

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΒΑΤΑΚΗΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΓΟΣ

1918 Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Η μάχη των ελληνικών φτερών



Λίγα χρόνια μετά την πρώτη
πτήση των αδελφών Ράιτ, κατά
τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου
Πολέμου, Έλληνες και
Σύμμαχοι αεροπόροι
πρωταγωνίαστησαν
πάνω από
το Αιγαίο στη
μεγαλύτερη
αεροναυτική επιχείρηση
που είχε δει μέχρι τότε
η ανθρωπότητα!

Ι
Σ
Τ
Ο
Ρ
Ι
Ε
Σ
Π
Ο
Λ
Ε
Μ
ΟΥ



ΣΕΙΡΑ: ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΕΙΡΑΣ: Ηλίας Μαγκλίνης, Τάσος Σακελλαρόπουλος

ΤΙΤΛΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ: **1918. Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος: Η μάχη των ελληνικών φτερών**

ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ: Παντελής Βατάκης, Κωνσταντίνος Λαγός

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ – ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ: Κατερίνα Δουρίδα

ΕΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΣΕΙΡΑΣ & ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΞΩΦΥΛΛΟΥ: Θάνος Κακολύρης

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΕΙΡΑΣ: Ελένη Σταυροπούλου

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ: Βάσω Βύρρα

© Παντελής Βατάκης, Κωνσταντίνος Λαγός, 2025

© ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΨΥΧΟΓΙΟΣ Α.Ε., Αθήνα 2025

Πρώτη έκδοση: Οκτώβριος 2025

ISBN 978-618-01-6035-2

Τυπώθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σε χαρτί ελεύθερο χημικών ουσιών, προερχόμενο αποκλειστικά και μόνο από δάση που καλλιεργούνται για την παραγωγή χαρτιού.

Το παρόν έργο πνευματικής ιδιοκτησίας προστατεύεται κατά τις διατάξεις του Ελληνικού Νόμου (Ν. 2121/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα) και τις διεθνείς συμβάσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας. Απαγορεύεται απολύτως η άνευ γραπτής αδείας του εκδότη κατά οποιονδήποτε τρόπο ή μέσο αντιγραφή, φωτοανατύπωση και εν γένει αναπαραγωγή, διανομή, εκμίσθωση ή δανεισμός, μετάφραση, διασκευή, αναμετάδοση, παρουσίαση στο κοινό σε οποιαδήποτε μορφή (ηλεκτρονική, μηχανική ή άλλη) και η εν γένει εκμετάλλευση του συνόλου ή μέρους του έργου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΨΥΧΟΓΙΟΣ Α.Ε. | PSICHOGIOS PUBLICATIONS S.A.

Από το 1979 | *Since 1979*

Έδρα: Head Office:

Τατοίου 121, 144 52 Μεταμόρφωση | 121, Tatoi Str., 144 52 Metamorfossi, Greece

Βιβλιοπωλείο: Bookstore:

Εμμ. Μπενάκη 13-15, 106 78 Αθήνα | 13-15, Emm. Benaki Str., 106 78 Athens, Greece

Τηλ.: 2102804800 | Tel.: 2102804800

e-mail: info@psychogios.gr

psychogios.gr

Ι Σ Τ Ο Ρ Ι Ε Σ Π Ο Λ Ε Μ Ο Υ

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΒΑΤΑΚΗΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΓΟΣ

1918 Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ
ΠΟΛΕΜΟΣ
Η μάχη των ελληνικών φτερών



Σημείωση: Στα παραθέματα που περιλαμβάνονται στο βιβλίο έχει σε γενικές γραμμές τηρηθεί η ορθογραφία του πρωτοτύπου, με την εξαίρεση ορισμένων προφανών ορθογραφικών/τυπογραφικών λαθών. Έχουν επίσης γίνει ορισμένες διακριτικές παρεμβάσεις στη στίξη, σε σημεία όπου κρίθηκε απαραίτητο προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάγνωση. Επίσης, στις ημερομηνίες ισχύουν τα εξής: Όπου αναφέρονται διπλές ημερομηνίες, χρησιμοποιείται παλαιό/νέο ημερολόγιο. Στα γεγονότα ελληνικού ενδιαφέροντος χρησιμοποιείται το παλαιό ημερολόγιο. Για τα υπόλοιπα γεγονότα ισχύει το νέο.

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

- 28 Μαρτίου 1911:** Καθέλκυση του «Γκαίμπεν», του μεγαλύτερου μέχρι τότε θωρηκτού του γερμανικού Αυτοκρατορικού Ναυτικού.
- 2 Ιουλίου 1912:** Μετά από πετυχημένες δοκιμές, ξεκινά επίσημα η επιχειρησιακή δράση του «Γκαίμπεν».
- Οκτώβριος 1912 – Μάρτιος 1913:** Α΄ Βαλκανικός Πόλεμος.
- Νοέμβριος 1912 – Μάρτιος 1913:** Το «Γκαίμπεν» και το καταδρομικό «Μπρεσλάου» συγκροτούν τη «Μεσογειακή Μοίρα («Mittelmeerdivision»)) του γερμανικού Ναυτικού και ναυλοχούν στον Βόσπορο.
- 24 Ιανουαρίου/6 Φεβρουαρίου 1913:** Επιχείρηση «Ναυτίλος». Ο Αριστείδης Μωραϊτίνης και ο Μιχαήλ Μουτούσης επιβαίνοντας σε υδροπλάνο κάνουν αναγνώριση και βομβαρδίζουν τον τουρκικό στόλο στα Δαρδανέλλια. Πρώτος αεροπορικός βομβαρδισμός εχθρικού στόλου στην ιστορία.
- 5/18 Μαρτίου 1913:** Το «Γκαίμπεν» βρίσκεται αγκυροβολημένο στο Φάληρο της Θεσσαλονίκης, μερικές εκατοντάδες μέτρα από το σημείο όπου δολοφονείται ο Γεώργιος Α΄. Ο βασιλιάς σκόπευε να επισκεφτεί την επόμενη μέρα το γερμανικό θωρηκτό, ανταποδίδοντας εθιμοτυπική επίσκεψη του κυβερνήτη του, υποναυάρχου Γκόφμαν.
- 23 Οκτωβρίου 1913:** Ο Γκόφμαν παραδίδει τη διοίκηση της γερ-

