτική ανακατάταξης ή και μονιμοποίησης. Όσοι είχαν απολυτήριο γυμνασίου μπορούσαν, κατόπιν εξετάσεων, να προαχθούν σε εφένδρους ανθυπολοχαγούς.

Με την τελευταία πρόσκληση προσήλθαν τον Νοέμβριο του 1925 ιδιώτες, οπλίτες και έφεδροι αξιωματικοί, από τους οποίους επελέγησαν κατόπιν αυστηρών υγειονομικών εξετάσεων, για πρώτη φορά, μεταξύ των άλλων οι εξής:



▲ Ο Διοικητής της Στρατιωτικής Σχολής Αεροπλοΐας στο Σέδες Ταγματάρχης Θωμάς Κέρτσος. Διακρίνεται στο δεξιό θυλάκιο της στολής το διακριτικό του ιπταμένου, που ήταν μεταλλικό. Ο αετός και ο αστέρας ήταν επιχρωμιωμένοι, ενώ το στεφάνι επίχρυσο.

▼ Όταν οι σημαίες αντικαθιστούσαν το όχημα με τον ασύρματο στην αρχή του διαδρόμου προσγειώσεων. (Αρχείο Ταξιάρχου ΤΑ ε.α Κ. Κέρτσου)



1. Γονατάς Δ.
2. Καλοβυρνάς Α.
3. Κουζιγιαννης Λ.
4. Πατσιάνης Χ.
5. Περρίκος Κ.
6. Σακελλαρίου Ζ.
7. Φράγκου Π.
8. Χαντουμάκος Γ.

Μαζί με τη σειρά αυτή παρουσιάστηκε και μία σειρά υπαξιωματικών του Ναυτικού.

Τον Απρίλιο του 1926 παρουσιάστηκε νέα σειρά από 82 υποψήφιους αεροπόρους. Η σειρά αυτή άρχισε τις πτήσεις με καθυστέρηση ενός χρόνου, λόγω έλλειψης βενζίνης. Παρά τις δυσκολίες και νέα σειρά παρουσιάστηκε τον Μάιο του 1927, μόλις δηλαδή άρχισε τις πτήσεις η προηγούμενη. Και από τις δύο αυτές σειρές οι μισοί σχεδόν παραιτήθηκαν και εγκατέλειψαν τη Σχολή.

Η εκπαίδευση παρατηρητών και οδηγών (χειριστών) των παραπάνω σειρών βασιζόταν στα γαλλικά πρότυπα της εποχής, Με τη συστηματική εφαρμογή του εκπαιδευτικού προγράμματος, καθώς και με την αυστηρή τήρηση των κανονισμών, η Σχολή προσπάθησε να καταρτίσει τους νέους υπαξιωματικούς αεροπόρους - πέραν των πτήσεων - περισσότερο σε θεωρητικό και επαγγελματικό επίπεδο. Είναι γεγονός βέβαια ότι δεν υπήρχε το άγχος της ανάγκης για γρήγορη αποφοίτηση των εκπαιδευομένων.

Το πρόγραμμα εδάφους περιελάμβανε τα μαθήματα: αεροδυναμική, αεροναυτιλία, μετεωρολογία, αεροπορική τέχνη, βολές και βομβαρδισμοί, γεωγραφία, ιστορία, κανονισμοί Αεροπορίας, τοπογραφία, ηλεκτρολογία, ασύρματος, μηχανές εσωτερικής καύσεως και Γαλλικά.

Οι πρώτες πτήσεις γίνονταν με Hanriot HD17, ενώ η προχωρημένη εκπαίδευση με Breguet 14. Στο τέλος της εκπαίδευσης οι μαθητές εξασκούσαν με αεροπλάνα τύπου Morane-Saulnier σε περιδινήσεις και ακροβατικά, εκτός από ανακυκλώσεις. Αργότερα, όταν τα αεροπλάνα Hanriot αποσύρθηκαν, η αρχική εκπαίδευση γινόταν με αεροσκάφη Morane-Saulnier MS.137 & 147. Η προχωρημένη εκπαίδευση, που περιελάμβανε κυρίως ταξίδια και ασκήσεις ανόδου, γινόταν με Breguet 19.

Για τα θεωρητικά μαθήματα η Σχολή χρησιμοποιούσε τους εκπαιδευόμενους αξιωματικούς παρατηρητές της Σχολής Ευελπίδων. Οι υπαξιωματικοί οδηγοί (χειριστές) όμως έδειχναν δυσαρέσκεια έχοντας εκπαιδευτές άτομα που δεν είχαν εμπειρία στις πτήσεις, καθώς πίστευαν ότι αεροπόρος είναι ο οδηγός. Αλλά και οι παρατηρητές (ειδικοί μόνο στις θεωρίες) αισθάνονταν από

την πλευρά τους άβολα, γιατί δεν έλειπαν τα μειδιάματα των εκπαιδευομένων.

Στην κατάσταση αυτή συνέτεινε και η συμπεριφορά των εκπαιδευτών πτήσεων, που και αυτοί, λόγω του Πολέμου, δεν είχαν περιθώρια για συστηματικότερη εκπαίδευση αεροπόρου. Αλλά και οι κίνδυνοι των επιχειρήσεων τούς είχαν κάνει αδιάφορους στις λεπτομέρειες. Η λύση δόθηκε τα επόμενα χρόνια• από το 1930 εφαρμόστηκε η εκπαίδευση των αεροπόρων και στις δύο ειδικότητες, του οδηγού (χειριστή) και του παρατηρητή.

Το 1928 και το 1929 ακολούθησαν δύο ακόμη σειρές οδηγών στη Σχολή Αεροπλοΐας του Σέδες, που ήταν και οι τελευταίες των υποψήφιων υπαξιωματικών. Στη σειρά του 1928 πέτυχαν, έπειτα από υγειονομικές και γραπτές εξετάσεις, οι παρακάτω υποψήφιοι, που παρουσιάστηκαν στις 4, 5 και 7 Μαΐου:

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. Βαλασιάδης Β. | 10. Παππάς Β. |
| 2. Βασιλειάδης | 11. Παπαϊωάννου Α. |
| 3. Κατάσσοι Φ. | 12. Σαρρής |
| 4. Μαράτος | 13. Τσάλλας Π. |
| 5. Μαλλιαρός Ν. | 14. Φλωρόπουλος Γ. |
| 6. Νικολακόπουλος Ε. | 15. Μπαρτσούκας Α. |
| 7. Ντρενάς Λ. | 16. Μαραβέλιας Φ. |
| 8. Ντέλλης Π. | 17. Κούτρης Α. |
| 9. Πισίκας Δ. | 18. Ψυχογιός Σ. |

Η εκπαίδευση της σειράς αυτής ολοκληρώθηκε στις 17 Ιουνίου 1929. Στη σειρά του 1929 πέτυχαν 37, οι οποίοι παρουσιάστηκαν στις 2 Απριλίου και ήταν οι εξής:

- | | | |
|----------------------|-----------------------|------------------|
| 1. Αγλαδάς Α. | 14. Παπαδόπουλος Ν. | 27. Σαρίμπεης Κ. |
| 2. Αθανασίου Κ. | 15. Κελπερής Κ. | 28. Παπαδάτος Χ. |
| 3. Αυγερόπουλος Δ. | 16. Κουγιούφας Α. | 29. Πάντος Γ. |
| 4. Βασσάλος Ν. | 17. Κολοκοτρώνης Α. | 30. Καρατζάς Δ. |
| 5. Βαλατσός Α. | 18. Κόλλας Κ. | 31. Παπαθέου Χ. |
| 6. Βικτωράτος Ξ. | 19. Κυριαζής Ι. | 32. Φιλίππου Γ. |
| 7. Βανικιώτης Ν. | 20. Στυλιανόπουλος Μ. | 33. Κόντης Β. |
| 8. Γρατσώνης Ι. | 21. Μπιασούλης Κ. | 34. Μερατζής Κ. |
| 9. Δρακόπουλος Ι. | 22. Παπαδόπουλος Α. | 35. Τσέλος Α. |
| 10. Ηγουμενάκης Α. | 23. Ροδόπουλος Π. | 36. Κάππος Κ. |
| 11. Θεοδωρόπουλος Ε. | 24. Σκουρμπέλος Ν. | 37. Καντζέλης Γ. |
| 12. Καραδήμας Η. | 25. Νικολοκάβουρας Ν. | |
| 13. Παπαγεωργίου Δ. | 26. Φανουργάκης Γ. | |

Όσον αφορά στο πρόγραμμα εκπαίδευσης εδάφους, τηρήθηκε το ίδιο που ίσχυε από το 1926, ενώ για το πρόγραμμα εκπαίδευσης αέρος (πτήσεων) εφαρμόστηκε η τακτική που ο κάθε εκπαιδευτής έκρινε, όπως γινόταν και όλα τα προηγούμενα χρόνια. Αυτό δεν σημαίνει ότι οι νέοι αεροπόροι δεν γίνονταν ικανοί και άξιοι οδηγοί (χειριστές). Το χάσμα όμως μεταξύ οδηγών και παρατηρητών είχε ήδη μεγαλώσει επικίνδυνα, γι' αυτό διαφάνηκε η ανάγκη να εκπαιδεύονται μόνο αξιωματικοί της Σχολής Ευελπίδων, οι οποίοι θα αποκτούσαν πτυχίο και στις δύο ειδικότητες.

Το 1930 η λειτουργία της Σχολής συνεχίστηκε κανονικά. Έτσι, στις 14 Απριλίου 1930 ολοκληρώθηκε η εκπαίδευση της τελευταίας πλέον τάξης υπαξιωματικών, του 1929, και επιπλέον εκπαιδεύτηκε και η σειρά των προερχομένων από τη Σχολή Ευελπίδων αξιωματικών. Τη σειρά αυτή των αξιωματικών, που θα εκπαιδεύονταν ως παρατηρητές (πτήσεις κυρίως με αεροσκάφη Breguet 14), αποτέλεσαν οι Ανθυπολοχαγοί:

- | | |
|---------------------|------------------------|
| 1. Θεοδωρόπουλος Γ. | 10. Μαντζουράνης Π. |
| 2. Βαρβάτσης Δ. | 11. Πιτσιλής Γ. |
| 3. Τσούργιαννης Ι. | 12. Σακελλαρόπουλος Σ. |
| 4. Κανελλόπουλος Ι. | 13. Σπυρίδωνος Δ. |
| 5. Κοπελιάς Γ. | 14. Τριβυζάς Ι. |
| 6. Μπακούρος Φ. | 15. Φατούρος Κ. |
| 7. Αποστολίδης Ν. | 16. Χρυσούλης Σ. |
| 8. Δυοκέλης Σ. | 18. Κουβελάς Γ. |
| 9. Μανούκας Σ. | |

Οι αξιωματικοί αυτοί παρουσιάστηκαν στη Σχολή του Σέδες στις 14 και 17 Μαρτίου 1930 και η εκπαίδευσή τους ως παρατηρητές συνεχίστηκε μέχρι και τις 20 Σεπτεμβρίου 1930.

Αργότερα, με απόφαση του νέου Υπουργείου Αεροπορίας, καθορίστηκε ότι οι ιπτάμενοι αξιωματικοί, για να προαχθούν από τον βαθμό του Σμηναγού σε αυτόν του Επισμηναγού, θα έπρεπε να έχουν πτυχίο χειριστή και παρατηρητή. Έτσι, δόθηκε η ευκαιρία σ' όλους τους αξιωματικούς παρατηρητές, που είχαν αποφοιτήσει από τη Σχολή του Σέδες από το 1925 και μετά, να αποκτήσουν και την ειδικότητα του χειριστή.

Στις 18 και 20 Απριλίου 1931 συγκροτήθηκε η τελευταία σειρά από τη Σχολή Ευελπίδων, αποτελούμενη από 17 ανθυπολοχαγούς, οι οποίοι επρόκειτο να εκπαιδευτούν από την αρχή και στις δύο ειδικότητες, του χειριστή και του παρατηρητή, και ήταν οι ακόλουθοι:

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. Αβαγιανός Χ. | 10. Μυσίρης Ι. |
| 2. Αϊδίνης Ι. | 11. Παπαναστασίου Θ. |
| 3. Γκιόκας Ι. | 12. Παπουτσής Χ. |
| 4. Γεωργακόπουλος Γ. | 13. Πλούμπης Ε. |
| 5. Καρακώστας Σ. | 14. Δαλιάνης Σ. |
| 6. Κατσικαλής Α. | 15. Καρναβίας Γ. |
| 7. Κούτρας Α. | 16. Ματθαίου Ε. |
| 8. Κουτράκος Θ. | 17. Σταθάκος Δ. |
| 9. Κουτσούκος Η. | |

Σ' αυτούς προστέθηκαν και οι εξής:

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. Θεοδωρόπουλος Γ. | 7. Μανιάς Ι. |
| 2. Κανελλόπουλος Ι. | 8. Παπαευθυμίου Γ. |
| 3. Μπακούρος Φ. | 9. Σαγιάννης Ι. |
| 4. Γιάνναρης Λ. | 10. Τσούργιαννης Θ. |
| 5. Αντώναρος Γ. | 11. Τζουβαλιάς Σ. |
| 6. Κουμπούρας Θ. | |

Να σημειωθεί ότι οι τελευταίοι είχαν αποφοιτήσει ως παρατηρητές με προηγούμενες σειρές και είχαν τοποθετηθεί σε αεροπορικές μονάδες, αλλά επανήλθαν, για να εκπαιδευτούν και ως χειριστές.

Στις 16 Ιουλίου 1932, με την περάτωση της εκπαίδευσης των αξιωματικών της Σχολής Ευελπίδων, τελείωσε και ο ρόλος της Στρατιωτικής Σχολής Αεροπλοΐας του Σέδες. Ωστόσο, συνέχισε τη λειτουργία της για μερικά χρόνια ακόμη, αλλά με τελείως διαφορετική αποστολή και με νέα ονομασία. Έγινε «Κέντρο Πολεμικής Εκπαιδεύσεως» της ενιαίας πλέον Πολεμικής Αεροπορίας, ενώ τον ρόλο της εκπαίδευσης αεροπόρων τον ανέλαβε η νεοϊδρυθείσα Σχολή Αεροπορίας, με έδρα το Τατόι.



▲ Στην περιοχή του Εσκή Σεχίρ. (Αρχείο Ταξιάρχου ΤΑ ε.α. Κ. Κέρτσου)

▼ Στη Μικρά Ασία ο αεροπόρος Αλφρέδος Φίσσερ μπροστά από αεροπλάνο Nieuport (αριστερά) και Breguet 14. (Αρχείο Αλεξάνδρου Φίσσερ)





▲ Αεροφωτογραφία αεροδρομίου Μίκρας.

▼ Το διοικητήριο του Γ' Συντάγματος Αεροπλάνων στο Σέδες.

(Φωτογραφίες αρχείου Ταξιάρχου ΤΑ ε.α. Κ. Κέρτσου)





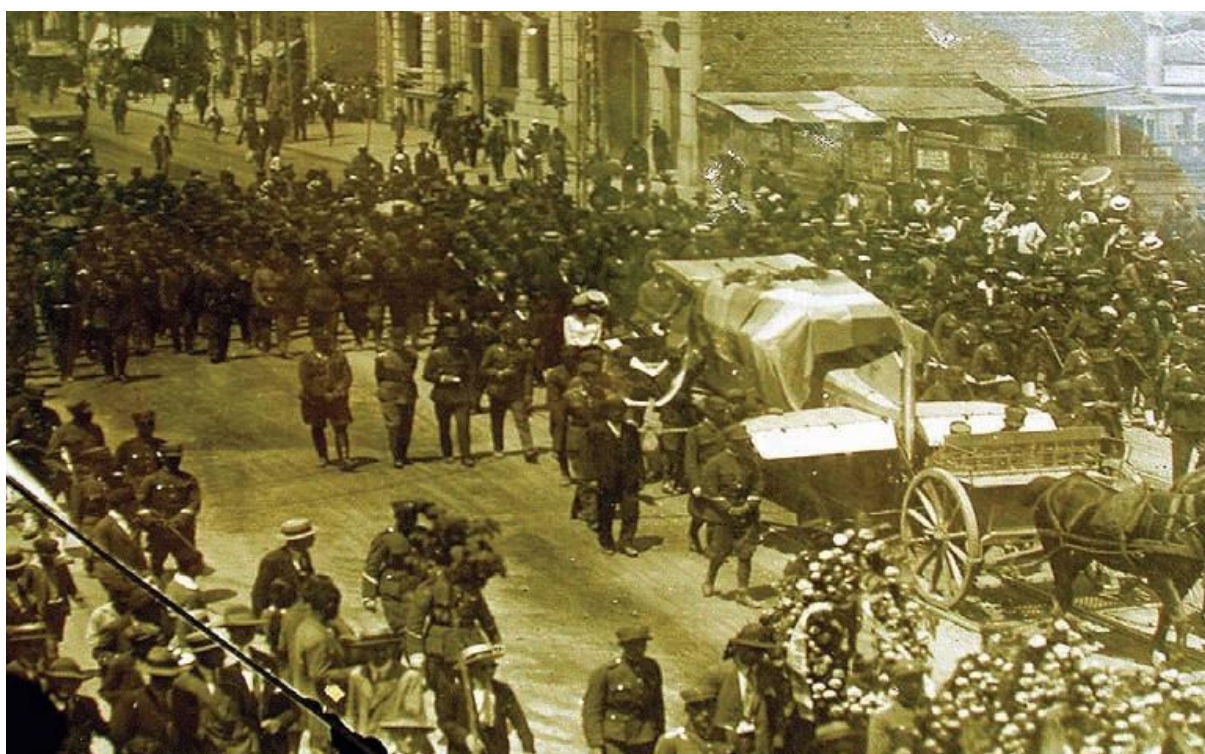
▲▼ Δύο στιγμιότυπα μπροστά από αεροπλάνα τύπου Breguet 14.
Διακρίνονται οι χρησιμοποιούμενες φόρμες πτήσεων.
(Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)





▲ Δεν έλειπαν τα ατυχήματα. Ένα Breguet 14 «σε στάση αστεροσκοπείου», σύμφωνα με έκφραση της εποχής. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)

▼ Κηδεία αεροπόρου. Διακρίνεται μαζί με τη σορό το ουραίο πτέρωμα του αεροπλάνου. (Αρχείο Ταξιάρχου ΤΑ ε.α. Κ. Κέρτσου)



ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Από όσα έχουν αναφερθεί στις προηγούμενες σελίδες διαφαίνεται ότι το ιπτάμενο προσωπικό παρουσίαζε έντονη ανομοιογένεια, λόγω της σχολής προέλευσης, της φοίτησης και του τρόπου εκπαίδευσης. Η ανομοιογένεια αυτή προκάλεσε αρνητικές συνέπειες και προβλήματα, τα οποία είναι αναγκαίο να παρατεθούν και να αξιολογηθούν. Επιπλέον, η ύπαρξη δύο Αεροποριών με διαφορετικά επιχειρησιακά δόγματα δημιούργησε προσωπικό διαφορετικών αντιλήψεων.

Στα πρώτα χρόνια, το αεροπλάνο αξιοποιήθηκε, όπως ήταν φυσικό, σύμφωνα με τις επιδιώξεις των φορέων που το χρησιμοποιούσαν: ιδιώτες, Στρατός ή Ναυτικό. Δεν υπήρχαν ειδικοί με γνώση του νέου αεροπορικού μέσου και όσοι είχαν την ευκαιρία να εξοικειωθούν με αυτό εξέφραζαν τις δικές τους απόψεις σχετικά με τις δυνατότητες και τις αδυναμίες του και ακόμη με τον τρόπο της αξιοποίησής του.

Στον Στρατό, η Αεροπορική Υπηρεσία ξεκίνησε και συνέχισε με γαλλικά πρότυπα εκπαίδευσης, αφού οι σύμβουλοι και οι εκπαιδευτές ήταν Γάλλοι. Αντίθετα, στο Ναυτικό, το Αεροπορικό Σώμα ακολούθησε τη βρετανική εκπαίδευση και είχε πλήρη βρετανική υποστήριξη. Τα δύο αυτά συστήματα εκπαίδευσης και υποστήριξης διέφεραν ριζικά σε μέθοδο, αυστηρότητα, πληρότητα και αποδοτικότητα, με σαφές προβάδισμα του βρετανικού, παρ' ότι είχαν προηγηθεί οι Γάλλοι. Απόρροια αυτής της διαφοράς ήταν η δημιουργία αεροπόρων διαφορετικής νοοτροπίας και συμπεριφοράς.

Στην αρχή η επιλογή για εκπαίδευση αεροπόρων γινόταν από αξιωματικούς της Σχολής Ευελπίδων και Ναυτικών Δοκίμων, με ευρεία μόρφωση και αναγκαίες εμπειρίες, αλλά και τόλμη προς το

άγνωστο. Γρήγορα όμως η επιλογή αεροπόρων συνεχίστηκε από υπαξιωματικούς ή απλούς στρατευμένους και από ιδιώτες.

Οι υπαξιωματικοί, οι στρατευμένοι και οι ιδιώτες, μετά την απόκτηση του πτυχίου, ονομάζονταν υπαξιωματικοί αεροπόροι, με δυνατότητα να εξελιχθούν αργότερα σε αξιωματικούς. Η τελευταία αυτή κατηγορία των αεροπόρων δεν είχε εκπαίδευση σε διοικητικά καθήκοντα και οι ιδιώτες επιπλέον δεν είχαν σχεδόν καμία στρατιωτική εκπαίδευση. Από τα παραπάνω στοιχεία γίνεται αντιληπτό το χάσμα που υπήρχε στη μόρφωση, την εκπαίδευση και τη νοοτροπία μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών αεροπόρων.

Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '20 ο παρατηρητής ήταν ο κυβερνήτης του αεροσκάφους, ενώ ο χειριστής, που ονομαζόταν «οδηγός», στην πραγματικότητα εκτελούσε απλά τις εντολές του παρατηρητή. Παρατηρητές γίνονταν κατά κανόνα οι αξιωματικοί και οδηγοί οι υπαξιωματικοί και οι ιδιώτες. Οι οδηγοί αποκτούσαν αεροπορική καταξίωση μόνο σε πτήσεις χωρίς παρατηρητή και μάλιστα στις πολεμικές επιχειρήσεις.

Στην αρχή οι σχέσεις των αξιωματικών - παρατηρητών με τους υπαξιωματικούς - οδηγούς ήταν αρμονικές. Όμως με την πάροδο των ετών, όταν άρχισαν να δημιουργούνται προβλήματα βαθμολογικής εξέλιξης και κυρίως μετά την ευρεία συμμετοχή σε πολεμικές επιχειρήσεις, οι σχέσεις μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών αεροπόρων διαταράχθηκαν.

Στις επιχειρήσεις αναδείχθηκαν οι υπαξιωματικοί οδηγοί αεροπόροι, που υπερείχαν σε τόλμη και δεξιότητες, με αποτέλεσμα να αποκτήσουν αίγλη, την οποία στερούσαν οι παρατηρητές. Έτσι, αυξήθηκε σημαντικά η αναγνώριση των οδηγών, που θεωρήθηκαν ως πραγματικοί αεροπόροι, και υποχώρησε ο σεβασμός προς τον βαθμό και τις θεωρητικές γνώσεις των παρατηρητών.

Πιο έντονο παρουσιάστηκε το πρόβλημα όταν πολλοί έμπειροι και γενναίοι πολεμιστές υπαξιωματικοί, μετά τις πολεμικές επιχειρήσεις, χρησιμοποιήθηκαν ως εκπαιδευτές πτήσεων, ακόμη και αξιωματικών, παραμένοντες καθηλωμένοι σε πτητικά καθήκοντα, χωρίς ουσιαστικές βαθμολογικές εξελίξεις. Τότε οι προστριβές ήταν έντονες. Για να αντιμετωπισθεί αυτή η δυσάρεστη κατάσταση, που εντάθηκε προς το τέλος της δεκαετίας του '20, αποφασίστηκε οι αξιωματικοί να εκπαιδεύονται και στις δύο ειδικότητες, του παρατηρητή και του οδηγού.

Γενικά, η εκπαίδευση στην Ελλάδα βρισκόταν σε αναντιστοιχία με αυτή των χωρών του εξωτερικού. Στα ελληνικά εκπαιδευτικά κέντρα, όπου εκπαιδεύτηκε ο μεγαλύτερος αριθμός αεροπόρων, οι ελλείψεις ήταν πολλές και δεν υπήρχε τυποποίηση (ομοιομορφία). Αντίθετα, όσοι αεροπόροι στάλθηκαν στο εξωτερικό έτυχαν πληρέστερης εκπαίδευσης βάσει τυποποιημένων προγραμμάτων.

Σε ό,τι αφορά στην εξελικτική πορεία των αξιωματικών υπήρχε και στον τομέα αυτό σχετικό πρόβλημα. Όπως έχει αναφερθεί, οι αξιωματικοί αεροπόροι είχαν προβλήματα εξέλιξης μέσα στο κάθε Όπλο που ανήκαν, με αποτέλεσμα να δείχνουν πολλοί απ' αυτούς απροθυμία παραμονής σε αεροπορική Μονάδα. Η απροθυμία αυτή είχε ως επακόλουθο την έλλειψη ηγετικών στελεχών για τις θέσεις διοικητών των αεροπορικών μονάδων, που καλύπτονταν από αξιωματικούς χωρίς αεροπορική εκπαίδευση.

Σ' αυτές τις περιπτώσεις οι εντολές των διοικητών αναπόφευκτα κρίνονταν και σχολιάζονταν από τους κατώτερους σε βαθμό, αλλά έμπειρους αεροπόρους, δεδομένου ότι δεν μπορούσαν να πραγματοποιηθούν. Οι συνέπειες ήταν προφανείς. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν υπήρξαν και εμπνευσμένες ηγετικές μορφές, μέσα σ' αυτή την ανορθόδοξη και προβληματική κατάσταση.

Στη Μικρασιατική Εκστρατεία η Στρατιωτική και η Ναυτική Αεροπορία ήταν υπό ενιαία επιχειρησιακή διοίκηση, του Αρχιστρατήγου, για την κοινή αποστολή. Εκεί αναδείχθηκε η διαφορετικότητα στην αντίληψη και τη 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.

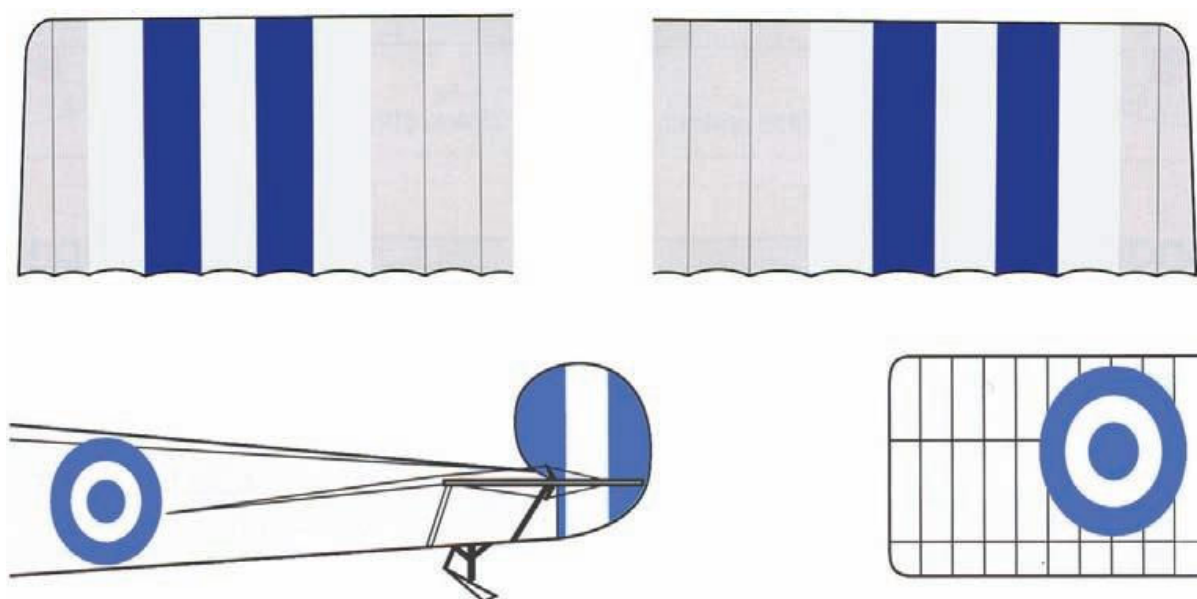
Η Ναυτική Αεροπορία συνδύαζε την αποτελεσματικότητα στις επιχειρήσεις με την οργανωμένη διαβίωση και την προβολή του έργου της. Αντίθετα, η Στρατιωτική Αεροπορία επικεντρωνόταν στην αποστολή που είχε και απέφευγε την προβολή των κατορθωμάτων της, παραβλέποντας συγχρόνως τις ελλείψεις που υπήρχαν στον τρόπο διαβίωσης, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται παράπονα εκ μέρους του προσωπικού της. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης αυτής χρειάστηκε η παρέμβαση του Αρχιστρατήγου Αν. Παπούλα τον Ιούλιο του 1921 και ένα χρόνο μετά του Διευθυντή Αεροπορίας Στρατιάς Μικράς Ασίας, προκειμένου να σταματήσουν οι προστριβές.

Πρέπει να διευκρινιστεί ωστόσο ότι η προβολή του έργου

των αεροπόρων του Ναυτικού οφειλόταν στο γεγονός ότι η Μοίρα της Ναυτικής Αεροπορίας που βρισκόταν στη Μικρά Ασία υπαγόταν διοικητικά στο Υπουργείο Ναυτικών, το οποίο ήταν στην Αθήνα και είχε την ευχέρεια να επηρεάζει τον Τύπο της εποχής.

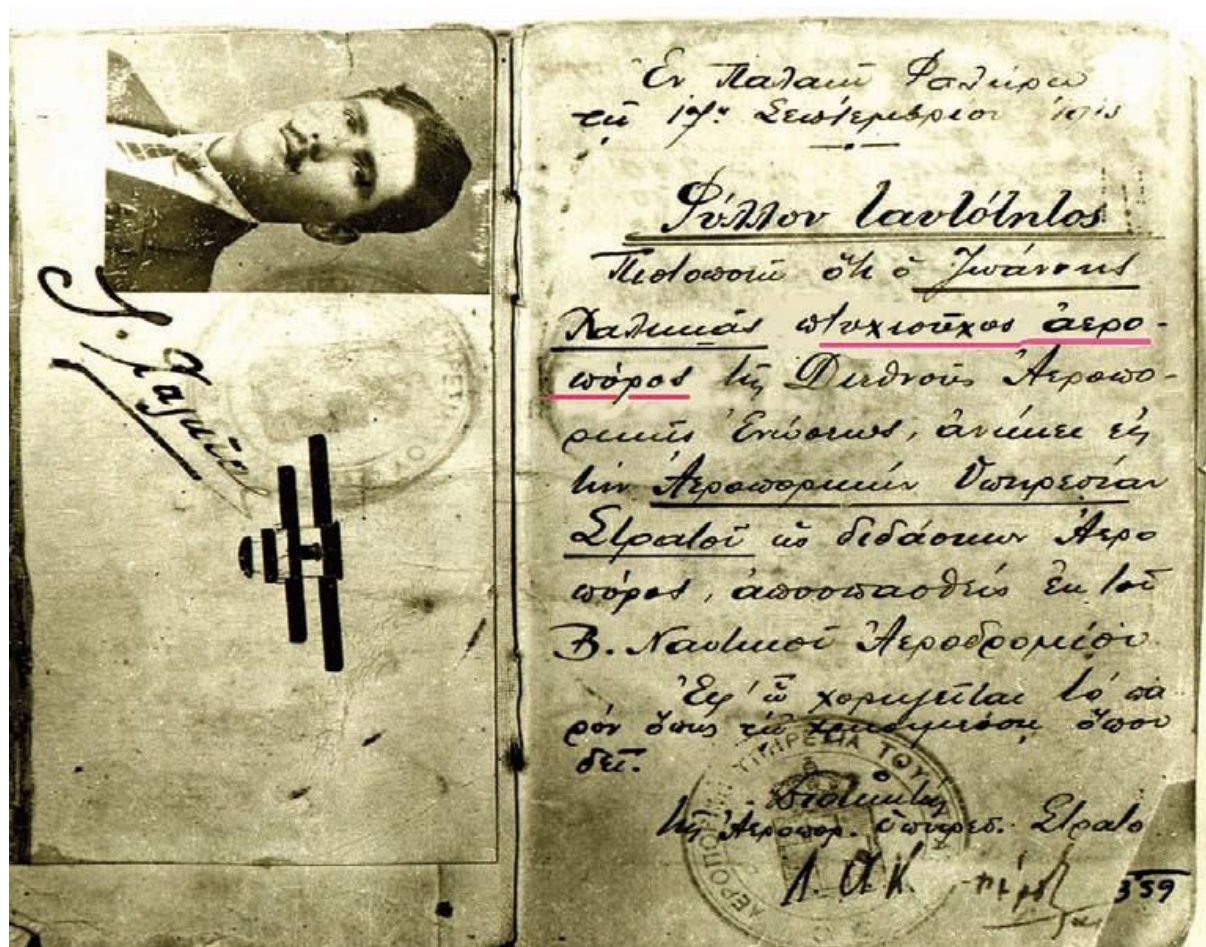
Από το 1925 όμως που αποφασίστηκε ο πλήρης εκσυγχρονισμός της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, τα επιτελεία συνειδητοποίησαν ότι αυτός πρέπει να στηριχθεί σε νέες βάσεις και κυρίως σε συστηματική εκπαίδευση. Η αποστολή ικανών αξιωματικών σε οργανωμένα αεροπορικά σχολεία της Βρετανίας και της Γαλλίας αποτέλεσε την αρχή για τη στελέχωση των δύο Αεροποριών με προσωπικό ολοκληρωμένης εκπαίδευσης σε πτητικά και διοικητικά καθήκοντα. Αργότερα, στη δεκαετία του '30, αυτά τα στελέχη μεταλαμπάδευσαν τις γνώσεις στους στο προσωπικό της νεοσύστατης ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας. Είναι αυτοί που θεμελίωσαν και οργάνωσαν τη Σχολή Αεροπορίας σε σωστές και στέρεες βάσεις και την ανέδειξαν σ' ένα σύγχρονο και θαυμαστό φυτώριο ιπταμένων.

Οι προστριβές λόγω της ανομοιογένειας του προσωπικού συνεχίστηκαν μέχρι την ενοποίηση της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας, αλλά και για πολλά χρόνια μετά πιο έντονα. Εντούτοις, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι, εκτός από τα προβλήματα που προέκυπταν από τη διαφορετική προέλευση του προσωπικού, υπήρχε και ένας άλλος παράγοντας που επηρέαζε την ομαλή πρόοδο του Αεροπορικού Όπλου. Πρόκειται για τις κατά καιρούς αποστρατείες άξιων στελεχών εξαιτίας των πολιτικών αντιπαλοτήτων, εάν ληφθεί υπόψη ότι κατά την περίοδο της Αβασίλευτης Δημοκρατίας, από το 1924 μέχρι το 1935, σημειώθηκαν 14 μείζονα κινήματα.



▲ Στους Βαλκανικούς Πόλεμους τα αεροπλάνα έφεραν στις πτέρυγες λωρίδες με τα ελληνικά εθνικά χρώματα, όπως φαίνονται στο σχέδιο.

Στην περίοδο του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου τα γαλλοβρετανικά αεροσκάφη των Μοιρών της Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού και Ναυτικού Αεροπορικού Σώματος, που συγκροτήθηκαν το 1917 και 1918, έδρασαν υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο των συμμάχων με αντίστοιχα διακριτικά. Στη συνέχεια, όταν περιήλθαν στην ελληνική κυριότητα, έφεραν τα ελληνικά εθνόσημα, κύκλους στις πτέρυγες και στην άτρακτο και λωρίδες στο κάθετο ουραίο πτέρωμα. Όμως ο μπλε χρωματισμός στα αεροσκάφη της Στρατιωτικής Αεροπορίας πλησίαζε την απόχρωση του ουρανού και στα αντίστοιχα της Ναυτικής Αεροπορίας εκείνη της θάλασσας. Από το 1931 στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία θεσπίστηκε το γαλάζιο του ουρανού. (Αρχείο Π.-Β.Π., Πηγή: Military Aircraft Insignia Of The World.)



▲ «Φύλλον Ταυτότητος» πτυχιούχου αεροπόρου Σημαιοφόρου Ι. Χαλκιά την περίοδο που είχε αποσπαστεί ως εκπαιδευτής στη Στρατιωτική Αεροπορία. (Αρχεῖο Π.-Β.Π. μέσω Ναυτικοῦ Μουσείου Ελλάδος)

▼ Ένα Airco de Havilland D.H.9 έπειτα από ατύχημα. (Αρχεῖο Π.-Β.Π)



ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Τα επιχειρησιακά οφέλη που προέκυψαν από τη χρήση του αεροπλάνου κατά την εποχή ακόμη των Βαλκανικών Πολέμων, αλλά κυρίως στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και τη Μικρασιατική Εκστρατεία, ανέδειξαν την αναγκαιότητα περαιτέρω ανάπτυξης του αεροπορικού όπλου. Προς την κατεύθυνση αυτή κινήθηκαν μετά το 1922 οι δύο Αεροπορίες, Στρατιωτική και Ναυτική, αλλά με χωριστές προοπτικές.

Από την επιχειρησιακή δράση των αεροπορικών μονάδων στη διάρκεια των εμπόλεμων καταστάσεων, βγήκαν πολλά χρήσιμα συμπεράσματα, τα οποία, αν και δεν είχαν άμεση εφαρμογή, παρέμειναν ως διδάγματα στη σκέψη των υπευθύνων. Καταδείχθηκε ότι στο αεροπορικό επάγγελμα πρέπει να υπάρχει τάξη και μεθοδικότητα και κυρίως άρτια οργάνωση και ομοιογενής εκπαίδευση. Επίσης, έγινε κατανοητό ότι η συνεργασία σ' όλα τα επίπεδα δράσης των αεροπόρων είναι απαραίτητο στοιχείο αποτελεσματικότητας. Η συνεργασία όμως για κοινές επιδιώξεις μπορεί να προέλθει μόνο από προσωπικό ενιαίας προέλευσης και εκπαίδευσης και με διαμορφωμένη κοινή αντίληψη της αποστολής του.

Βέβαια, τα εξαχθέντα συμπεράσματα δεν είχαν τη γενική αποδοχή. Μέρος του προσωπικού πίστευε πως η γενναιότητα, η δεξιότητα και η εκπαίδευση μόνο στις βασικές ασκήσεις πτήσεων ήταν επαρκή στοιχεία για έναν καλό και αποτελεσματικό αεροπόρο.

Όμως, η φοίτηση Ελλήνων αεροπόρων στη Γαλλική Αεροπορική Σχολή Σέδες και στη Βρετανική Αεροπορική Σχολή Μούδρου, καθώς και η άμεση υπαγωγή των ελληνικών μοιρών στις συμμαχικές διοικήσεις, είχαν ωφέλιμα αποτελέσματα προς την κατεύθυνση της σωστής οργάνωσης και της πλήρους εκπαίδευσης.

