

## Πρεβεζάνικα Χρονικά

Αρ. 49-50 (2013)

ΠΡΕΒΕΖΑΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 49-50 (2013)



Ιπτάμενοι στη Νικόπολη: Η δράση του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο κατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο (1912-1913)

James S. Curlin

doi: [10.12681/prch.28603](https://doi.org/10.12681/prch.28603)

Copyright © 2021, James S. Curlin



Άδεια χρήσης [Creative Commons Αναφορά 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

### Βιβλιογραφική αναφορά:

Curlin, J. S. (2021). Ιπτάμενοι στη Νικόπολη: Η δράση του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο κατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο (1912-1913). *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, (49-50), 283–320. <https://doi.org/10.12681/prch.28603>

James S. CURLIN\*

## *Ιπτάμενοι στη Νικόπολη: Η δράση του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο κατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο (1912-1913)*

### *Εισαγωγή*

**Ο** Λόχος Αεροπορίας του Ελληνικού Στρατού εκτέλεσε επιχειρήσεις με έδρα τη Νικόπολη της Ηπείρου, για τρεις μήνες κατά τη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού πολέμου, από τις 3 Δεκεμβρίου 1912 έως τις 7 Μαρτίου 1913, ημερομηνία κατά την οποία απελευθερώθηκαν τα Ιωάννινα από τον Ελληνικό Στρατό.<sup>1</sup> Αυτή η μικρή μονάδα η οποία αντιστοιχεί με τη σημερινή ορολογία σε ένα σμήνος (*flight*) αεροσκαφών, αποτελούνταν από μια πολυεθνική ομάδα χειριστών, μηχανικών και προσωπικού εδάφους, έξι διπλάνα Henry και Maurice Farman (HF, MF) και ένα μονοπλάνα Robert Esnault-Pelterie (REP). Επιχειρούσε από μια πρόχειρη βάση στη Νικόπολη, καθώς και από τουλάχιστον δύο βοηθητικά πεδία προσγείωσης κοντά στο μέτωπο. Ο Λόχος Αεροπορίας πραγματοποίησε μια σειρά από τολμηρές αποστολές αναγνώρισης και μάχης υπό εχθρικά πυρά, οι οποίες συνέβαλαν στην επιτυχία του Ελληνικού Στρατού κατά την εκστρατεία της Ηπείρου. Το παρόν άρθρο παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το προσωπικό της μονάδας της Νικόπολης, τη διοίκηση, τα αεροσκάφη, τις εγκαταστάσεις εδάφους και την επιχειρησιακή δράση, συμπεριλαμβανομένων και φωτογραφικών μαρτυριών.<sup>2</sup>

---

\* Ο James S. Curlin είναι Αμερικάνος, ζει και εργάζεται στο Παρίσι, απ' όπου, στον ελεύθερο χρόνο του, ερευνά την ιστορία της Πρέβεζας (curlin.james@noos.fr).

<sup>1</sup> Όλες οι ημερομηνίες βασίζονται στο νέο (Γρηγοριανό) ημερολόγιο. Οι αναφορές στο παλαιό (Ιουλιανό) ημερολόγιο δηλώνονται ως «π.η.».

<sup>2</sup> Το παρόν άρθρο βασίζεται σε εκτενέστερο κείμενο που θα δημοσιευθεί στον συλλογικό τόμο *Η ανεξερεύνητη αεροπορική διάσταση της ελληνικής ιστορίας*, επιμ. Δημήτρης Βογιατζής, Αθήνα (υπό έκδοση). Θα ήθελα να ευχαριστήσω για την πολύτιμη συνδρομή τους τον υποσημαγό Δρ. Δημήτρη Βογιατζή, ιστορικό του Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας, τον κ. Νίκο Δ. Καράμπελα, πρόεδρο του Ιδρύματος *Ακτία Νικόπολις*, τον κ. Σεργκέι Κοβαλέφ (Сергей Ковалёв), ειδικό στην ιστορία της αεροπορίας από το Μιτσούρινσκ της Ρωσίας, τον ανθυπασπιστή του Πολεμικού κ. Νίκο Χριστοφίλη, τον κ. Νίκο Βαλασιάδη, αρχαιολόγο, τον κ. Gérard Hartmann, μέλος της Αερολέσχης της Γαλλίας στο Παρίσι και τον

### *Η γέννηση της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*

Τον Απρίλιο του 1910 η ελληνική κυβέρνηση ζήτησε από τη Γαλλία να στείλει μια στρατιωτική αποστολή για την αναδιοργάνωση και τον εκσυγχρονισμό του Ελληνικού Στρατού. Ο υποστράτηγος (Général de division) Joseph-Paul Eydoux ορίστηκε ο de facto αρχιστράτηγος του Ελληνικού Στρατού με Βασιλικό Διάταγμα που υπογράφηκε στις 14 Μαΐου 1911 (π.η.).<sup>3</sup> Η Γαλλία έγινε σύντομα ένας από τους βασικούς προμηθευτές οπλισμού και στρατιωτικού υλικού για τον Ελληνικό Στρατό και πολλοί Έλληνες αξιωματικοί στάλθηκαν στη Γαλλία για εκπαίδευση. Όταν η γαλλική στρατιωτική αποστολή συνέστησε τη δημιουργία υπηρεσίας πολεμικής αεροπορίας, υπαγόμενη στο Σώμα Μηχανικού, το ελληνικό Υπουργείο Στρατιωτικών αποδέχθηκε πρόθυμα την πρόταση.<sup>4</sup> Ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος αναγνώρισε την αξία της ανάπτυξης της αεροπορίας στην Ελλάδα και γρήγορα συμφώνησε στη δημιουργία μιας αεροπορικής υπηρεσίας εντός του Στρατού. Αφού ανακοινώθηκε πρόσκληση για αξιωματικούς που επιθυμούσαν να εκπαιδευτούν ως αεροπόροι, 60 αξιωματικοί έκαναν αίτηση, από τους οποίους μόνο τρεις θεωρήθηκαν αρχικά κατάλληλοι από την αρμόδια υπηρεσία.<sup>5</sup> Οι επιλεγμένοι αξιωματικοί αναχώρησαν από την Ελλάδα τον Δεκέμβριο του 1911 για να παρακολουθήσουν μαθήματα πτήσης στην ιδιωτική αεροπορική σχολή του αεροπορικού κατασκευαστή Farman (Εικ. 1).<sup>6</sup>

Οι κατώτεροι αξιωματικοί Χρήστος Αδαμίδης, Δημήτριος Καμπέρος και Λουκάς Παπαλουκάς έφτασαν στο Buc<sup>7</sup> στις 18 Δεκεμβρίου 1911. Στις 24 Δεκεμβρίου 1911, ο υπολοχαγός Μιχαήλ Μουτούσης προστέθηκε και αυτός στην ομάδα των άλλων τριών αξιωματικών και όλοι μαζί ξεκίνησαν τα μαθήματα πτήσης.<sup>8</sup> Στις αρχές του 1912, τους ακολούθησαν οι υπολοχαγοί

κ. Bernard Palmieri, επίλοχια, υπασπιστή του διοικητή της Division Symbolique et Traditions du Service historique de l'Armée de l'Air της Γαλλίας. Για τη μετάφραση του άρθρου στα Ελληνικά ευχαριστώ θερμά τον Δρ. Δ. Βογιατζή και τον κ. Γ. Τρυπίτη, μηχανικό Αεροπορίας.

<sup>3</sup> ΦΕΚ 111/17.5.1911. Για την αποστολή Eydoux βλ. PORTE & BICER 2007, 67-82, σποράδην· ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, σποράδην. Η γαλλική στρατιωτική αποστολή παρέμεινε στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια και των δύο Βαλκανικών πολέμων. Ο Eydoux έφυγε από την Ελλάδα στις 23.4.1914 και η αποστολή τελικώς διαλύθηκε τον Αύγουστο του 1914.

<sup>4</sup> ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2008, 78.

<sup>5</sup> *Flight*, 25.1.1913, 89· ΒΟΥΝΕ 2002, 66· ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ 2010, 26.

<sup>6</sup> ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ 2010, 26. Η επίσημη ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας αναγράφει ότι η πρώτη ομάδα αξιωματικών που στάλθηκαν στη Γαλλία αποτελούνταν από τους Αδαμίδη, Καμπέρο και Μουτούση, ωστόσο αυτό δεν συμφωνεί με τον γαλλικό αεροπορικό τύπο, ο οποίος ορίζει σαφώς ότι οι Αδαμίδης, Καμπέρος και Παπαλουκάς ήταν οι πρώτοι που έφθασαν.

<sup>7</sup> Το Buc (επαρχία Yvelines) είναι μια μικρή πόλη που βρίσκεται 3 χλμ. νότια των Βερσαλλιών, όπου οι αδελφοί Farman είχαν σχολή αεροπορικής εκπαίδευσης και εργαστήριο κατασκευής.

<sup>8</sup> *L'Aéro*, 24.12.1911, 3.

Μάρκος Δράκος και Πανούτσος Νοταράς.<sup>9</sup> Οι Καμπέρος, Νοταράς και Δράκος βρίσκονταν ασχολούμενοι με τις εκπαιδευτικές τους πτήσεις στη Σχολή Farman και την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1912.<sup>10</sup> Οι Παπαλουκάς και Δράκος απέκτησαν το δίπλωμα χειριστή στις 4 Οκτωβρίου 1912.<sup>11</sup> Σε αυτό το πλαίσιο, οι Καμπέρος, Μουτούσης, Αδαμίδης και Νοταράς επέστρεψαν στην Ελλάδα στις 9 Οκτωβρίου 1912 (26 Σεπτεμβρίου, π.η.).<sup>12</sup>

Ο Α΄ Βαλκανικός πόλεμος ξεκίνησε όταν η βαλκανική συμμαχία (Βουλγαρία, Ελλάδα, Μαυροβούνιο και Σερβία) άρχισε εχθροπραξίες κατά της Τουρκίας στις 8 Οκτωβρίου 1912 (25 Σεπτεμβρίου, π.η.). Η πρώτη στρατιωτική αεροπορική μονάδα στην Ελλάδα δημιουργήθηκε στο Σώμα Μηχανικού του Στρατού, εντός του Τάγματος Διαβιβάσεων. Αυτή η νέα μονάδα ονομάστηκε Λόχος Αεροπορίας. Σε αυτήν τη μικρή μονάδα εντάχθηκαν οι τέσσερις πρόσφατα εκπαιδευμένοι αξιωματικοί-χειριστές (Αδαμίδης, Καμπέρος, Μουτούσης και Νοταράς), ένας Γάλλος μηχανικός αεροσκαφών ως τεχνικός σύμβουλος, μερικοί τεχνίτες, ένας αριθμός οπλιτών ως προσωπικό υποστήριξης και τα τέσσερα πρώτα ελληνικά διπλάνα Henri Farman.<sup>13</sup> Ένας Ρώσος αεροπόρος, ο Ν.Σ. Σάκωφ, εντάχθηκε αργότερα στη μονάδα ως εθελοντής,<sup>14</sup> όταν αυτή μετακινήθηκε στην Ήπειρο.

Ο Λόχος Αεροπορίας ιδρύθηκε στη Λάρισα, στις αρχές έως τα μέσα Οκτωβρίου 1912 (τέλη Σεπτεμβρίου, π.η.), κοντά στην προβλεπόμενη γραμμή μάχης με τις τουρκικές δυνάμεις. Αφού ο Λόχος κατέστη επιχειρησιακός, ξεκίνησε αποστολές αναγνώρισης στις 18 Οκτωβρίου 1912 (5 Οκτωβρίου, π.η.) κατά μήκος των μετώπων Θεσσαλίας και Μακεδονίας.<sup>15</sup> Καθώς ο Στρατός προέλαυνε, ο Λόχος Αεροπορίας μετακινήθηκε από τη Λάρισα στην Ελασσόνα και από εκεί στην Κοζάνη.<sup>16</sup>

Η Ελλάδα διέθετε τελικώς επτά διπλάνα Henri Farman στη Μακεδονία.<sup>17</sup> Ο Ελληνικός Στρατός κυριεύσε επίσης δύο αεροσκάφη από τους Οθωμανούς

<sup>9</sup> ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ 2010, 26. Βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, στον παρόντα τόμο, 321-338, εικ. 1, 3, 5.

<sup>10</sup> *L'Aéro*, 1.10.1912, 2.

<sup>11</sup> *L'Aéro*, 12.10.1912, 3.

<sup>12</sup> ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ 2010, 29. Η ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε να μην εκπαιδεύσει στο εξωτερικό περισσότερους αξιωματικούς πέραν των τεσσάρων πρώτων, γιατί ήθελε να μεταφερθεί η πτητική εκπαίδευση στην Ελλάδα, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2008, 80.

<sup>13</sup> ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ 2010, 29, 143. Οι δύο άλλοι αξιωματικοί που είχαν σταλεί στη Σχολή Farman στη Γαλλία, οι Λουκάς Παπαλουκάς και Μάρκος Δράκος, δεν εντάχθηκαν στον Λόχο Αεροπορίας, αντίθετα επέστρεψαν στα σώματα από όπου είχαν προέλθει.

<sup>14</sup> *Εμπρός*, 19.3.1913.

<sup>15</sup> ΒΟΥΝΕ 2002, 66· ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ 2010, 29, 143. Ο Βουνε αναφέρει ότι ο Λόχος Αεροπορίας έγινε επιχειρησιακός στις 21.10. (5.10., π.η.), αλλά αυτές οι ημερομηνίες δεν αντιστοιχίζονται. Οπότε δεχόμαστε ότι η σωστή ημερομηνία που εννοεί είναι η 18.10.

<sup>16</sup> ΣΥΝΕΣΙΟΣ 2005, 182.

<sup>17</sup> *Flight*, 25.1.1913, 89.

στην απελευθερωμένη Θεσσαλονίκη, ένα Bleriot XI-2 και ένα μονοπλάνο REP.<sup>18</sup> Αφού ο Ελληνικός Στρατός απελευθέρωσε τη Θεσσαλονίκη στις 8 Νοεμβρίου 1912 (26 Οκτωβρίου, π.η.), το επίκεντρο του πολέμου μετατοπίστηκε στο μέτωπο της Ηπείρου και ο Στρατός αποφάσισε να μεταφέρει τον Λόχο Αεροπορίας στο νέο αυτό θέατρο επιχειρήσεων (βλ. Χάρτη).

### *Ο πόλεμος στην Ηπειρο*

**Κ**ατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο, συγκροτήθηκαν δύο δυνάμεις στρατού: ο Στρατός Θεσσαλίας υπό τον διάδοχο Κωνσταντίνο και ο Στρατός Ηπείρου υπό τον αντιστράτηγο Κωνσταντίνο Σαπουντζάκη. Ο τελευταίος είχε ως σκοπό να καταλάβει τα Ιωάννινα. Στις 19 Οκτωβρίου 1912 (6 Οκτωβρίου, π.η.), ο Στρατός Ηπείρου εγκαινίασε την πρώτη φάση της εκστρατείας της Ηπείρου με τη διέλευση των συνόρων στην Άρτα και την κατάληψη των υψωμάτων του Γριμπόβου. Οι Τούρκοι υποχώρησαν και οι ελληνικές δυνάμεις κατέλαβαν τη Φιλιπιάδα, αποκόπτοντας την επικοινωνία ανάμεσα στην τουρκική φρουρά της Πρέβεζας και την ενδοχώρα. Την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου (19 Οκτωβρίου, π.η.), ο Στρατός Ηπείρου κινήθηκε προς την απελευθέρωση της Πρέβεζας σε συνεργασία με τη ναυτική Μοίρα Ιονίου, η οποία βομβάρδισε από τη θάλασσα το φρούριο της πόλης. Αφού οι Έλληνες νίκησαν την τουρκική φρουρά της Νικόπολης στις 2 Νοεμβρίου (20 Οκτωβρίου, π.η.), η φρουρά της Πρέβεζας που αριθμούσε πάνω από 800 Τούρκους στρατιώτες παραδόθηκε στις 3 Νοεμβρίου (21 Οκτωβρίου π.η.), ενώ οι Τούρκοι βύθισαν δύο δικάτους τορπιλλοβόλα ώστε να μην πέσουν σε ελληνικά χέρια. Στις 13 Νοεμβρίου (31 Οκτωβρίου, π.η.) δύναμη Ηπειρωτών και Κρητών εθελοντών κατέλαβε το Μέτσοβο, στα ανατολικά των Ιωαννίνων, ενώ μια άλλη δύναμη κατέλαβε τη Χειμάρρα στις 18 Νοεμβρίου (5 Νοεμβρίου, π.η.), εμποδίζοντας έτσι την προσέγγιση εχθρικών δυνάμεων από τα βορειοδυτικά.<sup>19</sup> Καθώς ο Ελληνικός Στρατός συνέχιζε την προέλασή του προς την πρωτεύουσα της Ηπείρου, οι τουρκικές δυνάμεις οπισθοχωρούσαν και ανασυντάσσονταν κατά μήκος μιας γραμμής από σύγχρονες αμυντικές οχυρώσεις, που είχε πρόσφατα κατασκευαστεί με γερμανική στρατιωτική βοήθεια. Το μεγαλύτερο και ισχυρότερο φρούριο σε αυτό το αμυντικό συγκρότημα ήταν εκείνο του Μπιζανίου, που προστάτευε την κρίσιμη νότια πλευρά των Ιωαννίνων. Οι οχυρώσεις του ήταν κατανεμημένες εγκαρσίως δύο κορυφογραμμών, γνωστών ως Μεγάλο Μπιζάνι

<sup>18</sup> Η ακριβής ημερομηνία κατά την οποία κυριεύτηκε το μονοπλάνο REP είναι άγνωστη, οπωσδήποτε όμως μετά την πτώση της Θεσσαλονίκης. Και τα δύο αεροσκάφη βρέθηκαν στον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης (Δ. Βογιατζής, προσωπική επικοινωνία, 28.1.2013).