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

- μανικής μοίρας Μεσογείου στον υποναύαρχο Βίλχελμ Σου-
χόν.
- Δεκέμβριος 1913 – Μάιος 1914:** Το «Γκαίμπεν» πραγματοποιεί διάφορους πλόες στην Ανατολική Μεσόγειο, στο πλαίσιο των οποίων επισκέπτεται και ελληνικά λιμάνια.
- 28 Ιουνίου 1914:** Δολοφονία αρχιδούκα Φερδινάνδου. Αφορμή για την έκρηξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.
- Ιούλιος 1914:** Το «Γκαίμπεν» επισκευάζεται στην Πόλα στην Αδριατική.
- 28 Ιουλίου – 4 Αυγούστου 1914:** Η Αυστρο-Ουγγαρία κηρύσσει τον πόλεμο στη Σερβία. Η Ρωσία κηρύσσει πόλεμο στην Αυστρο-Ουγγαρία. Η Γερμανία κηρύσσει πόλεμο στη Ρωσία και τη Γαλλία. Η Μεγάλη Βρετανία κηρύσσει πόλεμο στη Γερμανία.
- 4 Αυγούστου 1914:** Το «Γκαίμπεν» βομβαρδίζει τη Φίλιπβιλ στην Αλγερία.
- 7 Αυγούστου 1914:** Ενώ το «Γκαίμπεν» καταδιώκεται από τον βρετανικό στόλο της Μεσογείου, εμπλέκεται σε μάχη με το καταδρομικό «Γκλόσεστερ».
- 9 Αυγούστου 1914:** Πραγματοποιείται ανθράκευση των «Γκαίμπεν» και «Μπρεσλάου» στη Δονούσα.
- 11 Αυγούστου 1914:** Τα δύο γερμανικά πολεμικά φτάνουν στην Κωνσταντινούπολη. Εντάσσονται στον οθωμανικό στόλο αλλά εξακολουθούν να λειτουργούν με γερμανικά πληρώματα. Το «Γκαίμπεν» παίρνει το τούρκικο όνομα «Γιαβούζ Σουλτάν Σελίμ» και το «Μπρεσλάου» «Μιντιλί».
- 29 Οκτωβρίου 1914:** Το «Γκαίμπεν» ως ναυαρχίδα του τουρκικού στόλου συμμετέχει σε πολεμική επιχείρηση στη Μαύρη Θάλασσα και βομβαρδίζει τη Σεβαστούπολη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την 1η Νοεμβρίου η Ρωσία να κηρύξει πόλεμο στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και δύο μέρες αργότερα κηρύσσουν

- επίσης τον πόλεμο εναντίον της η Βρετανία και η Γαλλία.
- 1915-1916:** Το «Γκαίμπεν» και το «Μπρεσλάου» συμμετέχουν σε επιχειρήσεις εναντίον του ρωσικού στόλου και λιμανιών στη Μαύρη Θάλασσα.
- 21 Φεβρουαρίου/6 Μαρτίου 1915:** Ο Ελευθέριος Βενιζέλος παραιτείται από την πρωθυπουργία όταν ο Κωνσταντίνος αρνείται να υποστηρίξει η Ελλάδα την επικείμενη εκστρατεία των Συμμάχων στην Καλλίπολη. Αρχή του «Εθνικού Διχασμού». Τον Μάιο ο Βενιζέλος κερδίζει τις εκλογές με βασικό σύνθημα την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο στο πλευρό της Αντάντ.
- 25 Απριλίου 1915:** Οι Σύμμαχοι ξεκινούν την απόβασή τους στην Καλλίπολη δίχως ελληνική συμμετοχή.
- 21 Σεπτεμβρίου/4 Οκτωβρίου 1915:** Δεύτερη παραίτηση του Βενιζέλου μετά από διαφωνία με τον Κωνσταντίνο για στρατιωτική συνδρομή της Ελλάδας στη Σερβία με βάση την αμυντική συνθήκη συμμαχίας μεταξύ των δύο χωρών.
- 22 Σεπτεμβρίου/5 Οκτωβρίου 1915:** Οι Σύμμαχοι αποβιβάζονται στη Θεσσαλονίκη την οποία και καταλαμβάνουν. Την ίδια μέρα η Βουλγαρία κάνει γενική επιστράτευση.
- 14 Οκτωβρίου 1915:** Η Βουλγαρία κηρύσσει τον πόλεμο στη Σερβία και εισέρχεται στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ως σύμμαχος των Κεντρικών Αυτοκρατοριών.
- 13/26 Μαΐου 1916:** Το Ρούπελ παραδίδεται αμαχητί στους Γερμανοβούλγαρους. Μέσα στους επόμενους μήνες καταλαμβάνουν ολόκληρη την Ανατολική Μακεδονία.
- 27 Μαΐου/9 Ιουνίου 1916:** Δυνάμεις της Αντάντ καταλαμβάνουν τη Θάσο και δημιουργούν εκεί μεγάλη αεροναυτική βάση απ' όπου θα επιχειρούν εναντίον των Γερμανοβουλγάρων στην Ανατολική Μακεδονία και τη Δυτική Θράκη.
- Αύγουστος 1916:** Οι άνδρες του Δ΄ Σώματος Στρατού παραδίδο-

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

- νται στους Γερμανούς και οδηγούνται με τρένα στο Γκέρλιτς στη Γερμανία.
- 16/29 Αυγούστου 1916:** Ξεσπά το κίνημα της «Εθνικής Αμύνης» με επικεφαλής τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Στις 16 Σεπτεμβρίου ο Βενιζέλος εγκαθιστά στη Θεσσαλονίκη προσωρινή επαναστατική κυβέρνηση που συντάσσεται με την Αντάντ.
- Σεπτέμβριος 1916:** Η πρώτη ομάδα Ελλήνων ναυτικών αεροπόρων φτάνει στη Θεσσαλονίκη για να πολεμήσει με τους Συμμάχους. Από εκεί προωθούνται στη Θάσο και εντάσσονται στη βρετανική ναυτική αεροπορία.
- 12/25 Οκτωβρίου 1916:** Η προσωρινή κυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη ιδρύει το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα.
- Νοέμβριος-Δεκέμβριος 1916:** Τα «Νοεμβριανά». Μάχες επιστράτων με γαλλικές δυνάμεις στον Πειραιά και στην Αθήνα.
- 12/25 Ιανουαρίου 1917:** Περαιτώνεται η εκπαίδευση του πρώτου κλιμακίου Ελλήνων ιπτάμενων και μηχανικών της Ναυτικής Αεροπορίας στη Λήμνο και τοποθετούνται ως μάχιμοι στη βρετανική αεροπορική μοίρα στη Θάσο.
- 5/18 Ιουνίου 1917:** Ελληνικό αεροπλάνο με χειριστή τον Δημήτριο Αργυρόπουλο και παρατηρητή τον Παντελή Ψύχα καταρρίπτεται κοντά στην ακτή της Θάσου από τον Γερμανό άσο Ετσβέγκεν. Ο Ψύχας διασώζεται αλλά ο Αργυρόπουλος σκοτώνεται. Είναι ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος που χάνει τη ζωή του εξαιτίας εχθρικής δράσης.
- 12/25 Ιουνίου 1917:** Παραίτηση Κωνσταντίνου. Ο Βενιζέλος αναλαμβάνει ξανά πρωθυπουργός ολόκληρης της Ελλάδας. Η χώρα μπαίνει επίσημα στον πόλεμο στο πλευρό της Αντάντ στις 17/30 Ιουνίου.
- 3-8 Ιουλίου 1917:** Αεροπορικοί βομβαρδισμοί στην Καλλίπολη με συμμετοχή Ελλήνων αεροπόρων.

