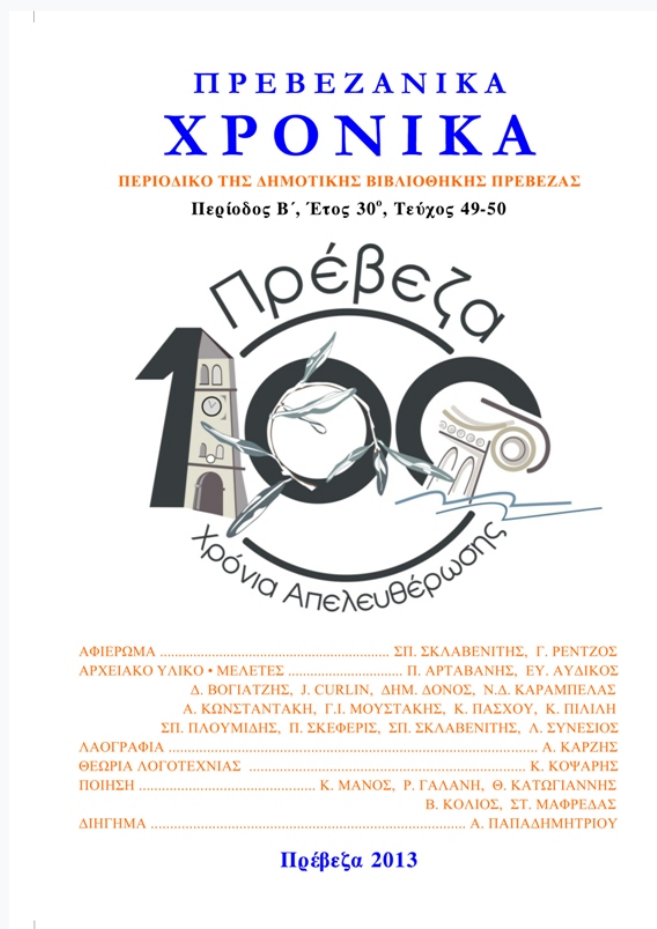


Πρεβεζάνικα Χρονικά

Αρ. 49-50 (2013)

ΠΡΕΒΕΖΑΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 49-50 (2013)



Η μυθολογική παράδοση στην ιστορία της
Ελληνικής Αεροπορίας και η αεροπορική δράση
στους Βαλκανικούς πολέμους (1912-1913)

Δημήτρης Βογιατζής

doi: [10.12681/prch.28604](https://doi.org/10.12681/prch.28604)

Copyright © 2021, Δημήτρης Βογιατζής



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

Βιβλιογραφική αναφορά:

Βογιατζής Δ. (2021). Η μυθολογική παράδοση στην ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας και η αεροπορική δράση στους Βαλκανικούς πολέμους (1912-1913). *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, (49-50), 321–338.
<https://doi.org/10.12681/prch.28604>

Δημήτρης ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ

Η μυθολογική παράδοση στην ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας και η αεροπορική δράση στους Βαλκανικούς πολέμους (1912-1913)¹

*Στη μνήμη του Δημητρίου Καμπέρου,
του πρώτου ανθρώπου που τόλμησε να αντιταχθεί
στη μυθολογική προσέγγιση της αεροπορικής ιστορίας*

Ελάχιστοι γνωρίζουν σήμερα στην Ελλάδα, ότι η χώρα μας, μαζί με τους άλλους βαλκάνιους εμπολέμους του 1912-1913, βρέθηκε για έναν ολόκληρο χρόνο στο μάτι του κυκλώνα της διεθνούς πρωτοπορίας στην πολεμική αεροπορία. Οι βαλκανικές στρατιωτικές εναέριες δυνάμεις μαζί με αυτές της Ταϊλάνδης και του Μεξικού συγκαταλέγονται στις αρχαιότερες αεροπορικές δυνάμεις «μικρών» κρατών στον κόσμο. Οι βαλκανικές χώρες, έλαχε να είναι από τις πρώτες στον κόσμο που θα χρησιμοποιούσαν πολεμικά αεροπορικά μέσα (ελαφρύτερα και βαρύτερα του αέρα), στο πλαίσιο του βιομηχανοποιημένου πολέμου, που τόσο σημάδεψε τον 20^ο αιώνα. Χάρη στους στρατιωτικούς και αεροπορικούς παρατηρητές τού τότε πολιτισμένου κόσμου, που παρακολουθούσαν με θρησκευτική ευλάβεια αυτήν την πρωτόγνωρη εμπειρία, μπορούμε σήμερα σε κάποιο βαθμό να την ανασυνθέσουμε. Σχετικές ειδήσεις μπορεί κανείς να βρει σήμερα μέχρι και σε εφημερίδες της Σιγκαπούρης, της Νέας Ζηλανδίας ή ακόμη και του άσημου, αλλά γνωστού στο ελληνικό κοινό (λόγω του άσματος), Ελ Πάσο του Τέξας.

Πάνω στην πολεμική δράση στους Βαλκανικούς πολέμους δομήθηκε η μυθολογική ελληνική αεροπορική παράδοση. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της δράσης έλαβε χώρα στην Ήπειρο κατά τις επιχειρήσεις απελευθέρωσης των Ιωαννίνων. Οι εξιστορήσεις αυτού του είδους δεν είναι ελληνική αποκλειστικότητα, αυτές αποτελούν, στην πραγματικότητα, απόσταγμα από την προφορική παράδοση του παγκόσμιου ιπτάμενου στρατιωτικού προσωπικού. Η παράδοση αυτή ανανεώνεται αενάως από το 1911, χρονιά κατά την οποία οι Ιταλοί χρησιμοποίησαν για πρώτη φορά πολεμικά αεροπλάνα ενάντια

¹ Το παρόν άρθρο βασίζεται στα Παραρτήματα Π.1 και Ι.3 του συλλογικού τόμου *Η ανεξερεύνητη αεροπορική διάσταση της ελληνικής ιστορίας (19^{ος}-21^{ος} αιώνας)*, επιμ. Δ. Βογιατζής, Αθήνα (υπό έκδοση). Τον πολυτονισμό των πηγών και εγγράφων στο παρόν άρθρο φρόντισε ο κ. Λάζαρος Στ. Συνέσιος, τον οποίο θερμά ευχαριστώ.

στους Οθωμανούς στη Λιβύη, μέχρι τις μέρες μας. Ο αρχικός χώρος γένεσης και καλλιέργειας αυτής της παράδοσης είναι οι λέσχες και τα μπαρ των πολεμικών μοιρών όλου του πλανήτη. Πολύ μικρό μέρος αυτής της πλουσιότητας προφορικής παράδοσης, ευτύχησε να καταγραφεί σε γραπτή μορφή. Η καταγραφή της «ιστορίας» γίνεται στην περίπτωση που διεγείρει ιδιαίτερα τη φαντασία ή κρίνεται ως αξιομνημόνευτη για λόγους ανύψωσης ηθικού. Όπως στις ιστορίες των κυνηγών και των ψαράδων, οι ιστορίες αυτές τείνουν να αναβαθμίζονται σε πλοκή και «σάσπενς» με το πέρασμα του χρόνου, και σήμερα μπορεί να τις βρει κανείς κατασταλαγμένες ως «γενεσιουργούς μύθους» στις πρώτες σελίδες των επίσημων ιστοριών των πολεμικών αεροποριών όλου του κόσμου. Η σχέση τους με την πραγματικότητα δεν έχει μεγάλη σημασία, πολύ σημαντικότερη είναι η διαχρονική λειτουργία τους ως «γενεσιουργός μύθος» και σημείο αναφοράς στο παρελθοντικό κλέος της αντίστοιχης πολεμικής αεροπορίας.

Η μυθολογική παράδοση στην ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας έχει μια παράδοση ενός αιώνα η οποία συνεχίζεται και στον αιώνα μας. Η παράδοση συγγενεύει και οφείλει τη γένεσή της στους ίδιους λόγους που οδήγησαν στη μετακατοχική μυθολογία (συγκριτικά πολύ μεγαλύτερης μαζικής παραγωγής σε σχέση με την αεροπορική) γύρω από το αντάρτικο, τα σαμποτάζ και τα δίκτυα κατασκοπείας της Κατοχής.² Και εκεί οι εξολοθρευμένοι λόχοι του εχθρού γίνονται μεραρχίες, τα ανατιναγμένα αεροπλάνα σμηναρχίες και τα σαυράκια δεινόσαυροι. Η «πραγματικότητα» και η φαντασία συνδέονται σε αυτά τα βιβλία σε ένα μονολιθικό σύνολο, όπως ο βράχος που περιέχει απειροελάχιστα δείγματα χρυσού.

Η αεροπορική μυθολογική παράδοση άρχεται με την *Ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας* του Εμμανουήλ Βροντάκη,³ του δεύτερου βιβλίου που διεκδικεί τον τίτλο ιστορικού πονήματος για την ιστορία της Αεροπορίας στην Ελλάδα. Το βιβλίο αυτό αποτελεί ανεξάντλητη πηγή μυθευμάτων και είναι σε μεγάλο βαθμό υπεύθυνο για τη γένεση της αεροπορικής μυθολογίας στην Ελλάδα. Πολλοί από τους ισχυρισμούς του Βροντάκη έχουν ενσωματωθεί αυτούσιοι στους πρώτους δύο τόμους της επίσημης ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας⁴ και ως εκ τούτου αποτελούν και την επίσημη εκδοχή των γεγονότων μέχρι σήμερα.

Ο πρώτος που τόλμησε να αντιταχθεί απέναντι σε αυτόν τον τρόπο συγγραφής αεροπορικής ιστορίας ήταν ένας από τους πρωτοπόρους στρατιωτικούς αεροπόρους, ο Δημήτριος Καμπέρος (1883-1942) (Εικ. 1). Με αφορμή

² Μια συναφής αντιμυθολογική προσέγγιση βασισμένη σε πρωτοβάθμιες βρετανικές πηγές βρίσκεται υπό εκπόνηση από τον ανεξάρτητο ερευνητή κ. Κώστα Θωκταρίδη.

³ ΒΡΟΝΤΑΚΗΣ 1937.

⁴ ΑΝΩΝΥΜΟΣ 1980.