Επιπλέον, η φοίτηση αξιωματικών, κυρίως μετά το 1925, σε αεροπορικές σχολές της Βρετανίας και της Γαλλίας, που ανταποκρίνονταν στις σύγχρονες απαιτήσεις, κατέδειξε την αναγκαιότητα προσαρμογής και της Ελληνικής Αεροπορίας στα σύγχρονα δεδομένα οργάνωσης και εκπαίδευσης. Για να επιτευχθεί όμως αυτό ήταν επιβεβλημένη η ενοποίηση της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας.

Ειδικότερα, αναφέρονται οι παρακάτω περιπτώσεις, κατά τις οποίες επιδιώχθηκε η δημιουργία ενιαίας Αεροπορίας.

- Ο Γάλλος Διοικητής της Συμμαχικής Αεροπορίας στο Μακεδονικό Μέτωπο Ταγματάρχης Ντενέν, με την είσοδο της Ελλάδας στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο (1917), ανέλαβε κατ' εντολήν του Βενιζέλου την αναδιοργάνωση της Ελληνικής Αεροπορίας, με βοηθό τον Υπίλαρχο Αλέξανδρο Ζάννα. Ο Ντενέν με τον Ζάννα πρότειναν την υπαγωγή των δύο κλάδων της Ελληνικής Αεροπορίας - Στρατιωτικής και Ναυτικής - σε ενιαία διοίκηση υπό τον πρωθυπουργό. Το σχέδιο αυτό το αποδέχθηκε ο Βενιζέλος, αλλά αντέδρασαν τα Υπουργεία Στρατιωτικών και Ναυτικών, καθώς και η Βρετανική Ναυτική Αεροπορία, στην οποία υπαγόταν επιχειρησιακά η Ελληνική Ναυτική Αεροπορία. Έτσι, εγκαταλείφθηκε αυτή η ιδέα, που αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια για ενιαία Αεροπορία.

- Στη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας ολόκληρη η αεροπορική δύναμη είχε τεθεί υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο του Αρχηγού Στρατιάς, προκειμένου να υπάρχει καλύτερος και αποδοτικότερος συντονισμός. Στη συνέχεια, το 1922, ο Διευθυντής της Διευθύνσεως Αεροπορίας Στρατιάς Ταγματάρχης Σωτήριος Χατζηζαφειρίου υπέβαλε έκθεση προς την Επαναστατική Επιτροπή, στην οποία μεταξύ των άλλων εισηγήθηκε την «ανάγκη συγχωνεύσεως των δύο Αεροποριών Στρατού και Ναυτικού, μη δικαιολογημένης της πολυτέλειας χωριστής ύπαρξής τους». Όμως, ακολούθησε η παραίτηση του Χατζηζαφειρίου, ενώ η εισήγησή του δεν βρήκε ανταπόκριση για εφαρμογή, κυρίως λόγω της υπάρχουσας πολιτικής αστάθειας.

- Ουσιαστικά, η χειραφέτηση της Ελληνικής Αεροπορίας άρχισε το 1925, όταν η χώρα αντιλήφθηκε ότι δεν πρέπει να υστερήσει στον διεθνή ανταγωνισμό των εξοπλισμών και τη συνεχώς αναπτυσσόμενη αεροπορική τεχνολογία.

Η δημιουργία της Διοικήσεως Αεροπορίας Στρατού υπό το Υπουργείο Στρατιωτικών (ΝΔ 30.12.25), με έδρα τη Θεσσαλονίκη, καθώς και της Ανωτέρας Διοικήσεως Ναυτικής Αεροπορίας υπό το Υπουργείο Ναυτικών (ΝΔ 20.9.26), με έδρα το Παλαιό Φάληρο, ήταν ενέργειες για αναβάθμιση και αναδιοργάνωση των δύο Αεροποριών, αλλά προς διαφορετικές κατευθύνσεις. Επιπλέον, το 1925 η Στρατιωτική Αεροπορία αποτέλεσε ιδιαίτερο Όπλο του Στρατού Ξηράς (ΝΔ 13.9.25) και ταυτόχρονα δημιουργήθηκε ο Οργανισμός «Αεροπορική Άμυνα» για την οικονομική υποστήριξή της (ΝΔ 26.8.25).

Από την πλευρά της η Ναυτική Αεροπορία, τον Ιούλιο του 1925, ολοκλήρωσε την κατασκευή και λειτουργία του Εργοστασίου Αεροπλάνων στο Παλαιό Φάληρο, ύστερα από σύμβαση με τη βρετανική εταιρεία Blackburn. Παράλληλα, αναβάθμισε την αεροπορική εκπαίδευση με την αποστολή νέων στελεχών της σε οργανωμένες σχολές της Βρετανίας και της Γαλλίας. Τα στελέχη αυτά εκπαιδεύτηκαν σ' όλα τα είδη των πτήσεων και επιπλέον ενημερώθηκαν σε θέματα διοικητικά και οργανωτικά. Όταν επέστρεψαν, είχαν άλλες αντιλήψεις και πίστευαν στην αναγκαιότητα νέας οργάνωσης του Αεροπορικού Όπλου και δημιουργίας ενιαίας σχολής αεροπόρων, ισάξιας της Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων και της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

Στο μεταξύ, 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 επιτυχανόταν εξοικονόμηση χρημάτων, προσωπικού, μέσων και υλικού, πέραν της καλύτερης αποτελεσματικότητας.

Έτσι, μετά το 1928 ο Ελευθέριος Βενιζέλος, όταν ανέλαβε εκ νέου πρωθυπουργός, προώθησε με αποφασιστικότητα την ίδρυση Υπουργείου Αεροπορίας, για να υλοποιηθεί η δημιουργία ενιαίας και ανεξάρτητης Πολεμικής Αεροπορίας. Στην απόφασή του αυτή, αντιμετώπισε πολλές αντιδράσεις από διάφορες πλευρές, κυρίως από τα Υπουργεία Στρατιωτικών και Ναυτικών, και χρειάστηκαν πολλές προσπάθειες για να τις παρακάμψει.

Για τον σκοπό αυτό 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, στις 23 Δεκεμβρίου 1929 δημοσιεύθηκε ο Νόμος 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.

- * -



▲ Το κτήριο της Ανωτέρας Διοικήσεως Ναυτικής Αεροπορίας στο Παλαιό Φάληρο. Περιήλθε στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία το 1931 και από το 1987 στεγάζεται σ' αυτό το Μουσείο Ιστορίας ΠΑ.

(Αρχείο Π.-Β.Π., μέσω Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος)

ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΝΙΑΙΑΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Η σύσταση Υπουργείου Αεροπορίας, ως προμήνυμα της δημιουργίας ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας, προκάλεσε σχετικές αντιδράσεις από τους εμπλεκόμενους φορείς. Προέκυψαν πολλά προβλήματα από πολλές πλευρές, κυρίως από τα Υπουργεία Στρατιωτικών και Ναυτικών, που δεν έδειξαν προθυμία συνεργασίας με τον Υφυπουργό Αλέξανδρο Ζάννα. Το καθένα προσπαθούσε να διατηρήσει τα κεκτημένα του και να εκμεταλλευτεί τις εξελίξεις προς όφελός του.

Εντούτοις, ο Ζάννας, με τις βαθιές γνώσεις που είχε σχετικά με τις τελευταίες εξελίξεις και τις διαφαινόμενες προοπτικές στον τομέα της αεροπορίας, αλλά και με τις οργανωτικές και διοικητικές ικανότητες που επέδειξε στη συνέχεια, κατόρθωσε να παρακάμψει όλα τα εμπόδια και να θέσει καλές και σταθερές βάσεις για τη δημιουργία του θαυμαστού οικοδομήματος της Πολεμικής Αεροπορίας.

Πρώτη και σπουδαιότερη επιτυχία του Ζάννα ήταν που εξασφάλισε να γίνει υπουργός Αεροπορίας ο ίδιος ο πρωθυπουργός. Έτσι, ο Ζάννας αποφάσιζε και ο πρωθυπουργός τον κάλυπτε στις αντιδράσεις των αρνητών της ενοποίησης.

Ο τρόπος συγχώνευσης της Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας και η διαδικασία μετάβασης στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία, καθώς και η σύνθεση και η εκπαίδευση του προσωπικού που υπήρχε, αλλά κυρίως αυτού που θα κατατασσόταν, καθορίστηκαν με σειρά νομοθετημάτων της Βουλής, που προκλήθηκαν από τις πρωτοβουλίες του Ζάννα.

Θεωρείται σκόπιμο να αναφερθούν μερικές ουσιώδεις διατάξεις από τα πολυσέλιδα αυτά νομοθετήματα, που αναδεικνύουν την αρχική διαδρομή της ανεξάρτητης Αεροπορίας, η οποία και

καθόρισε την εξελικτική της πορεία.

Νόμος 4451/1929 «Περί συστάσεως Υπουργείου Αεροπορίας»

- Άρθρο 3: «...πάσαι αι Αεροπορικαί Υπηρεσίαι των Υπουργείων Στρατιωτικών, Ναυτικών και Συγκοινωνίας, μεθ' άπαντος του προσωπικού, ως και του εκάστοτε αποσπωμένου, και του υλικού, και των πάσης φύσεως εγκαταστάσεών των, περιέρχονται εις την δικαιοδοσίαν του Υπουργείου Αεροπορίας»

Νόμος 5121/1931 «Περί Οργανισμού της Πολεμικής Αεροπορίας»

- Άρθρο 3: «...ο Υπουργός διοικεί υπευθύνως τας αεροπορικάς δυνάμεις...»

- Άρθρο 18: «Τα στελέχη της εν ειρήνη Πολεμικής Αεροπορίας αποτελούνται:

* Εξ ανωτάτων, ανωτέρων και κατωτέρων αξιωματικών του ιπταμένου προσωπικού (μαχίμων).

* Εξ ανωτέρων και κατωτέρων αξιωματικών Τεχνικής και Οικονομικής Υπηρεσίας.

* Εξ αξιωματικών αποσπωμένων εκ του Στρατού και του Ναυτικού, είτε προς εκτέλεσιν διαφόρων υπηρεσιών, είτε προς εκπαίδευσιν επικούρων παρατηρητών.

* Εκ μονίμων και εθελοντών οπλιτών.

* Εκ στρατευσίμων και εθελοντών οπλιτών».

- Άρθρο 19:

1. «Διά τον καταρτισμόν των στελεχών Αεροπορίας του ιπταμένου προσωπικού, αξιωματικών και υπαξιωματικών, ιδρύεται Σχολή Αεροπορίας »

2. «Διά τον καταρτισμόν των τεχνιτών Αεροπορίας ιδρύεται εν Π. Φαλήρω Σχολή Τεχνιτών Αεροπορίας ... Δια τον καταρτισμόν του ανωτέρου επιστημονικού τεχνικού προσωπικού χρησιμοποιείται η παρά τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων λειτουργούσα Τεχνική Σχολή»

3. «Διά την ειδικήν εκπαίδευσιν και άσκησιν του ιπταμένου προσωπικού εις την βολήν ιδρύεται Σχολή Βολής ...»

4. «Η ειδικεύσις των στελεχών της Αεροπορίας και η εκπαίδευσις των εκ του Στρατού και του Ναυτικού προερχομένων επικούρων παρατηρητών ενεργούνται εις κέντρα εκπαιδεύσεως ... στελεχών αεροπορίας»

5. «Διά την ανωτέραν εκπαίδευσιν του ιπταμένου προσωπικού της Αεροπορίας, ιδρύεται Σχολή ανωτέρας αεροπορικής εκπαιδεύσεως ...»

- Άρθρο 37: «... τα υπηρετούντα και μέλλοντα να καταταχθώσι στελέχη αποτελούσιν ενιαίον Σώμα, τάσσονται εις μίαν ιεραρχικήν κλίμακα, φέρουσι την αυτήν στολήν εις τας ονομασίας των βαθμών...»

- Άρθρο 39: «Τα μάχιμα στελέχη αποτελούνται εκ των κάτωθι αξιωματικών και οπλιτών φερόντων τους ακόλουθους αναγραφομένους βαθμούς ...

* Ανώτατοι αξιωματικοί: Υποστράτηγος

* Ανώτεροι αξιωματικοί: Σμήναρχος ... Αντισμήναρχος ... Επισμηναγός.

* Κατώτεροι αξιωματικοί: Σμηναγός ... Υποσμηναγός ... Ανθυποσμηναγός.

* Υπαξιωματικοί: Αρχισμηνίας ... Επισμηνίας ... Σμηνίας
Εκ τούτων οι Σμηνίαι είναι μόνιμοι και εθελονταί ...».

- Άρθρο 43: «Η πρώτη συγκρότησις του Σώματος των μαχίμων στελεχών θέλει το πρώτον απαρτισθή:

* Εκ των αξιωματικών Αεροπορίας του Στρατού και του Ναυτικού των ήδη υπηρετούντων δυνάμει του από 13.9.25 Νομοθ. Διατάγματος “Περί όπλου της αεροπορίας” και του Νόμου 4226 “Περί ναυτικής αεροπορίας” και

* Εκ των υπαξιωματικών Αεροπορίας του Στρατού και του Ναυτικού των ήδη υπηρετούντων βάσει των αυτών ως άνω Νομοθ. Διατάγματος και Νόμου».

- Άρθρο 49: «Αι θέσεις των σμηνιών χειριστών και παρατηρητών αεροπόρων καταλαμβάνονται παρά των αποφοιτώντων εκ της Σχολής Αεροπορίας υπαξιωματικών...»

- Άρθρο 67: «Ο Υπουργός Αεροπορίας προκηρύσσει διαγωνισμόν προς κατάταξιν εθελοντών διά το ιπτάμενον προσωπικόν υπαξιωματικών Αεροπορίας»

Νόμος 5122/1931 «Περί ιεραρχίας της Πολεμικής Αεροπορίας, προβιβασμών και καταστάσεων των στελεχών της Αεροπορίας»

- Άρθρο 6: «... ουδείς προβιβάζεται εις ανθυποσμηναγόν, εάν ... δεν είναι απόφοιτος ανεγνωρισμένης του Κράτους Αεροπορικής ή Στρατιωτικής Σχολής παραγωγής αξιωματικών...»

- Άρθρο 8: «Οι κατά την ψήφισιν του παρόντος νόμου υπηρετούντες εις την Στρατιωτικήν και Ναυτικήν Αεροπορίαν υπαξιωματικοί και αρχισμηνίαι αεροπόροι ... δύνανται επί μίαν

πενταετίαν από της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος νόμου να προάγονται εις τους διαφόρους βαθμούς του υπαξιωματικού και ανθυποσμηναγού ... Οι εις τον βαθμόν του ανθυποσμηναγού προαγόμενοι καταλαμβάνουσι μόνον το $\frac{1}{4}$ των χηρευσουσών οργανικών θέσεων ... δεν δύνανται δε ... να καταλάβωσι βαθμόν ανώτερον του σμηναγού»

Νόμος 5123/1931 «Περί εκπαιδεύσεως της Πολεμικής Αεροπορίας»

- Άρθρο 1: «Διά την συστηματικήν εκπαίδευσιν και μετεκπαίδευσιν του ιπταμένου προσωπικού της Πολεμικής Αεροπορίας λειτουργούσιν αι διά του περί Οργανισμού ταύτης προβλεπόμεναι ακόλουθοι Σχολαί και Κέντρα εκπαιδεύσεως

α) Σχολή Αεροπορίας.

β) Σχολή Βολής.

γ) Σχολή ανωτέρας Αεροπορικής Εκπαιδεύσεως.

δ) Κέντρον Ναυτικής Αεροπορικής Εκπαιδεύσεως.

ε) Κέντρον Εκπαιδεύσεως Επικούρων Παρατηρητών Στρατού.

στ) Κέντρον Εκπαιδεύσεως Επικούρων Παρατηρητών Ναυτικού.

ζ) Κέντρον Εκπαιδεύσεως Εκπαιδευτών πτήσεων.

η) Κέντρον Εκπαιδεύσεως Στρατευσίμων χειριστών».

Ουσιαστικό όμως μέτρο ενοποίησης ήταν ο Νόμος 5299/1931, με τον οποίο καθορίστηκε η αρχαιότητα των αξιωματικών και των υπαξιωματικών σε ενιαία επετηρίδα, με αναλογία 4:1 για τους προερχομένους από τον Στρατό και το Ναυτικό. Για τη σύνταξη της επετηρίδας αυτής, εργάστηκε ειδική επιτροπή, με ταυτόχρονο γενικό «ξεκαθάρισμα» του προσωπικού. Αυτό ήταν η αρχή της προσπάθειας επάνδρωσης της Αεροπορίας με προσωπικό ενιαίας προέλευσης, γιατί ακολούθησαν και άλλες ομαδικές αποστρατείες, μέχρι την ολοκλήρωσή της, πολλά χρόνια αργότερα. Η επιδίωξη ύπαρξης προσωπικού ενιαίας προέλευσης είχε καταντήσει, σε κάποιες περιπτώσεις, να είναι αυτοσκοπός, με πολλές παρενέργειες.

Παρά τις φιλότιμες προσπάθειες της επιτροπής για τη σύνταξη επετηρίδας με «δικαία κρίση», τα παράπονα που δημιουργήθηκαν ήταν πολλά, γιατί, όπως ήταν φυσικό, η συγχώνευση προσωπικού 17 διαφορετικών κατηγοριών, και μάλιστα με «γενναίο ξεκαθάρισμα» δεν ήταν εύκολη υπόθεση. Από τους 250 και πλέον ιπτάμενους αξιωματικούς που υπήρχαν κατά τον Δεκέμβριο του



▲ Στο μέσο ο θεμελιωτής της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας Αλέξανδρος Ζάνας. (Αρχείο Ταξιάρχου ΤΑ ε.α. Κ. Κέρτσου)

▼ Το πρώτο κτήριο του Υπουργείου Αεροπορίας (1930) στη λεωφόρο Βασ. Σοφίας αρ. 18, στην πλατεία Ρηγίλλης. (© Αρχείο Π.-Β.Π.)



1929, όπως προκύπτει από σχετικές καταστάσεις, στην ενιαία επετηρίδα εντάχθηκαν μόνο 156 και από τη Στρατιωτική και από τη Ναυτική Αεροπορία.

Μετά την αρχική ένταξη σε ενιαία επετηρίδα του προσωπικού που επιλέχθηκε από τις δύο Αεροπορίες, ακολούθησαν και άλλες εντάξεις αξιωματικών και υπαξιωματικών από τον Στρατό και το Ναυτικό (Δ 23.7.32 για αξιωματικούς της ΣΣΕ, Δ 3.9.32 για αξιωματικούς της ΣΝΔ και Δ 27.6.32 για υπαξιωματικούς).

Ο Ζάννας είχε τη μεγάλη θέληση να δημιουργήσει σταθερές και σωστές βάσεις για τη νέα Αεροπορία, με ενιαία παράδοση και κοινούς στόχους. Για τον σκοπό αυτό έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα και προτεραιότητα στην παραγωγή νέων στελεχών, με υψηλής στάθμης εκπαίδευση και ενιαία αεροπορική αντίληψη. Παράλληλα, καταβλήθηκε κάθε δυνατή προσπάθεια για την επίλυση όλων των εκκρεμοτήτων και των προβλημάτων του προσωπικού, που προέκυπταν από την ενοποίηση, χωρίς βέβαια να εκλείψουν και πολλά παράπονα.

Έτσι, εξασφαλίστηκαν οι κατάλληλες ευνοϊκές συνθήκες και τέθηκαν τα θεμέλια, για να δημιουργηθεί μία σύγχρονη, ενιαία και ανεξάρτητη Πολεμική Αεροπορία. Το επιτυχές ξεκίνημα και η προοπτική επιτυχούς συνέχειας, παρά τις πολλές δυσκολίες, στηρίζονταν σε τέσσερις αποτελεσματικούς παράγοντες:

α. Στα διοικητικά και οργανωτικά προσόντα, όπως προελέχθη, του Ζάννα. Η επιλογή εκ μέρους του των κατάλληλων προσώπων στις κατάλληλες θέσεις εξασφάλισε προϋποθέσεις ικανοποιητικών λύσεων. Να τονιστεί ότι στο υπάρχον προσωπικό των δύο Αεροποριών, παρά τις πολλές αδυναμίες, υπήρχαν και αξιόλογα στελέχη με άρτια επαγγελματική κατάρτιση και υψηλό αίσθημα ευθύνης για την επίτευξη των εθνικών στόχων. Τα στελέχη αυτά, με την κατάλληλη αξιοποίησή τους, προσέφεραν ουσιαστικές υπηρεσίες στην παραγωγή προσωπικού υψηλού μορφωτικού επιπέδου και ενιαίας αντίληψης. Μερικά από τα στελέχη αυτά ήταν:

- Επισμηναγός Π. Βήλος (από τη Ναυτική Αεροπορία), Διοικητής της Σχολής Αεροπορίας.
- Επισμηναγός Δ. Ψαρρός (από τη Στρατιωτική Αεροπορία), Διευθυντής του Επιτελικού Γραφείου του Υπουργού.
- Επισμηναγός Ι. Δημάκης (από τη Ναυτική Αεροπορία), Διευθυντής 3ου Επιτελικού Γραφείου του Υπουργείου.

- Σμηναγός Χ. Ποταμιάνος (από τη Ναυτική Αεροπορία), Διευθυντής Σπουδών της Σχολής Αεροπορίας.
- Σμηναγός Ζ. Λίνος (από τη Ναυτική Αεροπορία), Επόπτης Εκπαίδευσης Αέρος στη Σχολή Αεροπορίας.
- Σμηναγός Μ. Γεωργιάδης (από τη Στρατιωτική Αεροπορία), Επόπτης Εκπαίδευσης Εδάφους.

β. Στη ρύθμιση όλων των απαιτήσεων και όλων των εκκρεμοτήτων του προσωπικού με νομοθετική κάλυψη, όσο το δυνατόν με δίκαιο τρόπο. Τα λεπτομερή και πολυσέλιδα νομοθετήματα δεν άφηναν περιθώρια παρερμηνειών ή παρεκτροπών.

γ. Στην προσπάθεια να παρασχεθεί ικανοποιητική επιμόρφωση σε όλο το προσωπικό, για να αποκτήσει ισάξια κατά το δυνατόν προσόντα. Αυτό το ευνοϊκό μέτρο ωστόσο αντιμετωπίστηκε αρνητικά από όσους θεωρούσαν ικανοποιητική την αεροπορική τους εκπαίδευση και δεν επιθυμούσαν καμία μετεκπαίδευση για αύξηση των προσόντων τους.

Στη δύσκολη εκείνη περίοδο της προσαρμογής στην ενοποίηση, δεν έλειψαν και κάποια ευτράπελα περιστατικά, όπως τα έχουν διηγηθεί αυτοί που τα έζησαν. Ως παραδείγματα αναφέρονται τα παρακάτω:

- Επιτρεπόταν να χρησιμοποιούνται στολές τόσο της Αεροπορίας όσο και του Στρατού και του Ναυτικού. Η νέα στολή είχε το χρώμα και τα διακριτικά του βαθμού της Αεροπορίας, αλλά για αρκετό διάστημα έφερε ταυτόχρονα και τα διακριτικά του Στρατού.
- Στις βραδινές εφόδους, άλλος σκοπός φώναζε «Αλτ! τις ει» και άλλος «Ε! τις λέμβου».
- Οι επιτηρητές της Σχολής Αεροπορίας απαιτούσαν από τους μαθητές να συμπεριφέρονται και να αναφέρονται πότε ως δόκιμοι του Ναυτικού και πότε ως ευέλπιδες, ανάλογα με την προέλευση αυτών. (Γενικά κρινόταν αναγκαία η επίδειξη μερικής ανοχής στις συνήθειες και τακτικές των δύο Σχολών, Ευελπίδων και Ναυτικών Δοκίμων, με αποτέλεσμα την καθυστέρηση στην ομοιόμορφη εκπαίδευση).

► Ο Σμήναρχος Θωμάς Κέρτσος (1895-1957) υπηρέτησε ως ιπτάμενος στη Στρατιωτική Αεροπορία και διετέλεσε αρχηγός του Σώματος. Εντάχθηκε στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία και κατά την αποστρατεία του έφερε τον βαθμό του αντιπτεράρχου. Στη φωτογραφία παρατηρούνται τα πληθωρικά διακριτικά του βαθμού στα πρώτα χρόνια της ενιαίας Αεροπορίας. Τότε φέρονταν τα νέα διακριτικά της Αεροπορίας και τα αντίστοιχα του Στρατού.



► Ο Επισμηναγός Παναγιώτης Βήλος (1899-1986) προερχόμενος από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, αξιοποιήθηκε στη Ναυτική Αεροπορία και στη συνέχεια εντάχθηκε στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία. Λόγω της εμπειρίας του υπήρξε ο κύριος συντελεστής της οργάνωσης της Σχολής Αεροπορίας. Διετέλεσε Ανώτερος Διοικητής της Αεροπορίας στη Μέση Ανατολή και Υφυπουργός Αεροπορίας από τον Ιανουάριο μέχρι τον Μάρτιο του 1945, στην Κυβέρνηση Ν. Πλαστήρα. Αποστρατεύθηκε με τον βαθμό του υποπτεράρχου.



► Ο Σμηναγός Χαράλαμπος Ποταμιάνος (1907-2009) προερχόμενος από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, τοποθετήθηκε στη Ναυτική Αεροπορία και μετέπειτα εντάχθηκε στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία. Διετέλεσε εκπαιδευτής στη Σχολή Αεροπορίας και κατά τον Πόλεμο του '40 Διοικητής της 32ης Μοίρας Βομβαρδισμού, με αεροσκάφη Blenheim. Χρημάτισε υπασπιστής του Διαδόχου Παύλου και Αρχηγός ΓΕΑ από τον Σεπτέμβριο του 1948 έως τον Απρίλιο του 1950. Αποστρατεύθηκε με τον βαθμό του υποπτεράρχου.



ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ

ΑΝΑΣΤΑΛΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ & ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΜΑΤΑΙΩΣΗΣ

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 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.

Τον πρώτο χρόνο, με τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν, η ενοποίηση κινδύνευσε να μείνει μόνο στα χαρτιά. Η παρουσία όμως του Αλέξανδρου Ζάννα παρέκαμπτε τα εμπόδια και τις δυσκολίες και η ενοποιημένη Πολεμική Αεροπορία προχωρούσε. Ένας άλλος πρόσθετος και πολύ δυσμενής παράγοντας στην εξέλιξη της ενιαίας Αεροπορίας ήταν ο επηρεασμός της από τις



▲ Σέδες στις αρχές της δεκαετίας του '30. Αναμνηστική φωτογραφία αξιωματικών Στρατού και Αεροπορίας μπροστά από αεροσκάφος Morane-Saulnier MS. 230. Στο μέσο ο Σμήναρχος Θ. Κέρτσος.

▼ Άποψη της Θεσσαλονίκης από αεροφωτογραφία της εποχής.
(Αρχείο Ταξιάρχου ΤΑ ε.α. Κ. Κέρτσου)



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. Το προσωπικό, από την άλλη πλευρά, τασσόταν απροκάλυπτα με τη μία ή την άλλη πολιτική παράταξη, αδιαφορούσε για τα υπηρεσιακά του καθήκοντα και αναμειγνυόταν φανερά στις πολιτικές εξελίξεις, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μεγάλος αριθμός αποστράτων και αποτάκτων, που ταλαιπώρησε την Αεροπορία για πολλά χρόνια αργότερα.

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.

Έτσι, η παραίτηση της κυβέρνησης του Ελευθερίου Βενιζέλου τον Μάρτιο του 1932 παρά λίγο να στοιχίσει τη διάλυση της ενιαίας Αεροπορίας και την επάνοδο στο καθεστώς των δύο χωριστών και υποβαθμισμένων Αεροποριών.

Με τον σχηματισμό κυβέρνησης από το Λαϊκό Κόμμα, όλοι όσοι από το προσωπικό της ενιαίας Αεροπορίας θεωρούσαν τον εαυτό τους αδικημένο, αλλά κυρίως τα Επιτελεία Στρατού και Ναυτικού, επιδόθηκαν με κάθε μέσο και τρόπο στην ανάκτηση ιδιοτελών δικαιωμάτων και κλαδικών προνομίων, αγνοώντας τις εθνικές ανάγκες της εποχής.

Δύο ήταν οι στόχοι των αρνητών της ενοποίησης: Η υποβάθμιση ή η διάλυση της Σχολής Αεροπορίας και η εκ νέου δημιουργία δύο χωριστών Αεροποριών, όπως ήταν πριν.

Στο κλίμα αυτό, ο δημιουργός και η ψυχή της Σχολής Αεροπορίας Αντισμήναρχος Π. Βήλος ήταν έτοιμος να παραιτηθεί, λόγω των πιέσεων και των επεμβάσεων που δεχόταν από παντού. Επιπλέον, δημιουργήθηκε προϊστάμενη διοίκηση, η «Αεροπορική Βάσις Σχολών», με Διοικητή τον Σμήναρχο Γ. Ρέππα, αφαιρώντας έτσι ουσιαστικές αρμοδιότητες από τον διοικητή της Σχολής Αεροπορίας. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης διαταράχθηκε, με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται πολλές δυσκολίες στο έργο της Σχολής.

Τότε αποφασίστηκε να σταματήσει η λειτουργία της Σχολής και να κατατάσσονται ανθυπολοχαγοί και σημαιοφόροι μόλις αποφοιτούσαν από τις Σχολές Ευελπίδων και Ναυτικών Δοκίμων αντιστοίχως.

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, έπειτα από επιστολή που έλαβε στις 18 Αυγούστου 1932 από τον φίλο του Α. Ζάννα, πείστηκε να μην παραιτηθεί από τη θέση του Διοικητή της Σχολής Αεροπορίας, συνεχίζοντας το δημιουργικό του έργο με όλες τις δυσκολίες που αναφέρθηκαν.

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. Μάλιστα αγνόησε και δύο ομόφωνες σχεδόν εισηγήσεις για διάλυση της ενιαίας Αεροπορίας από ισάριθμες επιτροπές, που είχαν συγκληθεί υπό την προεδρία του, για το θέμα αυτό. Με τη μέθοδο της αναβολής λήψης απόφασης, άφησε να ηρεμήσουν τα πράγματα και έτσι διασώθηκε η ενιαία Αεροπορία. Οι εναλλαγές όμως στελεχών σε κρίσιμες θέσεις επέφεραν αρκετή αναστάτωση στην ομαλή πορεία της νεοσύστατης Πολεμικής Αεροπορίας.

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.

Μάλιστα, όταν αργότερα άρχισε η αποφοίτηση από τη Σχολή Αεροπορίας νέων στελεχών και η ένταξή τους στο σώμα των αξιωματικών, προέκυψε νέα διαφοροποίηση στα στελέχη του προσωπικού, που κατέληξε σε χάσμα και πλήρη αντιπαλότητα μεταξύ παλαιών και νέων, ακόμη και στη διάρκεια της εμπόλεμης κατάστασης. Αποκορύφωμα αυτής της αντιπαλότητας ήταν η προσπάθεια απομάκρυνσης μετά τον Πόλεμο όλων των παλαιών στελεχών. Έτσι, η ανομοιογένεια του προσωπικού διατηρήθηκε

μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1950, δηλαδή έως ότου αποστρατεύτηκαν όλα τα παλαιά στελέχη, με τελευταίο τον Αρχηγό ΓΕΑ Αντιπτέραρχο Εμμανουήλ Κελαϊδή (Δεκέμβριος 1954).

Παρά τις παραπάνω δυσχέρειες, η ενιαία Αεροπορία συνέχισε την ανάπτυξή 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.

- * -



▲ Σχηματισμός Morane–Saulnier MS.230. Η νεοσύστατη ενιαία Πολεμική Αεροπορία προμηθεύτηκε περίπου 25 αεροσκάφη του τύπου αυτού, τα οποία χρησιμοποίησε ως εκπαιδευτικά μέχρι το 1936. Ένας αριθμός παρέμεινε διαθέσιμος μέχρι το 1941 σε ρόλο εναέριας αναγνώρισης.

(Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)



▲ Σχηματισμός Potez Po 25. Το 1931 η Πολεμική Αεροπορία προμηθεύτηκε 24 αεροσκάφη Po 25. Το 1940 τα εναπομείναντα αποτέλεσαν το δυναμικό της 4ης Μοίρας Στρατιωτικής Συνεργασίας. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)

ΣΧΟΛΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΣΑ)

ΤΟ ΦΥΤΩΡΙΟ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Οπως ήδη έχει αναφερθεί, κύριος παράγοντας υλοποίησης της απόφασης για τη δημιουργία της ενιαίας Πολεμικής Αεροπορίας ήταν η παραγωγή στελεχών με ομοιογενή και υψηλού επιπέδου εκπαίδευση. Η Σχολή Αεροπορίας, η μετέπειτα Σχολή Ικάρων, δημιουργήθηκε για τον σκοπό αυτό.

Ένας από εκείνους που συνειδητοποίησαν την ανάγκη δημιουργίας της Σχολής Αεροπορίας ήταν και ο Διοικητής της Αεροπορικής Βάσης Φαλήρου Πλωτάρχης Π. Βήλος, ο οποίος είχε φοιτήσει για δύο χρόνια σε αεροπορικές σχολές της Βρετανίας και είχε λάβει πλήρη και υψηλού επιπέδου για την εποχή αεροπορική εκπαίδευση.

Σχεδόν αμέσως μετά την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας υπέβαλε εισήγηση στον Υφυπουργό Α. Ζάννα, ο οποίος αποφάσισε να την υλοποιήσει το ταχύτερον δυνατόν. Του ανακοίνωσε επίσης ότι θα συνταχθούν τα απαραίτητα νομοθετήματα και ότι θα του ανατεθεί η διοίκηση της Σχολής.

Τελικά, τα σχετικά νομοθετήματα και διατάγματα, βάσει των οποίων καθορίστηκαν η αποστολή και οι λεπτομέρειες λειτουργίας της Σχολής, ολοκληρώθηκαν εντός του 1931. Αυτά τα νομοθετήματα αποτέλεσαν πυξίδα και οδηγό του Π. Βήλου στη δημιουργία του σπουδαίου αυτού φυτωρίου ιπταμένων κατά τα πρότυπα αντίστοιχων βρετανικών σχολών. Στη συνέχεια αναφέρονται οι κύριες διατάξεις των νομοθετημάτων αυτών.

Νόμος 5121/1931

- Άρθρο 19: Αφορούσε στην ίδρυση Σχολής Αεροπορίας για τον καταρτισμό των στελεχών Αεροπορίας, του ιπτάμενου προσωπικού, αξιωματικών και υπαξιωματικών.

Νόμος 5123/1931

- Άρθρο 2: Καθόριζε τη λειτουργία των Τμημάτων Υποψήφιων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών.

- Άρθρα 3 και 4: Προέβλεπαν ότι και στα δύο παραπάνω τμήματα η εισαγωγή των υποψηφίων θα γινόταν κατόπιν εξετάσεων, χωριστών για κάθε τμήμα και διαφορετικής αυστηρότητας. Οι υποψήφιοι αξιωματικοί έπειτα από τριετή φοίτηση θα ονομάζονταν ανθυποσηναγοί της Αεροπορίας, ενώ οι υποψήφιοι υπαξιωματικοί έπειτα από διετή φοίτηση θα ονομάζονταν σμηνίες της Αεροπορίας.
- Άρθρο 5: Προέβλεπε ότι οι υπαξιωματικοί θα αποφοιτούσαν ως χειριστές ή παρατηρητές. Οι παρατηρητές θα αποκτούσαν και την ειδικότητα του ασυρματιστή ή φωτογράφου.

Στις 5 Οκτωβρίου 1931 εκδόθηκε το Προεδρικό Διάταγμα «Περί τρόπου διενεργείας των εισαγωγικών εξετάσεων στη Σχολή Αεροπορίας». Το διάταγμα αυτό, το οποίο είχε προσωρινό χαρακτήρα, καθόρισε τις απαραίτητες λεπτομέρειες σχετικά με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και τα εξεταζόμενα μαθήματα. Η εισαγωγή αφορούσε μόνο υποψήφιους αξιωματικούς, οι οποίοι έπρεπε να είναι απόφοιτοι γυμνασίου.

Στις 12 Μαρτίου 1932 εκδόθηκε διάταγμα που περιελάμβανε τον Οργανισμό της Σχολής Αεροπορίας. Στον οργανισμό αυτό καθορίζονταν τα τμήματα και η αποστολή αυτών με κάθε λεπτομέρεια, ο τρόπος λειτουργίας της Σχολής, η διαδικασία εισαγωγής των μαθητών και των δύο τμημάτων, τα μαθήματα στα οποία θα εξετάζονταν οι υποψήφιοι για εισαγωγή και αυτά που θα διδάσκονταν στη Σχολή. Οι υποψήφιοι υπαξιωματικοί έπρεπε να έχουν τουλάχιστον ενδεικτικό τετάρτης εξατάξιου γυμνασίου, ενώ προορίζονταν για χειριστές ή παρατηρητές με εξειδίκευση ασυρματιστή ή φωτογράφου, αναλαμβάνοντας τετραετή εθελουσία υποχρέωση (δηλαδή δεν ήταν μόνιμοι).

Τέλος, συμπληρωματικά να επισημανθεί ότι το 1935 καθορίστηκε πλέον και επίσημα ότι κανένας αξιωματικός αεροπόρος δεν μπορούσε να προαχθεί στον βαθμό του σμηναγού, εάν δεν αποκτούσε πτυχίο χειριστή και παρατηρητή (άρθρο 10 του ΝΔ 10.8.35). Η διάταξη αυτή αφορούσε κυρίως τους προερχομένους από τον Στρατό και το Ναυτικό, αλλά είχε πλήρη εφαρμογή και στους αξιωματικούς της Σχολής Αεροπορίας, οι οποίοι, είτε εντός της Σχολής είτε αμέσως μετά την αποφοίτησή τους, ελάμβαναν και εκπαίδευση παρατηρητή.

Στις 25 Σεπτεμβρίου 1931 ο Π. Βήλος ορίστηκε διοικητής της υπό ίδρυση Σχολής Αεροπορίας. Αμέσως μετά άρχισαν οι προετοιμασίες και οι απαραίτητες διαδικασίες για την πρόσκληση των πρώτων μαθητών αεροπόρων. Η επιλογή του Βήλου ήταν μία ακόμη επιτυχία του Α. Ζάννα. Στο πρόσωπό του, αλλά και των επιλεγμένων επιτελών του, η Σχολή Αεροπορίας βρήκε τον καταλληλότερο δημιουργό της.

- * -



▲ Οι αποφοιτήσαντες της 1ης σειράς του Τμήματος Υποψήφιων Αξιωματικών της Σχολής Αεροπορίας, σε αναμνηστική φωτογραφία την ημέρα της ορκωμοσίας ως Ανθυποσμηναγοί χειριστές αεροσκαφών, στις 12 Οκτωβρίου 1934. Διακρίνονται επωμίδες με τον βαθμό τους, πρόσθετα με αυτόν στα μανίκια της στολής των. (Αρχείο Π.-Β.Π.)