- 8 Ιουλίου 1917:** Ελληνικό αεροπλάνο με πλήρωμα τον Ιωάννη Χαλκιά και τον Βαρθολομαίο Λάζαρη χάνεται κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων.
- 9 Ιουλίου 1917:** Το βαρύ βρετανικό βομβαρδιστικό τύπου «Χάντλεϊ Πέιτζ» πραγματοποιεί εντυπωσιακό αεροπορικό βομβαρδισμό της Κωνσταντινούπολης. Οι βόμβες του πλήττουν τουρκικά πολεμικά πλοία ανάμεσά τους και το «Γκαίμπεν». Ταυτόχρονα, Έλληνες αεροπόροι με επικεφαλής τον Αριστείδη Μωραϊτίνη σε κίνηση αντιπερισπασμού βομβαρδίζουν την Καλλιπολη.
- 15 Οκτωβρίου 1917:** Ο Κάιζερ Γουλιέλμος Β΄ επισκέπτεται την Κωνσταντινούπολη και ξεναγείται στο «Γκαίμπεν».
- 20 Ιανουαρίου 1918: «Κατάσταση Γκαίμπεν»:**
- 05:40.** Τα «Γκαίμπεν» και «Μπρεσλάου» συνοδευόμενα από τουρκικά αντιτορπιλικά περνούν το Ακρωτήριο της Έλλης και εισέρχονται στο Αιγαίο.
 - 07:30.** Ναυμαχία της Ίμβρου. Το «Γκαίμπεν» βυθίζει τις βρετανικές κανονιοφόρους «Ράγκλαν» και «Μ28».
 - 09:05.** Το «Μπρεσλάου», έχοντας χτυπήσει σε πέντε νάρκες, βυθίζεται κοντά στην Ίμβρο.
 - 09:45.** Το «Γκαίμπεν», αφού βομβαρδίστηκε από συμμαχικά αεροπλάνα και έπεσε πάνω σε νάρκες, προσπαθεί να επιστρέψει στα Δαρδανέλλια.
 - 11:32.** Το «Γκαίμπεν» προσαράζει σε ακτή μέσα στα Δαρδανέλλια. Ξεκινά σφοδρός αεροπορικός βομβαρδισμός από βρετανικά και ελληνικά αεροπλάνα. Στις 20 Ιανουαρίου εκτελέστηκαν συνολικά 65 πτήσεις με στόχο το θωρηκτό. Ο Αριστείδης Μωραϊτίνης πετώντας με μαχητικό τύπου «Σόπουιθ Κάμελ» καταρρίπτει εκείνη την ημέρα τρία γερμανικά αεροπλάνα. Μέχρι σήμερα

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

είναι ο Έλληνας αεροπόρος με τις περισσότερες επιβεβαιωμένες καταρρίψεις εχθρικών αεροσκαφών σ' έναν πόλεμο.

- 23 Ιανουαρίου 1918:** Το βομβαρδιστικό του Σπύρου Χάμπα που συμμετείχε σε αποστολή βομβαρδισμού κατά του «Γκαίμπεν» εμπλέκεται σε αερομαχία με τον Γερμανό άσο Μάινκε. Ο Γερμανός τον καταρρίπτει, με αποτέλεσμα ο Έλληνας αεροπόρος να χάσει τη ζωή του.
- 26 Ιανουαρίου 1918:** Το «Γκαίμπεν» απεγκλωβίζεται και επιστρέφει στην Κωνσταντινούπολη.
- 30 Οκτωβρίου 1918:** Ανακωχή του Μούδρου. Παράδοση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στους Συμμάχους.
- 2/15 Νοεμβρίου 1918:** Ελληνικό σμήνος με επικεφαλής τον Αριστείδη Μωραϊτίνη προσγειώνεται στο αεροδρόμιο του Αγίου Στεφάνου στην Κωνσταντινούπολη.
- 11 Νοεμβρίου 1918:** Ανακωχή της Κομπιέν μεταξύ Γερμανίας και Συμμάχων. Τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.
- 22 Δεκεμβρίου 1918:** Ο Μωραϊτίνης χάνεται με το αεροπλάνο του στη διάρκεια πτήσης από Θεσσαλονίκη για Αθήνα.

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΑ: Αντιαεροπορικό
ΓΕΑ: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
Ε.Β.Α.: Ελληνική Βασιλική Αεροπορία
Anzac: Australian and New Zealand Army Corps
DH: De Havilland
D.S.C.: Distinguished Service Cross
D.S.O.: Distinguished Service Order
Fl Abt: Feldflieger Abteilung
HMS: His Majesty's Ship
HP: Handley Page
M: Monitor
RFC: Royal Flying Corps
RNAS: Royal Navy Air Service
SK: Schnellade Kanone

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Γενάρης του 1913. Μέσα στην καρδιά του χειμώνα. Φουρτουνιασμένο το Αιγαίο, ξέφρενο, γεμάτο παλμό και πείσμα. Και μέσ' από τα κύματα, ανταριασμένα και θεόρατα, αφρισμένα κι απειλητικά, αναδύεται – νέα μορφή αυτή ελληνικής Αφροδίτης– η θέλησι και η αντρίκεια απόφασι ενός ολόκληρου λαού να δικαιωθή και να ζήση ελεύθερος.

Το ημερολόγιο δείχνει 5 Ιανουαρίου. Ο τουρκικός στόλος, αποτελούμενος από 4 θωρηκτά και 8 αντιτορπιλικά, παίρνει το ρίσκο να βγει από τα Στενά... «Λιοντάρι αδάμαστο τον περιμένει ο ναύαρχος Κουντουριώτης». Ο εχθρός κατευθύνεται προς τον Μούδρο της Λήμνου, όπου ελλιμενίζεται ο ελληνικός στόλος. Ο αρχηγός του στόλου του Αιγαίου Παύλος Κουντουριώτης, μόλις ενημερώνεται για την έξοδο των Τούρκων, διατάσσει όλη τη ναυτική δύναμη που διαθέτει να κινηθεί εναντίον τους. «Προσιωνίζεται σύγκρουσι επική. [...] Τα κύματα αφρίζουν, καθώς τα ελληνικά καράβια σχίζουν το πέλαγος ορμητικά».

Στις 11:34 ξεκινά η Ναυμαχία της Λήμνου.

Η θάλασσα ακτινοβολεί από τις λάμπεις των πυροβόλων και οι κρότοι τους είναι τρομεροί. Μέσα σε λίγες στιγμές το ήρεμο και πανέμορφο θαλασσινό τοπίο έγινε κόλασι. [...] Τα ελληνικά πυρά είναι εύστοχα και φέρνουν σε δύσκολη θέση τον τουρκικό στόλο. [...] Ο εχθρός υποχωρεί, αλλά πίσω του ακολουθεί η οργή του αντιπάλου.

Στις 11:56 ο τουρκικός στόλος κατευθύνεται προς τα Δαρδανέλλια, καταδιωκόμενος από τον ελληνικό, στην κεφαλή του οποίου βρίσκεται το θωρακισμένο καταδρομικό «Γεώργιος Αβέρωφ». Ο Κουντουριώτης διευθύνει την καταδίωξη του εχθρού από τη γέφυρα της ελληνικής ναυαρχίδας. Σύμφωνα το «Αβέρωφ» μένει μόνο του, καθώς τα υπόλοιπα πλοία δεν μπορούν να το ακολουθήσουν με την ίδια ταχύτητα. Πλησιάζει πολύ κοντά στα εχθρικά πολεμικά και αλλάζοντας συνεχώς κατεύθυνση καταφέρνει να τα πλήξει με εύστοχα πυρά. Ο εχθρός, βαριά τραυματισμένος, υλικά και ηθικά, χώνεται πίσω στα Δαρδανέλλια.