προδημοσίευση σε συνέχειες του βιβλίου του Βροντάκη, στο υπηρεσιακό περιοδικό του Υπουργείου Αεροπορίας *Αεροπορική Επιθεώρηση*, δημοσίευσε άρθρο στο ίδιο περιοδικό,⁵ όπου ανασκεύαζε τα μυθεύματα του Βροντάκη που αφορούσαν τη δική του συμμετοχή στους πολέμους. Είθισται στις αναμνήσεις ιστορικών προσώπων, αυτά εκ των υστέρων να μεγαλοποιούν τον ρόλο τους στα δρώμενα για λόγους υστεροφημίας.

Στην περίπτωση του Δημητρίου Καμπέρου ισχύει ακριβώς το αντίθετο, κάτι που κάνει την αφήγησή του ακόμη πιο αξιόπιστη. Το άρθρο του Καμπέρου δημοσιεύτηκε το 1934 και συνεπώς ήταν διαθέσιμο και στον ίδιο τον Βροντάκη, ο οποίος όμως το αγνόησε, όταν εξέδωσε το μυθολογικό του βιβλίο το 1937. Αν η ποιότητα του κειμένου του Βροντάκη (που αφορά ολόκληρη τη δράση της Πολεμικής Αεροπορίας μέχρι το 1937) είναι ανάλογη με αυτήν των αρχικών σελίδων, τότε το βιβλίο αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο με πολύ μεγάλη επιφύλαξη. Δυστυχώς, με τον τρόπο αυτό γίνεται αντιληπτό σε πόσο σαθρά θεμέλια βασίζεται η υφιστάμενη συγγραφή της ιστορίας της προπολεμικής αεροπορίας. Τα κείμενα του Βροντάκη λόγω της φύσης τους ως «μίας και μοναδικής μαρτυρίας» έχουν χρησιμοποιηθεί, αναπαράχθει και εμπλουτιστεί από σχεδόν όλους τους μεταγενέστερους συγγραφείς.

Παρατίθενται στη συνέχεια οι σχετικά ήπιες εκδοχές του Βροντάκη και της επίσημης ιστορίας της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας,⁶ καθώς και η διάψευσή τους από τον ίδιο τον Καμπέρο:

Βροντάκης 1937, 21: *Συνίσταται οὕτω ἐν Λαρίσῃ ἡ πρώτη Μοίρα Ἀεροπλάνων τεθεῖσα ὑπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ ἀρχαιοτέρου ὑπολοχαγοῦ Πυροβολικοῦ Δ. Καμπέρου.*

Καμπέρος 1934, 66: *Ἡ ἀκριβὴς λεπτομέρεια εἶναι ὅτι ἡ Μοίρα ἐτέθη ὑπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ νῦν ἀντιστρατήγου ἐ.ἀ. καὶ τότε ταγματάρχου τοῦ Μηχανικοῦ κ. Γεωργίου Σκούφου (Εἰκ. 2).*

Βροντάκης 1937, 22: *Ἡ Μοίρα ἀεροπλάνων ἀφ' ἧς στιγμῆς συνεστήθη, ἤρχισε τὰς ἀναγνωρίσεις τοῦ ἐδάφους ἀπὸ Λαρίσης μέχρι Κοζάνης. Ἦτο καιρὸς. Διότι οἱ Τοῦρκοι ὠχρωμένοι εἰς τὴν θέσιν Μελοῦνα ἄν καὶ εἶχον ἀποφασίσαι τὴν ὑποχώρησιν, ἀντίσταντο ἀπεγνωσμένως.⁷*

Ανώνυμος 1980, 43: *Ἀπὸ τὴν ἐπόμενη ἡμέρα, 7 Ὀκτωβρίου 1912, οἱ ἀποστολὲς ἐπαναλήφθηκαν. Οἱ τέσσερις ἀεροπόροι μὲ ὀρμητήριο τὸ ἀεροδρόμιο τῆς Λάρισας ἔκαναν καθημερινὰ ἀναγνωριστικὰς πτήσεις σὲ ὅλες τὶς βόρειες*

⁵ ΚΑΜΠΕΡΟΣ 1934.

⁶ ΑΝΩΝΥΜΟΣ 1980.

⁷ Η έμφαση είναι δική μου.



ΕΙΚΟΝΑ 1: Ο Δημήτριος Καμπέρος (δεξιά), πιθανώς στη Γαλλία το 1912 περίπου (Αρχείο Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας)



ΕΙΚΟΝΑ 2: Ο Γεώργιος Σκούφος (1866-1964), το 1912 (Αρχείο Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας)

τοποθεσίες, από το Σαραντάπορο ως τα Σέρβια, για να παρακολουθήσουν τις κινήσεις και τα μέτρα άμυνας του αντιπάλου.⁸

Καμπέρος 1934, 68: Διά τῶν γραμμῶν αὐτῶν τοῦ κειμένου προβάλλει ἡ ἀπὸ πατριωτικοῦ κινήτρου φιλότιμος ἔφεσις τοῦ ἱστοροῦντος, ὅπως εὐθὺς ἐξ' ἀρχῆς τῆς ἱστορίας του, ἀποδώσῃ στρατιωτικὴν χρησιμότητα εἰς τὴν ἐμβρυώδη τότε ἑλληνικὴν ἀεροπορίαν. Οὐδὲν ὅμως ἐμβρυον ἠδυνήθη βέβαια νὰ ἀποδώσῃ ποτὲ ὠφέλιμον ἔργον. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἐκτέλεσις, καθ' αὐτὴν τῶν ἱστορούμενων ἀναγνωρίσεων ἦτο ἀδύνατος. Διότι ὡς εἰς τὴν σελίδα 166 τοῦ ἰδίου τεύχους ἀναγράφεται,⁹ οἱ Ἕλληνες ἀεροπόροι ἀνεκλήθησαν ἐκ Γαλλίας τὴν 26^η Σεπτεμβρίου 1912,¹⁰ ἡ ἔναρξις δὲ τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ εἰσβολὴ τοῦ ἑλληνικοῦ στρατοῦ εἰς τὸ τουρκικὸν ἔδαφος, ἔγινε τὴν πρωΐαν τῆς 5^{ης} Ὀκτωβρίου 1912.¹¹ Δὲν ἦτο λοιπὸν δυνατόν, μέσα εἰς χρονικὸν διάστημα ἑννέα ἡμερῶν, νὰ γίνονιν τόσα πράγματα: νὰ ἔλθουν, δηλαδὴ, οἱ ἀεροπόροι καὶ τὸ ὑλικὸν ἐκ Γαλλίας εἰς Ἑλλάδα νὰ συσταθῇ ἡ Μοίρα νὰ μορ-

⁸ Ἡ ἔμφασις εἶναι δική μου.

⁹ Βλ. ΒΡΟΝΤΑΚΗΣ 1937, 21.

¹⁰ Με το παλαιό ημερολόγιο, δηλαδή στις 9 Οκτωβρίου 1912 με το νέο ημερολόγιο.

¹¹ Με το παλαιό ημερολόγιο, δηλαδή στις 18 Οκτωβρίου 1912 με το νέο ημερολόγιο.

φωθῆ εἰς Λάρισαν ἀεροδρόμιον, νὰ στηθοῦν ὑπόστεγα καὶ σκηναί· νὰ ὀργανωθῆ συνεργεῖον καὶ νὰ γίνουιν τόσα ἄλλα, τὰ ὁποῖα ἐχρειάζοντο νὰ ὑπάρξῃ δὲ καὶ ὁ χρόνος καὶ τὰ μέσα, διὰ νὰ ἀρχίσουιν ἀναγνωρίσεις, καὶ μάλιστα ἀφ' ἧς στιγμῆς συνεστήθη ἡ Μοίρα. Τὸ ἀκριβὲς εἶναι, ὅτι μία μόνον πτήσις ἐσπευσμένως καὶ κατὰ τὸ ἐνόν, ἔγινε πρὸς Ἐλασσόνα τὴν πρωΐαν τῆς ἐλληνικῆς εἰσβολῆς, 5^{ης} Ὀκτωβρίου 1912, ὑπὸ τοῦ ὑποφαινομένου ἐπιβαίνοντος ἄνευ παρατηρητοῦ, ἐνὸς ὑποτυπώδους ἀεροπλάνου Henry Farman, 50 HP. Καλὸν ἐπίσης εἶναι, χάριν τῆς ἀκριβείας τῆς ἱστορίας ἀπὸ στρατιωτικῆς, ὅσο καὶ ἀεροπορικῆς ἀπόψεως, νὰ διασκευασθῆ τὸ ἀναγραφόμενον, ὅτι οἱ Τοῦρκοι ἦσαν ὀχρωμένοι εἰς τὴν θέσιν Μελούνα καὶ ἀνθίσταντο ἐκεῖ ἀπεγνωσμένως. Διότι οὐδεμία ἀντίστασις τοῦ τουρκικοῦ στρατοῦ ἔλαβε χώραν τὴν 5^{ην} Ὀκτωβρίου, ἡμέραν διαβάσεως καὶ προελάσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Στρατοῦ πέραν τῶν συνόρων.¹²

Βροντάκης 1937, 22: Τὸ Ἑλληνικὸν Στρατηγεῖον ἔχον ἀνάγκην πληροφοριῶν περὶ τῶν θέσεων καὶ τῶν κινήσεων τοῦ ἐχθροῦ, διατάσσει ἀεροπορικῶν ἀναγνώρισιν πρὸς Μελούναν, ὅπου εὐρίσκετο τὸ κέντρον τῆς ἐχθρικῆς ἀντιστάσεως.

Καμπέρος 1934, 69: Ὅτι εἰς Μελούναν δὲν ὑπῆρχε κέντρον ἐχθρικῆς ἀντιστάσεως ἀλλὰ μόνον μικρὸν τουρκικὸν φυλάκιον, ἐγκαταλειφθέν, εἶπομεν. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἱστορουμένη ἀνάγκη τοῦ ἐλληνικοῦ στρατηγείου διὰ τὴν λήψιν πληροφοριῶν περὶ τῶν θέσεων καὶ τῶν κινήσεων τοῦ ἐχθροῦ δὲν ἀνταποκρίνονται πρὸς τὴν ἀκρίβειαν.