▼ Διακριτικό ιπταμένου της Σχολής Αεροπορίας με τα αρχικά γράμματα ΣΑ, το οποίο φερόταν άνω του αριστερού θυλακίου της στολής μετά την πρώτη πτήση solo (μόνος). Στα τέλη της δεκαετίας του '50, που στη Σχολή καθιερώθηκε πάγια η ονομασία Σχολή Ικάρων, θεσπίστηκαν τα αρχικά ΣΙ. (© Αρχείο Π.-Β.Π.)



Τμήμα Υποψήφιων Αξιωματικών 1931 - 1940

Τους πρώτους φθινοπωρινούς μήνες του 1931 όλα ήταν έτοιμα στην Αεροπορική Βάση Τατοΐου, για να αρχίσει η λειτουργία της Σχολής Αεροπορίας. Ο διοικητής και οι βασικοί επιτελείς είχαν οριστεί. Για τη διαμονή, τη σίτιση και τη διεξαγωγή των μαθημάτων των υποψήφιων αξιωματικών θα χρησιμοποιόταν το κτήριο που προϋπήρχε ως οίκημα αξιωματικών, στο βόρειο τμήμα του αεροδρομίου.

Μετά την προκήρυξη του σχετικού διαγωνισμού, ακολούθησαν αυστηρότατες υγειονομικές και γραπτές εξετάσεις, και συγχρόνως οι προβλεπόμενες σωματικές δοκιμασίες σε βασικά αγωνίσματα. Στις 22 Οκτωβρίου 1931 δημοσιεύτηκε η πρόσκληση για παρουσίαση των επιτυχόντων στη Σχολή Αεροπορίας στο Τατόι την 23η Νοεμβρίου.

Από τους 250 υποψηφίους που είχαν προσέλθει στις εξετάσεις πέτυχαν μόνο 11 και ήταν οι εξής:

- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 1. Μάρκου Γεώργιος | 7. Ρομποτής Παναγιώτης |
| 2. Πόρταλης Άγγελος | 8. Μαρινάτος Πέτρος |
| 3. Πάγκαλος Γεώργιος | 9. Μάρκου Μιλτιάδης |
| 4. Κιουρτσής Ράλλης | 10. Χόνδρος Κωνσταντίνος |
| 5. Γεωργιόπουλος Διονύσιος | 11. Σκαλτσογιάννης Δημήτριος |
| 6. Μεταξάς Θεοφάνης | |

Από αυτούς δεν αποφοίτησαν οι Μαρινάτος Πέτρος (φονεύθηκε σε αεροπορικό ατύχημα) και Μάρκου Μιλτιάδης.

Η είσοδος τελικά στη Σχολή των έντεκα αυτών υποψήφιων αεροπόρων πραγματοποιήθηκε στις 2 Δεκεμβρίου 1931 και η ορκωμοσία τους ως Δόκιμοι τον Φεβρουάριο του 1932, παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας Αλεξάνδρου Ζαΐμη και του Πρωθυπουργού Ελευθερίου Βενιζέλου. (Αναμνηστική φωτογραφία στο εξώφυλλο).

Η εκπαίδευση περιελάμβανε στρατιωτική, θεωρητική, πτητική και συμπληρωματική πρακτική εκπαίδευση. Εξασφαλιζόταν ένα ευρύ φάσμα επαγγελματικής κατάρτισης και γενικότερης μόρφωσης, υψηλού επιπέδου, με γνώμονα τη διαπαιδαγώγηση.

Τα μαθήματα που διδάσκονταν κατά τη διάρκεια της τριετούς φοίτησης ήταν τα παρακάτω: φυσική, ανώτερα μαθηματικά,

ελληνικά, αγγλικά, γαλλικά, στρατιωτική ιστορία, μετεωρολογία αεροδυναμική, αεροναυτιλία, κινητήρες αεροσκαφών, αεροπορική τεχνική και επιχειρησιακή τακτική Στρατού και Ναυτικού (άρθρο 68 του Δ 12.4.32 «Περί οργανισμού της Σχολής Αεροπορίας»).

Ιδιαίτερα σκληρή και πολλές φορές εκτός ανεκτών ορίων πρέπει να ήταν η στρατιωτική εκπαίδευση (νίλα), σύμφωνα με τις ομολογίες αξιωματικών της εποχής εκείνης.

Η πτητική εκπαίδευση, που είχε κατανεμηθεί και στα τρία έτη φοίτησης, άρχιζε την τρίτη με τέταρτη εβδομάδα μετά την είσοδο στη Σχολή. Είχε προηγηθεί η αναγκαία στρατιωτική εκπαίδευση, για προσαρμογή στο στρατιωτικό περιβάλλον, και η διδασκαλία ολίγων προκαταρτικών μαθημάτων, για την προετοιμασία των πτήσεων.

Οι πτήσεις του αρχικού σταδίου, κατά το πρώτο έτος, πραγματοποιούνταν με αεροπλάνα Avro 621 Tutor και περιλάμβαναν βασικές ασκήσεις για εξοικείωση με το αεροπλάνο, μέχρις ότου οι μαθητές καταστούν ικανοί να πετάξουν solo (μόνοι), δηλαδή εντός 12 έως 18 ωρών πτήσεων και με ανώτατο επιτρεπτό όριο 20 ωρών.

Στα δύο επόμενα χρόνια φοίτησης οι πτήσεις για βασική και προχωρημένη εκπαίδευση πραγματοποιούνταν με αεροπλάνα Morane-Saulnier MS.230, καθώς και με το τριθέσιο Avro 626, που είχε και θέση πολυβολητή πίσω από τους χειριστές. Να σημειωθεί ότι στα δύο αυτά έτη οι μαθητές εκπαιδεύονταν και στα καθήκοντα του παρατηρητή. Το σύστημα αυτό εφαρμόστηκε μόνο για την πρώτη σειρά, ενώ για τις επόμενες η εκπαίδευση του παρατηρητή ελάμβανε χώρα αμέσως μετά την αποφοίτηση.

Η πτητική εκπαίδευση δεν θα πρέπει να ήταν του ίδιου υψηλού επιπέδου με τη θεωρητική, αφού δεν περιελάμβανε ικανοποιητικό αριθμό προχωρημένων και επιχειρησιακών ασκήσεων. Επιπλέον, η ομοιομορφία των ασκήσεων (τυποποίηση) και η πειθαρμία στην ασφάλεια των πτήσεων υστερούσαν αισθητά. Οι άριστα εκπαιδευθέντες στη Βρετανία εκπαιδευτές των νέων Ικάρων δεν κατόρθωσαν να εφαρμόσουν πλήρως τα αντίστοιχα πρότυπα.

Άλλωστε, το κλίμα της εποχής εκείνης, που το χαρακτήριζε η άνευ ορίων επίδειξη χειριστικών ικανοτήτων και πρωτότυπων χειρισμών, επηρέαζε και τους άριστους εκπαιδευτές, οι οποίοι ενεργούσαν ανάλογα. Ακόμη και οι νεαροί μαθητές, μετά τις

πρώτες πτήσεις solo, άρχιζαν τις παραβάσεις, και χρειάστηκε να ληφθούν αυστηρά μέτρα, για να σταματήσει η απαράδεκτη αυτή κατάσταση.

Με το μεταγενέστερο Διάταγμα της 16ης Οκτωβρίου 1935 καταβλήθηκε προσπάθεια να αντιμετωπιστούν κάποιες από τις αδυναμίες της πτητικής εκπαίδευσης. Το διάταγμα αυτό προέβλεπε:

- Κατάργηση πολλών συμπληρωματικών απασχολήσεων πρακτικής εκπαίδευσης στη διάρκεια των θερινών μηνών.
- Αύξηση των ωρών των μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης από 36 σε 46.
- Βελτίωση της πτητικής εκπαίδευσης, ώστε οι μαθητές να διατίθενται απαιτητήτως σε δύο τύπους εκπαιδευτικών αεροσκαφών και σε έναν αντίστοιχο πολεμικού. Η αεροπορική αυτή εκπαίδευση ολοκληρωνόταν κατά τη φοίτηση στη Σχολή. Μετά, ως χειριστές, συνέχιζαν στη Σχολή Μετεκπαίδευσης για την ειδικότητα του παρατηρητή, όπως ήδη αναφέρθηκε.

Η συμπληρωματική πρακτική εκπαίδευση γινόταν τη θερινή περίοδο και περιλάμβανε: για τους πρωτοετείς ναυτική εξοικείωση σε εκπαιδευτικό ή πολεμικό πλοίο μαζί με μαθητές της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, για τους δευτεροετείς εκπαίδευση σε πρότυπη στρατιωτική μονάδα ή σε πολυήμερα αεροπορικά ταξίδια και για τους τριτοετείς εκπαίδευση στο Ναυτικό Κέντρο Αεροπορίας (άρθρο 73 του Δ 12.4.32).

Να επισημανθεί ότι και οι πολιτικές αναταραχές της περιόδου 1933-1935, με τις πολλές αποστρατείες και αλλαγές βαθμοφόρων σε καίριες θέσεις στη Σχολή, είχαν αρνητικές επιπτώσεις στην ομαλή ροή της εκπαίδευσης των μαθητών αεροπόρων. Δινόταν η ευκαιρία σε εκείνους που δεν έβλεπαν με καλό μάτι την ενοποίηση να προκαλούν επεμβάσεις στην ομαλή λειτουργία της Σχολής. Για παράδειγμα οι εξ υπαξιωματικών προερχόμενοι αεροπόροι προέλευσης Στρατού, για τους περισσότερους από τους οποίους δεν είχε τηρηθεί η υπόσχεση της προαγωγής τους από λοχίες σε ανθυπολοχαγούς έπειτα από τρίμηνη πολεμική υπηρεσία, έβλεπαν να απαξιώνονται και να μην υπάρχει για αυτούς εξέλιξη, λόγω της αποφοίτησης από τη Σχολή Αεροπορίας νέων ανθυποσηναγών.

Παρ' όλα αυτά η εκπαίδευση των υποψήφιων αξιωματικών αεροπόρων προχώρησε ικανοποιητικά και η Σχολή απέδωσε στην Πολεμική Αεροπορία τα πρώτα ιπτάμενα στελέχη. Η πρώτη αυτή ένταξη νέων αξιωματικών αεροπόρων, με ομοιογενή εκπαίδευση και σύγχρονη αεροπορική αντίληψη, πραγματοποιήθηκε στις 12 Οκτωβρίου 1934, με την ορκωμοσία των ανθυποσημηναγών της 1ης σειράς. Στην τελετή τιμώμενο πρόσωπο ήταν ο Πρωθυπουργός Παναγής Τσαλδάρης. Παρευρέθησαν επίσης ο Υπουργός Αεροπορίας Γεώργιος Σχοινάς, ο Υπουργός Στρατιωτικών Γεώργιος Κονδύλης και ο Αρχηγός του ΓΕΑ Πλοίαρχος ΠΝ Κωνσταντίνος Οικονόμου.

Επίδοση ξιφών δεν έγινε, δεδομένου ότι τα έφεραν μαζί τους οι ορκιζόμενοι ως εξάρτημα της στολής των. Η επίδοση ξιφών καθιερώθηκε σε επόμενες σειρές. Επίσης, δεν έγινε παράδοση σημαίας, γιατί δεν είχε καθιερωθεί ακόμη. Να σημειωθεί ότι μαζί με την 1η σειρά ιπταμένων ορκίστηκαν και επτά ανθυποσημηναγοί μηχανικοί, οι οποίοι αποφοίτησαν από το Τμήμα Μηχανικών της Σχολής Δοκίμων.

Τα επόμενα χρόνια, μέχρι το 1940, εξακολούθησε η εισαγωγή και νέων σειρών υποψήφιων αξιωματικών αεροπόρων. Έτσι, από τις δέκα συνολικά σειρές της Σχολής Αεροπορίας κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '30 (προπολεμικές) δημιουργήθηκε η νέα γενιά αξιωματικών αεροπόρων, με εκπαίδευση προσαρμοσμένη στην αεροπορική αντίληψη και με τη φιλοδοξία να καταστήσουν την Αεροπορία αμιγές Όπλο, εφάμιλλο και ισάξιο των δύο άλλων Όπλων του Στρατού και του Ναυτικού. (Τα ονόματα αυτών που συγκρότησαν τις πρώτες δέκα σειρές αναφέρονται στον Πίνακα Γ1 του Παραρτήματος Γ').

Το Τμήμα αυτό των αξιωματικών χειριστών χαρακτηριζόταν και ως Τμήμα Ι, ενώ οι μαθητές έφεραν τον τίτλο «Δόκιμοι Αεροπόροι» (ο τίτλος «Ίκαρος» καθιερώθηκε πολύ αργότερα).

Με το Διάταγμα της 10ης Αυγούστου 1935 συστάθηκε η Ανώτερη Διοίκηση Σχολών Αεροπορίας, με απευθείας υπαγωγή στο Γενικό Επιτελείο, που έδωσε αρκετή αυτοτέλεια στην αεροπορική εκπαίδευση, αναβαθμίζοντάς την σε ικανοποιητικό βαθμό. Με το ίδιο διάταγμα καταργήθηκε η Αεροπορική Βάση Σχολών, που είχε δημιουργηθεί ακριβώς για να ελέγξει την αυτοτέλεια της Σχολής Αεροπορίας.

Η λειτουργία της Σχολής Αεροπορίας διακόπηκε το 1940, λόγω του πολέμου, και επαναλήφθηκε το 1945. Κατά τη διάρκεια του πολέμου η λειτουργία της Σχολής συνεχίστηκε με διαφορετικές μορφές, στο Άργος και στο εξωτερικό, όπως θα αναφερθεί σε επόμενο κεφάλαιο.

- * -



▲ Ο Διάδοχος Παύλος, με τον βαθμό του σμηνάρχου, απονέμει τα ξίφη το 1938 στους νέους ανθυποσμηναγούς της 5ης σειράς του Τμήματος Αξιωματικών της ΣΑ. (Αρχείο Π.-Β.Π.)



▲ Ορκωμοσία των νέων ανθυποσμηναγών της 5ης σειράς του Τμήματος Αξιωματικών της ΣΑ το 1938.

▼ Αεροσκάφος Avro 621 Tutor, αρχικής εκπαίδευσης.
(Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)



Τμήμα Υποψήφιων Υπαξιωματικών Παρατηρητών 1932

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, στα άρθρα 49 και 67 του Νόμου 5121/1931 καθορίστηκε η διαδικασία εισαγωγής υποψήφιων υπαξιωματικών στη Σχολή Αεροπορίας. Αργότερα, στο Διάταγμα της 12ης Μαρτίου 1932 «Περί Οργανισμού της Σχολής Αεροπορίας» καθορίστηκαν όλες οι λεπτομέρειες που αφορούσαν στην εκπαίδευση των ιπτάμενων υπαξιωματικών χειριστών ή παρατηρητών.

Έτσι, τον Οκτώβριο του 1931 προκηρύχθηκε διαγωνισμός για 25 θέσεις υποψήφιων υπαξιωματικών παρατηρητών. Μετά τις υγειονομικές και γραπτές εξετάσεις, μεταξύ 300 περίπου υποψήφιων, πραγματοποιήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 1932 η πρώτη και μοναδική εισαγωγή στη Σχολή Αεροπορίας 15 υποψήφιων υπαξιωματικών παρατηρητών - ασυρματιστών και 10 υποψήφιων παρατηρητών - φωτογράφων.

Στους τελευταίους προστέθηκαν και άλλοι έξι μαθητές από τη Ναυτική Αεροπορία, που ήδη φοιτούσαν στη Ναυτική Σχολή Φαλήρου. Οι μαθητές αυτοί είχαν παρουσιαστεί στο Τατόι τον Δεκέμβριο του 1931, η εκπαίδευσή τους όμως άρχισε μαζί με των υπολοίπων, του διαγωνισμού της Αεροπορίας, και αποτέλεσαν ενιαία σειρά.

Κατά τη διάρκεια των δύο ετών της φοίτησής τους, είχαν θεωρητική εκπαίδευση, καθώς και πτήσεις μέχρι 10 έως 12 ωρών για εξάσκηση στην ειδικότητά τους. Οι πτήσεις, παρ' ότι στο διάταγμα του Κανονισμού προβλεπόταν να αρχίσουν από το πρώτο έτος, εντούτοις έγιναν μόνο στο δεύτερο έτος.

Οι απόφοιτοι της σειράς αυτής, που τελείωσαν την εκπαίδευσή τους στις 29.9.33, είχαν την υποχρέωση να υπηρετήσουν για τέσσερα χρόνια ως εθελοντές οπλίτες. Όλοι όμως όσοι αποφοίτησαν μονιμοποιήθηκαν μετά τη λήξη της υποχρέωσής τους, σε ειδικότητες πληρωμάτων αέρος, και συμμετείχαν ενεργά στις επιχειρήσεις του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Μερικοί μονιμοποιήθηκαν ως διοικητικοί. Στα επόμενα χρόνια δεν συγκροτήθηκε σειρά υπαξιωματικών με παρόμοιες υποχρεώσεις και εξειδίκευση.

Τμήμα Υποψήφιων Υπαξιωματικών Χειριστών 1935 - 1940

Τα διατάγματα του 1935 σχετικά με την εκπαίδευση (ΝΔ 10.8.35 και ΠΔ 16.10.35) δεν περιείχαν πολλές αλλαγές, αλλά καθόρισαν νέα κατεύθυνση στην εκπαίδευση ιπτάμενων υπαξιωματικών.

Οι υποψήφιοι υπαξιωματικοί της Σχολής Αεροπορίας δεν θα αποφοιτούσαν πλέον με τετραετή υποχρέωση (όπως προβλεπόταν στο Δ 12.3.32), αλλά ως μόνιμοι σμηνίες χειριστές με ειδικευση βομβαρδιστή ή σμηνίες πολυβολητές - βομβαρδιστές με συμπληρωματική εκπαίδευση φωτογράφου ή ακόμη ως σμηνίες ασυρματιστές. Έτσι, στους υπαξιωματικούς καταργήθηκε η εξειδίκευση παρατηρητή.

Παρά την πρόβλεψη των τριών αυτών ειδικοτήτων, από το 1935 και μετά η παραγωγή ιπτάμενων υπαξιωματικών περιορίστηκε μόνο σε χειριστές και καθόλου σε πληρώματα αέρος. Το Τμήμα Υποψήφιων Υπαξιωματικών Χειριστών έλαβε την ονομασία Τμήμα ΙΙ, ενώ οι μαθητές αυτού έφεραν τον τίτλο «Δόκιμοι Υπαξιωματικοί Αεροπόροι». Να σημειωθεί ότι το Τμήμα Ι ήταν το αντίστοιχο των Υποψήφιων Αξιωματικών.

Επίσης, καθορίστηκε ότι οι εξ υπαξιωματικών προερχόμενοι ανθυποσμηναγοί και υποσμηναγοί, για να προαχθούν στον βαθμό του σμηναγού, θα έπρεπε πρώτα να φοιτήσουν στη Σχολή Μετεκπαίδευσης, προκειμένου να αποκτήσουν το αναγκαίο συμπλήρωμα της γενικής μόρφωσης των αξιωματικών (άρθρα 4 και 10 του Δ 10.8.35). Η διάταξη όμως αυτή καταργήθηκε με το άρθρο 20 του Αναγκαστικού Νόμου της 28ης Σεπτεμβρίου 1936.

Κατόπιν όλων αυτών, από το 1935 άρχισε η εισαγωγή στο Τμήμα ΙΙ της Σχολής Αεροπορίας υποψήφιων υπαξιωματικών που προορίζονταν αποκλειστικά για την ειδικότητα του χειριστή. Ήταν η πρώτη φορά που στη Σχολή Αεροπορίας θα φοιτούσαν υποψήφιοι υπαξιωματικοί χειριστές. Η Αεροπορία είχε ανάγκη να καλύψει τα κενά που είχαν δημιουργηθεί από τις πολλές αποστρατείες. Άλλωστε, υπαξιωματικούς χειριστές διέθεταν και άλλες αεροπορίες.

Η πρώτη σειρά των υποψήφιων υπαξιωματικών χειριστών αποτελείτο από 23 επιτυχόντες μαθητές, που παρουσιάστηκαν στο Τατόι στις 28 Οκτωβρίου 1935, μετά τις υγειονομικές και γραπτές εξετάσεις, καθώς και μετά τις σωματικές δοκιμασίες σε βασικές αθλητικές ασκήσεις. Η φοίτησή τους εντός της Σχολής ήταν διετής και περιελάμβανε στρατιωτική, θεωρητική και πτητική εκπαίδευση.

Στην εκπαίδευση εδάφους διδάσκονταν συνολικά 31 μαθήματα, που κάλυπταν επαγγελματικά και θεωρητικά θέματα. Γενικά, περιλαμβάνονταν: αεροδυναμική, αεροναυτιλία, μετεωρολογία, κινητήρες, αεροπορική τεχνική, κανονισμοί εσωτερικής υπηρεσίας, μαθηματικά, φυσική, Ελληνικά, ιστορία, γεωγραφία κλπ.

Στην πτητική εκπαίδευση, για το πρώτο έτος, προβλεπόταν να διατεθούν σε δύο τύπους εκπαιδευτικών αεροσκαφών της εποχής, μέχρι να πετάξουν solo (μόνοι), και μετά σε βασικές ασκήσεις και ασκήσεις ναυτιλίας. Το όριο για την πρώτη πτήση solo ήταν μέχρι 20 ώρες με εκπαιδευτή, όπως είχε οριστεί και για τους υποψήφιους αξιωματικούς. Στο δεύτερο έτος έπρεπε να διατεθούν σε έναν τύπο διαθέσιμου πολεμικού αεροπλάνου με εκτέλεση προχωρημένων ασκήσεων.

Οι μαθητές της πρώτης σειράς αποφοίτησαν στις 24 Σεπτεμβρίου 1937, ως μόνιμοι σμηνίες χειριστές. Τα χρόνια που ακολούθησαν μέχρι το 1940, εισερχόταν χωρίς διακοπή μία σειρά υποψήφιων υπαξιωματικών χειριστών κάθε χρόνο. Έτσι, μέχρι το 1940 στο Τμήμα II της Σχολής Αεροπορίας φοίτησαν έξι σειρές υπαξιωματικών χειριστών. (Τα ονόματα περιλαμβάνονται αναλυτικά στον Πίνακα Γ II του Παραρτήματος Γ').

Αργότερα, το 1946, με ειδικό αναγκαστικό νόμο, από τους αποφοίτους των σειρών αυτών σχηματίστηκαν οι σειρές 11η μέχρι και 16η αξιωματικών στην ενιαία κατάταξη και αρίθμηση όλων των αποφοίτων της Σχολής Αεροπορίας (Ικάρων) και των δύο Τμημάτων, I και II.



▲ Τριθέσιο αεροσκάφος Avro 626 για την προχωρημένη εκπαίδευση.

▼ Εκπαιδευτικό αεροσκάφος Morane-Saulnier MS. 230.

(Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)





▲ Αεροσκάφος Breguet Bre 19. Η αγορά των Bre 19 άρχισε το 1925 με εράνους. Στο δυναμικό της ενιαίας Αεροπορίας περιήλθαν περίπου 40, μερικά από τα οποία χρησιμοποιήθηκαν στις επιχειρήσεις 1940-1941.

(Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)

▼ Αεροσκάφη Morane-Saulnier MS. 147. Χρησιμοποιήθηκαν στην εκπαίδευση κατά τα έτη 1930 – 1936. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)



ΕΠΙΚΟΥΡΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ

Με τον όρο «επίκουροι παρατηρητές» νοούνταν αξιωματικοί του Στρατού και του Ναυτικού που είχαν εκπαιδευτεί στην Πολεμική Αεροπορία ως παρατηρητές, αλλά δεν ανήκαν σ' αυτή (δεν είχαν μεταταχθεί). Η ύπαρξη και η εκπαίδευση επίκουρων παρατηρητών προβλέφθηκαν για πρώτη φορά στον Νόμο 5121/10.7.31, άρθρο 62, καθώς και στον Νόμο 5123/10.7.31, άρθρο 10, ενώ καθορίστηκαν εκ νέου στο άρθρο 29 του Διατάγματος της 16ης Οκτωβρίου 1935, το οποίο εφαρμόστηκε μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '30, αλλά και κατά τη διάρκεια του πολέμου στη Μέση Ανατολή.

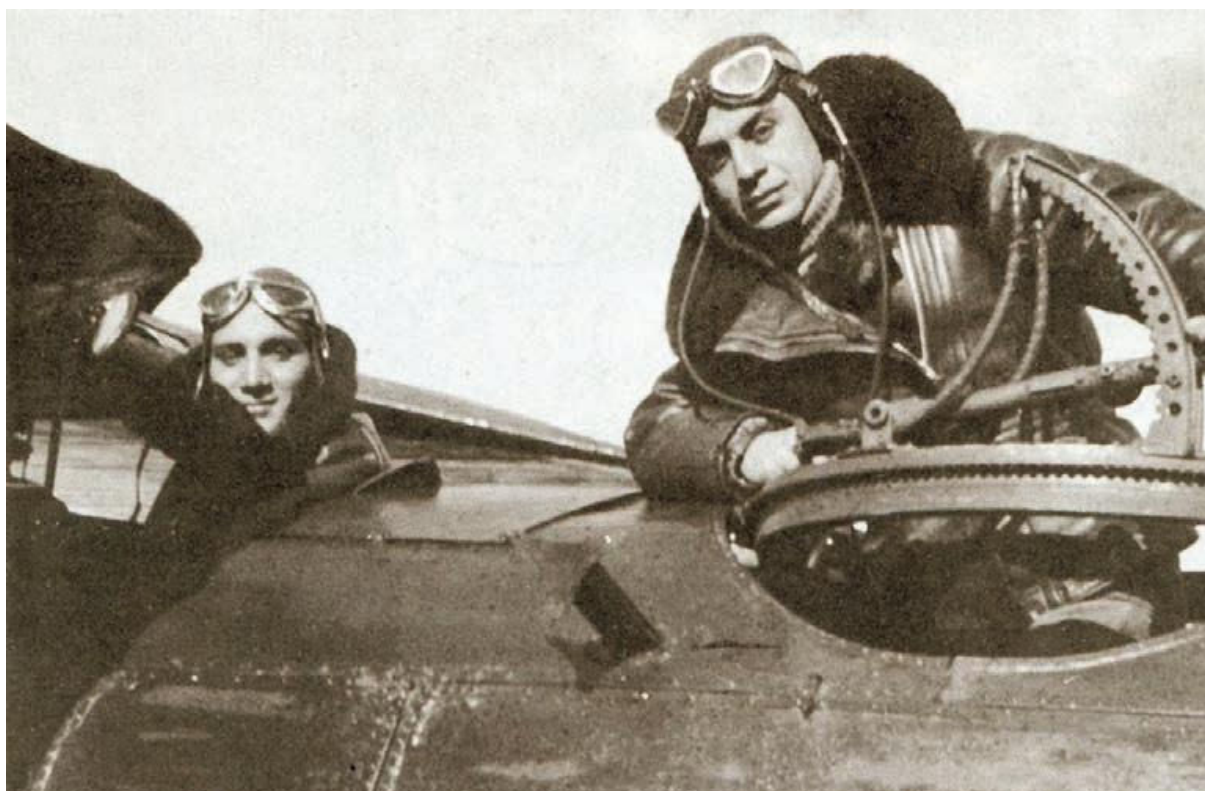
Οι προοριζόμενοι για επίκουροι παρατηρητές, οι οποίοι ήταν μάχιμοι αξιωματικοί μέχρι τον βαθμό του λοχαγού ή του υποπλοίαρχου, λάμβαναν απόσπαση από τον Στρατό ή το Ναυτικό στην Πολεμική Αεροπορία για δύο χρόνια. Παρακολουθούσαν θεωρητική εκπαίδευση στα Κέντρα Εκπαίδευσης Επίκουρων Παρατηρητών ή αργότερα στη Σχολή Μετεκπαίδευσης Αξιωματικών Αεροπορίας στο Τατόι. Στη συνέχεια υπηρετούσαν σε μονάδες για πρακτική εξάσκηση, μέχρι να συμπληρώσουν συνολικά τα δύο χρόνια.

Προορισμός των επίκουρων παρατηρητών ήταν η χρησιμοποίησή τους σε περίοδο πολέμου στις μονάδες της Αεροπορίας που είχαν ως αποστολή τη συνεργασία με τον στρατό ή τον στόλο. Στην κατηγορία αυτή των επίκουρων παρατηρητών εκπαιδεύτηκαν αρκετοί αξιωματικοί του Στρατού και του Ναυτικού, χωρίς να είναι γνωστός ο ακριβής αριθμός τους, γιατί όλοι σχεδόν επέστρεψαν στα Όπλα τους και δεν είναι καταχωρισμένοι σε μητρώα της Αεροπορίας.

Από το σύνολο των παρατηρητών αυτών, μόνο πέντε μετατάχθηκαν και παρέμειναν στην Αεροπορία, βάσει του Νόμου 3319/1944. Δύο επιπλέον φονεύθηκαν στον Β΄ Παγκόσμιο

Πόλεμο, ο Λοχαγός Στρούμπος Πέτρος (15.2.44) και ο Ανθυπολοχαγός Τριανταφύλλης Αθανάσιος (13.1.44), και ένας παρέμεινε στην Αεροπορία σε πολεμική διαθεσιμότητα λόγω κλονισμού της υγείας του, κατόπιν της αιχμαλωσίας του από τους Γερμανούς, ο Ανθυπολοχαγός Τσιρίκογλου Παναγιώτης.

- * -



▲ Με αεροσκάφος Breguet Bre 19 δύο Ανθυποσμηναγοί της 6ης σειράς του Τμήματος Αξιωματικών της ΣΑ, ο Ευάγγελος Γιάνναρης (δεξιά) και ο Γεώργιος Κνταριόλος. Από τα 52 θύματα της Αεροπορίας στον Πόλεμο 1940-41, πρώτος πεσών (30.10.40) και τελευταίος (2.5.41), αντίστοιχα.
(Ηλία Καρταλαμάκη, Η Αεροπορία στον Πόλεμο του '40)

ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΜΕ ΕΦΕΔΡΟΥΣ

Μετά τις αθρόες αποστρατείες και αποτάξεις του 1935, το ιπτάμενο προσωπικό ήταν κάτω από κάθε ανεκτό όριο επάνδρωσης. Όταν μάλιστα προς το τέλος της δεκαετίας του '30 άρχισαν να πυκνώνουν τα σύννεφα του πολέμου, κατέστη περισσότερο φανερό ότι ήταν άμεση ανάγκη να καλυφθούν όλες οι απαιτήσεις σε προσωπικό, κυρίως σε ιπταμένους, για να μπορέσει η Αεροπορία να εκπληρώσει την αποστολή της.

Από το 1936, με τον Αναγκαστικό Νόμο 245/7.10.36, προβλέφτηκε η ίδρυση σχολών παραγωγής εφέδρων. Με το άρθρο 31 του νόμου αυτού δινόταν η δυνατότητα ίδρυσης Σχολής Αξιωματικών για εφέδρους ανθυποσηναγούς χειριστές και με το άρθρο 34 Σχολής Υπαξιωματικών, όταν οι συνθήκες θα το επέτρεπαν, για την παραγωγή εφέδρων σμηνιών χειριστών.

Το 1939 όμως οι πιθανότητες να ευρεθεί η χώρα σε εμπόλεμη κατάσταση είχαν αυξηθεί δραματικά και η ανάγκη απόκτησης όσο το δυνατόν περισσότερων αεροπλάνων ήταν άμεση και επιτακτική. Έτσι, παράλληλα με τις αναγκαίες παραγγελίες αεροσκαφών, ο Αναγκαστικός Νόμος 1770/30.5.39 έδωσε τη δυνατότητα σε αποφοίτους των Σχολών Εφέδρων Αξιωματικών του Στρατού, εφόσον επιθυμούσαν, να αποσπαστούν στην Αεροπορία, για εκπαίδευση χειριστή ή πληρώματος.

Με απόφαση των υπουργών Αεροπορίας και Στρατιωτικών, που ακολούθησε αμέσως, κλήθηκαν και παρουσιάστηκαν τον Ιούνιο του 1939 στη Λάρισα 22 Ανθυπασπιστές, απόφοιτοι των Σχολών Εφέδρων Κέρκυρας, Σύρου και Θεσσαλονίκης. Με την ίδια υπουργική απόφαση δημιουργήθηκε Σχολή Εφέδρων Χειριστών στη Λάρισα από έμπειρους και καταξιωμένους εκπαιδευτές της Σχολής Αεροπορίας, ως τμήμα αυτής.

Χωρίς καμία καθυστέρηση και μετά τη βασική ενημέρωση - εκπαίδευση στο έδαφος, άρχισαν την εκπαίδευση στον αέρα, με ταχύρυθμο πρόγραμμα πτήσεων. Αφού συμπλήρωσαν την εκπαίδευσή τους στα αεροπλάνα Avro 621 Tutor, συνέχισαν στα Breguet Bre 19.

Αρχές του 1940, όταν πλέον είχε τελειώσει η πρώτη αυτή σειρά την εκπαίδευσή της στα Avro 621, νέα σειρά ανθυπασπιστών, από τις Σχολές της Σύρου και της Θεσσαλονίκης, κλήθηκε στην Αεροπορία. Παρουσιάστηκαν περισσότεροι από 50 και χωρίστηκαν σε δύο ομάδες.

Η πρώτη ομάδα των 25 υποψήφιων αεροπόρων καθορίστηκε να ακολουθήσει πρόγραμμα χειριστή. Η εκπαίδευσή τους στα Avro 621 πραγματοποιήθηκε στη Λάρισα• στη συνέχεια οι μισοί περίπου πήγαν στο Σέδες για εκπαίδευση στα Potez Po 25 και οι υπόλοιποι στο Τατόι για τα Avro 626.

Η δεύτερη ομάδα των 32 ατόμων πήγε κατευθείαν στο Τατόι για εξαμηνιαία εκπαίδευση βομβαρδιστή - πολυβολητή. Λίγες εβδομάδες πριν από την κήρυξη του πολέμου άλλοι έξι έφεδροι του Στρατού παρουσιάστηκαν στο Τατόι, για να εκπαιδευτούν ως βομβαρδιστές - πολυβολητές. Αυτοί δεν πρόλαβαν να τελειώσουν την εκπαίδευσή τους και ακολούθησαν τους υπόλοιπους μαθητές της Σχολής Αεροπορίας στο Άργος, συνεχίζοντας με Breguet 19 στο Περιγιάλι Κορινθίας.

Όλοι αυτοί οι έφεδροι ανθυπασπιστές, που εκπαιδεύτηκαν ως χειριστές ή βομβαρδιστές - πολυβολητές, συμμετείχαν στις επιχειρήσεις του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου «επί ίσοις όροις» με τους μόνιμους συναδέλφους τους και προσέφεραν πολύτιμες υπηρεσίες στον κοινό αγώνα της πατρίδας. Η απώλεια των 18 αεροπόρων της κατηγορίας αυτής, εκ των οποίων 16 σε πολεμικές αποστολές, μαρτυρεί το μέγεθος της προσφοράς τους.

Η κατηγορία αυτή των εφέδρων είχε την υποχρέωση να παραμείνει στην Αεροπορία όσο διάστημα είχε και στον Στρατό. Μετά την απόλυσή τους θα ονομάζονταν έφεδροι ανθυποσηναγοί. Τελικά όμως όλοι παρέμειναν στην Αεροπορία, ως μόνιμοι σε διάφορες ειδικότητες εδάφους ή σε ειδικότητες πληρωμάτων αέρος. (Οι έφεδροι χειριστές των ετών 1939 και 1940 αναφέρονται στον Πίνακα Γ IV του Παραρτήματος Γ').

Οι ανάγκες σε ιπταμένους προβλέφθηκε να καλυφθούν και με εφέδρους από άλλες κατηγορίες προσωπικού. Με το Βασιλικό Διάταγμα της 23ης Ιουλίου 1939, ιδρύθηκε Σχολή Εφέδρων Υπαξιωματικών, ως τμήμα της Σχολής Αεροπορίας, για στρατεύσιμους σμηνίες χειριστές. Υποψήφιοι ήταν νέοι, μέλη της Εθνικής Οργάνωσης Νεολαίας, κληρωτοί ή εθελοντές, που υπηρετούσαν στον Στρατό και την Αεροπορία. Η εκπαίδευσή τους ήταν διάρκειας έξι μηνών και περιελάμβανε τόσο μαθήματα εδάφους όσο και τις απαραίτητες πτήσεις. Οι 20 ώρες πτήση με εκπαιδευτή ήταν το μέγιστο για να πετάξουν solo (μόνοι), άλλως θεωρούντο μη κατάλληλοι.

Στοιχεία που να μαρτυρούν ποιοι και πότε εκπαιδεύτηκαν με αυτόν τον τρόπο, δεν υπάρχουν. Από διάφορα μητρώα όμως προκύπτει ότι υπήρξαν μεμονωμένες παρουσιάσεις στο Τατόι στρατευσίμων από τον Στρατό και την Αεροπορία κατά τα έτη 1939, 1940 και 1941, για να εκπαιδευθούν ως χειριστές. Κάποιοι από αυτούς συνέχισαν την εκπαίδευσή τους στη Ροδεσία και ακολούθησαν εξέλιξη σε άλλες σειρές.

Τέλος, με τον Αναγκαστικό Νόμο 1899/8.8.39, που αφορούσε στην ενίσχυση της Αεροπορίας σε ιπτάμενο προσωπικό, δόθηκε το δικαίωμα σε όσους κατείχαν ιδιωτικό πτυχίο αεροπόρου, να αποκτήσουν κατόπιν εξετάσεων πτυχίο χειριστή. Από αυτούς, όσοι είχαν πτυχίο ανώτατης σχολής ονομάζονταν έφεδροι ανθυποσμηναγοί και οι υπόλοιποι έφεδροι σμηνίες. Από την κατηγορία αυτή των ιπταμένων δεν εντοπίστηκαν κάποια στοιχεία στα διάφορα μητρώα.



▲ Κάπου στην έρημο το 1943 οι χειριστές της 336 Μοίρας, από αριστερά, Γ. Ξανθάκος, Κ. Κόκκας και Κ. Χατζηλάκος. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)

▼ Το 1944 οι εκπαιδευτές του ΕΕΤΝΡ (Ροδεσία), από αριστερά, όρθιοι: Η. Παπαγεωργίου, Δ. Φίλης, Γ. Πάττας, Ε. Ζαφεορόπουλος, Μ. Σκλήρης και Χ. Κατσιγιάννης, καθιστοί: Κ. Εξαρχάκος, Ι. Πουλτίδης και Σμηνίας με καθήκοντα διερμηνέα. (Αρχείο Π.-Β.Π.)



ΙΔΡΥΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ (ΕΚΙ)

Είναι προφανές ότι σε περιόδους πολέμου οι ανάγκες σε μάχιμο προσωπικό αυξάνονται σημαντικά. Στις περιπτώσεις αυτές οι παραγωγικές σχολές προσαρμόζουν τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τον εν γένει προσανατολισμό τους, προκειμένου να καλυφθούν οι τρέχουσες επιχειρησιακές ανάγκες των μονάδων. Έτσι το 1940, μετά την κήρυξη του πολέμου, εκδόθηκε ο Αναγκαστικός Νόμος 1703/3.12.40 «Περί αναστολής λειτουργίας της Σχολής Αεροπορίας (ΣΑ) και ιδρύσεως Εκπαιδευτικού Κέντρου Ιπταμένων (ΕΚΙ)». Το νομοθέτημα αυτό μεταξύ των άλλων καθόρισε τα εξής:

- Οι λεπτομέρειες λειτουργίας του ΕΚΙ να ρυθμιστούν με υπουργικές αποφάσεις.
- Οι απόφοιτοι του Κέντρου να ονομάζονται έφεδροι σμηνίες ιπτάμενοι με ανάλογη ειδικότητα, χειριστή ή πληρώματος.
- Οι μαθητές της πρώτης τάξης της ΣΑ και των δύο Τμημάτων, I (10ης σειράς αξιωματικών) και II (6ης σειράς υπαξιωματικών) να συνεχίσουν την εκπαίδευσή τους στο νέο Κέντρο και μετά την αποφοίτησή τους να ονομαστούν αρχισμηνίες και σμηνίες αντίστοιχα.
- Οι μαθητές της δεύτερης τάξης της ΣΑ και των δύο Τμημάτων, I (9ης σειράς αξιωματικών) και II (5ης σειράς υπαξιωματικών), μετά τη συμπληρωματική εκπαίδευση στο ΕΚΙ, να ονομαστούν επίσης αρχισμηνίες και σμηνίες.
- Οι μαθητές της μοναδικής δεύτερης τάξης του Τμήματος III (Μηχανικών) της ΣΑ να συνεχίσουν την εκπαίδευσή τους.

Στο μεταξύ, στις 11 Νοεμβρίου 1940, ονομάστηκαν ανθυποσμηναγοί οι τριτοετείς της 8ης σειράς αξιωματικών (ΒΔ 6.11.40) και σμηνίες οι απόφοιτοι της 4ης σειράς υπαξιωματικών.

Η αποφοίτηση της 8ης σειράς έγινε εσπευσμένα, πριν ολοκληρωθεί το τρίτο έτος φοίτησης, λόγω της επιτακτικής ανάγκης.

Να διευκρινιστεί ότι η ΣΑ, για λόγους ασφαλείας, είχε μεταφερθεί στο Άργος από το πρώτο δεκαήμερο του Νοεμβρίου 1940, και είχε ήδη αρχίσει ο μετασχηματισμός της. Την ίδια περίοδο εγκαταστάθηκαν στο Άργος οι δευτεροετείς και οι πρωτοετείς, όπως αναφέρθηκε, καθώς και όλοι οι εκπαιδευόμενοι την εποχή εκείνη έφεδροι χειριστές και έφεδροι πληρωμάτων.

Αποστολή του ΕΚΙ στο Άργος ήταν να περατώσει την πτητική εκπαίδευση όσο το δυνατόν περισσότερων μαθητών στον συντομότερο δυνατό χρόνο, πάντως όχι περισσότερο από τέσσερις μήνες. Οι πτήσεις για τους δευτεροετείς της 9ης σειράς του Τμήματος Ι και της 5ης σειράς του Τμήματος ΙΙ άρχισαν αμέσως με αεροπλάνα Avro 621 Tutor σε ασκήσεις του βασικού σταδίου.

Στις 21 Μαρτίου 1941 οι μαθητές των δύο αυτών τμημάτων είχαν τελειώσει την εκπαίδευση του βασικού σταδίου και ονομάστηκαν μόνιμοι αρχισμηνίες και σμηνίες, αντίστοιχα, (ΒΔ 21.3.41).

Την εποχή εκείνη εκπαιδευτικές πτήσεις γίνονταν και στο Περιγιάλι (Λέχαιο) Κορινθίας με τα απηρχαιωμένα αεροπλάνα Breguet 19 σε ασκήσεις προχωρημένου σταδίου.

Στις 16 Απριλίου 41, αφού ήδη είχε καταρρεύσει κάθε αντίσταση κατά των εισβολέων Γερμανών, διατάχθηκε το ΕΚΙ να καταστρέψει τα αεροπλάνα και με όλους τους εκπαιδευόμενους, καθώς και το λοιπό προσωπικό που είχε συγκεντρωθεί εκεί, να αναχωρήσει για την Κρήτη μέσω Ναυπλίου.

Στην Κρήτη το ΕΚΙ εγκαταστάθηκε πρόχειρα έξω από την πόλη των Χανίων (Μουρνιές). Με την κατάληψη της νήσου από τους Γερμανούς στα τέλη Μαΐου, ένα μέρος του προσωπικού της Αεροπορίας κατόρθωσε με μεγάλες δυσκολίες να επιβιβαστεί σε βρετανικά πλοία και να φυγαδευτεί στην Αίγυπτο και Μέση Ανατολή. Αιτία της δυσχέρειας επιβίβασης στα πλοία ήταν η αρνητική στάση των Βρετανών, δεδομένου ότι κύριο μέλημά τους ήταν η διάσωση του Βρετανικού Εκστρατευτικού Σώματος.

Έτσι, όσοι δεν μπόρεσαν να διαφύγουν, είτε περιπλανήθηκαν στα χωριά και τις πόλεις της Κρήτης μέχρι να επιστρέψουν στους τόπους καταγωγής τους, είτε αιχμαλωτίστηκαν από τους Γερμανούς και για ένα διάστημα κρατήθηκαν εντός συρματοπλεγμένης περιοχής. Οι πιο πολλοί από αυτούς κατά τη

διάρκεια της κατοχής διέφυγαν μέσω Τουρκίας και επανεντάχθηκαν στην Αεροπορία που είχε ανασυνταχθεί στο πλευρό των Συμμάχων στη Μέση Ανατολή.

Να σημειωθεί ότι, για την αρτιότερη εκπαίδευση των πρόωρα αποφοιτησάντων μαθητών του ΕΚΙ, αποφασίστηκε η αποστολή ενός αριθμού αυτών στη Βρετανική Σχολή Αεροπορικής Εκπαίδευσης (4th Special Flying Training School) στη βάση Χαμπανίγια (Habbaniya) του Ιράκ.

Στις 10 Ιανουαρίου 1941 οι ανθυποσημηναγοί των τελευταίων σειρών του Τμήματος Ι και αντίστοιχοι σημηνίες του Τμήματος ΙΙ της ΣΑ, συνολικά 21 αξιωματικοί και εννέα υπαξιωματικοί, αναχώρησαν για το Ιράκ μαζί με τέσσερις εκπαιδευτές. Στη Χαμπανίγια άρχισαν εγκαίρως τις πτήσεις, για να ολοκληρώσουν το προχωρημένο και το πολεμικό στάδιο.

Στις 13 Απριλίου 1941 ακολούθησε και δεύτερη αποστολή από οκτώ αρχισμηνίες της 9ης σειράς και οκτώ σημηνίες της 5ης σειράς. Η εκπαίδευση στο Ιράκ προέβλεπε ενόργανες πτήσεις, νυκτερινές και πτήσεις ακροβατικών ελιγμών με αεροσκάφη Hawker Audax και Airspeed Oxford.

Η πρώτη αποστολή τελείωσε την εκπαίδευσή της στις 11 Απριλίου 1941 και αναχώρησε αρχικά με προορισμό την Ελλάδα, αλλά κατέληξε στη Γάζα της Παλαιστίνης, όπου ενώθηκε με το υπόλοιπο προσωπικό της Ελληνικής Αεροπορίας που είχε καταφύγει εκεί.

Η δεύτερη αποστολή δεν πρόλαβε να ολοκληρώσει την εκπαίδευσή της. Ενώ είχε πραγματοποιήσει λίγες μόνο πτήσεις, αναγκάστηκε να τη διακόψει, εξαιτίας των επαναστατικών επεισοδίων που ξέσπασαν την εποχή εκείνη στο Ιράκ από γερμανόφιλους Ιρακινούς. Έτσι, λίγες ημέρες μετά την αναχώρηση της πρώτης αποστολής, αναχώρησε και αυτή για τη Γάζα.

Την πρώτη αποστολή για εκπαίδευση στο Ιράκ αποτέλεσαν οι:

- Αντισμήναρχος Βήλος Παναγιώτης ως αρχηγός αποστολής (προέλευσης Ναυτικής Αεροπορίας)
- Εκπαιδευτές:

1. Σμηνηγός Πλαστής Κωνσταντίνος (προέλευσης Ναυτικής Αεροπορίας)
2. Υποσμηνηγός Μάρκου Γεώργιος (1ης σειράς Τμ. Ι της ΣΑ)
3. Υποσμηνηγός Μαργαρίτης Κων/νος (3ης σειράς Τμ. Ι της ΣΑ)

4. Ανθυποσμηναγός Ντρενάς Λεωνίδας (Σχολής Σέδες)
5. Ανθυποσμηναγός Τσαντίδης Γεώργιος (Σχολής Σέδες)

- Εκπαιδευόμενοι Χειριστές:

Οι Ανθυποσμηναγοί του Τμ. Ι (αξ/κών) της ΣΑ, εισόδου 1936 (6η σειρά), 1937 (7η σειρά) και 1938 (8η σειρά):

1. Σταματελάτος Αγγελος (6ης)
2. Κοντολέφας Μιχαήλ (6ης)
3. Χατζάκης Ιωάννης (7ης)
4. Μουλόπουλος Αντώνιος (7ης)
5. Καρταλαμάκης Ηλίας (7ης)
6. Πλαστήρας Φίλιππος (7ης)
7. Παπακώστας Ιωάννης (7ης)
8. Καραγιάννης Παναγιώτης (7ης)
9. Παππας Παναγιώτης (7ης)
10. Μέλης Θεόδωρος (7ης)
11. Μαχαίρας Ηλίας (8ης)
12. Νομικός Μιχαήλ (8ης)
13. Γκορέγκο Ανδρέας (8ης)
14. Λιάτης Κωνσταντίνος (8ης)
15. Καρύδης Ευάγγελος (8ης)
16. Παπουτσή Ιωάννης (8ης)
17. Γεωργακόπουλος Ελευθέριος (8ης)
18. Θεοφανόπουλος Θεοφάνης (8ης)
19. Βαλαβάνης Κωνσταντίνος (8ης)
20. Πολυχρονόπουλος Ανδρέας (8ης)

Οι Σμηνίες του Τμ. ΙΙ (υπαξ/κών) της ΣΑ, εισόδου 1937 (3η σειρά) και 1938 (4η σειρά):

21. Σκλήρης Μαρίνος (3ης)
22. Παπανδρεόπουλος Ιωάννης (3ης)
23. Μαρκόπουλος Ιωάννης (4ης)
24. Παπαγγελής Περικλής (4ης)
25. Δήμου Κωνσταντίνος (4ης)
26. Αλεξόπουλος Κωνσταντίνος (4ης)
27. Γεωργιάδης Ιωάννης (4ης)
28. Γκίζας Δημήτριος (4ης)
29. Στρατηγάκης Νικόλαος (4ης)

Τη δεύτερη αποστολή στο Ιράκ αποτέλεσαν οι κάτωθι εκπαιδευόμενοι χειριστές :

Οι Αρχισμηνίες της 9ης σειράς του Τμ. Ι (αξ/κών) της ΣΑ, εισόδου 1939:

1. Γερμανός Βύρων
2. Χατζηιωάννου Βύρων
3. Τσότσος Γεώργιος
4. Πλειώνης Γεώργιος
5. Λουκόπουλος Κωνσταντίνος
6. Καραγιώργος Αλέξανδρος
7. Πετράκης Αντώνιος
8. Τριπόδης Θεόδωρος

Οι Σμηνίες του Τμ. ΙΙ (υπαξ/κών) της ΣΑ, εισόδου 1938 (4η σειρά) και 1939 (5η σειρά):

9. Κολιόπουλος Χρήστος (4η)
10. Τζούβαλης Γεώργιος (5η)
11. Γιαλελής Γεώργιος (5η)
12. Λάιτμερ Μαυρίκιος (5η)
13. Ζαφειρόπουλος Ελευθέριος (5η)
14. Νικολόπουλος Κωνσταντίνος (5η)
15. Παπαγεωργίου Ηλίας (5η)
16. Σιμπιτζής Αναστάσιος (5η)
17. Ευαγγελινάκης Κωνσταντίνος (5η)

Γενική κατάσταση της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας (ΕΒΑ) μετά την άφιξη του ΕΚΙ στη Γάζα

Το προσωπικό της ΕΒΑ, που διέφυγε στη Μέση Ανατολή με τα εναπομείναντα αεροπλάνα, συγκεντρώθηκε αρχικά στα αεροδρόμια της Αιγύπτου (Aboukir, Mersa Matruh και Dekheila) και στη συνέχεια στη Γάζα της Παλαιστίνης, όπου διοικητής του εκεί κλιμακίου ήταν ο Αντισμήναρχος Σ. Παπασπύρου. Στη Γάζα έφθασαν τελικά από την Κρήτη και οι μαθητές του ΕΚΙ, καθώς επίσης και οι εκπαιδευθέντες στο Ιράκ μαζί με τους Έλληνες εκπαιδευτές, όπως προαναφέρθηκε.

Με το προσωπικό αυτό κυρίως και με τα δέκα διαφυγόντα αεροπλάνα (πέντε Avro Anson, τέσσερα Avro 621 και ένα Dornier 22) στη Μέση Ανατολή, η ΕΒΑ άρχισε να ανασυγκροτείται. Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα δημιουργήθηκαν τρεις πολεμικές μοίρες, γεγονός που θεωρείται ως ένα σημαντικό επίτευγμα.

Να σημειωθεί ότι ο Σμήναρχος Π. Βήλος, ο οποίος ως Ανώτερος Διοικητής Αεροπορίας ήταν ο σύνδεσμος με το Αρχηγείο της Royal Air Force – RAF, διαδραμάτισε τον σπουδαιότερο ρόλο. Ωστόσο, οι προσπάθειές του στράφηκαν και στον τομέα της εκπαίδευσης. Ειδικότερα στην εξασφάλιση μιας σύντομης και ταυτόχρονα ολοκληρωμένης εκπαίδευσης, κυρίως των ιπταμένων αλλά και του λοιπού προσωπικού. Η γνωριμία του με Βρετανούς, από την προγενέστερη εκπαίδευσή του στη Μεγάλη Βρετανία, τον βοήθησε να παρακάμψει πολλές τυπικές και χρονοβόρες διαδικασίες. Έτσι, εξασφάλισε την άμεση φοίτηση Ελλήνων, βαθμοφόρων και δοκίμων, σε αεροπορικές σχολές της Νοτίου Ροδεσίας για χειριστές και Νοτίου Αφρικής για τις υπόλοιπες ειδικότητες αέρος και εδάφους.

Οι βρετανικές αυτές σχολές ήταν φημισμένες σε διεθνές επίπεδο. Γι' αυτό και άλλες συμμαχικές αεροπορίες επεδίωκαν τη φοίτηση του προσωπικού τους στις σχολές της Ν. Ροδεσίας και της Ν. Αφρικής, προκειμένου να καλύψουν τις πολεμικές τους ανάγκες.

Εκπαίδευση στη Νότιο Ροδεσία 1941-1946

Στις 26 Ιουνίου 1942, στο πλαίσιο σύσκεψης που πραγματοποιήθηκε στο Στρατηγείο του Εκπαιδευτικού Συγκροτήματος Ροδεσίας, τέθηκαν οι βάσεις συμφωνίας για την εκπαίδευση των Ελλήνων χειριστών. Στη σύσκεψη μετείχαν εκτός από τους Βρετανούς αξιωματικούς, ο Σμήναρχος Π. Βήλος, Ανώτερος Διοικητής της ΕΒΑ, και ο Σμήναρχος Ν. Αβέρωφ, Διοικητής του Ελληνικού Εκπαιδευτικού Τμήματος Νοτίου Ροδεσίας (ΕΕΤΝΡ), το οποίο συνιστούσε την κεντρική διοίκηση παρακολούθησης της όλης εκπαίδευσης.

Οι Έλληνες μαθητές των Σχολών της Νοτίου Ροδεσίας θα αποτελούνταν από:

α. Νέους αξιωματικούς και υπαξιωματικούς, οι οποίοι είχαν περατώσει την εκπαίδευση στην Ελλάδα και θα έπρεπε να μετεκπαιδευτούν σε σύγχρονους τύπους αεροσκαφών.

β. Δόκιμους αξιωματικούς και υπαξιωματικούς από τη Σχολή Αεροπορίας στην Ελλάδα

γ. Δόκιμους έφεδρους υπαξιωματικούς από τους νεοκατατασσόμενους εθελοντές.

Η εκπαίδευση χειριστών θα περιελάμβανε τα εξής στάδια σε αντίστοιχα Κέντρα:

α. Προ-προπαρασκευαστικό για την εκμάθηση της Αγγλικής

β. Προπαρασκευαστικό

γ. Αρχικής εκπαίδευσης

δ. Ενδιάμεσης εκπαίδευσης και

ε. Προκεχωρημένης εκπαίδευσης

Στο ΕΕΤΝΡ συμφωνήθηκε ότι θα φοιτούσαν ανά 12 εβδομάδες 20 χειριστές για μονοκινητήρια και 10 για δικινητήρια αεροσκάφη.

Σε κάθε εκπαιδευτικό κέντρο – σχολή εκτός από τους μαθητευομένους είχαν οριστεί και Έλληνες αξιωματικοί ως σύνδεσμοι ή ως εκπαιδευτές, πλαισιωμένοι με βοηθητικό προσωπικό, όπως γραφείς διερμηνείς. Οι έδρες αυτών ήταν:

α. Για το Προ-προπαρασκευαστικό και Προπαρασκευαστικό Κέντρο το Hill Side Camp (κοντά στο Μπουλαγουάιο).

β. Για την Ελληνική Σχολή Αρχικής Εκπαίδευσης (ΕΣΑΕ - 28 EFTS) το Mount-Hampden (κοντά στο Σάλσμπουρι).

<u>CONFIDENTIAL.</u>		Form 1499C.							
REPORT ON THE FLYING AND GROUND TRAINING OF PILOTS.									
SURNAME	T Z A M T Z I S.	CHRISTIAN NAMES	ETHIMIOS.						
NUMBER	748	RANK	SERGEANT.						
AT									
No. 23 SERVICE FLYING TRAINING SCHOOL									
ARRIVED	22. 10. 42.	LEFT	3. 2. 43.						
FLYING TIMES :	COURSE No. 16C.								
Previous Flying At S.F.T.S.	Type of Aircraft	Day		Night		Formation	Instrument	Passenger	Link Trainer
		Dual	Solo	Dual	Solo				
	Tiger Moth.	34.05	38.45	2.40	2.05		2.10		10.45
	Harvard.	32.00	44.15	4.50	3.20		8.00	0.15	18.00
	Oxford.	22.35	48.40	4.00	4.45	8.15	7.45	22.40	17.00
	Total ...	88.40	131.40	11.30	10.10	8.15	17.55	22.55	45.45

▲ Απόσπασμα από την “Αναφορά Εκπαίδευσης Αέρος – Εδάφους” (Report on the flying and ground training) του Εφ. Σμηνία Ε. Τζαμτζή μετά το πέρας της εκπαίδευσής του στα δίκινητήρια αεροσκάφη στο 23 SFTS Heany.

Σε συνδυασμό με το “Ατομικό Ημερολόγιο Πτήσεων” (Pilot Flying Log Book), το οποίο διατηρεί η οικογένεια τού Σμηνάρχου (Ι) Ε. Τζαμτζή, παρατηρούμε ότι από τα μέσα Μαΐου 1942 έως το τέλος Ιουλίου 1942 εκπαιδεύτηκε ως χειριστής στο 28 EFTS Mount-Hampden με αεροσκάφη αρχικού σταδίου Tiger Moth, συμπληρώνοντας 77:35 ώρες πτήσεων. Στη συνέχεια μέχρι τα μέσα Οκτωβρίου 1942 εκπαιδευόμενος στο 20 SFTS Cranborne κάλυψε 84:25 ώρες με αεροσκάφη Harvard. Ακολούθησε η προκεχωρημένη εκπαίδευσή του στα δίκινητήρια αεροσκάφη Oxford στο 23 SFTS Heany, όπου μέχρι τα μέσα Ιανουαρίου 1943 συμπλήρωσε 80:00 ώρες πτήσεων. Πριν από την τοποθέτησή του στη 13η Μοίρα Ελαφρού Βομβαρδισμού φοίτησε για δύο μήνες στο 61 AIR SCHOOL SOUTH AFRICA (Navigation-Reconnaissance Course), όπου συμπλήρωσε με αεροσκάφη Avro Anson 45:45 ώρες πτήσεων.

(Πηγή: Αρχείο Ιωάννη Τζαμτζή)

γ. Για την Ελληνική Σχολή Μονοκινητήριων (ΕΣΜ - 20 SFTS) το Cranborne (κοντά στο Σάλσμπουρι).

δ. Για την Ελληνική Σχολή Δικινητήριων (ΕΣΔ- 23 SFTS το Heany (κοντά στο Μπουλαγουάιο)

Η αρχική εκπαίδευση στο αεροδρόμιο Mount-Hampden γινόταν με το διπλάνο Tiger Moth. Στο αεροδρόμιο Cranborne διεξαγόταν η εκπαίδευση χειριστών στα μονοκινητήρια αεροσκάφη, με τον αξιόπιστο τύπο της εποχής Harvard, και στο Heany των χειριστών που προορίζονταν για τα δικινητήρια, με τη χρησιμοποίηση των επίσης αξιόπιστων αεροσκαφών Oxford. Να σημειωθεί ότι η όλη εκπαίδευση περιελάμβανε εξοικείωση στην πτήση δι' οργάνων με τη συσκευή εδάφους Link Trainer.

Παράλληλα με την εκπαίδευση χειριστών, υπήρχαν τμήματα για την εκπαίδευση πληρωμάτων αεροσκαφών, ναυτίλων ασυρματιστών και πολυβολητών. Τα τμήματα αυτά ενισχύονταν από μαθητευομένους που αποτύγχαναν στην πιητική εκπαίδευση.

Όσον αφορά στην επιχειρησιακή εκπαίδευση, αυτή πραγματοποιείτο στο 71 OTU της Ισμαηλίας. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα με αεροσκάφη Hurricane ήταν εντατικό και πολύ απαιτητικό, αφού περιελάμβανε ασκήσεις καθαρά πολεμικές, με σχηματισμούς μάχης, ακροβατικούς ελιγμούς, αερομαχίες, βολές εναντίον επίγειων και εναέριων στόχων και γενικά τακτικές εμπόλεμου περιβάλλοντος.

Μετά την επιτυχή περάτωση του πολεμικού σταδίου, οι χειριστές, ετοιμοπόλεμοι πλέον, προωθούνταν στις πολεμικές Μοίρες του μετώπου.

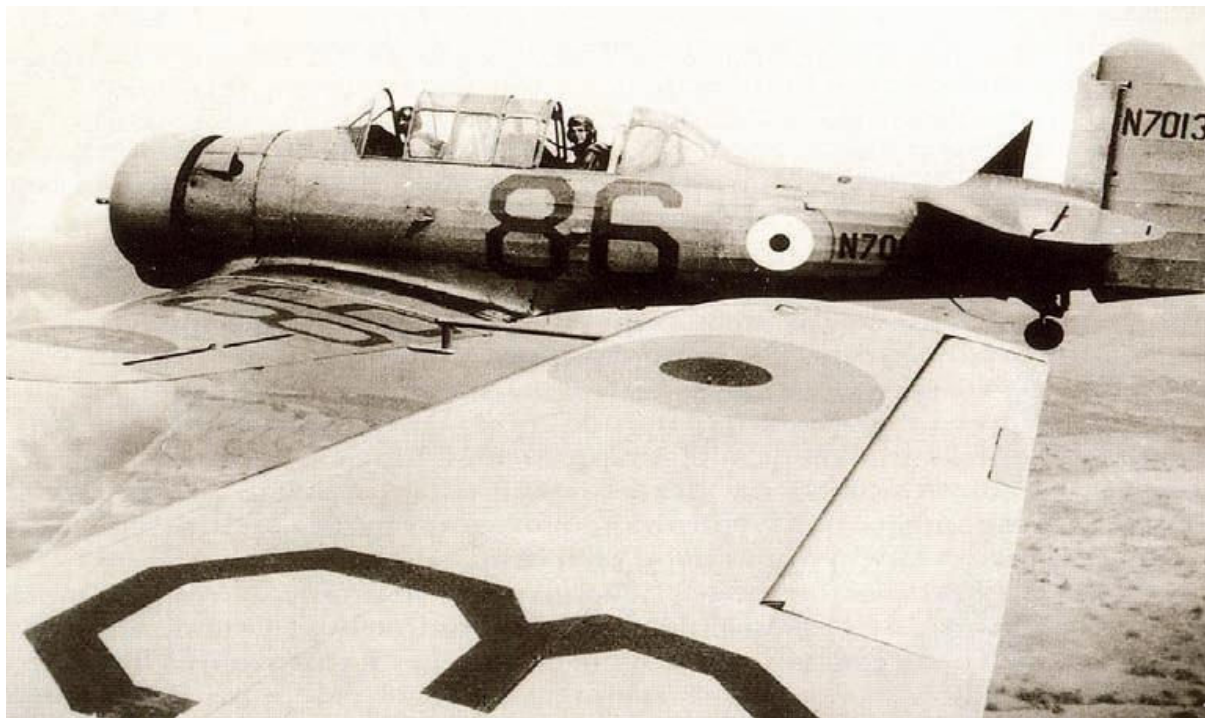
Μέχρι το τέλος του Πολέμου ένας σεβαστός αριθμός Ελλήνων ιπταμένων μετεκπαιδεύτηκε ή εκπαιδεύτηκε στις βρετανικές σχολές. Το ανθρώπινο αυτό δυναμικό επάνδρωσε τις τρεις Ελληνικές Πολεμικές Μοίρες - 13η Ελαφρού Βομβαρδισμού και 335 και 336 Διώξεως – συνεισφέροντας στην τελική συμμαχική νίκη.



▲ Στιγμιότυπο από τη φοίτηση σε σχολή ειδικότητας Ν. Αφρικής (No 11A Course) ομάδας ιπτάμενου προσωπικού της 13ης Μοίρας Ελαφρού Βομβαρδισμού. Καθιστοί από αριστερά: Εφ. Σμηνίας Ε. Τζαμτζής (χειριστής), Υποσμηναγός Β. Φραγκάς (χειριστής), Σμηναγός Μ. Δαβάκης (χειριστής) και Ανθυποσμηναγός Γεωργόπουλος (πλήρωμα). Όρθιοι από αριστερά: Εφ. Σμηνίας Παπαβραμίδης (πλήρωμα), Ανθυποσμηναγός Ζ. Αρβανίτης (ναυτίλος-βομβαρδιστής), Λοχαγός Κουμαντάκος (αποσπασμένος στην Αεροπορία με την ειδικότητα του παρατηρητή) και Υποσμηναγός Τριανταφύλλης (ναυτίλος-βομβαρδιστής).
(Αρχείο Ιωάν. Τζαμτζή)

► Εκπαιδευτικό α/φος Tiger Moth. Χρησιμοποιήθηκε για την αρχική εκπαίδευση αέρος στο αντίστοιχο κέντρο εκπαίδευσης στη Νότια Ροδεσία.
(Αρχείο Π.-Β.Π)





▲ Εκπαίδευση με αεροσκάφη T-6 Harvard στη Νότιο Ροδεσία.

▼ Εκπαιδευτικό ψαεροσκάφος Airspeed Oxford. Χρησιμοποιήθηκε για την εξοικείωση σε δικινητήρια Ελλήνων χειριστών στο Ιράκ και στη Νότιο Ροδεσία.
(Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)





▲ Ο αεροπόρος Ε. Τίγκος της 7ης σειράς του Τμήματος Αξιωματικών της ΣΑ (Ικάρων), με την αισιοδοξία της νίκης, πριν από μία ακόμη αποστολή με Hurricane, στη διάρκεια των επιχειρήσεων στο μέτωπο της Αφρικής.

Στις 5 Δεκεμβρίου 1944, εκτελώντας αποστολή προσβολής γερμανικών στόχων στην κατεχόμενη ακόμη Κρήτη από το Χασάνι (αεροδρόμιο Ελληνικού), σκοτώθηκε. Το αεροσκάφος του Spitfire V της 335 Μοίρας Διώξεως κτυπήθηκε από εχθρικά αντιαεροπορικά πυρά και έπεσε στη θαλάσσια περιοχή της Γεωργιούπολης, ανατολικά του κόλπου της Σούδας.

(Αρχείο Πολεμικού Μουσείου Αθηνών)

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η κατάκτηση των ελληνικών ουρανών πραγματοποιήθηκε με τον ενθουσιασμό, την αφοσίωση στο καθήκον, τις θυσίες και τη δημιουργική εργασία, στο έδαφος ή στον αέρα, όλων εκείνων που ως πρωτοπόροι από το 1912 αξιοποίησαν τις δυνατότητες της νέας τεχνολογίας, της αεροπλοΐας.

Με τα παρατεθέντα στο παρόν πόνημα στοιχεία δίδεται μια συνοπτική περιγραφή της δημιουργίας και εξέλιξης του αεροπορικού δυναμικού στους κόλπους δύο διαφορετικών φορέων, Στρατού και Ναυτικού, για να αναπτυχθούν στη συνέχεια οι παράγοντες που οδήγησαν στην ενοποίηση των δύο Αεροποριών σε ένα ενιαίο και ξεχωριστό Κλάδο των Ενόπλων Δυνάμεων.

Η όλη έρευνα εμβάθυνε στον οργανωτικό τομέα και στη δημιουργία στελεχών μέχρι το 1946 και δεν διευρύνθηκε στην πλούσια μέχρι τότε επιχειρησιακή δράση, δεδομένου ότι αυτή περιλαμβάνεται σε υπάρχουσες έγκυρες εκδόσεις. Άλλωστε, η ανάδειξη του τρόπου δημιουργίας στελεχών κατά την περίοδο αυτή καταδεικνύει εκείνους που έγραψαν με τόλμη και αυτοθυσία τις ηρωικές σελίδες της Αεροπορικής Ιστορίας, κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους, τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο - στο Μέτωπο της Μακεδονίας, στα Δαρδανέλια και στο Σκρά - τη Μικρασιατική Εκστρατεία και τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, στις επιχειρήσεις του 1940 - 41, στη Μέση Ανατολή, στην Ιταλία και στα κατεχόμενα Δωδεκάνησα και Κρήτη.

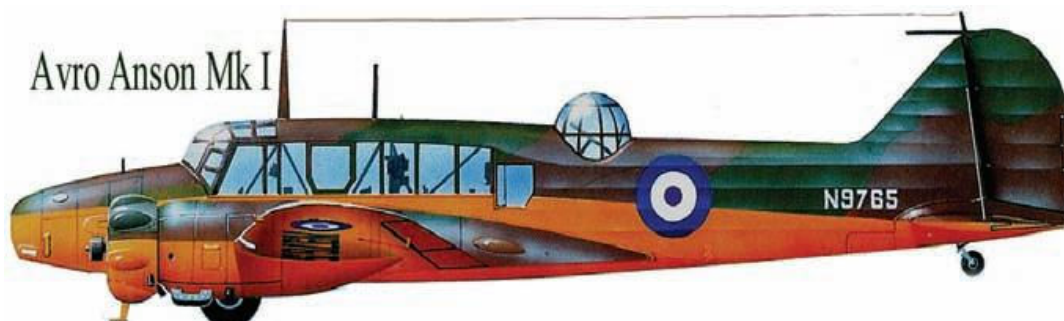
Ως τερματικό ορόσημο της όλης μελέτης τέθηκε το 1946 εκ του γεγονότος ότι από το έτος αυτό και μετά τα στελέχη της Αεροπορίας προέρχονταν μόνο από την ενιαία Αεροπορία, με εξαίρεση τη θέση του Αρχηγού ΓΕΑ, η οποία καταλαμβάνονταν μέχρι το 1954 από αξιωματικούς προέλευσης Στρατού ή Ναυτικού, με τελευταίο τον Αντιπτέραρχο Ε. Κελαϊδή.

Στην μετέπειτα εποχή και με την ένταξη των αεριωθουμένων, δόθηκε νέα πνοή με ομοιογενές προσωπικό και χαράχθηκε νέος δρόμος προόδου, για να φθάσει η Πολεμική Αεροπορία στο σημερινό υψηλό αξιόμαχο επίπεδο, το οποίο την καθιστά ικανή να ανταπεξέλθει στις ποικίλες απαιτήσεις, τόσο ως αποτρεπτικός παράγοντας απέναντι σε κάθε είδους απειλή σε βάρος των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδας, όσο και ως αρωγός στο πλευρό της πολιτείας, προσφέροντας πολύτιμες υπηρεσίες στο κοινωνικό σύνολο.

— * —

► Ο Αντιπτέραρχος Ε. Κελαϊδής (1900 – 1989), ο οποίος προερχόταν από τη Στρατιωτική Αεροπορία. Διετέλεσε Αρχηγός ΓΕΑ την περίοδο του εκσυγχρονισμού με αεριωθούμενα 1950 - 1954 και ήταν ο τελευταίος πρόεδρος Στρατού ή Ναυτικού.





▲ Οι τύποι των αεροσκαφών ελαφρού βομβαρδισμού, που διαδοχικά (μετά το Avro Anson) ήταν στη δύναμη της 13ης Μοίρας, η οποία ενταγμένη επιχειρησιακά στη Βρετανική Βασιλική Αεροπορία (Royal Air Force - RAF) έδρασε στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.
(Αρχείο Π.-Β.Π., μέσω Διαδικτύου)



Hawker Hurricane

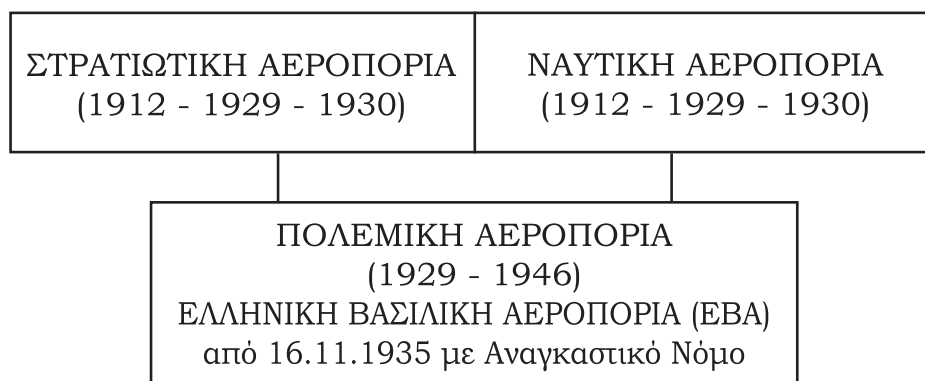


Spitfire Mk V

▲ Οι Μοίρες Διώξεως 335 και 336, εφοδιασμένες πρώτα με αεροσκάφη *Hurricane* και στη συνέχεια με *Spitfire* έδρασαν στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ενταγμένες επιχειρησιακά στη Βρετανική Βασιλική Αεροπορία (Royal Air Force - RAF).

(Αρχείο Π.-Β.Π., μέσω Διαδικτύου)

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ 1912 - 1946



ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (1911-1929-1930) Δημιουργία - Εξέλιξη - Ιδιαίτερα γεγονότα

1912: Εκπαίδευση Πρωτοπόρων

- Υπολοχαγοί Δημήτριος Καμπέρος και Μιχαήλ Μουτούσης, Υπίλαρχος Πανούτσος Νοταράς, Ανθυπίλαρχος Χρήστος Αδαμίδης (δεν περάτωσαν: Υπολοχαγοί Λουκάς Παπαλουκάς και Μάρκος Δράκος)
- Εκπαίδευση στη Σχολή Henry Farman στο Ετάμπ της Γαλλίας
- 1912: Λόχος Αεροπορίας (Στρατού) υπό το Τάγμα Συγκοινωνιών του Μηχανικού. Ν 3995/7.1.12
- Αεροπλάνα: Παραλαβή τεσσάρων γαλλικών διπλάνων Henry Farman
- 13/5/1912: Πρώτη πτήση στρατιωτικού αεροπλάνου με τον Δ. Καμπέρο.

- 27/5/1912: Γενέθλιος ημέρα της Πολεμικής Αεροπορίας - βάπτισμα των τεσσάρων αεροπλάνων
- 1912 ως 1913: Συμμετοχή στους Βαλκανικούς Πολέμους
- 5/10/1912: Πρώτη ελληνική αεροπορική πολεμική αποστολή
- 1913 ως 1915: Σχολή Δ. Καμπέρου (Λεμπέτ Θεσσαλονίκης)
- Οκτώβριος 1915: Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού (ΑΥΣ)
- 1915: Σχολή Ταγματάρχη Δ. Καμπέρου, Αμύνταιο-Λάρισα-Άργος
- 16/9/1916: Κίνημα Εθνικής Άμυνας στη Θεσσαλονίκη
- 17/6/1917: Επίσημη είσοδος της Ελλάδας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο
- Σεπτέμβριος 1917: Γαλλική Αεροπορική Σχολή Σέδες
- Οκτώβριος 1917: Γαλλική Σχολή Σαρτρ
- 10/12/1917: Συγκρότηση της 532 Μοίρας Αναγνωρίσεως και Βομβαρδισμού
- 1918: Αεροπορικό Σώμα (Στρατού). ΝΔ 3.5.18
- 13/3/1918: Συγκρότηση της 531 Μοίρας Διώξεως
- Μάιος 1918: Συμμετοχή στη μάχη του Σκρα Ντι Λέγκεν
- 1/6/1918: Συγκρότηση της 533 Μοίρας Αναγνωρίσεως και Βομβαρδισμού
- Σεπτέμβριος 1918: Συγκρότηση της 534 Μοίρας
- Μάρτιος 1919: Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας Σέδες
- Μάρτιος 1919: Συμμετοχή της 534 Μοίρας στην εκστρατεία στη Μεσημβρινή Ρωσία
- Μάιος 1919: Έναρξη της Μικρασιατικής Εκστρατείας
- 15/6/1919: Προσγείωση των πρώτων αεροσκαφών στην περιοχή της Σμύρνης
- 20/12/1919: Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς
- Μετονομασία των Μοιρών 531, 532, 533 και 534 σε Μοίρες Α΄, Β΄, Γ΄ και Δ΄
- 30/7/1922: Συγκρότηση της Ε΄ Μοίρας στο Ουσάκ
- Αύγουστος 1922: Κατάρρευση μετώπου στη Μ. Ασία
- 26/8/1922: Αποχώρηση των αεροσκαφών από τη Σμύρνη
- 3/9/1922: Αποχώρηση των αεροσκαφών από την Πάνορμο
- 1925: Όπλο Αεροπορίας Στρατού. ΝΔ 13.9.19
- 8/6/1928 ως 1/7/1928: Γύρος της Μεσογείου με αεροσκάφος Breguet 19 από τους Συνταγματάρχη Χ. Αδαμίδα ως παρατηρητή και Υπολοχαγό Ε. Παπαδάκο ως χειριστή

1929 - 1932 : Μετάπτωση στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία
1932: Τέλος λειτουργίας Στρατιωτικής Σχολής Αεροπλοΐας Σέδες

- * -

ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (1912-1929-1930)

Δημιουργία - Εξέλιξη - Ιδιαίτερα γεγονότα

Νοέμβριος 1912: Το πρώτο υδροπλάνο Astra στη δύναμη Αεροπορίας Ναυτικού, το οποίο ονομάστηκε Ναυτίλος.

