

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Ναυτική Επιθεώρηση



Τεύχος 573

Τόμος 170ος

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

«1880 - 2010»
130 ΧΡΟΝΙΑ
ΤΗΣ ΜΟΥΣΙΚΗΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Ιούνιος - Ιούλιος - Αύγουστος 2010



ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΚΑΒΕΣΤΟ ΑΡ. ΑΡΧΙΑΣ 191004 Κ.Σ.Ν.Ε.Λ.Α.Θ.
ΠΟΛΙΤΙΚΟΝ ΑΡΧΕΙΟΝ ΠΥΡΡΕΙΑΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΕΛΟΣ 23, 104 47 ΑΘΗΝΑ
ΙΣΤΟΣΕΙΤΕ 1491

Ναυτική Επιθεώρηση



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εκδηλώσεις-Φωτογραφίες3 ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ (Νικ. Παναγιωτόπουλος)	Αρχικελευστής (ΗΝ/ΣΝ) Βλάσιος Οικονόμου Ελληνική φιλοσοφία και επιστήμη από την αρχαιότητα ως τον 20ό αιώνα61
Ανθυπασπιστής (ΜΟΥΣ) Γεώργιος Σκουρλέτης “1880-2010” 130 χρόνια της Μουσικής του Πολεμικού Ναυτικού..... 19	Πλωτάρχης Αθανάσιος Δημητρίου Π.Ν. Η μικρή Ιστορία ενός Έλληνα Στρατιώτη σε ένα μεγάλο Πόλεμο71
Αντιναύαρχος ε.α. Δημήτριος Λισμάνης Π.Ν. Ω θεία Σαλαμίς.....27	Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου Η Ναυμαχία της Λάδης (494 π.Χ.). Στρατηγικά λάθη79
Ιωάννης Σ. Παπαφλωράτος Η έξοδος του πλοίου «Άρης» από τον κόλπο της Σφακτηρίας (Απρίλιος 1825).....33	Αρχιπλοίαρχος ε.α. Παναγιώτης Γ. Αλούρδας Π.Ν. Προμήθεια οπλικών συστημάτων87
Υποπλοίαρχος Γεώργιος Μαντζούρης Π.Ν. Η συμβολή των Μικροδορυφόρων στις θαλάσσιες Επιχειρήσεις43	Πλωτάρχης Δημήτριος Δαλακλής Π.Ν. και Πέτρος Π. Σιούσιουρας Η Συγκρουσιακή σχέση πειρατείας και θαλασσιών μεταφορών στη Σομαλία99
	Δελτίο Ενημέρωσης.....115

ΕΤΟΣ 88ο-ΤΕΥΧΟΣ 573-ΤΟΜΟΣ 170ος
ΙΟΥΝΙΟΣ-ΙΟΥΛΙΟΣ-ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2010

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ:

Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού

Μαρκόνι 20 Βοτανικός-Αθήνα 10447

ΤΗΛ.: 210-3484 233 • ΤΗΛ./ΦΑΞ: 210-3484 234

e-mail: yin1935@gmail.com

ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ-ΕΚΤΥΠΩΣΗ:

Κ. Πλέτσας-Ζ. Κάρδαρη ΟΕ

ISSN 1105-6061

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΚΔΟΤΗΣ:

Υποναύαρχος Αθ. Παναγόπουλος Π.Ν.

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:

Αρχιπλοίαρχος Βελ. Παπάς Π.Ν.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ:

Αντιπλοίαρχος Μεν. Ανδριανόπουλος Π.Ν.

Υποπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ) Σοφ. Μιχαηλίδου Π.Ν.

Σημαιοφόρος (ΠΥ-Ρ/Ε) Σπ. Σκουρτσίδης Π.Ν.

ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ-ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: Τηλ. 210-3484 243

Ανθυπασπιστής (ΤΗΛ) Νικ. Γαλάτης

Ετήσια Στρατ. Προσωπικού ε.ε. και ε.α.,

και Πολιτικού Προσωπικού (Πολεμικού Ναυτικού):

10 €

Ετήσια Ιδιωτών, Νομικών Προσώπων:

12 €

Ετήσια Εξωτερικού

40 \$ ΗΠΑ

Τιμή Τεύχους:

3 €

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ: Οι απόψεις που εκφράζονται στη «Ν.Ε.», είναι προσωπικές και δεν δεσμεύουν το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, ούτε και ερμηνεύουν την πολιτική ή τις αποφάσεις του.

Εξώφυλλο: Η Λύρα της Μουσικής του Πολεμικού Ναυτικού.

Οπισθόφυλλο: Αντιτορπιλικό “ΝΕΑΡΧΟΣ”, Ναύπλιο 2001.

Αντιτορπιλικά τύπου “ADAMS”, ίσως από τα ομορφότερα σκαριά πλοίων που πέρασαν από το Πολεμικό Ναυτικό.

Φωτογραφία επομένης σελίδος:

Από τη συνοδεία της Κανονιοφόρου “ΟΡΜΗ”

στο 47ο Ράλλο Αιγαίου, την 16η Ιουλίου 2010, στο Φάληρο.





Εκδηλώσεις

Φωτογραφίες



Από την τελετή ορκωμοσίας Ναυτών 2010 Β' ΕΣΣΟ, στο ΚΕ ΠΟΡΟΣ, την 18η Ιουνίου 2010.





Από την τελετή παράδοσης-παραλαβής Διοικητού ΚΕ ΠΟΡΟΣ, την 21η Ιουνίου 2010.





Από την τελετή ορκωμοσίας Σημαιοφόρων τάξεως 2010, στην ΣΝΔ, την 29η Ιουνίου 2010.





Από την τελετή παράδοσης-παραλαβής Διοικητού ΣΔΑΜ, την 2α Ιουλίου 2010.



Από την επίσκεψη Υποδιοικητού Στρατηγείου Νάπολης (DCOM HQ MC NAPLES), Αντιναυάρχου Carlos Luis Tortosa SAAVEDRA SPN, στο ΚΕΝΑΠ την 7η Ιουλίου 2010.



Από την τελετή αναχώρησης για τον ετήσιο Θερινό Εκπαιδευτικό Πλού της ΣΝΔ, την 2α Ιουλίου 2010.





Από την επίσκεψη της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, στο Μουσείο της Τρίπολης της Λιβύης, κατά τη διάρκεια του ΘΕΠ 2010.



Από την εκπαίδευση Ναυτικών Δοκίμων (Μ), κατά τη διάρκεια του ΘΕΠ 2010.



Από την τελετή παράδοσης-παραλαβής Διοικητού ΝΔΑ, την 9η Ιουλίου 2010.





Από την επίσκεψη Κινεζικής αντιπροσωπείας στο ΓΕΝ, την 9η Αυγούστου 2010.





Από την τελετή αναχώρησης για τον ετήσιο Θερινό Εκπαιδευτικό Πλού της ΣΜΥΝ, την 10η Αυγούστου 2010.





Από την τελετή αναχώρησης για τον ετήσιο Θερινό Εκπαιδευτικό Πλού της ΣΜΥΝ, την 10η Αυγούστου 2010.





Από τον εορτασμό Κοιμήσεως Θεοτόκου και της 70ης επετείου θυθίσεως Κ/Δ ΕΛΛΗ, στην Τήνο, την 15η Αυγούστου 2010.





Το Ιστιοφόρο ΜΑΪΣΤΡΟΣ της Σχολής Ναυτικών Δοκιμών κατά τη διάρκεια του 47ου Ράλλυ Αιγαίου, που διεξήχθη από 16 έως 26 Ιουλίου 2010.



Από την επίσκεψη Ρωσικής αντιπροσωπείας στη ΣΝΔ, την 18η Αυγούστου 2010.



Από τις εορταστικές εκδηλώσεις 75ης επετείου θανάτου Ναυάρχου Κουντουριώτη, στην Ύδρα, την 21η και 22α Αυγούστου 2010.





Από την περιφορά της εικόνας της Παναγίας Φανερωμένης, στη Σαλαμίνα, την 23η Αυγούστου 2010.



Η ηγουμένη Αγνή πλαισιούμενη από τους: Αρχηγό ΓΕΝ, Διοικητή ΔΔΜΝ, Διοικητή Ναυστάθμου Σαλαμίνας, Διοικητή Υπηρεσίας Φάρων και Διοικητή Καταδρομών Μ. Πεύκου, την 23η Αυγούστου 2010.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Η Μουσική του Πολεμικού Ναυτικού το 1937.





“1880-2010”

**130 χρόνια
της Μουσικής
του Πολεμικού Ναυτικού**

Του Ανθυπαασπιστού (ΜΟΥΣ) Γεωργίου Σκουρλέτη



Μετά την ανεξαρτησία της Ελλάδας και αφού είχε συγκροτηθεί το Πολεμικό Ναυτικό, δημιουργήθηκε αμέσως σε αυτό Μουσικό Τμήμα (Μπάντα), για να καλύψει τις ανάγκες της υπηρεσίας, την εκπαίδευση νεοσύλλεκτων σε πεζικές ασκήσεις καθώς και τις παρελάσεις των αγημάτων του Πολεμικού Ναυτικού. Το τμήμα αυτό το αποτελούσαν Σαλπικτές και Τυμπανιστές.

Το τμήμα αυτό δημιουργήθηκε το έτος 1875 και μέχρι το 1878 λειτουργούσε με βαθμοφόρους εκπαιδευτές, αποσπασμένους στο Πολεμικό Ναυτικό από το Μουσικό Τμήμα του Στρατού Ξηράς - της τότε Φρουράς Αθηνών. Το 1880 την εκπαίδευση του τμήματος αυτού αλλά και τη διεύθυνσή του ανέλαβαν βαθμοφόροι του Πολεμικού Ναυτικού, κατάλληλοι για τα καθήκοντα αυτά.

Το έτος 1889, όπου το Πολεμικό Ναυτικό βρισκόταν σε πλήρη εξέλιξη και εκσυγχρονισμό, η

τότε ηγεσία του αποφάσισε την ίδρυση και Μουσικού Τμήματος (Μπάντας). Έτσι, τον Ιανουάριο του 1890, κατόπιν διαγωνισμού, κατετάγησαν οι πρώτοι είκοσι δύο ιδιώτες ως εθελοντές μουσικοί.

Το προϋπάρχον τμήμα των Τυμπανιστών-Σαλπικτών στη συνέχεια ενώθηκε με τους είκοσι δύο νεοκαταταγέντες εθελοντές μουσικούς, δημιουργώντας έτσι ένα ενιαίο τμήμα Μπάντας, όπου η αριθμητική της δύναμη ανήλθε περί τους σαράντα πέντε άντρες.

Προσωρινά τα καθήκοντα του Αρχιμουσικού εκτελούσε ο αρχαιότερος Υπαξιωματικός εκ των υπηρετούντων του τμήματος Τυμπανιστών-Σαλπικτών, Δημοσθένης Αβατάγγελος, ο οποίος καταγόταν από την Κέρκυρα. Η πρώτη δημόσια εμφάνιση της μπάντας αυτής πραγματοποιήθηκε την 25η Μαρτίου του έτους 1890 κατά την παρέλαση της Εθνικής Εορτής, αποσπώ-

ντας τα χειροκροτήματα και γενικά τις επευφημίες του κοινού.

Η τότε ηγεσία του Πολεμικού Ναυτικού, θέλοντας να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη στο Μουσικό Τμήμα, αποφάσισε την κατάταξη έμπειρου Αρχιμουσικού. Έτσι, κατόπιν διαγωνισμού, περί το τέλος του 1890, κατετάγη με το βαθμό του Σημαιοφόρου ο πρώτος διπλωματούχος Αρχιμουσικός του Πολεμικού Ναυτικού, Άγγελος Καλαμάς, ο οποίος καταγόταν από τη Ζάκυνθο.

Το μουσικό τμήμα επέβαινε μόνιμα στη Ναυαρχίδα του Στόλου, καλύπτοντας συνάμα και όλες τις ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού γενικότερα, όπως: στο κεντρικό προγυμναστήριο Πόρου κατά τις περιόδους προπαιδείσεως νεοσυλλέκτων, παρελάσεις, θρησκευτικές τελετές, ορκωμοσίες, ψυχαγωγικές εκδηλώσεις κ.λπ.

Μετά τους *Βαλκανικούς Πολέμους*, άρχισε πλέον να λαμβάνεται μέριμνα για την ανάπτυξη της Μπάντας του Πολεμικού Ναυτικού. Έτσι κατετάγησαν και άλλοι εθελοντές μουσικοί, οι οποίοι προστίθεντο πάντοτε στο επί της Ναυαρχίδας του Στόλου επιβαίνον Μουσικό Τμήμα. Όμως τα πολεμικά γεγονότα της τότε εποχής, δεν επέτρεψαν σοβαρή εξέλιξη στη μουσική, παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονταν από προσωπική πρωτοβουλία των στελεχών που φοιτούσαν σε διάφορα Ωδεία.

Το έτος 1923 η απόδοση της Μπάντας του Πολεμικού Ναυτικού είχε φτάσει σε υψηλό επίπεδο αποδόσεως και πολλοί από τους εθελοντές είχαν ανέβει στις ανώτερες βαθμίδες της Ιεραρχίας των Υπαξιωματικών. Δυστυχώς όμως, στις 10 Μαρτίου του 1923, το επίτακτο ναυαγοσωστικό «*Αλέξανδρος Ζ*» της εταιρείας Ζαροκόωστα, το οποίο χρησιμοποιείτο για τη μεταφορά του προσωπικού εξόδου του Πολεμικού Ναυτικού από το Ναύσταθμο Σαλαμίνας προς το λιμένα του Πειραιά, ναυάγησε έξω από τη νήσο Ψυτάλλεια. Εκτός των άλλων επιβαινόντων πνίγηκαν και όλοι οι επιβαίνοντες μουσικοί - τριάντα έξι (36) Υπαξιωματικοί και Ναυτοδίοποι. Μετά το ναυάγιο, δεν απέμειναν παρά μόνο οκτώ μουσικοί, όσοι δηλαδή έπρεπε να παραμείνουν την ημέρα εκείνη εντός της υπηρεσίας, οι λεγόμενοι «ένδον».

Για τη συμπλήρωση της Μπάντας του Πολεμι-



Ο Αρχιμουσικός του Πολεμικού Ναυτικού, Άγγελος Καλαμάς

κού Ναυτικού, στο τέλος του 1923, έγινε –κατόπιν διαγωνισμού– κατάταξη νέων εθελοντών μουσικών από τον βαθμό του Διόπου μέχρι και του Κελευστού (Αρχικελευστού σήμερα), ανάλογα της βαθμολογικής επιτυχίας κάθε ενός στο διαγωνισμό. Έτσι συμπληρώθηκε ξανά η Μπάντα του Πολεμικού Ναυτικού έστω και με μερικές ελλείψεις.

Διαγωνισμοί κατατάξεως νέων εθελοντών πραγματοποιήθηκαν και τα επόμενα χρόνια μέχρι της πλήρους συμπλήρωσης της Μπάντας. Στη συνέχεια εκ της Αρχηγίδος του Στόλου, το 1924 εγκαταστάθηκε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας στις εγκαταστάσεις της Δ.Δ.Ν. (Διεύθυνση Διοικητικής Ναυστάθμου). Στο Αρχηγείο Στόλου, επί του Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ, παρέμεινε μικρό μουσικό τμήμα για κάλυψη αναγκών του Στόλου σε αγήματα και άλλες εθιμοτυπικές εκδηλώσεις, μέχρι το 1945, όπου το τμήμα αυτό εντάχθηκε στο κύριο σώμα της μπάντας.



Μουσικοί, μέλη της μπάντας του Ναυτικού το 1952.

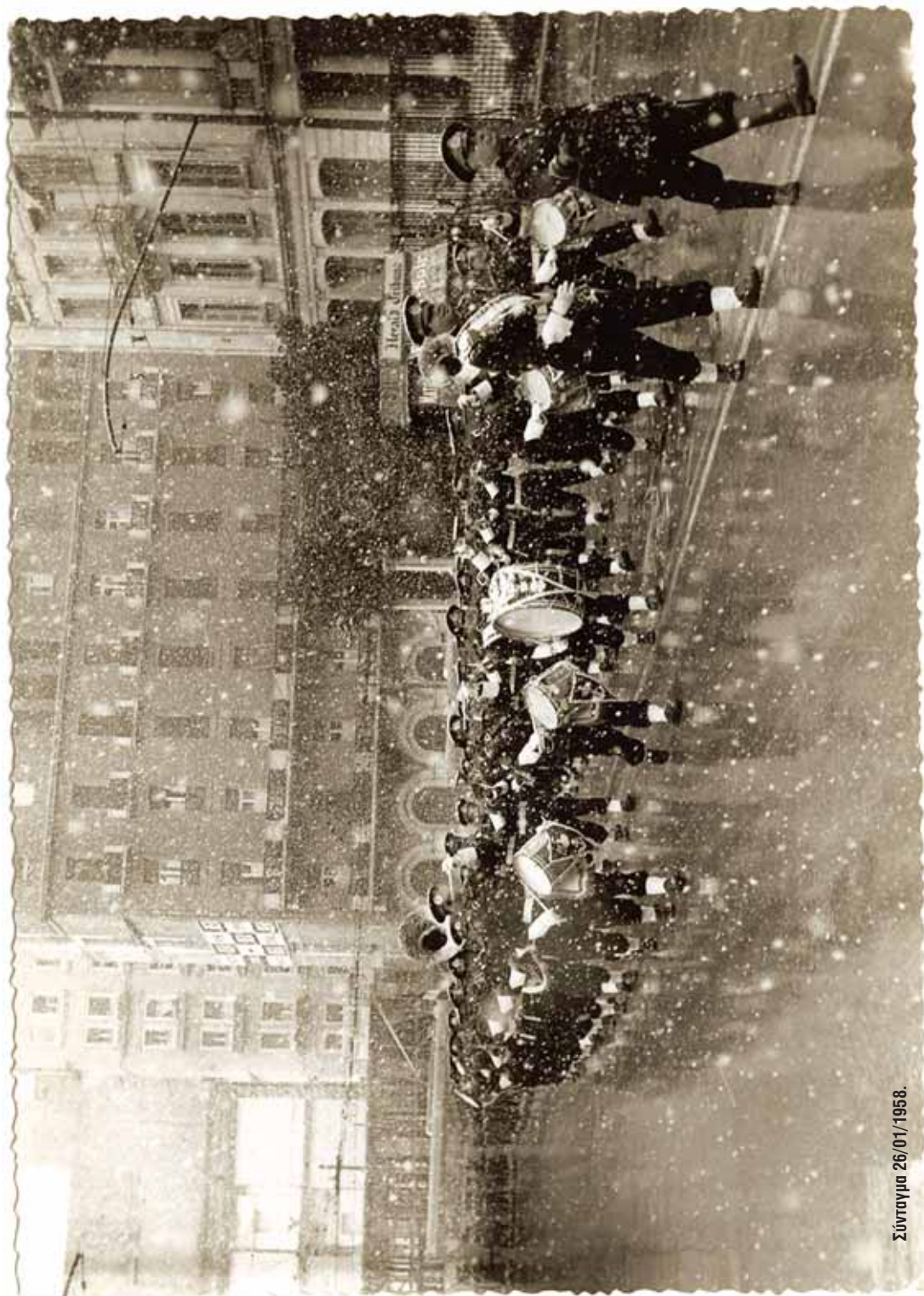
Για την πλέον συστηματική εκπαίδευση του προσωπικού της Μουσικής, το 1925 –κατόπιν Διατάγματος– συστάθηκε η Σχολή Μουσικών, η οποία, εκτός των άλλων, προέβλεπε και τον τρόπο κατατάξεως και προαγωγής των μουσικών με έδρα την Δ.Δ.Ν. όπου εκεί έδρευε και το μουσικό τμήμα. Τη Διοίκηση της Σχολής –από της ιδρύσεώς της μέχρι το 1928– ασκούσε ο εκάστοτε Αρχιμουσικός, που την εποχή εκείνη ήταν ο Υποπλοίαρχος Γ. Σπινέλης, ο οποίος έφερε πλέον τον τίτλο του Αρχιμουσικού ΠΝ και Διευθυντού της Σχολής Μουσικών. Από του έτους 1928 μέχρι το 1932, όπου τότε, τόσο το Μουσικό τμήμα όσο και η Σχολή Μουσικών μεταφέρθηκαν στο Κεντρικό Προγυμναστήριο ΠΟΡΟΥ, τα καθήκοντα του Διευθυντού ασκούσε ο εκάστοτε Διευθυντής Διοικητικής Ναυστάθμου και τα επόμενα χρόνια ο εκάστοτε Διοικητής Κ.Π. ΠΟΡΟΥ. Τόσο η Μπάντα όσο και η Σχολή Μουσικών παρέμειναν στο Κ.Π. ΠΟΡΟΥ μέχρι το 1936, ενώ στη συνέχεια μεταφέρθηκαν και πάλι στη Δ.Δ.Ν. όπου και παρέμειναν μέχρι τον Ιανουάριο του 1941. Τότε εγκαταστάθηκαν στο κτίριο της Σχολής Πυροβολικού στο Σκαρμαγκακά και παρέμειναν μέχρι της καταλήψεως

της πατρίδος από τους Γερμανούς. Κατά τη διάρκεια του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου, η Μουσική ακολούθησε την έξοδο του Στόλου στην Μέση Ανατολή, έχοντας εγκατασταθεί στο Επιβατηγό Πλοίο «ΙΩΝΙΑ» (1941-1943) και στη συνέχεια στο Θωρηκτό «Αβέρωφ». Παρόλες τις δύσκολες καταστάσεις, λόγω πολέμου, το μουσικό τμήμα ήταν τέλειο σε οργάνωση και απόδοση, ενώ δε διέκοψε καθόλου τη δραστηριότητά του.

Το 1946 τοποθετήθηκε στο Σκαρμαγκακά, στο Κ.Ε. Παλάσκας και αργότερα στη Ν.Β. Κανελλόπουλος, όπου στεγάζεται μέχρι σήμερα.

Το 1936, κατασκευάστηκε και καθιερώθηκε η πρώτη επίσημη στολή του προσωπικού της Μουσικής του Ναυτικού, λόγω της ανομοιομορφίας που υπήρχε μεταξύ των στολών Υπαξιωματικών και Ναυτοδιόπων. Η στολή αυτή, ήταν σύμφωνα με τα πρότυπα της στολής της Μπάντας του Αγγλικού Ναυτικού, με μόνη διαφορά το χρώμα, όπου το μπλε αντικατέστησε το κόκκινο. Το 1956, την θέση του πηλικίου, πήρε η λευκή κάσκα.

Η Μουσική του Πολεμικού Ναυτικού γενικότερα, έχει την πρωτοπορία σε πολλά θέματα που έχουν σχέση με τη μουσική στη χώρα μας.



Σύνταγμα 26/01/1958.



Η μουσική του ΠΝ στο Παναθηναϊκό Στάδιο στην έναρξη των Ολυμπιακών αγώνων το 1896

Εκτός από την καθιέρωση της επίσημης στολής, είναι η πρώτη που από το 1924, καθιέρωσε ραβδούχο, ο οποίος κατευθύνει και δίνει παραγγέλματα στο μουσικό τμήμα. Επίσης είναι η πρώτη μπάντα που εκτελεί σχηματισμούς επιδείξεων ακριβείας, είτε από μόνη της είτε μαζί με ένοπλο τμήμα, από το 1926. Άλλη μία πρωτοτυπία για τα ελληνικά δεδομένα, υπήρξε η χρησιμοποίηση μιας κατσίκας ντυμένης με ναυτική στολή, ως μασκότ η οποία ακολουθούσε και συνόδευε μόνη της τη Μουσική σε όλες τις εμφανίσεις και δραστηριότητες.

Η Μουσική του Πολεμικού Ναυτικού έχει αντιπροσωπεύσει την πατρίδα μας πάρα πολλές φορές στο εξωτερικό, σε παρελάσεις, σε θρησκευτικές τελετές, στρατιωτικά φεστιβάλ, κ.ά. Η πρώτη φορά ήταν το 1899, όταν η Μουσική επιβιβάστηκε στο Θωρηκτό «ΨΑΡΑ», όπου αντιπροσώπευσε την Ελλάδα στις εορταστικές εκδηλώσεις που έγιναν στη Μασσαλία της Γαλλίας. Από το 1999, συμμετέχει κάθε χρόνο σε στρατιωτικά φεστιβάλ όπου λαμβάνει θετικότερα σχόλια για το ρεπερτόριο, την απόδοσή της καθώς επίσης και τους σχηματισμούς που παρουσιάζει. Οι συμμετοχές της μέχρι σήμερα, είναι οι εξής: το 1999

στο Χαιρλέν της Ολλανδίας, το 2000 στην Κρακοβία της Πολωνίας, το 2001 στη Μονς του Βελγίου, το 2002 στη Νίκαια της Γαλλίας, το 2004 στη Μάλτα, το 2006 στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, το 2007 στη Νέα Υόρκη της Αμερικής και στο Σωμίρ της Γαλλίας και το 2008 στη Μονς του Βελγίου. Επίσης, σε μικτά μουσικά τμήματα των Ενόπλων Δυνάμεων (Ελληνικός Στρατός-Πολεμικό Ναυτικό - Πολεμική Αεροπορία), συμμετέχει από το 1986, σχεδόν κάθε χρόνο, στην παρέλαση των ομογενών στην Νέα Υόρκη της Αμερικής, το 2000 στην Κανγκκούν της Ν. Κορέας, για τον εορτασμό των 50 χρόνων από τη λήξη του εμφυλίου πολέμου, το 2001 και το 2002 έλαβε μέρος στις εορταστικές εκδηλώσεις στη Ρώμη της Ιταλίας για την επέτειο της Ιταλικής Δημοκρατίας, το 2004 στη Νορμανδία για την 50ή επέτειο της αποβάσεως και στη Μάλτα το ίδιο έτος σε διεθνές στρατιωτικό φεστιβάλ.

Ακόμη είναι η μόνη Μπάντα που είχε συμμετοχή και στις δύο Ολυμπιάδες που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα μας. Το 1896 συμμετείχε στις τελετές έναρξης και λήξης, και το 2004 στην τελετή έναρξης των Ολυμπιακών και λήξης των Παραολυμπιακών Αγώνων. Έχει παρου-



Πορτ Σάιντ, 1944. Σάλπισμα κλήσης στο «Αβέρωφ».



Σάλπισμα στην Ακρόπολη, 1991.

σιάζει προγράμματα κι εκπομπές στην τηλεόραση, το ραδιόφωνο και έργο στον δισκογραφικό τομέα καθώς επίσης έχουν προβληθεί εκπομπές αναφερόμενες στην ιστορία και το έργο της.

Από την ίδρυσή της, τον Νοέμβριο του 1880, έως σήμερα, έχουν διατελέσει 23 Αξιωματικοί ως Αρχιμουσικοί και Διευθυντές της Σχολής Μουσικής ΠΝ. Σήμερα, Αρχιμουσικός και Διευθυντής της Σχολής Μουσικών Πολεμικού Ναυτι-

κού είναι ο Πλωτάρχης (ΠΥ-ΜΟΥΣ) Γεώργιος Τσιλιμπάρης ΠΝ.

Πηγές

Προσωπικό αρχείο Υποπλοιάρχου ε.α. (ΠΥ-ΜΟΥΣ) Αντωνίου Ζερβού ΠΝ (τέως Αρχιμουσικού ΠΝ)

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Ανθυπασπιστής (ΜΟΥΣ) Γεώργιος Σκουρλέτης γεννήθηκε στην Καλαμάτα το 1971. Μεγάλωσε στην Μεσσήνη όπου έκανε τις εγκύκλιες σπουδές του και απέκτησε μουσική παιδεία.

Κατετάγη στο Κ.Ε ΠΑΛΑΣΚΑΣ το 1991 ως Ναύτης (ΕΘΕΛ-ΜΟΥΣ) και τον Σεπτέμβριο του 2006 προήχθη στο βαθμό του Ανθυπασπιστή.

Έχει φοιτήσει σε όλα τα σταδιοδρομικά σχολεία που προβλέπονται από το βαθμό του, είναι κάτοχος πτυχίου ενοργάνωσης πνευστών, γνώστης αγγλικής γλώσσας και χειρισμού Η/Υ. Σήμερα υπηρετεί στη Ν. Β. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ. Είναι παντρεμένος με την Καλλιόπη Δημητρακοπούλου καθηγήτρια μαθηματικών και έχουν αποκτήσει ένα τέκνο τον Παναγιώτη.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Η μουσική του ΠΝ επί του Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ το 1921.





« Ω θεία Σαλαμής... »

Του Αντιναυάρχου ε.α. Δημητρίου Λισμάνη ΠΝ

Κάθε χρόνο, όταν έρχεται ο Σεπτέμβριος, ποιος μπορεί να μη θυμηθεί ότι εδώ, στα νερά της Αττικής, κάποτε, πολύ παλιά, έγινε μια τρομακτική μάχη. Μια σύγκρουση δύο πολιτισμών. Τότε που στα στενά της Σαλαμίνας, οι Έλληνες αντιστάθηκαν στην τρίτη περσική εισβολή, έδωξαν τους Μήδους και αυτοί δεν επέστρεψαν ποτέ σ' αυτήν την ήπειρο. Αν οι Ασιάτες χυνόντουσαν στην Ευρώπη, ο κόσμος θα ήταν άλλος.

Παγκόσμιας σημασίας γεγονότα, τόσο παλιά που συγχέονται με το μύθο, παίρνουν νόημα και αποκτούν εικόνα, μονάχα εφόσον τα εξιστορούμε. Επομένως, η τακτική επαναφορά τους στη μνήμη μας δεν είναι άσκοπη. Το κλέος της Σαλαμίνας πάντοτε εμπνέει εμάς τους Έλληνες και ανεβάζει την ψυχολογία μας. Σήμερα, μάλιστα, στους δύσκολους καιρούς, ενεργεί ευεργετικά. Μας εκπλήσσει όμως η πληροφορία στο Διαδίκτυο ότι η UNESCO δεν έχει περιλάβει στον πίνακα των σπουδαιότερων παγκόσμιων ιστορικών συμβάντων, τη ναυμαχία της Σαλαμίνας, αφού δεν ενδιαφέρθηκε καμία αρχή να το εισηγηθεί!

Αφού λοιπόν οι Αθηναίοι κατατρόπωσαν τους Πέρσες στο Μαραθώνα, έπεσαν σε πολιτικό λήθαργο. Ένωσαν πια ασφαλείς και αδιαφόρησαν για οποιαδήποτε προπαρασκευή που θα εξασφάλιζε την προστασία της πόλης τους από μελλοντική απειλή. Μόνο ο Θεμιστοκλής του Νεοκλή, με το διορατικό του πνεύμα, αντελήφθη πως ο Μήδος θα επανέλθει ισχυρότερος για να υποτάξει οριστικά τους Έλληνες και να εκδικηθεί για το όνειδος του Μαραθώνα. Ανήσυχος έβλεπε τον κίνδυνο άμεσο και τον εχθρό να τους περιμένει τώρα στη θάλασσα. Παρότρυνε τους συμπολίτες του να σηκωθούν και να εγκαταλείψουν όλοι την πόλη και να πάνε στη θάλασσα.

Οι Αθηναίοι περιφέρονταν στην Αγορά τρομαγμένοι και σκυθρωποί από αυτά που άκουγαν. Και ποιος θα σώσει την ιερή πόλη, αφού θα λείπουμε; έλεγαν. Ο Αριστείδης έκανε την αντίδραση ακόμη πιο μεγάλη. Είχε μια δεισιδαίμονα σχεδόν απέχθεια στη θάλασσα και ένα σχέδιο συντηρητικό, κολλημένο σαν όστρακο στη στεριά.

Από την άλλη μεριά, ο νεωτεριστής στρατηγός, ο γιος του Νεοκλή, ακούραστος, προσπαθούσε να πείσει τους Αθηναίους πολίτες ότι ήρ-

θε καιρός να ανακαλύψουν τη θάλασσα. Αυτός είναι ο δρόμος μας –τους έλεγε– ο ευκλής δρόμος των Ελλήνων. Μην ξεχνάτε τον πρόγονο Θησέα. Δεν είναι αυτός που ταξίδεψε στην Κρήτη; Μήπως πήγε εκεί με το άρμα του; Όλοι οι κόλποι, μακρινοί και κοντινοί, έχουν ονόματα ελληνικά! Ποιος τους τα έδωσε; Αισχύνομαι να βλέπω ένα λαό τόσο θαλασσινό να φοβάται το νερό, το ίδιο του το αίμα. Μα, Μήδοι πια γίναμε; Να φοβηθούμε ποιο; Το πιο ελληνικό μας στοιχείο, το φιλικότερο στοιχείο του ανθρώπου...

Στην πόλη της Παλλάδας τα μυαλά δεν ήταν πια καθαρά. Πώς να ξεδιαλύνουν και το χρησμό της Πυθίας; Ούτε το «ξύλινο τείχος» μπορούσαν να καταλάβουν ούτε τις τελευταίες στροφές που απάγγειλε η Ιέρεια: «*Ω θεία Σαλαμίς, απολείς δε συ τέκνα γυναικών...*». Οι Αθηναίοι ερμήνευσαν αυτά που ξεστόμισε η μάντις Αριστονίκη, πως έδειχναν τη Σαλαμίνα σαν τον τάφο των τέκνων τους. Τρομοκρατήθηκαν πολύ. Να αποδημήσουμε –φώναζαν– να πάμε στη Σικελία ή στον Τάραντα και πιο πέρα. Ενώ, οι γεροντότεροι που έμεναν πίσω, άρχισαν να περιφράζουν την Ακρόπολη με ξύλινο τείχος!

Ο Θεμιστοκλής οργισμένος και ανήσυχος, τους βοηθούσε να καταλάβουν ότι οι Δελφοί τον δικαίωσαν, αφού ενέκριναν τα ξύλινα τείχη του. Και τους εξηγούσε ότι η Πυθία στην τελευταία απαγγελία της ανέφερε απλά «*γυναικών*», δεν είπε «*Ελληνίδων γυναικών*». Ποιος μας βεβαιώνει ότι η μάντις δεν εννοούσε τις περσίδες γυναίκες; τους έλεγε. Βέβαια, λένε ότι το Μαντείο έβγαζε κάποιες φορές χρησμούς... κατά παραγγελία (οι πλάγιες παρεμβάσεις ευδοκίμουν από παλιά σ' αυτόν το γεωγραφικό τόπο). Αν δε λάβουμε υπόψη και κάποιους ιστορικούς που θεωρούν το Θεμιστοκλή έμπειρο χειριστή της προπαγάνδας, της παραπληροφόρησης και της πονηρίας, μπορούμε να κάνουμε αρκετές σκέψεις.

Ευτυχώς, βρέθηκε ένας σημαντικός υποστηρικτής του Θεμιστοκλή, σε τούτη τη δύσκολη περίπτωση. Ο τραγικός Αισχύλος, ο γενναίος Μαραθωνομάχος, που τώρα στα 45 χρόνια του είναι έτοιμος να πολεμήσει πάλι. Αυτός να, φώναζαν οι Αθηναίοι. Αυτός να μας πει την αλήθεια. Αυτός και το δόρυ ξέρει να κρατά και το καλάμι επιδέξια να χειρίζεται. Κι ωραία ξέρει να λαλεί.

Δεν είμαι χρησμολόγος – πήρε το λόγο ο ποιητής. Δεν διαβάζω τα μελλούμενα. Διαβάζω γράμματα. Και τους εξήγησε: Αν η Σαλαμίνα θεωρείτο ο τάφος των παιδιών μας, θα την αποκαλούσε η Ιέρεια «*θεική*»; Θα την έλεγε «*Τάλαινα ή Ολέτειρα Σαλαμίνα*». Τη Σαλαμίνα ο Θεμιστοκλής δεν την πρόκρινε σαν χρησμολόγος, την επέλεξε ως στρατηγός. Ορθά διείδε και ορθά λογίζεται, και ορθά θα πράξει – κατέληξε ο γιος του Ευφορίωνα. Μεστά λόγια ενός Αθηναίου διανοούμενου και ευυπόληπτου πολίτη του 480 π.Χ.

Εν τω μεταξύ, από τους συμμάχους, οι Πελοποννήσιοι μόνο τη δική τους γεωγραφία ήξεραν. Ανακάλυψαν τον Ισθμό και σ' αυτόν έμειναν. Υπάκουαν στην αντίληψη: «Οι Πελοποννήσιοι για την Πελοπόννησο». Όσο για τους λοιπούς Έλληνες; Ας χαθούν, αφού δεν μπορούν να σωθούν. Μα, πώς να την κερδίσεις τη νίκη –έλεγε βαθειά συλλογισμένος ο Θεμιστοκλής– όταν έχεις τόσο αμφίβλους συμπολίτες και τόσο αφερέγγυους συμμάχους;

Εκείνος δε ο Κορίνθιος ναύαρχος Αδείμαντος, στη σύσκεψη των Ελλήνων αρχηγών, την προηγούμενη ημέρα από τη σύγκρουση, πέρασε κάθε όριο. Εσύ να πάψεις! Δεν έχεις δικαίωμα να μιλάς, φώναξε στο Θεμιστοκλή. Ένας άπολις δεν έχει δικαίωμα να ψηφίζει! Όλα αυτά, όταν στο βάθος του λεκανοπεδίου οι φλόγες φαίνονταν να κατατρώνουν το ωραίο Άστυ.

Ω, θαλασσομάχε των κοιλάδων που απορείς πώς τα πλοία δεν έχουν τροχούς, αναφώνησε εκτός εαυτού ο Θεμιστοκλής. Ω, μαλθακέ και απόλεμε στόλαρχε των ολκάδων, που ως τώρα ναυμάχησες μόνο σε πελάγη χλιδής! (γεμάτη εταιρες πολυτελείας η Κόρινθος και κέντρο έκλυτης ζωής –«*ου παντός πλειν ες Κόρινθον*»). Ω, μαστροποί, εταιροτρόφοι και πορνοβοσκοί Κορίνθιοι!... Και τελειώνοντας, ο Θεμιστοκλής, κατακεραύνωσε τους υπερόπτες Πελοποννήσιους με εκείνη την μνημειώδη φράση: «*Πόλις δ' ημίν εστί μεγίστη των Ελληνίδων, αι διακόσiai τριήρεις αι πεπληρωμέναi...*» – πολύτιμη παρακαταθήκη για εμάς τους νεότερους. Θεωρούσε ο ναύαρχος ότι ο αθηναϊκός στόλος στη Σαλαμίνα δεν ήταν εκτροπή, αλλά η πραγματική Αθήνα.

Το επόμενο πρωί όλοι σκέπασαν τα μάτια τους. Ολόκληρος ο πορθμός από την Πειραική ως την Κυνόσουρα και πέρα ως το στόμιο του



Θεμιστοκλής (527-461; π.Χ.)

κόλπου της Ελευσίνας ήταν κλειστός από μηδικές τριήρεις σε αλληπάλληλες σειρές. Και πίσω τους εκτεινονταν στις ακτές, σε άλλο άθραυστο τείχος, οι μυριάδες του εχθρικού πεζικού. Ο Σαρωνικός δεν ήταν πια Αθηναϊκός. Κι είχαν χάσει τα νερά το γαλάζιο τους. Ήταν πια ξύλινα («*Ολόξυλον φαίνεσθαι τον πόντον...*»).

Η νύχτα της παραμονής (της 28ης ή 29ης Σεπτεμβρίου του 480 π.Χ.) σφραγίσθηκε ως η μεγάλη στιγμή της Ιστορίας. Το στρατήγημα του τετραπέρατου Αθηναίου ναύαρχου λειτούργησε και η ναυμαχία θα δοθεί με τους δικούς του όρους: Έβαλε τους Πέρσες και τους Πελοποννήσιους μέσα στο στενό της Σαλαμίνας και θα πολεμήσουν εκεί – τους πρώτους με παραπληροφόρηση και τους δεύτερους με εξαναγκασμό. Έτσι, τα ηνία του ακαταλόγιστου αυτού αγώνα πέρασαν, χωρίς να το καταλάβει κανείς, στα παράφορα χέρια του ριψοκίνδυνου Θεμιστοκλή – παρόλο ότι η αρχηγία ανήκε τυπικά στο Λακεδαιμόνα Ευρυβιάδη.



Η ναυμαχία στο στενό της Σαλαμίνας

Προτού αρχίσει η σύγκρουση, έχει πολύ ενδιαφέρον να μάθουμε ποιες τελευταίες σκέψεις απασχολούσαν τον Ξέρξη. Ο Μεγάλος Βασιλιάς καλεί στη σκηνή του, πάνω στο Αιγάλεω, τον Έλληνα σύμβουλό του Δημάρατο και τον ρωτάει:

Ξ: Γιατί οι Έλληνες διάλεξαν αυτόν τον τόπο; Μήπως πιστεύουν στη νίκη; Για να διαφύγουν μια φορά αποκλείεται. Το τείχος γύρω τους είναι αδιαπέραστο.

Δ: Οι Έλληνες, αλλοίμονο, δεν διαλέγουν μόνο τους τόπους που θα νικήσουν. Διαλέγουν και τους τόπους που θα πεθάνουν.

Ξ: Αφού θα πεθάνουν, τι τους νοιάζει το πώς ή το πού θα πεθάνουν;

Δ: Τους νοιάζει! Γιατί διαλέγουν τους τόπους εκείνους, όπου θα πουλήσουν τη ζωή τους ακριβότερα.

Η περιγραφή της μάχης είναι χιλιοειπωμένη. Θα ήταν προτιμότερο να αφήσουμε ένα Σαλαμινομάχο να μας αφηγηθεί κάποιες σκηνές της, όπως τις έζησε και όπως τις είδε ο ίδιος. Όταν μάλιστα αυτός είναι ο μεγάλος ποιητής Αισχύλος, τότε η αφήγηση εκτός από αυθεντική είναι και μινωδία:

«...Όταν όμως με τ' άσπρα τ' άτια της η μέρα
φωτοπλημμύριστη άπλωσε σ' όλο τον κόσμο,
μια πρώτ' ακούστηκε απ' το μέρος των Ελλήνων
βοή τραγουδιστά με ήχο φαιδρό να βγαίνει
και δυνατά αντιβούιζαν μαζί κι οι βράχοι
του νησιού γύρω, ενώ τρομάρα τους βαρβάρους
έπιασεν όλους...»

κι αμέσως τα πλαταγιστά με μιας κουπιά τους
χτυπούνε με το πρόσταγμα την βαθειάν άρμη

και δεν αργούνε να φανούν όλοι μπροστά μας.
Το δεξί πρώτο, σε γραμμή, κέρας ερχόταν
μ' όλη την τάξη, κι έπειτα κι ο άλλος ο στόλος
από πίσω ακλουθά, και τότε ήταν ν' ακούσης
φωνή μεγάλη από κοντά: «Εμπρός, των Ελλήνων
γενναία παιδιά!...».

Το σύνθημα της εμβολής έδωσε πρώτα
ένα καράβι ελληνικό, που έσπασεν όλα
ενός φοινικικού, κορώνες κι ακροστόλια,
κι έτσι όλοι στρέφουν ο ένας καταπάνω τ' άλλου.
Λοιπόν, βαστούσε στην αρχή καλά το ρέμμα
του στόλου των Περσών, μα όταν στο στενό μέσα
τόσο πλήθος στριμώχτηκαν και δεν μπορούσαν
καμιά βοήθεια ο ένας τ' άλλου να δίνουν
κι οι ίδιοι με τις χαλκόστομες συμμεταξύ τους
χτυπιόνταν πρώρες, σπάγανε των κουπιών όλες
μαζί οι φτερούγες και, να, τότε των Ελλήνων
τα πλοία ένα γύρο με πολλή επιδεξιωσύνη
από παντού χτυπούσανε και τα σκαριά μας
αναποδογουρίζονταν και δεν μπορούσες
να βλέπης πια τη θάλασσα που ήταν γιομάτη
από ναυάγια καραβιών κι ανθρώπων φόνου,
και βρούαζαν οι γαλιοί νεκρούς κι οι ξέρες γύρου,
ενώ όσα μας εμάνανε καράβια ακόμα
το' βάζαν στο κουπί φευγάλα δίχως τάξη.
Μα εκείνοι, σαν και να' τανε για θύννους ή άλλο
βόλασμα ψάρια, με κουπιά σπασμένα, ή μ' ό,τι
συντρίμμι απ' τα ναυάγια, χτυπούν, σκοτώνουν
κι ένας βόγγος απλώνονταν μαζί και θρήνος
ως τ' ανοικτά της θάλασσας, όσο που η μαύρη
της νύχτας ήρθε σκοτεινιά κι έβαλε τέλος...».

Αισχύλου, «*Πέρσες*» - (Μετάφραση: Ι. Ν. Γρυπάρη)

Το ναυτικό δαιμόνιο του Θεμιστοκλή ξετυλίχτηκε σε όλο του το μεγαλείο. Ο Σπαρτιάτης Ευρυβιάδης –ο τυπικός στόλαρχος– και ο Κορίνθιος Αδείμαντος (που χλεύαζε τους Αθηναίους) αποδείχθηκαν μέτριοι ναύαρχοι, ο δεύτερος και δειλός. Οι Πελοποννήσιοι –το δεξί της ελληνικής παράταξης– διαλύθηκαν από τους μανιασμένους Ίωνες. Οι Αιγινήτες έτρεξαν με ηρωικότητα να προστατεύσουν το δεξί και αποθεώθηκαν. Την κατάσταση τελικά έσωσε ο Θεμιστοκλής με τους Αθηναίους –που πολέμησαν σαν ομηρικοί ήρωες– αφού προηγουμένως διέλυσαν το περσικό κέντρο με πλάγια έφοδο.

Η φυγή των Μήδων είχε γίνει γενική και επονειδιστή. Ο Ξέρξης πήρε το θρόνο του κι έφυγε κατά το Φάληρο. Το περσικό άγημα πάνω στην

Ψυττάλεια εγκαταλείφθηκε και κατεσφάγη από τους άνδρες του Αριστείδη. Οι ακτές της Αττικής έγιναν το πιο πολυεθνικό νεκροταφείο στην ιστορία της ανθρωπότητας μέχρι εκείνη τη μέρα. Με ξύλα των περσικών ναυαγίων, οι Αθηναίοι στόλισαν το εσωτερικό του περιφήμου Ωδείου που ανέγειραν δίπλα στο θέατρο του Διονύσου, ως τρόπαια της μεγάλης νίκης. Ο γενναίότερος από τους Πέρσες βασιλικούς αδελφούς, ο Αριγβίνης, αρχηγός των Κάρων και Ιώνων, βυθίστηκε με τη ναυαρχίδα του. Διακόσιες τριήρεις καταστράφηκαν κι άλλες τόσες αιχμαλωτίστηκαν μαζί με τα πληρώματά τους. Η ιστορία λέει ότι, μετά τη ναυμαχία, ο Μεγάλος Βασιλιάς, θέλοντας να προσβάλει το ναύαρχο του στόλου του, Μεγάβαζο, του έδωσε μια ρόκα και ένα αδράχτι (που συμβόλιζαν τις γυναικείες δουλειές). Ούτε ο Μεγάβαζος ούτε οι άλλοι δύο επιβίωσαντες ναύαρχοι, ο Αχαιμένης (ο άλλος αδελφός του Ξέρξη, διοικητής των Αιγυπτίων) και ο Πρηξάσσης, ανάλαβαν ξανά ναυτική διοίκηση. Ενώ οι τρεις Φοινικες βασιλιάδες ατιμώθηκαν.

Αποδείχθηκε ότι η ελληνική νίκη στη Σαλαμίνα δεν ήταν απλώς ναυτική αλλά και ψυχολογική. Ο Ξέρξης είχε αποκαρδιωθεί τελείως με ό,τι αφορά στις ναυτικές επιχειρήσεις. Απ' όλα τα πλοία του εμπιστευόταν μόνο τα φοινικικά. Και ήταν ακριβώς ο φοινικικός στόλος που οι Έλληνες κατέστρεψαν στη ναυμαχία. Γι αυτό, ενώ ο πόλεμος με τους Έλληνες συνεχίστηκε με μεγάλη ένταση έναν ακόμη χρόνο, ο περσικός στόλος έμεινε κολημένος στη μικρασιατική ακτή. Οι Μήδοι φάνηκαν σχεδόν ανακουφισμένοι που αναγκάστηκαν να επιστρέψουν στο στοιχείο τους: τη γη.

Οι Έλληνες είχαν κερδίσει νίκη μεγάλη επί του περσικού στόλου. Αυτό που δεν αντελήφθησαν αρχικά, ήταν πόσο δυνατό ήταν το χτύπημα που είχαν καταφέρει στη βούληση του Ξέρξη. Ωστόσο, με τη νίκη τους οι Αθηναίοι πείσθηκαν ότι είχαν δημιουργήσει το πιο αποτελεσματικό ναυτικό της ανατολικής Μεσογείου. Η Αθηναϊκή Ναυτική Ηγεμονία άρχιζε να ανατέλει.

Ο Αθηναίος ναύαρχος υπήρξε ο μεγάλος πρωταγωνιστής στη Σαλαμίνα. Δική του ήταν η πατρότητα του σχεδίου, δική του η υπεροπλία, και δική του η τακτική νίκη. Παρόλα αυτά, οι Έλληνες σύμμαχοι ναύαρχοι δεν τον επέλεξαν



Η ναυμαχία στο στενό της Σαλαμίνας.

για να του απονεμηθεί το βραβείο της πρώτης θέσης. Απένειμαν στο Θεμιστοκλή τη δεύτερη θέση. Λόγω της προσωπικής αντιζηλίας, δεν αποδόθηκε σε κανένα η πρώτη!

Ο Θεμιστοκλής υπήρξε φανατικός υποστηρικτής της ιδέας ότι το μέλλον της Αθήνας βρισκόταν στη θάλασσα. Παρότρυνε τους Αθηναίους να μετακομίσουν στον Πειραιά, να βρουν δουλειά στις αποβάθρες και να σκέπτονται την Αθήνα ως ναυτική δύναμη. Ήταν ένας επαναστατικός και δημιουργικός στοχαστής. Πραγματικός πατέρας της Αθήνας. Αλλά, όπως πολλοί προφήτες, δεν δοξάστηκε στην πατρίδα του. Η δημοκρατία δυσπιστεί στους σπουδαίους άνδρες. Ζηλεύει και φοβάται τις φιλοδοξίες τους. Εντούτοις, το όνομα του Θεμιστοκλή – γράφει ο Ηρόδοτος - ήταν στα χείλη όλων και κέρδισε τη φήμη του πιο ικανού άνδρα σε όλη τη χώρα.

Την επίσημη αναγνώριση δεν την έλαβε ο Θεμιστοκλής από τους συμπολεμιστές του στη Σαλαμίνα ούτε από τους συμπολίτες του στην Αθήνα. Κατά παράδοξο τρόπο, την έλαβε από τους Σπαρτιάτες, που τίμησαν τον Αθηναίο ναύαρχο μαζί με το δικό τους Ευρυβιάδη. Στεφάνωσαν τον δεύτερο για ανδρεία και τον πρώτο για σοφία και επιδεξιότητα. Οι δύο αυτοί άνδρες, τη στιγμή του μεγαλύτερου κινδύνου του πολιτισμού τους, είχαν βάλει στην άκρη την αντιζηλία τους. Η κοινή τους προσπάθεια έσωσε την Ελλάδα. Μόνο για λίγο όμως. Η εικόνα ενός Αθηναίου και ενός Σπαρτιάτη που στέκονται πλάι πλάι στεφανωμένοι νικητές, δεν θα ξαναπαρουσιαστεί.

Ωστόσο τα ταπεινά στενά της Σαλαμίνας μένουν και σήμερα τα ίδια για να θυμίζουν ότι οι

Ελληνες, ναι, γεννήθηκαν ο καθένας στον τόπο του, αλλά όλοι μαζί ανδραγάθησαν, εκεί, στη «θεία» Σαλαμίνα. Τον τάφο παιδιών περσιδών γυναικών!

Πηγές

1. Λουντέμης Μενέλαος. «Τρόπαια Β΄ - Σαλαμίνα», εκδ. Δωρικός.
2. Σίμφας Μάριος, αρχιπλ. (Ο). «Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων», τ. 1, εκδ. Γ.Ε.Ν., 1982.

3. Strauss Barry. «Η ναυμαχία της Σαλαμίνας», μετάφρ. Μαρία Παππά, εκδ. Λιβάνη, 2005.
4. Ράδος Κ.Ν. «Ναυμαχία της Σαλαμίνας», 1915.
5. Λισμάνης Δημήτριος, αντιναύαρχος ε.α. «Ο άλλος Ξέρξης». «Ναυτική Επιθεώρηση» (Ιούν.- Ιουλ.- Αυγ., 2005).



Ναυμαχία της Σαλαμίνας, Fernand Cormon.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Δημήτριος Λισμάνης, γεννήθηκε στον Πειραιά από γονείς Υδραίους. Αποφοίτησε από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1955. Ως αξιωματικός φοίτησε στις προβλεπόμενες Σχολές του Πολεμικού Ναυτικού, στη Ναυτική Σχολή Πολέμου και

σε Σχολές του εξωτερικού (U.S. Fleet Gunnery School, U.S. Naval Gun Fire Control System, U.S. Naval Guided Missile School, U.S. Industrial College of the Armed Forces, U.S. Naval War College-Master's with Distinction). Του απονεμήθηκαν τα Πτυχία Επιτελους και Ναυτικής Πυροβολικής. Υπηρετήσε σε πλοία του Στόλου ως Αξιωματικός Πυροβολικού, Ύπαρχος, Επιστολέας και Κυβερνήτης, καθώς και σε Αμερικανικό αντιτορπιλικό κατευθυνόμενων βλημάτων, ως Missile Fire Control Officer, στο 2ο Αμερικανικό Στόλο του Ατλαντικού και στον 6ο της Μεσογείου. Τοποθετήθηκε ως κυβερνήτης στο πλοίο του τότε Βασιλέως. Υπηρετήσε στο Επιτελείο Διοίκησης του Ναυστάθμου Σαλαμίνας και στη Διακλα-

δική Διεύθυνση Επιχειρήσεων του Πεδίου Βολής Κρήτης. Διετέλεσε Διοικητής της Ναυτικής Σχ. Πολέμου και Διευθυντής: Οπλικών Συστημάτων του ΓΕΝ, Πολιτικής και Ναυτικής Σχεδίασης του ΓΕΝ, του Κλάδου Α΄ Επιχειρήσεων ΓΕΝ (και Επιτελάρχης, Commander Eastern Mediterranean), καθώς και Υπαρχηγός του ΓΕΝ. Δίδαξε στη Σχολή Ναυτ. Δοκίμων και τη Ναυτ. Σχ. Πολέμου. Τοποθετήθηκε ως Ναυτικός Ακόλουθος στην Ουάσιγκτων (και Εθνικός Αντιπρόσωπος, Supreme Allied Command Atlantic). Εκπροσώπησε το Π. Ναυτικό σε Συνέδρια στο Στρατηγείο του NATO στις Βρυξέλλες. Τιμήθηκε με παράσημα και μετάλλια του Πολ. Ναυτικού, καθώς και με τα U.S. Navy Unit Commendation Ribbon, U.S. Navy Commendation Medal for Military Merit, U.S. Medal of the Legion of Merit. Σειρά μελετών του έχουν δημοσιευθεί και βραβευθεί. Ιστορική έρευνά του τιμήθηκε με το Βραβείο της Ακαδημίας Αθηνών 1999. Αποστρατεύθηκε το 1986 με το βαθμό του Αντιναύαρχου.



**Η έξοδος του πλοίου «Άρης»
από τον κόλπο της Σφακτηρίας
(Απρίλιος 1825)**

**Ιωάννη Σ. Παπαφλωράτου
Νομικού-Διεθνολόγου
Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Αθηνών**

Οι συνεχείς επιτυχίες των Ελλήνων επαναστατών υπεχρέωσαν τον Σουλτάνο Μαχμούτ Β΄ να καταφύγει στον αντιβασιλέα της Αιγύπτου Μωχάμετ Άλυ (ή Μεχμέτ Αλή) προκειμένου να ζητήσει βοήθεια. Επρόκειτο για ένα πρωτάκουστο γεγονός καθώς ο Μωχάμετ Άλυ ήταν υποτελής του Σουλτάνου. Επιπλέον, ο Μαχμούτ έτρεφε βαθειά απέχθεια προς το πρόσωπό του, γεγονός που ήταν ευρέως γνωστόν. Προς τούτο, ο αντιβασιλεύς της Αιγύπτου κράτησε σθεναρή στάση και οι σχετικές διαπραγματεύσεις (οι οποίες άρχισαν περί τα τέλη του 1823) διήρκεσαν επί αρκετούς μήνες. Τελικώς, είχαν αίσια έκβαση¹ και ο Ιμπραήμ Πασάς (θετός υιός του Μωχάμετ Άλυ) απεβιβάσθη στο λιμάνι της Μεθώνης, στον νότο της Πελοποννήσου, την 11η Φεβρουαρίου 1825.

Την 9η Μαρτίου, άρχισε η πολιορκία του φρουρίου του Νεοκάστρου με μεγάλες δυνάμεις και πολιορκητικό πυροβολικό, ενώ δύο εβδομάδες αργότερα πολιορκήθηκε για δεύτερη φορά το Μεσολόγγι (στις 23 Απριλίου). Το κλειδί της αμύνης ολοκλήρου του φρουριακού συγκροτήματος του όρμου του Νεοκάστρου ήταν το νησί Σφακτηρία. Αυτό αποτελεί ένα φυσικό οχυρό μήκους 3,5 χλμ., καθώς κλείνει από βορρά προς νότο τον λιμένα της Πύλου. Ο Ιμπραήμ αντελήφθη εγκαίρως τη στρατηγική σπουδαιότητα της Σφακτηρίας και οργάνωσε μεθοδικά την κατάληψή της. Το νησί φρουρείτο

από 1.000 περίπου άνδρες (μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονταν και πολλοί φιλέλληνες) υπό την ηγεσία του υπουργού Πολέμου Χρήστου Αναγνωσταρά (ή Αναγνώστη Παπαγεωργίου). Αυτοί είχαν κατανεμηθεί σε 3 κανονιστάσια με 8 κανόνια και 1 βομβοβόλο. Επίσης, η άμυνα της νήσου είχε ενισχυθεί με ορισμένα πλοία από τις Σπέτσες και την Ύδρα, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονταν το πολεμικό «Άρης» του Αναστασίου Τσαμαδού. Αξιοσημείωτη ήταν η παρουσία στη νήσο του Δημητρίου Σαχίνη και του Κόμη Σαντόρε ντι Σανταρόζα, ο οποίος έφθασε εκεί με 100 άνδρες, την 7η Απριλίου. Κατά τα τέλη του μηνός εκείνου, αφίχθη στο νησί ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος προς επιθεώρηση των οχυρώσεων.

Η επιχείρηση των δυνάμεων του Ιμπραήμ ξεκίνησε με σφοδρό βομβαρδισμό της φρουράς της νήσου από 57 πλοία του αιγυπτιακού στόλου, νωρίς το πρωί της 26ης Απριλίου. Ύστερα από αρκετή ώρα, οι Αιγύπτιοι κατέφεραν να αποβιβάσουν στην ακτή δύο επίλεκτα τάγματα υπό τον Γάλλο αξιωματικό Οκτάβιο-Ιωσήφ ντε Σεβ.² Σύντομα, το νησί «πλημμύρισε» από εχθρικά στρατεύματα, τα οποία επέπεσαν με ορμή στους λίγους υπερασπιστές του. Η άνιση μάχη μετετράπη σε σφαγή, κατά την οποία έχασαν τη ζωή τους ο Αναγνωσταράς,³ ο Κόμης Σανταρόζα, ο Σαχίνης, ο Τσαμαδός και 350 περίπου εκ των υπερασπιστών του.⁴ Μόνον όσοι

- 1 Σύμφωνα με τους όρους της διμερούς συμφωνίας, ο Μωχάμετ Άλι όφειλε να στείλει τον Ιμπραήμ με ισχυρές δυνάμεις στο Αιγαίο προκειμένου να επαναφέρει την τουρκική κυριαρχία στις επαναστατημένες νήσους, εκμηδενίζοντας την ισχύ της Κάσου, της Σάμου, των Σπετσών, της Ύδρας και των Φαρρών. Επιπλέον, έπρεπε να καθυποτάξει την Κρήτη και την Πελοπόννησο. Η δράση των Αιγυπτίων θα έφθανε μέχρι τον Ισθμό της Κορίνθου, πέραν του οποίου θα εκινούντο οι τουρκικές δυνάμεις. Ο αιγυπτιακός στόλος θα ανεφοδιάζετο, μερίμνη των Τούρκων. Σε αντάλλαγμα, ο Μωχάμετ Άλυ θα αποκτούσε την Κρήτη και την Κύπρο, ενώ η Πελοπόννησος θα ετίθετο υπό την ηγεμονία του Ιμπραήμ, εάν την κατελάμβανε με τις δικές του δυνάμεις.
- 2 Αυτός ήταν λοχαγός στον στρατό του Ναπολέοντα Βοναπάρτη και είχε διατελέσει υπασπιστής του Στρατηγού Εμμανουέλ Γκρουσύ. Το 1816, ετέθη υπό τις διαταγές του Μεχμέτ Αλή, ο οποίος τον διόρισε οργανωτή του στρατού του. Λίγο μετά, αλλαξοπίστησε και ονομάστηκε Σουλεϊμάν μπέης. Προήχθη μέχρι τον βαθμό του στρατηγού. Κατά την εκστρατεία των Αιγυπτίων στην Ελλάδα, έφερε τον βαθμό του συνταγματάρχη και ήταν διοικητής του 6ου Συντάγματος.
- 3 Το τέλος του Αναγνωσταρά ήταν οικτρό. Σύμφωνα με τον Φωτάκο, ονομαστικά όσους καπεταναίους εγγνώριζε από την περιοχή της Αρκαδίας (τόπου καταγωγής του) προκειμένου να τον βοηθήσουν αλλά μέσα στη σύγχυση της υποχωρήσεως ουδείς μπόρεσε να τον συνδράμει ουσιαστικά. Μόνον ο Χρήστος Παπακωστόπουλος του αφαίρεσε το σελάχι, δύο πιστόλες και το σπαθί του για να μην πέσουν στα χέρια του εχθρού. Αυτά ήταν και η μόνη κληρονομιά που έλαβαν οι 3 κόρες του, καθώς ο Αναγνωσταράς δεν διέθετε προσωπική περιουσία. Ελάχιστα λεπτά αργότερα, ένας Αιγύπτιος τον πλησίασε, τον ελόγχισε στο κεφάλι και το απέκοψε.
- 4 Ο Θεοφανίδης έκανε λόγο για 450 νεκρούς, βλέπε Ιωαν. Θεοφανίδη, *Ο αγών της ανεξαρτησίας: Ιστορία του Ελληνικού ναυτικού (Σεπτέμβριος 1824-Απρίλιος 1826)*. Αθήναι: χ.ε., 1932, σελ. 93. Αντιθέτως, ο Durand-Viel ανέφερε 220 νεκρούς και 200 τραυματίες από ελληνικής πλευράς, ενώ οι Αιγύπτιοι είχαν 40 νεκρούς και 180 τραυματίες, βλέπε Georges E. J. Durand-Viel, *Les campagnes navales de Mohammed Aly et d' Ibrahim*. Paris: Impremiere Nationale, 1935, σελ. 298.



Το μνημείο του Κόμητος Σανταρόζα στη Σφακτηρία.

έσπευσαν προς τις ανατολικές ακτές της νήσου κατάφεραν να γλιτώσουν. Άλλοι επιβιβάστηκαν στα πλοία και άλλοι κολύπησαν μέχρι την απέναντι ακτή, δεχόμενοι τα ομαδικά πυρά των Αιγυπτίων. Τέλος, περί τους 200 άνδρες αιχμαλωτίστηκαν.

