



Σχολή Κοινωνικών, Ανθρωπιστικών Επιστημών και Τεχνών  
Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών  
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στις Διεθνείς Σπουδές  
Κατεύθυνση: Στρατηγικές Σπουδές και Διεθνής Πολιτική

**«Θεωρίες και Δόγματα Αεροπορικής Στρατηγικής: Η διαχείριση του  
εναερίου χώρου σε Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειο»**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Σιάπκαρη Παναγιώτα (Α.Μ. MAD19010)

Επιβλέπων: Ηλίας Κουσκουβέλης  
Καθηγητής,  
Πρόεδρος Τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών,  
Κάτοχος Έδρας «Θουκυδίδης»

Β' Εξεταστής: Σπυρίδων Λίτσας  
Καθηγητής

Θεσσαλονίκη, 2021

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

### Υπεύθυνη Δήλωση

«Δηλώνω υπευθύνως ότι όλα τα στοιχεία σε αυτήν την εργασία τα απέκτησα, τα επεξεργάσθηκα και τα παρουσιάζω σύμφωνα με τους κανόνες και τις αρχές της ακαδημαϊκής δεοντολογίας, καθώς και τους νόμους που διέπουν την έρευνα και την πνευματική ιδιοκτησία. Δηλώνω επίσης υπευθύνως ότι, όπως απαιτείται από αυτούς τους κανόνες, αναφέρομαι και παραπέμπω στις πηγές όλων των στοιχείων που χρησιμοποιώ και τα οποία δεν συνιστούν πρωτότυπη δημιουργία μου.»

*Σιάπκαρη Παναγιώτα*



ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Στον πατέρα μου, Χρίστο Σ., στο θείο μου, Δημήτριο Χ., όπως και στους κυρίους Αθανάσιο Κ., Ιωάννη Λ., και Νικόλαο Κλ. για τις σημαντικές συμβουλές, διορθώσεις και επισημάνσεις τους.

Στους Καθηγητές του Τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών, κ. Ηλία Κουσκουβέλη και κ. Σπυρίδων Λίτσα, και στους λοιπούς Καθηγητές του Τμήματος, που χωρίς αυτούς και των πολύτιμων γνώσεων που μου προσέφεραν καθ' όλη τη διάρκεια των Σπουδών μου, δεν θα είχε πραγματοποιηθεί η ολοκλήρωση αυτού του όμορφου ταξιδιού.

Στο Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, στη Γραμματεία του Τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών και στους Βιβλιοθηκονόμους της Βιβλιοθήκης, που έκαναν τα αδύνατα δυνατά στην δύσκολη περίοδο του Covid-19, και βρίσκονταν δίπλα στους φοιτητές, εξ αποστάσεως, σε οτιδήποτε αυτοί χρειάστηκαν.

Τέλος, στην οικογένεια και τους φίλους μου για την υπομονή και τη στήριξή τους.

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

## Σκοπός εκπόνησης διπλωματικής

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι να δώσει στον αναγνώστη συγκεντρωτικά τις πληροφορίες που χρειάζεται για την εμπέδωση/κατανόηση της κατάστασης που επικρατεί εδώ και δεκαετίες στον εναέριο χώρο του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω της ανάπτυξης και ανάλυσης των στρατηγικών, και κυρίως αεροπορικών, δογμάτων των χωρών του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου, με έμφαση στην αεροπορική στρατηγική που ακολουθούν Ελλάδα και Τουρκία, καθώς και στην τήρηση ή μη των δογμάτων της Πολεμικής τους Αεροπορίας.

Η εργασία στο πρώτο της μέρος, θα ασχοληθεί με το θεωρητικό πλαίσιο δίνοντας την έννοια του αεροσκάφους και τις κατηγορίες όπου αυτό χωρίζεται. Ακόμα, θα αναπτύξει τις θεωρίες περί στρατηγικής (υψηλή, στρατιωτική) ώστε να καταλήξει στην έννοια της αεροπορικής στρατηγικής, και τέλος, θα κλείσει με τα δόγματα αυτής που διατυπώνονται παγκοσμίως, αλλά και τα δόγματα των χωρών του Αιγαίου (Ελλάδα, Τουρκία) και της Ανατολικής Μεσογείου (Αίγυπτος, Ισραήλ, Κύπρος, Λίβανος, Λιβύη, Συρία).

Στο δεύτερο μέρος, η διπλωματική εργασία θα αναφερθεί σε ιστορικά παραδείγματα ώστε να τονιστεί η αναγκαιότητα των συμμαχιών, αλλά και των εξοπλιστικών προγραμμάτων για την αντιμετώπιση πιθανούς σύρραξης μεταξύ δύο χωρών. Είναι σημαντικό να γνωρίζει κανείς πως η κάθε χώρα πρέπει να έχει την ευθύνη για την άμυνα και την ασφάλειά της, χωρίς αυτό, όμως, να επηρεάζει την ασφάλεια τρίτων κρατών.

### **Λέξεις – Κλειδιά:**

Αεροπορική στρατηγική  
Αεροπορικό δόγμα  
Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειος  
Ελληνικό αεροπορικό δόγμα  
Ελληνοτουρκικές διενέξεις  
Εξοπλισμοί άμυνας  
Παραβιάσεις εθνικού εναερίου χώρου

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ



## Πίνακας Περιεχομένων

Κατάλογος Πινάκων – Διαγραμμάτων.....	11
Συνομογραφίες.....	13
Εισαγωγή.....	17
ΜΕΡΟΣ Α': Θεωρητικό πλαίσιο	
Κεφάλαιο 1: Ορισμοί.....	21
1.1: Έννοια αεροσκάφους.....	24
1.1.1: Στρατιωτικά αεροσκάφη.....	23
1.1.2: Στρατηγικά αεροσκάφη.....	24
1.1.3: Τακτικά αεροσκάφη.....	25
1.1.4: Στρατιωτικά αεροσκάφη άλλων χρήσεων.....	27
Κεφάλαιο 2: Θεωρίες περί Στρατηγικής.....	28
2.1: Υψηλή Στρατηγική.....	29
2.2: Στρατιωτική Στρατηγική.....	32
2.3: Αεροπορική Στρατηγική.....	33
Κεφάλαιο 3: Δόγματα περί αεροπορικής στρατηγικής.....	37
3.1: Κυριότερα αεροπορικά δόγματα ανά τον κόσμο.....	38
3.2: Δόγματα Πολεμικής Αεροπορίας χωρών της Ανατολικής Μεσογείου.....	45
3.2.1: Ελλάδα.....	45
3.2.2: Κύπρος.....	47
3.2.3: Τουρκία.....	48
3.2.4: Ισραήλ.....	50
3.2.5: Αίγυπτος.....	52
3.2.6: Συρία.....	53
3.2.7: Λιβύη.....	53
3.2.8: Λίβανος.....	54
ΜΕΡΟΣ Β': Η αεροπορική στρατηγική στην πράξη	
Κεφάλαιο 4: Η διαχείριση του εναερίου χώρου σε Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειο... ..	58
4.1: Ο εναέριος χώρος του Αιγαίου: παραβάσεις, παραβιάσεις και τουρκικές διεκδικήσεις.....	59
4.2: Ασκήσεις συμμετοχής της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας.....	69

4.3: Ασκήσεις συμμετοχής της τουρκικής Πολεμικής Αεροπορίας.....	74
Κεφάλαιο 5: Άμυνα, Ασφάλεια και Οικονομία.....	76
5.1: Εξοπλισμοί άμυνας και ασφάλειας.....	79
5.2: Εξοπλιστικά προγράμματα Ελλάδας και Τουρκίας.....	82
Κεφάλαιο 6: Οργανισμοί και Συμμαχίες για τις διεκδικήσεις σε Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειο.....	87
6.1: Ο ρόλος του NATO.....	88
6.2: Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	92
Επίλογος.....	99
Βιβλιογραφία – Πηγές.....	102
Παραρτήματα.....	121

## Κατάλογος Πινάκων – Διαγραμμάτων

Πίνακας 1: Παραβιάσεις ΕΕΧ Ελλάδας από Τουρκία από το 1985 κ.έ. (Πηγή: ΓΕΕΘΑ).....	57
Πίνακας 2: Υπερπτήσεις τουρκικών μαχητικών στον ΕΕΧ της Ελλάδας (Πηγή: ΓΕΕΘΑ).....	58
Πίνακας 3: Εμπλοκές τουρκικών μαχητικών με ελληνικά (Πηγή: ΓΕΕΘΑ).....	59
Πίνακας 4: Οπλισμένοι σχηματισμοί τουρκικών μαχητικών (Πηγή: ΓΕΕΘΑ)..	59
Πίνακας 5: Θεωρία Παιγνίων – Δίλημμα Φυλακισμένων.....	71

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

## Συντομογραφίες

AKP: Adalet ve Kalkinma Partisi

BGR AF: Bulgarian Air Force

C4I: Command and Control, Computers, Communications, Intelligence

COMAO: Composite Air Operations

CSDP: Common Security and Defense Policy

DACCC: Deployable Air Command and Control Centre

EAF: Egyptian Air Force

FIR: Flight Information Region

HVAA: High Value Airborne Asset

IADS: Interdiction of Air Defense Systems

ICAO: International Civil Aviation Organization

JFC: Joint Force Commander

LAF: Lebanese Air Force

MPA: Maritime Patrol Aircraft

MPCC: Military Planning and Conduct Capability

NATO: North Atlantic Treaty Organization

NDS: National Defense Strategy

NOTAM: Notice to Airmen

PESCO: Permanent Structured Cooperation

PLA: People's Liberation Army

PLAAF: People's Liberation Army Air Force

RCAF: Royal Canadian Air Force

RoAF: Romanian Air Force

SAAF: Syrian Arab Air Force

UAV's: Unmanned Aerial Vehicles

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea

USAFE: United States Air Forces in Europe

A/A: Αντιαεροπορικά

A/B: Αεροπορική Βάση

A/ΦΟΣ: Αεροσκάφος

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΓΕΑ: Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας

ΓΕΕΘΑ: Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας

Δ/Β: Δίωξης/Βομβαρδισμού αεροσκάφη

ΔΕΕ: Δυτικοευρωπαϊκή Ένωση

ΕΒΑ: Ελληνική Βασιλική Αεροπορία

Ε/Β: Ελαφρού Βομβαρδισμού αεροσκάφη

ΕΑΧ: Δόγμα Ενιαίου Αμυντικού Χώρου

ΕΔ: Ένοπλες Δυνάμεις

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΕΧ: Εθνικός Εναέριος Χώρος

ΕΣΣΔ: Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών

ΗΠΑ: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Κ/Β: Κατευθυνόμενα Βλήματα

ΚΕΚ: Κανόνες Εναέριας Κυκλοφορίας

ΚΕΠΠΑ: Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφαλείας

ΚΚΚ: Κομμουνιστικό Κινεζικό Κόμμα

ΚΠΑΑ: Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας

ΜΔΣ: Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία

Ν.Μ.: Ναυτικά Μίλια

ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

ΠΑ: Πολεμική Αεροπορία

ΠΜ: Πτέρυγα Μάχης

ΠΝ: Πολεμικό Ναυτικό

ΣΔ: Στρατιωτική Διπλωματία

ΣΟΤ: Σχολείο Όπλων Τακτικής

Τ/Α: Τακτικής αναγνώρισης αεροσκάφη

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ



## Εισαγωγή

Από τη δεύτερη δεκαετία του 20<sup>ου</sup> αιώνα και έπειτα, το αεροπλάνο εξελίσσεται σταδιακά ως «όπλο των αιθέρων». Έτσι, η διαμορφωθείσα εναέρια ισχύς διαδραματίζει βασικό ρόλο στους πολιτικοστρατιωτικούς σχεδιασμούς των κρατών.<sup>1</sup> Κατά τον Colin Gray, «η γενική θεωρία που αφορά την ισχύ στον αέρα αποτελεί μια ειδική εφαρμογή της γενικής θεωρίας περί στρατηγικής». Τρεις κατηγορίες θεωριών εμφανίζονται στη στρατηγική του αέρα και την επιλογή στόχων: 1. Ψυχολογία, πώς, δηλαδή, θα επηρεάσουν οι αεροπορικές επιθέσεις τούς αμάχους αλλά και τα στρατεύματα, 2. Οικονομία, 3. Πολιτική.

Το αεροπορικό δόγμα περιγράφει και καθοδηγεί την κατάλληλη χρήση της αεροπορικής ισχύος στις στρατιωτικές επιχειρήσεις. Για την Πολεμική Αεροπορία, το δόγμα διασφαλίζει την επίτευξη του σκοπού, καθώς θέτει σε θεωρητικό πλαίσιο και με επίσημο τρόπο μια ομάδα αξιών, οι οποίες παρέχουν καθοδήγηση για τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων. Η αεροπορική στρατηγική μπορεί να διαχωριστεί σε δυο μεγάλες κατηγορίες που αφορούν τη διεξαγωγή μιας σύγκρουσης, και τα μέσα που δύναται να χρησιμοποιηθούν μπορεί να είναι είτε συμβατικά είτε πυρηνικά.

Κατά τον Βοσκόπουλο, η στρατηγική σημασία της αεροπορικής ισχύος είναι πολύπλευρη, καθώς μπορεί είτε να προσφέρει αρωγή στην εκπλήρωση πολιτικών στόχων –σύμφωνα με τον Κλαούζεβιτς- είτε με την απειλή χρήσης βίας ή τη χρήση βίας να εκφοβίσει τον αντίπαλο να ενδώσει. Ωστόσο, η χρήση της αεροπορικής ισχύος προκειμένου να πληγούν μη στρατιωτικοί στόχοι είναι πολιτικά μη αποδεκτή για ανθρωπιστικούς λόγους<sup>2</sup>.

Από την άλλη πλευρά, οι επιχειρησιακές ικανότητες της αεροπορίας πρέπει να είναι συμβατές με το αεροπορικό δόγμα κάθε χώρας, το οποίο οφείλει να στηρίζεται επιχειρησιακά. Προκειμένου να συμβεί αυτό, απαιτούνται και οι ανάλογοι τύποι αεροσκαφών, καθώς μια Πολεμική Αεροπορία, η οποία δε διαθέτει αεροσκάφη με αυξημένη αυτονομία και χωρίς δυνατότητα εναέριου ανεφοδιασμού, δεν μπορεί να πραγματοποιήσει στρατηγικές αποστολές μακράς εμβέλειας. Τέτοιες δυνατότητες αποτελούν εκ των ων ουκ άνευ για μια σύγχρονη αεροπορία, η οποία καλείται να εκτελέσει πολλαπλών μορφών αποστολές, όπως για παράδειγμα να πλήξει επίγειες στρατιωτικές δυνάμεις ή στόχους στρατηγικού βομβαρδισμού.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Βλ. Παναγιώτης-Βαρδής Παπαδάκης, *Η κατάκτηση των αιθέρων: αεροπορική ιδέα και ιστορία*, εκδ. Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2018, σ. 293.

<sup>2</sup> Βλ. Γιώργος Βοσκόπουλος, *Παράμετροι Αμυντικού και Στρατηγικού Σχεδιασμού*, εκδ. Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2016, σ. 150.

<sup>3</sup> Αυτή είναι και η κεντρική ιδέα του δόγματος της αμερικανικής Πολεμικής Αεροπορίας, όπως αυτό εκφράστηκε στο αεροπορικό δόγμα Air Force Basic Doctrine, AFD-1, το Σεπτέμβριου του 1997, στο

Επιπλέον, η διαμόρφωση και εφαρμογή της ελληνικής υψηλής στρατηγικής προσδιορίζεται τόσο από εσωτερικές όσο και από εξωτερικές δομικές μεταβλητές. Ο εναέριος πόλεμος ορίζεται κατά τον Γιαρένη ως «*οι επιθετικές και αμυντικές επιχειρήσεις, οι οποίες πραγματοποιούνται με συγκεκριμένα μέσα και μεθόδους εναέριας δράσης, όπου μέσω της επίτευξης εναέριας ανωτερότητας επιτυγχάνεται η επιβολή στον αντίπαλο*»<sup>4</sup>. Η αρχή του περιορισμένου τελικού σκοπού ως ορθολογική πράξη, αποτρέπει την υιοθέτηση μαξιμαλιστικών στρατηγικών στόχων, καθώς κανένα κράτος δεν επιθυμεί να κερδίσει έναν πόλεμο εξαντλώντας την οικονομία του και υποβαθμίζοντας τη θέση του στο διεθνές σύστημα.

Τον Μάιο του 1964 σημειώνονται οι πρώτες παραβιάσεις του ελληνικού εναερίου χώρου από τουρκικά μαχητικά αεροσκάφη, οι οποίες συνεχίστηκαν πιο συστηματικά το φθινόπωρο του 1967 μετά την αποτυχημένη ελληνοτουρκική συνάντηση κορυφής στον Έβρο το Σεπτέμβριο του ίδιου έτους. Ο Μάρτιος του 1974 θεωρείται ως ο μήνας της τρίτης περιόδου παραβιάσεων, μετά την ανακάλυψη πετρελαϊκών κοιτασμάτων έξω από το νησί της Θάσου. Αξίζει να σημειωθεί πως οι παραβιάσεις ήταν περιστασιακές και δε συνοδεύονταν από τις ευρύτερες αμφισβητήσεις ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων. Βέβαια, το πιο σοβαρό περιστατικό της περιόδου εκείνης συνέβη κατά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο, καθώς στην αερομαχία μεταξύ ενός ελληνικού μαχητικού αεροσκάφους και ζεύγους τουρκικών, τα τελευταία έπεσαν -το πρώτο καταρρίφθηκε από πύραυλο και το δεύτερο έπεσε λόγω έλλειψης καυσίμων. Ακόμα, εκείνη την περίοδο έχουμε την αμφισβήτηση από πλευράς της Τουρκίας των ορίων του FIR Αθηνών. Την αμφισβήτηση αυτή συνόδευσαν οι αιφνίδιες εισοδοί των τουρκικών μαχητικών στο FIR Αθηνών χωρίς υποβολή πτήσεως στις αρμόδιες ελληνικές αρχές, όπου οι παραβιάσεις άρχισαν να είναι συχνότερες και καθημερινές. Τα τελευταία χρόνια, μάλιστα, παρατηρούνται υπερπτήσεις πάνω από τα ελληνικά νησιά του Αιγαίου, με την περιοχή να μετατρέπεται σταδιακά σε μια *sui generis* περιοχή ελληνικής περιορισμένης κυριαρχίας, όπου αν η Ελλάδα αντιδράσει και απαντήσει στις παραβιάσεις όπως αρμόζει, θα βρεθούν όλοι προ εκπλήξεως καθώς οι παραβιάσεις του ελληνικού εναερίου χώρου από τουρκικά μαχητικά αεροσκάφη αποτελεί, πλέον, μια αποδεκτή πρακτική.

Μετά το 1974, η βασική αρχή της ελληνικής αμυντικής πολιτικής είναι ότι η χώρα πρέπει να αναπτύξει αυτόνομη πολιτική ασφαλείας, βασιζόμενη στις δικές της

---

οποίο αναφέρεται ότι ο αποφασιστικός παράγων επιβολής στρατιωτικών πληγμάτων είναι αυτά να επηρεάσουν τη συνολική προσπάθεια του αντιπάλου, παρά να επιδράσουν στην εξέλιξη μιας μεμονωμένης πράξης, μιας μάχης ή μιας εκστρατείας.

<sup>4</sup> Βλ. Ευγένιος Αρ. Γιαρένης, *Ο Εναέριος Πόλεμος και οι Διεθνείς Κανόνες για τη Ρύθμισή του*, περιοδικό Αεροπορική Επιθεώρηση, (Μάιος, 2007), εκδ. Σχολή Πολέμου Αεροπορίας, σελ. 142.

δυνάμεις, για να αντιμετωπίσει την τουρκική απειλή. Στη θεωρία των Διεθνών Σχέσεων αυτό καλείται «στρατηγική της εσωτερικής εξισορρόπησης». Έτσι, η Ελλάδα αντικατέστησε τη στρατηγική της εξωτερικής εξισορρόπησης (προσδοκία συμμαχικών ενισχύσεων) με αυτή της εσωτερικής εξισορρόπησης (κινητοποίηση των δικών της δυνάμεων).

Η Ελλάδα, ως χώρα που αποδέχεται το status quo, επιζητεί μόνο να αποτρέψει τους αντιπάλους της. Έτσι, η βασική κατεύθυνση του ελληνικού στρατηγικού δόγματος είναι η αποτροπή<sup>5</sup> του τουρκικού κινδύνου. Η αποτροπή είναι μια στρατηγική που αποβλέπει στο να πείσει την Τουρκία ότι το κόστος χρήσης στρατιωτικής βίας κατά της Ελλάδας θα είναι δυσανάλογα μεγαλύτερο από το όφελος. Η αποτροπή στο ελληνικό στρατηγικό δόγμα έχει τέσσερις διαφορετικές μορφές: εθνική αποτροπή, διεθνής αποτροπή, εκτεταμένη αποτροπή και ενεργός αποτροπή. Οι ελληνικές κυβερνήσεις έχουν επανειλημμένα διακηρύξει ότι *«η Ελλάδα δε διεκδικεί τίποτα από κανέναν, αλλά ούτε είναι διατεθειμένη να κάνει οποιαδήποτε παραχώρηση σε βάρος της εθνικής της κυριαρχίας»*.

Στις μέρες μας, τέλος, με την τεχνολογία να έχει εξελιχθεί και τον πιθανό μελλοντικό πόλεμο να παίρνει άλλες διαστάσεις, είναι σημαντικό για κάθε κράτος να έχει αναπτύξει σωστά τα συστήματα της αεράμυνάς του, καθώς επίσης και να εξετάζει κατά τακτά χρονικά διαστήματα το χρόνο ετοιμότητας και αντίδρασης αυτών. Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί ο πύραυλος s-200 που έπεσε τον Ιούλιο του 2019 στα κατεχόμενα της Κύπρου, με τον χρόνο αντίδρασης της αεράμυνας σε περίοδο ειρήνης να κυμαίνεται στα 15 λεπτά της ώρας.

---

<sup>5</sup> Αποτροπή (deterrence) είναι η διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης πραγμάτων (status quo) με την απειλή χρήσης βίας. Εάν κατά τη διάρκεια μιας κρίσης, ο αντίπαλος παραβιάσει το στάτους κβο παρά τις απειλές μας, αν δηλαδή καταρρεύσει η αποτροπή μας, μπορούμε να αποπειραθούμε να επαναφέρουμε την προϋφιστάμενη κατάσταση (status quo ante) με περιορισμένη, παραδειγματική χρήση βίας, χωρίς ωστόσο να καταφύγουμε σε γενικό πόλεμο. Στόχος της αποτροπής είναι η διατήρηση της κατάστασης και βασικό συστατικό της στοιχείο η έννοια του σχετικού κόστους. Υπάρχουν πολλές μορφές αποτροπής, όπως η αποτροπή μέσω παρουσίας (deterrence by presence), η αποτροπή μέσω άμυνας (deterrence by defense), αποτροπή μέσω αντιποίνων (deterrence by retaliation). Τέλος, η αποτροπή διακρίνεται στα εξής είδη: εθνική, διεθνής, προεκτεινόμενη, ενδοπολεμική, πεπερασμένη/μίνιμουμ. Για περισσότερα περί αποτροπής, βλ. Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, *Η στρατηγική σκέψη: από την αρχαιότητα έως σήμερα*, εκδ. Ποιότητα, Αθήνα 2008, σ. 21-27.

## ***ΜΕΡΟΣ Α': Θεωρητικό πλαίσιο***

## Κεφάλαιο 1: Ορισμοί

*«Η προσαρμογή στην μεταβαλλόμενη φύση του πολέμου είναι ένα προαπαιτούμενο για να κερδίσεις. Η τύχη ευνοεί αυτούς που προβλέπουν επιτυχώς και όχι αυτούς που περιμένουν να προσαρμοστούν αφότου προκύψουν οι αλλαγές».*

*Giulio Douhet*

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει μια εισαγωγή σε ορισμούς και ερμηνείες λέξεων και φράσεων, τα οποία θα συναντήσει ο αναγνώστης κατά τη διάρκεια μελέτης και ανάγνωσης της εργασίας. Σκοπός είναι να γίνει πιο φιλική (εργασία) σε όσους δεν ανήκουν στο χώρο για τον οποίο πραγματεύεται η παρούσα διπλωματική εργασία.

### 1.1: Έννοια αεροσκάφους

Ως αεροσκάφος ορίζεται κάθε ιπτάμενο όχημα ή συσκευή που έχει σχεδιασθεί να κινείται μέσα στη γήινη ατμόσφαιρα, αλλά σε αρκετή απόσταση από την επιφάνεια της Γης. Έτσι, διαχωρίζεται το αεροσκάφος από το διαστημόπλοιο.<sup>6</sup>

Τα αεροσκάφη χωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες, όπως τα ελαφρύτερα από τον αέρα, πχ αερόστατα, αιωρόπτερα, αερόπλοια, και τα βαρύτερα από τον αέρα, πχ αεροπλάνα σταθερών πτερύγων και ελικόπτερα. Ο διαχωρισμός των πρώτων αεροσκαφών σε κατηγορίες στηρίζεται στα εξής:

- i. Στον αριθμό των πτερύγων, πχ μονοπλάνα (μία πτέρυγα), διπλάνα (δύο πτέρυγες) και τριπλάνα<sup>7</sup> (τρεις πτέρυγες).
- ii. Στη θέση της πτέρυγας, κυρίως για τα μονοπλάνα, η οποία διέκρινε τα αεροσκάφη σε υψηλοπτέρυγα και χαμηλοπτέρυγα.
- iii. Στο αν χρησιμοποιούσαν αεροδρόμια στην ξηρά ή τη θάλασσα για τις πτήσεις τους, χαρακτηριζόμενα τα μεν πρώτα απλώς ως αεροπλάνα, τα δε δεύτερα ως υδροπλάνα, ή ακόμα και αμφίβια αν είχαν αμφότερες τις δυνατότητες.

---

<sup>6</sup> Βλ. Πάτροκλος Γιάγκος, *Ορισμός αεροσκάφους*, Εγκυκλοπαίδεια Paryrus Larousse Britannica. Κατά το Στρατιωτικό Ποινικό Δίκαιο, η έννοια του αεροσκάφους περιγράφεται με αναφορά σε κάθε ιπτάμενο μέσο των ενόπλων δυνάμεων και του λιμενικού σώματος που έχει κυβερνήτη ή διευθύνεται από πρόσωπο, το οποίο υπόκειται στις διαταγές του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας ή Εμπορικής Ναυτιλίας. (άρθρο 5, παρ. 1θ ΣΠΚ) Πρόκειται, δηλαδή, για τα αεροσκάφη ή τα ελικόπτερα της πολεμικής αεροπορίας, της αεροπορίας στρατού, του ναυτικού και του λιμενικού σώματος.

<sup>7</sup> Τριπλάνο ήταν το αεροσκάφος "Fokker Dr. 1" του Γερμανού άσσου «Κόκκινου Βαρόνου» φον Ριχτχόφεν, με το οποίο σημείωσε τις 21 από τις 80 καταρρίψεις αεροσκαφών των Συμμάχων, πριν καταρριφθεί από τον Καναδό Σμηναγό Ρόι Μπράουν, πάνω από το Δυτικό Μέτωπο.

iv. Με την εξέλιξη και την απαγκίστρωση από τον έναν κινητήρα γεννήθηκαν οι κατηγορίες των μονοκινητήριων, δίκινητήριων και πολυκινητήριων αεροσκαφών.

v. Με την είσοδο στην εποχή της αεριώθησης και των στροβιλωθιτών, στο τέλος της δεκαετίας του 1940, γεννήθηκαν αυτόματα δύο μεγάλες κατηγορίες, τα ελικοφόρα και τα αεριωθούμενα, για να προστεθεί αργότερα και η κατηγορία των Turboprop, όρος που επικράτησε διεθνώς και περιλαμβάνει τα αεροσκάφη (μονοκινητήρια και πολυκινητήρια) με προωθητικό σύστημα ελικοστροβίλου.

vi. Με την εισαγωγή στη σχεδίαση των αεροσκαφών της γωνίας βέλους, εισήχθη και ο όρος «οπισθοκλινή αεροσκάφη», ενώ αργότερα, με την εισαγωγή της πτέρυγας «Δέλτα», εισήχθη ο όρος «δελταπτέρυγα». Οι δύο αυτές αεροναυπηγικές εφαρμογές σε ό,τι αφορά στα μαχητικά αεροσκάφη συντελούν στη βελτίωση των χαρακτηριστικών πτήσης κατά τη διάρκεια ελιγμών μάχης, καθώς και στην αύξηση των επιδόσεων από τη μείωση της επαγωγικής οπισθέλκουσας. Ένας ακόμα νεωτερισμός της αεροναυπηγικής είναι η πτέρυγα μεταβλητής γεωμετρίας, η οποία συνεπάγεται με αλλαγή της θέσης των πτερύγων από θέση σταυρού σε βέλος και το αντίστροφο, ανάλογα με τις απαιτήσεις της πτήσης. Στόχος αυτής της εφαρμογής είναι η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και των δύο θέσεων.

vii. Η αύξηση της ταχύτητας των αεροσκαφών τα διακρίνει σε τέσσερις κατηγορίες: τα υποηχητικών ταχυτήτων (subsonic), τα διηχητικών ταχυτήτων (transonic), τα υπερηχητικών ταχυτήτων (supersonic) και τα υπερ-υπερηχητικών ταχυτήτων (hypersonic). Στην τελευταία κατηγορία ανήκουν τα αεροσκάφη που αναπτύσσουν ταχύτητες της τάξης των 5 Mach<sup>8</sup>, τα οποία θα αποτελέσουν προϊόν της αεροναυπηγικής από τη δεύτερη δεκαετία και έπειτα του 21<sup>ου</sup> αιώνα, αφού πρώτα οι προσπάθειες στεφθούν με επιτυχία.

viii. Μια ξεχωριστή κατηγορία αεροσκαφών συνθέτουν τα αεροσκάφη βραχείας απογείωσης STOL (Short Take-Off and Landing) μαζί με τα κατακόρυφης απογείωσης VTOL (Vertical Take-Off and Landing). Τα αεροσκάφη αυτά διαθέτουν συστήματα για απευθείας παραγωγή της απαιτούμενης για την ανύψωσή τους άνωση, που δεν είναι τίποτα άλλο από τους ίδιους τους κινητήρες τους. Αδυναμία τους είναι, αφενός, το χαμηλό ωφέλιμο φορτίο τους και, αφετέρου, ότι η ασφάλειά τους κατά την απογείωση

---

<sup>8</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την ταχύτητα του ήχου και τους αριθμούς Mach, βλ. Παναγιώτης-Βαρδής Παπαδάκης, σ. 519-544.

και προσγείωση εξαρτάται αποκλειστικά από την καλή απόδοση του προωθητικού συστήματος, γεγονός που υποχρεώνει τους κατασκευαστές σε σημαντική αύξηση του ποσοστού αξιοπιστίας του, άρα και σε σημαντικά αυξημένο κόστος.

ix. Από άποψη χρησιμοποίησης, συγκροτούν τρεις ευρείας έκτασης κατηγορίες, τα στρατιωτικά αεροσκάφη, τα επιβατικά/εμπορικά και τα αεροσκάφη γενικής αεροπορίας. Στα τελευταία περιλαμβάνονται τα ιδιωτικά αεροσκάφη, τα αεροσκάφη των αερολεσχών (Aeroclubs), τα τουριστικά, τα αεροσκάφη γεωργικών εφαρμογών κ.ά.. Στα επιβατικά/εμπορικά περιλαμβάνονται τα αεροσκάφη των εταιρειών εναέριων μεταφορών και τα αεροσκάφη που μεταφέρουν διαφόρων ειδών φορτία, συμπεριλαμβανομένου και του ταχυδρομείου.

#### 1.1.1: Στρατιωτικά αεροσκάφη

Είναι γεγονός ότι το αεροσκάφος, από την αρχή της δημιουργίας του, άρχισε να χρησιμοποιείται ως προς την εκτέλεση στρατιωτικών αποστολών, με πολλές επιφυλάξεις αρχικά. Όταν ξέσπασε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ελάχιστοι ήταν οι ηγέτες με διορατικότητα ώστε να προβλέψουν τον ρόλο που θα έπαιζε το αεροσκάφος ακόμα και στον ίδιο τον πόλεμο. Ωστόσο, τα πράγματα εξελίχθηκαν ραγδαία. Στην οπτική αναγνώριση ήρθε να προστεθεί, το 1914, η από αέρος φωτογράφιση των θέσεων του αντιπάλου.

Τα πληρώματα των πρώτων αεροσκαφών, χρησιμοποιώντας τα ατομικά τους όπλα και αργότερα τα πυροβόλα που τοποθετήθηκαν στα αεροσκάφη, άνοιξαν το δρόμο στην εναέρια μάχη με την πρώτη κατάρριψη αεροσκάφους από αεροσκάφος να χρονολογείται τον Αύγουστο του 1914. Παράλληλα, ακολούθησε και η προσπάθεια για την αξιοποίησή τους στην εκτέλεση βομβαρδισμού στόχων στο έδαφος, ενώ ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ανέδειξε και τη Ναυτική Αεροπορία με τους Άγγλους να έχουν την πρωτοκαθεδρία. Έτσι, ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος έδωσε το έναυσμα για τη χρησιμοποίηση του αεροπλάνου στην εκτέλεση στρατιωτικών αποστολών και μάλιστα σε ένα αρκετά ευρύ φάσμα.

Η περίοδος του μεσοπολέμου φέρνει την ολοκληρωτική μεταμόρφωση του στρατιωτικού αεροσκάφους, τόσο από άποψη σχήματος όσο και από άποψη επιδόσεων και επιχειρησιακών δυνατοτήτων.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Αεροσκάφη όπως το βρετανικό Spitfire, το γερμανικό Messerschmitt ME-109 και το ιαπωνικό A-6M-5 Zero αποτελούν χαρακτηριστικές αποδείξεις της προσπάθειας που καταβλήθηκε αυτή την περίοδο για την ανάπτυξη και παραγωγή αεροσκαφών υψηλών, με τα τότε κριτήρια, επιδόσεων.

Στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, και στις επόμενες συγκρούσεις που ακολούθησαν, έγινε ευρύτατη χρήση του αεροπορικού όπλου, με τα αεριωθούμενα αεροσκάφη πλέον να έχουν να επιδείξουν υψηλές επιδόσεις, να μπορούν να επιφέρουν τεράστια και αποφασιστικά πλήγματα στον αντίπαλο χρησιμοποιώντας συμβατικά όπλα και πυρομαχικά υψηλής τεχνολογίας. Επιπλέον, αποτέλεσαν και τους πρώτους φορείς πυρηνικών όπλων, δημιουργώντας αργότερα μαζί με τους βαλλιστικούς πυραύλους την «ισορροπία του τρόμου» και την αποφυγή ενός Γ' Παγκοσμίου Πολέμου.

Οι κατηγορίες κάτω από τις οποίες μπορούν να περιληφθούν τα στρατιωτικά αεροσκάφη είναι αρκετές και σε πολλές περιπτώσεις όχι περιχαρακωμένες. Από την άποψη της αποστολής, ο πρώτος διαχωρισμός είναι σε πολεμικά αεροσκάφη και σε αεροσκάφη άλλων αποστολών, που κατά μία θεώρηση είναι αεροσκάφη υποστήριξης. Τα πολεμικά αεροσκάφη διακρίνονται σε τακτικά και στρατηγικά, των οποίων η ανάλυση ακολουθεί.

#### 1.1.2: Στρατηγικά αεροσκάφη

Τα στρατηγικά αεροσκάφη αποτελούν, όπως προαναφέρθηκε, υποκατηγορία των πολεμικών αεροσκαφών. Ανήκουν στα βαρέα βομβαρδιστικά και χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση βομβαρδισμού στρατηγικών στόχων με συμβατικά ή πυρηνικά όπλα, μαζικών βομβαρδισμών σε περιοχές εκτεταμένης εχθρικής στρατιωτικής δράσης ή αστικών κέντρων για την κάμψη του ηθικού του αντιπάλου. Μάλιστα, κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, αλλά και του Πολέμου του Βιετνάμ, παρατηρήθηκαν τέτοιου είδους βομβαρδισμοί σε μεγάλη έκταση.<sup>10</sup>

Τα αεροσκάφη στρατηγικής αναγνώρισης χρησιμοποιήθηκαν σε ευρεία κλίμακα κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, με κάποια φθίνουσα, ωστόσο, τάση, μετά την ανάπτυξη και θέση σε επιχειρησιακή κατάσταση των αναγνωριστικών δορυφόρων. Τα πιο χαρακτηριστικά αεροσκάφη αυτής της κατηγορίας είναι το U-2, ένα από τα οποία καταρρίφθηκε πάνω από την Ρωσία κατά την εκτέλεση αναγνωριστικής πτήσης και με πιλότο τον Φρ. Πάουερ, και το υπερηχητικό SR-71 της αεροπορίας των ΗΠΑ.

Κύρια και αναγκαία χαρακτηριστικά των στρατηγικών βομβαρδιστικών ήταν η μεγάλη ακτίνα δράσης και η δυνατότητα μεταφοράς μεγάλου φορτίου βομβών.

---

<sup>10</sup> Μερικά χαρακτηριστικά αεροσκάφη αυτής της κατηγορίας αποτελούν: σε αυτά του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το γερμανικό Junker Ju-88A-17, το σοβιετικό Tupolev Tu-7, το βρετανικό Avro 683 Lancaster και τα αμερικανικά B-7 και B-29, με το δεύτερο να χρησιμοποιείται στην ρίψη των ατομικών βομβών σε Χιροσίμα και Ναγκασάκι τον Αύγουστο του 1945. Από εκείνα που αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, τα αμερικανικά B-47, B-52, B-1, B-2, τα σοβιετικά Tupolev Tu-22 και Tu-26 και το βρετανικό Vulcan B2.



Παρόλο που οι τελευταίες γενιές διαθέτουν επιπρόσθετα χαρακτηριστικά, όπως η μεγάλη ταχύτητα διείσδυσης σε εχθρική περιοχή και η εφαρμογή τεχνολογιών Στελθ (Stealth) προκειμένου να περιορίζεται δραστικά η απόσταση αποκάλυψής τους από τα εχθρικά ραντάρ, τα παραπάνω χαρακτηριστικά εξακολουθούν να παίζουν σημαντικό ρόλο.

Τέλος, τα αεροσκάφη στρατηγικής αναγνώρισης είναι απαραίτητο να διαθέτουν, εκτός από τη μεγάλη εμβέλεια, χαρακτηριστικά και επιδόσεις που τους εξασφαλίζουν αυξημένες πιθανότητες επιβίωσης. Το αεροσκάφος U-2, για παράδειγμα, είχε αυξημένες δυνατότητες επιβίωσης με την εκτέλεση της αποστολής του σε ύψη που έμεναν στο απυρόβλητο των πυραύλων εδάφους-αέρα για κάποια χρόνια.