Και δε θα αποτολμούσε να ξεμυτίσει ποτέ ξανά στο Αιγαίο...

Ο Έλληνας ναύαρχος όμως χρειαζόταν πληροφορίες για την κατάσταση του λαβωμένου εχθρού. Ο καλύτερος τρόπος για να τις αποκτήσει γρήγορα ήταν από αέρος... Αν και δεν είχε ιδιαίτερη εμπιστοσύνη στο νεοσύστατο όπλο της Αεροπορίας, δεν είχε άλλη επιλογή.

Αντίθετα, ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος αντιλήφθηκε γρήγορα τη στρατιωτική αξία του αεροπλάνου και το συγκριτικό πλεονέκτημα που θα μπορούσε να προσδώσει στην Ελλάδα η δημιουργία αεροπορικού σώματος. Μάλιστα, στις 8 Φεβρουαρίου 1912, πέταξε στην Αθήνα ως συνεπιβά-

της με το ιδιόκτητο αεροπλάνο του Εμμανουήλ Αργυρόπουλου. Μετά την προσγείωσή τους, δήλωσε:

Το αεροπλάνο ενδείκνυται ως όπλο των αδυνάτων. Η ριψοκίνδυνος μάλιστα και τολμηρά φύσις του Έλληνος θα καταστήσει τούτο λαμπρόν εν πολέμω όπλον, μέλλον να προσφέρει μεγάλας υπηρεσίας.

Μερικούς μήνες πριν από την έκρηξη του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου, οι πρώτοι Έλληνες στρατιωτικοί ξεκίνησαν αεροπορική εκπαίδευση στη Γαλλία. Τον Σεπτέμβριο του 1912, όταν ο πόλεμος με την Οθωμανική Αυτοκρατορία ήταν πλέον βέβαιος, ανακλήθηκαν εκτάκτως οι πρώτοι τέσσερις Έλληνες αεροπόροι προκειμένου να αναλάβουν πολεμική δράση. Αυτοί ήταν ο υπολοχαγός πυροβολικού Δημήτριος Καμπέρος, ο υπολοχαγός μηχανικού Μιχαήλ Μουτούσης και οι ανθυπίλαρχοι Χρήστος Αδαμίδης και Πάνος Νοταράς.

Η δράση τους στη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου, με βάση τις δυνατότητες των αεροσκαφών εκείνης της εποχής, ήταν επική... Οι Έλληνες αεροπόροι εκτέλεσαν αποστολές αναγνώρισης και υποτυπώδεις βομβαρδισμούς εναντίον των Τούρκων κάτω από ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες.

Την ίδια περίοδο, η Ελλάδα είχε αποκτήσει και το πρώτο της διθέσιο υδροπλάνο. Ο Κουντουριώτης αποφάσισε να το χρησιμοποιήσει για κατόπτευση του τουρκικού στόλου στα Στενά των Δαρδανελλίων. Το έργο αυτό ανέλαβε ο Μουτούσης ως κυβερνήτης. Για την αναγνώριση των τουρκικών πολεμικών επιλέχθηκε ο 21χρονος σημαιοφόρος Αριστείδης Μωραϊτίνης. Αυτή θα ήταν και η πρώτη πολεμική αεροπορική του αποστολή.

Δε θα περνούσαν παρά ελάχιστα χρόνια, όταν μια νέα γενιά αεροπόρων υπό την ηγεσία του Μωραϊτίνη στον ίδιο αυτόν τόπο θα πολεμούσαν ξανά τον προαιώνιο εχθρό του Γένους. Όμως, αυτή τη φορά θα είχαν να αντιμετωπίσουν και τον τρομερό συνεργό του, τη Γερμανική Αυτοκρατορία, με αιχμή του δόρατος το θηριώδες θωρηκτό «Γκαίμπεν» (Goeben)...

ΧΟΡΤΑΡΟΛΙΜΝΗ: «ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ... ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΝ ΣΧΟΛΕΙΟΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ»

Ο Κωνσταντίνος Παναγιώτου, ένας από τους πιλότους της ελληνικής Ναυτικής Αεροπορίας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, θα έφευγε λίγο μετά τα μεσάνυχτα της 5ης/18ης προς 6η/19η Ιανουαρίου 1918 από το λιμάνι του Μούδρου για τη Θάσο με ένα αγγλικό επίτακτο ατμόπλοιο που έκανε το δρομολόγιο Λήμνος, Ίμβρος και Θάσος. Ο «Αρχηγός» της Ναυτικής Αεροπορίας υποπλοίαρχος Αριστείδης Μωραϊτίνης του είχε αναθέσει τη διοίκηση του ελληνικού αεροπορικού αποσπάσματος της Θάσου, στο Καζαβήτι (σημερινός Πρίνος), καθώς τον εμπιστευόταν απόλυτα. Άλλωστε, είχε σημαντική διοικητική εμπειρία ως Διευθυντής στη βάση της Ναυτικής Αεροπορίας στο Φάληρο και Διοικητής στη Μοίρα Ναυτικής Αεροπορίας Μούδρου. Θα παραλάμβανε από τον σημαντικόφορο Σπυρίδωνα Χάμπα, τον αξιωματικό φαρμακοποιό που έγινε αεροπόρος της ελληνικής Ναυτικής Αεροπορίας.

Έξι μήνες πριν, τον Ιούνιο 1917, η Ελλάδα μπήκε επίσημα στον πόλεμο, στο πλευρό των Συμμάχων (Αντάντ) εναντίον των Κεντρικών Δυνάμεων (Γερμανία, Αυστρο-Ουγγαρία, Βουλγαρία και Τουρκία). Το Ελληνικό Ναυτικό είχε συγκροτήσει μια μικρή αλλά αξιόμαχη αεροπορική δύναμη υπό

τον Αριστείδη Μωραϊτίνη, που πολεμούσε μαζί με τη βρετανική Βασιλική Ναυτική Αεροπορία (Royal Navy Air Service - RNAS) στο Βόρειο Αιγαίο και στα παράλια της Μακεδονίας και της Θράκης. Έλληνες και Βρετανοί αεροπόροι επιχειρούσαν εναντίον βουλγαρικών και τουρκικών στόχων, που προστάτευε από αέρος η πανίσχυρη γερμανική αεροπορία. Ταυτόχρονα, караδοκούσε η απειλή εξόδου του «Γκαίμπεν» από τα Δαρδανέλλια. Το θρυλικό θωρηκτό που οι Γερμανοί είχαν παραχωρήσει στους Οθωμανούς, με δικό τους πλήρωμα, ήταν σε θέση να σπείρει τον όλεθρο στις συμμαχικές δυνάμεις στο Αιγαίο...