Βροντάκης 1937, 22: Ἡ πρώτη αὐτῆ ἀεροπορικῆ ἀναγνώρισις ἀνατίθεται εἰς τὸν ὑπολοχαγὸν Δ. Καμπέρον, ὁ ὁποῖος εἰς ἐκτέλεσιν τῆς διαταγῆς τὴν ὁποίαν ἔλαβεν, ἀπογειώνεται τὴν ἐπόμενην ὑπὸ τὰς ἐπευφημίας καὶ ζητωκραυγὰς τῶν Ἑλλήνων στρατιωτῶν.

Ανώνυμος 1980, 41: Μὲ τὴν ἔναρξιν τῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Στρατοῦ τὸ Γενικὸ Στρατηγεῖο ἔστειλε στὸν Ὑπολοχαγὸ Καμπέρο διαταγὴ «περὶ ἐκτελέσεως τῆς πρώτης πολεμικῆς ἀεροπορικῆς ἀναγνωρίσεως».¹³

Ἐγγραφοὺν ὑπ' ἀριθμὸν 253

Ὑπολοχαγὸν Καμπέρον

«Ἀνάγκη ἐκτελέσητε σήμερον πτήσιν πρὸς ἐχθρικὸν ἔδαφος ἀναγνωρίζοντας ἔδαφος μεταξὺ Σκόμειας καὶ Τσαρίτσανης»

Δένδρα τῆ 5-Χ-1912, ὥρα 7 πρωῒας, κ.δ. Δούσμανης.

Καμπέρος 1934, 72-73: Ἡ ἱστορικὴ ἀκρίβεια ἔχει ὡς ἐξῆς: Καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῶν ἐπιχειρήσεων ἐν Μακεδονίᾳ οὐδεμίαν ποτὲ διαταγὴν ἔδωσε τὸ

¹² Ἡ ἔμφαση εἶναι δική μου.

¹³ Εντὸς εἰσαγωγικῶν στο κείμενο.

έλληνικὸν στρατηγεῖον εἰς τὴν Μοίραν ἀεροπλάνων, οὐδὲ κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν ἐμνημονεύθη ποτὲ ἡ Μοίρα εἰς τὴν διαταγὴν τῶν ἐπιχειρήσεων. Εἶπομεν ἀνωτέρω, ὅτι τὸ ἐλληνικὸν στρατηγεῖον εἶχεν ὅσα στοιχεῖα τοῦ ἐχρειάζοντο διὰ τὴν στρατηγικὴν διεύθυνσιν τῶν ἐπιχειρήσεων, καὶ δὲν εὐρίσκετο ἐν ἀγνοίᾳ τῶν θέσεων καὶ τῶν κινήσεων τοῦ ἐχθροῦ. [...] Ὑπὸ τοὺς ὡς ἄνω ὄρους φυσικὸν ἦτο, ὅτι τὸ ἐλληνικὸν στρατηγεῖον δὲν ἐσκέπτετο νὰ βασισθῇ εἰς τὸ ἀεροπλάνον διὰ τὴν λῆψιν πληροφοριῶν. Ἐξ' ἄλλου, οὐδεμία ἔκτακτος περίπτωσις ἐνεφανίσθη κατὰ τὰς ἐπιχειρήσεις ἐν Μακεδονίᾳ, συνεπαγομένη τὴν ἀνάγκην εἰδικῆς ἔστω, χρησιμοποίησεως τοῦ ἀεροπλάνου. [...] Ἡ πρώτη λοιπὸν αὐτῆ ἀναγνώρισις δὲν «ἀνετέθη» ὡς ἱστορεῖται, εἰς τὸν ὑποφαινόμενον «εἰς ἐκτέλεσιν διαταγῆς». Ὡς καὶ προηγουμένως ἐλέχθη, ἀπλῶς ἐγένετο ἐν σπουδῇ καὶ ἐκ τῶν ἐνόνητων μία πτήσις πρὸς Ἐλασσόνα, κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς εἰσβολῆς, ὑπὸ τοῦ ὑποφαινομένου μὲ τὸ μοναδικὸν πρὸς χρῆσιν ἀεροπλάνον· τοῦτο δὲ ἐγένετο πρωτοβουλία τῆς Μοίρας διὰ τὴν πιθανότητα ἐνισχύσεως τοῦ ἠθικοῦ τοῦ ἐλληνικοῦ στρατευματος κατὰ τὴν ἡμέραν ἐκείνην.

Βροντάκης 1937, 22, υποσημ. 2: Τὸ ἀεροπλάνον τοῦ Καμπέρου ἐξετασθὲν μετὰ τὴν πτήσιν εὐρέθη διάτρητον ἐκ τῶν ἐχθρικῶν σφαιρῶν, φέρον πλεον τῶν εἴκοσι ὀπῶν, γεγονός ὅπερ ἀποδεικνύει, ὅτι οἱ Τοῦρκοι ἔβαλον κατ' αὐτοῦ διὰ τυφεκίων, ἐνῶ τοῦτο ἵπτατο εἰς χαμηλὸν ὕψος.¹⁴

Ανώνυμος 1980, 42, υποσημ. 17: «Κατόρθωσα νὰ μαζέψω τὶς πληροφορίες πὸ ἣθελε ὁ Ἀρχιστράτηγος καὶ γύρισα πίσω. Ὅταν κατέβηκα εἶδα τὸ ἀεροπλάνο μου κόσκινο ἀπὸ σφαῖρες.»¹⁵

Ανώνυμος 1980, 43: Ἀπτόητοι οἱ Ἕλληνες ἀεροπόροι πετοῦσαν πάνω ἀπὸ τὶς ἐχθρικὲς γραμμὲς προχωρώντας σὲ μεγάλο βάθος. Συγκεκριμένα ὁ Ὑπολοχαγὸς Καμπέρος κατὰ τὴν ἐκτέλεση μιᾶς τέτοιας ἀποστολῆς, στὶς 11 Ὀκτωβρίου 1912, διάνυσε ἀπόσταση 60 χιλιόμετρα πάνω ἀπὸ τὶς ἐχθρικὲς θέσεις μὲ ἀποτέλεσμα νὰ δεχτεῖ πυρὰ, πὸν τρύπησαν τὶς πτέρυγες τοῦ ἀεροπλάνου του.

Καμπέρος 1934, 73-74: Ἡ ὑποσημείωσις [του Βροντάκη] εἶναι ἐσφαλμένη καὶ ὡς πρὸς τὸ πρόσωπον τοῦ ἀεροπόρου, καὶ ὡς πρὸς τὸν τόπον, καὶ ὡς πρὸς τὸν χρόνον, κατὰ τὸν ὁποῖον ἔλαβε χώραν τὸ ἀναφερόμενον συμβάν. Διότι τὸ ἀεροπλάνον τοῦ ὑποφαινομένου οὔτε ἐξητάσθη, οὔτε εὐρέθη διάτρητον· ἀλλ' ἦτο ἄθικτον. Ἡ περίπτωσις τῆς ὑποσημειώσεως ἀφορᾷ τὸν Ρῶσον Σακόφ,¹⁶ Ἕλληνα ἐκ μητρὸς καὶ ἀεροπόρον, ὁ ὁποῖος προσῆλθε

¹⁴ Ἡ ἔμφαση εἶναι δική μου.

¹⁵ Ἡ διήγησις αὐτῆ ἀποδίδεται στον Δ. Καμπέρο, μετὰ τὴν ἀποστολὴ τῆς 5^{ης} Ὀκτωβρίου, χωρὶς ὅμως ὁποιαδήποτε ἀναφορὰ πηγῆς.

¹⁶ ΓΙΑ τὸ πρόσωπο καὶ τὴ δράσις του Σακόφ βλ. CURLIN, στον παρόντα τόμο, 288 καὶ εἰκ. 11.

κατὰ Ἰανουάριον, ἴσως, τοῦ 1913 καὶ κατετάγη ὡς ἐθελοντῆς χειριστῆς εἰς τὸ ἀεροπορικὸν ἀπόσπασμα τῆς Ἑλληνικῆς Στρατιᾶς Ἡπειροῦ [...]. Ἀπὸ τὸν φίλον κύριον Π. Νοταρᾶν, συνταγματάρχην τοῦ ἰππικοῦ ἐ.ἀ. καὶ ἀεροπόρον μετὰσχοντα τῶν τότε πολέμων, ἔμαθον προσφάτως, ὅτι ὁ γράψας τὴν ἱστορίαν κ. Ἐ. Βροντάκης ἐπληροφορήθη παρ' αὐτοῦ καὶ ἐκράτησε πρὸ καιροῦ σημειώσεις περὶ τῆς ἀξιεπαίνου ταύτης περιπτώσεως τοῦ ἀεροπόρου Σακώφ. Ἐπειδὴ οὐδὲν σχετικὸν περὶ αὐτῆς ἀναφέρεται ἐν τῷ κειμένῳ τῆς ἱστορίας κατὰ τὴν ἐξιστόρησιν τῆς δράσεως τοῦ ἀεροπορικοῦ κλιμακίου Ἡπειροῦ, γίνεται φανερόν, ὅτι κάποια ἀνάμιξις θὰ ἔχη ἐπέλθει εἰς τὰς σημειώσεις τοῦ γράψαντος τὴν ἱστορίαν, καὶ τὸ λαμπρὸν τοῦτο γεγονός, τὸ ἀνήκον εἰς τὸν ἐθελοντὴν Σακώφ, μετετέθη ἐκ τοῦ Ἡπειρωτικοῦ μετώπου εἰς τὸ Μακεδονικόν, καὶ ἀπετέθη ἀτυχῶς εἰς τὸν ὑποφαινόμενον.¹⁷

Βροντάκης 1937, 22: Τὸ Γενικὸν Στρατηγεῖον ἐπὶ τῇ βάσει τῶν πληροφοριῶν τὰς ὁποίας παρέσχεν ὁ Καμπέρος ἔλαβε τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα καὶ διέταξεν ἐπιθεσιν συνεπείᾳ τῆς ὁποίας τὸ ἐχθρικὸν μέτωπον ὑπέστη ρῆγμα, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀτακτον ὑποχώρησιν πρὸς τὰ στενὰ τοῦ Σαρανταπόρου.