- 24/1/1913: Πρώτη, σε παγκόσμια κλίμακα, αποστολή ναυτικής συνεργασίας στον Ελλήσποντο με υδροπλάνο Maurice Farman από τους Υπολοχαγό Μιχαήλ Μουτούση ως χειριστή και Σημαιοφόρο Αριστείδη Μωραΐτινη ως παρατηρητή

- 8/7/1913: Λήξη Βαλκανικών Πολέμων

1914: Σώμα Αεροπόρων Βασιλικού Ναυτικού ή Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα (ΝΑΣ). Ν 257/20.4.14

- Καθιέρωση για πρώτη φορά στην Ελλάδα των ονομασιών:

Μοίρα αεροπλάνων (με 8 αεροπλάνα) και

Σμήνος αεροπλάνων (με 4 αεροπλάνα). ΒΔ 25.5.14

- Καθιέρωση του διακριτικού σήματος αεροπόρου (πυρσός του Ερμή). ΒΔ 25.5.14

- Αρχές του 1914: Απόκτηση υδροπλάνων Sopwith Greek Seaplane 80 ίππων

- 1914 ως 1915: Ναυτική Αεροπορική Σχολή στην Ελευσίνα και στο Φάληρο

- Σεπτέμβριος 1916: Κίνημα Εθνικής Άμυνας στη Θεσσαλονίκη

- Οκτώβριος 1916: Αγγλική Σχολή Αεροπορίας στον Μούδρο Λήμνου (έως Σεπτέμβριο 1919) και στο Καζαβίτιο Θάσου

- Μάρτιος 1917: Συμμετοχή στις επιχειρήσεις του Μακεδονικού Μετώπου

- Μάιος 1917: Συγκρότηση της Μοίρας Ζ' στη Λήμνο

- 17/6/17: Επίσημη είσοδος της Ελλάδας στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο

- Θέρος 1917: Επαναλειτουργία της Σχολής Φαλήρου για προπαίδευση

- Ιούνιο 1917 ως Σεπτέμβριο 1918: Συμμετοχή στις επιχειρήσεις εναντίον πλοίων και στόχων στα Στενά, καθώς και στα βόρεια και στα ανατολικά παράλια του Αιγαίου

- Δεκέμβριο 1917 ως Σεπτέμβριο 1919: Εκπαίδευση στη Σχολή Ηλιούπολης της Αιγύπτου
- 1918: Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία (ΝΑΥ). Ν 1315/16.4.18
- Καθιέρωση του όρου Πτέρυγα (3 Μοίρες), πλέον της Μοίρας και του Σμήνους
- Δημιουργία τεσσάρων Μοιρών με το χαρακτηριστικό Η = Hellenique (Η1 στη Θάσο, Η2 στον Μούδρο, Η3 στον Σταυρό Χαλκιδικής και Η4 στα Λεγραινά)
- Οκτώβριος 1918: Λειτουργία Σχολής Ναυτικής Αεροπορίας στο Τατόι και το Παλαιό Φάληρο
- 2/11/18: Πτήση ελληνικών αεροπλάνων πάνω από την Κωνσταντινούπολη
- 11/11/18: Υπογραφή ανακωχής
- 22/12/18: Απώλεια Αριστείδη Μωραϊτίνη
- 1919: Συμμετοχή στη Μικρασιατική εκστρατεία
- 2/5/19: Προσγείωση του πρώτου αεροπλάνου στη Σμύρνη
- Ιούλιος - Αύγουστος 1919: Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης (ΝΑΜΣ)
- 1919 ως 1922: Δράση ΝΑΜΣ με την κατάτμησή της στα Προκεχωρημένα Σμήνη Μετώπου
- 26/8/22: Αποχώρηση και του τελευταίου αεροπλάνου από τη Σμύρνη
- 1919 ως 1923: Υποτονική η αεροπορική εκπαίδευση στο Τατόι και το Παλαιό Φάληρο
- Φεβρουάριος 1924: Σύσταση Σχολής Δοκίμων Αεροπόρων.
- Δ 28.2.24
- Ιούλιος 1924: Εκπαίδευση σημαιοφόρων στο Τατόι
- Σεπτέμβριος 1925: Εκπαίδευση υπαξιωματικών του Ναυτικού στο Σέδες
- Οκτώβριος 1925: Εκπαίδευση υπαξιωματικών στο Τατόι
- Οκτώβριος 1925: Εκπαίδευση αξιωματικών στη γαλλική σχολή Caudron στο Κροτουά
- Οκτώβριος 1925: Εκπαίδευση αξιωματικών στην αγγλική σχολή Blackburn
- Μάρτιος 1926: Εκπαίδευση αξιωματικών στο Ροσφόρ Γαλλίας
- 1929: Ναυτική Αεροπορία (ΝΑ) - Ανωτέρα Διοίκηση ΝΑ (ΑΔΝΑ).
- N 4226/19.7.29
- Πρόβλεψη ριζικής αναδιοργάνωσης της ΝΑ
- Στολίσκοι, Μοίρες, Σμήνη αεροσκαφών

- 1930 ως 1931: Εκπαίδευση αξιωματικών στη Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας (ΣΝΑ) Παλαιού Φαλήρου
- 1929 – 1932: Μετάπτωση στην ενιαία Πολεμική Αεροπορία

- * -

ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (1929 - 1946)
Ανεξάρτητο Όπλο των Ενόπλων Δυνάμεων

1929: Υπουργείο Αεροπορίας. Ν 4451/23.12.29

- «Άπασαι αι Αεροπορικαί Υπηρεσίαι των Υπουργείων Στρατιωτικών, Ναυτικών και Συγκοινωνιών, μεθ' άπαντος του προσωπικού, του υλικού και των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων περιέρχονται εις την δικαιοδοσίαν του Υπουργείου Αεροπορίας»
- 1931: α. Ν 5121/10.7.31 «Περί οργανισμού Πολεμικής Αεροπορίας»
- Πρόβλεψη ίδρυσης της Σχολής Αεροπορίας
- Άπαντα τα υπηρετούντα στελέχη (Στρατιωτικής και Ναυτικής Αεροπορίας) και τα μέλλοντα να καταταχθούν αποτελούν ενιαίο Σώμα
- Μέχρι την απόδοση της Σχολής Αεροπορίας, η κατάταξη ανθυποσμηναγών στην Αεροπορία θα πραγματοποιείτο από ανθυπολοχαγούς και σημαιοφόρους (ίσχυσε μέχρι το 1932)
- β. Ν 5122/10.7.31 «Περί ιεραρχίας της Πολεμικής Αεροπορίας, αεροπορικών προβιβασμών και καταστάσεως των στελεχών της Αεροπορίας»
- γ. Ν 5123/10.7.31 «Περί εκπαιδεύσεως της Πολεμικής Αεροπορίας»
- Ίδρυση της Σχολής Αεροπορίας
- Τμήμα Υποψήφιων Αξιωματικών (για ανθυποσμηναγούς)
- Τμήμα Υποψήφιων Υπαξιωματικών (για σμηνίες χειριστές ή παρατηρητές)
- Πρόβλεψη Κέντρων Εκπαίδευσης Επίκουρων Παρατηρητών Στρατού και Ναυτικού
- ΠΔ 5.10.31 «Περί τρόπου διενεργείας εισαγωγικών εξετάσεων εις την Σχολήν Αεροπορίας» (μόνο για υποψήφιους αξιωματικούς)
- 2/12/31: Είσοδος της 1ης σειράς υποψήφιων αξιωματικών (συνέχιση μίας σειράς κάθε χρόνο μέχρι το 1940 - σύνολο 10 σειρές)

δ. Ν 5299/29.12.31 «Περί αρχαιότητας αξιωματικών, υπαξιωματικών και σημηνιτών Αεροπορίας»

- 18/1/32: Είσοδος της μοναδικής σειράς υποψήφιων υπαξιωματικών, τετραετούς υποχρεώσεως, για σημηνίες παρατηρητές-ασυρματιστές ή παρατηρητές-φωτογράφους.
- ΠΔ 14.4.32 «Περί οργανισμού Σχολής Αεροπορίας» και για τα δύο Τμήματα, Υποψήφιων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών

1932 - 1933: Πρώτη περίοδος πολιτικής αστάθειας με εναλλαγές κυβερνήσεων

- 31/5/32: Πρωτόκολλο Αδαμίδα με υπογραφές 85 αξιωματικών
- 6/3/33: Απόπειρα πραξικοπήματος από τον Πλαστήρα
- 6/6/33: Απόπειρα δολοφονίας Βενιζέλου
- 1933: Πολυάριθμες αποστρατείες του προσωπικού της Πολεμικής Αεροπορίας και επαναφορές. Έντονη αναστάτωση στο έργο και την εξέλιξη του προσωπικού της.

1934: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ). Ν 6248/20.8.34

- Καθιέρωση του όρου ΓΕΑ, με αντίστοιχη οργάνωση, και του τίτλου Αρχηγός ΓΕΑ
- 21/7/34 ως 4/8/34: Γύρος των Βαλκανίων με τρία αεροπλάνα Hawker Horsley MK II
- 1934: Ανεπίσημη μετονομασία της Σχολής Αεροπορίας σε Σχολή Ικάρων, με πρωτοβουλία και απαίτηση του Δ. Καμπέρου, μόνο για τέσσερις μήνες

1935 - 1936: Δεύτερη περίοδος πολιτικής αστάθειας με εναλλαγές κυβερνήσεων

- 1/3/35: Κίνημα Βενιζελικών
- 1935: Αθρόες αποστρατείες του προσωπικού της Αεροπορίας και επαναφορές. Αναστάτωση στη συνοχή του. ΑΝ 20.3.35
- 10/10/1935: Κατάργηση της Αβασίλευτης Δημοκρατίας με ψήφισμα
- 3/11/35: Δημοψήφισμα για επιστροφή του βασιλιά
- 4/8/36: Δικτατορία Ιωάννου Μεταξά

1935: Σχολή Αεροπορίας (συνέχεια)

- ΠΔ 16.10.35 «Περί Σχολών Αεροπορίας»
- Καθιέρωση του όρου «Δόκιμος Αξιωματικός» για τους υποψήφιους αξιωματικούς και «Δόκιμος Υπαξιωματικός» για τους υποψήφιους υπαξιωματικούς

- 28/10/1935: Συγκρότηση της 1^{ης} σειράς υποψήφιων υπαξιωματικών χειριστών (μέχρι το 1940 δημιουργήθηκαν έξι σειρές, μία κάθε χρόνο)

- AN 16.11.35: «Περί μετονομασίας της Πολεμικής Αεροπορίας εις Βασιλικήν Αεροπορίαν»

1936-1939: Ενίσχυση του ιπτάμενου προσωπικού με εφέδρους

- AN 245/7.10.36: Πρόβλεψη ίδρυσης Σχολής Αξιωματικών, για εφέδρους ανθυποσηναγούς χειριστές, και Σχολής Υπαξιωματικών, για εφέδρους σμηνίες χειριστές

- AN 1770/30.5.39: Ίδρυση Σχολής Εφέδρων Αξιωματικών Χειριστών, ως Τμήμα της Σχολής Αεροπορίας

- ΒΔ 23.7.39: Ίδρυση Σχολής Εφέδρων Υπαξιωματικών Χειριστών, ως Τμήμα της Σχολής Αεροπορίας

- AN 1899/8.8.39: Ενίσχυση της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας με ιπτάμενο προσωπικό, που κατείχε ιδιωτικό πτυχίο αεροπόρου

1940-1941: Επιχειρήσεις και διαφυγή στο εξωτερικό

- AN 2703/3.12.40: Αναστολή λειτουργίας της Σχολής Αεροπορίας (ΣΑ) και ίδρυση του Εκπαιδευτικού Κέντρου Ιπταμένων (ΕΚΙ). Καθορισμός τρόπου περάτωσης της εκπαίδευσης των μαθητών της ΣΑ και διαδικασίας εκπαίδευσης νέων

- Νοέμβριος 1940: Μετακίνηση του ΕΚΙ από το Τατόι στο Άργος.

- 12/1/41 και 13/4/41: Αναχωρήσεις αξιωματικών και υπαξιωματικών χειριστών αποφοίτων της ΣΑ για επιχειρησιακή εκπαίδευση στη Habbaniya του Ιράκ

- 20/4/41: Αναχώρηση του ΕΚΙ από το Ναύπλιο για Κρήτη με τους μαθητές της ΣΑ, τους δόκιμους εφέδρους αξιωματικούς και υπαξιωματικούς, καθώς και λοιπό προσωπικό της ΕΒΑ. Ένα μέρος όλου αυτού του προσωπικού προωθήθηκε τον Μάιο στη Μέση Ανατολή (Γάζα)

- AN 3031/13.5.41: Αποκατάσταση αξιωματικών και υπαξιωματικών που είχαν απομακρυνθεί για πολιτικούς λόγους (αποτάξεις κλπ του 1935)

1941-1944: Ανασυγκρότηση και δράση στη Μέση Ανατολή

- Συγκέντρωση προσωπικού στη Γάζα με άμεση προτεραιότητα την εκπαίδευση και τη δημιουργία πολεμικών Μοιρών

- Ιούνιος 1941: Έναρξη της εκπαίδευσης χειριστών στη Νότιο Ροδεσία. Μετεκπαίδευση παλαιών και ολοκλήρωση εκπαίδευσης της 10^{ης} σειράς υποψήφιων αξιωματικών και της 6^{ης} υπαξιωματι-

κών της ΣΑ. Συνέχιση του εκπαιδευτικού προγράμματος με εθελοντές, που αποφοιτούσαν ως έφεδροι σμηνίες χειριστές

- Παράλληλη εκπαίδευση πληρωμάτων αέρος στη Νότιο Αφρική

- 28/4/42: Ανταρσία στη Ροδεσία με αίτημα την απομάκρυνση των αξιωματικών που προέρχονταν από τον Στρατό και το Ναυτικό

- AN 3104/30.5.42: Κατάργηση του ΕΚΙ και επαναφορά λειτουργίας της ΣΑ στη Ροδεσία. Τμήμα αξιωματικών για εφέδρους αρχισμηνίες και τμήμα υπαξιωματικών για εφέδρους σμηνίες

- Συγκρότηση τριών πολεμικών Μοιρών και συμμετοχή στις επιχειρήσεις υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο της RAF

- Εξέγερση και στάση σε Μονάδες του Στρατού και του Ναυτικού, και στη 13η Μοίρα της Αεροπορίας με πολιτικά αιτήματα
1944: Επιχειρήσεις στην Ιταλία

- 29/4/44: Μετακίνηση (εσπευσμένη) της 13ης Μοίρας στην Ιταλία

- 5/9/44: Μετακίνηση και των Μοιρών Διώξεως 335 και 336 στην Ιταλία

- 14/11/44: Επαναπατρισμός των τριών πολεμικών μοιρών από τη Μέση Ανατολή και την Ιταλία

1945: Εκπαίδευση χειριστών

- 13/6/45: Είσοδος κατόπιν εξετάσεων της 19ης σειράς ΣΑ (πρώτη μεταπολεμική σειρά επί ελληνικού εδάφους). Οι μαθητές της σειράς αυτής, ως Δόκιμοι Έφεδροι Υπαξιωματικοί Χειριστές, εντάχθηκαν στο προπαρασκευαστικό Κέντρο Εκπαίδευσης Χειριστών και στη συνέχεια στάλθηκαν στη Βρετανία για πτητική εκπαίδευση. Στην αποφοίτησή τους από τη ΣΑ ονομάστηκαν ανθυποσημηναγοί.

1946: Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων και ταξινόμηση ιπτάμενου προσωπικού. AN 969/13.2.46

- Κατοχύρωση της εκπαίδευσης στη Νότιο Ροδεσία ως συνέχιση λειτουργίας της ΣΑ

- Καθορισμός αποφοίτησης από τη ΣΑ μόνο των ιπτάμενων ανθυποσημηναγών γενικών υπηρεσιών και από τη Σχολή Ιπτάμενων Αεροπορίας των ιπτάμενων υπαξιωματικών σε ειδικότητες ναυτίλου-βομβαρδιστή, ναυτίλου-ασυρματιστή ή ασυρματιστή-πολυβολητή.

- Συγκρότηση ιπτάμενου προσωπικού σε:

- * Μόνιμους αξιωματικούς γενικών υπηρεσιών

- * Μόνιμους ή εφέδρους αξιωματικούς ειδικών υπηρεσιών

* Μόνιμους ή εφέδρους υπαξιωματικούς ιπτάμενους (πληρώματα αεροσκαφών)

- Καθορισμός σειρών της ΣΑ ως ακολούθως:

* Οι προ του πολέμου σειρές αξιωματικών (Τμήμα Ι), από 1^η έως και 10^η

* Οι σειρές υπαξιωματικών (Τμήμα ΙΙ 1935-1940), από 11^η έως 16^η

* Οι σειρές χειριστών από τη Νότιο Ροδεσία 17^η και 18^η

Προϋπόθεση για τις κατηγορίες των υπαξιωματικών που εντάσσονταν σε σειρές αξιωματικών (11^η μέχρι 18^η) ήταν η απόδοση στον πόλεμο και η επιτυχής αποφοίτηση από ειδικό πρόσθετο σχολείο.

- Έναρξη λειτουργίας της Σχολής Ιπταμένων Αεροπορίας (πληρώματα) από τότε που φοίτησαν ιπτάμενοι ειδικοτήτων στα Κέντρα Εκπαίδευσης της RAF στη Νότιο Ροδεσία και Νότιο Αφρική. Για πρώτη φορά γίνεται σαφής διαχωρισμός στην προέλευση μεταξύ χειριστών και πληρωμάτων αεροσκαφών (ειδικοτήτων)

- 5/4/46: Παύση της πτητικής εκπαίδευσης στη Νότιο Ροδεσία και τη Νότιο Αφρική



▲ Χειριστές διαφορετικής προέλευσης στον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο 1940 - 41, από αριστερά: Εσμίας Γ. Παπαϊωάννου 12ης σειράς ΣΑ-Ικάρων εξ υπαζκών, Ανθσγός Ν. Βολονάκης 5ης σειράς ΣΑ - Ικάρων εξ αζκών, Εσμίας Β. Μητρόπουλος 12ης σειράς ΣΑ-Ικάρων εξ υπαζκών, Εσμίας Θ. Πρόδρομος 12ης σειράς ΣΑ-Ικάρων εξ υπαζκών, Εσμίας Δ. Πολυμέρης 14ης σειράς ΣΑ- Ικάρων εξ υπαζκών και Επγός Ε. Πλούμπης προέλευσης Στρατιωτικής Αεροπορίας. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας ΠΑ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΤΡΑΤΟ

– Πίνακας Ι

Ολοκληρώσαντες την εκπαίδευση.....154

– Πίνακας ΙΙ

Εντοπισμένοι σε εκπαίδευση.....162

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

– Πίνακας Ι

Ολοκληρώσαντες την εκπαίδευση.....165

– Πίνακας ΙΙ

Εντοπισμένοι σε εκπαίδευση.....170

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄

ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

– Πίνακας Ι

Οι δέκα πρώτες σειρές του Τμήματος Ι Υποψήφιων Αξιωματικών.....172

– Πίνακας ΙΙ

Αξιωματικοί προερχόμενοι εξ υπαξιωματικών του Τμήματος ΙΙ (σειρές 11^η έως 16^η) και των αντίστοιχων εκπαιδευθέντων στη Ροδεσία κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (σειρές 17^η έως 18^η).....177

– Πίνακας ΙΙΙ

Έφεδροι υπαξιωματικοί εκπαιδευθέντες στη Ροδεσία ως χειριστές αεροσκαφών.....181

– Πίνακας ΙV

Έφεδροι χειριστές αεροσκαφών, σειρές των ετών 1939 και 1940.....183

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΤΡΑΤΟ

Πίνακας Ι

Ολοκληρώσαντες την εκπαίδευση

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1. Αβαγιανός Χρήστος	Παρ. + Χειρ. 1932. Απστρ. 1947 Ασυχος
2. Αβδελάς	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α.- Λχίας,
3. Αγγελόπουλος Περίανδρος	Εθελ., Παρ. 1918. Απστρ. 1932 Ασυχος
4. Αδαμίδης Χρήστος	Χειρ. 1912. Απστρ. 1943 Υπστργος
5. Αδοσίδης Κωνσταντίνος	Χειρ. Φονεύθ. 13/5/42 Ασυχος
6. Αηδονόπουλος Άδωνις	Χειρ. Απολ. 1948 Εφ. Σγός
7. Αθανασίου Κωνσταντίνος	Χειρ. 1930. Απστρ. 1944 Ασυχος
8. Αθανασόπουλος Γεώργιος	Εθελ., Χειρ. Απολ. 1931 Εφ. Ανθστής
9. Αθανασούλιας Αθανάσιος	Χειρ. + Παρ. 1927. Απστρ. 1948 Σμχος
10. Αϊδίνης Ιωάννης	Χειρ. + Παρ. Μετ. 1932 Απστρ. 1962 Σμχος
11. Αλεξανδρόπουλος Κωνσταντίνος	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
12. Αλεξίου Κωνσταντίνος	Παρ. 1926. Απστρ. 1934 Σγός
13. Αλλοίμονος Κωνσταντίνος	Χειρ. Α΄ Π.Π. - Λχίας
14. Αλμπάνης Στυλιανός	Χειρ. 1919. Απστρ. 1945 Σγός
15. Αμπατζόγλου Ιωάννης	Επίκ. Παρ. - Ανθλχγός
16. Αναγνωστόπουλος	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
17. Αναγνωστόπουλος Γεώργιος	Χειρ. + Παρ. 1927. Αποστρ. 1949 Σμχος
18. Αναγνωστόπουλος Ευάγγελος	Παρ. 1928. Απστρ. 1950 Σμχος
19. Αναστασάκης Μιχαήλ	Εθελ. Χειρ. + Παρ. Φονεύθ. 30/12/40 Επγός
20. Ανδρεόπουλος	Παρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
21. Άννινος Δημήτριος	Χειρ. Φονεύθ. 17/2/19 Υπλχγός
22. Αντώναρος Γεώργιος	Παρ. + Χειρ. 1928 Απστρ. 1944 Σχος
23. Αντωνίου Ανδρέας	Χειρ. + Παρ. 1928. Απστρ. 1947 Σμχος
24. Αντωνόπουλος Γεώργιος	Χειρ. 1923 - Στρτης
25. Απλαδάς Ανδρέας	Χειρ. 1930. Απστρ. 1944 Ασυχος
26. Αποστόλης Όθων	Χειρ. 1925. Απστρ. 1946 Ανθσγός
27. Αποστολίδης Νικόλαος	Παρ. 1930. Απστρ. 1944 Ασυχος
28. Αποστολόπουλος Διονύσιος	Χειρ. 1915. Απστρ. 1936 Απτχος
29. Αποστόλου Δημήτριος	Παρ. 1917. Απστρ. 1933 Σμχος
30. Αργυράκης Σταμάτιος	Πολβλτης Απολ. 1946 Εφ. Σμίας
31. Αργυρόπουλος Γρηγόριος	Χειρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
32. Αργυρόπουλος Εμμανουήλ	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 4/4/13 Ανθλχγός
33. Αυγερόπουλος Δημήτριος	Χειρ. 1930. Απστρ. 1944 Ασυχος
34. Βαγιωνής Αλκιβιάδης	Χειρ. Φονεύθ. 20/5/27 Επλχίας

35. Βαλασιάδης Βασίλειος	Χειρ. 1929. Φονεύθ. 10/2/40 Ανθσγός
36. Βάλβης	Παρ. Α΄ Π.Π. - Λχίας
37. Βάλβης Κωνσταντίνος	Δκτης Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
38. Βαλσαμάκης Γεώργιος	Χειρ. Φονεύθ. 10/5/21 Δκνέας
39. Βανικιώτης Νικόλαος	Χειρ. 1930. Απστρ. 1935 Σγος
40. Βαρβάτσης Δημήτριος	Παρ. + Χειρ. 1930. Απστρ. 1956 Σμχος
41. Βασιλάκης Δημήτριος	Χειρ. 1923 - Δκνέας
42. Βασιλειάδης ή Ρετσίνας Θεόδωρος	Χειρ. Απολ. 1946 Εφ. Ανθσγός
43. Βασσάλος Νικόλαος	Χειρ. + Παρ. 1930. Απστρ. 1945 Ασμχος
44. Βασταρδής Δωρόθεος	Παρ. + Χειρ. 1926. Απστρ. 1944 Υπτχος
45. Βενέτης	Επίκ. Παρ. 1929 - Ανθλχγός
46. Βερδέλης Κωνσταντίνος	Επικ. Παρ. 1930 - Υπλχγός
47. Βερύκιος	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Αντιστρχης
48. Βιδάλης	Παρ. Α΄ Π.Π. - Επλχίας
49. Βλαστός	Παρ. Α΄ Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός
50. Βλάχος Βασίλειος	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός
51. Βολάνης Αντώνιος	Χειρ. 1927. Φονεύθ. 7/9/39 Υπσγός
52. Γαζής Παναγιώτης	Χωρίς στοιχεία
53. Γαλανόπουλος Σπυρίδων	Χειρ. Μον. 1932 Ανθστής
54. Γαρμπής Παναγιώτης	Παρ. Α΄ Π.Π. + Ρωσία - Λχγός
55. Γαρουφαλής Εμμανουήλ	Παρ. 1930. Απστρ. 1935 Επγός
56. Γερανόπουλος Δημήτριος	Εθελ. Χειρ. Απολ. 1925 Ανθλχγός
57. Γεωργακόπουλος Γεώργιος	Χειρ. + Παρ. 1932. Απστρ. 1948 Επγός
58. Γεωργιάδης Γεώργιος	Παρ. Α΄ Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
59. Γεωργιάδης Μιλτιάδης	Χειρ. 1925. Απστρ. 1946 Σμχος
60. Γιαννακόπουλος Στέφανος	Χειρ. 1923. Απστρ. 1931 Ασμχος
61. Γιανναρέλης Δημήτριος	Χειρ. Φονεύθ. 6/9/24 Ανθλχγός
62. Γιάνναρης Λάμπρος	Παρ. + Χειρ. 1928. Πολ. Διαθ. Σμχος
63. Γκελεστάθης Αναστάσιος	Χειρ. Απστρ. 1932 Ανθσγός
64. Γκελτής Δημήτριος	Εθελ., Χειρ. 1926. Πολ. Διαθ. Ασχος
65. Γκέρκης Παναγιώτης	Εθελ., Χειρ. 1928. Απστρ. 1957 Σμχος
66. Γκιόκας Ιωάννης	Παρ. + Χειρ. 1932. Πολ. Διαθ. Υπτχος
67. Γκιόκας Χρήστος	Χειρ. 1927. Απστρ. 1947 Ασμχος
68. Γκλαβάνης Ευθύμιος	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Λχίας
69. Γκουλούσης Νικόλαος	Χειρ. + Παρ. 1928. Απστρ. 1951 Σμχος
70. Γονατάς Δημήτριος	Χειρ. + Παρ. 1927. Απστρ. 1946 Ασμχος
71. Γουλάκης Θεόδωρος	Χειρ. 1920 - Λχγός
72. Γουλιτίδης Γεώργιος	Παρ. 1925. Απστρ. 1945 Σγος
73. Γρατσιώτης Ιωάννης	Χειρ. Μον 1932 Επνίας
74. Γραφάκος Γεώργιος	Παρ. + Χειρ. 1927. Απστρ. 1944 Σμχος
75. Γρηγοριάδης Βασίλειος	Χειρ. 1925. Πολ. Διαθ. Σμχος
76. Γρηγορίου	Παρ. 1923 - Ανθλχγός
77. Γυφτάκης Σπυρίδων	Χειρ. Φονεύθ. 28/6/17 Λχίας
78. Δάβιλος Νικόλαος	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός
79. Δαλιάνης Σπυρίδων	Χειρ. + Παρ. 1932. Απστρ. 1948 Σμχος
80. Δαμασκηνός Σπυρίδων	Παρ. 1927. Απστρ. 1944 Σμχος

81. Δέας Νικόλαος	Παρ. + Χειρ. 1921. Πολ. Διαθ. Υπτχος
82. Δεκαβάλας Αλέξανδρος	Χειρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
83. Δημακόπουλος	Χειρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
84. Δημητριάδης Θεόδωρος	Χειρ. 1920. Απστρ. 1933 Ασμχος
85. Δημητρόπουλος Γεώργιος	Χειρ. 1922. Απστρ. 1932 Υπσγός
86. Δόσιος Παύλος	Χειρ. Φονεύθ. 6/4/32 Ανθσγός
87. Δούκας Ιωάννης	Χειρ. Αποστρ. 1941 Επγός
88. Δουκέλης Σταύρος	Παρ. 1930. Φονεύθ. 26/3/33 Ανθσγός
89. Δρακουλάκης Δημήτριος	Παρ. 1928. Απστρ. 1945 Ασμχος
90. Δρακούσης Χρήστος	Χειρ. 1923 - Ανθλχγός
91. Ελευθερίου Γεώργιος	Παρ. Α΄ Π.Π. - Ανθλχγός
92. Ευθυμίου Αχιλλέας	Χειρ. 1928. Απστρ. 1945 Υπσγός
93. Ζαΐμης Θεόδωρος	Χειρ. 1922. Απστρ. 1931 Ασμχος
94. Ζάννας Αλέξανδρος	Χειρ. 1918 Α΄ Π.Π. - Εφ. Υπίλαρχος
95. Ζαχαράκης	Χειρ. Παρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
96. Ζερβουδάκης Νικόλαος	Χειρ. 1927. Απστρ. 1945 Σγός
97. Ζωγράφος Νικόλαος	Χειρ. Παρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
98. Ηγουμενάκης Αθανάσιος	Χειρ. 1929. Απστρ. 1947 Υπσγός
99. Θεμελής Γεώργιος	Παρ. 1921. Απστρ. 1945 Υπτχος
100. Θεοδωρακόπουλος Κωνσταντίνος	Χειρ. Απστρ. 1944 Υπτχος
101. Θεοδωρόπουλος Γρηγόριος	Παρ. + Χειρ. 1930. Απστρ. 1950 Σμχος
102. Θεοδωρόπουλος Δημήτριος	Παρ. + Χειρ. Φονεύθ. 2/4/20 Λχγός
103. Θεοφανίδης Νικόλαος	Χειρ. 1927. Απστρ. 1947 Ασμχος
104. Θωμάκος Νικόλαος	Χειρ. Φονεύθ. 2/12/18 Λχίας
105. Θωμόπουλος Γεώργιος	Χειρ. Φονεύθ. 9/3/28 Ανθλχγός
106. Ισμαηλάκος Χαράλαμπος	Χειρ. 1925, Απστρ. 1944 Υπτχος
107. Ιωαννίδης Κωνσταντίνος	Χειρ. Α΄ Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός
108. Ιωάννου Κωνσταντίνος	Χειρ. Φονεύθ. 19/4/26 Υπλχγός
109. Ιωνάς Ευάγγελος	Χειρ. 1927. Παρ. Αποστρ. 1945 Σμχος
110. Καβελάρης Δημήτριος	Παρ. 1927. Απστρ. 1935 Ασμχος
111. Καζάκος Κωνσταντίνος	Παρ. + Χειρ. 1922. Απστρ. 1947 Απτχος
112. Κακουριώτης Γεώργιος	Χειρ., Φονεύθ. 7/6/17 Λχίας
113. Καλοβυρνάς Αναστάσιος	Χειρ.+ Παρ. 1926. Απστρ. 1948 Σμχος
114. Καλογεράκος Γεώργιος	Παρ., Φονεύθ. 19/9/31 Υπλχγός
115. Καλομενόπουλος	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
116. Καμπέρος Δημήτριος	Χειρ. 1912. Απστρ. 1934 Εφ. Επγος
117. Κανελλόπουλος Ιωάννης	Παρ. + Χειρ. 1930. Πολ. Διαθ. Σμχος
118. Καραγεωργίου Ιωάννης	Χειρ. Α΄ Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός
119. Καραγιάννης Κωνσταντίνος	Παρ. 1927. Απστρ. 1944 Ασμχος
120. Καραδήμας Ηλίας	Χειρ. 1930. Απστρ. 1943 Υπσγός
121. Καρακώστας Στέφανος	Παρ. + Χειρ. 1932. Απστρ. 1947 Ασμχος
122. Καραμπέλος Ιωάννης	Χειρ. Α΄ Π.Π. - Λχγός
123. Καραμούζης Κωνσταντίνος	Χειρ. 1928. Απστρ. 1946 Επγός
124. Καρατζάς Δημήτριος	Χειρ. 1930. Απστρ. 1935 Σγός
125. Καρατζάς ή Μακρίδης Δημήτριος	Χειρ. 1928. Απστρ. 1935 Επγός
126. Καραμπίνης Γρηγόριος	Παρ. + Χειρ. 1927. Απστρ. 1944 Σμχος

127. Καρναβίας Γεώργιος	Χειρ. + Παρ.1932. Φονεύθ. 21/12/40 Σγός
128. Κατάσος Φρειδερίκος	Χειρ. 1929. Φονεύθ. 4/11/40 Επγός
129. Κατσικαλής Ανδρέας	Χειρ. + Παρ. Φονεύθ. 29/9/37 Σγός
130. Κατσίκας Σταμάτιος	Χειρ. 1918. Απολ. 1949 (Σ.Ξ.) Εφ. Λχίας
131. Κατσούλης Κωνσταντίνος	Χειρ. 1927. Αποστρ. 1935 Σγός
132. Κατσούφρης Σπυρίδων	Χειρ. Αποστρ. 1945 Απτχος
133. Κατσώνης	Παρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
134. Καψύλης Αλέξανδρος	Χειρ. + Παρ. 1925. Αποστρ. 1947 Ασμχος
135. Κελαϊδής Εμμανουήλ	Χειρ. 1925 Αποστρ. 1955 Απτχος επ. Α/ΓΕΑ
136. Κέλλας Ιωάννης	Εθελ., Χειρ. 1928. Αποστρ. 1948 Σμχος
137. Κελεπέρης Κωνσταντίνος	Χειρ., Φονεύθ. 28/11/35 Ανθσγός
138. Κέρτσος Θωμάς	Χειρ. + Παρ. 1922. Πολ. Διαθ. Απτχος
139. Κίσσαβος Κωνσταντίνος	Χειρ. 1927. Αποστρ. 1935 Σγός
140. Κοζυράκης Μιχαήλ	Παρ. 1922. Αποστρ. 1929 Αντιστρχης
141. Κοκκώνης Παύλος	Χειρ. 1923 - Λχίας
142. Κοκκώνης Χαράλαμπος	Χειρ., Φονεύθ. 25/10/19 Λχίας
143. Κολιαλέξης Αθανάσιος	Παρ. 1917. Αποστρ. 1934 Σμχος
144. Κόλλιας Ιωάννης	Παρ. 1925 Αποστρ. 1935 Σμχος
145. Κόλλιας Κωνσταντίνος	Χειρ. 1930. Αποστρ. 1945 Ασμχος
146. Κολοκοτρώνης Αθανάσιος	Χειρ. 1930. Φονεύθ. 10/7/35 Ανθσγός
147. Κολώνης Αχιλλέας	Παρ. 1928. Αποστρ. 1935 Επγός
148. Κολώτας Α.	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Επλχίας
149. Κοντογιάννης Κωνσταντίνος	Χειρ. Α΄ Π.Π. - Επλχίας
150. Κοπελιάς Παναγιώτης	Παρ. + Χειρ.1930. Φονεύθ. 3/9/47 Ασμχος
151. Κορωνάιος Ιωάννης	Παρ., Φονεύθ. 25/5/19 Ανθλχγός
152. Κορωνόπουλος Μιλτιάδης	Παρ. 1927. Αποστρ. 1935 Σμχος
153. Κοτρώτσος Βασίλειος	Παρ. Α΄ Π.Π. + Ρωσία + Μ.Α.- Ανθλχγός
154. Κουβαλάς Γεώργιος	Παρ. + Χειρ. 1930. Αποστρ. 1945 Ασμχος
155. Κουβαρετάκης Γεώργιος	Παρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
156. Κουγιούφας Ανάργυρος	Χειρ. 1930. Αποστρ. 1963 Σμχος
157. Κούδης Παναγιώτης	Χειρ. 1927. Αποστρ. 1935 Ανθσγός
158. Κουζίγιαννης Λάμπρος	Χειρ. + Παρ. 1927, Πολ. Διαθ. Σμχος
159. Κουλουφάκος Γεώργιος	Παρ. Αποστρ. 1945 Υπσγός
160. Κουμπούρας Θεόδωρος	Παρ. 1927. Αποστρ. 1933 Σμχος
161. Κουντάκης	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός
162. Κουρμαζόπουλος Βασίλειος	Παρ. Αποστρ. 1929 Αντιστρχης
163. Κουτάντος Μιχαήλ	Χειρ. 1922. Αποστρ. 1934 Επγός
164. Κουτράκος Θεόδωρος	Χειρ. + Παρ. 1932. Αποστρ. 1951 Σμχος
165. Κούτρης Αλέξανδρος	Χειρ. 1929. Αποστρ. 1935 Επγός
166. Κουτσούκος Ηλίας	Χειρ. + Παρ. 1932. Αποστρ. 1955 Απτχος
167. Κυριαζής Ιωάννης	Χειρ. + Παρ. 1930. Αποστρ. 1949 Ασμχος
168 Κωνσταντόπουλος Κωνσταντίνος	Χειρ., Φονεύθ. 3/8/28 Λχγός
169. Κωστόπουλος Εμμανουήλ	Χειρ. + Παρ. 1927. Αποστρ. 1945 Σγός
170. Λάγουρας Ανδρέας	Παρ. Α΄ Π.Π. - Τλρχος
171. Λαζαρόπουλος Φώτιος	Παρ. 1928. Αποστρ. 1955 Ταξχος
172. Λάππας Ιωάννης	Παρ. 1923. Αποστρ. 1935 Σμχος