Ο Παναγιώτου, συμμαθητής του Μωραϊτίνη από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, γνώριζε καλά τον Μούδρο από τους Βαλκανικούς Πολέμους. Κατά τη διάρκειά τους είχε υπηρετήσει ως ύπαρχος στο торπιλοβόλο «12» και στο Ναυτικό Άγημα κατά τη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου. Τότε αντιλήφθηκε την αδυναμία του ναυτικού στον έγκαιρο εντοπισμό εχθρικών πλοίων ή υποβρυχίων, καθώς και τη δυσκολία торπιλισμού τους. Αυτός ήταν ο λόγος που ζήτησε να μεταταχθεί στη νεοσύστατη τότε Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία: *«Θα αντιληφθήτε την διαφοράν της ψυχολογίας ενός νέου αξιωματικού του Ναυτικού δυναμένου με εν πτυχίον αεροπόρου να επιτύχη από νεαρωτάτης ηλικίας ό,τι δεν επέτυχεν ολόκληρος πλοίαρχος αρχηγός ομάδος αντιτορπιλικών».*

Μέχρι και την προηγούμενη μέρα της αναχώρησής του από τη Λήμνο, ο Παναγιώτου βρισκόταν στη Χορταρόλιμνη, έξι χιλιόμετρα βορειοανατολικά από τον Μούδρο. Σε αυτή την περιοχή από το 1915 είχε διαμορφωθεί ένα πεδίο αποπροσγειώσεων που χρησιμοποιούνταν κυρίως για την εκπαίδευση πιλότων. Έτσι, στους ήχους των πουλιών και των ζώων

που έβοσκαν στην περιοχή προστέθηκε το βουητό των κινητήρων των αεροπλάνων και οι φωνές των εκπαιδευτών και εκπαιδευόμενων αεροπόρων...

Η Χορταρόλιμη, που τότε είχε έκταση 3.500-4.000 στρεμμάτων, τον χειμώνα γίνεται έλος και το καλοκαίρι αποξηραίνεται εντελώς. Τα νερά της είναι υφάλμυρα, ενώ γύρω της υπάρχουν αμμοθίνες πλάτους έως 1.000 μέτρα και ύψους έως 5 μέτρα. Το καλοκαίρι που γεμίζει με χόρτο, αποτελεί ένα απέραντο λιβάδι όπου οι κάτοικοι των γύρω χωριών, της Καλλιόπης, του Ρωμανού και του Ρουσοπουλίου, μετά από συνεννόηση με τις στρατιωτικές αρχές, έβοσκαν τα ζώα τους. Στο τέλος του χειμώνα, η Χορταρόλιμη συνήθως είναι γεμάτη με βούρλα, αγριοκάλαμα, ψαθιές, αρμύρες, κοπάδια από αγριόχηνες, αγριόπαπιες, νερόκοτες, κύκνους, ροζ φλαμίνγκο, και άλλα μικρότερα νεροπούλια, αλλά και κερκινέζια, καλαμόκιρκους, βαλτόκιρκους, που έρχονται από πολύ μακριά. Οι γύρω λόφοι φαίνονται απογυμνωμένοι, κακοτράχαλοι και άδενδροι, αλλά είναι γεμάτοι χορτάρι, τριφύλλι και αγριόχορτα, όπου βόσκουν αιγοπρόβατα. Σύντομα, την άνοιξη, οι πλαγιές μεταμορφώνονται σε πολύχρωμα ψηφιδωτά από μαργαρίτες, παπαρούνες και καμπανούλες, χωράφια με ανθισμένες αμυγδαλιές και συκιές, αλλά και κοιλάδες με λεύκες και άλση από φτελιές που συνδυάζονται με το βαθύ γαλάζιο του ουρανού και της θάλασσας και τις φωνές πολλών και διαφορετικών πουλιών.

Εκεί, από το 1917 ξεκίνησε η εκπαίδευση και των Ελλήνων αεροπόρων, η οποία ανατέθηκε στον Αριστείδη Μωραϊτίνη. Αν και ήταν στην καρδιά του χειμώνα, η Χορταρόλιμη σε πολλά σημεία της ήταν ακόμη άνυδρη, αφού μέχρι τότε στη Λήμνο είχε βρέξει λίγο. Ο Παναγιώτου και οι άλλοι

εκπαιδευτές έπρεπε να εκμεταλλευτούν τις καλές καιρικές συνθήκες προκειμένου να ολοκληρώσουν την πτητική εκπαίδευση των μαθητών τους. Υπήρχε μεγάλη ανάγκη για νέους αεροπόρους στο μέτωπο του Αιγαίου εναντίον της γερμανικής και της τουρκικής αεροπορίας.

Τα κίνητρα των νεαρών Ελλήνων εθελοντών που ήθελαν να γίνουν «μαχητές του αέρα» πήγαζαν από τη φιλοπατρία, την περιπετειώδη φύση του αεροπλάνου, την κοινωνική καταξίωση και φυσικά την αγάπη για την ελευθερία.

Υπήρχαν όμως και κάποιοι που το μοναδικό τους κίνητρο ήταν η εκδίκηση...

Ένας ωραίος έφηβος, παιδί δεκαέξ δεκαεπτά ετών, παρουσιάζεται μεταξύ των τελευταίων υποψηφίων της ναυτικής αεροπορικής υπηρεσίας. Είπε περί τους εβδομήντα όλοι.

Νέοι ευσταλείς, καλοντυμένοι, οι περισσότεροι εξ Αιγύπτου και του άλλου αλυτρώτου Ελληνισμού, προσέρχονται υπερήφανοι με το μέτωπον υψηλά [...]. Ο μόνος που φαίνεται παιδί μεταξύ των, παιδί αμύστακον ως να αφήκε προ μιας στιγμής το θρανίον του σχολείου, είναι ο έφηβος διά τον οποίον ομιλώ.

Αποσιωπώ το όνομά του διότι το όνομα αυτό θα γίνη αφεύκτως γνωστόν μίαν ημέραν. Προχωρεί και αυτός με την σειράν του ενώπιον μιας εξεταστικής επιτροπής. Εντελώς παιδί. Πρόσωπον ωραίον, συμπαθητικόν, μάλλον αυστηρόν διά την ηλικίαν του. Μάτι βαθύ, φωτεινόν, προσηλωμένον εις μίαν εσωτερικήν έμμονον σκέψιν. Έκφρασις μελαγχολική με διαλείπουσας αστραπάς κάποιας μαντευομένης, προσδοκωμένης χαράς που ευ-

ρίσκεται μακριά. Κάτι τι όπως του ησύχου ουρανού ο οποίος φωτίζεται αμυδρώς κατά διαλείμματα από την λάμπιν μακρινής καταιγίδος, που πλησιάζει. Φωνή χαμηλή, χωρίς επίδειξιν, αρθρώνουσα τας λέξεις αργά, συλλογισμένος ως να ζυγιάζη το νόημα της καθεμιάς. Ένα σύνολον εκτάκτως ελκυστικόν.

– Πώς ονομάζεσαι;

Προφέρει αργά, σεμνά το όνομά του.

– Από πού είσαι;

– Από τη Μακεδονία.

– Έχεις αδελφούς;

– Όχι.

– Αδελφές;

– Ούτε.

– Είσαι μοναχογιός δηλαδή.

– Μάλιστα.

– Ζει η μητέρα σου;

Η έκφρασίς του τρυφεινεται.

– Πώς! Ζει...