Ἀνώνυμος 1980, 42-43: Οἱ πληροφορίες πρὸς συγκεντρώθηκαν σ' αὐτὴ τὴν ἀναγνωριστικὴ πτήση ἀποδείχτηκαν πολύτιμες στὴ Διοίκηση κατὰ τὴν γενικὴ ἐπίθεση τοῦ Στρατοῦ στὴν Ἑλλάσσονα πρὸς ἀκολούθησε.

Καμπέρος 1934, 74-75: Θὰ ἦτο εὐκταῖον διὰ τὸν γράφοντα τὴν παροῦσαν συμβολὴν νὰ εἶχον τὰ πράγματα οὕτω ἀπέχουν ὁμοῦ.¹⁸ Εἶπομεν προηγουμένως, ὅτι ὁ τουρκικὸς στρατός, ἐκτελῶν τὸ ἀμυντικὸν σχέδιόν του, εἶχε πρὸ τῆς ἐλληνικῆς εἰσβολῆς, ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ Ὀκτωβρίου, ταχθῆ ἀναμένων εἰς τὰ στενὰ τοῦ Σαρανταπόρου μὲ προκεχωρημένην θέσιν εἰς Ἑλλάσσονα. Κατὰ συνέπειαν, οὐδεμία ἀτακτος ὑποχώρησις τῶν Τούρκων πρὸς Σαραντάπορον ἔλαβε ποτὲ χώραν καὶ φυσικά, οὔτε ρῆγμα τοῦ ἐχθρικοῦ μετώπου, κατόπιν πληροφοριῶν τοῦ ὑποφαινομένου καὶ ἐπιθέσεως τοῦ ἐλληνικοῦ στρατοῦ, ἐδημιουργήθη ποτὲ ἐπὶ τῆς συνοριακῆς γραμμῆς κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἐλληνικῆς εἰσβολῆς.

Βροντάκης 1937, 22-23: Τὸ Γενικὸν Στρατηγεῖον διέθετε πλέον καὶ τὰ δύο ἀεροπλάνα τῆς Μοίρας, τὰ ὁποῖα παρέλαβον οἱ Μουτούσης καὶ Καμπέρος. Ἀμφότεροι κατόπιν διαταγῆς τοῦ Ἀρχιστρατήγου, ἐκτελοῦν, ἀπὸ 9^{ης} Ὀκτωβρίου, ἀναγνωρίσεις τῶν πρὸς Βορρὰν τοποθεσιῶν –τὸ Σαραντάπορον καὶ τὰ Σέρβια– παρακολουθῶντες τὰς κινήσεις καὶ τὰ μέτρα ἅτινα ἐλάμβανον ὑποχωροῦντες καθημερινῶς οἱ Τοῦρκοι.

Καμπέρος 1934, 76-77: Καὶ εἰς τὴν περικοπὴν αὐτὴν ἐπικρατεῖ εἰς τοιοῦτον

¹⁷ Ἡ ἔμφαση εἶναι δική μου.

¹⁸ Ἡ ἔμφαση εἶναι δική μου.

βαθμὸν ἢ φιλόπατρις διάθεσις τοῦ ἱστοροῦντος, ὥστε ὁ ἀναγνώστης ἠμπορεῖ νὰ ἀποκομίσει τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι πρόκειται περὶ σειρᾶς ἀλλεπαλλήλων ἀναγνωρίσεων, αἱ ὁποῖαι ἔγιναν εἰς ἐκτέλεσιν διαταγῶν τοῦ ἑλληνικοῦ στρατηγεῖου καὶ ἐπὶ ἀντικειμενικῶν σκοπῶν καὶ τακτικῶν, ἢ στρατηγικῶν, ὀριζόμενων ἐκάστοτε ὑπὸ τῶν διαταγῶν τούτων.¹⁹ Πλὴν τὰ γεγονότα δὲν ἔχουν οὕτω· ἐξεθέσαμεν δὲ προηγουμένως τοὺς λόγους, διὰ τοὺς ὁποίους τὸ ἑλληνικὸν στρατηγεῖον δὲν ἐσκέπτετο τότε νὰ βασισθῇ ἐπὶ τοῦ ἀεροπλάνου διὰ τὴν λήψιν πληροφοριῶν. Ἀναφέρομεν ἐπίσης ὅτι καθ' ὄλην τὴν διάρκειαν τῶν μακεδονικῶν ἐπιχειρήσεων δὲν παρουσιάσθη ἔκτακτός τις περίπτωσις, συνεπαγομένη εἰδικὴν ἀνάγκην χρησιμοποίησεως τοῦ ἀεροπλάνου. Εἶπομεν ἀκόμη ὅτι καθ' ὄλην τὴν διάρκειαν τῶν ἐπιχειρήσεων ἐν Μακεδονίᾳ οὐδεμίαν ποτὲ διαταγὴν ἔδωκε τὸ ἑλληνικὸν στρατηγεῖον εἰς τὴν Μοίραν ἀεροπλάνων, οὐδὲ κατὰ τὴν περίοδον αὐτὴν ἐμνημονεύθη ποτὲ ἢ Μοίρα εἰς τὴν διαταγὴν τῶν ἐπιχειρήσεων. [...]. Αἱ ἀναγνωρίσεις αἱ ὁποῖαι μνημονεύονται εἰς τὴν ἀνωτέρω περικοπὴν τῆς ἱστορίας, δὲν εἶναι ἄλλο τι, εἰμὴ μεταφορὰ τῶν δύο ἀεροπλάνων τῆς Μοίρας ἀπὸ Λαρίσης εἰς Ἐλασσόνα, διὰ νὰ γίνῃ ἀπαρχὴ δημιουργίας προκεχωρημένου ἀεροδρομίου εἰς Ἐλασσόνα. [...]. Ἀλλὰ ἡ μεταφορὰ τοῦ ἀεροδρομίου ἀπὸ Λαρίσης εἰς Ἐλασσόνα παρέμεινε μόνον ὡς ἀπόπειρα, ἐλλείψει μέσων ἐγκαίρου χρήσεως.²⁰ Ἐξ' ἄλλου ἢ μέση ἡμερησία ταχύτης προελάσεως τοῦ διώκοντος ἑλληνικοῦ στρατοῦ ἦτο τοσαύτη, ὥστε κατὰ τὴν ἀπόπειραν τῆς μεταφορᾶς κατέστη προφανὲς ὅτι: καὶ ἂν ἀκόμη τὰ μεταφορικὰ μέσα ἐξευρίσκοντο ὅπωςδήποτε ἐκ τοῦ τόπου,²¹ ὁ ἑλληνικὸς στρατὸς θὰ εἶχε κατὰ τὸ ἐνδιάμεσον προχωρήσει ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε πρὶν ἀκόμη γίνῃ τὸ προκεχωρημένον ἀεροδρόμιον εἰς Ἐλασσόνα, νὰ ἦτο ἐπιβεβλημένη νέα μεταφορὰ αὐτοῦ πρὸς τὰ εμπρός.

Βροντάκης 1937, 23: *Τὰ δύο ἀεροπλάνα, ἀναγνωρίζοντα τὰς ἀλλεπαλλήλους πρὸς τὰ πρόσω μετασταθμεύσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ Στρατοῦ, προσγειοῦνται τὴν πρωΐαν τῆς 15 Ὀκτωβρίου, τὴν προτεραίαν δηλαδὴ τῆς μάχης τῆς Βεροίας, εἰς τὸ πρόχειρον ἀεροδρόμιον τῆς Κοζάνης. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ταύτην ὁ Καμπέρος ἐπιβαίνων ἀεροπλάνου ἐκτελεῖ ἀναγνωρίσεις ἰπτάμενος ὑπεράνω τῶν τουρκικῶν προφυλακῶν, ὅπου διαπιστώνει ἐν τέλει τὴν ἀτακτον καὶ ἀσυγκράτητον ὑποχώρησιν τοῦ ἐχθροῦ.*

Ανώνυμος 1980, 43: *Τὴν ἴδια μέρα [15 Ὀκτωβρίου], ὁ Καμπέρος μὲ ἀερο-*

¹⁹ Ἡ ἔμφασις εἶναι δική μου. Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ ἐντύπωσις δίδεται καὶ στον ἀναγνώστη τοῦ Α' τόμου τῆς *Ἱστορίας τῆς Πολεμικῆς Αεροπορίας*.

²⁰ Ἐννοεῖ μεταφορικὰ μέσα που θα μετέφεραν στο πεδίο Ἐλασσόνας το ὑπόλοιπο υλικό προσωπικό ἐκτός τῶν ἀεροπλάνων.

²¹ Ἡ ἔμφασις εἶναι δική μου. Ἀπὸ τῆ σημαντικὴ αὐτὴ παρατήρησις φαίνεται ὅτι στο στάδιο αὐτὸ τῆς ἐκστρατείας ὁ Λόχος Αεροπορίας δὲν διέθετε ὀργανικὰ μεταφορικὰ μέσα.

σκάφος τύπου Μωρίς Φαρμάν [sic] 80 ἴπων, πὸ μόλις εἶχε παραληφθεῖ, ἐπιχείρησε ἀπὸ τὸ ἀεροδρόμιο τῆς Κοζάνης, ἀναγνωριστικὴ πτήση, κατὰ τὴν ὁποία μπῆκε μέσα στὸ ἐχθρικὸ ἔδαφος καὶ πετώντας πάνω ἀπὸ τὶς τουρκικὲς προφυλακὲς διαπίστωσε τὴν ἀτακτὴ ὑποχώρησιν τοῦ ἐχθροῦ.