### 1.1.3: Τακτικά αεροσκάφη

Τα τακτικά αεροσκάφη αποτελούν τη δεύτερη υποκατηγορία των πολεμικών αεροσκαφών. Σε αυτά ανήκουν:

i. Τα αεροσκάφη αεροπορικής υπεροχής<sup>11</sup>. Ο όρος είναι ταυτόσημος με τους όρους αεροσκάφη δίκλισης (Fighters) και αεροσκάφη αναχαίτισης (interceptors). Αρχικά χρησιμοποιήθηκε ο πρώτος όρος, με το δεύτερο να παίρνει τη σκυτάλη και να επικρατεί έως και σήμερα. Κύρια αποστολή των αεροσκαφών αεροπορικής υπεροχής, χωρίς ωστόσο να είναι δεσμευτική, αποτελεί η απόκτηση και διατήρηση της αεροπορικής υπεροχής πάση θυσία.<sup>12</sup>

ii. Τα αεροσκάφη δίκλισης/βομβαρδισμού (Δ/Β). Ο όρος αποτελεί απόδοση του αντίστοιχου αγγλικού Fighter/Bomber που καθιερώθηκε μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν πολλοί τύποι αεριωθούμενων αεροσκαφών μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν τόσο σε ρόλο αέρος-αέρος (αναχαίτιση) όσο και σε ρόλο αέρος-εδάφους (προσβολή στόχων στο έδαφος). Το ποιος από τους δύο ρόλους θα ήταν ο πρωτεύων και ποιος ο δευτερεύων αποτελούσε υπόθεση της κάθε αεροπορίας, που παρείχε και την ανάλογη εκπαίδευση στα πληρώματά της επιλέγοντας ταυτόχρονα τα όπλα και τα πυρομαχικά που ικανοποιούσαν τις απαιτήσεις της.

---

<sup>11</sup> Ως αεροπορική υπεροχή ορίζεται ο βαθμός επικράτησης μιας δύναμης πάνω σε μια άλλη στον αέρα, που επιτρέπει στην πρώτη να διεξάγει επιχειρήσεις στην ξηρά, στη θάλασσα και στον αέρα, σε δεδομένο χρόνο και τόπο, χωρίς η αντίπαλη δύναμη να παρεμβαίνει απαγορευτικά. Η αεροπορική υπεροχή μπορεί να είναι διαρκής σε όλο το θέατρο των επιχειρήσεων ή και περιορισμένη σε χρόνο και τόπο.

<sup>12</sup> Βλ. *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια* υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγικές εκδόσεις, Αθήνα 2005, σ. 56.

iii. Τα αεροσκάφη τακτικής αναγνώρισης (T/A). Στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για αεροσκάφη Δ/Β εφοδιασμένα αρχικά με φωτογραφικές μηχανές και αργότερα με αυτοματοποιημένα συστήματα μετάδοσης δεδομένων για άμεση διαβίβαση της πληροφορίας στα κέντρα επιχειρήσεων εδάφους, δηλαδή σε πραγματικό χρόνο (real time).

iv. Τα αεροσκάφη ελαφρού βομβαρδισμού (E/B). Πρόκειται για αεροσκάφη, τα οποία σχεδιάστηκαν και αναπτύχθηκαν ώστε να χρησιμοποιούνται για την προσβολή στόχων στο έδαφος. Για την αυτοάμυνά τους διέθεταν περιορισμένο αριθμό όπλων αέρος-αέρος, κυρίως βλημάτων. Όλο το βάρος των σχεδιαστών έπεφτε στη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλης ποσότητας όπλων και πυρομαχικών στη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση, θέτοντας σε δεύτερη μοίρα άλλες επιδόσεις, όπως την ταχύτητα ή την ευελιξία.

v. Τα αεροσκάφη στρατιωτικής συνεργασίας. Αξίζει εδώ να σημειωθεί πως το αεροσκάφος ως πολεμικό όπλο χρησιμοποιήθηκε αρχικά στον ρόλο υποστήριξης των επιχειρήσεων του Στρατού Ξηράς. Αρχικά, χρησιμοποιήθηκαν για την παρατήρηση των θέσεων του αντιπάλου, έπειτα προστέθηκε και η παρατήρηση των βολών του πυροβολικού, καταλήγοντας στην παροχή πυρών υποστήριξης με τα μαχητικά αεροσκάφη. Η σχεδίαση και ανάπτυξη εξοπλισμένων αεροσκαφών με αποκλειστικό ρόλο την υποστήριξη του Στρατού Ξηράς σταμάτησε με το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Σήμερα, στις επιχειρήσεις Εγγύς Αεροπορικής Υποστήριξης, οι περισσότερες αεροπορίες, μεταξύ των οποίων και η ελληνική Πολεμική Αεροπορία, διαθέτουν αεροσκάφη Δ/Β με τα απαιτούμενα κατά περίπτωση όπλα και πυρομαχικά. Σε περίπτωση στενότητας στα παραπάνω αεροσκάφη χρησιμοποιούνται και εκπαιδευτικά αεροσκάφη προχωρημένης και επιχειρησιακής εκπαίδευσης εξοπλισμένα με βάση τις απαιτήσεις και τις δυνατότητες που αυτά έχουν.

vi. Τα αεροσκάφη κρούσης. Ο όρος προέρχεται από μετάφραση του Νατοϊκού όρου "strike" και πρόκειται για αεροσκάφη Δ/Β ή E/B ενταγμένα σε μοίρες που ως αποστολή έχουν την εξαπόλυση τακτικών πυρηνικών όπλων. Υπό αυτή την έννοια είναι σαφές ότι δεν πρόκειται για μια κατηγορία αεροσκαφών με απαιτήσεις ειδικής αεροναυπηγικής σχεδίασης.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Μια περιορισμένης έκτασης τροποποίηση στο σύστημα άφεςης των όπλων, που σκοπό έχει την αύξηση του συντελεστή ασφαλείας, είναι αρκετή. Αεροσκάφη νατοϊκών χωρών στα οποία κατά καιρούς ανατέθηκε ρόλος κρούσης ήταν τα F-84F, F-100, F-104, F-4 και F-16 και τα γαλλικά Mirage V και Mirage 2000.

vii. Τα αεροσκάφη καταστολής εχθρικής αεράμυνας. Πρόκειται και πάλι για τακτικά αεροσκάφη, τα οποία με ειδικό ηλεκτρονικό εξοπλισμό και με βλήματα αέρος-εδάφους που ανιχνεύουν την ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία, προσβάλλουν τα ραντάρ των αντιαεροπορικών συστημάτων αέρος-εδάφους (πυραύλων και πυροβόλων). Η δράση τους εκδηλώνεται με ένα συνδυασμό τακτικών αεροσκαφών με βλήματα αέρος-εδάφους αντι-ραντάρ και αεροσκαφών ηλεκτρονικού πολέμου, εξοπλισμένων με ισχυρούς ηλεκτρονικούς παρεμβολείς.

#### 1.1.4: Στρατιωτικά αεροσκάφη άλλων χρήσεων

Μια σύγχρονη αεροπορική δύναμη, προκειμένου να συγκροτηθεί και να μπορεί να προσφέρει τις υπηρεσίες που απαιτεί η όλη αμυντική προσπάθεια της χώρας, εκτός από τα πολεμικά αεροσκάφη και όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως, στηρίζεται σε μια σειρά από αεροσκάφη διαφόρων χρήσεων, τα οποία καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ρόλων και αποστολών. Σε αυτά συγκαταλέγονται τα εκπαιδευτικά, τα μεταφορικά, τα αεροσκάφη με το αερομεταφερόμενο σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης και ελέγχου, τα αεροσκάφη ναυτικής περιπολίας (Maritime Patrol Aircraft-MPA) και ανθυποβρυχιακού πολέμου (ASW), τα αεροσκάφη ηλεκτρονικού πολέμου, τα έρευνας και διάσωσης και τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη (Unmanned Aerial Vehicles-UAV's).<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με αυτά, βλ. *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια* υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγικές εκδόσεις, Αθήνα 2005.

## Κεφάλαιο 2: Θεωρίες περί Στρατηγικής

«Οι αρχές της στρατηγικής είναι να ξέρεις το πεδίο μάχης,  
να ξέρεις τις δυνάμεις του αντιπάλου σου και να  
κάνεις κάτι που ο αντίπαλός σου δεν περιμένει»

Sun Tzu

Η στρατηγική αποτελεί την επιστήμη και τέχνη της χρήσης των πολιτικών, διπλωματικών, στρατιωτικών, οικονομικών και ψυχολογικών δυνάμεων ενός κράτους ή μιας ομάδας κρατών προκειμένου να στηρίξουν στο μέγιστο δυνατό επίπεδο τις υιοθετημένες πολιτικές τους σε συνθήκες ειρήνης ή πολέμου.<sup>15</sup> Ακόμα, κατά τον ορισμό που δίνει ο Κολιόπουλος, αποτελεί τη σύζευξη μέσων και σκοπών υπό το πρίσμα πραγματικής ή ενδεχόμενης σύγκρουσης και υπό την επίδραση του ανταγωνισμού. Με άλλα λόγια, συνίσταται στο τρίπτυχο *μέσα-σκοποί-αντίπαλος*<sup>16</sup> και ορίζεται ως ένα σχέδιο δράσης με απώτερο σκοπό την επίτευξη ενός προκαθορισμένου στόχου<sup>17</sup>, η επίτευξη του οποίου βασίζεται στην εκπόνηση μακροχρόνιου σχεδιασμού και συνοδεύεται από ένα σύστημα μέτρων προκειμένου να επιτευχθεί<sup>18</sup>.

Κατά τον Colin Gray, ως στρατηγική ορίζεται η σχέση μεταξύ πολιτικών επιδιώξεων και στρατιωτικής ισχύος<sup>19</sup>. Ακόμα, ο Luttwak ορίζει τη στρατηγική ως μια σειρά αποφάσεων που αφορούν την επίτευξη υπέρτατων στόχων μέσω της διεξαγωγής ενός πολέμου, όπως η κινητοποίηση δυνάμεων και ο καταμερισμός τους σε διαφορετικά πεδία σύγκρουσης<sup>20</sup>.

Ανάλογα με το πεδίο αναφοράς της, η στρατηγική χωρίζεται σε υψηλή στρατηγική (*grand strategy*), στρατιωτική στρατηγική (*military strategy*), όπου αναλύονται διεξοδικά στη συνέχεια του κεφαλαίου, και η επιχειρησιακή τέχνη (*operational art*), η οποία αφορά στη χρήση μεγάλων στρατιωτικών μονάδων για την επίτευξη των αντικειμενικών σκοπών που έχουν τεθεί στα πλαίσια μιας εκστρατείας, ενός θεάτρου επιχειρήσεων ή ενός κλάδου των ενόπλων δυνάμεων<sup>21</sup>.

<sup>15</sup> Βλ. Γιώργος Βοσκόπουλος, *Παράμετροι αμυντικού και στρατηγικού σχεδιασμού*, εκδ. Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2016, σ. 217-218.

<sup>16</sup> Βλ. Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, σ. 44-48.

<sup>17</sup> Βλ. Γιώργος Βοσκόπουλος, σ. 217.

<sup>18</sup> Βλ. Γιώργος Βοσκόπουλος, σ. 217-218.

<sup>19</sup> Βλ. Colin Gray, *Strategic Studies and Public Policy: The American Experience*, University of Kentucky Press, Lexington 1982, σ. 1.

<sup>20</sup> Βλ. Edward Luttwak, *Strategy: The Logic of War and Peace*, University of Harvard Press, Cambridge Massachusetts 1987, σ. 69.

<sup>21</sup> Βλ. Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, σ. 44-45.

Ορισμένες φορές, εκτός των ανωτέρω, ως τμήμα της στρατηγικής εμφανίζεται και η τακτική. Η τακτική, όμως, αφορά στη «μάχη» και στο χειρισμό των μέσων, και η στρατηγική στον «πόλεμο» και στην επίδραση των μέσων προς επίτευξη των αντικειμενικών πολιτικών σκοπών.<sup>22</sup> Γίνεται, εξίσου, ταύτιση του «στρατηγικού» με τα οπλικά συστήματα μεγάλου βεληνεκούς και του «τακτικού» με τα οπλικά συστήματα μικρού βεληνεκούς. Αυτό, όμως, που έχει σημασία είναι η λεγόμενη στρατηγική αποτελεσματικότητα (strategic effectiveness) μιας στρατιωτικής δύναμης, ενός οπλικού συστήματος κ.λπ.. Κατά πόσο, δηλαδή, μια στρατιωτική δύναμη, ένα οπλικό σύστημα κ.λπ. συνεισφέρουν στην επίτευξη των σκοπών που έχουν τεθεί από την πολιτική, χωρίς να είναι απαραίτητες οι υπόλοιπες παράμετροι (βεληνεκές, τακτική και επιχειρησιακή δεξιότητα, κ.λπ.).

## 2.1 Υψηλή Στρατηγική

Για την υψηλή στρατηγική έχουν δοθεί πολλοί ορισμοί στη διεθνή πολιτική. Σύμφωνα με τον Basil Liddell Hart, ο ρόλος της υψηλής στρατηγικής είναι να συντονίζει και να διευθύνει όλες τις πηγές του έθνους για την επίτευξη του πολιτικού σκοπού του πολέμου. Η υψηλή στρατηγική πρέπει να υπολογίζει και να αναπτύσσει τους οικονομικούς πόρους και το ανθρώπινο δυναμικό των εθνών για να υποστηρίξει τα μαχόμενα στρατεύματα.<sup>23</sup> Ο Barry Posen υποστηρίζει πως η υψηλή στρατηγική αποτελεί μια πολιτικοστρατιωτική αλυσίδα μέσων και σκοπών, σχετικά με το πώς μπορεί ένα κράτος να παράγει με τον καλύτερο τρόπο την ασφάλειά του.<sup>24</sup>

Ένας πιο σύγχρονος ορισμός αναφέρεται στη χρησιμοποίηση όλων των διαθέσιμων μέσων (στρατιωτικά, πολιτικά, διπλωματικά, κ.λπ.) από ένα κράτος, προκειμένου να επιτύχει τους μακροπρόθεσμους πολιτικούς σκοπούς που έχει θέσει. Στην υψηλή στρατηγική, το κράτος θα πρέπει να εντοπίζει τις πιθανές απειλές και να χρησιμοποιεί τα ανάλογα μέσα για την αντιμετώπισή των. Ένας ορθολογικός σχεδιασμός της υψηλής στρατηγικής θα πρέπει να περιλαμβάνει α) τη διάγνωση του διεθνούς περιβάλλοντος, ώστε να γίνουν αντιληπτές οι απειλές κατά της εθνικής ασφάλειας, β) τον καθορισμό των πολιτικών σκοπών, λαμβάνοντας υπόψη τους διατιθέμενους πόρους, τους περιορισμούς και τις ευκαιρίες που θα παρουσιαστούν, γ) τον καθορισμό ενός αποτελεσματικού συνδυασμού των μέσων και των πολιτικών στόχων, καθώς για την αποφυγή της σπατάλης των πόρων είναι απαραίτητη η

---

<sup>22</sup> Με βάση την διαπίστωση αυτή, ένα οπλικό σύστημα, ένα είδος στρατιωτικών δυνάμεων ή ένας τρόπος δράσης, μπορούν να ονομαστούν «στρατηγικά», εάν και εφόσον επηρεάζουν τις τύχες του πολέμου. Βλ. Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, σ. 45-48.

<sup>23</sup> Βλ. Basil Henry Liddell Hart, *Στρατηγική της έμμεσης προσεγγίσεως*, εκδ. Βάνιας, Θεσσαλονίκη 1995, σ. 501-502.

<sup>24</sup> Βλ. Barry R. Posen, *The source of military doctrine: France, Britain, and Germany between the world wars*, εκδ. Ithaca: Cornell University Press, 1984, σ. 14-15.

εναρμόνιση των στόχων με τα μέσα και δ) τη διαμόρφωση της «εικόνας» της υψηλής στρατηγικής τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

Σύμφωνα με τον Χαράλαμπο Παπασωτηρίου<sup>25</sup>, η υψηλή στρατηγική απαρτίζεται από πέντε βασικές διαστάσεις, μέσα από τις οποίες κινούνται οι εμπόλεμοι.

α) Στρατιωτική στρατηγική: χρήση ένοπλης βίας σε ξηρά, θάλασσα και αέρα για την προώθηση των πολιτικών σκοπών των εμπολέμων,

β) Οικονομική διάσταση: υλική υποστήριξη των πολεμικών επιχειρήσεων από την μία, υπονόμηση της δυνατότητας οικονομικής υποστήριξης των ενόπλων δυνάμεων του εχθρού από την άλλη,

γ) Εσωτερική πολιτική: ικανότητα πολιτικού συστήματος στην άντληση πόρων από τον πληθυσμό για την υποστήριξη της πολεμικής προσπάθειας, συμπεριλαμβανομένης της κρατικής οργάνωσης και της συνοχής του πολιτικού συστήματος, η οποία εμπεριέχει την έννοια της εσωτερικής νομιμοποίησης,

δ) Διεθνής νομιμοποίηση: οι πολεμικοί σκοποί και τα μέσα συμβαδίζουν με τις επικρατούσες διεθνείς αξίες και το πνεύμα της εποχής,

ε) Διπλωματία: προσπάθειες εμπολέμων για εξασφάλιση της πολεμικής σύμπραξης τρίτων κρατών ή τουλάχιστον της έμμεσης υποστήριξής τους.

Κεντρική πτυχή της υψηλής στρατηγικής αποτελεί ο καθορισμός των προτεραιοτήτων, ο οποίος πρέπει να γίνει τόσο με βάση τις διάφορες απειλές όσο και με βάση τους πιθανούς τρόπους αντιμετώπισης αυτών. Επιπλέον, ο αριθμός των απειλών στο άναρχο διεθνές περιβάλλον είναι μεγάλος και οι πόροι για την αντιμετώπισή των δεν επαρκούν.

Όσον αφορά την έξυπνη άμυνα, σύμφωνα με τον Νίκο Σύκα, αυτή αποτελεί μια καινοτομία, η οποία μπορεί να ταξινομηθεί με βάση τους τέσσερις βασικούς τύπους, όπως καινοτομία προϊόντος, καινοτομία διαδικασιών, οργανωσιακή καινοτομία και καινοτομία μάρκετινγκ. Στο πεδίο της έξυπνης άμυνας, η αξιοπιστία της αποτρεπτικής ισχύος αποτελεί συνάρτηση πολλών αλληλοεξαρτώμενων παραγόντων, οι οποίοι πρέπει να συνδυάζονται μεταξύ τους με τρόπο που να μεγιστοποιούν συνεργατικά την αμυντική και αποτρεπτική ικανότητα της χώρας και μπορούν να κωδικοποιηθούν ως εξής:

1. Ο συνδυασμός οικονομικών, εμπορικών, ενεργειακών, πολιτικών, νομικών, διπλωματικών και στρατιωτικών μέσων και δυνατοτήτων.

---

<sup>25</sup> Βλ. Χαράλαμος Παπασωτηρίου, *Βυζαντινή Υψηλή Στρατηγική: 6<sup>ος</sup> – 11<sup>ος</sup> αιώνας*, εκδ. Ποιότητα, Αθήνα 2000, σ. 16-22.

2. Οι νέες διαδικασίες για διαχείριση των αμυντικών πόρων (ποιότητα ανθρώπινου δυναμικού, εκπαίδευση, δεξιότητες, ειδίκευση, οικονομίες κλίμακας, κ.ά.).
3. Η νέα οργανωσιακή κουλτούρα και η δημιουργία συμμαχιών στη βάση της σύγκλισης συμφερόντων για αποτροπή των εξωτερικών απειλών.
4. Η ενημέρωση της κοινής γνώμης, το στρατηγικό positioning, η ανάκτηση της ηθικής υπεροχής και η προβολή ισχύος.

Οι δεξιότητες των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων, η σύναψη στρατηγικών συμμαχιών και αμυντικών συμφωνιών, η εύρεση νέων κοιτασμάτων φυσικού αερίου και οι οικονομικές δυνατότητες, σε συνδυασμό με τη διπλωματία, τη διεθνοποίηση του ζητήματος και τη στρατηγική επικοινωνία, μπορούν να θωρακίσουν τις ΑΟΖ των χωρών απέναντι σε οποιαδήποτε απειλή. Μέσα από τον άριστο συνδυασμό των κρίσιμων συντελεστών Οικονομικής Διπλωματίας και επαρκούς συλλογικής αποτρεπτικής ισχύος, μπορεί να διασφαλιστεί η ειρήνη και η απρόσκοπτη εκμετάλλευση του θαλάσσιου ενεργειακού πλούτου. Στην εποχή των ασυμμετριών, μια αλλαγή του ποσοστού μόλις 1% στα συστήματα μπορεί να μειώσει την ευθραυστότητα (fragility) ή να αυξήσει την ανθεκτικότητα (antifragility) κατά ποσοστό περίπου 99%. Αυτό σημαίνει, δηλαδή, ότι χρειάζονται ελάχιστα μόνο βήματα για να γίνουν τα πράγματα καλύτερα και πιο ασφαλή.

### **Έξυπνη Άμυνα**

Η έξυπνη άμυνα αποτελεί νέα προσέγγιση, η οποία προάγει τη συνεργασία και ενθαρρύνει τους συμμάχους να συνεργαστούν στην ανάπτυξη, στην απόκτηση και στην υποστήριξη επιχειρησιακών δυνατοτήτων για την ανάληψη βασικών εντολών στα πλαίσια του νέου στρατηγικού σχεδίου του ΝΑΤΟ. Αυτό πραγματοποιείται μέσα από τη συνένωση (pooling) και την κατανομή (sharing) των δυνατοτήτων και των πόρων, την εξειδίκευση (specialization) της παραγωγής, την προτεραιοποίηση των ενεργειών και τον αποτελεσματικότερο συντονισμό των προσπαθειών.

Από το 2008, η παγκόσμια οικονομία αντιμετωπίζει τη χειρότερή της περίοδο. Οι κυβερνήσεις εφαρμόζουν δραστικές περικοπές στους αμυντικούς προϋπολογισμούς για να αντιμετωπίσουν την οικονομική ύφεση. Στα πλαίσια της έξυπνης άμυνας, τα μέλη της συμμαχίας οφείλουν να δώσουν προτεραιότητα σε εκείνες τις επιχειρησιακές δυνατότητες που χρειάζονται περισσότερο, να εξειδικεύονται σε ό,τι κάνουν καλύτερα και να ψάχνουν πολυεθνικές συνεργατικές λύσεις στα κοινά προβλήματα. Το ΝΑΤΟ μπορεί να ενεργήσει ως μεσολαβητής,

βοηθώντας τις χώρες να ορίσουν τι μπορεί να κάνουν συλλογικά με μικρότερο κόστος, αποτελεσματικότερα και με λιγότερο ρίσκο.

Κατά τον Γενικό Γραμματέα του NATO, Rasmussen, στη Σύσκεψη Ασφαλείας του Μονάχου το Φεβρουάριο του 2011, η έξυπνη άμυνα μπορεί να οριστεί ως η ειδική προσέγγιση, η οποία είναι ικανή για τη διασφάλιση μεγαλύτερης ασφάλειας, με λιγότερα χρήματα, μέσα από μια ευέλικτη συνεργασία με στόχο τη συνένωση και την κατανομή των πόρων, έτσι ώστε τα μέλη του NATO να μπορέσουν μαζί να αποκτήσουν τις απαραίτητες επιχειρησιακές δυνατότητες.<sup>26</sup>

## 2.2 Στρατιωτική Στρατηγική

Η στρατιωτική στρατηγική αποτελεί σε πρώτο στάδιο την «τέχνη του στρατηγού» ή τη «στρατηγική τέχνη» ή τη «στρατηγία» και περιλαμβάνει τη σχεδίαση και διεξαγωγή πολεμικών επιχειρήσεων. Ειδικότερα, η στρατηγική αυτή έχει να κάνει με τη σχεδίαση και διεξαγωγή εκστρατειών, τις κινήσεις και τη διάταξη των δυνάμεων, καθώς και με την παραπλάνηση<sup>27</sup> του εχθρού. Είναι η τέχνη και η επιστήμη για τη χρήση της στρατιωτικής ισχύος ως προς την εξασφάλιση των υπάρχοντων σκοπών της εθνικής πολιτικής. Η επιτυχία της στρατηγικής εξαρτάται, πρωτίστως, από μια καλή εκτίμηση της καταστάσεως, την εναρμόνιση του σκοπού και των διατιθέμενων μέσων. Ο σκοπός πρέπει να είναι ανάλογος των συνολικών μέσων που διατίθενται και αυτών που χρησιμοποιούνται για την επιτυχία κάθε ενδιάμεσου σκοπού, ο οποίος εν τέλει οδηγεί στον ανώτατο τελικό σκοπό.

Κατά τον ορισμό του Vasily Sokolovskii, η στρατιωτική στρατηγική αποτελεί ένα σύστημα θεωρητικής γνώσης, το οποίο αφορά τους νόμους του πολέμου. Η στρατηγική μελετά τις συνθήκες και τη φύση των μελλοντικών πολέμων, τη μέθοδο προετοιμασίας και διεξαγωγής τους, τους κλάδους των ενόπλων δυνάμεων και τη βάση για τη στρατιωτική τους χρήση, καθώς επίσης και την υλική και τεχνολογική βάση του πολέμου.<sup>28</sup> Επιπλέον, η στρατιωτική στρατηγική ενός κράτους αφορά στη συνεργασία στρατιωτικών σκοπών, τρόπων και μέσων για την επίτευξη των στρατιωτικών στόχων και μπορεί να οριστεί ως η συσχέτιση των πολιτικών επιλογών με τις στρατιωτικές δυνατότητες του κράτους, με σκοπό την επίτευξη συγκεκριμένων εθνοκρατικών στοχεύσεων.<sup>29</sup> Η στρατιωτική στρατηγική διακρίνεται στην

<sup>26</sup> Βλ. Αναστάσιος Μπασάρας, *Η νέα Υπηρεσία Υποστήριξης του NATO και η Έξυπνη Άμυνα*, ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ (ΕΛΙΣΜΕ): <http://www.elisme.gr/gr/2013-01-06-18-39-21/item/42-21> [πρόσβαση 15/9/2019].

<sup>27</sup> Κατά τον Sun Tzu, «όλος ο πόλεμος βασίζεται στην παραπλάνηση».

<sup>28</sup> Βλ. Vasily D. Sokolovskii, *Soviet Military Strategy*, εκδ. THE RAND Corporation, Santa Monica, California 1963, σ. 85-131: <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/reports/2005/R416.pdf>.

<sup>29</sup> Βλ. Παναγιώτης Ήφαιστος και Αθανάσιος Πλατιάς, *Ελληνική Αποτρεπτική Στρατηγική*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992, σ. 67-68.



επιχειρησιακή και την τακτική στρατηγική. Επιχειρησιακή στρατηγική ονομάζεται η χρήση μεγάλων στρατιωτικών μονάδων με στόχο την επίτευξη των αντικειμενικών σκοπών που έχουν τεθεί στο πλαίσιο μιας εκστρατείας, ενώ τακτική στρατηγική θεωρείται η χρήση στρατιωτικών μονάδων με στόχο την επίτευξη των αντικειμενικών σκοπών που έχουν τεθεί στο πλαίσιο της μάχης.<sup>30</sup>

Με λίγα λόγια, η στρατιωτική στρατηγική αφορά στην εφαρμογή της υψηλής στρατηγικής σε χαμηλότερο επίπεδο. Επομένως, η υψηλή στρατηγική αποσκοπεί σε ένα ευρύτερο πλαίσιο που σχετίζεται με τη χρήση όλων των πτυχών της εθνικής ισχύος. Εφόσον, λοιπόν, η υψηλή στρατηγική βρίσκεται σε υψηλότερο επίπεδο, με μεγαλύτερη και ευρεία θεώρηση των καταστάσεων, η στρατιωτική στρατηγική οφείλει να καθοδηγείται από αυτήν. Τέλος, αποστολή της στρατιωτικής στρατηγικής είναι η επίτευξη των πολιτικών στοχεύσεων του κράτους, μέσα από την προετοιμασία και χρήση των στρατιωτικών μέσων.<sup>31</sup>

### 2.3: Αεροπορική Στρατηγική

Από το Μεσοπόλεμο, η χάραξη της αεροπορικής στρατηγικής έχει καταστεί περισσότερο συλλογικό και λιγότερο ατομικό έργο· ζητούμενό της αποτελεί το πώς και πότε η αεροπορική ισχύς πρέπει να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να αποδοθούν τα μέγιστα. Σημασία για τον υπεύθυνο χάραξης αεροπορικής στρατηγικής έχουν τα αποτελέσματα που επιδιώκει να προκαλέσει με μια αεροπορική επίθεση. Η αεροπορική στρατηγική διαπερνάται από έννοιες οι οποίες υπάρχουν επί δεκαετίες και δεν μπορούν να αποδοθούν σε κάποιο μεμονωμένο διανοητή.

Τρεις είναι οι έννοιες που έχουν μεγάλη σημασία για την κατανόηση της αεροπορικής στρατηγικής. Η πρώτη αφορά το κυρίαρχο όπλο, δηλαδή το όπλο με το μεγαλύτερο βεληνεκές. Λόγω αυτού, αναλαμβάνει δράση πρώτο με αποτέλεσμα το τακτικό ή ακόμα και το επιχειρησιακό και στρατηγικό δόγμα μιας ένοπλης δύναμης να συντίθεται γύρω από αυτό. Η δεύτερη έννοια είναι αυτή του *countervalue* (ή *countercity*), δηλαδή η πολεμική δράση που στρέφεται εναντίον των αστικών κέντρων και της οικονομικής ζωής του εχθρού.<sup>32</sup> Ο R. Pare το χαρακτηρίζει ως «στρατηγικές τιμωρίας» (*punishment strategies*), οι οποίες επιδιώκουν να αναγάγουν τα κόστη αντίστασης σε μη αποδεκτά επίπεδα, προκαλώντας απώλειες στον άμαχο πληθυσμό και εναντιώνοντάς τον κατά των ηγετών του.<sup>33</sup> Τέλος, η τρίτη βασική έννοια για την κατανόηση της αεροπορικής στρατηγικής είναι αυτή του πολέμου

<sup>30</sup> Βλ. Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, σ. 44-45.

<sup>31</sup> Βλ. Basil Liddell Hart, σ. 21-22.

<sup>32</sup> Εν αντιθέσει, το *counterforce* αποτελεί την πολεμική δράση που στόχο έχει τις ένοπλες δυνάμεις του εχθρού.

<sup>33</sup> Βλ. Γιώργος Βοσκόπουλος, σ. 147.

«ελιγμού», δηλαδή του πολέμου όπου ο εχθρός αντιμετωπίζεται ως σύστημα και τελικός σκοπός δεν είναι η φυσική του καταστροφή αλλά η συστημική του αποδιάρθρωση πλήττοντας κάποια καίρια αδυναμία του, κάποιο νευραλγικό του σημείο.

Ο όρος «αεροπορική ισχύς» χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το 1908 από τον H.G. Wells στο μυθιστόρημά του «War in the Air». Η χρήση του όρου καθιερώθηκε τελικά στα τέλη της δεκαετίας του 1920, όταν οι θεωρητικοί της αεροπορικής ισχύος διατύπωσαν ευρείς ορισμούς του.<sup>34</sup> Ο πρώτος θεωρητικός που αναφέρθηκε στην αεροπορική στρατηγική ήταν ο Ιταλός Τζούλιο Ντουέτ<sup>35</sup> (1869-1930). Ο Ιταλός ταξίαρχος Ντουέτ φέρνει την πρώτη θεωρία αεροπορικής στρατηγικής, η οποία επηρέασε επί δεκαετίες την εξέλιξη του αεροπορικού όπλου. Σύμφωνα με τη θεωρία του, η οποία διατυπώθηκε το 1921, το αεροπλάνο θα ήταν το αποφασιστικό όπλο σε ένα μελλοντικό πόλεμο, αλλά ο στρατηγικός βομβαρδισμός έπρεπε να αποτελεί την κύρια αποστολή της αεροπορικής δύναμης. Πεποίθησή του ήταν ότι η υπεροχή της άμυνας στο έδαφος θα εξακολουθούσε να υφίσταται. Στον αέρα όμως πλεονεκτούσε η επίθεση, ενώ η άμυνα βρισκόταν σε απελπιστική θέση. Αξίζει εδώ να αναφερθεί πως το αεροσκάφος είναι ένα εκ φύσεως επιθετικό όπλο, το οποίο έχει απεριόριστες δυνατότητες προσβολής του εχθρού σε επιλεγμένο χώρο και χρόνο, ενώ η αεράμυνα είτε με αντιαεροπορικά όπλα είτε με μαχητικά αεροσκάφη δεν είναι σε θέση να ανακόψει τον επιτιθέμενο.<sup>36</sup>

Κατά συνέπεια, στον αεροπορικό πόλεμο η άμυνα συνιστά σπατάλη πόρων. Επιπλέον, η προσπάθεια θα πρέπει να αφιερωθεί εξ ολοκλήρου στην επίθεση με στόχο την απόκτηση του αεροπορικού ελέγχου (command of the air).<sup>37</sup> Ο αεροπορικός έλεγχος είναι αναγκαίος και ικανός για τη νίκη σε ξηρά και θάλασσα. Βέβαια, ο Ντουέτ πίστευε ότι οι αεροπορικές δυνάμεις μπορούσαν να εξαλείψουν την ανάγκη για επίτευξη χερσαίας και θαλάσσιας νίκης.

Σύμφωνα με τον Ντουέτ, η αεροπορική επίθεση δε θα πρέπει να διεξάγεται εναντίον του «σκληρού» στόχου των εχθρικών ενόπλων δυνάμεων (counterforce)

---

<sup>34</sup> Βλ. Δρ. Γεώργιος Γερούλης, *Η μελλοντική όψη της αεροπορικής ισχύος και τα νέα μέσα στην υπηρεσία της ΠΑ*, Πρακτικά 1<sup>ου</sup> Αεροπορικού Συνεδρίου (Νοέμβριος 2019), σ. 43: [https://www.ikaros.net.gr/wp-content/uploads/2020/03/%CE%A3%CE%91%CE%A3%CE%99\\_1\\_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C\\_%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AD%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%BF.pdf](https://www.ikaros.net.gr/wp-content/uploads/2020/03/%CE%A3%CE%91%CE%A3%CE%99_1_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AD%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%BF.pdf).

<sup>35</sup> Για τη βιογραφία του Giulio Douhet, βλ. <https://www.britannica.com/biography/Giulio-Douhet>.

<sup>36</sup> Πολλές φορές μάλιστα τα στοιχεία της αεράμυνας σε ορισμένες περιοχές βρίσκονται σε απραξία περιμένοντας επιθέσεις που δεν εκδηλώνονται ποτέ, ενώ ταυτόχρονα ο επιτιθέμενος συγκεντρώνει τις δυνάμεις του σε άλλα σημεία επιτυγχάνοντας συντριπτικό πλεονέκτημα. Επίσης, για περισσότερα σχετικά με τον Ντουέτ και τη θεωρία του, βλ. <https://www.youtube.com/watch?v=QvmVyE4XfSI>.

<sup>37</sup> Ο αεροπορικός έλεγχος, όρος δάνειος από τη θεωρία της ναυτικής στρατηγικής του Κόρμπιτ, ορίζεται ως η δυνατότητα να εμποδίζεις τον εχθρό να πετάξει ενώ εσύ έχεις τη δυνατότητα να πετάς. Με άλλα λόγια, το να έχεις τη δυνατότητα να του προξενείς ζημιά από τον αέρα, ενώ αυτός δεν είναι σε θέση να κάνει το ίδιο σε εσένα.

αλλά εναντίον των «μαλακών» στόχων των εχθρικών βιομηχανικών και αστικών κέντρων (countervalue).<sup>38</sup> Η εχθρική αεροπορία θα καταστραφεί στο έδαφος και στα εργοστάσια κατασκευής της και όχι στον αέρα μέσω αερομαχιών. Ταυτοχρόνως το ηθικό του εχθρικού άμαχου πληθυσμού θα καταρρακώνεται μέσω των συνεχών βομβαρδισμών των αστικών κέντρων, εξαναγκάζοντας τελικά τον εχθρό σε συνθηκολόγηση. Το μέσο διεξαγωγής αυτής της αεροπορικής επίθεσης θα είναι μια ανεξάρτητη πολεμική αεροπορία αποτελούμενη αποκλειστικά από βομβαρδιστικά αεροσκάφη, τα οποία υποτίθεται ότι μπορούν να προστατευθούν από μόνα τους έναντι των εχθρικών μαχητικών.

Αν η απειλή καταστροφής των αστικών και βιομηχανικών κέντρων του εχθρού δεν αποδειχθεί αρκετή για να τον κάνει να συμμορφωθεί προς τη θέλησή μας, η καταστροφή τους αυτή καθαυτή είναι βέβαιο ότι θα κάνει την κοινή γνώμη της εχθρικής χώρας να πιέσει αποφασιστικά για ειρήνη, ακόμα και αν οι χερσαίες και ναυτικές δυνάμεις του εχθρού εξακολουθούν να βρίσκονται άθικτες στο μέτωπο. Για αυτό το λόγο μπορεί να υποστηριχθεί πως η αεροπορική στρατηγική που πρότεινε ο Ντουέτ εντάσσεται στην παράδοση της έμμεσης προσέγγισης.

Ακόμα, ο Αμερικανός πτέραρχος Μπίλι Μίτσελ<sup>39</sup> (1879-1936), ήρωας του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, υποστήριξε τον πρωταρχικό ρόλο της αεροπορίας, αλλά θεωρούσε πως πρώτα έπρεπε να πληγεί η αεροπορία του αντιπάλου και έπειτα να χρησιμοποιηθεί η αεροπορική δύναμη της χώρας.

Στην αρχή του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, οι Γερμανοί απέδειξαν, μετά από μια σειρά επιτυχιών, την ορθότητα του δικού τους δόγματος, το οποίο εκτός από τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς<sup>40</sup> περιλάμβανε την απόκτηση αεροπορικής υπεροχής, την αναχαίτιση, την αναγνώριση και την εγγύς αεροπορική υποστήριξη. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί πως οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί δεν απέδωσαν, παρόλο που Αμερικανοί και Άγγλοι διέθεσαν τεράστια μέσα για τους βομβαρδισμούς των γερμανικών οικονομικών κέντρων μη έχοντας το αναμενόμενο αποτέλεσμα.