Οι ναύτες των περισσότερων πλοίων τα οποία ήταν αγκυροβολημένα στη Σφακτηρία έκοψαν βιαστικά τις άγκυρές τους και άνοιξαν πανιά, προσπαθώντας να απομακρυνθούν το ταχύτερο δυνατόν από το νησί. Πρώτο απέπλευσε το μπρίκι «Αλέξανδρος» του Υδραίου Β. Μπουντούρη, το οποίο ακολουθήθηκε από τον «Λυκούργο» του Σπετσιώτη Θ. Σάντου. Τα πλοία αυτά στάθηκαν τυχερά διότι ο εχθρικός στόλος δεν πρόλαβε να λάβει τις κατάλληλες θέσεις για να τα πλήξει. Κατόπιν, εγκατέλειψε τη φλεγόμενη Σφακτηρία το πλοίο «Αθηνά» του Υδραίου Νικ. Βότση. Δυστυχώς, ο καπετάνιος της δεν επέβαινε σε αυτό, καθώς είχε διαδοθεί η (ψευδής όπως απεδείχθη αργότερα) φήμη ότι είχε σκοτωθεί από τους Αιγυπτίους. Σύντομα, το μικρό σκάφος ετέθη στο στόχαστρο των Αιγυπτίων, οι οποίοι το περικύκλωσαν. Το πλήρωμά του δεν ήθελε να αιχμαλωτιστεί και προτίμησε να βρει έναν ένδοξο θάνατο. Εδόθη, λοιπόν, η

διαταγή ανατίναξης του πλοίου και οι ναύτες εστράφησαν προς την μπαρουταποθήκη. Την τελευταία, όμως, στιγμή, ένας νεαρός μούτσος ονόματι Ι. Βρέττας πυροδότησε τα γεμάτα κανόνια του караβιού, τα οποία είχαν εγκαταλείψει οι σύντροφοί του. Ο εχθρός αιφνιδιάστηκε και υπεχώρησε άτακτα, προσφέροντας μία μοναδική ευκαιρία στο σκάφος για να διαφύγει. Την «Αθηνά» ακολούθησαν τα Σπετσιώτικα «Αχιλλεύς» (ιδιοκτησίας του Θ. Λαζάρου) με κυβερνήτες τους Γ. και Α. Ορλάνδο καθώς και ο «Ποσειδών» (ιδιοκτησίας Π. Χατζηναργύρου) με καπετάνιο τον Θ. Μουλά. Δυστυχώς, έγιναν αμέσως αντιληπτά από τον εχθρό, ο οποίος έβαλε εναντίον τους με καταγιστικά πυρά. Αν και υπέστησαν μεγάλες ζημιές, τα πλοίαριά κατάφεραν με μεγάλη δυσκολία να διαφύγουν. Την αυτή τύχη είχαν το Υδραίο «Θρασύβουλος» του Σταμ. Ράππη και το Σπετσιώτικο «Αχιλλεύς» του Θ. Ορλώφ. Δυστυχώς, η γολέτα «Αθηνά» του Υδραίου Λαζ. Νέγκα δεν στάθηκε το ίδιο τυχερή. Οι ναύτες του σκάφους (που είχε μετατραπεί σε πυρπολικό) το αποψίλωσαν από τον οπλισμό του και το εγκατέλειψαν. Κατά συνέπεια, αυτό έπεσε στα χέρια του εχθρού.

Τελευταίο ελληνικό πλοίο στη Σφακτηρία εί-



Το ακρόπρωρο του πλοίου «Άρης» (Εθνικό Ιστορικό Μουσείο).

χε απομείνει ο «Άρης» του Τσαμαδού. Ήταν ένα γερό σκαρί, το οποίο είχε ναυπηγηθεί ως εμπορικό πλοίο στην Βενετία, το 1807. Ήταν κατασκευασμένο από ξύλο δρυός και είχε μήκος 31,5 μέτρα, πλάτος 8,85 μέτρα, βύθισμα 4,90 μέτρων και εκτόπισμα 350 τόννων. Το 1819, αγοράστηκε από τον Υδραίιο Αναστάσιο Τσαμαδό, ο οποίος το μετέτρεψε σε πολεμικό πλοίο, εξοπλίζοντάς το με 16 πυροβόλα και επανδρώνοντάς το με πλήρωμα 82 ανδρών, με την έναρξη του Αγώνα. Το σκάφος εντάχθηκε στην υδραϊκή ναυτική μοίρα και συμμετείχε σε

όλες σχεδόν τις ναυτικές επιχειρήσεις και ναυμαχίες του ελληνικού στόλου στο Αιγαίο, τα παράλια της Πελοποννήσου και τον Κορινθιακό κόλπο. Την 19η Μαρτίου 1825, αγκυροβόλησε στον όρμο του Νεοκάστρου, μεταφέροντας 137 βαρέλια μπαρούτι, 629 κιβώτια με φυσέκια τυφεκίων και 450 μπάλες κανονιών. Αυτά προορίζονταν για την Πάτρα, καθώς το πλοίο είχε τοποθετηθεί επικεφαλής της 3ης υδραϊκής μοίρας. Η κρισιμότητα των περιστάσεων, όμως, επέβαλε την παραμονή του στο Νεόκαστρο, το οποίο διέτρεχε άμεσο κίνδυνο από τις ορδές του Ιμπραήμ. Απεφασίσθη, λοιπόν, ο οπλισμός του να διατεθεί για τον κρίσιμο αγώνα, που θα ελάμβανε χώρα στην περιοχή.⁵ Ο «Άρης» θα αποτελούσε την αποθήκη των πυρομαχικών των ελληνικών δυνάμεων. Επιπλέον, σε αυτό θα στεγαζόταν το ταμείο, από το οποίο θα χρηματοδοτείτο ο αγώνας στη νότια Πελοπόννησο. Ο Τσαμαδός είχε μετατραπεί σε ψυχή του αγώνα και είχε μεταβεί στα νότια πυροβολεία για να συμμετάσχει στη μάχη. Σε αυτά, είχαν τοποθετηθεί 33 ναύτες του «Άρεως» ως πυροβολητές από την 20ή Απριλίου.

Το πλήρωμα του σκάφους ήταν αποφασισμένο να μην φύγει δίχως τον καπετάνιο του. Προς τούτο, έμεινε τελευταίο, μεταφέροντας όσους περισσότερους υπερασπιστές της Σφακτηρίας μπορούσε. Ξεχώριζαν ανάμεσά τους ο γενικός γραμματεύς του Εκτελεστικού και γραμματεύς (υπουργός) επί των Εξωτερικών υποθέσεων Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος και ο βοηθός του Εδουάρδος Γκρασσέ, ο κυβερνήτης του προαναφερθέντος πλοίου «Αθηνά» Βότσης και αρκετοί από τους ναύτες-πυροβολητές στα νότια κανονοστάσια. Ο φρούραρχος του Νεοκάστρου Δημ. Σαχτούρης έφθασε ασθμαίνοντας στην παραλία, λίγα μόλις λεπτά μετά τον απόπλου της τελευταίας βάρκας. Από πίσω του έρχονταν οι Αιγύπτιοι και η μόνη οδός διαφυγής ήταν η θάλασσα. Έπεσε, λοιπόν, στο νερό, ενώ δίπλα του σφύριζαν οι σφαίρες. Τελικώς, στάθηκε τυχερός και έφθασε κολυμπώντας μέχρι τον «Άρη». Ήταν προφανές ότι δύσκολα πλέον θα υπήρχε άλλος επιζών πάνω στο νησί. Οι Αιγύπτιοι πλησίαζαν, ενώ τα εχθρικά πυρά γίνονταν

5 Τελικώς, στα αμπάρια του πλοίου έμειναν 101 βαρέλια μπαρούτι, 206 κιβώτια με φυσέκια τυφεκίων και αρκετές μπάλες κανονιών, τα οποία έμελλε να χρησιμοποιηθούν στην επικείμενη ναυμαχία.

όλο και πιο εύστοχα. Οι Δημ. Νάντες και Λαζ. Πορδαλάς που είχαν ανέβει στα κατάρτια έπεσαν στο κατάστρωμα του «Άρεως», θανάσιμα τραυματισμένοι. Το μικρό μπρίκι πάλευε να ξεμακρύνει από τη Σφακτηρία. Ο Βότσης ανέλαβε τα καθήκοντα του πλοιάρχου, ενώ ο Σαχτούρης θα ήταν ο ύπαρχος του σκάφους.

Η οριστική απώλεια του Τσαμαδού κλόνισε το πλήρωμα του πλοίου. Μάλιστα, ένας μούτσος (ονόματι Σταμ. Τουφεξής) πήρε το αναμμένο λυχνάρι από το εικονοστάσιο και επεχείρησε να βάλει φωτιά στην μπαρουταποθήκη, φωνάζοντας ότι η ζωή δεν είχε κανένα νόημα μετά τον θάνατο του καπετάνιου. Την τελευταία στιγμή, πρόλαβαν να τον σταματήσουν από το απονενομημένο διάβημά του, που θα παρέσυρε στον βυθό το σκάφος. Κόντευε μεσημέρι και ο «Άρης» κατευθυνόταν προς την έξοδο του κόλπου, την οποία, όμως, είχαν ήδη φράξει τα αιγυπτιακά καράβια. Ο αγώνας προδιαγραφόταν σκληρός καθώς η αριθμητική υπεροχή του εχθρού ήταν συντριπτική. Εντούτοις, δεν υπήρχε δυνατότητα επιλογής. Έπρεπε να διασπάσει τον εχθρικό κλοιό προκειμένου να γλιτώσει από την καταστροφή. Το πλήρωμα κατέφυγε στην «Υπέρμαχο Στρατηγό», ζητώντας την εξ ύψους βοήθεια. Η εικόνα της Παναγίας ανέβηκε στο κατάστρωμα και τοποθετήθηκε ευλαβικά πάνω σε ένα βαρούλκο, με το οποίο οι ναύτες σήκωναν την άγκυρα και άλλα βάρη. Αυτό ονομαζόταν «εργάτης». Όλοι μαζί προσευχήθηκαν για τη σωτηρία τους. Επικεφαλής ήταν ένας ιερέας, ο οποίος ευρίσκετο στη Σφακτηρία. Αυτός έψαλλε γονατιστός την παράκληση και δεν σταμάτησε να προσεύχεται καθ' όλη τη διάρκεια της πεντάωρης ναυμαχίας. Δυστυχώς, η ιστορία δεν διέσωσε το όνομά του. Μετά το πέρας της παρακλήσεως, όλοι αγκαλιάστηκαν μεταξύ τους και έδωσαν τον τελευταίο ασπασμό με την ευχή «καλή αντάμωση στον άλλο κόσμο».

Αμέσως μετά ρίχτηκαν στη μάχη. Το πλοίο είχε ανοίξει τα πανιά του, κατευθυνόμενο προς τη μοναδική έξοδο. Τότε, ετέθη το ζήτημα της επιλογής της καταλληλότερης διαδρομής. Διευπώθησαν δύο απόψεις. Σύμφωνα με την πρώτη, έπρεπε να πλεύσει όσο το δυνατόν κοντύτερα στην ακτή, προκειμένου να αποφύγει τα μεγάλα αιγυπτιακά σκάφη. Ασφαλώς, τα τελευταία θα απέφυγαν να το ακολουθήσουν λόγω του βά-



Σχεδιάγραμμα της εξόδου του «Άρεως».

ρους και του όγκου τους, καθώς θα ελλόχευε ο κίνδυνος να κολλήσουν στα αβαθή ή να κτυπήσουν στα βράχια. Ως εκ τούτου, θα περιορίζονταν σε βολές εκ του μακρόθεν. Εντούτοις, εάν έπαυε ο αέρας, τότε το μπρίκι θα ακινητοποιείτο, αποτελώντας έναν εύκολο στόχο για τον εχθρό. Ο Βότσης και ο Σαχτούρης προέκριναν την πορεία προς το μέσον του στομίου προκειμένου να εκμεταλλευθούν κατά το μέγιστο δυνατόν τον αέρα. Κατά τον τρόπο αυτό, θα έπλεαν με μεγάλη ταχύτητα και θα αποκτούσαν δυνατότητα ελιγμών για να ξεφύγουν από τα ογκώδη πλοία των Αιγυπτίων. Εντούτοις, αυτό αποτελούσε ευθεία πρόκληση για τον εχθρικό στόλο, ο οποίος υπερτερούσε συντριπτικά σε αριθμό σκαφών. Το σχέδιο ήταν παράτολμο και απαιτούσε από τους ναύτες να διαθέσουν ακόμη και την τελευταία ικμάδα των δυνάμεών τους



«Η έξοδος του Άρεως», λάδι σε μουσαμά, 110x191 εκ., έργο του Κων. Βολανάκη (1894). Βρίσκεται στο παράρτημα της Εθνικής Πινακοθήκης στο Ναύπλιο.

προκειμένου να αντεπεξέλθουν στις δυσκολίες εφαρμογής του. Επιπλέον, χρειαζόταν η άψογη συνεργασία μεταξύ του καπετάνιου και των ναυτών για τη σωστή και στον κατάλληλο χρόνο εκτέλεση των ελιγμών. Τέλος, ήταν απαραίτητη και η ύπαρξη μεγάλης δόσης τύχης ή κατ' άλλους η συνδρομή της Θείας Πρόνοιας για να μην βρουν τον στόχο τους τα εκατοντάδες εχθρικά βλήματα.

Ο «Άρης» έπλεε ολοταχώς προς την έξοδο του κόλπου, όταν εδέχθη την πρώτη ομοβροντία κανονιοβολισμών. Αυτοί προήρχοντο από μία μη αναμενόμενη κατεύθυνση, από τη Σφακτηρία. Ο εχθρός είχε ολοκληρώσει την κατάληψή της και έστρεψε τα κανόνια των υπερασπιστών της κατά του ελληνικού πλοίου! Οι Αιγύπτιοι έβαλαν με ό,τι διέθεταν αλλά δεν κατάφεραν να ανακόψουν την πορεία του «Άρεως». Κατά έναν περίεργο τρόπο δε, τα πυρά τους προκάλεσαν ελάχιστη φθορά στο πλοίο. Οι ναύτες είπαν ότι τα κανόνια είχαν ψυχή και δεν ήθελαν να κτυπήσουν το πλοίο του πρώην διοικητή τους. Ο πρώτος κίνδυνος είχε ξεπεραστεί. Μολαταύτα, η πραγματική μάχη δεν είχε «ανάψει» ακόμη. Ο αιγυπτιακός στόλος είχε λάβει θέση

για να εμποδίσει τον πλου του ελληνικού σκάφους. Πολλά από τα εχθρικά πλοία φάνταζαν τεράστια μπροστά στο ελληνικό μπρίκι. Σημειωτέον ότι στις τάξεις του αιγυπτιακού στόλου συμπεριλαμβάνονταν 4 φρεγάτες και 3 κορβέτες. Η κάθε αιγυπτιακή φρεγάτα έφερε 40-56 κανόνια, η κάθε κορβέτα 20-26 και τα μπρίκια 20-24. Μάλιστα, τα αιγυπτιακά πυροβόλα ήταν μεγαλύτερου διαμετρήματος από τα αντίστοιχα ελληνικά των 12 λιβρών, καθώς έριχναν βλήματα 18, 24, 36 και 48 λιβρών, γεγονός που καθιστούσε ακόμα πιο δύσκολη τη θέση του «Άρεως».

Τη στιγμή που το ελληνικό σκάφος διέσχιζε το στόμιο του κόλπου, έπεσε ο αέρας, γεγονός που επέφερε ελάττωση της ταχύτητας του πλοίου. Αυτό επέτρεψε στην προπορευόμενη μοίρα των Αιγυπτίων να περικυκλώσει το μικρό μπρίκι. Ξαφνικά, ο «Άρης» άρχισε να δέχεται πυρά από 150 κανόνια, καθώς είχε βρεθεί στο στόχαστρο μίας φρεγάτας, μίας κορβέτας και τριών μπρικιών. Τα 16 κανόνια του ελληνικού σκάφους «πήραν φωτιά» καθώς οι ναύτες ανταπέδιδαν με αρκετή ευστοχία τα πυρά. Οι Αιγύπτιοι τους κτυπούσαν με μανία, κατά έναν ανεξήγητο τρόπο, όμως, ούτε μία βολή τους δεν

ήταν εύστοχη. Απορούσαν και οι ίδιοι με το γεγονός, καθώς ήταν σαν ένα αόρατο χέρι να προστάτευε τον «Αρη». Αρκούσε μία και μόνη βολή για να τον αχρηστεύσει, ίσως και να τον βυθίσει καθώς το μπρίκι κουβαλούσε πολλά πυρομαχικά, όπως έχει προαναφερθεί. Η ναυμαχία αυτή διήρκεσε επί 30 λεπτά περίπου. Ήταν το πρώτο σκέλος του αγώνα, που θα επακολουθούσε. Το ελληνικό σκάφος αργά αλλά σταθερά προχωρούσε, αφήνοντας πίσω του τα εχθρικά πλοία. Κατά τις 12.30 μ.μ., ο «Αρης» ξανοίχτηκε στο πέλαγος.

Ο αέρας, όμως, δεν τον βοηθούσε να αναπνύξει ταχύτητα. Αντιθέτως, ένας ξαφνικός νοτιάς, που φύσηξε, ευνόησε τα εχθρικά σκάφη να λάβουν τις κατάλληλες θέσεις και να του φράξουν την πορεία. Αρχικώς, περικυκλώθηκε από 5 ταχύπλοα εχθρικά μπρίκια. Ο κίνδυνος ήταν μεγάλος γιατί τα περισσότερα αιγυπτιακά μπρίκια ήταν προσφάτως ναυπηγηθέντα και δεν είχαν υποστεί μετατροπές καθώς είχαν κατασκευαστεί από την αρχή ως πολεμικά. Επιπλέον, έφεραν περισσότερα και ισχυρότερα κανόνια από τα αντίστοιχα ελληνικά. Πιο συγκεκριμένα, οι Αιγύπτιοι είχαν τοποθετήσει σε αυτά 20-24 κανόνια των 12-24 λιβρών. Ο αγώνας ήταν άνισος καθώς η αναλογία σε κανόνια έφθανε το 1:10. Επιπλέον, οι άνδρες του εχθρού έβαλαν με ό,τι μέσον διέθεταν από τα καταστρώματα των πλοίων τους, με αποτέλεσμα το ελληνικό μπρίκι να υποστεί μεγάλες ζημιές. Οι ναύτες πάλευαν να το διατηρήσουν σε κατάσταση πλεύσεως αλλά αυτό καθίστατο ολοένα και δυσκολότερο λόγω του όγκου πυρός που δεχόταν. Πολλά από τα ιστία είχαν αρπάξει φωτιά, τα κατάρτια έσπαζαν, ενώ το κατάστρωμα είχε υποστεί εκτεταμένες φθορές. Η εικόνα αυτή, που θύμιζε κόλαση του Δάντη, δεν στάθηκε ικανή να αποσπάσει την προσοχή του ιερέως. Αυτός παρέμενε γαλήνιος και συνέχιζε να προσεύχεται, αποτελώντας έναν ακίνητο στόχο. Και όμως, ουδένα βόλι τον έπληξε και το όνομά του δεν συμπεριελήφθη στον κατάλογο των τραυματιών. Ο Βότσης με τον Σαχτούρη κατηύθυναν με μαεστρία τις ενέργειες του πληρώματος, ενώ το μπρίκι επιδιόταν σε συνεχείς ελιγμούς για να ξεφύγει από τους διώκτες του. Ύστερα από δύο περίπου ώρες, τα κατάφερε, έχοντας τρυπημένα τα πανιά και κομμένα τα ξάρτια του. Επίσης, το πανί

που υψωνόταν στο τελευταίο προς την πρύμνη κατάρτι (ο ονομαζόμενος «επίδρομος») είχε ολοκληρωτικά καταστραφεί. Οι εύστοχες βολές των Ελλήνων είχαν προκαλέσει την καταστροφή ενός αιγυπτιακού πλοίου και εκτεταμένες ζημιές στα υπόλοιπα τέσσερα.

Ο «Αρης» δεν είχε γλιτώσει ακόμη, καθώς ετέθη στο στόχαστρο δύο φρεγατών. Σημειώτεον ότι τα πλοία αυτά αποτελούσαν το καμάρι του Ιμπραήμ, ο οποίος τα είχε παραγγείλει σε γνωστά ναυπηγεία της νότιας Ευρώπης (της Βενετίας, της Γένοβας, του Λιβόρνο, της Μασσαλίας κ.α.). Αν και ήταν μικρότερες σε μέγεθος από τις αντίστοιχες τουρκικές, ήταν ταχύτερες και πολύ ευκίνητες. Το ελληνικό πλοίο φάνταζε εύκολος στόχος μπροστά τους, καθώς ευρίσκτο σε οικτρή κατάσταση. Τα αιγυπτιακά σκάφη πλησίασαν με ταχύτητα το ελληνικό μπρίκι. Οι καπετάνιοι τους πρέπει να ήταν απολύτως βέβαιοι ότι το μικρό πλοίο θα αποτελούσε εύκολο αντίπαλο. Σύντομα, άρχισαν να το κανονιοβολούν από κοντινή απόσταση. Ο «Αρης» ανταπέδωσε τα πυρά, προσπαθώντας να κρατήσει μακριά τον εχθρό. Η συντριπτική υπεροπλία των αιγυπτιακών σκαφών σε κανόνια τούς επέτρεψε να προσεγγίσουν αργά αλλά σταθερά το μικρό μπρίκι, ύστερα από 30 λεπτά. Το μεγαλύτερο εκ των δύο έφθασε σε πολύ κοντινή απόσταση προκειμένου οι άνδρες του να πηδήσουν στον «Αρη». Ο γιγάντιος πρόβολος της αιγυπτιακής φρεγάτας αιωρείτο πάνω από τα κεφάλια των Ελλήνων ναυτικών, ενώ οι άρπαγές της ήταν έτοιμες να γαντζώσουν το άτυχο πλοίο. Οι άνδρες του «αγήματος εμβολής» αλάλαζαν, διψώντας για χριστιανικό αίμα. Ταυτόχρονα, η άλλη φρεγάτα πλησίασε απειλητικά από την αντίθετη πλευρά. Οι Έλληνες παρακολουθούσαν με αγωνία από το Νεόκαστρο και προσεύχονταν να συμβεί κάποιο θαύμα.

Η στιγμή ήταν κρίσιμη και όλοι κρατούσαν την ανάσα τους. Τότε, ο Βότσης έδωσε τη διαταγή να βάλουν φωτιά στην μπαρουταποθήκη. Έως σήμερα, παραμένει άγνωστη η πραγματική πρόθεση του Έλληνα καπετάνιου. Απέβλεπε στον ηρωικό θάνατο ή ήθελε να τρομοκρατήσει τον εχθρό προκειμένου να απομακρυνθεί; Υπέρ της δευτέρας εκδοχής συνηγορεί το γεγονός ότι ο Βότσης επανέλαβε δύο φορές τη διαταγή στα ελληνικά και τα τουρκικά. Μετά το αρχικό σάστι-

σμα, οι ναύτες έσπευσαν να πάρουν στα χέρια τους τις αναμμένες μίτζες των κανονιών. Ο ιερέυς συνέχισε να δέεται στην Παναγία. Και ω του θαύματος, το μεγάλο αιγυπτιακό καράβι άρχισε να απομακρύνεται. Οι στρατιώτες είχαν ακούσει τη διαταγή του Βότση και τη μετέφεραν στον καπετάνιο του πλοίου, ο οποίος αντελήφθη τον κίνδυνο να οδηγηθεί και ο ίδιος στον βυθό μαζί με το, «ούτως ή άλλως καταδικασμένο», ελληνικό μπρίκι. Άλλωστε, θεωρούσε ότι μπορούσε να αποτελειώσει το σκάφος των γκιαουρήδων με τα ισχυρά κανόνια, τα οποία διέθετε. Σύνομα, έσπευσε να τον μιμηθεί και ο κυβερνήτης της άλλης φρεγάτας. Ως εκ τούτου, χαλάρωσε κάπως ο κλοιός και δόθηκε η ευκαιρία στο πλήρωμα του «Άρεως» να πάρει μία ανάσα.

Η νέα αποτυχία εξόργισε τους Αιγυπτίους, οι ηγέτες των οποίων απεφάσισαν να τελειώνουν με το θρασύτατο ελληνικό μπρίκι. Έως τότε, οι Έλληνες είχαν αποκρούσει την επίθεση 12 αιγυπτιακών πλοίων. Το γεγονός αυτό αποτελούσε όνειδος για τον στόλο του Ιμπραήμ, ο οποίος είχε μεταφέρει με απόλυτη επιτυχία από την Κρήτη στην Πελοπόννησο το τρίτο τμήμα των αιγυπτιακών στρατευμάτων, μόλις πριν από μία εβδομάδα (την 19η Απριλίου). Μάλιστα, οι Αιγύπτιοι προξένησαν βαρύτερες απώλειες στη μοίρα του Ανδρέα Μιαούλη, που προσπάθησε να τους εμποδίσει, βυθίζοντας 5 πυρπολικά. Επιπλέον, την αυτή ημέρα (δηλαδή την 26η Απριλίου), μία μοίρα των Αιγυπτίων, απαρτιζόμενη από 40 σκάφη, κατάφερε να ακινητοποιήσει τον ελληνικό στόλο στα ύδατα της νήσου Πρώτη, εμποδίζοντάς τον να συνδράμει ουσιαστικά τους Έλληνες στον κρίσιμο αγώνα τους. Τέλος, μόλις προ ολίγων ωρών, μία άλλη αιγυπτιακή μοίρα είχε διεξάγει με απόλυτη επιτυχία την αποβίβαση των στρατευμάτων του Ιμπραήμ στη Σφακτηρία. Όλα αυτά απεδείκνυαν το υψηλό επίπεδο των αξιωματικών και των ναυτών των αιγυπτιακών πλοίων, που είχαν εκπαιδευτεί από Ευρωπαίους, κυρίως Γάλλους, αξιωματικούς.

Ο αντιβασιλεύς της Αιγύπτου ήταν πεπεισμένος για την αξία του στόλου του και είχε εκπλαγεί από την έκβαση της ναυμαχίας. Ένας Τούρ-

κος, ο οποίος παρακολουθούσε μαζί του, τον άνισο αγώνα του «Άρεως», ανέφερε τα εξής : *Ιδών ο Ιμβραήμ τον «Άρη»», ποιήσαντα θαύματα ανδρείας και επιδεξιότητος και τόν τε κίνδυνον και την σύλληψιν διαφυγόντα, διά μέσου του σμήνους φρεγάδων, κορβετών και βρικίων, κανονιοβολούντων αυτόν έμπροσθεν, όπισθεν, δεξιόθεν και αριστερόθεν και αντικανονιοβολούντα ακαταπαύστως, υπερασπιζόμενον επιδεξιώς και προχωρούντα, εξεπλάγη από την επιδεξιότητα του Έλληνος πλοιάρχου και την γενναιότητα και αφοβίαν των ναυτών διό και ανέκραξεν μεγαλοφώνως. «Τούτουνους σου Γκιαουρού καπιτάν πασά ντεντεήμ», δηλαδή «πιάσατε αυτόν τον Γκιαούρη» να τον κάμω αρχιναύαρχον». Επειτα, στραφείς προς ημάς τους περιεστώτας είπεν. «Γιαζίκ σιζέ, άιπ», δηλαδή «Κρίμα εις υμάς, ντροπή σας»⁶.*

Η αποτυχία πείσωσε τους Αιγυπτίους, οι οποίοι με επιδεξιότητα φρόντισαν να κυκλώσουν για μία ακόμη φορά τον «Άρη». Κατόπιν, άρχισαν να εφορμούν εναντίον του κατά κύματα. Στολίσκοι απαρτιζόμενοι από 3 μέχρι 5 πλοία επετίθεντο διαδοχικά κατά του ελληνικού σκάφους. Τα 12 πλοία διαδέχθηκαν άλλα 35 στην προσπάθεια να βυθίσουν το μικρό μπρίκι! Οι Αιγύπτιοι έβαλαν εναντίον του με όσα μέσα διέθεταν, κανόνια, μυδράλια και τυφέκια. Μία κόλαση φωτιάς τύλιγε τους Έλληνες ναύτες, που πάλευαν να οδηγήσουν τον «Άρη» στο ανοικτό πέλαγος. Κι αυτοί μαύροι από το μαρούτι, με τρυπημένα ρούχα και συχνά λαβωμένοι έτρεχαν ασταμάτητα, επιδιόρθωναν τις ζημιές, ανεβοκατεβαίνοντας στα κατάρτια και κανονιοβολούσαν ακατάπαυστα τον εχθρό. Ευτυχώς, το πλοίο είχε πολλά πολεμοφόδια και δεν κινδύνευε να ξεμείνει. Εντούτοις, πολλαπλασιζόταν ο κίνδυνος μίας εκρήξεως από κάποιο εχθρικό βλήμα. Σημειωτέον ότι το μπρίκι ήταν μία πλωτή πυριτιδαποθήκη και αρκούσε η πτώση μίας οβίδος στα βαρέλια με το μπαρούτι που ευρίσκοντο δίπλα στα κανόνια ή στις κάσες με τα φυσέκια για να τιναχθεί στον αέρα.

Το ενδεχόμενο αυτό κατατρόμαζε τον Μαυροκορδάτο, ο οποίος παρέμενε στην καμπίνα

6 Π.Α. Σαλαπάντας, *Η Πάργα: ήτοι μονογραφία αυτής από της κτήσεως μέχρι της παρά των Αγγλων πωλήσεώς της εις τους Τούρκους*. Αθήνα: Γ. Καρυοφύλλης, 1861, σελ. 44.

του πλοίου. Ο ίδιος δήλωνε έτοιμος να αυτοκτονήσει, εάν οι αλλόθρησκοι κατελάμβαναν το σκάφος καθώς δεν ήθελε να πέσει ζωντανός στα χέρια τους. Προς τούτο, ένιωσε μεγάλη ανακούφιση όταν έμαθε ότι ένας ναύτης είχε τοποθετηθεί στην αποθήκη με τα πυρομαχικά, με την εντολή να είναι έτοιμος να τα πυροδοτήσει μόλις του εδίδετο η σχετική διαταγή. Μολαταύτα, ζητούσε συνεχώς ενημέρωση για την εξέλιξη της ναυμαχίας προκειμένου να είναι έτοιμος ανά πάσα στιγμή. Άλλωστε, είχε καταστεί σε όλους σαφές ότι ο εχθρός θα κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξοντώσει το ελληνικό μπρίκι και δεν θα σταματούσε παρά μόνον μετά την εξάντληση και της τελευταίας πιθανότητας. Ο «Άρης» έπρεπε να διασπάσει τον θανάσιμο κλοιό προκειμένου να γλιτώσει. Συχνά, αυτό φάνταζε ακατόρθωτο, καθώς για κάθε εχθρικό πλοίο που αποσυρόταν κτυπημένο, υπήρχε ένα άλλο για να πάρει τη θέση του. Και ο εχθρός διέθετε πολλά σκάφη...

Πλέον των δύο ωρών (από τις 16.00 μ.μ. έως τις 18.00 μ.μ.) διήρκεσε αυτή η φάση της ναυμαχίας. Ξαφνικά, λίγο πριν από το δειλινό, οι Αιγύπτιοι άρχισαν να χαλαρώνουν τον κλοιό. Δύο από τα καράβια τους καίγονταν. Τα υπόλοιπα αποσύρονταν, δίχως να αντικατασταθούν από άλλα. Φαίνεται ότι είχαν αποδεχθεί τη μοίρα τους... Οι Έλληνες απόρησαν. Ο αέρας κόπασε εντελώς και ο «Άρης» έπλεε με πολύ χαμηλή ταχύτητα. Οι υπερασπιστές του Νεοκάστρου κρατούσαν την ανάσα τους. Το ελληνικό μπρίκι συνέχιζε αργά την πορεία του, τυλιγμένο από σύννεφα καπνού, τα οποία σιγά-σιγά γέμιζαν τον ορίζοντα. Ο ήλιος έδυε και μαζί του έσβηνε και η τελευταία ελπίδα του εχθρού να βυθιστεί το μικρό σκάφος. Σύντομα, πανηγυρισμοί, φωνές και τυφεκισμοί έσκισαν τον αέρα. Ήταν οι Έλληνες από το κάστρο, που ξεπροβόδιζαν με τον τρόπο αυτό τους ηρωικούς συμπατριώτες τους. Το θαύμα είχε συντελεσθεί. Ο «Άρης» είχε σωθεί...

Το σκάφος ευρίσκετο σε αθλία κατάσταση και οι ναύτες του αποκαμωμένοι, μόλις που στέκονταν στα πόδια τους. Η κατάσταση του ελληνι-

κού μπρικιού απεδόθη γλαφυρά από τον Διονύσιο Κόκκινο, πολλές δεκαετίες αργότερα. «Είχε σωθή διάτρητος από τα βλήματα, με τα πανιά σχισμένα, αιωρούμενα, με τας κεραιάς και τα κατάρτια έτοιμα να καταρρεύσουν, τραυματίας αλλόκοτος εις σχήμα πλοίου επί της θαλάσσης, κινών εις τα νερά ένα ηηδάλιον σπασμένον, αφού άφησεν οπίσω του έναν ολόκληρον στόλον, ανάμεσον του οποίου διέβη ως άυλος ήρωσ ώστε να καταστή σύμβολον της ελληνικής δόξης».⁷ Το κατόρθωμα του «Άρεως» προκάλεσε πανελλήνια συγκίνηση και υμνήθηκε από πολλούς συγγραφείς. Ο Γκρασσέ, ο οποίος επέβαινε του θρυλικού πλοίου κατά τη ναυμαχία, έγραψε, μεταξύ άλλων, τα εξής. «Ω Ναύαρχοι της Αγγλίας και της Γαλλίας, διηγούνται περί υμών κατορθώματα σχεδόν απίστευτα. Αλλά τι θέλει ειπή ο κόσμος ολόκληρος περί της μάχης που απεδέχθη ο «Άρης»;... Θέλουν αναφέρει περί της μάχης ταύτης και θέλουν τη θεωρεί ως έναν μύθον». Ο Βρεταννός Th. Gordon έγραψε ότι ο αγώνας του «Άρεως» δυσκόλως μπορούσε να βρει αντίστοιχό του στην ιστορία. Τέλος, ο Γ. Θεοφίλου έκανε λόγο για ένα «τόλμημα, εν κατόρθωμα από τα ολίγα εξαιρετικώς καταπλήσσοντα, άτινα αναφέρει η παγκόσμιος ιστορία».⁸

Το αξιοσημείωτο είναι ότι πέραν των δύο προαναφερθέντων ναυτών που σκοτώθηκαν κατά τις πρώτες φάσεις της ναυμαχίας, ουδείς άλλος έχασε τη ζωή του! Υπήρξαν μόνον 7 τραυματίες (κατ' αλφαβητική σειρά οι Γκλύμπης Γεώργιος, Κοντοπιθάρης Αναγνώστης, Λαθουράκης ή Λαθουράτης Γεώργιος, Μιχάλης Νικόλαος, Μυλωνάς Μιχαλάκης, Ψαριανός Δημήτριος και ο Σαχτούρης). Οι απώλειες των Αιγυπτίων πρέπει να ήταν σημαντικές, αν και ο ακριβής αριθμός τους ουδέποτε έγινε γνωστός. Δικαίως, πολλοί απέδωσαν το επίτευγμα του «Άρεως» σε θεική παρέμβαση, καθώς επρόκειτο περί ενός ανεπανάληπτου θαύματος. Το κατόρθωμα αυτό έγινε γνωστό από στόμα σε στόμα σε όλο τον μαχόμενο ελληνισμό αλλά και στην Ευρώπη. Την εποχή εκείνη, προκάλεσε μεγάλη συγκίνηση. Οι Έλληνες δεν ξέχασαν το πλοίο και, μετά την

7 Βλέπε το βραβευμένο από την Ακαδημία Αθηνών έργο του Διον. Κόκκινου, *Ιστορία της Ελληνικής Επανάστασεως*, τ. Η'. Αθήνα: Μέλισσα, 1959-1960, σελ. 421.

8 Ετ. Γρηγοριάδης, *Η έξοδος του «Άρεως»* (26 Απριλίου 1825). Αθήνα: Άλις, 1975, σελ. 26.

απελευθέρωση, το επίσημο κράτος έσπευσε να το αγοράσει, μετονομάζοντάς το σε «Αθηνά». Αργότερα (το 1879), έγινε αντιληπτό το ατόπημα και στο πλοίο εδόθη και πάλι το όνομα «Άρης», με το οποίο επέρασε στη σφαίρα της ιστορίας. Μάλιστα, δεν απετέλεσε μουσειακό έκθεμα, καθώς χρησιμοποιήθηκε σε πολλές αποστολές. Κατά τα έτη 1882-1885, αξιοποιήθηκε ως Σχολή Ναυτικών Δοκίμων καθώς και ως σχολή για το κατώτερο προσωπικό. Ο «Άρης» διατηρήθηκε έως το 1921. Τότε, ελήφθη η απόφαση της βυθισέως του, υπό το πρόσχημα οικονομικών δυσκολιών, που καθιστούσαν «ασύμφορη» τη συντήρησή του. Η απόφαση αυτή προκάλεσε έντονες αντιδράσεις, οι οποίες αγνοήθηκαν από τους αρμόδιους της εποχής. Το ανοσιούργημα αυτό συνετελέσθη με τιμητικούς κανονιοβολισμούς κοντά στην νήσο «Κυρά» του

ναυστάθμου της Σαλαμίνας, κατά τούς πανηγυρισμούς για την εκατονταετία του αγώνα της ανεξαρτησίας.

Ενδεικτική Βιβλιογραφία

1. Γρηγοριάδης Ετ., *Η έξοδος του «Άρεως»* (26 Απριλίου 1825). Αθήνα: Άλις, 1975.
2. Θεοφανίδης Ιωαν., *Ο αγών της ανεξαρτησίας: Ιστορία του Ελληνικού ναυτικού (Σεπτέμβριος 1824-Απρίλιος 1826)*. Αθήνα: χ.ε., 1932.
3. Κόκκινος Διον., *Ιστορία της Ελληνικής Επανάστασεως*, τ. Η'. Αθήνα: Μέλισσα, 1959-1960.
4. Σαλαπάντας Π.Α., *Η Πάργα: ήτοι μονογραφία αυτής από της κτήσεως μέχρι της παρά των Άγγλων πωλήσεως της εις τους Τούρκους*. Αθήνα: Γ. Καρυοφύλλης, 1861.
5. Durand-Viel Georges E. J., *Les campagnes navales de Mohammed Aly et d' Ibrahim*. Paris: Imprimerie Nationale, 1935.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Ιωάννης Παπαφλωράτος γεννήθηκε το 1973. Εισήχθη μεταξύ των πρώτων στη Νομική Σχολή Κομοτηνής, το 1992. Κατά τη διάρκεια των σπουδών του, εργάστηκε ως ερευνητής στο Ελληνικό Ίδρυμα Αμυντικής και Εξωτερικής Πολιτικής (ΕΑ.Ι.ΑΜ.Ε.Π.) και η εργασία του υπό τον τίτλο «Οι αποφάσεις των διεθνών οργανισμών επί της Γιουγκοσλαβικής κρίσεως (ΟΗΕ, ΝΑΤΟ, Ευρωπαϊκή Ένωση, Δυτικοευρωπαϊκή Ένωση), 1991 - 1996» (η οποία εκπονήθηκε υπό την επίβλεψη του καθηγητή κ. Ιωάννη Βαληνάκη) εκδόθηκε υπό τη μορφή Background Paper σε 4 τόμους για τις διπλωματικές μας υπηρεσίες. Το 1997, έλαβε το πτυχίο του και την ίδια χρονιά μετέβη στην Ολλανδία για μεταπτυχιακές σπουδές. Το 1998, απέκτησε μεταπτυχιακό τίτλο εξειδίκευσης στις Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Σχέσεις από το

Amsterdam School of International Relations. Το 1999, ξεκίνησε την εκπόνηση της διεπιστημονικής διδακτορικής διατριβής του υπό την επίβλεψη του καθηγητή και ακαδημαϊκού κ. Κωνσταντίνου Σβολοπούλου. Το 2004, αναγορεύτηκε διδάκτωρ του Πανεπιστημίου Αθηνών με «άριστα». Έχει εργαστεί ως ερευνητής στην Ακαδημία Αθηνών επί διετία και είναι μόνιμος συνεργάτης διαφόρων περιοδικών. Τον Ιανουάριο του 2009, ανεδείχθη τακτικός εταίρος κατόπιν προτάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου της «Εταιρείας των Φίλων του Λαού». Σήμερα, διδάσκει στη Σχολή Εθνικής Αμύνης (Σ.ΕΘ.Α.) και στο Λαϊκό Πανεπιστήμιο. Έχουν εκδοθεί 5 βιβλία του και έχουν δημοσιευτεί 82 άρθρα του σε εφημερίδες και περιοδικά.



Η συμβολή των Μικροδορυφόρων στις Θαλάσσιες Επιχειρήσεις

**Του Υποπλοιάρχου Γεωργίου Μαντζούρη ΠΝ
Επιτελή ΚΕΝΑΠ**

**Γ' χρηματικό βραβείο, διαγωνισμού μελετών,
Ναυτικής Επιθεωρήσεως έτους 2009**

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το θαλάσσιο στοιχείο αποτελεί αναμφισβήτητο το μεγαλύτερο τμήμα του γήινου περιβάλλοντος και κατά συνέπεια αυτό το δεδομένο είναι αρκετό ούτως ώστε να έλξη την προσοχή του ανθρώπου στην εκμετάλλευσή του. Από τα αρχαία ακόμα χρόνια η εξερεύνηση και γνώση των στοιχείων του θαλασσίου περιβάλλοντος αποτελούσε αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής του ανθρώπου και όποιος πολιτισμός είχε τη δυνατότητα να μεταφέρει την πληροφορία διά των θαλασσιών οδών είχε και το πλεονέκτημα της επιβίωσης των κυριαρχικών του δικαιωμάτων. Σήμερα, η γνώση των θαλασσών είναι δεδομένη, παρόλα αυτά λείπει η μόνιμη και σε πραγματικό χρόνο πληροφόρηση της κινήσεως των πλοίων μέσα από αυτή. Ιδιαίτερα σε περιοχές απομακρυσμένες από στεριές ή ακόμα και σε περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος η απόκτηση της πληροφορίας σε πραγματικό χρόνο για την ύπαρξη ενός σκάφους αποτελεί στοιχείο το οποίο αν ληφθεί και επεξεργαστεί κατάλληλα από τον ενδιαφερόμενο μπορεί να του προσδώσει ασφάλεια και πλήρη γνώση των θαλασσιών οδών. Παραδείγματα της σπουδαιότητας αυτών των στοιχείων αποτελούν τα σύγχρονα και οδυνηρά για την ανθρωπότητα συμβάντα πειρατειάς σύμφωνα με τα οποία ο άνθρωπος μη έχοντας πλήρη γνώση και κάλυψη των θαλασσιών οδών δεν έχει τη δυνατότητα ελέγχου αυτών με αποτέλεσμα το κενό που δημιουργείται να δίνει το έναυσμα για τη δημιουργία φαινομένων πολύπλοκων στην αντιμετώπισή τους όπως η πειρατεία. Το κενό αυτό προσπαθεί η επιστήμη σήμερα να το καλύψει με τη χρησιμοποίηση του διαστήματος με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να παρέχει σε κάθε ενδιαφερόμενο πληροφορίες πραγματικού χρόνου στη θαλάσσια περιοχή ενδιαφέροντός του και κατά συνέπεια να οδηγήσει στο ποθούμενο αποτέλεσμα της διασφάλισης των κυριαρχικών θαλασσιών δικαιωμάτων ενός κράτους.

Έτσι, η επιστήμη τις τελευταίες δεκαετίες μας έχει κάνει κοινωνούς μιας νέας διαστημικής τάσης που κατακλύζει τις επιστημονικές κοινότητες και παράλληλα κερδίζει έδαφος σε σχέση με παλιά παραδοσιακά συστήματα και δεδομένα. Εταιρείες κολοσσοί στη διαστημική έρευνα,

πανεπιστήμια και ακαδημαϊκοί οργανισμοί, βιομηχανίες και εταιρικοί σχηματισμοί, εργάζονται πυρετωδώς με σκοπό την κατάκτηση του διαστήματος, έχοντας όμως έναν κοινό παρανομαστή, την οικονομική δυστοκία των καιρών. Λόγω του πνεύματος αυτού και συνάμα εξαιτίας της παγκόσμιας έλλειψης οικονομικών αγαθών, οι επιστήμονες προσανατολίζονται σε λύσεις που προσδίδουν τα απαιτούμενα και επιθυμητά αποτελέσματα, ενώ παράλληλα στοιχηματίζουν στη μείωση του κόστους των διαστημικών εφαρμογών που μέχρι σήμερα δεν ήταν στις προτεραιότητές τους. Οι παράγοντες που οδηγούν την τάση αυτή φαίνεται να ακολουθούνται πιστά από όλους τους φορείς παγκοσμίως και λύσεις που τελικά αποσκοπούν στην επένδυση φθηνών διαστημικών εφαρμογών, αλλά χωρίς την παράλληλη μείωση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των δορυφόρων, είναι αυτές που σήμερα απασχολούν σε πολύ μεγάλο βαθμό αυτούς που θεωρούν το διάστημα ως την απαραίτητη πτυχή ενός κράτους που σκοπό έχει την επιβίωσή του στο αδυσώπητο θαλάσσιο επιχειρησιακό περιβάλλον. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι χώρες που μέχρι στιγμής δεν επενδύουν στον διαστημικό χώρο κινδυνεύουν να τεθούν στο περιθώριο των διεθνών εξελίξεων, ενώ παράλληλα «φλερτάρουν» με τον αφανισμό της εθνικής τους κυριαρχίας, αφού ο διαστημικός χώρος αποτελεί πλέον αναπόσπαστο κομμάτι των κυριαρχικών δικαιωμάτων.

Παρόλα αυτά, τα πράγματα δεν είναι δυσοίωνα για εκείνους που επενδύουν σε νέες τεχνολογίες αφού λύσεις για τη διασφάλιση του εθνικού διαστημικού χώρου έχουν ήδη δοθεί από πολλούς επιστημονικούς και ακαδημαϊκούς οργανισμούς και μάλιστα με απόλυτα επιτυχημένα αποτελέσματα. Έτσι γίνεται δυνατή η κάλυψη του θαλάσσιου επιχειρησιακού περιβάλλοντος και μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις με στοιχεία πραγματικού χρόνου, πράγμα το οποίο δίνει το προβάδισμα σε αυτούς που έχουν την πληροφορία αυτή να είναι πυρήνες αποφάσεων στο διεθνές σκηνικό.

Οι παραδοσιακές μέθοδοι της χρήσης των δορυφόρων μεγάλου βάρους και διαμετρήματος αποτελούν πλέον κομμάτι του παρελθόντος, ενώ νέες ριζοσπαστικές τεχνολογίες έχουν κάνει τα τελευταία χρόνια την εμφάνισή

τους και μάλιστα με απροσδόκητα επιτυχημένα αποτελέσματα. Οι λύσεις αυτές συνοψίζονται στον όρο «Μικροδορυφόρος» και αναφέρονται στη δημιουργία μικρών έως πολύ μικρών διαστημικών οχημάτων που έχουν κόστος κατασκευής μηδαμινό αλλά επιχειρησιακές δυνατότητες σε πολλές περιπτώσεις πολλαπλάσιες των παλαιών συστημάτων. Με τον όρο αυτό εννοούνται επίσης διαστημικές συσκευές που έχουν ακόμα και τη δυνατότητα να συμπεριφέρονται ως συστήματα αντιγραφής πληροφοριών (π.χ. bug satellites – δορυφόροι «κοριοί») και να κινούνται στο διάστημα με σκοπό τη συλλογή απόρρητων πληροφοριών χωρίς να κάνουν γνωστή την ύπαρξή τους παρά μόνο σε εξαιρετικά ελάχιστες περιπτώσεις.

Στην συνέχεια της συνοπτικής αυτής μελέτης, θα προσπαθήσουμε να εξερευνήσουμε τις διεθνείς τάσεις που σήμερα υπάρχουν στον χώρο του διαστήματος και αφορούν σε συστήματα Μικροδορυφόρων, ενώ παράλληλα θα αποδείξουμε ότι η εν λόγω τεχνολογία είναι απαραίτητη και οικονομικά προσιτή σε οποιοδήποτε κράτος επιθυμεί να θωρακίσει τον εθνικό διαστημικό του χώρο και να διασφαλίσει τα θαλάσσια σύνορά του. Σκοπός της εν λόγω εργασίας είναι η παροχή πληροφοριών που ευρίσκονται ελεύθερα στα διεθνή φόρα και στο διαδίκτυο και μέσω των οποίων ο αναγνώστης δεν μπορεί παρά να θαυμάσει τα επιστημονικά επιτεύγματα που ομάδες ερευνητών ή επιστημονικοί φορείς επιτυγχάνουν μέσα από σοβαρές και πολύχρονες συλλογικές ή ατομικές προσπάθειες.

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ

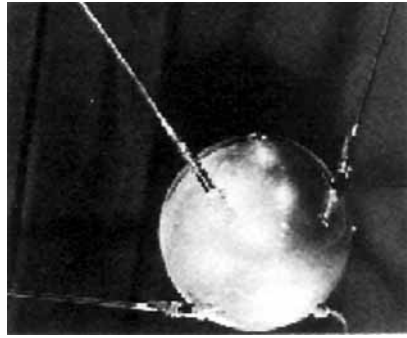
LEO: Low Earth Orbit

ΜΕΟ: Medium Earth Orbit

ΗΕΟ: Highly Elliptic Orbit ή High Earth Orbit

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο όρος «Μικροδορυφόρος» περιγράφει ένα διαστημικό αντικείμενο το οποίο έχει σχεδιαστεί με σκοπό να επιτυγχάνει τις απαιτούμενες εργασίες (π.χ. συλλογή πληροφοριών θαλασσίων περιοχών) καλύπτοντας τις ελάχιστες δυνατές διαστάσεις του διαστημικού χώρου. Αρχικά, όλα τα οχήματα με μικρό όγκο και βάρος ονομάστηκαν Μικροδορυφόροι, αλλά με την πάροδο των ετών και την εξέλιξη των επιστημονικών δεδο-



Ο πρώτος μικροδορυφόρος SPUTNIK-1 που κατασκευάστηκε και τέθηκε σε τροχιά στο διάστημα από Ρώσους επιστήμονες το 1957.

μένων, αναπτύχθηκαν υποκατηγορίες με αποτέλεσμα σήμερα να αναφερόμαστε σε ένα όχημα που έχει βάρος 10-100 κιλά. Γενικεύοντας την ανωτέρω θεώρηση οι ειδικοί σήμερα, όταν θέλουν να προσεγγίσουν λεκτικά ένα διαστημικό αντικείμενο μικρού σχετικά όγκου και βάρους χρησιμοποιούν τον όρο «small satellite – Μικρός Δορυφόρος» και έτσι συμπεριλαμβάνουν όλες τις πιθανές υποδιαίρεσεις και κατηγορίες. Στην εν λόγω μελέτη η χρήση του όρου Μικροδορυφόρος θα γίνεται με την ευρεία έννοια καλύπτοντας το φάσμα όλων εκείνων των διαστημικών αντικειμένων και οχημάτων που έχουν βάρος μικρότερο από 100 κιλά, ενώ στη συνέχεια θα αναφερθούμε εκτενώς στις διαφορετικές εκείνες κατηγορίες μικροδορυφόρων που υφίστανται σήμερα και στο τι ακριβώς εξυπηρετούν κατά τη διάρκεια της κάλυψης των παγκόσμιων θαλασσίων περιοχών.

Η ιδέα του Μικροδορυφόρου δεν είναι σύγχρονη. Εμφανίστηκε μόλις με την πρώτη εκτόξευση αντικειμένου στο διάστημα. Ο πρώτος Ρώσικος δορυφόρος, SPUTNIK 1, ήταν εκείνη η συσκευή που μπορεί σήμερα να χαρακτηριστεί ως ο πρώτος Μικροδορυφόρος. Η τεχνολογία βέβαια τότε καθώς και η αμφιβολία και άγνοια του ανθρώπου για το διαστημικό περιβάλλον, δημιούργησε ένα μικρό διαστημικό αντικείμενο και το εκτόξευσε στο διάστημα πειραματιζόμενι και πάντα με τον φόβο ότι κάτι ίσως δεν πάει καλά. Με την πάροδο των ετών όμως και κυρίως λόγω του γεγονότος ότι η βιομηχανία δεν είχε τη δυνατότητα να κατασκευάσει κάτι μικρό στα

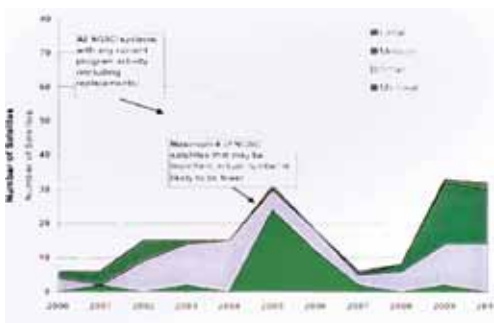


Σύγχρονη καλλιτεχνική αναπαράσταση ενός μικροδορυφόρου, όπως ο Καναδικός Μικροδορυφόρος CAN-X6 που χρησιμοποιείται για επιχειρήσεις θαλάσσιας επιτήρησης και εντοπισμού πλοίων τόσο στα χωρικά ύδατα του Καναδά, όσο και στα όρια της αποκλειστικής οικονομικής του ζώνης (περίπου 300 ν.μ.).

πλαίσια των αξιόπιστων δυνατοτήτων που έχει σήμερα αναπτύξει η μικροηλεκτρονική, οι δορυφόροι διογκώθηκαν σε μέγεθος και έφτασαν σε σημείο να ζυγίζουν χιλιάδες κιλά προσπαθώντας να φτάσουν στο διάστημα για να πετύχουν τον επιχειρησιακό σκοπό τους. Όπως όμως κάθε τεχνολογικός τομέας, έτσι και η διαστημική τεχνολογία ακολούθησε τη φυσιολογική πορεία της τεχνολογικής ανάτασης και μέσα σε λίγα χρόνια, κυρίως με την παράλληλη συμβολή της μικροηλεκτρονικής, κατάφερε να δημιουργήσει συστήματα μικρά, οικονομικά και αξιόπιστα που δεν είχαν να ζηλέψουν τίποτα από τα παραδοσιακά υπέρβαρα δορυφορικά αντικείμενα, αλλά εξ' αντιθέτου η εφαρμογή τους στο παγκόσμιο διαστημικό γίνεσθαι έδωσε άλλες διαστάσεις και άλλη θεώρηση στην εξερεύνηση και εκμετάλλευση του διαστήματος για τις επόμενες δεκαετίες. Με τον τρόπο αυτό δημιουργήθηκε το δεδομένο χώρες μικρές σε μέγεθος και παράλληλα οικονομικά ασθενείς να έχουν τη δυνατότητα κατασκευής και χρήσης Μικροδορυφόρων με σκοπό την εκμετάλλευση και διασφάλιση τόσο του επίγειου αλλά κυρίως του θαλάσσιου περιβάλλοντός τους.

Πρόσφατα οι επιστήμονες έχουν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους στην κατηγοριοποίηση των Μικροδορυφόρων ανάλογα με τη χρήση τους ή ακόμα και με τον τύπο των ηλεκτρονικών συστημάτων τα οποία φέρουν. Έτσι αν ένας δορυ-

φόρος χρησιμοποιείται για εμπορικούς ή στρατιωτικούς σκοπούς ή αν έχει μικροηλεκτρονικά κυκλώματα τελευταίας τεχνολογίας (π.χ. μικροεπεξεργαστές - microprocessors) ή παραδοσιακούς μηχανισμούς χαρακτηρίζεται ως παραδοσιακός ή σύγχρονος Μικροδορυφόρος. Σε κάθε περίπτωση όμως οποιoσδήποτε και να είναι ο διαχωρισμός των κατηγοριών των δορυφόρων αυτών το σημαντικό είναι ότι αποτελούν πλέον το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας ερευνητικής δραστηριότητας ακόμα και σε περιβάλλοντα που ασχολούνται με την εξερεύνηση του έξω διαστήματος ή άλλων πλανητών. Το σημαντικό όμως στοιχείο για εμάς είναι ότι το διεθνές σκηνικό έχει αρχίσει να κατακλύζεται από τάσεις εκτόξευσης Μικροδορυφόρων και χρησιμοποίησή τους σε τροχιές κατάλληλες για την επιτήρηση των θαλασσίων περιοχών¹¹.



Γραφική απεικόνιση της κατανομής των δορυφορικών οχημάτων που είναι στο διάστημα είτε πρόκειται να εκτοξευθούν μέχρι το 2010. Η κορυφή των καμπυλών για τους Μικροδορυφόρους (κίτρινη περιοχή) εμφανίζεται γύρω από τα έτη 2004 - 2007 λόγω του γεγονότος ότι το όριο ζωής των Μικροδορυφόρων είναι 2-5 έτη. Έτσι το 2010 οι δορυφόροι που εκτοξεύθηκαν στα προηγούμενα πέντε έτη θα είναι πλέον ανενεργοί και θα απαιτηθεί η αντικατάστασή τους. Χαρακτηριστικό λοιπόν είναι ότι το 2005 υπήρξε έκρηξη εκτόξευσης Μικροδορυφόρων (πάνω από 25), οι οποίοι τοποθετήθηκαν ως επί το πλείστον σε αποστολές επίγειας ή θαλάσσιας επιτήρησης¹².

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

Κατηγορίες Μικροδορυφόρων

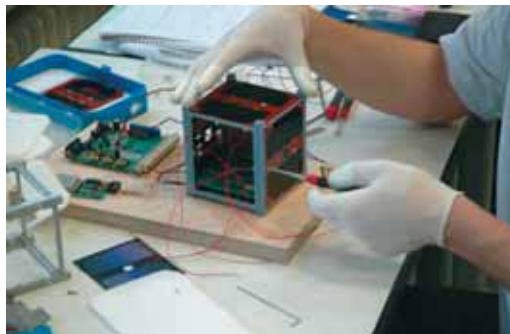
Με βάση τις ανωτέρω θεωρήσεις και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι ο διαχωρισμός των Μικροδορυφόρων σε υποκατηγορίες θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε καλύτερα την εφαρμογή τους σε διάφορα επιχειρησιακά προγράμματα,

παράτθεται κατωτέρω συνοπτικός πίνακας στον οποίο οι Μικροδορυφόροι κατανέμονται σε υποκατηγορίες ανάλογα με το καθαρό βάρος τους, που τελικά πρόκειται να τεθεί σε τροχιά στο διάστημα. Ειδικότερα, όλοι εκείνοι οι παραδοσιακοί δορυφόροι που ζυγίζουν παραπάνω από 1000 κιλά εντάσσονται στην κατηγορία των μεγάλων δορυφόρων και συνήθως είναι τηλεπικοινωνιακοί με γεωσύγχρονες ή γεωστατικές τροχιές (παραμένουν στο ίδιο σχεδόν σημείο πάνω από τη Γη ή τον Ισημερινό). Ακολούθως, έχουμε την κατηγορία των μεσαίων δορυφόρων που συνήθως τοποθετούνται σε τροχιές ενδιάμεσες και κατά ένα μεγάλο ποσοστό εξυπηρετούν πειραματικούς σκοπούς. Ζυγίζουν από 500-1000 kg ενώ η μάζα τους είναι αρκετά μεγάλη για τα σύγχρονα δεδομένα κατασκευής διαστημικών οχημάτων. Από τα 500 κιλά και κάτω εισερχόμαστε στην κατηγορία των μικρών δορυφόρων (small satellites) οι οποίοι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, κατακλύζουν πλέον το διαστημικό χώρο και επιτυγχάνουν εφαρμογές με οικονομικότερο και πιο προσιτό τρόπο.

Οι «μικροί» αυτοί δορυφόροι χωρίζονται περαιτέρω σε πέντε υποκατηγορίες ως ακολούθως:

- Mini
- Micro
- Nano
- Pico
- Femto

Οι «**Minisatellites**» (**Μινι-Δορυφόροι**) αναφέρονται συνήθως σε κατασκευές που ζυγίζουν από 100 μέχρι 500 kg και για την ακρίβεια υπηρετούν σκοπούς που εφαρμόζονται και σε μεγάλης ή μεσαίας κατηγορίας δορυφόρους. Δεν υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές με τους ογκώδεις δορυφόρους ενώ το στοιχείο εκείνο που τους κατατάσει σε αυτή την κατηγορία είναι ότι ένας mini satellite καταφέρνει να εκτελέσει μόνο μία ή και σε πολλές περιπτώσεις δύο εφαρμογές, από αυτές που έχει τη δυνατότητα να εκτελέσει ένας μεγάλος ή μεσαίος δορυφόρος. Είναι πολυξοδος, με βάση τα σημερινά δεδομένα και η τεχνολογία που χρησιμοποιεί είναι συνήθως δεκαετίας ή και μεγαλύτερης διαστημικής ηλικίας. Τέλος, είναι σκόπιμο να αναφερθεί ότι στην κατηγορία αυτή εμπίπτουν και τα επανδρωμένα διαστημικά οχήματα μικρού διαμετρήματος, που σκοπό έχουν την κοντινή εξερεύνηση του διαστήματος.¹³



Pico satellite κατασκευής του California Polytechnic University ο οποίος θα μπορούσε κάλλιστα να χρησιμοποιηθεί και ως δορυφόρος «κοριός» (satellite bug) για συλλογή ευαίσθητων πληροφοριών ή γενικότερα για επιχειρήσεις κατασκοπείας. Στη φωτογραφία διακρίνεται το πολύ μικρό μέγεθος του δορυφόρου αν αυτό συγκριθεί με την παλάμη του επιστήμονα. Τέτοιοι δορυφόροι είναι πολύ εύκολο να κατασκευαστούν και κοστίζουν πολύ λίγο (μερικές εκατοντάδες ευρώ) αφού τα υλικά τους μπορεί να τα προμηθευτεί ο κατασκευαστής από το εμπόριο.

Οι «**Microsatellites**» (**Μικρο-Δορυφόροι**), έχουν καθαρό βάρος από 10-100 kg και εξυπηρετούν κυρίως σκοπούς πιο κοντά στην επιφάνεια της γης, δηλαδή σε χαμηλότερες τροχιές. Μπορούν να συνδυάζουν εξελιγμένες τεχνολογίες και να χρησιμοποιούνται για τηλεπισκόπηση, παρατήρηση σημείων της Γης για ερευνητικούς σκοπούς ή ακόμα και για διαλλειπτικές επικοινωνιακές στρατηγικές, που καθορίζονται ανάλογα με τον χρόνο επανεπίσκεψης (revisit time) του δορυφόρου πάνω από το ίδιο σημείο της Γης.

Η επόμενη κατηγορία αφορά στους δορυφόρους νάνους «**Nanosatellites**», των οποίων το βάρος κυμαίνεται από 1-10 κιλά. Οι εν λόγω δορυφόροι αποτελούν τις περισσότερες φορές τμήματα σχηματισμών δορυφόρων (cluster satellites or satellite constellations) και εξυπηρετούν σκοπούς εντοπισμού θέσεως αντικειμένων στη Γη. Οι δορυφόροι αυτού του διαμετρήματος αποτελούν συνήθως λύσεις και για επιχειρήσεις στον διεθνή διαστημικό σταθμό, όπως περιπτώσεις μεταφοράς υλικών ή καταστάσεων συντήρησης μεγαλύτερων διαστημικών οχημάτων.

Ακολούθως και σε μάζες μικρότερες του ενός κιλού, εισερχόμαστε στην αιχμή της τεχνολογίας για τα διαστημικά οχήματα και πλέον αναφερόμαστε στους δορυφόρους «**Pico ή Femto**



Κατηγοριοποίηση των δορυφόρων με βάση την επιχειρησιακή ζωή τους. Η σημερινή διαστημική βιομηχανία προσανατολίζεται στη χρήση δορυφόρων που θα έχουν επιχειρησιακή ζωή 1-3 χρόνια σε αντίθεση με τη δεκαετία του 1990 και νωρίτερα, όπου οι δορυφόροι κατασκευάζονταν με βάθος επιχειρησιακής λειτουργίας πάνω από 10 χρόνια. Με τον τρόπο αυτό θα είναι δυνατόν με μικρό κόστος να αναβαθμίζονται οι λειτουργίες που εξυπηρετεί ένας δορυφόρος λόγω του ότι μέσα σε διάστημα 3 ετών τα επιχειρησιακά δεδομένα και το περιβάλλον μεταβάλλονται δραστικά.⁸

Κατηγορία	Καθαρό Βάρος	
Large satellite	> 1000 kgr	
Medium satellite	500 - 1000 kgr	
Mini satellite	100 - 500 kgr	
Micro satellite	10 - 100 kgr	
Nano satellite	1 - 10 kgr	SMALL SATELLITES
Pico satellite	0.1 - 1 kgr	
Femto satellite	< 100 gr	

satellites». Οι δορυφόροι στις κατηγορίες αυτές χρησιμοποιούνται σε πολύ εξειδικευμένες εφαρμογές και κατά πολλούς ερευνητές αποτελούν το μέλλον των διαστημικών εφαρμογών. Σήμερα βρίσκονται σε στάδιο τεράστιας ανάπτυξης και έχουν χρησιμοποιηθεί σε πειραματικές εφαρμογές που αγγίζουν και τα όρια της κατασκοπείας/αθέμιτης συλλογής πληροφοριών στο διάστημα. Ειδικότερα και με την ονομασία «*satellite bugs*» (Δορυφόροι κοριοί), εκτοξεύονται στο διάστημα με απώτερο σκοπό τη συλλογή και επεξεργασία πληροφοριών σε συνεχή χρόνο και επίπεδο¹⁴.