Καμπέρος 1934, 82-83: Αἱ ἀναγνωρίσεις, αἱ ὁποῖαι μνημονεῦνται καὶ εἰς τὴν περικοπὴν αὐτὴν, δὲν εἶναι ἄλλο, εἰμὴ μόνον μία πτήσις τοῦ γράφοντος τὰς παρούσας γραμμὰς, γενόμενῃ μετὰ ἀεροπλάνον Henry Farman 80 H.P., τὸ ὁποῖον εἶχεν ἐν τῷ μεταξύ ἀποκτήσει ἡ Μοίρα. Ἡ πτήσις αὐτὴ ἦτο πάλιν ἀπαρχὴ δευτέρας ἀποδείξεως πρὸς μεταφορὰν τοῦ ἀεροδρομίου ἀπὸ Λαρίσης εἰς Κοζάνην, τῇ πρωτοβουλίᾳ πάλιν τῆς Μοίρας. Πράγματι, ἡ Μοίρα ἐν τῇ μονώσει τῆς εἰς Λάρισαν, ἐσκέφθη νὰ πειραθῇ πάλιν τὴν μετακίνησιν τοῦ ἀεροδρομίου, μεταφέρουσα διὰ τοῦ ἀέρος πρῶτον τὸ ἀεροπλάνον H.F. 80 H.P., καθ' ὃ ἐφωδιασμένον μετὰ ἰσχυρότερον κινητήρα. Πλὴν τούτου, σκοπὸς τῆς πτήσεως αὐτῆς ἦτο ἐπίσης, νὰ ἐπιτύχῃ τέλος ἡ Μοίρα τὴν ἐπαφὴν καὶ συνεννόησιν μετὰ τοῦ ἑλληνικοῦ στρατηγείου, διὰ τὸ ὁποῖον εἶχε μάθει, ὅτι ἐστάθμευσεν εἰς Κοζάνην. Ὁμοίως διὰ νὰ ἀντιληφθῇ ἡ Μοίρα τουλάχιστον τὴν περίπτωσιν διὰ τὰς ἐπιπτώσεις καὶ μέτωπον προελάσεως τῶν μεραρχιῶν τῆς ἑλληνικῆς στρατιᾶς, ζήτημα ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἦτο ἐντελῶς τυφλή. Ἀκόμη σκοπὸς ἦτο, νὰ γίνῃ μετὰ τὴν πτήσιν αὐτὴν καὶ ἀναγνώρισις τοῦ μέρους, εἰς τὸ ὁποῖον θὰ ἔπρεπε νὰ γίνῃ εἰς τὰ περίξ τῆς Κοζάνης τὸ προκεχωρημένον ἀεροδρόμιον. Ἀλλὰ ἡ ἐν λόγω πτήσις κατέληξεν, ἔνεκα βλάβης τοῦ κινητήρος ὑπερθεῖν τῆς Κοζάνης, εἰς ἀτυχὴ χειρισμὸν τῆς ἀγνώστου τότε ἀναγκαστικῆς προσγειώσεως, καὶ θραύσιν τοῦ ἀεροπλάνου καὶ τραυματισμὸν, ὡς ἱστορεῖται, τοῦ χειριστοῦ εἰς τὴν κεφαλὴν καὶ τὸ στήθος μόνον.²²

Εἶναι προφανές ὅτι ὑπάρχει ολικὴ σύγκρουσις τῆς μαρτυρίας τοῦ συμμετέχοντα στὶς επιχειρήσεις Καμπέρου μετὰ τὴν ἐξιστόρησιν τοῦ Βροντάκη. Οἱ δύο εκδοχῆς δὲν διαφέρουν μεταξύ τους σε μικρολεπτομέρειες, στὴν πραγματικότητα δὲν θα μπορούσε νὰ ὑπάρχει μεγαλύτερη ἀπόκλιση μεταξύ τους. Ὁ Καμπέρος κάνει λόγο γιὰ μία ἀποστολὴ ἀναγνώρισης καὶ τέσσερις πτήσεις μετὰ βασης σε προκεχωρημένα ἀεροδρόμια, ποὺ ἐγίναν ὅλες μετὰ πρωτοβουλίαν τοῦ Λόχου Αεροπορίας, τονίζοντας ὅτι αὐτὴ ἦταν ἡ συνολικὴ πτητικὴ δραστηριότητα τοῦ Λόχου κατὰ τὴ διάρκεια τῶν επιχειρήσεων τῆς Θεσσαλίας καὶ Μακεδονίας. Ὁ Βροντάκης «βαφτίζει» ἐκ τῶν υστέρων τὶς πτήσεις μετὰ βασης σε ἀποστολὲς ἀναγνώρισης καὶ μιλά γιὰ πληθώρα «διατεταγμένων» ἀποστολῶν ἀναγνώρισης, κάποιες ἀπὸ τὶς ὁποῖες εἶχαν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν πρόκλησιν βλαβῶν στα ἀεροπλάνα ἀπὸ ἐχθρικὸ πυρ. Ἀπὸ τότε ἐκδοχῆς τῶν μυθολογημάτων τοῦ Βροντάκη κάνουν τὴν ἐμφάνισίν τους ὡς φαντάσματα

²² Ἡ ἐμφαση εἶναι δική μου.

παραλλαγμένα ή μη στα διάφορα κείμενα όπως αυτά του Καρταλαμάκη δημιουργώντας την προϊούσα ελληνική αεροπορική *μυθιστορία*.²³

Η παράδοση συνεχίζεται στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, με το βιβλίο *Οι Πρωτοπόροι* του μαθητή του Δημητρίου Καμπέρου, Αλεξάνδρου Αυδή.²⁴ Αυτό αναμειγνύει με τόσο περίτεχνο τρόπο μυθεύματα με αληθινά περιστατικά, ώστε σήμερα είναι σχεδόν αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ως ιστορική πηγή. Το αυτό ισχύει και για το πιο πρόσφατο δείγμα ανάμειξης μυθολογίας και πραγματολογικών στοιχείων, το βιβλίο *Ο Τρελοκαμπέρος* της Αντιγόνης Καμπέρου, μακρινής συγγενούς του Καμπέρου.²⁵ Το βιβλίο που προλογίζεται από τον Αλέξανδρο Αυδή συνεχίζει επάξια τη μυθολογική προσέγγιση του Βροντάκη και στη δεύτερη δεκαετία του 21^{ου} αιώνα, με ενδιαμέσο σταθμό τους *Πρωτοπόρους*. Το πιο πρόσφατο ομόλογο δημιουργήμα αναγάγει αυτό το *genre* συγγραφής στην υπέρτατη ακμή του, καθώς όχι μόνο αναπαράγει εμπλουτισμένα όλα τα μυθεύματα των προηγούμενων δεκαετιών, αλλά η ίδια η συγγραφέας προσθέτει και μερικά άλλα, επικαλώντας –κατ’ ομολογία της– την *ποιητική αδειά* (όπως το περιστατικό όπου ο κακόμοιρος Γάλλος μοίραρχος στην Ήπειρο, Barès, δάρεται ανηλεώς από τους Έλληνες συναδέλφους του). Σημειωτέον, ότι τόσο οι ανώνυμοι συγγραφείς του Α΄ τόμου της Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας, όσο και η συνονόματη συγγραφέας του *Τρελοκαμπέρου*, είχαν στη διάθεσή τους το άρθρο του Καμπέρου, αλλά προτίμησαν να ακολουθήσουν τη μυθολογική περιγραφή του Βροντάκη.

Η εκδοχή του Βροντάκη, παρότι διαψεύστηκε το 1934 προτού δημοσιευθεί σε βιβλίο το 1937, είναι αυτή που υιοθετήθηκε το 1980 από την επίσημη ιστορία της Αεροπορίας. Είναι αυτή που αναπαράγουν και εμπλουτίζουν κατά το δοκούν σχεδόν όλοι οι μετά το 1937 συγγραφείς. Είναι αυτή που διανθίστηκε περαιτέρω από τον Αυδή το 1972, και πρόκειται να δημοσιευτεί ακόμη περισσότερο εμπλουτισμένη το 2014 συμβάλλοντας στην παραγωγή της ελληνικής αεροπορικής μυθολογίας και μυθιστορηματικής βιβλιογραφίας (συνοπτικά: *μυθιστορίας*) και στον 21^ο αιώνα.

Κρίνοντας και από τα λεγόμενα του ίδιου, ο Καμπέρος είχε τη μικρότερη και την πιο καταστροφική πτητική συμμετοχή από όλους τους Έλληνες αεροπόρους που πέταξαν στους Βαλκανικούς πολέμους (τρεις πτήσεις στη Θεσσαλία και Μακεδονία, από τις οποίες η μία κατέληξε σε ολική απώλεια αεροσκάφους, και μία πτήση στην Ήπειρο, η οποία επίσης κατέληξε σε ολική απώλεια αεροσκάφους). Αν έκανε και άλλες πτήσεις στους πολέμους, με ευτυχέστερα αποτελέσματα ο ίδιος δεν θεώρησε σκόπιμο να τις αναφέρει στο άρθρο που έγραψε το 1934. Όμως σύμφωνα με την υπηρεσιακή αναφορά πεπραγμένων

²³ Βλ. ΚΑΡΤΑΛΑΜΑΚΗΣ 1983.

²⁴ ΑΥΔΗΣ 1972.

²⁵ ΚΑΜΠΕΡΟΥ 2014.



ΕΙΚΟΝΑ 3: Ο Πανούτσος Νοταράς
(1880-1967), το 1912
(Αρχείο Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας)



ΕΙΚΟΝΑ 4: Ο Joseph Edouard Barès
(1872-1954)
(Service historique de l'armée de l'air)

του υπολοχαγού Μουτούση, που δημοσιεύεται παρακάτω στο παρόν άρθρο, μετά τη μεταστάθμευση του Λόχου Αεροπορίας στην Ήπειρο, οι Καμπέρος και Νοταράς απεστάλησαν στα όπλα προέλευσης τους με διαταγή του διοικητή του Στρατού Ηπείρου, Σαπουντζάκη, λόγω της απροθυμίας τους να εκτελέσουν πτήσεις. Ο Νοταράς (Εικ. 3) επανήλθε σύντομα σε αεροπορική υπηρεσία στην Ήπειρο, ο Καμπέρος όμως παρέμεινε καθ' όλη τη διάρκεια της ηπειρώτικης εκστρατείας στο Πυροβολικό. Ο ίδιος ο Καμπέρος συγκαλύπτει στα γραφόμενα του στην *Αεροπορική Επιθεώρηση* αυτή του την αποπομπή,²⁶ μετατρέποντάς τη σε οικιοθελή αίτηση μετάθεσης στο Πυροβολικό που την αποδίδει σε διαφωνία του με τον Γάλλο μοίραρχο Barès (Εικ. 4). Η διαφωνία Καμπέρου-Barès ως λόγος της εθελοντικής επιστροφής του Καμπέρου έχει περάσει ήδη στην αεροπορική ελληνική μυθολογία αποτελώντας συνάμα και μέρος της επίσημης αεροπορικής ιστορίας, η οποία από όλο το κείμενο του Καμπέρου στην *Αεροπορική Επιθεώρηση* προτιμά να διαιωνίσει για τους αναγνώστες το μόνο τμήμα που αποδεικνύεται εξόφθαλμα ανακριβές. Ο ισχυρισμός του Μουτούση περί αποπομπής του Καμπέρου βάσει διαταγής προϊσταμένου είναι μακράν πιο αξιόπιστος επειδή διατυπώνεται σε υπηρεσιακή αναφορά πεπραγμένων που γράφηκε το 1915 κατόπιν διαταγής του ίδιου του Σαπουντζάκη, που

²⁶ ΚΑΜΠΕΡΟΣ 1934, 86.