<sup>19</sup> ΚΑΡΑΜΠΕΛΑΣ 1992, σποράδη· ΝΙΚΟΛΑΙΔΟΥ 1997, 366-367.

και Μικρό Μπιζάνι και περιλάμβαναν ενισχυμένα και μερικώς υπόγεια ή στεγασμένα τσιμεντένια πυροβολεία με αποθήκες πυρομαχικών, χαρακώματα στεγασμένα και μη, πολυβόλα και προβολείς. Το όλο σύμπλεγμα ήταν προστατευμένο από επιθέσεις πεζικού με νάρκες και δίκτυα συρματοπλέγματος, τα οποία σε ορισμένα σημεία έφθαναν τα δέκα μέτρα σε πλάτος.<sup>20</sup>

### *Οι χειριστές και το προσωπικό εδάφους στη Νικόπολη*

**Ο** Λόχος Αεροπορίας του Ελληνικού Στρατού στη Νικόπολη συναθροίζονταν από μια κοσμοπολίτικη ομάδα αξιωματικών, στρατιωτών και πολιτών που περιλάμβανε 72 άτομα από τέσσερις χώρες (Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία και Ρωσία).<sup>21</sup> Οι περισσότεροι από αυτούς –αλλά όχι όλοι– είχαν μετατεθεί εκεί από το μέτωπο Θεσσαλίας/Μακεδονίας.<sup>22</sup> Κάποιοι εντάχθηκαν στον Λόχο Αεροπορίας κατά τη διάρκεια της στάσης του στην Αθήνα, στη διαδρομή του από Θεσσαλονίκη προς Πρέβεζα.

Οι άνδρες που κατά καιρούς υπηρέτησαν στη Νικόπολη, ήταν:

*Joseph Edouard Barès*, λοχαγός και χειριστής αεροπλάνου του Γαλλικού Στρατού.

*Χρήστος Αδαμίδης*, υπολοχαγός Ιππικού και χειριστής αεροπλάνου του Ελληνικού Στρατού.

*Δημήτριος Καμπέρος*, υπολοχαγός Πυροβολικού, χειριστής αεροπλάνου και οδηγός οχημάτων του Ελληνικού Στρατού.<sup>23</sup>

*Μιχαήλ Μουτούσης*, υπολοχαγός Σώματος Μηχανικού και χειριστής αεροπλάνου του Ελληνικού Στρατού.<sup>24</sup>

*Πανούτσος Νοταράς*, ανθυπολοχαγός Ιππικού και χειριστής αεροπλάνου του Ελληνικού Στρατού.

<sup>20</sup> *L'Illustration*, 8.2.1913· *Le Temps*, 24.3.1913, 3· HALL 2000, 63. Για λεπτομερή αξιολόγηση των οχυρώσεων και των όπλων στο Μπιζάνι, βλ. SHAT Rapport, μέρη 1-3.

<sup>21</sup> Ο Βογιατζής επισημαίνει ότι στον αντίστοιχο τόμο της επίσημης ιστορίας της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας αναφέρεται μόνο ένας ξένος χειριστής, ενώ ο ίδιος υποστηρίζει ότι υπήρχαν τουλάχιστον πέντε ξένοι χειριστές σε ελληνική υπηρεσία κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών πολέμων: ένας Ρώσος, ένας Ιταλός και τρεις Γάλλοι, εκ των οποίων οι δύο, οι Barès και Bellanger, ήταν εν ενεργεία αξιωματικοί του Γαλλικού Στρατού, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, πίν. 6-8.

<sup>22</sup> Ο Βογιατζής αναφέρει ότι οι Έλληνες έστειλαν αρχικά δύο χειριστές, 57 στρατιώτες, έναν υπαξιωματικό του Ναυτικού, έναν Γάλλο μηχανικό και τρία αεροσκάφη στο μέτωπο της Ηπείρου. Παραθέτει τηλεγράφημα από τον πρωθυπουργό Βενιζέλο, Αθήνα, προς τον διοικητή του Στρατού Ηπείρου, Άρτα, 18.11.1912, βλ. ΓΕΣ/ΔΙΣ φ. 1626/A/4· πρβλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2008, 81.

<sup>23</sup> Για τον Δημήτρη Καμπέρο βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, στον παρόντα τόμο, 321-338, με εικ. 1.

<sup>24</sup> Για την υπηρεσιακή αναφορά πεπραγμένων του Μουτούση βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, στον παρόντα τόμο, 333-338, με εικ. 5.

*Νικολάι Στάβροβιτς Σάκωφ*, εθελοντής Ρώσος χειριστής αεροπλάνου ελληνικής καταγωγής που υπηρέτησε υπό την ελληνική σημαία.<sup>25</sup> Ενόσω πετούσε στη Νικόπολη με τον ελληνικό Λόχο Αεροπορίας, ο Σάκωφ υπηρετούσε και ως στρατιώτης στο Σώμα Μηχανικού, με την ιδιότητα του οπλίτη.<sup>26</sup>

Ένας Ιταλός πιλότος που είχε προσληφθεί στον Ελληνικό Στρατό.<sup>27</sup>

*Κωνσταντίνος Γεώργιος Αντώνιος Δημήτριος «Κώστια» Βλαστός*, Έλληνας του εξωτερικού που είχε πτυχίο χειριστή αεροστάτων του *Aéro Club de France*. Ο Βλαστός είχε επιστρέψει από τη Γαλλία για να υπηρετήσει την πατρίδα του και είχε αποσπαστεί στον Λόχο Αεροπορίας.<sup>28</sup> Από ό,τι είναι γνωστό, στην Ήπειρο είχε καθήκοντα υπασπιστή και συνδέσμου με αλλοδαπούς.

Ένας υπαξιωματικός-επικελευστής του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού.<sup>29</sup>

*Κωνσταντίνος Σάρρος*, ανθυπολοχαγός και αρχιμηχανικός του Ελληνικού Στρατού. Ο Σάρρος είχε εκπαιδευθεί στη Γαλλία.

*Καραφωτιάς*, λοχίας-μηχανικός του Ελληνικού Στρατού,<sup>30</sup> πιθανότατα στρατεύσιμος.

*Καρόπουλος*, δεκανέας του Ελληνικού Στρατού.<sup>31</sup>

*Albert Chauveau*, Γάλλος μηχανικός. Ήταν ο αρχιμηχανικός του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο.<sup>32</sup>

*Louis Eugène Berni*, μηχανικός του Γαλλικού Στρατού. Ο Berni ήταν Ιταλός υπήκοος που υπηρετούσε στον Γαλλικό Στρατό. Κατείχε πτυχία χειριστή αεροπλάνου από τη Γαλλία και την Ιταλία, αλλά δεν έχουν βρεθεί στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι πέταξε στην Ήπειρο.<sup>33</sup>

*Segart*, Γάλλος μηχανικός.<sup>34</sup>

<sup>25</sup> *Εμπρός*, 19.3.1913· *L'Aérophile*, 15.7.1913· JANE 1969, 168· ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ 2010, 30.

<sup>26</sup> HENRY-COÜANNIER & SUDRE 1913, 126· *Εμπρός*, 19.3.1913, 1.

<sup>27</sup> VOGIATZIS 2008, 79.

<sup>28</sup> *L'Aéro*, 11.12.1912, 1. Στον Βλαστό απονεμήθηκε το υπ' αριθ. 287 πτυχίο κυβερνήτη σφαιρικού αεροστάτου στις 20.11.1912. Απ' όσο είναι γνωστό, δεν υπήρχε μονάδα αεροστάτων στον Ελληνικό Στρατό και στον Βλαστό ανατέθηκαν άλλα καθήκοντα στην Ήπειρο. Για τον Βλαστό βλ. ΚΑΡΑΜΠΕΛΑΣ, στον παρόντα τόμο, 235-282.

<sup>29</sup> VOGIATZIS 2008, 81. Ο υπαξιωματικός αυτός του Βασιλικού Ναυτικού (είχε τον βαθμό του επικελευστή) ήταν παρών σε αυτό το αεροδρόμιο που λειτουργούσε από τον Στρατό, πιθανώς επειδή ο Στρατός χρειαζόταν κάποιον που ήταν ειδικευμένος στη συρραφή του υφάσματος για τα αεροπλάνα. Η εξειδίκευση αυτή στον Ναυτικό, ήταν αρμοδιότητα αυτών που είχαν ειδικότητα «αρμενιστή» (Δ. Βογιατζής, προσωπική επικοινωνία, 17.1.2013).

<sup>30</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1629/Θ/106, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3· *Le Temps*, 24.3.1913, 3.

<sup>31</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1629/Θ/106, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3.

<sup>32</sup> *L'Aéro*, 11.12.1912, 1· *L'Illustration*, 4.1.1913, 6.

<sup>33</sup> *L'Aéro*, 11.12.1912, 1· *L'Illustration*, 4.1.1913, 6.

<sup>34</sup> Η ανακάλυψη της παρουσίας του μηχανικού Segart οφείλεται στον Δ. Βογιατζή, ο οποίος αναφέρεται σε τηλεγράφημα του πρωθυπουργού Ε. Βενιζέλου από την Αθήνα προς τον διοικητή του Στρατού Ήπειρου στην Άρτα στις 18.11.1912 (π.η.). Το όνομα του Γάλλου μηχανικού δίνεται απλά ως Segart χωρίς άλλα στοιχεία. Βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, υποσημ. 366.

*Marcel Dubois*, Γάλλος μηχανικός.<sup>35</sup>

Πενήντα επτά Έλληνες στρατιώτες του προσωπικού εδάφους.<sup>36</sup>

Η βιογραφία του Barès αναφέρει και έναν άλλο λοχαγό του Γαλλικού Στρατού ως παρόντα στη Νικόπολη, τον Georges Bellenger, ωστόσο αυτή η μοναδική αναφορά δεν επιβεβαιώνεται από καμία άλλη πηγή και χρήζει περαιτέρω έρευνας.<sup>37</sup> Αντίστοιχη έρευνα χρειάζεται για τον εκπαιδευμένο στη Γαλλία αξιωματικό-μηχανικό αεροπλάνων του Ελληνικού Στρατού, Κωνσταντίνο Σάρρο, ο οποίος ήταν παρών στην εκστρατεία της Ηπείρου, αλλά δεν είναι σαφές αν υπηρέτησε στην αεροπορική μονάδα.

Δεν ήταν όλα τα παραπάνω πρόσωπα ταυτόχρονα παρόντα στον Λόχο Αεροπορίας στην Ήπειρο: ο αριθμός και η σύνθεση της μονάδας άλλαζε με την πάροδο του χρόνου, καθώς άτομα κατέφθαναν και αποχωρούσαν.

Ο Νοταράς υπηρέτησε στη μονάδα της Νικόπολης το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα (3 μήνες), ακολουθούμενος από τον Αδαμίδα και τον Σάκωφ. Οι Barès, Μουτούσης και Καμπέρος υπηρέτησαν για μικρό χρονικό διάστημα (3 εβδομάδες, 2 εβδομάδες και 11 μέρες αντίστοιχα). Οι Νοταράς, Αδαμίδης και Σάκωφ συμμετείχαν περισσότερο σε επιχειρησιακές πτήσεις, παρόλο που οι πρώτοι τρεις (Barès, Μουτούσης, Καμπέρος) απέσπασαν περισσότερο την προσοχή των εφημερίδων και των ιστορικών συγγραμμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Ημερομηνίες άφιξης και αναχώρησης χειριστών του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο

| <i>Χειριστής</i> | <i>Άφιξη</i>        | <i>Αναχώρηση</i>      |
|------------------|---------------------|-----------------------|
| Καμπέρος         | 3. ή 4.12.1912      | 14.12.1912            |
| Νοταράς          | 3.12.1912           | [Μετά τις 10.3.1913]* |
| Barès            | 3.12.1912           | 24.-31.12.1912        |
| Μουτούσης        | Περί τις 14.12.1912 | 3.1.1913              |
| Αδαμίδης         | 28.12.1912          | Μετά τις 7.3.1913     |
| Σάκωφ            | 17.1.1913           | Μετά τις 10.3.1913    |

\* Η ημερομηνία σε αγκύλη είναι κατ' υπόθεσηη.

<sup>35</sup> Η ανακάλυψη της παρουσίας του μηχανικού Dubois οφείλεται στον Π. Χειμαριό, βλ. ΧΕΙΜΑΡΙΟΣ 2014, 3.

<sup>36</sup> VOGIATZIS 2008, 81.

<sup>37</sup> CASTEX et al. 1994, 58.

Ο Λόχος Αεροπορίας απασχολούσε πέντε μηχανικούς στην Ήπειρο, δηλαδή τέσσερις Γάλλους μηχανικούς (τους Berni, Chauveau, Dubois και Segart) και έναν Έλληνα μηχανικό με γαλλική τεχνική εκπαίδευση, τον Καραφωτιά. Ο Chauveau ήταν ο αρχιμηχανικός. Δυστυχώς, ελάχιστα ντοκουμέντα έχουν διασωθεί σχετικά με την καθημερινότητα της συντήρησης, τεχνικής εξυπηρέτησης και των υποδομών υποστήριξης σε αυτά τα πρώιμα χρόνια της Ελληνικής Αεροπορίας.<sup>38</sup>

### Διοίκηση

Μετά από επίσημο αίτημα μέσω της ελληνικής πρεσβείας στο Παρίσι προκειμένου να αποσταλούν περισσότεροι αξιωματικοί στη γαλλική στρατιωτική αποστολή, ο συνταγματάρχης Auguste Édouard Hirschauer διόρισε τον Barès ως αεροπορικό παρατηρητή και τον απέστειλε στην Ελλάδα τον Νοέμβριο του 1912.<sup>39</sup> Αποστολή του ήταν να μελετήσει τη λειτουργία της αεροπορίας σε μια σύγχρονη πολεμική σύγκρουση παρακολουθώντας τις επιχειρήσεις του Ελληνικού Στρατού,<sup>40</sup> υπηρετώντας ως στρατιωτικός ακόλουθος.<sup>41</sup> Στο υπηρεσιακό μητρώο του Barès φαίνεται σαφώς ότι είχε σταλεί σε επίσημη αποστολή από τον Γαλλικό Στρατό.<sup>42</sup>

Το ελληνικό Υπουργείο Στρατιωτικών διόρισε τον Barès διοικητή του Λόχου Αεροπορίας στη Νικόπολη, πιθανότατα κατά την άφιξή του στην Αθήνα.<sup>43</sup> Στις 27 Νοεμβρίου 1912 (14 Νοεμβρίου, π.η.) ο πρωθυπουργός Βενιζέλος στέλνει σήμα, με το οποίο αναφέρει ότι ένας λοχαγός της Γαλλικής Αεροπορίας με μεγάλη εμπειρία στον τομέα της αεροπορίας (δηλαδή ο Barès) απεστάλη στην Ήπειρο μαζί με τον Λόχο Αεροπορίας και καλεί τον Κωνσταντίνο Σαπουντζάκη «να τον δεχτεί φιλοφρόνως».<sup>44</sup> Αυτό δείχνει ότι ο Barès ήταν αντικείμενο της προσοχής πολύ υψηλά ισταμένων προσώπων και ήταν απαιτούμενο να τύχει ειδικής μεταχείρισης στο πεδίο της μάχης, πολύ πιθανόν

<sup>38</sup> VOGIATZIS 2008, 81.

<sup>39</sup> CASTEX et al. 1994, 56. Ο Barès έγραψε μια επιστολή από ένα αθηναϊκό ξενοδοχείο, με ημερομηνία 29.11.1912.

<sup>40</sup> *Association générale aéronautique bulletin mensuel*, octobre 1913, 151.

<sup>41</sup> *L'Illustration*, 4.1.1913, 6.

<sup>42</sup> SHAA Barès: «Κατά τη διάρκεια αποστολής στα Βαλκάνια από τις 19 Νοεμβρίου 1912 έως τις 6 Ιανουαρίου 1913, πέταξε πάνω από τα πολιορκούμενα Ιωάννινα και υπέστη τα πυρά των Τούρκων», «Balkans (Siège de Janina), 1/12/13-30/12/13» (sic), «Bonifications de durée de service pour services aériennes commandés, du 1 Janvier 1912 au 31 Décembre 1912». Ο Barès αναφέρεται επίσης στο *L'Illustration*, 4.1.1913, 6.

<sup>43</sup> *Flight*, 25.1.1913, 89. CASTEX et al. 1994, 56. ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ 2010, 54.

<sup>44</sup> *Πρωινός Λόγος*, 19.-20.2.2005, 23.

από πολιτική αβροφροσύνη προς τη γαλλική στρατιωτική αποστολή, ιδιαίτερα σε καιρό πολέμου.