Χαρακτηριστική είναι η εφαρμογή των δορυφόρων αυτών ως σώματα επικαθήμενα σε μεγαλύτερους δορυφόρους, στα ηλιακά τους κελιά ή ακόμα και στο κύριο σώμα του δορυφόρου στόχου. Έτσι και ενώ ο δορυφόρος κινείται εκτελώντας την επιχειρησιακή του λειτουργία μεταφέροντας πληροφορίες στη Γη, ο δορυφόρος κο-

ριοί που έχει επικαθήσει πάνω σε αυτόν, συλλέγει ανενόχλητος κάθε είδους πληροφορία που μεταφέρεται από και προς την Γη ή ακόμα και σε κάποιες περιπτώσεις έχει την δυνατότητα να αυτοκαταστραφεί με αποτέλεσμα να καταστρέψει τον δορυφόρο στόχο πάνω στον οποίο ευρίσκεται. Λόγω του γεγονότος ότι η μάζα ενός τέτοιου είδους δορυφόρου είναι πάρα πολύ μικρή δεν αλλάζει σχεδόν καθόλου τα πτητικά χαρακτηριστικά του διαστημικού οχήματος στο οποίο επικάθεται, με αποτέλεσμα να αποτελεί άριστη λύση αντικατασκοπείας⁷.

Μια άλλη κατηγοριοποίηση των Μικροδορυφόρων που επίσης έχει επικρατήσει είναι ο διαχωρισμός τους ανάλογα με τον σκοπό για τον οποίο χρησιμοποιούνται. Έτσι διακρίνουμε τους **εμπορικούς (commercial micro-satellites)** και **στρατιωτικούς (military micro-satellites)** Μικροδορυφόρους.

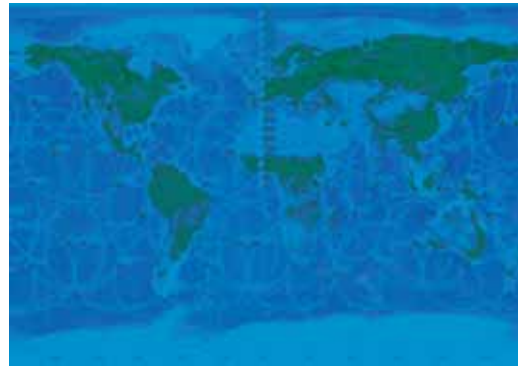
Στον τομέα των στρατιωτικών Μικροδορυφόρων, μέσα στους οποίους εμπιρεύονται και οι δορυφόροι «κοριοί» που αναφέρθηκαν ανωτέρω, η Αμερικανική Πολεμική Αεροπορία διαδραματίζει ηγετικό ρόλο. Συγκεκριμένα, τα όρια της ύπαρξης και των σκοπών που εξυπηρετούν οι στρατιωτικοί Μικροδορυφόροι στην αμυντική θωράκιση μιας χώρας αναφέρονται κατωτέρω:

- **Έλεγχος του Διαστήματος:** Εντοπισμός, έρευνα και αν είναι αναγκαίο εφαρμογή μεθόδων κατασκοπείας σε άλλου είδους διαστημικά οχήματα.

- **Προβολή των Διαστημικών Δυνατοτήτων μιας χώρας:** Παροχή υπηρεσιών μετεωρολογίας, ασφαλών επικοινωνιών και ακριβούς εντοπισμού στόχων στη γη (θαλάσσιο ή επίγειο περιβάλλον) ακόμα και σε εχθρικά περιβάλλοντα.
- **Πειράματα-Διαστημικές Εφαρμογές:** Εκτέλεση πειραμάτων με χρήση Μικροδορυφόρων που θα προσδώσουν τα απαραίτητα εργαλεία για την εθνική ασφάλεια μιας χώρας στο βραχυπρόθεσμο μέλλον και ύπαρξη διαστημικών εφαρμογών που θα έχουν τη δυνατότητα να πληξούν εχθρικούς στόχους ακόμα και σε εχθρικό έδαφος ή σε εχθρικό υπέργειο χώρο, όπως ο εναέριος ή ο διαστημικός⁹.

Είναι προφανές, ότι με την εφαρμογή της ανωτέρω πολιτικής από την Αμερικανική Πολεμική Αεροπορία, επιδιώκεται ο έλεγχος του διαστημικού χώρου σε παγκόσμια κλίμακα και μάλιστα με την πρόφαση τόσο της άμυνας όσο και της εσωτερικής ασφάλειας των Η.Π.Α. αλλά και σε παγκόσμια κλίμακα. Για τον λόγο αυτό ήδη υπάρχουν σε εξέλιξη προγράμματα κατασκευής και εκτόξευσης μικροδορυφόρων που θα τεθούν σε τροχιά με απώτερο σκοπό τη διασφάλιση των κυριαρχικών δικαιωμάτων των Η.Π.Α και κυρίως σε θαλάσσιο περιβάλλον. Τέτοια προγράμματα έχουν ήδη υλοποιηθεί από το 1992 σε πρώιμο στάδιο με την εφαρμογή του Tactical Space System (TSS), ενώ κανένας δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι όλη αυτή η διαστημική τεχνολογία δεν χρησιμοποιήθηκε ήδη από τον πρώτο πόλεμο του Κόλπου για την επιτήρηση και εντοπισμό ή ακόμα και στοχοποίηση σε επίγειες και θαλάσσιες περιοχές ενδιαφέροντος. Παραδείγματα τέτοιων τεχνολογιών αποτελούν οι Μικροδορυφόροι COSMIC (Constellation Observing System Meteorology, Ionosphere and Climate), TechSat 21, MEPSI (Microelectromechanical Based Autonomous On Orbit Satellite Inspection Experiment), OPAL (Orbiting Picosat Automated Launcher) και Nanosatellite constellation¹⁰.

Παράλληλη όμως ανάπτυξη παρουσίασε η τεχνολογία των Μικροδορυφόρων και σε άλλες χώρες, όπως η Αγγλία και η Ρωσία σε ταυτόχρονη σχεδόν χρονική βάση. Είναι πλέον γνωστό ότι το Πανεπιστήμιο του Surrey στην Αγγλία



Κάλυψη του παγκόσμιου θαλάσσιου χώρου από Μικροδορυφόρους που ανήκουν στον ίδιο σχηματισμό και επιδιώκουν έλεγχο σε κάθε σημείο του πλανήτη. Τα σημεία που βρίσκονται σε πλάτος μεγαλύτερο από 65 μοίρες καλύπτονται από Μικροδορυφόρους που τοποθετούνται σε πολικές τροχιές. Η ανωτέρω εικόνα αποτελεί παράδειγμα εφαρμογής Μικροδορυφόρων στη συλλογή και επεξεργασία στοιχείων πραγματικού χρόνου.

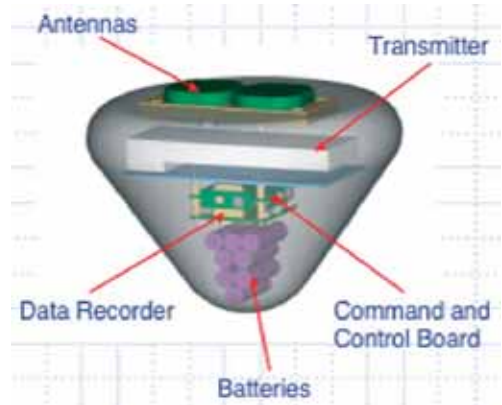
ήταν από τους πρώτους ακαδημαϊκούς - ερευνητικούς φορείς παγκοσμίως που ασχολήθηκε και επένδυσε στη τεχνολογία των Μικροδορυφόρων. Σήμερα, μαζί με το California Polytechnic University αποτελούν τους δύο βασικούς πόλους εφαρμογής νέων τεχνολογιών σε μικροδορυφόρους, ενώ συγκεντρώνουν και τη μεγαλύτερη εμπειρία σε εκτοξεύσεις δορυφόρων τέτοιας κατηγορίας.

Η αρχική ιδέα πίσω από την εφαρμογή μιας τέτοιας τεχνολογίας και φιλοσοφίας ήταν ότι θα έπρεπε να υπάρχουν δορυφόροι μικρής επιχειρησιακής ζωής (1-3 χρόνια) που θα ήταν σε θέση να εκπληρώνουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο μόνο μια επιχειρησιακή αναγκαιότητα από το διάστημα (π.χ. επιτήρηση συγκεκριμένης θαλάσσιας περιοχής για χρονικό διάστημα 3 χρόνων με μετάδοση στοιχείων πραγματικού χρόνου), ούτως ώστε και οικονομικότεροι να είναι αλλά και να μπορούν να αντικατασταθούν αν οι επιχειρησιακές συνθήκες μεταβληθούν. Έτσι εφαρμόστηκαν στους ακόλουθους τομείς με εξαιρετική επιτυχία:

- Κάλυψη εθνικών επικοινωνιακών αναγκών
- Ψηφιακή μετάδοση ήχου και εικόνας
- Συλλογή περιβαλλοντικών στοιχείων
- Συλλογή εικόνων και μεταφοράς αυτών σε πραγματικό χρόνο
- Γενικότερες στρατιωτικές εφαρμογές



Πρωτότυπος Μικροδορυφόρος τύπου Cubesat από το Πανεπιστήμιο του Surrey.



Επανάστατικός σχεδιασμός νανοδορυφόρου από τη NASA, με αεροδυναμική τεχνολογία ελαχιστοποίησης τριβών με τα ελεύθερα σωματίδια της μαγνητόσφαιρας της Γης σε χαμηλές τροχιές, καθώς επίσης και με δυνατότητα επαναφοράς στην ατμόσφαιρα της γης και περισυλλογής του.



Μικροδορυφόρος UoSAT-1 κατασκευασμένος από το Πανεπιστήμιο του Surrey το 1984. Είναι ευδιάκριτη η τεχνολογική διαφορά με σύγχρονα μοντέλα cubesats ή με άλλους τύπους μικροδορυφόρων, όπως αυτοί που απεικονίζονται στις ανωτέρω εικόνες.

- Κάλυψη θαλασσιών περιοχών με στοιχεία πραγματικού χρόνου².

Έτσι και λόγω των πολιτικών και εμπορικών αναγκαιοτήτων οι ανωτέρω οργανισμοί, αλλά και ακόμα περισσότεροι που σιγά-σιγά άρχισαν να εμφανίζονται στο προσκήνιο, δημιούργησαν ένα καινούργιο διαστημικό ρεύμα που μοναδικό σκοπό έχει τη χρήση του διαστήματος με τον πλέον σύγχρονο και αποτελεσματικό τρόπο ούτως ώστε να διασφαλίζονται τα κυριαρχικά δικαιώματα ενός κράτους και κυρίως στις απομακρυσμένες θαλάσσιες και επίγειες περιοχές όπου είναι δύσκολη η επιτήρηση με τη χρήση ανθρώπινου δυναμικού.

Cubesat – Μικροδορυφόρος «Κύβος»

Στη συνέχεια θα εξετάσουμε την ειδική περίπτωση του «Cubesat» (Μικροδορυφόρου «Κύβου») η οποία αποτελεί την πλέον σύγχρονη λύση στο διαστημικό γίγνεσθαι. Η τάση αυτή κατέκλυσε την αγορά τα τελευταία πέντε χρόνια ταυτόχρονα από τα Πανεπιστήμια της Καλιφόρνιας και του Surrey και κυριολεκτικά οδήγησε την ερευνητική κοινότητα παγκοσμίως να κινείται μόνο προς αυτή την κατεύθυνση³.

Πρόκειται για έναν νανοδορυφόρο ο οποίος σχεδιάστηκε σε διαστάσεις 10x10x10 εκατοστά και παρόλα που είναι τόσο μικρός είναι δυνατόν να εκτελέσει λειτουργίες επικοινωνιακές, μεταφοράς εικόνας και ήχου ή ακόμα και σε πολλές περιπτώσεις στρατιωτικές λειτουργίες υψηλών προδιαγραφών θέτοντας έτσι τον πήχη της έρευνας στον διαστημικό χώρο σε πολύ υψηλά επίπεδα. Η μάζα του προσεγγίζει το ένα κιλό και συμπεριλαμβάνει όλα εκείνα τα συστήματα που χρειάζεται ένας δορυφόρος για να τεθεί σε τροχιά στο διάστημα (π.χ. συστήματα ελέγχου και συμπεριφοράς, γυροσκοπία, αισθητήρες νυκτός, κάμερες, υπολογιστές κ.ά.). Το βασικό του πλεονέκτημα είναι το κόστος κατασκευής (μερικές εκατοντάδες ευρώ), ενώ είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι με τη δημιουργία τέτοιων δορυφόρων ουσιαστικά μπορούμε πλέον να μιλάμε

για γραμμή παραγωγής διαστημικών οχημάτων από μια βιομηχανία αφού λόγω της απλότητας της κατασκευής ο συνολικός χρόνος που απαιτείται για εκτόξευση στο διάστημα από τη στιγμή της παραγγελίας μέχρι την εκτόξευση μπορεί να είναι λιγότερος και από επτά μήνες. Με τους χρόνους αυτούς είμαστε πλέον σε θέση να μιλάμε για το ξεκίνημα μιας καινούργιας εποχής στο χώρο των διαστημικών εφαρμογών.

Tubesat – Προσωπικός Μικροδορυφόρος

Μια νέα κατηγορία μικροδορυφόρων που εμφανίστηκε στα διαστημικά δρώμενα τον τελευταίο χρόνο είναι η κατηγορία των λεγόμενων δορυφόρων κυλίνδρων ή αλλιώς «Tubesat». Οι δορυφόροι αυτοί είναι τόσο μικροί που αποτελούν το μικρότερο δείγμα γραφής δορυφόρου μέχρι σήμερα. Η εταιρεία που εφαρμόζει την εν λόγω τεχνολογία ονομάζεται Interorbital Company, προέρχεται από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, και δεσμεύεται να παραδώσει τον μικρό αυτό δορυφόρο σε διάστημα μόλις μερικών εβδομάδων σε τροχιά από τη στιγμή που θα τεθεί η παραγγελία από τον αγοραστή. Το συνολικό σύστημα διαφημίζεται ως προσωπικό σετ δορυφόρου (*Personal Satellite Kit*) και οι υπηρεσίες που είναι δυνατόν να προσφέρει στον ιδιοκτήτη του είναι οι κάτωθι:

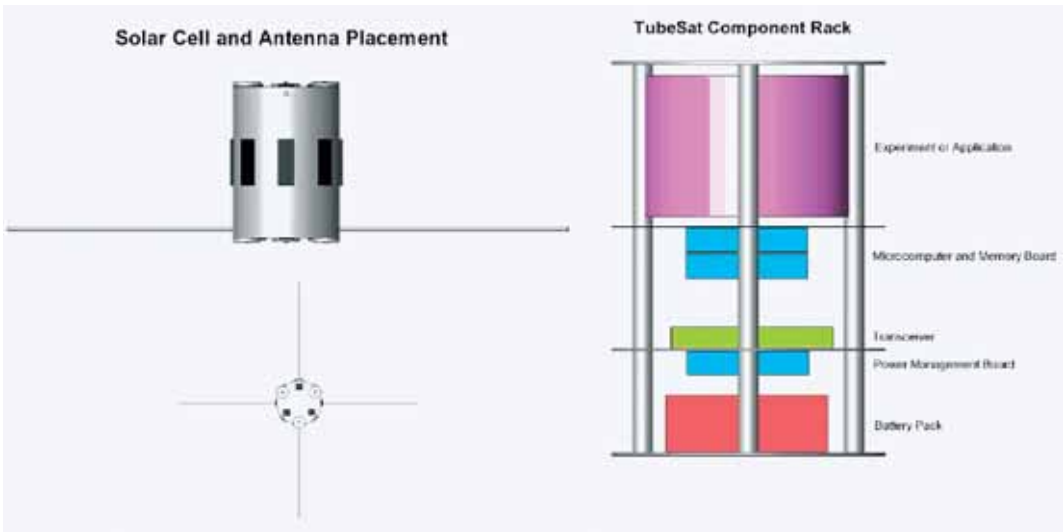
- Εικόνα video σε πραγματικό ή σχεδόν πραγματικό χρόνο.
- Μετρήσεις μαγνητικής υπογραφής της Γης σε διάφορα σημεία.
- Προσανατολισμός δορυφόρου με τελευταίας τεχνολογίας επιταχυντές και γυροσκόπια.
- Υπηρεσίες έρευνας και εντοπισμού αντικειμένων στη Γη.
- Προσωπικό e-mail.
- Διαφήμιση από το διάστημα.
- Πειράματα με βάση τις απαιτήσεις του χρήστη.

Η παραγγελία του εν λόγω δορυφόρου κοστίζει γύρω στα 8000 δολάρια ενώ είναι δυνατόν να παραμείνει σε τροχιά από 3 εβδομάδες έως 3 μήνες ανάλογα με την ένταση του ηλιακού ανέμου. Το ύψος της τροχιάς του δορυφόρου ξεκινάει από τα 310 km, πάνω από την επιφάνεια της γης, ενώ καταλήγει σε αυτοκαταστροφή στην

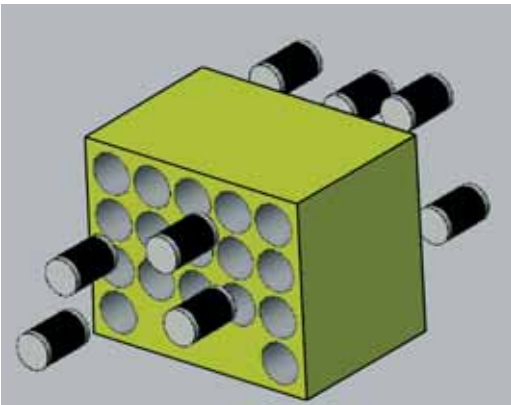


άνω ατμόσφαιρα μετά από την παρέλευση του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος. Άρα η τροχιά που εκτελεί είναι φθίνουσα σε σχέση με το αρχικό της ύψος (self decaying orbit) λόγω των τριβών που δημιουργούνται με τα σωματίδια στη μαγνητόσφαιρα κοντά στη Γη. Ο δορυφόρος δεν έχει τη δυνατότητα διόρθωσης της παρέκλισης της τροχιάς του, λόγω του ότι δεν διαθέτει συστήματα πρόωθησης. Το επόμενο βήμα πάντως, με βάση πάντα τις διακηρύξεις της κατασκευάστριας εταιρείας είναι η δημιουργία Tubesat ικανού να παραμείνει σε τροχιά για μεγαλύτερο διάστημα από ένα χρόνο.

Παρόλα αυτά τα επιχειρησιακά πλεονεκτήματα που καλύπτει ο εν λόγω δορυφόρος είναι τεράστια, αφού δίνει τη δυνατότητα στον χρήστη για χρονικό διάστημα τριών μηνών να λαμβάνει εικόνες πραγματικού χρόνου και να έχει ανεξάρτητο δίαυλο επικοινωνίας. Έτσι αν κάποιος θέλει να καλύψει μια συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή για χρονικό διάστημα λίγων μηνών επιχειρησιακά θα πρέπει να αγοράσει τον εν λόγω δορυφόρο και να λαμβάνει εικόνες και πληροφορίες θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η λύση αυτή είναι πολύ προσιτή και είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική αφού με την εξέλιξη της τεχνολογίας θα φτάσουμε στο σημείο να χρησιμοποιούμε Μικροδορυφόρους τέτοιας μορφής μόνο για χρονικό διάστημα μιας αποστολής. Για παράδειγμα αν σε ένα πλοίο ανατίθεται μια αποστολή πειρατείας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας το πλοίο θα έχει τον δικό του προσωπικό δορυφόρο και θα λαμβάνει ή θα στέλνει τα σημάτά του και εικόνες/πληροφορίες πραγματικού χρόνου χωρίς τη χρήση διαύλων επικοινωνίας



Σκαριφηματική απεικόνιση του προσωπικού δορυφόρου Tubesat στην οποία φαίνονται οι πραγματικές διαστάσεις κατασκευής. Η εικόνα είναι μεγενθυμένη αλλά η πραγματική εξωτερική διάμετρος του εν λόγω δορυφόρου είναι μόνο 9 εκατοστά περίπου, ενώ το μήκος του δεν ξεπερνά τα 13 εκατοστά. Συνεπώς λοιπόν έχουμε ένα δορυφόρο που περισσότερο μοιάζει σε «ποτήρι» παρά σε διαστημικό όχημα!



Πολλαπλό σύστημα εκτόξευσης μικροδορυφόρων Tubesat. Σε μια εκτόξευση είναι δυνατόν να τοποθετηθούν σε τροχιά μέχρι και 32 προσωπικοί Μικροδορυφόροι. Από την ανωτέρω καλλιτεχνική απεικόνιση είναι προφανές το μικρό κυλινδρικό σχήμα και μέγεθος των εν λόγω δορυφόρων που αρχίζουν σιγά σιγά να κατακλύζουν τον χώρο των θαλάσσιων και επίγειων επιχειρήσεων.

που ανήκουν σε άλλα κράτη ή διεθνείς οργανισμούς.

Τα αναλυτικά χαρακτηριστικά του Μικροδορυφόρου Tubesat φαίνονται παρακάτω:

Διαστάσεις:

- Εξωτερική Διάμετρος = 8.70 cm (3.42 in)

- Εσωτερική Διάμετρος = 8.56 cm (3.37 in)

- Μήκος = 12.2 cm (4.8125 in)

Επικοινωνιακά Συστήματα:

- Amateur Radio Band at Frequency 433 MHz
- Voltage: 4.5–5.0 VDC
- Output: 500 mW
- License Free: Δεν χρειάζεται ειδική άδεια για εκπομπές επικοινωνιών
- Frequency: 902 to 928 MHz or 2.4000 to 2.4835 GHz Spread Spectrum
- Voltage: 3.3VDC; Output: 100 mW to 1,000 mW Selectable

Computer: Micro Controller with memory board

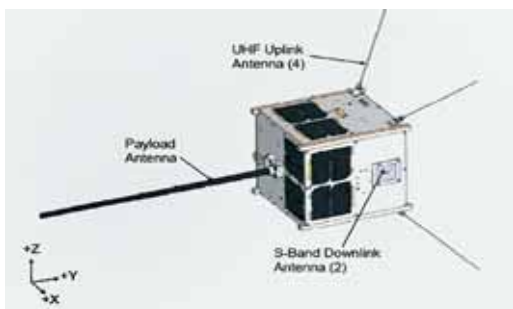
Battery Power: Lithium Ion 3.6 V

Ηλιακά Κελιά: 2.52 V 31 mA (multiples)

Κεραία: Monopole

Χώρος Εκτόξευσης: Κοσμοδρόμιο Tonga στο νησί Εύα, ιδανική εκτόξευση για εκτοξεύσεις στον ισημερινό και για πολιτικές τροχιές.

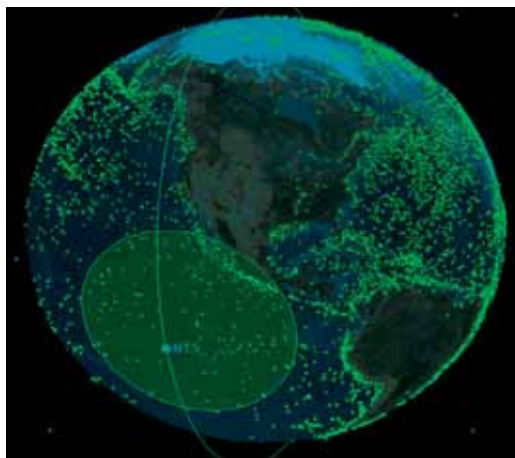
Πολλαπλή Διάταξη Εκτοξευτή: Δυνατότητα εκτόξευσης 32 δορυφόρων Tubesat ταυτόχρονα με την ειδική συσκευή εκτόξευσης πολλαπλών Μικροδορυφόρων¹.



Ο Μικροδορυφόρος/Cubesat NTS (Nanosatellite Tracking Ships) της Καναδο-Νορβηγικής συνεργασίας Πανεπιστημίων και αντίστοιχων Διαστημικών οργανισμών. Διακρίνονται τα ζωτικά λειτουργικά όργανά του, όπως οι κεραίες και τα ηλιακά κελιά εγκατεστημένα στις πλευρές του κυβο-δορυφόρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Μικροδορυφόροι σε θαλάσσιες επιχειρήσεις

Η χρήση της τεχνολογίας των Μικροδορυφόρων στο θαλάσσιο περιβάλλον για την υποστήριξη των θαλασσιών επιχειρήσεων είναι ο τομέας στον οποίο αξίζει να γίνει εκτενής αναφορά, στα στενά όμως πλαίσια αυτής της μελέτης. Η διεθνής βιβλιογραφία αναφέρεται με κολακευτικά σχόλια στη δυνατότητα των σημερινών Μικροδορυφόρων να παρακολουθούν ναυτικές μονάδες εν πλώ (*space maritime tracking capability*)²⁶ και μάλιστα κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια ημέρας ή νύκτας. Η ειδική αυτή εφαρμογή έχει τεθεί στην πρώτη γραμμή της επιστημονικής έρευνας κυρίως από την κυβέρνηση του Καναδά και της Νορβηγίας. Η μεν πρώτη χώρα αποσκοπεί στην διασφάλιση των θαλασσιών της συνόρων και την καταπολέμηση της λαθρομετανάστευσης (φαινόμενο που αντιμετωπίζει και η Ελλάδα κατά κόρον τα τελευταία χρόνια), ενώ η δεύτερη προσπαθεί να επιλύσει με το λιγότερο δυνατό κόστος τον εντοπισμό και την παρακολούθηση πλοίων που κινούνται μέσα στο εκτεταμένο σύστημα φιορδ το οποίο διαθέτει. Παράλληλα, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον εντοπισμό και παρακολούθηση επικίνδυνων φορτίων που κινούνται διαμέσου των θαλασσιών οδών (weapons of



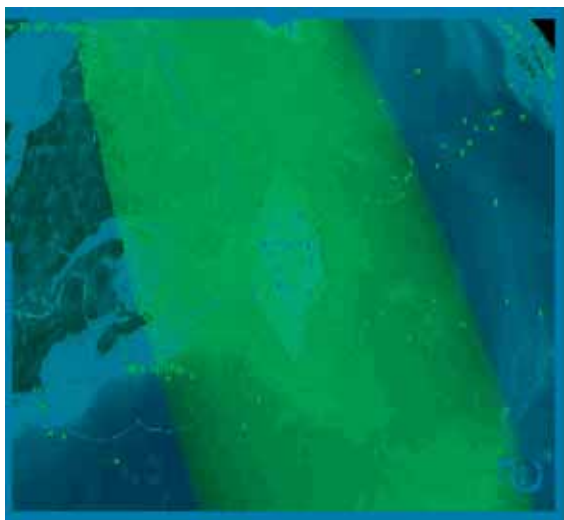
απεικόνιση της κυκλοφορίας των πλοίων για τους πρώτους έξι μήνες λειτουργίας του συστήματος NTS (Nanosatellite Tracking Ships). Στη φωτογραφία διακρίνεται η τροχιά του ναυοδορυφόρου (λευκή γραμμή) καθώς αυτός διέρχεται άνωθεν της Γης και σαρώνει την προκαθορισμένη περιοχή (πράσινος κύκλος που απεικονίζει το πλάτος σάρωσης-swath width). Οι πληροφορίες που παρέχει είναι πραγματικού χρόνου.

mass destruction transferring) και που σε περίπτωση ατυχήματος μπορεί να προκαλέσουν κίνδυνο για την ανθρωπότητα.

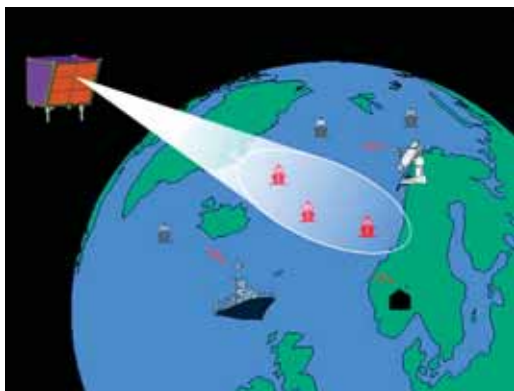
Σε κάθε περίπτωση όμως και με δεδομένο ότι ο έλεγχος των θαλασσιών και τα κυριαρχικά δικαιώματα που εκπηγάζουν μέσα από αυτόν είναι ένα αναπόσπαστο κομμάτι της εθνικής υποχρέωσης κάθε κράτους, είναι επιτακτική η ανάγκη της εφαρμογής των Μικροδορυφόρων από όσα κράτη έχουν την οικονομική και τεχνολογική δυνατότητα για να προβούν σε ένα τέτοιο εγχείρημα. Στη συνέχεια παρατίθενται μερικά παραδείγματα Μικροδορυφόρων που η εφαρμογή τους έχει ως απώτερο στόχο την αστυνόμευση των θαλασσιών οδών και την εξασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ναυοδορυφόρος εντοπισμού πλοίων (Nanosatellite Tracking Ship - NTS)

Το εν λόγω εγχείρημα αποτελεί Καναδο-Νορβηγική συνεργασία και υλοποιείται μέσω του Πανεπιστημίου του Τορόντο. Έχει κωδική ονομασία CANX-6 (CAnadian Norwegian eXperiment) και η



Κάλυψη του Μικροδορυφόρου M3MSAT (Maritime Monitoring Messaging Satellite) των χωρικών υδάτων των ακτών του Καναδά. Με τη χρήση των Μικροδορυφόρων της τεχνολογίας αυτής, η Καναδική κυβέρνηση έχει καταφέρει να ελέγξει τα χιλιάδες μίλια ακτών που έχει με οικονομικό τρόπο και εξασφαλίζοντας εικόνες πραγματικού χρόνου 24 ώρες, 7 ημέρες την εβδομάδα καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου. Στην αριστερή εικόνα απεικονίζεται με πράσινο φόντο η κίνηση/κάλυψη της θαλάσσιας περιοχής από τον δορυφόρο ενώ με κίτρινα στίγματα απεικονίζονται οι θέσεις των πλοίων. Δεξιά φαίνεται σε αναλυτικό υπόμνημα η κάλυψη των θαλασσίων χωρικών υδάτων του Καναδά σε αποστάσεις που εκτείνεται η αποκλειστική οικονομική ζώνη ή και ακόμα μεγαλύτερες.



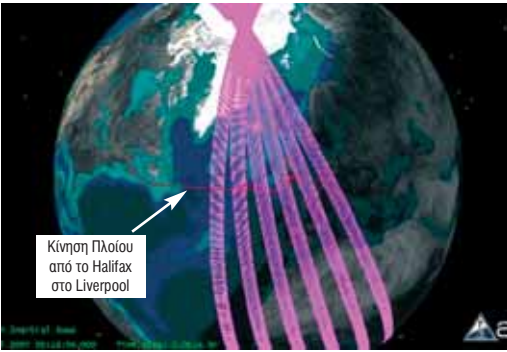
Μικροδορυφόρος M3MSat ο οποίος καταγράφει τις κινήσεις των θαλασσίων στόχων που κινούνται μέσα και έξω από τα χωρικά ύδατα της Νορβηγίας σε αποστάσεις μέχρι και 1000 ναυτικά μίλια από τις ακτές της παρέχοντας έτσι την απαραίτητη θαλάσσια ασφάλεια σε μια χώρα μέσω τόσο εκτεταμένο και πολύπλοκο δίκτυο ακτών όπως τα Νορβηγικά φιορδ.

αποστολή του είναι η μετάδοση ασφαλούς πληροφορίας μέσω διαστημικού αυτομάτου συστήματος εντοπισμού θέσεως εμπορικών πλοίων για τη θέση και την ταχύτητα όλων των πλοίων που

κινούνται στις ακτές του Καναδά και στα φιορδ της Νορβηγίας. Η κατασκευή του διήρκεσε λιγότερο από 7 μήνες, ενώ έχει τη δυνατότητα να παρέχει ολοκληρωτική κάλυψη των θαλασσίων περιοχών της Γης αν αυτό κριθεί απαραίτητο. Παράλληλα, προσφέρει υπηρεσίες σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης καθώς επίσης και στη μείωση του προβλήματος καθρομετανάστευσης στις ανωτέρω χώρες αφού σε πραγματικό χρόνο οι Μικροδορυφόροι καταγράφουν εικόνες από τα χωρικά ύδατα των δύο χωρών αντίστοιχα. Τα λειτουργικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του φαίνονται κατωτέρω⁵:

Προδιαγραφές δορυφόρου NTS:

- Cubesat καθαρού βάρους 6.5 kg και διαστάσεων 20 x 20 x 20 cm
- Μήκος σταθερής μονοπολικής κεραίας 46 cm
- ARM7TDMI επεξεργαστής με 2 MB EDAC RAM και 16 MB of Flash RAM
- Ηλιακά κελιά έξι πλευρών από γάλλιο-αρσενικό



Κάλυψη των θαλασσιών περιοχών από τον δορυφόρο NSAT 1 κατά την κίνηση ενός πλοίου από το Halifax στο Liverpool. Στην ανωτέρω φωτογραφία που προέρχεται από την προσομοίωση της κίνησης του Μικροδορυφόρου και του εμπορικού πλοίου μέσω του δορυφορικού προγράμματος STK, παρατηρούμε ότι ένας Μικροδορυφόρος είναι ικανός για κάλυψη της θαλάσσιας περιοχής και μάλιστα σε ποσοστό που αγγίζει το 85%, δεδομένου ότι το εύρος της δέσμης του είναι 650 km και όχι 1000 km που συνήθως έχουν οι Μικροδορυφόροι. Άρα με την χρήση 4-6 δορυφόρων πάνω από την ίδια περιοχή της Γης είναι δυνατόν να καλύψουμε μια θαλάσσια περιοχή ενδιαφέροντος και μάλιστα με ακρίβεια που αγγίζει και το 97%. Το υπόλοιπο 3% οφείλεται στα σφάλματα που παρουσιάζονται στο σύστημα κατά τη μετάδοση των πληροφοριών και όχι στην αδυναμία των αισθητήρων να καλύψουν τη θαλάσσια περιοχή ενδιαφέροντος¹⁸.

- Μπαταρίες 3.6Ah Lithium-ion
- Κατασκευασμένος από αλουμίνιο ή ελαφρύτερα κράματα
- S band κεραία για εξυπηρέτηση τηλεμετρίας
- Μέχρι 1 Mbps ικανότητα παροχής πληροφοριών
- 4 μονοπολικές κεραίες καταγραφής στοιχείων στόχων
- 17 cm UHF uplink
- Χρηματοδοτείται από το Νορβηγικό Διαστημικό Κέντρο
- Κατασκευάζεται από το Πανεπιστήμιο του Τορόντο
- Εκτόξευση στις 28 Απριλίου 2008.

M3MSat – Maritime Messaging Monitoring Satellite

Ένα άλλο εγχείρημα της κυβέρνησης του Καναδά είναι και η υλοποίηση του προγράμματος M3MSat σύμφωνα με το οποίο, ο εν λόγω δορυφόρος καλύπτει τα θαλάσσια χωρικά ύδατα του

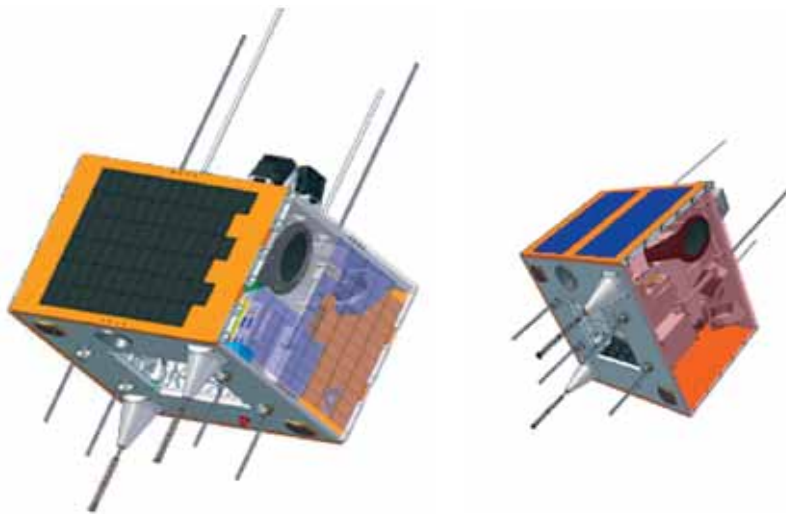


Κεραία ναυτιλιακού τύπου που χρησιμοποιήθηκε για την εκτέλεση των πειραμάτων των δορυφόρων του διαστημικού σχηματισμού Galileo από το European Space Agency (ESA). Αντίστοιχου τύπου κεραία πρόκειται χρησιμοποιηθεί και για την ταυτοποίηση των στόχων μέσω των Μικροδορυφόρων που θα έχουν δυνατότητα διαστημικού-δορυφορικού AIS (space-based AIS) για την κάλυψη των Νορβηγικών και Καναδικών θαλασσιών περιοχών.²⁶

Καναδά και δυτικά αλλά και ανατολικά και μάλιστα παρέχοντας πληροφορίες πραγματικού χρόνου. Το εν λόγω εγχείρημα έρχεται ως συμπλήρωμα των ήδη υπάρχοντων επίγειων συστημάτων θαλάσσιας επιτήρησης και προασπίζει έτσι με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις θαλάσσιες περιοχές εκμετάλλευσης του Καναδά.

Διαστημικό AIS – Space Based AIS²³

Οι παραπάνω εφαρμογές Μικροδορυφόρων χρησιμοποιούν την τεχνολογία του συστήματος AIS (Automatic Identification System) που μέχρι στιγμής είναι ο πιο διαδεδομένος τρόπος απόκτησης πληροφοριών κίνησης πλοίου σε πραγματικό χρόνο στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η τεχνολογία αυτή μετάδοσης στοιχείων πραγματικού χρόνου επεκτάθηκε και στον διαστημικό χώρο με την είσοδο του διαστημικού AIS (space based AIS) που άλλαξε τα δεδομένα της έρευνας των θαλασσιών περιοχών. Οι Μικροδορυφόροι αποτελούν την πιο οικονομική λύση εφαρμογής του διαστημικού AIS κατά συνέπεια φαίνεται να είναι η μοναδική επιλογή. Οι ήδη υπάρχοντες δορυφόροι σε τροχιές MEO (Medium Earth Orbits) δεν είναι επαρκείς γιατί κοστίζουν ανυπολόγιστα ποσά για να κατασκευαστούν και να τοποθετηθούν σε τροχιά ενώ παράλληλα δεν



Ο τουρκικός Μικροδορυφόρος τηλεπισκόπησης που έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει εικόνες από το Διάστημα με ανάλυση που φτάνει μέχρι και τα 7,5 μέτρα με την πανχρωματική κάμερα αναγνώρισης.

Επιχειρησιακά χαρακτηριστικά τούρκικου Μικροδορυφόρου RASAT

Βάρος	110 kg
Τροχιά	700 km κυκλική, ηλιοσύγχρονη
Τροχιακός Κύκλος	98.8 min χρόνος επανεπίσκεψης
Ανάλυση Κάμερας	Πανχρωματική: 7.5 m
Χρόνος Ζωής	5 χρόνια
Χρόνος επαναφοράς	4 ημέρες, επανεπίσκεψη στο ίδιο σημείο της γης
Πλάτος λήψης εικόνας	30 km

καλύπτουν όπως θα δούμε παρακάτω και τις απαιτήσεις διακριβωτικής ικανότητας. Κατά συνέπεια η τάση της επιστημονικής κοινότητας να ελέγχει λύσεις, όπως οι Μικροδορυφόροι, είναι άκρως λογική και συνάμα πολλά υποσχόμενη.

Η διαστημική τεχνολογία μέχρι σήμερα ήταν προνόμιο μόνο των πλούσιων φορέων και αυτό φαίνεται από τη μέχρι τώρα εκμετάλλευση του διαστήματος. Για παράδειγμα οι ακαδημαϊκές κοινότητες των πανεπιστημίων δεν είχαν τη δυνατότητα μέχρι σήμερα να εκτοξεύουν πειραματικούς δορυφόρους παρά μόνο αν συμμετείχαν σε προγράμματα μεγάλων διαστημικών οργανισμών με αποτέλεσμα αρκετές φορές να είναι δέσμιοι των αποφάσεών τους. Σήμερα όμως και κυρίως μετά την έλευση της διαστημικής τεχνολογίας των Μικροδορυφόρων που εισήχθη θεω-

ρητικά από το Πανεπιστήμιο του Stanford των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής πριν μερικά χρόνια, το σκηνικό έχει μεταβληθεί αισθητά με αποτέλεσμα και με δεδομένο ότι το οικονομικό κόστος έχει μειωθεί δραματικά, οι ακαδημαϊκοί φορείς να είναι ικανοί να προσφέρουν νέες ιδέες και τάσεις που μπορούν να συνεισφέρουν τα μέγιστα στον εντοπισμό των θαλασσιών «στόχων-πλοίων» και μάλιστα με μεγάλη ακρίβεια. Έτσι με αυτό τον τρόπο ανοίγει πλέον ο δρόμος της εφαρμογής αυτής της τεχνολογίας και από μικρότερα κράτη όπως είναι η Ελλάδα.

Βασικοί σκοποί για την επιτήρηση δεν είναι μόνο η έρευνα και διάσωση αλλά πρωτίστως και λόγω των τάσεων των καιρών, η μεταφορά επικίνδυνων υλών και η καταπολέμηση της τρομοκρατίας μέσω των θαλασσών. Τα κράτη με οδη-

γούς τον Καναδά και τη Νορβηγία ενδιαφέρονται πρωτίστως για τη διασφάλιση και επιτήρηση των παρακάτω περιοχών κατά σειρά σπουδαιότητας¹⁹.

- Χωρικά ύδατα
- Οικονομικά αποκλειστική ζώνη
- Ύδατα που φιλοξενούν αυξημένη κίνηση εμπορικών πλοίων.

Στις περισσότερες περιπτώσεις τα χωρικά ύδατα των κρατών καλύπτονται με μεγάλη ασφάλεια από επίγειους σταθμούς και μάλιστα σε περιπτώσεις όπως η Ελλάδα, που ο θαλάσσιός της χώρος αποτελείται από ένα μεγάλο σύμπλεγμα νήσων. Αντίστοιχη είναι και η περίπτωση της Νορβηγίας που διαθέτει ένα μεγάλο σύμπλεγμα φιορδ. Παρόλα αυτά η εγκατάσταση πολλαπλών επίγειων σταθμών ενέχει μεγάλο κόστος αλλά και αφήνει ακάλυπτες θαλάσσιες περιοχές που μπορεί να παρέχουν σημαντικά στοιχεία. Έτσι με τη χρήση των Μικροδορυφόρων ξεπερνούνται τα ανωτέρω προβλήματα και διασφαλίζεται η επιτυχής κάλυψη του θαλασσί-ου χώρου.

Αρχικά οι έρευνες έχουν στραφεί στην εγκατάσταση παθητικών αισθητήρων σε Μικροδορυφόρους οι οποίοι κινούνται μόνο σε χαμηλές τροχιές (LEO) και καλύπτουν τις περιοχές ενδιαφέροντος ανάλογα με το χρόνο επανεπίσκεψης (revisit time) πάνω από το σημείο ενδιαφέροντος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της πιο πάνω πειραματικής εφαρμογής αποτελεί ο νορβηγικός Μικροδορυφόρος NSAT-1 ο οποίος φέρει έναν παθητικό αισθητήρα AIS 50x50 cm² για εντοπισμό και παρακολούθηση X band ναυτιλιακών ραντάρ. Ο δορυφόρος βρίσκεται σε πολιτική τροχιά, κινείται λίγο υψηλότερα από το επίπεδο του ορίζοντα και καταφέρνει να εντοπίζει πλοία στόχους με ακρίβεια 1 χιλιομέτρου. Η απόσταση αυτή αν και πειραματική, χαρακτηρίζεται ως πολλά υποσχόμενη με δεδομένο ότι η εν λόγω τεχνολογία είναι ακόμα πολύ νέα και σύμφωνα με τις προβλέψεις πρόκειται να αγγίξει το όριο των μερικών μέτρων τα επόμενα χρόνια. Παρόλα αυτά ακόμα και με αυτή την ακρίβεια έχουμε μια άριστη ένδειξη με δεδομένο ότι καλύπτονται περιοχές μέχρι και 250 χιλιόμετρα σε μια σάρωση του δορυφόρου και δίνεται έγκαιρη

προειδοποίηση στους παράκτιους σταθμούς μιας χώρας για πλοία που εισέρχονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη της¹⁵.

Παράλληλα, πρέπει να αναφερθεί ότι η μεταφορά εικόνας και στοιχείων στο έδαφος γίνεται σε πραγματικό χρόνο οπότε με την χρήση **4 - 6 Μικροδορυφόρων σε πολιτική τροχιά μπορεί να καλυφθεί το σύνολο των χωρικών υδάτων και της περιοχής θαλασσί-ου ενδιαφέροντος μιας χώρας** και μάλιστα με πολύ μεγάλη ακρίβεια. Για παράδειγμα ο νορβηγικός Μικροδορυφόρος NSAT1 έχει τη δυνατότητα να καλύπτει τα Νορβηγικά χωρικά ύδατα και μάλιστα μέχρι και σε αποστάσεις ανώτερες των 250 ναυτικών μιλίων. Συγκεκριμένα το εύρος σάρωσης του μικροδορυφόρου στη Γη είναι μέχρι 1000 km πλάτος από ένα μόνο Μικροδορυφόρο, ενώ ο ένας δορυφόρος καλύπτει μέχρι και 2.2 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα τέσσερις φορές την ημέρα.

Τα κύρια χαρακτηριστικά από τα οποία εξαρτάται και επηρεάζεται η ικανότητα και επιτυχής εντοπισμός ενός πλοίου από ένα Μικροδορυφόρο, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Εύρος σάρωσης δέσμης
- Γωνία πρόσπτωσης
- Χωρική ανάλυση εικόνας και λαμβανομένων στοιχείων
- Πολικότητα
- Επίπεδα θορύβου στο διάστημα.

Για να αντιληφθούμε την αξία των ανωτέρω στοιχείων ας θεωρήσουμε το υποθετικό σενάριο ότι ένα πλοίο κινείται με 16 κόμβους οπότε θα καλύπτει 700 χιλιόμετρα στη διάρκεια μιας μέρας. Έτσι τέσσερις δορυφόροι είναι αρκετοί για να καλύψουν την απόσταση την οποία θα διανύσει ένα πλοίο με δεδομένο ότι το εύρος σάρωσης θα προσεγγίζει όπως αναφέρθηκε ανωτέρω τα 1000 χιλιόμετρα. Άρα με τη χρήση ενός συστήματος διαστημικού AIS το οποίο θα είναι υποχρεωτικό για κάθε πλοίο θα δημιουργηθεί πλέον η δυνατότητα να καλύπτεται ο θαλάσσιος χώρος ενδιαφέροντος και μάλιστα με μεγάλη ακρίβεια¹⁶.

Τουρκική δραστηριότητα

Στην κούρσα της διαστημικής υπεροχής στον τομέα των Μικροδορυφόρων έχουν εισέλθει και

χώρες μικρότερου διαστημικού διαμετρήματος που μέχρι και την τελευταία δεκαετία δεν είχαν στο ενεργητικό τους καμία ενασχόληση με τα διαστημικά δρώμενα. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν η Ταϊλάνδη, η Βραζιλία, η Κίνα, η Ινδία, η Ιαπωνία και η Τουρκία. Αναγνωρίζοντας τη «δύναμη» τού να επιχειρείς από το διάστημα και ακολουθώντας κατά γράμμα τις οδηγίες του αναμορφωτή του Τουρκικού έθνους **Κεμάλ Ατατούρκ** που είπε ότι **«το διάστημα δεν είναι για να το βλέπουμε και να γράφουμε ποιήματα, αλλά είναι χώρος που στο μέλλον θα αποτελέσει κομμάτι ζωτικής σημασίας της εθνικής κυριαρχίας των χωρών»**, η Τουρκία συμμετέχει στην κούρσα της κατασκευής των Μικροδορυφόρων με τις δικές τις επιστημονικές δυνάμεις επιβοηθούμενες είτε από το Πανεπιστήμιο του Surrey είτε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Διαστήματος είτε από άλλους διεθνώς αναγνωρισμένους διαστημικούς οργανισμούς και βιομηχανίες.

Το τελευταίο επίτευγμα της τουρκικής διαστημικής βιομηχανίας είναι η κατασκευή του πρώτου Μικροδορυφόρου από Τούρκους επιστήμονες, RASAT, ο οποίος είναι ο δεύτερος κατά σειρά δορυφόρος που κατασκευάστηκε στην Τουρκία και έχει μεταξύ άλλων καταπληκτικές ικανότητες λήψεως διαστημικών εικόνων. Οι κάμερες που χρησιμοποιεί είναι υψηλής πανχρωματικής ανάλυσης και σκοπό έχει τις υψηλές υπηρεσίες εντοπισμού από το διάστημα για λογαριασμό της Τουρκικής Κυβέρνησεως. Η πρώτη απόπειρα κατασκευής Μικροδορυφόρου εστέφη με απόλυτη επιτυχία (περίπτωση BILSAT – πρώτος τουρκικός Μικροδορυφόρος) και με δεδομένο ότι η Τουρκία κατέχει ήδη μεγάλο αριθμό τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων και άρα διαθέτει αρκετά μεγάλη τεχνογνωσία στον τομέα αυτό, τώρα απλώνει το γνωστικό της αντικείμενο στον τομέα της μικροδιαστημικής και πλέον συγκαταλέγεται στις πρωτοπόρες χώρες εφαρμογής μικροδορυφόρων τηλεπισκόπησης. Ο εν λόγω δορυφόρος θα έχει ασφαλώς τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών σχεδόν πραγματικού χρόνου (near real time capability) από τις περιοχές στις οποίες θα υπερίπταται¹⁷.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ελληνική πραγματικότητα

Για την ελληνική πλευρά τα πράγματα είναι λίγο διαφορετικά. Παρόλο που έχει αποδειχθεί ότι η εφαρμογή της τεχνολογίας των Μικροδορυφόρων δεν είναι κάτι εξαιρετικά δύσκολο να αποκτηθεί, η ελληνική πλευρά μετά την εκτόξευση του τηλεπικοινωνιακού δορυφόρου Hellas Sat δεν έχει να επιδείξει ακόμα νέα βήματα στο διαστημικό πεδίο. Δεν είναι όμως δύσκολο να αποκτηθεί η τεχνογνωσία και να υλοποιηθούν προγράμματα συνεργασίας με διαστημικούς οίκους της Ευρώπης, της Αμερικής ή της Ασίας αφού η εν λόγω τεχνολογία αποτελεί πλέον κοινό τόπο στο παγκόσμιο γίγνεσθαι. Ειδικότερα μέσω προγραμμάτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Διαστήματος θα ήταν ευχής έργον, εάν δημιουργούνταν οι προϋποθέσεις για την κατασκευή ενός Μικροδορυφόρου έστω σε πειραματικό επίπεδο, που τελικά θα αποσκοπούσε στη διασφάλιση και έλεγχο των θαλασσιών συνόρων που είναι ιδιαίτερα εκτεταμένα στη χώρα μας.

Το παράδειγμα της Νορβηγίας και του Καναδά μπορούν να αποτελέσουν ιθυτήρια σημεία για την ανάπτυξη του επιστημονικού μας διαστημικού υποβάθρου και την απλή αλλά τόσο χρήσιμη κατασκευή ενός Μικροδορυφόρου που θα υπηρετεί εθνικούς σκοπούς. Η εφαρμογή ενός τέτοιου σχεδίου στις ελληνικές θάλασσες θα αποτελούσε σταθμό, καθόσον θα προσέφερε τα μέγιστα στον έλεγχο των κρίσιμων και πολυσύχναστων θαλασσιών οδών, ενώ παράλληλα θα βελτίωνε τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης καθώς θα έβαζε πειθαρχία στο πολύπλοκο θαλάσσιο περιβάλλον. Παράλληλα, η χρήση μικροδορυφόρων θα εκσυγχρόνιζε στον μέγιστο δυνατό βαθμό και τις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις με την παροχή υπηρεσιών πραγματικού χρόνου σε video, εικόνα και ήχο.

Μια εξαιρετική λύση για τα ελληνικά επιχειρησιακά δεδομένα θα ήταν η δημιουργία ενός προγράμματος κατασκευής Μικροδορυφόρων (4 ή 6 στον αριθμό) σε συνεργασία με πανεπιστημιακούς φορείς στην Ελλάδα ή το εξωτερικό. Η λύση αυτή είναι και οικονομικά προσιτή (μερικές χιλιάδες ευρώ – ίσως στο ευρύτερο πε-

ριθώριο των 30 έως πενήντα χιλιάδων ευρώ) και αποτελεί επιχειρησιακή αναγκαιότητα για την ελληνική θαλάσσια πραγματικότητα. Με την πτήση των δορυφόρων αυτών σε πολικές τροχιές θα ήταν δυνατόν η Ελλάδα να είχε κάλυψη των θαλασσιών αλλά και επίγειων περιοχών όλο το εικοσιτετράωρο και μάλιστα σε πραγματικό χρόνο. Έτσι και δικά της συστήματα θα χρησιμοποιούσε για τη συλλογή πληροφοριών εθνικού χαρακτήρα αλλά το σημαντικότερο είναι ότι θα κατάφερε να καλύψει το εκτεταμένο θαλάσσιο περιβάλλον της διασφαλίζοντας έτσι τα κυριαρχικά της δικαιώματα ακόμα και από τον χώρο του διαστήματος. Με αυτό τον τρόπο θα συγκαταλεγόταν πλέον στις χώρες εκείνες που θα είχαν τη δυνατότητα παροχής υψηλών υπηρεσιών επιτήρησης από το διάστημα.

Εκτιμήσεις - Συμπεράσματα

Η ανωτέρω σύντομη αλλά περιεκτική ανάλυση επεσήμανε τις πραγματικές τάσεις στο παγκόσμιο διαστημικό σκηνικό και επιβεβαίωσε την αντίληψη ότι σε λίγα χρόνια οι Μικροδορυφόροι θα έχουν κατακλύσει το διάστημα. Οι κυβερνήσεις των ανεπτυγμένων κρατών έχουν παραδοθεί σε ένα αγώνα δρόμου έρευνας και εφαρμογής της τεχνολογίας αυτής, αφού και οικονομικότερη είναι αλλά προσφέρει και τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών που είναι εφάμιλλες και σε πολλές περιπτώσεις ξεπερνά τις κλασικές παραδοσιακές τακτικές. Ακολουθώντας αυτές τις τάσεις της σύγχρονης εποχής, η Ελλάδα θα πρέπει να θέσει ως στόχο να βρεθεί στο κέντρο των τεχνολογικών εξελίξεων ούτως ώστε να μην μείνει ουραγός και αμέτοχος θεατής στην εκμετάλλευση του κοντινού διαστήματος. Με τον τρόπο αυτό θα καταφέρει να καλύψει τον θαλάσσιο επιχειρησιακό της χώρο και ταυτόχρονα θα είναι σε θέση στις επόμενες δεκαετίες να διατηρήσει υψηλά το τεχνολογικό δυναμικό όραμα που ούτως ή αλλιώς οι εκπαιδευτικοί οργανισμοί καθώς και το έμπυχο δυναμικό της έχουν τη δυνατότητα να υλοποιήσουν με απόλυτη επιτυχία. Έτσι και τα κυριαρχικά δικαιώματά της στον θαλάσσιο χώρο της ανατολικής Μεσογείου θα θωρακίσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, αλλά θα εκτινάξει και τεχνολογικά τα

υπάρχοντα επιστημονικά της συστήματα παραγωγής ιδεών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. http://www.interorbital.com/TubeSat_1.htm
2. Wiley J. Larson and James R. Wertz, "Space Mission Analysis and Design", Space Technology Library, Microcosm Press.
3. Jerry Jon Sellers, "Understanding Space, an Introduction to Astronautics", Mc Graw Hill.
4. "Nanosatellite Tracking Ships: Responsive, Seven-Month Nanosatellite Construction for a Rapid On-Orbit Automatic Identification System Experiment," Freddy M. Pranajaya and Robert E. Zee, Space Flight Laboratory, University of Toronto, Institute for Aerospace Studies, 7th Responsive Space Conference April 27-30, 2009 Los Angeles.
5. "Optimal Microsatellite Cluster Design for Space-Based Tracking Missions," J. Daniel Griffiths and Leena Singhy, The Charles Stark Draper Laboratory, Cambridge, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA.
6. <http://www.utias-sfl.net/nanosatellites/CanX6/>
7. "The Analysis of Network Centric Maritime Interdiction Operations (MIO) Using Queuing Theory," Mark G. Hazen, TTCP MAR Action Group 1, Presented to 8th ICCRTS, June 2003, Defense Research and Development Canada.
8. "Nanosatellite Tracking of Ships — Review of the First Year of Operations," Franz Newland, Elliott Coleshill, Ian DSouza and Jeff Cain, COM DEV Ltd., 7th Responsive Space Conference April 27-30, 2009 Los Angeles, CA
9. Responsive Space for the Canadian Forces (AIAA-RS-5-2007-3004) Captain Donald Bédard & Major Aaron Spaans AIAA 5th Responsive Space Conference 2007 Los Angeles, CA.
10. <http://www.utias-sfl.net/nanosatellites/AISSat-1/>
11. Bjorn T. Narheim, Oystein Olsen, Oystein Hellenen, Richard Olsen, Alexander M Beattie, Robert E. Zee, "A Norwegian Satellite for Space-based Observations of AIS in the High North," Proceedings of the 22nd Annual AIAA/USU Conference on Small Satellites, Logan, UT, USA, Aug. 11-14, 2008.
12. Torkild Eriksen, Gudrun Høy, Bjørn Narheim, Bente Jensløyken Meland, "Maritime traffic monitoring using a space-based AIS receiver," Acta Astronautica, Vol. 58, Issue 10, May 2006, pp. 537-549.
13. <http://directory.eoportal.org>
14. http://www.nasa.gov/mission_pages/tacsat-2/main/
15. "Satellite AIS from USCG" Article in Digital Ship Magazine, April 2007, pg 27.
16. http://www.esa.int/esaMI/Technology/SEMVDZ9NJTF_0.html
17. <http://www.uzay.tubitak.gov.tr>
18. "From big GEO's to Small Satellites: A step forward in User

- Friendly Satellite Services”, Fulvio Ananasso, AIAA 94-1056-CP
19. “Military Microsatellites: Matching requirements and technology”, Matt Bille (AIAA Senior Member), AIAA-2000-5186 space 2000 conference and exposition, Long Beach, CA.
 20. “Commercial Applications for Microsatellites”, AIAA-2001-4743, AIAA Space 2001 Conference and Exposition, Albuquerque, NM, 28-31 August 2001.
 21. “Advanced small satellite bus concepts”, AIAA-94-1171, Robert W. Davis, Chantilly, Virginia, USA.
 22. “Why Small Sats?”, James D. Rendleman, Colonel, USAF (ret.), JD, LLM, Colorado Springs, AIAA-2009-6416, Space 2009 Conference and Exposition, 14-17 September 2009, Pasadena, California.
 23. “Low Cost Microsatellites: Innovative approaches to breaking the cost paradigm”, Ruth L Moser and Michael J. Stallard, AIAA-2000-5195.
 24. <http://www.cnw.ca/> (M3MSat).
 25. “Radar satellites and maritime domain awareness”, J.K.E. Tunalay, London Research and development Corporation, Ottawa, Ontario.
 26. “Maritime Galileo Application”, SEA GATE test environment, Rostock Port, Germany.
 27. “New Possible roles of small satellites in maritime surveillance”, Terje Wahl, Gudrun K. Hoyer, Norwegian Defense Research Establishment (FFI), Kjeller, Norway.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Υποπλοίαρχος Γεώργιος Μαντζούρης γεννήθηκε στην Αθήνα στις 3-8-1975 και αποφοίτησε από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1998 με βαθμολογία πτυχίου Λίαν Καλώς.

Από τον Ιούνιο του 1998 μέχρι και τον Ιούνιο του 2004 υπηρέτησε σε διάφορους τύπους πολεμικών πλοίων (Φ/Γ τύπου “S” και “ΜΕΚΟ” και Κ/Φ) του Πολεμικού Ναυτικού, ως Αξιωματικός Επικοινωνιακών Συστημάτων, Ηλεκτρονικού Πολέμου, Διευθυντής Επιχειρήσεων και Διευθυντής Ηλεκτρονικών Συστημάτων.

Έχει διέλθει όλα τα σταδιοδρομικά σχολεία του Π.Ν. που μέχρι τώρα προβλέπονταν για τον βαθμό του, ενώ έχει συμμετάσχει σε εκπαιδεύσεις σε θέματα Επικοινωνιών/ΣΝ, Ηλεκτρονικού Πολέμου και Καθηγεσίας στην Αγγλία.

Από τον Ιούνιο του 2004 και μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2006 σπούδασε στο Naval Postgraduate School (Monterey, California) όπου απέκτησε με διάκριση δύο

τίτλους μεταπτυχιακών σπουδών, έναν στο Systems Engineering (Electronic Warfare) και έναν στο Space Systems Engineering αντίστοιχα. Κατά τη διάρκεια των σπουδών του και μέχρι σήμερα έχει συμμετάσχει σε προγράμματα κατασκευής δορυφόρων που σήμερα βρίσκονται σε τροχιά.

Είναι υποψήφιος διδάκτωρ του Πολυτεχνείου Ξάνθης στο τμήμα Ηλεκτρολόγων Μηχανολόγων και Μηχανικών Ηλεκτρονικών Υπολογιστών, με κατεύθυνση στην κατασκευή μικροδορυφόρων και γενικότερα στη διαστημική τεχνολογία.

Έχει συγγράψει σειρά άρθρων, μελετών και επιστημονικών πραγματειών σε διεθνή και Ελληνικά περιοδικά και ομιλεί Αγγλικά και Γαλλικά.

Από τον Φεβρουάριο του 2009 μέχρι και σήμερα υπηρετεί ως επιτελής του Κέντρου Ναυτικής Αποτροπής, σε θέματα εκπαίδευσης.

Είναι έγγαμος με την Οικονομολόγο Αργυρώ Βεργετάκη με την οποία έχει δύο υιούς και μια κόρη.



**Ελληνική φιλοσοφία
και επιστήμη από την αρχαιότητα
ως τον 20ό αιώνα**

Του Αρχικελευστού (ΗΝ/ΣΝ) Βλάσιου Οικονόμου

Η μελέτη της φυσικής πραγματικότητας απασχόλησε τους αρχαίους Έλληνες φιλοσόφους. Από τις πλέον ενδιαφέρουσες προσεγγίσεις του ζητήματος αυτού είναι αφ' ενός μεν των ατομικών φιλοσόφων και του Επικούρου και αφ' ετέρου του Πλάτωνα. Με βάση τα κείμενα απαντήστε στα παρακάτω ερωτήματα

- α. Ποιες είναι οι βασικές αρχές της θεωρίας των ατομικών φιλοσόφων και του Επικούρου, όσον αφορά τη φυσική πραγματικότητα;
- β. Ποια είναι η πρόταση του Πλάτωνα, στην εκ μέρους του θεώρηση της φυσικής πραγματικότητας, για τη γεωμετρική δομή των σωμάτων; Συγκρίνετε την πλατωνική πρόταση με αυτή του Δημόκριτου και του Επικούρου.