173. Λασκαράκης Γεώργιος	Χειρ. 1917 - Ταγμαρχης
174. Λάσκαρης Αλέξανδρος	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Λχίας
175. Λάσσης Ανδρέας	Χειρ. 1926. Απστρ. 1935 Σγός
176. Λεμπέσης Γεώργιος	Χειρ. 1918. Απστρ. 1943 Υπτχος
177. Λεώνης Δημήτριος	Ασυρμτης Απστρ. 1952 Υπσγός
178. Λιόντας Αθανάσιος	Μαθ. Χειρ. Φονεύθ. 25/10/19 Δκνέας
179. Λουκίδης Κωνσταντίνος	Χειρ. 1919. Απστρ. 1930 Ασμχος
180. Λυκουργιάς Θεόδωρος	Χειρ. 1923 - Στρτης
181. Λύτσικας Παντελής	Χειρ. 1923 - Λχίας
182. Μαγιάκος Πέτρος	Χειρ. 1918. Απστρ. 1927 Αντιστρχης
183. Μακαρώσης Γεώργιος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 19/12/19 Επλχίας
184. Μακριδάκης Μιχαήλ	Παρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
185. Μαλαγάρης Ιωάννης	Επικ. Παρ. 1930 - Ανθλχγός
186. Μαλιαρός Νικήτας	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 6/7/33 Ασμίας
187. Μαλόβρουβας Βασίλειος	Παρ. 1928. Πολ. Διαθ. Ασμχος
188. Μαμαλάκης Κλέαρχος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 10/8/22
189. Μανιαδάκης Μιχαήλ	Παρ. Α΄ Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Λχγός
190. Μανιάκης Δημοσθένης	Χειρ. 1927. Απστρ. 1935 Ασμχος
191. Μανιάς Ιωάννης	Παρ. + Χειρ. 1927 Απστρ. 1945 Σμχος
192. Μανούκας Στυλιανός	Παρ. + Χειρ. 1930. Απστρ. 1948 Σμχος
193. Μαντζουράνης Παναγιώτης	Παρ. + Χειρ. 1930. Απστρ. 1945 Υπτχος
194. Μαραβέλιας Φώτιος	Χειρ. 1929. Φονεύθ. 11/11/40 Υπσγός
195. Μάρακας Ιωάννης	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 25/3/23 Υπλχγός
196. Ματθαίου Ευάγγελος	Χειρ. 1932. Φονεύθ. 9/1/34 Ανθσγός
197. Μαυρής Δημήτριος	Παρ. 1923. Απστρ. 1932 Ασμχος
198. Μαυρομάτης ή Τατσέλος Αναστάσιος	Παρ. 1928. Απστρ. 1948 Σμχος
199. Μαυρουδής ή Μαυρουδάκος Ιωάννης	Χειρ. 1925. Απστρ. 1939 Σμχος
200. Μεγάλου Ιωάννης	Παρ. 1926. Πολ. Δαθ. Σμχος
201. Μελετόπουλος Ιωάννης	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 12/12/19 Ανθλχγός
202. Μελετόπουλος Νικόλαος	Χειρ. Απστρ. 1925 Αντιστρχης
203. Μερατζής Κωνσταντίνος	Χειρ. 1930. Φονεύθ. 14/5/36 Ανθσγός
204. Μήλας Δημήτριος	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. – Ανθστής
205. Μητσόπουλος Ιωάννης	Χειρ. 1927 Απστρ. 1962 Ταξχος
206. Μισαηλίδης Αναστάσιος	Χειρ. 1925. Απστρ. 1934 Ανθσγός
207. Μίχου Δημήτριος	Χειρ. 1920. Απστρ. 1939 Σμχος
208. Μονδέου Κάρολος	Παρ. Α΄ Π.Π. - Υπλχγός
209. Μορφωνιός Φραγκίσκος	Χειρ. Α΄ Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
210. Μουρίκης Αντώνιος	Χειρ. 1925. Απολ. 1932 Εφ. Ανσγός
211. Μουτούσης Μιχαήλ	Χειρ. 1912. Επαναφορά Σ.Ξ. 1919
212. Μπακούρος Φώτιος	Παρ. + Χειρ. 1930. Απστρ. Σμχος
213. Μπακόλας Παντελής	Χειρ. + Παρ. 1928. Απστρ. 1943 Ασμχος
214. Μπαλάφης Παναγιώτης	Χειρ. + Παρ. 1928. Απστρ. 1947 Ασμχος
215. Μπαλογιάννης Ιωάννης	Χειρ. 1927. Απστρ. 1935 Επγός
216. Μπαξόπουλος Γεώργιος	Χειρ. 1927. Απστρ. 1935 Υπσγός
217. Μπάρλας Βασίλειος	Χειρ., Φονεύθ. 8/4/30 Ανθστής
218. Μπαρνιάς Γεώργιος	Χειρ. 1925. Απστρ. 1934 Σγός

219. Μπαρούτσος Γεώργιος	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
220. Μπαρτσούκας Αθανάσιος	Χειρ. 1929. Φονεύθ. 5/9/35 Ανθσγος
221. Μπασούλης Κωνσταντίνος	Χειρ. Απστρ. 1948 Ανθσγός
222. Μπελαφαστώφ Α.	Χειρ + Μηχανικός - Λχίας
223. Μπεσμπέας Επαμεινώνδας	Χειρ. 1928. Πολ. Διαθ. Σμχος
224. Μυσίρης Ιωάννης	Χειρ. + Παρ. 1932. Φονεύθ. 7/8/38 Σγός
225. Μυτιληναίος Χαράλαμπος	Παρ. 1926. Απστρ. 1944 Υπτχος
226. Νανόπουλος Σπυρίδων	Χειρ. + Παρ. 1928. Φονεύθ. 6/1/41 Σγός
227. Νικηφοράκης Μιχαήλ	Χειρ., Φονεύθ. 8/8/21 Ανθλχγός
228. Νικηφορίδης Χαράλαμπος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 30/7/26 Λχίας
229. Νικολαΐδης Νικόλαος	Παρ. Α' Π.Π. - Υπλχγός
230. Νικολακόπουλος Ευρώτας	Χειρ. 1929. Απστρ. 1935 Ασμχος
231. Νικολακόπουλος Νίκων	Χειρ. 1925. Απστρ. 1935 Σμχος
232. Νικολουτσάκης Χ.	Χειρ 1929 - Λχίας
233. Νικόπουλος Γεώργιος	Χειρ. 1927. Πολ. Διαθ. Επγός
234. Νικοσίας Ιωσήφ	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Λχίας
235. Νινιός Αθανάσιος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 11/4/22 Δκνέας
236. Νοταράς Πανούτσος	Χειρ. 1912. Επαναφορά Σ.Ξ. 1914
237. Νούλας Γεώργιος	Χειρ. Α' Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός
238. Ντέλης Παναγιώτης	Εθελ., Χειρ. Απστρ. 1931 Ανθστής
239. Ντρενάς Λεωνίδα	Χειρ. 1929. Απστρ. 1935 Ασμχος
240. Ξανθάκης Σπυρίδων	Παρ. 1928. Απστρ. 1955 Υπτχος
241. Ξανθόπουλος Αριστείδης	Παρ. + Χειρ. 1928. Απστρ. 1943 Σμχος
242. Ξηρός Γεώργιος	Χειρ. 1920. Απστρ. 1933 Ασμχος
243. Ξηρουδάκης Εμμαν	Χειρ., Απστρ. 5/4/31 Ανθστής
244. Ξύδης	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
245. Οικονομάκος Πέτρος	Χειρ. 1918. Απστρ. 1950 Απτχος
246. Οικονόμου Ευάγγελος	Χειρ. + Παρ. 1927. Απστρ. 1951 Ασμχος
247. Οικονόμου Ξενοφών	Χειρ. 1922. Απστρ. 1946 Σμχος
248. Ορφανίδης Παναγιώτης	Χειρ. 1927. Φονεύθ. 30/12/1940 Ασμχος
249. Παγκράτης Θεόδωρος	Παρ. + Χειρ. 1925 Απστρ. 1935 Υπτχος
250. Παλαιοδημόπουλος Ευάγγελος	Παρ. 1926. Απστρ. 1944 Σμχος
251. Παλάσκας Γεώργιος	Παρ. 1928. Απστρ. 1935 Ασμχος
252. Παναγιωτόπουλος Αθανάσιος	Χειρ., Φονεύθ. 6/4/32 Ανθσγός
253. Πάντος Γεώργιος	Χειρ. 1930. Απστρ. 1943 Υπσγός
254. Παπαγεωργίου Βασίλειος	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός
255. Παπαγεωργίου Γεώργιος	Παρ. 1926. Απστρ. 1944 Ασμχος
256. Παπαγεωργίου Δημήτριος	Χειρ. 1930. Φονεύθ. 14/11/40 Σγός
257. Παπαδάκης Γεώργιος	Χειρ., Απστρ. 1935 Ανθστής
258. Παπαδάκης Ιωάννης	Παρ. + Χειρ. 1928. Φονεύθ. 21.12.40 Ασμχος
259. Παπαδάκης Μιχαήλ	Χειρ. 1921. Απστρ. 1932 Υπσγός
260. Παπαδάκος Ευάγγελος	Χειρ. 1921. Απστρ. 1931 Επγός
261. Παπαδάτος Χαράλαμπος	Χειρ. 1929 - Λχίας
262. Παπαδογιάννης Κ.	Χειρ. Α' Π.Π. - Ανθλχγός
263. Παπαδόπουλος Αλέξανδρος	Χειρ. 1930. Πολ. Διαθ. Σγός
264. Παπαδόπουλος Μιλτιάδης	Χειρ. Α' Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός

265. Παπαδόπουλος Νικόλαος	Χειρ. 1930. Φονεύθ. 22/4/40 Υπογός
266. Παπαδόπουλος Παρασκευάς	Χειρ., Φονεύθ. 20/5/27 Ανθλχγός
267. Παπαευθυμίου Γεώργιος	Παρ.+Χειρ. 1928. Απστρ. 1945 Σμχος
268. Παπαευσταθίου Δημήτριος	Χειρ. 1927. Πολ. Διαθ. Ασμχος
269. Παπαθανασίου Θεμιστοκλής	Χειρ., Απστρ. 1935 Λχίας
270. Παπαθεοδώρου Θεόδωρος	Παρ. + Χειρ. 1925. Απστρ. 1962 Σμχος
271. Παπαθέου Χαράλαμπος	Χειρ. 1929 - Λχίας
272. Παπαθωμόπουλος Ιωάννης	Χειρ. + Παρ. 1928. Απστρ. 1947 Ασμχος
273. Παπαϊωάννου Αλέξανδρος	Χειρ. + Παρ. 1929. Απστρ. 1965 Υπτχος
274. Παπαμάρκου Γεώργιος	Χειρ., Φονεύθ. 9/7/20 Ανθλχγός
275. Παπαναστασίου Δημήτριος	Παρ. Φονεύθ. 27/4/30 Ταγματρχης
276. Παπαναστασίου Θωμάς	Χειρ. + Παρ. 1932. Απστρ. 1964 Ταξχος
277. Παπαπέτρου Ιωάννης	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Λχγός
278. Παπαποστόλου Κωνσταντίνος	Χειρ. + Παρ. 1923. Απστρ. 1939 Σμχος
279. Παπαστάθης	Παρ. Α' Π.Π. - Υπλχγός
280. Παπατσιώρης Αλέξανδρος	Παρ. 1927. Απστρ. 1951 Υπτχος
281. Παπαχρήστου Χρυσόστομος	Μαθ. Χειρ., Φονεύθ. 25/10/19 Στρτης
282. Παπουτσή Χρήστος	Παρ. + Χειρ. 1932. Απστρ. 1957 Ασμχος
283. Παππάς Βασίλειος	Χειρ. 1929. Απστρ. 1947 Ασμχος
284. Παρασκευόπουλος Ιωάννης	Χειρ. 1930 Απστρ. 1946 Επγός
285. Παρίτσης Κωνσταντίνος	Χειρ. 1932 Απστρ. 1945 Ασμχος
286. Πασχαλίδης Ιωάννης	Χειρ. 1923 - Στρτης
287. Πατακιούτης Δημοσθένης	Χειρ. 1918. Απστρ. 1930 Επγός
288. Πατσιάνης Χρήστος	Χειρ., Φονεύθ. 6/4/32 Ανθλχγός
289. Πέππας	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
290. Περρίκος Κωνσταντίνος	Χειρ. 1927 Εκτελέστηκε 4/2/43 Ασμχος
291. Πετράκης Γρηγόριος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 10/5/21 Επλχίας
292. Πετράκης Ιωάννης	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
293. Πετροπουλέας Πέτρος	Παρ. + Χειρ. 1918. Απστρ. 1932 Σμχος
294. Πετρόπουλος	Παρ. Α' Π.Π. - Υπλχγός
295. Πηλίτσης Σπυρίδων	Χειρ. 1925. Απστρ. 1938 Υπογός
296. Πιερράκος Παναγιώτης	Χειρ., Φονεύθ. 21/7/27 Επλχίας
297. Πισσιμάνης Κωνσταντίνος	Παρ. + Χειρ. 1921. Απστρ. 1943 Υπτχος
298. Πιτσίκας Δημήτριος	Χειρ. + Παρ. 1929. Φονεύθ. 11.3.41 Σγός
299. Πιτσιλής Γεράσιμος	Παρ. + Χειρ. 1930. Απστρ. 1945 Ασμχος
300. Πλουμπής Επαμεινώνδας	Χειρ. + Παρ. 1932. Απστρ. 1959 Απτχος
301. Πολιτάκης Γεώργιος	Επικ. Παρ. 1930 - Ανθλχγός
302. Πολυχροσιάδης Πολυχρόνης	Χειρ. 1925. Απστρ. 1933 Υπτχος
303. Πολυχρονόπουλος Γεώργιος	Χειρ. Απστρ. 1948 Ανθσγός
304. Πριμηκύρης Νικόλαος	Χειρ. 1925. Απστρ. 1935 Ασμχος
305. Πυλαρινός Λάζαρος	Χειρ. Α' Π.Π. - Ανθστής
306. Ραγκούσης Μιχαήλ	Παρ. 1930 Ανθλχγός
307. Ραϊτισίδης Ιωάννης	Χειρ. 1928 Απστρ. 1935 Επγός
308. Ράλλης Αλέξανδρος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 17/5/18 Λχίας
309. Ρέππας Γεώργιος	Χειρ. 1917. Απστρ. 1946 Απτχος
310. Ριζώτης Γεώργιος	Χειρ. Α' Π.Π. + Ρωσία + Μ.Α. - Ανθλχγός

311. Ροδοκανάκης Κωνσταντίνος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 25/10/23 Υπλχγός
312. Ρουσσάς Ιωάννης	Ναυτλ Απστρ. 1926 Λχγός
313. Σαβέλλος Μιχαήλ	Χειρ. + Παρ. 1928. Απστρ. 1946 Ασμχος
314. Σαγιάννης Ιωάννης	Παρ. + Χειρ. 1927. Απστρ. 1935 Σμχος
315. Σακελλαρίδης Δρόσος	Χειρ. 1928. Πολ. Διαθ. Ασμχος
316. Σακελλαρίου Ζαχαρίας	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 24/10/31 Ανθλχγός
317. Σακελλαρόπουλος ή Σακελλαρίου Σ.	Παρ. + Χειρ. 1930. Απστρ. 1952 Σμχος
318. Σαμαρτζής Δημήτριος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 3/8/28 Λχγός
319. Σαρίμπεης Κυριάκος	Χειρ., Μετάταξη Αεροπ. 1932 Ασμίας
320. Σάρρος Κωνσταντίνος	Χειρ. Α΄ Π.Π. - Ανθλχγός
321. Σάχνικας Αθανάσιος	Ναυτλ 1918. Απστρ. 1923 Ταγμρχης
322. Σβορώνος Αρισταίος	Παρ. Α΄ Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
323. Σινιώρας Αγησίλαος	Παρ. Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
324. Σκαζίκης Ευριπίδης	Χειρ. 1921. Απστρ. 1930 Επγός
325. Σκοπετέας Λεωνίδα	Χειρ. 1928. Φονεύθ. 12/9/37 Υπσγός
326. Σκουλάξενος Φλώρος	Χειρ. Α΄ Π.Π. + Ρωσία + Μ.Α. - Ανθλχγός
327. Σκουρμπέλος Νικόλαος	Χειρ. 1930. Φονεύθ. 23/2/41 Επγός
328. Σπανάκης Νικόλαος	Χειρ. Α΄ Π.Π. + Εκστρ. Μ.Α. - Ανθλχγός
329. Σπυρίδωνος	Παρ. Α΄ Π.Π. - Ταγμρχης
330. Σπυρίδωνος Δημήτριος	Παρ. 1930. Απστρ. 1936 Σγός
331. Σταθάκος Δημήτριος	Παρ. + Χειρ. 1932. Φονεύθ. 11/3/41 Επγός
332. Στάθης Ιωάννης	Χειρ. 1922. Απστρ. 1935 Επγός
333. Στάλιος Γεώργιος	Χειρ. 1917. Απστρ. 1937 Σμχος
334. Σταματιάδης Νικόλαος	Χειρ. 1920. Απστρ. 1944 Σμχος
335. Στασινόπουλος Δημήτριος	Χειρ. + Παρ. 1927. Απστρ. 1947 Ασμχος
336. Σταυρόπουλος Χριστόφορος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 18/9/23 Ανθλχγός
337. Στεργιόπουλος Γεώργιος	Χειρ. 1925. Απστρ. 1935 Σμχος
338. Στεφάνου ή Παχούμιος Ιωάννης	Παρ. 1929 - Ανθλχγός
339. Στυλιανόπουλος Μιχαήλ	Χειρ. 1930. Απστρ. 1946 Ασμχος
340. Σύψας Ταξιάρχης	Χειρ. + Παρ. 1928. Απστρ. 1945 Επγός
341. Σφηναρώλης Γεώργιος	Χειρ., Φονεύθ. 9/3/28 Λχγός
342. Σωτηριάδης Δημήτριος	Παρ. 1927. Απστρ. 1935 Ασμχος
343. Σωτηρακόπουλος Σ.	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Υπλχγός
344. Σωτηρόπουλος Ευάγγελος	Χειρ. 1923 - Στρτης
345. Τζαβέλας Σωκράτης	Χειρ. 1925. Απστρ. 1934 Επγός
346. Τζάγιας Στέφανος	Παρ., Φονεύθ. 27/4/30 Ανθλχγός
347. Τζανετάκης Γεώργιος	Παρ. + Χειρ. 1928. Απστρ. 1944 Υπτχος
348. Τζόγαλης Δημήτριος	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Λχίας
349. Τζουβαλάς Σπήλιος	Παρ. + Χειρ. 1928. Απστρ. 1944 Ταξχος
350. Τζουβαλάς Σπυρίδων	Παρ. 1929 Ανθλχγός
351. Τηλιός Στέργιος	Χειρ. 1920. Απστρ. 1943 Απτχος
352. Τουμπακάρης Νικόλαος	Χειρ., Φονεύθ. 9/2/41 Σγός
353. Τραπεζούντος Παντελής	Παρ. 1917 - Υπλχγός
354. Τριανταφυλλίδης Τριαντάφυλλος	Χειρ. 1921. Πολ. Διαθ. Ασμχος
355. Τριβιζάς Ιωάννης	Παρ. 1930. Απστρ. 1946 Σγός
356. Τσαγκαράκης Χρήστος	Χειρ. 1925. Απστρ. 1935 Σμχος

357. Τσάλας Παναγιώτης	Παρ. + Χειρ. 1929. Αποστρ. 1948 Υπτχος
358. Τσαρπαλής Βασίλειος	Παρ. 1918. Πολ. Διαθ. Απτχος
359. Τσικαλιώτης Στέφανος	Χειρ. 1928. Αποστρ. 1935 Ανθλγός
360. Τσιμικύρης Νικόλαος	Χειρ. 1926 - Ανθλγός
361. Τσιριγώτης Κωνσταντίνος	Παρ. Πολ. Διαθ. Σμχος
362. Τσολάκος Θωμάς	Χειρ. Πολ. Διαθ. Υπτχος
363. Τσούκας Ιωάννης	Χειρ. Παρ. Α΄ Π.Π. + Μ.Α. - Ανθλγός
364. Τσούργιαννης Ιωάννης	Παρ. 1930. Αποστρ. 1947 Σμχος
365. Τυροδήμος Γεώργιος	Παρ., Φονεύθ. 25/10/23 Ανθλγός
366. Φανουργάκης Γρηγόριος	Χειρ. 1930. Αποστρ. 1948 Ασμχος
367. Φατούρος Κωνσταντίνος	Παρ. 1930. Αποστρ. 1935 Ασμχος
368. Φατσιάδης Αινείας	Χειρ. Αποστρ. 1945 Ανθσγός
369. Φιλιππίδης Κωνσταντίνος	Παρ. + Χειρ. 1927. Αποστρ. 1944 Σμχος
370. Φιλιππίδης Μιχαήλ	Χειρ., Φονεύθ. 1919
371. Φιλιππόπουλος Αναστάσιος	Χειρ. 1926. Αποστρ. 1956 Ασμχος
372. Φιλίππου Γεώργιος	Χειρ., Αποστρ. 1947 Υπσγός
373. Φίσσερ Αλφρέδος	Χειρ. Εκστρ. Μ.Α. - Λχίας
374. Φλωρόπουλος Γεώργιος	Εθελ., Χειρ. Φονεύθ. 5/6/29 Μαθ.
375. Φορέτσης Γεώργιος	Παρ. 1927 Αποστρ. 1932 Υπσγός
376. Φράγκου Πελοπίδας	Εθελ., Χειρ. 1926. Αποστρ. 1946 Υπτχος
377. Φραντζεσκάκης Δημήτριος	Χειρ. 1928. Αποστρ. 1946 Ασμχος
378. Φωτόπουλος Δημήτριος	Παρ. 1917. Αποστρ. 1926 Συντρχεις
379. Χαϊτάκης Ασκληπιός	Χειρ. 1928 Αποστρ. 1944 Επγός
380. Χαμπάς Πάτροκλος	Χειρ. Αποστρ. 1930 Επγός
381. Χαντουμάκος Γεώργιος	Χειρ. + Παρ. 1927. Αποστρ. 1962 Υπτχος
382. Χαρισιάδης Στυλιανός	Χειρ. Α΄ Π.Π. - Ανθλγός
383. Χαροκόπος Γεράσιμος	Παρ. 1927. Πολ. Διαθ. Υπτχος
384. Χατζηζαφειρίου Σωτήριος	Χειρ. 1916 - Ταγρχης
385. Χατζηκαμάρης Ιωάννης	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1929 Ταγμρχης
386. Χατζηστυλιανού Νικόλαος	Χειρ. Πολ. Διαθ. Ασμχος
387. Χρηστίδης	Χειρ. Α΄ Π.Π. - Υπλγός
388. Χριστόπουλος Ιωάννης	Χειρ. 1925. Αποστρ. 1933 Ασμχος
389. Χρυσούλης Σταύρος	Παρ. 1930. Πολ. Διαθ. Σμχος
390. Χωρέμης Βλάσιος	Χειρ. 1925. Αποστρ. 1935 Υπτχος
391. Ψαλίδας Κλέων	Χειρ. Αποστρ. 1945 Ασμχος
392. Ψυχογιός Σπυρίδων	Χειρ. 1929. Αποστρ. 1935 Επγός

Πίνακας II

Εντοπισμένοι σε εκπαίδευση

1. Αυλωναρίδης Γεώργιος	Χειρ. Σαρτρ Γαλλίας 1917 - Επλχίας
2. Βακκάς Δημήτριος	Χειρ. Λεμπέτ 1914 - Ανθλγός
3. Βαλατσός Αθανάσιος	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
4. Βικτωράτος Ξενοφών	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
5. Βρακόπουλος Ηλίας	Παρ. ΑΥΣ 1917 - Εφ. Ανθλγός
6. Γαλάτης Ευστάθιος	Χειρ. Σεδες 1918 - Υπλγός

7. Γιανακούλιας	Χειρ. Σέδες 1924 Ανθλχγός
8. Δασύλης Νικόλαος	Χειρ. Λάρισα 1916 - Ανθλχγός
9. Δερτιλής	Παρ. Σέδες 1918 - Λχγός
10. Δημητριάδης Αναστάσιος	Παρ. ΑΥΣ 1917 - Ανθλχγός
11. Δρακόπουλος Ιωάννης	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
12. Δράκος Μάρκος	Χειρ. Γαλλία 1912 - Υπλχγός
13. Θεοδωρόπουλος Ευάγγελος	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
14. Κάππος Κωνσταντίνος	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
15. Κολοβός Παν.	Χειρ. Λάρισα 1916 - Λχίας
16. Κοντζέλης Γεώργιος	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
17. Κόντης Βασίλειος	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
18. Κουνενής Κωνσταντίνος	Χειρ. Λεμπέτ 1914 - Ανθλχγός
19. Κότσαλος Γεώργιος	Παρ. ΑΥΣ 1917 - Ανθλχγός
20. Κούτρας Αθανάσιος	Χειρ. Παρ. ΣΣΑ 1931 - Ανθλχγός
21. Κραβαρίτης Αθανάσιος	Παρ. ΑΥΣ 1917 - Εφ. Ανθλχγός
22. Κυριακόπουλος	Χειρ. Σέδες 1919 - Ιδιώτης
23. Λάσκαρης	Χειρ. Σέδες 1919 - Ιδιώτης
24. Μαγριωλής	Παρ. Σέδες 1918 - Λχγός
25. Μαντηλάς	Χειρ. Σέδες 1919 - Ιδιώτης
26. Μανωλόπουλος Χαράλαμπος	Χειρ. Λάρισα 1916 - Υπλχγός
27. Μαράτος	Χειρ. ΣΣΑ 1928 - Ιδιώτης
28. Μαρκότης Δημήτριος	Χειρ. Μούδρος 1918 - Ανθλχγός
29. Μπέλιας Φίλιππος	Χειρ. Λεμπέτ 1914 - Ανθλχγός
30. Νικοκόβουρας Νικόλαος	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
31. Ντέκουλης	Χειρ. Σέδες 1918 - Δκνέας
32. Πανταζόπουλος Π.	Χειρ. Σέδες + Γαλλία 1917 - Λχίας
33. Παντελαΐος Φίλιππος	Παρ. ΑΥΣ 1917 - Ανθλχγός
34. Παπαλουκάς Λουκάς	Χειρ. Γαλλία 1912 - Υπλχγός
35. Παππάς Αθανάσιος	Χειρ. Λάρισα 1917 - Ανθλχγός
36. Ράπτης Απόστολος	Χειρ. Σαρτρ Γαλλίας 1917 - Λχίας
37. Ραυτόπουλος Παναγιώτης	Χειρ. 1917 - Ανθστής
38. Ρέντης Ιωάννης	Χειρ. Σαρτρ Γαλλίας 1917 - Υπλχγός
39. Ροδόπουλος Παναγιώτης	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
40. Σαγρής	Χειρ. Σέδες 1918 - Λχίας
41. Σαΐτης Δημήτριος	Χειρ. Σαρτρ Γαλλίας 1917 - Ανθστής
42. Σαράντης Ιωάννης	Παρ. ΑΥΣ 1917 - Ανθλχγός
43. Σαρρής	Χειρ. ΣΣΑ 1928 - Ιδιώτης
44. Σπηλιωτόπουλος	Χειρ. Σέδες 1918 - Δκνέας
45. Στασινόπουλος Κωνσταντίνος	Χειρ. Σαρτρ Γαλλίας 1917 - Στρτης
46. Στεργίου Άγγελος	Χειρ. Λεμπέτ 1914 - Ανθλχγός
47. Τσαμάνης Ιωάννης	Παρ. ΑΥΣ 1917 - Ανθλχγός
48. Τσέλος Αλέξανδρος	Χειρ. ΣΣΑ 1929 - Ιδιώτης
49. Φανοπουλόπουλος Κωνσταντίνος	Παρ. ΑΥΣ 1917 - Ανθλχγός
50. Φιλιππίδης Άγγελος	Παρ. ΑΥΣ 1917 - Ανθλχγός
51. Φοίβας Αριστείδης	Χειρ. Σέδες 1918 - Λχίας
52. Φορμόζης Σπυρίδων	Χειρ. Λάρισα 1917 - Ανθλχγός

53. Φωκέας Ευάγγελος	Χειρ. Σαρτρ Γαλλίας 1917 - Λχίας
54. Φώτου Ιωάννης	Χειρ. Σέδες 1918 - Λχίας
55. Χαλκιάς	Χειρ. Σέδες 1918 – Δκνέας
56. Χατζηλαζάρου Δημήτριος	Παρ. Σέδες 1917 - Υπλχγος
57. Χριστοδούλου Νικόλαος	Παρ. ΑΥΣ 1918 - Ανθλχγός

- * -

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄

ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

Πίνακας Ι

Ολοκληρώσαντες την εκπαίδευση

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1. Αβέρωφ Νικόλαος	ΣΝΔ Χειρ. 1925. Αποστρ. 1943 Υπτχος
2. Αγαθοκλής Κυριάκος	Εθελ., Χειρ. 1918, Φονεύθ. 7.9.23 Υπλρχος
3. Αγγελόπουλος Βασίλειος	Χειρ. 1918. Πολ. Διαθ. Ασμχος
4. Αδαμόπουλος Κωνσταντίνος	Χειρ. 1918. Αποστρ. 1921 Υπλρχος
5. Αθανασίου Νικόλαος	Δκτης ΝΑΥ 1920, Αντπλρχος
6. Ακύλας Μιχαήλ	ΣΝΔ Παρ. 1930. Αποστρ. 1930 Επγός
7. Αλεξανδρής Γεώργιος	ΣΝΔ Χειρ. 1927. Αποστρ. 1946 Υπτχος
8. Αμπαζόπουλος Νικόλαος	Χειρ. 1917. Αποστρ. 1937 Υπογός
9. Αναγνώστου Κωνσταντίνος	Φωτ. 1918, Αποστρ. Σημφορος
10. Αραμπατζής Ιωάννης	ΣΝΔ Χειρ.+Παρ.1932.Αποστρ.1944 Σμχος
11. Αρβανίτης Ανδρέας	Παρ. 1918, Αποστρ. 1924 Σημφορος
12. Αργύρης Κωνσταντίνος	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1925 Αντπλρχος
13. Αργυρόπουλος Δημήτριος	Εθελ., Χειρ. 1916, Φονεύθ. 4.6.17 Σημφορος
14. Αυγερινός Σπυρίδων	Παρ. 1931, Αποστρ. 1935 Ασμίας
15. Αχιλαραδέλης Απόστολος	Χειρ. 1929. Αποστρ. 1945 Σγός
16. Βαρβαρέσος Ξενοφών	ΣΝΔ Χειρ. + Παρ. 1932. Αποστρ. 1947 Σμχος
17. Βαλσάμης Κωνσταντίνος	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1938 Σμχος
18. Βάρφης Μιχαήλ	Χειρ. 1926. Αποστρ. 1935 Σμχος
19. Βασιλούνης Δημήτριος	Χειρ. 1918. Αποστρ. 1932 Ασμχος
20. Βελούδιος Αθανάσιος	Χειρ. 1918. Αποστρ. 1934 Ασμχος
21. Βανσώρος Παναγιώτης	Δκτης Μούδρου, Α΄Π.Π., Υπλρχος
22. Βασιλειάδης Αλέξανδρος	ΣΝΔ, Χειρ., Ανθπλρχος
23. Βασιλειάδης Θεόδωρος	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ.1920 Εφ.Σημφορος
24. Βήλος Παναγιώτης	ΣΝΔ Χειρ. + Παρ. 1926. Αποστρ. 1944 Υπτχος
25. Βιδάλης Κωνσταντίνος	Παρ. 1930. Αποστρ. 1935 Σγός
26. Βιτάλης Αλέξανδρος	Παρ. 1918, Αποστρ. 1920 Σημφορος
27. Βογιατζάκης Στέφανος	Εθελ., Φωτ. Αποστρ. 1948 Σγός
28. Βογιατζής Νέστορας	ΣΝΔ Χειρ. 1926. Αποστρ. 1945 Υπτχος
29. Βογιώτας Περικλής	Χειρ. 1918. Απολ. 1935 Σγός
30. Βολάνης Αναστάσιος	Χειρ. 1932. Αποστρ. 1935 Επγός
31. Βολάνης Ανδρέας	Παρ. 1918. Αποστρ. 1943 Σμχος
32. Βοττάρος Θαδαίος	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1946 Ανθσγός
33. Βουκάκης Γεώργιος	Χειρ. + Μηχ. 1925. Αποστρ. 1928 Αρχκλστης
34. Βούλγαρης Πέτρος	Αρχηγός ΝΑΥ, Πλτρχης

35. Βουρδαχάς Ιωάννης	Εθελ., Παρ. 1930. Αποστρ. 1945 Επγός
36. Γαϊτάνος Αντώνιος	Εθελ., Χειρ. 1919, Απολ. Εφ. Δοκ. Β΄
37. Γαλανόπουλος Νικόλαος	Παρ. 1918. Πολ. Διαθ. Ασμχος
38. Γεράρδος Κωνσταντίνος	Εθελ., Χειρ. 1919, Αποστρ. 1927 Υπλρχος
39. Γέροντας Παναγιώτης	Παρ. 1917, Αποστρ. Πλτρχης
40. Γεωργακάκος Ιωάννης	Εθελ., Παρ. 1930. Αποστρ. 1949 Ασμχος
41. Γεωργακόπουλος	Εθελ., Χειρ. 1916 Θάσος, Α΄ Π.Π.
42. Γεωργαλάς ή Γεωργαλής	Παρ. 1917 Θάσος, Α΄ Π.Π.
43. Γεωργιόπουλος Σωτήριος	Χειρ. 1931. Αποστρ. 1945 Επγός
44. Γεωργόπουλος Κωνσταντίνος	Χειρ. 1927. Αποστρ. 1935 Ανθσγός
45. Γκίκας Δημήτριος	Εθελ. Φωτ / Πολ. Φονεύθ. 30.12.40 Ανθσγός
46. Γούδης Α.	Χειρ. 1916 Θάσος, Δκτης Τατόι 1922, Πλτρχης
47. Γρηγοριανόπουλος Αχιλλέας	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1930 Υπλρχος
48. Γρηγορόπουλος	Φωτ. 1922 ΜΑ
49. Δακόπουλος Σπυρίδων	ΣΝΔ Χειρ. 1931 Αποστρ. 1945 Σμχος
50. Δάσιος Αλέξανδρος	ΣΝΔ Χειρ. + Παρ. 1932. Αποστρ. 1938 Σγός
51. Δασκαλάκης Μιχαήλ	ΣΝΔ Χειρ. 1931. Αποστρ. 1945 Ασμχος
52. Δελής Ανδρέας	ΣΝΔ Χειρ. 1932. Αποστρ. 1935 Υπσγός
53. Δεμέστιχας Ιωάννης	Δκτης ΝΑΥ 1924, Πλτρχης
54. Δέσποτας Νικόλαος	Εθελ., Χειρ. 1917. Αποστρ. 1925 Πλτρχης
55. Δημάκης Ιωάννης	ΣΝΔ, Χειρ. 1926. Αποστρ. 1943 Υπτχος
56. Δημητριάδης	Χειρ. 1921 Προύσα, ΜΑ
57. Δημοτάκης Θρασύβουλος	Εθελ., Χειρ. 1918, Φονεύθ. 7.9.23 Σημφρος
58. Διαμαντόπουλος Αδαμάντιος	Χειρ. 1927, Αποστρ. 1930
59. Δόρμης Γεώργιος	Εθελ., Χειρ. 1919, Απολ. 1920
60. Δουκάκης Β.	Έτος γεν. 1908, Χειρ. Υπαξιωματικός
61. Εγγλέζος Σταμάτης	Χειρ. 1929. Αποστρ. 1955 Ταξχος
62. Ελευθερίου Δημήτριος	Εθελ., Χειρ. 1928. Αποστρ. 1945 Ασμχος
63. Έξαρχος	Χειρ. 1921 Κιουτάχεια, ΜΑ, Σημφρος
64. Ευφραιμίδης Άγγελος	ΣΝΔ, Χειρ. 1931, Φονεύθ. 19.4.32
65. Ζάκκας	Χειρ. 1916 Θάσος, Α΄ Π.Π.
66. Ζήσης Ευστράτιος	Εθελ., Χειρ. 1931. Απολ. 1946 Εφ. Επγός
67. Ζουμάς Ευθύμιος	Εθελ., Χειρ. 1918. Αποστρ. 1934 Σμχος
68. Ζώτος Στέφανος	ΣΝΔ, Χειρ. 1925. Αποστρ. 1933 Σμχος
69. Θεοδορακόπουλος Κωνσταντίνος	Εθελ., Χειρ. 1919, Αποστρ. 1925 Υπλρχος
70. Θεολόγης Ιωάννης	Χειρ. 1918. Αποστρ. 1935 Επγός
71. Θεοχάρης Αντώνιος	Παρ. 1916, Φονεύθ. 14.5.19 Σημφρος
72. Ιατρού Θ.	ΣΝΔ, Χειρ. 1926, Απόταξη 1929
73. Καβούνης Χαράλαμπος	Εθελ., 1926 Αποστρ. 1949 Εφ. Επγός
74. Καγκάδης Ευάγγελος	Εθελ., Παρ. 1919, Απολ. 1920 Εφ.
75. Καζαμπέλης Ιωάννης	ΣΝΔ Χειρ. + Παρ. 1932. Αποστρ. 1935 Σγός
76. Καρβούνης	Φωτ. 1922, ΜΑ
77. Καρδαμίτσας Πελοπίδας	Χειρ. 1931. Αποστρ. 1935 Ασμχος
78. Κασιμάτης Ιωάννης	ΣΝΔ, Παρ. 1932. Αποστρ. 1946 Απτχος
79. Κατσανέβας Κωνσταντίνος	Εθελ., Χειρ. 1926 Αποστρ. 1944 Σγός
80. Κατσουλάκος Νικόλαος	Χειρ. 1919. Πολ. Διαθ. Ασμχος