– Και θέλει η μητέρα σου να γίνης αεροπόρος;

– Το θέλει. Το θέλει πολύ.

Τα μέλη της επιτροπής τον κυττάζουν, τον περιεργάζονται, τον μετρούν από κεφαλής μέχρι ποδών.

– Δεν μου λες, παιδί μου, τον ερωτά ένα από τα μέλη της Επιτροπής, πώς σου ήρθε να γίνης αεροπόρος στην ηλικία σου;

Ο μικρός κατεβάζει τα μάτια του. Χλωμιάζει, σχεδόν δακρύζει και δεν απαντά.

Η ερώτησις επαναλαμβάνεται.

– Δεν θα μας πης λοιπόν;

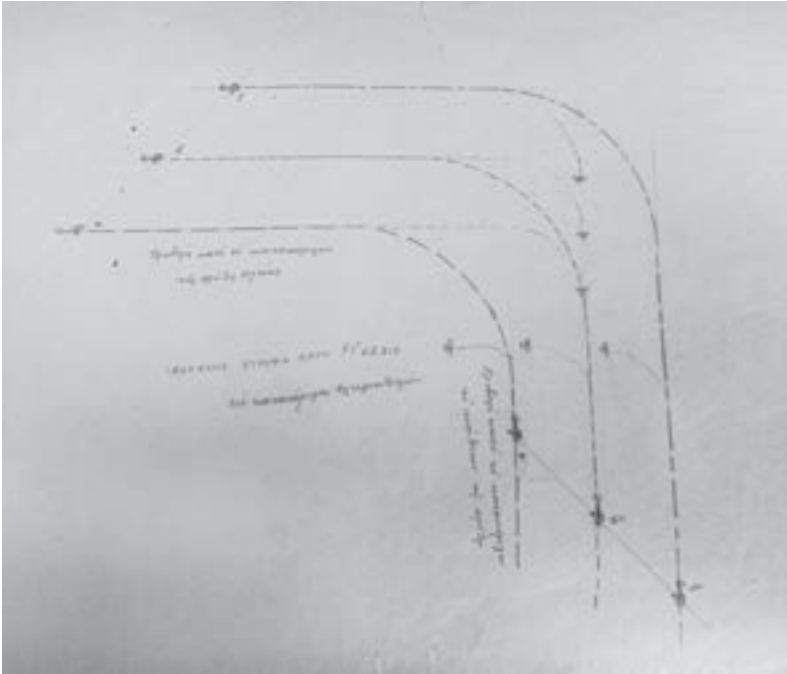
Ο Έφηβος σηκώνει τα μάτια του, που λάμπουν τώρα από ένα απερίγραπτο φως. Κυττάζει κατά πρόσωπον τον ερωτήσαντα. Διστάζει να απαντήσει ή μάλλον νομίζει ότι απήντησε ήδη αρκετά με τα μάτια εκείνα και απορεί πώς δεν εκατάλαβαν τι είπε. Φαίνεται ενοχλημένος μάλλον που βιάζεται να ομιλήσει. Και ξανακατεβάζει τα μάτια του. Επί τέλους ανοίγει τα χείλη του. Τα λόγια πέφτουν αργά, ρυθμικά, μετρημένα.

– Οι Βούλγαροι σκοτώσανε τον πατέρα μου στην Καβάλα.

– Τίποτε άλλο.

Νεαροί άνδρες, ακόμη και έφηβοι, επάνδρωναν τη νεοσύστατη ελληνική Αεροπορία. Γύρω από τον «Αρχηγό» συσπειρώθηκαν οι Έλληνες αεροπόροι του Ναυτικού.

Ο Αριστείδης ήταν τότε 26 ετών, αλλά έδειχνε μεγαλύτερος! Οι ευθύνες απέναντι στην πατρίδα και στους άντρες του, το άγχος, η έντονη και συνεχής δράση κατά τη διάρκεια του πολέμου τον γέρασαν απότομα. Ήταν μετρίου αναστήματος, μελαχρινός, αδύνατος και ξερακιανός. Το πρόσωπό του είχε ωοειδές σχήμα, που κατέληγε σε ένα θεληματικό πιγούνι, καλυμμένο από μια λεπτή περιποιημένη γενειάδα, η οποία συνδυαζόταν με ένα λεπτό τσιγκελωτό μουστάκι που σκέπαζε τα λεπτά του χείλη. Είχε μαύρα κοντά μαλλιά, χτενισμένα προς τα δεξιά, κανονικό μέτωπο, σκούρα μελαγχολικά μάτια, μακριά, ελαφρώς γαμψή μύτη και πεταχτά αυτιά. Ήταν λιτός, σεμνός και συγκρατημένος, αλλά όταν μιλούσε και όταν πετούσε μεταμορφωνόταν σε αετό! Τα μάτια του άστραφταν και ο ενθουσιασμός και το πάθος του ξεχείλιζαν. Σαν χείμαρρος παρέσερνε στη δίνη του όλους γύρω του!



Ο Αριστείδης Μωραϊτίνης πέρα από τα διοικητικά του καθήκοντα εκπαίδευε και τους αεροπόρους. Εδώ δημοσιεύεται για πρώτη φορά ένα τεκμήριο του διδακτικού του έργου. Οι αεροπόροι της Ναυτικής Αεροπορίας είχαν την τύχη να εξοικειωθούν, ήδη από τη Σχολή του Παλαιού Φαλήρου, με τη μορφή ενός πρώιμου τακτικού σχηματισμού, όταν οι έννοιες αυτές υπήρχαν σε πρωταρχικό μόνο στάδιο στις αεροπορίες της εποχής. Στις απεικονίσεις που αποτύπωσε ο ίδιος ο Μωραϊτίνης, και έδωσε η μητέρα του στην Αεροπορία, φαίνεται ένας σχηματισμός τριών αεροπλάνων, στον οποίο καταγράφονται με εξαιρετική λεπτομέρεια οι αποστάσεις μεταξύ των αεροπλάνων, η ταχύτητά τους, οι χρόνοι στροφής κ.λπ. Εδώ προβάλλονται με κατακόρυφο διαχωρισμό και διατηρούν τέτοιες θέσεις ώστε να μπορούν να αλληλοϋποστηρίζονται. (Αρχείο Μουσείου Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας)

Η εμπειρία του, η μεταδοτικότητα, η ακριβοδίκαιη αξιολόγησή του και το ακαταπρόλητο του χαρακτήρα του ήταν τα χαρακτηριστικά εκείνα της προσωπικότητάς του που αξιολόγησαν οι Βρετανοί και του εμπιστεύτηκαν την εκπαίδευση των νεαρών αεροπόρων στη Λήμνο. Ο τότε εικοσάχρονος δόκιμος αεροπόρος Ιωάννης Θεολόγης, που είχε φτάσει στο νησί για εκπαίδευση, θυμάται τις πρώτες σύντομες κουβέντες που του είπε ο «Αρχηγός»:

«Όταν κατετάχθητε, ελάβατε υπ' όψει σας ότι ενδέχεται να σκοτωθήτε σύντομα; Αύριο θα σας δοκιμάσω! Πηγαίνετε!...» [...] Αρκούντως ενδεικτικά του αεροπορικού πνεύματος της εποχής εκείνης.