Εισαγωγή

Διαβάζοντας κανείς το θέμα της εκφώνησης εύκολα θα μπορούσε να διερωτηθεί ότι, τα ζητήματα που μέλλονται να αναλυθούν στο βασικό περιεχόμενο της παρούσης είναι ερωτήματα και αναζητήσεις της σημερινής εποχής. Απαντώντας το όμως κάπως πρόωρα θα μπορούσαμε να πούμε ότι, οι αναζητήσεις και οι προσπάθειες ερμηνείας τέτοιων φαινομένων δεν είναι «εφεύρεση» της σημερινής σύγχρονης εποχής, αλλά προσπάθειες ερμηνείας του κόσμου από την εποχή κίόλας των προσωκρατικών φιλοσόφων της αρχαίας ελληνικής φιλοσοφίας. Με την τολμηρή λοιπόν σκέψη των πρώτων προσωκρατικών φιλοσόφων εγκαινιάζεται στην ιστορία του ανθρώπινου στοχασμού η πρώτη σοβαρή προσπάθεια ερμηνείας του κόσμου με κριτήριο τον ορθό λόγο. Με οδηγό καταρχήν, την εμπειρία, που δεν θα πάψει να συνιστά την πρωταρχική γνωστική βαθμίδα στην κλίμακα της γνώσης, ο άνθρωπος ανοίγεται στο πέλαγος του ορθού λογού (μέσω του Πλάτωνα) και επιχειρεί να υπερβεί τον θρησκευτικό κοσμολογικό μύθο.

Τεράστια καινοτομία ως προς τη φιλοσοφική σκέψη των προσωκρατικών φιλοσόφων ήταν, ο ρόλος της θρησκείας στην ερμηνεία του κόσμου, ο οποίος σε γενικές γραμμές δεν ήταν καθόλου δεσμευτικός. Κανείς από τους φιλοσο-

φούντες δεν ήταν άθεος, τουλάχιστον με την ερμηνεία που δίνουμε σήμερα στον όρο, αλλά και χωρίς να έρχονται σε αντίθεση ή σύγκρουση με το θρησκευτικό αίσθημα, διατύπωσαν προτάσεις ερμηνείας του κόσμου και των όντων. Απαλλαγμένοι λοιπόν από οποιαδήποτε δογματική δέσμευση προέβησαν σε μια ορθολογική ερμηνεία του κόσμου, αλλά και των πραγμάτων (όντων) και έθεσαν τα θεμέλια της επιστημονικής σκέψης. Η μεγάλη φιλοσοφική δραστηριότητα του 6ου και 5ου αιώνα π.Χ., περίοδος των προσωκρατικών φιλοσόφων ασχολήθηκε με το οντολογικό ερώτημα «τί τό όν ή τίς ή ουσία». Οι σκέψεις και οι απαντήσεις που έδωσαν στο οντολογικό ερώτημα, με κριτήριο βέβαια τον ορθό λόγο, αποτελούν τα θεμέλια της Φιλοσοφίας, όπως την αντιλαμβάνεται η δυτική σκέψη και προκαλούν και σήμερα τον θαυμασμό. Προσπαθώντας λοιπόν να κλείσουμε τη σύντομη και λιτή μας παρουσίαση των προσωκρατικών φιλοσόφων κρίνεται αναγκαίο να αναφέρουμε ότι, πρώτοι για την ιστορία της φιλοσοφίας χρησιμοποίησαν επιχειρήματα μονό βάσει του ορθού λογού και καθιέρωσαν τη μέθοδο έρευνας των φυσικών φαινομένων, ανοίγοντας κατ' αυτόν τον τρόπο το δρόμο προς τη νεώτερη και σύγχρονη επιστήμη.

Ατομικοί φιλόσοφοι και Επικούρος

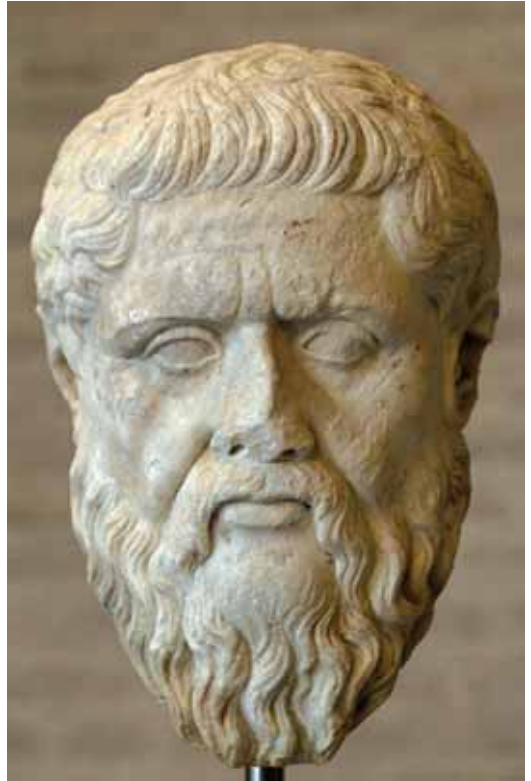
Οι γενικές πληροφορίες ως προς τους προσωκρατικούς φιλοσόφους γενικά δεν μας κατευθύνουν στην κεντρική ιδέα της εκφώνησης της παρούσης. Στο σημείο αυτό λοιπόν θα ασχοληθούμε με την παρουσίαση και ανάλυση της «*φυσικής πραγματικότητας*» τόσο των Ατομικών φιλοσόφων όσο και του Επικούρου.

Στον Λεύκιππο (περ. 480-400 π.Χ.) αποδίδεται, παρά τις αμφιβολίες ορισμένων ερευνητών, η τιμή να θεωρείται ο δημιουργός της ατομικής αντίληψης της ύλης, την οποία στη συνέχεια επεξεργάστηκε και ανέπτυξε ο μαθητής του Δημόκριτος¹. Με τον Λεύκιππο και τον Δημόκριτο, οδηγηθήκαμε στη σύσταση της «*ατομικής θεωρίας*». Οι δυο φιλόσοφοι, ενδέχεται να επηρεά-

1 Γ. Χριστιανίδης, Δ. Διαλετής, Γ. Παπαδόπουλος, Κ. Γαβρόγλου, «*Ελληνική Φιλοσοφία και Επιστήμη*», Τομ.Β', σελ. 60, 2000.

στηκαν ως προς την ατομική αντίληψη, από την «*επ' άπειρον τομή*» του Ζήνωνα². Θεωρώντας ότι, σε αντίθεση προς τα μαθηματικά μεγέθη, στην ύλη δεν είναι δυνατή η *επ' άπειρον τομή*³. Προσπαθώντας τώρα να εισέλθουμε σε περισσότερες πληροφορίες ως προς τη θεωρία των δύο σπουδαίων φιλοσόφων, δεν μας μένει από το να προσπαθήσουμε να παρουσιάσουμε τις βασικές ιδέες της σκέψης τους. Πριν όμως προβούμε στην παρουσίαση της θεωρίας τους θα μπορούσαμε ίσως, να αναφέρουμε ότι, κατά μια έννοια η θεωρία των Ατομικών συνίσταται από τη σύνθεση της θεωρίας του Ηράκλειτου και του Ελεατισμού. Από τον ελεατισμό συγκροτούν την ιδέα του διαρκούς και αμετακίνητου «*Εί- ναι*», ιδιότητα που αποδίδουν στα άτομα, ενώ από τη θεωρία του Ηρακλείτου, την αξίωση για αισθητή ποικιλία και πολλαπλότητα, ώστε να είναι δυνατή αλλά και αντιληπτή η μεταβολή.

Όπως έχουμε προαναφέρει ο Λεύκιππος ήταν ο βασικός θεμελιωτής της ατομικής θεωρίας. Θεωρούσε ότι όλα τα πράγματα αποτελούνται από πολύ μικρά τεμάχια ύλης, τα οποία είναι άπειρα σε πλήθος και μη ορατά (λόγω του μικρού του μεγέθους τους). Ένα άλλο στοιχείο που αφιέρωνε σε αυτά τα μικρά σωματίδια της ύλης ήταν ότι, κατά βάση είναι αμετάβλητα. Έτσι, όλα αυτά τα σωματίδια της ύλης τα ονόμασε «*άτομα*»⁴. Τα άτομα λοιπόν με την κίνησή τους δημιουργούν τα πράγματα. Για να υπάρξει όμως κίνηση των ατόμων πρέπει να υφίσταται μια έτερη κατάσταση η οποία τους επιτρέπει αυτή τη μετακίνηση. Αυτή λοιπόν η απαραίτητη προϋπόθεση για την κίνηση των ατόμων δεν είναι άλλη από την ύπαρξη του «*κενού*». Το κοσμολογικό σύστημα των Ατομικών βασίζεται λοιπόν στα άτομα (*το πλήρες, το ον*) που κινούνται (*χάρη στην ύπαρξη αιωνίας ενέργειας*) στο κενό (*το μη ον*). Στην ατομική τους θεωρία οι θεμελιωτές της, προσδύσαν στα άτομα κάποια βασικά γνωρίσματα, βάση των οποίων διαφορο-



Πλάτων (427-348/47 π.Χ)

ποιούνται μεταξύ τους. Έτσι τα άτομα έχουν τρία διαφορετικά γνωρίσματα, το πρώτο τα διαφοροποιεί κατά το σχήμα (*κατά ρυσμόν*), το δεύτερο κατά την τάξη (*κατά διαθιγήν*) ενώ το τρίτο κατά τη θέση (*κατά τροπήν*). Έτσι καταλήγουν ότι, από την ένωση των ατόμων προέρχεται η γέννηση των πραγμάτων, ενώ από τον διαχωρισμό τους η φθορά⁵.

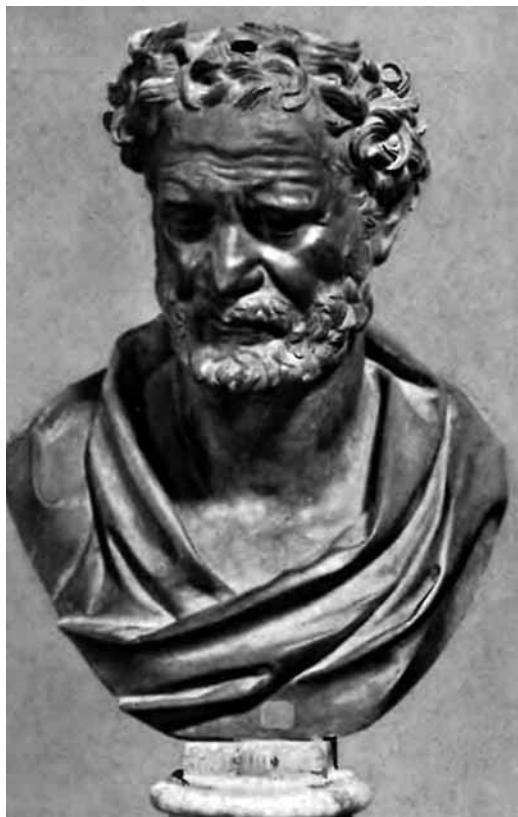
Όλα τα άτομα κατά την άποψη των Ατομικών είναι ομοιογενή και ανέκαθεν μετακινούνταν στο κενό. Ο Λεύκιππος υποστήριζε ότι τα άτομα κινούνται αιωνία προς μια κατεύθυνση, η οποία τους επιβαλλόταν λόγω αναγκαιότητας. Έτσι οι

2 Ζήνων: Ελεάτης φιλόσοφος που γεννήθηκε περί το 468-465 π.Χ. στην Ελέα της Κάτω Ιταλίας. Υπήρξε μαθητής του Παρμενίδη και ανέπτυξε τις θεωρίες του για το *ον* και το *άπειρο*. Κατά τον Αριστοτέλη ο Ζήνωνας ήταν εφευρέτης της διαλεκτικής μεθόδου. (Λεξικό του Αρχαίου Κόσμου, Τόμ. Β, σελ. 497, 2006).

3 Ο.π. σελ. 60, 2000.

4 Άτομο: Α- τομή: Το μη δυνατόν να τμηθεί, το ελάχιστο δυνατό όριο της ύλης. (Νεώτερο Εγκυκλοπαιδικό Λεξικό «*ΗΛΙΟΣ*», Τόμ. Γ', σελ. 890, 1955).

5 Ο.π., βλ.επ. Γ. Χριστιανίδης, Δ. Διαλεκτής, Γ. Παπαδόπουλος, Κ. Γαβρόγλου, σελ. 60, 2000.



Δημόκριτος (470 ή 460-370 π.Χ.)

κινήσεις αυτές των ατόμων δημιουργούν συγκρούσεις μεταξύ τους, με αποτέλεσμα τα άτομα είτε να αναπηδούν το ένα επάνω στο άλλο, είτε να συγκολλούνται, δίχως όμως να έχουν χάσει τα βασικά τους χαρακτηριστικά. Αυτή ήταν και η γενική κατεύθυνση που αποδεχόταν και ο Δημόκριτος, μόνο που στη δική του εκδοχή δημιουργείται και ένας νέος παράγοντας. Αναρωτιέται, εάν το βάρος των ατόμων είναι η αιτία της κίνησής τους. Ο Δημόκριτος στη δική του εκδοχή, κάνει λόγο για ελαφρότερα και βαρύτερα άτομα. Όπως θα δούμε όμως στη συνέχεια, κατά τη διάρκεια ανάλυσης της θεωρίας του Επίκουρου, ένας τέτοιος παράγοντας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Συνεχίζοντας λοιπόν την παρουσίαση της ατομικής θεωρίας, κρίνεται αναγκαίο να αναφέρουμε ότι, ο Δημόκρι-

τος αποδεχόταν την κίνηση των ατόμων προς κάθε κατεύθυνση, εισάγοντας ένα νέο χαρακτηριστικό, τη δόνηση (παλμόν).

Αυτή λοιπόν η αιωνία κίνηση των ατόμων υφίσταται πέραν κάθε αιτιατού κι είναι η ίδια το αίτιο του παντός. Έτσι ο Δημόκριτος υποστήριζε πως η φύση των αιώνιων πραγμάτων συνιστάται σε μικρές ουσίες άπειρες στον αριθμό, οι οποίες προϋποθέτουν και την ύπαρξη ενός απεριόριστου μεγάλου χώρου. Θεωρούσε και αυτός, τις ουσίες πολύ μικρές οι οποίες διαφεύγουν από τις αισθήσεις μας, αλλά διαθέτουν ποικίλα σχήματα, μορφές και μεγέθη. Αυτές ήταν κατά την άποψή του οι βασικές προϋποθέσεις, βάση των οποίων, αυτές οι ουσίες συγκροτούνται και σχηματίζουν τα ορατά σε εμάς πράγματα και απτές μάζες.

Οι Ατομικοί φιλόσοφοι χρησιμοποίησαν τη θεωρία τους για να διερευνήσουν αλλά και να εξηγήσουν τη δημιουργία του κόσμου και του σύμπαντος. Τη δημιουργία του κόσμου τη μεταφράζουν, ως έναν μεγάλο αριθμό ατόμων οι οποίοι προέρχονται από το άπειρο, βρέθηκαν μέσα σε ένα μεγάλο κενό. Κατά τη συγκέντρωσή τους εκεί σχημάτισαν μια δίνη, μέσα στην οποία αλληλοσυγκρούονται και συστρέφονται με κάθε δυνατό τρόπο. Όταν όμως, η συγκέντρωσή τους έφτασε σε σημείο που να εμποδίζει την περιδίνησή τους, τα μικρά σώματα διέφυγαν στο εξωτερικό κενό, ενώ τα υπόλοιπα σχημάτισαν μια μάζα. Με αυτή την περιγραφή λοιπόν, αφήνουν να εννοηθεί ότι, ο κόσμος δεν δημιουργήθηκε από μια οποιαδήποτε εξωτερική βούληση, αλλά είναι το αποτέλεσμα ενός φυσικού νόμου. Κατ' αυτό τον τρόπο γεννήθηκε και η γη, «*καθώς τα άτομα που είχαν παρασυρθεί στο κέντρο έμειναν μαζί. Τα ελαφρότερα άτομα της εξωτερικής μάζας, έχουν την δυνατότητα να αυξηθούν, διότι τραβούν κοντά τους τα εξωτερικά σώματα.[...].⁶*». Η περιγραφή της παραπάνω διαδικασίας δημιουργίας του κόσμου, αφήνει να εννοηθεί ένα σημαντικό αποτέλεσμα, το οποίο ακόμη και σήμερα φαντάζει πρωτοποριακό. Πίστευαν λοιπόν οι Ατομικοί ότι, με την ίδια διαδικασία που δημιουργείται ένας κόσμος, ακριβώς κατ' αντιστοιχία έχουμε και τη δημιουρ-

6 G.S Kirk- J.E. Raven- M.Schofield, «Οι Προσωκρατικοί φιλόσοφοι», σελ. 417, 2001.

γία νέων κόσμων. Υποστήριζαν δηλαδή την ύπαρξη απείρων κόσμων με διαφορετικά μεγέθη. Θεωρούσαν τα διαστήματα μεταξύ των κόσμων άνισα, επίσης σε μερικά μέρη υπάρχουν περισσότεροι κόσμοι, ενώ σε άλλα λιγότεροι. Η ενδεχομένη καταστροφή των κόσμων, οφείλεται σε αμοιβαία σύγκρουση μεταξύ τους⁷.

Τον δικό μας κόσμο τον θεωρούσαν ότι απαρτίζεται από τη Γη, που είναι ένας κύλινδρος αιρούμενος στους αιθέρες, από τους αστέρες, που είναι γλίνα σώματα φλεγόμενα από την ταχεία κίνηση του ουρανού, τον Ήλιο και τέλος τη Σελήνη, η οποία ήταν κάποτε πυρήνας κάποιων ανεξαρτήτων κόσμων. Προσπαθώντας σε αυτό το σημείο να κλείσουμε την ατομική θεωρία, κρίνεται αναγκαίο να αναφέρουμε ότι ο Δημόκριτος προσπάθησε να αναζητήσει την εξήγηση των επί της Γης συμβάντων με αφετηρία άλλα γήινα φαινόμενα. Επιχείρησε θα λέγαμε, να «κατεβάσει» τις αρχές εξήγησης από τον ουρανό των υπερβατικών ιδεών στον κόσμο των ανθρώπων.

Έχοντας υπόψη μας τα βασικά σημεία της ατομικής φιλοσοφίας, θα επιχειρήσουμε την παρουσίαση της ιδέας του Επίκουρου ως προς τη θεωρία του για τη φυσική πραγματικότητα. Ο Επίκουρος (341-271 π.Χ.) γεννήθηκε στη Σάμο, όπου σπούδασε πλατωνική φιλοσοφία κοντά στο φιλόσοφο Πάμφιλο και τη Δημοκρίτεια σκέψη κοντά στον Ναυσιφάνη⁸. Κατά την εγκατάστασή του στην Αθήνα αγόρασε ένα κήπο, όπου συνήθιζε να διδάσκει τους μαθητές και τους οπαδούς του. Αυτή η σχολή του Επίκουρου είχε τον χαρακτήρα του κοινοβίου, προσπαθώντας να ξεφύγει από την καθαρή διδαχή της φιλοσοφικής σκέψης, αλλά να δημιουργήσει μια ατμόσφαιρα φιλίας, ψυχαγωγίας και τέρψης.

Κεντρική ιδέα και υπέρτατος σκοπός του ανθρώπου, σύμφωνα με την άποψη πάντα του Επίκουρου, ήταν η ηρεμία και η αταραξία της ψυχής. Κάτι τέτοιο επιτυγχάνεται μόνο με την αποχή από τις σαρκικές απολαύσεις, οι οποίες

συνεπάγονται δυσάρεστες καταστάσεις. Πίστευε ότι «*μια ηδονή είναι ηθικώς θεμιτή και πρέπει να θηρεύεται, εφόσον αποτελεί μέσον διασφάλισης της ψυχικής ηρεμίας του ανθρώπου.[...]*»⁹. Έτσι βασική επιδίωξη του συνेतου ανθρώπου, για να γίνει ευτυχισμένος, δεν είναι το κυνήγι των ηδονών, αλλά η αποφυγή του πόνου και του άλγους. Ο λόγος που ο Επίκουρος επέλεξε ένα τέτοιο δρόμο διδασκαλίας και φιλοσοφικής σκέψης ήταν, επειδή ήθελε να αντιδράσει στη διδασκαλία, τόσο του Πλάτωνα, όσο και του Αριστοτέλη, τους οποίους θεωρούσε υπερβολικά φλύαρους ως προς τη φιλοσοφική σκέψη, χάνοντας έτσι την έννοια της φιλοσοφικής διανόησης, που είναι η ανθρώπινη ευδαιμονία. Έτσι επιλέγει την επιστροφή σε προηγούμενες φιλοσοφίες και πιο συγκεκριμένα, σε εκείνη της ατομικής φιλοσοφίας, ώστε να στηρίξει την δική του ηθική σε μια τελείως διαφορετική φυσική θεωρία για τη σύσταση και τη λειτουργία του κόσμου.

Η φυσική φιλοσοφία του Επίκουρου δανείστηκε πολλά στοιχεία από τον αρχαίο ατομισμό. Θεωρούσε όμως ότι, η βέβαιη γνώση αποκτάται με την αξιοπιστία της αισθητηριακής εμπειρίας, δεδομένο το οποίο αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμο για την υπεράσπιση της φυσικής φιλοσοφίας¹⁰. Πίστευε και αυτός όπως και οι Ατομικοί ότι, ο φυσικός κόσμος αποτελείται από άτομα, τις αδιαίρετες δηλαδή ελάχιστες οντότητες της ύλης, που κινούνται μέσα στο κενό. Θεωρούσε λοιπόν ότι, όλα τα αντικείμενα και όλα τα φαινόμενα στον κόσμο μας (*όπως και στην απειρία των υπολοίπων κόσμων που υπάρχουν*) μπορούν να αναχθούν στα άτομα και στο κενό, ακόμη και οι θεοί αποτελούνται από άτομα¹¹. Υποστήριξε όμως, τη φυσική του θεωρία θέτοντας βασικές αρχές οι οποίες το διέπουν. Ξεκινούσε με την άποψη ότι, τίποτα δεν προκύπτει από το «μη ον» και τίποτα δεν καταλήγει σε αυτό, επομένως το συμπάν πάντα ήταν και θα είναι στην

7 Ο.π., σελ. 417, 2001.

8 Κ. Ιεροδιακόνου, «*Ελληνική Φιλοσοφία και Επιστήμη*», Τομ. Α', σελ. 221, 2000.

9 Θ. Πελεγρίνης, «*Οι Πέντε Εποχές της Φιλοσοφίας*», σελ. 200, 1997.

10 Ο.π, βλεπ. Κ. Ιεροδιακόνου, σελ. 227, 2000.

11 D. C. Lindberg, «*Οι Απαρχές της Δυτικής Επιστήμης*», σελ. 112, 1997.

12 Ο.π, βλεπ. Κ. Ιεροδιακόνου, σελ. 227, 2000.

ιδία κατάσταση¹². Αυτή ήταν και η βασική αρχή που καθόριζε το σταθερό και αναλλοίωτο πλαίσιο του φυσικού κόσμου.

Ως προς τις ιδιότητες των ατόμων, δεν υπολόγιζε τις αισθητές ιδιότητες των πραγμάτων (αυτές που ονομάζουμε σήμερα *δευτερογενείς ιδιότητες*, όπως π.χ. γεύση, χρώμα κ.τ.λ.), οι οποίες δεν υπάρχουν στο επίπεδο του κάθε ατόμου ξεχωριστά. Οι μόνες οι ιδιότητες των ατόμων είναι τόσο το σχήμα όσο το μέγεθος και το βάρος¹³. Πρόκειται λοιπόν για έναν παθητικό, μηχανιστικό κόσμο, στον οποίο τα πάντα είναι αποτελέσματα μηχανικής αιτιότητας, δεν υπάρχει κυρίαρχος νους, θεία πρόνοια, πεπρωμένο ή μετά θάνατο ζωή¹⁴. Επομένως η ίδια η ζωή γεννήθηκε συμπτωματικά, ύστερα από αλληπάλληλες συγκρούσεις και συνεχείς συνδυασμούς, που προκλήθηκαν από την παρέκκλιση των ατόμων. Ακόμη και η ψυχή, που θεωρείται σαν κάτι το αιθέριο, είναι τελικά ένα άθροισμα σωματιδίων.

Υπήρχαν και ιδέες ως προς τη φυσική πραγματικότητα του κόσμου, που έρχονταν σε σύγκρουση με τις αντίστοιχες απόψεις των ατομικών. Οι ατομικοί θεωρούσαν το άτομο ως το μόνο μόριο της ύλης το οποίο δεν μπορεί να διαιρεθεί. Σε αντίθεση οι Επικούρειοι, πίστευαν την ύπαρξη πεπερασμένων αριθμών ελάχιστων μερών σε κάθε άτομο οι οποίοι καθορίζουν το μέγεθός του, αλλά και το σχήμα του. Ο αναγνώστης της παρούσης διαβάζοντας τις ιδιότητες των ατόμων που παραθέσαμε παραπάνω, κατά τη διάρκεια ανάλυσης της Επικούρειας φυσικής πραγματικότητας, θα διαπιστώσει την αναφορά διαφορετικών ιδιοτήτων στα άτομα σε σχέση με αυτές των ατομικών. Έτσι ο Επίκουρος, προσθέτει στις ιδιότητες των ατόμων και εκείνη του *βάρους*. Το βάρος λοιπόν, είναι κατά τον Επίκουρο το αίτιο που τα άτομα κινούνται προς τα κάτω, δηλαδή με την ίδια ταχύτητα στο κενό. Έτσι η απειρότητα των ατόμων μέσα στο άπειρο κενό και με τις άπειρες διεργασίες που μπορούν να

συμβαίνουν «μέσα»¹⁵ σε αυτό, ενδέχεται να οδηγούν και στη δημιουργία απείρων κόσμων, διαφορετικών ή και όμοιων με τον δικό μας. Συμπερασματικά λοιπόν, η Επικούρεια φυσική δίνει κεντρική σημασία στην ύλη και στην ατομική της σύσταση, ενώ χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα από την έλλειψη απόλυτου προκαθορισμού και προβλεψιμότητας. Στο φυσικό σύστημα του Επικούρου δεν υπάρχει θέση για οτιδήποτε δεν είναι σώμα, όπως για π.χ. οι Πλατωνικές ιδέες, ούτε επιτρέπεται οποιαδήποτε εξήγηση στη βάση κάποιου σκοπού που επιθυμούν να εκπληρώσουν με την κίνησή τους τα πράγματα της εμπειρίας μας, όπως γίνεται στα πλαίσια της αριστοτελικής τελεολογίας¹⁶.

Φυσική πραγματικότητα κατά τον Πλάτωνα

Στο σημείο αυτό της παρούσης συγγραφής μας, κυρίαρχο ρόλο ως προς την ανάλυση της φυσικής πραγματικότητας θα διαδραματίσει ο Πλάτωνας (427-348/47 π.Χ.). Ο Πλάτωνας, θεωρείται από τους πρώτους φιλοσόφους που έθεσαν την ανάγκη μεταλλαγής της αστρονομίας και, γενικά της φυσικής πραγματικότητας, από την εμπειρική θεώρηση, που ίσχυε έως τότε, σε θεωρητική καθαρά επιστήμη, κατά το ανάλογο της γεωμετρίας. Ουσιαστικά στα κείμενα του Πλάτωνα για πρώτη φορά προβάλλεται το αίτημα οι μελλοντικοί αστρονόμοι να υπερβούν την απλή συστηματική εμπειρική παρατήρηση των ουρανίων σωμάτων και να χρησιμοποιήσουν τα μαθηματικά και, ιδιαίτερα τη γεωμετρία, για να ανακαλύψουν την πραγματική φύση της αστρονομίας και της επιστήμης γενικότερα¹⁷. Στηριζόμενοι στα παραπάνω θα μπορούσαμε να πούμε ότι σύμφωνα με τον Πλάτωνα, η μελέτη των αριθμών και των γεωμετρικών σχημάτων και στερεών ήταν ο καταλληλότερος τρόπος για την τελική απελευθέρωση της ανθρώπινης σκέψης από τα δεσμά του εφήμερου αισθητού κό-

13 Ο.π., βλεπ. D. C. Lindberg, «Οι Απαρχές της Δυτικής Επιστήμης», σελ. 112, 1997.

14 Ο.π., βλεπ. D. C. Lindberg, σελ. 112, 1997.

15 (...) Τοποθετώ το «μέσα» ανάμεσα σε εισαγωγικά διότι αποτελεί μέσω έκφρασης και όχι χωραταξική ιδιότητα, αφού μιλάμε για το άπειρο το οποίο δεν χαρακτηρίζεται από όρια.

16 Ο.π., βλεπ. Κ. Ιεροδιακόνου, σελ. 230, 2000.

17 Ο.π., βλεπ. Γ. Χριστιανίδης, Δ. Διαλετής, Γ. Παπαδόπουλος, Κ. Γαβρόγλου, σελ. 112, 2000.

σμου και τη συνακόλουθη ενατένιση των *όντως όντων*. Τα αντικείμενα της μαθηματικής δραστηριότητας ήταν τα κατ' εξοχήν μέλη του πλατωνικού σύμπαντος των ιδεών¹⁸.

Στο φιλοσοφικό του έργο «*Τίμαιος*», ο Πλάτωνας παραθέτει με ιδιαίτερη τεχνική την κοσμολογική του θεωρία. Εκεί αναπτύσσει τη διάκριση ανάμεσα στις *ιδέες* (τύπους, μορφές), οι οποίες υπάρχουν αιώνια και στο μεταβαλλόμενο κόσμο του γίνεσθαι. Οι ιδέες λοιπόν θα μπορούσαμε να πούμε ότι αποτελούν πρότυπα βάση των οποίων έχει κατασκευαστεί το γίνεσθαι. Έτσι αναφέρεται σε *έναν θείο τεχνίτη* ο οποίος κατασκεύασε τον κόσμο σύμφωνα με τις ιδέες, έτσι ώστε ο κόσμος και ότι αυτός περιέχει να αποτελούν αντίγραφα (πάντα ατελή λόγω των εγγενών περιορισμών των υλικών) των αιώνιων ιδεών. Αναφέρεται δηλαδή σε δύο επίπεδα. Το πρώτο επίπεδο στις ιδέες, το οποίο περιέχει την τέλεια ιδέα κάθε πράγματος και το υλικό επίπεδο, στο οποίο οι ιδέες έχουν αντιγραφεί με ατελή τρόπο¹⁹.

Για τη θεμελίωση και εξήγηση του κόσμου ο Πλάτωνας εφάρμοσε τη *θεωρία των στερεών*. Τα πλατωνικά στερεά δεν είναι άλλα από τα *κυρτά*²⁰ στερεά που οροθετούνται από τα ίσα κανονικά επίπεδα πολύγωνα. Τα ίσα κανονικά επίπεδα πολύγωνα που μπορούν να σχηματίσουν κυρτά στερεά είναι μονό τρία: το *ισόπλευρο τρίγωνο*, το *τετράγωνο* και το *κανονικό πεντάγωνο*. Αυτά λοιπόν τα γνωστά γεωμετρικά στερεά και τους διάφορους συνδυασμούς αυτών, ο Πλάτωνας επιχείρησε να τα συνδέσει, ανάλογα με την αναγκαιότητά τους αλλά και την υπόστασή τους, με τη δομή των αιώνιων σωμάτων, που είναι η *φωτιά*, το *νερό*, η *γη* και ο *αέρας*. Έτσι η ιδέα ενός αρμονικού σύμπαντος φτιαγμένου με τα κανονικά αυτά πολύεδρα ως πρώτη ύλη, μας εμφανίζεται χαρακτηριστικά στον πλατωνικό διάλογο «*Τίμαιος*», διάλογος με τον οποίο επιχειρείται η άρθρωση μιας θεωρίας για τη δομή του κόσμου με καθαρά γεωμετρικό περιεχόμενο.



Ηράκλειτος (544-484 π.Χ.)

Προσπαθώντας σε αυτό το σημείο να συνοψίσουμε την πλατωνική θεωρία ως προς το κοσμολογικό σχήμα, θα μπορούσαμε χαρακτηριστικά να αναφέρουμε ότι, (όπως έχει αναφερθεί και ανωτέρω), πρώτα είναι οι *ιδέες*, τα υπάρχοντα αμετάβλητα πρότυπα, με βάση τα οποία έχουν κατασκευαστεί όλα τα πράγματα. Έτσι, όλες οι προτάσεις που αναφέρονται σε αυτές, εφόσον είναι απαλλαγμένες από σφάλματα, είναι ορι-

18 Δ. Αναπολιτάνος, «*Εισαγωγή στη θεωρία των Μαθηματικών*», σελ. 46.

19 Ο.π., βλεπ. D. C. Lindberg, σελ. 50-51, 1997.

20 *Κυρτό λέγεται ένα επίπεδο γεωμετρικό σχήμα ή ένα γεωμετρικό στερεό, όταν οιαδήποτε δύο διαφορετικά μεταξύ τους εσωτερικά σημεία συνδέονται με ευθύγραμμο τμήμα που κείται ολόκληρο στο εσωτερικό του σχήματος ή του στερεού.* (Δ. Αναπολιτάνος, «*Εισαγωγή στη θεωρία των Μαθηματικών*», σελ. 46).

στικές. Κατόπιν έρχονται τα αντικείμενα του εμπειρικού κόσμου, οι ατελείς και υποκείμενες στις ιδέες απομμήσεις. Οι προτάσεις που αναφέρονται σε αυτά δεν είναι οριστικές, αλλά πιθανές και πρόσκαιρες. Τέλος όλων είναι, η δημιουργός αιτία, η δρώσα δύναμη που σχεδιάζει και πλάθει τον φυσικό κόσμο²¹.

Διαφορές Πλατωνικών ιδεών με Επικούρειους και Δημόκριτο

Μελετώντας κανείς τα όσα ειπώθηκαν στις παραπάνω αναλύσεις, τόσο των Ατομικών φιλοσόφων και του Επίκουρου, όσο και στη φυσική πραγματικότητα του Πλάτωνα, θα διαπιστώσει τελείως διαφορετικές προσεγγίσεις ως προς την ανάλυση του φυσικού κόσμου. Οι χρονικές στιγμές στις οποίες έζησαν και οι τρεις εν ανάλυσει φιλόσοφοι είναι τελείως διαφορετικές. Ο Δημόκριτος θεωρείται ένας από τους τελευταίους φιλοσόφους της προσωκρατικής περιόδου ενώ ο Επίκουρος ένας από τους θεμελιωτές της ελληνιστικής σκέψης. Ανάμεσά τους λοιπόν, βλέπουμε να ορθώνεται ο Πλάτων ο οποίος αναπτύσσει τελείως διαφορετική φυσική θεωρία από τους άλλους δυο, τόσο από τον προγενέστερο όσο και από τον μεταγενέστερό του. Αυτή η ουσιαστική διαφορά μας αφήνει καθαρά στο μυαλό τη σκέψη της συνεχούς διαφοροποίησης που διαδραματιζόνταν στην ελληνική φιλοσοφία.

Ποιες θα μπορούσε όμως να είναι οι συνέπειες αυτών των διαφορών της πλατωνικής θεωρίας με τις απόψεις των προσωκρατικών. Θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι, ο Πλάτωνας εξίσωσε τα είδη με την υποκειμενική πραγματικότητα, αποδίδοντας ταυτόχρονα δευτερογενή τρόπο ύπαρξης στον υλικό κόσμο των αισθητών πραγμάτων. Επίσης χαρακτηριστικό σημείο της σκέψης του Πλάτωνα είναι, ο συμβιβασμός με τη σταθερότητα, αποδίδοντάς της σε διαφορετικά επίπεδα της πραγματικότητας. Θεωρούσε τον υλικό κόσμο ως περιοχή της ατέλειας και της μεταβολής, ενώ ο κόσμος των ειδών ως περιοχή της αμετάβλητης τελειότητας. Θα μπο-

ρούσαμε επίσης να αναφέρουμε ότι, ο Πλάτωνας επεξεργάστηκε ταυτόχρονα γνωσιολογικά θέματα, θέτοντας σε αντίθεση την παρατήρηση και την αληθή γνώση.

Ουσιαστικά με το έργο του «*Τίμαιος*» ο Πλάτωνας έρχεται σε αντίθεση προς ορισμένες όψεις της προσωκρατικής σκέψης. Οι φυσικοί φιλόσοφοι αφαίρεσαν από τον κόσμο την έννοια της θεότητας, ακυρώνοντάς του έτσι κάθε σχέδιο και σκοπό. Σύμφωνα όμως με τους φυσικούς φιλοσόφους, τα πράγματα συμπεριφέρονται σύμφωνα με την εγγενή φύση τους. Έτσι η τάξη θεωρείται ενδογενής και όχι εξωγενής παράγοντας. Δεν επιβάλλεται από εξωτερικούς παράγοντες, αλλά αναδύεται εκ των έσω. Τέτοιες ιδέες ο Πλάτωνας τις θεωρούσε πολύ επικίνδυνες διότι ακύρωναν τους Θεούς, οι οποίοι κατά την άποψή του παρενέβαιναν στη λειτουργία του κόσμου.

Κατά τη διάρκεια που ο Πλάτωνας ασχολήθηκε με τα προβλήματα που είχαν τεθεί από τους ατομικούς φιλοσόφους, αποδέχθηκε ουσιαστικά την ιδέα των ατόμων (ελάχιστες μονάδες της ύλης), αλλά η θεώρησή του διαφέρει αισθητά από αυτή του Δημοκρίτου και του Επικούρου. Υιοθετεί την πυθαγόρεια αντίληψη ότι ο αριθμός αποτελεί την αναγκαία και ικανή συνθήκη γνώσεως και ότι τα όντα συμπίπτουν με τους αριθμούς και δημιουργεί μια φιλοσοφία μαθηματικού τύπου, μετασχηματίζοντας την πυθαγόρεια αντίληψη ότι τα όντα μιμούνται τους αριθμούς²². Οι Ατομικοί θεωρούν όπως έχουμε αναφέρει, ότι τα άτομα υπάρχουν αιώνια, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε επέμβαση. Ο Πλάτωνας θα καταργήσει τον πολυμορφισμό των ατόμων. Τα θεωρεί ως μη υλικά σώματα, αλλά επίπεδα γεωμετρικά σχήματα τα οποία ανήκουν στο νοητό κόσμο των μαθηματικών και είναι πεπερασμένα, ενώ μπορούν να μετασχηματίζονται σε οποιαδήποτε μορφή δίχως να αφήνουν κενό. Με αυτό τον τρόπο ο Πλάτωνας αποφεύγει την αιώνια διαίρεση της ύλης, που πρέσβευε ο Επίκουρος.

21 Ο.π., βλεπ. Γ. Χριστιανίδης, Δ. Διαλετής, Γ. Παπαδόπουλος, Κ. Γαβρόγλου, σελ. 113, 2000.

22 Χ. Φίλη, «*Η γεωμετρική θεώρηση της ύλης στον Τίμαιο*», σελ. 72, 2002.

Επίλογος

Είναι αξιοπρόσεκτη η προσπάθεια που καταβλήθηκε από τους προσωκρατικούς φιλοσόφους, αναλογιζόμενοι σήμερα, με τα μέσα τα οποία διέθεταν, τις τρομακτικές ανακαλύψεις και θεωρίες που διατύπωσαν γύρω από τη φυσική πραγματικότητα. Τόσο ο Λεύκιππος όσο και ο Δημόκριτος έθεσαν θεμελιούς λίθους, ώστε σήμερα να μιλάμε για ατομική θεωρία, με όλες δυστυχώς τις συνακόλουθες συνέπειες που την κατάντησε ο σύγχρονος άνθρωπος. Από επιστημονική σκοπιά όμως η διατύπωση της θεωρίας τους είναι τρομακτική και άκρως σημαντική. Σίγουρα οι Ατομικοί φιλόσοφοι ήταν οι προπομποί μιας τέτοιας θεωρίας, που συνεχίστηκε ακόμη και την ελληνοιστική περίοδο μέσω του Επίκουρου, ο οποίος είδε τη θεωρία αυτή με διαφορετικό μάτι, βασιζόμενος όμως πάνω στα βασικά τους στοιχεία. Η πιο ανατρεπτική όμως προσέγγιση του φυσικού κόσμου, αποτυπώθηκε από τον Πλάτωνα, ο οποίος αψηφώντας τις προγενέστερες απόψεις και, πολλές φορές κρίνοντάς τες αρνητικά, προέβη σε μια νέα θεώρηση του συμπαντικού κόσμου. Οποιαδήποτε και να είναι όμως η προσέγγιση, η προσφορά των ανωτέρω φιλοσόφων κρίνεται άκρως σημαντική.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γ. Χριστιανίδης, Δ. Διαλεπής, Γ. Παπαδόπουλος, Κ. Γαβρόγλου, «Ελληνική Φιλοσοφία και Επιστήμη», Τόμ. Β΄, Ε.Α.Π, Πάτρα, 2000.
- G.S Kirk- J.E. Raven- M.Schofield, «Οι Προσωκρατικοί φιλόσοφοι», ΜΙΕΤ, Αθήνα 2001.
- Κ. Ιεροδιακόνου, «Ελληνική Φιλοσοφία και Επιστήμη», Τόμ. Α΄, Ε.Α.Π, Πάτρα, 2000
- Θ. Πελεγρινής, «Οι Πέντε Εποχές της Φιλοσοφίας», Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 1997.
- D.C. Lindberg, «Οι απαρχές της Δυτικής Επιστήμης», Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π, Αθήνα, 1997.
- Πλάτων, «Τίμαιος», εισαγωγή- μετάφραση-σχόλια Β. Κάλφας, Πόλις, Αθήνα, 1995.
- Επίκουρος, «Επιστολή Πρώτη προς Ηρόδοτο», Άπαντα, Κάκτος, Αθήνα, 1994.
- Χ. Φίλη, «Η γεωμετρική θεώρηση της ύλης στον Τίμαιο», Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα, 2002.
- Δ. Αναπολιτάνος, «Εισαγωγή στη θεωρία των Μαθηματικών», Νεφέλη, Αθήνα.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αρχικελευστής (ΗΝ/ΣΝ) Βλάσιος Οικονόμου γεννήθηκε στην Αθήνα το 1977. Αποφοίτησε το 1998 από την Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού (Σ.Μ.Υ.Ν) και

υπηρέτησε σε διάφορες Μάχιμες Μονάδες του Π.Ν. Από το 2008 είναι κάτοχος πτυχίου Ε.Α.Π. του τμήματος «Ευρωπαϊκής Ιστορίας και Πολιτισμού».

Έχει πτυχίο αγγλικής γλώσσας και Η/Υ.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Γ΄ χρηματικό θραβείο, διαγωνισμού φωτογραφιών Ναυτικής Επιθεωρήσεως έτους 2009, του Αστυνόμου Α΄ Αγαμέμνονα Αναγνωστοπούλου.





**Η μικρή Ιστορία
ενός Έλληνα Στρατιώτη
σε ένα μεγάλο Πόλεμο**

Του Πλωτάρχου Αθανασίου Δημητρίου ΠΝ



Ζούμε στην Ελλάδα του 2010, όπου οι αξίες και τα ιδανικά που κυριαρχούσαν στην ελληνική κοινωνία έναν αιώνα πριν, φαίνονται απόμακρα. Οι προσωπικές και συλλογικές μνήμες έχουν αμβλυνθεί, οι ιστορικές αναφορές τυγχάνουν «στεγνής» επιστημονικής εργασίας και δυστυχώς, η εθνική (λαϊκή) μνήμη, εκουσίως ή ακουσίως, αποριζώνεται από τις συνειδήσεις μας. Ο νεοελληνικός ξενόφερτος μοντερνισμός, κακέκτυπο αποκόρημα των δημιουργικών τάσεων άλλων εθνών και κοινωνιών, δυστυχώς επικροτεί την εθνική αδιαφορία, την ατιμώρητη καταστροφή/λοιδορία εθνικών συμβόλων και αξιών και αναμφίβολα την ιστορική λήθη.

Τα ανωτέρω είναι η αιτία συγγραφής του εν λόγω μικρού ιστορικού/βιογραφικού πονήματος. Θέλω να μεταφέρω στους αναγνώστες, ότι οι πρόγονοί μας, οι οποίοι πολέμησαν για τη σημερινή, δυστυχώς νεφελώδη για αρκετούς έννοια της ελευθερίας, δεν ήταν αναχρονιστικά φαντάσματα του παρελθόντος. Ο Έλληνας στρατιώτης, στη μορφή του οπλίτη, του ναύτη ή του αε-

ροπόρου, δεν ήταν κάτι μακρινό, άπιαστο ή δυσνόητο. Ήταν άνδρες καθημερινοί: γεωργοί, τεχνίτες, επιστήμονες, οι οποίοι είχαν οικογένειες που τους περίμεναν, οικονομικά, οικογενειακά και άλλα προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπισθούν, όσο αυτοί πολεμούσαν στο μέτωπο. Στο στρατευμένο Έλληνα χρωστά η Ελλάδα την ύπαρξη και ανεξαρτησία της. Στον Άγνωστο αυτό Στρατιώτη, που έδωσε σε νεαρή ηλικία όλο του το είναι, και αυτή ακόμα τη ζωή του, για να παραδοθεί η Χώρα σε εμάς μεγαλύτερη, ενδοξότερη και προπάντων αξιοπρεπή.

Εδώ νομίζω είναι το κατάλληλο σημείο για να ανοίξω μια παρένθεση και να απευθυνθώ σε πολιτικούς φιλοσόφους και ιδεολόγους που υποστηρίζουν την ανυπαρξία πραγματικών συνεκτικών αξιών, οι οποίες έχουν ως αφετερία τον απλό λαό –όχι όχλο– και δημιουργούν έθνη, λαούς και πολιτισμούς: Μία απλή επίσκεψη στα πεδία των μαχών, η ιστορική ανάγνωση των σφοδρών συγκρούσεων, η ανισότητα των αριθμών, με τους Έλληνες να υστερούν σχεδόν πάντα τόσο αριθμητικά, όσο και υλικά, αποδεικνύουν ότι οι μάχες που κέρδισε «ο Άγνωστος Έλληνας Στρατιώτης» δεν κερδίζονται από λαούς που «σύρονται» στον πόλεμο από μια αδιευκρίνιστη οριζόμενη εξουσία ή οικονομοπολιτική ελίτ. Κερδίζονται από ψυχομένους πολεμιστές που καθοδηγούνται, τόσο πολιτικά όσο και στρατιωτικά, από εμπνευσμένους ηγέτες.

Η αφορμή για τη συγγραφή και το ιστορικό υλικό, προέκυψαν μέσα από την κουβέντα με τον κύριο Σωτήριο Ανδρέου εκ Παιανίας, ο οποίος τυγχάνει μακρινός αλλά αγαπητός συγγενής. Ο κύριος Ανδρέου, έχει διατηρήσει ευλαβικά ένα μικρό αρχείο από γράμματα και φωτογραφίες του παππού του εκ μητρός κ. Φιλίππου Νικολογιάννη.

Ο Φίλιππος Νικολογιάννης, κατ' αρχήν αγρότης και μετέπειτα Υπαξιωματικός της Χωροφυλακής, πολέμησε στους Βαλκανικούς πολέμους, ως Δεκανεύς του ΕΣ στο μέτωπο της Ηπείρου. Συμμετείχε στην αιματηρή πολιορκία και άλωση του Μπιζανίου και διακρίθηκε κατά τις εκεί μάχες.

Σύμφωνα με τον κ. Ανδρέου¹, ο παπούς του Φίλιππος, ως διμοιρίτης, καθιλωθήκε με τη διμοιρία του κατά την προέλαση προς το Μπιζάνι, από έντεκα καλά οχυρωμένα και παραλλαγμένα

¹ Συνέντευξη του κ. Ανδρέου, ληφθείσα τη 10η Νοε 09.



Τουρκικά πυροβόλα. Οι Έλληνες στρατιώτες έπρεπε να αναπτυχθούν επί ανοικτού πεδίου προκειμένου να καταλάβουν διά της λόγχης τις θέσεις των τουρκικών βαρέων όπλων. Οι απώλειες ήταν μεγάλες και η Ελληνική επίθεση είχε εκφυλιστεί. Ο Φίλιππος είχε εντοπίσει τις θέσεις των Τουρκικών πυροβόλων όταν έφθασε στην περιοχή μοίρα ελληνικού πυροβολικού. Ο Φίλιππος υπέδειξε στους Έλληνες πυροβολητές τις ακριβείς θέσεις των έντεκα Τουρκικών πυροβόλων. Ισάριθμες Ελληνικές βολές ήταν αρκετές για να σιγήσουν τα εχθρικά πυροβόλα. Είναι άλλωστε ιστορικά γνωστό ότι η συμβολή του ελληνικού πυροβολικού και η καταδρομική ενέργεια των Ευζώνων εναντίον των πλευρών της εχθρικής παράταξης, ελάφρυναν την πίεση που δεχόταν το ελληνικό πεζικό, το οποίο με εφ' όπλου λόγχη άλωσε το Μπιζάνι.

Κατά τη διάρκεια της ελληνικής επιθέσεως, ο Δεκανέας Νικολογιάννης έκανε τάμα στον Άγιο Αθανάσιο, το μικρό ξωκλήσι στην Παϊανία, ότι αν γλύτωνε από αυτή την αιματηρή αναμέτρηση των ελληνικών και τουρκικών όπλων, θα έφερνε

στον Άγιο ένα δώρο. Το δώρο στον Άγιο του Δεκανέα Φίλιππου Νικολογιάννη, ήταν δύο πεύκα από τα βουνά της απελευθερωμένης Β. Ηπείρου, τα οποία έφερε πίσω και φύτεψε στον περίβολο της εκκλησίας. Ένα δεύτερο τάμα του Φίλιππου ήταν πιο διασκεδαστικό: Σε όλη την υπόλοιπη ζωή του, όποτε έβλεπε φαντάρο τον ρωτούσε την ειδικότητά του. Αν αυτός υπηρετούσε στο πυροβολικό, τον κερνούσε κρασί και μεζέ στο καφενείο του χωριού.

Τα γράμματα του Δεκανέα Φίλιππου Νικολογιάννη από το μέτωπο της Ηπείρου προς την οικογένειά του, είναι πολύ ενδιαφέροντα αλλά και πολύ ανθρώπινα. Είναι ενδιαφέροντα γιατί από την ανάγνωσή τους διακρίνουμε την έμφυτη ευφυΐα του απλού λαού, αλλά και το πνεύμα επιθετικότητας και πρωτοβουλίας του Έλληνα στρατιώτη. Είναι επίσης ανθρώπινα γιατί φανερώνουν την αγωνία και ανησυχία των στρατιωτών για τις οικογένειές τους, τα χωράφια τους και τα προσφιλή τους πρόσωπα. Ο Φίλιππος Νικολογιάννης ήταν αγρότης, οικογενειάρχης και περίπου 27 ετών το 1913. Η μόρφωσή του ήταν

*Εν Παιανία (Λιδόσει) *Αττικής , πη 15 'Ιουλίου 1946

Α Ι Τ Η Σ Ι Σ

Νικολογιάννη Φιλίκου του Γεωργίου

Δημότου Κατοίκου Κοινότητας Παιανίας(*Αττικής)

Π Ρ Ο Σ

Τὸ Γενικὸν *Ἐπιτελεῖον Στρατοῦ

*Τραπεζοῦ κ.κ. *Ἀρχηγοῦ . -

Δ - Θ Η Ν Α Σ

Σεβαστὲ μας κ. *Ἀρχηγέ ,

*Ἐπιτρέψατε μοι θερμότητα παρακαλῶ , ὅπως μετὰ βα-
ρυτέτου σεβασμοῦ καὶ ἀποσιώσεως , εἰς ἐμὲ τὸν ἐβρομικονοσοῦ-
την καλαμάχων Διέρ Περτρῶος καὶ Βασιλεῦς *Ἑλληνα , νά ὄκο
βῶλω ὅσο τὴν *Ἑμετέραν κρίσειν καὶ ἀπόρασιν τὴν κἀτωθὶ πα-
ράκλησιν μου . -

1) *Ἐχω-διέν ὀνόματι Νικολογιάννην Στρατῶν τοῦ Φιλίκου
*Ἐσέρων κλάσεως 1939 ἀπηρετοῦνται σήμερον εἰς τὴν μονάδα
316 Τ.Σ. 1ον Λοχὸν Σ.Τ.Π. 909 εἰς Κυκαρισσιαν , ὅστινος
κλήρες ἀντίγραφον εἶλου Μητροῦ συνηκοῦ αἰω .

2) Ὡς ἴσως μοι ὅπως πιστεύεται εἰς τὸ καθῆκον , εἰς τὴ
τὴν Παρτίδα , καὶ ἀφοῦ μεγαλειότητα Βασιλεῦς , εἰς ἀπα-
σας τὰς προσκληθείας του κατετάγη Διέσεως καὶ ἑμπροσθεως ,
ἔλαβεν-ὁ ἡμέρος εἰς τὸν πῶλεμον 40 καὶ 41 . -

Μετὰ τὸ *Ἀνεβάνικὸν κίνημα 44-45 προσκληθείς καὶ
αἰθῆς κατετάγη τὴν 30ην Μαρτίου τοῦ 1945 ἑμπροσθεως
εἰς τὸ-ἐνταῦθα Τέγμα *Ἐνοφυλακῆς *Τέγμα *Ἀχαρνῶν . -

Μετὰ τὴν κατέταξιν του ταύτην Διέσεως ἀπεστῆλην
ὡς εἰδικὸς καὶ ἑμπιστος εἰς Ἀίγυπτον πρὸς μεταφορὰν ἐνταῦ
θα κτηνῶν διὰ τὸ στρατεύμα , ἐξετέλεσε τὴν ἀποστολὴν ταῦ

τὴν ἐβδὸμικῶς .

Καθὼς ἐν συνεχείᾳ ἀπεστῆλη εἰς Ἀθήνας καὶ ἐκεῖθεν πρὸ
ἐξαμήνου καὶ ἄλλον εἰς Κυκαρισσιαν ἔνω μέχρι σήμερον ἔπιρε
τετ .

Κατ'ἀκολουθίαν ἐβρίσκειται μαχρὴν τῶν γερόντων γυνῶν τ
του περὶκου ἔπι' 1 καὶ ἡμῶς ἔτος . -

3) *Ὡς κροκῆται ἐκ τῶν συνηκοβαλομένων ἀπ' ἑρισμ. 538-14-4
46 *κιστοποικητικῶ τοῦ Προσθίου Κοινότητος καὶ τοῦ ἀπὸ
14-8-46 , *Ἱατρικοῦ Πιστοκοικητικῶ , εἶμαι πλέον γέροντα καὶ
ἀσθενῶν , εἶμαι τελείως ἀνίκανος πρὸς ἐργασίαν .

3) *Ἐπειδὴ μίᾳ μικρᾷ κτηματικῇ περιουσίᾳ ἥτις μῆς ἔχει ἐνα
κομῆται καθὼς ἐν τῶν πῶσων ταλαιπωρίᾳ τῆς κατηραμένης ἑπι-
νης ἐποχῆς τῆς Γερμανικῆς κατοχῆς , ἐκ τῆς ὀφείας πῶσα δεῖ
νὰ ὀφείσῃ ὡς γωσθὸν ἢ περιφέρειαν μας Κορωφίου Λιδοσει
μένει καὶ αὕτη τελείως ἀπροσπευστος καὶ εἰς τὴν διὰ
ἔσειν τοῦ κράτους τυχόντος .

*Ἡὸν ἐνεργεῖται ἢ συγκομιδῇ τῶν καρπῶν καὶ ἔπειδὴ οὐκ
ἔχω ὀδόναν νά ἐπιβλέψῃ .

Ε Π Ι Κ Α Λ Ο Υ Μ Α Ι

Τὴν Κρατικὴν μέρμιραν καὶ τὴν *Ἑμετέραν ἰσικὴν προετασίαν ,
ὅπως εβασετοδομηνοῖ διατάξῃται τὴν μετάθεσιν τοῦ διου μου
τοῦτου ἐκ Κυκαρισσίας εἰς μίᾳν κερὶε τῶν *Ἀθηνῶν Μονά-
δα , ὅπως ὡς κληροῖστερον πρὸς *ἡμῶς ἔχει κάποιαν ἐπι
βλεψὴν ἀπ' ἡμῶν καὶ τῶν ἐλαχίστων κτημάτων μας . -

*Ἐπιτρέψτε μοι παρακαλῶ νά ὀδοβῶλω *ἴμισιν ὅτι
ὡς κροκῆται ἐκ' ἐπιστολῶν τοῦ διου' μου ἐκ Κυκαρισσίας
καρμῆται ὅπως ἐκεῖ σχεδὸν ἔν ἀνακατοῖσι καὶ καλῶς διέρ-
χεται χρῆσιμοποῖ σήμερος μόνον ὡς ἑρῶδρα' φυλακῶν .
Δορομῆδον ὀ' ἔλλαυτε ὡς πληροφθοροῦμαι ὅτι ἀπεγάρῃ καὶ

διαταγῇ ἀπολύσεως τῶν *Ἐφεδρῶν 1939 διὰ τὴν 1ην Ἀβγοῦ
στοῦ 'ε. ε. καὶ ἐπομένως . -

Ε Β Α Ι Τ Ο Υ Μ Α Ι

Τὴν *Ἑμετέραν βοήθειαν ὅπως ἐγκρίνητε καὶ μεταπέθη ὁ διὸς
μου ὅπως ἔναν μῆνα ἐνωρίτερον εἰς *Ἀθήνας ἢ κερὶε
τῶν *Ἀθηνῶν ἢ τουλάχιστον , ὅπερ ὄεν πιστεύω , τοῦτου μ.
δυντως ὄνατοῦ ἐγκρίνητε ἀπὸ ἑνὸς μηνὸς κανονικῇ ἔσεια,
διὰ τοῖς ἀνωτέρω ἀναφερομένους λόγους καὶ ὅδ' ἔπιμε-
θα ἴσαν ἐγγνώμονες . -

Ἐθελῶθεστατος

*Ὁ

Αἰτῶν .

ΝΙΚΟΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ

(συνημμένα τρεῖς)

και ενδιαφέρουσα. Για λόγους διακριτικότητας και σεβασμοῦ προς τη μνήμη του, επιλέξαμε να δημοσιεύσουμε μία μόνο επιστολή, η οποία, από τη μία πλευρά δεν περιέχει πολλά προσωπικά και οικογενειακά στοιχεία και από την άλλη πα-
ρέχει σαφή εικόνα των διαχρονικά εχθρικών προς την Ελλάδα ενεργειῶν της Ιταλίας, κατά την προσπάθεια της Χώρας μας για απελευθέρωση των αλύτρωτων εδαφῶν της Ηπείρου.

Λόγω της φυσικής δυσκολίας που παρουσιάζει η ανάγνωση του ἐνθετου πρωτότυπου κειμένου, παραθέτω ἕνα ακριβές αντίγραφο του γράμματός, προσπαθώντας να κρατήσω την ιδιαίτερη ἔκφραση και τρόπο γραφῆς του συ-
ντάκτη.

Ακόμα ἕνα ἔγγραφο που παρουσιάζουμε, εἶναι μία αίτηση του γέροντα πια Φίλιππου Νικολογιάννη, προς τον Αρχηγὸ Στρατοῦ το 1946. Με αυτή αιτεῖται τη μετάθεση του υιοῦ του, από την Πελοπόννησο ὅπου υπηρετεῖ, σε υπηρεσία της Αττικής, γιατί εἶναι η εποχὴ της συγκομιδῆς και ὡς γέροντας ἀδυνατεῖ να τα καταφέρει μό-

ενώ πήγαινε με τα πόδια και κλωτσούσε με το πόδι το ζώο του. Κατά τύχη, ενός δεκανέου του έκανε μεγάλη εντύπωση και πηγαίνει στον Ανθυπολοχαγό του και του λέει ότι αυτό τρέχει. Αυτός δεν του έδωσε σημασία, αλλά ο δεκανέας επέμενε και έπεισε τον λοχαγό του να του επιτρέψει να ερευνήσει την υπόθεση.

Ο Δεκανεύς επήγε και εσήκωσε το φερετζέ και εμφανίστηκε άντρας με μουστάκι. Τον επήγαν στο λοχαγό και του βρήκαν επιστολές και αρκετές λίρες για να θρέψει τους Τουρκαλβανούς αντάρτες.

Μάλιστα είχε έρθει σε επαφή και με τους Γιαννιώτες Τουρκαλβανούς, γιατί υπάρχουν και στα Ιωάννινα Τουρκαλβανοί, αλλά και όπου αλλού υπάρχουν Τουρκαλβανοί, να σηκωθούν προς εκδίκηση των Ελλήνων. Ευτυχώς το τυχερό μας ήταν ο δεκανεύς. Αλλά και τώρα υπάρχουν αντάρτικα σώματα Τουρκαλβανών και κοιμόμαστε τη νύκτα σαν το λαγό.

Τώρα είναι χειρότερα τα πράγματα από πριν. Μάθαμε Αδελφέ μου ότι η Αυστρία έκανε συμμαχία με το Βούλγαρο και έχω πεποίθηση ότι θα γίνει ευρωπαϊκός πόλεμος Αδελφέ μου και τότε θα κλάψει η μάνα το παιδί και το παιδί τη μάνα.

Αγαπητέ μου Αδελφέ, σου γράφω μετά μεγάλης μου λύπης. Έχω 9 μήνες στρατιώτης και δεν απελπίστικα όπως σήμερα που σου γράφω. Αγαπητέ μου βρίσκομαι σε μεγάλη απελπισία, όχι ότι έχω τίποτα, αλλά σκέφτομαι ότι δεν θα δούμε πατρίδα, ή εάν δούμε καμιά φορά θα περάσουν πολλά χρόνια. Θα σε παρακαλέσω εκ μέρους μου Αγαπητέ μου, να προσέχεις από τη μια μεριά το σπίτι και από την άλλη μεριά την Αγαπητή μου οικογένεια, διότι αδελφέ μου από εσένα προσμένω και όχι από τον Αλέκο. Αυτός θα τους καταπιεί ολόκληρους. Έχω 9 μήνες στρατιωτική θητεία και δεν μου έχει στείλει και αυτός ως αδελφός ούτε μία επιστολή. Αλλά ας έχει την υγείαν του και δεν πειράζει, διότι θα έχει και αυτός πολλά παράπον από εμέ. Σε παρακαλώ Ιωάννη, πες του τα χαιρετίσματα από εμέ, τον αδελφό του το Φίλιπα. Μάθε ότι είμαι περιπολάρχης τη νύκτα και τους περιμένουμε τους «συμπέθερους» τους Τουρκαλβανούς να τους περιποιηθούμε.

Σε ασπάζομαι,
Ο αγαπητός αδελφός σου
Νικολογιάννης Φίλιππος

Αναλύοντας την επιστολή του Δεκανέα Φίλιππου Νικολογιάννη, εξάγουμε μερικά χρήσιμα συμπεράσματα:

1. Ο Έλληνας στρατευμένος, στο πρόσωπο του Δεκανέα που αντιλήφθηκε τη μεταμφίεση του Ιταλού κατασκόπου, είναι ανδρείος, έξυπνος, διαθέτει πρωτοβουλία και προπάντων κρίση. Δεν θα πρέπει να λησμονούμε ότι όλες οι μάχες, αν όχι οι πόλεμοι, που κέρδισε η Ελλάς, οφείλονται σε αυτόν τον «Άγνωστο Στρατιώτη» που είχε οικογένεια και επάγγελμα να τον περιμένουν πίσω. Αυτό ας το προσέξουν οι θιασώτες μείωσης της υποχρεωτικής θητείας, ιδιαίτερα σε μια περίοδο που ο νεοέλληνας απέχει συνειδητά ή ασυνειδητά από την εθελοντική κοινωνική προσφορά και είναι απορροφημένος στη «μαύρη τρύπα» του πλουτισμού, καιροσκοπισμού και ηδονικών απολαύσεων. Ίσως, στη σύγχρονη κοινωνία μας, η θητεία είναι από τις λίγες περιόδους της ζωής του που το μεγαλύτερο ποσοστό των νεαρών Ελλήνων ξεφεύγει από τον οικογενειακό περίγυρο και συνεισφέρει στην κοινωνία και στο έθνος του.

2. Από τη σύντομη ανάλυση, της προ του Α΄ ΠΠ, γεωπολιτικής κατάστασης που κάνει στον αδελφό του ο σχεδόν αγράμματος για τα σημερινά δεδομένα Δεκανέας Φίλιππος Νικολογιάννης, παρατηρούμε ότι οι Έλληνες στρατιώτες των Βαλκανικών πολέμων είχαν πλήρη επίγνωση των τεκταινομένων γύρω τους. Έτσι βλέπουμε ότι περιμένουν το ξέσπασμα του Α΄ ΠΠ, ενώ αντιλαμβάνονται το ρόλο της Ιταλίας και τα αντικρουόμενα συμφέροντά της με την Ελλάδα στο γεωγραφικό χώρο της Β. Ηπείρου.