ΕΙΚΟΝΑ 5: Ο Μιχαήλ Μουτούσης (1885-1956)
(Φωτογραφικό Αρχείο Ιδρύματος Ακτία Νικόπολις)

συνέτασσε τότε τη δική του αναφορά πεπραγμένων. Είναι απίθανο ο υπολογαγός Μουτούσης να έβαζε σε ένα τέτοιο έγγραφο κάτι που θα μπορούσε να ελεγχθεί όταν συντάχθηκε για την ακρίβειά του από τους συναδέλφους ή τους προϊσταμένους του.

Κατά ειρωνικό τρόπο από τους ελάχιστοι γνωστούς στο ευρύ κοινό Έλληνες πρωτοπόρους αεροπόρους, ο Καμπέρος παραμένει μέχρι τις μέρες μας ο σχετικά πιο διάσημος. Η δημοτικότητα του αναμένεται να αυξηθεί και άλλο με την κυκλοφορία εντός του 2014 του *Τρελοκαμπέρου* της Α. Καμπέρου.

Επίλογος

Είναι καταθλιπτικό το γεγονός ότι και στον 21^ο αιώνα συνεχίζονται να εκδίδονται αφηγήσεις με θεαματικές, ανύπαρκτες ωστόσο πολεμικές αποστολές για το ίδιο επεισόδιο της ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας το οποίο είχε ήδη δεχτεί επιστρώσεις από μυθολογικές προσθήκες το 1937 και ξανά το 1972 και ξανά το 1980. Είναι καιρός να σταματήσει αυτή η εις το διηνεκές αντιγραφή και τροποποίηση αυτού του γενεσιουργού μύθου, η οποία μόνο με την επεξεργασία που υφίστανται εκ των υστέρων οι θρησκευτικές αφηγήσεις μπορεί να συγκριθεί ... Σε τελική ανάλυση για τέτοιου τύπου αφήγηση πρόκειται. Η δύναμη του μύθου αναδεικνύεται για μία ακόμη φορά ισχυρότερη από τη λειψή δυναμικότητα της ιστορίας.



Παράρτημα

*Ἐκθεσις πεπραγμένων παρὰ τοῦ Λοχαγοῦ τοῦ Μηχανικοῦ Μουτούση Μιχαήλ (Εικ. 5) ὡς ἀεροπόρου κατὰ τὴν ἐκστρατείαν Ἡπείρου*²⁷

Περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου, εὕρισκόμενος εἰς Θεσσαλονίκην, εἶχον τὴν τιμὴν ὅπως παρακαλέσω τὸν στρατηγὸν κ. Καλλάρην, ἵνα «εὐαρεστούμενος μετὰ ζήτησιν (προκειμένον τότε νὰ φύγῃ ἐκ Θεσσαλονίκης ἢ ὑπὸ τὰς διαταγὰς του Μεραρχία δι' Ἡπειρον) παρὰ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Στρατιωτικῶν, ὅπως ἀκολουθήσω καὶ ἐγὼ τὴν Μεραρχίαν τοῦ Στρατηγοῦ ὡς ἀεροπόρος».

Πράγματι ὁ Στρατηγὸς κ. Καλλάρης εἶχε τὴν καλωσύνην ὅπως μετὰ ζήτησιν τηλεγραφικῶς παρὰ τοῦ Ὑπουργείου, οὐχ ἥττον ὁμως δὲν ἠδυνήθη νὰ ἀπέλθω

²⁷ ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/Α/6, [Ἐκθεση Μουτούση] 28.1.1915. Η υπογραμμίσεις στο έγγραφο είναι του λοχαγού Μουτούση.

ἐκ Θεσσαλονίκης μετὰ τῆς ἄνω Μεραρχίας, καθ' ὅσον ἡ διαταγὴ τοῦ Ὑπουργείου περὶ τῆς ἀναχωρήσεώς μου ἐστάλη ἡμέρας τινὰς μετὰ τὴν ἀναχώρησιν τῆς Μεραρχίας ἐκ Θεσσαλονίκης.

Περὶ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου ἔφυγον ἐκ Θεσσαλονίκης καὶ ἔφθασα εἰς Πρέβεζαν περὶ τὰς ἀρχὰς μηνὸς Δεκεμβρίου καὶ ἐκεῖθεν εἰς Χάνι Αἰμὶν Ἀγᾶ ὅπου σχὼν τὴν τιμὴν νὰ παρουσιασθῶ εἰς τὸν Ἀρχηγὸν Στρατοῦ Ἡπείρου διετάχθην, ὅπως ταχθῶ ὑπὸ τὰς διαταγὰς τοῦ Γάλλου ἀξιωματικοῦ ἀεροπόρου Barrès.

Εἰς Νικόπολιν εὔρον ἅπαν τὸ ὑλικὸν ἀεροπλοῖας συσκευασμένον καὶ ἔτοιμον ὅπως ἀποσταλῆ εἰς Ἀθήνας, καίτοι πρὸ ἐμοῦ εἶχον σταλῆ δύο ἀεροπόροι οἱ κ. Καμπέρος καὶ Νοταρᾶς, οἵτινες δὲν γνωρίζω ποσῶς διατι δὲν ἔκαμαν πτήσεις.²⁸ Οὗτοι εἶχον σταλῆ κατόπιν διαταγῆς τοῦ Ἀρχηγοῦ Στρατοῦ Ἡπείρου εἰς τὰ σώματά των.²⁹

Τὸ ἄνω ὑλικὸν εὐρισκόμενον εἰς τὴν προκουμαίαν Πρεβέζης μετέφερα πάλιν εἰς Νικόπολιν ὅπου ἦτο καὶ τὸ Ἀεροδρόμιον μέχρι σχεδὸν τέλους τῆς ἐκστρατείας Ἡπείρου.²

Μετὰ τινὰς ἡμέρας μετὰ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ ἀεροδρομίου ἐκ νέου, ἐκ Νικόπολεως μετέβην δι' αὐτοκινήτου εἰς Χάνι Αἰμὶν Ἀγᾶ, ὅπου ἐκ συμφώνου μετὰ τοῦ Γάλλου Ἀεροπόρου Barrès ἐξεύρωμεν μέρος κατάλληλον ὡς ἀεροδρόμιον, ἵνα τοῦτο εὐρίσκηται πλησιέστερον πρὸς τὸ ἐνεργοῦν Ἑλληνικὸν στράτευμα.

Ἐκεῖ διετάχθην παρὰ τοῦ Ἀρχηγοῦ, ὅπως παντὶ σθένει κάμω ἔστω καὶ μίαν πτήσιν διότι, ἐκτὸς τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀναγνωρίσεως, μία τοιαύτη πτήσις ὑπερθεν τῶν κεφαλῶν τῶν ἐπὶ μῆνας ἀγωνιζομένων στρατιωτῶν, τῶν ὄντων λίαν κεκμηκότων καὶ κατὰ πολὺ ὀλιγαριθμοτέρων τοῦ ἀντιπάλου Στρατοῦ, κατὰ πολὺ θὰ ἐνθουσίαζε τὸ μαχόμενον Ἑλληνικὸν στράτευμα ἐπὶ ἡμέρας καὶ νύκτας.

Μία τοιαύτη πτήσις δὲν ἦτο καὶ τόσον εὐκόλος, ἀπὸ τὸ ἀεροδρόμιον Νικόπολεως μέχρι τοῦ Μπιζανίου τὸ ἔδαφος ἦτο ἡ τελματῶδες ἢ λίαν ἀνώμαλον, ὡς ἐκ τῆς ὑπάρξεως μεγάλων ὀρέων, γνωστὸν δὲ τυγχάνει εἰς τοὺς εἰδόμενους τὰ τῆς ἀεροπλοῖας, ὅτι πτήσεις ἀνωθεν τοιοῦτου ἐδάφους καὶ γενικῶς ἢ διέλευσις δι' ἀεροπλάνου ὑπερθεν ὀρέων εἶνε πολὺ δύσκολος διότι, ἐκτὸς τοῦ ὅτι εὐρίσκονται οἱ ἐπιβαίνοντες τοῦ ἀεροπλάνου εἰς τὴν τελείαν διάθεσιν τῆς μηχανῆς, καθ' ὅσον ἐν περιπτώσει παύσεως τῆς λειτουργίας τῆς μηχανῆς εἶναι ἠναγκασμένοι νὰ κατέλθωσιν, ὅποτε ἐλλείψει ἀρκούντως μεγάλου ἐπιπέδου χώρου

²⁸ Ο λόγος που δεν ἔκαναν πτήσεις ἦταν ἡ ἀδυναμία των ἀσθενῶν κινήτρων των ἀεροσκαφῶν τῆς ἐποχῆς, ἡ ὁποία καθιστοῦσε πτήσεις τέτοιας ἀπόστασης στον καιρὸ του Νοεμβρίου, καὶ στο γεωγραφικὸ ἀνάγλυφο τῆς περιοχῆς, ἐξαιρετικὰ ἐπισηφαλεῖς. Το πρόβλημα λύθηκε ἀργότερα με τὴν χρῆση τοῦ ἀεροδρομίου Ἐμίν Ἀγᾶ που βρισκόταν πιο κοντὰ στο μέτωπο.

²⁹ Ἡ διαταγὴ που ἀφοροῦσε τον Νοταρά, φαίνεται ὅτι ἀκυρώθηκε, ἐπειδὴ συναντᾶται ἡ μετέπειτα παρουσία του ὡς ἀεροπόρου στὴν Ἡπειρο.