Δεν είχα προλάβει ακόμη να συνέλθω από τας διαφόρους «εκπλήξεις» του Αεροδρομίου Μούδρου και εκ των ταλαιπωριών του ταξιδιού από Θεσσαλονίκης εις Λήμνον, το οποίο, σημειωτέον, διήρκησε μίαν εβδομάδα περίπου λόγω των κινδύνων των υποβρυχίων προσβολών και την επομένην, λίαν ενωρίς, ευρισκόμενη εις το αεροδρόμιον εν αναμονή του Αρχηγού διά την δοκιμασίαν.

Εις τας 06:30 ήνοιξε το υπόστεγον και μετ' ολίγον ετίθετο εις λειτουργίαν ο κινητήρ ενός «Σόπουιθ». Την ίδια ώρα έφθανε και ο Αρχηγός, ο οποίος, αφού με είπε ν' ανεβώ εις την δευτέραν θέσιν, κατέλαβεν εκείνος την πρώτην και, ως συνήθως, ευθύς μετά την απογείωσιν ήρχισε να εκτελή διαφόρους διαδοχικούς ελιγμούς.

Εάν... δεν είχα λάβει υπ' όψει μου ότι δεν απεκλείετο και να σκοτωθώ σύντομα... θα ήμην ασφαλώς λίαν ανήσυχος από τους ελιγμούς αυτούς...

Μετά παρέλευσιν 30 λεπτών πτήσεως, προσεγειώθημεν και ο Αρχηγός με ηρώτησε τας εντυπώσεις μου. Δεν ήτο δυνατόν παρά ν' απαντήσω ότι ήσαν άρισται, εφ' όσον μάλιστα δεν είχα αισθανθή κακήν τινα προδιάθεσιν ή τάσιν... εμφαίνουσαν το εναντίον· και έτσι εισήλθον και εγώ, μετά επιτυχή δοκιμασίαν, κατά την κρίσιν του Αρχηγού, εις την σειράν των εκπαιδευομένων διά το πτυχίον του χειριστού.

Και ο Θάνος Βελούδιος, ένας ακόμη αεροπόρος του Μωραϊτίνη, αναφέρει ότι κατά την εκπαίδευσή τους στη Χορταρόλιμνη της Λήμνου, μετά την πτήση «Μόνος» (Solo), τους προγραμμάτιζε να συμμετέχουν σε επιδρομές στα Δαρδανέλλια για εξοικείωση με τις πολεμικές επιχειρήσεις:

Η εκπαίδευσίς μας δεν περιωρίζετο μόνον υπεράνω του αεροδρομίου, ως εν ειρήνη. Πολλάκις συνεδυάζετο αυτή και με περιπολίας και με πολεμικάς αποστολάς κατά υποβρυχίων, εις τας οποίας συχνάκις ελαμβάνομεν μέρος ως μαθητευόμενοι χειρισταί και προ παντός ως παρατηρηταί. Την 5η Δεκεμβρίου 1917, λ.χ., κατά την διάρκειαν εκπαιδύσεώς μας, ανελάβαμεν περιπολίαν κατά εχθρικών υποβρυχίων, προχωρήσαντες αρκετά εντός των στενών των Δαρδανελλίων, ενώ την 7η Ιανουαρίου 1918, η εκπαίδευσίς μας συνεδυάσθη με αποστολήν αναγνωρίσεως και προστασίας, πλησίον των Δαρδανελλίων, του αγγλικού θωρηκτού «Αγαμέμνων».

Κατ' αυτόν τον τρόπον, η εκπαίδευσίς μας συνετελείτο εις το πραγματικόν σχολείον του πολέμου, παρακολουθούντες τους διδασκάλους μας και τους παλαιότε-

ρους συναδέλφους μας εις την εκτέλεσιν των πολεμικών επιχειρήσεων, αντιλαμβανόμενοι ούτω τας μεθόδους των και επωφελούμενοι της πείρας των, τας οποίας και ημείς, οι μαθητευόμενοι, θα εκαλούμεθα μετ' ολίγων να χρησιμοποιήσωμεν εις την πολεμικήν μας υπηρεσίαν.

Πέρα από όλες τις άλλες αντιξοότητες, ο Μωραΐτινης είχε να αντιμετωπίσει και να τιθασεύει τον αυθορμητισμό και την επιπολαιότητα των νεαρών αεροπόρων, δοκίμων και αποφοίτων, των οποίων οι απερίσκεπτες ενέργειες εγκυμονούσαν κινδύνους ατυχήματος, τραυματισμού ή και θανάτου των χειριστών και την καταστροφή των αεροπλάνων που ήταν δυσαναπλήρωτα. Χαρακτηριστική των συνθηκών που αντιμετώπιζε είναι το παρακάτω γεγονός που περιγράφει ένας από τους μαθητές του «Αρχηγού» που είχε μόλις πάρει το πτυχίο του χειριστή:

Στο αεροδρόμιο του Μούδρου. Ήταν φθινόπωρο. Λίγο πριν δύσει ο ήλιος. Νηνεμιά. Ατμόσφαιρα κατακάθαρη.

Ήμουν πιλότος 27 ωρών. Πετούσα με ένα εκπαιδευτικό (B.E.). Είχα συνεπιβάτη έναν φίλο αξιωματικό του Ναυτικού, από τα καράβια που βρίσκονταν στο λιμάνι. Τον βόφτιζα στον αέρα.

Ανεβαίναμε χωρίς τον παραμικρό κλωνισμό· ήρεμα, απαλά, σαν να καθόμαστε πάνω σε ωνειρεμένα φτερά.

Η θέσις του παρατηρητού ήταν μπρος, ανάμεσα στη μηχανή και τον πιλότο. Κάθε τόσο ο «βαφτιστικός» μου γύριζε προς τα πίσω και μου εξεδήλωνε με νοήματα και μορφασμούς τον ενθουσιασμό του. Ένωθα κι εγώ μεγάλη ευχαρίστησι από τη γύρω ομορφιά και ικανοποίηση

που ωδηγούσα το αεροπλάνο τόσο απαλά «σαν να πήγαινε μόνο του».

Πέρασαν αρκετά λεπτά. «Αλήθεια, σαν να πηγαίνει μόνο του», σκέφθηκα. Εκείνη τη στιγμή νέες εκδηλώσεις ενθουσιασμού του συνεπιβάτου μου. Σαν κάτι να χτύπησε άσχημα μέσα μου. Παιδιάτικος μικροεγωϊσμός, στενοχώρια τεχνίτη που παίρνουν για παιχνίδι την τέχνη του. Μου ήρθε η σκέψις: «Αυτός ο κύριος φαίνεται ότι τα βλέπει πολύ εύκολα τα πράγματα. Έχει γούστο να νομίζω πως είναι παιχνίδια. Πρέπει να αλλάξει ιδέα». Και δεν έχασα καιρό. Χτύπησα πίσω από την πλάτη του, τον έκαμα να στρέψει να με ιδή και του φώναξα: «Ωραία, ε;» Κούνησε το κεφάλι του πάλι με ενθουσιασμό. «Αι! τώρα, κρατήσου καλά... ναι, ναι, καλά», του ξαναφώναξα.

Εδώ αρχίζει η ιστορία.