3. Από την άλλη πλευρά οι Έλληνες στρατιώτες, όπως είναι φυσικό, ανησυχούσαν για τις οικογένειές τους και για τα προβλήματα της αγροτικής επί το πλείστον ζωής, που άφηναν πίσω τους. Εδώ αναδεικνύεται ο σημαντικός θεσμός της ελληνικής οικογένειας. Αυτοί που μέναν πίσω, γυναίκες, παιδιά, γονείς, αδελφια, έπρεπε να στηρίξουν αυτούς που πολεμούσαν στο μέτωπο. Ο αδελφός έπρεπε να συντρέξει την οικογένεια του αδελφού που πολεμούσε στο μέτωπο και η σύζυγος έπρεπε να σταθεί ως μητέρα και ως πατέρας. Τα παιδιά από 10-12 χρονών, αν όχι μικρότερα, αναλάμβαναν σημαντικές εργασίες της οικιακής οικονομίας και τέ-

λος, ο παππούς και η γιαγιά, ως γηραιότεροι και έχοντες πείρα ζωής, συνέβαλαν στις αρμονικές σχέσεις της οικογένειας με την ευρύτερη κοινωνία. Με δεδομένο ότι οι Έλληνες πολέμουσαν σε όλη την αρχαία, μεσαιωνική και νεωτέρα ιστορία για την επιβίωση της φυλής και του έθνους, αντιλαμβανόμεθα πώς η Ελληνική οικογένεια αναδείχθηκε σε στυλοβάτη του Ελληνικού έθνους.

4. Ο Φίλιππος Νικολογιάννης, αφού περιγράφει την ανησυχία του για την οικογένειά του και εκφράζει την πεποίθηση/παρακλήση προς τον αδελφό του σχετικά με την προστασία της, εκδηλώνει το επιθετικό πνεύμα, τη λεβεντιά και την προσήλωση προς το καθήκον κάθε Έλληνα στρα-

τιώτη. Αστειευόμενος και... «με το χαμόγελο στα χείλη», κλείνει την επιστολή λέγοντας στον αδελφό του: «μάθε ότι γυρίζω περιπολόαρχης τη νύκτα και τους περιμένουμε τους Συμπέθερους Τουρκοαλβανούς να τους περιπιόμαστε».

Αυτή είναι η αντιμετώπιση των ενίοτε κατακτητών της πατρίδας μας από τον Έλληνα στρατιώτη. Από την αρχαία έως τη νεότερη Ελλάδα. Από το Μαραθώνα του 490 π.Χ. ως το στρατόπεδο της ΕΛΔΥΚ το 1974. Ας μη χάσουμε αυτό το γονίδιο φιλοπατρίας, θάρρους, θεοσεβείας, λεβεντιάς, καρτερικότητας, ευρυματικότητας και οικογενειακής στοργής. Αν το χάσουμε, θα χαθούμε...

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Πλωτάρχης Αθανάσιος Δημητρίου ΠΝ γεννήθηκε στην Αθήνα το 1969 και αποφοίτησε από τη ΣΝΔ το 1991. Έχει υπηρετήσει ως Αξιωματικός Επιστασιών, Διευθυντής Διευθύνσεων και Ύπαρχος στις Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ, ΨΑΡΑ, Κ/Φ ΠΥΡΠΟΛΗΤΗΣ και ΤΠΚ ΤΡΟΥΠΑΚΗΣ, ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ. Διετέλεσε Κυβερνήτης στις Τ/Α ΚΥΚΝΟΣ και Κ/Φ ΠΥΡΠΟΛΗΤΗΣ. Έχει υπηρετήσει στη ΣΝΔ ως Διευθυντής Αθλητισμού και Αξιωματικός Ιστιοπλοΐας ενώ έχει διδάξει ως ωρομίσθιος καθηγητής στη ΣΝΔ και σε έτερα σχολεία του ΠΝ. Στη Διεύθυνση Α1 του ΓΕΝ υπηρέτησε ως Τμηματάρχης (2005-2007 και 2009-2010) και έχει διατελέσει Επιτελής εν πλω, υπό Ολλανδική και Ιταλική Διοίκηση, στην επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ της EUNAVFOR για την καταπολέμηση της πειρατίας στον κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό Ωκεανό, με καθήκοντα μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης σχεδίασης επιχειρήσεων (N5 – Planning Officer). Κατέχει ειδικευση ΑΞΟΠ ΤΠΚ και έχει διέλθει τα σταδιοδρομικά σχολεία

που προβλέπονται στο βαθμό του. Έχει φοιτήσει στο σχολείο Οπλικών Συστημάτων και Επιχειρήσεων στις ΗΠΑ (Combat Systems Officers), στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο όπου περάτωσε το Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών με εξειδίκευση στη Ναυτική Αρχιτεκτονική και στο Naval Postgraduate School Monterey, όπου περάτωσε Μεταπτυχιακές σπουδές στα Χρηματοοικονομικά (Financial Management, MBA) και στις Διεθνείς Σχέσεις (National Security Affairs, Regional Studies in Russia and Central Asia). Καθόσον σπούδαζε στο NPS διετέλεσε Student Leader των ερευνητικών προγραμμάτων του πανεπιστημίου. Επί του παρόντος υπηρετεί στο εν πλω επιτελείο της SNMG2, υπό Ολλανδική Διοίκηση και συμμετέχει στην επιχείρηση Ocean Shield για την καταπολέμηση της πειρατίας στον Κόλπο του Άντεν. Μιλάει Αγγλικά και Γερμανικά. Είναι παντρεμένος και έχει ένα παιδί.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Η Κανονιοφόρος “ΟΡΜΗ” εν όρμω ν. Σύμης.
Φωτογραφία, Χρήστος Ζαθοριανός “ΡΟΔΟΣ”.





Η Ναυμαχία της Λάδης (494 π.Χ.) Στρατηγικά λάθη

Της Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου
Συγγραφέως – Ναυτικού
Μέλους Ελληνικής Εταιρείας Στρατηγικών Μελετών
(ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.)

Η Ιωνική Επανάσταση (499-494 π.Χ.) παρά την άποψη του Ηρόδοτου ότι ήταν τυχαία και εξελίχθηκε χωρίς σχέδιο, εκδηλώθηκε πρόωρα σε μια χρονική συγκυρία κατά την οποία δεν είχαν συνεκτιμηθεί ορθώς όλοι οι παράμετροι και οι δυσκολίες. Χωρίς ικανή και ενιαία ηγεσία, υποτιμώντας την περσική στρατιωτική ισχύ και εσωτερικά διασπασμένοι, οι Ίωνες της Μικράς Ασίας οδηγήθηκαν σε μια εξέγερση η οποία γρήγορα κατέληξε σε αδιέξοδο. Ο γεωγράφος και ιστορικός Εκαταίος ο Μιλήσιος προσπάθησε να τους συμβουλέψει προτείνοντας έγκαιρα τη ναυπήγηση ισχυρού στόλου, διαβλέποντας ότι η τελική σύγκρουση –από την οποία θα κρινόταν και η τύχη της Μιλήτου, του σημαντικότερου κέντρου της επανάστασης– θα πραγματοποιείτο στη θάλασσα. Πράγματι η τελευταία πράξη του δράματος της Ιωνικής Επανάστασης εκτυλίχθηκε στη νήσο Λάδη την άνοιξη του 494 π.Χ.

Σύντομο ιστορικό πλαίσιο

Μπροστά στην πόλη των Μιλησίων, βρίσκεται η μικρή νήσος Λάδη. Εκεί αποφασίστηκε από τους εξεγερμένους Ίωνες να δοθεί η ναυμαχία, η οποία θα έκρινε την έκβαση του πολέμου και την ανεξαρτησία της Μιλήτου. Οι Ίωνες πληροφορήθηκαν ότι οι Πέρσες προέλαυναν με όλες τους τις δυνάμεις (πεζικό και ναυτικό) κατά της πόλης. Παρ' όλα αυτά δεν θέλησαν να συγκεντρώσουν ισχυρές πεζικές δυνάμεις, γιατί πίστευαν ότι η προστασία που παρείχαν τα τείχη της πόλης –τα οποία άλλωστε τα υπεράσπιζαν οι ίδιοι οι Μιλήσιοι– ήταν αρκετή. Έτσι επικέντρωσαν την προσοχή τους στη συγκρότηση πολυάριθμου στόλου, όπου πράγματι μετά τις εκκλήσεις, η συμμετοχή ήταν μεγάλη. Ένας σημαντικός αριθμός (για τα δεδομένα της εποχής) από 353 πλοία συγκεντρώθηκαν από διάφορα μέρη της Ιωνίας, γεγονός που έκανε τους Πέρσες να προβληματισθούν και να καταστρώσουν σχέδιο διάσπασης της συνοχής των αντιπάλων τους πριν συγκρουσθούν μαζί τους. Οι Πέρσες συγκέντρωσαν τους τυράννους των Ιωνικών πόλων που στερήθηκαν την εξουσία εξαιτίας των δράσεων του Αρισταγόρα του Μιλήσιου. Οι έκπτωτοι ηγεμόνες μετά το ξέσπασμα της επανά-

στασης και την επιβολή δημοκρατικών πολιτευμάτων κατέφυγαν στους Μήδους και στη συνέχεια αφού εξασφάλισαν τη διαβεβαίωσή τους ότι θα τους επιστραφεί η εξουσία (τυραννίδα), εξεστράτευσαν ως σύμμαχοι εναντίον της Μιλήτου. Σε αυτούς λοιπόν τους τυράννους ο Πέρσης βασιλιάς απευθύνθηκε διατάσσοντάς τους να φροντίσουν ο καθένας ξεχωριστά να προβεί σε διασπαστικές ενέργειες. Τελικός σκοπός ήταν να πεισθούν οι πολίτες να αποσχισθούν από τους υπολοίπους συμμάχους, πράττοντας έτσι «για το καλό του Βασιλέως». Τόνισε δε, ότι με την αποστασία δεν θα πάθει κανείς τίποτα, δεν θα χάσει την περιουσία του, ενώ σε αντίθετη περίπτωση θα εξανδραποδισθούν, θα γίνουν τα παιδιά τους ευνούχοι, οι παρθένες θα ξεσπιτωθούν και θα μεταφερθούν στη Βακτρία και ότι την Μίλητο θα την παραδώσει σε άλλους. Έτσι, οι τύραννοι των Ίωνων έστειλαν παντού τους δικούς τους κατά τη νύκτα για να αναγγείλουν αυτές τις ειδήσεις¹.

Σε αυτό το σημείο εύκολα μπορεί κανείς να καταλάβει ότι δεν ήταν καθόλου δύσκολο οι πρώην τύραννοι να έχουν επαφές με τους «δικούς» τους, οι οποίοι συναναστρέφοντο ελεύθερα με τους υπολοίπους Ίωνες, αφήνοντας με αυτόν τον τρόπο να καλλιεργείται ανενόχλητα ένα δικτυο εσωτερικής υπονόμευσης και κατασκοπείας.

«Ποιος... ηγέτης»;

Αρχικώς οι Ίωνες δεν έδωσαν ιδιαίτερη σημασία στις υποσχέσεις ή στις απειλές των Περσών. Όμως μέσα στο ελληνικό στρατόπεδο τα πράγματα δεν ήταν εύκολα. Όλοι ήθελαν να αναλάβουν την αρχηγία του στόλου για να κινούνται αυτοβούλως. Οι μέρες περνούσαν χωρίς αποτέλεσμα ώσπου εμφανίστηκε μια ικανότατη ηγετική μορφή, ο Διονύσιος ο Φωκαεύς, ο οποίος ανέλαβε να οργανώσει το ετερόκλητο στρατεύμα που είχε συγκροτηθεί για να υπερασπιστεί τη Μίλητο.

Στην αρχή όλοι τον αποδέχθηκαν. Όμως στην πραγματικότητα ο Διονύσιος κατέβαλε σημαντικές προσπάθειες να πείσει το ανεκπαιδευτο και εν πολλοίς απειθαρχο στρατεύμα ότι ήταν ανάγκη να εκπαιδευθεί, να ιεραρχηθεί και να εκτελεί τις διαταγές που προέρχονταν από τον έναν κοινό αρχηγό των επαναστατικών δυνάμεων.

Ο Διονύσιος εργάστηκε με ιδιαίτερο ζήλο

1 Ηρόδοτος: *Ιστοριών*, ΣΤ' 9-10.

προσπαθώντας να μετατρέψει ένα πλήθος άπειρων ανδρών σε ικανή μάχιμη δύναμη. Η προσπάθειά του προσέκρουσε σε ισχυρά εμπόδια ενώ τα κίνητρά του δεν τα εκτίμησαν ή τουλάχιστον δεν ήταν έτοιμοι να τα εκτιμήσουν οι προερχόμενοι από διαφορετικές περιοχές Ίωνες. Ο αποφασισμένος στρατηγός έθεσε γρήγορα σε εφαρμογή το πρόγραμμά του. Κάθε μέρα οδηγούσε στο ανοικτό πέλαγος, τα πλοία των Ιώνων τα πληρώματα των οποίων εκπαιδεύονταν πολύ σκληρά. Οι οπλίτες ασκούνταν σε συχνά γυμνάσια και τα πληρώματα σε ναυτικές τακτικές, μαθαίνοντας να εφαρμόζουν «διέκπλους». Ασκήσεις επίπονες, οι οποίες φάνταζαν ως βασανιστήρια σε ανθρώπους που δεν ήταν συνηθισμένοι σε ταλαιπωρίες. Επί επτά ημέρες όλοι υπάκουαν στις διαταγές του Διονύσιου, αλλά την όγδοη κάποιοι παρέσυραν τους άλλους σε ανατρεπτικές ενέργειες. Έτσι, αναρωτήθηκαν μεταξύ τους, για ποιο λόγο να υπακούουν όλοι στον Διονύσιο, ο οποίος έδωσε μόνο 3 πλοία, τονίζοντας ότι βασανίζει σε ταλαιπωρίες όλους, λόγω των οποίων αρκετοί έπεσαν άρρωστοι και άλλοι είναι έτοιμοι να πάθουν το ίδιο.

«Τίνα δαιμόνων παραβάντες τάδε ανατίμπλαμεν; Οίτινες παραφρονήσαντες και εκπλώσαντες εκ του νόου ανδρί Φωκαιεί αλαζόνι, παρεχομένω νέας τρεις επιτρέψαντες ημέας αυτούς έχομεν· ο δε παραλαβών ημέας λυμαινεται λύμμησι ανηκέστοισι, και δη πολλοί μεν ημέων ες νούσους πεπτώκασι, πολλοί δε επίδοξοι τωυτό πείσεσθαι· προς τε τούτων των κακών ημίν γε κρέσσον και ότι ων άλλο παθειν εστι, και την μέλλουσαν δουληήην υπομείναι ήτις εσται, μάλλον η τη παρεούση συνέχεσθαι. Φέρετε, του λοιπού μη πειθώμεθα αυτού.»².

[Εναντίον τίνος θεού αμαρτήσαμε και υποφέρομε αυτές τις κακουχίες; Διότι εμείς τρελαθήκαμε και βγήκαμε από τα λογικά μας, ώστε καθόμαστε και υπακούμε σε έναν αλαζόνα Φωκαέα, ο οποίος μόνο τρία πλοία έδωσε. Αυτός αφού έλαβε τόση εξουσία απέναντί μας, μας βασανίζει όλους μας με ανυπόφορες ταλαιπωρίες, πολλοί μάλιστα από μας έπεσαν άρρωστοι, πολλοί δε είναι έτοιμοι να πάθουν το ίδιο. Μπροστά σε αυτά τα δεινά, προτιμότερο είναι



να πάθουμε κάθε άλλο, να υποφέρουμε ακόμη και την μέλλουσα δουλεία, οποιαδήποτε κι αν είναι, παρά να υποφέρουμε από την παρούσα. Ελάτε κι από δω και στο εξής να μην τον υπακούμε].

Η ψυχολογία του στόλου εδοκιμάζετο από την τρομερή κούραση και εκλονίζετο από ένα καταγισμό πολλαπλών και αντιθετικών σκέψεων. Για παράδειγμα:

- α) Πώς θα νικήσουν τον εχθρό;
- β) Πώς θα αντιμετωπίσουν το γεγονός, ότι πολλοί είναι ήδη άρρωστοι από τις ταλαιπωρίες των γυμνασίων και ακολουθούν και άλλοι;
- γ) Σε περίπτωση που χάσουν, θα δοκιμάσουν χειρότερα βασανιστήρια από τους Πέρσες;
- δ) Αν λιποτακτήσουν και συνταχθούν με το μέρος των Περσών, μήπως σώσουν τις ζωές τους, τη γη τους και τελικώς η κατάσταση δεν θα είναι και τόσο άσχημη;
- ε) Ποιος είναι αυτός (Διονύσιος) που θα αποφασίσει για το μέλλον των πόλεών τους και το δικό τους και γιατί θα πρέπει να τον εμπιστευθούν και να τον υπακούσουν; κ.ο.κ.

Όλα τα παραπάνω επέφεραν σοβαρές επιπτώσεις στη συνοχή του στρατεύματος και αύξησαν τις πιθανότητες να διαλυθεί. Όταν δε –επισημαίνουμε– αυτά συμβαίνουν λίγο πριν την κρίσιμη ναυμαχία, τότε με μαθηματική ακρίβεια το αποτέλεσμα είναι αναμενόμενο.

Εδώ θα πρέπει να διασαφηνίσουμε ότι δεν γίνεται σε καμία περίπτωση έμμεσος παραλληλισμός με το σύγχρονο φαινόμενο «στρες» μάχης ή το επιχειρησιακό «στρες». Οι πρώτες σύγχρονες αναφορές σε ψυχολογικές καταρρεύσεις στρατιωτών παρουσιάστηκαν στους Ναπολεόντειους Πολέμους. Αργότερα και κατά τον Α΄

2 Ηροδότου: Ιστοριών ΣΤ΄ 12.



Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου για πρώτη φορά χρησιμοποιήθηκε πυροβολικό με μεγάλη ακτίνα δράσεως, ισχυρά εκρηκτικά βλήματα, εφαρμόστηκαν επιχειρήσεις χημικού πολέμου κ.λπ. Όλες οι αντιμαχόμενες δυνάμεις εμφάνισαν μαζικές απώλειες, οι οποίες ήταν αποτελέσματα του «στρες μάχης», το οποίο, κατά τα επίσημα στοιχεία, ανήλθε στο 20% της συνολικής δυνάμεώς τους. Και αν κάνουμε λόγο για τις περιπτώσεις, που παρουσιάστηκαν -ανάλογα με την μάχη- τότε έχουμε ένα ποσοστό της τάξης του 35% καταρρεύσεως της παρατακτής δυνάμεως. Αυτές οι αντιδράσεις ονομάστηκαν «shell shock», και έλαβαν διαστάσεις επιδημίας, καθώς οι μαχητές εμφάνιζαν προσωρινή κώφωση, τύφλωση, αμνησία, παράλυση, κ.ά. Όμως ο αριθμός των απωλειών από «στρες μάχης» έλαβε τριπλή διάσταση, αφού από ιατρικό μετατράπηκε σε ζωτικό στρατιωτικό πρόβλημα, το οποίο απειλούσε τις δυνατότητες των στρατών να διεξαγάγουν επιχειρήσεις, και από στρατιωτικό σε κοινωνικό, όταν εκατοντάδες μαχητές, που επέστρεψαν στις πατρίδες τους, έμειναν στο κοινωνικό περιθώριο, αφού έπασχαν από βαριά ψυχοσωματικά συμπτώματα και αναγκάστηκαν να νοσηλευθούν για πολλά χρόνια σε ειδικά άσυλα για βετεράνους. Τέτοια φαινόμενα δεν παρουσιάστηκαν στην αρχαία Ελλάδα και όπου υπάρχουν αναφορές για κόπωση ή ψυχολογική φθορά, εννοούνται καταστάσεις ενός στρατεύματος που είχε

υποστεί απώλειες, ή είχε διαλυθεί. Επίσης στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται περιπτώσεις λιποταξίας (προκειμένου κάποιος να υπηρετήσει σε έναν άλλο στρατό/στόλο με καλύτερες συνθήκες ή να «πουλήσει» πληροφορίες), περιπτώσεις συγχύσεως και εσφαλμένου ΑΝΣΚ, κούραση και εγκατάλειψη δυνάμεων (με αποτέλεσμα την παράδοση ή την ηρωική πτώση στο πεδίο της μάχης). Όπως αναφέρει ο Κ. Παπαδημητρίου (πλωτάρχης (ΥΙ) Π.Ν.): «Περιγραφές ψυχικής κατάρρευσης μαχητών υπό την πίεση της μάχης σπανίζουν στα αρχαία και στα μεσαιωνικά κείμενα καθώς την θεωρούσαν ένδειξη δειλίας»³.

Η ναυμαχία

Οι αντιμέτωποι στόλοι

ΠΕΡΣΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ	ΕΛΛ. ΠΛΟΙΑ
ΦΟΙΝΙΚΕΣ	ΜΙΛΗΣΙΟΙ	80
ΚΥΠΡΙΟΙ	ΠΡΙΗΝΕΙΣ	12
ΚΙΛΙΚΕΣ	ΜΥΗΣΙΟΙ	3
ΑΙΓΥΠΤΙΟΙ	ΤΗΙΟΙ	17
	ΧΙΟΙ	100
	ΕΡΥΘΡΑΙΟΙ	8
	ΦΩΚΑΙΕΙΣ	3
	ΛΕΣΒΙΟΙ	70
	ΣΑΜΙΟΙ	60
ΣΥΝΟΛΟ		ΣΥΝΟΛΟ
600		353

Πηγή: Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ηροδότου, *Ιστοριών ΣΤ' 7-9*.

Ήταν φυσικό μετά από τις αντιρρήσεις και το σκεπτικισμό που εκδηλώθηκε για την ορθότητα η μη των επιλογών της ηγεσίας του Διονυσίου, να επικρατήσει αταξία στην πλευρά των Ελλήνων. Την ημέρα της σύγκρουσης οι Ίωνες είχαν ήδη παραταχθεί σε μια απλή γραμμή μετώπου, όταν οι Φοίνικες έπλευσαν εναντίον τους. Κατά τη συμπλοκή εκδηλώθηκε το πρώτο ρήγμα όταν τα 49 από τα 60 πλοία των Σαμίων, που είχαν παραταχθεί για τη ναυμαχία, απεχώρησαν και κατέφυγαν στη Σάμο, σύμφωνα με τη συμφωνία που είχαν κάνει με τον Αιάκη⁴ (αδελφό του τυράννου Πολυκράτους της Σάμου που είχε κατα-

3 Κ. Παπαδημητρίου (πλωτάρχης (ΥΙ): «Επιχειρησιακό στρες – στρες μάχης». Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 559, σελ. 415.

4 Ηροδότου: *Ιστοριών Γ' 139*.

φύγει στην αυλή του Δαρείου, κερδίζοντας την εύνοιά του και γενόμενος τύραννος αυτός στη θέση του αδελφού του), που προέτρεπε τους Σαμίους να εγκαταλείψουν τη συμμαχία των Ιώνων, ενώ τα υπόλοιπα 11 παρέμειναν και ναυμάχησαν μέχρι τελευταίας πτώσεως. Όταν οι Λέσβιοι είδαν ότι οι Σάμιοι υποχωρούσαν, έπραξαν και αυτοί το ίδιο, παρασύροντας στην ενέργειά τους και άλλους. Οι μόνοι, τελικώς, που έμειναν και έδειξαν ανδρεία ήταν οι Χίοι. Με 100 πλοία και με πληρώματα εκλεκτούς πολίτες, παρέμειναν με ελάχιστους συμμαχούς και ναυμάχησαν. Κυριεύσαν μεν πολλά εχθρικά, πλοία ενώ είχαν σοβαρές απώλειες. Το αποτέλεσμα όπως εξελίχθηκαν τα γεγονότα με τις πολλαπλές αποστασίες ήταν αναμενόμενο. Οι Ίωνες δεν έχασαν μόνο τη ναυμαχία, αλλά ακόμη και τα νησιά που πίστευαν ότι θα απελευθερώνοντο από τον περσικό ζυγό, υπέστησαν τραγικότερη μοίρα...

Στρατηγικές επισημάνσεις

Ο σκοπός της μελέτης αυτής, σε αυτό το ξεχωριστό πλαίσιο που ονομάζεται «στρατηγικές επισημάνσεις», δεν γίνεται για να επικρίνει αυστηρώς τους ναυμαχίσαντες στη Λάδη, αλλά να δείξει ότι όλα αυτά, που εμείς σήμερα μπορούμε να επισημάνουμε ως «λάθη», τα εντόπισαν και τα μελέτησαν αργότερα και οι ίδιοι με ιδιαίτερο ζήλο και σοβαρότητα έτσι, ώστε να τυποποιήσουν και να θεσμοθετήσουν τις διαδικασίες για τη διεξαγωγή ναυτικών επιχειρήσεων. Για το λόγο αυτό επιβάλλεται να δίδεται σπουδαιότητα όχι μόνο στις νικηφόρες ναυμαχίες, αλλά και σε εκείνες που, από διάφορους παράγοντες, σημαντικούς ή όχι, κατέληξαν σε ήττα. Γιατί αυτές οι ναυμαχίες, οι απωλεσθείσες, αποτελούσαν πάντα έναν οδηγό, ένα καλό σχολείο για τη μετέπειτα εξέλιξη του Πολεμικού Ναυτικού των αρχαίων Ελλήνων.

Έτσι λοιπόν, από τις έως τώρα πληροφορίες, που έχουμε για τη ναυμαχία της Λάδης, μπορούμε να επισημάνουμε και να μελετήσουμε τα κάτωθι:

α) *Έλλειψη πειθαρχίας και υπακοής σε έναν κοινό αρχηγό. (Ενότητα Διοικήσεως)*

Ακόμη κι αν βρέθηκε τελικώς ο αρχηγός, αυτό δεν τελεσφόρησε, γιατί αφ' ενός συνέβη την τελευταία στιγμή χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η βασική εκπαίδευση και αφ' ετέρου δεν είχε



εμπεδωθεί πνεύμα συνείδησης πλήρους υπακοής στον αρχηγό. Συνεπώς ήταν εύκολη η αλλαγή των αποφάσεων εν όψει των απαιτητικών πολεμικών γυμνασίων και η επιρροή από τους «εκτός» του στρατοπέδου.

β) *Έκθεση γυμνασίων του ελληνικού στόλου απέναντι στον περσικό.*

Ο Διονύσιος εκτέλεσε ναυτικά γυμνάσια επί επτά συνεχείς ημέρες, με τέτοιο τρόπο παραγνωρίζοντας ότι οι κινήσεις ήταν ορατές από τον εχθρό. Έτσι το περσικό επιτελείο μπορούσε να παρακολουθεί και να γνωρίζει κατά πόσον ο εχθρός:

- είναι αξιόμαχος
- είναι αξιόπλοος
- κινείται βάσει στρατηγικού σχεδίου ή όχι.

Με αυτά τα δεδομένα, η θέση, η σύνθεση και το σχέδιο δράσεως των Ελλήνων ήταν ορατά και διαθέσιμα στον εχθρό.

γ) *Έλλειψη εχθρογνωσίας.*

Αντιθέτως με τους Πέρσες, δεν φαίνεται να υπάρχει αναφορά για ενέργειες του ιωνικού στρατοπέδου, όσο αφορά σε κάποιο υποτυπώδες σύστημα παροχής πληροφοριών ώστε να προσδιοριστεί:

- α. ΠΩΣ ο εχθρός μπορεί να χρησιμοποιήσει



τις δυνάμεις του για να επηρεάσει την αποστολή των Ιώνων.

β. ΠΟΙΟΣ είναι ο πιθανός Αντικειμενικός Σκοπός του εχθρού που απορρέει λογικά από τους ανωτέρω τρόπους ενεργείας του.

Δίχως οι Ίωνες να γνωρίζουν τη γενική κατάσταση του εχθρού, τον ΑΝΣΚ, σε ποια σημεία υπερτερεί/υστερεί ο περσικός στόλος, αποκλείουν περαιτέρω μελέτη για Εχθρικές Δυνατότητες⁵ και την αντιμετώπισή τους. Η εχθρογνωσία απέτελεσε αργότερα σημαντικό κεφάλαιο μελέτης για τους αρχαίους Έλληνες.

«Χαβρίας έλεγε κάλλιστα στρατηγείν τους μάλιστα γινώσκοντας τα των πολεμίων»⁶

[Ο Χαβρίας έλεγε ότι πολύ καλά στρατηγούν όσοι γνωρίζουν προπάντων την κατάσταση των εχθρών].

δ) Αδιαφορία στην ασκούμενη κατασκοπεία.

Ο στρατηγός οφείλει να δίδει προσοχή στην

ασκούμενη κατασκοπεία, να παίρνει τα κατάλληλα μέτρα προς αποφυγήν της, αλλά και να την αντιμετωπίζει.

Τίποτε όμως από τα παραπάνω δεν συνέβη κατά την προκειμένη περίπτωση, αφού υπήρχαν επαφές με πρώην στρατηγούς, τυράννους και διαφόρους «καλοθελητές». Ήταν φυσικό να ασκηθεί κατασκοπεία, να διαρρεύσουν πληροφορίες και να δημιουργηθούν ρήξεις στα στρατόπεδα.

Συνεπώς, τα στοιχεία (β) και (δ) λειτούργησαν για τους Πέρσες ως πηγή πληροφοριών για τον προσδιορισμό των εχθρικών δυνατοτήτων που, όπως τελικά απεδείχθη, μελέτησαν οι Πέρσες άνετα και γρήγορα.

ε) *Έλλειψη συγκεκριμένου και μελετημένου σχεδίου τακτικής για την αντιμετώπιση του εχθρού.*

Σε ένα μελετημένο σχέδιο δεν περιλαμβάνεται μόνο ο αρχικός σχηματισμός του στόλου. Αντιθέτως μέσα σε αυτό υπάρχουν και πολλά άλλα στοιχεία, όπως οι προβλεπόμενες παραλλαγές του σχηματισμού, ιδιαίτερως σε περίπτωση απώλειας μέρους του στόλου (από καταστροφές ή λιποταξίες) ή ακόμη και του αρχηγού του στόλου. Η πρώτη φάση, αλλά και η βάση ενός σχεδίου, ή μιας επιχειρησιακής σχεδίασως είναι η εκτίμηση καταστάσεως, η οποία περιλαμβάνει την κατανόηση του προβλήματος και την εξέταση όλων των μεθόδων για την επίλυσή του (τρόποι ενεργείας). Εφ' όσον απουσίαζε η μελέτη της πρώτης φάσεως/ βάσεως, της εκτιμήσεως καταστάσεως, λογικό είναι να μη περάσαν στις επόμενες φάσεις που ακολουθούν και ολοκληρώνουν μια επιχειρησιακή σχεδίαση, όπως για παράδειγμα η ανάπτυξη σχεδίου κ.ο.κ.

στ) *Αντιμετώπιση του εχθρού με λίγες δυνάμεις σε έναν ευρύ χώρο.*

Τα περσικά πλοία εκινούντο ανέτως στην ευρύτητα του κόλπου της Μιλήτου και επεκράτησαν πολύ εύκολα έναντι των λίγων πλοίων του ελληνικού στόλου που είχαν απομείνει. Αυτό ήταν μια απόδειξη ελλείψεως μελέτης της περιοχής επιχειρήσεων και επιλογή της βέλτιστης

5 Διασαφηνίζουμε: Η εχθρική δυνατότητα είναι ο τρόπος ενεργείας που εμείς εκτιμούμε ότι θα αναλάβει ο εχθρός, ενώ η εχθρική ενέργεια είναι ο τρόπος ενεργείας που θα αναλάβει ο εχθρός στην πραγματικότητα για να εκπληρώσει την αποστολή του και τον αντικειμενικό του σκοπό.

6 Στοβαίος Δ, XIII, 53.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΝΙΚΗΣ / ΗΤΤΑΣ

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΝΙΚΗΣ ΠΕΡΣΩΝ

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ / ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΑΡΙΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΧΘΡΟΓΝΩΣΙΑΣ

ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ ΥΠΕΡΟΧΗ ΣΤΟΛΟΥ

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΣΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ

ΤΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΦΙΛΙΩΝ / ΕΧΘΡΙΚΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ

ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΣΥΝΟΛΟΥ

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΗΤΤΑΣ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ & ΣΥΝΕΠΩΣ ΑΠΟΥΣΙΑ / ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΠΛΗΡΗΣ ΕΛΛΕΙΨΗ ΣΥΓΚΑΛΥΨΕΩΣ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

ΜΙΚΡΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ

ΑΝΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑ ΦΥΣΕΩΣ ΘΕΑΤΡΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΚΑΙ ΙΔΕΑΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΕΛΛΕΙΨΗ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ & ΠΕΙΘΑΡΧΙΑΣ ΣΥΝΟΛΟΥ

εκ των ημετέρων δυνατών ενεργειών. Δεν γνώριζαν βέβαια ότι κατά τη διάρκεια της μάχης θα εγκατέλειπαν τη θέση τους οι περισσότεροι και θα παρέμεναν ελάχιστοι. Εάν όμως υπήρχε έλεγχος κάθε εναλλακτικής λύσης, κατά πόσο, για παράδειγμα, η επιλεγείσα ιδέα ενεργείας μπορούσε να επιλύσει το πρόβλημα (κατάλληλη), αν ήταν πραγματοποιήσιμη (κατορθωτή) και ποιες επιπτώσεις είχε (παραδεκτή), ενδεχομένως να επέλεγαν κάποιο άλλο μέρος για να ναυμαχήσουν. Ο έλεγχος εναλλακτικής λύσης, μεταξύ άλλων, απετέλεσε μεταγενέστερα ένα σημαντικό παράγοντα μελέτης μιας ναυμαχίας, από στρατηγούς που διέπρεψαν σε θέματα τακτικής και επιχειρησιακής σχεδίασεως: «*Ου στρατηγικόν το ουκ ώμην*»⁷.

[δεν είναι καλή στρατηγική το να λες «δεν το φανταζόμουν»].

Αργότερα, με το παράδειγμα της ναυμαχίας της Σαλαμίνας, η εκμετάλλευση του στενού θα-

λασίου χώρου καθιερώθηκε ως ο πλέον βασικός παράγοντας τακτικής για τον στόλο, που υστερούσε σε αριθμό πλοίων από τον εχθρό.

Πηγές - Βιβλιογραφία:

Ηλίου, Νεώτερον Εγκυκλοπαιδικόν Λεξικόν (τ. 7 Ελλάς)

Ηροδότου, Ιστοριών, εκδ. Πάπυρος.

Ed. Jurien De La Gravière (1999): *Ιστορία του Ναυτικού των Αρχαίων Ελλήνων*. Δημιουργία *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Εκδοτική Αθηνών, (τ. Β)

Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου (2008): *Οι Σταθεροί Παράγοντες στην Επιλογή Επιχειρήσεων κατά τον Ναυτικό Πόλεμο στην Αρχαία Ελλάδα*. Προβληματισμοί «έκδ. Ελληνικής Εταιρίας Στρατηγικών Μελετών ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.», τεύχος 48 (Σεπτέμβριος – Οκτώβριος), σελ.13.

Κ. Παπαδημητρίου (πλωτάρχης (Υ): «*Επιχειρησιακό στρες – στρες μάχης*». Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 559, σελ. 415

⁷ Πολυαίνου, *Στρατηγημάτων* Γ' 9 Ιφικράτης, 17.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Η Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου, γεννήθηκε στην Αθήνα. Σπούδασε ψυχολογία και ιστορία. Είναι ναυτικός του Ε.Ν. και εξειδικεύεται σε μελέτες σχετικά με τη ναυτιλία στην αρχαία Ελλάδα (εμπορικό/πολεμικό ναυτικό, στρατηγική και ανάλυση ναυτικών επιχειρήσεων). Ανέπτυξε αξιολογική συγγραφική δραστηριότητα, δημοσιεύοντας βιβλία, άρθρα, μονογραφίες και αναλύσεις σε περιοδικά (ιστορικά, ΓΕΝ). Πραγματοποιεί ομιλίες και διαλέξεις για τη ναυτιλία και το ναυ-

τικό πόλεμο στην αρχαιότητα, ενώ διδασκεί Ναυτιλία και Ναυτική Ιστορία στην Ελληνική Ακαδημία Ναυσιπλοΐας, Ναυτικών Τεχνών & Αθλημάτων Ν.Ο.Α.Μ., έχοντας επιμεληθεί και συγγράψει ειδικά εγχειρίδια για τους μαθητές της σχολής.

Είναι μέλος της Ελληνικής Εταιρίας Στρατηγικών Μελετών ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ., του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος και του Society for Naval Research, London.

Είναι παντρεμένη με τον δημοσιογράφο & αμυντικό αναλυτή Ιωάννη Σ. Θεοδωράτο κι έχουν μία κόρη.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Β΄ έπαινος, διαγωνισμού φωτογραφιών Ναυτικής Επιθεωρήσεως έτους 2009, της Ανθυποπλοίαρχου (ΠΥ-ΣΗΜ) Αγγελικής Μπαστούνη Π.Ν.





Προμήθεια οπλικών συστημάτων

**Αξιολόγηση, επιλογή, αντισταθμιστικά
ωφελήματα και το ευρωπαϊκό πλαίσιο**

Του Αρχιπλοιάρχου ε.α. Παναγιώτη Γ. Αλούρδα ΠΝ

« ... είναι πρακτικά το ίδιο είτε έχεις ένοπλες δυνάμεις με ανεπαρκή και απαρχαιωμένο οπλισμό είτε δεν έχεις καθόλου. »

Από τον 20ό στον 21ο αιώνα. Τομές στην πλανητική πολιτική περί το 2000.

Παναγιώτης Κονδύλης

« Η ίδια ποσότητα και ποιότητα του υλικού έχει σε κάθε χώρα διαφορετική αξία, η οποία καθορίζεται από το τεχνολογικό επίπεδο της χώρας. »

Πλανητική Πολιτική μετά τον Ψυχρό Πόλεμο.

Παναγιώτης Κονδύλης

Πρόλογος

Η προμήθεια (procurement) αμυντικού υλικού (defence materiel) είναι μία εξαιρετικά πολύπλοκη, χρονοβόρα και δαπανηρή διαδικασία. Στην παρούσα εργασία παρουσιάζονται ορισμένες απόψεις και στοιχεία με σκοπό την επισήμανση των βασικών παραμέτρων του προβλήματος.

Εισαγωγή

Τα αμυντικά υλικά κατηγοριοποιούνται ανάλογα με την επικινδυνότητα (risk) της προμήθειας. Αν και οι διαδικασίες και τα κριτήρια κατηγοριοποίησης των αμυντικών υλικών εκφεύγουν των ορίων της παρούσας εργασίας, θεωρούμε ότι τουλάχιστον τρεις κατηγορίες απαιτούνται για να περιλάβουν το σύνολο των υλικών (χαμηλής, μεσαίας και υψηλής επικινδυνότητας). Οι διαδικασίες αξιολόγησης και επιλογής δεν μπορεί να είναι οι ίδιες για όλα τα αμυντικά υλικά.

Η παρούσα εργασία αναφέρεται κυρίως στα μείζονα οπλικά συστήματα (πλοία, αεροπλάνα, άρματα μάχης κ.λπ.) και υποσυστήματα (κατευθυνόμενα βλήματα, συστήματα διευθύνσεως βολής κ.λπ.) για τα οποία δεν υπάρχει ολοκληρωμένη δυνατότητα ανάπτυξης (development), τεχνολογικής σχεδίασης (engineering design) και κατασκευής (production) στην Ελλάδα. Τα συστήματα αυτά ανήκουν ως επί το πλείστον στην κατηγορία υψηλής επικινδυνότητας.

Πρέπει να τονισθεί ότι η επικινδυνότητα είναι μέγιστη στην περίπτωση των πολεμικών πλοίων, διότι το πολεμικό πλοίο είναι το πλέον πολύπλοκο, το πλέον ακριβό και το μόνο οπλικό σύστημα το οποίο κατασκευάζεται σε μικρούς σχετικά αριθμούς και χωρίς πρωτότυπο. Σε αντίθεση για τα αεροπλάνα, τα άρματα μάχης και

άλλα συστήματα κατασκευάζονται πολλές φορές και περισσότερα του ενός πρωτότυπα τα οποία υφίστανται και καταστροφικούς ελέγχους, πριν από το στάδιο της μαζικής παραγωγής. Το πρώτο πλοίο μίας κλάσης θα επιτύχει τις προβλεπόμενες επιδόσεις του μόνο όταν η ανάπτυξη και η τεχνολογική σχεδίασή του στηριχθεί σε εκτεταμένη μοντελοποίηση τόσο φυσική όσο και με τη βοήθεια λογισμικού. Εάν το πρώτο πλοίο δεν επιτύχει τις επιδόσεις του, τα επόμενα πλοία θα ακολουθήσουν με τα ίδια προβλήματα και το Π.Ν. θα ζημιωθεί επιχειρησιακά και οικονομικά.

Στην ελεύθερη αγορά όπου λειτουργεί ο πλήρης και ανοικτός ανταγωνισμός, ο αγοραστής έχει να επιλέξει από ένα μεγάλο αριθμό προϊόντων που το κάθε ένα είναι *πλήρης υποκατάστατο* του άλλου. Αντιθέτως για τα οπλικά συστήματα η επιλογή γίνεται από ένα μικρό αριθμό συστημάτων που το κάθε ένα είναι *παρόμοιο υποκατάστατο* (close substitute) του άλλου. Δύο ή περισσότερα οπλικά συστήματα είναι *παρόμοια υποκατάστατα* όταν έχουν τη δυνατότητα να εκτελέσουν την ίδια ή παρόμοια αποστολή και έχουν παρόμοιες επιδόσεις.

Παράμετροι αξιολόγησης

Της αξιολόγησης προηγείται το στάδιο του καθορισμού των αναγκών της αποστολής (mission needs) που πρέπει να φέρει σε πέρας το οπλικό σύστημα σε συνάρτηση με τις απειλές (threats) παρούσες αλλά και προβλεπόμενες. Οι ανάγκες της αποστολής μέσα από μία επαναληπτική μελετητική διεργασία μεταφράζονται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις (requirements) οι οποίες τελικά εκτεχνικεύονται και παίρνουν τη μορφή των τεχνικών προδιαγραφών.

Στις χώρες όπου παράγονται τεχνολογικά προηγμένα οπλικά συστήματα η αξιολόγηση (evaluation) έχει σκοπό τον καθορισμό ή την εύρεση του οπλικού συστήματος με το βέλτιστο συνδυασμό επιδόσεων (performance) και ολικού κόστους κύκλου ζωής (life cycle cost).

Με τον όρο επιδόσεις εννοούμε το σύνολο των επιχειρησιακών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του συστήματος που θεωρούνται σημαντικά για την εκτέλεση της αποστολής του. Ορισμένα λειτουργικά χαρακτηριστικά του συστήματος δεν περιλαμβάνονται στις επιδόσεις

προς αξιολόγηση (π.χ. αριθμός στροφών κυρίων αξόνων ενός πολεμικού πλοίου), ενώ ορισμένα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά αν και δεν είναι επιδόσεις πιθανόν να αξιολογούνται (π.χ. υλικό κατασκευής).

Το ολικό κόστος κύκλου ζωής ενός συστήματος αποτελείται από το κόστος πρόσκτησης, το κόστος λειτουργίας και υποστήριξης και το κόστος απόσυρσης.

Σημαντικό ρόλο παίζουν επίσης η υποστήριξη και αναβάθμιση του συστήματος καθ' όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής του (through life support and upgrade) και η ελαχιστοποίηση της επικινδυνότητας. Ειδικά για τα συστήματα που έχουν την μέγιστη ωφέλιμη ζωή—δηλαδή τα πολεμικά πλοία με ωφέλιμη ζωή από τριάντα μέχρι σαράντα χρόνια, αναλόγως του τύπου—η υποστήριξη και αναβάθμιση του συστήματος καθ' όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής του είναι απαραίτητη και υψίστης σημασίας.

Στις χώρες που δεν παράγονται τεχνολογικά προηγμένα οπλικά συστήματα ή που βρίσκονται στο κατώφλι μονάχα της παραγωγής τους, όπως η Ελλάδα, εκτός από τους ανωτέρω κύριους παράγοντες, λαμβάνονται υπόψη και άλλοι όπως η μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας (transfer of technology and know how) και η εγχώρια βιομηχανική συμμετοχή (domestic industrial participation). Επίσης οι παράγοντες όπως η ελαχιστοποίηση της επικινδυνότητας και η υποστήριξη και αναβάθμιση του συστήματος καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του, προφανώς αποκτούν μεγαλύτερη βαρύτητα. Προφανής είναι επίσης και η αλληλοεπίδρασή τους καθώς η μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας διευκολύνει την υποστήριξη και επαυξάνει την αποτελεσματικότητα (effectiveness) και την απόδοση (efficiency) του οπλικού συστήματος οι οποίες φθάνουν στον ύψιστο βαθμό μόνο στην χώρα παραγωγής του.

Η ίδια ποσότητα και ποιότητα του υλικού έχει σε κάθε χώρα διαφορετική αξία, η οποία καθορίζεται από το τεχνολογικό επίπεδο της χώρας.

Ένας άλλος ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας είναι κατά πόσο το συγκεκριμένο οπλικό σύστημα έχει ενσωματωθεί στις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας παραγωγής του ή έχει παραχθεί μόνο για εξαγωγή (only for export). Ο παράγοντας αυτός είναι ιδιαίτερα σημαντικός δεδομέ-

νων των διαδικασιών προμηθείας οπλικών συστημάτων στην Ελλάδα όπου ένα σχεδόν μηδενικό ποσό διατίθεται για έρευνα, ανάπτυξη, τεχνολογική σχεδίαση και ελέγχους. Σε πολλές χώρες, η μη ενσωμάτωση του συστήματος στις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας παραγωγής του, αποτελεί λόγο απόρριψης του συστήματος κατά την αξιολόγηση. Σε ορισμένες περιπτώσεις η θέση αυτή δικαιολογείται.

Εδώ για διευκρινιστικούς λόγους απαιτείται μία μικρή παρέκβαση. Η ανάπτυξη και η τεχνολογική σχεδίαση του συστήματος περιλαμβάνουν και τις τεχνικές προδιαγραφές (technical specifications). Αναπόσπαστο τμήμα κάθε τεχνικής προδιαγραφής είναι οι διαδικασίες επιβεβαίωσης (verification) και επαλήθευσης (validation) των επιδόσεων του συστήματος. Είναι ευνόητο ότι μόνο ο σχεδιαστής/κατασκευαστής του οπλικού συστήματος μπορεί να εκπονήσει πλήρεις διαδικασίες επιβεβαίωσης και επαλήθευσης των επιδόσεών του. Σε αντίθετη περίπτωση για να εξασφαλισθεί αυτό απαιτείται μία σημαντική υποδομή σε έρευνα, ανάπτυξη και τεχνολογική σχεδίαση στο συγκεκριμένο πεδίο. Θα ήταν παράλειψη να μην σημειωθεί ότι πρέπει κάποτε να απαληφθεί από τα επίσημα έγγραφα η χρήση του μη δόκιμου όρου «τεχνική περιγραφή», ο οποίος δεν περιλαμβάνεται στη διεθνώς χρησιμοποιούμενη τεχνική ορολογία. Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2009/81/EK, στις περιπτώσεις που δεν είναι εφικτή η εκπόνηση τεχνικών προδιαγραφών, προβλέπει την συμπεριληψη στην προκήρυξη ενός περιγραφικού εγγράφου (descriptive document) με τις ανάγκες και απαιτήσεις του αγοραστή.

Οι πολιτικοί λόγοι, όπως οι διακρατικές σχέσεις, οι συμμαχίες και οι στρατηγικές προτεραιότητες, διαδραματίζουν τον πιο σημαντικό ρόλο στην επιλογή ενός οπλικού συστήματος. Άλλωστε από την πλευρά των χωρών όπου παράγονται τα τεχνολογικά προηγμένα οπλικά συστήματα, οι καλές διακρατικές σχέσεις και οι στρατηγικές συμμαχίες επιβεβαιώνονται με τη δυνατότητα αποδέσμευσης (releaseability) των πλέον προηγμένων/αποτελεσματικών οπλικών συστημάτων. Η άρνηση αποδέσμευσης (υψηλής) τεχνολογίας (technology denial) αποτελεί πολιτικό όπλο. Η παράμετρος αυτή είναι υψίστης σημασίας, όπως έχει αποδειχθεί ιστορικά και γίνεται ακόμη πιο σημαντική λόγω της ραγδαίας εξέλιξης της τεχνο-

λογίας καθ' όσον η αποδέσμευση ενός συστήματος δεν συνεπάγεται την αποδέσμευση της επόμενης βελτιωμένης τροποποίησης του.

Η πολιτική διάσταση συνδέεται άμεσα και με την ασφάλεια του εφοδιασμού και την ασφάλεια των πληροφοριών (*security of supply – security of information*). Χαρακτηριστικό παράδειγμα ασφαλείας του εφοδιασμού και των πληροφοριών είναι η περίπτωση των κατευθυνόμενων βλημάτων Exocet AM-39 κατά τη διάρκεια του πολέμου των Falklands (βλέπε συνημμένο Παράρτημα).

Οι συμβάσεις προμήθειας αμυντικού υλικού πρέπει να περιλαμβάνουν ρήτρες επί των θεμάτων της ασφαλείας του εφοδιασμού και των πληροφοριών ιδίως κατά τη διάρκεια περιόδων κρίσεων ή εχθροπραξιών. Κάτι τέτοιο είναι προφανές ότι είναι εφικτό (στο βαθμό που είναι) μόνο στο πλαίσιο μίας διακρατικής συμφωνίας.

Επομένως μία διαδικασία αξιολόγησης πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλους αυτούς τους παράγοντες τους οποίους παραθέτουμε με τη σειρά βαρύτητας που εμείς θεωρούμε πιο σημαντική:

- A. Δυνατότητα αποδέσμευσης (*releaseability*).
- B. Ασφάλεια του εφοδιασμού και των πληροφοριών (*security of supply and information*).
- Γ. Επιδόσεις (*performance*).
- Δ. Το σύστημα έχει ενσωματωθεί στις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας παραγωγής του ή έχει παραχθεί μόνο για εξαγωγή.
- Ε. Επικινδυνότητα (*risk*).
- Στ. Υποστήριξη και αναβάθμιση καθ' όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής (*through life support and upgrade*).
- Z. Ολικό κόστος κύκλου ζωής (*life cycle cost*).
- Η. Μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας (*transfer of technology and know how*).
- Θ. Εγχώρια βιομηχανική συμμετοχή (*domestic industrial participation*).
- I. Ικανότητες και επιδόσεις κατά το παρελθόν (*past performance*) του παραγωγού του συστήματος.

Η αξιολόγηση είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο εγχείρημα καθ' όσον η αντικειμενική ποσοτικοποίηση όλων των ανωτέρω παραγόντων είναι σχεδόν αδύνατη, ορισμένες φορές δε και άνευ ουσίας. Έχει ληφθεί υπόψη ότι η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2009/81/EK εκτός από την ποσοτικοποίηση όλων των παραγόντων με συντελεστές βαρύ-

τητας (*weighting*), επιτρέπει και μόνο τον καθορισμό σειράς σπουδαιότητας. Επίσης οι επιδόσεις του οπλικού συστήματος συνίστανται από ένα μεγάλο αριθμό επιχειρησιακών και λειτουργικών χαρακτηριστικών πολλά από τα οποία είναι αντικρουόμενα. Ένα στοιχείο το οποίο επιπλέον περιπλέκει την αξιολόγηση των επιδόσεων των οπλικών συστημάτων είναι η άρνηση (άμεση ή έμμεση) των κατασκευαστών να δώσουν όλα τα στοιχεία προ της υπογραφής της σχετικής σύμβασης για λόγους εμπιστευτικότητας.

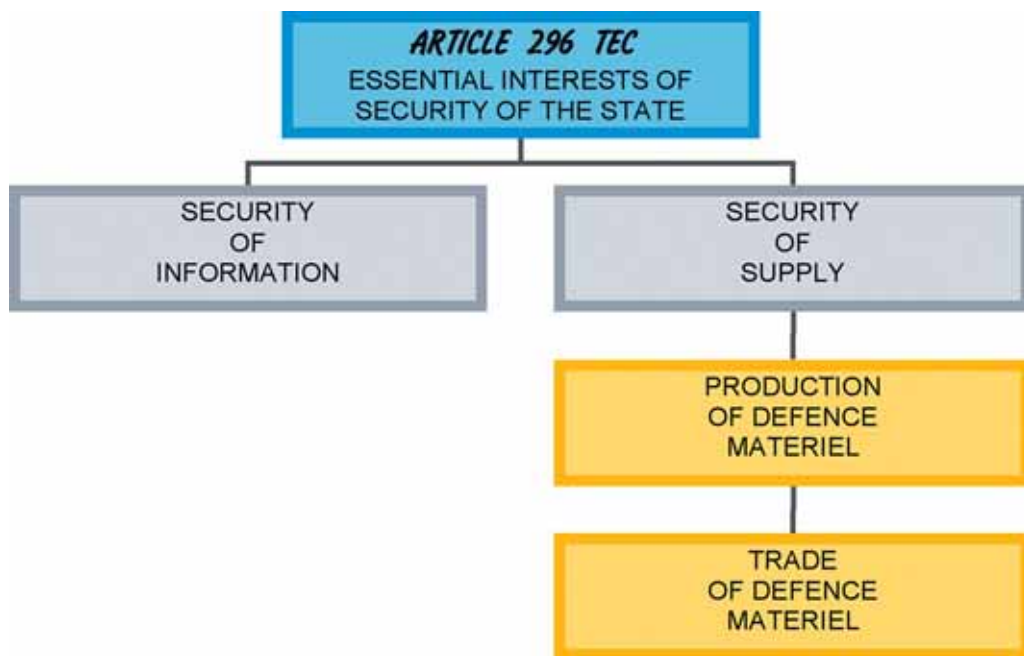
Επομένως για να είναι εφικτή μία πλήρης και ορθή αξιολόγηση πρέπει να γίνεται από άτομα που διαθέτουν τις απαιτούμενες γνώσεις και εμπειρία, και να υπάρχει η δυνατότητα ουσιαστικού ελέγχου σε ένα δεύτερο και υψηλότερο στάδιο. Σε κάθε στάδιο η σαφής και πλήρης τεκμηρίωση είναι απαραίτητη.

Ευρωπαϊκό πλαίσιο

Σύμφωνα με το Άρθρο 296 των Συνθήκων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Article 296 TEC) και τον κατάλογο της Απόφασης 255 του Συμβουλίου της 15ης Απριλίου 1958 (Council Decision 255/58) τα όπλα, πυρομαχικά και πολεμικά υλικά που προορίζονται για χρήση από τις Ένοπλες Δυνάμεις κάθε χώρας εξαιρούνται από την εσωτερική αγορά (*internal market*) της Ευρωπαϊκής Ένωσης και υπόκεινται στις διατάξεις της Νομοθεσίας κάθε χώρας. (Και τα δύο έγγραφα παραθέτονται στο τέλος του παρόντος κειμένου).

Το Άρθρο 296 αρχικά ήταν το Άρθρο 223 της Συνθήκης της Ρώμης (1958) μετά έγινε το Άρθρο 296 της Συνθήκης του Άμστερνταμ (1999) και στο μέλλον θα είναι γνωστό ως Άρθρο 346 της Συνθήκης της Λισαβώνας (2009). Στα πενήντα και πλέον έτη από την αρχική ενσωμάτωση στη Συνθήκη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το εν λόγω Άρθρο παραμένει ουσιαστικά το ίδιο.

Το Άρθρο 296 αναφέρεται στα ουσιαστικά συμφέροντα ασφαλείας του Κράτους (*essential interests of security*) όπως αυτά συνδέονται με την ασφάλεια των πληροφοριών (*security of information*) στην παράγραφο 1.α και την ασφάλεια του εφοδιασμού (*security of supply*), υπό την μορφή της παραγωγής (*production*) ή της εμπορίας (*trade*) αμυντικών υλικών, στην παράγραφο 1.β. Επισημαίνεται ότι η ασφάλεια των πληροφοριών και η ασφάλεια του εφοδιασμού



είναι ουσιώδεις όχι μόνο κατά την περίοδο απόκτησης του αμυντικού υλικού αλλά καθ' όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής του.

Ο κατάλογος της Απόφασης του Συμβουλίου 255/58 περιλαμβάνει 15 γενικές κατηγορίες όπλων (arms), πυρομαχικών (munitions) και πολεμικών υλικών (war material).

Δεδομένου ότι:

1. οι έννοιες ουσιώδη συμφέροντα ασφάλειας, ασφάλεια των πληροφοριών και ασφάλεια του εφοδιασμού, είναι δύσκολο να καθορισθούν και
2. ο κατάλογος των πολεμικών υλικών είναι γενικός και περιλαμβάνει υλικά τα οποία χρησιμοποιούνται και από άλλες κρατικές υπηρεσίες πλην των Ενόπλων Δυνάμεων κάθε χώρας, την 7η Δεκεμβρίου 2006 εκδόθηκε η Ερμηνευτική Επικοινωνία της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (COM (2006) 779 final, Interpretative Communication 07-12-2006) για την εφαρμογή του Άρθρου 296 ΣΕΚ στο πεδίο των αμυντικών προμηθειών.

Η Ερμηνευτική Επικοινωνία ουσιαστικά παραθέτει την επικρατούσα άποψη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία είναι ότι τα κράτη-μέλη έχουν το δικαίωμα να επικαλεσθούν το Άρθρο 296 για

τις συμβάσεις αμυντικών προμηθειών αλλά και η Επιτροπή έχει τη διακριτική ευχέρεια να διερευνήσει κατά περίπτωση την εγκυρότητα της απόφασης. Επίσης η Ερμηνευτική Επικοινωνία αποσαφηνίζει ότι δεν μπορεί να ερμηνεύσει την έννοια των «ουσιωδών συμφερόντων ασφάλειας» και ότι αυτό αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα (prerogative) κάθε κράτους-μέλους.

Επισημαίνεται ότι δεν υπάρχει προοπτική αναθεώρησης του Άρθρου 296 ή της Απόφασης του Συμβουλίου 255/58.

Την 20ή Αυγούστου 2009 δημοσιεύθηκε στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Official Journal of the European Union - OJEU) η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2009/81/EK (European Directive 2009/81/EC) με σκοπό τον συντονισμό των διαδικασιών για την κατακύρωση ορισμένων συμβάσεων έργων (works), συμβάσεων εφοδιασμού (supply) και συμβάσεων υπηρεσιών (service) στους τομείς της άμυνας και της ασφάλειας. Η εν λόγω οδηγία είναι γνωστή και ως Οδηγία Αμυντικών Προμηθειών (Defence Procurement Directive).

Παρότι η Οδηγία 2009/81/EK αναφέρεται στα υλικά του καταλόγου της Απόφασης του Συμβουλίου 255/58 το πεδίο εφαρμογής της είναι οι προμήθειες που δεν υπάγονται στο Άρθρο 296.

Τα Κράτη διατηρούν το δικαίωμα να επικαλεσθούν το Άρθρο 296 για τις προμήθειες αμυντικών υλικών.

Επισημαίνεται ότι η Οδηγία 2009/81/ΕΚ δεν αντιμετωπίζει επαρκώς το θέμα της ασφάλειας του εφοδιασμού (είτε ως παραγωγή, είτε ως εμπορία), θέμα υψίστης σημασίας για κράτη με περιορισμένη δυνατότητα παραγωγής αμυντικών υλικών όπως η Ελλάδα.

Από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2009/81/ΕΚ σαφώς εξαιρούνται οι διακρατικές συμφωνίες αμυντικών προμηθειών είτε μεταξύ Κρατών-Μελών είτε μεταξύ Κρατών-Μελών και τρίτων Κρατών (Άρθρα 12 και 13 της οδηγίας).

Πριν από την ενεργοποίηση της Οδηγίας 2009/81/ΕΚ οι συμβάσεις, στους τομείς της άμυνας και της ασφάλειας, που δεν υπάγονταν στο Άρθρο 296 ΣΕΚ μπορούσαν να υπαχθούν στην Ευρωπαϊκή Οδηγία 2004/18/ΕΚ (European Directive 2004/18/EC). Η οδηγία αυτή αναφέρεται σε συμβάσεις –έργων, εφοδιασμού και υπηρεσιών– του Δημοσίου. Επισημαίνεται ότι το Άρθρο 10 της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ εισάγει τους περιορισμούς του Άρθρου 296 και το Άρθρο 14 της ίδιας οδηγίας εξαιρεί τις μυστικές συμβάσεις (secret contracts). Η εν λόγω οδηγία είναι γνωστή και ως Οδηγία Προμηθειών Δημοσίου (Public Procurement Directive).

Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2009/43/ΕΚ (European Directive 2009/43/EC) αναφέρεται στην απλοποίηση όρων και προϋποθέσεων για τη μεταφορά αμυντικών ή παρεμφερών προϊόντων εντός της κοινότητας. Η εν λόγω οδηγία υπάγεται στο Άρθρο 296.

Οι αμυντικές προμήθειες που υπάγονται στο Άρθρο 296 είναι το πεδίο εφαρμογής του Κώδικα Δεοντολογίας (Code of Conduct) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Άμυνας (European Defence Agency - EDA).

Επισημαίνεται ότι τα κράτη-μέλη παραγωγοί αμυντικού υλικού μπορούν να επικαλεσθούν το Άρθρο 296 σε σχέση με την ασφάλεια του εφοδιασμού υπό την μορφή της εμπορίας και να επιβάλουν περιορισμούς στη διακίνηση των αμυντικών υλικών της παραγωγής τους.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι οι αρχές της Ασφάλειας του Εφοδιασμού και της Ασφάλειας των Πληροφοριών δικαιολογούν τη δημιουργία και διατήρηση –με υψηλότερες επιδοτήσεις ποι-

κιλοτρόπως χορηγούμενες– της αμυντικής βιομηχανίας στις χώρες όπου παράγονται τεχνολογικά προηγμένα οπτικά συστήματα.

Αντισταθμιστικά ωφελήματα - ΑΩ

Τα Αντισταθμιστικά Ωφελήματα (Offsets) είναι βιομηχανικές και εμπορικές πρακτικές αντιστάθμισης (compensation) και δίδονται από τον πωλητή στον αγοραστή πέρα από την ανταλλαγή αμυντικού υλικού και χρήματος. Τα ΑΩ θέτονται από τον αγοραστή ως όροι ή παρέχονται από τον πωλητή ως δέλεαρ για την αγορά των αμυντικών υλικών. Σε ορισμένες χώρες τα ΑΩ αναφέρονται ως βιομηχανική συνεργασία ή βιομηχανική συμμετοχή.

Επισημαίνεται ότι οι χώρες όπου παράγονται τα τεχνολογικά προηγμένα οπτικά συστήματα έχουν ως σκοπό, παράλληλα με την εξαγωγή των συστημάτων τους, την προστασία της υψηλής τεχνολογίας τους και τη μη εξαγωγή της (μία τεχνολογία η βελτίωση και αναβάθμιση της οποίας χρηματοδοτείται από τους αγοραστές των συστημάτων).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η επίσημη θέση των ΗΠΑ (που είναι κατά πολύ ο μεγαλύτερος εξαγωγέας οπλικών συστημάτων), εναντίον των ΑΩ θεωρώντας τα ως αθέμιτες πρακτικές. Την ίδια στιγμή η πολιτική των ΗΠΑ για τις αμυντικές προμήθειες είναι η απαίτηση εγχώριας παραγωγής για όλα τα αμυντικά συστήματα που αποκτούνται, κάτι που ισοδυναμεί με την πλέον αυστηρή πολιτική ΑΩ.

Οι κυριότερες βιομηχανικές και εμπορικές πρακτικές για τα ΑΩ είναι:

1. Συμπαγωγή (Co-Production) στη χώρα του αγοραστή.
2. Παραγωγή με Άδεια (Licensed Production) στη χώρα του αγοραστή.
3. Παραγωγή με Υπεργολαβία (Sub-contracted Production) στη χώρα του αγοραστή.
4. Μεταφορά Τεχνολογίας και Τεχνογνωσίας (Transfer of Technology and Know-How) από τον πωλητή στη χώρα του αγοραστή.
5. Επενδύσεις (Investments) από τον πωλητή στη χώρα του αγοραστή.
6. Αντιπραγματισμός, εμπόριο με ανταλλαγή προϊόντων (Barter/Countertrade).