Ο Barès διοικούσε τον Λόχο Αεροπορίας στην Ήπειρο από την αρχή. Οι Καμπέρος και Νοταράς υπηρετούσαν υπό τις διαταγές του<sup>45</sup> και ήταν ο Γάλλος λοχαγός που πήρε την κρίσιμη απόφαση για την εγκατάσταση του Λόχου Αεροπορίας στο πεδίο της Νικόπολης. Όταν ο Μουτούσης έφτασε στην Πρέβεζα, ο Σαπουντζάκης έθεσε τον Έλληνα υπολοχαγό υπό τις διαταγές του Barès.<sup>46</sup> Όταν, κατά την τελευταία εβδομάδα του Δεκεμβρίου 1912, ο Barès έφυγε από την Ήπειρο, ανατέθηκε στον Μουτούση η διοίκηση του Λόχου Αεροπορίας, αλλά αυτός άσκησε καθήκοντα για περίπου μία εβδομάδα.<sup>47</sup> Την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1912 και ενώ ο Μουτούσης ετοιμαζόταν και ο ίδιος να φύγει, ο Σαπουντζάκης τον διέταξε να παραδώσει όλες τις διοικητικές αρμοδιότητες και το υλικό της αεροπορικής μοίρας στον Νοταρά.<sup>48</sup> Αφού ο Μουτούσης αποχώρησε, περί τις 3 Ιανουαρίου 1913, ο Νοταράς ανέλαβε την διοίκηση την οποία και διατήρησε μέχρι το τέλος της εκστρατείας.<sup>49</sup>

### *Τα αεροσκάφη στη Νικόπολη*

**Ο** Ελληνικός Στρατός έστειλε τρία αεροσκάφη από τη Θεσσαλονίκη στο μέτωπο της Ηπείρου, ένα εκ των οποίων ήταν ένα διθέσιο μονοπλάνο REP, με το οποίο είχε προηγουμένως πετάξει στη Θεσσαλονίκη ένας Τούρκος χειριστής, ο Νουρί, κατόπιν δε κυριεύτηκε ως λάφυρο πολέμου από τους Έλληνες.<sup>50</sup> Προτού τα αεροπλάνα αποσταλούν, οι μηχανικοί και το προσωπικό εδάφους όφειλαν να τα αποσυναρμολογήσουν και να τα συσκευάσουν σε μεγάλα ξύλινα κιβώτια. Στο τέλος του Νοεμβρίου 1912 τα αεροπλάνα μεταφέρθηκαν διά θαλάσσης στον Πειραιά.<sup>51</sup>

<sup>45</sup> *Flight*, 25.1.1913, 89.

<sup>46</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/Α/6, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3.

<sup>47</sup> Η «επίσημη» (γραμμένη μεταξύ άλλων και από έναν απόγονό του) βιογραφία του Barès αναφέρει ότι στη θέση του άφησε τον συμπατριώτη του λοχαγό Bellanger, βλ. CASTEX et al. 1994, 58). Ωστόσο το όνομα του Bellanger δεν φαίνεται σε καμία από τις άλλες γνωστές πηγές σχετικά με τον Λόχο Αεροπορίας.

<sup>48</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/Α/6, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3.

<sup>49</sup> Ο Συνέσιος αναφέρει ότι όταν ο Barès αποχώρησε από τη Νικόπολη, η διοίκηση του Λόχου Αεροπορίας πέρασε στον Νοταρά, βλ. ΣΥΝΕΣΙΟΣ 2005, 184. Ωστόσο είναι σαφές ότι ο Μουτούσης υπηρέτησε ως διοικητής για ένα σύντομο χρονικό διάστημα μεταξύ Barès και Νοταρά.

<sup>50</sup> ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2008, 81, 85.

<sup>51</sup> Άλλοι αναφέρουν ότι μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς, βλ. ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ 2010, 54· ΣΥΝΕΣΙΟΣ 2005, 182· *Πρωινός Λόγος*, 19.-20.2.2005, 23· ΧΕΙΜΑΡΙΟΣ 2014.

Στον Πειραιά η δύναμη των αεροσκαφών αυξήθηκε.<sup>52</sup> Στα τέλη Νοεμβρίου 1912, ο Λόχος Αεροπορίας παρέλαβε νεότερα μοντέλα αεροσκαφών Maurice Farman (MF-7) εξοπλισμένα με κινητήρες 80 hp προορισμένα για χρήση στο μέτωπο της Ηπείρου.<sup>53</sup> Σε σήμα από τον πρωθυπουργό Βενιζέλο με αποδέκτη τις μονάδες της Ηπείρου (27 Νοεμβρίου 1912), αναφέρεται ότι τέσσερα αεροσκάφη φορτώνονταν σε πλοία στον Πειραιά για να σταλούν στην Πρέβεζα.<sup>54</sup>

Ένα άρθρο στο περιοδικό *Flight*, που βασίστηκε σε πληροφορίες του οίκου Farman, το οποίο συντάχθηκε με βάση πληροφορίες που είχαν αρχικά σταλεί σε αυτούς από έναν αεροπόρο που υπηρετούσε στον Ελληνικό Στρατό,<sup>55</sup> ανέφερε ότι τέσσερα αεροσκάφη ήταν παρόντα στη Νικόπολη τον Δεκέμβριο του 1912: δύο διπλάνα Maurice Farman, ένα διπλόνο Farman (το άρθρο δεν διευκρινίζει αν αυτό ήταν κατασκευής Henri ή Maurice Farman) και ένα άλλο αεροσκάφος.<sup>56</sup>

Οι φωτογραφίες που λήφθηκαν κατά την εκστρατεία της Ηπείρου, πιθανώς τον Δεκέμβριο του 1912, δείχνουν τα εξής αεροσκάφη σταθμευμένα ή να πετούν από το αεροδρόμιο Νικόπολης: δύο διπλάνα Maurice Farman MF-7 «Longhorn» με κινητήρες Renault 80 hp V8 και ένα διπλόνο Henri Farman HF-20 με περιστροφικό κινητήρα Gnome Lambda 80 hp. Ένα άρθρο<sup>57</sup> του περιοδικού *L'Illustration* της 4<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1913 υποδεικνύει ότι ένα διπλόνο Henri Farman όπως και ένα διπλόνο Maurice Farman ήταν παρόντα στη Νικόπολη (Εικ. 2-11).

Σύμφωνα με γαλλική στρατιωτική έκθεση, κατά τις 7 Φεβρουαρίου 1913 ο αεροπορικός εξοπλισμός στη Νικόπολη περιλάμβανε δύο διπλάνα Maurice Farman με κινητήρες Renault 70 hp, δύο διπλάνα Henri Farman με κινητήρες Gnome 80 hp και ένα μονοπλόνο REP, λάφυρο από τους Τούρκους κατά τη συνθηκολόγηση της Θεσσαλονίκης.<sup>58</sup> Στην έκθεση αυτή σημειώνεται επίσης ότι κάποια στιγμή πριν από τις 7 Φεβρουαρίου 1913 ο Λόχος Αεροπορίας είχε

<sup>52</sup> ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ 2010, 54.

<sup>53</sup> *Πρωινός Λόγος*, 19.-20.2.2005, 23· ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ 2010, 30. Ο *Πρωινός Λόγος* αναφέρει ότι ο λόχος παρέλαβε τρία τέτοια αεροπλάνα.

<sup>54</sup> *Πρωινός Λόγος*, 19.-20.2.2005, 23.

<sup>55</sup> Ο αεροπόρος που παρείχε τα στοιχεία δεν θα μπορούσε να είναι ο Καμπέρος ή ο Barès, οι οποίοι αποχώρησαν από τον Λόχο Αεροπορίας τέλη Δεκεμβρίου 1912, ενώ το τελευταίο περιστατικό που αναφέρεται στο άρθρο είναι της 1.1.1913. Η πηγή ήταν πιθανότατα ο Αδαμίδης, ο Μουτούσης ή ο Νοταράς, καθώς είχαν φοιτήσει όλοι στη Σχολή Farman.

<sup>56</sup> *Flight*, 25.1.1913, 89. Ένα από τα δύο Maurice Farman πρέπει να ήταν το MF 70 hp με το οποίο είχε πετάξει ο Μουτούσης σε αναγνωριστική αποστολή επάνω από τη Θεσσαλονίκη. Το άλλο Farman που αναφέρεται χωριστά από τα MF πρέπει να ήταν Henry Farman 20. Το αεροσκάφος που δεν έχει ταυτοποιηθεί πρέπει να ήταν το μονοπλόνο REP.

<sup>57</sup> *L'Illustration*, 4.1.1913, 6.

<sup>58</sup> SHAT Aviation, 1.

ήδη χάσει δύο διπλάνα Maurice Farman, τα οποία είχαν καταστραφεί κατά την προσγείωση.<sup>59</sup>

Μια γαλλική επιχειρησιακή αξιολόγηση του Σώματος Μηχανικού που συντάχθηκε από τον Γάλλο αντισυνταγματάρχη Crosson-Duplessis μετά το πέρας της εκστρατείας της Ηπείρου (δηλαδή μετά τις 7 Μαρτίου 1913), ανέφερε ότι η μονάδα Νικόπολης περιλάμβανε τέσσερα αεροσκάφη Maurice Farman με κινητήρες Renault 70 hp, ένα αεροσκάφος Henri Farman με κινητήρα Gnome 80 hp και ένα μονοπλάνο REP, λάφυρο από τους Τούρκους στη Θεσσαλονίκη, με κινητήρα Gnome 70 hp.<sup>60</sup>

Λαμβάνοντας τα παραπάνω στοιχεία υπόψη, συνάγεται ότι η αεροπορική μονάδα της Νικόπολης είχε δύναμη εφτά αεροσκαφών συνολικά, αν και δεν ήταν όλα ταυτόχρονα παρόντα στο σύνολο της περιόδου δραστηριότητάς της:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Αεροπλάνα Λόχου Αεροπορίας στο μέτωπο της Ηπείρου

| Αρ. | Τύπος                 | Κινητήρας                    | Παρατηρήσεις   |
|-----|-----------------------|------------------------------|--|
| 2   | διπλάνα MF-7 Longhorn | Renault 70 hp                | Ο Μουτούσης πέταξε με ένα τέτοιο στη Θεσσαλονίκη.  |
| 2   | διπλάνα MF-7 Longhorn | Renault 80 hp V8             | Δύο εικονίζονται σε φωτογραφίες.   |
| 2   | διπλάνα HF-20         | Gnome 80 hp<br>περιστροφικός | Ένα εικονίζεται σε φωτογραφίες.  |
| 1   | μονοπλάνο REP         | Gnome 70 hp                  | Πρώην τουρκικό αεροσκάφος που μεταφέρθηκε από τη Θεσσαλονίκη. Δεν είναι γνωστή φωτογραφία του. |

Η μονάδα της Νικόπολης διέθετε και ένα αεροσκάφος REP που ανήκε προηγουμένως στους Τούρκους.<sup>61</sup> Παρά το γεγονός ότι δεν έχουν βρεθεί ακόμα φωτογραφίες του αεροσκάφους, η ελληνική εφημερίδα *Εμπρός* είχε γράψει ότι ο Λόχος Αεροπορίας εκτέλεσε δύο επιχειρησιακές πτήσεις πάνω από το Μπιζάνι και τα Ιωάννινα, στις αρχές Φεβρουαρίου 1913 με ένα «ερυθροβαφές τεράστιον πουλί».<sup>62</sup> Εφόσον οι πτέρυγες, οι επιφάνειες ελέγχου και η άτρα-

<sup>59</sup> SHAT Aviation, 1. Προφανώς ήταν τα αεροπλάνα που καταστράφηκαν στις 13.12. από τον Καμπέρο και στις 19.12. από τον Βαγές. Επίσης, προφανές είναι ότι επρόκειτο για MF-7, καθώς ήταν ο μοναδικός τύπος κατασκευής Maurice Farman, που ήταν παρών στο μέτωπο της Ηπείρου.

<sup>60</sup> SHAT Rapport, 18-19.

<sup>61</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1629/Θ/106/Ιανουάριος 1913.

<sup>62</sup> *Εμπρός*, 27.6.1913, 3. Το συγκεκριμένο φύλλο της εφημερίδας εντοπίστηκε από τον υποπλοίαρχο Νίκο Χριστοφίλη.

κτος των αεροσκαφών REP καλύπτονταν από ελαστικοποιημένο βαμβακερό ύφασμα που ήταν βαμμένο με ένα ευδιάκριτο κόκκινο του αίματος χρώμα,<sup>63</sup> δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι το αεροσκάφος που περιγράφεται ήταν το μονοπλάνο REP. Αναφορές στο αεροσκάφος υπάρχουν και στις γαλλικές πηγές που παρατίθενται παραπάνω. Ήταν ένα διαθέσιμο μονοπλάνο στρατιωτικής αναγνώρισης, με τον κινητήρα τοποθετημένο μπροστά. Ωστόσο το ακριβές μοντέλο δεν είναι γνωστό.<sup>64</sup>

### *Το αεροδρόμιο Νικόπολης*

**Μ**ετά την άφιξή του στην Πρέβεζα στις 3 Δεκεμβρίου 1912, ο Λόχος Αεροπορίας εγκατέστησε τη βάση του, προκεχωρημένα και εφεδρικά πεδία προσγείωσης στην Ήπειρο, καθώς και διάσπαρτες εγκαταστάσεις αποθήκευσης βενζίνης, πετρελαίου και λιπαντικών.<sup>65</sup> Ο πρώτος στόχος ήταν να δημιουργηθεί ένα κεντρικό στρατόπεδο για την αεροπορία ως βάση για τις επιχειρήσεις της Ηπείρου. Η επιλογή της τοποθεσίας δημιούργησε ένταση μεταξύ των αξιωματικών, με αποτέλεσμα μια σοβαρή διένεξη μεταξύ Barès και Καμπέρου, λίγες ημέρες μετά την εγκατάστασή τους στην Πρέβεζα. Ο Barès προτιμούσε να συσταθεί το στρατόπεδο του Λόχου Αεροπορίας στη Νικόπολη, ενώ ο Καμπέρος θεωρούσε προτιμότερο να τοποθετηθεί πιο κοντά στο μέτωπο, στα Πέντε Πηγάδια, μεταξύ Ιωαννίνων και Πρέβεζας, έτσι ώστε να διατίθεται περισσότερος χρόνος στα αεροσκάφη προκειμένου να εκτελούν παρατηρήσεις επάνω από το Μπιζάνι. Η επιλογή του Barès επικράτησε. Ως συνέπεια αυτής της διαφωνίας, ο Καμπέρος ζήτησε να μετατεθεί στο Πυροβολικό, απ' όπου προερχόταν.<sup>66</sup>

Κατά τη διάρκεια των έξι-επτά ημερών από την άφιξή του και υπό τις υποδείξεις του Barès,<sup>67</sup> ο Λόχος Αεροπορίας συνέστησε το κεντρικό στρατόπεδο του στην Ήπειρο στην πεδιάδα της Νικόπολης, οκτώ χιλιόμετρα από την Πρέβεζα.<sup>68</sup> Έναν μόλις μήνα πριν την άφιξη του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο, στις 2 Νοεμβρίου 1912 (20 Οκτωβρίου, π.η.) η Νικόπολη έγινε το πεδίο μάχης που συνέβαλε στην απελευθέρωση της Πρέβεζας. Η επιλεγμένη

<sup>63</sup> HARTMANN 2003, σποράδην.

<sup>64</sup> Ο Σέρβος αεροπορικός ιστορικός Predrag Miladinovic αναφέρει ότι το ομοίτυπο αεροσκάφος REP που αιχμαλώτισαν οι Σέρβοι, ήταν του τύπου F 1912, σύμφωνα με έγγραφο του Υπουργείου Εξωτερικών του Βασιλείου της Σερβίας (Δ. Βογιατζής, προσωπική επικοινωνία, 16.6.2013).

<sup>65</sup> VOGIATZIS 2008, 82.

<sup>66</sup> *Πρωινός Λόγος*, 19.-20.2.2005, 23· ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ 2010, 54.

<sup>67</sup> SHAT Rapport, 18.

<sup>68</sup> *Flight*, 25.1.1913, 89· *Εμπρός*, 19.3.1913, 1· SHAT Aviation, 1.

περιοχή είχε έναν μεγάλο και επίπεδο χώρο κατάλληλο για τα αεροσκάφη, ήταν αρκετά πίσω από το μέτωπο και βρισκόταν κοντά στο λιμάνι της Πρέβεζας, γεγονός που εξασφάλιζε απρόσκοπτη σύνδεση με τις γραμμές ανεφοδιασμού. Το στρατόπεδο μπορεί να περιγραφεί ως «αεροδρόμιο», δεδομένου ότι ήταν μια τοποθεσία οργανωμένη για απογειώσεις και προσγειώσεις αεροσκαφών, χωρίς σαφώς καθορισμένη ζώνη προσγείωσης.<sup>69</sup> Το αεροδρόμιο Νικόπολης κατέστη επιχειρησιακό –δηλαδή άρχισε να χρησιμοποιείται για αποπρογειώσεις– στις 10 Δεκεμβρίου 1912.