Τα προβλήματα ασφαλείας που αντιμετωπίζει στη μεταψυχροπολεμική εποχή η διεθνής κοινωνία, και ιδιαίτερα ο τρόπος αντιμετώπισής τους, έχουν αναγάγει περισσότερο από ποτέ τη χρήση αεροπορικής ισχύος σε στρατηγικό όπλο

---

<sup>38</sup> Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι το όνομα του Ντουέτ είναι συνδεδεμένο με την ιδέα του αεροπορικού βομβαρδισμού αστικών κέντρων. Στη θεωρία του, το βομβαρδιστικό αεροσκάφος εμφανίζεται ως το κυρίαρχο όπλο που ξεκινά τις εχθροπραξίες και διαμορφώνει ολόκληρο το στρατιωτικό δόγμα.

<sup>39</sup> Για τη βιογραφία του Μπίλι Μίτσελ, βλ.

[https://www.army.mil/article/33680/william\\_billy\\_mitchell\\_the\\_father\\_of\\_the\\_united\\_states\\_air\\_force](https://www.army.mil/article/33680/william_billy_mitchell_the_father_of_the_united_states_air_force).

<sup>40</sup> Η θεωρία των στρατηγικών βομβαρδισμών φάνηκε να χάνει έδαφος, αλλά η εμφάνιση της ατομικής βόμβας και στη συνέχεια των θερμοπυρηνικών όπλων αποκατέστησαν την αξία της θεωρίας αυτής. Πάντως, εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι η αμερικανική αεροπορική στρατηγική στο Βιετνάμ είχε απογοητευτικά αποτελέσματα, καθώς απέτυχαν οι βομβαρδισμοί να σπάσουν το ηθικό του πληθυσμού βόρεια της χώρας.

υψίστης σημασίας. Η αυξανόμενη στρατηγική αξία των αεροπορικών επιχειρήσεων έγκειται στη δυνατότητα μεταφοράς του πολέμου στο εχθρικό έδαφος, γεγονός το οποίο καθιστά την εχθρική επικράτεια «προεκταμένο πεδίο μάχης» (“extended battlefield”). Άξιο αναφοράς είναι πως με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται οι χερσαίες επιχειρήσεις.

Τέλος, κεντρικό πυρήνα της αεροπορικής στρατηγικής αποτελεί η αεροπορική ισχύς εξαναγκασμού (coercive airpower), η οποία ορίζεται ως η αεροπορική ισχύς με τη χρήση της οποίας θα εξαναγκαστεί ο αντίπαλος να δράσει με διαφορετικό τρόπο από ότι επρόκειτο (ή πιθανολογείται ότι επρόκειτο) να δράσει<sup>41</sup> και αποτελεί προσπάθεια να πεισθεί ο αντίπαλος στόχος να ενδώσει από μόνος του και όχι να αναγκαστεί να ενδώσει με τον αποκλεισμό κάθε εναλλακτικής λύσης<sup>42</sup>. Οι αεροπορικές επιδρομές που ως σκοπό έχουν τον εξαναγκασμό, λοιπόν, μπορούν να έχουν πολλαπλούς στόχους, όπως την καταστροφή εχθρικών εδαφών για επικράτηση στο αμιγώς στρατιωτικό πεδίο ή τον εξαναγκασμό του αντιπάλου σε αλλαγή συμπεριφοράς και στο συμβατό «εξορθολογισμό» των επιλογών του<sup>43</sup>. Επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, ζητούμενα της αεροπορικής στρατηγικής αποτελούν τα πώς και πότε η αεροπορική ισχύς πρέπει να χρησιμοποιηθεί, προκειμένου να αποδώσει τα μέγιστα, με σκοπό την επικράτηση (ή νίκη). Σε πρώτη φάση, δηλαδή, απαιτείται η χρήση αεροπορικής ισχύος την κατάλληλη στιγμή (the timing factor) και σε δεύτερη φάση, οι υπεύθυνοι αμυντικού σχεδιασμού οφείλουν να αποσαφηνίσουν και να καθορίσουν το ποιος θα είναι ο στόχος της αεροπορικής στρατηγικής, καθώς και οι μηχανισμοί υλοποίησής της.<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Βλ. Karl Mueller, *Strategies of Coercion: Denial, Punishment, and the Future of Air Power*, εκδ. Security Studies, vol.7, n.3, Άνοιξη 1998, σ. 184.

<sup>42</sup> Βλ. Γιώργος Βοσκόπουλος, σ. 145.

<sup>43</sup> Βλ. Γιώργος Βοσκόπουλος, σ. 144-145.

<sup>44</sup> Βλ. Γιώργος Βοσκόπουλος, σ. 144-150.

### Κεφάλαιο 3: Αεροπορικά δόγματα των χωρών της Μεσογείου

*«Έχει αποδειχθεί ότι κανένα κράτος δεν μπορεί  
να παραμείνει ελεύθερο, αν δεν είναι εξίσου  
ισχυρό με τα γειτονικά του κράτη»  
Θουκυδίδης*

Στη στρατιωτική ορολογία, ως δόγμα ορίζεται η συνισταμένη των απόψεων που το οποιοδήποτε κράτος έχει κάνει αποδεκτές πάνω στα θέματα προπαγάνδας της χώρας ως προς την πολεμική διαδικασία, τη διεξαγωγή πολεμικών επιχειρήσεων, καθώς και πάνω σε θέματα δομής, οργάνωσης, εκπαίδευσης, κλπ. Συνεπώς, το δόγμα αποτελεί γενική έννοια και αναφέρεται σε υιοθετημένες μεθόδους και όχι σε συγκεκριμένο αντίπαλο.<sup>45</sup>

Ειδικότερα, το στρατιωτικό δόγμα<sup>46</sup> αποτελείται από τις θεμελιώδεις αρχές που έχουν γίνει αποδεκτές και ισχύουν ως προς τις λειτουργίες, τις δραστηριότητες και τους τρόπους χρησιμοποίησης των Κλάδων (Στρατός, Ναυτικό, Αεροπορία) των Ενόπλων Δυνάμεων (ΕΔ). Με βάση αυτό, ο κάθε κλάδος των ΕΔ διαμορφώνει τα επιχειρησιακά του δόγματα που αναφέρονται στη λειτουργία και χρησιμοποίηση των στρατιωτικών, ναυτικών και αεροπορικών δυνάμεων και εφαρμόζονται οπουδήποτε, οποτεδήποτε και εναντίον οποιουδήποτε αντιπάλου. Τα δόγματα, ο τρόπος, δηλαδή, χρησιμοποίησης των δυνάμεων, διατυπώνονται στους κανονισμούς, τα εγχειρίδια, τις οδηγίες και τις διαταγές που εκδίδονται από τα Γενικά Επιτελεία των Κλάδων των ΕΔ. Πρόκειται, ουσιαστικά, για τους άξονες πάνω στους οποίους δομείται η άμυνα κάθε κράτους· πρέπει, όμως, να αποφεύγονται τα σαφή και επικεντρωμένα δόγματα, καθώς κάτι τέτοιο θα σήμαινε την σιωπηρή παραδοχή της αδυναμίας εκπλήρωσης του ευσεβούς πόθου.<sup>47</sup>

Τέλος, το δόγμα αποτελεί τη δυνατότητα εκπαίδευσης, ενδυνάμωσης και προετοιμασίας ενός κράτους σε μελλοντικό πόλεμο. Μπορεί να καθοδηγήσει τη χώρα χωρίς, όμως, να είναι δεσμευτικό. Σύμφωνα με τους Αμερικανούς, η διδασκαλία και η εκπαίδευση των αερομεταφορέων (Airmen) βασίζεται στην κατανόηση του κάθε δόγματος, με σκοπό να το χρησιμοποιήσουν έπειτα ώστε να καινοτομήσουν και να

<sup>45</sup> Βλ. Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια, σ. 489.

<sup>46</sup> Σύμφωνα με τον ορισμό του ΝΑΤΟ, ως στρατιωτικό δόγμα ορίζονται οι θεμελιώδεις αρχές με τις οποίες οι στρατιωτικές δυνάμεις κατευθύνουν τη δράση τους σε υποστήριξη των αντικειμενικών τους σκοπών (ΑΝΣΚ). Οι θεμελιώδεις αυτές αρχές είναι δεσμευτικές μεν, απαιτούν εύλογη κρίση κατά την εφαρμογή τους δε.

<sup>47</sup> Βλ. Δημήτρης Βογιατζής, *Η εισαγωγή της στρατιωτικής αεροπορικής τεχνολογίας στην Ελλάδα: 1912-1940*, Διδακτορική διατριβή, Διαπανεπιστημιακό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ιστορίας και Φιλοσοφίας των Επιστημών και της Τεχνολογίας, Αθήνα 2009, σ. 154.

ενσωματώσουν σε αυτό καινούριες έννοιες και τεχνολογίες, οι οποίες θα αναπτύξουν νέες βέλτιστες πρακτικές ως προς τη διαμόρφωση ενός μελλοντικού δόγματος. Με αυτό τον τρόπο, με τις απαραίτητες αλλαγές μπορούν να επιλυθούν δύσκολα προβλήματα.<sup>48</sup> Ορισμένα σημαντικά ιστορικά γεγονότα έχουν δείξει πως ένα δόγμα σε απόλυτη αρμονία με την τεχνολογική πραγματικότητα, καθώς και οι δυνάμεις που εκπαιδεύονται πάνω σε αυτό, θα μπορούσαν να αντιπροσωπεύουν καθοριστικά το στοιχείο μιας σύγκρουσης.<sup>49</sup>

### 3.1: Κυριότερα αεροπορικά δόγματα ανά τον κόσμο

Η αντίληψη της στρατιωτικής δύναμης που κατέχει μια χώρα βασίζεται, κυρίως, στην εκτίμηση της μορφής των δυνάμεών της, του αριθμού και της ποιότητας του εξοπλισμού της, και στην εκπαίδευση του προσωπικού της. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε το γεγονός ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής έχουν έναν από τους καλύτερους, αν όχι τον καλύτερο, και πιο εκπαιδευμένους στρατούς παγκοσμίως, με την Ρωσία, την Κίνα και τις λοιπές χώρες να ακολουθούν στη συνέχεια της ετήσιας κατάταξης<sup>50</sup>.

Το δόγμα της Πολεμικής Αεροπορίας αποτελείται από τις υπάρχουσες και αναδυόμενες βέλτιστες πρακτικές στην εφαρμογή της αεροπορικής δύναμης· για να είναι αποτελεσματικό πρέπει να περιέχει ένα κέντρο βάρους.<sup>51</sup> Το δόγμα περιγράφει τις λειτουργίες και τις δραστηριότητες που δημιουργούν σύγκλιση των επιπτώσεων απέναντι στον διαρκή ανταγωνισμό και διαχωρίζεται σε βασικό, λειτουργικό και τακτικό επίπεδο. Το βασικό δόγμα δηλώνει τις πιο θεμελιώδεις και διαρκείς πεποιθήσεις που περιγράφουν την αεροπορική δύναμη και την προοπτική του αερομεταφορέα. Το επιχειρησιακό δόγμα περιγράφει μια πιο λεπτομερή οργάνωση δυνάμεων και εφαρμόζει τις αρχές του βασικού δόγματος στις στρατιωτικές ενέργειες.

---

<sup>48</sup> Βλ., *Air Force Doctrine Publication 1: The Air Force*: <https://www.doctrine.af.mil/Operational-Level-Doctrine/AFDP-1-The-Air-Force/> [πρόσβαση 16/4/2021].

<sup>49</sup> Αυτό συνέβη το 1940 με τη ναζιστική Γερμανία να αναπτύσσει το Blitzkrieg εναντίον του καλύτερα οπλισμένου γαλλο-βρετανικού συνασπισμού. Ακόμα, το 1941 επέτρεψε στις δυνάμεις που συμμετείχαν στην επιχείρηση Μπαρμπάροσα εναντίον της ΕΣΣΔ να αποκτήσουν το πλεονέκτημα έναντι πολλών περισσότερων αντιπάλων δυνάμεων. Για περισσότερα, βλ. *Οι Αμερικανοί στρατοί δοκιμάζουν το νέο τους δόγμα μάχης «All-Domain»*: <https://www.meta-defense.fr/el/2020/10/08/%CE%BF%CE%B9-%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%AF-%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%AF-%CE%B4%CE%BF%CE%BA%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%B6%CE%BF%CF%85%CE%BD-%CF%84%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CE%B4%CF%8C%CE%B3%CE%BC%CE%B1-%CE%BC%CE%AC%CF%87%CE%B7%CF%82-%CF%83%CE%B5-%CF%8C%CE%BB%CE%BF%CF%85%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%B5%CE%AF%CF%82/> [πρόσβαση 15/10/2020].

<sup>50</sup> Για την κατάταξη του 2021 σχετικά με τις ισχυρότερες στρατιωτικές δυνάμεις παγκοσμίως, βλ. <https://www.globalfirepower.com/countries-listing.php> [πρόσβαση 27/5/2021].

<sup>51</sup> Βλ. Δημήτρης Βογιατζής, σ. 154.

Τέλος, το τακτικό δόγμα περιλαμβάνεται στις δημοσιεύσεις της Πολεμικής Αεροπορίας και των Πολλαπλών Υπηρεσιών, Τεχνικών και Διαδικασιών.

### **Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ)**

Ο συνδυασμός της οικονομικής και τεχνολογικής δύναμης των ΗΠΑ, όπως και η εμπειρία των ενόπλων δυνάμεών τους, ήταν αρκετά για να καταστήσουν τη χώρα 'ηγέτη' στην παγκόσμια στρατιωτική ιστορία, και ειδικότερα μετά τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης (ΕΣΣΔ). Η Πολεμική Αεροπορία των Ηνωμένων Πολιτειών χρησίμευσε ως 'μοντέλο' για την αεροπορική ισχύ άλλων χωρών, καθώς ήταν ο ορισμός της υπεροχής σε αέρα και διάστημα. Σύμφωνα με το δόγμα της, η υπεροχή του αέρα και του διαστήματος σπάνια αποτελούν αυτοσκοπό μεν, αλλά ένα μέσο για την επίτευξη στρατιωτικών στόχων δε. Ακόμα, η επιτυχία στις αεροπορικές, χερσαίες, θαλάσσιες και διαστημικές λειτουργίες εξαρτάται από την υπεροχή του αέρα και του διαστήματος.

Επιπλέον, η Πολεμική Αεροπορία αποτελεί τη βάση της κουλτούρας των υπηρεσιών των Ηνωμένων Πολιτειών. Ορίζει την αεροπορική δύναμη ως την ικανότητα προβολής της στρατιωτικής δύναμης μέσω του ελέγχου και της εκμετάλλευσης στον αέρα (in, from and through the air). Η ΠΑ παρέχει στις ΗΠΑ αεροπορική δύναμη, η οποία χρησιμοποιείται για την επίτευξη των στόχων του Διοικητή κοινών δυνάμεων (Joint Force Commander-JFC) για την υποστήριξη της εθνικής αμυντικής στρατηγικής (National Defense Strategy-NDS).<sup>52</sup> Για να επιτευχθεί αυτό το δόγμα της ΠΑ παρέχει στους αερομεταφορείς τις ιστορικά αποδεδειγμένες βέλτιστες πρακτικές που έχουν απολάβει μέσω της εμπειρίας. Αυτά τα θεμελιώδη επιτρέπουν στην αμερικανική ΠΑ να ανταποκριθεί ταχύτερα σε επιχειρήσεις στο σημερινό μεταβαλλόμενο παγκόσμιο περιβάλλον, επιτρέποντας στους διοικητές και τους σχεδιαστές να σκεφτούν μεγαλύτερα ζητήματα, όπως η στρατηγική, η επιχειρησιακή τέχνη και οι στόχοι.

Τα τελευταία χρόνια, οι ΗΠΑ αντιμετωπίζουν -εκτός από την Ρωσία- μια χώρα (Κίνα), η οποία αναπτύσσεται ραγδαία σε τεχνολογικό, επιστημονικό και οικονομικό επίπεδο. Έτσι, λοιπόν, δημιουργείται η ανάγκη ενός νέου δόγματος ώστε να διατηρηθεί η επιχειρησιακή υπεροχή των ΗΠΑ έναντι ενός τέτοιου αντιπάλου. Το νέο αμερικανικό δόγμα, γνωστό ως «All-Domain»<sup>53</sup>, βασίζεται σε μια παγκόσμια και

<sup>52</sup> Βλ. *Air Force Doctrine Publication 1: The Air Force*, σ. 3: [https://www.doctrine.af.mil/Portals/61/documents/AFDP\\_1/AFDP-1.pdf](https://www.doctrine.af.mil/Portals/61/documents/AFDP_1/AFDP-1.pdf).

<sup>53</sup> Το αμερικανικό δόγμα «All-Domain» δοκιμάστηκε για πρώτη φορά σε μεγάλη κλίμακα κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2020 στην άσκηση Valiant Shield 2020. Για περισσότερα βλ. Theresa Hitchens, *First Joint Exercise to test All-Domain Capabilities: Valiant Shield 2020*: [https://breakingdefense.com/2020/10/first-joint-exercise-to-test-all-domain-capabilities-valiant-shield/?\\_ga=2.10859252.1938911501.1602070643-166538539.1594386069](https://breakingdefense.com/2020/10/first-joint-exercise-to-test-all-domain-capabilities-valiant-shield/?_ga=2.10859252.1938911501.1602070643-166538539.1594386069) [πρόσβαση 15/11/2020].

ενοποιημένη αρχιτεκτονική επικοινωνίας και διοίκησης που συγκεντρώνει όλους τους παίκτες στο πεδίο της μάχης -είτε είναι παρόντες είτε όχι. Με αυτό τον τρόπο, στοχεύει στη μείωση των καθυστερήσεων στην επικοινωνία και τη λήψη αποφάσεων. Έτσι, καταφέρνει να ενεργεί ταχύτερα από τον αντίπαλο, εκμεταλλευόμενη όλα τα διαθέσιμα μέσα ανά πάσα ώρα και στιγμή.<sup>54</sup>

Τέλος, οι ΗΠΑ αποτελούν τον κεντρικό πυρήνα -θα μπορούσε να ειπωθεί της συμμαχίας του NATO. Επίκεντρο του δόγματος αυτού (NATO) είναι η εξάλειψη ή η μείωση των μελλοντικών εμποδίων, τα οποία θα μπορούσαν να εμποδίσουν τη συμμαχία στην αξιοποίηση των ικανοτήτων σε ολόκληρο το φάσμα των τρεχόντων και αναδυόμενων συστημάτων που θα είναι διαθέσιμα στους στρατούς αυτής. Η συνεργασία μεταξύ των κρατών του NATO και των εθνικών στρατευμάτων, των ανώτερων ηγετών και των συστημάτων εκπαίδευσης αποτελούν το κλειδί της βελτιστοποίησης των μελλοντικών συνδυασμένων επιχειρήσεων<sup>55</sup>.

## Ρωσική Ομοσπονδία

Το στρατιωτικό δόγμα της Ρωσικής Ομοσπονδίας αποτελεί ένα σύστημα επίσημων εγκεκριμένων κρατικών απόψεων σχετικά με την προετοιμασία για την ένοπλη άμυνα και προστασία της χώρας. Βασίζεται στην ανάλυση των στρατιωτικών απειλών για τα συμφέροντα της χώρας και των συμμάχων της και αποτελείται από το Σύνταγμα της Ρωσικής Ομοσπονδίας, γενικά αναγνωρισμένες αρχές, το διεθνές δίκαιο και διεθνείς συνθήκες. Το δόγμα αντικατοπτρίζει τη δέσμευση της Ρωσικής Ομοσπονδίας να χρησιμοποιήσει στρατιωτική δύναμη για την προστασία των εθνικών της συμφερόντων και των συμμάχων της, εφόσον πρώτα εξαντλήσει κάθε περιθώριο πολιτικής, διπλωματικής και νομικής οδού.

Η στρατιωτική θέση της Ρωσίας ως μία από τις δύο μεγάλες παγκόσμιες δυνάμεις -βασισμένη σε παλαιότερη πυρηνική και στρατιωτική δύναμη- της επιτρέπει να παραμείνει -συμβολικά- ίση με τις ΗΠΑ και ανώτερη από τα λοιπά κράτη. Όμως, η παραδοσιακή, συμβατική στρατιωτική υπεροχή της Ρωσίας έναντι του NATO, της

---

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το δόγμα, βλ. *Cross-Domain Synergy in Joint Operations: Planner's guide*: [https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/concepts/cross\\_domain\\_planning\\_guide.pdf?ver=2017-12-28-161956-230](https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/concepts/cross_domain_planning_guide.pdf?ver=2017-12-28-161956-230) [τελευταία πρόσβαση 14/11/2020] και *Joint All-Domain Command and Control (JADC2)*, <https://fas.org/sgp/crs/natsec/IF11493.pdf> [πρόσβαση 28/4/2021].

<sup>54</sup> Με λίγα λόγια, θα απαιτηθεί η ικανότητα των δυνάμεων του NATO να είναι απρόσκοπτα διαλειτουργική, συμπληρωματική και εναρμονισμένη ώστε να επικρατήσει ενάντια στους πιθανούς μελλοντικούς αντιπάλους του. Ακόμα, λαμβάνοντας υπόψη την ταχεία πρόοδο της τεχνολογίας και των δυνατοτήτων μεταξύ των κρατών της συμμαχίας, όλα τα εμπόδια που σχετίζονται με τις πολυμερείς επιχειρήσεις παραμένουν, καθώς υπάρχει περίπτωση να εμποδίσουν μελλοντικά την αποτελεσματικότητα των προσπαθειών της συμμαχίας, αν δεν αντιμετωπιστούν.

<sup>55</sup> Για περισσότερα, βλ. *NATO JADO: A comprehensive approach to Joint All Domain Operations in a combined environment*: <https://www.japcc.org/portfolio/nato-joint-all-domain-operations/> [πρόσβαση 28/5/2021].



Ιαπωνίας και της Κίνας έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, ως προς τους ποσοτικούς και ποιοτικούς παράγοντες που σχετίζονται με την ισορροπία στρατιωτικών δυνάμεων.<sup>56</sup> Αξίζει να αναφερθεί πως μετά την κρίση της Γιουγκοσλαβίας, η έννοια της εθνικής ασφάλειας της Ρωσίας αποτέλεσε μια θεωρητική άσκηση, καθώς δεν υπήρχε σοβαρή εξωτερική σοβαρή απειλή -τουλάχιστον από την πλευρά της Δύσης.<sup>57</sup>

Βασικές αρχές του δόγματος<sup>58</sup> είναι η στρατιωτική ασφάλεια της χώρας μέσω της προστασίας των ζωτικών συμφερόντων του ατόμου, της κοινωνίας και του κράτους από εξωτερικές και εσωτερικές στρατιωτικές απειλές, οι οποίες σχετίζονται με τη χρήση στρατιωτικής βίας ή απειλή βίας, που χαρακτηρίζεται από την απουσία στρατιωτικής απειλής ή από την ικανότητα να αντισταθεί. Ακόμα, αναφέρεται σε μια κατάσταση διακρατικών ή εσωτερικών σχέσεων που χαρακτηρίζει ένα σύνολο παραγόντων, οι οποίες θα μπορούσαν, υπό ορισμένες συνθήκες, να οδηγήσουν σε στρατιωτική απειλή και σε μια κατάσταση διακρατικών ή εσωτερικών σχέσεων, που χαρακτηρίζεται από πραγματική πιθανότητα στρατιωτικής σύγκρουσης μεταξύ των αντιπάλων πλευρών, υψηλής ετοιμότητας κάθε κράτους (ή ομάδας κρατών), αυτόνομων (τρομοκρατικών) οργανώσεων.<sup>59</sup>

Επιπλέον, η Ρωσική Ομοσπονδία διατηρεί το δικαίωμα χρήσης πυρηνικών όπλων ως απάντηση στη χρήση αντίστοιχων ή άλλων όπλων μαζικής καταστροφής εναντίον αυτής και των συμμάχων της, καθώς και σε περίπτωση επιθετικότητας, κατά αυτής, με τη χρήση συμβατικών όπλων<sup>60</sup>.

Μεταξύ των κύριων αρμοδιοτήτων των Ενόπλων Δυνάμεων, λοιπών στρατευμάτων και αρχών σε περιόδους ειρήνης, όπως για παράδειγμα η προστασία

---

<sup>56</sup> Όπως ακριβώς το NATO χρησιμοποίησε μια στρατηγική ιδέα για μια πρώτη χρήση πυρηνικών μετά το 1945 (όταν δηλαδή το NATO έπρεπε να δώσει έμφαση στις πυρηνικές δυνάμεις του για να αντισταθμίσει τις συμβατικές), η Ρωσία επέλεξε να ακολουθήσει την ίδια στρατηγική. Βέβαια, από το 1993, η τελευταία υιοθέτησε αυτή τη στρατηγική με σκοπό να υπογραμμίσει τις αδυναμίες των συμβατικών στρατιωτικών της δυνάμεων. Για περισσότερα, βλ. <https://www.marshallcenter.org/en/publications/marshall-center-papers/transformation-russian-military-doctrine-lessons-learned-kosovo-and-chechnya/transformation-russian-military> [πρόσβαση 29/5/2021].

<sup>57</sup> Από το 1993-1999 δεν υπήρχε συνεχής χρηματοδότηση των ρωσικών στρατηγικών και τακτικών πυρηνικών δυνάμεων. Τα σχέδια για εκσυγχρονισμό, οι λίστες στόχων, κ.λπ. έμειναν στάσιμα, με τις πυρηνικές δυνάμεις να απενεργοποιούνται και να αποπροσανατολίζονται.

<sup>58</sup> Για περισσότερα, σχετικά με τις βασικές αρχές του στρατιωτικού δόγματος της Ρωσικής Ομοσπονδίας, βλ. Embassy of the Russian Federation in the Kingdom of Thailand, *Military doctrine of the Russian Federation*: <https://thailand.mid.ru/en/military-doctrine-of-the-russian-federation> [πρόσβαση 28/5/2021].

<sup>59</sup> Μια κρίσιμη διάταξη της νέας έννοιας της εθνικής ασφάλειας και του στρατιωτικού δόγματος είναι ότι αναφέρουν τη δυνατότητα απασχόληση ΕΔ σε εγχώριες συγκρούσεις. Οι ΕΔ είναι, εξ ορισμού, ανώτερες στρατιωτικά από τα εσωτερικά στρατεύματα και την αστυνομία της χώρας (Ρωσία). Η χρήση στρατιωτικών δυνάμεων για την επίλυση εσωτερικών προβλημάτων, ωστόσο, πρέπει να ρυθμίζεται από αυστηρούς νομικούς κανόνες και διαδικασίες. Διαφορετικά, η πρακτική της χρήσης των θα αποτελέσει δυνητικά μεγάλη απειλή για μια νέα και αδύναμη Ρωσική Δημοκρατία. Για περισσότερα, βλ. <https://www.marshallcenter.org/en/publications/marshall-center-papers/transformation-russian-military-doctrine-lessons-learned-kosovo-and-chechnya/transformation-russian-military> [πρόσβαση 29/5/2021].

<sup>60</sup> Την απόφαση για τη χρήση των πυρηνικών όπλων λαμβάνει ο Πρόεδρος της Ρωσικής Ομοσπονδίας. Βλ. <https://thailand.mid.ru/en/military-doctrine-of-the-russian-federation>, στοιχείο 27.

της κυριαρχίας και της εδαφικής ακεραιότητας του κράτους, βρίσκεται και η ετοιμότητα της αεροδιαστημικής άμυνας της Ρωσικής Ομοσπονδίας για απώθηση επιθέσεων εναέριου και διαστημικού επιπέδου. Ακόμα, καθήκοντα των ΕΔ αποτελούν η δημιουργία νέων τύπων όπλων ακριβείας και μέσων που τα χειρίζονται, οι επικοινωνίες των συστημάτων αεροπορικής και διαστημικής άμυνας, οι πληροφορίες και ο έλεγχος, ο ηλεκτρονικός πόλεμος, η συγκρότηση μη επανδρωμένων συσκευών πτήσης, κ.ά..<sup>61</sup>

Τέλος, οι διατάξεις του στρατιωτικού δόγματος της Ρωσικής Ομοσπονδίας μπορούν να προσδιοριστούν με τη μεταβαλλόμενη φύση των στρατιωτικών απειλών, των προκλήσεων και των απειλών στον τομέα της άμυνας και ασφάλειας, καθώς και των συνθηκών ανάπτυξης της χώρας.

## **Κίνα**

Καθώς η Κίνα συνεχίζει να επεκτείνεται σε οικονομικό, διπλωματικό επίπεδο και σε ζητήματα ασφαλείας, ο Λαϊκός Απελευθερωτικός Στρατός (People's Liberation Army-PLA)<sup>62</sup> και, ειδικότερα, οι αεροδιαστημικές δυνάμεις του - συμπεριλαμβανομένων της αεροπορικής δύναμης, της ναυτικής αεροπορίας και των διαστημικών δυνατοτήτων- απαιτεί ισχυρότερες δυνατότητες εκστρατείας έχοντας το παγκόσμιο αποτύπωμα της χώρας. Εκτός από τις παραδοσιακές ανησυχίες για την ασφάλεια (π.χ. προβλήματα με την Ταϊβάν<sup>63</sup> και θαλάσσιες εδαφικές διαφορές), ζητήματα όπως η καταπολέμηση της τρομοκρατίας, η ανθρωπιστική βοήθεια και η προστασία των θαλάσσιων οδών αποτελούν πλέον τους παράγοντες στην προσπάθεια εκπαίδευσης, διδασκαλίας και εκσυγχρονισμού του PLA. Επιπλέον, ο επιχειρησιακός έλεγχος και η χρήση του διαστήματος παρουσιάζει όλο και μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τον στρατό, καθώς μέσω αυτού επιδιώκει να αναπτύξει

---

<sup>61</sup> Βλ. <https://thailand.mid.ru/en/military-doctrine-of-the-russian-federation>, στοιχείο 46(f).

<sup>62</sup> Η σύνθεση ανάπτυξης και το μέγεθος των κινεζικών ΕΔ υπαγορεύονται από τους ακόλουθους ρόλους τους: 1. Υπεράσπιση του εδάφους της Κίνας, 2. Αποτροπή επίθεσης από οποιοδήποτε κράτος και, σε περίπτωση αποτυχίας, ο πιθανός πόλεμος να ευνοεί τη χώρα (Κίνα), 3. Βοήθεια διατήρησης της εσωτερικής ασφάλειας, 4. Ασχολία με την παραγωγή, την κατασκευή και την ενίσχυση της εθνικής ανάπτυξης της χώρας, 5. Υποστήριξη των στόχων εξωτερικής πολιτικής της Κίνας. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τον Λαϊκό Απελευθερωτικό Στρατό της Κίνας, βλ. Handbook of the Chinese People's Liberation Army, Nov 1984: <https://www.dia.mil/FOIA/FOIA-Electronic-Reading-Room/FOIA-Reading-Room-China/FileId/122010/>.

<sup>63</sup> Μετά από δεκαετίες μικρών αλλαγών, η PLAAF άρχισε να βελτιώνει την ικανότητά της να λειτουργεί στα στενά της Ταϊβάν στα τέλη της δεκαετίας του 1990 και τα τελευταία χρόνια λειτουργεί όλο και περισσότερο σε ύδατα που περιβάλλουν το νησί, καθώς και στον ευρύτερο Δυτικό Ειρηνικό ωκεανό. Ταυτόχρονα, η κρίση των Στενών της Ταϊβάν του 1958 αποτελεί την πιο πρόσφατη εμπειρία άμεσης μάχης των ιπταμένων της PLAAF. Για περισσότερα, βλ. Mercy A. Kuo, Assessing 70 years of China's PLA Air Force, <https://thediplomat.com/2021/05/assessing-70-years-of-chinas-pla-air-force/> [πρόσβαση 29/5/2021].

νέες δυνατότητες και λειτουργίες για την υποστήριξη του αυξανόμενου φάσματος των στρατιωτικών αποστολών του.<sup>64</sup>

Η Πολεμική Αεροπορία του PLA (People's Liberation Army Air Force-PLAAF) έχει σημειώσει σταδιακή πρόοδο στην ικανότητα εκτέλεσης επιχειρήσεων στο εξωτερικό, συμπεριλαμβανομένης της οργάνωσης και της ανάπτυξης μιας στρατηγικής μονάδας αεροπορικής μεταφοράς μεγάλων αποστάσεων, ικανών να πραγματοποιούν διάφορες μη πολεμικές (non-war) αποστολές σε όλη την Ασία και την Αφρική. Ακόμα, έχει επικεντρωθεί σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη ενός μικρού αριθμού μονάδων για τη διεξαγωγή αυτών των αποστολών<sup>65</sup>. Τα μαχητικά και άλλα αεροσκάφη έχουν βασιστεί στην εμπειρία που αποκτήθηκε από εσωτερικές αποστολές μεγάλων αποστάσεων ώστε να λάβουν μέρος σε πολυμερείς ασκήσεις, διαγωνισμούς και διαδηλώσεις άλλων χωρών.<sup>66</sup>

Στο λεξικό στρατιωτικής ορολογίας του PLA, του 2011, ως *στρατηγική (δύναμη) παράδοση*<sup>67</sup> ορίζεται «η ολοκληρωμένη χρήση όλων των τύπων στρατιωτικών μεταφορών και μονάδων για την παράδοση στρατιωτικής δύναμης σε μια κατάσταση μάχης ή κρίσης με σκοπό την επίτευξη ενός στρατηγικού στόχου». Αντικατοπτρίζοντας τον εγγενώς στρατηγικό χαρακτήρα τέτοιων δραστηριοτήτων, το λεξικό σημειώνει ότι «οι στρατηγικές δραστηριότητες παράδοσης οργανώνονται γενικότερα από μια ανώτατη εντολή».<sup>68</sup>

Αντανακλώντας τις απαιτήσεις ασφαλείας για να στηρίξει τη συνεχή οικονομική ανάπτυξη του κράτους παγκοσμίως, η PLAAF διαχώρισε τις αποστολές της με βάση τεσσάρων στρατηγικών ευθυνών: διασφάλιση της θέσης του Κομμουνιστικού Κινεζικού Κόμματος (ΚΚΚ) ως κυβερνώντος κόμμα, διασφάλιση της

---

<sup>64</sup> Βλ. Christina L. Garafola & Timothy R. Heath, *The Chinese Air Force's first steps toward becoming an expeditionary air force*, σ. 3: [https://www.rand.org/pubs/research\\_reports/RR2056.html](https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2056.html).

<sup>65</sup> Η πιο σημαντική μονάδα είναι το 39<sup>ο</sup> Σύνταγμα του 13<sup>ου</sup> τμήματος μεταφορών, το οποίο είναι εξοπλισμένο με Il-76

<sup>66</sup> Βλ. Christina L. Garafola & Timothy R. Heath, σ. 6.

<sup>67</sup> Ο κινεζικός ορισμός της στρατηγικής παράδοσης διαφέρει σημαντικά από την αμερικανική ιδέα της εκστρατευτικής δύναμης με τρεις αξιοσημείωτους τρόπους. Πρώτον, η κινεζική έννοια προβλέπει τη στρατηγική παράδοση ως εγγενώς πολιτικό-στρατηγικού χαρακτήρα. Η λειτουργία στρατιωτικών δυνάμεων στο εξωτερικό εγείρει ερωτήματα σχετικά με τις μακροχρόνιες κινεζικές πολιτικές αρχές, όπως η μη παρέμβαση στις εσωτερικές υποθέσεις άλλων χωρών, οι οποίες επηρεάζουν τις αποφάσεις ανάπτυξης και χρήσης εξωτερικών βάσεων. Ο στρατηγικός χαρακτήρας αυτών των αποστολών βρίσκεται, επίσης, στο επίκεντρο της Κίνας ως προς τους στόχους σε εθνικό επίπεδο, όπως η προστασία των υπερπόντιων συμφερόντων και η επίδειξη των δυνατοτήτων της χώρας ως μια μεγάλη δύναμη. Δεύτερον, η κινεζική έννοια περιλαμβάνει τόσο εγχώριες όσο και διεθνείς δραστηριότητες. Αυτή η πραγματικότητα αντικατοπτρίζει τόσο την περιορισμένη εμπειρία της PLAAF στο εξωτερικό όσο και τις προκλήσεις των εγχώριων επιχειρήσεων σε μια μεγάλη και γεωγραφικά διαφορετική χώρα. Τρίτον, ο κινεζικός όρος επικεντρώνεται πρωτίστως, αλλά όχι αποκλειστικά, στη μεταφορά στρατιωτικών δυνάμεων για την αντιμετώπιση μιας σύγκρουσης ή κρίσης, ενώ ο ορισμός της «εκστρατευτικής δύναμης» των ΗΠΑ αντικατοπτρίζει το εύρος της παρουσίας τους στο εξωτερικό, αγκαλιάζοντας μια ευρύτερη σειρά επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων προς αντιμετώπιση κρίσεων και συγκρούσεων και εξασφάλισης της ειρήνης. Για περισσότερα, βλ. Christina L. Garafola & Timothy R. Heath, σ. 9.

<sup>68</sup> Βλ. Christina L. Garafola & Timothy R. Heath, σ. 9.

σημαντικής περιόδου της χώρας για στρατηγική ευκαιρία, διασφάλιση των εθνικών συμφερόντων της Κίνας και επίτευξη παγκόσμιας ειρήνης και κοινής ανάπτυξης.

Το κινεζικό στρατιωτικό δόγμα εξελίσσεται με αργούς ρυθμούς τα τελευταία χρόνια, με τον πόλεμο του Κόλπου (1991)<sup>69</sup> να του δίνει πρόσθετη ώθηση. Δεδομένου, λοιπόν, ότι η PLAAF εξαρτάται από τον PLA, δεν είναι εύκολο για την ηγεσία της να αναπτύξει και να θεσπίσει επισήμως το δικό της ανεξάρτητο δόγμα αεροπορικής στρατηγικής. Ο κινεζικός στρατός μπορεί να μην είναι αυτός που θα ακολουθήσει μια προληπτική επίθεση, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι θα ακολουθούσε το κλασσικό μαοϊκό δόγμα, να παρασύρει, δηλαδή, τον εχθρό βαθιά<sup>70</sup> πριν την αντεπίθεση. Ακολουθεί, με λίγα λόγια, ένα μείγμα άμυνας και επίθεσης, με το πρώτο να είναι το πιο σημαντικό. Ακόμα, η PLAAF δίνει έμφαση στην ενεργό άμυνα, αλλά το δόγμα των «οκτώ χαρακτήρων» περιλαμβάνει κατάλληλες επιθετικές δραστηριότητες και χτυπήματα μεγάλης εμβέλειας. Με λίγα λόγια, παρόλο που η PLAAF δε θα χτυπούσε πρώτη τον αντίπαλο προληπτικά, αν δει ότι επικρατεί εναντίον αυτού μπορεί να επιτεθεί για να τον αποτρέψει. Η απόκτηση και η διατήρηση της αεροπορικής ανωτερότητας, ωστόσο, θα απαιτούσε μια συνεχή επιθετική εκστρατεία εναντίον της ικανότητας του εχθρού να διεξάγει πόλεμο από αέρος.