Κατά την παραγωγή κάποιου προϊόντος ή τμήματος αυτού στη χώρα του αγοραστή υπό τη μορ-

φή συμπαραγωγής, παραγωγής με άδεια, ή παραγωγής με υπεργολαβία, ο πωλητής είναι εκείνος που παρέχει την απαιτούμενη τεχνογνωσία, τις απαιτούμενες τεχνικές πληροφορίες (technical information) και την απαιτούμενη άδεια (license).

Η διαφορά μεταξύ συμπαραγωγής και παραγωγής με άδεια συνίσταται στο ότι κατά την παραγωγή με άδεια η διάθεση του προϊόντος ή του τμήματος αυτού υπόκειται σε περιορισμούς (π.χ. διάθεση μόνο στη χώρα του αγοραστή ή παραγωγή ορισμένου αριθμού προϊόντων) που προβλέπονται από τους όρους της άδειας. Επίσης η παραγωγή με υπεργολαβία έχει σαν αντικείμενο μόνο τμήμα ή τμήματα του προϊόντος.

Τα ΑΩ χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

1. Άμεσα (direct).
2. Έμμεσα αμυντικά (indirect defence).
3. Έμμεσα μη αμυντικά (indirect civilian).

Τα άμεσα ΑΩ είναι αυτά που σχετίζονται με το υπό προμήθεια αμυντικό υλικό ενώ τα έμμεσα αυτά που δεν έχουν σχέση με αυτό.

Η εφαρμογή των ΑΩ ως μοχλού πίεσης για τη μεγιστοποίηση της εγχώριας βιομηχανικής συμμετοχής και της μεταφοράς τεχνολογίας και τεχνογνωσίας είναι απολύτως δικαιολογημένη. Τα ΑΩ στο βαθμό που αυξάνουν τις δυνατότητες της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας παίζουν σημαντικό ρόλο στην υποστήριξη και αναβάθμιση του συστήματος καθ' όλη τη διάρκεια της ωφέλιμης ζωής του και επαυξάνουν την αποτελεσματικότητα και την απόδοση του οπλικού συστήματος. Επίσης τα οικονομικά ωφέλη που προκύπτουν από την αύξηση της εγχώριας βιομηχανικής συμμετοχής και τη μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας είναι σημαντικά.

Η Οδηγία Αμυντικών Προμηθειών δεν αναφέρεται στα ΑΩ, εναπόκειται στα κράτη-μέλη να εξασφαλίσουν ότι οι απαιτήσεις ΑΩ είναι σε συμφωνία με το Άρθρο 296 και την Οδηγία Αμυντικών Προμηθειών.

Τα άμεσα και έμμεσα αμυντικά ΑΩ απορρέουν από το Άρθρο 296 (ασφάλεια του εφοδιασμού υπό την μορφή της εγχώριας παραγωγής αμυντικών υλικών), ενώ τα έμμεσα μη αμυντικά δεν μπορούν να δικαιολογηθούν με βάση το Άρθρο 296.

Τον Οκτώβριο του 2008 δημοσιεύθηκε ο Κώδικας Δεοντολογίας για τα ΑΩ από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας (European Defence Agency - EDA).

Διαδικασίες επιλογής

Η διαδικασία επιλογής με ανοικτό διαγωνισμό για τα οπλικά συστήματα στα οποία αναφέρεται το Άρθρο 296 αποτελεί σχήμα οξύμωρο. Η ασφάλεια των πληροφοριών (security of information) οδηγεί σε περιορισμό της διαφάνειας και η ασφάλεια του εφοδιασμού (security of supply) θυσιάζει τον ανταγωνισμό είτε για λόγους πολιτικής (policy) - π.χ. στήριξη των εγχωρίων αμυντικών βιομηχανιών –είτε για πολιτικούς λόγους– π.χ. αμοιβαίως συμφέρουσα διακρατική συμφωνία.

Η Οδηγία Αμυντικών Προμηθειών προβλέπει τρεις διαδικασίες προμηθειών:

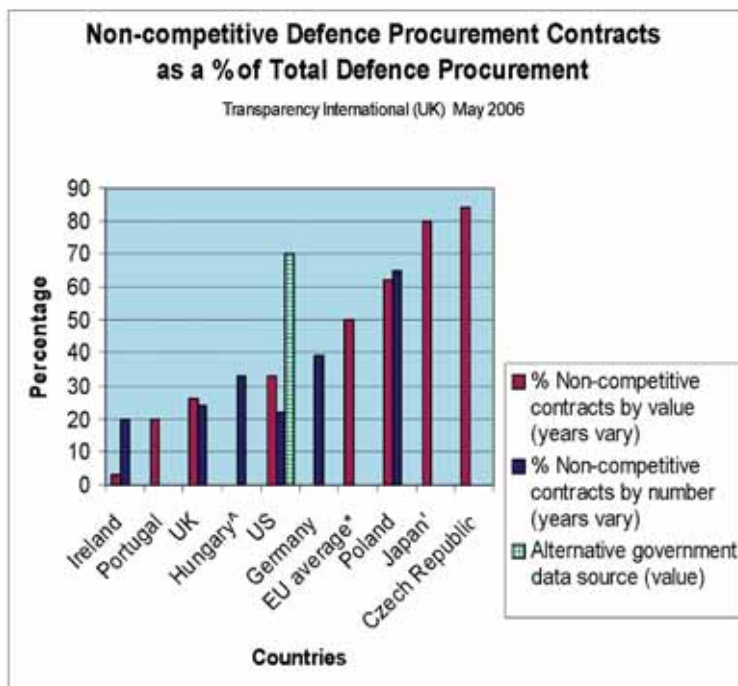
1. Την περιοριστική διαδικασία (restricted procedure).
2. Τη διαπραγματευτική διαδικασία (negotiated procedure).
3. Τον ανταγωνιστικό διάλογο (competitive dialogue).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Οδηγία Προμηθειών Δημοσίου προβλέπει και την ανοικτή διαδικασία (open procedure), η οποία όμως δεν προβλέπεται στην Οδηγία Αμυντικών Προμηθειών. Βέβαια η περιοριστική διαδικασία μπορεί να γίνει ανοικτή στην περίπτωση που ουδείς προμηθευτής αποκλείεται.

Η περιγραφή των ανωτέρω διαδικασιών εκφεύγει των ορίων της παρούσας εργασίας, πρέπει όμως να αναφερθεί ότι η Οδηγία Αμυντικών Προμηθειών προβλέπει ως βασική διαδικασία προμηθειών τη διαπραγματευτική διαδικασία με επιλεγμένους προμηθευτές χωρίς την ανάγκη δικαιολόγησης της επιλογής τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατή η έναρξη της διαπραγματευτικής διαδικασίας χωρίς τη δημοσίευση προκήρυξης (contract notice). Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου χρησιμοποιείται στις περιπτώσεις εξαιρετικά πολυπλόκων προγραμμάτων, όπου δεν είναι εφικτός ο εκ των προτέρων καθορισμός των τεχνικών προδιαγραφών ή των νομικών ή των οικονομικών όρων του προγράμματος.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η παραγωγή αμυντικού υλικού υπερβαίνει τα € 90 billion ετησίως και το 90% της παραγωγής γίνεται σε έξι Κράτη: τη Γαλλία, τη Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ισπανία, την Ιταλία και τη Σουηδία. Στο

Πίνακας
(Βιβλιογραφία – No 22)



συνημμένο Πίνακα φαίνονται τα ποσοστά των συμβάσεων αμυντικών προμηθειών που υλοποιήθηκαν άνευ διαγωνισμού σε διάφορες χώρες και στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου το ποσοστό είναι 50% με βάση τη συμβατική αξία.

Εν κατακλείδι και αντί επιλόγου επαναλαμβάνομε την άποψη μας ότι οι πολιτικοί λόγοι είναι οι πιο σημαντικοί στην επιλογή ενός οπλικού συστήματος.

Και δεν εννοούμε τα λεγόμενα «πολιτικά ανταλλάγματα» τα οποία μπορεί να είναι σημαντικά κατά περίπτωση αλλά τους ουσιώδεις πολιτικούς λόγους που συνδέονται με την δυνατότητα αποδέσμευσης των πλέον προηγμένων και αποτελεσματικών οπλικών συστημάτων, την ασφάλεια του εφοδιασμού (παραγωγή, εμπορία) και την ασφάλεια των πληροφοριών. Επίσης επειδή η πολιτική διάσταση δεν μπορεί να συμπεριληφθεί στη διαδικασία αξιολόγησης από το προσωπικό των κρατικών υπηρεσιών, η διαδικασία επιλογής πρέπει να δίνει στην Πολιτική Ηγεσία τη μείζονα αυτή ευθύνη.

Article 296 TEC states that:

- The provisions of this Treaty shall not preclude the application of the following rules:
 - no Member State shall be obliged to supply information the disclosure of which it considers contrary to the essential interests of its security;
 - any Member State may take such measures as it considers necessary for the protection of the essential interests of its security which are connected with the production of or trade in arms, munitions and war material; such measures shall not adversely affect the conditions of competition in the common market regarding products which are not intended for specifically military purposes.
- The Council may, acting unanimously on a proposal from the Commission, make changes to the list, which it drew up on 15 April 1958, of the products to which the provisions of paragraph 1(b) apply.

The list of the arms, munitions and war material, including nuclear arms, to which the provisions of Article 296 paragraph 1(b) of the Treaty of Rome are applicable, is given below.

- Portable and automatic firearms, such as rifles, carbines, revolvers, pistols, sub-machine guns and machine guns, except for hunting weapons, pistols and other low calibre weapons of the calibre less than 7 mm.
- Artillery, and smoke, gas and flame throwing weapons such as:

- (a) cannon, howitzers, mortars, artillery, anti-tank guns, rocket launchers, flame throwers, recoilless guns;
 - (b) military smoke and gas guns.
3. Ammunition for the weapons at 1 and 2 above.
 4. Bombs, torpedoes, rockets and guided missiles:
 - (a) bombs, torpedoes, grenades, including smoke grenades, smoke bombs, rockets, mines, guided missiles, underwater grenades, incendiary bombs;
 - (b) military apparatus and components specially designed for the handling, assembly, dismantling, firing or detection of the articles at (a) above.
 5. Military fire control equipment:
 - (a) firing computers and guidance systems in infra-red and other night guidance devices;
 - (b) telemeters, position indicators, altimeters;
 - (c) electronic tracking components, gyroscopic, optical and acoustic;
 - (d) bomb sights and gun sights, periscopes for the equipment specified in this list.
 6. Tanks and specialist fighting vehicles:
 - (a) tanks;
 - (b) military type vehicles, armed or armoured, including amphibious vehicles;
 - (c) armoured cars;
 - (d) half-tracked military vehicles;
 - (e) military vehicles with tank bodies;
 - (f) trailers specially designed for the transportation of the ammunition specified at paragraphs 3 and 4.
 7. Toxic or radioactive agents:
 - (a) toxic, biological or chemical agents and radioactive agents adapted for destructive use in war against persons animals or crops;
 - (b) military apparatus for the propagation, detection and identification of substances at paragraph (a) above;
 - (c) counter-measures material related to paragraph (a) above.
 8. Powders, explosives and liquid or solid propellants:
 - (a) powders and liquid or solid propellants specially designed and constructed for use with the material at paragraphs 3, 4 and 7 above;
 - (b) military explosives;
 - (c) incendiary and freezing agents for military use.
 9. Warships and their specialist equipment:
 - (a) warships of all kinds;
 - (b) equipment specially designed for laying, detecting and sweeping mines;
 - (c) underwater cables.
 10. Aircraft and equipment for military use.
 11. Military electronic equipment.
 12. Cameras specially designed for military use.
 13. Other equipment and material; (parachutes and parachute gear, fording equipment specially designed for military use; electric searchlights for military use).
 14. Specialised parts and items of material included in this list in so far as they are of a military nature.
 15. Machines, equipment and items exclusively designed for the

study, manufacture, testing and control of arms, munitions and apparatus of an exclusively military nature included in the list.

Βιβλιογραφία

1. *Θεωρία του Πολέμου*. Παναγιώτης Κονδύλης, ΘΕΜΕΛΙΟ, 1998.
2. *Από τον 20ό στον 21ο αιώνα. Τομές στην Πλανητική Πολιτική περί το 2000*. Παναγιώτης Κονδύλης, ΘΕΜΕΛΙΟ, 1998
3. *Πλανητική Πολιτική μετά τον Ψυχρό Πόλεμο*. Παναγιώτης Κονδύλης, ΘΕΜΕΛΙΟ, 1992.
4. *The Weapons Acquisition Process: An Economic Analysis*. Merton J. Peck, Harvard University Press, 1962.
5. *The Weapons Acquisition Process: Economic Incentives*. Frederic M. Scherer, Harvard University Press, 1964.
6. *The Defense Industry*. Jacques S. Gansler, The MIT Press, 1986.
7. *The Defense Management Challenge – Weapons Acquisition*. J. Ronald Fox, Harvard Business School Press, 1988.
8. *Affording Defense*. Jacques S. Gansler, The MIT Press, 1989
9. *Defence Procurement – The Equipment Buying Process*. D. G. Kiely, Tri-Service Press, 1990.
10. *The Future British Surface Fleet*. D. K. Brown, Naval Institute Press, 1991.
11. *Acquisition of Defense Systems*. J. S. Przemieniecki Editor, AIAA Education Series, 1993.
12. *The Economics of Defence*. Todd Sandler and Keith Hartley, Cambridge University Press, 1995.
13. *Navies and Shipbuilding Industries*. Daniel Todd and Michael Lindberg, Praeger, 1996.
14. *The Economics of Offsets – Defence Procurement and Countertrade*. Stephen Martin, Harwood Academic Publishers, 1996.
15. *The Subsidy Trap: British Government Financial Support for Arms Exports and the Defence Industry*. Paul Ingram and Ian Davis, Oxford Research Group Report, July 2001.
16. *British Weapons Acquisition Policy and the Futility of Reform*. Warren A. Chin, Ashgate, 2004.
17. *Arming the Defence Forces, Procurement and Production Policies*. Lt Gen Chandra Shekhar, PVSM, AVSM (Retd), Manas Publications, 2004.
18. *Defence Planning, Problems & Prospects. General V.P. Malik*, PVSM, AVSM (Retd), Brig. Vinod Anand, Manas Publications, 2006.
19. *Strategies in Defence and Intelligence*. Lt Gen S. Pattabhiraman, PVSM, AVSM, SM, VSM (Retd), Manas Publications, 2009.
20. *Arms Trade and Economic Development – Theory, policy, and cases in arms trade offsets*. Jurgen Brauer and J. Paul Dunne, Routledge, 2004.
21. *Factors Affecting the Use of Competition in Weapon System Acquisition*. K.A. Archibald, A.J. Harman, M.A. Hesse, J.R. Hiller, G.K. Smith, RAND, 1981.
22. *The extent of single sourcing and attendant corruption risk in defence procurement: a first look*. Regina Wilson, Dominic

- Scott and Mark Pyman, Transparency International (UK), 2006.
23. *The Ship Characteristics and Improvement Board: A Critical Review*. Kevin Michael Sweeney, Thesis Naval Postgraduate School, June 1989.
 24. *The F-14 Contract: A Case Study in Major Weapon Systems Acquisition and Program Management*. John E. McIver, Thesis Naval Postgraduate School, June 1993.
 25. Directive 2009/81/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 on the coordination of procedures for the award of certain works contracts, supply contracts and service contracts by contracting authorities or entities in the field of defence and security, and amending Directives 2004/17/EC and 2004/18/EC.
 26. Directive 2009/43/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 simplifying terms and conditions of transfers of defence-related products within the Community
 27. Directive 2004/18/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on the coordination of procedures for the award of public works contracts, public supply contracts and public service contracts.
 28. Interpretative Communication on the application of Article 296 of the Treaty in the field of defence procurement (presented by the Commission). Brussels, 07.12.2006, COM (2006) 779 final.
 29. Accompanying document to the Interpretative Communication on the application of Article 296 of the Treaty in the field of defence procurement. Impact assessment. Brussels, 7.12.2006, SEC (2006) 1554.
 30. Accompanying document to the Interpretative Communication on the application of Article 296 of the Treaty in the field of defence procurement. Impact assessment summary. Brussels, 7.12.2006, SEC (2006) 1555.
 31. EDA. The Code of Conduct on Defence Procurement of the EU Member States Participating on the European Defence Agency. Approved on 21 November 2005.
 32. EDA. The Code of Best Practice in the Supply Chain. Brussels 15 June 2006.
 33. EDA. The Code of Conduct on Offsets. Brussels 24 October 2008.

Παράρτημα

Η ιστορία των K/B Exocet AM-39 κατά τη διάρκεια του πολέμου των Falklands.

Ένα μάθημα (lesson to be learned) σε σχέση με την ασφάλεια των πληροφοριών και την ασφάλεια του εφοδιασμού (security of information and the security of supply) των οπλικών συστημάτων.

Η Γαλλία ήταν ο μεγαλύτερος σύμμαχος του Ηνωμένου Βασιλείου κατά τη διάρκεια του πολέμου των Falklands, προμηθεύοντας μυστικές πληροφορίες για να βοηθήσει τους πράκτορες της MI6 να σαμποτάρουν τα κατευθυνόμενα βλήματα (K/B) Exocet AM-39 τα οποία εναγώ-

νίως αναζητούσε η Αργεντινή, σύμφωνα με τον sir John Nott, ο οποίος ήταν Υπουργός Άμυνας κατά τη διάρκεια της σύγκρουσης. Στα απομνημονεύματα του αποκαλύπτει ότι ο πρόεδρος Mitterrand έσπευσε να βοηθήσει τη Μεγάλη Βρετανία, μετά την εισβολή των δυνάμεων της Αργεντινής στα Falklands τον Απρίλιο του 1982.

«Με πολλούς τρόπους ο Mitterrand και οι Γάλλοι ήταν οι μεγαλύτεροι σύμμαχοί μας», είπε ο sir John Nott. Αμέσως μόλις άρχισε η σύγκρουση, η Γαλλία διέθεσε στη Μεγάλη Βρετανία αεροσκάφη Super Etendard και Mirage –με τα οποία είχε εφοδιάσει την Αργεντινή– ούτως ώστε οι πιλότοι των Harrier να μπορούν να εκπαιδευτούν εναντίον τους.

Οι Γάλλοι έδωσαν στη Μεγάλη Βρετανία πληροφορίες για τα Exocet AM-39 –τα οποία βύθισαν το HMS Sheffield και το Atlantic Conveyor– δείχνοντάς τους πώς να τα καταστήσουν ακίνδυνα.

«Μία αξιοσημείωτη επιχείρηση ξεκίνησε σε όλο τον κόσμο για να εμποδίσει την Αργεντινή να αγοράσει επιπλέον K/B Exocet,» είπε ο sir John Nott. «Είχα εξουσιοδοτήσει ορισμένους πράκτορές μας να παρουσιάζονται σαν σοβαροί αγοραστές οπλικών συστημάτων στη διεθνή αγορά, εξασφαλίζοντας ότι θα κάνουν υψηλότερη προσφορά από τους Αργεντινούς, ενώ άλλοι πράκτορες μας εύρισκαν τα Exocet στη διεθνή αγορά και τα εξουδετέρωναν.»

Στο Λονδίνο, προβληματιζόνταν από ένα εφιαλτικό σενάριο σύμφωνα με το οποίο το ένα ή και τα δύο αεροπλανοφόρα του Ηνωμένου Βασιλείου το HMS Hermes και το HMS Invincible θα καταστρέφονταν ή θα έβγαιναν εκτός ενέργειας από επιθέσεις με Exocet, κάτι το οποίο θα έκανε πάρα πολύ δύσκολη την ανακατάληψη των Falklands.

Η Γαλλική Κυβέρνηση είχε επιβάλει εμπάργκο σε όλα τα ανταλλακτικά και την τεχνική βοήθεια, με αποτέλεσμα τα πέντε αεροσκάφη Super Etendard με ένα Exocet AM-39 ανά αεροσκάφος να αποτελούν το σύνολο των διαθέσιμων οπλισμένων αεροσκαφών. Τα K/B δεν είχαν ακόμα διασυνδεθεί με τα αεροσκάφη όταν η Χούντα ξεκίνησε την εισβολή και οι Γάλλοι τεχνικοί διατάχθηκαν να μην βοηθήσουν τους Αργεντινούς να θέσουν το σύστημα σε λειτουργία. Η Γαλλία επίσης αρνήθηκε να παραδώσει στο Περού K/B Exocet AM-39 που είχαν αγοράσει πρόσφατα, για να εμποδίσει την πιθανότητα να προωθηθούν στην Αργεντινή.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο εξετάζαν αντίμετρα (counter measures) για την αντιμετώπιση του Exocet και όπου φαινόταν πιθανότητα επιτυχίας προχωρούσαν σε ανάπτυξη. Σε τρία ελικόπτερα Lynx τοποθετήθηκαν συσκευές παρεμβολής θορύβου (jammer) για να αντιμετωπίσουν το Radar του Exocet.

Κατά την επίθεση στο HMS Sheffield δύο αεροσκάφη Super Etendard εκτόξευσαν από ένα K/B Exocet. Ένα K/B έπληξε το αντιτορπιλικό στη μέση. Το άλλο Exocet αστόχησε και έπεσε στη θάλασσα όταν τα καύσιμά του εξαντλήθηκαν. Το K/B του έπληξε το HMS Sheffield εισχώρησε μέσα στο πλοίο ανοίγοντας μία τρύπα 1,2 επί 4,5 μέτρα. Η κεφαλή μάχης δεν εξερράγη, αλλά η κινητική ενέργεια που απελευθερώθηκε από την πρόσκρουση ήταν αρκετή για να αναφλέξει το υπόλοιπο καύσιμο του Exocet. Τελικά το HMS Sheffield βυθίστηκε.

Κατά την επίθεση στο Atlantic Conveyor (μεταφορικό πλοίο 15.000 τόνων) δύο αεροσκάφη Super Etendard εκτόξευσαν από ένα K/B. Ένα K/B έπληξε το αντιτορπιλικό στο εμπρόσθιο αριστερό τμήμα. Το άλλο Exocet αστόχησε και έπεσε στη θάλασσα πιθανώς λόγω της χρήσης αντιμέτρων από τα άλλα πλοία. Το K/B του έπληξε το Atlantic Conveyor εισχώρησε μέσα στο κατάστρωμα οχημάτων αλλά και πάλι δεν εξερράγη. Τελικά το Atlantic Conveyor όπως το HMS Sheffield βυθίστηκε.

Το πέμπτο Exocet AM-39 εκτοξεύθηκε εναντίον του HMS Exeter και του HMS Avenger (οι Αργεντινοί ισχυρίζονται εναντίον του HMS Invincible). Το K/B αστόχησε, πιθανώς λόγω της χρήσης αντιμέτρων από τα άλλα πλοία.

Συμπερασματικά από τα πέντε K/B Exocet AM-39 ούτε ένα εξερράγη. Τρία K/B αστόχησαν λόγω της χρήσης διαφόρων αντιμέτρων. Τα δύο

K/B που έπληξαν τους στόχους τους είχαν καταστροφικά αποτελέσματα (τη βύθιση δύο πλοίων μεγάλης αξίας) και σίγουρα οι πληροφορίες που δόθηκαν στη Μεγάλη Βρετανία αλλά κυρίως η αδυναμία της Αργεντινής να εξασφαλίσει τον εφοδιασμό της με K/B επηρέασαν την έκβαση των επιχειρήσεων.

Όλες οι παραπάνω πληροφορίες συγκεντρώθηκαν από τα παρακάτω βιβλία και δημοσιεύσεις.

1. "The Royal Navy and the Falklands War" by David Brown, Head of the Naval Historical Branch, published in 1987 by Guild Publishing London.
2. "The Secret War for the Falklands" by Nigel West, published in 1997 by Warner Books
3. Interview of John Nott (Britain's Defence Secretary during the conflict) by George Jones (Political Editor of Telegraph), published 13 March 2002.

Σημειώσεις

1. Το AMD-BA (Avions Marcel Dassault - Breguet Aviation) Super Etendard είναι ένα μαχητικό αεροσκάφος σχεδιασμένο να επιχειρεί από αεροπλανοφόρο για το Γαλλικό Ναυτικό. Το αεροσκάφος μπήκε σε υπηρεσία τον Ιούνιο του 1978. Το Ναυτικό της Αργεντινής αγόρασε 14 Super Etendard το 1980 αλλά μόνο 5 παραδόθηκαν λόγω του εμπάργκο.
2. Το Exocet AM-39 είναι ένα K/B που εκτοξεύεται από αεροσκάφη εναντίον πλοίων επιφανείας (air-to-ship missile). Είναι μέλος της οικογένειας Exocet. Το SM-39 είναι ο τύπος που εκτοξεύεται από υποβρύχιο εναντίον πλοίων επιφανείας, ενώ το MM-38 και το MM-40 είναι οι τύποι που εκτοξεύονται από πλοία επιφανείας εναντίον πλοίων επιφανείας.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αρχιπλοίαρχος (ε.α.) Παναγιώτης Γ. Αλούρδας ΠΝ αποφοίτησε από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1980. Υπηρέτησε στο Αντιτορπιλικό ΒΕΛΟΣ, στη Φρεγάτα ΛΗΜΝΟΣ, στο Ναύσταθμο Κρήτης, στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας, στο Ναυτικό Κλιμάκιο Σκαραμαγκά, στο Δ΄ Κλάδο του ΓΕΝ, στο Ναυτικό Κλιμάκιο Ρωσίας, στη Διεύθυνση Εξοπλισμών του ΓΕΝ και στο Ναυτικό Κλιμάκιο Ελευσίνας. Το 1989 αποφοίτησε από το MIT

με τα πτυχία του Ναυπηγού και του Μηχανολόγου Μηχανικού. Από τα εικοσιπέντε έτη της υπηρεσίας του ως Αξιωματικός τα δώδεκα υπηρέτησε σε θέσεις της Διεύθυνσης Εξοπλισμών. Υπήρξε εκπρόσωπος του ΠΝ στο NATO και τη ΔΕΕ (WEU) σε θέματα τεχνολογικής σχεδίασης πολεμικών πλοίων. Επίσης διετέλεσε βοηθός καθηγητή στη ΣΝΔ στο μάθημα της Ναυπηγίας πλέον της δεκαετίας. Αποστρατεύθηκε μετά από αίτησή του το 2005 και εργάζεται στα Ναυπηγεία Ελευσίνας.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Η Κανονιοφόρος "ΑΗΤΤΗΤΟΣ" εν όρμω ν. Ρόδου.





Η Συγκρουσιακή σχέση πειρατείας και θαλασσίων μεταφορών στη Σομαλία

Του Πέτρου Π. Σιούσιουρα
Επίκουρου Καθηγητή του Πανεπιστημίου Αιγαίου
και του Πλωτάρχη Δημητρίου Δαλακλή Π.Ν.

I. Εισαγωγή

Το φαινόμενο της πειρατείας εμφανίστηκε ταυτόχρονα με τις πρώτες προσπάθειες του ανθρώπου να εκμεταλλευτεί τη θάλασσα, προκειμένου να διεκπεραιώσει αποτελεσματικότερα τις μεταφορικές δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για το εμπόριο. Αναφορές για πειρατεία υπάρχουν ακόμα και πριν από το 13ο αιώνα π.Χ., στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι ο βασιλιάς της νήσου Κρήτης Μίνωας, περί το 1450 π.Χ., συγκρότησε το πρώτο στην ιστορία πολεμικό ναυτικό και με τη βοήθεια του αδελφού του Ραδάμανθου εκδίωξε τους πειρατές από τις Κυκλάδες, που αποτελούσαν το βασικό ορμητήριό τους. Αλλά και στην κλασική αρχαιότητα και τα ρωμαϊκά χρόνια, η πειρατεία ήταν πολύ συχνό φαινόμενο¹. Η πειρατική δράση έχει σαφώς μια διαρκή παρουσία στην ιστορία, ενώ θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι γνώρισε την κορύφωσή της την εποχή των συγκρούσεων των μεγάλων ευρωπαϊκών αυτοκρατοριών². Μέχρι την πλήρη επικράτηση του ατμού στα δρώμενα της ναυτιλίας, τα πειρατικά περιστατικά ήταν μια από τις κύριες πηγές ανησυχίας, τόσο για τους πλοιοκτήτες και πληρώματα των πλοίων, όσο και για τις διάφορες κυβερνήσεις που παραδοσιακά επιθυμούν να επεκτείνουν τον αποτελεσματικό έλεγχο και κυριαρχία –που με ευκολία εξασκούν στη ξηρά– και στη θάλασσα. Κατά συ-

νέπεια, όταν η τεχνολογική ωρίμανση της ανθρωπότητας το επέτρεψε, οι πολεμικοί στολίσκοι των διαφόρων χωρών με υψηλό ενδιαφέρον για την ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα συνέτριψαν την πειρατική δραστηριότητα και μάλιστα με αρκετά έντονο ζήλο. Για ένα σχετικά μεγάλο χρονικό διάστημα, τα πειρατικά περιστατικά ήταν εξαιρετικά σπάνια και περιοριζόνταν μόνο σε πολύ συγκεκριμένες περιοχές του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Όμως κατά τη χρονική περίοδο που συμπίπτει με τη συμπλήρωση της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα, η κατάσταση σχετικά με την πειρατεία, είναι τελείως διαφορετική σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν. Η ασφάλεια των ανοιχτών θαλασσών δεν είναι σήμερα δεδομένη. Σε τούτο έχει συντελέσει το γεγονός ότι η παγκοσμιοποίηση έχει διευρύνει το χάσμα ευημερίας Βορρά-Νότου, γεγονός που έχει άμεση επίπτωση στις πολιτικοκοινωνικές εξελίξεις στον τρίτο κόσμο. Μάλιστα, την τελευταία δεκαετία παρατηρείται σημαντική έξαρση των πειρατικών περιστατικών στις ακτές της ανατολικής³ και δυτικής Αφρικής, ενώ από το 2005 και μετά τα μέσα μαζικής ενημέρωσης (ΜΜΕ) έχουν έντονα εστιάσει στον Ινδικό Ωκεανό και τον Κόλπο του Άντεν, καθιερώνοντας τον όρο «Σομαλική Πειρατεία», λόγω της γειννίας της πολύπαθης αυτής χώρας με τις συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές⁴. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η συγκεκριμένη χώρα είναι ένα από τα φτωχότερα

1 Για την αναλυτική παρουσίαση των πειρατικών δραστηριοτήτων στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο βλ. De Souza P., (2002), *Piracy in the Greco-Roman World*, Cambridge University Press, Cambridge.

2 Κατά την εποχή των ιστιοφόρων πλοίων, πειρατές και κουρσάροι λυμαινόνταν ανελέητα και σε κάθε ευκαιρία τα ατυχή εμπορικά πλοία που συναντούσαν στις θάλασσες και ωκεανούς. Η μεγάλη ακμή της πειρατείας, όπως αυτή αποτυπώθηκε χαρακτηριστικά και στις κλασικές ταινίες του κινηματογράφου, προέκυψε μετά την ανακάλυψη της Αμερικής και την ισπανική κατάκτησή της. Οι πειρατές έδρασαν κυρίως στην Καραϊβική, τις ακτές της Αμερικής και στον Ατλαντικό Ωκεανό από το 1620 έως το 1730. Στόχος τα γεμάτα χρυσό και εμπορεύματα πλοία των Ισπανών, οι οποίοι κατείχαν το μεγαλύτερο μέρος της Καραϊβικής. Αξίζει να σημειωθεί ότι και στη Μεσόγειο, τον 16ο και ιδιαίτερα τον 17ο αιώνα, η πειρατεία αποτελεί κανόνα της καθημερινής ζωής. Από το Βόρειο Αιγαίο ως το Μυρτώο και το Λιβυκό πέλαγος, πειρατικά ή/και κουρσάρικα καράβια παραμόνευαν. Οι ελληνικές ακτές με την ιδιαίτερη ακτογραμμή και τους αθέατους όρμους αποτελούσαν ιδανικά πειρατικά κρησφύγετα.

3 Η Νιγηρία έχει κάνει σημαντικές προσπάθειες για τη μείωση της πειρατείας, αλλά ακόμα ευθύνεται για ένα αρκετό υψηλό ποσοστό των περιστατικών παγκοσμίως. Επίσης μέχρι και σήμερα περιστατικά πειρατείας -σχεδόν κατά παράδοση θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί- λαμβάνουν χώρα στη Νότια Αμερική και την Καραϊβική, όμως ο συνολικός αριθμός των συμβάντων προσδιορίζεται ως χαμηλός. Από τις δύο τελευταίες δεκαετίες του 20ού αιώνα, η πειρατεία στα στενά της Μάλακκα ήδη απασχολούσε σε υψηλό βαθμό τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά σήμερα με τη συντονισμένη δράση των πολεμικών ναυτικών της περιοχής (Μαλαισία-Σιγκαπούρη), το φαινόμενο έχει περιοριστεί.

4 Η Σομαλία έχει εκτεταμένες ακτές βόρεια, ανατολικά και νοτιοανατολικά στον Κόλπο του Άντεν και τον Ινδικό Ωκεανό αντίστοιχα, καθώς βρίσκεται στο ανατολικό άκρο της Αφρικανικής Ηπείρου, μιας περιοχής επίσης γνωστή κάτω από τον όρο «Κέρας της

📍 = Actual Attack 📍 = Attempted Attack 📍 = Suspicious vessel



Σχήμα 1.

μέρη του κόσμου, σε συνδυασμό με τις πολύ περιορισμένες δυνατότητες της κεντρικής κυβέρνησης της χώρας να επιβάλει την ηρεμία και την τάξη στην επικράτειά της και το γενικότερο καθεστώς αστάθειας στην Ανατολική Αφρική, η πειρατεία θα συνεχίσει να αποτελεί μια αρκετά δημοφιλή δραστηριότητα για τους χειμαζόμενους κατοίκους της περιοχής.

Η ελεύθερη κίνηση των πλοίων διαμέσου της δώρυγας του Σουέζ –γεγονός που συντομεύει κατά πολύ το συνολικό δρομολόγιό τους προς τους πλέον προσφιλείς λιμένες προορισμού από την Ασία προς τη Δύση (δηλαδή Ευρώπη και ΗΠΑ) και αντίστροφα– αποτελεί παρελθόν. Την ίδια χρονική στιγμή, είναι εύκολο κανείς να συ-

μπεράνει ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξει εφesusχασμός ότι χωρίς εξωτερικές παρεμβάσεις, τα εμπορικά πλοία θα μπορούν στο άμεσο μέλλον να χρησιμοποιούν ανεμπόδιστα την ευρύτερη περιοχή του Ινδικού (βλ. σχήμα 1). Ακόμα και για όσους δεν παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς τις εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυτιλία, είναι εύκολο να κατανοήσουν ότι τα αυξανόμενα περιστατικά πειρατείας αναδεικνύονται στις μέρες μας σε ξεκάθαρη απειλή κατά του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας απαραίτητος πυλώνας για την ομαλή διεκπεραίωση του διεθνούς εμπορίου και έχοντας υπόψη τις επιπτώσεις της τρέχουσας παγκόσμιας οικονομι-

Αφρικής». Συνορεύει στα δυτικά και βορειοδυτικά με την Αιθιοπία και το Τζιμπουτί, ενώ στα νοτιοδυτικά με την Κένυα (βλ. σχήμα 2). Ας σημειωθεί ότι το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας ανέρχεται στα 600\$ ΗΠΑ ετησίως, επίδοση που την φέρνει στις τελευταίες θέσεις της παγκόσμιας κατάταξης όσον αφορά τους δείκτες ευημερίας. Για πλήρεις λεπτομέρειες βλ. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>, επισκεπτόμενο Νοέμβριο 2009.



Σχήμα 2.

κής κρίσης, μόνο ένα βελτιστοποιημένο και τελείως ασφαλές μεταφορικό περιβάλλον μπορεί να βοηθήσει στη γρήγορη έξοδο από την παρούσα κατάσταση. Σκοπός της παρούσας ανάλυσης είναι να φωτίσει τις διάφορες πτυχές της πειρατικής δραστηριότητας, σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιφέρειες με άμεση γειτνίαση με τη Σομαλία και να εμβαθύνει στην επίδραση του φαινομένου αυτού επί των θαλασσιών μεταφορών. Επιπρόσθετα, προκειμένου να καταδείξει το μέγεθος και την πολυπλοκότητα του προβλήματος, θα παρουσιάσει τις διάφορες γεωπολιτικές πτυχές του και τα κράτη ή διεθνείς οργανισμούς που βρίσκονται κάτω από τις αρνητικές συνέπειες της πειρατείας.

II. Το παρελθόν της Σομαλίας και οι γενεσιουργές αιτίες της πειρατείας

Αποτελούμενη από ένα πρώην βρετανικό προτεκτοράτο και μία ιταλική αποικία, η Σομαλία συγκροτήθηκε ως χώρα το 1960, όταν οι δύο περιοχές ενώθηκαν. Από τότε, η ανάπτυξη της έχει καθυστερήσει λόγω της εδαφικής διεκδίκησης περιοχών στην Αιθιοπία, την Κένυα και το Τζιμπουτί, οι οποίες κατοικούνται από Σομαλούς. Ο τερματισμός του Ψυχρού Πολέμου επηρέασε αναπόφευκτα και αυτήν την περιοχή. Το

1991, ο Πρόεδρος Barre ανετράπη από τους αντιπάλους του, οι οποίοι απέτυχαν όμως να συμφωνήσουν πάνω στο θέμα της αντικατάστασης και βύθισαν τη χώρα στην αναρχία, την παρανομία και τις συγκρούσεις μεταξύ των συμμοριών. Μέχρι την αλλαγή του καθεστώτος υπήρχε σε λειτουργία μια υποτυπώδης ακτοφυλακή, η οποία μερικώς αρκούσε για την πάταξη της πειρατείας. Από το 1991 μέχρι το 1995, η παρουσία πολυεθνικής στρατιωτικής δύναμης, υπό την αιγίδα του ΟΗΕ (UNOSOM), εξασφάλιζε την απαραίτητη αποτροπή για παράνομη δράση στη θάλασσα. Από το 1995 έως το 2000, οι τοπικοί ψαράδες ξεκίνησαν τις «επιθέσεις» κατά των αλιευτικών πλοίων νηολόγησης σε χώρες (π.χ. Ισπανία) που δεν έχουν γειτνίαση με την περιοχή, θεωρώντας ότι τα αλιεύματα της περιοχής τους ανήκαν. Η γενικότερη αναρχία που επικρατεί στη Σομαλία, σε συνδυασμό με τη θέση της στο Κέρας της Αφρικής μια περιοχή αρκετά πλούσια σε αλιεύματα, έχει καταστήσει τη Σομαλία ιδανικό προορισμό για πολλές ευρωπαϊκές αλιευτικές εταιρίες. Υπερσύγχρονα πλοία εισέρχονται παράνομα στα αφύλακτα σομαλικά χωρικά ύδατα και απομυζούν το θαλάσσιο πλούτο της χώρας, αποκομίζοντας τεράστια κέρδη και οδηγώντας σε απόγνωση τους ντόπιους ψαράδες. Επίσης, δυτικές εταιρίες επεξεργασίας αποβλήτων χρησιμοποιούσαν τα νερά της Σομαλίας σχεδόν επί μια δεκαετία για να ποντίζουν πυρηνικά, βιομηχανικά και νοσοκομειακά απόβλητα, κάτι που επιβεβαιωνόταν και από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΗΕ. Υφιστάμενοι μόνο τις αρνητικές συνέπειες της παγκοσμιοποίησης και κανένα από τα ευεργετήματά της, μια δυναμική αντίδραση του ντόπιου πληθυσμού ήταν ένα φυσικό επακόλουθο.

Σε κάθε περίπτωση –μεταξύ των ετών 2000 και 2004– καθώς η αλιευτική δραστηριότητα από τα ξένα κράτη συνεχίζονταν με αμείωτη ένταση, οι ντόπιοι ψαράδες κλιμάκωσαν περαιτέρω το επίπεδο βίας προκειμένου να καταδείξουν ότι δεν ήταν διατεθειμένοι να ανεχθούν τη συνέχιση αυτής της συμπεριφοράς και ξεκίνησαν να καταλαμβάνουν τα σκάφη αυτά. Το 2005-2006, η ανάδειξη των Ισλαμιστών στην εξουσία βύθισε εκ νέου τη χώρα στο απόλυτο χάος. Οι ψαράδες, με τη βοήθεια των ντόπιων πολέμαρχων που παρείχαν οπλισμό και προσω-



Σχήμα 3α και 3β.

πικό με εμπειρία στο χειρισμό –ελαφρών ή/και βαρέων– όπλων, μεταβλήθηκαν σε πειρατές που πραγματοποιούσαν καταδρομικές ενέργειες εναντίον των εμπορικών πλοίων που χρησιμοποιούσαν την θαλάσσια περιοχή πλησίον των ακτών της Σομαλίας. Επισημαίνεται ότι ο τρόπος δράσης των σύγχρονων πειρατών σε τακτικό επίπεδο δεν έχει αλλάξει δραματικά σε σχέση με το παρελθόν, καθώς ουσιαστικά εφαρμόζουν την ιδιαίτερα γνωστή στον αναγνώστη, καταδρομική ενέργεια, που στην ελληνική γλώσσα επίσης αποδίδεται και ως ρεσάλτο. Η σύγχρονη τεχνολογία τούς παρέχει τον αναγκαίο εξοπλισμό για να ολοκληρώσουν με ευκολία το εγχείρημά τους. Δρουν σε ολιγομελείς ομάδες (5 έως 8 άτομα) και με κινήσεις σχεδόν στρατιωτικής ακρίβειας προσεγγίζουν τα εμπορικά πλοία με μικρά γρήγορα σκάφη, ώστε να έχουν υψηλό πλεονέκτημα ταχύτητας⁵.

Το ιδιαίτερο⁶ όμως στην υπό εξέταση περίπτωση είναι ότι υπάρχει μεγάλη διαφορά στο «επιχειρηματικό» μοντέλο των πειρατών. Το πλοίο που περιέρχεται στα χέρια των παρανόμων, οδηγείται σε κάποια «ασφαλή» Σομαλική ακτή, όπου μαζί με τα μέλη του πληρώματος κρατείται σε ομηρία μέχρι να γίνει η καταβολή χρημάτων σε μετρητά και να αφεθούν ελεύθεροι να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες ανησυχούν για την τύχη του πληρώματος, αλλά και τα χρήματα που απαιτούνται για να

αφεθεί το πλοίο να συνεχίσει το δρομολόγιο αποτελεί κλάσμα μόνο της συνολικής αξίας του φορτίου, η καταβολή των λύτρων αποτελεί μια πάγια πρακτική για τις ναυτιλιακές εταιρείες, γεγονός που ωθεί ολοένα και περισσότερους Σομαλούς προς την παράνομη δραστηριότητα στη θάλασσα. Ας σημειωθεί ότι τα υπό κατάληψη αλιευτικά πλοία που συζητήθηκαν παραπάνω, σήμερα πλέον χρησιμοποιούνταν ως «βάσεις» για την περαιτέρω επέκταση της πειρατικής δραστηριότητας σε μεγάλες αποστάσεις από την ξηρά ή και για επιθέσεις σε πλοία με μεγαλύτερης αξίας φορτίο, γνωστό στην αρθογραφία και ως το σκεπτικό «μητρικού πλοίου» (mother ship concept) (βλ. σχήμα 3α και 3β).

Από το καλοκαίρι του 2008 και μετά υπάρχει εμφανής αναβάθμιση σε οργάνωση/δυνατότητες. Αντιλαμβανόμενοι τα μεγάλα κέρδη της πειρατικής δραστηριότητας, καθώς τα χρήματα για να αφεθούν το πλήρωμα και το φορτίο ελεύθερα, αποδίδονται πάντα και μάλιστα ανέρχονται στα επίπεδα εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, οι τοπικοί φύλαρχοι άρχισαν να συνεπικουρούν σε όλα τα επίπεδα τους πειρατές. Χαρακτηριστικά επισημαίνονται είτε δραστηριότητες αναγκαίες να πραγματοποιηθούν στο εξωτερικό –για παράδειγμα η ανάληψη μέσω εκπροσώπου των διαπραγματεύσεων με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που εδράζονται κυρίως στην Ευρώπη– είτε με παροχή τυχόν αναγκαίου προηγμένου

5 Φυσικά εκμεταλλεύονται στο έπακρο τα σύγχρονα τεχνολογικά μέσα που τους επιτρέπει να συντονίζουν τις κινήσεις τους στην ανοιχτή θάλασσα, όπως δορυφορικά τηλέφωνα και δορυφορικά συστήματα προσδιορισμού στίγματος GPS. Το παράνομο εμπόριο όπλων και η αναρχία που επικρατεί στη Σομαλία, τούς έχει επιτρέψει την ανεμπόδιστη πρόσβαση σε αυτόματα όπλα υψηλής απόδοσης –όπως τα AK47 και M16– και εκτοξευτές βομβίδων RPG, με συνέπεια οι επιθέσεις να είναι πιο βίαιες από ποτέ.

6 Κατά το παρελθόν, μετά την επιτυχή κατάληψη ενός πλοίου, είτε οι πειρατές αφαιρούσαν τα χρήματα και τιμαλφή από το προσωπικό του πληρώματος και μετά αποβιβάζονταν από αυτό αφήνοντας το να συνεχίσει ανεμπόδιτο το δρομολόγιο του, είτε κατακρατούσαν όλο το πλοίο και το φορτίο αφήνοντας το πλήρωμα όμως ελεύθερο.



Σχήμα 4.

τεχνολογικά εξοπλισμού όπως μηχανήματα για τον έλεγχο της γνησιότητας των χαρτονομιμάτων που αποδίδονταν ως λύτρα. Αξιοσημείωτη μπορεί επίσης να χαρακτηριστεί και η ευρηματικότητα των πειρατών, όσον αφορά το θέμα της καταβολής των χρηματικών απαιτήσεών τους. Για παράδειγμα για την απελευθέρωση του υπερμεγέθους πετρελαιοφόρου πλοίου *Sirius Star*, τα λύτρα παραδόθηκαν από ελικόπτερο που διήλθε άνωθεν του καταστρώματος του υπό κράτηση πλοίου και με τη βοήθεια αλεξιπτώτου πραγματοποίησε ρίψη κατευθείαν στους ενόπλους που κρατούσαν το πλήρωμα αιχμάλωτο (βλ. σχήμα 4).

III. Παγκοσμιοποιημένη οικονομία και ναυτιλία

Την τρέχουσα χρονική περίοδο, που οδεύουμε προς τη συμπλήρωση της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα, το διεθνές εμπόριο αποτελεί πέραν κάθε αμφιβολίας το θεμελιώδη λίθο της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Μόνο μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), σχεδόν το 90% του εξωτερικού και το 40% του εσωτερικού εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης. Για την περίπτωση της Ελλάδας το ποσοστό της συνολικής εμπορικής κίνησης που χρησιμοποιεί –είτε αποκλειστικά, είτε σε συγκεκριμένο τμήμα μόνο της μεταφορικής αλυσίδας και στο πλαίσιο

των επονομαζόμενων «συνδυασμένων μεταφορών»– τα πλωτά μέσα είναι μεγαλύτερο από το 90%. Η ηγετική θέση της Ευρώπης στον τομέα της ναυτιλίας είναι αδιαμφισβήτητη, καθώς οι χώρες της ΕΕ κατέχουν λίγο παραπάνω από το 41% του παγκόσμιου στόλου. Από τους ευρωπαϊκούς θαλάσσιους λιμένες διέρχονται ετησίως 3,5 δις τόνοι φορτίου και 350 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ 350.000 περίπου άτομα εργάζονται σε λιμένες και συναφείς υπηρεσίες που παράγουν από κοινού προστιθέμενη αξία 20 περίπου δις €⁷.

Σήμερα, οι θαλάσσιες μεταφορές και οι συνδεδεμένες με τη ναυτιλία δραστηριότητες έχουν κυρίαρχο ρόλο στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Ως μεταφορά νοείται η διακίνηση προσώπων και αγαθών από ένα σημείο σε άλλο. Στο νοηματικό πεδίο της μεταφοράς κινούνται τόσο οι πρώτες ύλες ή μεταποιημένα προϊόντα όσο και οι άνθρωποι⁸. Η θαλάσσια μεταφορά είναι απαραίτητη σε ένα πολυδιάστατο θεματικό πεδίο, από την αγορά πρώτων υλών έως την παράδοση έτοιμων προϊόντων⁹. Μόνο χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών σε μια κοινωνία που επιδεικνύει ολοένα και μεγαλύτερη δίψα για καταναλωτικά αγαθά και πρώτες ύλες.

Πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω των θαλασσών και των ωκεανών του πλανήτη. Η θαλάσσια μεταφορά αδιαμφισβήτητα αποτελεί τον κεντρικό άξονα του διεθνούς εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης, καθώς διεκπεραιώνει ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό φορτίων-εμπορευμάτων, το οποίο και προσεγγίζει τους 5000 εκατομμύρια τόνους.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σε όλη τη διάρκεια της καταγεγραμμένης ανθρώπινης ιστορίας το βασικό μηχανισμό με τον οποίο εξυπηρετείται το συντριπτικό ποσοστό της παγκόσμιας κίνησης αγαθών και ανθρώπων¹⁰. Θα πρέ-

7 Βλ. *Πράσινη Βίβλος, προς μία Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες*, COM (2006) 275 τελικό.

8 Βλ. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. Π., (1997), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 27.

9 http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2007_e.pdf, *World Trade Statistics 2007*, επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2008.

10 Επισημαίνεται ότι η εμπορική δραστηριότητα συνέβαλε τα μέγιστα στην εισαγωγή, καθιέρωση και ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς, ενώ υπήρξε σε κάθε εποχή η αφετηρία και το υπόβαθρο για την οικονομική και πνευματική πρόοδο του ανθρώπου. Βλ. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. Π., (1997), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 34.

πει να σημειωθεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές σε συνδυασμό με τις αερομεταφορές και τις χερσαίες (δηλαδή οδικές και σιδηροδρομικές) μεταφορές αποτελούν το παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών. Η έλευση της παγκοσμιοποίησης, η σχεδόν διαρκής ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και η συνυφασμένη άνοδος των διεθνών εμπορευματικών συναλλαγών, έχει επίσης έντονα τροφοδοτήσει τη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών¹¹. Είναι γεγονός εξαιρετικής σημασίας ότι τα τέσσερα πέμπτα περίπου του συνολικού όγκου των εμπορικών πράξεων διεκπεραιώνονται μέσω θαλάσσης. Σε αυτό, πέρα από τη φυσική γεωγραφική διαμόρφωση του πλανήτη μας –τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες, ενώ με εξαίρεση τις περιοχές των δυο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών από και προς οποιοδήποτε σημείο της υδρογείου– συμβάλλει και το γεγονός ότι η ναυτιλία διατηρεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απέναντι στις αεροπορικές ή διά μέσου ξηράς συγκοινωνίες¹².

Αδιαμφισβήτητα, ο γεωγραφικός παράγοντας έχει παίξει σημαντικό ρόλο σε κάθε πτυχή της ανθρώπινης ιστορίας. Τα γεωγραφικά δεδομένα επιδρούν καταλυτικά αφενός μεν στη δημιουργία και ανάπτυξη της γενικότερης οικονομικής δραστηριότητας, αφετέρου δε στα πολιτικά αλλά και πολιτιστικά δρώμενα της ανθρωπότητας¹³. Το πιο χαρακτηριστικό ίσως παράδειγμα για το πώς τα γεωγραφικά μεγέθη επιδρούν

στην ανθρώπινη εξέλιξη και πολιτισμό αποτελεί η Μεσόγειος Θάλασσα, η οποία διαχρονικά έχει κυρίαρχο ρόλο στην εξέλιξη της ιστορίας και τη διαμόρφωση των διεθνών σχέσεων. Ειδικά κατά την αρχαιότητα, όλα τα μεγάλα γεγονότα έλαβαν χώρα γύρω από τη θάλασσα αυτή. Ο αρχαίος κόσμος γνώριζε μόνο τρεις από τις πέντε Ηπείρους του πλανήτη: εκείνες που περιβάλλουν τη Μεσόγειο Θάλασσα και συναντιούνται στο ανατολικό της τμήμα. Γενικά, ποτέ κανένας άλλος γεωγραφικός παράγοντας δεν έπαιξε ρόλο τόσο μεγάλης σημασίας για την ανθρώπινη ιστορία και πολιτική εξέλιξη, όσο η Μεσόγειος¹⁴. Αλλά και στη σύγχρονη εποχή η Μεσόγειος παραμένει στην επικαιρότητα, ως το φυσικό σύνορο της Ευρωπαϊκής ηπείρου σε συνδυασμό με τη μοναδική της ιδιότητα να αποτελεί έναν εξαιρετικά πολυσύχναστο θαλάσσιο διάδρομο, απαραίτητο για τη διεκπεραίωση του παγκόσμιου εμπορίου. Ταυτόχρονα, όπως έχει ήδη αναφερθεί η Μεσόγειος Θάλασσα, αποτελεί τον κοινό τόπο τριών ηπείρων (Ευρώπης, Ασίας, Αφρικής). Επομένως, η περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου αναγνωρίζεται εύκολα ως σημαντικός χώρος διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, με κόμβους τα μεγάλης εμβέλειας ευρωπαϊκά λιμάνια στο νότιο τμήμα της ηπείρου μας.

Στη συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων, η επικοινωνία μεταξύ δύο διαφορετικών γεωγραφικών περιοχών εξασφαλίζεται από την ύπαρξη θαλάσσιων οδών που έχουν δημιουργηθεί φυσικά, δηλαδή χωρίς την οποιαδήποτε αν-

11 Είναι γεγονός ότι για τη χρονική περίοδο από τα τέλη του 2008 και μετά, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στην πραγματική οικονομία είναι επίσης αισθητός και στον ναυτιλιακό τομέα. Ως αποτέλεσμα υφίσταται ανάγκη για συντονισμένη δράση και δημιουργία κατάλληλης πολιτικής, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι συνεχείς επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και η συμβολή του στην ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 21ης Ιανουαρίου 2009, *Στρατηγικοί Στόχοι και Συστάσεις Πολιτικής της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018*, COM (2009) 8 τελικό, σελ. 2.

12 Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. Π., (2002), *Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, σελ. 51.

13 Για παράδειγμα, το καλό κλίμα και γόνιμο έδαφος αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για τη οποιαδήποτε πετυχημένη προσπάθεια αγροτικής παραγωγής, ενώ η αφθονία πρώτων υλών είναι απαραίτητη για τη δημιουργία εμπορικής ή/και μεταποιητικής δραστηριότητας. Βλ. Δαλακλής Δ., (2009), «Αρκτική: Οι Πάγοι Λειώνουν, οι Σχέσεις Ψυχραίνονται», *Ελληνική Άμυνα και Ασφάλεια*, τεύχ. 45, Νοέμβριος, σελ. 102.

14 Η κοινή μεσογειακή ιστορία, γεμάτη από πολυπληθούς μετασχηματισμούς και αλλαγές είναι ένα αποτέλεσμα τόσο της Ανατολής με τη Δύση όσο και του Βορρά με τον Νότο. Για περισσότερες λεπτομέρειες και την αντίστοιχη γεωπολιτική ανάλυση βλ. Δαλακλής Δ. και Σιούσιουρας Π., (2006), *Γεωπολιτικές Επιδιώξεις και Στρατηγικές Ασφαλείας στη Μεσόγειο: Ο Ιδιαιτέρως Ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, «Ναυσιβίος Χώρα», Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, Πειραιάς, σελ. 258-262.

θρώπινη παρέμβαση¹⁵. Τόσο τα στενά ναυτιλιακού ενδιαφέροντος όσο και οι διώρυγες, είναι οδοί ναυτικής επικοινωνίας που ενώνουν δύο θάλασσες. Η βασική όμως διαφορά τους είναι ότι τα πρώτα αποτελούν φυσικές θαλάσσιες διόδους, που χωρίζουν δύο ξηρές και ενώνουν δύο θάλασσες, ενώ οι δεύτερες έχουν κατασκευασθεί με ανθρώπινη παρέμβαση στο έδαφος ενός κράτους και υπόκεινται, κατ' αρχήν στην κυριαρχία αυτού του κράτους. Η διώρυγα του Σουέζ θεωρείται η πιο σύντομη σύνδεση μεταξύ της Ανατολής και της Δύσης, λόγω της μοναδικής γεωγραφικής θέσης της, και δημιουργήθηκε για να αποφευχθεί ο υποχρεωτικός περιπλους της Αφρικής από τα πλοία που ξεκινούσαν από τη Μεσόγειο με προορισμό τις περιοχές της Ασίας.

Το επίτευγμα αυτό της επιστήμης της μηχανικής μπορεί να θεωρηθεί ως ο συνδυαστικός κρίκος μεταξύ Ατλαντικού και Ινδικού Ωκεανού, καθώς οι μέσω Μεσογείου μεταφορές έχουν καταστεί σύντομότερες. Αν θεωρήσουμε την κίνηση ενός εμπορικού πλοίου εντός της διώρυγας, από την κατεύθυνση του Βορρά προς το Νότο, σημείο εκκίνησης είναι ο Μεσογειακός λιμένας του Πορτ Σάιντ. Στη συνέχεια μια σειρά από ενδιάμεσες λίμνες (Μαντζάλα, Τισμέ και Πικρές) ενώνονται με ευμεγέθη κανάλια, τα οποία και επιτρέπουν την ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα, προκειμένου να είναι δυνατή η πλεύση μέχρι τον λιμένα Σουέζ που βρίσκεται στο βορειότερο τμήμα της Ερυθράς θάλασσας. Επομένως μέσω της

διώρυγας του Σουέζ, η Μεσόγειος αποκτά μια πολύ γρήγορη πρόσβαση στον Περσικό Κόλπο και τον Ινδικό Ωκεανό, αποτελώντας έτσι έναν αναντικατάστατο κρίκο στη μεταφορική αλυσίδα και ανεφοδιασμό της Δύσης, με τα πετρέλαια της περιοχής του Περσικού Κόλπου και αγαθά που προέρχονται από τις περιοχές της Ασίας και της ανατολικής Αφρικής.

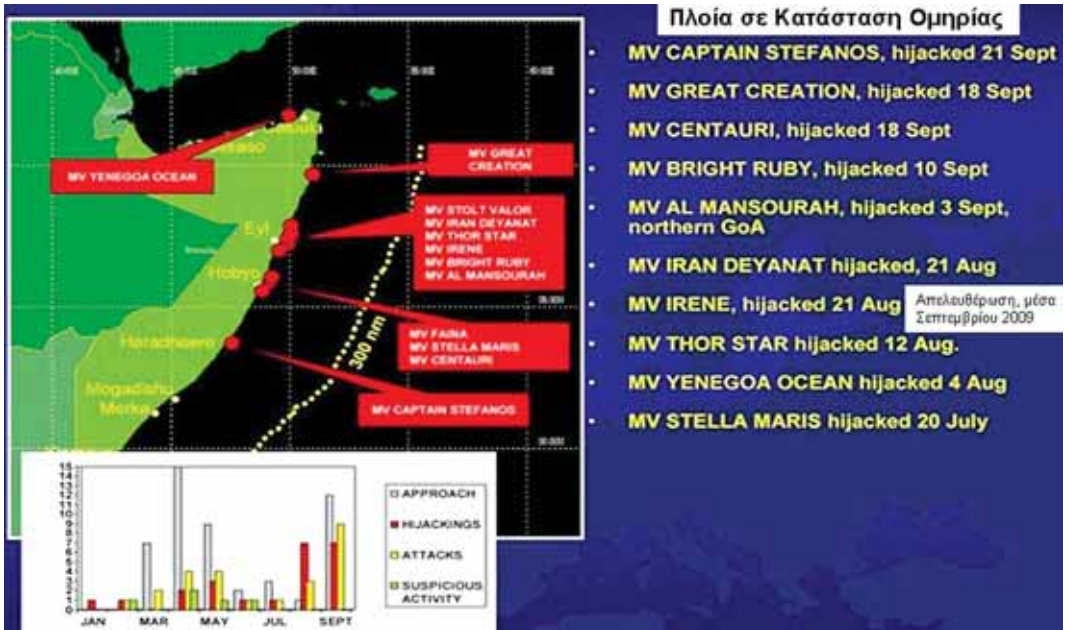
IV. Γεωπολιτική εμπάθунση

Η έξαρση της σχετικά πρόσφατης χρονικής περιόδου, οδήγησε στη δημιουργία μίας διεθνούς ναυτικής δύναμης, η οποία περιπολεί στα νερά της Ανατολικής Αφρικής και στα Στενά του Άντεν, προκειμένου να περιορίσει τη δράση των πειρατών. Η ευρωπαϊκή επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» – η οποία βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη από τον Δεκέμβριο του 2008 – έχει οδηγήσει στη σύλληψη δεκάδων πειρατών¹⁶. Από την άλλη μεριά όμως, με ακτογραμμή που ξεπερνά τα 3 χιλιάδες χιλιόμετρα και θέση πολύ κοντά σε κομβικές θαλάσσιες αρτηρίες, η Σομαλία είναι ένα από τα ιστορικά κέντρα πειρατείας στην Αφρική, ενώ η τρέχουσα κατάσταση στην περιοχή απειλεί σαφέστατα το διεθνές εμπόριο. Μέχρι πρόσφατα, οι πειρατικές επιθέσεις είχαν επικεντρωθεί το πλείστον στην περιοχή Πούντλαντ (Puntland) και έναντι της Υεμένης, δηλαδή στον Κόλπο του Άντεν, όπου και λόγω γεωγραφικών συνθηκών, τα πλοία είναι πιο ευπαθή¹⁷.

15 Με τη βοήθεια της τεχνολογίας, και προκειμένου να διευκολυνθεί η ναυσιπλοΐα σε συγκεκριμένα σημεία που η πρόσβαση σε πλοία είναι απαγορευτική, η ανθρωπότητα δημιούργησε τεχνητές υδάτινες αρτηρίες που ονομάζονται κανάλια ή διώρυγες. Δηλαδή, η Διώρυγα είναι μια **τεχνητή** (*artificial*) υδάτινη διαδρομή (δίαυλος) που χρησιμεύει ώστε τα πλοία να κινούνται προς το εσωτερικό του χερσαίου χώρου ή σαν διασύνδεση μεταξύ δύο θαλασσίων περιοχών. Οι διώρυγες συνήθως συνδέονται με φυσικές συγκεντρώσεις νερού (ωκεανούς, θάλασσες, ποτάμια, κ.λπ.) ή με άλλες διώρυγες και σχηματίζουν ένα πολυδαίδαλο πλέγμα υδάτινων διαδρομών, με τεράστια σημασία για τη ναυσιπλοΐα. Για τα πλήρη στοιχεία και λεπτομέρειες σχετικά με την κυρίαρχη θέση του Σουέζ στις θαλάσσιες μεταφορές βλ. Δαλακλής Δ., «Διώρυγες και Θαλάσσιες Συγκοινωνίες στον 21ο Αιώνα», *Ναυτική Επιθεώρηση*, τευχ. 568 και 569, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 2009.

16 Στις 10 Νοεμβρίου 2008, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε μια κοινή δράση που αφορά σε μια Ευρωπαϊκή (την πρώτη) στρατιωτική επιχείρηση για την αποτροπή και αντιμετώπιση πράξεων πειρατείας και ενόπλων ληστειών στις ακτές της Σομαλίας, με ημερομηνία ενεργοποίησής του Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) ενθαρρύνει την ανάληψη πρωτοβουλιών από τα κράτη που ενδιαφέρονται για την ασφάλεια των θαλασσίων οδών και εξέδωσε τις αποφάσεις 1814, 1816, 1838 και 1846 του Συμβουλίου Ασφαλείας για να στηρίξει τη λειτουργία και δράση της Ευρωπαϊκής δύναμης (EU VAVFOR) που διεκπεραιώνει την επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ». Η επιχείρηση αρχικά υπολογίστηκε ότι θα είναι διάρκειας 12 μηνών – πρόσφατα αποφασίστηκε η ανανέωσή της για ακόμα 12 – και φυσικά θα συνεχιστεί μέχρι την εξασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια. Η περαιτέρω εμπάθунση στη συγκεκριμένη ναυτική επιχείρηση ξεφεύγει από τους σκοπούς της παρούσας ανάλυσης.