Το αεροδρόμιο βρισκόταν στην ανατολικότερη πλευρά της χερσονήσου της Νικόπολης, κοντά στη λιμνοθάλασσα Μάζωμα (Εικ. 2-9). Με βάση φωτογραφίες και γραπτές μαρτυρίες το αεροδρόμιο βρισκόταν κοντά στην εκκλησία του Αγίου Ιωάννη Ριγανά,<sup>70</sup> ακριβώς έξω από τα βόρεια ρωμαϊκά τείχη της πόλης.<sup>71</sup> Το αεροδρόμιο συνορεύει με τον δρόμο που οδηγεί από την Πρέβεζα στην Άρτα στην ανατολική πλευρά, προς τον Αμβρακικό κόλπο.<sup>72</sup> Σήμερα υπάρχουν τα ερείπια του πέτρινου πηγαδιού που εικονίζεται σε μία από τις παλιές φωτογραφίες, και αποτελούν χρήσιμο σημείο αναφοράς για τον εντοπισμό του αεροδρομίου (Εικ. 4).

Με βάση τις υπάρχουσες φωτογραφίες, τα αεροσκάφη απογειώνονταν και προσγειώνονταν με έναν ανατολικό-δυτικό προσανατολισμό επάνω από τη λιμνοθάλασσα. Το πεδίο προσγείωσης ήταν μια μεγάλη, ευρεία περιοχή, «καταπράσινη, ἀπὸ λεπτὴν γλῶσση, εἰς τὴν ὁποίαν ἐφύοντο ἐν ἀφθονίᾳ ἀσφόδελοι καὶ ἄγριοι μενεξέδες».<sup>73</sup> Ο Λόχος Αεροπορίας προφανώς δεν προέβη σε κάποιες βελτιώσεις της επιφάνειας της ζώνης προσγείωσης ή στην τοποθέτηση σημαδιών για τη διάκριση ασφαλών από ανασφαλείς περιοχές προσγείωσης. Κάποιες φωτογραφίες δείχνουν εμπόδια, όπως μεγάλες πέτρες στο έδαφος και άλογα να τρέχουν ελεύθερα δίπλα στα αεροσκάφη ενώ αυτά τρο-

<sup>69</sup> Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας ορίζει ένα αεροδρόμιο ως «μια συγκεκριμένη περιοχή στο έδαφος ή το νερό (συμπεριλαμβανομένων τυχόν κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού) που προορίζεται να χρησιμοποιείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει για την άφιξη, αναχώρηση και τις επίγειες μετακινήσεις αεροσκαφών». Οι όροι προέρχεται από την προστερωμένων διαδρόμων εποχή, όταν ένα αεροδρόμιο ήταν απλά μια κυκλική έκταση με χορτάρι, όπου τα αεροσκάφη μπορούσαν πάντα να προσγειωθούν και να απογειωθούν με τη μύτη τους στον άνεμο.

<sup>70</sup> Άγιος Ιωάννης Ριγανάς. Η μικρή αυτή εκκλησία βρίσκεται στη βορειοανατολική γωνία της Νικόπολης, ακριβώς στα βόρεια των ρωμαϊκών τειχών. Είναι σε ένα υπερυψωμένο σημείο στην άκρη του πλατώματος της Νικόπολης, κοντά στη λιμνοθάλασσα Μάζωμα. Τα υπόστεγα βρίσκονταν περίπου 100 μέτρα βορειοδυτικά της εκκλησίας.

<sup>71</sup> Κατά σύμπτωση το αεροδρόμιο που συστάθηκε με γαλλική βοήθεια βρίσκεται μόλις λίγα μέτρα προς τα βόρεια από τα χαρακώματα, όπου οι Γάλλοι στρατιώτες και οι Έλληνες σύμμαχοί τους πολέμησαν και πέθαναν μαζί το 1798 ενάντια στα στρατεύματα του Αλή πασά. Για τη μάχη της Νικόπολης του 1798 βλ. CURLIN 2010.

<sup>72</sup> *Εμπρός*, 19.3.1913, 1· SHAT Aviation, 1.

<sup>73</sup> *Εμπρός*, 19.3.1913, 1.

χοδρομούν. Υπό αυτές τις συνθήκες, οι απογειώσεις και προσγειώσεις θα ήταν μάλλον ανώμαλες όσο και επικίνδυνες.

Εκτός από το πεδίο προσγείωσης οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου περιλάμβαναν τις ακόλουθες προσωρινές κατασκευές:

Δύο προκατασκευασμένα πάνινα υπόστεγα για τα αεροσκάφη από μπλε ύφασμα.<sup>74</sup> Ένα από τα υπόστεγα κατέρρευσε σε μια θύελλα.<sup>75</sup>

Δύο μεγάλες πράσινες σκηνές που χρησιμοποιούνταν ως συνεργεία.<sup>76</sup> Οι σκηνές φαίνονται σε φωτογραφίες του αεροδρομίου. Σε κάποιες φωτογραφίες, είναι ορατοί εξωτερικοί πάγκοι εργασίας. Τα υπόστεγα ήταν μεγάλα, με δύο κεντρικούς στύλους υποστήριξης στο καθένα (Εικ. 2).<sup>77</sup>

Ένας χώρος στάθμευσης για τα αεροπλάνα στο γρασίδι.

Μικρές λευκές σκηνές που χρησιμοποιούνταν από τους στρατιώτες,<sup>78</sup> πιθανώς από τη φρουρά των αεροπλάνων κατά τη νύχτα.<sup>79</sup> Τρεις μικρές λευκές σκηνές με μονούς στύλους υποστήριξης εικονίζονται σε μια φωτογραφία, κοντά στα σταθμευμένα αεροσκάφη, ενώ δύο άλλες σκηνές εμφανίζονται προς τα ανατολικά και νοτιοανατολικά των συνεργείων (Εικ. 4).

Εκτός από αυτές τις προσωρινές κατασκευές, ο Λόχος Αεροπορίας διέθετε τουλάχιστον ένα δικό του φορτηγό αυτοκίνητο στην Ήπειρο, το οποίο έφερε στις πλευρές σαφή σήμανση υπαγωγής «Υπηρεσία Αεροπλοΐας», όπως προκύπτει και από φωτογραφία του Etienne Labranche (Εικ. 12). Το φορτηγό αυτό χρησιμοποιούνταν για να μεταφέρει προμήθειες και προσωπικό από την Πρέβεζα προς το αεροδρόμιο Νικόπολης, καθώς και στα βοηθητικά πεδία προσγείωσης στα βουνά.<sup>80</sup> Το προσωπικό εδάφους και εξακριβωμένα ένας χειριστής (ο Καμπέρος) οδηγούσαν το όχημα αυτό. Φαίνεται ότι στον Ελληνικό Στρατό της εποχής, η υπηρεσία ως χειριστής, δεν απέκλειε και την υπηρεσία ως οδηγός αυτοκινήτου, δεδομένου ότι τα καθήκοντα του Καμπέρου εναλλάσσονταν μεταξύ του χειρισμού αεροσκαφών και της οδήγησης ασθενοφόρων και άλλων αυτοκινήτων του Στρατού, για όσο διάστημα υπηρετούσε στη Νικόπολη.<sup>81</sup> Ο Καμπέρος χρησιμοποιούσε επίσης το αεροδρόμιο Νικό-

<sup>74</sup> *L' Illustration*, 4.1.1913, 6· *Εμπρός*, 19.3.1913, 1.

<sup>75</sup> ΒΡΟΝΤΑΚΗΣ 1937, 27.

<sup>76</sup> *Εμπρός*, 19.3.1913, 1. Το άρθρο αναφέρεται σε μία σκηνή, ωστόσο οι φωτογραφίες δείχνουν δύο μεγάλες επιχρωματισμένες σκηνές, που πιστεύεται ότι στέγαζαν τα συνεργεία.

<sup>77</sup> Χρησιμοποιώντας το ύψος των εικονιζόμενων ανθρώπων που στέκονται κοντά ως μέτρο αναφοράς, τα υπόστεγα είχαν ύψος περίπου 4,50 μ. και πλάτος περίπου 6,40 μ. ανά πλευρά, που μεταφράζεται σε ένα εσωτερικό εμβαδόν επιφανείας 45 μ.<sup>2</sup> περίπου.

<sup>78</sup> *Εμπρός*, 19.3.1913, 1.

<sup>79</sup> Προφανώς το προσωπικό του Λόχου Αεροπορίας διανυκτέρευε στην Πρέβεζα, δεδομένου ότι δεν υπήρχαν καταλύματα στο αεροδρόμιο.

<sup>80</sup> *Εστία*, 25.2.1913, 3.

<sup>81</sup> HUTCHISON 1913, 117-118, 126-127. Για παράδειγμα, οδήγησε αξιωματικούς από την Πρέβεζα στη Φιλιπιάδα, οδήγησε μια ομάδα τραυματιών στρατιωτών από την Κλεισούρα στη

πολης ως άτυπο χώρο στάθμευσης, όπου φυλάσσονταν κάποια επιπλέον αυτοκίνητα,<sup>82</sup> τα οποία δεν είχαν σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες.

Αν και αυτό πρακτικά δεν ήταν μέρος του αεροδρομίου, κάποιος ντόπιος επιχειρηματίας μετέτρεψε μια γειτονική καλύβα σε καφενείο, που έφερε την πομπώδη ονομασία «Μέγα Καφενείο „Η Αεροπλοΐα“», όπου σέρβιραν τσάι αντί 10 λεπτών.<sup>83</sup> Αναμφίβολα, οι άντρες του Λόχου Αεροπορίας ήταν τακτικοί πελάτες. Η κοντινή λιμνοθάλασσα Μάζωμα, έδινε στους αεροπόρους μια ευκαιρία για χαλάρωση και, περιστασιακά, ένα γεύμα: «Πρὸς τὸ βράδυ, κοπάδια ὀλόκληρα ἀγριοπάπιες ἐκάθηντο εἰς τὰ ρηχὰ νερὰ τοῦ μικροῦ κόλπου, μεκατσίνια περίτρομα διήρχοντο καὶ συχνὰ οἱ ἀεροπόροι μας ἐπιδέξιοι κυνηγοὶ ἐπανήρχοντο εἰς τὴν Πρέβεζαν μὲ μερικὰ ζευγάρια, τὰ ὁποῖα ἐποίκιλαν τὰ μονότονα φαγητὰ τοῦ ἱστορικοῦ ρεστορὰν „Βενιζέλος“ τῆς Πρέβεζας».<sup>84</sup>

Το αεροδρόμιο ήταν ακριβώς δίπλα στον δρόμο Πρέβεζας-Αρτας, που κατ' ἐπέκταση οδηγεί στα Ιωάννινα και αποτελούσε την κύρια οδό μέσω της οποίας τα ελληνικά στρατεύματα και το υλικό τους εισέρχονταν στην Ἡπειρο. Οι περισσότεροι από τους δεκάδες χιλιάδες Ἕλληνες στρατιώτες που αποβιβάστηκαν στην Πρέβεζα κατά την εκστρατεία της Ηπείρου, έπρεπε να περάσουν –πεζοί, έφιπποι ή εποχούμενοι– δίπλα από το αεροδρόμιο, στην πορεία τους προς Βορρά για το μέτωπο. Το θέαμα όλων αυτών των ριζικά νέων, τεχνολογικά προηγμένων πτητικών μηχανών στην υπηρεσία του Ελληνικού Στρατού, θα ήταν αξιοπερίεργο για τους στρατιώτες και, πιθανότατα, ισχυρό τονωτικό για το ηθικό τους κατά την πορεία τους προς την αντιπαράθεση με τον εχθρό.

---

Φιλιπιάδα, επίσης μετέφερε υψηλά πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένου ενός μέλους του Ελληνικού Κοινοβουλίου και του ποιητή Σπύρου Μαρτσούκα, από τη Φιλιπιάδα στο *Fort Bey* (απόδοση του Hutchinson για το ύψωμα που αναφέρεται στις ελληνικές στρατιωτικές πηγές ως *Χάνι Φουάτ Μπέη*).

<sup>82</sup> HUTCHINSON 1913, 119-120.

<sup>83</sup> *Εμπρός*, 19.3.1913, 1. Στη διασταύρωση Υ του σημερινού δρόμου που βρίσκεται κοντά στην τοποθεσία του αεροδρομίου υπάρχει ένα σύγχρονο καφέ-εστιατόριο γνωστό ως το εστιατόριο «του Ακρίβη». Επιτόπια έρευνα που έγινε από τον Νίκο Δ. Καράμπελα για πιθανό συσχετισμό με το «Μέγα Καφενείο», δεν απέδωσε αποτελέσματα. Όμως ο ίδιος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αρχική τοποθεσία του «Καφενείου» βρισκόταν πιο κοντά στα υπόστεγα και την εκκλησία του Αγίου Ιωάννη Ριγανά. Το δούλευαν κατά πάσα πιθανότητα κάποιοι από τους πολλούς Συρρακιώτες και Σαρακατσαναίους νομάδες που είχαν καλύβες στην περιοχή γύρω από τη λιμνοθάλασσα Μάζωμα (Ν.Δ. Καράμπελας, προσωπική επικοινωνία, 26.6.2013).

<sup>84</sup> *Εμπρός*, 19.3.1913, 1.

### *Τα εφεδρικά και προκεχωρημένα πεδία προσγείωσης*

Εκτός από τη βάση της Νικόπολης, ο Λόχος Αεροπορίας εγκατέστησε βοηθητικούς χώρους προσγείωσης κοντύτερα στο μέτωπο, στη Φιλιπιάδα και στο Χάνι Εμίν Αγά.<sup>85</sup> Αυτοί χρησιμοποιούνταν ως ενδιάμεσοι σταθμοί για ανεφοδιασμό καυσίμων, επανεξοπλισμό σε βόμβες, για επισκευές μετά από επιχείρηση και γρήγορη μεταφορά αναφορών αναγνώρισης στους ανώτερους στρατιωτικούς διοικητές.

Το εφεδρικό πεδίο προσγείωσης εγκαταστάθηκε κοντά στη Φιλιπιάδα, όπου ο Στρατός Ηπείρου εγκατέστησε το αρχηγείο του στις 8 Δεκεμβρίου 1912. Το πεδίο προσγείωσης προσδιορίστηκε την ίδια ημέρα ή λίγο μετά και κατέστη επιχειρησιακό έως τις 11 Δεκεμβρίου 1912. Αν και δεν είναι γνωστό πού ακριβώς βρισκόταν ο χώρος προσγείωσης, ήταν κατά πάσα πιθανότητα σε ένα πεδίο στα νοτιοανατολικά της πόλης, δηλαδή σε απόσταση από την οροσειρά. Βασισμένοι στην προφορική παράδοση, το πεδίο τοποθετείται κοντά στα χωριά Χανόπουλο<sup>86</sup> και Ρόκκα<sup>87</sup> μερικά χιλιόμετρα προς τα ανατολικά και νοτιοανατολικά της Φιλιπιάδας<sup>88</sup> αντίστοιχα.

<sup>85</sup> Χάνι Εμίν Αγά (παραλλαγές: Αμίν Αγά Χαν, Εμίν Αγά Χαν, Εμίρ Αγά, Χάνι Ιμίν Αγά). Π. 39°27'12"Β, Μ. 20°52'4"Α. Η επίσημη ιστορία του Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας αναφέρει και ένα άλλο πεδίο προσγείωσης στην Ήπειρο που ονομάζεται «Σουρουκλή» και χρησιμοποιήθηκε «στα τελευταία στάδια της εκστρατείας», βλ. ΑΝΩΝΥΜΟΣ 1980, I, 32. Ωστόσο, αυτός ο διάδρομος προσγείωσης, ο οποίος βρίσκεται περίπου 8 χλμ. νοτιοανατολικά των Ιωαννίνων, πρέπει να δημιουργήθηκε μετά την ελληνική απελευθέρωση των Ιωαννίνων, συνεπώς δεν θα μπορούσε να έχει χρησιμοποιηθεί από τον Λόχο Αεροπορίας κατά τη διάρκεια της εκστρατείας της Ηπείρου. Το Σουρουκλή πιθανότατα ταυτίζεται με αυτό που αργότερα έγινε γνωστό ως πεδίο προσγείωσης Κατσικά και ήταν ένα από τα δύο αεροδρόμια στα Ιωάννινα, το οποίο θεωρείτο επιχειρησιακό κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου. Σουρουκλή: Π. 39°36'13"Β, Μ. 20°54'4"Α. Ο Ν.Δ. Καράμπελας εντόπισε την τοποθεσία τον Φεβρουάριο του 2013.

<sup>86</sup> Χανόπουλο Άρτας, μικρό χωριό, 4,5 χλμ. ανατολικά της Φιλιπιάδας: Π. 39°12'13"Β, Μ. 20°56'10"Α.

<sup>87</sup> Ρόκκα Άρτας, μικρό χωριό 6,6 χλμ. νοτιοανατολικά της Φιλιπιάδας: Π. 39°10'4"Β, Μ. 20°56'33"Α.