Εν κατακλείδι, η ιστορία της Κίνας είναι γεμάτη από πενταετή σχέδια και προγράμματα που δε λειτούργησαν. Για να αναδείξει η PLAAF την Κίνα ως παγκόσμια δύναμη, πρέπει να αναπτυχθούν σταδιακά βραχυπρόθεσμα σχέδια για την επίτευξη ποικίλων στόχων για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αρχικά, η PLAAF πρέπει να συνεχίσει να αναπτύσσει τον πιο σημαντικό της πόρο, τους ανθρώπους της.<sup>71</sup> Μόλις η Κίνα αποκτήσει τον εναέριο έλεγχο της περιοχής της Ανατολικής Ασίας, στη συνέχεια θα μπορέσει να θέσει μεγαλύτερους στόχους, όπως για παράδειγμα να ανταγωνιστεί τις ΗΠΑ σε παγκόσμια κλίμακα. Για να επιτύχει, όμως, τον τερματισμό του χάσματος μεταξύ των δύο χωρών, η PLAAF θα πρέπει να συνεχίσει να εξαρτάται από την παραδοσιακή κατασκοπεία, αλλά και την κυβερνοκατασκοπεία. Τέλος, οι αμυντικές επενδύσεις της Κίνας θα συνεχίσουν να αποτελούν βαριά συστήματα πληροφοριών, καθώς οι δορυφόροι και ο εξοπλισμός παρακολούθησης υψηλής τεχνολογίας, θα κυριαρχήσουν στο σύγχρονο πόλεμο,

---

<sup>69</sup> Παίρνοντας το μάθημά τους από τον πόλεμο του Κόλπου, οι Κινέζοι είναι απίθανο να περιμένουν το πρώτο χτύπημα του εχθρού, καθώς φοβούνται πως ένας τεχνολογικά ανώτερος αντίπαλος πιθανώς να προκαλέσει εκτεταμένη ζημιά στην κινεζική επιθετική ικανότητα, καθιστώντας, έτσι, δύσκολη -αν όχι αδύνατη- την επιβολή αντιπλοίων.

<sup>70</sup> "Luring the enemy deep".

<sup>71</sup> Οι επιστήμονες και οι μηχανικοί θα πρέπει να αναπτυχθούν όπως μια πρωταθλήτρια αθλητική ομάδα. Στη συνέχεια, αυτοί θα ενισχύσουν την PLAAF με μια μαχητική δύναμη, ικανή να παρέχει βιώσιμη προβολή ισχύος στην Ανατολική Ασία. Για περισσότερα, βλ. 2<sup>nd</sup> Lt Morgan J. O'Brien, III, *Rising airpower: the People's Liberation Army Air Force in the early 21<sup>st</sup> century*, σ. 12: <https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ/journals/Chronicles/obrien.pdf>.

δημιουργώντας έτσι μια ανταγωνιστική πολεμική αεροπορία. Αυτό θα επιτευχθεί με τις σοφές επενδύσεις και τους σταθερούς μακροπρόθεσμους στόχους.<sup>72</sup> Το PLA δεν μπορεί να αντιμετωπίζει συνεχώς την αεροπορία ως υποστηρικτική υπηρεσία δευτερευούσης σημασίας. Μια τέτοια αλλαγή θα τονίσει την ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των δύο κλάδων, με το συντονισμό να καθοδηγείται και να οργανώνεται από την PLAAF.<sup>73</sup>

### 3.2: Δόγματα Πολεμικής Αεροπορίας χωρών της Ανατολικής Μεσογείου

#### 3.2.1: Ελλάδα

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ)<sup>74</sup> αποτελεί τον τρίτο κατά αρχαιότητα κλάδο των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων και την πολεμική αεροπορική ισχύ της Ελλάδας. Πρώτιστη αποστολή της είναι η φύλαξη και προστασία του ελληνικού εναέριου χώρου από κάθε είδους παραβιάσεις, η παροχή εναέριας υποστήριξης σε επιχειρήσεις στον ελληνικό στρατό και στο ελληνικό πολεμικό ναυτικό και, παράλληλα, η έρευνα, η διάσωση, η πυρόσβεση, καθώς και η παροχή κάθε δυνατής ανθρωπιστικής βοήθειας, ακόμα και σε άλλες χώρες, όταν παρίσταται έκτακτη ανάγκη.<sup>75</sup> Στοχεύει στην άρτια επαγγελματική κατάρτιση του προσωπικού της μέσω διαρκούς εκπαίδευσης, αξιολόγησης, οργάνωσης και στελέχωσης και σκοπό της αποτελεί η ανάπτυξη της αεροπορικής ισχύος για την προάσπιση των εθνικών συμφερόντων μέσω της αποτρεπτικής στρατηγικής, προασπίζοντας καθημερινά τον εναέριο χώρο και τα συμφέροντα της χώρας. Αν κάτι τέτοιο δεν καταστεί δυνατό, διεξάγονται άμεσα εντατικές και παρατεταμένες αεροπορικές επιχειρήσεις για την απόκτηση και διατήρηση του μέγιστου δυνατού βαθμού αεροπορικού ελέγχου, διασφαλίζεται η αεράμυνα της χώρας, παρέχεται αεροπορική προστασία και υποστήριξη στις επιχειρήσεις των άλλων κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων (ΕΔ) και συμβάλλεται η επίτευξη των εθνικών στόχων.

---

<sup>72</sup> Για περισσότερα, βλ. 2<sup>nd</sup> Lt Morgan J. O'Brien, III, σ. 12.

<sup>73</sup> Δεν είναι γνωστό αν κάτι τέτοιο έχει ήδη επιτευχθεί. Για περισσότερα, βλ. Air Commodore Ramesh V. Phadke, *People's Liberation Army Air Force (PLAAF): Shifting airpower balance and challenges to India's security*, Center for International Security and Cooperation (CISAC) – Stanford University, Feb 2002, σ. 11-12: [https://www.files.ethz.ch/isn/20050/People\\_Liberation\\_Army\\_Air\\_Force.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/20050/People_Liberation_Army_Air_Force.pdf).

<sup>74</sup> Βλ. για Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια*, σ. 49-52, 567 και <https://www.haf.gr/history/haf-history/>.

<sup>75</sup> Η πρώτιστη αποστολή της ΠΑ είναι η εξουδετέρωση των εχθρικών αεροπορικών δυνάμεων, ώστε οι θαλάσσιες, χερσαίες και αεροπορικές επιχειρήσεις να διεξαχθούν με ασφάλεια έχοντας ταυτόχρονα προστατέψει τα φίλια κέντρα βάρους και τα φίλια αποφασιστικά σημεία από εναέριες προσβολές. Ο έλεγχος του εναέριου χώρου αποτελεί την απαραίτητη προϋπόθεση για να επιτευχθεί ο έλεγχος του θαλασσίου ή του χερσαίου χώρου. Βλ. *Βασικό Δόγμα Πολεμικής Αεροπορίας*, ΓΕΑ, Ιανουάριος 2014, σ. 18: [https://www.haf.gr/wp-content/uploads/2015/01/basiko\\_dogma\\_pa\\_2014.pdf](https://www.haf.gr/wp-content/uploads/2015/01/basiko_dogma_pa_2014.pdf).

Ως δόγμα της ελληνικής ΠΑ, δε νοείται αυτό που είναι ευρέως γνωστό ως «δόγμα». Δεν υπάρχει, δηλαδή, συγκεκριμένη αντίληψη, η οποία μένει και ισχύει, αλλά το γεγονός ότι «τὰ πάντα ῥεῖ καί μηδέποτε κατά τὸ αὐτὸ μένειν» κατά τον Ηράκλειτο<sup>76</sup>. Αξίζει να σημειωθεί εδώ πως το σήμερα (παρόν) λειτουργεί ως γέφυρα ανάμεσα στο χθες (παρελθόν) και το αύριο (μέλλον). Μελετώντας κανείς τα λάθη του κατά το παρελθόν και μαθαίνοντας από αυτά, προσπαθεί να τα διορθώσει για το μέλλον, προσαρμόζοντάς τα σύμφωνα πάντοτε με τα δεδομένα της κάθε εποχής.

Μέσω του βασικού δόγματος της ΠΑ<sup>77</sup>, παρουσιάζονται οι θεμελιώδεις αρχές λειτουργίας του αεροπορικού όπλου, ο τρόπος ενέργειας κατά τη διεξαγωγή αεροπορικών επιχειρήσεων<sup>78</sup>, καθώς και η προοπτική που έχει η ΠΑ για το μέλλον. Ακόμα, η ΠΑ καθορίζει τις γενικές αρχές και τη φιλοσοφία της αεροπορικής ισχύος παρέχοντας παράλληλα τα εφόδια για την αντιμετώπιση κρίσεων/προκλήσεων, με στόχο τη διατήρηση ή διασφάλιση της ειρήνης.<sup>79</sup> Πιο συγκεκριμένα, η Πολεμική Αεροπορία αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα εμπλοκής και επίδειξης ισχύος λόγω της ταχύτητας αντίδρασής της και εξαιτίας της εξαιρετικής ιδιομορφίας της ελληνικής επικράτειας.

Το σύνθημα της ελληνικής ΠΑ είναι «Αἰέν Ὑψικρατεῖν», το οποίο σημαίνει «Πάντοτε να κυριαρχείς στα ύψη», φράση που αποδίδεται στον Αντισμήναρχο (αργότερα Υποπτέραρχο) Σπύρο Παπασπύρο, διοικητή του Κέντρου Κατάταξης στη βάση της Γάζας, ο οποίος με τη φράση αυτή, στην ημερήσια διαταγή της 5<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1941, καλωσόρισε στην Αίγυπτο το προσωπικό της 335 Μοίρας, της πρώτης ελληνικής Μοίρας μαχητικών αεροσκαφών στη Μέση Ανατολή. Το έμβλημα της ελληνικής ΠΑ αναπαριστά αετό σε πτήση μπροστά από το κυκλικό διακριτικό της.



<sup>76</sup> Κατά τον Ηράκλειτο, η φύση, σε πρώτη προσέγγιση, εμφανίζεται ως πεδίο μάχης. Τα πάντα μεταβάλλονται συνεχώς και εναλλάσσονται. Ο Ηράκλειτος δεν ανήκει στους φυσιοκράτες φιλοσόφους. Η προσέγγισή του προϋποθέτει την προηγούμενη ιωνική παράδοση, έχοντας όμως κάτι το εντελώς καινοτόμο. Πολλά αποσπάσματά του αναλύουν πλευρές της φυσικής πραγματικότητας μεν, το ενδιαφέρον του δε δεν επικεντρώνεται στην περιγραφή της φύσης αλλά στο νόημα αυτής. Εκείνο που τον απασχολεί, κυρίως, είναι η ανθρώπινη οπτική, πώς, δηλαδή, ο άνθρωπος κατανοεί την πραγματικότητα που τον περιβάλλει, τη θέση του μέσα στον κόσμο, τον ίδιο του τον εαυτό. Για περισσότερα, βλ. [http://www.greek-language.gr/digitalResources/ancient\\_greek/history/filosofia/page\\_022.html](http://www.greek-language.gr/digitalResources/ancient_greek/history/filosofia/page_022.html) [πρόσβαση 15/12/2019].

<sup>77</sup> Το βασικό δόγμα της ΠΑ είναι οι βασικές αρχές και κατευθύνσεις σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να αναπτύσσονται, να σχεδιάζονται και να εκτελούν τις αποστολές τους οι αεροπορικές δυνάμεις. Για περισσότερα, βλ. *Βασικό δόγμα Πολεμικής Αεροπορίας*, σ. 15.

<sup>78</sup> Οι επιχειρήσεις σχεδιάζονται, διεξάγονται και διευθύνονται σε τρία επίπεδα: το στρατηγικό, το επιχειρησιακό και το τακτικό, τα οποία αποτελούν αντίστοιχα τα τρία επίπεδα πολέμου. Η ΠΑ αναπτύσσει αεροπορική ισχύ για να μπορεί να ικανοποιεί τις στρατηγικές επιλογές. Οι επιχειρήσεις που σχεδιάζει και η ιδέα ενέργειας που αναπτύσσει, υποστηρίζουν το στρατηγικό αντικειμενικό σκοπό, ενώ οι αποστολές που εκτελεί και τα μέσα που διαθέτει τη βοηθούν στις τακτικές ενέργειες, στο χαμηλότερο, δηλαδή, επίπεδο. Για περισσότερα, βλ. *Βασικό δόγμα Πολεμικής Αεροπορίας*, σ. 20.

<sup>79</sup> Βλ. *Βασικό δόγμα Πολεμικής Αεροπορίας*, σ. i.



Τέλος, οι βασικές λειτουργίες της αεροπορίας χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: (1) στις λειτουργίες που η ΠΑ είναι αποκλειστικά και μόνη υπεύθυνη για την υλοποίησή τους και κατανέμονται σε τρεις περιόδους αναλόγως του χρόνου διεξαγωγής (περίοδος ειρήνης, περίοδος έντασης, περίοδος πολέμου) και (2) στις λειτουργίες που εκτελούνται σε συνεργασία με τους άλλους κλάδους των ΕΔ.<sup>80</sup> Η ικανότητα απόδοσης της Πολεμικής Αεροπορίας προκύπτει από την ποσότητα και τα ειδικά χαρακτηριστικά των οπλικών συστημάτων, από τη σύνθεση, τη δομή οργάνωσης διοίκησης και ελέγχου, από τη δυνατότητα υποστήριξης, από τη γεωγραφία και την πρόβλεψη της τοποθέτησης των μέσων και δυνατοτήτων και τέλος, από τις ικανότητες και την εκπαίδευση των ανθρώπων, που συνδυάζουν τα μέσα, τις ιδέες και τη σχεδίαση, ώστε να υλοποιήσουν κάθε αντικειμενικό σκοπό.<sup>81</sup>

### 3.2.2: Κύπρος

Από την ανεξαρτησία της και τη δημιουργία αυτόνομου κράτους, η Κύπρος δε διαθέτει έως και σήμερα Πολεμική Αεροπορία. Αντ' αυτού βασίζεται στην Πολεμική Αεροπορία της Ελλάδας, με το Ενιαίο Αμυντικό Δόγμα (ή Δόγμα Ενιαίου Αμυντικού Χώρου -ΕΑΧ)<sup>82</sup> μεταξύ των δύο χωρών να επικρατεί -τουλάχιστον στα γραπτά. Αξίζει να αναφερθεί πως το ζήτημα της εθνικής ασφάλειας ανέκαθεν συνιστούσε προτεραιότητα και για τα δύο μέρη (Ελλάδα, Κύπρος). Ωστόσο, μετά το πραξικόπημα και την τουρκική εισβολή στην Μεγαλόνησο το 1974, η παρουσία ισχυρών τουρκικών δυνάμεων και η «ανυπαρξία» αντίστοιχων στην ελληνοκυπριακή πλευρά, μετέβαλε το τότε υφιστάμενο στάτους κβο (status quo), ενέτεινε το κλίμα ανασφάλειας και προώθησε την επιτακτική πλέον ανάγκη για ενίσχυση του αμυντικού συστήματος.<sup>83</sup> Σε κάθε περίπτωση, η δημιουργία ενός δόγματος Ενιαίου Αμυντικού Χώρου δε θεωρούνταν εύκολη υπόθεση. Παρά τις αντιδράσεις, όμως, τόσο η Ελλάδα όσο και η Κύπρος βιάζονταν προς την κατεύθυνση αυτή, της «ενοποίησης». Χαρακτηριστικό παράδειγμα έκδηλου ενδιαφέροντος για την Κυπριακή Δημοκρατία και την ασφάλεια από ελληνικής πλευράς αποτέλεσε η πρόταση για αγορά του ρωσικού, τότε, κινητού πυραυλικού αντιαεροπορικού συστήματος S-300 PMU-1, το



<sup>80</sup> Βλ. *Βασικό δόγμα Πολεμικής Αεροπορίας*, σ. 2.

<sup>81</sup> Βλ. *Βασικό δόγμα Πολεμικής Αεροπορίας*, σ. 6.

<sup>82</sup> Το Δόγμα του Ενιαίου Αμυντικού Χώρου Ελλάδας-Κύπρου υιοθετήθηκε το Νοέμβριο του 1993 και τέθηκε σε ισχύ ένα χρόνο αργότερα από την ελληνική κυβέρνηση του Α. Παπανδρέου και την κυπριακή του Γλαύκου Κληρίδη. Πρόκειται για τη στρατηγική σύζευξη της Ελλάδας με την Κυπριακή Δημοκρατία, που αποτελούσε έναν αμυντικό συμπληρωματικό μηχανισμό των δύο χωρών, ο οποίος θα ενεργοποιούνταν σε ενδεχόμενη τουρκική απειλή. Πιο συγκεκριμένα, ο αμυντικός χώρος της Ελλάδας θα περιλάμβανε και την ουδέτερη ζώνη της Κύπρου, εκτός από τη Θράκη και το Αιγαίο.

<sup>83</sup> Το ιδιαίτερο καθεστώς του νησιού συνιστούσε τροχοπέδη για την εξωτερική πολιτική της Ελλάδας στο πεδίο του αμυντικού σχεδιασμού. Για περισσότερα, βλ. Άγγελος Μ. Συρίγος, *Ελληνοτουρκικές Σχέσεις*, Αθήνα 2015, εκδ. Πατάκης.

1996, συνθήκη η οποία υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 1997 μεταξύ Κύπρου και Ρωσίας.

Η εν λόγω δέσμευση για συνεργασία προς απώθηση τυχόν τουρκικής απειλής προβλεπόταν στα άρθρα I και IV της Συνθήκης Εγγυήσεως του 1960, σύμφωνα με την οποία η Κυπριακή Δημοκρατία αναλάμβανε τη διατήρηση της ανεξαρτησίας της, της εδαφικής της ακεραιότητας και της ασφάλειάς της, τηρώντας έτσι το Σύνταγμά της. Επιπλέον, ήταν υποχρεωμένη να απέχει από κάθε προσπάθεια ένωσης του νησιού με άλλη χώρα ή διχοτόμησής του.<sup>84</sup>

### 3.2.3: Τουρκία

Η Τουρκική Πολεμική Αεροπορία ανάγει τις ρίζες της στον Ιούνιο του 1911<sup>85</sup>, όπου ιδρύεται από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, και αποτελεί τον εναέριο κλάδο των τουρκικών Ενόπλων Δυνάμεων. Ωστόσο, η ΠΑ, όπως είναι γνωστή σήμερα, προέρχεται από την περίοδο της ίδρυσης της Τουρκικής Δημοκρατίας από τον Κεμάλ Ατατούρκ, το 1923, όπου καταβλήθηκαν αρκετές προσπάθειες για τη δημιουργία μιας ισχυρής αεροπορικής δύναμης, η οποία θα εξυπηρετούσε τα δεδομένα της εποχής.<sup>86</sup>



Σύμφωνα με το επίσημο έγγραφο της τουρκικής Πολεμικής Αεροπορίας<sup>87</sup>, το όραμα της Τουρκίας για το μέλλον είναι να γίνει ο περιφερειακός ηγέτης και μια ηπειρωτική δύναμη, βασισμένη σε μια ισχυρή εταιρική κουλτούρα, εξειδικευμένο προσωπικό, αυτόνομες επιχειρησιακές δυνατότητες που θα ενισχύονται με την εισαγωγή σε υπηρεσία εθνικών οπλικών συστημάτων, την πληροφοριακή υπεροχή και την υπεροχή τόσο στη λήψη αποφάσεων όσο και στη δράση σε αεροπορικό, ηλεκτρονικό και διαδικτυακό πεδίο επιχειρήσεων μέχρι την επίτευξη του υπέρτατου αντικειμενικού σκοπού στον απαιτούμενο χρόνο και περιβάλλον. Ακόμα, κύριο καθήκον της τουρκικής ΠΑ είναι η άμεση αποτροπή του αντιπάλου μόλις αυτός εισέλθει με εχθρική διάθεση στον τουρκικό εναέριο χώρο. Το όραμα αυτό, σύμφωνα με τα παραπάνω, θα βασιστεί στους παρακάτω έξι στρατηγικούς στόχους/πυλώνες:

<sup>84</sup> Βλ. <https://thesafiablog.com/2020/12/16/greece-cyprus-s-300/> [πρόσβαση 29/12/2020].

<sup>85</sup> Η ιστορία της τουρκικής ΠΑ χρονολογείται από το 1909, με την πρώτη αντιπροσωπεία να στέλνεται στο Διεθνές Συνέδριο Αεροπορίας στο Παρίσι το 1910. Στα τέλη της ίδιας χρονιάς (1910) αποστέλλονται στην Ευρώπη δύο αξιωματικοί για εκπαίδευση από τον Μαχμούτ Σεφκέτ πασά, ο οποίος πρόβλεψε τη σημασία της αεροπορίας στην άμυνα της χώρας. Ωστόσο, λόγω των οικονομικών δυσκολιών που αντιμετώπιζε η χώρα εκείνη την περίοδο και της μη χρηματοδότησης, το σχέδιο δεν υλοποιήθηκε ποτέ. Την 1<sup>η</sup> Ιουνίου του 1911 ιδρύεται η επιτροπή της αεροπορίας. Για περισσότερα, βλ. Τα χρόνια ίδρυσης της τουρκικής ΠΑ: <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/HvkkEN/101> [πρόσβαση 26/7/2020].

<sup>86</sup> Βλ. στο ίδιο.

<sup>87</sup> Βλ. <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/HvkkEN/99> [πρόσβαση 13/2/2021].



1. Εμπέδωση εταιρικής κουλτούρας και υψηλό επίπεδο ανθρώπινου δυναμικού,
2. Βελτίωση αυτόνομων επιχειρησιακών δυνατοτήτων με την εισαγωγή σε υπηρεσία εθνικών οπλικών συστημάτων,
3. Δυνατότητα διεξαγωγής αποτελεσματικών επιχειρήσεων στον απαιτούμενο χρόνο και χώρο,
4. Μετουσίωση της υπεροχής στη λήψη αποφάσεων και της πληροφοριακής υπεροχής σε επιχειρησιακή,
5. Παροχή συνεχούς επιχειρησιακής υποστήριξης μέχρι την επίτευξη του τελικού αντικειμενικού σκοπού,
6. Αναβάθμιση της εκπαίδευσης και της αεροπορικής στρατηγικής σκέψης και καθιέρωση, ουσιαστικά, μιας τουρκικής «σχολής» αεροπορικής σκέψης.

Επιπλέον, το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας της Τουρκίας αναφέρει πως η ΠΑ ιδρύθηκε με σκοπό να αποτρέψει τις απειλές και τους κινδύνους που απειλούν την τουρκική επικράτεια και να διασφαλίσει την επικράτησή της στη μάχη με όσο το δυνατόν λιγότερες απώλειες.<sup>88</sup>

Όσον αφορά το επιχειρησιακό δόγμα της γείτονος χώρας, μετά το Βιετνάμ έχουμε την ανάπτυξη δύο σχολών σκέψης για τη συμβατική αεροπορική δύναμη. Η πρώτη, εξέχουσα κυρίως στο στρατό ξηράς, εξέλιξε το δόγμα της συνδυασμένης μάχης στρατού αεροπορίας (air land battle), μια σύγχρονη μορφή του γερμανικού blitzkrieg. Η δεύτερη σχολή σκέψης, η οποία δημιουργήθηκε από πιλότους μαχητικών αεροσκαφών, τα οποία έφεραν το κύριο βάρος του πολέμου του Βιετνάμ, υιοθέτησε μια τελείως διαφορετική προσέγγιση και με βάση τις τεχνολογικές εξελίξεις επανέφερε τη στρατηγική σκέψη στην τακτική αεροπορία, καθώς πίστευαν ότι η πολεμική αεροπορία, ένα φύσει επιθετικό και στρατηγικό όπλο, θα πρέπει να στραφεί εναντίον των κέντρων βάρους του αντιπάλου και ιδιαίτερα εναντίον της ηγεσίας του, αντί να ασχολείται με τις χερσαίες δυνάμεις αυτού.

Οι συμμετέχοντες στα συνέδρια της τουρκικής ΠΑ που λαμβάνουν χώρα από το 2013 ανά διαστήματα στην γειτονική χώρα, αντιπροσωπεύουν τη δεύτερη σχολή σκέψης, της στρατηγικής παράλυσης του εχθρού από αέρος, η οποία συνιστά τη χρησιμοποίηση της αεροπορικής ισχύος στο πλαίσιο μιας στρατηγικής εξαναγκασμού του αντιπάλου, με σκοπό να υποκύψει στις απαιτήσεις μας με όσο το δυνατόν λιγότερο κόστος για τις φίλιες δυνάμεις. Οι υπέρμαχοι της σχολής αυτής υποστηρίζουν ότι, παρότι μέχρι πρόσφατα κάτι τέτοιο δεν ήταν εφικτό λόγω των

---

<sup>88</sup> Βλ. Τα χρόνια ίδρυσης της τουρκικής ΠΑ: <https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/HvkkEN/101> [πρόσβαση 26/7/2020].

τεχνολογικών περιορισμών της αεροπορικής ισχύος, η τεχνολογική εξέλιξη του αεροπορικού όπλου, των διαθέσιμων όπλων και της τεχνολογίας της πληροφορίας έκανε πλέον δυνατή μια τέτοια προσέγγιση. Η στρατηγική της παράλυσης βασίζεται στην επιτυχία των όπλων ακριβείας και των άλλων τεχνολογικών επιτευγμάτων, όπως η δυνατότητα «αορατότητας» (stealth) των μαχητικών αεροσκαφών. Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι οι τεχνολογίες αυτές είναι απαραίτητες για την ανεμπόδιστη πρόσβαση σε όλο τον εναέριο χώρο του εχθρού και τη διεξαγωγή παραλλήλων επιθέσεων από την πρώτη κιάλας στιγμή χωρίς να χρειαστεί να επιτύχουμε πλήρη αεροπορική κυριαρχία.

#### 3.2.4: Ισραήλ

Το Ισραήλ έχει μία από τις ισχυρότερες πολεμικές αεροπορίες παγκοσμίως, η οποία επιχειρεί σε καθημερινή βάση και σε πραγματικές συνθήκες μάχης. Από την ανεξαρτησία του το Ισραήλ χρησιμοποιεί την αεροπορική ισχύ για την άμυνα και την ασφάλειά του. Εδώ και περίπου 80 χρόνια, ένα μικρό -εδαφικά και πληθυσμιακά- κράτος έχει καταφέρει να επιβληθεί στους γείτονές του με καταλυτικό τρόπο. Η Ισραηλινή Πολεμική Αεροπορία αποτελεί το επίκεντρο αυτού του επιτεύγματος και δεξαμενή άντλησης πολύτιμων συμπερασμάτων και μαθημάτων. Συγκεκριμένα, το Ισραήλ, όπως προαναφέρθηκε, αποτελεί ένα μικρό κράτος με πεδινή γεωμορφολογία, το οποίο (κράτος) επέλεξε να υιοθετήσει την επιθετική στρατηγική, καθώς οποιαδήποτε αμυντική προσπάθεια θα κατέληγε άδοξη από τη στιγμή που δεν υπάρχει στρατηγικό βάθος στο οποίο να μπορεί να υποχωρεί. Παρόλο που η ΠΑ του αναπτύχθηκε από το μηδέν μετά το 1948, ακολούθησε μια αξιοσημείωτη τροχιά ανάπτυξης σε συνδυασμό με τη διαμόρφωση μιας προηγμένης αεροδιαστημικής βιομηχανίας, και αποτελεί έως σήμερα μέτρο σύγκρισης στην Ανατολική Μεσόγειο.<sup>89</sup>



Κατά τον David Rodman<sup>90</sup>, η πίστη στην αεροπορική υπεροχή και ισχύ επικράτησε στο Ισραήλ από πολύ νωρίς και για συγκεκριμένους, ρεαλιστικούς λόγους: Η χώρα είχε -και έχει- μεγάλο εύρος χερσαίων συνόρων<sup>91</sup>, με εχθρικά κράτη γύρω και σε ολόκληρο το μήκος των (Συρία, Ιορδανία, Ιράκ και Αίγυπτος). Παρ' όλα αυτά, δεν είχε και δεν έχει στρατηγικό βάθος (μόλις 13,5 χιλιόμετρα, στο κεντρικό Ισραήλ, στα σύνορα πριν το 1967), περιορισμένο ανθρώπινο δυναμικό (1.370.000

<sup>89</sup> Βλ. Δημήτρης Βογιατζής, σ. 156.

<sup>90</sup> Βλ. David Rodman, *Arab rockets, Iranian missiles, and Israeli air defenses*, SMALL WARS JOURNAL, February 2013: <https://smallwarsjournal.com/jrn/art/arab-rockets-iranian-missiles-and-israeli-air-defenses> [πρόσβαση 23/5/2020].

<sup>91</sup> Άνω των 1.000 χιλιομέτρων, στα σύνορα πριν το 1967.

πληθυσμό το 1950, 2.150.000 το 1960, 3.022.000 το 1970 και 3.922.000 το 1980) και περιορισμένους φυσικούς πόρους και οικονομικά. Το Ισραήλ δεν είχε την πολυτέλεια εμπλοκής σε παρατεταμένο πόλεμο φθοράς, ενώ τυχόν εχθροπραξίες έπρεπε να διεξαχθούν εκτός της ισραηλινής επικράτειας. Συνεπώς, το επιθετικό πνεύμα και δόγμα κρίθηκε απολύτως αναγκαίο, ίσως και μονόδρομος, για την επιβίωση του Ισραήλ ως κρατικής οντότητας και μετουσιώθηκε σε επένδυση σε δύο (2) κυρίως τομείς: την αεροπορία και τα τεθωρακισμένα.<sup>92</sup>

Η αεροπορική ισχύς (μέσα και τακτικές) θα έπρεπε να είναι τέτοια που να επιτρέπει στο Ισραήλ να πετύχει αεροπορική υπεροχή, πρώτα εντός της ισραηλινής επικράτειας και μετά στο ευρύτερο πεδίο μάχης. Η αεροπορική υπεροχή<sup>93</sup> θα επιτυγχάνονταν μέσω ενός μαζικού προληπτικού πλήγματος και στη συνέχεια, με εξασφαλισμένη την αεροπορική υπεροχή, η αεροπορία θα υποστήριζε τις χερσαίες δυνάμεις. Η σειρά αυτή δεν επιλέχθηκε τυχαία, αλλά για να ικανοποιήσει τους δύο (2) βασικούς άξονες του ισραηλινού δόγματος: μη εμπλοκή σε μακροχρόνιο πόλεμο φθοράς και μη εμπλοκή σε πόλεμο εντός της ισραηλινής επικράτειας. Έχοντας εξασφαλίσει αεροπορική υπεροχή, στη συνέχεια οι δυνάμεις ελιγμού του Ισραηλινού Στρατού θα επιχειρούσαν για να καταλάβουν τους αντικειμενικούς τους σκοπούς, με την υποστήριξη της αεροπορίας. Αυτό ήταν και το σκεπτικό, πάνω στο οποίο βασίστηκαν οι επιχειρήσεις στον Πόλεμο των Έξι Ημερών το 1967, που ήταν μια κατά κράτος νίκη του Ισραήλ κατά της Αιγύπτου, της Συρίας και της Ιορδανίας.<sup>94</sup>

---

<sup>92</sup> Το μείγμα αυτό υιοθετήθηκε μετά τον Πόλεμο της Ανεξαρτησίας (1947-1949), ως αποτέλεσμα των διδαγμάτων που αποκόμισε το νεοσύστατο Ισραήλ, και δοκιμάστηκε με επιτυχία στο Πόλεμο του Σουέζ (1956), που το Ισραήλ παρέταξε μια στρατιωτική δύναμη με καλά εκπαιδευμένο προσωπικό και ικανή ηγεσία. Στην ουσία το δόγμα της αεροπορικής ισχύος και της αεροπορικής υπεροχής του Ισραήλ κτίστηκε την περίοδο 1949-1956.

<sup>93</sup> Αεροπορική υπεροχή σήμαινε και σημαίνει για το Ισραήλ προστασία του πληθυσμού και των στρατηγικών υποδομών, αλλά και ανεμπόδιστη κινητοποίηση (επιστράτευση) σε περίπτωση που χρειαστεί.

<sup>94</sup> Ακόμα και στον αιφνιδιασμό του 1973, οι αραβικές αεροπορίες τελικά δεν κατάφεραν να πλήξουν αποφασιστικά και καταλυτικά την ισραηλινή επικράτεια, τις πόλεις και τις υποδομές της χώρας, ούτε κατάφεραν να εμποδίσουν την κινητοποίηση των εφεδρών. Ο χρόνος επίτευξης της αεροπορικής υπεροχής, την οποία τελικά κατάφερε το Ισραήλ, το 1967, το 1973 και στον Πόλεμο της Φθοράς (1967-1970), διαφέρει, λόγω των διαφορετικών περιστάσεων. Το 1967 η αεροπορική υπεροχή επιτεύχθηκε εντός 24 ωρών, λόγω της πρωτοβουλίας των κινήσεων που ανέλαβε το Ισραήλ (μαζικό προληπτικό πλήγμα κατά των εχθρικών αεροπορικών δυνάμεων). Στον πόλεμο του 1973 η αεροπορική υπεροχή επιτεύχθηκε σε ύστερο χρόνο, λόγω του αιφνιδιασμού και της ανάγκης απορρόφησης των απωλειών των πρώτων ημερών, βέβαια με την καίρια συνδρομή των ΗΠΑ. Την τριετία 1967-1970 η αεροπορική υπεροχή επιτεύχθηκε σταδιακά, μέσω της επικράτησης, έναντι των Αιγυπτίων, στις αερομαχίες. Οι απώλειες των Αιγυπτίων ήταν μεγάλες και το Κάιρο δεν μπορούσε να συνεχίσει αυτή την τακτική διότι θα έχανε την αεροπορία του. Η κατάσταση εξισορροπήθηκε μόνο όταν οι Σοβιετικοί ενίσχυσαν την Αίγυπτο με σύγχρονα αντιαεροπορικά συστήματα. Ανάλογο, γρήγορο αποτέλεσμα, ως προς την επίτευξη αεροπορικής υπεροχής, κατάφερε το Ισραήλ το 1982 όταν κατέστρεψε ολοσχερώς τις συριακές αντιαεροπορικές δυνάμεις στην Κοιλιάδα Μπεκαά. Μετά το 1973 το επιθετικό πνεύμα, με αιχμή του δόρατος την αεροπορική υπεροχή και την τεθωρακισμένη ισχύ, παρέμεινε ως κύριο δόγμα της Πολεμικής Αεροπορίας της χώρας, ωστόσο, αυτό που έχει αλλάξει είναι ο βαθμός εξάρτησης της ισχύος της χώρας από την αεροπορική υπεροχή. Η εξέλιξη της τεχνολογίας και η σταδιακή, αλλά διαρκής ενίσχυση των ενόπλων δυνάμεων των αραβικών κρατών, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη συστημάτων πυροβολικού με ικανότητα προσβολής από μεγάλες αποστάσεις έχει καταστήσει τη Μέση Ανατολή «κορεσμένο» πεδίο μάχης. Πλέον, με τα νέα συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης και ελέγχου που

Εν κατακλείδι, το ισραηλινό στρατηγικό δόγμα, δοκιμασμένο πολλές φορές στα πεδία της μάχης, έχει επιτρέψει σε ένα μικρό κράτος που περιβάλλεται από απειλές, να συνεχίζει να υπάρχει. Αυτό μπορεί να συνοψισθεί στην ανάγκη διατήρησης συνεχούς ετοιμότητας ώστε, μόλις το κράτος πληροφορηθεί επικείμενη εισβολή, να χτυπήσει πρώτο, αιφνιδιάζοντας τον εχθρό και ανατρέποντας το αριθμητικό του μειονέκτημα. Το πνεύμα επιθετικότητας και ο βαθμός επικινδυνότητας που περικλείει η προσέγγιση αυτή, καταδεικνύει πως ο αδύναμος δεν είναι απαραίτητο να αμύνεται, περιμένοντας καρτερικά την επίθεση του εχθρού, αλλά πως με την κατάλληλη εκπαίδευση, εξοπλισμό και βούληση μπορούν να επιτευχθούν στρατιωτικά θαύματα.

### 3.2.5: Αίγυπτος<sup>95</sup>

Κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Βασιλική Πολεμική Αεροπορία της Μεγάλης Βρετανίας δημιουργεί αεροπορικές μοίρες στην Αίγυπτο για την καταπολέμηση των Γερμανών. Έτσι, η Αίγυπτος αποκτά για πρώτη φορά την Πολεμική της Αεροπορία. Στα επόμενα χρόνια, όπου ακολούθησε η επανάσταση της 23<sup>ης</sup> Ιουλίου 1952, η Αίγυπτος ξεκίνησε την ανοικοδόμηση της στρατιωτικής της ικανότητας, συμπεριλαμβανομένης της Πολεμικής Αεροπορίας, με την πρώην Σοβιετική Ένωση να της παρέχει εξοπλισμό, εκπαίδευση, συμβούλους και τεχνικούς υπαλλήλους. Μετά τον πόλεμο του 1973, η Αίγυπτος στράφηκε στη Γαλλία και τις ΗΠΑ με την παράδοση των Mirage 5 και F-4E. Έπειτα, στις αρχές της δεκαετίας του 1980, ακολούθησαν τα Mirage 2000 και F-16, με την Αιγυπτιακή ΠΑ (EAF) να δίνει παραγγελίες στην Κίνα για το F-7 (αναβάθμιση του MiG-21) και εκπαιδευτές των K-8<sup>96</sup>.



Αξίζει να αναφερθεί πως η Αιγυπτιακή Πολεμική Αεροπορία διατηρεί μέχρι σήμερα μεγάλο μέρος του εξοπλισμού και του δόγματος μάχης από την εποχή της ΕΣΣΔ. Παρόλα αυτά, με την έως τώρα εκπαίδευση και τον εξοπλισμό από τη Δύση, η ΠΑ της Αιγύπτου θεωρείται η «αφρόκρεμα» της Αιγύπτου με επιρροές από τη Δύση. Σύμφωνα με την αξιολόγηση ασφαλείας της Jane Sentinel της Βορείου Αφρικής όπου πραγματοποιήθηκε την 15<sup>η</sup> Ιουλίου 2011, η Αιγυπτιακή Πολεμική Αεροπορία είναι ο

---

υπάρχουν είναι πολύ δύσκολη η επανάληψη του απόλυτου αιφνιδιασμού του 1967. Υπό αυτή την έννοια η αεροπορική υπεροχή, από μόνη της, πλέον δεν εξασφαλίζει τους δύο (2) βασικούς άξονες του ισραηλινού δόγματος. Χρειάζεται και κάτι ακόμα: Ικανότητα προσβολής στόχων με ακρίβεια και σε μεγάλες αποστάσεις. Για περισσότερα, βλ. <https://defencereview.gr/aeroporiki-yperochi-o-diachronikos-ro/> [πρόσβαση 18/4/2021].