81. Κατσούφρης Σπυρίδων	Εθελ., 1917, Ακαταλ.Χειρ., Απόλ. 1922
82. Καφετζόπουλος Ιωάννης	Εθελ., Μαθ. Χειρ., Φονεύθ. 30.1.18
83. Κινάτος Μενέλαος	ΣΝΔ Χειρ. 1930. Απστρ. 1944 Υπτχος
84. Κονταξής Ιωσήφ	Εθελ., Φωτ. 1932. Απστρ. 1949 Επγός
85. Κοντέας Ηλίας	Χειρ.1918. Αποστρ. 1919 Εφ. Ανθπλρχος
86. Κοντοδήμος Κλέων	Παρ. 1918, Απστρ. 1918
87. Κοτζιάς Μηνάς	Χειρ. 1918. Απστρ. 1941 Εφ. Υπσγός
88. Κοττάκης Ιωάννης	Χειρ. + Παρ. 1917. Απστρ. 1939 Ασμχος
89. Κουδούνης Ανάργυρος	ΣΝΔ, Χειρ. 1932. Απστρ. 1949 Σμχος
90. Κουντάκης	Παρ. 1922, ΜΑ, Σημφρος
91. Κουρμαζόπουλος Βασίλειος	Εθελ. Παρ.1918, Απολ. 19129 Εφ. Σημφρος
92. Κουρμπέλης Νικόλαος	Χειρ. 1915, Παραίτηση 1915
93. Κουρόπουλος Παναγιώτης	Εθελ., Φωτ. Εκτελέστηκε 29.9.44 Ανθσγός
94. Κριεμάδης Κωνσταντίνος	ΣΝΔ Παρ + Χειρ. 1932. Απστρ. 1940 Υπτχος
95. Κροκίδης Αιμίλιος	Χειρ. 1931. Απστρ. 1935 Ασμχος
96. Κωνσταντινόπουλος Κωνσταντίνος	Παρ. 1918. Απστρ. 1923 Υπλρχος
97. Κωνσταντίνου Κωνσταντίνος	Μηχ. + Χειρ. 1915. Απστρ. 1930 Επγός
98. Κωνσταντόπουλος	Παρ. 1918 Μούδρος, Α΄ Π.Π., Σημφρος
99. Κωτσάκης Ανδρέας	ΣΝΔ, Χειρ. 1932. Απστρ. 1935 Σγός
100. Λαδιανός Κωνσταντίνος	Χειρ. Σημφρος
101. Λαζανάς Κωνσταντίνος	Εθελ., Χειρ. 1931. Απστρ. 1935 Σγός
102. Λάζαρης Βαρθολομαίος	ΣΝΔ, Παρ. 1917, Φονεύθ. 25.6.17 Σημφρος
103. Λάσκαρης Σοφοκλής	Εθελ., Χειρ. 1919, Φονεύθ. 10.8.23
104. Λέων Κωνσταντίνος	Χειρ. 1920. Απστρ. 1930 Υπσγός
105. Λιβιεράτος Ιωάννης	Εθελ., Χειρ.1930. Απστρ. 1947 Ασμχος
106. Λιβιεράτος Ιωάννης	Παρ. Ανθλρχος
107. Λίνος Ζήσης	Χειρ. 1919. Απστρ. 1933 Ασμχος
108. Λίνος Παντελής	Εθελ., Παρ. 1931. Φονεύθ. 1941 Υπσγός
109. Λιώσης Γεώργιος	Εθελ., Χειρ. 1928. Απστρ. 1947 Υπσγός
110. Λογιάδης Ιωάννης	Χειρ. 1917, Φονεύθ. 2.12.17 Σημφρος
111. Λοιδορικιώτης Λυκούργος	Χειρ. 1928. Απστρ. 1946 Ασμχος
112. Λούβης Ιωάννης	Παρ. 1917, Απστρ. 1917 Υπλρχος
113. Μακρής Νικόλαος	Παρ. 1930. Απστρ. 1946 Ασμχος
114. Μακρίδης Σάββας	ΣΝΔ Χειρ. 1932. Απστρ. 1935 Ασμχος
115. Μαρινάκης Ιωάννης	Χειρ. 1931. Απστρ. 1935 Ασμχος
116. Μαστοράκης Γεώργιος	Χειρ. 1919. Απστρ. 1931 Ασμχος
117. Μαστορόπουλος Κωνσταντίνος	Εθελ., Παρ. 1930. Απστρ. 1938 Υπσγός
118. Ματζαβίνος Δημήτριος	Χειρ. 1919. Απστρ. 1921 Σμφρος
119. Μελαχρινίδης Ηρακλής	Παρ. 1930. Απστρ. 1935 Σγός
120. Μελετόπουλος Λεωνίδα	Χειρ. 1917, Απολ. Εφ. Σημφρος
121. Μελετόπουλος Νικόλαος	Χειρ. + Παρ.1915, Απστρ. 1925 Αντπλρχος
122. Μερκούρης	Χειρ. 1921 Κιουτάχια, ΜΑ, Σημφρος
123. Μηναδάκης Ιωάννης	Χειρ. 1919. Απστρ. 1925 Πλτρχης
124. Μογκόρογλου Βασίλειος	Χειρ. + Παρ. 1931, Φονεύθ. 20.8.37 Ανθσγός
125. Μόρμορης Παναγιώτης	Εθελ., Παρ.1921, Απστρ. 1925 Σημφρος
126. Μορφόπουλος Αθανάσιος	Χειρ. 1917, Φονεύθ. 18.8.18 Σημφρος

127. Μοσχοβίνος Χρήστος	Χειρ. 1918. Απστρ. 1943 Υπτχος
128. Μόχμορης	Παρ. 1921, Μικρά Ασία
129. Μπαλάνος Αριστείδης	ΣΝΔ Χειρ. 1926. Απστρ. 1934 Σμχος
130. Μπήλιας Δημήτριος	Εθελ., 1911. Πολβλτης Απστρ.1938 Σγός
131. Μπούκας Σπυρίδων	Χειρ. 1923. Απστρ. 1935 Ασμχος
132. Μπούμπουλης Νικόλαος	Χειρ. 1916, Παρ.1920. Πολ.Διαθ. Σμχος
133. Μπούμπουλης Περικλής	ΣΝΔ, Παρ. 1915 Απστρ. 1920 Πλτρχης
134. Μπουντούρης Σταμάτης	ΣΝΔ, Χειρ. + Παρ. 1926, Απστρ. 1930
135. Μπουρτζουκίδης Γεώργιος	Χειρ. 1925, Φονεύθ. 8.3.28 Υπλρχος
136. Μπούφης Χ.	Δκτης Μοίρας 1921, Πλτρχης
137. Μωραϊτίνης Αριστείδης	Παρ.1913,Χειρ.1915, Φονεύθ. 22.12.18 Αντπλρχος
138. Μωραϊτίνης Γεώργιος	Παρ. 1918. Απστρ. 1920 Σημφρος
139. Νάτσης Ν.	Χειρ. 1916 Μούδρος, Α΄ Π.Π.
140. Νικολαΐδης Σπυρίδων	Παρ.?
141. Νικολάκης Σπυρίδων	Παρ. 1919. Πολ. Διαθ. Ασμχος
142. Νόνης Βασίλειος	Χειρ. 1919. Απστρ. 1920 Εφ. Σημφρος
143. Νόνης Ευάγγελος	Χειρ. 1919. Απστρ. 1923 Σημφρος
144. Ντόκας Ηλίας	Παρ. 1917, Φονεύθ. 19.4.20 Σημφρος
145. Ντούνης Απόστολος	Χειρ. 1918, Απστρ. 1920 Σημφρος
146. Ξεφλούδης Β.	Παρ. Φονεύθ. 8.3.28 Κελστής
147. Οικονόμου Γεώργιος	Χειρ. 1917, Φονεύθ. 2.12.17 Δίοπος
148. Οικονόμου Ιωάννης	Χειρ. Απστρ. 1950 Ασμχος
149. Οικονόμου Κωνσταντίνος	Α/ΓΕΑ 1935, Πλρχος
150. Πάγκαλος Εμμανουήλ	Χειρ. + Παρ. 1918. Απστρ. 1935 Ασμχος
151. Παληατσέας Δημήτριος	Χειρ. + Παρ. 1927. Φονεύθ. 6.1.41 Επγός
152. Παναγιώτου Κωνσταντίνος	Παρ.+ Χειρ. 1914, Απστρ. Υπλρχος
153. Πανάς Ηλίας	Παρ. 1918, Απστρ. 1925 Ανθλρχος
154. Πανουργιάς Σταύρος	ΣΝΔ, Χειρ. 1915, Απστρ. Αντπλρχος
155. Παντέλογλου Παντελής	Χειρ. 1919. Απστρ. 1920 Υπλρχος
156. Παπαγεωργίου Γεώργιος	ΣΝΔ, Παρ. 1914, Απαστρ. Υπλρχος
157. Παπαγεωργίου Κωνσταντίνος	Χειρ. 1918. Απστρ. Πλτρχης
158. Παπαγεωργίου Κωνσταντίνος	Παρ. 1919, Φονεύθ. 7.9.23 Κελστης
159. Παπαδάκης Μιχαήλ	Χειρ. 1927. Απστρ. 1940 Σγός
160. Παπαζαφειρόπουλος Δημήτριος	Δντης ΝΑΥ 1920, Πλρχος
161. Παπαϊωάννου Αντώνιος	Χειρ, 1931. Απστρ. 1951 Ασμχος
162. Παπακώστας Σωτήριος	Χειρ. 1918, Φονεύθ. 17.11.18 Σημφρος
163. Παπανικολάου Ορέστης	ΣΝΔ, Παρ. 1921. Απστρ. 1933 Σμχος
164. Παπανικολόπουλος Αναστάσιος	Φονεύθ. 24.11.19 Ανθλρχος
165. Παπασπύρου Σπυρίδων	ΣΝΔ, Χειρ. 1925. Απστρ. 1935 Υπτχος
166. Παπαστάθης Νικόλαος	Χειρ, 1917, Φονεύθ. 13.9.18 Σημφρος
167. Παπαστρατηγάκης Λεωνίδας	ΣΝΔ, Χειρ.1927, Απστρ. 1945 Ασμχος
168. Παρτάλης Αθανάσιος	Χειρ. 1920, Φονεύθ. 10.8.23 Σημφρος
169. Πασσιαλής Χριστόφορος	ΣΝΔ, Χειρ. 1931. Απστρ. 1944 Σμχος
170. Παυλίδης Παύλος	Παρ. 1915, Απστρ. Υπλρχος
171. Περαματζής	Χειρ., Αρχκλστής
172. Πιερίδης Θεοφάνης	Χειρ. 1918. Απστρ. 1920 Δοκ. Α΄ Ταξ.

173. Πλατσή Κωνσταντίνος	ΣΝΔ, Χειρ. 1931. Αποστρ. 1935 Σμχος
174. Πόγγης Ρένος	ΣΝΔ, Χειρ. 1931. Αποστρ. 1945 Ασμχος
175. Ποταμιάνος Νικόλαος	Χειρ., ή Μηχανικός, Σημφρος
176. Ποταμιάνος Χαράλαμπος	ΣΝΔ, Χειρ.1931. Αποστρ.1951Υπτχος επ. ΑΓΕΑ
177. Πυλαρινός Κωνσταντίνος	Χειρ. 1931. Αποστρ. 1948 Σγός
178. Ραζέλος Πελοπίδας	ΣΝΔ, Χειρ. 1932. Αποστρ. 1945 Σμχος
179. Ράλης Πέτρος	Δκτης Μοίρας Σμύρνης 1922, Πλτρχης
180. Ρετσινόπουλος Γεώργιος	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1929 Αντπλρχος
181. Ρωμάνος Σπυρίδων	Εθελ., Παρ. 1921, Αποστρ. 1923 Σημφρος
182. Σακετόπουλος Βασίλειος	Φονεύθ. 2.12.17 Σημφρος
183. Σαμώλης Βασίλειος	Χειρ. 1931. Αποστρ. 1947 Υπογός
184. Σαχτούρης Παύλος	ΣΝΔ, Χειρ. 1926. Αποστρ. 1935 Ασμχος
185. Σημιριώτης Ερρίκος	Παρ. 1929, Φονεύθ. 8.4.30 Αρχκλστης
186. Σίνης Ισίδωρ. Σωκράτης	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1922 Ανθλρχος
187. Σκουζές Κωνσταντίνος	Χειρ. 1918. Αποστρ. 1925 Αντπλρχος
188. Σκουφόπουλος Κωνσταντίνος	ΣΝΔ, Παρ. 1917, Αποστρ. 1926 Σημφρος
189. Σπίνουλας Θεοφάνης	Εθελ. Χειρ. 1927. Αποστρ. 1935 Ασμχος
190. Σπυράκης Παναγιώτης	Δκτης Μοίρας Σμύρνης 1922, Πλτρχης
191. Σταματίου Ορέστης	ΣΝΔ Χειρ + Παρ. 1932. Αποστρ. 1935 Επγός
192. Σταυρής Κωνστ. Θεόδωρος	Χειρ. 1919, Αποστρ. 1921 Σημφρος
193. Σχοινάς Γεώργιος	Εθελ. Χειρ.1927. Αποστ. 1940 Σγός
194. Τζεβελέκος Δημήτριος	Παρ. 1927, Φονεύθ. 14.5.36. Επνίας
195. Τζεράχης Ιωάννης	Χειρ. 1918, Φονεύθ. 11.6.20 Σημφρος
196. Τοράκης Εμμανουήλ	Χειρ. 1919, Φονεύθ. 19.4.20 Δοκ. Β΄
197. Τραυλός Αντώνιος	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1920 Σημφρος
198. Τρούκης Ελευθέριος	Χειρ. 1918, Φονεύθ. 7.9.23. Δοκ. Β΄
199. Τσαντίδης Γεώργιος	Εθελ., Χειρ. 1926. Αποστρ. 1944 Ασμχος
200. Τσιριγιώτης Κωνσταντίνος	Χειρ. + Παρ. 1918, Αποστρ. Υπλρχος
201. Τσιριμάκος Στέφανος	Δκτης Τατοΐου 1927, Πλτρχης
202. Φαλκονάκης Γεώργιος	Χειρ. 1918. Αποστρ. 1947 Απτχος
203. Φασούλας Αλέξανδρος	Χειρ. 1918. Πολ. Διαθ. Ασμχος
204. Φιλιππακόπουλος Ιωάννης	Παρ. + Χειρ. 1918. Πολ. Διαθ. Ασμχος
205. Φίλιππας Στέφανος	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1943 Υπτχος
206. Φλάμης Κωνσταντίνος	Χειρ., Αρχκλστής
207. Φραγκίσκος Γεώργιος	Χειρ. 1931. Αποστρ. 1935 Ασμχος
208. Φραγκόπουλος Διονύσιος	Χειρ. + Παρ 1919, Φονεύθ. 26.6.21 Σημφρος
209. Φράγκου Σωτήριος	Χειρ. 1918. Αποστρ. 1922 Πλτρχης
210. Φωκάς Πέτρος	ΣΝΔ, Χειρ. + Παρ. 1932. Αποστρ.1954 Σμχος
211. Χαλκιάς Ιωάννης	Χειρ., Φονεύθ. 25.6.17. Σημφρος
212. Χαλκωματάς Θεόφιλος	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1932 Επγός
213. Χαλόφτης Ιωάννης	ΣΝΔ, Χειρ. 1932. Αποστρ. 1950 Σμχος
214. Χάμπας Σπυρίδων	Χειρ. 1917, Φονεύθ. 8.1.18 Σημφρος
215. Χατζηκυριάκος Γεώργιος	Χειρ. 1918, Φονεύθ. 20.11.18 Σημφρος
216. Χατζηνικολής Ιωάννης	ΣΝΔ, Χειρ. 1927. Αποστρ. 1935 Υπτχος
217. Χατζηπέτρος Ευθύμιος	Χειρ. 1926, Αποστρ. 1927 Υπλρχος
218. Χατζίσκος Δημήτριος	Παρ. 1915, Αποστρ. Υπλρχος

219. Χατζόπουλος Αναστάσιος	Εθελ., Παρ. 1931. Αποστρ. 1948 Ασμχος
220. Χειλάκος Πέτρος	Παρ./Φωτ., Φονεύθ. 4.11.35 Σμίας
221. Χρηστίδης Χρήστος	Χειρ. 1919. Αποστρ. 1922 Πλτρχης
222. Χριστοδούλου Νικόλαος	Χειρ. 1918, Αποστρ. Εφ. Σημφορος
223. Χριστόπουλος Νικόλαος	Χειρ., Αρχκλστής
224. Χριστόπουλος Χρήστος	ΣΝΔ, χειρ. 1931. Αποστρ. 1935 Επγός
225. Χρυσανθόπουλος Ιωάννης	ΣΝΔ, Χειρ. 1932. Αποστρ. 1945 Σμχος
226. Χρυσίδης Σταύρος	Παρ. 1917, Αποστρ. Υπλρχος
227. Ψαρουδάκης Σταύρος	Χειρ. 1919. Πολ. Διαθ. Σμχος
228. Ψύχας Παντελής	Παρ. 1917. Αποστρ. 1946 Ασμχος

Πίνακας II

Εντοπισμένοι σε εκπαίδευση

1. Αγγελόπουλος Κωνσταντίνος	Εθελ. Χειρ. 1918, Απολ. 1919
2. Αρμάδας ή Τοτόμης Γεώργιος	Εθελ. Χειρ. 1918, Απολ. 1919
3. Βολίδης Χρήστος	Εθελ. Χειρ. 1918, Απολ. 1919
4. Βουράκης Σπυρίδων	Εθελ. Χειρ. 1917, Απολ. 1918
5. Βουτσινάς	Χειρ. 1925 Σέδες, Υπαξιωματικός
6. Γεωργαντάς Αχιλλέας	Εθελ. Χειρ. 1916 Φάληρο
7. Γκέλος Ελευθέριος	Εθελ. Χειρ. 1918, Απολ. 1919
8. Γουδής Γεώργιος	Εθελ. Χειρ. 1916 Θάσος
9. Γούλιος Αλέξανδρος	Εθελ. Χειρ. 1917, Απολ. 1918
10. Δελαγραμμάτικας Γασπ.	Εθελ. Χειρ. 1918, Απολ. 1919
11. Δεσποτίδης	Χειρ. 1925, Υπαξιωματικός
12. Δεσποτόπουλος	Εθελ. Χειρ. 1918 Μούδρος
13. Διαμαντίδης Νικόλαος	Εθελ. Χειρ. 1916 Φάληρο
14. Δούμνης	Εθελ. Χειρ. 1916 Θάσος
15. Ζάννας Σωτήριος	Εθελ. Χειρ. 1918 Σέδες, Απολ. 1919
16. Θεοδωρόπουλος	Εθελ., Χειρ. 1917 Αίγυπτος
17. Ιωαννίδης	Χειρ. 1915 Φάληρο
18. Καρράς	Εθελ., Χειρ. 1917 Φάληρο
19. Κατσαμπής Νικόλαος	Χειρ. 1914 Φάληρο
20. Καλλιανέσης Γεώργιος	ΣΝΔ, Χειρ. 1918, Μοίρα Σμύρνης 1919
21. Κουρμένταλος Αθανάσιος	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
22. Κυριακόπουλος Ιωάννης	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
23. Κυταριόλος Λεωνίδας	Εθελ., Χειρ. 1917, Απολ. 1918
24. Κωνσταντινίδης	Χειρ. 1925 Σέδες, Υπαξιωματικός
25. Λάσκαρης Αλέξανδρος	Εθελ. Χειρ. 1918, Απολ. 1919
26. Λουλακάκης Ιωάννης	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
27. Μαγκανάρης Αγησίλαος	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
28. Μανδηλάς Γεώργιος	Εθελ., Χειρ. 1918. Απολ. 1919
29. Μανωλόπουλος Γεώργιος	ΣΝΔ, Χειρ. 1926 Γαλλία, Διαγρ. 1928
30. Μαυρογιάννης Ιωάννης	Εθελ. Χειρ. 1917, Παραίτηση 1918
31. Μπλοχάδης Αλέξανδρος	Εθελ., Χειρ. 1917, Απολ. 1918
32. Μάτουλας Γεώργιος	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919

33. Μωραΐτης Γεώργιος	Εθελ., Χειρ. 1917 Φάληρο
34. Νικόσιας Ιωσήφ	Εθελ., Χειρ. 1917 Αίγυπτος, Ακατάλληλος 1918
35. Ντάνης	Εθελ., Χειρ. 1918 Μούδρος
36. Παλαιολόγος Κωνσταντίνος	Μηχ. + Παρ. 1916 Μούδρος
37. Παναγιωτόπουλος Δημήτριος	ΣΝΔ, Χειρ. 1930 Τατόι
38. Παπάζογλου	Χειρ. 1924 Τατόι, Διέκοψε
39. Παπαχρήστου Χρήστος	Εθελ. Χειρ. 1918, Απολ. 1919
40. Παπαχριστίδης Φροΐζος	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
41. Παρτσακόπουλος	Χειρ. 1925 Γαλλία, Υπλρχος
42. Πατσιφάς	Χειρ. 1925 Γαλλία, Υπλρχος
43. Πιτσάκης	Χειρ. 1925 Τατόι, Υπαξιωματικός
44. Πλατάκης Χρήστος	Εθελ. Χειρ. 1918, Διέκοψε
45. Πολυχρονιάδης Μηνάς	Εθελ., Χειρ. 1918, Ακατάλληλος
46. Σαράκας Χαράλαμπος	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
47. Σκωλικάρης Μιχαήλ	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
48. Σταματόπουλος Λεωνίδας	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
49. Σταυρόπουλος Χριστόφορος	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
50. Τετεμπίλης Νικόλαος	Εθελ., Χειρ. 1917, Ακατάλληλος 1918
51. Τσαγκάρης Νικόλαος	ΣΝΔ, Χειρ. 1918
52. Τιμπουκάρης Γεώργιος	Εθελ. Χειρ. 1918, Απολ. 1919
53. Φράγκου Δημήτριος	Εθελ., Χειρ. 1917, Ακατάλ. 1918
54. Χαλλάς	Χειρ. 1925 Σέδες, Υπαξιωματικός
55. Χαμπάς Πάτροκλος	Εθελ., Χειρ. 1918, Απολ. 1919
56. Χάμψας Στέφανος	Εθελ., Χειρ. 1917, Απολ. 1918
57. Χαραμής Ιωάννης	Ιατρός, Χειρ. Τατόι - Π.Φαλ.
58. Χρυσούλης	Εθελ., Χειρ. 1916 Θάσος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄

ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

ΣΧΟΛΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Πίνακας Ι

Οι δέκα πρώτες σειρές του Τμήματος Ι Υποψήφιων Αξιωματικών

1^η σειρά - είσοδος 1931, ανθυποσμηναγοί 1934

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1. Πόρταλης Άγγελος	Φονεύθ. 4.11.35 Ανθσγός
2. Μάρκου Γεώργιος	Απστρ. 1946 Ασχος
3. Κιούρτσης Ράλλης	Φονεύθ. 10.1.35 (Atlas) Ανθσγός
4. Γεωργιόπουλος Διονύσιος	ΔΕΙ Απστρ. 1948 Ασμχος
5. Χόνδρος Κωνσταντίνος	Απστρ. 1950 Ασμχος
6. Μεταξάς Θεοφάνης	Απστρ. 1948 Ασμχος - Αποκ. Απτχος
7. Πάγκαλος Γεώργιος	Αποστρ. 1961 Υπτχος - Αποκ. Απτχος
8. Σκαλτσογιάννης Δημήτριος	ΔΕΙ, Αποστρ. 1961 Υπτχος
9. Ρομποτής Παναγιώτης	Επιμελητής, Απεβίωσε 7.11.43 Επσγός
10. Μάρκου Μιλτιάδης	Δεν αποφοίτησε
11. Μαρινάτος Πέτρος	Φονεύθ. 9.1.34 (Bristol) Μαθ. 3ης Τάξης

2^η σειρά - είσοδος 1932, ανθυποσμηναγοί 1935

1. Στρατής Μιχαήλ	Απστρ. 1949 Ασμχος
2. Σακελλαρίου Ιωάννης	Φονεύθ. 2.11.40 (PZL 24) Σγός
3. Σηφάκης Νικόλαος	Φονεύθ. 7.9.38 Υπσγός
4. Χαραλάμπους Σταμάτης	Φονεύθ. 14.11.40 (Blenheim) Σγός
5. Μοναστηριώτης Νικόλαος	Μηχ. Απολ. 1948 Εφ. Σγός
6. Δούκας Γεώργιος	Απστρ. 1955 Υπτχος
7. Παπαναγιώτου Παναγιώτης	Απστρ. 1963 Υπτχος - Αποκ. Απτχος
8. Παπαδημητρίου Ιωάννης	Απστρ. 1962 Ασμχος - Αποκ. Ταξχος
9. Δρίτσας Δημήτριος	Φονεύθ. 8.12.43 (Baltimore) Ασμχος

3^η σειρά - είσοδος, 1933, ανθυποσμηναγοί 1936

1. Μαργαρίτης Κωνσταντίνος	Απστρ. 1962 Απτχος, Επιτ. ΑΓΕΑ
2. Κονιωτάκης Κωνσταντίνος	Απστρ. 1961 Απτχος, Επιτ. ΑΤΑ
3. Διαμαντόπουλος Σπυρίδων	Απστρ. 1960 Απτχος, Επιτ. ΑΤΑ
4. Εξαρχάκος Κωνσταντίνος	Απστρ. 1959 Υπτχος
5. Βογιατζής Δημήτριος	Απστρ. 1948 Επγός
6. Μουργόπουλος Αναστάσιος	Απστρ. 1950 Σμχος
7. Γερανόπουλος Κωνσταντίνος	Απστρ. 1960 Απτχος

4^η σειρά - είσοδος 1934, ανθυποσμηναγοί 1937

1. Γιαννικώστας Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 18.11.40 (PZL 24) Σγός
2. Λιακέας Περικλής	Φονεύθ. 9.6.44 (Baltimore) Επγός
3. Σχινάς Γεώργιος	Φονεύθ. 8.5.39 Ανθσγός
4. Σκάντζικας Σαράντης	Απστρ. 1951 Επγός
5. Μανάβης Περίανδρος	Απστρ. 1946 Επγός
6. Βλαντούσης Αναστάσιος	Απστρ. 1963 Υπτχος - Αποκ. Απτχος
7. Χήναρης Γεώργιος	Απστρ. 1961 Σμχος
8. Παπασπυρόπουλος Νικόλαος	Απστρ. 1966 Υπτχος
9. Μπούσιος Πάτροκλος	Απστρ. 1950 Ασμχος
10. Τρουπάκης Νικόλαος	Απστρ. 1958 Ταξχος
11. Μιχαλιτσιάνος Αλέξανδρος	Απστρ. 1949 Ασμχος
12. Μπαλτατζής Σοφοκλής	Απστρ. 1946 Επγός
13. Δημητριάδης Δημήτριος	Απστρ. 1965 Σμχος
14. Νασόπουλος Αλέξανδρος	Απστρ. 1967 Υπτχος - Αποκ. Απτχος
15. Κοτρώνης Κορνήλιος	Απστρ. 1951 Επγός
16. Δαβάκης Κωνσταντίνος	Απστρ. 1962 Υπτχος

5^η σειρά - είσοδος 1935, ανθυποσμηναγοί 1938

1. Γραμανδάνης Ιωάννης	Φονεύθ. 10.4.40 (Fairey IIF) Ανθσγός
2. Παρίσης Λάμπρος	Απστρ. 1963 Ταξχος
3. Σταυραετός Γεώργιος	Φονεύθ. 10.2.41 (Potez 633) Σγός
4. Παναγόπουλος Κυριάκος	Απστρ. 1964 Υπτχος
5. Μητραλέξης Μαρίνος	Φονεύθ. 19.9.48 (Oxford) Ασμχος
6. Κατσαρός Ιωάννης	Απστρ. 1967 Απτχος
7. Παπαμιχαήλ Λάζαρος	Φονεύθ. 30.10.40 (Henschel 126) Υπσγός
8. Θεοδοσιάδης Δημήτριος	Απστρ. 1963 Απτχος, Επιτ. ΑΓΕΑ
9. Βολωνάκης Νικόλαος	Φονεύθ. 2.10.46 (Harvard) Ασμχος
10. Κατσιγιάννης Χρήστος	Απστρ. 1962 Υπτχος
11. Καλυβιώτης Μενέλαος	Φονεύθ. 10.4.40 (Fairey IIF) Ανθσγός
12. Τορέγας Αθανάσιος	Απστρ. 1959 Ταξχος
13. Μπαρδαβίλιας Αναστάσιος	Φονεύθ. 11.2.41 (Gladiator) Υπσγός
14. Τσίτσας Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 2.12.40 (PZL 24) Υπσγός
15. Καζακόπουλος Ευθύμιος	Φονεύθ. 10.4.40 (Fairey IIF) Ανθσγός
16. Τουλιάτος Ξενοφών	Απστρ. 1954 Σμχος
17. Χατζηϊωάννου Κλέανθος	Εξαφανίσθηκε 30.12.40 Σγός
18. Οικονομόπουλος Παναγιώτης	Απστρ. 1946 Σμχος
19. Αναγνωστόπουλος Χρήστος	Απστρ. 1965 Υπτχος
20. Κοντογεώργος Βασίλειος	Απστρ. 1960 Σμχος
21. Κατσιμπούρης Αντώνιος	Φονεύθ. 4.8.52 (Spitfire) Ασμχος
22. Μητσάκος Πέτρος	Απστρ. 1967 Υπτχος - Αποκ. Απτχος
23. Ξανθάκος Δημήτριος	Φονεύθ. 3.6.40 (Fairey IIF) Ανθσγός
24. Δαβάκης Μιχαήλ	Φονεύθ. 3.6.40 (Fairey IIF) Ανθσγός
25. Μαλάκης Αλέξανδρος	Φονεύθ. 27.11.40 (Blenheim) Υπσγός
26. Μαρουλάκος Παναγιώτης	Φονεύθ. 27.11.40 (Blenheim) Υπσγός

27. Σαράφης Κωνσταντίνος	Απστρ. 1958 Σμχος
28. Αντωνάκος Γεώργιος	Απστρ. 1968 Απτχος, Επιτ. ΑΓΕΑ

6^η σειρά - είσοδος 1936, ανθυποσμηναγοί 1939

1. Σταματελάτος Άγγελος	Απστρ. 1947 Επγός
2. Κοττάς Επαμεινώνδας	Φονεύθ. 12.10.44 (Spitfire) Επγός
3. Κηπουρός Ιωάννης	Απεβίωσε 11.6.50 Ασμχος
4. Κοντολέφας Μιχαήλ	Απστρ. 1967 Απτχος, Επιτ. ΑΤΑ
5. Καραμολέγκος Ελευθέριος	Απστρ. 1946 Επγός
6. Γιάνναρης Ευάγγελος	Φονεύθ. 30.10.40 (Henschel 126) Υπσγός
7. Ντέρος Ηλίας	Απστρ. 1965 Υπτχος - Αποκ. Απτχος
8. Βουτσινάς Δημήτριος	Απεβίωσε 1965 Υπτχος
9. Σπυρομήλιος Κλέαρχος	Εξαφανίσθηκε 15.6.43 (Hurricane) Σγός
10. Πουλτίδης Ιωάννης	Απστρ. 1946 Επγός
11. Καρακίτσος Δημοσθένης	Απστρ. 1964 Υπτχος
12. Κυταριόλος Γεώργιος	Φονεύθ. 2.5.41 (Hanschel 126) Υπσγός
13. Παπαντωνίου Ιωάννης	Φονεύθ. 29.5.44 (Baltimore) Επγός
14. Βασιλόπουλος Γεώργιος	Απστρ. 1960 Ασμχος
15. Περογιαννάκης Χαράλαμπος	Απστρ. 1967 Ταξχος
16. Λούκος Γεώργιος	Φονεύθ. 7.8.46 (Wellington) Επγός
17. Πολίτης Δημοσθένης	Φονεύθ. 19.9.48 (Oxford) Ασμχος
18. Καρούσος Γεώργιος	ΔΕΙ, Απστρ. 1953 Επγός

7^η σειρά - είσοδος 1937, ανθυποσμηναγοί 1940

1. Κυρτάτος Παναγιώτης	Απστρ. 1947 Σγός
2. Χατζάκης Ιωάννης	Απστρ. 1958 Σμχος - Αποκ. Απτχος
3. Αναγνωστόπουλος Ιωάννης	Απστρ. 1967 Υπτχος ΑΤΑ - Αποκ. Απτχος
4. Παππάς Παναγιώτης	Απστρ. 1967 Υπτχος
5. Γιαννάτος Γεράσιμος	Απστρ. 1954 Επγός
6. Μαραγκουδάκης Ανδρέας	Φονεύθ. 2.12.48 (Harvard) Επγός
7. Τίγκος Εμμανουήλ	Φονεύθ. 5.12.44 (Spitfire) Επγός
8. Οικονομίδης Ελευθέριος	Φονεύθ. 11.8.44 (Baltimore) Επγός
9. Τζαμουράνης Γεώργιος	Πολ. Διαθ. Σμχος
10. Κωστάκος Δημήτριος	Απστρ. 1972 Πτχος, Επιτ. ΑΓΕΑ
11. Στεργίου Κωνσταντίνος	Αποτάχθηκε 1950 Σγός
12. Μουλόπουλος Αντώνιος	Φονεύθ. 6.4.48 (C-47 Dakota) Ασμχος
13. Παπακώστας Ιωάννης	Φονεύθ. 23.3.44 (Spitfire) Σγός
14. Καρταλαμάκης Ηλίας	Απστρ. 1967 Υπτχος
15. Σάφαρης Ιωάννης	Φονεύθ. 7.8.46 (Wellington) Σγός
16. Στεφανάκης Στέφανος	ΙΕΥ, Απστρ. 1963 Ταξχος
17. Καραγιάννης Παναγιώτης	ΤΗ, Αποστρ. 1972 Υπτχος
18. Μέλλης Θεόδωρος	Απστρ. 1961 Σμχος
19. Αγγελίδης Άγγελος	Αποτάχθηκε 1951 Επγός
20. Διδασκάλου Προκόπιος	Φονεύθ. 18.12.46 (Spitfire) Επγός
21. Πλαστήρας Φίλιππος	Φονεύθ. 10.12.41 (Hurricane) Υπσγός

22. Καραθανάσης Σταμάτιος	Απστρ. 1968 Ταξχος
23. Κλειαμάκης Θεόδωρος	ΔΕΙ Απστρ. 1963 Ταξχος
24. Βρετζάκης Δημήτριος	Απστρ. Υπτχος - Αποκ. Απτχος
25. Συμπαρούνης Κωνσταντίνος	ΔΕΙ Απστρ. 1951 Επγός
26. Λάμπρου Λάμπρος	Φονεύθ. 30.8.47 (Harvard) Επγός
27. Αποστολόπουλος Γεώργιος	Φονεύθ. 17.9.47 (Anson) Επγός

8^η σειρά - είσοδος 1938, ανθυποσημηναγοί 11 Νοεμβρίου 1940 (πριν από την ολοκλήρωση του 3^{ου} έτους φοίτησης)

1. Παπαποστόλου Νικόλαος	Αποτάχθηκε 1945 Ανθσγός
2. Μαχαίρας Ηλίας	Πολ. Διαθ. Σμχος
3. Νομικός Μιχαήλ	ΔΕΙ, Απστρ. 1949 Σγός
4. Σωτηρόπουλος Νικόλαος	Απστρ. 1965 Σμχος
5. Καρύδης Ευάγγελος	Απστρ. 1970 Απτχος
6. Γκορέγκο Ανδρέας	Απστρ. 1953 Επγός
7. Παπουτσής Ιωάννης	Φονεύθ. 2.8.53 (Harvard) Ασμχος
8. Θεοφανόπουλος Θεοφάνης	Φονεύθ. 28.11.41 (Hurricane) Υπσγός
9. Μαρμαράς Αναστάσιος	Απστρ. 1967 Απτχος
10. Φραγκιάς Βύρων	Απστρ. 1963 Ταξχος
11. Γεωργακόπουλος Ελευθέριος	Απστρ. 1954 Σμχος
12. Δήμας Ιωάννης	ΔΕΙ, Απστρ. 1967 Σμχος
13. Πάττας Γεώργιος	Απστρ. Υπτχος - Αποκ. Απτχος
14. Βαλσαμάς Ελευθέριος	ΔΕΙ, Απστρ. 1949 Ασμχος
15. Λιάτης Κωνσταντίνος	ΔΕΙ, Απστρ. 1975 Ταξχος
16. Βαλαβάνης Κωνσταντίνος	Απστρ. Υπτχος - Αποκ. Απτχος
17. Κοσκινάς Νικόλαος	Απστρ. 1969 Απτχος, Επιτ. ΑΤΑ
18. Τσιλιβάκος Μιχαήλ	Φονεύθ. 10.4.48 (Wellington) Επγός
19. Χάντζος Φλώρος	Απστρ. 1962 Υπσγός - Αποκ. Ασμχος
20. Ευσταθίου Παναγιώτης	Φονεύθ. 14.12.47 (Harvard) Επγός
21. Κανδύλης Σπυρίδων	Α/Α εξ Ιπτ., Απστρ. 1975 Ταξχος
22. Κουμανάκος Ηλίας	Φονεύθ. 3.6.43 (Oxford) Σγός
23. Δαδιώτης Δημήτριος	ΔΕΙ, Απστρ. 1947 Σγός
24. Πολυχρονόπουλος Ανδρέας	Απστρ. 1947 Εφ. Υπσγός
25. Ξενίδης Παναγιώτης	Απστρ. 1946 Υπσγός

9^η σειρά - είσοδος 1939, αρχισμηνίες Μάρτιος 1941 (με το πέρας της βασικής εκπαίδευσης, πριν από την ολοκλήρωση του 2ου έτους φοίτησης)

1. Μιχαηλίδης Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 23.12.47 (Spitfire) Επγός
2. Σουβλερός Εμμανουήλ	Φονεύθ. 30.5.44 (Spitfire) Σγός
3. Γερμανός Βύρων	Φονεύθ. 20.8.41 (Harvard) Ανθσγός
4. Τσότσος Γεώργιος	Απστρ. 1951 Επγός
5. Χατζηϊωάννου Βύρων	Πολ. Διαθ. Σμχος
6. Πλειώνης Γεώργιος	Απστρ. Υπτχος - Αποκ. Απτχος
7. Δεληγεώργης Αθανάσιος	Απστρ. 1971 Απτχος, Επιτ. ΑΤΑ
8. Δενδρινός Χαράλαμπος	ΔΕΙ, Απστρ. 1970 Ταξχος

9. Οικονομάκος Βασίλειος	Φονεύθ. 26.2.43 (Hurricane) Υπσγός
10. Σινούρης Ευάγγελος	Απστρ. 1971 Απτχος
11. Λουκόπουλος Κωνσταντίνος	Απστρ. 1965 Ταξχος
12. Πετράκης Αντώνιος	Απστρ. 1965 Σμχος
13. Τριπόδης Θεόδωρος	ΔΕΙ, Απστρ. 1973 Ταξχος
14. Σταθάκος Παναγιώτης	ΔΕΙ, Απστρ. 1973 Ταξχος
15. Καρδάρης Κωνσταντίνος	ΔΕΙ, Απστρ. 1950 Σγός
16. Οικονομάκος Ιωάννης	Απστρ. 1958 Επγός
17. Σαχαρίδης Βύρων	ΔΕΙ Απστρ. 1967 Ταξχος
18. Κυριαζής Βασίλειος	ΔΕΙ, Απστρ. 1947 Σγός
19. Βουτσάς Δημήτριος	Απστρ. 1970 Ταξχος
20. Κατσαρός Ιωάννης	Φονεύθ. 17.9.47 (Anson) Επγός
21. Δημακόπουλος Απόστολος	Απστρ. 1968 Ταξχος
22. Μητράκης Ηρακλής	Φονεύθ. 28.8.45 Επγός
23. Πάνου Νικόλαος	Απστρ. 1962 Ασμχος
24. Καραχρήστος Γεώργιος	Απστρ. 1946 Υπσγός
25. Χαλκιάς Χρήστος	Πολ. Διαθ. Σμχος
26. Κρητικός Παρθένιος	ΔΕΙ, Απστρ. 1951 Σγός
27. Κωστόπουλος Ηλίας	ΔΕΙ, Απστρ. 1946 Υπσγός
28. Καλογεράκος Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 23.1.42 (Harvard) Ανθσγός
29. Πανταζής Γεώργιος	Απστρ. 1975 Υπτχος
30. Αρκέντης Επαμεινώνδας	ΔΕΙ, Απστρ. 1973 Ταξχος
31. Καραγιώργος Αλέξανδρος	Φονεύθ. 2.4.42 (Harvard) Υπσγός
32. Πουλάτος Χρήστος	ΔΕΙ, Απστρ. 1975 Σμχος
33. Τσούκας Παναγιώτης	Φονεύθ. 21.1.49 Επγός