<sup>88</sup> Ο Ν.Δ. Καράμπελας πήρε συνέντευξη από τον κ. Κώστα Πανούση, πρώην δήμαρχο Φιλιπιάδας, του οποίου ο πατέρας είχε επίσης διατελέσει δήμαρχος για 16 χρόνια. Ο κ. Πανούσης θυμάται να έχει ακούσει από τον πατέρα του ότι «κατά τον πόλεμο 1912-13, η τοποθεσία Μαραθιά κοντά στο χωριό Καμπή και η τοποθεσία Ντράζι κοντά στο χωριό Ρόκκα στον κάμπο της Άρτας είχαν χρησιμοποιηθεί ως αεροδρόμια. Η τελευταία είχε χρησιμοποιηθεί ως αεροδρόμιο και κατά τον πόλεμο του '40». Ο κ. Πανούσης μάς υπέδειξε ότι η τοποθεσία Μαραθιά βρίσκεται προς τα ανατολικά-νοτιοανατολικά της Καμπής κοντά στο Χανόπουλο (Ν.Δ. Καράμπελας, προσωπική επικοινωνία, 27.6.2013). Καθώς φαίνεται απίθανο στον γράφοντα να χρησιμοποιήθηκαν το 1912-13, ως κοντινά στη Φιλιπιάδα αεροδρόμια, δύο τοποθεσίες που βρίσκονται τόσο κοντά μεταξύ τους (4 χλμ.), θεωρεί ως επικρατέστερη την τοποθέτηση του αεροδρομίου κοντά στο Χανόπουλο/Μαραθιά και όχι κοντά στη Ρόκκα. Η ανάμνηση για το Ντράζι/Ρόκκα ίσως να απηχεί μνήμη από κάποια ανώμαλη προσγείωση

Αντιλαμβανόμενος ότι τα αεροσκάφη που απογειώνονταν από τη Νικόπολη δεν θα είχαν καύσιμα αρκετά για να πετάξουν, παρά μόνο λίγα λεπτά επάνω από το μέτωπο, ο Barès επέλεξε και έναν άλλο προκεχωρημένο χώρο προσγείωσης στο Χάνι Εμίν Αγά,<sup>89</sup> που αποτελούσε μία από τις κύριες βάσεις μετόπισθεν του Ελληνικού Στρατού κατά την πολιορκία του Μπιζανίου. Ο Γάλλος λοχαγός προσδιόρισε τον χώρο προσγείωσης στο Χάνι Εμίν Αγά στις 16 Δεκεμβρίου 1912 και αυτός άρχισε να λειτουργεί στις 18 Δεκεμβρίου 1912 (Εικ. 13). Το πεδίο προσγείωσης ήταν μια λωρίδα γης μήκους 80-100 μέτρων και πλάτους 25 μέτρων<sup>90</sup> και περιγράφηκε επίσης ως «ένα μικρό κομμάτι γης από κυματιστά λιβάδια κοντά στο Εμίν-Αγά».<sup>91</sup> Το Χάνι, μέρος του οποίου υπάρχει ακόμα, βρίσκεται στο νότιο άκρο μιας στενής κοιλάδας, που περιβάλλεται από απόκρημνα βουνά.<sup>92</sup> Με βάση επιτόπια μελέτη της τοπογραφίας και γραπτές περιγραφές, η περιοχή προσγείωσης του Λόχου Αεροπορίας βρισκόταν κατά πάσα πιθανότητα σε ένα επίπεδο πεδίο παράλληλο με τον δρόμο, βορειοανατολικά από το Χάνι.<sup>93</sup>

Στη Φιλιπιάδα, όπως και στο Χάνι Εμίν Αγά, οι χειριστές απογειώνονταν και προσγειώνονταν σε αβελτίωτα φυσικά πλατώματα. Οι συνθήκες σε αυτά τα βοηθητικά αεροδρόμια ήταν λιγότερο ιδανικές από εκείνες του αεροδρομίου της Νικόπολης: το έδαφος στο οποίο προσγειώνονταν τα αεροσκάφη μάλλον δεν ήταν εντελώς επίπεδο και υπήρχαν πολλοί στρατιώτες, οχήματα και υλικό που μετακινούνταν ή συγκεντρώνονταν σε αρκετά κοντινή απόσταση στις φάσεις που τα αεροσκάφη κατέφθαναν και αναχωρούσαν. Η κατάσταση

---

που έγινε εκεί, ή να υπάρχει σύγχυση με τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο. Η άποψη αυτή ενισχύεται από μια μαρτυρία για μια ανώμαλη προσγείωση που έγινε στην Στρεβίνα (σημ. Καμπή), πρβλ. ΒΡΟΝΤΑΚΗΣ 1937, 26. Το Χανόπουλο βρίσκεται πλησιέστερα στην Καμπή από ό,τι η Ρόκκα. Επίσης, ο αρχικός προορισμός του Λόχου Αεροπορίας ήταν «Φιλιπιάδα-Στρεβίνα». Τον Αύγουστο του 2013, κάποιος από την περιοχή υπέδειξε ως Μαραθιά την περιοχή ανατολικά της Καμπής, ανάμεσα στο χωριό και το βουνό, στα βόρεια της οδού Καμπής-Χανόπουλου.

<sup>89</sup> ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ 2010, 54.

<sup>90</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/Α/6, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3.

<sup>91</sup> *L'Illustration*, 11.1.1913· DIMITRACOPOULOS 1992, 73.

<sup>92</sup> Βρίσκεται στα ανοικτά της Εθνικής οδού Άρτας-Ιωαννίνων (Ε951), περίπου 2,5 χλμ. νοτιοδυτικά το χωριού Μυροδάφνη. Σήμερα, το Χάνι στεγάζει το Μουσείο Πολέμου 1912-1913, στο οποίο ειρήσθω εν τη παρόδω, δεν γίνεται καμιά μνεία στην τόσο κοντινή σε αυτό αεροπορική δραστηριότητα.

<sup>93</sup> Η γεωγραφική ταύτιση του υποτιθέμενου χώρου προσγείωσης αποτελεί αποτέλεσμα συνεργατικής διαδικτυακής προσπάθειας του γράφοντος μαζί με τους Ν.Δ. Καράμπελα, Ν. Βαλασιάδη και Δ. Βογιατζή, η οποία αποπειράθηκε τον Ιανουάριο του 2013. Σήμερα υπάρχει ένας μεγάλος ανοικτός χώρος στο πλάτωμα βορειοανατολικά από το Χάνι, ενώ δεν υπάρχει επίπεδο έδαφος οπουδήποτε αλλού κοντά στο Χάνι. Το επίπεδο έδαφος (δηλαδή το υποτιθέμενο πεδίο προσγείωσης) έχει ΒΑ-ΝΔ προσανατολισμό, ο οποίος είναι πολύ καλός για τους ανέμους που επικρατούν εκεί.

στο Χάνι Εμίν Αγά ήταν ακόμα πιο περίπλοκη: ο χώρος προσγειώσης περικλειόταν από ψηλές βουνοκορφές, υπήρχε μια μεγάλη και βαθιά χαράδρα κοντά στη ζώνη προσγειώσης και η περιοχή ήταν ευπρόσβλητη από τα στοιχεία της φύσης λόγω του υψομέτρου και των καιρικών συνθηκών, προκαλώντας μεγάλες δυσκολίες στους Έλληνες χειριστές.<sup>94</sup> Εν τέλει, το αεροδρόμιο του Εμίν Αγά φαίνεται ότι χρησιμοποιήθηκε μόνο δύο φορές. Ένα από τα MF-7 Longhorn του Λόχου Αεροπορίας εικονίζεται με φόντο ορεινό τοπίο ενώ απογειώνεται από το Χάνι Εμίν Αγά.

### Συνθήκες πτήσης

Οι μονόδρομες αποστάσεις πτήσης από το αεροδρόμιο Νικόπολης προς το Μπιζάνι και τα Ιωάννινα ήταν αντίστοιχα, 74 χλμ. και 86 χλμ., εάν υποθεθεί ότι οι χειριστές πετούσαν μέσα από τα βουνά, ακολουθώντας τον κεντρικό δρόμο.<sup>95</sup> Οι αποστάσεις πτήσης που αναφέρονται παραπάνω θα αυξάνονταν αν ο χειριστής έπρεπε να κάνει επιπλέον γύρους για λεπτομερέστερη συλλογή στοιχείων αναγνώρισης, διάκριση στόχων προς βομβαρδισμό ή να προβεί σε ελιγμούς προς αποφυγή εχθρικών πυρών.

Ο αναφερόμενος μέσος χρόνος για την πτήση μονόδρομης μετάβασης από τη Νικόπολη έως το Μπιζάνι ήταν περίπου μία ώρα (80 χλμ.),<sup>96</sup> το οποίο σημαίνει ότι τα αεροσκάφη πετούσαν με μέση ταχύτητα περίπου 80 χλμ./ώ. Η περιγραφή μιας αποστολής στον ξένο αεροπορικό τύπο υποδεικνύει ταχύτητα τουλάχιστον 86 χλμ./ώ.<sup>97</sup>

Το πρώτο και το τελευταίο σκέλος της διαδρομής αυτής, ήταν εύκολα από άποψη πτήσης: το πρώτο περνούσε επάνω από λιμνοθάλασσες και κάμπους μεταξύ Νικόπολης και Φιλιπιάδας και το τελευταίο ήταν επάνω από έναν επίπεδο κάμπο μεταξύ Μπιζανίου και Ιωαννίνων. Το δεύτερο σκέλος μεταξύ Φιλιπιάδας και Μπιζανίου, από την άλλη πλευρά, περνούσε μεταξύ ψηλών βουνοκορφών και διαμέσω στενών αλπικών κοιλάδων. Ο Μουτούσης

<sup>94</sup> ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ 2010, 54.

<sup>95</sup> Το περιοδικό *Flight* (το οποίο βάσισε την αναφορά του σε μια τρίτη πηγή) δήλωνε διαφορετικές αποστάσεις: ανάμεσα στην Πρέβεζα και τη Φιλιπιάδα ήταν 47 χλμ., μεταξύ Πρέβεζας και Αμίν Αγά Χαν ήταν 75 χλμ. και ανάμεσα στην Πρέβεζα και τα Γιάννενα ήταν 106 χλμ. (*Flight*, 25.1.1913, 89). Ένας Έλληνας δημοσιογράφος ανέφερε ότι η πτήση μετ' επιστροφής από τη Νικόπολη στο μέτωπο ήταν 150 χλμ., βλ. *Εμπρός*, 19.3.1913, 1.

<sup>96</sup> SHAT Aviation, 3.

<sup>97</sup> *Flight*, 25.1.1913, 89. Από τη στιγμή που η ελάχιστη απόσταση πτήσης μετ' επιστροφής μεταξύ Νικόπολης και Μπιζανίου ήταν 172 χλμ. και ο Νοταράς κάλυπτε αυτήν την απόσταση σε δύο ώρες, η μέση ταχύτητα πτήσης του ήταν το λιγότερο 86 χλμ./ώ.

επισημαίνει στην αναφορά του, ότι η διέλευση των αεροσκαφών επάνω από βουνά ήταν πολύ δύσκολη.<sup>98</sup>

Κατά πάσα πιθανότητα η διαδρομή που ακολουθήθηκε πάνω από τα βουνά ακολουθούσε τον δρόμο από τη Φιλιπιάδα, βόρεια προς το Χάνι Εμίν Αγά και από εκεί προς την πεδιάδα μπροστά από το Μπιζάνι. Κάποιες πτήσεις όμως από τη Νικόπολη προς το Μπιζάνι, ακολούθησαν μια πιο ανατολική διαδρομή πάνω από τη στενή δίοδο των Πέντε Πηγαδιών.<sup>99</sup>

Οι πλευρικοί άνεμοι στα βουνά και οι μηχανικές δυσλειτουργίες των κινητήρων αμφοτέρωθεν μνημονεύονταν ως προβλήματα για τους χειριστές στην Ήπειρο. Οι χειριστές είχαν επίσης την ανησυχία ότι εάν αναγκάζονταν να επιχειρήσουν προσγείωση λόγω τεχνικών προβλημάτων στις στενές ορεινές κοιλάδες, μπορεί να μην ήταν σε θέση να βρουν κάποια κατάλληλη επίπεδη και ανοικτή περιοχή και μπορεί να σκοτώνονταν κάνοντας ανώμαλη προσγείωση.<sup>100</sup> Μία γαλλική αξιολόγηση του Σώματος Μηχανικού, η οποία έγινε μετά το πέρας των επιχειρήσεων, εξέθετε ότι: «οι αποστολές αναγνώρισης που εκτελέστηκαν (στην Ήπειρο), περιλαμβάνοντας ταξίδια μετ' επιστροφής σε αποστάσεις από 180 έως 200 χιλιόμετρα χωρίς ενδιάμεσο πεδίο προσγείωσης, σε μια βραχώδη και ορεινή χώρα, συνιστούσαν υπέροχες πράξεις τόλμης όλως προς τιμήν των Ελλήνων αεροπόρων».<sup>101</sup>

Οι αεροπόροι στη Νικόπολη ήταν εκτεθειμένοι στα καιρικά φαινόμενα, όταν βρίσκονταν στον αέρα. Τα αεροσκάφη δεν διέθεταν πλήρως κλειστά πιλοτήρια που θα τους προστάτευαν από βροχή και ψύχος, ούτε αλεξήνεμα που θα απωθούσαν τον αέρα μακριά από το σώμα τους, όπως ούτε και μεταλλικά κύτη για να τους προστατεύουν από βλήματα. Πετώντας σε μεγάλο υψόμετρο επάνω από τα βουνά κατά τη χειμερινή περίοδο (Δεκέμβριο-Μάρτιο) πρέπει να ένιωθαν έντονα το κρύο, ακόμη και σε μια σύντομη πτήση. Επιπλέον, ο καιρός κατά τη διάρκεια του χειμώνα 1912-1913 ήταν ιδιαίτερα ευμετάβλητος: σε κάποιες αναφορές περιγράφεται ως εξαιρετικά δριμύς και τσουχερά κρύος· σε άλλες ως καθαρός και ηλιόλουστος· ενώ κάποιες φορές ήταν τόσο άσχημος που οι χερσαίες δυνάμεις αναγκάζονταν να σταματήσουν για ημέρες την προέλασή τους.<sup>102</sup> Κατά την περίοδο των επιχειρήσεων της μονάδας Νικόπολης τα βουνά γύρω από το Μπιζάνι πλήττονταν κατά διαστήματα από μεγάλες χιονοθύελλες, εκτεταμένες νεροποντές και συνθήκες

<sup>98</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/Α/6, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3· πρβλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ, στον παρόντα τόμο, 334-335.

<sup>99</sup> Πατρίς, 26.1.1913, 5. Πέντε Πηγάδια: Π. 39°23'10''Β, Μ. 20°54'46''Α.

<sup>100</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, Φ. 1622/Α/6, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3. Πρβλ. *Εμπρός*, 19.3.1913, 1, όπου οι δημοσιογράφοι επανέλαβαν την ανησυχία για την έλλειψη χώρων έκτακτης προσγείωσης στα βουνά (*Εμπρός*, 19.3.1913, 1).

<sup>101</sup> SHAT Rapport, 19.

<sup>102</sup> CASTEX et al. 1994, 57-58· ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ 1997, 371.

ομίχλης.<sup>103</sup> Ο καιρός εκείνη την εποχή δημιούργησε σίγουρα δύσκολες και απρόβλεπτες συνθήκες πτήσης για τους χειριστές.

Όπως σε πολλές άλλες πτυχές της αποστολής τους, οι πρώιμοι αεροπόροι έπρεπε να αυτοσχεδιάσουν τις δικές τους «στολές» πτήσης για να αυτοπροστατευθούν από τις καιρικές συνθήκες, τα εχθρικά πυρά και τις βαριές προσγειώσεις. Κατά την περίοδο που πετούσε σε αποστολές στη Νικόπολη, ο Μουτούσης φορούσε ένα μακρύ δερμάτινο χιτώνιο, κασκόλ, δερμάτινα γάντια, *balaclava* (ή ένα δερμάτινο καπέλο) που κάλυπτε τα αυτιά και τον λαιμό του, κράνος επάνω από το καπέλο και γυαλιά. Στο παντελόνι του ήταν πιασμένοι χάρτες, έτσι ώστε να μπορεί να κάνει πλοήγηση ενώ πετούσε (Εικ. 9).<sup>104</sup> Μια φωτογραφία του Σάκωφ στη Νικόπολη τον δείχνει να φοράει παρόμοιο προστατευτικό κράνος κεφαλής (Εικ. 11).

Εφόσον αυτά τα πρώτα αεροσκάφη δεν διέθεταν όργανα πτήσης, οι χειριστές έπρεπε να χρησιμοποιούν τους χάρτες στα πόδια τους, πυξίδες χειρός, οπτικά σημεία αναφοράς και «ναυτιλία εξ' αναμετρήσεως» (*dead reckoning*) για την πλοήγηση και την εκτίμηση αποστάσεων, ταχύτητας ανέμου και υψομέτρου. Μπορούσαν να πετούν μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας. Για τη διάρκεια των τριών μηνών των επιχειρήσεων του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο το 1912-1913 αυτό σήμαινε μεταξύ περίπου 7:30 (χαραυγή) και 17:30 περίπου (ηλιοβασίλεμα).<sup>105</sup>

Όταν πετούσαν επάνω από τις τουρκικές θέσεις, οι χειριστές του Λόχου Αεροπορίας είχαν να αντιμετωπίσουν ανθρωπογενείς κινδύνους: πυρά τυφεκίων και πυροβολικού. Σε κάθε διέλευση επάνω από το Μπιζάνι οι χειριστές, καθήμενοι μέσα στα απροστάτευτα ατρακτίδια-πλοητήριά τους, αντιμετώπιζαν ομοβροντίες πυρών τυφεκίων από κυριολεκτικά εκατοντάδες Τούρκους στρατιώτες. Τα τυφέκια είχαν βεληνεκές 1.200-1.300 μέτρων και ήταν αρκετά ικανά να πλήξουν τα αεροσκάφη.<sup>106</sup> Στη διάρκεια όλων σχεδόν των πτήσεων τους, οι αεροπόροι έπρεπε να υπομένουν τα πυρά του τουρκικού πυροβολικού.<sup>107</sup> Βλήματα πυροβόλων να εκρήγνυνται στον αέρα, θραύσματα και ισχυρά τινάγματα, αναφέρονταν συχνά στις μαρτυρίες των χειριστών. Πυρά πυροβολικού μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν εναντίον των ελληνικών αεροσκαφών μόνον υπό ορισμένες συνθήκες, καθότι ελλείπει αντιαεροπορικών η γωνία βολής των πεδινών πυροβόλων δεν ήταν πάντα η βέλτιστη για αντιαερο-

<sup>103</sup> CASSAVETTI 1914, 145.