θέλουσι ἀναποφεύκτως φονευθῆ, ἀλλὰ καὶ εὐρίσκονται εἰς τὴν ἐπήρειαν τῶν ἀνέμων, οἵτινες πάντοτε ὑπάρχουσι εἰς τὰ ὄρεινὰ ἐδάφη.

Εἰς Χάνι Αἰμὶν-Ἀγᾶ ὁ Λοχαγὸς Γάλλος *Barrès* μοὶ ὑπέδειξεν ὡς ἀεροδρόμιον μίαν ταινίαν ἐδάφους μήκους 80-100 μέτρων καὶ πλάτους 25 μέτρων. Παρὰ τὰς ἐπανειλημμένας διαμαρτυρίας μου περὶ τοῦ ἀκαταλλήλου τῆς ὡς ἄνω ταινίας ἐδάφους ὡς ἀεροδρόμιον, ὀρίσθη τοῦτο ὡς ἀεροδρόμιον παρὰ τοῦ κ. *Barrès* Λοχαγοῦ, λέγοντός μοι ὅτι «δὲν θέλει συμβουλὰς καὶ ὅτι εἶναι παιλαιὸς ἀεροπόρος ἐν ἀντιθέσει πρὸς ἐμὲ ὅστις εἶμαι νέος». Ὡς δὲ ἐμφαίνεται κάτωθεν, ἐγὼ μὲν κατώρθωσα νὰ προσγειώσω εἰς τὸ ³ ὑποδειχθὲν μέρος, ὁ δὲ κ. *Barrès*, μεθ' ὅλους τοὺς ἰσχυρισμοὺς του περὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς προσγειώσεως εἰς τὸ μέρος ἐκεῖνο ἄνευ βλάβης τινὸς τοῦ ἀεροπλάνου, κατὰ τὴν προσγειώσιν ἐθραυσε τὸ ἀεροπλάνον ἀχρηστεύσας αὐτὸ τελείως.

Μετὰ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ πεδίου προσγειώσεως μετέβην εἰς Πρέβεζαν, ὅπου ἐκεῖ ἀνέμενα ἐπὶ μίαν ἡμέραν, καθ' ὅσον ἔνεκεν τοῦ ἀκαταλλήλου τῆς ἀτμοσφαιρικῆς καταστάσεως δὲν ἦτο δυνατόν νὰ γίνῃ πτήσις τις. Περὶ τὴν 5^{ην} Δεκεμβρίου³⁰ ἐν Πρεβέζῃ διεδόθη ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν στράτευμα, μετὰ λαμπρὰν νίκην, βαδίζει ὅπως εἰσέλθῃ εἰς τὰ Ἰωάννινα.

Ἦτο ὥρα 10 πρωινῆ, ὅτε ἐπιβὰς τοῦ ἀεροπλάνου μου, λαβὼν καὶ (4) βόμβας, ἀνεχώρησα κατευθυνόμενος πρὸς Μπιζάνι, μετὰ τὴν πιθανότητα ὅτι ἴσως τὸ Ἑλληνικὸν Στράτευμα ἐβάδιζε πρὸς Ἰωάννινα. Ἀνεχώρησα ἐκ Νικοπόλεως, ἐπομένως ἀπὸ τὸ ὕψος τῆς θαλάσσης (0). Ἐπειδὴ δὲ τὸ Μπιζάνι ἦτο εἰς ὕψος 800 περίπου μέτρων, ἔδει νὰ ἀνέλθω εἰς ὕψος ἀπόλυτον ἐκ τῆς θαλάσσης, σχετικῶς μὲ τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας πτήσεων ἄνωθεν ἀντιπάλων, 1800 μέτρ. Φθάσας ἄνωθεν τῶν Πεστῶν δὲν εἶχον τὸ κεκανονισμένον ἀπόλυτον ὕψος 1800 μέτρων, ἀλλὰ μόνον 1400 καίτοι προσεπάθησα καθ' ὅλον τὸ διαρεῦσαν χρονικὸν διάστημα ἐκ τῆς ἀναχωρήσεώς μου, ὅπως πάντοτε ἀνέρχωμαι. Τοῦτο δὲ συνέβη 1^{ον} μὲν, διότι τὰ διπλᾶνα τύπου *Maurice Farman* δυσκόλως ἀνέρχονται, εἶτα δὲ διότι κατὰ τὴν πτήσιν μου εἶχον πλευρικὸν ἄνεμον, ὅστις ἀφ' ἑνὸς μὲν ἐδυσκόλευεν τὴν ταχύτεραν ἀνύψωσιν τοῦ ἀεροπλάνου, ἀφ' ἑτέρου δὲ, ὅπερ σπουδαιότερον, καὶ τὸ ὅποῖον κατώρθωσα νὰ ἐξηγήσω μετὰ τὴν ἐπιτυχῆ προσγειώσιν μου, ὁ ἐκ καουτσούκ σωλὴν ὁ χρησιμεύων πρὸς μεταφορὰν βενζίνης ἐκ τῆς ἀποθήκης εἰς τὸν *Moteur* καὶ ὢν παράλληλος πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀεροπλάνου, εὐρίσκετο κάθετος πρὸς τὸν ἐπικρατοῦντα πλευρικὸν ἄνεμον καὶ ἐπομένως οὗτος ἐκινεῖτο πλευρικῶς, ὅπερ εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν μὴ συνεχῆ ροὴν βενζίνης εἰς τὸν *Moteur*, ἄρα καὶ τὴν μὴ κανονικὴν λειτουργίαν τῆς Μηχανῆς. Μετὰ ὕψος 1400 ἄνωθεν τῆς θαλάσσης διήλθον ἄνωθεν τοῦ Μπιζανίου ἢτοι εἰς ὕψος 600 μέτρων ὑπερθεῖν τούτου.⁴

³⁰ Ἡ ἡμερομηνία ἔχει διορθωθεῖ. Ἡ ἀρχικὴ ἡμερομηνία ἦταν «7^{ην} Δεκεμβρίου» (π.η.), δηλαδή 20 Δεκεμβρίου μετὰ τὸ νέο ἡμερολόγιο.

Ἡ ἀτμοσφαιρική κατάσταση ἦτο εὐνοϊκή, ὥστε καθαρῶς διέκρινα τὸ ὄχυρον τοῦ Μπιζανίου, μὲ ἐφεδρικές δυνάμεις συγκεντρωμένας εἰς τὴν πρὸς δυσμὰς χαράδραν τούτου τὴν χωρίζουσαν τὸ Μπιζάνι εἰς Μικρὸν καὶ Μεγάλον τοιοῦτον.

Ἐναντίον τῆς ἐφεδρικής ταύτης συγκεντρώσεως ἠδυνάμην νὰ ρίψω τὰς 4 βόμβας,³¹ ἃς ἔφερον ἐπὶ τοῦ ἀεροπλάνου μου. Φεύγων ὁμως ἐκ Πρεβέζης μὲ τὴν διάδοσιν, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν Στράτευμα προβαίνει νικηφόρον πρὸς Ἰωάννινα καὶ ὅτι, ἴσως τὰ ἐπὶ τοῦ Μπιζανίου τμήματα ἦσαν Ἑλληνικά, καίτοι ἤμην σχεδὸν πεπεισμένος περὶ τοῦ ἐναντίου, καθ' ὅσον διερχόμενος ἄνωθεν τῶν Πεστώδων, διέκρινα ὅλα τὰ τμήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ Στρατοῦ κατέχοντα τὰ ὑψώματα, τὰς δὲ ἐφεδρείας τούτου εἰς τὰς κλιτύας τῶν ὑψωμάτων τὰς πρὸς Ν. κειμένας, περιορίσθην ἀπλῶς εἰς ἀναγνώρισιν. Διελθὼν ἄνωθεν τοῦ Μπιζανίου ἠκολούθουν τὴν πρὸς Ἰωάννινα κατεύθυνσιν τῆς ὁδοῦ, ὅτε διῆλθον ἄνωθεν τμημάτων καταυλιζόμενων ἀριστερόθεν τῆς ὁδοῦ καὶ εὕρισκομένων εἰς ἀπόστασιν ἀπ' ἀλλήλων περὶ τὰ 2000 μέτρα. Εἰς τὸ τελευταῖον ἐκ τούτων διέκρινα ἀναλαμπὰς προερχομένας ἐκ τῶν διὰ τυφεκίου βολῆς ἐναντίον τοῦ ἀεροπλάνου μου. Ἐπίσθην τελείως τότε, ὅτι ἰστάμην ἄνωθεν ἐχθρικών δυνάμεων καίτοι δὲν ἀμφέβαλλον περὶ τούτου. Ἐρριψα δύο ἐκ τῶν ἐναερίων βλημάτων ἐναντίον τοῦ τμήματος τούτου, τὰς δὲ ἑτέρας δύο ἐν τῇ ἐπιστροφῇ μου ἐπὶ τῶν ἄλλων δύο τμημάτων τῶν παρὰ τὴν ὁδὸν κειμένων. Φθάσας ἄνωθεν τοῦ Αἰμίν-Ἀγᾶ προσγειώθην εἰς τὸ παρὰ τοῦ Γάλλου Λοχαγοῦ κ. Barrès προσδιορισθὲν μέρος τεθέντος τοῦ ἀεροπλάνου μου εἰς τὸ μέσον ακριβῶς τούτου. Μετὰ ἐξέτασίν τινα ἐπὶ τοῦ ἀεροπλάνου εὔρον ὅτι 8-10 βολίδες τυφεκίου εἶχον διατήρησιν τὰς πτέρυγὰς του, καὶ τοῦτο διότι διῆλθον ἄνωθεν τῶν ἀντιπάλων τμημάτων εἰς ὕψος 600 μέτρων, ἐν ᾧ συμφώνως πρὸς τοὺς κανόνας τῶν δι' ἀεροπλάνων ἀναγνωρίσεων, δέον ταῦτα νὰ ἴστανται ἄνω τῶν 1200 μέτρων. Παρὰ τοῦ Γάλλου Λοχαγοῦ Barrès παρετηρήθη, διότι διῆλθον πολὺ χαμηλὰ ἄνωθεν τοῦ Μπιζανίου.