<sup>95</sup> Βλ. <https://www.mod.gov.eg/ModWebSite/News.aspx> και <http://www.arabaviation.com/airpower/egyptianairforce.aspx> [πρόσβαση 17/10/2019].

<sup>96</sup> Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. [https://en.wikipedia.org/wiki/Hongdu\\_JL-8](https://en.wikipedia.org/wiki/Hongdu_JL-8).

ικανότερος αεροπορικός βραχίονας της Βορείου Αφρικής, με την Ισραηλινή Πολεμική Αεροπορία να αναφέρεται στην ποιότητα των αεροσκαφών της.

### 3.2.6: Συρία<sup>97</sup>

Η Συριακή Πολεμική Αεροπορία (SAAF) ιδρύθηκε το 1948 και άρχισε να αναπτύσσεται κατά τη διάρκεια της βασιλείας του Προέδρου Hafez Al Assad -πρώην Διοικητή της Συριακής Πολεμικής Αεροπορίας- μέσω της απόκτησης πρώην



εξοπλισμού της ΕΣΣΔ, αν και κατά κύριο λόγο ήταν κυρίως χαμηλής ποιότητας εξαγωγικές εκδόσεις πολεμικών αεροσκαφών στη συνέχεια με αποτέλεσμα μεγάλες απώλειες κατά τη διάρκεια μάχης. Καθ' όλη τη διάρκεια της υπόλοιπης δεκαετίας του 1980 και στη δεκαετία του 1990, η SAAF αντιμετώπισε δυσκολίες στη διατήρηση του λειτουργικού της εξοπλισμού.

Λόγω της αστυνομικής φύσεως του τρέχοντος συριακού καθεστώτος, λίγα πράγματα είναι γνωστά ως προς την τρέχουσα προσπάθεια εκσυγχρονισμού. Ωστόσο, η Συριακή Πολεμική Αεροπορία είναι εξοπλισμένη με MiG-25 που πιθανότατα πρόκειται να αναβαθμιστούν στην τελευταία έκδοση. Ακόμα, απέκτησε έναν αριθμό από μεταχειρισμένα αεροσκάφη MiG-29 «Fulcrum» που παραδόθηκαν το 2001-2. Αν και ρωσικές παραδόσεις αεροσκαφών φημολογούνταν να γίνεται το 2011, κάτι τέτοιο δεν πραγματοποιήθηκε λόγω της πολιτικής κατάστασης που επικρατούσε και επικρατεί στην περιοχή.

Σύμφωνα με τις αξιολογήσεις κινδύνου της χώρας της Jane Sentinel για τις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου που πραγματοποιήθηκαν την 8<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2011, η Συρία διαθέτει σημαντικό αριθμό μαχητικών αεροσκαφών, αλλά παραμένει ασαφές ως προς το πόσα από αυτά λειτουργούν πραγματικά, καθώς πολλά πλησιάζουν την απαρχαιότητα και η διατήρησή τους γίνεται ολοένα και πιο δύσκολη, κάτι το οποίο έχει αναπόφευκτα αρνητικές επιπτώσεις στις δυναμικές ικανότητες.

### 3.2.7: Λιβύη<sup>98</sup>

Η Πολεμική Αεροπορία της Λιβύης ιδρύθηκε αρχικά ως Βασιλική Πολεμική Αεροπορία της Λιβύης, το 1951, και ήταν εξοπλισμένη με αεροσκάφη μεταφορών και εκπαιδευτικά, όπως τα Douglas C-47s και Lockheed T-33s. Το 1967, προστίθενται στον εξοπλισμό της χώρας και οι Northrup F-5 Freedom Fighters. Το 1969, ο Καντάφι αναλαμβάνει την εξουσία και αλλάζει το όνομα της ΠΑ σε Πολεμική

<sup>97</sup> Για περισσότερα, βλ. <http://www.arabaviation.com/en-us/airpower/syrianarabairforce.aspx> και <https://www.wdmma.org/syrian-air-force.php> [πρόσβαση 17/10/2019].

<sup>98</sup> Για περισσότερα, βλ. <http://www.arabaviation.com/en-us/airpower/libyanairforce.aspx> [πρόσβαση 17/10/2019].

Αεροπορία της Αραβικής Δημοκρατίας της Λιβύης (LARAF). Στη συνέχεια, παρατηρείται η αδυναμία συντήρησης των F-5 και, όπως έχει αναφερθεί, πολλά από αυτά μάλλον πουλήθηκαν στην Τουρκία.

Η LARAF έχοντας τη βοήθεια της ΕΣΣΔ, ξεκίνησε μια μαζική προσπάθεια για εξοπλισμό αποκτώντας μεγάλο αριθμό μαχητικών MiG-17/19/25<sup>99</sup>, βομβαρδιστικών Tu-22 και ελικοπτέρων βαριάς επίθεσης Mil Mi-24 Hind. Στη συνέχεια, το 1971 παραδίνονται από τις ΗΠΑ έντεκα πολιτικά C-130, τα οποία δέχθηκαν μετατροπή σε στρατιωτικά στην Ιταλία. Πέντε χρόνια αργότερα (1976) αποκτήθηκαν είκοσι CH-47 Chinook από την Ιταλία, δεκατέσσερα εκ των οποίων μεταφέρθηκαν το 1990 στο Λιβυκό Στρατό, και το 1981 αγοράστηκαν από τις Φιλιππίνες και το Λουξεμβούργο τέσσερα C-100-30.



Με την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης, η στρατιωτική υποστήριξη της Ρωσικής Ομοσπονδίας μειώθηκε σημαντικά, με την τελευταία παράδοση αεροσκαφών να πραγματοποιείται την άνοιξη του 1989. Επιπλέον, η προσπάθεια επανεξοπλισμού σταμάτησε λόγω του εμπάργκο των Ηνωμένων Εθνών το 1992 (βομβαρδισμός Lockerbie), με την άρση των κυρώσεων του ΟΗΕ να γίνεται επτά χρόνια αργότερα, στις αρχές του 1999. Έπειτα, η Λιβύη ξεκίνησε διαπραγματεύσεις για την αναβάθμιση των MiG-21s και MiG-25s με την Ρωσική Ομοσπονδία, ενώ εξέφρασε ενδιαφέρον για τα MiG-29s και MiG-31s.

Σύμφωνα με την αξιολόγηση ασφαλείας της Jane Sentinel της Βορείου Αφρικής που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2011, η Πολεμική Αεροπορία της Λιβύης παρά του ότι διέθετε σημαντική δύναμη μαχητικών αεροσκαφών, το επιχειρησιακό της δυναμικό ήταν χαμηλό λόγω της ανεπαρκούς υποστήριξης συντήρησης, της έλλειψης στην εκπαίδευση και των πολύ χαμηλών επιπέδων τακτικής συνειδητοποίησης. Κατά τη δήλωση, τέλος, του Ναυάρχου Γκεράρντ Χούμπερ στις 23 Μαρτίου 2011, τα αεροσκάφη της Λιβύης είτε καταστράφηκαν είτε κατέστησαν ως μη λειτουργικά.

### 3.2.8: Λίβανος<sup>100</sup>

Η Λιβανέζικη Πολεμική Αεροπορία (LAF) ιδρύθηκε την 10<sup>η</sup> Ιουνίου 1949 με έδρα την αεροπορική βάση Rayak<sup>101</sup> υπό την ηγεσία του Συνταγματάρχη Emile

<sup>99</sup> MiG-25PD, MiG-25RBK, MiG-25PU και MiG-25RU.

<sup>100</sup> Για περισσότερα, βλ. <http://www.arabaviation.com/en-us/airpower/lebaneseairforce.aspx> και <https://www.lebarmy.gov.lb/en/content/air-force> [πρόσβαση 17/10/2019].

<sup>101</sup> Το 1969 η έδρα μεταφέρθηκε στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και στη συνέχεια, το 1989, στο κτίριο Bayda-Ayn el-Rimmeneh.

Boustany, ο οποίος αργότερα επιτέλεσε διοικητής των ενόπλων δυνάμεων της χώρας. Η Μονάδα είχε πολλά ονόματα, όπως Πολεμική Αεροπορία και Πολεμική Αεροπορική Δύναμη, αλλά στο τέλος επικράτησε η πρώτη (Πολεμική Αεροπορία).

Κατά τη σύστασή της, η Βρετανία δώρισε τέσσερα εκπαιδευτικά αεροσκάφη Percival Prentices, και η Ιταλία Savoia Marchetti SM.79L και SM79, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για μεταφορές. Τα επόμενα χρόνια, προστέθηκε στον εξοπλισμό της LAF το δικινητήριο αεροσκάφος DH104 Dove, δεκαέξι NAA Harvards και έξι αεροσκάφη του Harvard T2B. Μετά το 1960, η LAF μπήκε στην εποχή των jet με τα CM170 Fouga και δεκαέξι αεροσκάφη Dassault Mirage IIIEL/BL για την εκπαίδευση πιλότων και προσωπικού της χώρας. Το 1995 σημείωσε την άφιξη δεκαέξι ελικοπτέρων Bell UH-1H από το Στρατό των ΗΠΑ, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για τις αποστολές στρατευμάτων, τα καθήκοντα VIP και τις αποστολές έρευνας και διάσωσης (SAR). Το 2000, τα Mirage III αποκτήθηκαν από το Πακιστάν και παραδόθηκαν στην Πολεμική Αεροπορία του. Το 2005 αποκτήθηκαν τέσσερα πρόσφατα ελικόπτερα Robinson R44 Raven II για εκπαίδευση. Στις αρχές του 2007, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα έκαναν δωρεά ελικοπτέρων πλεονασματικών Gazelle και ένα χρόνο αργότερα, η Ρωσική Ομοσπονδία συμφώνησε να προμηθεύσει το Λίβανο με ελικόπτερα βαριάς επίθεσης Mil Mi-24 Hind, αλλά και για την εκπαίδευση του προσωπικού της χώρας. Τέλος, το 2009, παραδόθηκε το πρώτο αεροσκάφος επιτήρησης Cessna 208B Caravan, το οποίο ήταν ικανό να μεταφέρει πυραύλους από αέρος.

Σύμφωνα με την αξιολόγηση ασφαλείας της Jane Sentinel για την Ανατολική Μεσόγειο που πραγματοποιήθηκε την 30<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2011, η δύναμη του ελικοπτέρου είναι αναμφίβολα το πιο αποτελεσματικό στοιχείο της αεροπορικής δύναμης του Λιβάνου για την διασφάλιση της εσωτερικής ασφάλειας, με το UH-1H Iroquois να χρησιμοποιείται κυρίως για αποστολές στρατευμάτων και VIP, καθώς και αποστολές έρευνας και διάσωσης (SAR) και ημερήσια περιπολία συνόρων.

Αποστολή της Λιβανέζικης Πολεμικής Αεροπορίας αποτελεί η εκπαίδευση των πιλότων και των τεχνικών πτήσης, η διεξαγωγή πολεμικών επιχειρήσεων και η παροχή χερσαίας και αεροπορικής υποστήριξης, η διεξαγωγή αποστολών μεταφοράς και αερομεταφορών, η διεξαγωγή επιχειρήσεων έρευνα και διάσωσης, η εναέρια επιτήρηση και αναγνώριση, η εναέρια μαγνητοσκόπηση, η βοήθεια των κρατικών φορέων στη διεξαγωγή εργασιών, όπως ο ψεκασμός εντομοκτόνων, η εγκατάσταση κεραιών, κλπ.<sup>102</sup>

---

<sup>102</sup> Βλ. Πολεμική Αεροπορία Λιβάνου: <https://www.lebarmy.gov.lb/en/content/air-force>.



Κατά την περίοδο που εκτείνεται μεταξύ 20<sup>ης</sup> Μαΐου και 2<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2007, η LAF συνέβαλε στις μάχες του Nahr el-Bared ενάντια στην ριζοσπαστική σουνιτική ισλαμιστική ομάδα Fatah al-Islam<sup>103</sup>, χρησιμοποιώντας όλες τις διαθέσιμες δυνατότητες, βομβαρδίζοντας τις τοποθεσίες αυτής και μεταφέροντας στρατεύματα, πυρομαχικά και εξοπλισμό στο πεδίο της μάχης, εκτός από λοιπές επιχειρήσεις. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων περιστατικών στις ανατολικές και βόρειες παραμεθόριες περιοχές, η LAF διεξάγει και εξακολουθεί να πραγματοποιεί επιχειρήσεις αναγνώρισης και επιτήρησης, εκτός από τη στόχευση των κρησφύγετων, με τα κατάλληλα όπλα.

Ακόμα, η Πολεμική Αεροπορία του Λιβάνου στοχεύει στη βελτίωση της άμυνας της χώρας. Για το λόγο αυτό, πρόκειται να αναδιαμορφωθεί, πουλώντας τα παλαιά της αεροσκάφη -ή επισκευάζοντάς τα και χρησιμοποιώντας τα για την εκπαίδευση των πιλότων-, και αποκτώντας νέα μαχητικά, ελικόπτερα, και τηλεχειριζόμενα (remote-controlled) αεροσκάφη. Πηγές στη Βηρυτό, βέβαια, ανέφεραν πως ο Λίβανος χάνει τρία βασικά αμυντικά του συστήματα: ένα σύστημα αεράμυνας, ένα σύστημα ραντάρ, και εξειδικευμένα μαχητικά.<sup>104</sup>

Τέλος, το έμβλημα της Λιβανέζικης Πολεμικής Αεροπορίας αποτελείται από ένα στεφάνι δάφνης, το σύμβολο της δόξας, που αγκαλιάζει δύο φτερά αετού τα οποία βρίσκονται πάνω από ένα Λιβανέζικο κέδρος<sup>105</sup> και συμβολίζουν τη δύναμη και την τιμή. Μέσα σε αυτά υπάρχει ένα τρίγωνο, το οποίο βρίσκεται μέσα σε έναν κύκλο που απεικονίζει τα διεθνή διακριτικά των παγκόσμιων αεροπορικών δυνάμεων που χαρακτηρίζουν, επίσης, τα λιβανέζικα στρατιωτικά αεροσκάφη.



<sup>103</sup> Η ομάδα Fatah al-Islam εμφανίστηκε στα τέλη του 2006, μετά τον ανεξαρτητοποίησή της από την Fatah al-Intifada, μια φιλοσυριακή παλαιστνιακή φατρία, και ευθυγραμμίζεται σε μεγάλο βαθμό με το πλήθος μικρών μαχητικών ισλαμιστικών οργανώσεων της Μέσης Ανατολής. Οι κυρίαρχες παλαιστνιακές ομάδες στο Λίβανο, όπως η Fatah, Hamas, και ο Οργανισμός Απελευθέρωσης της Παλαιστίνης, αντιτίθενται ανοιχτά στην Fatah al-Islam, καθώς τη βλέπουν ως απειλή για τους ίδιους αλλά και για τη σταθερότητα της χώρας. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την οργάνωση Fatah al-Islam, βλ. Leena Saidi, *What is Fatah al-Islam?*, ABC News: <https://abcnews.go.com/International/story?id=3203760&page=1> [πρόσβαση 14/3/2020].

<sup>104</sup> Βλ. Dan Arkin, *Lebanon presents arms program for improvement of Air Force capabilities*, Israel Defense: <https://www.israeldefense.co.il/en/node/49140> [πρόσβαση 14/4/2021].

<sup>105</sup> Το Λιβανέζικο κέδρος έχει ιστορική και θρησκευτική σημασία για τους πολίτισμούς της Μέσης Ανατολής, καθώς αναφέρεται αρκετές φορές στην εβραϊκή Βίβλο. Αποτελεί το έμβλημα του Λιβάνου και χρησιμοποιείται ευρέως ως διακοσμητικό δένδρο σε πάρκα και κήπους.



## **ΜΕΡΟΣ Β': Η αεροπορική στρατηγική στην πράξη**

## Κεφάλαιο 4: Η διαχείριση του εναέριου χώρου σε Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειο

«Ανάμεσα στο παρελθόν με τις αναμνήσεις μας και  
το μέλλον με τις προσδοκίες μας, υπάρχει το παρόν  
όπου πρέπει να κάνουμε το καθήκον μας.»

Jean-Baptiste Henri Lacordaire

Σε αυτό το σημείο της εργασίας αξίζει να αναφερθεί ότι η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα στον κόσμο με υδάτινα σύνορα που διαθέτει εναέριο χώρο ευρύτερο κατά τέσσερα ναυτικά μίλια από την αιγιαλίτιδα ζώνη της (χωρικά ύδατα - 10ν.μ. αντί 6ν.μ.)<sup>106</sup>, γεγονός το οποίο αντιβαίνει προς τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου. Η διεύρυνση του εναερίου χώρου στα 10ν.μ. έλαβε χώρα το 1931 επί κυβερνήσεως Ελευθερίου Βενιζέλου<sup>107</sup>. Αξίζει να αναφερθεί πως μέχρι τότε, και με τη Συνθήκη της Λωζάννης, η αιγιαλίτιδα ζώνη μετρούσε μόλις τρία ναυτικά μίλια (3ν.μ.).

Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του. Στην περίπτωση της Ελλάδας, όμως, η Τουρκία έχει ασκήσει παράνομο *casus belli* (αιτία πολέμου)<sup>108</sup> σε περίπτωση επέκτασης των χωρικών υδάτων της πρώτης στα 12ν.μ.<sup>109</sup> στην περιοχή του Αιγαίου. Αξίζει να σημειωθεί εδώ πως τον Απρίλιο του 1973, η Τουρκία υπογράφει συμφωνία με την

<sup>106</sup> Το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας ορίστηκε το 1936 στα έξι ναυτικά μίλια (6 ν.μ.) από την ακτή, σύμφωνα με τα Ν. 230/1936 και Ν.Δ. 187/1973). Βλ. *Αιγιαλίτιδα ζώνη – Casus Belli*, Υπ.Εξ.: <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/aigialitida-zoni-casus-belli.html> [πρόσβαση 15/2/2020].

<sup>107</sup> Άρθρα 2 και 9, Νόμος 5017/13-6-1931 (ΦΕΚ 158/Α'/13-6-1931) και ΦΕΚ 325/Α'/18-9-1931 με τίτλο «Περί καθορισμού πλάτους χωρικών υδάτων, όσον αφορά τα ζητήματα της Αεροπορίας και της Αστυνομίας αυτής», όπου υπογράφει ο τότε Πρόεδρος της Δημοκρατίας, Αλέξανδρος Ζαΐμης, και αναφέρεται χαρακτηριστικά «Έχοντας υπ' όψιν τὰ ἄρθρα 2 καὶ 9 τοῦ νόμου 5017 'Περί Πολιτικής Αεροπορίας' [...] ὡς καὶ τὸ ἄρθρον 1 τοῦ νόμου 2569 τῆς 19-4-1921 'Περί κυρώσεως τῆς Διεθνούς Συμβάσεως Αεροπορίας' [...] προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπί τῆς Αεροπορίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν: Ὅριζομεν τὸ πλάτος τῆς ζώνης τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῆς ἀναφερομένης ἐν τῶ ἄρθρῳ 2 τοῦ νόμου 5017 εἰς 10 ναυτικά μίλια ἀπὸ τῶν ἀκτῶν τῆς Ἐπικρατείας. [...]». *Ακόμα, για τη διαφορά του εθνικού εναερίου χώρου από τα υδάτινα σύνορα*, βλ. Αλέξης Ηρακλείδης, *Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειος: 50+1 ὄψεις των ελληνοτουρκικών διενέξεων*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 2020, σ. 54-57.

<sup>108</sup> Η Τουρκία με το *casus belli* παραβιάζει τον Χάρτη του ΟΗΕ και το Διεθνές Δίκαιο. Η δε μη χρήση βίας αναφέρεται και στο άρθρο 301 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Βέβαια, το πότε διατυπώθηκε επακριβώς δεν είναι σαφές, καθώς το 1986 ο τότε Τούρκος Πρωθυπουργός, Τουργκούτ Οζάλ, σε ομιλία του το Μάρτιο του ίδιου έτους άγγιξε τα όρια του *casus belli*, απειλώντας πως αν η Ελλάδα επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα στα 12ν.μ., τότε η Τουρκία θα χρησιμοποιούσε όλα τα απαραίτητα μέτρα, χωρίς όμως να διευκρινίζει αν αυτό γίνει με την χρήση ή απειλή χρήσης βίας. Έτσι, η πλέον επίσημη και σαφής διατύπωση αυτού προήλθε μετά από πρόταση βουλευτών στην τουρκική Βουλή τον Ιούνιο του 1995. Για περισσότερα σχετικά με το *casus belli* της Τουρκίας, βλ. Αλέξης Ηρακλείδης, σ. 49-52.

<sup>109</sup> Με την επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12ν.μ. από πλευρά της Ελλάδας θα ήταν ξεκάθαρο ποιος έχει την κυριαρχία στα χωρικά ύδατα του Αιγαίου Πελάγους, με το τελευταίο να καθίστατο κλειστή σχεδόν θάλασσα, μιας και τα χωρικά ύδατα θα είχαν μια συνέχεια από του Σούνιο προς τα Δωδεκάνησα και την Κρήτη. Ακόμα, θα θίγονταν τα συμφέροντα της Τουρκίας στην περιοχή. Παρόλα αυτά, η επέκταση των χωρικών υδάτων δεν παύει να είναι δικαίωμα της Ελλάδας το οποίο, μάλιστα, έχει και τη συγκατάθεση του Διεθνούς Δικαίου. Για περισσότερα, βλ. Αλέξης Ηρακλείδης, σ. 44-49.

ΕΣΣΔ για την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12ν.μ. στη Μαύρη Θάλασσα<sup>110</sup>, γεγονός που αντιβαίνει στην πολιτική που ασκεί στο Αιγαίο Πέλαγος, όπου διεκδικεί αιγιαλίτιδα ζώνη 6ν.μ. επιχειρώντας, έτσι, να εντάξει σε αυτό (Αιγαίο) το καθεστώς των κλειστών ή ημίκλειστων θαλασσών<sup>111</sup> για τις οποίες προτείνει μικρό εύρος αιγιαλίτιδας ζώνης.<sup>112</sup>

#### 4.1: Ο εναέριος χώρος του Αιγαίου: παραβάσεις, παραβιάσεις και τουρκικές διεκδικήσεις

Όπως προαναφέρθηκε, η οριοθέτηση του εναερίου χώρου της Ελλάδας στα δέκα ναυτικά μίλια (10ν.μ.)<sup>113</sup> πραγματοποιήθηκε στις 6 Σεπτεμβρίου 1931 επί κυβερνήσεως Ελευθερίου Βενιζέλου, αποδεχόμενη από την Τουρκία σε μια εποχή φιλικών σχέσεων μεταξύ των δύο κρατών και με αμελητέα την εναέρια κυκλοφορία σε πολιτικό και στρατιωτικό επίπεδο.

Το 1974, μετά από σαράντα τρία και πλέον έτη, ξεκινούν οι πρώτες αμφισβητήσεις<sup>114</sup> -αρχικά προφορικές και έπειτα έμπρακτες<sup>115</sup>- από τη μεριά της Τουρκίας, οι οποίες καταλήγουν καθημερινά σε εικονικές αερομαχίες, καταδεικνύοντας, έτσι, την άρνηση αποδοχής του καθεστώτος που επικρατεί στον

<sup>110</sup> Για τις κλειστές και τις ημίκλειστες θάλασσες, βλ. Άρθρα 122-123 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (ΔΘ).

<sup>111</sup> Βλ. Συλλογικό έργο, *Οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις 1923-1987*, εκδ. Γνώση, Αθήνα 1991, Χρήστος Ροζάκης, *Το Διεθνές Νομικό Καθεστώς του Αιγαίου και η Ελληνοτουρκική Κρίση. Τα Διμερή και τα Διεθνή Θεσμικά Ζητήματα*, σ. 342-343.

<sup>112</sup> Βλ. Κωνσταντίνος Οικονομίδης, *Η νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Ελλάδα: Τα υπέρ και τα κατά*, εκδ. Ελληνικό Ινστιτούτο Αμυντικής και Εξωτερικής Πολιτικής (ΕΛΙΑΜΕΠ), 1995-1996, σ. 34.

<sup>113</sup> Γεγονός και παγκόσμια παραδοξότητα αποτελεί η διαφορά μεταξύ του ΕΕΧ και των ελληνικών χωρικών υδάτων. Μάλιστα, καμία χώρα πλην της Κύπρου δεν αναγνωρίζει το δικαίωμα αυτό στη χώρα μας. Άλλωστε, με την αποδοχή του ΝΑΤΟϊκού κανονισμού MC 66/1 το 1962, η Ελλάδα έχει αποδεχθεί ότι ο ΕΕΧ για ΝΑΤΟϊκές λειτουργίες δεν είναι τα 10ν.μ., αλλά μόνο τα 6ν.μ.. Για το λόγο αυτό, οι ΗΠΑ και το ΝΑΤΟ δεν αναγνωρίζουν ελληνικά κυριαρχικά δικαιώματα στο χώρο μεταξύ 6ν.μ. και 10ν.μ. κατά τη διάρκεια ΝΑΤΟϊκών ασκήσεων.

<sup>114</sup> Οι διεκδικήσεις της Τουρκίας στον εναέριο χώρο του Αιγαίου έρχονται για πρώτη φορά στο προσκήνιο τον Αύγουστο του 1974, αμέσως μετά την εισβολή στην Κύπρο, με την έκδοση στις 6 Αυγούστου 1974 της αυθαίρετης NOTAM 714, όπου η Τουρκία αμφισβητεί για πρώτη φορά την αρμοδιότητα του FIR Αθηνών πάνω από το μισό περίπου Αιγαίο, ζητώντας μάλιστα από όλα τα αεροσκάφη να αναφέρουν στο FIR Κωνσταντινούπολης, με την οποία οριοθετούσαν νοητή γραμμή στο μέσο του Αιγαίου, κατά μήκος περίπου του 25<sup>ου</sup> μεσημβρινού. Μάλιστα, πέρα από το σημείο αυτό, όλα τα υπερπιτάμενα αεροσκάφη της περιοχής θα έπρεπε να αναφέρουν υποχρεωτικά τη θέση τους στις τουρκικές αρχές ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Για περισσότερα, βλ. Αντιπύραρχος (Ι) ε.α. Παναγιώτης Η. Μπαλές, *Παρακαταθήκες Αετών*, εκδ. Ινφογνώμων, Αθήνα 2012, σ.40-41. Η NOTAM αυτή αποσύρθηκε έξι (6) χρόνια αργότερα, το 1980, ύστερα από διεθνείς πιέσεις που είχαν ως στόχο την αποκατάσταση της ομαλότητας στην περιοχή. Για περισσότερα, βλ. Νικόλαος Χειλαδάκης, *Η διαμάχη στο Αιγαίο και η Τουρκική προκλητικότητα*, περιοδικό: Στρατιωτική Επιθεώρηση, Μάιος-Ιούνιος 2008, σ. 78-80.

<sup>115</sup> Τον Αύγουστο του 1974 έχουμε για πρώτη φορά την εμφάνιση τουρκικών αεροσκαφών με υπερπιτήσεις πάνω από τα επιπλέον τέσσερα μίλια του ελληνικού εναερίου χώρου, όπου στόχο είχαν την απόρριψη του συγκεκριμένου καθεστώτος. Βέβαια, είναι γεγονός πως σε ορισμένες περιπτώσεις τα τουρκικά πολεμικά αεροσκάφη δε διασχίζουν μόνο τα τέσσερα επιπλέον μίλια, τα οποία δεν αποδέχονται, αλλά διασχίζουν και πάνω από τα έξι μίλια ή ακόμα και πάνω από το έδαφος ελληνικών νησιών, π.χ. Λέρο, Λήμνο.

εναέριο χώρο του Αιγαίου από το 1931<sup>116</sup>. Μάλιστα, τα τουρκικά επιχειρήματα αφορούν σε δύο ξεχωριστά ζητήματα<sup>117</sup> τα οποία πολλές φορές συγχέονται μεταξύ τους και βασίζονται, σύμφωνα με αυτούς, στο Διεθνές Δίκαιο, στη Συνθήκη του Παρισίου για την εναέρια κυκλοφορία (1919)<sup>118</sup> και στη Συνθήκη του Σικάγο (1944)<sup>119</sup>, οι οποίες προβλέπουν, με λίγα λόγια, ότι ο εθνικός εναέριος χώρος κάθε κράτους βρίσκεται σε νοητή ευθεία γραμμή, ακριβώς υπεράνω των εδαφών και της αιγιαλίτιδας ζώνης του και όχι πιο πέρα από την ανοιχτή θάλασσα. Επιπλέον, η Σύμβαση του Montego Bay για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982) αναφέρει μεν πως όλα τα παράκτια κράτη δικαιούνται χωρικά ύδατα εύρους 12ν.μ.<sup>120</sup>, διευκρινίζει δε πως ο εναέριος χώρος πρέπει να είναι ταυτόσημος με τα χωρικά ύδατα, τα οποία με τη σειρά τους πρέπει να καθορίζουν το εύρος και όχι το αντίθετο.<sup>121</sup>

Από την άλλη πλευρά, η Ελλάδα υπερασπίζεται την ύπαρξη του καθεστώτος που επικρατεί στο Αιγαίο υποστηρίζοντας ότι ο εναέριος χώρος συνιστά μια δεύτερη αιγιαλίτιδα ζώνη που δεν ξεπερνά το όριο των δώδεκα ναυτικών μιλίων (12ν.μ.)<sup>122</sup> και η ανεμπόδιστη επικρατούσα κατάσταση από το 1931 -και για αρκετά χρόνια- έχει δημιουργήσει ένα είδος «τοπικού διεθνούς εθίμου» στην περιοχή<sup>123</sup>. Ακόμα, επισημαίνει πως η Τουρκία έχει αποδεχτεί αυτό το καθεστώς, έστω και σιωπηρά, καθώς δεν έχει φέρει αντίρρηση και δεν έχει ενοχληθεί επί σχεδόν μισό αιώνα (1931 έως 1974), οπότε δεν μπορεί να τίθεται τώρα υπό αμφισβήτηση.<sup>124</sup> Πριν

<sup>116</sup> Στόχος της Τουρκίας είναι η μεταβολή του υφιστάμενου status quo στην περιοχή του Αιγαίου, σε θάλασσα και αέρα. Βλ. Σπυρίδων Α. Σολδάτος, *Οι Τουρκικές παραβιάσεις του Εθνικού Εναερίου Χώρου της Ελλάδας στο Αιγαίο*, Eastern Mediterranean Policy Note (No 4), Μάρτιος 2016: [https://ccea.unic.ac.cy/wp-content/uploads/EMPN\\_4\\_GR.pdf](https://ccea.unic.ac.cy/wp-content/uploads/EMPN_4_GR.pdf), σ. 1.

<sup>117</sup> Το πρώτο ζήτημα αφορά την αμφισβήτηση του εύρους του ελληνικού εναερίου χώρου και τις παραβιάσεις του από την τουρκική ΠΑ. Το δεύτερο ζήτημα αφορά στην αμφισβήτηση των αρμοδιοτήτων εντός του FIR Αθηνών (ATHINA FIR) που έχουν ως αποτέλεσμα τις παραβάσεις των διεθνών κανόνων εναερίας κυκλοφορίας. Βλ. Σπυρίδων Α. Σολδάτος, σ. 1-2.

<sup>118</sup> Ο Εθνικός Εναέριος Χώρος καθορίστηκε αρχικά από τη Συνθήκη του Παρισίου το 1919 και αφορούσε την ρύθμιση της εναερίας κυκλοφορίας και κατά την οποία (Συνθήκη) τα κράτη μέλη έχουν πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εθνικού τους εναερίου χώρου.

<sup>119</sup> Η Σύμβαση του Σικάγο το 1944 αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες Συνθήκες και Συμφωνίες, επικρατώντας ως το βασικό θεσμικό πλαίσιο της διεθνούς αεροπορίας. Στη Σύμβαση αυτή προβλέπεται το δικαίωμα κάθε κράτους να υπερασπίζεται τον ΕΕΧ του και να αναχαιτίζει ή να εξαναγκάζει σε προσγείωση αεροσκάφη τα οποία δε συμμορφώνονται με τους διεθνείς ή εθνικούς κανόνες εναερίας κυκλοφορίας. Βλ. Christos Kassimeris, *NATO and the Aegean Disputes*, Defense & Security Analysis, Ιούνιος 2008, σ. 170. Ακόμα, κατά τα άρθρα 1 και 2, ο ΕΕΧ ενός κράτους είναι ο εναέριος χώρος που εκτείνεται πάνω από το χερσαίο έδαφός του και τα χωρικά του ύδατα (αιγιαλίτιδα ζώνη).

<sup>120</sup> Η Συνθήκη για το Δίκαιο της Θάλασσας επικυρώθηκε από την Ελλάδα το 1995, δίνοντάς της το δικαίωμα να επεκτείνει όποτε επιθυμεί τα χωρικά της ύδατα (όπως και τον ΕΕΧ της) μέχρι τα 12ν.μ..

<sup>121</sup> Βλ. Αλέξης Ηρακλείδης, σ. 54-58.

<sup>122</sup> Η διατύπωση του Π.Δ. του 1931 δίνει την εντύπωση ύπαρξης μιας δεύτερης αιγιαλίτιδας ζώνης, καθώς αναφέρεται σε *πλάτος της ζώνης των χωρικών υδάτων* ως προς τις ανάγκες της αεροπορίας και της αστυνόμευσης. Βλ. Αλέξης Ηρακλείδης, σ. 56.

<sup>123</sup> Βλ. Συλλογικό έργο, *Σύγχρονη Ελληνική Εξωτερική Πολιτική: Οι Ελληνοτουρκικές σχέσεις και το Κυπριακό*, Τόμος Β', εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα 1989, Χρήστος Ροζάκης, *Οι Ελληνοτουρκικές σχέσεις: η νομική διάσταση*, σ. 43-45.

<sup>124</sup> Πρόκειται για την αρχή του estoppel (κεκτημένο δικαίωμα κατά τον Χιωτάκη) στο Διεθνές Δίκαιο, δηλαδή όταν ένα κράτος λαμβάνει θέση σε διεθνές επίπεδο και ένα άλλο ενεργήσει στηριζόμενο στην

από το 1974, μάλιστα, η γειτονική χώρα ζητούσε την έκδοση NOTAM από τις ελληνικές αρχές<sup>125</sup> ενημερώνοντας πως κανένα αεροσκάφος δε θα πλησιάσει ελληνικό έδαφος πλησιέστερα των 10ν.μ., επιβεβαιώνοντας με αυτό τον τρόπο τη γνώση και αποδοχή των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδας.<sup>126</sup>

Αξίζει να σημειωθεί πως το Αιγαίο αποτελεί στρατηγικής σημασίας χώρο για την Ανατολική Μεσόγειο, καθώς «ελέγχει» την έξοδο των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Για αυτό το λόγο, η τουρκική πολιτική επιδιώκει την εξασφάλιση ελέγχου στην μισή περιοχή, αγνοώντας τα ελληνικά νησιά και τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδας.<sup>127</sup> Μετά το 1975, ξεκίνησε η δραστηριότητα της τουρκικής ΠΑ στο Αιγαίο, διστακτικά στην αρχή καθώς οι πιλότοι της δεν ήταν γνώστες της περιοχής, ούτε γνώριζαν πώς θα αντιδράσει η Ελλάδα. Τα τουρκικά μαχητικά παραβίαζαν, αρχικά, το FIR Αθηνών<sup>128</sup>, και έπειτα τον Εθνικό Εναέριο Χώρο (ΕΕΧ) μεταξύ 6ν.μ. και 10ν.μ.. Ακολούθησαν οι υπερπτήσεις άνω του ελληνικού εδάφους - κυρίως πάνω από νησιά των οποίων η κυριότητα αμφισβητείται (μέχρι και σήμερα) από την Τουρκία-, και η χρήση οπλισμένων μαχητικών. Μάλιστα, η Τουρκία δε

---

αρχή αυτή, το πρώτο δε δικαιούται να μεταβάλλει τη στάση του διότι έχει διεθνή ευθύνη. Για περισσότερα, βλ. Χρήστος Ροζάκης (1991), σ. 361-364 και Αλέξης Ηρακλείδης, σ. 54-58.

<sup>125</sup> Αρμόδια αρχή για τον έλεγχο του FIR στην Ελλάδα είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

<sup>126</sup> Βλ. Σπυρίδων Α. Σολδάτος, σ. 2.

<sup>127</sup> Βλ. Σπυρίδων Α. Σολδάτος, σ. 1.

<sup>128</sup> Στις 7 Δεκεμβρίου 1944 υπογράφηκε στο Σικάγο η Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που προέβλεπε την ίδρυση ενός Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization – ICAO). Ο ICAO οριοθέτησε τα όρια των περιοχών ευθύνης για τον έλεγχο του εναερίου χώρου στις χώρες-μέλη του (Flight Information Region – FIR) και κατά της περιοχικές Συνδιασκέψεις των Παρισίων (1952) και Γενεύης (1958) για την Πολιτική Αεροπορία καθορίστηκαν τα όρια του FIR Αθηνών. Η Τουρκία ήταν παρούσα και αποδέχτηκε τον καθορισμό του εναερίου χώρου για τον οποίο υπεύθυνη ορίστηκε η Ελλάδα, με το FIR Αθηνών να καλύπτει ολόκληρο τον ελληνικό ΕΕΧ με βάση τα 10ν.μ. και επιπλέον διάσπαρτα τμήματα του διεθνούς εναερίου χώρου. Το FIR, καθέτως, χωρίζεται σε κατώτερο (από την επιφάνεια της θάλασσας έως τα 24.500 πόδια) και ανώτερο (από τα 24.501 πόδια έως το διάστημα). Αξίζει να σημειωθεί εδώ πως μέχρι τα 46.000 πόδια το FIR είναι ελεγχόμενο. Πάνω από αυτό το ύψος ισχύουν οι διατάξεις του Δικαίου του Διαστήματος.