<sup>104</sup> Μια φωτογραφία που πάρθηκε μετά την αποστολή στην Ήπειρο δείχνει ευκρινέστερα τους χάρτες στερεωμένους στα πόδια του Μουτούση (*The Illustrated London News*, 15.2.1913, 212).

<sup>105</sup> U.S. Naval Observatory Astronomical Applications Department, βλ. <http://aa.usno.navy.mil/cgi-bin/aarp.pl> (πρόσβαση 6.1.2013).

<sup>106</sup> Δ. Βογιατζής, προσωπική επικοινωνία, 16.1.2013.

<sup>107</sup> SHAT Aviation, 4.

πορικό πυρ,<sup>108</sup> ωστόσο, αυτό δεν απέτρεψε τον Τουρκικό Στρατό από την προσπάθεια. Ίχνη από βλήματα που εκρήγνυνται στον αέρα είναι ορατά σε μια φωτογραφία. Μετά την ελληνική νίκη στην Ήπειρο, αρκετά μέλη του Λόχου Αεροπορίας επισκέφθηκαν τις οχυρώσεις στην κορυφή του Μπιζανίου, όπου βρήκαν ένα από τα πεδινά πυροβόλα με την κάννη του ανυψωμένη προς τα ουράνια, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι το συγκεκριμένο πυροβόλο έβαλλε κατά των ελληνικών αεροσκαφών.<sup>109</sup>

### Αναγνώριση

Κατά την εκστρατεία της Ηπείρου, η μονάδα εκτέλεσε αποστολές που περιλάμβαναν ένα μόνο αεροσκάφος, ή δύο αεροσκάφη που πετούσαν ταυτόχρονα. Οι αναφορές δείχνουν ότι οι χειριστές πετούσαν κυρίως μόνοι (*solo*) και σπάνια συνοδεύονταν και από επιβάτη που επιτελούσε χρέη παρατηρητή ή βομβαρδιστή. Οι χειριστές της Ηπείρου ανέφεραν ότι ο χειρισμός του αεροσκάφους τους δεν παρενέβαινε στο έργο τους της παρατήρησης, κατά τη διάρκεια των αναγνωριστικών πτήσεων,<sup>110</sup> ωστόσο ο Μουτούσης είναι κατηγορηματικός ως προς τη χρησιμότητα του επιβαίνοντα παρατηρητή.<sup>111</sup>

Ο Νοταράς αναφέρεται ότι εκτέλεσε αναγνώριση πέντε λεπτών σε μια αποστολή,<sup>112</sup> στοιχείο που δίνει μια ένδειξη για τον χρόνο που ήταν απαραίτητος για την παρατήρηση του εχθρού, καθώς και για το διάστημα κατά το οποίο το αεροπλάνο ήταν εκτεθειμένο άμεσα στα εχθρικά πυρά. Οι πιλότοι συχνά πετούσαν κυκλικά πάνω από τον στόχο τους κατά τη διάρκεια των αναγνωριστικών πτήσεων (Εικ. 14).

Σύμφωνα με τους κανόνες της αεροπορικής αναγνώρισης που ακολουθούσε ο Λόχος Αεροπορίας στη διάρκεια του Α΄ Βαλκανικού πολέμου, στους χειριστές συνιστάτο να πετούν σε ύψος 1.200 μέτρων επάνω από οποιαδήποτε εχθρική θέση.<sup>113</sup> Στην πράξη όμως, τα αεροσκάφη της Νικόπολης κάποιες φορές πετούσαν σε χαμηλότερα, πιο επικίνδυνα ύψη, π.χ. 500-600 μέτρα επάνω από τον εχθρό. Σύμφωνα με άρθρα στον αεροπορικό τύπο και εφημερίδες, οι χειριστές ανέρχονταν από το ύψος του επιπέδου της θάλασσας στη Νικόπολη, στα επιχειρησιακά ύψη που κυμαίνονταν από 1.600-2.300 μέτρα. Οι γαλλικές στρατιωτικές πηγές αναφέρουν ότι τα αεροπλάνα πετούσαν σε λίγο μεγαλύτερο επιχειρησιακό ύψος (2.200-2.400 μέτρα) και ανάμεσα στα 1.200-

<sup>108</sup> Δ. Βογιατζής, προσωπική επικοινωνία, 16.1.2013.

<sup>109</sup> CASSAVETTI 1914, 157.

<sup>110</sup> SHAT Aviation, 3.

<sup>111</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/Α/6, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3.

<sup>112</sup> ΑΥΔΗΣ 1972, 128.

<sup>113</sup> ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/Α/6, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3.

1.800 μέτρα όταν βρίσκονταν πάνω από τον εχθρό.<sup>114</sup> Ο Chauveau αναφέρει ότι οι χειριστές επιχειρούσαν σε ύψος 1.800 μ. πάνω από τον εχθρό.<sup>115</sup>

Σε κάποιες περιπτώσεις, οι χειριστές έδωσαν αναφορά αμέσως μετά τις αποστολές τους στον ίδιο τον στρατηγό Σαπουντζάκη.<sup>116</sup> Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι παρατηρήσεις τους αξιολογήθηκαν ότι είχαν μέγιστη σημασία από τον έχοντα το γενικό πρόσταγμα των τοπικών χερσαίων δυνάμεων.<sup>117</sup> Με βάση πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια των χωριστών πτήσεων αναγνώρισης των Νοταρά και Αδαμίδη πάνω από τα Ιωάννινα και το Μπιζάνι στις 5 Φεβρουαρίου 1913, καταρτίστηκε ένας ενημερωμένος χάρτης των οχυρώσεων και της τοπογραφίας του εχθρικού στρατοπέδου.<sup>118</sup> Στις παραμονές της πτώσης των Ιωαννίνων, ο Σάκωφ και ένας ανώνυμος υπολοχαγός εκτέλεσαν μια αποστολή αναγνώρισης, που προσέφερε πολύτιμα στοιχεία σχετικά με την κατανομή των εχθρικών στρατευμάτων, στους διάφορους τομείς του μετώπου.<sup>119</sup>

### Βομβαρδισμοί

Οι διάφορες πηγές που μνημονεύονται στο παρόν άρθρο χρησιμοποιούν διαφορετικά ονόματα για να περιγράψουν τις εκρηκτικές συσκευές που μετέφεραν κατά την πτήση οι χειριστές του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο: βόμβες (*βόμβας, bombes, bombs*), χειροβομβίδες (*χειροβομβίδας*), καθώς και εναέρια βλήματα (*εναέριων βλημάτων*). Οι συσκευές ήταν μάλλον εξειδικευμένες βόμβες σχεδιασμένες για αεροσκάφη, όχι απλές χειροβομβίδες. Δεν υπάρχουν μαρτυρίες ότι χρησιμοποιήθηκαν χειροβομβίδες στις επιχειρήσεις ξηράς από τον Ελληνικό Στρατό κατά την εκστρατεία της Ηπείρου. Αεροπορικές βόμβες εργοστασιακής κατασκευής υπήρχαν το 1912 και ο Ελληνικός Στρατός χρησιμοποίησε τουλάχιστον δύο τύπους κατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο: βόμβες Aasen, δανικής κατασκευής, και βόμβες ελληνικής κατασκευής που παράγονταν από το εργοστάσιο Μαλτσινιώτη.<sup>120</sup>

Οι βόμβες θα εκρήγνυνταν είτε με πυροκροτητές καθυστέρησης ή με την κρούση. Δεδομένου επίσης, ότι οι χειροβομβίδες της εποχής εκείνης είχαν

<sup>114</sup> SHAT Rapport, 19· SHAT Aviation, 2-3.

<sup>115</sup> *Εμπρός*, 19.3.1913, 1.

<sup>116</sup> *L'illustration*, 11.1.1913· ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/A/6, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, Παράρτημα 3.

<sup>117</sup> *Flight*, 25.1.1913, 89.

<sup>118</sup> ΑΥΔΗΣ 1972, 129-130.

<sup>119</sup> *Revue du génie militaire*, 1<sup>er</sup> semestre 1914, 242.

<sup>120</sup> Δ. Βογιατζής, προσωπική επικοινωνία, 22.2.2013. Το Εργοστάσιο Μαλτσινιώτη ανήκε στους αδελφούς Μαλτσινιώτη και αργότερα έγινε μέρος της εταιρείας ΕΕΠΚ, η οποία παρείχε πυρομαχικά και εκρηκτικά στον Ελληνικό Στρατό κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου.

πυροκροτητές σύντομης επενέργειας, ήταν πολύ πιθανό να εκραγούν πρόωρα, αν απορρίπτονταν από αεροσκάφος. Κατά συνέπεια, οι βόμβες που απορρίπτονται διά χειρός από αεροσκάφος, έπρεπε να ήταν σχεδιασμένες για τη συγκεκριμένη χρήση και να έχουν πυροκροτητές τέτοιους που να επιτρέπουν την εν πτήσει όπλισή τους με το χέρι. Οι βόμβες που απορρίπτονταν με μηχανικά μέσα απαιτούσαν την ύπαρξη μηχανισμού όπλισης και άφεςής τους από το πιλοτήριο.<sup>121</sup>

Μια γαλλική στρατιωτική έκθεση αναφέρει ότι οι βόμβες που χρησιμοποιούνταν από τη μονάδα Νικόπολης ζύγιζαν τρία κιλά η καθεμία.<sup>122</sup> Δεδομένου ότι ένα αντικείμενο αυτού του βάρους είναι πολύ βαρύ για να ρίπτεται αποτελεσματικά από έναν στρατιώτη πεζικού (οι περισσότερες χειροβομβίδες της εποχής του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου ζύγιζαν κατά κανόνα μεταξύ 250 γραμμαρίων και 1,5 κιλού), αυτό δείχνει ότι ο Λόχος Αεροπορίας χρησιμοποιούσε βαρύτερες, εξειδικευμένες βόμβες που δεν ήταν σχεδιασμένες για να εκσφενδονίζονται με το χέρι. Σύμφωνα με την ίδια έκθεση, τα αεροσκάφη του Λόχου Αεροπορίας ήταν ικανά να μεταφέρουν έως και έξι βόμβες,<sup>123</sup> δηλαδή 18 κιλά πυρομαχικών. Τον αριθμό των 6 βομβών αναφέρουν και οι ελληνικές εφημερίδες ως μέγιστο που μπορούσε να απορριφθεί από ένα αεροπλάνο. Μια μαρτυρία αναφέρει ρητά ότι «ένα μεγάλο απόθεμα» είχε φορτωθεί σε ένα διπλάνο Farman σε μία από τις πτήσεις επάνω από το μέτωπο.<sup>124</sup>

Οι περισσότερες μαρτυρίες αναφέρουν ότι οι χειριστές «ρίπτουν» τις βόμβες από τα αεροσκάφη τους, υπονοώντας ότι το έκαναν διά χειρός, αν και κάποιες αναφέρουν «απόρριψη», η οποία θα μπορούσε να γίνεται είτε διά χειρός ή μέσω κάποιου μηχανικού συστήματος. Ο Λόχος Αεροπορίας, ως εκ τούτου, είχε ενδεχομένως εφαρμόσει τεχνικές τόσο χειροκίνητης όσο και μηχανικής απόρριψης βομβών κατά την εκστρατεία της Ηπείρου. Ανάλογα με την αποστολή, τις βόμβες έριχνε ο πιλότος ή ο παρατηρητής.<sup>125</sup>

Οι βόμβες χρησιμοποιούνταν εναντίον σταθερών στόχων στα υψώματα του Μπιζανίου, συμπεριλαμβανομένων πυροβολικού, χαρακωμάτων και σκηνών, εναντίον κινούμενων στόχων στην πεδιάδα κοντά στο Μπιζάνι και κατά διαφόρων στόχων μέσα στην πόλη των Ιωαννίνων (προφανώς εναντίον σταθερών τουρκικών στρατιωτικών στόχων). Υπάρχουν αντικρουόμενες μαρτυρίες για την αποτελεσματικότητά τους. Η παραπάνω γαλλική στρατιωτική έκθεση ανέφερε ότι οι χειροβομβίδες που ρίφθηκαν από τους χειριστές στην

<sup>121</sup> Δ. Βογιατζής, προσωπική επικοινωνία, 23.2.2013.

<sup>122</sup> SHAT Aviation, 3.

<sup>123</sup> SHAT Aviation, 3. Έξι ήταν επίσης ο μέγιστος αριθμός βομβών που αναφέρθηκαν να έχουν ριφθεί από ένα μόνον αεροσκάφος κατά τη διάρκεια μιας αποστολής, κατά την εκστρατεία της Ηπείρου.

<sup>124</sup> *L'Éero*, 20.12.1912, 1.

<sup>125</sup> *L'Éero*, 20.12.1912, 1.

Ήπειρο, δεν είχαν σχεδόν κανένα αποτέλεσμα,<sup>126</sup> ωστόσο η εκτίμηση του Crosson-Duplessis ήταν λιγότερο κατηγορηματική: «Ρίφθηκε ένας συγκεκριμένος αριθμός βομβών. Είναι μάλλον δύσκολο να πούμε αν αυτή η ρίψη των εκρηκτικών είχε ένα χρήσιμο αποτέλεσμα ή όχι ...».<sup>127</sup> Τούρκοι αιχμάλωτοι φέρονται να δήλωσαν ότι οι βόμβες που ρίχτηκαν από τα ελληνικά αεροπλάνα προκάλεσαν «σοβαρές ζημιές»<sup>128</sup> στο Μπιζάνι. Μια αναφορά σε εφημερίδα αποδίδει τον θάνατο δύο Τούρκων στρατιωτών στις 5 Φεβρουαρίου 1913, στην κατασκήνωση στην κοιλάδα κάτω από το Μπιζάνι, σε αεροπορικό βομβαρδισμό. Η αποστολή αυτή εκτελέστηκε είτε από τον Νοταρά ή από τον Αδαμίδα, οι οποίοι προκάλεσαν έτσι –αν η πληροφορία αληθεύει– κάποια από τα πρώτα θύματα αεροπορικού βομβαρδισμού στη στρατιωτική ιστορία.<sup>129</sup>

Ελάχιστα είναι γνωστά για τα συνέπειες των βομβαρδισμών για την πόλη των Ιωαννίνων. Πάντως, οι λίγες αναφορές που υπάρχουν στις εφημερίδες, αναφέρονται σε έναν τρομοκρατημένο πληθυσμό. Σε μία περίπτωση (5 Φεβρουαρίου 1913) η προσέγγιση των αεροπλάνων προκάλεσε τέτοιον πανικό στην πόλη, ώστε απαιτήθηκε η επέμβαση των ξένων προξένων για να ηρεμήσει ο πληθυσμός και να μην καταρρεύσει η δημόσια τάξη. Ο τρόμος μεταξύ των άμαχων κατοίκων –κυρίως ανάμεσα στους Τούρκους– δεν είχε καταλαγιάσει μετά την παρέλευση μιας ώρας από την αποχώρηση των αεροπλάνων.<sup>130</sup>

Οι χειριστές έριχναν, εκτός από βόμβες, και διάφορα άλλα αντικείμενα: Αναφέρεται ότι μετά τις 28 Δεκεμβρίου 1912 οι Σάκωφ και Αδαμίδης έριξαν εφημερίδες, φέιγ βολάν και μερικά πακέτα με τρόφιμα και φάρμακα πάνω από τις ελληνικές συνοικίες των Ιωαννίνων, για να τους ανακουφίσουν από τον λιμό και τα δεινά της πολιορκίας (δεν αναφέρονται ακριβείς ημερομηνίες).<sup>131</sup> Στις 5 Φεβρουαρίου 1913 ο Αδαμίδης έριξε εφημερίδες στα Ιωάννινα.<sup>132</sup> Αυτές οι ρίψεις συνιστούν τις πρώτες εφαρμογές εναέριας ρίψης υλικών ανθρωπιστικής βοήθειας σε πολίτες, στην ιστορία της παγκόσμιας αεροπορίας.

<sup>126</sup> SHAT Aviation, 3.

<sup>127</sup> *L'Aéro*, 20.12.1912, 1.

<sup>128</sup> *L'Illustration*, 11.1.1913.

<sup>129</sup> ΑΥΔΗΣ 1972, 129-130.

<sup>130</sup> ΑΥΔΗΣ 1972, 129-130.

<sup>131</sup> *L'Aérophile*, 15.7.1913· HENRY-COÜANNIER & SUDRE 1913, 126· ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ 2010, 54· ΚΟΒΑΛΕΒ 2012.