17 Η Υεμένη χωρίζεται από τη Σομαλία από τον Κόλπο του Άντεν, όπου το ευρύτερο σημείο προσεγγίζει τα 170 ν. μ., ενώ τα στενότερα σημεία είναι τα 100 ν. μ..



Σχήμα 5.

Μετά όμως τις περιπολίες των πολεμικών πλοίων στην περιοχή του Άντεν, οι πειρατές έχουν μετατοπίσει τις προσπάθειές τους προς τη Σομαλική λεκάνη του Ινδικού ωκεανού, που λόγω του τεράστιου μεγέθους της είναι αδύνατον να προστατευθεί αποτελεσματικά. Οι επιθέσεις των πειρατών στην ευρύτερη περιφέρεια είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες και μπορούν να προκαλέσουν αλυσιδωτές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς, που παρουσιάζονται ακολούθως¹⁸.

A. Γεωοικονομία και ναυτιλιακά συμφέροντα

Είναι ολοφάνερο ότι η πειρατεία απειλεί τις ναυτιλιακές εταιρείες και τη μεταφορά των εμπορευμάτων από τη θάλασσα. Το 20% του παγκοσμίου εμπορίου, καθώς και το 12% του αργού πετρελαίου μεταφέρονται μέσω της περιοχής Υεμένης – Σομαλίας. Επισημαίνεται ότι

ένας αριθμός, 28 χιλιάδες πλοίων διέρχονται από την ευρύτερη περιοχή ετησίως, με σχεδόν 23 χιλιάδες από αυτά να κινούνται προς τη διώρυγα του Σουέζ. Αλλά και τα στατιστικά στοιχεία που σχετίζονται με την πειρατεία είναι αμείλικτα. Το 2008 καταγράφηκαν σε όλο τον κόσμο περισσότερα από 300 περιστατικά πειρατείας. Τα 135 από αυτά καταγράφηκαν στο Κέρας της Αφρικής και του κόλπου του Άντεν, με 44 συνολικά από αυτά να καταλήγουν σε ομηρία παραπάνω από 600 ναυτικών¹⁹. Μπορεί αριθμητικά τα προαναφερθέντα περιστατικά πειρατείας να είναι ελάχιστα απέναντι στον αριθμό των πλοίων που χρησιμοποίησαν την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή για το προηγούμενο έτος (2008), όμως το φαινόμενο πρέπει να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με τα συνολικά λύτρα που κατεβλήθησαν, τη διογκούμενη ανάγκη για επαύξηση της ασφάλειας των εταιρειών, την

18 Βλ. επίσης Δαλακλής Δ., *Θαλάσσιες Μεταφορές, Πειρατεία και Διεθνές Δίκαιο: Γεωπολιτική Διάσταση*, από τη διημερίδα της Ανώτατης Διακλαδικής Σχολής Πολέμου «Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως Απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Θεσσαλονίκη, 25-26 Νοεμβρίου 2009

19 <http://www.imo.org> (piracy of the coast of Somalia), επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2009.

απειλή για την ομαλή ροή πετρελαίου προς την Ευρώπη (ενεργειακή ασφάλεια), καθώς και τη σχετική αύξηση των κομίστρων και του χρόνου παράδοσης του φορτίου για τα πλοία που πρέπει να περάσουν ανοικτά του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας/Ν. Αφρική, εφόσον γίνει η επιλογή αλλαγής δρομολογίου προκειμένου να αποφύγουν την επικίνδυνη για πειρατείες περιοχή. Ας μην υποβαθμίζουμε το γεγονός ότι στην ευρύτερη περιοχή Ανατολικά της Σομαλίας, για την περίοδο Ιανουαρίου-Αυγούστου 2009, έχουν ήδη καταγραφεί περίπου 200 προσπάθειες πειρατείας. Με τη βοήθεια των ναυτικών δυνάμεων που περιπολούν στην περιοχή και με την τήρηση των θεσπισμένων μέτρων αυτοπροστασίας των πλοίων, η συντριπτική πλειονότητα από αυτές έχουν αποκρουστεί, ωστόσο 20 περίπου πλοία τελικά κατελήφθησαν και παραπάνω από 250 ναυτικοί παραμένουν ακόμα σε ομηρία (βλ. σχήμα 5).

Συνοψίζοντας, δύο είναι οι κύριες επιλογές των πλοιοκτητριών εταιρειών όσον αφορά την περαιτέρω εκμετάλλευση των εμπορικών πλοίων που έχουν διαθέσιμα:

- Συνέχιση της ίδιας ακριβώς θαλάσσιας διαδρομής, αναλαμβάνοντας τον αυξανόμενο κίνδυνο κατά των φορτίων και τις ζωές των πληρωμάτων και καταβάλλοντας αντίστοιχη προσπάθεια διαχείρισης αυτού.
- Αλλαγή δρομολογίου μέσω του Ακρωτηρίου του Cape Town ώστε να μη διασχίζουν πλοία την επικίνδυνη περιοχή (περίπλους της Αφρικής).

Σε κάθε περίπτωση, υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις επί των ακολούθων:

- Αίγυπτος και Αρχή Διαχείρισης της Διώρυγας του Σουέζ, με βάση τη μείωση εσόδων από τον περιορισμό του αριθμού διελεύσεων. Καθώς η εισροή συναλλάγματος για τα τέλη διέλευσης της διώρυγας του Σουέζ είναι από τους βασικούς πυλώνες της οικονομίας της χώρας, το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει την Αίγυπτο σε οικονομική ύφεση. Στην περίπτωση αυτή, η συνυφασμένη ανεργία θα προκαλούσε επίσης έκρηξη κοινωνικής αναταραχής, ίσως και σε σημείο που να απειληθεί ακόμα και η βιωσιμότητα του τρέχοντος πολιτικού καθεστώτος ή κατ' ελάχιστον η αποσταθεροποίησή του.

- Μεσογειακοί Λιμένες και Οργανισμοί/Διαχειριστές. Στη βάση της μείωσης εσόδων, λόγω της μείωσης στον συνολικό όγκο των διακινουμένων από τις συγκεκριμένες υποδομές φορτίων. Το γεγονός αυτό επίσης πιθανόν να τους οδηγήσει σε περικοπές προσωπικού, ενώ επίσης παράγων ανησυχίας αποτελεί η πιθανή αδυναμία αποπληρωμής των ήδη πραγματοποιηθέντων ή εν εξελίξει έργων επέκτασης.
- Ναυτιλιακές Εταιρείες/Διαχειριστές, είτε στη μείωση της συνολικής μεταφορικής δυνατότητας, αφού τα πλοία θα κάνουν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους, είτε λόγω των μειωμένων εσόδων καθώς θα απαιτηθούν επιπλέον ασφάλιστρα και θα μεγαλώσει το λειτουργικό κόστος προκειμένου να αναληφθούν διάφορα μέτρα αυτοπροστασίας των πλοίων.
- Στη Βιομηχανική/Μεταπρατική Δραστηριότητα επηρεάζεται αρνητικά είτε λόγω μειωμένης διαθεσιμότητας των πρώτων υλών, είτε στη γενικότερη δυσκολία για τον επαναπροσδιορισμό/αλλαγή του εμπορικού μοντέλου, με το αναγκαίο σε απόθεση απόθεμα να είναι πλέον εξαιρετικά δύσκολο να προβλεφθεί.
- Στον Καταναλωτή, λόγω της σχεδόν σίγουρης μετακύλισης του παραπάνω κόστους όλων των εμπλεκόμενων στην εμπορική αλυσίδα.

B. Γεωοικονομία του πετρελαίου και επηρεαζόμενες χώρες

Ένα από τα σημαντικότερα αγαθά, αλλά και απαραίτητο στοιχείο για την πρόοδο της παγκόσμιας βιομηχανίας είναι το πετρέλαιο. Το πετρέλαιο αποτελεί από μόνο του ένα ρυθμιστικό παράγοντα για την παγκόσμια οικονομία αλλά και ένα πολύ σημαντικό μέσο για τη διαμόρφωση των εξελίξεων στην πολιτική σκακιέρα παγκοσμίως. Η επιρροή της αγοράς του πετρελαίου στους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας είναι ουσιώδης, ενώ είναι σημαντικό να υποδείξουμε τη συνεχή και αδιάκοπη μάχη που γίνεται στο παγκόσμιο πολιτικό σκηνικό για τον έλεγχο της αγοράς αυτής. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι οι διάφορες κρίσεις που πέρασε η παγκόσμια οικονομία είναι άμεσα συνδεδεμένες με το διεθνές εμπόριο πετρελαίου. Όπως γίνεται αντιληπτό, είναι πολύ σημαντικό για κάθε χώρα να μπορεί να έχει πρό-

σβαση στην αγορά πετρελαίου, ώστε να εξασφαλίσει μια συνέχεια και μια σταθερότητα στην ανάπτυξη της βιομηχανίας και της οικονομίας της. Είναι προφανές λοιπόν, ότι ένα σημαντικό θέμα το οποίο τίθεται και το οποίο ίσως παίζει και τον ουσιαστικότερο ρόλο στην αγορά πετρελαίου, είναι η μεταφορά του από τις πηγές παραγωγής στις εστίες (χώρες) κατανάλωσης. Επομένως είναι θέμα μείζονος σημασίας η διατήρηση μιας ομαλής ροής του πετρελαίου και των παραγωγών του, ώστε να υπάρχει πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Η μεταφορά μέσω θαλάσσης αποτελεί το πιο σύνηθες αλλά και το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς πετρελαίου αφού το 62% του διεθνώς παραγόμενου πετρελαίου μεταφέρεται μέσω των θαλάσσιων οδών. Υπολογίζεται ότι 100 εκ. τόνοι πετρελαίου μεταφέρονται από δεξαμενόπλοια (tankers) καθημερινά²⁰.

Οι μεγαλύτερες πετρελαιοπαραγωγές χώρες του κόσμου –με σαφώς ιδιαίτερη βαρύτητα στις αποφάσεις του ΟΠΕΚ– εντοπίζονται στην περιοχή του Περσικού Κόλπου. Τα διάφορα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν το πετρέλαιο προς τη Δύση πρέπει να χρησιμοποιήσουν τον Κόλπο του Άντεν για να συντομεύσουν τη διαδρομή τους προς τον τελικό προορισμό τους. Ταυτόχρονα, παράγοντα ανησυχίας αποτελεί το γεγονός ότι ακόμα και αν αποφασιστεί ο περίπλους της Αφρικής, οι αποστάσεις από την Ξηρά που έχουν λάβει χώρα τα πειρατικά περιστατικά κατατάσσουν στη ζώνη κινδύνου ακόμα και αυτή την επιλογή. Επομένως, δύο είναι οι βασικές επιπτώσεις από την παρεμπόδιση της πειρατείας στη συγκεκριμένη ευρύτερη θαλάσσια διαδρομή:

- Αύξηση της τιμής του πετρελαίου, στη βάση της μειωμένης προσφοράς των ποσοτήτων που καταλήγουν στην ελεύθερη αγορά.
- Επαναπροσδιορισμός των εξαγωγών των κυρίαρχων πετρελαιοπαραγωγών χωρών σε ελεύθερη διαδρομή (π.χ. Κίνα), γεγονός εξαιρετικά αρνητικό για την ενεργοβόρο ΕΕ, που συνεχίζει να χρησιμοποιεί το πετρελαϊκό μόντελο για την κάλυψη του συντριπτικού μέ-

ρους των ενεργειακών της αναγκών.

Η Κίνα που αναζητά ολοένα και περισσότερους ενεργειακούς πόρους μπορεί αρχικά να φαίνεται ότι πιθανόν επωφελείται από τις προαναφερθείσες εξελίξεις. Όμως, με την παρακώλυση των θαλάσσιων συγκοινωνιών προς τη Μεσόγειο ως δεδομένο, πώς θα φτάσουν τα «φθηνά κινεζικά προϊόντα» στον Ευρωπαίο καταναλωτή; Επίσης, για συγκεκριμένες κατηγορίες προϊόντων, τα αυξημένα μεταφορικά κόστη ίσως να οδηγήσουν σε απώλεια του κινεζικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Στη συνολική εξίσωση θα πρέπει να συμπεριληφθεί ότι και η Ινδία ανησυχεί, αφού εκτός από την αυτονόητη επιθυμία για ανεμπόδιστες εμπορικές συναλλαγές, έχει κάθε δικαίωμα να θεωρεί τη συγκεκριμένη περιοχή σε «πίσω αυλή», διεκδικώντας σαφέστατα ρόλο στα τεκταινόμενα. Υπό την έννοια αυτή, η παρουσία ναυτικών δυνάμεων και από τις δύο αυτές χώρες στην περιοχή είναι μια λογική κίνηση. Επίσης, καθώς τα πετρελαιοφόρα πλοία που χρησιμοποιούν την ευρύτερη περιοχή μεταφέρουν κυρίως αραβικής προέλευσης πετρέλαιο, θα έπρεπε να υπάρχει ενεργός εμπλοκή των Αραβικών χωρών στο εγχείρημα των περιπολιών στην περιοχή με πλοία. Γενικά όμως καμία χώρα από τις άμεσες ενδιαφερόμενες δεν έχει δείξει προθυμία, ενώ υπάρχουν ερωτηματικά για τη δυνατότητα του Αραβικού Συνδέσμου να παρέχει στρατιωτικά μέσα για την καταπολέμηση της πειρατείας.

V. Σύνοψη - Συμπεράσματα

Η επιστήμη της Γεωγραφίας δεν πρέπει να περιορίζεται σε μια απλή, ασύνδετη περιγραφή της θέσεως των διαφόρων τόπων και των στοιχείων τους. Το τελικό ζητούμενο είναι να προσδιορίσει και εξηγήσει τα φαινόμενα που συμβάλλουν στη δημιουργία των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των διαφόρων περιοχών της γης και της δραστηριότητας των κατοίκων στους τόπους αυτούς²¹. Η γεωγραφική θέση της Ευρώ-

20 Η μεταφορά πετρελαίου μέσω δεξαμενοπλοίων χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένη εξειδίκευση, αφού τόσο οι ανάγκες για επαρκή κάλυψη της αγοράς, όσο και η ίδια η φύση του φορτίου επιτάσσουν τον συνεχή έλεγχο και τη διαρκή εξέλιξη της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων.

21 Βρεττός Θ. Ε. και Αγαλιανού-Βρεττού Α., (1993), *Οικονομική Γεωγραφία – Διεθνείς Εμπορικές Σχέσεις*, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα σελ. 1.

πης και η πληθυσμιακή κατάταξη της ΕΕ στον κόσμο της δίνει τη δυνατότητα να διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην πραγματοποίηση διεθνών εμπορικών συναλλαγών. Ίδιως μετά τη διεύρυνσή της στα 27 κράτη-μέλη, τα οποία αντιστοιχούν σε πληθυσμό 500 εκατομμυρίων κατοίκων, η ΕΕ έχει καταλάβει πληθυσμιακά την τρίτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη μετά την Κίνα και την Ινδία. Όσον αφορά στη γεωγραφική της θέση, δηλαδή τη γειτνίασή της με ωκεανούς και θάλασσες, είναι ιδιαίτερα σημαντικό το γεγονός ότι η ΕΕ περιβάλλεται από μεγάλο αριθμό νησιών, από τέσσερις θάλασσες (Μεσόγειο, Βαλτική, Βόρεια Θάλασσα και Εύξεινο Πόντο) και από δύο ωκεανούς (Ατλαντικό και Αρκτικό Ωκεανό)²². Υπό μια έννοια θα μπορούσε να θεωρηθεί και ως ενιαία χερσόνησος με ακτές χιλιάδων χιλιομέτρων, ακτές κατά πολύ μεγαλύτερου μήκους τηρουμένων των αναλογιών από αυτές των ΗΠΑ ή της Ρωσικής Ομοσπονδίας, δεδομένων των χερσαίων μαζών τους. Έτσι, τα δύο τρίτα των συνόρων της ΕΕ βρίσκονται επί ακτογραμμής, γεγονός το οποίο έχει συμβάλει δραστικά στην παγκόσμια κατάταξη της ΕΕ να συγκαταλέγεται στους μεγαλύτερους εταίρους του παγκόσμιου εμπορίου.

Επισημαίνεται ότι η ΕΕ, λόγω της γεωγραφικής μορφολογίας της κατατάσσεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά στη θαλάσσια επικράτειά της. Επομένως, τα 70.000 χιλιόμετρα των Ευρωπαϊκών ακτών²³ και ο εξαιρετικά υψηλός αριθμός λιμένων που προσφέρουν ανεμπόδιστη πρόσβαση στο εσωτερικό της ηπείρου μας αναδεικνύουν τη θάλασσα ως το καταλλη-

λότερο πεδίο για μεταφορές. Ταυτόχρονα, οι θάλασσες που την περιβάλλουν, με πολύ χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Βορείου Θάλασσας²⁴, αλλά και συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές με παγκόσμια εμβέλεια που διέρχονται από τη Μεσόγειο Θάλασσα διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο για την ΕΕ²⁵. Τα φτηνά κινεζικά προϊόντα για να φτάσουν στον ευρωπαϊκό καταναλωτή θα διασχίσουν αρχικά τον Ινδικό Ωκεανό και τη Μεσόγειο, ενώ και το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου μεταφέρεται στη Δύση χρησιμοποιώντας παραπλήσια διαδρομή. Στον τομέα της ενέργειας, με αφετηρία τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες του Κόλπου, τον Κόλπο του Άντεν/Διώρυγα του Σουέζ και είσοδο στη Μεσόγειο σχηματίζεται μια κρίσιμη μεταφορική αλυσίδα που εξυπηρετεί ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό του πετρελαίου και του φυσικού αερίου που καταναλώνεται στην Ευρώπη. Η θάλασσα έχει έναν υψηλής σπουδαιότητας ρόλο στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα και αειφορία, αλλά όσον τα ζητήματα της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού και η διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας στα παγκόσμια οικονομικά δρώμενα, η απόλυτη ελευθερία των θαλάσσιων διαδρομών και η ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα μετατρέπονται σε ζωτικά συμφέροντα την ΕΕ.

Το φαινόμενο της πειρατείας έχει μια διαλεκτική σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές σε όλη τη χρονική διάρκεια της ανθρώπινης ιστορίας. Η πειρατεία χαρακτηρίζεται με ευκολία ως το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα²⁶, ενώ διαχρονικά αποτέλεσε μια μάλιστα που έντονα ταλαιπώρησε τις θαλάσσιες μεταφορές. Η πειρατική

22 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0275B:FIN:EL:PDF>, Αύγουστος 2009, *Πράσινη Βίβλος Θαλάσσιας Πολιτικής*, σελ. 3. Μέσω των πλέον απομακρυσμένων περιφερειών της –και με εξαίρεση του Ατλαντικού Ωκεανού– η ΕΕ είναι παρούσα και στον Ινδικό Ωκεανό καθώς και στην Καραϊβική Θάλασσα.

23 Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 10ης Οκτωβρίου 2007, *Μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, COM (2007) 575 τελικό, σελ. 4.

24 Η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί την τέταρτη μεγαλύτερη πηγή πετρελαίου και φυσικού αερίου παγκοσμίως, μετά τις Ρωσία, ΗΠΑ και Σαουδική Αραβία.

25 Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη ότι μέσω της Δυτικής Μεσογείου και της πρόσβασης που αποκτάται στον Ατλαντικό Ωκεανό μέσω των στενών του Γιβραλτάρ, διαμορφώνονται τελικά δύο βασικοί άξονες με ιδιαίτερη σημασία για τη θαλάσσια μεταφορά: Ατλαντικός-Μεσόγειος-Ερυθρά Θάλασσα-Ινδικός και Μαύρη Θάλασσα-Αιγαίο-Μεσόγειος-Ινδικός. Στη γεωπολιτική αξία της Ανατολικής Μεσογείου συντελεί η εγγύτητά της με τη Μέση Ανατολή –την οποία πολλές γεωπολιτικές αναλύσεις αντιμετωπίζουν ως ενιαίο σύνολο– και με τις πλούσιες περιοχές σε πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου.

δραστηριότητα στο Κέρας της Αφρικής και ιδιαίτερα στον Κόλπο του Άντεν που την τρέχουσα χρονική περίοδο προβάλλεται αρκετά έντονα στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (ΜΜΕ) δεν είναι κάτι καινούργιο για τους ενασχολούμενους με τα ναυτιλιακά δρώμενα. Αν και το πρόβλημα της πειρατείας μπορεί να θεωρηθεί ως περιφερειακό, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization-IMO), αλλά και το NATO-ΕΕ εκτιμούν ότι σταδιακά τα πράγματα οδεύουν προς το χειρότερο. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η πειρατική δραστηριότητα πλησίον ή ακόμα και σε αποστάσεις που ξεπερνούν τα 300 ν.μ. από τις Σομαλικές ακτές, έχει εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στη θαλάσσια μεταφορική διαδρομή, που χρησιμοποιεί τη διώρυγα του Σουέζ και αυξάνοντας τα μεταφορικά κόστη στα πλαίσια –είτε των επιπλέον ασφαλιστρών των πλοίων, είτε στη διαδικασία λήψης διαφόρων μέτρων αυτοπροστασίας που η παρουσία τους και μόνο απαιτεί μια πλήρη και διαφορετική από την παρούσα ανάλυση– εμποδίζει τη γρήγορη ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας.

Η παγκοσμιοποιημένη ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί κάτω από συνθήκες εξαιρετικά έντονης ανταγωνιστικότητας, όπου το ζήτημα της έγκαιρης παράδοσης του φορτίου είναι πρωταρχικής σημασίας για την οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία και ταυτόχρονα η σύγχρονη τάση στην οικονομική διαχείριση των πλοίων είναι να αποδίδεται ολοένα και μεγαλύτερη έμφαση στο ζήτημα της επίτευξης ελκυστικότερων ναύλων μίσθωσης. Για την ευρύτερη ναυτιλιακή βιομηχανία, ο ρόλος της διώρυγας του Σουέζ –και κατά συνέπεια η ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα στο Κόλπο του Άντεν– είναι εξαιρετικής σπουδαιότητας γιατί κάνουν εφικτή τη συντόμευση ενός ταξιδιού κατά ιδιαίτερα μεγάλα χρονικά διαστήματα, ενώ επιτρέπουν την επίτευξη διαφόρων οικονομικών, όπως για παράδειγμα στα καύσιμα. Επισημαίνεται ότι με τη μείωση του συνολικού χρόνου ταξιδιού, μειώνεται το συνολικό κόστος των με-

ταφερόμενων εμπορευμάτων και, κατ' επέκταση μειώνεται η τελική τιμή των προϊόντων για τον καταναλωτή. Επομένως, η εκτροπή των θαλασσίων μεταφορών γύρω από την Αφρική είναι ένα ιδιαίτερα αρνητικό ενδεχόμενο που εάν γίνει πραγματικότητα θα έχει αρνητική επίπτωση στην παγκόσμια κατανάλωση και ταυτόχρονα θα δημιουργήσει απαιτήσεις για επιπλέον μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου και θα προβληματίσει ως προς το ακριβές χρονοδιάγραμμα της παράδοσης προϊόντων και πρώτων υλών στους τελικούς τόπους προορισμού.

Τέλος, είναι απαραίτητο να αναδειχθεί σαφώς το γεγονός ότι λόγω της τεράστιας γεωγραφικής περιοχής μέσα στην οποία λαμβάνουν χώρα οι καταλήψεις των εμπορικών πλοίων από τους Σομαλούς –η οποία ουσιαστικά υπερκαλύπτει συνολικά τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα– είναι πρακτικά αδύνατο ένας σχετικά μικρός αριθμός πλοίων –δηλαδή τα 20 έως 25 πολεμικά πλοία που είναι σήμερα εντεταλμένα από τα διάφορα κράτη να περιπολούν στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν και της Σομαλικής Λεκάνης– να είναι ανά πάσα στιγμή κοντά στο οποιοδήποτε εμπορικό πλοίο γίνεται στόχος τέτοιων πειρατικών εξορμήσεων και να προλάβουν κάθε δυσάρεστο περιστατικό. Αλλά ακόμα και αν αυξηθούν δραστικά τα πολεμικά πλοία που επιχειρούν στην περιοχή και πάλι τίποτε δεν προδικάζει, ότι η πειρατεία θα παταχθεί, καθώς ευκαιρίες για παράνομη δραστηριότητα θα συνεχίσουν να υπάρχουν με βάση τα γεωγραφικά μεγέθη και το συνολικό νούμερο των εμπορικών πλοίων που χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες διαδρομές που συζητήθηκαν προηγουμένως (βλ. σχήμα 6). Ταυτόχρονα, αν συνεχιστεί η προσέλευση πολεμικών πλοίων από τον επονομαζόμενο Δυτικό κόσμο, σε μία περιοχή που είναι ευαίσθητη γεωπολιτικά και μπορεί να θεωρηθεί ως υψίστης σημασίας για τον Μουσουλμανικό κόσμο, υπάρχει η πιθανότητα να αυξηθούν οι εντάσεις και να δημιουργηθούν τριβές στο διεθνές σύστημα συνολικά. Επομένως, η λύση της

26 Σιούσιουρας Π., *Θαλάσσιες Μεταφορές, Πειρατεία και Διεθνές Δίκαιο: Εσωτερική και Διεθνής Νομολογία*, από τη διημερίδα της Ανώτατης Διακλαδικής Σχολής Πολέμου «Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως Απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Θεσσαλονίκη, 25-26 Νοεμβρίου 2009.



Σχήμα 6.

εξωτερικής «αστυνόμευσης» μοιάζει ανέφικτη και η σταθεροποίηση της Κεντρικής κυβέρνησης της Σομαλίας προβάλλει σαν ζήτημα προτεραιότητας, γιατί μόνο με τον τρόπο αυτό οι ένοπλες συμμορίες θα αποστερηθούν για πάντα τα αναγκαία λιμάνια-καταφύγια για την υποστήριξη των παράνομων δραστηριοτήτων τους. Μόνο με τη δημιουργία των καταλλήλων δομών και συνθηκών για την αποτελεσματική αστυνόμευση σε ξηρά και θάλασσα από τους ίδιους τους Σομαλούς είναι δυνατή η πάταξη της Σομαλικής πειρατείας.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

1. Βαμβούκος Α., (1985), *Το Σύγχρονο Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις Σάκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.
2. Βλάχος Γ. Π., (2000), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
3. Χαρλαυτή Τ., (2001), *Ιστορία και Ναυτιλία*, Εκδόσεις Στάχου, Αθήνα.
4. Βλάχος Γ. Π. και Νικολαΐδης Εμ., (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
5. Βλάχος Γ. Π. και Νικολαΐδης Εμ., (2002), *Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.

6. Βρεττός Θ. Ε. και Αγαλιανού-Βρεττού Α., (1993), *Οικονομική Γεωγραφία – Διεθνείς Εμπορικές Σχέσεις*, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα.
7. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. Π., (1997), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
8. Μυλωνόπουλος Δ., Αλεξόπουλος Α. και Μυλωνοπούλου-Μοίρα Π., (2002) *Ναυτιλιακές Γνώσεις*, Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων-Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, Αθήνα.
9. Τσάλτας Γ. και Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ. (2003) *Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών*, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα
10. Παλληκάρης Α. Η., Κατσούλης Γ. και Δ. Δαλακλής, (2009), *Ηλεκτρονικά Ναυτικά Όργανα*, Αθήνα, Ίδρυμα Ευγενίδη.
11. Boniface P., (2001), *Ατλας Διεθνών Σχέσεων*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.

Ξενόγλωσση

1. Celerier P., (1969), *Géopolitique et Géostratégie*, PUF, Paris.
2. De Souza P., (2002), *Piracy in the Greco-Roman World*, Cambridge University Press, Cambridge.
3. Ifestos P., (1988), *Nuclear Strategy and European Security Dilemmas: Towards an Autonomous European Defence System?*, Aldershot, Gower.
4. Laurie Tetley L. and Calcutt D., (2001), *Electronic Navigation Systems*, Butterworth-Heinemann, Oxford.
5. GMDSS Handbook – (Handbook on the Global Maritime Distress and Safety System), 3rd Edition, (2001), London, International Maritime Organization.

Επιστημονικές δημοσιεύσεις, άρθρα και περιοδικές εκδόσεις

1. Δαλακλής Δ., (2009), *Αρκτική: Οι Πάγοι Λειώνουν, οι Σχέσεις Ψυχραίνονται*, «Ελληνική Άμυνα και Ασφάλεια», τεύχ. 45, Νοέμβριος.
2. Δαλακλής Δ., (2009) *Διώρυγες και Θαλάσσιες Συγκοινωνίες στον 21ο Αιώνα*, «Ναυτική Επιθεώρηση», τεύχ. 568 και 569, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.
3. Δαλακλής Δ., *Θαλάσσιες Μεταφορές, Πειρατεία και Διεθνές Δίκαιο: Γεωπολιτική Διάσταση*, από τη διημερίδα της Ανώτατης Διακλαδικής Σχολής Πολέμου «Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως Απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Θεσσαλονίκη, 25-26 Νοεμβρίου 2009.
4. Σιούσιουρας Π., *Θαλάσσιες Μεταφορές, Πειρατεία και Διεθνές Δίκαιο: Εσωτερική και Διεθνής Νομολογία*, από τη διημερίδα της Ανώτατης Διακλαδικής Σχολής Πολέμου «Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως Απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Θεσσαλονίκη, 25-26 Νοεμβρίου 2009.
5. Δαλακλής Δ. και Π. Σιούσιουρας, (2006), *Γεωπολιτικές Επιδιώξεις και Στρατηγικές Ασφαλείας στη Μεσόγειο: ο Ιδιαίτερος Ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, «Ναυσίβιος Χώρα», Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, Πειραιάς.
6. Σιούσιουρας Π. και Δαλακλής Δ., *Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος: Υποστηρικτικές Υπηρεσίες από την Ξηρά*, από το συνέδριο «Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές, σε Αναζήτηση μιας Βιώσιμης Προσέγγισης – Σχεδιασμός και Υλοποίηση Παρεμβάσεων για τις Θαλάσσιες Μεταφορές και την Προστασία του

περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Μεσόγειο και τη Νότιο – Ανατολική Ευρώπη», Χίος, 19-22 Απριλίου 2007.

Ηλεκτρονικά βοηθήματα και Διαδίκτυο.

1. Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια *ΤΟΜΗ* (CD-ROM)
2. *Πράσινη Βίβλος, προς μία Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες*, COM (2006) 275 τελικό.
3. *Μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, COM (2007) 575 τελικό.
4. *Στρατηγικοί Στόχοι και Συστάσεις Πολιτικής της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018*, COM (2009) 8 τελικό.
5. <http://www.econews.gr/print.php?itemid=42&skinid=6>, επισκεπτόμενο 2008.
6. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0275B:FIN:EL:PDF>, Πράσινη Βίβλος Θαλάσσιας Πολιτικής, επισκεπτόμενο Αύγουστο 2009.
7. http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2007_e.pdf, World Trade Statistics 2007, επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2008.
8. <http://www.imo.org> (Piracy of the coast of Somalia), επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2009.
9. www.imo.org (About IMO), επισκεπτόμενο Νοέμβριο 2009.
10. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>, επισκεπτόμενο Νοέμβριο 2009.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ



Ο Πέτρος Σιούσιουρας αποφοίτησε από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και ακολούθησε καριέρα αξιωματικού στο Πολεμικό Ναυτικό. Έχοντας πτυχίο από το Πάντειο Πανεπιστήμιο Πολιτικών και Κοινωνικών Επιστημών και διδακτορικό δίπλωμα από το τμήμα Δικαίου και Διακρατικών Σχέσεων, το οποίο έλαβε ομόφωνα με τον βαθμό άριστα, εξελέγη τον Σεπτέμβριο του 2003 λέκτορας στο τμήμα Μεσογειακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Αιγαίου (κατεύθυνση διεθνών σχέσεων και διεθνών οργανισμών). Έχει μετεκπαιδευτεί στην Ελλάδα (Σχολή Ναυτιλίας, Σχολή Πολέμου Ναυτικού) και στις Η.Π.Α. σε θέματα Διεθνούς Ασφάλειας (Ηλεκτρονικός Πόλεμος). Έχει συγγράψει πλήθος επιστημονικών συγγραμμάτων τα οποία έχουν δημοσιευτεί τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, ενώ έχει συμμετάσχει σε πολλά συνέδρια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Ήδη σήμερα είναι επικύριος καθηγητής στο τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και ασχολείται με θέματα γεωπολιτικής και δικαίου της θάλασσας, ναυτιλίας και θαλασσιών μεταφορών.



Ο Δημήτριος Δαλακλής γεννήθηκε στην Αθήνα το 1969. Αποφοίτησε το 1992 από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και υπηρέτησε σε διάφορες μονάδες του στόλου, με επιστάγασμα την εκτέλεση καθηκόντων Υπάρχου στη Φρεγάτα ΥΔΡΑ την περίοδο 2004-2006 και Κυβερνήτου στην Κανονιοφόρο ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ την περίοδο 2006-2008. Την τρέχουσα χρονική περίοδο είναι σπουδαστής στην ΑΔΙΣΠΟ. Είναι απόφοιτος της ΣΔΙΕΠΝ, ενώ κατέχει δύο μεταπτυχιακές εξειδικεύσεις επιπέδου Μάστερ, στην τεχνολογία διαχείρισης πληροφοριών και στην ανάλυση θεμάτων αμύνης με έμφαση στις πληροφοριακές επιχειρήσεις. Επιπρόσθετα, είναι υποψήφιος Διδάκτορας της Επιστήμης της Διοικητικής στο τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου του Αιγαίου. Έχει συγγράψει σειρά άρθρων στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, ενώ αποτέλεσε μέλος συγγραφικής ομάδας διδακτικού βιβλίου για τις ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Ομιλεί αγγλικά, γαλλικά και ιταλικά. Είναι παντρεμένος και πατέρας δύο τέκνων.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Από τον Θερινό εκπαιδευτικό πλού της ΣΝΔ 2010, “Μαγιόρκα Ισπανίας”
Φωτογραφία Αρχικελευστού (ΔΙΑΧ) Μαρίας Κωτσαδάμ.



-BA-2-2939-01

AIFOS

ADVENTURE



Δελτίο Ενημέρωσης

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

- Προήχθη στο βαθμό του **Αρχιπλοιάρχου** και τέθηκε σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας τη σταδιοδρομία του ο **Πλοίαρχος Μάχιμος** Αριστείδης Καθρέπτας
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοιάρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Πλωτάρχες (ΠΥ-ΠΤ)**: Παντελής Σιμώντας, Ευάγγελος Γεμενετζής, Ιωάννης Ρούντας, Παντελής Κεχαγιάς, Γεώργιος Αθηναίου, Αθανάσιος Παπαζαφείρης, Αθανάσιος Πολυζώνης, Σοφοκλής Μπενίσης, Γρηγόριος Αποστολόπουλος, Βασίλειος Βλάχος, Βασίλειος Κοτζιάς, Μιλτιάδης Παντελαίου, Φώτιος Καπιολδάσης, Μιχαήλ Περούλης, Κωνσταντίνος Γκιόκας, Αθανάσιος Ντίβης, Κωνσταντίνος Τακάκης, Μιχαήλ Τσέρτος, Πέτρος Μερκούρης, Χρήστος Νάννος, Ζώης Υφαντής, Δημήτριος Κατσιφαράκης, Παναγιώτης Οβσανιάν, Αθανάσιος Λιάπης, Σπυρίδων Βούλγαρης, Αθανάσιος Τζιούβελης, Ζήσης Γιαννακούδης, Παχούμιος Μπρά, Ιάκωβος Μανωλέσος, Παντελής Πετρακάκης, Αντώνιος Δημητρουλάκης
- Προήχθη στο βαθμό του **Αντιπλοιάρχου** και τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Πλωτάρχης (ΠΤ)** Νικόλαος Ρόης προαγωγή λογιζομένη από 07-03-2010 ημερομηνία που είναι η προηγούμενη του θανάτου του.
- Προήχθη στο βαθμό του **Πλωτάρχη** και τέθηκε σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας τη σταδιοδρομία του ο **Υποπλοίαρχος (ΠΥ)** Ιωάννης Διγενάκης

ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αρχιπλοιάρχου** οι παρακάτω **Πλοίαρχοι**:
Μάχιμοι: Σπυρίδων Δημουλάς, Απόστολος Μπάστας
Οικονομικοί: Σταμάτιος Κρέζας
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλοιάρχου** οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι**:
Μάχιμοι: Ευάγγελος Μαυρεδάκης, Αθανάσιος Παπαδάτος, Παναγιώτης Λυμπέρης,

Ευάγγελος Μαρίνος, Γεώργιος Τσόγκας, Παναγιώτης Χατζάκης, Ιωάννης Δρυμούσης
Μηχανικοί: Ελευθέριος Κέρογλου, Ραφαήλ Ανέστης, Κωνσταντίνος Κολοκούρης, Εμμανουήλ Σακκιώτης, Γεώργιος Φασουλής, Ιωάννης Λελάκης

Οικονομικοί: Ιωάννης Φουσέκης, Κωνσταντίνος Τζαμουράνης, Νικόλαος Χριστόπουλος, Κωνσταντίνος Παναγόπουλος, Διονύσιος Κουκουλάς, Αθανάσιος Ουζούνης, Νικόλαος Πέτσος

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοιάρχου** οι παρακάτω **Πλωτάρχες**:

Μάχιμοι: Σπυρίδων Καραχότζας, Σπυρίδων Τσιαφούτης, Κωνσταντίνος Πιτυκάκης, Στέφανος Σαρρής, Νικόλαος Ασημακόπουλος, Αβραάμ Λουκίδης, Αθανάσιος Κωνσταντέλος, Κωνσταντίνος Καραμπάς, Γεώργιος Χατζής, Μιχαήλ Αναγνωστόπουλος, Σπυρίδων Πατρελάκης, Ηλίας Καραμπέτσος, Προκόπιος Χαρίτος, Ηλίας Κίτσος, Ιωάννης Αθανασόπουλος, Ευστάθιος Ψαριάδης, Δημήτριος Μπαμπάκος, Ευάγγελος Λιώνης, Βασίλειος Θεοδώρου, Ευάγγελος Καφετζής, Σωτήριος Τριχάς, Ηλίας Μπολάνης, Βασίλειος Σπυρόπουλος, Νικόλαος Καραγάννης, Βασίλειος Σμυρναίος, Νικόλαος Κασιμάτης

Μηχανικοί: Ιωάννης Πατρώνος, Απόστολος Σπηλιόπουλος, Βασίλειος Χρηστίδης, Κωνσταντίνος Πολίτης, Ιωάννης Μαργαρίτης, Αριστείδης Κασίδης, Σπυρίδων Κολοβός, Νικόλαος Ραυτόπουλος, Ευστάθιος Παπής, Σπυρίδων Παπαγεωργίου, Σαράντης Γιαννούτσος, Γεράσιμος Μίχαλος, Παράσχος Κουτσούδης, Άγγελος Αναγνωστόπουλος, Σπυρίδων Ανέστης, Σεραφείμ Χριστόπουλος, Νικόλαος Καρατζούνης, Γεώργιος Μιχάλης
Οικονομικοί: Αναστάσιος Ντατσούλης, Θωμάς Βλαχοστέργιος, Εμμανουήλ Μπριλάκης, Ευστάθιος Τσόπελας, Δημήτριος Παλάσκας, Ελευθέριος Κυριακάκης, Γεώργιος Τσομής, Ανδρέας Μαγειρόπουλος, Παναγιώτης Σταθόπουλος, Γεώργιος Βλάχος, Γεώργιος Καλιτσουνάκης

Υγειονομικοί/Οδοντίατρο: Αντώνιος Συκιώτης

Υγειονομικού/Νοσηλευτικής: Βασιλική Αισώπου, Αικατερίνη Κοντζιά, Κωνσταντίνα Γαϊτάνου, Ευτυχία Λαζαρίδου

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλωτάρχη** οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι:**

Μάχιμοι: Παναγιώτης Σέρρης, Κυριάκος Σέρρης, Στέφανος Σπύρου, Περικλής Παντολέων, Κωνσταντίνος Ράπτης, Βασίλειος Σαββάτης, Αναστάσιος Φράγκος, Αθανάσιος Μουστάκας, Ηρακλής Μίχος, Ιωάννης Βλαχάκης, Σταύρος Κοντζόγλου, Αλέξανδρος Ξανθουλέας, Γεώργιος Μηλαιο, Ευάγγελος Σμαγιάς, Ελευθέριος Νεράκης, Θεόδωρος Παπαδάκης, Γεώργιος Κοτσαμπασάκης, Νικόλαος Δομουχτσίδης, Νικόλαος Καρνάβας, Σπυρίδων Κωτούλας, Ιωάννης Τρακάδας, Αθανάσιος Βεζύρης, Θεόδωρος Γραμμένος, Αναστάσιος Μιχάλαρος, Γεώργιος Δεμεντή, Δημήτριος Δανέζης, Ηλίας Καρκατζελάκης

Μηχανικοί: Γεώργιος Τσαμόπουλος, Γεώργιος Μπαλαγιάννης, Νικόλαος Φούγιας, Ιωάννης Κορμάς, Νικόλαος Κουρουτσίδης, Ηλίας Ταλαιπώρου, Δημήτριος Φιλιάγκος, Πέτρος Βρανάς, Χαράλαμπος Βρούζας, Γεώργιος Παντελιάς, Στυλιανός Χαραράς, Ιωάννης Κακαβελάκης, Ιωάννης Μοσχάτος, Σταύρος Τζιμέας, Ιωάννης Κασσαλιάς, Νικόλαος Τρουλάκης, Στέφανος Σπήλιος

Οικονομικού: Ελένη Μουτσότσου, Αλεξάνδρα Μαυρίκου, Βασιλική Μπερκέτη, Φώτιος Μιχαηλίδης, Νικόλαος Βάσσης, Παναγιώτης Μάντζαρης, Θεοδώρα Τσάκα, Μαργαρίτα Μανιάτη, Θεόδωρος Θεοδώρου, Κωνσταντίνος Μάλλιαρης, Αθανάσιος Αντωνόπουλος, Χαρίλαος Παπαγεωργίου, Φώτιος Σταυριανάκος

Υγειονομικού/Νοσηλευτικής: Μαρία-Ασπασία Καγιαλάρη, Ευαγγελία Αγγελοπούλου, Χρυσή Κολοκοτρώνη, Άννα Δρίβα, Αθηνά Τσιούρα, Ευαγγελία Καραγκιούζη, Ελένη Παπάλα

Υγειονομικού/Φαρμακοποιό: Νικόλαος Αντωνέλος

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλωτάρχη** οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι (ΠΥ-ΠΤ):** Γεώργιος Καρατσώλης, Ευστάθιος Τζαβελάκης, Συμεών Βίδος
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Υποπλοίαρχου** οι παρακάτω **Ανθυποπλοίαρχοι:**

Μάχιμοι: Ευτύχιος Σαρτζετάκης, Παντελεήμων Μαντζούρης, Κωνσταντίνος Αλεξόπουλος, Γεώργιος Απιδιανάκης, Χρήστος Καστρίσιος, Ιωάννης Κορομηλάς, Βασίλειος Αγγελής, Παρασκευάς Πάλλας, Χαράλαμπος Μητσόπουλος, Μιχαήλ Μάναλης, Θεόδωρος Παναγόπουλος, Γεώργιος Μικρουλάκης, Παύλος Ξηραδάκης, Φωκίων Μαϊράγκας, Αναστάσιος Τουλίτσης, Ιωάννης Κεχάογλου, Άγγελος Χρυσοστομίδης, Λεωνίδας Δρακόπουλος, Ευσράτιος Μανιουδάκης, Θεοφάνης Κοντογιάννης, Δημήτριος Παπαδόπουλος, Ιωάννης Καντζέλας, Φωκίων Μπένης, Ευστράτιος Περούτσεας, Βασίλειος Καραγιαννάκης, Ιωάννης Γιαλούρης, Σωτήριος Μαδεντζίδης, Παντελεήμων Σιδέρης, Δημήτριος Νικολάου, Αλέξανδρος Αλεξανδρίδης, Νικόλαος Κωστάκης, Φώτιος Δασκαλής, παναγιώτης Πετράκος, Γεώργιος Λιβανός, Ιωάννης Παύλου, Αναστάσιος Σούλας, Ευάγγελος Κολέτσιος, Σπυρίδων Αναγνωστάκης, Γεώργιος Τυροβολάς, Νικόλαος Νάζος, Αθανάσιος Χριστοδούλου, Δημήτριος Κατηνιώτης, Μιχαήλ Κοντάκος, Φραγκίσκος Κορκόδειλος, Κωνσταντίνος Μαρσέλος, Κωνσταντίνος Παπαναστασίου, Μηνάς Κελαΐδης

Μηχανικοί: Ιάσων Δήμου, Ευάγγελος Κουτσολέλος, Σταμάτιος Ορφανός-Πέπαινας, Παναγιώτης Χατζηγιάννης, Ιωάννης Παπάρας, Δημήτριος Τσακνιάς, Χρήστος Αγγελόπουλος, Δημήτριος Αθανασιάδης, Αλέξανδρος Αρταπουρίδης, Παρασκευάς Καλαβρυτινός, Χρήστος Πάντος, Νικόλαος Ροθώνης, Νικόλαος Μπρέστας, Κωνσταντίνος Παπαδημητρίου, Δημήτριος Σπανούδης, Δημήτριος Δημητράς, Μάριος-Ιωάννης Φλώρου, Εμμανουήλ Φραγκεδάκης, Δημήτριος Λαουρδέκης

Οικονομικού: Παύλος Αποστολίδης, Ηλίας Καρανίκας, Μαρία Τζιάτζιου, Κωνσταντίνος Τσακνιάκης, Βασιλική Σαρτζετάκη, Παναγιώτης Κέιος, Ελευθερία Δελλή, Απόστολος Αντωνόπουλος, Χρήστος Βούλγαρης, Μάριος Παυλόπουλος, Αστέριος Κωστατζίκης

Υγειονομικού/Ιατρό: Κυριάκος Καρυπίδης

Υγειονομικού/Οδοντίατρο: Εμμανουήλ Τερεζάκης

Υγειονομικού/Φαρμακοποιό: Νικόλαος Γιτόπουλος

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Υποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Ανθυποπλοιάρχου (ΠΥ-ΠΤ)**: Εμμανουήλ Ιπποκράτης, Αθανάσιος Κολτσής, Παναγιώτης Μυστακίδης, Γεώργιος Γιαννίκας, Νικόλαος Καραγιάννης, Κωνσταντίνος Επιτρόπου, Κωνσταντίνος Πετράς, Βασίλειος Μανώλης, Γεώργιος Γκάμαρης, Χαράλαμπος Κακαράκης, Μαρίνος Κυπράκης
- Προήχθη στο βαθμό του **Υποπλοιάρχου** ο **Ανθυποπλοίαρχος** Ειδικής Μονιμότητας Χ/Ε Λάμπρος Φάκος
- Προήχθη στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** ο **Σημαιοφόρος** Ειδικής Μονιμότητας Χ/Ε Δημήτριος Γεωργίου
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Σημαιοφόροι**:
Μάχιμοι: Νικόλαος Παληάτσος, Χρήστος Κουρτανιώτης, Βασίλειος Πατούχας, Δημήτριος Καναβάρος, Βασίλειος Σισμανίδης, Παύλος Πετρόγκωνας, Χαράλαμπος Δαγκλής, Ευάγγελος Ηλίας, Μάρκος Καλαγκιάς, Ιωάννης Μιχαλέτος, Κωνσταντίνος Ματζούρης, Αντώνιος Σκλαβούνος, Ηρακλής Λέφας, Σταύρος Κωστόγιαννης, Θεόδωρος Μοσχογιάννης, Λεόντιος Βουτσής, Γεώργιος Γιανοπολίτης, Σταύρος Μανδαμιάδης, Κλεομένης Ηλιόπουλος, Ιωάννης Ιωαννάτος, Βασιλική- Βαλεντίνα Πολυμέρου, Γεώργιος Οικονόμου, Χρήστος Παπασπύρος, Βασίλειος Παπαχαλαλάμπου, Εμμανουήλ Σαραγάς, Γεώργιος Μπουραντάς, Αλέξανδρος Μητρόπουλος, Ιωάννης Διακογιάννης, Άγγελος Σιγαλός, Γεώργιος Χρηστίδης, Μηνάς Ανδρουλακάκης, Γεώργιος Θεοδοσίου, Ιωάννης Τζιμας, Αικατερίνη Βασιλάκου

Μηχανικοί: Σταύρος Γουργιώτης, Ιωάννης Δαγρές, Δημήτριος Κιοσελόγλου, Ευαγγελία Σταματίου, Μάριος Πρατικάκης, Θεόδωρος Ρένεσης, Παρασκευάς Αλεξέας, Κωνσταντίνος Καζαντζίδης, Μιχαήλ Αγριογιάννης, Ευάγγελος Παπαδημητρίου, Γεώργιος Δαμουλάκης, Κάρολος Γερούλιανος, Νικόλαος Κάργας, Σπυρίδων Κοντός, Γεώργιος Καϊμαξής, Γεώργιος Καλαθάκης

Υγειονομικού/Ιατροί: Ιάκωβος Καλογεράκης, Νικόλαος Κωτσαλάς

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Σημαιοφόροι (ΠΥ-ΠΤ)**: Παναγιώτης Προβατάρης, Πολύβιος Σαμψών, Ευτράτιος Μαγγούσης, Ιωάννης Χυτάς, Παναγιώτης Συνοδιάς, Χρήστος Μεταξάς, Γεώργιος Ζάχαρης, Βασίλειος Φωστέρης, Γρηγόριος Μαρκέζης, Βασίλειος Σπανός, Ευάγγελος Μουλάς, Νικόλαος Παπαδάκης
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Σημαιοφόρου** οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές**: Κωνσταντίνος Φλωράτος, Ζαμπέτα Πούλιου

ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

- Ονομάζονται Μόνιμοι **Σημαιοφόροι Σώματος Υγειονομικού** του Πολεμικού Ναυτικού οι παρακάτω μαθητές που αποφοίτησαν ευδόκιμα από τη ΣΣΑΣ :

Υγειονομικού/Ιατρό: Ευάγγελος Φραδέλος
Υγειονομικού/Φαρμακοποιό: Αναστάσιος Μακρής

Η ΕΑΑΝ, μετά σχετική απόφαση, παρήσχε δωρεά το χρηματικό ποσό, για την προμήθεια ενός πνευματικού λιθοτρίπη STONEBREAKER COOK και δέκα συστημάτων Η/Υ στο ΝΝΑ.



Υποναύαρχος ε.α

Βασίλειος Γαβριήλ ΠΝ

Απεβίωσε την 18η Ιουνίου 2010.

Γεννήθηκε το 1939 στην Αθήνα. Το 1956 εισήλθε στη ΣΝΔ ως Ν. Δόκιμος Μάχιμος, το 1960 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1963 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1967 σε Υποπλοίαρχο, το 1972 σε Πλωτάρχη, το 1977 σε Αντιπλοίαρχο, το 1983 σε Πλοίαρχο, το 1988 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1989 σε Υποναύαρχο, και τον ίδιο χρόνο αποστρατεύτηκε.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, τάξεως.

Αρχιπλοίαρχος ε.α

Αθανάσιος Παλάσκας ΠΝ

Απεβίωσε την 24η Ιουνίου 2010.

Γεννήθηκε το 1956 στην Αθήνα. Το 1975 εισήλθε στη ΣΝΔ ως Ν. Δόκιμος Μάχιμος, το 1979 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1982 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1986 σε Υποπλοίαρχο, το 1991 σε Πλωτάρχη, το 1996 σε Αντιπλοίαρχο, το 2004 σε Πλοίαρχο, το 2008 σε Αρχιπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο αποστρατεύτηκε.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος της Τιμής, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Γ΄, και Β΄, τάξεως.

ΔΙΑΜΝΗΜΟΝΕΥΣΕΙΣ: Ευδοκίμου Διοικήσεως Γ΄, τάξεως, Υπηρεσιών Αξιωματικού Επιτελούς Β΄, τάξεως.

Αντιπλοίαρχος (ΠΥ) ε.α

Βασίλειος Ρίτσος ΠΝ

Απεβίωσε την 22α Ιουλίου 2010.

Γεννήθηκε το 1933 στον Πόρο Τροιζηνίας. Το 1951 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος εθελοντής Διαχειριστής, το 1955 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1957 σε Υποκελευστή Α΄, το 1961 σε Κελευστή, το 1965 σε Αρχικελευστή, το 1969 σε Σημαιοφόρο, το 1972 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1978 σε Υποπλοίαρχο, το 1983 σε Πλωτάρχη, το 1986 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την στα-

διοδρομία του.

Πλωτάρχης (ΠΥ) ε.α

Αναστάσιος Παπανικολάου ΠΝ

Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 22α Αυγούστου 2010.

Γεννήθηκε το 1917 στην Ελευσίνα Μεγαρίδος Αττικής. Το 1939 κατετάγη στο ΠΝ ως Υποκελευστής Β΄, το 1941 κατήλθε στη Μ. Ανατολή επί του Α/Τ ΑΕΤΟΣ. Το 1943 προήχθη σε Κελευστή, το 1951 σε Αρχικελευστή, το 1955 σε Σημαιοφόρο, το 1958 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1963 σε Υποπλοίαρχο, και το 1967 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με το βαθμό του Πλωτάρχη.

Πλωτάρχης (ΠΥ) ε.α

Παυσανίας Ζαφειρίδης ΠΝ Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 18η Ιουλίου 2010.

Γεννήθηκε το 1913 στη Ραφήνη Λάρισας. Το 1932 κατετάγη στο ΠΝ ως Δόκιμος Υποκελευστής τηλεγραφητής, το 1934 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, απελύθη το 1935, το 1940 ανεκλήθη εκ της εφεδρείας και κατήλθε εις Μ. Ανατολή προερχόμενος εξ' Ελλάδος επί του «ΙΕΡΑΚΟΣ», το 1941 προήχθη σε Υποκελευστή Α΄, το 1943 σε Κελευστή, το 1944 σε Αρχικελευστή, το 1985 με Π.Δ προήχθη σε Υποπλοίαρχο τον ίδιο χρόνο σε Πλωτάρχη και τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Χ/Ε ΕΜ) ε.α

Δημήτριος Γραφάκος ΠΝ

Απεβίωσε την 16η Ιουλίου 2010.

Γεννήθηκε το 1952 στη Μέλισσα Λακωνίας. Το 1977 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης, τον ίδιο χρόνο ονομάστηκε Επίκουρος Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1979 κατέστη κληρωτός παρατεταμένης θητείας, τον ίδιο χρόνο ενετάχθη εις κατάσταση ειδικής μονιμότητας ως χειριστής Ελικοπτέρων, το 1985 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1991 σε Υποπλοίαρχο, το 1997 σε Πλωτάρχη, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (ΠΥ) ε.α

Δημήτριος Πολυχρονίου ΠΝ Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 20η Αυγούστου 2010.

Γεννήθηκε το 1912 στο Πλατανιστό Ευβοίας. Το 1935 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης εθελοντής, το 1938 προήχθη σε Δίοπο, το 1941 σε Υποκελευστή Β΄, το 1943 σε Υποκελευστή Α΄, το 1945 σε Κελευστή, το 1954 σε Αρχικελευστή, και το 1955

απολύθηκε με τον κατεχόμενο βαθμό. Το 1985 με ΠΔ του απονεμήθηκε ο βαθμός του Υποπλοίαρχου. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: 17-9-44 Πολεμικός Σταυρός Γ΄ τάξεως, 25-2-50 Μετάλλιο ευδοκίμου υπηρεσίας Β΄, τάξεως, 5-1-56 Μετάλλιο ευδοκίμου υπηρεσίας Α΄, τάξεως.

Υποπλοίαρχος (ΠΥ) ε.α
Ιωάννης Σουρβίνος ΠΝ

Απεβίωσε την 29η Ιουλίου 2010.

Γεννήθηκε το 1945 στις Κυνοπιάστες Κερκύρας. Το 1958 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1961 ονομάστηκε Δίοπος, το 1964 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1967 σε Επικελευστή, το 1971 σε Αρχικελευστή, το 1977 σε Ανθυπασπιστή, το 1982 σε Σημαιοφόρο, το 1985 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1987 σε Υποπλοίαρχο, και το 1989 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΤ) ε.α
Κωνσταντίνος Τσεκούρας ΠΝ

Απεβίωσε την 8η Αυγούστου 2010.

Γεννήθηκε το 1932 στο Μεσολόγγι. Το 1947 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης Β΄, το 1949 ονομάστηκε Ναύτης Α΄, το 1951 Δίοπος, το 1954 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1960 σε Υποκελευστή Α΄, το 1964 σε Κελευστή, το 1966 σε Ανθυπασπιστή, το 1974 σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1980 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΤ) ε.α
Αλέξανδρος Μαργέτης ΠΝ

Απεβίωσε την 17η Ιουνίου 2010.

Γεννήθηκε το 1942 στις Αχαρναίς Αττικής. Το 1959 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος ΟΟΔΒ, το 1962 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1968 σε Υποκελευστή Α΄, τον ίδιο χρόνο σε Αρχικελευστή, το 1974 σε Ανθυπασπιστή, το 1979 σε Σημαιοφόρο, το 1982 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1985 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Σημαιοφόρος (ΠΤ) ε.α
Παναγιώτης Παπαλεξόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 13η Αυγούστου 2010.

Γεννήθηκε το 1955 στη Σαλαμίνα. Το 1970 κατετάγη στο ΠΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός τεχνίτης, το

1973 προήχθη σε Δόκιμο Κελευστή, το 1975 σε Κελευστή, το 1978 σε Επικελευστή, το 1981 σε Αρχικελευστή, το 1988 σε Ανθυπασπιστή, το 1993 σε Σημαιοφόρο, και το 1996 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

Σημαιοφόρος ε.ε
Γεώργιος Λυκάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 19η Αυγούστου 2010.

Γεννήθηκε το 1986 στο Χολαργό Αττικής. Το 2004 κατετάγη στη ΣΝΔ ως Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 2008 αποφοίτησε ευδόκιμα από την ΣΝΔ και ονομάστηκε Σημαιοφόρος Μάχιμος.

Ανθυπασπιστής (ΗΧΟ) ε.α
Χαράλαμπος Καλογήρου ΠΝ

Απεβίωσε την 30η Αυγούστου 2010.

Γεννήθηκε το 1957 στην Άρτα. Το 1972 κατετάγη στο ΠΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 1975 προήχθη σε Δόκιμο Κελευστή, το 1977 σε Κελευστή, το 1980 σε Επικελευστή, το 1983 σε Αρχικελευστή, το 1989 σε Ανθυπασπιστή, και το 1993 απολύθηκε με το βαθμό του Ανθυπασπιστή.

Ανθυπασπιστής (ΔΙΑΧ) ε.ε
Νικόλαος Ζαχαρίας ΠΝ

Απεβίωσε την 31η Αυγούστου 2010.

Γεννήθηκε το 1975 στον Τύρναβο Λαρίσης. Το 1993 κατετάγη στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 1995 προήχθη σε Κελευστή, το 1998 σε Επικελευστή, το 2002 σε Αρχικελευστή, και το 2008 σε Ανθυπασπιστή. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΠΓΥ ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ

Υποκελευστής Β΄ (Τ/ΕΦΑΡ) ε.α
Χαράλαμπος Μιχαήλ ΠΝ

Απεβίωσε την 12η Αυγούστου 2010.

Γεννήθηκε το 1922 στον Πειραιά. Το 1938 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης Β΄, το 1940 προήχθη σε Ναύτη Α΄, το 1944 ανεκατετάγη στην Αλεξάνδρεια ως Δίοπος, το 1944 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, και το 1947 απολύθηκε.

Εκ μέρους του Πολεμικού Ναυτικού εκφράζονται τα πιο ειλικρινή συλλυπητήρια
προς τις οικογένειες και τους συγγενείς των εκλιπόντων.
Ευχόμεθα ο Πανάγαθος να τους προσφέρει παρηγορία και δύναμη ψυχής.

1. Από 15 Απρ. 2010, η Φ/Γ ΕΛΛΗ συμμετέχει στην επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης «EUNAVFOR Somalia – Operation ATALANTA», στην περιοχή κόλπου του ADEN, με αποστολή την προστασία της ανθρωπιστικής βοήθειας, την μείωση της παρενόχλησης των θαλασσιών οδών ναυσιπλοΐας και της αποσταθεροποίησης του θαλάσσιου χώρου στην περιοχή της Σομαλίας. Η συμμετοχή του πλοίου στην εν λόγω δύναμη ολοκληρώθηκε την 12 Αυγ. 2010, όπου και αντικαταστάθηκε από την Φ/Γ ΑΔΡΙΑΣ την 18 Αυγ. 10.
2. Από 21 Μαΐ. έως 17 Ιουλ. 2010, το ΤΠΚ ΣΤΑΡΑΚΗΣ συμμετείχε στην επιχείρηση UNIFIL στην περιοχή του Λιβάνου.
3. Από 01 Φεβ. έως 23 Μαΐ. 2010, το Ναρκοθηρευτικό ΚΑΛΥΨΩ συμμετείχε στη μόνιμη δύναμη του NATO SNMCMG2 (Standing NRF Mine-Counter Measures Group 2) SNMCMG-2. Την 1 Ιουν. 2010, πλοίο κατέπλευσε στο ΝΣ περατούμενης της αποστολής του.
4. Από 14 Ιαν. έως 31 Μαΐ. 2010, η Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ συμμετείχε στη μόνιμη δύναμη του NATO SNMCMG2 (Standing NATO Maritime Group 2) SNMCMG-2. Από 12 Μαρ. 2010, πλοίο βρίσκεται στην περιοχή Λεκάνης Σομαλίας στα πλαίσια συμμετοχής του στην επιχείρηση «OCEAN SHIELD». Την 7 Ιουν. 2010, πλοίο κατέπλευσε στο ΝΣ περατούμενης της αποστολής του.
5. Από 17 Μαΐ. έως 17 Ιουλ. 2010, η Κ/Φ ΜΑΧΗΤΗΣ συμμετείχε στην επιχείρηση UNIFIL στην περιοχή του Λιβάνου.
6. Από 18 έως 30 Μαΐ. 2010, διατέθηκε η Υ/Φ ΔΟΪΡΑΝΗ για την υδροδότηση της ν. Ιθάκης.
7. Από 26 Μαΐ. 2010, διατέθηκε η Υ/Φ ΚΑΛΛΙΡΟΗ για την υδροδότηση των νήσων Δωδεκανήσου.
8. Την 28 Μαΐ. 2010, ο Διοικητής της δύναμης «OCEAN SHIELD» (CTF-508) επισκέφτηκε τη Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ στο πλαίσιο αποχαιρετισμού, λόγω αποδέσμευσης πλοίου την 31 Μαΐ 10.
9. Την 31 Μαΐ. 2010, διατέθηκαν ένα (1) Τζιπ, ένα (1) πυροσβεστικό όχημα τρεις (3) αξιωματικοί και έντεκα (11) υπαξιωματικοί από ΝΣ, σε κατάσβεση πυρκαγιάς στην περιοχή «Κανάκια» ν. Σαλαμίνας.
10. Την 31 Μαΐ. 2010, εκτελέστηκε εθιμοτυπική επίσκεψη στο ΑΣ από τον ΑΚΑΜ της Γαλλίας στην Αθήνα.
11. Από 04 έως 07 Ιουν. 2010, η Κ/Φ ΚΑΣΟΣ και το ΤΠΚ ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ διατέθηκαν για ετοιμότητα παροχής συνδρομής σε Διεθνής ιστιοπλοϊκούς αγώνες «REGATTA 2010» και «TALL SHIPS 2010» στην περιοχή βόρειου και κεντρικού Αιγαίου αντίστοιχα.
12. Την 3 Ιουν. 2010, επισκέφτηκε τη Φ/Γ ΕΛΛΗ η επίτιμη Πρόξενος της Ελλάδος στο Djibouti.
13. Την 4 Ιουν. 2010, διατέθηκαν ένα (1) υδροφόρο όχημα με δύο (2) άτομα πλήρωμα από το Ναύσταθμο Κρήτης, για συνδρομή σε κατάσβεση πυρκαγιάς στην περιοχή «Πρασσέ» Νομού Χανίων.
14. Την 4 Ιουν. 2010, ο Κυβερνήτης της Φ/Γ ΕΛΛΗ επισκέφτηκε τον Κυβερνήτη του Ιταλικού πλοίου ITS SCIROCO, στο πλαίσιο ανταλλαγής απόψεων για θέματα πειρατείας, στη περιοχή της Σομαλίας.
15. Την 5 Ιουν. 2010, διατέθηκε η Υ/Φ ΚΕΡΚΙΝΗ για την υδροδότηση Δήμου Περάματος.
16. Την 5 Ιουν. 2010, η επίτιμος Πρόξενος της Ελλάδος στο Djibouti παρέθεσε δείπνο στον Κυβερνήτη της Φ/Γ ΕΛΛΗ και σε αντιπροσωπεία Αξιωματικών του πλοίου.
17. Την 6 Ιουν. 2010, ο Κυβερνήτης της Φ/Γ ΕΛΛΗ και αντιπροσωπεία του πληρώματος επισκέφτηκαν τον Ελληνορθόδοξο Ναό Αγίου Κωνσταντίνου και Ελένης στο Djibouti.
18. Την 6 Ιουν. 2010, επισκέφτηκε τη Φ/Γ ΕΛΛΗ ο Διοικητής της βάσης της ATALANTA στο Djibouti, Lt Col Hanson (SWE Armed forces).