Το πρόβλημα σχετικά με το FIR Αθηνών περιλαμβάνει δύο παραμέτρους. Η πρώτη αφορά την επιδίωξη της Τουρκίας για τον επανακαθορισμό του με τη δημιουργία μιας νέας γραμμής μεταξύ Athens-Istanbul FIR στο μέσο περίπου του Αιγαίου, περικλείοντας εναέριο χώρο ελληνικής κυριαρχίας. Το επιχείρημα που προβάλλει η Τουρκία είναι πως υπάρχει προηγούμενο διεθνώς, χώρες να έχουν εθνικό εναέριο χώρο υπό ξένο FIR. Όμως, αυτό ισχύει για χώρες που δεν είχαν την κατάλληλη τεχνολογία ώστε να αναλάβουν τον έλεγχο των πτήσεων ή δεν τις συνέφερε να προβούν σε μια αντίστοιχη ενέργεια ή δεν είχαν αεροπορία. Η Ελλάδα, λοιπόν, δεν εμπίπτει σε καμία από αυτές τις κατηγορίες. Επίσης, η διανομή των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων δε γίνεται βάσει των εθνικών συμφερόντων της κάθε χώρας και αναδιανομή ζωνών ελέγχου δεν είναι ούτε εύκολη υπόθεση ούτε συμφέρουσα για την παγκόσμια αεροναυτιλία. Ουσιαστικά, ο μόνος λόγος για την αλλαγή του FIR μιας χώρας είναι η ελλιπής διεκπεραίωση του καθήκοντός της αναφορικά με τον έλεγχο των πτήσεων. Ο ICAO δε δέχεται τις τουρκικές αιτιάσεις και το FIR Αθηνών εξακολουθεί, με την υποστήριξη της διεθνούς κοινότητας, να βρίσκεται στο όριο που καθορίστηκε από το 1952 και 1958.

Η δεύτερη παράμετρος σχετίζεται με την υποχρέωση υποβολής σχεδίων πτήσεως των τουρκικών αεροσκαφών που πετούν εντός FIR Αθηνών. Σε αυτή την περίπτωση, η κατάσταση αντιστρέφεται, καθώς το FIR αποτελεί περιοχή ευθύνης και όχι χώρο κυριαρχίας, με αποτέλεσμα η διεθνής κοινότητα να μην υποστηρίζει της Ελλάδα. Άλλωστε, ο επίσημος κανονισμός του ICAO (άρθρο 3) εξαιρεί από τις διατάξεις του τα κρατικά αεροσκάφη (state aircrafts), συμπεριλαμβανομένων και των στρατιωτικών. Για περισσότερα σχετικά με τον κανονισμό του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας, βλ. Σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας:

[https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_orig.pdf#search=state%20aircrafts](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf#search=state%20aircrafts)

[πρόσβαση

15/7/2020]..

δίστασε να παρενοχλήσει πολιτικά και κρατικά αεροσκάφη<sup>129</sup>. Παρόλο που το νομικό καθεστώς στο Αιγαίο είναι ξεκάθαρο και δεν χωράει παρερμηνείες, η γειτονική χώρα συνεχίζει να προκαλεί, να αγνοεί τη διεθνή νομιμότητα και αρνείται να δείξει προθέσεις καλής γειτονίας. Επιπλέον, οι διαρκείς εμπλοκές στοχεύουν, από τουρκικής πλευράς, στην εκτίμηση της ετοιμότητας και αποφασιστικότητας της ελληνικής ΠΑ και ηγεσίας γενικότερα, βοηθώντας παράλληλα στην εκπαίδευση των Τούρκων χειριστών κάτω από σχεδόν πραγματικές συνθήκες μάχης.<sup>130</sup>

Ακόμα, στο υποκεφάλαιο αυτό, αξίζει να επισημανθεί η επεξήγηση δύο ξεχωριστών εννοιών: της παράβασης και της παραβίασης. *Παράβαση* του FIR<sup>131</sup> μιας χώρας υπάρχει όταν ένα αεροσκάφος εισέλθει σε αυτό χωρίς να προηγηθεί ενημέρωση του κέντρου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με τα στοιχεία πτήσης του. Στην περίπτωση αυτή, το αεροσκάφος πρέπει να αναγνωριστεί ώστε να φανερωθούν οι προθέσεις του.<sup>132</sup> Όσον αφορά την περίπτωση Ελλάδας-Τουρκίας, η δεύτερη θεωρεί πως τα κρατικά της αεροσκάφη -μεταξύ των οποίων και τα στρατιωτικά- δεν είναι υποχρεωμένα να υποβάλλουν σχέδια πτήσεως όταν βρίσκονται σε διεθνή εναέριο χώρο. Σύμφωνα, όμως, με τη διεθνή πρακτική, και για λόγους κυρίως ασφαλείας (πτήσεων), όλα τα στρατιωτικά αεροσκάφη πρέπει να υποβάλλουν σχέδια πτήσεως και να συμμορφώνονται με τις υποδείξεις του εκάστοτε ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.<sup>133</sup> Αντ' αυτού, η τουρκική ΠΑ, παραβαίνοντας τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας, εισέρχεται στο FIR Αθηνών χωρίς την υποβολή αυτού (σχέδιο πτήσεως), θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας.

Από την άλλη, *παραβίαση* υπάρχει όταν ένα αεροσκάφος πετάξει μέσα στον ΕΕΧ άλλου κράτους, δηλαδή μέσα στα σύνορα αυτού, χωρίς τη σχετική άδεια. Στην περίπτωση αυτή, ακολουθείται η εξής διαδικασία από τα μαχητικά της παραβιαζόμενης χώρας ως προς τα μαχητικά της παραβιασθείσας χώρας: αναγνώριση, αναχαίτιση, εμπλοκή<sup>134</sup>. Με λίγα λόγια, γίνεται πρώτα η αναγνώριση του αεροσκάφους αυτού από αντίπαλα μαχητικά αεροσκάφη, ενώ σε περίπτωση

---

<sup>129</sup> Δε δίστασε να παρενοχλήσει και τα αεροσκάφη που μετέφεραν εκπροσώπους της πολιτικής ηγεσίας της Ελλάδας.

<sup>130</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδα Λ. Σωμάκος, *Ελλάδα-Τουρκία: Άμυνα και Οικονομία*, εκδ. Εστία, Αθήνα 1999, σ. 82.

<sup>131</sup> Το FIR είναι εγκατεστημένο στο έδαφος κάθε χώρας, έχοντας ως αρμοδιότητας τον έλεγχο και το συντονισμό της κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο. Βέβαια, η αποστολή του δεν σχετίζεται σε καμία περίπτωση με την κυριαρχία που ασκεί η κάθε χώρα στον εναέριο χώρο της. Βλ. Νικόλαος Παπαδάκης, *Παιχνίδια Πολέμου*, Χανιώτικα Νέα, Οκτώβριος 2020: <https://www.haniotika-nea.gr/paichnidia-polemoy/> [πρόσβαση 20/6/2021].

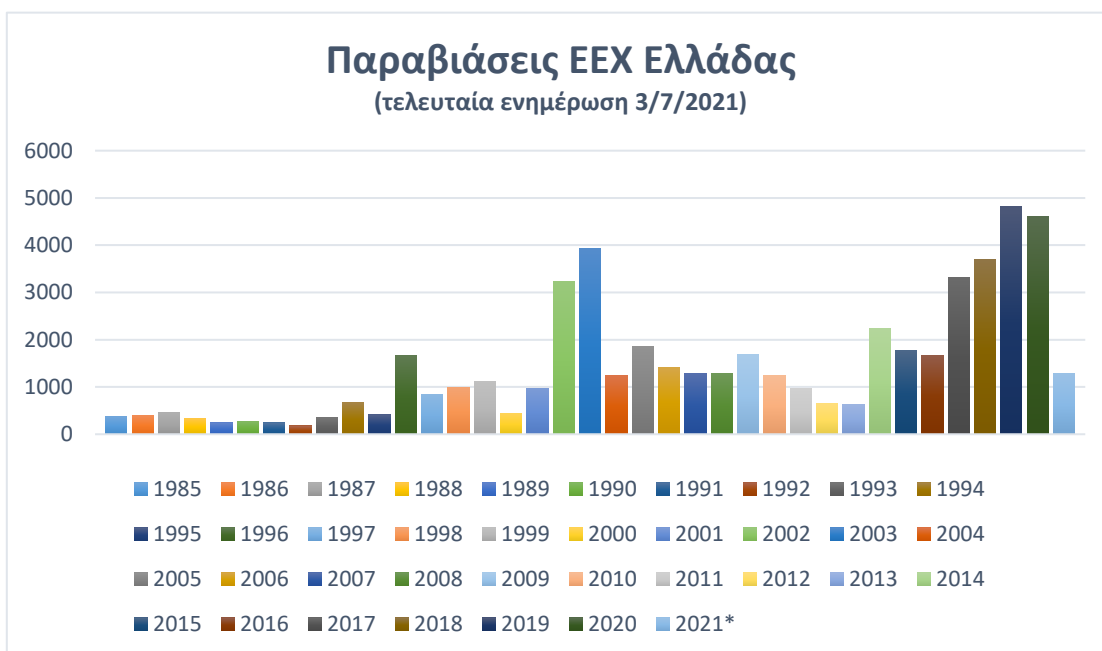
<sup>132</sup> Χωρίς έλεγχο σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο, αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια των υπολοίπων πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας. Βλ. Σπυρίδων Α. Σολδάτος, σ. 5.

<sup>133</sup> Βλ. Χρήστος Ροζάκης (1989), σ. 47-48.

<sup>134</sup> Η αναχαίτιση και η εμπλοκή δεν χρησιμοποιούνται σε όλες τις περιπτώσεις, παρά μόνο σε αυτές που κρίνεται απαραίτητο.

άρνησης προς αποχώρηση αυτού από τον ΕΕΧ, ακολουθεί η αναχαίτιση<sup>135</sup> και η εμπλοκή ώστε να εξαναγκαστεί προς αποχώρηση.<sup>136</sup> Ως προς την περίπτωση Ελλάδας-Τουρκίας, η δεύτερη, με την μη υποβολή σχεδίων πτήσεως για τα στρατιωτικά της αεροσκάφη, προκαλεί αρκετά προβλήματα στην εναέρια κυκλοφορία είτε στα αεροδρόμια των ελληνικών νησιών του Αιγαίου είτε στα διερχόμενα από την περιοχή αεροσκάφη και δημιουργεί σοβαρούς κινδύνους στην ασφάλεια των πτήσεων πάνω από την περιοχή. Με άλλα λόγια, η παραβίαση του ΕΕΧ ισοδυναμεί με αμφισβήτηση της ελληνικής κυριαρχίας από τα τουρκικά πολεμικά αεροσκάφη, που εισέρχονται εντός του ελληνικού εναέριου χώρου (10ν.μ.) και πολλές φορές τον ξεπερνούν κιάλας.

### Συγκριτικοί πίνακες παραβιάσεων εναερίου χώρου Ελλάδας



Πίνακας 1: Παραβιάσεις ΕΕΧ Ελλάδα από Τουρκία από το 1985 κ.έ. (Πηγή: ΓΕΕΘΑ)

Οι παραβιάσεις του εθνικού εναερίου χώρου της Ελλάδας από την Τουρκία αποτελεί καθημερινό φαινόμενο από το 1985 και έπειτα, σύμφωνα με τα ετήσια συγκεντρωτικά στοιχεία που δημοσιεύονται από το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (Γ.Ε.ΕΘ.Α.)<sup>137</sup> και παρουσιάζονται στον Πίνακα 1 της παρούσας εργασίας. Σύμφωνα

<sup>135</sup> Εκτός από το τεράστιο κόστος, οι αναχαίτισεις αυτές είναι και επικίνδυνες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η 23<sup>η</sup> Μαΐου 2006, όπου κατά τη διάρκεια αναχαίτισης Νότια της Καρπάθου, συγκρούεται στον αέρα ένα ελληνικό F-16 με ένα τουρκικό. Αποτέλεσμα αυτού ήταν να χάσει τη ζωή του ο Έλληνας πιλότος, Κωνσταντίνος Ηλιάκης, ενώ ο Τούρκος πιλότος βρέθηκε στη θάλασσα κάνοντας χρήση του εκτινασσόμενου καθίσματος. Για περισσότερα δυστυχήματα κατά τη διάρκεια αναχαίτισεων, βλ. [http://www.ellinikos-stratos.com/aeroporia/anaxaitiseis\\_3.asp](http://www.ellinikos-stratos.com/aeroporia/anaxaitiseis_3.asp) [πρόσβαση 2/7/2020].

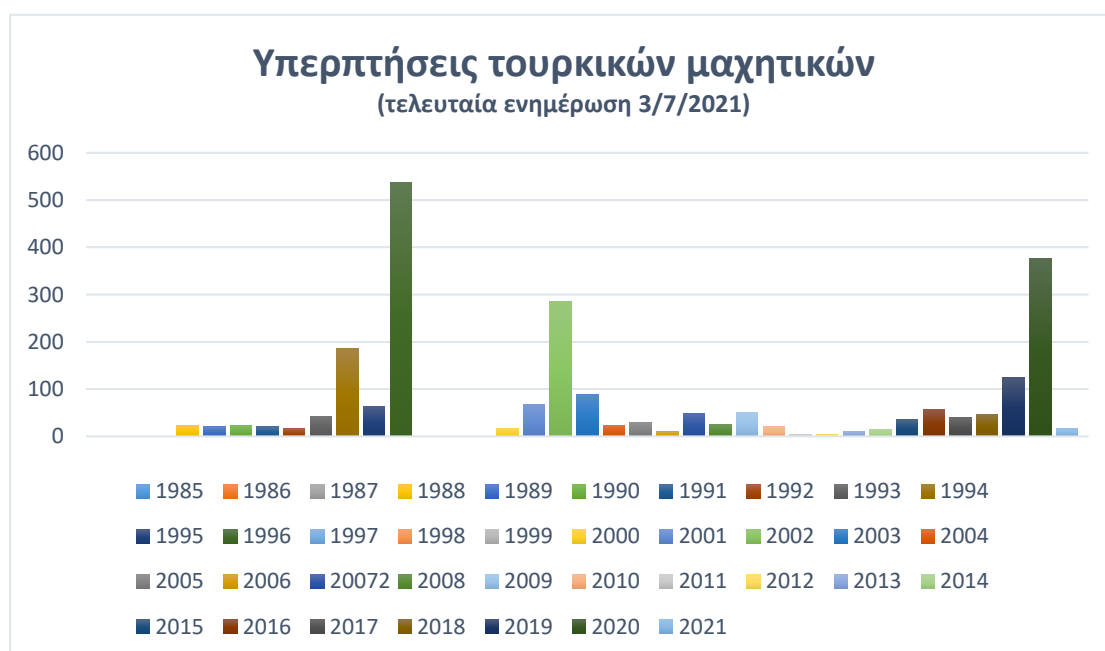
<sup>136</sup> Βλ. Νικόλαος Χειλαδάκης, σ. 75. Να επισημανθεί ότι αναγνώριση και αναχαίτιση πραγματοποιείται και στην πρώτη περίπτωση, αυτή της παράβασης του FIR Αθηνών από τα τουρκικά αεροσκάφη.

<sup>137</sup> Βλ. Εναέριος Χώρος-Αρχείο Παραβάσεων/Παραβιάσεων, ΓΕΕΘΑ: <https://geetha.mil.gr/paravaseis-paraviaseis/enaerios-choros-archeio-paravaseon-paraviaseon/> [πρόσβαση 19/6/2021].



με τα στοιχεία αυτά, παρατηρείται μεγάλη αύξηση των παραβιάσεων στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα. Βέβαια, αξίζει να αναφερθεί πως το 1996 αποτελεί χρονιά ρεκόρ του 20<sup>ου</sup> αιώνα, με την κρίση των Ιμίων να είναι στο προσκήνιο στις αρχές του έτους. Ακόμα, αυξητική είναι η τάση στις παραβιάσεις του ΕΕΧ από το 2017 και έπειτα, με το 2019 και 2020 να έχουν ξεπεράσει σε αριθμό τις 4500.

Παρόλα αυτά, σύμφωνα με τους αναλυτές, οι υπερπτήσεις, οι εμπλοκές και οι οπλισμένοι σχηματισμοί αποτελούν τις σημαντικότερες κατηγορίες παραβιάσεων, καθώς αφορούν στην οπλική δραστηριότητα της χώρας και μπορούν να οδηγήσουν σε σοβαρότερα περιστατικά, όπως για παράδειγμα ένα θερμό επεισόδιο στο Αιγαίο μεταξύ των δύο χωρών.<sup>138</sup> Τις χρονιές 2017 και έπειτα, μάλιστα, εκτός από την αύξηση των παραβιάσεων του ΕΕΧ, παρατηρείται αύξηση και στους τρεις επιπλέον αυτούς τομείς.



Πίνακας 2: Υπερπτήσεις τουρκικών μαχητικών στον ΕΕΧ της Ελλάδας (Πηγή: ΓΕΕΘΑ)

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2, παρατηρούνται πενταπλάσια νούμερα στις υπερπτήσεις που πραγματοποιήθηκαν το 1996 σε σχέση με αυτές των προηγούμενων ετών. Αυξητική τάση, ακόμα, υπάρχει το 2002 και το 2020, με τους αριθμούς να είναι τριπλάσιοι συγκριτικά με άλλες χρονιές. Τουναντίον, τα έτη 1985-1987, 1997-1999 και 2011-2012, δεν έχουν καταγραφεί υπερπτήσεις των τουρκικών μαχητικών στον εναέριο χώρο του Αιγαίου.

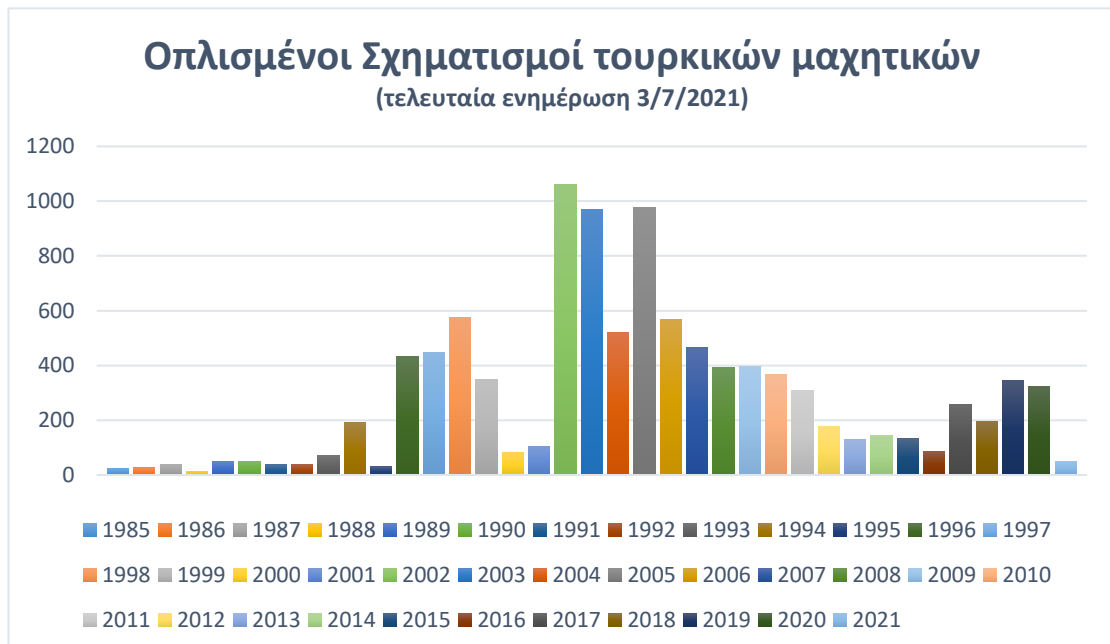
<sup>138</sup> Βλ. [https://www.huffingtonpost.gr/2016/05/20/koinonia-nato-filis-grivas\\_n\\_10003074.html](https://www.huffingtonpost.gr/2016/05/20/koinonia-nato-filis-grivas_n_10003074.html) [πρόσβαση 19/6/2021].





Πίνακας 3: Εμπλοκές τουρκικών μαχητικών με ελληνικά (Πηγή: ΓΕΕΘΑ)

Στον Πίνακα 3, γίνεται σύγκριση των εμπλοκών τουρκικών και ελληνικών μαχητικών στο Αιγαίο ετησίως, από το 1985 και έπειτα. Μάλιστα, χρονιές ρεκόρ αποτελούν το 2002 και 2003, με τις εμπλοκές να ξεπερνούν για πρώτη φορά, και τελευταία έως σήμερα, τις 1000, ενώ από το 2010 έως και το 2014 είναι σχεδόν μηδενικές.



Πίνακας 4: Οπλισμένοι Σχηματισμοί τουρκικών μαχητικών (Πηγή: ΓΕΕΘΑ)

Από την άλλη πλευρά, στον Πίνακα 4 παρατηρείται ραγδαία αύξηση στους οπλισμένους σχηματισμούς τις χρονιές 2002-2003 και 2005, όπου αγγίζουν -ή και ξεπερνούν- τους 1000 σε αριθμό. Μέχρι και σήμερα, το 2002 αποτελεί χρονιά ρεκόρ,

καθώς καταγράφηκαν 2762 παραβιάσεις των Κανόνων Εναέριας Κυκλοφορίας (ΚΕΚ), 3240 παραβιάσεις του ΕΕΧ, 285 υπερπτήσεις, 1062 οπλισμένοι σχηματισμοί και 1017 εμπλοκές.<sup>139</sup> Μάλιστα, έχει παρατηρηθεί ιστορικά πως όταν η Τουρκία αντιμετωπίζει προβλήματα/κρίση στο εσωτερικό της, τα εξωτερικεύει στο Αιγαίο<sup>140</sup>. Παράδειγμα αποτελεί το 2002 - χρονιά ρεκόρ για τις παραβιάσεις- όπου η Τουρκία αντιμετωπίζει εναλλαγή εξουσίας μεταξύ κεμαλικών και ΑΚΡ. Ακόμα, με την κρίση των Ιμίων το 1996, η Τουρκία φαίνεται να αλλάζει στάση και να γίνεται πιο επιθετική, κατά τον Φίλη, κάτι το οποίο διατηρείται και τις επόμενες χρονιές (1997-1999). Επιπλέον, ο Φίλης χαρακτηρίζει αυτές τις χρονιές ως «πόλεμο φθοράς μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας».

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί πως όσο περνάνε τα χρόνια, το ζήτημα των παραβιάσεων θα γίνεται περισσότερο ποιοτικό από ποσοτικό, καθώς σημαντικό ρόλο σε αυτές θα παίζει η τοποθεσία καθιστώντας έτσι έναν συμβολικό και ταυτόχρονα διπλωματικό χαρακτήρα. Σύμφωνα με τον Φίλη, η τουρκική πολιτική δίνει σημασία στο να δείξει πως «παίζει» σε δικό της έδαφος και ειδικά με την παρουσία του ΝΑΤΟ στο Αιγαίο ώστε να καταγραφεί το ζήτημα που επικρατεί εκεί.<sup>141</sup>

### **Γκρίζες ζώνες στο Αιγαίο**

Η θεωρία των «γκρίζων ζωνών» αναπτύσσεται από την Τουρκία στα μέσα της δεκαετίας του 1990 και συνιστά την εκ νέου ερμηνεία των Διεθνών Συνθηκών ως προς την ελληνική κυριαρχία στην περιοχή του Αιγαίου. Με λίγα λόγια, η Τουρκία αμφισβητεί την κυριαρχία της Ελλάδας σε περιοχές και νησίδες του Αιγαίου υποστηρίζοντας ότι οι Διεθνείς Συνθήκες δεν προσδιορίζουν κάτι τέτοιο σε αυτές τις περιπτώσεις. Οι αμφισβητούμενες περιοχές ανέρχονται σε εκατοντάδες νησιά, νησίδες, και βραχονησίδες, ενώ ειδικά για τα Ίμια<sup>142</sup> η γειτονική χώρα υποστηρίζει την κυριαρχία της θεωρώντας ότι οι Έλληνες ψαράδες παραβιάζουν τα χωρικά ύδατα αυτής. Ειδικότερα, η Τουρκία ισχυρίζεται ότι η ελληνική κυριαρχία εκτείνεται μόνο στα νησιά του Αιγαίου, τα οποία αναφέρονται ονομαστικά στα κείμενα των Συνθηκών με τις οποίες αυτά παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα.

Το διεθνές νομικό πλαίσιο, όμως, με το οποίο ρυθμίστηκαν τα θέματα κυριαρχίας στην περιοχή μετά τους Α' και Β' Παγκοσμίους Πολέμους<sup>143</sup> είναι απολύτως σαφές και αδιαμφισβήτητο. Η θεωρία των «γκρίζων ζωνών» και τα επιχειρήματα της γειτονικής χώρας περιέχουν πολλά κενά, καθώς η Συνθήκη της

---

<sup>139</sup> Βλ. στο ίδιο.

<sup>140</sup> «Όλα συναρτώνται από την εσωτερική κατάσταση στην Τουρκία. Όσο μεγαλύτερη εσωτερική κρίση υπάρχει τόσο μεγαλύτερη είναι και η παραβατική συμπεριφορά στο Αιγαίο», αναφέρει ο Φίλης.

<sup>141</sup> Βλ. στο ίδιο.

<sup>142</sup> Για Ίμια και «γκρίζες ζώνες», βλ. Αλέξης Ηρακλειδής, σ. 66-71.

<sup>143</sup> Συνθήκη της Λωζάννης (1923) και Συνθήκη του Παρισιού (1947).

Λωζάννης (1923) ναι μεν αναφέρει πως στην Τουρκία ανήκουν μόνο όσες νησίδες δεν αναφέρονται ρητά στις Συνθήκες και βρίσκονται στη ζώνη τριών μιλίων από τις μικρασιατικές ακτές, αλλά η Συνθήκη των Παρισίων (1947) δίνει την κυριαρχία στην Ελλάδα όχι μόνο των μεγάλων νησιών που ονοματίζονται, αλλά και των παρακείμενων νησίδων.<sup>144</sup> Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 12 της Συνθήκης της Λωζάννης<sup>145</sup>, προβλέπει τα εξής:

*Η ληφθείσα απόφασις της 13ης Φεβρουαρίου 1914 υπό της Συνδιασκέψεως του Λονδίνου εις εκτέλεσιν των άρθρων [...] και αφορώσα εις την κυριαρχίαν της Ελλάδος επί των νήσων της Ανατολικής Μεσογείου, εκτός της Ίμβρου, Τενέδου και των Λαγουσών νήσων (Μαυρυών) ιδία των νήσων Λήμνου, Σαμοθράκης, Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου και Ικαρίας επικυρούται, υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρούσης Συνθήκης των συναφών προς τα υπό την κυριαρχίαν της Ιταλίας διατελούσας νήσους, περί των διαλαμβάνει το άρθρο 15. Εκτός αντιθέτου διατάξεως της παρούσης Συνθήκης, αι νήσοι, αι κείμεναι εις μικροτέραν απόστασιν των τριών μιλίων της ασιατικής ακτής, παραμένουσιν υπό την τουρκικήν κυριαρχίαν.*

Ακόμα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Συνθήκης της Λωζάννης:

*Η Τουρκία παραιτείται υπέρ της Ιταλίας παντός δικαιώματος και τίτλου επί των κάτωθι απαριθμούμενων νήσων, τούτέστι της Αστυπάλαιας, Ρόδου, Χάλκης, Καρπάθου, Κάσσου, Τήλου, Νισύρου, Καλύμνου, Λέρου, Πάτμου, Λειψούς, Σύμης και Κω, των κατεχομένων νυν υπό της Ιταλίας και των νησίδων των εξ αυτών εξαρτωμένων, ως και της νήσου Καστελόριζου.*

Περαιτέρω, το άρθρο 14 της Συνθήκης Ειρήνης των Παρισίων (10/12/1947)<sup>146</sup> προβλέπει:

*Η Ιταλία εκχωρεί εις την Ελλάδα εν πλήρει κυριαρχία τας νήσους της Δωδεκανήσου τας κατωτέρω απαριθμουμένας, ήτοι: Αστυπάλαιαν, Ρόδον, Χάλκην, Κάρπαθον, Κάσον, Τήλον, Νίσυρον, Κάλυμνον, Λέρον, Πάτμον, Λειψών, Σύμην, Κω και Καστελλόριζον, ως και τας παρακειμένας νησίδας.*

Παρά το σαφές και αδιαμφισβήτητο κατά τα ανωτέρω διεθνές νομικό πλαίσιο με το οποίο ρυθμίστηκαν τα θέματα κυριαρχίας της Ελλάδας στην περιοχή του Αιγαίου, η Τουρκία αμφισβητεί την ελληνική κυριαρχία.

<sup>144</sup> Βλ. Σταύρος Λυγερός, Ελληνοτουρκικά: Από τη θεωρία των «γκρίζων ζωνών» στην πρόκληση ότι το Αγαθονήσι είναι «τουρκικό»: <https://defencereview.gr/ellinotourkika-apo-ti-theoria-ton-gkr/> [πρόσβαση 17/9/2019].

<sup>145</sup> Βλ. Άρθρα 12 και 15 Συνθήκης της Λωζάννης: <https://www.hellenicparliament.gr/onlinePublishing/DOD/011-057.pdf>.

<sup>146</sup> Βλ. Άρθρο 14 Συνθήκης Ειρήνης των Παρισίων (1947): <http://hellas0099.com/TREATIES/Kirosi%20Synthikis%20Eirinis%20Parision%201947.pdf>.

## Αποστρατιωτικοποίηση των νησιών του Αιγαίου

Όσον αφορά την στρατιωτικοποίηση των ελληνικών νησιών του Αιγαίου, το καθεστώς διέπεται από τις Διεθνείς Συνθήκες, όπως τη Συνθήκη της Λωζάννης (1923) για τα Στενά, η οποία αντικαταστάθηκε από τη Σύμβαση του Montreux (1936) και αφορά τα νησιά Λήμνος και Σαμοθράκη<sup>147</sup>, τη Συνθήκη Ειρήνης της Λωζάννης (1923) για τα νησιά Μυτιλήνη, Χίος, Σάμος και Ικαρία<sup>148</sup>, και τη Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων (1947) που αφορά το καθεστώς στα Δωδεκάνησα<sup>149</sup>. Παρόλο που η Ελλάδα έχει εφαρμόσει τις παραπάνω διατάξεις έως σήμερα, η Τουρκία παραβιάζει συνεχώς τις σχετικές νομικές της υποχρεώσεις που προκύπτουν, επίσης, από τα άρθρα των Συνθηκών αυτών. Επιχειρεί, δηλαδή, καθημερινά με υπερπτήσεις των μαχητικών της αεροσκαφών στον εναέριο χώρο των εν λόγω ελληνικών νησιών, καθώς προσπαθεί να κάνει σαφή την απαίτησή της για αποστρατιωτικοποίησή των.

Η Ελλάδα, όπως και κάθε άλλο κυρίαρχο κράτος στον κόσμο, δεν μπορεί να παραιτηθεί από το νόμιμο δικαίωμά της για άμυνα σε περίπτωση απειλής κατά των νησιών της ή οποιουδήποτε άλλου μέρους της επικρατείας της<sup>150</sup>, ειδικότερα όταν η Τουρκία παραβιάζει διαρκώς τον Χάρτη του ΟΗΕ και απειλεί τη χώρα με casus belli σε περίπτωση άσκησης του νόμιμου και κυριαρχικού δικαιώματός της από το Διεθνές

<sup>147</sup> Όσον αφορά σε δήλωση του Rustu Aras το 1936, η Άγκυρα δεν είχε λόγο να προβάλλει αντιρρήσεις ως προς την στρατιωτικοποίηση των νησιών της Λήμνου και της Σαμοθράκης, καθώς Ελλάδα και Τουρκία είχαν κοινά αμυντικά συμφέροντα στην περιοχή του Αιγαίου και της Θράκης λόγω της ιταλικής και βουλγαρικής απειλής αντίστοιχα. Μάλιστα, μέσα από βρετανικές πηγές φαίνεται η Τουρκία να μην αντιτίθεται στον επανεξοπλισμό των εν λόγω νησιών. Για περισσότερα, βλ. Vincenzo Greco, Η αποστρατιωτικοποίηση των νησιών του Βορειοανατολικού Αιγαίου: οι προπαρασκευαστικές συνομιλίες της Λωζάννης μέσα από τα αρχεία του ιταλικού Υπουργείου των Εξωτερικών, σ. 10: [https://eclass.uth.gr/modules/document/file.php/ECON\\_P\\_110/%CE%97%20%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CF%89%CE%BD%20%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%B9%CF%8E%CE%BD%20%CF%84%CE%BF%CF%85%20%CE%91%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%20%CE%91%CE%B9%CE%B3%CE%B1%CE%AF%CE%BF%CF%85.doc](https://eclass.uth.gr/modules/document/file.php/ECON_P_110/%CE%97%20%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CF%89%CE%BD%20%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%B9%CF%8E%CE%BD%20%CF%84%CE%BF%CF%85%20%CE%91%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%20%CE%91%CE%B9%CE%B3%CE%B1%CE%AF%CE%BF%CF%85.doc) [πρόσβαση 2/7/2021]. Η Τουρκία, σήμερα, αναφέρει τη Συνθήκη της Λωζάννης για τα Στενά (1923) και την πρόβλεψη για αποστρατιωτικοποίηση των ελληνικών νησιών της Λήμνου και της Σαμοθράκης. Η πρόβλεψη, όμως, αυτή καταργήθηκε το 1936 από τη Σύμβαση του Montreux, στην οποία αναφέρεται ρητώς ότι αντικαθιστά τη Συνθήκη της Λωζάννης για τα Στενά στο σύνολό της. Για περισσότερα, βλ. <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/tourkikoi-ishirismoi-apostratikopoiisis-nison-aigaiou.html> [πρόσβαση 2/7/2021].

<sup>148</sup> Η Τουρκία ισχυρίζεται πως δεν επιτρέπεται η ανάπτυξη στρατευμάτων στα νησιά της Μυτιλήνης, της Χίου, της Σάμου και της Ικαρίας κατ' εφαρμογή του Άρθρου 13 της Συνθήκης Ειρήνης της Λωζάννης. Πουθενά, όμως, στη Συνθήκη δεν προβλέπεται πως τα νησιά αυτά θα τελούν υπό καθεστώς αποστρατιωτικοποίησης, παρά μόνο δέσμευση της Ελλάδας πως «αι ειρημνίαι νήσοι δε θα χρησιμοποιηθώσιν εις εγκατάστασιν ναυτικής βάσεως ή εις ανέγερσιν οχυρωματικού τινός έργου». Για περισσότερα, βλ. στο ίδιο.

<sup>149</sup> Κατά την Τουρκία, δεν επιτρέπεται η ανάπτυξη στρατευμάτων στα νησιά του Νοτιοανατολικού Αιγαίου, σύμφωνα με τη Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων (1947), στην οποία τα Δωδεκάνησα παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα «κατά πλήρη κυριαρχία» και προβλέπεται πως «αι ανωτέρω νήσοι θα αποστρατιωτικοποιηθώσι και θα παραμείνωσιν αποστρατιωτικοποιημένοι». Αξίζει να σημειωθεί πως η πρόβλεψη για αποστρατιωτικοποίηση των Δωδεκανήσων έγινε ύστερα από παρέμβαση της ΕΣΣΔ. Βέβαια, τα καθεστώτα αποστρατιωτικοποίησης έχασαν το λόγο ύπαρξής τους με τη δημιουργία στρατιωτικών συμμαχιών, όπως το NATO και το Σύμφωνο της Βαρσοβίας. Για περισσότερα, βλ. στο ίδιο.

<sup>150</sup> Άρθρο 51 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, το οποίο επιτρέπει στην Ελλάδα και σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος να προβεί στη χρήση του δικαιώματος της νόμιμης άμυνας, εφόσον παραστεί ανάγκη.

Δίκαιο προς επέκταση των χωρικών υδάτων. Μάλιστα, η Ελλάδα αποδέχεται τις υποχρεώσεις της από τις ανωτέρω Συνθήκες και παραδέχεται πως από το 1974 - χρονιά κατά την οποία η Τουρκία εισβάλλει στην Κύπρο και κατέχει, παράνομα, έως σήμερα το μισό έδαφος του νησιού- ξεκίνησε την στρατιωτικοποίηση των νησιών επικαλούμενη το δικαίωμα της νόμιμης άμυνας, σύμφωνα με το Άρθρο 51 του Χάρτη του ΟΗΕ, απέναντι στην τουρκική απειλή, και η οποία δεν μπορεί να αμφισβητηθεί από κανέναν.

Από την άλλη πλευρά, η Τουρκία ισχυρίζεται ότι το δικαίωμα της νόμιμης άμυνας δημιουργείται τη στιγμή που η χώρα δεχθεί επίθεση από μια άλλη. Ως εκ τούτου, επιμένει πως είναι παράνομη η δημιουργία στρατιωτικών δυνάμεων στα νησιά του Αιγαίου. Αντικρούοντας, η Ελλάδα επικαλείται το δικαίωμα για προληπτική άμυνα εφόσον η επίθεση είναι επικείμενη<sup>151</sup> και δεδομένου ότι η αμυντική αντίδραση σε ενδεχόμενη επίθεση είναι αδύνατη λόγω μεγάλης απόστασης μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας.

Τέλος, πέραν του ζητήματος της ασφάλειας, η παρουσία των ΕΔ έχει έναν ισχυρό συμβολικό χαρακτήρα, ο οποίος συνδέεται με το στοιχείο της κυριαρχίας. Η αποστρατιωτικοποίηση των νησιών, όχι από επιλογή αλλά μέσω επιβολής, σημαίνει περιορισμένη κυριαρχία, κατά την οποία ενισχύεται η θέση της Τουρκίας στο χώρο αυτό και οδηγεί στο «γκριζάρισμα» όλου του Αιγαίου· προαπαιτούμενο, σύμφωνα με τον Νταβούτογλου, για την υλοποίηση του οράματος της μετατροπής της Τουρκίας σε περιφερειακή δύναμη.

#### 4.2: Ασκήσεις συμμετοχής της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 εμφανίζεται η Στρατιωτική Διπλωματία (ΣΔ)<sup>152</sup>, η οποία χρησιμοποιείται ως διπλωματικό εργαλείο εξωτερικής πολιτικής σε επίπεδο συμμαχιών και συνεισφέρει στην προώθηση και προάσπιση των συμφερόντων κάθε χώρας.<sup>153</sup> Για να μπορέσει να προσδώσει πολλαπλασιαστική

---

<sup>151</sup> Επικείμενη διότι η Τουρκία απειλεί ευθέως τη χώρα με πόλεμο. Ακόμα, διατηρεί από το 1974 την 4<sup>η</sup> Στρατιά στη Σμύρνη με κατάλληλες για αποβατικές επιχειρήσεις δυνάμεις, και διεξάγει μονίμως ασκήσεις στο Αιγαίο με σενάρια κατάληψης νήσου. Επιπλέον, αμφισβητεί την ελληνικότητα κατοικημένων νησιών και επιδιώκει την αναθεώρηση της Συνθήκης της Λωζάννης, και των Παρισίων τελευταία, διεκδικώντας ελληνικά νησιά στο πλαίσιο επίτευξης των μαζιμαλιστικών της στόχων. Όπως προκύπτει, μάλιστα, η Τουρκία έχει επιλέξει την προβολή στρατιωτικής ισχύος και τη χρήση απειλών στο πλαίσιο προώθησης των συμφερόντων της, αντί της διαπραγμάτευσης, της διπλωματίας και της επίλυσης των διαφορών στη βάση των κανόνων του Διεθνούς Δικαίου.