<sup>132</sup> ΣΟΥΛΗΣ 2006, 200.

### Εναέρια φωτογράφιση

Την εποχή των Βαλκανικών πολέμων, η εναέρια φωτογράφιση ήταν σχετικά πρόσφατη υπόθεση: ως πρώτη εναέρια λήψη από αεροπλάνο καταγράφεται η απόπειρα του φωτογράφου της *Pathé*, Louis Paul Bonvillain, με χειριστή τον Wilbur Wright, πάνω από το πεδίο ασκήσεων της Aunours κοντά στο Le Mans, τον Οκτώβριο του 1908.<sup>133</sup>

Οι πρώτες γνωστές εναέρια φωτογραφίες στην Ελλάδα πάρθηκαν από τον δημοσιογράφο Δ. Κόκκινο που επέβαινε στο ιδιωτικό αεροπλάνο του Αργυρόπουλου, την 1<sup>η</sup> Ιουνίου 1912.<sup>134</sup> Έξι μήνες αργότερα, εναέρια λήψεις πάρθηκαν και κατά τη διάρκεια των πτήσεων του Λόχου Αεροπορίας, στην Ήπειρο.

Αφού ο Barès έκανε την πτήση του πάνω από το Μπιζάνι στις 19 Δεκεμβρίου 1912 (6 Δεκεμβρίου, π.η.), ο Γάλλος λοχαγός συνειδητοποίησε ότι μπορούσε να τραβήξει μια φωτογραφία ή να κάνει ένα σκίτσο του πεδίου, με σκοπό να διευκολύνει μετά την πτήση τη διεύθυνση των βολών πυροβολικού, σε αόρατους στους πυροβολητές στο έδαφος, στόχους.<sup>135</sup> Αυτό δείχνει ότι δεν είχαν αποπειραθεί από τον Λόχο Αεροπορίας πριν από αυτήν την ημερομηνία εναέρια λήψεις. Στις 20 Δεκεμβρίου 1912 (7 Δεκεμβρίου, π.η.), καθώς πετούσε πάνω από το λιμάνι της Πρέβεζας μια ηλιόλουστη μέρα ο Νοταράς (ή κάποιος άγνωστος επιβάτης του), έβγαλε μία και μοναδική φωτογραφία του λιμανιού (Εικ. 15). Από τη στιγμή που η φωτογραφία είναι χρονολογημένη μία μέρα μετά την πτήση του Barès, ίσως ο Νοταράς να επηρεάστηκε από κάποιο σχόλιο του Γάλλου και να αξιοποίησε την ειρηνική πτήση πάνω από την Πρέβεζα για την εναέρια λήψη. Αυτή είναι η πρωιμότερη γνωστή φωτογραφία που τραβήχτηκε από ελληνικό στρατιωτικό αεροπλάνο<sup>136</sup> και η πρώτη γνωστή εναέρια λήψη της Πρέβεζας.

### Συμπέρασμα

Οι πτήσεις επάνω από το μέτωπο της Ηπείρου συνεχίστηκαν χωρίς απώλειες μάχης μέχρι τις 7 Μαρτίου 1913 (22 Φεβρουαρίου, π.η.), όταν ο Ελληνικός Στρατός μπήκε θριαμβευτικά στα Ιωάννινα.<sup>137</sup> Κατά τη διάρκεια της εκστρατείας ο Λόχος Αεροπορίας εκτέλεσε 38 πτήσεις όλων των κατη-

<sup>133</sup> JENSEN 2007, 73.

<sup>134</sup> Δ. Βογιατζής, προσωπική επικοινωνία, 28.4.2013.

<sup>135</sup> CASTEX et al. 1994, 57-58.

<sup>136</sup> Αεροφωτογραφίες στρατιωτικού ενδιαφέροντος πάρθηκαν και από Βρετανούς δημοσιογράφους που επέβαιναν σε βουλγαρικά αεροπλάνα κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών πολέμων, βλ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ 2014, 89-90.

<sup>137</sup> ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ 2010, 54.

γοριών (πολεμικές, μεταφοράς και δοκιμαστικές πτήσεις).<sup>138</sup> Ο συνταγματάρχης Crosson-Duplessis, ο Γάλλος αξιωματικός του Τάγματος Μηχανικού που συνέταξε τη λεπτομερή αναφορά της πολιορκίας του Μπιζανίου, έγραψε ότι ο Λόχος Αεροπορίας εκτέλεσε 16 αναγνωριστικές πτήσεις,<sup>139</sup> ενώ άλλες πηγές υποδεικνύουν το λιγότερο 26 πολεμικές αποστολές (αναγνώρισης ή/και βομβαρδισμού) πάνω από το Μπιζάνι και τα Ιωάννινα. Ο ακριβής αριθμός των πτήσεων ήταν μεγαλύτερος διότι υπάρχουν μεγάλα κενά για την πτητική δραστηριότητα Ιανουαρίου και Φεβρουαρίου 1913, διάστημα στο οποίο εκτελέστηκαν πιθανότατα και άλλες αποστολές.

Οι αεροπόροι της Νικόπολης επέδειξαν αξιοσημείωτη προσωπική ανδρεία στη διάρκεια αυτού του πολέμου. Διακινδύνευσαν τις ζωές τους πετώντας απροστάτευτοι επάνω από τις γραμμές του εχθρού υπό το έντονο πυρ του εχθρού, χρησιμοποιώντας αδοκίμαστη αεροπορική τεχνολογία. Είχαν ενεργή συμμετοχή σε αυτήν τη σύρραξη –ως μαχητές– ακόμα και αν τα όπλα που είχαν στη διάθεσή τους και οι υποτυπώδεις τεχνικές βομβαρδισμού δεν έδιναν τη δυνατότητα πρόκλησης σημαντικών ζημιών στον εχθρό. Προσέβαλαν τόσο ακίνητους (οχυρώματα και κτίρια στο Μπιζάνι, στόχους στα Ιωάννινα) όσο και κινητούς στόχους (στρατιωτικές φάλαγγες) και προκάλεσαν τον θάνατο δύο τουλάχιστον στρατιωτών του εχθρού. Ένας από τους χειριστές τραυματίστηκε ελαφρά στη μάχη. Μερικά αεροσκάφη έπαθαν ζημιές από αντιαεροπορικά πυρά και γνωρίζουμε ότι δύο αεροσκάφη καταστράφηκαν από αδέξιες προσγειώσεις.

Όταν ο Barès επέστρεψε στη Γαλλία, έδωσε στον συνταγματάρχη Hirschauer ένα τεμαχίδιο υφάσματος από το αεροσκάφος του (ένα MF-7 Longhorn) που είχε τρυπηθεί από μια τουρκική σφαίρα και το οποίο διατηρείται ακόμα και σήμερα στα αρχεία της Υπηρεσίας Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας της Γαλλίας. Εκείνο το μικρό κομμάτι υφάσματος από την επικάλυψη της πτέρυγας θεωρείται ότι είναι το μοναδικό υπόλειμμα από την εκστρατεία του ελληνικού Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο (Εικ. 16).



<sup>138</sup> Λεπτομέρειες για τις πτήσεις του Λόχου Αεροπορίας, τις ζημιές και τα τεχνικά προβλήματα περιλαμβάνονται σε εκτενέστερο άρθρο του συγγραφέα, βλ. CURLIN 2014.

<sup>139</sup> SHAT Rapport, 19.

*Αρχειακό υλικό*

*Γενικό Επιτελείο Στρατού – Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, Αθήνα*

ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/Α/6, [Έκθεση Μουτούση] 28.1.1915

ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1626/Α/4

ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1629/Θ/106

*Service historique de la défense (SHD), France*

SHAA Barès – SHD, Département de l'armée de l'air, dossier personnel du Joseph Edouard Barès, AI 1 P 6155

SHAT Aviation – SHD, Département de l'armée de terre. Operations de l'armée hellénique. 1912-1913. Aviation (février 1913), 7 N 1336

SHAT Rapport – SHD, Département de l'armée de terre. Mission militaire française en Grèce, Rapport du lieut. Colonel Crosson-Duplessis au sujet de Siège de Janina, 2<sup>e</sup> Partie, Opérations du Siège, 7 N 1336

*Εφημερίδες και περιοδικά*

*Association générale aéronautique bulletin mensuel* (Paris), 3<sup>e</sup> année, No. 10 (octobre 1913), 151 (Le commandant Barès aviateur militaire et grand touriste aérien)

*Εμπρός* (Αθήνα): 19.3.1913, 1 (Κ. Λαδόπουλος, Το Αεροδρόμιο της Νικοπόλεως)· 27.6.1913, 3

*Εστία* (Αθήνα): 25.2.1913, 3

*Flight. First Aeronautical Weekly in the World* (London): 25.1.1913, 89 (Aviation in War)

*L'Aéro* (Paris): 24.12.1911, 3· 1.10.1912, 2· 12.10.1912, 3· 11.12.1912, 3· 20.12.1912, 1

*L'Aérophile* (Paris): 15.7.1913 (No. 14), unpaginated (W. Lebedeff, Aviation Russe)

*L'Illustration* (Paris): 4.1.1913, 6· 11.1.1913 (J. Leune, Les Grecs devant Janina [I])· 8.2.1913 (J. Leune, Les Grecs devant Janina [II])

*Le Temps* (Paris): 24.3.1913, 3 (Après la prise de Janina premières impressions)

*Πατρίς* (Αθήνα): 26.1.1913, 5

*Πρωινός Λόγος* (Ιωάννινα): 19.-20.2.2005), 23 (Ο Ελληνικός Λόχος Αεροπορίας στο Μέτωπο του Μπιζανίου. Μια ενδιαφέρουσα ιστορική αναδρομή, φόρος τιμής στους αεροπόρους μας ...)

*Revue du génie militaire* (Paris): tome 47, 1<sup>er</sup> semestre (1914), 242 (Prise de Janina [4 et 5 mars 1913])

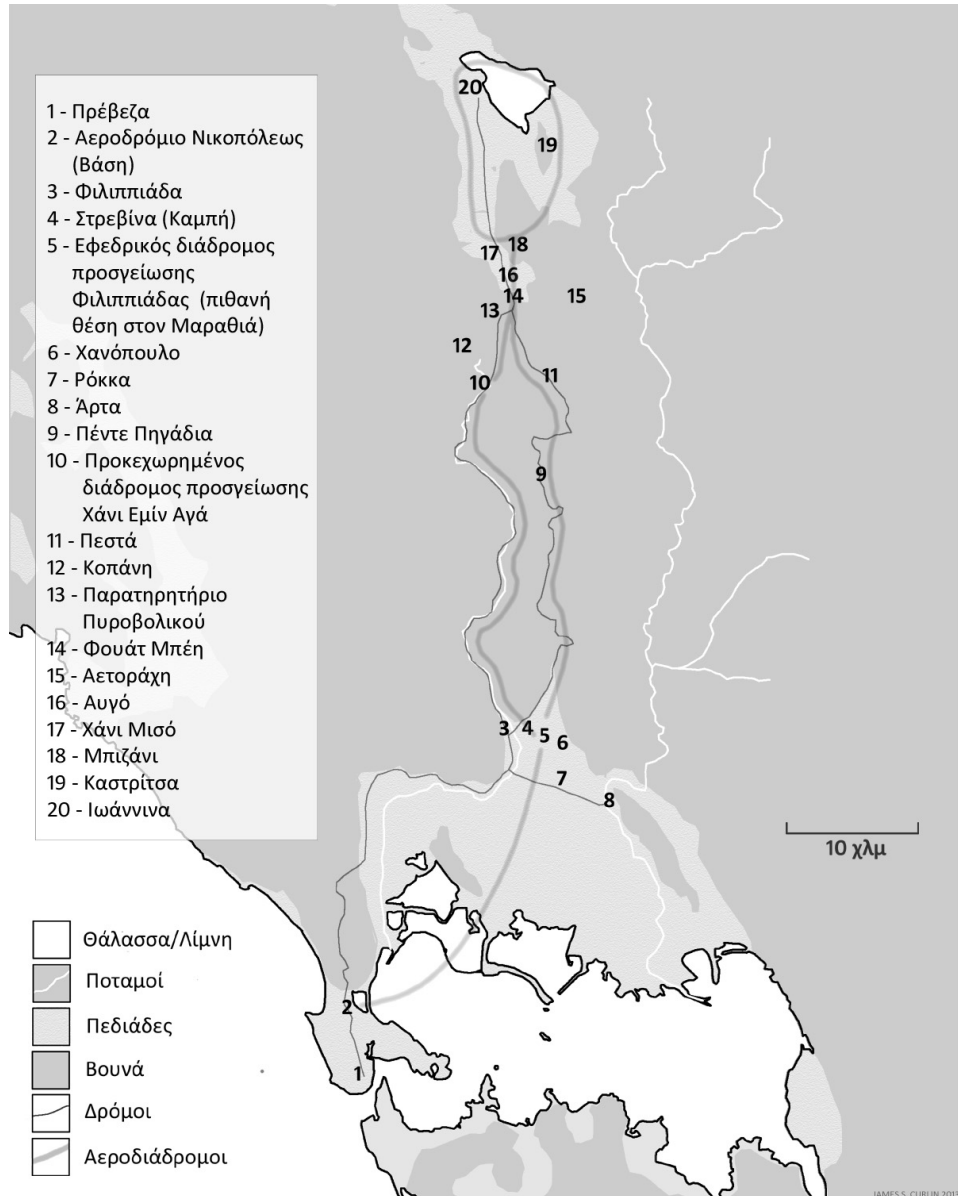
*The Illustrated London News* (London): 15.2.1913, 212

### Βιβλιογραφία

- ΑΝΩΝΥΜΟΣ, 1980, *Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία από την εμφάνισή της μέχρι το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου 1908-1918*, I, Αθήνα
- ΑΥΔΗΣ Α., 1972, *Οι Πρωτοπόροι*, Αθήνα
- ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ Δ. (Επιμ.), 2014, *Η ανεξερεύνητη αεροπορική διάσταση της ελληνικής ιστορίας*, Αθήνα (υπό έκδοση)
- ΒΡΟΝΤΑΚΗΣ Ε.Α., 1937, *Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας 1908-1935*, Αθήνα
- ΚΑΡΑΜΠΕΛΑΣ Ν.Δ., 1992, *Η απελευθέρωση της Πρέβεζας. Γεγονότα και μαρτυρίες του Οκτωβρίου 1912*, Αθήνα
- ΚΑΡΥΤΙΝΟΣ Α., 2010, Η Ελληνική Αεροπορία στις Αρχές του 20<sup>ού</sup> αιώνα. Βαλκανικοί Πόλεμοι – Α΄ Παγκόσμιος, *Αεροπορική Επιθεώρηση* 89, 54-55
- ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, 2010, *Η Πορεία προς την Ενιαία Πολεμική Αεροπορία: Παραγωγή Ιπτάμενου Προσωπικού 1912-1946*, Αθήνα
- ΣΟΥΛΗΣ Χ., 2006, *Πολεμικές Σελίδες από τον Ελληνοτουρκικό πόλεμο 1912-1913*, Ιωάννινα
- ΣΥΝΕΣΙΟΣ Λ.Στ., 2005, 21 Οκτωβρίου 1912. Συνεπικούρες δυνάμεις, *Πρεβεζάνικα Χρονικά* 41-42, 177-188
- ΧΕΙΜΑΡΙΟΣ Π., 2014, Η τεχνική υποστήριξη της Ελληνικής Αεροπορίας μέχρι την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας, στο: Δ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ (Επιμ.), *Η ανεξερεύνητη αεροπορική διάσταση της ελληνικής ιστορίας*, Αθήνα (υπό έκδοση)
- BOYNE W.J., 2002, *Air Warfare: an International Encyclopedia: A-L*, I, Santa Barbara, California
- CASSAVETTI D.J., 1914, *Hellas and the Balkan Wars*, London
- CASTEX J., LASPALLES L. & BARÈS J., 1994, *Le général Barès: «créateur et inspirateur de l'aviation»*, Paris
- CURLIN J.S., 2010, «Remember the moment when Preveza fell»: The 1798 battle of Nicopolis and Preveza, στο: Μ. ΒΡΕΛΛΗ-ΖΑΧΟΥ & ΧΡ. ΣΤΑΥΡΑΚΟΣ (Επιμ.), *Πρέβεζα Β΄. Πρακτικά του Δεύτερου Διεθνούς Συμποσίου για την Ιστορία και τον Πολιτισμό της Πρέβεζας (16-20 Σεπτεμβρίου 2009)*, I, Πρέβεζα, 265-296
- CURLIN J.S., 2014, Επανατοποθέτηση του αεροδρομίου της Νικόπολης στο χώρο και στο χρόνο (1912-13) μέσω της ανασύνθεσης της δράσης του Λόχου Αεροπορίας στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο, στο: Δ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ (Επιμ.), *Η ανεξερεύνητη αεροπορική διάσταση της ελληνικής ιστορίας*, Αθήνα (υπό έκδοση)
- DIMITRACOPOULOS A. (Ed.). 1992, *La première guerre balkanique à travers*