10^η σειρά - είσοδος 1940, ανθυποσημηναγοί 1943

1. Χατζηλάκος Κωνσταντίνος	Απστρ. Αποκ. Απτχος
2. Κόκκας Κωνσταντίνος	Απστρ. Αποκ. Απτχος
3. Φραγκίσκος Μάριος	Απστρ. Αποκ. Απτχος
4. Κοντός Γεράσιμος	ΔΕΙ, Απστρ. 1956 Επγός
5. Μιχελόγκωνας Παναγιώτης	Απστρ. Αποκ. Απτχος
6. Αθανασάκης Ελευθέριος	Φονεύθ. 23.7.43 (Hurricane) Ανθσγός
7. Αθανασόπουλος Ευστάθιος	Απστρ. Αποκ. Απτχος
8. Φραγκογιάννης Παναγιώτης	Φονεύθ. 22.12.52 (C-47 - Κορέα) Ασμχος
9. Γουναράκης Δημοσθένης	Απστρ. 1968 Ταξχος
10. Ξανθάκος Γεώργιος	Απεβίωσε 1948 Επγός
11. Δεμίρης Παναγιώτης	Απστρ. 1972 Υπτχος
12. Τσιτσόγλου Γεώργιος	Απστρ. Αποκ. Απτχος
13. Φραγκιάς Αναστάσιος	Φονεύθ. 1.2.59 (F-84G) Ασμχος
14. Λαγοδήμος Γεώργιος	Απστρ. Αποκ. Απτχος
15. Δόντζογλου Νικόλαος	Απστρ. Αποκ. Απτχος
16. Οικονομίδης Ιωάννης	Πολ. Διαθ. Ασμχος
17. Κουνανής Δημήτριος	Απστρ. 1970 Ταξχος
18. Μαργαρίτης Ιωάννης	Απστρ. 1946 Υπσγός

19. Γεωργιόπουλος Αλέξανδρος	Φονεύθ. 30.4.47 Επσγός (ρίψη χειροβομβίδας από την ΟΠΛΑ σε λεωφορείο στη Θεσσαλονίκη)
20. Καλέσης Παναγιώτης	Πολ. Διαθ. Ασμχος
21. Χρηστάκος Σωτήριος	Φονεύθ. 25.12.43 (Spitfire) Υπσγός
22. Γεωργόπουλος Ιωάννη	Φονεύθ. 13.1.44 (Baltimore) Υπσγός
23. Ψιλόλιγνος Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 14.11.43 (Hurricane) Υπσγός
24. Κατσέλης Θεόδωρος	Φονεύθ. 30.12.42 (Blenheim) Ανισγός
25. Μπράτσος Αθανάσιος	Απστρ. 1966 Σμχος - Αποκ. Υπτχος
26. Σκάντζικας Σωτήριος	Φονεύθ. 25.3.44 (αιχμαλ. Γερμ.) Υπσγός
27. Σκανδάλης Κίμων	Φονεύθ. 25.11.47 (Spitfire) Επγός
28. Βλαμάκης Σπυρίδων	Απστρ. 1967 Ταξχος
29. Γκολφινόπουλος Γεώργιος	Φονεύθ. 10.5.48 (Harvard) Επγός
30. Ζαχαράκης Χαρίδημος	Φονεύθ. 10.3.43 (Hurricane) Υπσγός
31. Τσαγκαρούλης Βασίλειος	Φονεύθ. 1.2.44 (Baltimore) Υπσγός
32. Γιαννακόπουλος Βασίλειος	Φονεύθ. 12.6.43 (Hurricane) Υπσγός
33. Οικονόμου Αθανάσιος	Εξαφανίσθηκε 8.10.42 Ασμίας
34. Χαρτοκόλης Νικόλαος	Φονεύθ. 3.10.43 (Blenheim) Υπσγός
35. Ασανάκης Θεοδόσιος	Φονεύθ. 15.2.44 (Baltimore) Υπσγός

Πίνακας II

Αξιωματικοί προερχόμενοι εξ υπαξιωματικών του Τμήματος II (σειρές 11^η έως 16^η) και των αντίστοιχων εκπαιδευθέντων στη Ροδεσία κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (σειρές 17^η και 18^η)

11^η σειρά – είσοδος 1935, ανθυποσηναγοί Ιούνιος 1943 (οι πρώτοι 14)

1. Δημητρακόπουλος Ηλίας	Πολ. Διαθ. Ασμχος
2. Ψαλλίδας Θεόδωρος	Αποτάχθηκε 1945 Ανθσγός
3. Δάγκουλας Επαμεινώνδας	ΔΕΙ, Απστρ. 1966 Ταξχος
4. Γκουβάκης Βέργος	ΔΕΙ, Απστρ. 1970 Ταξχος
5. Λαμπρόπουλος Κωνσταντίνος	Πολ. Διαθ. Ασμχος
6. Κουγιουμτζόγλου Ιωάννης	Απολήθηκε 1959 Εφ. Επγός
7. Φίλης Δημήτριος	Πολ. Διαθ. Σμχος
8. Μιχόπουλος Ιωάννης	ΔΕΙ, Απστρ. 1949 Σγός
9. Νομικός Γεώργιος	Απστρ. 1962 Σμχος
10. Κατσαρέλης Λεωνίδα	Πολ. Διαθ. Επγός
11. Στασινόπουλος Νικόλαος	Απστρ. 1949 Σγός
12. Τζοβλάς Ευάγγελος	Απστρ. 1967 Ταξχος Αποκ.
13. Αργυρόπουλος Παναγιώτης	Φονεύθ. 15.6.45 (Spitfire) Σγός
14. Σκαλαίος Ιωάννης	Φονεύθ. 30.12.42 (Blenheim) Ανθσγός
15. Κούσης Ηλίας	ΔΕΙ, Απστρ. 1951 Σγός
16. Κουτρομπάς Περικλής	Φονεύθ. 15.4.41 (PZL P24) Ασμίας
17. Σιώρης Κωνσταντίνος	Εκτελέστηκε από Γερμανούς 15.5.42 Ασμίας
18. Σμπαρούνης Κωνσταντίνος	ΔΕΙ, Απστρ. 1951 Σγός
19. Μόκας Γεώργιος	Φονεύθ. 15.4.41 (Bloch MB 151) Ασμίας

12^η σειρά – είσοδος 1936, ανθυποσμηναγοί Ιανουάριος 1944 (οι πρώτοι 21)

1. Αλεξίου Θεόδωρος	Απστρ. 1958 Επγός Αποκ.
2. Κουντούρης Αθανάσιος	Απστρ. 1958 Σμχος
3. Παπαϊωάννου Γεώργιος	Φονεύθ. 28.9.44 (Spitfire) Υπσγός
4. Σπυρίδωνος Δημήτριος	Πολ. Διαθ. Σμχος
5. Καλαράς Γεώργιος	Απστρ. 1957 Επγός
6. Καννάς Πέτρος	Φονεύθ. 10.4.46 (Wellington) Υπσγός
7. Προδρομος Θρασύβουλος	Απστρ. 1958 Επγός
8. Μητρόπουλος Βασίλειος	ΔΕΙ, Απστρ. 1973 Ασμχος
9. Δημητριάδης Ιωάννης	Φονεύθ. 30.8.47 (Harvard) Σγός
10. Γουλέας Παναγιώτης	Απστρ. 1958 Επγός
11. Μπουκουβάλας Θεόδωρος	Απστρ. 1967 Ταξχος
12. Γαλανόπουλος Δημήτριος	Απστρ. 1955 Επγός
13. Μέγγος Ανάργυρος	ΔΕΙ, Απστρ. 1971 Ταξχος
14. Κουγιουμτζής Χρήστος	Απστρ. 1958 Σγός
15. Γαλανάκος Δημήτριος	Φονεύθ. 19.9.48 (Oxford) Επγός
16. Αδαμ Ιωάννης	Φονεύθ. 10.4.46 (Wellington) Υπσγός
17. Βουτσάς Βασίλειος	Φονεύθ. 6.4.49 (C-47 Dakota) Επγός
18. Δεπούντης Σπυρίδων	Απστρ. Σμχος 1973 Αποκ. Απτχος
19. Ζαρκάδας Δημήτριος	Απστρ. 1966 Σμχος
20. Κούδρης Βασίλειος	Απστρ. 1964 Σγός - Αποκ. Ασμχος
21. Καβουντζής Θεόδωρος	Απστρ. 1958 Επγός
22. Γεμεντζής Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 30.10.40 (Henschel 126) Ασμιας
23. Χριζόπουλος Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 23.2.41 (Gladiator) Ασμιας
24. Κωστορίζος Νικόλαος	Εκτελέστηκε 14.3.43, αφού καταδικάστηκε σε θάνατο από το ανταρτοδικείο του ΕΛΑΣ

13^η σειρά – είσοδος 1937, ανθυποσμηναγοί Ιούλιος 1944

1. Φράγκος Νικόλαος	Απστρ. Υπτχος Αποκ. Απτχος
2. Γκούβρας Κωνσταντίνος	Πολ. Διαθ. Ασμχος
3. Κουτσουμάνης Δημήτριος	Απστρ. 1970 Ταξχος
4. Σκλήρης Μαρίνος	Απστρ. 1963 Ταξχος
5. Κάραλης Νικόλαος	ΔΕΙ, Απστρ. 1965 Επγός
6. Κατσούλας Ιωάννης	Απστρ. 1958 Επγός
7. Γκότσης Κωνσταντίνος	Απστρ. 1967 Ταξχος
8. Στόκας Νικόλαος	Απστρ. 1960 Επγός
9. Γούναρης Κωνσταντίνος	Απστρ. 1963 Επγός
10. Στρατόπουλος Θωμάς	Φονεύθ. 22.3.49 (Harvard) Σγός
11. Παπακωνσταντίνου Κωνσταντίνος	Απστρ. 1960 Σμχος
12. Σπέντζος Χρήστος	ΔΕΙ, Απστρ. 1948 (λόγοι υγείας) Ανθσγός
13. Παπανδρεόπουλος Ιωάννης	Απστρ. 1965 Επγός
14. Γρηγορόπουλος Γρηγόριος	Απστρ. 1967 Σμχος
15. Κύπριος Ευάγγελος	Απστρ. 1966 Ασμχος
16. Σουφρίλας Δημήτριος	Απστρ. 1959 Σμχος
17. Καβουρίνος Παναγιώτης	Απστρ. 1958 Επγός

14^η σειρά - είσοδος 1938, ανθυποσημηναγοί Μάρτιος 1945 (οι πρώτοι 18)

1. Αντωνιάδης Σταύρος	Απστρ. 1951 Επγός Αποκ.
2. Βαρελάς Παναγιώτης	Φονεύθ. 14.12.47 (Harvard) Υποσγός
3. Παπαγγελής Περικλής	Απστρ. 1970 Ταξχος Αποκ.
4. Κολιόπουλος Χρήστος	Απστρ. 1967 Ταξχος
5. Καπογιάννης Δημοσθένης	Απστρ. 1967 Σμχος
6. Σιάμπαλης Ανδρέας	Απστρ. 1958 Επγός
7. Παντελίδης Ιωάννης	Απστρ. 1958 Επγός
8. Κουμεντάκος Γεώργιος	Απστρ. 1965 Ασμχος
9. Αλεβίζος Δημήτριος	ΕΑ Απστρ. 1972 Σμχος
10. Γρούνας Παύλος	Απστρ. 1958 Επγός
11. Πολυμέρης Δημήτριος	Απστρ. 1963 Ταξχος
12. Μαρκόπουλος Ιωάννης	Δ.Ε.Ι., Απστρ. 1974 Ταξχος Αποκ.
13. Πολίτης Ιωάννης	Δ.Ε.Ι., Απστρ. 1973 Ασμχος
14. Γερουκάλης Ανέστης	Φονεύθ. 19.4.49 (Auster) Υποσγός
15. Παναγουλάκης Ηλίας	Αποστρ. Σγος Αποκ. Απτχος
16. Τσίγκρης Χρήστος	Δ.Ε.Ι., Απστρ. (λόγοι υγείας) 1962 Επγός
17. Πολυμενάκος Δημήτριος	Ναυτλ. Απστρ. 1960 Επγός
18. Γουβαλάρης Γεώργιος	ΔΕΙ, Απστρ. 1957 Σγός
19. Αλεξόπουλος Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 22.5.42 (Hurricane) Ασμίας
20. Γεωργιάδης Ιωάννης	Φονεύθ. 16.7.42 (Hurricane) Ασμίας
21. Γκρέτσας Λεωνίδα	Παραίτηση 1946 Εφ. Ασμίας
22. Γκίζας Δημήτριος	Φονεύθ. 26.5.43 (Hurricane) Ασμίας
23. Δασκαλόπουλος Θεόδωρος	Φονεύθ. 7.5.43 (ΕΛΑΣ) Σμίας
24. Δήμου Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 11.11.41 (τροχαίο) Σμίας
25. Δούκας Βασίλειος	Φονεύθ. 23.7.43 (Hurricane) Ασμίας
26. Παρασκευόπουλος Ιωάννης	Απστρ. 1945 Ασμίας
27. Σαραντόπουλος Χρήστος	Φονεύθ. 11.3.41 (Ανρ 626) Εσμίας
28. Στρατηγάκης Νικόλαος	Απστρ. 1945, Αποκ. Επγός
29. Κούσης Ηλίας	ΔΕΙ, Απστρ. 1965 Ασμχος

15^η σειρά – είσοδος 1939, ανθυποσημηναγοί Ιούνιος 1945 (οι πρώτοι 21)

1. Νικολόπουλος Γεώργιος	Φονεύθ. 4.4.45 (Spitfire) Ανθσγός
2. Τσάλτας Χρήστος	Απστρ. 1968 Σμχος
3. Τζούβαλης Γεώργιος	Απστρ. Ταξχος Αποκ. Απτχος
4. Ζαφειρόπουλος Ελευθέριος	Απστρ. Σγος Αποκ. Απτχος
5. Τριανταφυλόπουλος Κωνσταντίνος	Απστρ. 1959 Επγός
6. Αποστολόπουλος Κωνσταντίνος	ΔΕΙ, Απστρ. 1965 Ασμχος
7. Κωστάρας Παναγιώτης	Φονεύθ. 7.8.45 (Spitfire) Ανθσγός
8. Κωστής Ευάγγελος	Φονεύθ. 18.12.44 (Baltimore) Ανθσγός
9. Λαμπρόπουλος Γεώργιος	Απστρ. Ταξχος Αποκ. Απτχος
10. Γιαλελής Γεώργιος	Απστρ. Ταξχος Αποκ. Υπτχος
11. Παπαγεωργίου Δημοσθένης	ΔΕΙ Απστρ. 1974 Ταξχος
12. Μαστρογιάννης Σπυρίδων	Πολ. Διαθ. Σμχος
13. Παπαθεοδώρου Ιωάννης	Απστρ. 1966 Σμχος

14. Κυριακόπουλος Ανδρέας	ΔΕΙ, Απεβίωσε 1973 Σμχος
15. Παπαγεωργίου Ηλίας	Απστρ. 1967 Ταξχος
16. Αγγελόπουλος Βασίλειος	Απστρ. 1967 Ταξχος
17. Ρογκοκίδης Κωνσταντίνος	Δ.Ε.Ι., Απστρ. 1973 Ασμχος
18. Βαρβέρης Γεώργιος	Πολ. Διαθ. Ασμχος
19. Ψευτογιάννης Νικόλαος	Απστ. 1962 Σγός
20. Νικολόπουλος Κωνσταντίνος	Απστρ. 1959 Ασμχος
21. Νικολόπουλος Δημήτριος	Απστρ. 1974 Ταξχος
22. Γκόνος Νικόλαος	Ένδειξη αποφοίτησης Απστρ. 1945
23. Ευαγγελινάκης Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 21.8.42 (Hurricane) Εσμίας
24. Λάιτμερ Μαυρίκιος	Φονεύθ. 23.7.43 (Hurricane) Ασμίας
25. Σιμιτζής Αναστάσιος	Φονεύθ. 24.7.41 (Harvard) Εσμίας

16^η σειρά - 1940, ανθυποσημηναγοί Ιανουάριος 1946 (οι πρώτοι 16)

1. Αντωνόπουλος Αλέξανδρος	Απστρ. 1951 Εφ. Υπσγός
2. Βαρβέρης Δημήτριος	Πολ. Διαθ. Ασμχος
3. Δέδες Βλάσης	Απστρ. Ταξχος - Αποκ. Απτχος
4. Καλογερόπουλος Σταύρος	Φονεύθ. 16.2.54 (F-84G) Σγός
5. Μύριλος Ιωάννης	Απστρ. 1966 Σμχος
6. Παπαδάκης Βασίλειος	Φονεύθ. 27.12.52 (C-47 - Κορέα) Επγός
7. Σταυρόπουλος Χαράλαμπος	Απστρ. 1972 Υπτχος
8. Σκλάβος Παναγιώτης	Απστρ. 1967 Ταξχος
9. Ταγκαλάκης Γεώργιος	Φονεύθ. 23.6.47 (Harvard) Υπσγός
10. Φουρμούζης Ανδρέας	Πολ. Διαθ. Ασμχος
11. Μαδεμλής Γεώργιος	Απστρ. Υπσγος Αποκ. Απτχος
12. Αρχοντίδης Παναγιώτης	Απστρ. 1964 Επσγός
13. Κεχαγιάς ή Καχαγιόγλου Στέφανος	Απστρ. 1973 Απτχος Αποκ.
14. Μητρομάρας Αθανάσιος	Απστρ. 1963 Σμχος
15. Σκούρτης Δημήτριος	Απστρ. 1963 Σγός Αποκ.
16. Χαμπέρης Γεώργιος	Απστρ. 1963 Σγός Αποκ.
17. Ανδρεαδάκης Δημήτριος	Ασυρμτης Πολβλτ. Φονεύθ. 7.8.46(Wellington)Σμίας
18. Ιωάννου Χρήστος	Χειρ. Φονεύθ. 12.12.42 (Hurricane) Εσμίας
19. Καραγιάννης Πέτρος	Ασυρμτης - Πολβλτης Αερ., Απεβ.1962 Σγός
20. Κουρκούτας Βασίλειος	Χειρ. Φονεύθ. 25.5.43 (Hurricane) Εσμίας
21. Κωστόπουλος Γεώργιος	Ασυρμτης - Πολβλτης Αερ. Απστρ. 1974 Σμχος
22. Μαβίλης Παντελής	Ασυρμτης - Πολβλτης Απστρ. 1965 Σγός
23. Σαρώνης Δημήτριος	Χειρ. Φονεύθ. 14.11.43 (Hurricane) Εσμίας
24. Τσίγκας Ευστάθιος	Χειρ. Φονεύθ. 9.6.42 (Harvard) Σμίας
25. Χρηστάκος Νικόλαος	Χειρ. Φονεύθ. 9.6.42 (Harvard) Εσμίας

17^η σειρά (Ροδεσίας) - μονιμοποιηθέντες ανθυποσμηναγοί Ιούλιος 1946

1. Λεβεντίδης Λουκάς	Απστρ. 1965 Σμχος
2. Τζούλιας Ιωάννης	Απστρ. 1967 Σμχος
3. Κούνουπας Γεώργιος	Απστρ. 1962 Σμχος
4. Πολέμης Αριστείδης	Απολ. 1947 Εφ. Ανθσγός
5. Χρυσόχου Ιωάννης	Απστρ. 1959 Επγός
6. Τριπόδης Αλέξανδρος	Απολ. 1962 Εφ. Υπσγός
7. Καβάσιλας Μιχαήλ	Απστρ. 1958 Επγός
8. Παντελίδης Γεώργιος	Απστρ. 1970 Ταξχος Αποκ.

18^η σειρά (Ροδεσίας) - μονιμοποιηθέντες ανθυποσμηναγοί Απρίλιος 1948

1. Θωμαδάκης Πατροκλος	Απστρ. 1970 Ταξχος
2. Μιχαλόπουλος Κωνσταντίνος	Απολ.
3. Ιωαννίδης Παύλος	Εθελ. Απολ. 1974 Εφ. Επσγός
4. Ζαχαράκης Αντώνιος	Εθελ. Απολ. 1947 Εφ. Ανθσγός
5. Σμυρνιωτόπουλος Γεώργιος	Πολ. Διαθ. Αμχος
6. Πετράκης Λουκάς	Φονεύθ. 17.3.48 (Spitfire) Υπσγός
7. Σταμπούζος Αναστάσιος	Απστρ. 1967 Ταξχος Αποκ.
8. Μακρής Ηρακλής	Εθελ. Απολ. 1951 Εφ. Σγός
9. Λύκος Αντώνιος	Απστρ. 1973 Ταξχος
10. Βαρελάς Δημήτριος	Φονεύθ. 6.4.48 (Spitfire) Ανθσγός
11. Μήνης Αναστάσιος	Εθελ. ΣΞ Πολ. Διαθ. Ταξχος
12. Γαρδέλης Αλέξανδρος	Απστρ. 1970 Ταξχος Αποκ.
13. Παρασχάκης Χαρίλαος	Απστρ. 1965 Σμχος
14. Κιρκιζιώτης Μιχαήλ	Απστρ. 1965 Σμχος
15. Βλαχούσης Παναγιώτης	Απστρ. 1970 Υπτχος
16. Τζαμτζής Ευθύμιος	Απστρ. 1966 Σμχος
17. Κελεσάκος Δημήτριος	Απστρ. 1966 Σμχος
18. Καλαποθαράκος Κωνσταντίνος	Απστρ. 1959 Επγός
19. Κουρής Δημήτριος	Αποτάχθηκε 1952 Υπσγός
20. Βαβαρούτσος Σωτήριος	Πολ. Διαθ. Υπτχος
21. Πόποβιτς Γρηγόριος	Απστρ. 1965 Επσγός
22. Κανδανολέων Εμμανουήλ	Απστρ. 1971 Υπτχος Αποκ.
23. Δερμέτζογλου Κωνσταντίνος	Φονεύθ. 26.2.48 (Spitfire) Υπσγός

Πίνακας III

Έφεδροι υπαξιωματικοί εκπαιδευθέντες στη Ροδεσία ως χειριστές αεροσκαφών

1. Αλεξανδράκης Βασίλειος	Φονεύθ. (Spitfire) 2.8.45
2. Αντωνιάδης Στέργιος	Απολ. 31.11.46
3. Βαζανίδης Κωνσταντίνος	Απολ. 1.1.48
4. Βαξεβανάκης Παναγιώτης	Απολ. 1.1.48
5. Βατιμπέλας Ιωάννης	Φονεύθ. (Spitfire) 26.11.44
6. Βελέντζας Π.	Έκπτωση Βαθμού

7. Βεντούρας Κωνσταντίνος	Φονεύθ. (Harvard) 14.9.44
8. Γαλανός Εμμανουήλ	Φονεύθ. 18.7.44
9. Γεωργίνης Ηλίας	Απολ. 1945
10. Γωνίδης Αστέριος	Απόλ. 1.1.48
11. Δακανάλης Ελευθέριος	Απολ. 31.12.55
12. Δημακόπουλος Α.	Φονεύθ. (Harvard) 26.2.43
13. Δημακόπουλος Γεώργιος	Φονεύθ. (Oxford) 27.7.43
14. Δημόπουλος Αχιλλέας	Απολ. 31.12.55
15. Διαμαντόπουλος Π.	Φονεύθ. (Harvard) 27.7.45
16. Ζηζάνης Μιχαή	Απολ. 1945
17. Ιατρού Ηλίας	Εφ. Σμίας, Απολ. ;
18. Καλαμάρας Σύλβιος	Απολ. 1948
19. Κανδίας Χρήστος	Φονεύθ. 6.6.49
20. Κανελάκης Ιωάννης	Εφ. Σμίας, Απολ. ;
21. Καρβέλης Χ.	Απολ. 1.1.78
22. Κατεχάκης Ιωάννης	Φονεύθ. (Harvard) 2.3.45
23. Κατσούλης Ανδρέας	Απολ. 1.1.47
24. Κίκας Δημήτριος	Απολ. 1.1.47
25. Κιούσης Χρήστος	Απολ. 1.1.46
26. Κοιλάκος Γεώργιος	Φονεύθ. (Harvard) 31.4.43
27. Κόκκινος Δημήτριος	Απολ. 1.1.46
28. Κομνηνός Ιωάννης	Απολ. 1.1.45
29. Κόρμανης Όθων	Φονεύθ. (Hurricane) 5.10.42
30. Κούρμουνης	Φονεύθ. 25.3.43
31. Κυριαζής Αλέξανδρος	Εφ. Σμίας, Απόλ. ;
32. Λαμπρινός Βασίλειος	Εφ. Σμίας, Απολ. ;
33. Λάσκαρης Ανδρέας	Απολ. 1.1.45
34. Λιαναντωνάκης Πέτρος	Φονεύθ. (Harvard) 27.7.45
35. Λίτσας Ιωάννης	Απολ. 1.1.46
36. Μανουσάκης Γεώργιος	Απολ. 1.1.46
37. Μαρκαντώνης Κωνστ/νος	Απολ. 1.1.46
38. Μαρκόπουλος Κωνστ/νος	Απολ. 1.1.46
39. Μορδώ Μπενούα	Απολ. 1.1.46
40. Μούντζης Στυλιανός	Φονεύθ. (Harricane) 29.1.44
41. Νικολάου Χαράλαμπος	Φονεύθ. (Harvard) 27.7.45
42. Πάρης Ελευθέριος	Απολ. 1946
43. Πέππας Παναγιώτης	Εφ. Εμίας, Απολ. ;
44. Ράμμος Γεώργιος	Εφ. Σμίας, Απολ. ;
45. Σακελαρίου Παναγιώτης	Απολ. 6.7.46
46. Σαφής Δημήτριος	Απολ. 1955
47. Σιδέρης Γεώργιος	Απολ. 1946
48. Σιδέρης Κωνσταντίνος	Απολ. 1946
49. Σκαναβής Θεόδωρος	Φονεύθ. (Oxford) 21.8.44
50. Στρατήγης Ελευθέριος	Φονεύθ. (Harvard) 14.8.42
51. Συρίγος Νικόλαος	Φονεύθ. (αερ.ατυχ.) 7.12.43
52. Τακτικός Στέφανος	Φονεύθ. (Oxford) 21.8.44

53. Τουλουμετζόγλου Β.	Απολ. 1945
54. Τουρκομανώλης Σπυρίδων	Απολ. 1946
55. Τσακανίκας Ευάγγελος	Φονεύθ. (Baltimore) 11.9.45
56. Χανδρινός Ιωάννης	Απολ. 1945
57. Χρηστάκος Κωνσταντίνος	Σγός (Αποκ 31.12.63)
58. Χριστοδούλου Α.	Απολ. 1945
59. Χρονόπουλος Κωνσταντίνος	Σγός (Αποκ 31.12.61)

- * -

Πίνακας IV

Έφεδροι χειριστές αεροσκαφών
Σειρά του έτους 1939

1. Αθανασιάδης Ράλης	ΣΞ Απολ. 1955 Εφ. Σγός
2. Δημητριάδης Κρέων	ΣΞ Απολ. 1945 Εφ. Ανθσγός
3. Καλτσίδης Κωνσταντίνος	ΣΞ Απολ. 1945 Υπσγός
4. Καλογερίδης Χαράλαμπος	ΣΞ Απολ. 1948 Σγός
5. Παπαγγέλου Σταμάτιος	ΣΞ Απολ. 1947 Σγός
6. Ζαφειρόπουλος Ζαφείριος	ΣΞ Απολ. 1946 Σγός
7. Μιχαηλίδης Γεώργιος	ΣΞ Απολ. 1955 Υπσγός
8. Βασιλειάδης Εμμανουήλ	ΣΞ Απολ. 1947 Εφ. Σγός
9. Μαλάμογλου Ιωάννης	ΣΞ Απολ. 1945 Υπσγός
10. Ζανετόπουλος Χρήστος	ΣΞ Απολ. 1947 Σγός
11. Πιτσιλής Σωτήριος	ΣΞ Απολ. 1949 Εφ. Ανθσγός

Σειρά του έτους 1940

1. Αθανασιάδης Βόρης	ΣΞ Απολ. 1947 Υπσγός
2. Γκίκας Δημήτριος	ΣΞ Φονεύθ. 14.11.40 (Potez 25) Ανθσγός
3. Μπούτσικας Αλέξανδρος	ΣΞ Απολ. 1941 Ανθσγός
4. Μουλόπουλος Διονύσιος	ΣΞ Απολ. 1966 Σγός
5. Νάθενας Εμμανουήλ	ΣΞ Πολ. Διαθ. Ασμχος
6. Νεοχωρίτης Χαράλαμπος	ΣΞ Φονεύθ. 24.6.47 (Harvard) Εφ. Ανθσγός
7. Σιακαντάρης Περικλής	ΣΞ Φονεύθ. 1.5.41 (Baltimore) Επσγός
8. Τζάντας Λεωνίδα	ΣΞ Αποστρ. 1948 Υπσγός
9. Παναγούλιας Αλέξανδρος	ΣΞ Απολ. 1941 Ανθσγός
10. Σταυρόπουλος Σωκράτης	ΣΞ Απολ. 1946 Ανθσγός
11. Διαμαντόπουλος Νικόλαος	ΣΞ Απεβίωσε 1945 Ανθσγός
12. Σίδερης Δημήτριος	ΣΞ Φονεύθ. 22.11.40 (Henschel 126) Υπσγός
13. Σωτηρίου Μιχαήλ	ΣΞ Απολ. 1946 Ανθσγός

- * -

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Α/Α: Άμυνας Αεροδρομίων	Αποκ.: Αποκαταστάθηκε
Απολ.: Απολύθηκε	Απστρ.: Αποστρατεύθηκε
Ασυρμτής: Ασυρματιστής	Αξκών : Αξιωματικών
ΑΥΣ: Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού	Υπαξκών: Υπαξιωματικών
ΔΕΙ: Διοικητικός Εξ Ιπταμένων	
Δκτής: Διοικητής	Δντής: Διευθυντής
Εθελ.: Εθελοντής	
Επίκ. Παρ.: Επίκουρος Παρατηρητής	Επίτ.: Επίτιμος
ΙΕΥ: Ιπτάμενος Ειδικών Υπηρεσιών	
ΜΑ: Μικρά Ασία	Μαθ.: Μαθητευόμενος
Μηχ.: Μηχανικός	
ΝΑΥ: Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία	
Ναυτλ.: Ναυτίλος	Παρ.: Παρατηρητής
Πολ. Διαθ.: Πολεμική Διαθεσιμότητα	
Πολβλτής: Πολυβολητής	
ΣΣΕ: Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων	
ΣΣΑ: Στρατιωτική Σχολή Αεροπλοΐας (Σέδες)	
ΣΝΔ: Σχολή Ναυτικών Δοκίμων	
ΤΗ: Τηλεπικοινωνιών	Χειρ.: Χειριστής
Φονεύθ.: Φονεύθηκε (αεροπορική αιτία)	
Φωτ.: Φωτογράφος	
Στρτης: Στρατιώτης	Δκνέας: Δεκανέας
Λχίας: Λοχίας	Επλχίας: Επιλοχίας
Ανθστής: Ανθυπαπιστής	Ανθλχγός: Ανθυπολοχαγός
Υπλχγός: Υπολοχαγός	Λχγός: Λοχαγός
Ταγμρχης: Ταγματάρχης	Αντιστρχεις: Αντισυνταγματάρχης
Συνρχης: Συνταγματάρχης	
Κλστής: Κελευστής	Αρχκλστής: Αρχικελευστής
Σμφρος: Σημαιοφόρος	Ανθλρχος: Ανθυποπλοίαρχος
Υπλρχος: Υποπλοίαρχος	Πλτρχεις: Πλωτάρχης
Αντπλρχος: Αντιπλοίαρχος	Πλρχος: Πλοίαρχος
Σμίας: Σμηνίας	Επσμίας: Επισμηνίας
Ασμίας: Αρχισμηνίας	Ανθσγός: Ανθυποσμηναγός
Υπσγός: Υποσμηναγός	Σγός: Σμηναγός
Επγός: Επισμηναγός	Ασμχος: Αντισμήναρχος
Σμχος: Σμήναρχος	Ταξχος: Ταξίαρχος
Υπτχος: Υποπτέραρχος	Απτχος: Αντιπτέραρχος

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

Α΄. ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΑ

- *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας* (1908-1918), τόμος Α΄, 1980
- *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας* (1919-1929), τόμος Β΄, 1983
- *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας* (1930-1941), τόμος Γ΄, 1990
- *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας* (1941-1944), τόμος Δ΄, 1998
- *Ελληνική Αεροπορία - Συνοπτική Ιστορία* (1908-1944), Αθήνα 2000
- *Λεύκωμα Πεσόντων Αεροπόρων*, Αθήνα 2002

Β΄. ΑΛΛΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

- Υπουργείου Αεροπορίας, Βροντάκη Εμ., *Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας (1908-1935)*, Αθήνα 1937
- Γιαγκου Π. Ι., *Οι Αξιωματικοί της Ελληνικής Ναυτικής Αεροπορίας 1913 – 1932*, Αθήνα 1986 Β΄ έκδοση
- Δέα Ν., *Μεσουράνημα και Συντρίμια*, Αθήνα 1976
- Καρταλαμάκη Ηλ., *Ελληνικά Φτερά (1912-1932)*, Αθήνα 1983
- Καρταλαμάκη Ηλ., *Η Γενιά των Ικάρων (1931 – 1940)*, Αθήνα 1987
- Καρταλαμάκη Ηλ., *Η Αεροπορία στον Πόλεμο του '40 (1940 – 1941)*, Αθήνα 1990
- Καρταλαμάκη Ηλ., *Πετώντας σε Ξένους Ουρανούς (1941 – 1944)*, Αθήνα 1993
- Κελαϊδή Εμ., *Αναμνήσεις από την Αεροπορία*, Αθήνα 1972
- Οικονομάκου Π., *Η Ελληνική Αεροπορία (μέχρι του 1941)*, Αθήνα 1970
- Παπαδάκη Π.-Β., *Ίκαροι - Οι Σύγχρονοι Μονομάχοι (1952-2002)*, Αθήνα 2003
- Φωτιάδη Νεγρεπόντη Φ., *Σχολή Ικάρων - Αι Πρώτοι 40 Σειραί Ιπταμένων*

Γ΄. ΑΡΧΕΙΑ

- Μουσείου Ιστορίας ΠΑ
 - * Κατάσταση Αξιωματικών εν Αποστρατεία ΠΑ, Μουσείο Ιστορίας ΠΑ, 2000
 - * Μητρώα Προσωπικού
- Διεύθυνσης Ιστορίας Στρατού/ΓΕΣ
- Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού/ΓΕΝ
- Βιβλιοθήκης Βουλής των Ελλήνων

Εργάστηκαν

Για το μοντάζ - τσίγγους:

Μ.Υ. Στεριώτης Κυριάκος, Μ.Υ. Ψύλλιας Δημήτριος,
Μ.Υ. Νάσσερ Μαρία, Μ.Υ. Σιάκου Δήμητρα

Για την εκτύπωση:

Εσμίας Μπάθας Κωνσταντίνος, Εσμίας Καραμπέτσος Ελευθέριος,
Υσμίας Γκιούρος Θεόφιλος

Για τη βιβλιοδεσία:

Μ.Υ. Παναγούλιας Ιωάννης, Μ.Υ. Φραγκιουδάκης Μιχαήλ,
Μ.Υ. Στάππα Ωραιάνθη, Μ.Υ. Μακρή Παρασκευή,
Εσμίας Μπελίτσου Παναγιώτα, Εσμίας Σιδέρη Μαρία,
Υσμίας Θωμογιαννόπουλος Διονύσης

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ταξίαρχου (Ι) ε.α. Βασιλείου Οικονόμου

Γεννήθηκε το 1933 στο χωριό Αιγές Αιγιαλείας. Φοίτησε στο Γυμνάσιο Δερβενίου Κορινθίας και αποφοίτησε από το Γυμνάσιο της νήσου Λέρου.

Τον Νοέμβριο του 1953 εισήλθε στη Σχολή Αεροπορίας / Τμήμα Εκπαιδευτικό Κέντρο Εφέδρων Χειριστών με τη 13η Σειρά και αποφοίτησε τον Ιούλιο του 1955 με τον βαθμό του ανθυποσμηναγού και ειδικότητα Ιπταμένου Γενικών Υπηρεσιών, ως αρχηγός τάξης.



Στην Πολεμική Αεροπορία υπηρέτησε αρχικά σε Μοίρες Αναχαίτισης Ημέρας και Παντός Καιρού και στη συνέχεια ως εκπαιδευτής στη Σχολή Αεροπορίας, για διάστημα πλέον των εννέα ετών.

Αξιοποιήθηκε ως χειριστής σε αεροσκάφη Harvard, T-33, F-86E, F-86D, F-4E, T-41, T-37 και Dakota, συμπληρώνοντας 6.500 ώρες πτήσεων.

Αποφοίτησε από τα Σχολεία Επιχειρήσεων Αέρος / Εδάφους, Εκπαιδευτών Πτήσεων, Ατομικών Όπλων του NATO και τη Σχολή Πολέμου Αεροπορίας.

Υπηρέτησε ως Διευθυντής Επιχειρήσεων και Εκπαίδευσης, στη Σχολή Αεροπορίας, στην 117 Πτέρυγα Μάχης και στο ΓΕΑ. Υπήρξε μέλος της Ομάδας Πυρηνικής Σχεδίασης του NATO στις Βρυξέλες. Διετέλεσε Διοικητής 1ης Μοίρας Κέντρου Ελέγχου Περιοχής και 4ου Τομέα Αεράμυνας.

Αποστρατεύθηκε το 1980 με τον βαθμό του ταξίαρχου και στη συνέχεια διετέλεσε μέλος του ΔΣ της ΕΑΑΑ και εταιρείας ηλεκτρονικών υπολογιστών.

Η αγάπη του προς την Αεροπορία τον οδήγησε στην συγγραφή, μαζί με συναδέλφους, των παρακάτω βιβλίων:

- * Με τα Φτερά του Ικάρου
- * Σχολή Αεροπορίας - Τμήμα ΕΚΕΧ
- * Οι Μοίρες της Ερήμου
- * Ελληνικά Φτερά στον Πόλεμο της Κορέας

Ήταν παντρεμένος με τη Μαρία Τσώνου και απέκτησε μια κόρη, την Αιμιλία, απόφοιτο της Γαλλικής Φιλολογίας του Πανεπιστημίου Σορβόνης Γαλλίας.

Απεβίωσε το 2007.