<sup>152</sup> Η Στρατιωτική Διπλωματία αποτελεί τη γέφυρα μεταξύ της διπλωματίας και στρατιωτικής ισχύος, λειτουργώντας ως αυξητικός παράγοντας στην εξωτερική πολιτική της χώρας και της εκπροσώπησης των εθνικών θέσεων αυτής. Επιπλέον, τα όριά της καθορίζονται από την πολιτική εξουσία, με τους στρατιωτικούς αντιπροσώπους να υλοποιούν πολιτικές αποφάσεις αντί να ασκούν άμεσα διπλωματία. Βλ. Πχης Θεόφιλος Νικολαΐδης ΠΝ, *Στρατιωτική Διπλωματία του 21<sup>ου</sup> αιώνα: Νέες Ιδέες-Προοπτικές-Επιδιώξεις*, Περιοδικό ΑΔΙΣΠΟ, Διακλαδική Επιθεώρηση, τεύχος 19/2011, σ. 20-39: <https://www.adispo.mil.gr/sites/adispo.mil.gr/files/magazine19.pdf>.

<sup>153</sup> Βλ. στο ίδιο.

αξία στη διεθνή εικόνα μιας μεσαίου μεγέθους χώρας, όπως η Ελλάδα, η άσκηση της ΣΔ θα πρέπει να διασφαλίζει και να ενισχύει την εξωτερική και εσωτερική ασφάλεια του κράτους, να ενισχύει την άμυνά του, να μη θίγει τα εθνικά συμφέροντα ασφαλείας ή την ικανότητα του στρατού να δράσει μόνος του όπου απαιτείται, κ.ά.<sup>154</sup>.

Τα οφέλη που προκύπτουν από την άσκηση της ΣΔ είναι πολλαπλά, όπως η δημιουργία ενός σταθερού και ειρηνικού περιβάλλοντος, η διατήρηση της ασφαλείας με τις γειτονικές χώρες της περιοχής, και η μείωση των εχθρικών προθέσεων και δραστηριοτήτων μέσω συνεργασιών που επηρεάζουν την εσωτερική και εξωτερική ασφάλεια. Ακόμα, αυξάνεται η ικανότητα των κρατών που συμμετέχουν στην συνεισφορά κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων μέσω ανταλλαγής εμπειριών και ενεργοποιούνται τα κράτη προκειμένου να συνεισφέρουν στους Διεθνείς Οργανισμούς ασφαλείας. Επιπλέον, η ΣΔ θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια αμοιβαία σχέση κοινών συνεργασιών των ΕΔ των συμμαχικών χωρών και στον εξορθολογισμό των αμυντικών δαπανών.<sup>155</sup>

Παρά τα όποια οφέλη, όμως, η συνεργασία των κρατών κρύβει ορισμένους κινδύνους. Η σύγκρουση μεταξύ εθνικών και κοινών στόχων συνεργασίας δεν πρέπει να εμπλέκονται και να επηρεάζουν ζητήματα εθνικής ασφαλείας. Ακόμα, η συνεργασία των κρατών μπορεί να οδηγήσει σε διαφορές ως προς τον επιμερισμό του κόστους ή να περιορισθεί σε οικονομικά μόνο ζητήματα. Τέλος, η διεθνής στρατιωτική συνεργασία δεν μπορεί να ξεπεράσει ουσιαστικές πολιτικές διαφορές, παρά μόνο να βοηθήσει στη μείωση των στρατιωτικών εντάσεων που οδηγούν στη δημιουργία ενός λιγότερο τεταμένου πολιτικού περιβάλλοντος.<sup>156</sup>

### **Άσκηση «Ηνίοχος»**

Οι ασκήσεις που πραγματοποιούνται στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο από τα κράτη ετησίως, είναι σημαντικές ως προς την εξάσκηση του προσωπικού αυτών, την εξοικείωσή του (προσωπικό) με τα εξοπλιστικά συστήματα που είτε τα κράτη ήδη κατέχουν είτε γνωρίζουν μέσω της συμμετοχής άλλων κρατών στις ασκήσεις αυτές, και τη δημιουργία συμμαχιών. Μια σημαντική, και πλέον γνωστή παγκοσμίως, αεροπορική άσκηση είναι η «Ηνίοχος»<sup>157</sup>, η οποία ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1980 ως αεροπορική άσκηση μικρής κλίμακας και σήμερα αποτελεί μια πολυεθνική διακλαδική -εκτός από την Πολεμική Αεροπορία, συμμετέχουν και ο

<sup>154</sup> Βλ. στο ίδιο, σ. 25.

<sup>155</sup> Βλ. στο ίδιο, σ. 25-26.

<sup>156</sup> Βλ. στο ίδιο, σ. 27.

<sup>157</sup> Για πληροφορίες σχετικά με την άσκηση «Ηνίοχος», βλ. <https://www.haf.gr/structure/ata/keat/iniohos/> [πρόσβαση 25/5/2021].

Στρατός Ξηράς με το Πολεμικό Ναυτικό- άσκηση μεσαίας κλίμακας<sup>158,159</sup>, η διεξαγωγή της οποίας καθιερώθηκε τα τελευταία χρόνια να γίνεται ετησίως<sup>160</sup>. Από το 2005, ο τρόπος διεξαγωγής της άσκησης άλλαξε, με τα αεροσκάφη που συμμετέχουν να επιχειρούν από τις μητρικές του Μονάδες, και όχι από μια συγκεκριμένη όπου μεταστάθμευαν<sup>161</sup>. Το Νοέμβριο του 2013, αποφασίστηκε η μετεξέλιξη και ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός της άσκησης, με κύριο χαρακτηριστικό την αλλαγή της μεθόδου σχεδίασης και εκτέλεσης, υιοθετώντας την επί τόπου σχεδίαση και εκτέλεση των αποστολών (Single Base Concept) και η διεύρυνσή της, σε μεσαίας κλίμακας, δημιουργώντας έτσι ένα ρεαλιστικό και παράλληλα απαιτητικό περιβάλλον, με έναν εντατικό και παρατεταμένο ρυθμό επιχειρήσεων σε 24ωρη βάση, αυξάνοντας σημαντικά το επίπεδο εκπαίδευσης των ασκούμενων δυνάμεων. Επιπλέον, από τον Απρίλιο του 2015<sup>162</sup>, η άσκηση «Ηνίοχος» αλλάζει μορφή, με τη συμμετοχή αεροπορικών δυνάμεων από τις ΗΠΑ, το Ισραήλ, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, την Ιταλία και άλλων χωρών, να ακολουθούν.

Αντικείμενο της άσκησης «Ηνίοχος» αποτελεί η εξάσκηση του προσωπικού στη σχεδίαση και εκτέλεση μικτών και σύνθετων αεροπορικών επιχειρήσεων (Composite Air Operations-COMAO), σύμφωνα με το βασικό δόγμα της ελληνικής ΠΑ και τα εθνικά σχέδια, σε περιβάλλον που προσομοιάζει την πραγματική κατάσταση όσο το δυνατόν καλύτερα, ώστε να δοκιμάζονται και να αξιολογούνται τα υπάρχοντα και προτεινόμενα σχέδια και οι ακολουθούμενες τακτικές κατά τη διάρκεια

---

<sup>158</sup> Αξίζει να αναφερθεί πως φέτος, στην «Ηνίοχος 2021» συμμετείχαν η Γαλλία με τα Rafale και τα M-2000 D, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα με τα F-16, οι ΗΠΑ με τα F-16, MQ-9 και KC-135, η Ισπανία με τα F/A-18 HORNET, το Ισραήλ με τα F-15 και F-16, ο Καναδάς με τα Air Weapon Managers-GCI και η Κύπρος με τα AW 139. Αίγυπτος, Αυστρία, Ιορδανία, Ρουμανία και Σλοβενία κατείχαν τον ρόλο του παρατηρητή. Ακόμα, υπήρξε και η συμμετοχή δυνάμεων του Στρατού Ξηράς και του Πολεμικού Ναυτικού. Για περισσότερα, βλ. <https://geetha.mil.gr/polyethniki-diakladiki-askisi-iniochos-21/> [πρόσβαση 25/5/2021] και <https://www.haf.gr/structure/ata/keat/iniochos/archeio/iniochos-2021/> [πρόσβαση 26/5/2021].

<sup>159</sup> Κομβικό σημείο για την εξέλιξη της άσκησης «Ηνίοχος» υπήρξε η απόφαση του 2013 για επί τόπου σχεδίαση και εκτέλεση των αποστολών, στο πρότυπο του λεγόμενου «Single Base Concept» και η διεύρυνσή της σε μεσαίας κλίμακας άσκησης. Ο πρώτος «Ηνίοχος» που πραγματοποιήθηκε το 2014 με τη φιλοσοφία του «Single Base Concept», αποτέλεσε αεροπορική επανάσταση για τα δεδομένα της Π.Α.. Έκανε πρόδηλο και πιλοποίησε σε επίπεδο Οργανισμού, το υψηλό επίπεδο που είχαν ήδη κατακτήσει τα προηγούμενα έτη, τα στελέχη της Π.Α.. Για περισσότερα, βλ. <https://defenceline.gr/index.php/component/k2/item/5569-iniochos> [πρόσβαση 27/5/2021].

<sup>160</sup> Η περσινή αεροπορική άσκηση «Ηνίοχος 2020» ματαιώθηκε, λόγω της πανδημίας Covid-19. Κάποιες άλλες εκτιμήσεις μιλάνε για διάθεση κατευνασμού του Ταγίπ Ερντογάν. Για πληροφορίες σχετικά με την άσκηση που πραγματοποιήθηκε τα έτη 2014-2019, 2021, βλ. αρχείο ΠΑ στη σελίδα <https://www.haf.gr/structure/ata/keat/iniochos/archeio/> [πρόσβαση 26/5/2021].

<sup>161</sup> Για την εκτέλεση και τη διεξαγωγή της Άσκησης, το Σχολείο Όπλων Τακτικής μεταστάθμευε στη Λάρισα, όπου χρησιμοποιώντας τις υποδομές του Εθνικού Κέντρου Αεροπορικών Επιχειρήσεων του ΑΤΑ, συγκροτούσε το «Λευκό Επιτελείο», ένα όργανο υπεύθυνο για τον βέλτιστο συντονισμό και τη σχεδίαση των αποστολών της άσκησης, ενώ τα Α/Φ μεταστάθμευσαν στη Λάρισα, στην 110 ΠΜ από όπου και εκτελούσαν τις αποστολές τους. Για περισσότερα, βλ. <https://www.haf.gr/structure/ata/keat/iniochos/> [πρόσβαση 27/5/2021].

<sup>162</sup> Βλ. Βασίλης Παρασκευόπουλος, *Ηνίοχος 2015: Τα σενάρια και οι αποστολές της αναβαθμισμένης άσκησης της Π.Α.*, <https://defenceline.gr/index.php/enoples-dynameis/polemikh-aeroporia/item/2702-inioxos>. [πρόσβαση 17/10/2019]



των επιχειρήσεων<sup>163</sup>. Επιπλέον, χωρίζεται σε τέσσερις φάσεις: 1. Προετοιμασία, 2. Μεταστάθμευση Δυνάμεων, 3. Επιχειρήσεις, 4. Αναδίπλωση. Αξίζει να αναφερθεί ότι για να επιτευχθούν οι αντικειμενικοί σκοποί της άσκησης εκτελούνται αποστολές, οι οποίες σχεδιάζονται από το Σχολείο Όπλων Τακτικής (ΣΟΤ) και καλύπτουν όλο το φάσμα των επιχειρήσεων που εκτελούνται σήμερα από την Πολεμική Αεροπορία, όπως η καταστολή του συστήματος αεράμυνας (Interdiction of Air Defense Systems- IADS), η προσβολή αεροδρομίου, ειδικών στόχων και στόχων επιφανείας, η προστασία αεροσκαφών υποστήριξης (Slow Mover), οι αποστολές Έρευνας και Διάσωσης Μάχης (Combat Search and Rescue), οι αποστολές Δυναμικής Στοχοποίησης (Dynamic Targeting) και η προστασία/επίθεση εναέριων στόχων υψηλής αξίας (High Value Airborne Asset-HVAA).

Τέλος, με δεδομένο το υψηλό επίπεδο της ελληνικής ΠΑ και τις δυνατότητες διεξαγωγής ασκήσεων με συμμετοχή ποικίλων οπλικών συστημάτων, καθώς και της προσφοράς ιδιαίτερων γεωγραφικών επιλογών-προκλήσεων, η άσκηση «Ηνίοχος» εξελίσσεται στην ανταγωνιστικότερη άσκηση στην Ευρώπη και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, η οποία παρέχει στους συμμετέχοντες υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης και μοναδική εμπειρία συμμετοχής.

### Λοιπές ασκήσεις

Εκτός από την άσκηση «Ηνίοχος», η οποία αναπτύχθηκε παραπάνω, υπάρχουν κι άλλες ασκήσεις ετησίως όπου συμμετέχει η ελληνική Πολεμική Αεροπορία, είτε μόνη της είτε διακλαδικά είτε μαζί με άλλες συμμαχικές χώρες. Μία από αυτές (ασκήσεις), η οποία πραγματοποιήθηκε το Φεβρουάριο του 2021 είναι η «Σκύρος 2021»<sup>164</sup>. Στην άσκηση αυτή συμμετείχε η ελληνική ΠΑ<sup>165</sup> μαζί με το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό (ΠΝ)<sup>166</sup>, αλλά και οι δυνάμεις της γαλλικής ΠΑ<sup>167</sup>, με σκοπό την εξάσκηση του προσωπικού στην εκτέλεση σύνθετων αεροναυτικών επιχειρήσεων σε όλο το εύρος του FIR Αθηνών κατά τη διάρκεια της ημέρας αλλά και τη νύχτα.

Την άσκηση «Σκύρος 2021» ακολούθησαν οι «Ramstein Dust II 2021»<sup>168</sup>, όπου διεξήχθη τον Απρίλιο του 2021 στην αεροπορική βάση (Α/Β) της Λάρισας, με σκοπό την εκπαίδευση στην προετοιμασία και εκτέλεση μετακίνησης και ανάπτυξης

<sup>163</sup> Βλ. Επισμηναγός (ε.α.) Στέφανος Καραβίδας, *Ο Ηνίοχος και η Γεωπολιτική του*, <https://defenceline.gr/index.php/component/k2/item/5569-iniochos> [πρόσβαση 27/5/2021].

<sup>164</sup> Βλ. *Άσκηση «Σκύρος 2021»*, ΓΕΕΘΑ: <https://geetha.mil.gr/askisi-skyros-2021/> [πρόσβαση 4/6/2021].

<sup>165</sup> Η ελληνική ΠΑ συμμετείχε με αεροσκάφη Mirage 2000 και F-16.

<sup>166</sup> Το ελληνικό ΠΝ συμμετείχε με μονάδες επιφανείας.

<sup>167</sup> Η γαλλική ΠΑ συμμετείχε με τέσσερα (4) αεροσκάφη Rafale, δύο (2) μεταγωγικά A400M Atlas και ένα αεροσκάφος εναέριου ανεφοδιασμού A330 MRTT.

<sup>168</sup> Βλ. *Ολοκλήρωση της Άσκησης «Ramstein Dust II 2021»*, ΓΕΑ: <https://www.haf.gr/2021/04/oloklirosi-tis-askisis-ramstein-dust-ii-2021/> [πρόσβαση 4/6/2021].



του Αναπτυσσόμενου Κέντρου Διοίκησης και Ελέγχου Αέρα (Deployable Air Command and Control Centre-DACCC) του NATO από την A/B Poggio Renatico της Ιταλίας, καθώς και την πραγματοποίηση Διοίκησης και Ελέγχου μέσω διασύνδεσης και συνεργασίας με τα μέσα Αεράμυνας που διαθέτει η ΠΑ, και «NATO Tiger Meet 2021»<sup>169</sup>, όπου διεξήχθη τον Μάιο του ίδιου έτους στην A/B Beja της Πορτογαλίας, και συμμετείχε η 335 Μοίρα της 116 Πτέρυγας Μάχης (ΠΜ).

Πλήθος ασκήσεων διεξήχθησαν και το 2020. Ενδεικτικά, κάποιες από αυτές ήταν η αεροναυτική άσκηση «Eunomia»<sup>170</sup>, η οποία πραγματοποιήθηκε τον Αύγουστο του έτους με τη συμμετοχή της ΠΑ στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας Τετραμερούς Συνεργασίας (QUAD) μεταξύ των χωρών Γαλλίας, Ελλάδα, Ιταλίας, Κύπρου, η πολυεθνική αεροπορική άσκηση μικρής κλίμακας «Thracian Viper 2020»<sup>171</sup>, η οποία διεξήχθη στο FIR Σόφιας το Σεπτέμβρη του ίδιου έτους και συμμετείχαν προσωπικό και αεροπορικά μέσα της Βουλγαρίας (BGR AF), της Ρουμανίας (RoAF), του Καναδά (RCAF) και των ΗΠΑ (USAFE)<sup>172</sup>. Στην άσκηση αυτή, οι συμμετέχουσες χώρες επιχείρησαν σε σενάρια εναέριας μάχης και προσβολής επίγειων στόχων, με αυξανόμενο βαθμό δυσκολίας και πολυπλοκότητας, συμβάλλοντας στην αναβάθμιση του επιπέδου συνεργασίας και διαλειτουργικότητας μεταξύ τους, ενώ ταυτόχρονα έγινε πολύτιμη ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας. Τέλος, το 2020 έκλεισε με την διακλαδική άσκηση Ελλάδα-Αιγύπτου με την επωνυμία «Μέδουσα 10»<sup>173</sup>, η οποία πραγματοποιήθηκε στην ευρύτερη περιοχή της Αλεξάνδρειας της Αιγύπτου με τη συμμετοχή δυνάμεων από Γαλλία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και Κύπρο. Σκοπός της άσκησης, η οποία σχεδιάστηκε από το ΓΕΕΘΑ σε συνεργασία με τα Γενικά Επιτελεία Ενόπλων Δυνάμεων των συμμετεχουσών χωρών, ήταν η συνεκπαίδευση και η προαγωγή της συνεργασίας των Μονάδων των χωρών. Αξίζει να αναφερθεί πως το πρόγραμμα το παρακολούθησαν παρατηρητές από ΗΠΑ, Γερμανία, Ιορδανία, Ιταλία, Μπαχρέιν, Πορτογαλία, Σαουδική Αραβία και Σουδάν.

<sup>169</sup> Βλ. Συμμετοχή της 335 Μοίρας στην Άσκηση «NATO Tiger Meet 2021», ΓΕΑ: <https://www.haf.gr/2021/05/symmetochi-tis-335-moiras-stin-askisi-nato-tiger-meet-2021/> [πρόσβαση 4/6/2021].

<sup>170</sup> Βλ. Συμμετοχή της ΠΑ στην Αεροναυτική Άσκηση «EUNOMIA», ΓΕΑ: <https://www.haf.gr/2020/09/symmetochi-tis-pa-stin-aeronaytiki-askisi-eunomia/> [πρόσβαση 15/3/2021].

<sup>171</sup> Βλ. Συμμετοχή της ΠΑ στην Άσκηση «Thracian Viper 2020», ΓΕΑ: <https://www.haf.gr/2020/09/symmetochi-tis-pa-stin-askisi-thracian-viper-2020/> [πρόσβαση 15/3/2021].

<sup>172</sup> Η ελληνική ΠΑ συμμετείχε με αεροσκάφη F-16 από την 110 ΠΜ και 111 ΠΜ, χωρίς μεταστάθμευση.

<sup>173</sup> Βλ. Διακλαδική Άσκηση Ελλάδα-Αιγύπτου «Μέδουσα 10», ΓΕΕΘΑ: <https://geetha.mil.gr/diakladiki-askisi-elladas-aigyptoy-medoysa-10/> [πρόσβαση 15/3/2021] και Συμμετοχή της ΠΑ στη Διακλαδική Άσκηση Ελλάδα-Αιγύπτου «Μέδουσα 10», ΓΕΑ: <https://www.haf.gr/2020/12/symmetochi-tis-pa-sti-diakladiki-askisi-elladas-aigyptoy-medoysa-10/> [πρόσβαση 15/3/2021].

Τέλος, παρατίθενται μερικές επιπλέον ασκήσεις στις οποίες έχει λάβει μέρος η ελληνική ΠΑ τα προηγούμενα έτη. Αυτές είναι η «Blue Flag 2019»<sup>174</sup> με αεροπορικές επιχειρήσεις σε περιβάλλον αεροσκαφών 4<sup>ης</sup> και 5<sup>ης</sup> γενιάς, η διακλαδική άσκηση «Δούρειος Ίππος 2019»<sup>175</sup> όπου διεξήχθησαν συνδυασμένες αποστολές σε περιβάλλον ηλεκτρομαγνητικών ακτινοβολιών και εφαρμογών, η «Ανταίος III 19»<sup>176</sup> κατά τη διάρκεια της οποίας εκτελέστηκαν αποστολές προστασίας και προσβολής ναυτικής δύναμης και αποστολές κατάδειξης στόχου, η «Joint Stars 2019»<sup>177</sup> με σκοπό την εξοικείωση και τη συνεργασία όλου του προσωπικού της 336 Μοίρας κατά τα πρότυπα και τις διαδικασίες του NATO, και πολλές άλλες.

#### 4.3: Ασκήσεις συμμετοχής της τουρκικής Πολεμικής Αεροπορίας

Όπως η Ελλάδα, έτσι και η Τουρκία χρησιμοποιεί ετησίως τα διεθνή ύδατα της περιοχής του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου με σκοπό την διεξαγωγή ασκήσεων των Ενόπλων Δυνάμεών της και δη της Πολεμικής Αεροπορίας και του Πολεμικού Ναυτικού. Μία από τις ασκήσεις αυτές έλαβε χώρα εντός του πρώτου τριμήνου του 2021 (25 Φεβρουαρίου - 7 Μαρτίου) στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο και αποτελεί τη λεγόμενη «Γαλάζια Πατρίδα» (Mavi Vatan 2021)<sup>178</sup>, η οποία θεωρείται ως η μεγαλύτερη άσκηση του τουρκικού ΠΝ τα τελευταία χρόνια, συνδυάζοντας την επίδειξη ισχύος σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο με το εθνικό φρόνημα της Τουρκίας.<sup>179</sup> Σκοπός της άσκησης ήταν η αξιολόγηση της ετοιμότητας των επιτελείων, των μονάδων και των πλοίων που ανήκουν στη διοίκηση των ναυτικών δυνάμεων, η δοκιμή των επιχειρησιακών δυνατοτήτων, η εξέλιξη των επιχειρησιακών τακτικών ναυτικών και μικτών επιχειρήσεων, η δοκιμή της διακλαδικότητας και η ενίσχυση της ετοιμότητας μάχης των μονάδων που συμμετείχαν. Επιπλέον, δόθηκε

<sup>174</sup> Βλ. Συμμετοχή της ΠΑ στην Άσκηση «Blue Flag 2019», ΓΕΑ: <https://www.haf.gr/2019/11/symmetochi-tis-pa-stin-askisi-blue-flag-2019/> [πρόσβαση 10/6/2020].

<sup>175</sup> Βλ. Άσκηση «Δούρειος Ίππος 2019», ΓΕΑ: <https://www.haf.gr/2019/09/askisi-doyreios-ippos-2019/> [πρόσβαση 10/6/2020].

<sup>176</sup> Βλ. Ολοκλήρωση Άσκησης «Ανταίος III 19»-ΑΤ032/2019, ΓΕΑ: <https://www.haf.gr/2019/06/oloklirosi-askisis-antaios-iii-19-at032-2019/> [πρόσβαση 10/6/2020].

<sup>177</sup> Βλ. Συμμετοχή της ΠΑ στην Άσκηση «Joint Stars 2019», ΓΕΑ: <https://www.haf.gr/2019/06/symmetochi-tis-pa-stin-askisi-joint-stars-2019/> [πρόσβαση 10/6/2020].

<sup>178</sup> Βλ. Mavi Vatan 2021: Μεγάλης κλίμακας τουρκική άσκηση σε Αιγαίο και Μεσόγειο: <https://www.huffingtonpost.gr/entry/mavi-vatan-2021-meyales-klimakas-toerkike-askese-se-aiyaido-kai-mesoyeio-gr-6034bff8c5b67c3296203f26> [πρόσβαση 27/2/2021], Μεγάλη τουρκική άσκηση σε Αιγαίο και Μεσόγειο: <https://www.naftemporiki.gr/story/1695779/megali-tourkiki-askisi-se-aiyaido-kai-mesoyeio> [πρόσβαση 27/2/2021] και Άσκηση Mavi Vatan 2021: Βολή με πύραυλο MAM-L πραγματοποίησε MEA TB-2: <https://www.trt.net.tr/greek/tourkia/2021/03/07/askese-mavi-vatan-2021-bole-me-puraulo-mam-l-pragmatopoiесе-me-a-tb-2-1596670> [πρόσβαση 4/6/2021].

<sup>179</sup> Βλ. Χρήστος Γ. Κτενάς, Ολοκληρώθηκε η τουρκική άσκηση «Mavi Vatan 2021»: <https://navaldefence.gr/mavi-vatan-2021/> και <https://www.ptisidiastima.com/mavi-vatan-2021/> [πρόσβαση 10/3/2021].

ιδιαίτερη έμφαση στη χρήση μη επανδρωμένων αεροσκαφών σε επιχειρησιακό και τακτικό επίπεδο ως προς τις ναυτικές επιχειρήσεις.<sup>180</sup>

---

<sup>180</sup> Βλ. «Γαλάζια Πατρίδα»: Η Τουρκία βγάζει το στόλο της στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο: <https://www.cnn.gr/politiki/story/255775/galazia-patrida-h-toyrkia-vgazei-to-stolo-tis-sto-aigaiο-kai-ti-mesogeio> [πρόσβαση 27/2/2021].

## Κεφάλαιο 5: Άμυνα, Ασφάλεια και Οικονομία

*«Μην καταλαμβάνεις μια θέση που είναι απομονωμένη και αποκομμένη από πόρους.»*

*Sun Tzu*

*«Ἔστιν ὁ πόλεμος οὐχ ὄπλων τό πλέον, ἀλλά δαπάνης.»*

*Θουκυδίδης*

Οι αμυντικές δαπάνες μιας χώρας αποτελούν επένδυση στο κατ' εξοχήν δημόσιο αγαθό άμυνας και ασφάλειας και μια από τις κυριότερες αποστολές και ευθύνες κάθε κράτους, τα οποία αυξάνουν το επίπεδο αποτροπής<sup>181</sup> -άρα και την ασφάλειά του.<sup>182</sup> Με λίγα λόγια, αμυντικές είναι οι δαπάνες του κράτους που παρέχονται για προμήθεια, ενίσχυση και συντήρηση των στρατιωτικών δυνάμεων σε ξηρά, θάλασσα και αέρα, ή σε άλλους τομείς, απαραίτητους για την άμυνα.<sup>183</sup> Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να έχουν διπλό αποτέλεσμα ως προς τη στρατηγική του αντιπάλου: αποφασιστικότητα της χώρας για άμυνα και υπεράσπιση των κυριαρχικών της δικαιωμάτων, και υψηλότερο κόστος του πολέμου για τον αντίπαλο είτε αυτός νικούσε είτε όχι. Πιο συγκεκριμένα, οι προμήθειες των αμυντικών εξοπλισμών αποτελούν μια ενδιαφέρουσα αγορά, λόγω του μεγάλου όγκου των συναλλαγών που τις χαρακτηρίζει. Επιπλέον, οι αμυντικές δαπάνες χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες, σύμφωνα με τα πρότυπα του NATO:

1. Δαπάνες του στρατιωτικού και πολιτικού προσωπικού (μισθοδοσία, επιδόματα, αποζημιώσεις, ασφαλιστικές εισφορές),
2. Δαπάνες προμηθειών και εξοπλισμών, λειτουργικά έξοδα για ασκήσεις και επιχειρήσεις,
3. Δαπάνες υποδομών,
4. Κοινές εθνικές δαπάνες (NATO, πρόσθετες δαπάνες).<sup>184</sup>

Ακόμα, ο ανταγωνισμός των εξοπλισμών αποτελεί την ορθότερη στρατηγική μιας χώρας -αν αναλογιστεί κανείς τη θεωρία των παιγνίων και δη το δίλημμα των

---

<sup>181</sup> Η ΠΑ πρέπει να αποτελεί πειστικό όπλο αποτροπής και να πετυχαίνει υπεροχή στο τακτικό επίπεδο. Μάλιστα, είναι το μόνο μέσα που μπορεί να μεταφέρει το ενδεχόμενο πολέμου στην ενδοχώρα του αντιπάλου, χτυπώντας τακτούς, στρατιωτικούς και οικονομικούς στόχους, αυξάνοντας, έτσι, το κόστος του πολέμου και την αποτροπή. Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 83.

<sup>182</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 11.

<sup>183</sup> Βλ. Παναγιώτης Δημητριάδης, *Διαχείριση Αμυντικών Δαπανών*, Πρακτικά 1<sup>ου</sup> Αεροπορικού Συνεδρίου (Νοέμβριος 2019), σ. 137-143.

<sup>184</sup> Βλ. στο ίδιο.

φυλακισμένων-, καθώς εξασφαλίζει την ειρήνη<sup>185</sup> και στέλνει το μήνυμα της αποφασιστικότητας στον αντίπαλο. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να πεισθεί ο τελευταίος για πραγματικές διαπραγματεύσεις και συνομιλίες. Αν, λοιπόν, η Ελλάδα επιλέξει να ακολουθήσει τη στρατηγική του μη εξοπλισμού, κινδυνεύει να δεχτεί επίθεση από άλλο κράτος και να χάσει την αναμέτρηση.<sup>186</sup> Έτσι, γίνεται σαφές πως οι επενδύσεις στην άμυνα και την αποτροπή αποτελούν επενδύσεις στην ειρήνη. Η επένδυση σε ένα οπλικό σύστημα μετριέται ανάλογα με την απόδοση αυτού σε μονάδες αποτελεσματικότητας και συνολικού συν λειτουργικού κόστους αγοράς. Για κάθε αγορά, δηλαδή, οπλικού συστήματος πρέπει να υπολογίζεται το κόστος αυτού μαζί με το λειτουργικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του και όχι μόνο το πρώτο.<sup>187</sup>

Στον ακόλουθο πίνακα, μπορεί να κατανοήσει κανείς τη θεωρία των παιγνίων ως προς τις πιθανές επιλογές κάθε χώρας για τον εξοπλισμό ή τον μη εξοπλισμό της, καθώς και τα οφέλη ή τα κόστη που θα αποκομίσει από την κάθε επιλογή.

	<b>Εξοπλισμός Χώρας 2</b>	<b>Μη εξοπλισμός Χώρας 2</b>
<b>Εξοπλισμός Χώρας 1</b>	<b>A. Ανταγωνισμός εξοπλισμών – Ειρήνη</b> <p style="text-align: center;">-5, -5</p> <b>B. Πόλεμος</b> <p style="text-align: center;">-50, -50</p>	Πόλεμος <p style="text-align: center;">+10, -10</p>
<b>Μη εξοπλισμός Χώρας 1</b>	Πόλεμος <p style="text-align: center;">-10, +10</p>	Ύφεση – Ειρήνη <p style="text-align: center;">+10, +10</p>

Πίνακας 5: Θεωρία Παιγνίων-Δίλημμα Φυλακισμένων

Όσον αφορά τον Πίνακα 5, λοιπόν, η περίπτωση στη σχέση Ελλάδας (Χώρα 1) – Τουρκίας (Χώρα 2), τη δεδομένη στιγμή, είναι η πρώτη (Εξοπλισμός Χωρών 1 και 2), και πιο συγκεκριμένα το Α σκέλος αυτής (Ανταγωνισμός εξοπλισμών – Ειρήνη), προς το παρόν τουλάχιστον. Τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα, παρατηρήθηκε πως η Τουρκία ήταν αυτή που εξοπλιζόταν διαρκώς, ενώ η Ελλάδα όχι, με αποτέλεσμα η τελευταία να δίνει την εντύπωση της διαλλακτικότητας, υποχωρητικότητας και μη

<sup>185</sup> Η προετοιμασία αυτή, εκτός από την εξασφάλιση της ειρήνης, μπορεί να οδηγήσει και σε ύφεση όταν ο αντίπαλος πεισθεί ότι δεν πρόκειται να κερδίσει με τους ανταγωνισμούς εξοπλισμών.

<sup>186</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδα Λ. Σωμάκος, σ. 11-16.

<sup>187</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδα Λ. Σωμάκος, σ. 26.

προετοιμασίας από πλευράς ηγεσίας και εξοπλισμών για αναμέτρηση. Μάλιστα, η ερμηνεία της υποχωρητικότητας της Ελλάδας έδινε το έναυσμα στην Τουρκία στο να γίνει πιο επιθετική και απαιτητική.<sup>188</sup>

Η άμυνα και η οικονομία είναι άρρηκτα συνδεδεμένες, καθώς σε μακροχρόνιες συρράξεις έχει παρατηρηθεί πως σχεδόν πάντοτε υπερισχύει ο οικονομικά ισχυρότερος.<sup>189</sup> Βέβαια, το κάθε κράτος θα πρέπει να μεγιστοποιήσει την αποτροπή του με τις υπάρχουσες δαπάνες ή με όσο το δυνατόν λιγότερες, κάτι το οποίο αποτελεί, τις πλείστες των περιπτώσεων, πρόβλημα. Για να μειωθεί, λοιπόν, το κόστος του εξοπλισμού, θα πρέπει να βρεθούν λύσεις οι οποίες θα αποσκοπούν σε μακροπρόθεσμα οφέλη και σχεδιασμό, όπως η επιλογή του καλύτερου συνδυασμού κόστους-αποτελεσματικότητας για κάθε οπλικό σύστημα, του πολλαπλασιαστή ισχύος (συνδυασμός οπλικών συστημάτων μεταξύ τους), της φθηνότερης πηγής προμήθειας, των ειδικών ρυθμίσεων χρηματοδότησης, της μείωσης των λειτουργικών δαπανών και τις επιδράσεις με άλλους τομείς, και, τέλος, της μεταφοράς ή δημιουργίας νέας τεχνολογίας, η οποία θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σε άλλους τομείς πέραν του στρατιωτικού.<sup>190</sup>

Επιπλέον, η κάθε χώρα οφείλει να βρει τρόπους για την επίτευξη της αύξησης της αναλογίας των δαπανών για οπλικά συστήματα στο σύνολο των δαπανών ή να μειώσει το ποσοστό των δαπανών για αμοιβές και λειτουργικό κόστος, εξοικονομώντας έτσι πόρους για αγορές οπλικών συστημάτων.<sup>191</sup> Αξίζει να σημειωθεί πως οι δαπάνες για τα οπλικά συστήματα μιας χώρας δεν αποτελούν παραγωγικές δαπάνες και δεν αυξάνουν το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) αυτής, καθώς συνιστούν εισαγωγές σε πληρωμή με συνάλλαγμα και αποτελούν δαπάνες για το δημόσιο αγαθό της άμυνας και της ασφάλειας. Στην ανάλυση που κάνει ο Κυριαζής στο βιβλίο του με τίτλο «Ελλάδα-Τουρκία: Άμυνα και Οικονομία», γίνεται σαφές πως *«η χρηματοδότηση των δαπανών για τους εξοπλισμούς, σίγουρα δεν είναι κάτι που θα καταστρέψει την ελληνική οικονομία, καθώς τα μεγάλα προβλήματα βρίσκονται αλλού»*.<sup>192</sup> Έτσι, λοιπόν, όσοι ασκούν κριτική στην πολιτική που ακολουθείται στο χώρο των αμυντικών προμηθειών, αναφέρονται στο υψηλό κόστος των οπλικών συστημάτων, στην αξιοπιστία του προμηθευτή<sup>193</sup>, στις καθυστερήσεις των παραδόσεων, στις ακυρώσεις πολλών δαπανηρών προγραμμάτων, κ.ά..

<sup>188</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 14.

<sup>189</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 16, 114.

<sup>190</sup> Κάτι τέτοιο παρατηρείται πολλά χρόνια στο αμερικανικό και ιαπωνικό μοντέλο παραγωγής οπλικών συστημάτων. Για περισσότερα, βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 22-25.

<sup>191</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 29.

<sup>192</sup> Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 12-35.

<sup>193</sup> Οι προμηθευτές κατηγορούνται για υπερβολικά κέρδη, σπατάλες, απάτες και αναποτελεσματικότητα. Ακόμα, τα κίνητρα και οι κυρώσεις που ενσωματώνονται σε μια σύμβαση αμυντικού εξοπλισμού, επηρεάζουν τη συμπεριφορά των προμηθευτών, αφού οι ανάδοχοι, χρησιμοποιώντας κάθε αδυναμία

Αν μια αεροπορία επιλέξει να αγοράσει δύο (ή και παραπάνω) τύπους μαχητικών, ακόμα και αν η τιμή αγοράς είναι ίδια, αυξάνει το κόστος γιατί αναγκάζεται να κάνει περισσότερες παράλληλες υποδομές στήριξης<sup>194</sup> αντί για μία. Στην περίπτωση, μάλιστα, που επιλέξει έναν τύπο, θα μπορεί είτε να αγοράσει περισσότερα μαχητικά είτε ίδιο αριθμό άλλου μαχητικού με πληρέστερο εξοπλισμό (π.χ. αυτοπροστασίας) είτε να επιλέξει συνδυασμό περισσότερων μαχητικών και πληρέστερο εξοπλισμό, με την ίδια συνολικά δαπάνη. Εκτός αυτού, το κόστος εκπαίδευσης του προσωπικού θα μειωνόταν.

Η διπλωματία, επίσης, αποτελεί σημαντικό εφόδιο, καθώς όσο καλύτερη διπλωματία διαθέτει ένα κράτος, τόσο ανώτερο επίπεδο αποτροπής πετυχαίνει με σταθερό επίπεδο ενόπλων δυνάμεων και το αντίστροφο. Μια χώρα, δηλαδή, χωρίς συμμαχίες ή με αμυδρά πετυχημένη διπλωματία εξαναγκάζεται στην απόκτηση περισσότερων ΕΔ ώστε να πετύχει το ίδιο επίπεδο αποτροπής με μια άλλη χώρα, που διαθέτει αποτελεσματική διπλωματία.<sup>195</sup> Εκτός των ανωτέρω, βέβαια, μια χώρα πρέπει να αντιλαμβάνεται κάθε φορά και τον πιθανό κίνδυνο που πρόκειται να προκληθεί.