- les pages de l'Illustration*, Athènes
- HALL R.C., 2000, *The Balkan Wars, 1912-1913: Prelude to the First World War*, London
- HARTMANN G., 2003, *Les avions et moteurs R.E.P.*, Paris
- HENRY-COÛANNIER A. & SUDRE E., 1913, *Revue juridique internationale de la locomotion aérien*, IV, Paris
- HUTCHISON TH., 1913, *Setzer. An American Soldier under the Greek Flag at Bezanie*, Nashville
- JANE F.T., 1969, *Jane's All the World's Aircraft 1913*, New York (reprint)
- JENSEN J.R., 2007, *Remote Sensing of the Environment: An Earth Resource Perspective*, Upper Saddle River, New Jersey
- КОВАЛЁВ С., 2012, Мичуринская правда (Michurinsk, Tambov Oblast, Russia), 25 февраля 2012 («Первый тамбовский лётчик»)
- NIKOLAIDOU E., 1997, The First Balkan War and the Liberation of Epirus, in: M.B. SAKELLARIOU, *Epirus: 4000 Years of Greek History and Civilization*, Athens, 364-374
- PORTE R. & BICER A., 2007, *Les relations militaires franco-grecques: de la Restauration à la Seconde guerre mondiale*, Vincennes
- VOGIATZIS D., 2008, Some Notes on Early Balkan Aviation History (1912-1913), in: *International Symposium: Branicevo in the History of Serbia*, Collection of Articles III/6, Požarevac-Beograd, 71-90

## Εικόνες



*Χάρτης επιχειρήσεων του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο, Δεκέμβριος 1912 - Μάρτιος 1913*



ΕΙΚΟΝΑ 1: Στιγμιότυπο από την αεροπορική εκπαίδευση στη Γαλλία, Αεροδρόμιο Etampes, 20 Ιουνίου 1912 (π.η). 1. υπολοχαγός Μάρκος Δράκος, 2. ανθυπολοχαγός Κωνσταντίνος Σάρρος, 3. Γ. Βαλαωρίτης, διευθυντής της Εθνικής Τράπεζας, με τη σύζυγό του, 4. Αθως Ρωμάνος, πρεσβευτής της Ελλάδας στο Παρίσι, 5. υπολοχαγός Μιχαήλ Μουτούσης, 6. ταγματάρχης Παναγιώτης Σπηλιάδης, πιθανότατα Έλληνας στρατιωτικός ακόλουθος στο Παρίσι, 7. ανθυπίλαρχος Πανούτσος Νοταράς. Το αεροπλάνο είναι ένα από τα HF III της σχολής των αδερφών Farman (Αρχείο Πολεμικού Μουσείου)



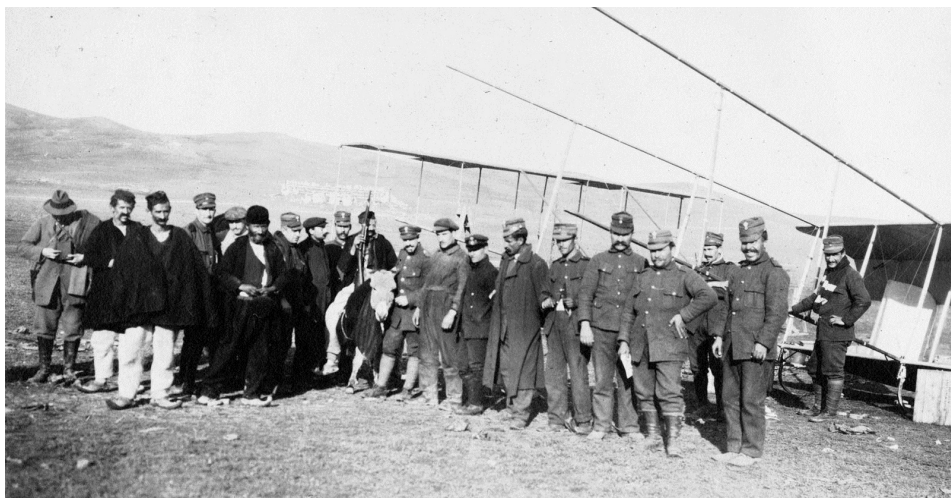
ΕΙΚΟΝΑ 2: Άποψη του αεροδρομίου της Νικόπολης προς τα νοτιοδυτικά. Στο κέντρο δύο σκηνές-αποθήκες, ένα αυτοκίνητο προς τα αριστερά, μία ιπήλατη άμαξα μεταφοράς στα δεξιά και δίπλα τρία αεροπλάνα. Στο βάθος αριστερά η βορειοδυτική γωνία των βυζαντινών τειχών της αρχαίας Νικόπολης. Φωτογραφία του Α. Γαζιάδη (L'Illustration, 4.1.1913, 6)



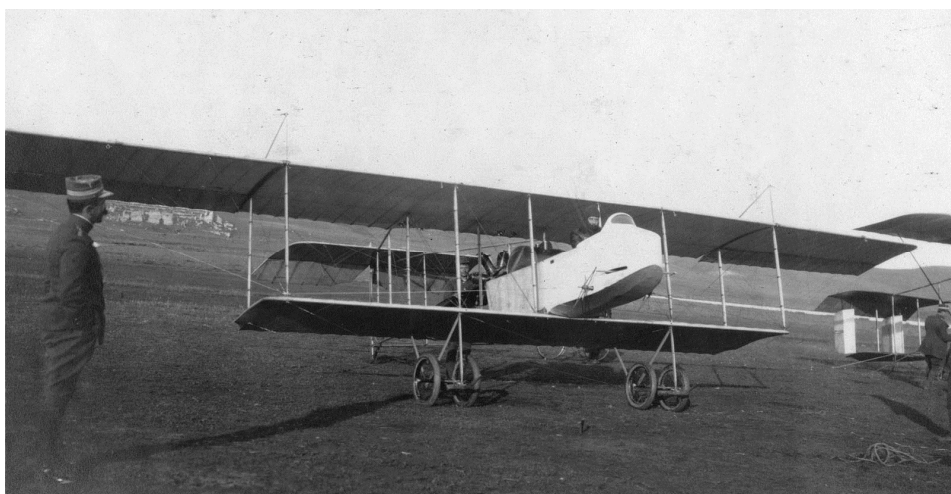
ΕΙΚΟΝΑ 3: Άποψη του αεροδρομίου της Νικόπολης προς τα βορειοανατολικά.  
 Αριστερά ένα διπλό HF-20. Στο κέντρο και δεξιά διπλάνα MF-7 Longhorn.  
 Στο πίσω μέρος, το Μάζωμα και οι λόφοι του Μιχαλιτσιού.  
 Η φωτογραφία είναι πιθανώς των Ρωμαΐδη & Zeitz  
 (Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολης, IAN F2035)



ΕΙΚΟΝΑ 4: Άποψη του αεροδρομίου της Νικόπολης προς τα βόρεια.  
 Δύο διπλάνα και τρεις σκηνές. Κάτω δεξιά το πηγάδι από λευκή πέτρα.  
 Στο βάθος το αρχαίο Θέατρο  
 (La Nature, Supplément, 3 Μαΐου 1913, 169)



ΕΙΚΟΝΑ 5: Άποψη του αεροδρομίου της Νικόπολης προς τα βορειοανατολικά.  
Μπροστά από δύο διπλάνα το προσωπικό εδάφους του Στρατού,  
ένας αξιωματικός του Ναυτικού, ντόπιοι βοσκοί και (μάλλον) Γάλλοι μηχανικοί.  
Φωτογραφία του Etienne Labranche, Δεκέμβριος 1912  
(Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2334)



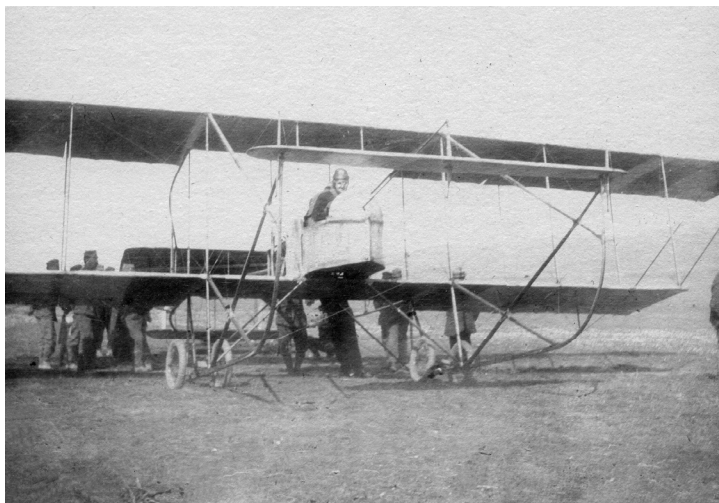
ΕΙΚΟΝΑ 6: Άποψη του αεροδρομίου της Νικόπολης προς τα βορειοανατολικά.  
Διπλάνο HF-20 με τον πιλότο καθισμένο. Πίσω του, δίπλα στον κινητήρα, διακρίνεται  
μέλος του προσωπικού εδάφους. Στα αριστερά αξιωματικός παρακολουθεί τη σκηνή.  
Φωτογραφία του Etienne Labranche, Δεκέμβριος 1912  
(Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2332)



ΕΙΚΟΝΑ 7: Στο αεροδρόμιο της Νικόπολης.  
 Πιλότος (πιθανώς ο υπολοχαγός Μ. Μουτούσης) και συνεπιβάτης στο πιλοτήριο  
 διπλάνου MF-7 Longhorn με κινητήρα Renault 80 h.p. V8. Στα φτερά διακρίνονται  
 τα φατνώματα από λευκές και γαλάζιες ταινίες, χαρακτηριστικές των ελληνικών  
 αεροπλάνων. Φωτογραφία του Etienne Labranche, Δεκέμβριος 1912  
 (Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2333)



ΕΙΚΟΝΑ 8: Άποψη του αεροδρομίου της Νικόπολης προς τα βορειοδυτικά.  
 Διπλάνο HF-20. Στο βάθος οι λόφοι του Μιχαλιτσίου. Η λήψη εκτιμάται  
 ότι έγινε μεταξύ 14 Δεκεμβρίου 1912 και Πρωτοχρονιάς 1913  
 (Αμερικανική Σχολή Κλασικών Σπουδών στην Αθήνα, Γεννάδειος Βιβλιοθήκη,  
 «Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1913)», Λεύκωμα 035, τ. 1<sup>ος</sup>, s046, e, ID 777)



ΕΙΚΟΝΑ 9: Διπλόνο MF-7 Longhorn ετοιμάζεται πιθανότατα για απογείωση στο αεροδρόμιο της Νικόπολης. Διακρίνονται ο χαρακτηριστικός ανυψωτήρας και η καμπύλη τροχοπέδη από τα οποία προήλθε και το όνομα «Longhorn».

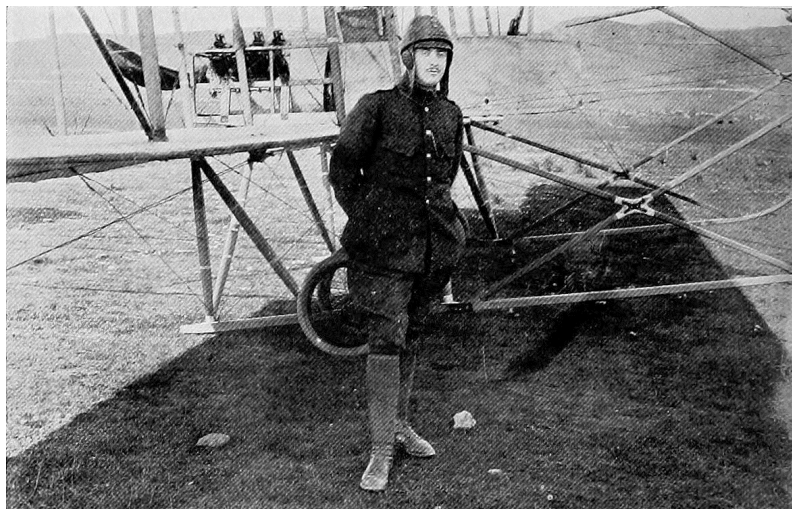
Φωτογραφία πιθανότατα του Ιωάννη Βήχου

(Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2704)



ΕΙΚΟΝΑ 10: Το αεροδρόμιο της Νικόπολης.

Πιθανώς ο υπολοχαγός Μ. Μουτούσης όρθιος στο πιλοτήριο διπλάνου HF-20. Η λήψη εκτιμάται ότι έγινε μεταξύ 14 Δεκεμβρίου 1912 και Πρωτοχρονιάς 1913 (Αμερικανική Σχολή Κλασικών Σπουδών στην Αθήνα, Γεννάδειος Βιβλιοθήκη, «Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1913)», Λεύκωμα 035, τ. 1<sup>ος</sup>, s008, b, ID 506)



ΕΙΚΟΝΑ 11: Στο αεροδρόμιο της Νικόπολης.  
 Ο Νικολάι Στ. Σάκωφ, εθελοντής Ρώσος πιλότος,  
 μπροστά σε διπλάνο MF-11 με κινητήρα Renault 80 h.p. V8.  
 Φωτογραφία (μάλλον) του Δημητρίου Ι. Κασσαβέτη  
 (CASSAVETTI 1914, 135)



ΕΙΚΟΝΑ 12: Περιοχή Χάνι Εμίν Αγά. Φορτηγό της Υπηρεσίας Αεροπλοΐας.  
 Φωτογραφία του Etienne Labranche, Δεκέμβριος 1912  
 (Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2351)



ΕΙΚΟΝΑ 13: Περιοχή Χάνι Εμίν Αγά.

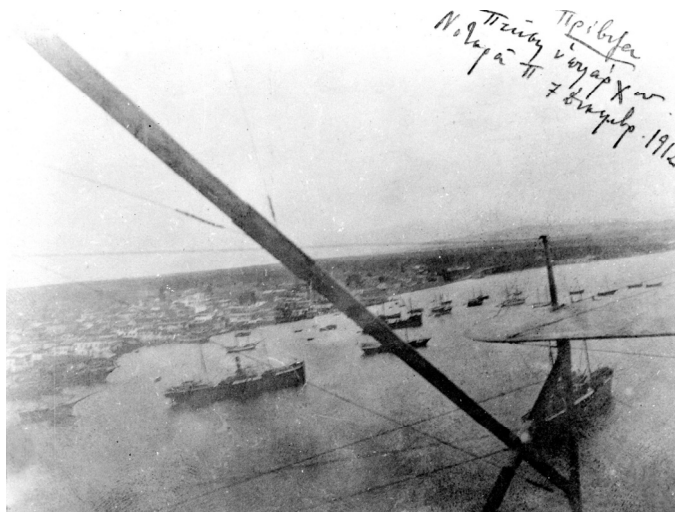
Αριστερά ο Γάλλος λοχαγός Barès και δεξιά άνδρας του Λόχου Αυτοκινήτων του Ελληνικού Στρατού, όπως δηλώνεται από το περιβραχιόνιο που φέρει.

Φωτογραφία του Etienne Labranche, Δεκέμβριος 1912  
(Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2352)

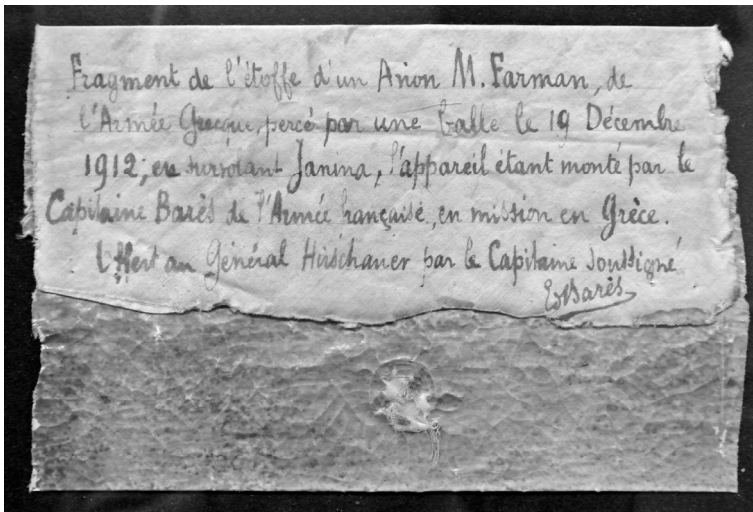


ΕΙΚΟΝΑ 14: Βορειοανατολική άποψη του Μπιζανίου από το Παρατηρητήριο.  
Διακρίνεται ελληνικό αεροπλάνο με πιλότο τον Νοταρά.

Φωτογραφία των Ρωμαΐδη & Zeitz  
(Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2140)



ΕΙΚΟΝΑ 15: Βορειοδυτική άποψη του λιμένος Πρεβέζης από υψόμετρο 100-200 μ., λήψη του πιλότου υπιάρχου Π. Νοταρά, 7 Δεκεμβρίου 1912, από το πιλοτήριο διπλάνου MF-7 Longhorn του Λόχου Αεροπορίας (Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις, IAN F2676)



ΕΙΚΟΝΑ 16: Τμήμα υφάσματος αεροπλάνου M. Farman της Ελληνικής Αεροπορίας, το οποίο διατρήθηκε από βλήμα στις 19 Δεκεμβρίου 1912 πετώντας πάνω από τα Ιωάννινα με πιλότο τον λοχαγό Barès του Γαλλικού Στρατού. Χειρόγραφη αφιέρωση του Barès στον στρατηγό Hirschauer (Division Symbolique Air du Service Historique de la Défense, Vincennes – Φωτογραφία J.S. Curlin)