19. Την 10 Ιουν. 2010, διατεθήκαν τρία (3) πυροσβεστικά οχήματα από Ν.Β. Κανελλόπουλος σε πυρκαγιά που εκδηλώθηκε στην περιοχή του Σχιστού έξωθεν πύλης Ναυτικού Οχυρού και αποθηκών ΥΠΕΧΩΔΕ.
20. Από 14 έως 23 Ιουν. 2010 στο πλαίσιο Εφαρμογής του προγράμματος Προληπτικής Ιατρικής σε κατοίκους νήσων Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, διατέθηκε η Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ με διακλαδική ομάδα ιατρών αποτελούμενη από ουρολόγο, παθολόγο και χειρουργό. Την 15 και 17 Ιουν. 2010, εξετάστηκαν στη ν. Ψαρά, συνολικά δεκαπέντε (15) κάτοικοι και την 18 Ιουν. 2010, εξετάστηκαν στη ν. Άγιο Ευστράτιο, συνολικά δύο (2) κάτοικοι.
21. Την 16 Ιουν. 2010, εκτελέστηκε εξουδετέρωση πυρομαχικών στη θαλάσσια περιοχή Γυάλα ν. Σαλαμίνας.
22. Την 16 Ιουν. 2010, επιβιβάστηκε στην ΚΦ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ τηλεοπτικό συνεργείο της εκπομπής «ΜΕ ΑΡΕΤΗ ΚΑΙ ΤΟΛΜΗ» για ρεπορτάζ με θέμα τις δραστηριότητες στα πλαίσια της εν πλω συνεκπαίδευσης με μονάδα του Στρατού Ξηράς στη ν.Χίο.
23. Την 21 Ιουν. 2010, επισκέφτηκε τη Φ/Γ ΕΛΛΗ ο επίτιμος Πρόξενος της Ελλάδος στη Κένυα. Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης, συζητήθηκαν θέματα συναφή με τη πειρατεία και γενικότερα για τη Κένυα.
24. Από 21 Ιουν. Έως 21 Ιουλ. 2010, το ΤΠΚ ΣΤΑΡΑΚΗΣ συμμετείχε στην επιχείρηση UNIFIL στην περιοχή του Λιβάνου.
25. Την 22 Ιουν. 2010, διατέθηκαν ένα (1) πυροσβεστικό όχημα, μία (1) καμιονέτα και έντεκα (11) άτομα προσωπικό από ΥΝΤΕΛ σε πυρκαγιά που εκδηλώθηκε στο Λακκί Λέρου.
26. Την 23 Ιουν. 2010, επιβιβάστηκε Δημοσιογραφική ομάδα από το BBC και το Γαλλικό τύπο για λήψη φωτογραφικού υλικού και συνέντευξη με Κυβερνήτη Φ/Γ ΕΛΛΗ στο λιμένα της ΜΟΜΒΑΣΑ.
27. Από 28 Ιουν. έως 5 Ιουλ. 2010, διατέθηκε το Υ/Φ ΔΟΙΡΑΝΗ για την υδροδότηση της ν. Ιθάκης.
28. Από 2 Ιουλ έως 9 Αυγ. 2010, διεξήχθη ο Θερινός Εκπαιδευτικός Πλους της ΣΝΔ με τη συμμετοχή της Φ/Γ ΚΑΝΑΡΗΣ και του Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ στην περιοχή της Δυτ. Μεσογείου. Στα πλαίσια ανωτέρω ΘΕΠ πλοία κατέπλευσαν στο λιμένα Πάλμα Ν. Μαγιόρκας από 08 έως 12 Ιουλ. 10 όπου και πραγματοποιήθηκαν εθμοτοπικές /εκπαιδευτικές επισκέψεις από ομάδα Ν.Δοκίμων και συνοδών Αξιωματικών.
29. Από 6 Ιουλ. 2010, το Πλοίο Γενικής Υποστήριξης ΑΛΙΑΚΜΩΝ και το Ναρκοθρησκευτικό ΚΑΛΛΙΣΤΩ συμμετέχουν στη μόνιμη δύναμη του ΝΑΤΟ SNMCMG2 (Standing NRF Mine-Counter Measures Group 2). Η συμμετοχή των πλοίων στην εν λόγω δύναμη πρόκειται να ολοκληρωθεί τον Δεκέμβριο και Αύγουστο 2010 αντίστοιχα.
30. Την 6 Ιουλ. 2010, επισκέφθηκε την Φ/Γ ΕΛΛΗ στο λιμάνι Βικτώριας στις Σεϋχέλλες ο Διοικητής της 601ης Αναπτυσσόμενης Μοίρας Πολεμικής Αεροπορίας Πορτογαλίας, στο πλαίσιο συμμετοχής της στην επιχείρηση «ΑΤΑΛΑΝΤΑ» με ΑΦΝΣ Ρ-3Ρ. Την 6 Ιουλ. 10 Κυβερνήτης Φ/Γ ΕΛΛΗ συνοδευόμενος από Αξιωματικό επιχειρήσεων, ανταπέδωσε την επίσκεψη στην Πορτογαλική Μοίρα στο αεροδρόμιο Σεϋχέλλων.
31. Την 07 Ιουλ. 2010, πραγματοποιήθηκε στον Ναύσταθμο Κρήτης η τελετή παράδοσης / παραλαβής καθηκόντων Διοικητού Δύναμης ΝΑΤΟ SNMCMG2 με παρουσία του Αρχηγού Στόλου, του Διοικητή Ναυστάθμου Κρήτης, του Διοικητή Ναρκοπολέμου, του Ιταλού Αρχηγού Στόλου και του Ισπανού Deputy Commander του HQ NAPLES. Καθήκοντα Διοικητού δύναμης SNMCMG2, παρέλαβε ο Πλοίαρχος Γ. Πελεκανάκης ΠΝ (επί του ΠΓΥ ΑΛΙΑΚΜΩΝ).
32. Την 12η Ιουλίου 2010, διεξήχθη στην Αθήνα ο 5ος Κύκλος Συνομιλιών επιπέδου ΓΕΝ, με ταξί ΠΝ και Βρετανικού Ναυτικού.
33. Από 14 έως 23 Ιουλ. 2010, στο πλαίσιο Εφαρμογής του προγράμματος Προληπτικής Ιατρικής σε κατοίκους νήσων Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, 10, διατέθηκε η Κ/Φ ΜΑΧΗΤΗΣ με διακλαδική ομάδα ιατρών αποτελούμενη από ορθοπεδικό και γαστρεντερολόγο. Την 15 Ιουλ. 2010, εξε-

- τάσθηκαν στη ν. Ανάφη, συνολικά έξι (6) κάτοικοι.
34. Την 14 Ιουλ. 2010 επισκέφτηκαν στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας την Φ/Γ ΥΔΡΑ και το Υ/Β ΤΡΙΤΩΝ σαράντα πέντε (45) πρόσκοποι του 1ου Συστήματος Παπάγου.
 35. Την 15 Ιουλ. 2010 στον λιμένα Βάρνας Βουλγαρίας διεξήχθη, στο ΠΓΥ ΑΛΙΑΚΜΩΝ, έδρα πλοίου Διοικήσεως της Νατοϊκής Δύναμης SNMCMG-2, δεξίωση με καλεσμένους εκπροσώπους πολιτικών αρχών (επικεφαλής ο περιφερειάρχης Βάρνας) στρατιωτικών (επικεφαλής ο Α/ΓΕΝ Βουλγαρίας) και Θρησκευτικών (επικεφαλής ο Πατριάρχης Κύρριλος).
 36. Από 16 έως 26 Ιουλ. 2010 διεξήχθη το 47ο διεθνές ιστιοπλοϊκό ράλλυ Αιγαίου στη περιοχή των Κυκλάδων (ν. Πάρου, ν. Νίσυρου, ν. Κουφονησίων) με συμμετοχή του Ι/Φ ΜΑΪΣΤΡΟΣ του Π.Ν. Για τις ανωτέρω ιστιοπλοϊκές διαδρομές διατέθηκε η Κ/Φ ΟΡΜΗ για συνοδεία και επιβίβαση επιτροπής αγώνων.
 37. Την 17 Ιουλ. 2010, διατέθηκαν δύο (2) υδροφόρα οχήματα και προσωπικό τριανταοχτώ (38) ατόμων από Πολεμικό Ναυτικό για συνδρομή σε κατάσβεση πυρκαγιάς στην περιοχή Βαρνάβα-Καπανδρίτι-Κάλαμο Αττικής, στα πλαίσια εφαρμογής σχεδίου «Δευκαλίων» (συνδρομή ΕΔ στη αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών).
 38. Την 17 Ιουλ. 2010, ελικόπτερο του ΠΝ διατέθηκε για συνδρομή σε επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αγνοούμενου κολυμβητή στη περιοχή της Βουλιαγμένης.
 39. Την 18 Ιουλ. 2010, διατέθηκαν ένα (1) πυροσβεστικό όχημα από ΝΣ, με τέσσερεις (4) Υπαξιωματικούς, για κατάσβεση πυρκαγιάς στην περιοχή Αμπελάκια Ν. Σαλαμίνας κατόπιν τηλεφωνικής αιτήσεως κέντρου επιχειρήσεων Πυροσβεστικής.
 40. Την 19 Ιουλ 2010 ένοπλο άγημα απόδοσης τιμών της Ναυτικής Διοίκησης Αιγαίου συμμετείχε στην λιτάνευση της Ιερής εικόνας Προφήτου Ηλία του ομώνυμου Ιερού Ναού στον Πειραιά.
 41. Την 19 Ιουλ. 2010, ο Πλοίαρχος Γ. Πελεκανάκης ΠΝ, Διοικητής της Νατοϊκής δύναμης SNMCMG-2 συνοδευόμενος από τους κυβερνήτες λοιπών πλοίων της Δύναμης, πραγματοποίησαν εθιμοτυπική επίσκεψη στο Διοικητή Ναυτικής Βάση Βάρνας.
 42. Την 19 Ιουλ. 2010 στον λιμένα Νάπολης Ιταλίας στο πλαίσιο του Θερινού Εκπαιδευτικού Πλου της ΣΝΔ με τη συμμετοχή της Φ/Γ ΚΑΝΑΡΗΣ και του Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ, πραγματοποιήθηκε επίσημη επίσκεψη από τους Κυβερνήτες πλοίων στον Λιμενάρχη Νάπολης και στον Αντιναύαρχο του στρατηγείου MC NAPLES. Την 18 και 19 Ιουλ. 2010 πραγματοποιήθηκαν αντίστοιχα δυο (2) επισκέψεις στον αρχαιολογικό χώρο της Πομπηίας και στο Βεζούβιο με συνολική συμμετοχή εκατό πενήντα (150) Ναυτικών Δοκίμων και πέντε (5) Αξιωματικών.
 43. Την 19 και 20 Ιουλ. 2010 στο πλαίσιο Εφαρμογής του προγράμματος Προληπτικής Ιατρικής σε κατοίκους νήσων Ανατολικού Αιγαίου-Δωδεκανήσου, (14 έως 23 Ιουλ. 10), διατέθηκε η Κ/Φ ΜΑΧΗΤΗΣ με διακλαδική ομάδα ιατρών στο λιμένα ν. Ψαρών, όπου εξεταστήκαν δώδεκα (12) άτομα από ορθοπεδικό και δέκα (10) άτομα από γαστρεντερολόγο. Την 21 Ιουλ. 2010 στον λιμένα ν. Αγ. Ευστρατίου εξεταστήκαν τέσσερα άτομα (4) από γαστρεντερολόγο και την 22 Ιουλ. 2010 εξεταστήκαν δώδεκα (12) άτομα από ορθοπεδικό και τέσσερα (4) άτομα από γαστρεντερολόγο.
 44. Την 20 Ιουλ. 2010, η Φ/Γ ΚΑΝΑΡΗΣ και το Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ στα πλαίσια εκπαιδευτικού πλου ΣΝΔ συμμετείχαν σε γυμνάσιο PASSEX με ιταλικό ΑΦΝΣ νότια της Σικελίας.
 45. Την 21 Ιουλ. 2010, το ΤΠΚ ΣΤΑΡΑΚΗΣ μετά πέρας συμμετοχής του στην επιχείρηση UNIFIL (21 Ιουν. έως 21 Ιουλ. 2010) στην περιοχή του Λιβάνου, αντικαταστάθηκε από την Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ, η συμμετοχή της οποίας ολοκληρώθηκε την 17 Αυγ. 2010.
 46. Την 22 Ιουλ. 10, εκτελέστηκε εξουδετέρωση πυρομαχικών στη θαλάσσια περιοχή βραχονησίδας Πράσο όρμου Πόρτου Ράφτη.
 47. Από 24 έως 27 Ιουλ. 2010, Φ/Γ ΚΑΝΑΡΗΣ και Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ κατέπλευσαν στο λιμένα Κόπερ Σλοβενίας στα πλαίσια Θερινού Εκπαιδευτι-

- κού Πλου της ΣΝΔ από 2 Ιουλ. έως 9 Αυγ. 2010 στην περιοχή της Δυτ. Μεσογείου.
48. Την 24 Ιουλ. 2010, ένας (1) Αξιωματικός και δέκα (10) μέλη πληρώματος του ΝΘΗ ΚΑΛΛΙΣΤΩ παρευρέθηκαν σε μουσική εκδήλωση στο Λιμ. Βάρνας Βουλγαρίας στο πλαίσιο εθιμοτυπικών εκδηλώσεων ασκήσεως «BREEZE 2010».
 49. Την 26 Ιουλ. 2010, ένοπλο άγημα απόδοσης τιμών της Ναυτικής Διοίκησης Αιγαίου συμμετείχε στην λιτάνευση της Ιερής εικόνας Αγ. Παντελεήμονα στη παραλία Μαραθώνα.
 50. Από 26 Ιουλ. έως 11 Αυγ. 2010 διατέθηκε η Υ/Φ ΣΤΥΜΦΑΛΙΑ για υδροδότηση Ν. Ιθάκης.
 51. Από 28-31 Ιουλ. 2010, ΠΓΥ ΑΛΙΑΚΜΩΝ και το ΝΘΗ ΚΑΛΛΙΣΤΩ μαζί με λοιπά πλοία που συμμετέχουν από 6 Ιουλ στην μόνιμη δύναμη του ΝΑΤΟ SNMCMG2 (Standing NRF Mine-Counter Measures Group 2, με Διοικητή τον Πλοίαρχο Γ. Πελεκανάκη ΠΝ) κατέπλευσαν στον λιμένα Κωνσταντζας Ρουμανίας.
 52. Την 28 Ιουλ. 2010, διεξήχθη δεξίωση επί του ΠΓΥ ΑΛΙΑΚΜΩΝ στον λιμένα Κωνσταντζας Ρουμανίας με συμμετοχή πολιτικών και στρατιωτικών αρχών Ρουμανίας καθώς και του Έλληνα και του Τούρκου Ακολούθου Αμύνης στη Ρουμανία.
 53. Από 31 Ιουλ. έως 9 Αυγ. 2010, διατέθηκε το Ν/Α ΑΛΚΥΩΝ για παροχή συνδρομής στην 22η διεθνή ιστιοπλοϊκή εβδομάδα Ιονίου στις θαλάσσιες περιοχές ν. Κέρκυρας, Πρέβεζας, ν. Λευκάδας και ν. Κεφαλονιάς.
 54. Από 2 Αυγ. 2010 διατέθηκε η Υ/Φ ΚΑΛΛΙΡΟΗ για υδροδότηση των Κυκλάδων και νήσων ανατολικού Αιγαίου.
 55. Την 03 Αυγ. 2010 στα πλαίσια συμμετοχής ΠΓΥ ΑΛΙΑΚΜΩΝ και ΝΘΗ ΚΑΛΛΙΣΤΩ στη μόνιμη δύναμη του ΝΑΤΟ SNMCMG2, ο Διοικητής της Δύναμης επισκέφτηκε τοπικές πολιτικές και στρατιωτικές αρχές στον λιμένα Σμύρνης και εν συνεχεία διεξήχθη γεύμα προς τιμή τους. Την 3 Αυγ. 2010 αντιπροσωπία πλοίων της Δύναμης SNMCMG-2 προσκλήθηκε σε Δεξίωση που παρατέθηκε από τον Τούρκο Διοικητή.
 56. Την 4 Αυγ. 2010 στα πλαίσια συμμετοχής ΠΓΥ ΑΛΙΑΚΜΩΝ και ΝΘΗ ΚΑΛΛΙΣΤΩ της μόνιμη δύναμη του ΝΑΤΟ SNMCMG2 Διοικητής SNMCMG2 παρέθεσε δεξίωση στο πλοίο Διοικήσεως ΠΓΥ ΑΛΙΑΚΜΩΝ, σε τοπικές αρχές Σμύρνης και αντιπροσωπείες πλοίων Δύναμης. Την 4 και 5 Αυγ. 2010 έλαβαν χώρα επισκέψεις πληρωμάτων ΠΓΥ ΑΛΙΑΚΜΩΝ στον αρχαιολογικό χώρο της Εφέσου.
 57. Από 3 έως 6 Αυγ. 2010 στα πλαίσια Θερινού Εκπαιδευτικού Πλου (2 Ιουλ. έως 9 Αυγ. 2010) της ΣΝΔ με τη συμμετοχή της Φ/Γ ΚΑΝΑΡΗΣ και του Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ στην περιοχή της Μεσογείου, πλοία κατέπλευσαν στο λιμένα Τρίπολη Λιβύης. Κατά τη διάρκεια παραμονής τους διοργανώθηκαν εθιμοτυπικές εκδηλώσεις και επισκέψεις.
 58. Την 04 Αυγ 2010, ο κ. Αρχηγός ΓΕΕΘΑ επισκέφτηκε το ΠΠ ΠΗΓΑΣΟ στο λιμένα Πυθαγορείου ν. Σάμου και την Κ/Φ ΑΗΤΤΗΤΟΣ στον λιμένα ν. ΚΩ.
 59. Την 7 Αυγ 2010 πλοία της μόνιμη δύναμη του ΝΑΤΟ SNMCMG2 ΠΓΥ ΑΛΙΑΚΜΩΝ και ΝΘΗ ΚΑΛΛΙΣΤΩ κατέπλευσαν στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας στα πλαίσια θερινής ανάπαυλας.
 60. Από 10 Αυγ. έως 4 Σεπ 2010, διεξάγεται ο Θερινός Εκπαιδευτικός Πλους της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών με τη συμμετοχή του Α/Γ ΡΟΔΟΣ στην περιοχή της Μεσογείου. Από 14 έως 15 συμμετείχε στις εορταστικές εκδηλώσεις Κοιμήσεως της Θεοτόκου και στην 70η επέτειο Βυθίσεως Κ/Δ ΕΛΛΗ στην ν. Τήνο.
 61. Από 11 έως 14 Αυγ 2010 Αρχηγός ΓΕΝ συμμετείχε στη σύνοδο Αρχηγών Ευρωπαϊκών Ναυτικών «CHEN '10» που διεξάγεται στην Κοπεγχάγη Δανίας.
 62. Την 12 Αυγ. 2010 εκτελέστηκε εξουδετέρωση πυρομαχικού στην θαλάσσια περιοχή Όρμου Μαρκοπούλου στο Πόρτο Ράφτη.
 63. Την 13 Αυγ. 2010 εκτελέστηκε εξουδετέρωση πυρομαχικού στην θαλάσσια περιοχή ΑΓΙΟΥ ΗΛΙΑ Πύργου από Ομάδα Υποβρυχίων Καταστροφών.
 64. Από 14 έως 15 Αυγ. 2010 Φ/Γ ΥΔΡΑ συμμετείχε στις εορταστικές εκδηλώσεις Παναγίας Εκατονταπυλιανής στην ν. Πάρο.

65. Από 14 έως 15 Αυγ. 2010 ΤΠΚ ΣΙΜΙΤΖΟ-ΠΟΥΛΟΣ συμμετείχε στις εορταστικές εκδηλώσεις Κοιμήσεως της Θεοτόκου και στην 70η επέτειο Βυθίσεως Κ/Δ ΕΛΛΗ στη ν. Τήνο.
66. Την 15 Αυγ 2010 ΤΠΚ ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ συμμετείχε σε έρευνα και διάσωση αγνοούμενου χειριστή ιστιοσανίδας στην θαλάσσια περιοχή ν. Σύρου, τον οποίο και περισυνέλεξε σώο.
67. Την 16 Αυγ. 2010 εκτελέστηκε εξουδετέρωση πυρομαχικού στην θαλάσσια περιοχή ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ν. Θάσου και περιοχή Μέσης ν. Ροδότης από Ομάδα Υποβρυχίων Καταστροφών.
68. Από 17 Αυγ. 2010, η Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ συμμετέχει στη μόνιμη δύναμη του NATO SNMG2 (Standing NATO Maritime Group 2), παραμένοντας στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας ενόψει θερινής ανάπαυλας. Επανένωση Δύναμης την 08 Σεπ 2010 στην Ρότα Ισπανίας.
69. Στο πλαίσιο Εφαρμογής του προγράμματος Προληπτικής Ιατρικής σε κατοίκους νήσων Ανατολικού Αιγαίου– Δωδεκανήσου, από 18 έως 27 Αυγ. 2010, διατίθεται η Κ/Φ ΜΑΧΗΤΗΣ με διακλαδική ομάδα ιατρών αποτελούμενη από παθολόγο, χειρουργό και νοσηλεύτρια.
70. Την 18 Αυγ. 2010, η Φ/Γ ΑΔΡΙΑΣ συμμετέχει στην επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης «EUNAVFOR Somalia – Operation ATALANTA», στην περιοχή κόλπου του ADEN, με αποστολή την προστασία της ανθρωπιστικής βοήθειας, την μείωση της παρενόχλησης των θαλασσιών οδών ναυσιπλοΐας και της αποσταθεροποίησης του θαλάσσιου χώρου στην περιοχή της Σομαλίας.
71. Την 18 Αυγ. 2010, η Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ μετά πέρας συμμετοχής της στην επιχείρηση UNIFIL (21 Ιουν. έως 21 Ιουλ. 2010) στην περιοχή του Λιβάνου, αντικαταστάθηκε από την ΤΠΚ ΣΤΑΡΑΚΗΣ.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΔΥΚ (ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΣΕ ΤΡΕΙΣ (3) ΣΤΗΛΕΣ)

α.α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ
1	14-06-10	Εκτελέστηκε ανέλκυση πυρομαχικών Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου στην περιοχή Λίμνης Αλμυρού Κρήτης
2	14-06-10	Εξουδετέρωση πυρομαχικών στην περιοχή Αλμυρού Κρήτης
3	07-07-10	Εξουδετέρωση πυρομαχικών θαλάσσιες περιοχές Βελανιδιά και Κότσινα νήσου Λήμνου
4	13-07-10	Εξουδετέρωση πυρομαχικών στη θαλάσσια περιοχή Αγ. Ισιδώρου Αντίκυρας Βοιωτίας
5	29-07-10	Εξουδετέρωση πυρομαχικών θαλάσσια περιοχή Ακρωτηρίου Επανωμής Θεσσαλονίκης
6	30-07-10	Εξουδετέρωση πυρομαχικών θαλάσσια περιοχή Ορφανού Καβάλας
7	04-08-10	Εξουδετέρωση πυρομαχικών θαλάσσια περιοχή Καρδάμaina Ν. Κω
8	21-08-10	Εξουδετέρωση πυρομαχικών θαλάσσιες περιοχές Μπαρμπάτι Ν. Κέρκυρας και Αγίου Ηλίας Πύργου

Διαγωνισμός

1. Έχοντες υπόψη το άρθρο 14 της υπ' αριθμ. Φ.073/6/Σ.21345/28 Δεκ 05/Αποφάσεως ΓΕΝ/Β1-Ι "Περί εκδόσεως του περιοδικού «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ»", όπως αυτή επικυρώθηκε από το ΦΕΚ Αρ. Φύλλου 30 Τεύχος Δεύτερο από 17 Ιαν. '06, προκηρύσσουμε διαγωνισμό για τη συγγραφή πρωτοτύπων διατριβών ή μελετών και φωτογραφίας για το έτος 2010.
 - α. Για τη συγγραφή πρωτοτύπων διατριβών ή μελετών σε θέματα τα οποία ενδιαφέρουν το περιοδικό, όπως αυτά καθορίζονται στα Παράρτ. «Α» και «Γ».
 - β. Για την καλύτερη φωτογραφία, σε θέματα τα οποία προβάλλουν τους δεσμούς, παλαιούς και νέους, των Ελλήνων με τη θάλασσα, τις παραδόσεις και τη ζωή στο Πολεμικό Ναυτικό. Λεπτομέρειες όπως καθορίζονται στο Παράρτ. «Β».
2. Οι διατριβές/μελέτες πρέπει:
 - α. Να είναι γραμμένες στη δημοτική γλώσσα και με το μονοτονικό σύστημα.
 - β. Να μην είναι λιγότερες από δεκαπέντε (15) σελίδες εντύπου κειμένου σχήματος του περιοδικού «Ναυτική Επιθεώρηση» και να μην υπερβαίνουν τις είκοσι (20) σελίδες αυτού (8.000 λέξεις περίπου). Σε εξαιρετικές περιπτώσεις είναι δυνατή, κατά την κρίση της επιτροπής, η βράβευση των μελετών μεγαλύτερης εκτάσεως.
 - γ. Να περιλαμβάνουν, απαραίτητα, πίνακα της βιβλιογραφίας η οποία χρησιμοποιήθηκε, με τα ακριβή στοιχεία του εκδότη και την χρονολογία εκδόσεως.
 - δ. Να μην περιλαμβάνουν υλικό, διαβαθμισμένης φύσεως ή υλικό το οποίο μπορεί να έχει πολιτικό χαρακτήρα.
 - ε. Να αποσταλούν σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή, σε τρία (3) αντίτυπα απευθείας (χωρίς έγγραφο), στην Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού (Μαρκόνι 20 Βοτανικός, Τ.Κ. 10447 ΑΘΗΝΑ), μέσα σε σφραγισμένο φάκελο, με την ένδειξη «Για τον διαγωνισμό του περιοδικού "Ναυτική Επιθεώρηση" έτους 2010». Το ονοματεπώνυμο του αποστολέα δεν θα αναγράφεται στη διατριβή/μελέτη, αλλά αντ' αυτού θα αναγράφεται ένα ρητό. Μέσα στο φάκελο θα εμπεριέχεται και δεύτερος σφραγισμένος φάκελος, πάνω στον οποίο θα αναγράφεται το ρητό της διατριβής/μελέτης και εσωτερικά θα περιέχει, το ονοματεπώνυμο του συγγραφέα, φωτογραφία και σύντομο βιογραφικό του.
3. Ο συντάκτης της διατριβής/μελέτης έχει την ευθύνη για το περιεχόμενο αυτής, τόσο από πλευράς διαλαμβανόμενων απόψεων, όσο και από πλευράς αδείας για την χρησιμοποίηση των πηγών.
4. Μετά παρέλευση δεκαπενθημέρου, περίπου, από την ημερομηνία λήξεως της υποβολής των μελετών του διαγωνισμού, η κριτική επιτροπή θα κρίνει τις διατριβές/μελέτες και τις φωτογραφίες, οι οποίες θα έχουν υποβληθεί και αφού αποφασίσει, θα αποσφραγίσει τους φακέλους και θα υποβάλλει πρόταση στον Αρχηγό ΓΕΝ, για την απονομή τριών (3) χρηματικών βραβείων, διατριβών/μελετών, ως εξής:
 - α. Α΄ Βραβείο διατριβής/μελέτης, 1000 ευρώ.
 - β. Β΄ Βραβείο διατριβής/μελέτης, 700 ευρώ.
 - γ. Γ΄ Βραβείο διατριβής/μελέτης, 500 ευρώ.

5. Επίσης θα υποβάλλει πρόταση απονομής τριών (3) χρηματικών βραβείων για την καλύτερη φωτογραφία ως εξής:
 - α. Α΄ Βραβείο φωτογραφίας, 400 ευρώ
 - β. Β΄ Βραβείο φωτογραφίας, 300 ευρώ.
 - γ. Γ΄ Βραβείο φωτογραφίας, 200 ευρώ.
6. Μετά την απόφαση του Αρχηγού ΓΕΝ για την απονομή, πέρα από τα χρηματικά βραβεία, μπορούν να απονεμηθούν και μέχρι δύο (2) έπαινοι για τη διατριβή/μελέτη και φωτογραφία καθώς και αναμνηστικά διπλώματα σε όλους τους συμμετέχοντες "ΤΙΜΗΣ ΕΝΕΚΕΝ".
7. Οι μελέτες και οι φωτογραφίες οι οποίες θα πάρουν βραβείο, δημοσιεύονται στη συνέχεια σε τακτικό ή έκτακτο τεύχος του περιοδικού, «Ναυτική Επιθεώρηση», χωρίς αμοιβή του αποστολέα τους αλλά με τα στοιχεία αυτού.
8. Οι υποβληθείσες μελέτες και φωτογραφίες, δεν επιστρέφονται στους αποστολείς τους.
9. Λήξη προθεσμίας για την υποβολή των μελετών και φωτογραφιών ορίζεται η 30ή Νοεμβρίου 2010.
10. Οι Υπηρεσίες κοινοποίησης παρακαλούνται όπως μεριμνήσουν για γνωστοποίηση της εν λόγω απόφασης στους καθ' αρμοδιότητα φορείς, για περαιτέρω ενημέρωση του προσωπικού.
11. ΓΕΕΘΑ, ΓΕΣ, ΓΕΑ παρακαλούνται για ανάρτηση ανακοίνωσης περί του παρόντος διαγωνισμού στις οικείες ιστοσελίδες.
12. Οι Υπηρεσίες του πίνακα «Ε» της Διαταγής ΑΔ Φ.072.1/50/Σ.11752/15 Δεκ 08/ΓΕΝ/ΔΓ-II, να μεριμνήσουν για την ανάλογη γνωστοποίηση της διαταγής αυτής στο προσωπικό του ΠΝ, το οποίο υπηρετεί σ' αυτές.
13. Για τον διαγωνισμό δεν υφίσταται περιορισμός στις επιθυμίες συμμετοχής.
14. Η απονομή των βραβείων και αναμνηστικών διπλωμάτων θα γίνει σε επίσημη τελετή, στις αρχές Φεβρουαρίου 2011 και θα καθοριστεί με νεότερο έγγραφο της υπηρεσίας μας.

Αντιπλοίαρχος Χ. Γκιώνης ΠΝ
Διευθυντής ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ



ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Ετήσια Συνδρομή Εσωτερικού

- Στρατιωτικό προσωπικό ε.ε., ε.α.
και πολιτικό προσωπικό Πολεμικού Ναυτικού 10 €
 - Ιδιώτες & νομικά πρόσωπα 12 €
- Ετήσια Συνδρομή Εξωτερικού 40 Δολ. ΗΠΑ

Η εγγραφή των νέων στελεχών του Π.Ν. διενεργείται σύμφωνα με το έγγραφο ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ Φ.800/05/05 από 6 Σεπτεμβρίου 2005. Η εγγραφή ιδιωτών, νομικών προσώπων και πολιτικού προσωπικού Π.Ν. υλοποιείται ως ακολούθως: Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται να καταθέσουν την ετήσια συνδρομή τους στον λογαριασμό 83737115 της Εμπορικής Τράπεζας (χωρίς χρέωση εξόδων κατάθεσης) IBAN GR 970120030000000083737115, δηλώνοντας στην κατάθεση αυτή τα στοιχεία τους και να αποστείλουν την παρακάτω αίτηση επισυνάπτοντας την απόδειξη της κατάθεσης συνδρομής τους, στην ακόλουθη διεύθυνση, ΦΑΞ και e-mail της ΥΙΝ.



ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

«ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ»
ΜΑΡΚΟΝΙ 20 – ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ
104 47 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 210-3484 233 ΦΑΞ: 210-3484 234
e-mail: yin1935@gmail.com

Η επανεγγραφή/διαγραφή των συνδρομητών υλοποιείται κατόπιν αίτησης των ενδιαφερομένων στην ΥΙΝ εντός του μηνός Οκτωβρίου, για τη συνδρομή του επόμενου έτους.

ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ:.....

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:.....

ΙΔΙΟΤΗΤΑ:.....

ΟΔΟΣ:..... ΑΡΙΘΜΟΣ:..... Τ.Κ.:.....

ΠΟΛΗ:.....

ΤΗΛ:.....

E-MAIL:.....

ΑΡ. ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ:.....



Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού. (Ιστορικό Αρχείο-Ναυτική Επιθεώρηση-Τυπογραφείο Ναυτικού).

John Coates



Απεβίωσε την 10η Ιουλίου 2010, σε ηλικία 88 ετών, ο Βρετανός Ναυπηγός John Coates, επικεφαλής Ναυπηγός του έργου κατασκευής της Τριήρους «Ολυμπιάς».

Ο John Coates γεννήθηκε στο Swansea στις 30 Μαρτίου 1922. Σπούδασε στο Κολλέγιο Clifton του Bristol και εν συνεχεία, με υποτροφία, Μηχανολογία στο Κολλέγιο Queens της Οξφόρδης.

Μετά την αποφοίτηση του το 1943, υπηρέτησε στο Βρετανικό Ναυτικό. Ανέλαβε διάφορες θέσεις Ναυπηγού στην ιεραρχία του Βρετανικού Ναυτικού έως το 1979, οπότε και συνταξιοδοτήθηκε σαν επικεφαλής Ναυπηγός του Υπουργείου Άμυνας.

Στα μέσα της δεκαετίας του '80 και σε συνεργασία με τον καθηγητή John Morrison και τον εκδότη/επιχειρηματία Frank Welsh συνέστησαν το "Trireme Trust", μια ομάδα η οποία είχε ως σκοπό να αποδείξει τις πρωτοποριακές δυνατότητες της Αρχαίας Αθηναϊκής Τριήρους, της οποίας ήταν λάτρεις και ένθερμοι υποστηρικτές.

Το 1985 συμμετείχαν στο "Henley Royal Regatta" με μια πρωτότυπη κατασκευή, προκειμένου να δοκιμάσουν τις αρχές λειτουργίας της Τριήρους.

Αργότερα με τη συνεργασία και τη χρηματοδότηση του Ελληνικού Υπουργείου Πολιτισμού και του ΠΝ κατασκεύασαν ένα πλήρους μεγέθους αυθεντικό αντίγραφο Αρχαίας Αθηναϊκής Τριήρους.

Για την κατασκευή της Τριήρους που ονομάστηκε «Ολυμπιάς» χρησιμοποιήθηκε ξύλο Πεύκου Όρεγκον και 25.000 μπρούτζινα καρφιά. Καθελκύστηκε τον Ιούνιο του 1987 και εντάχθηκε στο ΠΝ.

Ο John Coates μέχρι το τέλος της ζωής του συνέχισε την έρευνα του γύρω από διάφορα είδη σκαφών της αρχαιότητας, πιστός στο αντικείμενο που σημάδεψε την μακρόχρονη πορεία του στα μονοπάτια της Ναυτικής Τεχνολογίας.



Ενωθείτε με τον Υπέροχο
Κόσμο των Νικητών!



Special Olympics
World Summer Games
Athens 2011

XIII ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΘΕΡΙΝΟΙ ΑΓΩΝΕΣ SPECIAL OLYMPICS ΑΘΗΝΑ 2011

Πόλις-Αμφιτρώων	20-24 Ιουνίου 2011
Τελετή Έναρξης	25 Ιουνίου Ολυμπιακό Στάδιο
Τελετή Λήξης	4 Ιουλίου Καλλιμάρμαρο Παναθηναϊκό Στάδιο
Αθλήματα	22
Εγκαταστάσεις	30
Αθλητές	7.500
Προπονητές	2.500
Κριτές/Διαιτητές	3.000
Εθελοντές	25.000
Οικογένειες S.O.	40.000
Media	3.000
Χωριά S.O.	Άγιος Ανδρέας, Νέα Μάκρη, Μαραθώνας



Special Olympics
WORLD SUMMER GAMES
ATHENS 2011

www.athens2011.org

Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΥΙΝ

A/A	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ/ΤΙΤΛΟΣ	ΕΤΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ/ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗΣ	ΤΙΜΗ
1.	Η αναβίωση της θαλάσσιας μας δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατίαν1960.....	1960	2,93€
	Ναυάρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή Π.Ν.		
2.	Τα πορίσματα του ναυτικού πολέμου της Μεσογείου 1939-451961.....	1961	2,93€
	Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν.		
3.	Τα νέα όπλα και η στρατηγική και τακτική χρησιμοποίηση των1959.....	1959	2,93€
	Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν.		
4.	Ιστορικό περί φάρων των Ελληνικών ακτών5,50€		5,50€
	Σ. Λυκούδη		
5.	Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας1992.....	1992	4,40€
	Υποναυάρχου (ο) ε.α. Ν. Γ. Τσαπράζη Π.Ν.		
6.	Ανθολογία Θαλασσινής Ποιήσεως1996.....	1996	11,74€
	Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν.		
7.	Το Πολεμικό Ναυτικό στην Ελληνική Τέχνη1996.....	1996	11,74€
	Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν.		
8.	Θαλασσινά Χαρακτικά1996.....	1996	5,87€
	Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν.		
9.	Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού 1833 – 18731923/2007.....	1923/2007	7,00€
	Αντιναυάρχου ε.α. Δ., Φωκά Π.Ν.		
10.	Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας1957/2006.....	1957/2006	9,00€
	Ναυάρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή Π.Ν.		
11.	Η ρίμα του παλιού ναυτικού1970/2006.....	1970/2006	3,50€
	Υποναυάρχου ε.α. Μ. Πέρρα Π.Ν.		
12.	Ο Στόλος του Αιγαίου 1912 – 13. Έργα και ημέρα940/2006.....	940/2006	7,00€
	Αντιναυάρχου ε.α. Δ., Φωκά Π.Ν.		
13.	Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων (4τομο)1982/2007.....	1982/2007	73,00€
	Αρχιπλοιάρχου (ο) ε.α. Μ. Σίμψα Π.Ν.		
14.	Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ		
	Τόμοι 1-2, οι τάξεις Εισόδου 1884-1950.....2006.....	2006	15,00€
	Τόμος 3, οι τάξεις Εισόδου 1951-19732006.....	2006	8,50€
	Αντιναυάρχου ε.α. Α. Δημητρακόπουλου Π.Ν.		
15.	Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων2007.....	2007	8€
	ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000 Ε. Σφακτού		
16.	Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '212008.....	2008	7€
	Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Λισμάνη Π.Ν.		
17.	«Εχθρός εν' όψει»1954/2008.....	1954/2008	15€
	Αντιναυάρχου ε.α. Ι. Τούμπα Π.Ν.		
18.	Θ/Κ Γ. ΑΒΕΡΩΦ Χρονικό του θωρηκτού της νίκης τουΒ' Εκδ. 1999.....	Β' Εκδ. 1999	15€
	Νίκου Α. Σταθάκη		
19.	Λεύκωμα φωτογραφιών των Αποφοίτων της2009.....	2009	8,50€
	Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (1884-1973)		
	Αντιναυάρχου ε.α. Α. Δημητρακόπουλου Π.Ν.		
20.	Υποβρύχιον «Υ-1 Λ. Κατσώνης»Ε' Εκδ.	Ε' Εκδ.	4,00€
	Πλοιάρχου Ηλία Τσουκαλά		
21.	Η Μεσόγειος και η στρατηγική της σημασία1957.....	1957	2,93€
	Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν.		
22.	«Τα Ελληνικά Υποβρύχια»2010.....	2010	70€
	Αντιναυάρχων ε.α. Τιμόθεου Γ. Μασούρα και Θωμά Π. Κατωπόδη Π.Ν., Επίτιμων Αρχηγών Στόλου		

Σημ: Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται όπως επικοινωνήσουν με ΥΙΝ (τηλ. 210-3484 151-149-239, fax 210-3484 234 και e-mail yin1935@gmail.com). Οι εκδόσεις με α/α 1,4,6 διατίθενται και από το ΤΕΣ (τηλ: 210-3829 575).

Ανωτέρω εκδόσεις διατίθενται και από NBNE (ΘΑΝ) κατά τους θερινούς μήνες.

Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΠΟΝ

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ	ΤΙΜΗ
1.	Θωρηκτό Αβέρωφ	Ν. Σταθάκης.....	15€
2.	Η δράση του Π.Ν. κατά τον Πόλεμο του 1940-44 (Δίτομο)	Δ.Φωκάς	15€
3.	Ο Ναύαρχος Δ. Κακουλίδης Π.Ν.	Ν. Νικολαΐδης.....	10€
4.	Ναβαρίνον	Μ. Σίμφας	3€
5.	Το Π.Ν. στη δικτατορία (1967-1974)	Α. Κακαράς.....	7€
6.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (πανόδετο)	ΓΕΝ/ΝΝΑ Α. Διαμαντής	29€
7.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (κανονική έκδοση)	ΓΕΝ/ΝΝΑ Α. Διαμαντής	20€
8.	Αμόνι και αρμύρα	Ν. Σταθάκης.....	15€
9.	Βότσαλα - I	Ν. Σταθάκης.....	12€
10.	Βότσαλα - II	Ν. Σταθάκης.....	12€
11.	Βότσαλα - III	Ν. Σταθάκης.....	12€
12.	Βότσαλα - IV	Ν. Σταθάκης.....	15€
13.	Πορτραίτα	Ν. Σταθάκης.....	16€
14.	«Έχθρός εν' όψει»	Ι. Τούμπα	15€
15.	Επιστροφή	Ν. Σταθάκης.....	12€
16.	Πολιτιστική Οδύσσεια στην Κίνα το 1994	Ν. Σταθάκης.....	12€
17.	Βαλκανικοί Πόλεμοι, ο Ναυτικός Αγώνας 1912-13	Ι. Παλούμπης	70€
		(Ναυτ. Μουσείο Ελλάδας)	
18.	Ελληνικά φτερά στην Κύπρο	Γ. Δ. Μήτσαϊνας	20€
19.	Λεύκωμα στολών Π.Ν.	ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ	1,5€
20.	Λεύκωμα ΣΜΥΝ	ΣΜΥΝ	17€
21.	Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού	Δ. Φωκάς	7€
22.	Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζ. Αυτοκρατορίας	Κ. Α. Αλεξανδρής	9€
23.	Η ρίμα του παλιού ναυτικού	Μ. Πέρρας.....	3,5€
24.	Ο Στόλος του Αιγαίου 1912-1913. Έργα και ημέραι	Δ. Φωκάς	7€
25.	Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων (4τομο)	Μ. Σίμφας	73€
26.	Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ	Α. Δημητρακόπουλος	
	Τόμοι 1-2, οι Τάξεις Εισόδου 1884 – 1950.....		15€
	Τόμος 3, οι Τάξεις Εισόδου 1951 – 1973		8,50€
27.	Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων – ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000	Ε. Σφακτός	8 €
28.	Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21	Δ. Λισμάνης.....	7 €
29.	Αρμενίζοντας τα πέλαγα των ναυτικών αναμνήσεων	Μ. Μάστρακας	20 €
30.	Ιστορικών περι Φάρων των Ελληνικών Ακτών	Σ. Λυκούδης	5,50 €

Σημ: Η έκδοση με **α/α 24, 26, 27, 28** διατίθεται και από το Παράρτημα **ΠΟΝ Κρήτης** και **ΕΑΑΝ** και η έκδοση **α/α 22, 25** και από το Παράρτημα **ΠΟΝ Κρήτης**. Η έκδοση με **α/α 27** διατίθεται και στο **Σ.Α./ΣΜΥΝ**. Το **α/α 4** διατίθεται και από το **ΤΕΣ**.

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ-ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ-ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

- 6 Σεπτεμβρίου 1827** Αποτυχία κατάληψης Βασιλαδίου. Αποτυχία του ελληνικού επαναστατικού στόλου υπό τον Κόχραν να καταλάβει το Βασιλάδι έξω από το Μεσολόγγι.
- 7 Σεπτεμβρίου 1828** Αποχώρηση Ιμπραήμ από την Ελλάδα. Μετά την ναυμαχία του Ναβαρίνου ακολουθεί συμφωνία μεταξύ Ιμπραήμ και Δερβιγνύ για την αποχώρηση του πρώτου από την Ελλάδα.
- 8 Σεπτεμβρίου 1822** Η Ναυμαχία στο κόλπο του Αργολικού. Ο ελληνικός στόλος υπό τον Ναύαρχο Α. Μιαούλη αποτρέπει τον οθωμανικό στόλο του Μεχμέτ Πασά από το να εφοδιάσει την πολιορκούμενη φρουρά του Ναυπλίου.
- 11 Σεπτεμβρίου 1943** Παράδοση ιταλικού στόλου. Παραδίδεται ο ιταλικός στόλος στον Ναύαρχο Sir Andrew Cunningham και στον Στρατηγό Eisenhower στην Μάλτα. Στην παράδοση συμμετείχαν και τα αντιτορπιλικά «Β. ΟΛΓΑ» και «ΑΔΡΙΑΣ».
- 14 Σεπτεμβρίου 1943** Βύθιση υποβρυχίου «ΚΑΤΣΩΝΗΣ». Το Υποβύχιο «ΚΑΤΣΩΝΗΣ» βυθίζεται από γερμανική κορβέττα δίπλα στη Σκιάθο μετά από ηρωική πάλη. Νεκροί πέφτουν ο Σημαιοφόρος Λαμπρινούδης (εγγονός του Ναυάρχου Π. Κουντουριώτη), ο Κελευστής Στάμου, ο Υποπλοίαρχος Τρουπάκης καθώς και ο κυβερνήτης Αντιπλοίαρχος Λάσκος. Ο Ύπαρχος Υποπλοίαρχος Τσουκαλάς καθώς και οι υπαξιωματικοί Τσίγγρος και Αντωνίου κατάφεραν να ξεφύγουν και να φθάσουν στη Μέση Ανατολή για να συνεχίσουν τον αγώνα τους για την πατρίδα.
- 15 Σεπτεμβρίου 1922** Επανάσταση στην Αθήνα. Τα πρώτα τμήματα του επαναστατημένου ελληνικού στρατού μπήκαν στην Αθήνα. Η επανάσταση του 1922 έγινε ως αντίδραση στην Μικρασιατική Καταστροφή.
- 16 Σεπτεμβρίου 1943** Απελευθέρωση Καστελόριζου. Το αντιτορπιλικό «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» (κυβερνήτης Αντιπλοίαρχο Ε. Μπαλατζή) αποβιβάζει άγημα στο Καστελόριζο και υψώνει την ελληνική σημαία.
- 16 Σεπτεμβρίου 1943** Απόδοση τιμών ιταλικού στόλου στον Έλληνα Α.Σ. Ο αρχηγός του συμμαχικού στόλου Ανατολικής Μεσογείου Ναύαρχος Sir Andrew Cunningham που επέβαινε στο αγγλικό ναρχαλειντικό «DURBY» μαζί με τον Έλληνα Αρχηγό Στόλου Υποναύαρχο Αλεξάνδρη που επέβαινε στο ναρχαλειντικό «ΚΑΡΤΕΡΙΑ», εξέπλευσαν από την Αλεξάνδρεια, πέρασαν μπροστά από τον ηττημένο ιταλικό στόλο ο οποίος απέδιδε τις νενομισμένες τιμές.
- 17 Σεπτεμβρίου 1827** Καταστροφή τουρκικής μοίρας. Ο Αστυγξ με τα πλοία «ΣΩΤΗΡ» και «ΚΑΡΤΕΡΙΑ» καταστρέφει τουρκική μοίρα στη Σκάλα των Σαλώνων (Ιτέα).
- 21 Σεπτεμβρίου 1828** Επιτυχία ελληνικού στόλου στον Αμβρακικό. Ελληνικός στολίσκος στα πλαίσια συνδυασμένης επιχειρήσεως στρατού ξηράς και ναυτικού εισέρχεται στον Αμβρακικό, αιχμαλωτίζει 43 πλοία και βυθίζει τουρκική κανονιοφόρο. Ο αρχηγός του στρατού Τσώφης σε αναφορά του στον Καποδίστρια εξέηρε τον ηρωισμό του ναυτικού. Το ναυτικό αυτό κατόρθωσε στερέωσε την θέση των ελληνικών στρατευμάτων στην περιοχή του Αμβρακικού και αναπτέρωσε το ηθικό των κατοίκων των πέριξ περιοχών, που έσπευδαν ήδη να καταταγούν στις εκεί μονάδες του ελληνικού στρατού.
- 26 Σεπτεμβρίου 1943** Βύθιση αντιτορπιλικού «Β. ΟΛΓΑ». Το αντιτορπιλικό «Β. ΟΛΓΑ» βυθίζεται στη Λέρο από εχθρικό σμήνος αεροσκαφών. Βρίσκουν τον θάνατο ο Κυβερνήτης Γ. Μπλέσσας και ο Ύπαρχος Γρηγορόπουλος.
- 4 Οκτωβρίου 1912** Κήρυξη του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου. Η βαλκανική συμμαχία Ελλάδος, Σερβίας, Βουλγαρίας και Μαυροβουνίου κηρύσσει τον πόλεμο στην Οθωμανική Αυτοκρατορία.
- 8 Οκτωβρίου 1912** Απελευθέρωση της Λήμνου από τον Ελληνικό Στόλο. Έμπνευση του Ναυάρχου Κουντουριώτη που συνετέλεσε στον αποκλεισμό του οθωμανικού (τουρκικού) στόλου στα Δαρδανέλλια.
- 16 Οκτωβρίου 1943** Επιτυχής επιχειρήση αντιτορπιλικού «ΜΙΑΟΥΛΗ». Το αντιτορπιλικό «ΜΙΑΟΥΛΗΣ» μαζί με το αγγλικό αντιτορπιλικό «HURSLEY» επιτίθενται κατά εχθρικής νηοπομπής στους ορμίσκους Βαθύ και Ακτή Καλύμνου και καταστρέφουν ένα εξοπλισμένο πλοίο 1000 περίπου τόνων, μια τορπιλάκατο (E BOAT) και ένα σκάφος αποβάσεως (F BOAT)
- 16 Οκτωβρίου 1944** Τελευταία ελληνική περιπολία στον Β΄ Π.Π. Το υποβρύχιο «ΠΙΠΙΝΟΣ» περατώνει την τελευταία του περιπολία. Ήταν η τελευταία περιπολία ελληνικού πλοίου στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ-ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ-ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

- 16 Οκτωβρίου 1944** Θριαμβευτική επιστροφή του Ελληνικού Στόλου. Ο Ελληνικός Στόλος επιστρέφει θριαμβευτικά στο λιμάνι του Πειραιά. Μια μέρα μετά η ναυαρχίδα «ΑΒΕΡΩΦ» με κυβερνήτη τον Θ. Κουντουριώτη, γιο του Ναυάρχου Π. Κουντουριώτη, καταπλέει στο λιμάνι του Πειραιά.
- 17 Οκτωβρίου 1863** Άφιξη Βασιλιά Γεώργιου Α'. Προσορμίζεται στον Πειραιά ο ατμοδρωμόνας «ΕΛΛΑΣ» (πρώην «ΑΜΑΛΙΑ») που με κυβερνήτη τον Δημήτριο Σαχτούρη φέρνει τον Βασιλιά Γεώργιο Α' στην Ελλάδα ύστερα από περιοδεία στη Ρωσία, Αγγλία και Γαλλία.
- 18 Οκτωβρίου 1912** Βύθιση του Φετιχ Μπουλέν. Το τορπιλοβόλο 11 υπό τον Βότση βυθίζεται στη Θεσσαλονίκη το τουρκικό θωρηκτό Φετιχ Μπουλέν.
- 18 Οκτωβρίου 1912** Απελευθέρωση Ίμβρου, Θάσου και Αγ. Ευστρατίου. Κατά τη διάρκεια του Α' Βαλκανικού Πολέμου ο Ελληνικός Στόλος απελευθερώνει διαδοχικά τα νησιά Ίμβρο, Θάσο και Άγιο Ευστράτιο.
- 19 Οκτωβρίου 1912** Απελευθέρωση της Σαμοθράκης. Η Σαμοθράκη απελευθερώνεται από τον Ελληνικό στόλο και προσαρτάται στην Ελλάδα 2 χρόνια αργότερα.
- 20 Οκτωβρίου 1827** Η Ναυμαχία του Ναβαρίνου. Ο ενομένους Συμμαχικός Στόλος (Αγγλία-Γαλλία-Ρωσία) συντρίβει τον Τουρκοαγυπτιακό θέτοντας τις βάσεις της πολιτικής ανεξαρτησίας της Ελλάδας.
- 22 Οκτωβρίου 1912** Απελευθέρωση της νήσου Ψαρά. Το αντιτορπιλικό «ΙΕΡΑΞ» υπό τον Αντιπλοίαρχο Βρατσάνο απελευθερώνει τα Ψαρά ύστερα από μικρής εκτάσεως συμπλοκή με την τοπική τουρκική φρουρά.
- 22 Οκτωβρίου 1943** Πρόσκρουση αντιτορπιλικού «ΑΔΡΙΑΣ» σε νάρκη. Κατά τη διάρκεια πλού προς την Κάλυμνο το αντιτορπιλικό «ΑΔΡΙΑΣ» προσκρούει σε νάρκη και αποκόπτεται η πλώρη. Ο κυβερνήτης Αντιπλοίαρχος Ι. Τούμπας αρνείται να διατάξει εγκατάληψη πλοίου και κατορθώνει να φτάσει στις τουρκικές ακτές, στον όρμο του Γκιουμουσλούκ (Gumishlu) της αρχαίας Μύνδου.
- 24 Οκτωβρίου 1912** Απελευθέρωση της Τενέδου. Το θωρηκτό «ΑΒΕΡΩΦ» υπό τον Π. Κουντουριώτη απελευθερώνει την Τενέδο. Η Τένεδος αξιοποιήθηκε ως αγκυροβόλιο ή καταφύγιο των περιπολούντων πλοίων.
- 24 Οκτωβρίου 1942** Τορπιλισμός ιταλικού ατμοπλοίου. Το υποβρύχιο «ΝΗΡΕΥΣ» βυθίζει το ιταλικό ατμόπλοιο «FIUME» εκτοπίσματος 1500 τόνων στην περιοχή μεταξύ Ρόδου και Σύμης. Το «FIUME» μετέφερε εκείνη την ημέρα 200 Ιταλούς αξιωματικούς, 200 στρατιώτες και μερικούς επιβάτες. Από αυτούς διασώθηκαν μόνο 18.
- 28 Οκτωβρίου 1940** Το ιστορικό «ΟΧΙ». Η Ελλάδα βροντοφωνάζει το ιστορικό ΟΧΙ στις ιταλικές απαιτήσεις. Ο Ελληνικός Στρατός αμύνεται του πατρίου εδάφους, ενώ το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού διατάσσει τη πόντιση ναρκών και τον άμεσο απόπλου των υποβρυχίων.
- 30 Οκτωβρίου 1918** Η ανακοπή του Μούδρου. Με τη οποία μικτή συμμαχική μοίρα του ελληνικού, αγγλικού και γαλλικού στόλου εισήλθε ως νικητής στα στενά των Δαρδανελίων και αγκυροβόλησε στην Κωνσταντινούπολη τον Νοέμβριο του 1918. Στην ελληνική μοίρα συμπεριλαμβανόταν και η ιστορική ναυαρχίδα θωρηκτό «ΑΒΕΡΩΦ» που έγινε δεκτή με ενθουσιασμό από τους Έλληνες της Κωνσταντινουπόλεως.
- 30 Οκτωβρίου 1930** Υπογραφή συμφώνου φιλίας με την Τουρκία. Ο Έλληνας πρωθυπουργός Ε. Βενιζέλος επισκέφθηκε την Άγκυρα και υπέγραψε το διμερές σύμφωνο φιλίας, ουδετερότητας και διατησίας, τα όρια του οποίου έφθαναν μέχρι και την απαγόρευση συμμετοχής σε κάθε πολιτικό ή οικονομικό συνασπισμό που θα στρεφόταν εναντίον του ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη. Τη σύναψη του συμφώνου συνόδευε η συνομολόγηση εμπορικής σύμβασης καθώς και ειδικής συμφωνίας για τους ναυτικούς εξοπλισμούς, η οποία προέβλεπε την έγκαιρη ενημέρωση των δύο κυβερνήσεων για κάθε προβλεπόμενη παραγγελία ναυτικής μονάδας.
- 31 Οκτωβρίου 1940** Βομβαρδισμός ακτών Ηπείρου. Τα αντιτορπιλικά «ΨΑΡΑ», με κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Π. Κώνστα, και «ΣΠΕΤΣΑΙ», με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Β. Ασημάκη, ενεργούν τολημρικό βομβαρδισμό των παραλίων και της ενδοχώρας της περιοχής Κονισπόλεως - Φιλιατών - Σαγιάδας.
- 1 Νοεμβρίου 1939** Ο Ναύαρχος Καβαλαρίας γίνεται Αρχηγός Στόλου. Ο Ναύαρχος Καβαλαρίας αναλαμβάνει την Αρχηγία του Στόλου. Επί των ημερών του το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό προετοιμάστηκε κατάλληλα για να αντιμετωπίσει τον εχθρικό στόλο.

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ-ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ-ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

- 2 Νοεμβρίου 1912** Απελευθέρωση του Αγίου Όρους. Απελευθέρωση του Αγίου Όρους.Βουλγαρική κατοχή του Αγίου Όρους θα σήμαινε τον εκσλαβισμό του και τον εκμηδενισμό των 17 ελληνικών μονών, που μοιραίως θα υπετάσσοντο στον υφιστάμενο τους εκεί σλαβικό πυρήνα.
- 4 Νοεμβρίου 1912** Απελευθέρωση της Ικαρίας. Απελευθέρωση της Ικαρίας από το αντιτορπιλικό «ΘΥΕΛΛΑ».Ο ελληνικός πληθυσμός είχε επαναστατήσει και είχε διώξει την τουρκική φρουρά από τον νησί ήδη από την 17η Ιουλίου του 1912.
- 6 Νοεμβρίου 1996** Η τραγωδία του «ΚΩΣΤΑΚΟΣ». Η πυρκαλιάκατος «ΚΩΣΤΑΚΟΣ» βυθίζεται στα αυλάκια της Σάμου αφού προσέκρουσε σε αυτήν το πλοίο «ΣΑΜΑΙΝΑ». Τέσσερα άτομα παρασύρθηκαν με τη βύθισή της. Το πλοίο ανελκύθηκε στις 15 Μαρτίου του 1997, αλλά δεν κρίθηκε οικονομικά σκόπιμη η επισκευή και ενεργοποίηση του.
- 8 Νοεμβρίου 1912** Απελευθέρωση της Μυτιλήνης. Ο Ελληνικός Στόλος (4 θωρηκτά, 3 αντιτορπιλικά, 2 τορπιλοβόλα) φθάνει στην πόλη της Μυτιλήνης και την καταλαμβάνει αναίμακτα αποβιβάζοντας αγήματα. Ένα μήνα αργότερα ολοκληρώνεται η κατάληψη της ενδοχώρας του νησιού και υπογράφεται πρωτόκολλο παράδοσης του τουρκικού στρατού.
- 9 Νοεμβρίου 1912** Τορπιλισμός τουρκικής κανονιοφόρου στις Κυδωνιές. Το τορπιλοβόλο 14 υπό τον Υποπλοίαρχο Αργυρόπουλο τορπιλλίζει τουρκική κανονιοφόρο στις Κυδωνιές.
- 12 Νοεμβρίου 1912** Απελευθέρωση της Χίου. Ελληνικές δυνάμεις αποβιβάζονται στην πρωτεύουσα της Χίου και την καταλαμβάνουν. Οι συμπλοκές στα περίχωρα όμως συνεχίζονται μέχρι και τις 21/12/1912 όταν και το σύνολο της τουρκικής φρουράς παραδίδεται.
- 14 Νοεμβρίου 1863** Συνθήκη ενώσεως Ιονίου Κράτους με την Ελλάδα. Αγγλία, Γαλλία, Πρωσσία, Ρωσία και Αυστρία υπογράφουν στο Λονδίνο συνθήκη με την οποία γινόταν αποδεκτή η παραίτηση της Μ.Βρετανίας από την προστασία του Ιονίου Κράτους και αναγνωριζόταν η ένωσή του με το Ελληνικό Βασίλειο, αλλά υπό καθεστώς ουδετερότητας. Καμία στρατιωτική ή ναυτική δύναμη δεν θα είχε το δικαίωμα να συγκεντρωθεί ή να σταθμεύσει στο έδαφος ή στα ύδατα τους.
- 14 Νοεμβρίου 1940** Πρώτη καταδρομική επιχείρηση στο στενό του Οτράντο. Πρώτη καταδρομική επιχείρηση του στολίσκου των αντιτορπιλικών στο στενό του Οτράντο. Τα αντιτορπιλικά «Β. ΓΕΩΡΓΙΟΣ», «Β. ΟΛΓΑ», «ΨΑΡΑ», «ΥΔΡΑ» εξετέλεσαν επιτυχώς τα καθήκοντα τους παρά τις δυσχέρειες. Παρ'όλο που δεν εβλήθησαν εχθρικοί στόχοι, η επιχείρηση προκάλεσε τον θαυμασμό και συνετέλεσε στο να ανυψωθεί το γόητρο του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Οι προηγούμενες επιχειρήσεις του Πολεμικού Ναυτικού ήταν πολύ σημαντικές, είχαν όμως να κάνουν κυρίως με μεταφορές στρατιωτικών σωμάτων. Επικρατούσε η εντύπωση στην κοινή γνώμη ότι το Πολεμικό Ναυτικό παρέμενε αδρανές στις προκλήσεις του αγώνα.
- 15 Νοεμβρίου 1972** Η τραγωδία του «ΜΕΡΛΙΝ». Βυθίστηκε το οχηματαγωγό «ΜΕΡΛΙΝ» 3 μίλια νότια του λιμανιού του Πειραιά, όταν συγκρούστηκε με το γιγάντιο δεξαμενόπλοιο «WORLD HERO». Συμπαράσπονται συνολικά 44 άτομα από το πλήρωμα.
- 16 Νοεμβρίου 1942** Το ηρωικό τέλος του υποβρυχίου «ΤΡΙΤΩΝ». Η τελευταία περιπολία και το ηρωικό τέλος του υποβρυχίου «ΤΡΙΤΩΝ» στην περιοχή του Καφηρέως. Μετά από επίθεση του υποβρυχίου κατά εχθρικής νηοπομπής γίνεται αντιληπτό και καταδιώκεται από εχθρικό πλοίο το οποίο το αναγκάζει να αναδυθεί και κατόπιν το εμβολίζει. Από το πλήρωμα χάθηκαν 19 μέσα στους οποίους και οι Υποπλοίαρχος Α. Δανιόλος, Ανθυποπλοίαρχος Κ. Αννίνος και Σημαιοφόρος Β. Σταράκης.
- 24 Νοεμβρίου 1845** Ίδρυση προδρομού Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Με Διάταγμα αποφασίστηκε η προπαίδευση δοκίμων στο «ΛΟΥΔΟΒΙΚΟ» κορβέττα η οποία είχε ναυπηγηθεί στον Πόρο το 1838, αλλά είχε παροπλιστεί αμέσως γιατί θεωρήθηκε πολύ μεγάλη για τις δυνατότητες του Ναυτικού. Επρόκειτο για τον πρόδρομο της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Εμπνευστές ήταν ο Λ. Παλάσκας και ο Α. Κουμελάς οι οποίοι υπηρέτησαν στο γαλλικό και το αγγλικό ναυτικό αντίστοιχα.