Παρουσιασθεὶς εἰς τὸν Ἀρχηγὸν τοῦ Στρατοῦ Ἡπείρου |⁵ ἀνέφερον πάντα τὰ ἄνω, περὶ τῆς θέσεως τῶν περὶ τὸ Μπιζάνι ἐφεδρικών δυνάμεων τοῦ ἀντιπάλου, ἐπιπροσθέσας ὅτι οἱ ἐξ ἀεροπλάνου ἀναγνωρίσεις εἶνε λίαν δύσκολον νὰ γίνωσι παρ' αὐτοῦ τοῦ ἰδίου ἀεροπόρου καὶ ὅτι πάντοτε δέον νὰ ἀνέρχεται εἰς εἰδικὸς παρατηρητὴς ἐπὶ τοῦ ἀεροπλάνου.

Ἀσχέτως πρὸς τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀναγνωρίσεως ἡ ἄνω πτήσις μου εἶχε μεγάλην ἠθικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ στρατοῦ ἡμῶν, ὡς τοῦτο ἐπληροφορήθη παρὰ διαφόρων κ. ἀξιωματικῶν εἰς Αἰμίν-Ἀγᾶ.

Μετὰ τὴν ἄνω πτήσιν μου ὁ Λοχαγὸς Barrès ἀνῆλθε ἐπὶ τοῦ ἀεροπλάνου, ὅπως ἐκτελέσῃ καὶ οὗτος πτήσιν. Περιβληθεὶς πρότερον τὴν ἐκ χακί στρατιω-

³¹ Ο αριθμὸς ἔχει διορθωθεῖ. Ο αρχικὸς αριθμὸς δὲν διακρίνεται στο σύνολό του. Πιθανολογούμεαι ὅτι ο αρχικὸς αριθμὸς ἦταν «4-5 βόμβας».

τικήν μου στολήν, ἵνα εἰ δυνατὸν ἀποκρυβῆ, ὅτι ἦτο ξένος ἀξιωματικός, ἐάν ἐπιπτε εἰς τὰς χεῖρας τοῦ ἀντιπάλου κατόπιν οἰασθῆποτε βλάβης τῆς Μηχανῆς.

Ἀνυψώθη περί τὰ 1500 μέτρα ἄνωθεν τοῦ Μπιζανίου, χωρὶς νὰ βληθῆ ἐπιτυχῶς παρὰ τῶν ἀντιπάλων πυρῶν, ἔνεκεν τοῦ μεγάλου ὕψους. Κατὰ τὴν προσγειώσιν ὁμως τὸ ἀεροπλάνον ἔχον μεγάλην κεκτημένην ταχύτητα, ἐξῆλθε τοῦ ὑπὸ τοῦ ἰδίου κ. Barrès προσδιορισθέντος μέρους ὡς καταλλήλου δι' ἀεροδρόμιον, καὶ πεσὸν ἐπὶ τῆς ὁδοῦ κατέστη ἄχρηστον. Ὁ Λοχαγὸς κ. Barrès εἰς σχετικὴν ἐρώτησίν μου περί τῆς ἐκτελεσθείσης ἀναγνωρίσεως οὐδὲν ἠθέλησε νὰ μοι ἀνακοινώσῃ, δικαιολογηθεὶς ὅτι κατῆλθεν εἰς Ἑλλάδα ὅπως ἐκτελέσει μερικὰς πτήσεις πρὸς προσδιορισμὸν τῆς τρωτότητος τῶν ἀεροπλάνων ὑπερθεὶν ἀντιπάλων τμημάτων.

Περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 2^{ου} δεκαήμερου τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου ἐξετέλεσα 2^{ον} πτήσιν ὑπερθεὶν τοῦ Μπιζανίου ἀναχωρήσας ἐκ Νικοπόλεως καὶ μετὰ τὴν ἐπάνοδον προσγειωθείς εἰς Φιλιπιάδα. Κατὰ τὴν πτήσιν ταύτην ἐβλήθη καὶ παρὰ πεζικοῦ ὡς καὶ πυροβολικοῦ, εὐρέθησαν δὲ ἐπὶ τῶν περυγῶν τοῦ ἀεροπλάνου ὅπαι ἐκ βολίδων τυφεκίων, ὡς καὶ μία μεγαλυτέρα καὶ ἀκανόνιστος προελθοῦσα ἐκ θραύσματος ὀβίδος. Παρουσιασθεὶς εἰς τὸν Στρατηγὸν εἰς Φιλιπιάδα, ἀνέφερον ὅτι ἄνωθεν τοῦ Μπιζανίου διέκρινα εὐκρινῶς γραμμὰς τινὰς χαρακωμάτων ὡς καὶ τινὰς ἀποθήκας. Ἐπίσης δὲ ὡς καὶ εἰς τὴν προηγουμένην μου ἀναγνώρισιν ἐφεδρικὰς δυνάμεις τοῦ 1^{ου} ἀντιπάλου αἵτινες ἦσαν ἐπὶ τῆς ἐπὶ τῶν δυτικῶν κλιτύων τοῦ Μπιζανίου κατερχομένης χαράδρας τῆς χωριζούσης τὸ Μπιζάνι εἰς Μεγάλον καὶ Μικρὸ τοιοῦτον.

Τὴν 18^{ην} Δεκεμβρίου 1912 ἔλαβον τὴν κάτωθι διαταγὴν:

Τὸ Ἀρχηγεῖον Στρατοῦ Ἠπείρου
πρὸς τὸν ὑπολοχαγὸν τοῦ Μηχανικοῦ
Μουτούσην

Εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ὑπ' ἀριθμὸν 99897 τηλεγραφικῆς διαταγῆς τοῦ Ὑπουργείου θέλετε ἀναχωρήσει ἀμέσως δι' Ἀθήνας καὶ παρουσιασθῆ εἰς τὸ Ὑπουργεῖον ὅπου θέλετε λάβει περαιτέρω διαταγὰς προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθῆτε διὰ σπουδαίαν ἐτέραν ὑπηρεσίαν.

Ἐπὶ τῇ ἀναχωρήσει ὑμῶν σᾶς ἐκφράζω τὴν ἄκραν μου εὐαρέσκειαν διὰ τὴν ἐπιτυχεστάτην ἐνταῦθα ἀεροπορικὴν σας δρᾶσιν.

Ἄπασαν τὴν διαχείρισιν καὶ τὸ ὑλικὸν τῆς ἐν Ἠπείρῳ Μοίρας τῶν ἀεροπλάνων θέλετε παραδώσει εἰς τὸν Ὑπίλαρχον Νοταρᾶν.

Ὁ Ἀντιστράτηγος
Ἀρχηγὸς τοῦ Στρατοῦ Ἠπείρου
Κ.Β. Σαπουτζάκης

Κατόπιν τῆς ἄνω διαταγῆς ἀνεχώρησα εἰς Ἀθήνας καὶ ἐκεῖθεν εἰς Μοῦδρον ὡς Ἀεροπόρος τοῦ Στόλου.

Σημειώσεις

Ἡ Ἀεροπλοῖα κατ' ἀμφοτέρους τοὺς πολέμους ἦτο μία ὑπηρεσία τελείως ἀνοδιοργανωτος. Ὡς εἶχε ἡ ὑπηρεσία αὕτη ἐν Ἑλλάδι κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πολέμων δὲν ἠδύνατο νὰ προσδοκᾷ τις τὰ ἀποτελέσματα ἅτινα ἔδει νὰ ἐλπίζῃ ἐκ τῆς ὑπηρεσίας ταύτης. Ἀφ' ἐτέρου ἔδει ὅπως εἶχον ἐξασκηθῆ εἰδικοί παρατηρηταὶ διὰ τὰς κατοπτεύσεις ἐξ Ἀεροπλάνων, καθ' ὅσον εἶνε δύσκολον ἂν μὴ ἀδύνατον ὁ ὀδηγὸς ὅπως ἐκτελῆ συγχρόνως καὶ παρατηρήσεις.

Ἐτέρα ἀναγνώρισις, ἣν ἐξετέλεσα ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ Ναυτικοῦ, ἔδωκεν ἀποτελέσματα πλεόν τοῦ |⁷ προσδοκωμένου, τοῦτο δὲ διότι εἶχον εἰδικὸν παρατηρητὴν ἀξιωματικὸν τοῦ Ναυτικοῦ. Ὁ Ἀξιωματικὸς οὗτος³² κατόρθωσε ὅπως προσδιορίσῃ ὀνομαστὶ τὴν θέσιν τῶν πλοίων τοῦ ἀντιπάλου.

Ἀθῆναι τῇ 28 Ἰανουαρίου 1915

*Μ. Μουτούσης
Λοχ. Μηχανικοῦ*

✂

Ἀρχειακό υλικό

*Γενικό Επιτελεῖο Στρατοῦ – Διεύθυνση Ἱστορίας Στρατοῦ, Ἀθήνα
ΓΕΣ/ΔΙΣ, φ. 1622/Α/6, [Ἐκθεση Μουτούσης] 28.1.1915*

Βιβλιογραφία

- ΑΝΩΝΥΜΟΣ, 1980, *Ἡ Ἑλληνικὴ Πολεμικὴ Ἀεροπορία ἀπὸ τὴν εμφάνισή της μέχρι τὸ τέλος τοῦ Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου 1908-1918*, Ι, Ἀθήνα
- ΑΥΔΗΣ Α., 1972, *Οἱ Πρωτοπόροι*, Ἀθήνα
- ΒΡΟΝΤΑΚΗΣ Ε.Α., 1937, *Ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ἀεροπορίας 1908-1935*, Ἀθήνα
- ΚΑΜΠΕΡΟΣ Δ.Α., 1934, *Συμβολὴ εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ἀεροπορίας, Ἀεροπορικὴ Επιθεώρησις 12*, Οκτώβριος 1934, 66-86
- ΚΑΜΠΕΡΟΥ Α., 2014, *Ὁ Τρελοκαμπέρος. Ἡ ζωὴ τοῦ πρώτου στρατιωτικοῦ αεροπόρου (1883-1942)*, Ἀθήνα
- ΚΑΡΤΑΛΑΜΑΚΗΣ Η.Δ., 1983, *Ἑλληνικά φτερά 1912-1932*, Ἀθήνα

³² Σημαιοφόρος Ἀριστείδης Μωραϊτίνης.