Το πρώτο και δεύτερο λούπιν* βγήκαν καλά. Στο τρίτο, τη στιγμή που το αεροπλάνο, αναποδογυρισμένο, πλησίαζε νάρθη παράλληλα προς τον ορίζοντα, ενώ, δηλαδή, αναποδογυρισμένο, έκανε απάνω-κάτω 45° γωνία με την ουρά προς την γη, μια άλλη ιδέα μου ήρθε και έγινε αμέσως απόφασις: «Δεν πετάω και λίγο ανάποδα».

Η φυγόκεντρος μας κρατούσε ως εκείνη την ώρα κανονικά. Λίγα όμως δευτερόλεπτα ύστερα από ανάποδη πτήσι ξεψύχησε. Ό,τι χρώματα και σκόνες βρισκονταν εκεί που πατούσα ήρθαν στα μάτια μου. Ταυτόχρονα, χρειάστηκε να κρατηθώ σφιχτά, γιατί ένιωσα πως έφευγα

* Looping: Ακροβατική ενέργεια του αεροπλάνου, κατά την οποία κάνει βύθιση και κατακόρυφη στροφή.

απ' το κάθισμά μου. Το δέσιμο με τη συνηθισμένη ζώνη, φυσικά, δεν ήταν αρκετό.

Η εγκληματική απερισκεψία μου άρχισε να τιμωρήται γερά, μα η τιμωρία δε σταμάτησε ως εκεί. Το αεροπλάνο, ανάποδα πάντοτε, πήρε τον κατήφορο με την ουρά.

Η απόστασις που μας χώριζε από τη γη ήταν μικρή. Χωρίς να σκεφθώ, ένστικτα, τράβηξα όσο μπορούσα τον μοχλό του βάθους προς την κοιλιά. Όμως τα έκανα χειρότερα. Η ουρά ήρθε πιο κάθετα προς τη γη και δυνατός πια αέρας άρχισε να χτυπά το κεφάλι και τους ώμους μου από πίσω.

Η θέσις μας έγινε πιο τραγική. Πέφταμε με την ουρά. Πηγαίναμε ολοταχώς προς την καταστροφή.

Όλα αυτά, όπως καταλαβαίνει κάθε αεροπόρος, έγιναν μέσα σε δευτερόλεπτα. Δευτερόλεπτα που αγωνίζεται κανείς να ξεφύγει από την παραζάλη εκείνη που ζητά να του πνίξει τη σκέψη. Κατόρθωσα κι εγώ να ξεφύγω. Πρόφθασα να σκεφτώ πως, αφού το αεροπλάνο πήγαινε ανάποδα, τα αποτελέσματα από τις κινήσεις των πηδαλίων έπρεπε να είναι ανάποδα από τα συνηθισμένα.

Έσπρωξα το πηδάλιο του βάθους προς τα εμπρός και η πλώρη με τη μηχανή, αντί να πάη προς το σύστημα προσγειώσεως, προς τα επάνω, τώρα έγερνε προς τα κάτω, προς τη γη. Το αεροπλάνο πήρε την κανονική στροφή, βούτηξε, πήρε ταχύτητα και ξύνοντας τα υπόστεγα οριζοντιώθηκε.

Μόλις αρχίσαμε να πετάμε ξανά, συνήλθα και από μια άλλη τρομάρα. Είδα να προβάλλη το κεφάλι του φίλου μου. Ανασηκωνόταν. Είχε μαζευτή τόσο μέσα στη θέσι του, που τον είχα χάσει και για μια στιγμή νόμισα

πως τον άδειασα. Μια άλλη παρατήρησις δεν με ενώχλησε πολύ. Τα πηδάλια εγκάρσιας ισορροπίας δεν λειτουργούσαν πια.

Με ανοιχτές στροφές ήρθα στη γραμμή προσγειώσεως. Όταν σταθήκαμε στη γη, τα πηδάλια πέσανε χαλαρά. Οι κάθετοι στυλίσκοι, που ήσαν κολλημένοι στη ράχη τους και έφεραν από την κορυφή τα σύρματα προς το χειριστήριο, είχαν στραβώσει.

Τη γλυτώσαμε φθηνά.

Ο αρχηγός μας Μωραιΐτινης πλησίασε τον όμιλο των συναδέλφων, που με τριγύριζαν με την αγωνία ζωγραφισμένη ακόμα στα πρόσωπά τους. Στάθηκε σε κάποια απόσταση και με το συνηθισμένο αυστηρό ύφος είπε: «Καθώς βλέπετε, κύριοι, τα αεροπλάνα σπάζουν στον αέρα, αλλά οι ψύχραιμοι σώζονται». Ύστερα απ' αυτά τα λόγια όμως, με φώναξε, με πήρε ιδιαιτέρως και μου τα 'ψαλε για καλά.

Όπως ήταν φυσικό, η παρουσία των Ελλήνων αεροπόρων στη Λήμνο δεν περνούσε απαρατήρητη:

Οι εν Λήμνω αεροπόροι μας.

Μετά του κ. Κωνσταντίνου και του επί κεφαλής Άγγλου αξιωματικού επεσκέφθη την πόλιν μας και ο κ. Λογιαδάς, ανθυπολοχαγός γλωσσομαθέστατος γόνος της γνωστής ιστορικής των Λογιαδων οικογενείας.

Ωσαύτως την παρελθούσαν εβδομάδα μας επεσκέφθη ο υπολοχαγός κ. Νικ. Νταούλης, διπλωματούχος αεροπόρος, χρηματίσας και ως οπλαρχηγός κατά την Ηπειρωτικήν επανάστασιν.

Δεν είναι υπερβολική η άποψη του Ουίνστον Τσόρτσιλ ότι ένα από τα «μικρά» γεγονότα του «Μεγάλου Πολέμου» που οδήγησε στον αφανισμό εκατομμυρίων ανθρώπων ήταν η παραχώρηση του θρυλικού θωρηκτού «Γκαίμπεν» από τον Κάιζερ στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Τον Ιανουάριο του 1918, οί Έλληνες πιλότοι της Ναυτικής Αεροπορίας μαζί με τους Συμμάχους κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν το καμάρι του Γερμανικού Αυτοκρατορικού Ναυτικού όταν επέδραμε στο Αιγαίο. Επικές μάχες διεξήχθησαν γύρω από το θωρηκτό «Γκαίμπεν» ανάμεσα σε μερικούς από τους καλύτερους Γερμανούς αεροπόρους και τους τολμηρούς Έλληνες πιλότους υπό τις εντολές του Αρχηγού Αριστείδη Μωραϊτίνη!

Πέρα από τα πολεμικά γεγονότα, στο βιβλίο αναδεικνύονται και άγνωστες πτυχές της ελληνικής ιστορίας, οι συνέπειες των οποίων θα ταλανίσουν την Ελλάδα για δεκαετίες.

Υπεύθυνοι σειράς

ΗΛΙΑΣ ΜΑΓΚΛΙΝΗΣ

ΤΑΣΟΣ ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΣ



Εκδόσεις ΨΥΧΟΓΙΟΣ
p s i c h o g i o s . g r



ΚΩΔ. ΜΗΧ/ΣΗΣ: 28949