### 5.1: Εξοπλισμοί άμυνας και ασφάλειας

Παγκοσμίως, δαπανούνται από τα κράτη υπέρογκα ποσά για την άμυνα, καθώς οι αμυντικοί εξοπλισμοί αποτελούν αναγκαιότητα ως προς την διατήρηση της εθνικής και εδαφικής ακεραιότητάς των. Επισημαίνεται πως οι αγορές οπλικών συστημάτων δεν πρέπει να καθορίζονται με βάση την αποτελεσματικότητά τους και μόνο, αλλά να συμπεριλαμβάνουν όσο το δυνατόν περισσότερα δεδομένα, τα οποία θα πρέπει να ποσοτικοποιηθούν. Με αυτό τον τρόπο, θα επιτευχθεί η διαφάνεια και η επιστημονική αξιοπιστία της απόφασης.<sup>196</sup> Γενικότερα, οι αγορές αμυντικών εξοπλισμών έχουν τα χαρακτηριστικά όλων των άλλων αγορών: φέρνουν σε επαφή πωλητές και αγοραστές<sup>197</sup>. Άλλα χαρακτηριστικά αυτών σχετίζονται με τον ρόλο των κυβερνήσεων, τις τάσεις του κόστους, την τεχνολογική πρόοδο, τις καμπύλες κόστους, κ.λπ.. Αξίζει να σημειωθεί πως οι κυβερνήσεις παίζουν καθοριστικό ρόλο

---

της σύμβασης (π.χ. ανακρίβεια της περιγραφής), μπορούν να παίξουν οποιοδήποτε παιχνίδι με απρόσμενα και ανεπιθύμητα αποτελέσματα.

<sup>194</sup> Υποδομές στήριξης: ανταλλακτικά, μηχανές, ραντάρ, βλήματα κάθε τύπου, συστήματα αυτοπροστασίας, κλπ.

<sup>195</sup> Η διπλωματία μαζί με τις Ένοπλες Δυνάμεις μιας χώρας αποτελούν υποκατάστατα ως προς την επίτευξη αποτροπής. Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 17.

<sup>196</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 79.

<sup>197</sup> Τα Υπουργεία Εθνικής Άμυνας, οι Ένοπλες Δυνάμεις και οι ξένες κυβερνήσεις ζητούν αμυντικό εξοπλισμό. Οι αμυντικές βιομηχανίες, από την πλευρά τους, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, προσφέρουν τον εξοπλισμό. Οι δύο πλευρές επικοινωνούν μέσω μιας δεσμευτικής νομικά σύμβασης, με την οποία ο αγοραστής συμφωνεί να πληρώσει κάποιο αντίτιμο για ένα συγκεκριμένο προϊόν, το οποίο θα παραδοθεί στην ώρα του.

στο χώρο της αγοράς εξοπλισμού και μπορούν να προσδιορίσουν το μέγεθος της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας, τη δομή της, την είσοδο και έξοδο των επιχειρήσεων σε αυτή, τις τιμές, τις εξαγωγές, τα κέρδη και την αποτελεσματικότητά της.

Επιπλέον, οι αμυντικές προμήθειες αποσκοπούν στην αποτελεσματική αγορά εξοπλισμού για την εθνική άμυνα και επιδιώκουν την επίτευξη ευρύτερων οικονομικών και κοινωνικών στόχων, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας της βιομηχανικής βάσης στην εθνική άμυνα. Εφόσον οι αμυντικοί προϋπολογισμοί δεν μπορούν, συνήθως, να ακολουθήσουν τις αυξήσεις κόστους των οπλικών συστημάτων, επιδιώκεται η μείωση του μεγέθους των ενόπλων δυνάμεων, ενώ ταυτόχρονα, προωθείται η αναδιαμόρφωση της αμυντικής βιομηχανίας που παρέχει προμήθειες στις ένοπλες δυνάμεις, όπως για παράδειγμα η μακροχρόνια τάση προς ένα ναυτικό που θα χρησιμοποιεί έναν τύπο πλοίου και μια αεροπορία με έναν τύπο αεροσκάφους.

Τέλος, χαρακτηριστικό των αγορών αμυντικού εξοπλισμού αποτελεί η πρόοδος της τεχνολογίας, καθώς η εξέλιξη αυτής οδήγησε στην παραγωγή νέων προϊόντων (πύραυλοι, ελικόπτερα, κλπ.) και δημιούργησε νέες συνθήκες υπέρ των προϊόντων εκείνων που ενσωματώνουν ολοένα και μεγαλύτερη τεχνολογική έρευνα.

### **Αντιαεροπορικά συστήματα**

Τα αντιαεροπορικά οπτικά συστήματα χρησιμοποιούνται για την εξουδετέρωση ή τον περιορισμό, στο ελάχιστο, κάθε είδους εχθρικής απειλής από αέρος, και διακρίνονται στα αντιαεροπορικά (A/A) όπλα<sup>198</sup> -με ή χωρίς σύστημα κατεύθυνσης πυρός- και στα διαφόρων τύπων και κατηγοριών κατευθυνόμενα βλήματα (K/B) εδάφους-αέρος. Τα τελευταία χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τον τρόπο κατεύθυνσής τους στο στόχο: K/B παθητικής κατεύθυνσης, τα οποία λαμβάνουν και ακολουθούν την υπέρυθη ακτινοβολία (infrared) που τα θερμά σώματα εκπέμπουν, K/B ημιενεργού κατεύθυνσης, όπου απαιτούν την εκπομπή ακτινοβολίας από ραντάρ εδάφους και τη συνεχή παρακολούθηση του στόχου μέχρι την καταστροφή αυτού, και K/B ενεργού κατεύθυνσης, που απαιτούν την εκπομπή

---

<sup>198</sup> Τα αντιαεροπορικά όπλα μπορεί να είναι πυροβόλα ή πολυβόλα διαφόρων διαμετρημάτων. Το βεληνεκές τους, συνήθως, είναι μικρό· τα εχθρικά αεροσκάφη μπορεί να μην εισέρχονται σε αυτό αλλά να εξαπολύουν τα όπλα τους από μεγαλύτερη απόσταση. Παρόλα αυτά, η ύπαρξή τους είναι αναγκαία, καθώς έχουν σημαντική επίδραση στη μείωση της αποτελεσματικότητας των εχθρικών αεροσκαφών. Για περισσότερα, βλ. *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια* υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγικές εκδόσεις, σ.196-197.



ακτινοβολίας, η οποία, όμως, εκπέμπεται από το ίδιο το βλήμα σε πτήση χωρίς να χρειάζεται η παρακολούθηση του στόχου από ραντάρ εδάφους.<sup>199</sup>

Ο συνδυασμός σύγχρονων μαχητικών και συστημάτων αεράμυνας, καθώς και αναβαθμισμένων συστημάτων διοίκησης και ελέγχου (C<sup>4</sup>I)<sup>200</sup>, δρα ως πολλαπλασιαστής ισχύος, εξασφαλίζοντας στην κάθε χώρα εναέρια υπεροχή και κυριαρχία<sup>201</sup>, καθώς κανένα αντιαεροπορικό σύστημα δεν είναι από μόνο του ικανό να την προστατεύσει αποτελεσματικά. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την επίσημη έκθεση του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας των ΗΠΑ προς το Κογκρέσο, «*το καλύτερο προσωπικό, το σύγχρονο υλικό και η ορθή επιχειρησιακή σχεδίαση χάνουν την αξία τους αν δεν λειτουργούν αποτελεσματικά η διοίκηση με τον έλεγχο και τις επικοινωνίες*»<sup>202</sup>.

Επιπλέον, κατά τις τελευταίες συγκρούσεις του 20<sup>ού</sup> αιώνα παρατηρείται ο πρωταρχικός ρόλος των συστημάτων αεράμυνας, με αντικείμενο της σύγχρονης αντιαεροπορικής άμυνας την αντιμετώπιση μιας μεγάλης ποικιλίας εναέριων απειλών, όπως εχθρικά αεροσκάφη, ελικόπτερα, τακτικά βαλλιστικά βλήματα, κ.ά..<sup>203</sup> Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η Τουρκία, όπου στόχος της είναι η διασφάλιση της άμυνάς της από αέρος και η ενδεχόμενη επικράτηση αυτής σε Αιγαίο και Μεσόγειο. Για αυτό και η επιλογή όταν της επιβλήθηκε το δίλημμα μεταξύ αντιαεροπορικού πυραυλικού συστήματος S-400 ή αεροσκαφών 5<sup>ης</sup> γενιάς F-35, ήταν σχετικά εύκολη επιλέγοντας το πρώτο. Είναι γνωστό, μάλιστα, πως η αεροπορική της δύναμη δε συνάδει σε καμία περίπτωση με την αντίστοιχη ελληνική. Οι Έλληνες Ίκαροι έχουν κατακτήσει τις υψηλότερες θέσεις παγκοσμίως και δη ανάμεσα στα κράτη μέλη της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε το γεγονός ότι η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση, μετά τις ΗΠΑ, και, συγκριτικά με το ΑΕΠ της, δίνει το μεγαλύτερο ποσοστό χρημάτων στο ΝΑΤΟ. σε σχέση με τα λοιπά μέλη αυτού, διασφαλίζοντάς έτσι την άμυνά της.

---

<sup>199</sup> Βλ. *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια* υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγικές εκδόσεις, σ. 197.

<sup>200</sup> Το ακρωνύμιο C<sup>4</sup>I σημαίνει «διοίκηση, έλεγχος, επικοινωνίες, υπολογιστές και νοημοσύνη» (command, control, communications, computers, and intelligence). Τα πρώτα αφορούν στη λήψη των αποφάσεων και υποστηρίζεται από την τεχνολογία πληροφοριών. Μια σημαντική ικανότητα που παρέχουν τα συστήματα αυτά είναι η επίγνωση της κατάστασης. Δίνουν πληροφορίες, δηλαδή, για τη θέση και την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο αντίπαλος και οι συμμαχικές δυνάμεις. Βλ. *Realizing the Potential of C4I: Fundamental Challenges*, The National Academies Press, 1999, σ. 28-30: <https://www.nap.edu/read/6457/chapter/3#30>. Ακόμα, για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα συστήματα C4I, βλ. <https://www.c4isystems.com/>.

<sup>201</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ.85-86.

<sup>202</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ.131.

<sup>203</sup> Βλ. *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια* υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγικές εκδόσεις, σ. 197-198.

## 5.2: Εξοπλιστικά προγράμματα

Η ανάπτυξη ενός μαχητικού εξαρτάται από τη φιλοσοφία της αεροπορίας για την οποία προορίζεται, χωρίς αυτό να σημαίνει πως αργότερα δεν μπορούν να υπάρξουν περισσότερο ή λιγότερο επιτυχημένες μετατροπές.<sup>204</sup> Η φιλοσοφία του 21<sup>ου</sup> αιώνα ήταν η δημιουργία μαχητικών πολλαπλών ρόλων (multi-role) λόγω του χαμηλού τους κόστους, το οποίο αποτελεί σημαντικό κριτήριο του προϋπολογισμού για την άμυνα κάθε χώρας. Βέβαια, η επιβάρυνση των αποστολών multi-role, ενός και μόνο χειριστή είναι πολύ μεγάλη, καθώς σε περιοχές, για παράδειγμα, όπως το Αιγαίο και η Κύπρος, η εμπλοκή αντίπαλων μαχητικών είναι πιθανή στην περίπτωση προσβολής στόχων εδάφους. Για αυτό το λόγο, συνίσταται η ύπαρξη δύο χειριστών, κάτι το οποίο επιβαρύνει την αεροπορία οικονομικά, αλλά και σε επίπεδο απασχόλησης του προσωπικού της.

### **Ελλάδα**

Η πολυετής οικονομική κρίση που αντιμετώπισε -και αντιμετωπίζει- η Ελλάδα έχει περιορίσει τον αμυντικό προϋπολογισμό της χώρας, την ίδια στιγμή που η Τουρκία εντείνει τα στρατιωτικά της προγράμματα με σκοπό να επιτύχει ανατροπή της ισορροπίας ισχύος και αλλαγή των συνόρων σε Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειο. Παρόλα αυτά, η Ελλάδα μέσω της συμμετοχής της σε διάφορους Διεθνείς Οργανισμούς, επιτυγχάνει την ισορροπία δυνάμεων στην περιοχή, δίνοντας έμφαση στην αγορά σύγχρονων οπλικών συστημάτων, τα οποία θα μπορούσαν να κάνουν τη διαφορά σε ενδεχόμενη ελληνοτουρκική διένεξη, με την Ελλάδα να επικρατεί σε αυτή. Από την κρίση των Ιμίων (1996), μάλιστα, και έπειτα η χώρα επιχειρεί να προμηθεύσει τις ΕΔ της με οπλικά συστήματα, τα οποία μπορούν να προκαλέσουν ανυπολόγιστη ζημιά στον αντίπαλο.<sup>205</sup>

Οι εισαγωγές, όμως, από τρίτες χώρες για αμυντικές δαπάνες επιβαρύνουν οικονομικά πολλά κράτη, όπως η Ελλάδα, καθώς αυτά δεν στηρίζονται στη δική τους αμυντική βιομηχανία.<sup>206</sup> Ακόμα, το καθεστώς αυτό -της προμήθειας από τρίτους- δεν ευνοεί την οικονομική ανάπτυξη κάθε κράτους ούτε συνεισφέρει στην αύξηση του Α.Ε.Π. και στην χρηματοδότηση της έρευνας και της ανάπτυξης· έχει, μάλιστα, αρνητικό αντίκτυπο στην εθνική αμυντική βιομηχανία.

<sup>204</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 88-89.

<sup>205</sup> Βλ. Γιώργος Διονυσόπουλος, *Συγκριτικό τεστ σε ξηρά, αέρα και θάλασσα-Δείτε πίνακα με τις δυνάμεις των δύο χωρών*, Πρώτο Θέμα: <https://www.protothema.gr/greece/article/1045290/sugrisi-elladas-tourkias-posa-dapanoun-gia-exoplismous-kai-poes-einai-oi-stratiotikes-tous-dunameis/> [πρόσβαση 26/11/2020].

<sup>206</sup> Βλ. Αντώνιος Δάνδαρας, *Στρατιωτικές δαπάνες Ελλάδας και Τουρκίας και το μοντέλο του Ισραήλ*, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη 2021, σ. 20: <https://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/24990/4/DandarasAntoniosMsc2021.pdf>.

Ο αντιππέραρχος (Ι) ε.α. Γεώργιος Γερούλης, στο 1<sup>ο</sup> Αεροπορικό Συνέδριο που έλαβε χώρα το Νοέμβριο του 2019 στη Λέσχη Αξιωματικών Ενόπλων Δυνάμεων (ΛΑΕΔ) στην Αθήνα, ανέφερε πως για τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων που θα διαμορφώσουν τον μελλοντικό συσχετισμό δυνάμεων και θα διατηρήσουν την αποτρεπτική ικανότητα της Ελλάδας, η ΠΑ θα πρέπει να αποκτήσει αεροσκάφη 6<sup>ης</sup> γενιάς<sup>207</sup>, όντας απύσχα από δύο γενιές τεχνολογικής εξέλιξης του αεροπορικού όπλου. Οι προϋποθέσεις απόκτησης αυτών, αλλά και επιχειρησιακής αξιοποίησής τους απαιτούν την ανάπτυξη σχετικών υποδομών άμυνας, ανταλλαγή δεδομένων και προώθηση της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας. Οι δυνατότητες, μάλιστα, αυτές θα βελτιώσουν και τους λοιπούς κλάδους των ΕΔ, ενώ παράλληλα θα εμπλέξουν δυναμικά την εγχώρια βιομηχανία με ανάλογα οφέλη και απόκτηση τεχνογνωσίας αιχμής.<sup>208</sup>

Το εξοπλιστικό πρόγραμμα της Ελλάδας για την Πολεμική της Αεροπορία περιλαμβάνει, προς το παρόν, την προμήθεια δεκαοκτώ (18) Rafale F.3R<sup>209</sup>, με την επιστροφή των παλαιών Mirage 2000EG στην Γαλλία στο πλαίσιο της Συμφωνίας για την προμήθεια των πρώτων αεροσκαφών, την επταετή τεχνική υποστήριξη για σαράντα τέσσερα (44) Mirage 2000 και την υποστήριξη για τέσσερα έτη των ελικοπτερωτών AS-332C1 Super Puma, του αντιαεροπορικού πυραυλικού συστήματος παντός καιρού Crotale NG και των αεροσκαφών F-16. Ακόμα, αφορά στην αναβάθμιση ογδόντα τεσσάρων (84) αεροσκαφών F-16 Block 52+/Adv. στη

---

<sup>207</sup> Τα αεροσκάφη διακρίνονται σε έξι γενιές έναντι τριών της ανθρωπότητας: 1. Jet (1940-1960) με κύριο χαρακτηριστικό τους τις μεγάλες ταχύτητες και τις εξειδικευμένες διηχητικές και υπερηχητικές επιδόσεις ορισμένων τύπων στην αερομαχία, 2. Jet smart weapons (1960-1980) που ξεχωρίζουν για την μεγάλη τους ταχύτητα, την ευελιξία, τη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλης μάζας πυρός, τα έξυπνα όπλα, και τα ηλεκτρονικά συστήματα ναυτιλίας και σκόπευσης, 3. Fly by wire (1980-2000) όπου αντικαθιστούν τα παλαιότερα α/φ με ηλεκτρονικά συστήματα και actuators και έχουν τη δυνατότητα της πλήρους ευελιξίας χωρίς τις ιδιαίτερες ικανότητες χειρισμού του αεροσκάφους λόγω της συνύπαρξης του ανθρώπου με τον Η/Υ, 4. Canards (2000-2020) με κύριο χαρακτηριστικό τους την χαμηλή υπογραφή (stealth capabilities) η οποία τα καθιστά δύσκολα ανιχνεύσιμα ακόμα και σε μικρές αποστάσεις, και 5. Stealth (2020-2040) η οποία αποτελεί ένα πανάκριβο αεροπορικό σύστημα μεταξύ των χωρών του NATO, καθώς δεν απαιτείται μόνο η αγορά του αεροσκάφους, αλλά και η αγορά των συστημάτων υποδομής εδάφους και αέρος των λοιπών αεροσκαφών, τα οποία πρέπει να συνεργάζονται με αυτοματοποιημένο τρόπο μαζί του.

<sup>208</sup> Βλ. Δρ. Γεώργιος Γερούλης, σ. 48-49.

<sup>209</sup> Οι ανάγκες για ακριβή αναγνώριση στρατηγικών στόχων σε συνδυασμό με την επίγνωση τακτικής κατάστασης στο πεδίο της μάχης και την κρισιμότητα της ικανότητας διακρίβωσης αποτελεσμάτων επί του στόχου έπειτα από έναν αεροπορικό βομβαρδισμό (BDA) αποτελούσε εξ αρχής απαίτηση των επιχειρήσεων ΗΠΑ, Γαλλίας και των λοιπών συμμαχικών χωρών στις επιχειρήσεις κατά του ISIS σε Ιράκ και Συρία. Έτσι, τα γαλλικά Rafale έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην κάλυψη των ανωτέρω αναγκών χάρη στο προηγούμενο ραντάρ (RBE2 AESA) και στην ικανότητα μεταφοράς εξειδικευμένου ατρακτιδίου αναγνώρισης (Recce τύπου AREOS), το οποίο προσθέτει επιπλέον την ικανότητα αναγνώρισης και μετάδοσης δεδομένων σε πραγματικό χρόνο (real time) όλο το 24ωρο. Η εξέλιξη των επιχειρήσεων, μάλιστα, αποδείχτηκε ότι αποτελούσε μια μεγάλη πρόκληση σε επίπεδο σχεδιασμού, αλλά και σε ό,τι αφορά τις διαδικασίες στοχοποίησης, καθώς ήταν εξαιρετικά δύσκολο να αναγνωριστούν εχθρικοί στόχοι μέσα σε ένα αστικό περιβάλλον. Για περισσότερα, βλ. Έκτορας Στασινός, *Combat Proven! Μαχητικά Rafale σε συνδυασμένες επιχειρήσεις με Mirage 2000*, περιοδικό Στρατηγική, τεύχος 316 (Απρίλιος 2021), σ. 31-37.

βελτιωμένη έκδοση Viper<sup>210</sup> και στην παραγγελία δώδεκα (12) εκπαιδευτικών αεροσκαφών P2002JF.<sup>211</sup> Αξίζει να σημειωθεί πως η αναβάθμιση των μαχητικών F-16 Block 52+ της ΠΑ θα φέρει την προμήθεια νέων όπλων, όπως οι πύραυλοι κατά στόχων επιφανείας AGM-84 Harpoon<sup>212</sup>, σύμφωνα με πληροφορίες, διαφορετικά δε νοείται καθολική επικράτηση του ελληνικού κατά του τουρκικού στόλου.<sup>213</sup>

## Τουρκία

Η Τουρκία αποτελεί μία από τις πολυπληθέστερες χώρες της περιοχής της Μεσογείου, το οποίο συνεπάγεται μεγάλο ανθρώπινο δυναμικό που θα μπορούσε να τοποθετηθεί υπό τα όπλα.<sup>214</sup> Ακόμα, βασίζει τη στρατηγική της στην εκμετάλλευση της υπό διαμόρφωση υπεροπλίας της χώρας με σκοπό να επιτύχει τις πολιτικές της επιδιώξεις. Η διαδικασία που ακολουθείται αφορά την ισχυροποίηση της θέσης της μέσα από τη δημιουργία νομικών ερεισμάτων και την αποδυνάμωση του αντιπάλου της, ώστε να εξαναγκαστεί, με τη σειρά του, σε υποχωρήσεις. Σύμφωνα με τον Πλατιά, ο πόλεμος χρησιμοποιείται από την εκάστοτε ηγεσία της Τουρκίας ως συνέχεια της πολιτικής με άλλα μέσα, καθώς με την απειλή χρήσης βίας επιδιώκεται η δημιουργία μια δυναμικής που επιφέρει τα μέγιστα πολιτικά αποτελέσματα<sup>215</sup>. Συνεπώς, η Τουρκία προσπαθεί διαρκώς να ενισχύει εξοπλιστικά τις ΕΔ της, ακολουθώντας, έτσι, ένα επεκτατικό δόγμα σε βάρος άλλων κρατών, κυρίως γειτονικών. Αξιοποιώντας το ισοζύγιο ισχύος της που αφορά το αριθμητικό/ποσοτικό και όχι το ποιοτικό επίπεδο, μέσω της προπαγάνδας που χρησιμοποιεί καθημερινά, επιδιώκει να εμφανιστεί ως περιφερειακή υπερδύναμη εκτάσεως από τα Βαλκάνια μέχρι τη Βόρεια Αφρική<sup>216</sup>. Από το 1990 και έπειτα, μάλιστα, παρατηρείται μια αυξανόμενη τουρκική υπεροχή σε εξοπλιστικές δαπάνες, γεγονός που ανάγει τη χώρα σε κυρίαρχο δρώντα όσον αφορά τη διμερή στρατηγική ισορροπία Ελλάδας-Τουρκίας.

---

<sup>210</sup> Η αρχική φάση της αναβάθμισης του πρώτου F-16 πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Αμυντικής Βιομηχανίας (ΕΑΒ) στην Τανάγρα. Για περισσότερα, βλ. Στο Τέξας το πρώτο αναβαθμισμένη F-16 της ΠΑ για τις απαραίτητες δοκιμές, περιοδικό Στρατηγική, τεύχος 316 (Απρίλιος 2021), σ. 22.

<sup>211</sup> Βλ. Εξοπλιστικό Πρόγραμμα Αεροπορίας: <http://www.ellinikos-stratos.com/aeroporoi/eksoplistika.asp> [πρόσβαση 16/7/2021].

<sup>212</sup> Μέχρι τώρα η ΠΑ είχε ένα μόλις αεροσκάφος και έναν πύραυλο για αποστολές προσβολής σκαφών επιφανείας, όπως το Mirage 2000EGM/BGM και το βλήμα AM.39.

<sup>213</sup> Βλ. Πάνος Σπαγόπουλος, Τα αναβαθμισμένα F-16 της ΠΑ θα αναλάβουν και ρόλους ναυτικής προσβολής AGM-84H/K SLAM-ER, περιοδικό Στρατηγική, τεύχος 316 (Απρίλιος 2021), σ. 29

<sup>214</sup> Γύρω στους 355.200 μόνιμοι και οπλίτες υπηρετούσαν το 2020 στις ΕΔ της Τουρκίας, αριθμός πολύ μεγαλύτερος σε σύγκριση με κάθε ευρωπαϊκή δύναμη, με την Ελλάδα να μετρά μόλις 140.000. Βλ. Γιώργος Διονυσόπουλος.

<sup>215</sup> Βλ. Αθανάσιος Γ. Πλατιάς, Εκτός συνόρων: Ρεαλιστική προσέγγιση εθνικής στρατηγικής, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1997, σ. 95.

<sup>216</sup> Βλ. Γιώργος Διονυσόπουλος.

Μέχρι το 1980, η χώρα δαπανούσε για τις αμυντικές της ανάγκες τα ίδια περίπου κονδύλια με την Ελλάδα, ενώ από την δεκαετία του 1990 και έπειτα οι δαπάνες αυτές αυξήθηκαν. Ακόμα, οι επενδύσεις στην αμυντική βιομηχανία απέδωσαν καρπούς, με αποτέλεσμα να παράγει σύγχρονα και ισχυρά οπλικά συστήματα και για τους τρεις κλάδους των ΕΔ της, και να δαπανά στην έρευνα και την ανάπτυξη.<sup>217</sup> Μάλιστα, ετοιμάζεται για μελλοντική παραγωγή πολεμικών αεροσκαφών 5<sup>ης</sup> γενιάς, στρέφοντας έτσι τη ζυγαριά ισχύος σε αέρα και θάλασσα υπέρ της.

Επιπροσθέτως, οι τουρκικές ΕΔ ξεκίνησαν ένα πρόγραμμα εκσυγχρονισμού 160 δισεκατομμυρίων δολαρίων, με εξαίρεση τον ετήσιο στρατιωτικό προϋπολογισμό, εκ των οποίων 45 δισεκατομμύρια δολάρια προορίζονται για την αναμόρφωση της ΠΑ. Στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος, η Άγκυρα επιδιώκει να αποκτήσει νέα μαχητικά αεροσκάφη<sup>218</sup> και ελικόπτερα<sup>219</sup>. Σύμφωνα με το Flight International (Flightglobal.com) και το Διεθνές Ινστιτούτο Στρατηγικών Μελετών, η τουρκική Πολεμική Αεροπορία είχε το 2014 ενεργή δύναμη 60.000 σε στρατιωτικό προσωπικό και περίπου 668 επανδρωμένα αεροσκάφη σε λειτουργία.

Το εξοπλιστικό πρόγραμμα της Τουρκίας για την Πολεμική της Αεροπορία περιλαμβάνει πρόγραμμα κατασκευής μη επανδρωμένων αεροσκαφών, εκ των οποίων τα Bayraktar-TB2 που φέρουν εγχώριας κατασκευής πυραύλους. Ακόμα, μετά την ακύρωση της Σύμβασης από την πλευρά των ΗΠΑ για την προμήθεια των αεροσκαφών 5<sup>ης</sup> γενιάς F-35 λόγω αγοράς από την Τουρκία του ρωσικού αντιαεροπορικού συστήματος S-400, η τελευταία προσανατολίζεται στην ένταξη τεσσάρων (4) «ιπτάμενων ραντάρ» MESA B-737, δέκα (10) μεταφορικών αεροσκαφών τύπου A-400M, δύο (2) αεροσκαφών διοίκησης και ελέγχου Gulfstream και στη σχεδίαση του τουρκικού μαχητικού TF-X, το οποίο πρόκειται να αντικαταστήσει τα F-16.<sup>220</sup>






---

<sup>217</sup> Βλ. Αντώνιος Δάνδαρας, σ. 22-23.

<sup>218</sup> Αποτελούμενα από TAI TFX και F-35 Lightning II. Αξίζει να σημειωθεί πως η αγορά των F-35 πάγωσε από την πλευρά των ΗΠΑ μετά την προμήθεια του ρωσικού αντιαεροπορικού συστήματος S-400 από την Τουρκία. Η κυβέρνηση Τραμπ, μάλιστα, υποστήριξε πως το προηγμένο αυτό μαχητικό αεροσκάφος που χρησιμοποιείται από στρατεύματα ανά τον κόσμο, δεν μπορεί να συνυπάρξει με ένα σύστημα πυραύλων επιφανείας-αέρος, το οποίο έχει σχεδιαστεί να αντιμετωπίζει τα ίδια αεροσκάφη. Ακόμα, οι ΗΠΑ προτρέπουν την Τουρκία να μη διατηρήσει το αντιαεροπορικό αυτό σύστημα, αλλά αντί αυτού να επενδύσει στο αμερικανικό σύστημα πυραύλων αεροπορική άμυνας Patriot. Για περισσότερα, βλ. Rachel S. Cohen, *Biden's Pentagon to keep Turkey out of F-35 Program*, AirForce magazine (Φεβρουάριος 2021): <https://www.airforcemag.com/bidens-pentagon-to-keep-turkey-out-of-f-35-program/> [πρόσβαση 24/2/2021].

<sup>219</sup> Αποτελούμενα από βαρέων φορτίων, επιθετικά, μεσαίου ανελκυστήρα και ελαφρά ελικόπτερα γενικής χρήσης

<sup>220</sup> Βλ. Αντώνιος Δάνδαρας, σ. 30.

ΟΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΧΩΡΩΝ (2020)			
ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ		ΕΛΛΑΔΑ	ΤΟΥΡΚΙΑ
 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ		21.000	50.000
 ΜΑΧΗΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ		232	253
 ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ		17	23
 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ		28	38
 ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ	(ελαφρά + μέσου τύπου)	22	20
 ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΙΠΤΑΜΕΝΟΥ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ		-	7
 ΜΟΝΑΔΕΣ ΒΟΛΗΣ ΑΝΤΙΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΕΛΗΝΕΚΟΥΣ		8	1
 ΑΝΤΙΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΩΝ ΒΛΗΜΑΤΩΝ ΜΙΚΡΟΥ ΒΕΛΗΝΕΚΟΥΣ		25	78
 ΑΝΤΙΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΩΝ ΒΛΗΜΑΤΩΝ ΜΕΣΟΥ ΒΕΛΗΝΕΚΟΥΣ		-	8

Πηγή: Πρώτο Θέμα,

<https://www.protothema.gr/greece/article/1045290/sugrasi-elladas-tourkias-posa-dapanoun-gia-exoplismous-kai-poiess-einai-oi-stratiotikes-tous-dunameis/>

## Κεφάλαιο 6: Οργανισμοί και Συμμαχίες για τις διεκδικήσεις σε Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειο

«Πρὸς ἕκαστα δὲ δεῖ ἢ ἐχθρὸν ἢ φίλον μετὰ καιροῦ γίνεσθαι·  
καὶ ἡμᾶς τοῦτο ὠφελεῖ ἐνθάδε.»

Θουκυδίδης

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η Δυτικοευρωπαϊκή Ένωση (ΔΕΕ) και η Βορειοατλαντική Συμμαχία (NATO) αποτέλεσαν τους βασικούς εγγυητές ως προς την επικράτηση της ασφάλειας στην Ευρώπη. Κάθε μια από τις Συνθήκες ίδρυσης αυτών περιλαμβάνει μια ρήτρα όσον αφορά τη συλλογική άμυνα· το κεφάλαιο V της Συνθήκης των Βρυξελλών (1965)<sup>221</sup> για την ίδρυση της ΔΕΕ και το άρθρο 5 της Συνθήκης του NATO υποχρεώνουν τα κράτη μέλη για αμοιβαία συνδρομή σε περίπτωση που ένα εξ' αυτών δεχθεί επίθεση από μια τρίτη χώρα, έτσι ώστε να επανέλθει η ασφάλεια και η ευημερία. Μετά από μισό περίπου αιώνα, το 2000, η ΔΕΕ αποφασίζει τη δημιουργία της Κοινής Πολιτικής Άμυνας και Ασφάλειας (ΚΠΑΑ)<sup>222</sup>, με τους κανόνες της να ενσωματώνονται στη Συνθήκη της Λισσαβόνας<sup>223</sup> και, μάλιστα, στο άρθρο 42 παρ. 7 (ρήτρα συλλογικής αυτοάμυνας). Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, όταν μια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεχθεί ένοπλη επίθεση στο έδαφός της, τα υπόλοιπα μέλη της ΕΕ οφείλουν να συνδράμουν με οποιοδήποτε μέσο αυτά διαθέτουν και να της παρέχουν βοήθεια, σύμφωνα με το άρθρο 51 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.<sup>224</sup>

<sup>221</sup> Βλ. Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (29/12/2006), *Ευρωπαϊκή Ένωση: Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας*, σ. 14-23:

[https://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e--eca84e2ec9b9/TREATY\\_EU\\_EL.pdf](https://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e--eca84e2ec9b9/TREATY_EU_EL.pdf).

<sup>222</sup> Η Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας (ΚΠΑΑ) αποτελούσε αναπόσπαστο μέρος της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας (ΚΕΠΠΑ). Περιλαμβάνει την κοινή πολιτική άμυνας της ΕΕ, επιτρέπει στην ΕΕ την ενίσχυση των στρατιωτικών της ικανοτήτων και την ανάπτυξη αποστολών εκτός ΕΕ για ειρηνευτικούς σκοπούς, πρόληψη συγκρούσεων και ενίσχυση της διεθνούς ασφάλειας, σύμφωνα με τις αρχές του Χάρτη του ΟΗΕ. Ακόμα, σέβεται τις υποχρεώσεις που έχουν τα κράτη-μέλη που ταυτόχρονα αποτελούν και μέλη του NATO, όπου η κοινή άμυνα υλοποιείται στα πλαίσια που προβλέπονται από το τελευταίο. Για περισσότερα σχετικά με την ΚΠΑΑ, βλ. [https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/european\\_security\\_defence\\_policy.html](https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/european_security_defence_policy.html) [πρόσβαση 10/6/2020].

<sup>223</sup> Η Συνθήκη της Λισσαβόνας ενισχύει την αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ ενάντια στις εξωτερικές απειλές, με την εισαγωγή ρήτρας αμοιβαίας άμυνας (άρθρο 42 παρ. 7 ΣΕΕ).

<sup>224</sup> Για συλλογική άμυνα, βλ.

[https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/collective\\_defence.html?locale=el](https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/collective_defence.html?locale=el) [πρόσβαση 10/6/2020] και για Ρήτρα αμοιβαίας άμυνας, βλ.

[https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/mutual\\_defence.html?locale=el](https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/mutual_defence.html?locale=el) [πρόσβαση 10/6/2020].



## 6.1: Ο ρόλος του NATO

Η δημιουργία του Βορειοατλαντικού Συμφώνου (NATO) ξεκίνησε την 4<sup>η</sup> Απριλίου 1949, με την υπογραφή της Συνθήκης του Βόρειου Ατλαντικού (North Atlantic Treaty) για συλλογική άμυνα, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 24 Αυγούστου του ίδιου έτους με πρώτα της μέλη το Βέλγιο, τη Γαλλία<sup>225</sup>, τη Δανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τις ΗΠΑ, την Ισλανδία, την Ιταλία, τον Καναδά, το Λουξεμβούργο, τη Νορβηγία, την Ολλανδία και την Πορτογαλία.<sup>226</sup> Το 1952, ακολουθούν η Ελλάδα με την Τουρκία, οι οποίες αποτελούν την επανομαζόμενη νοτιοανατολική πτέρυγα της Συμμαχίας<sup>227</sup>. Μάλιστα, οι αεροπορικές δυνάμεις των δύο χωρών υπάγονται επιχειρησιακά υπό κοινό NATOϊκό Στρατηγείο (6<sup>ο</sup> Allied Tactical Air Forces-ATAF) με έδρα τη Σμύρνη και Διοικητή τον ανώτατο Αμερικανό Αξιωματικό (Commander of Sixth Allied Tactical Air Force-Com SixATAF)<sup>228</sup>.

Το 1974, η Ελλάδα αποχωρεί από το στρατιωτικό σκέλος του NATO μετά την εισβολή της Τουρκίας στην Κύπρο<sup>229</sup>, ως ένδειξη διαμαρτυρίας για την αδράνεια και τη γενικότερη στάση που τήρησε ο Οργανισμός στο γεγονός αυτό<sup>230</sup>. Η απόφαση

---

<sup>225</sup> Το 1966, ο Πρόεδρος Σαρλ ντε Γκολ πίστευε πως η Γαλλία δεσμευόταν από το ενδεχόμενο ενός πολέμου που θα αποφάσιζαν τρίτοι και, έτσι, αποφάσισε την αποχώρηση της χώρας από το στρατιωτικό σκέλος της Συμμαχίας, χωρίς, ωστόσο, να διακόψει τις σχέσεις της με αυτό. Βλ. *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια* υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγικές εκδόσεις, σ. 356.

<sup>226</sup> Βλ. *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια* υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγικές εκδόσεις, σ.356-357.

<sup>227</sup> Για το ψήφισμα σχετικά με την προσχώρηση της Ελλάδας και της Τουρκίας στη Βορειοατλαντική Συμμαχία (NATO), βλ. <https://www.nato.int/docu/review/2012/Turkey-Greece/Greece-Turkey-membership/GR/index.htm> [πρόσβαση 24/9/2019].

<sup>228</sup> Εκτιμάται πως οι επαναλαμβανόμενες κρίσεις, οι τεταμένες καταστάσεις και οι προκλητικές αμφισβητήσεις από μεριά της Τουρκίας σε ό,τι αφορά τα όρια των περιοχών ευθύνης της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας -και συγκεκριμένα στο χώρο του Αιγαίου- ίσως να οφείλονται στην κοινή αυτή υπαγωγή των δύο χωρών (Ελλάδας-Τουρκίας) στο ίδιο Στρατηγείο. Αν, μάλιστα, οι αεροπορικές δυνάμεις των δύο χωρών υπάγονταν σε διαφορετικά Στρατηγεία, όπως των Ιταλικών αεροπορικών δυνάμεων (5<sup>ο</sup> ATAF), ίσως να αποφεύγονταν οι μετέπειτα κρίσεις και αμφισβητήσεις στην περιοχή του Αιγαίου. Για περισσότερα, βλ. Αντιπύραρχος (Ι) ε.α. Παναγιώτης Η. Μπαλές, *Παρακαταθήκες Αετών*, εκδ. Ινφογνώμων, Αθήνα 2012, σ. 27-28.

<sup>229</sup> Εκτός από το λόγο της ανικανότητας αποτροπής της σύγκρουσης ανάμεσα σε δύο συμμάχους, η αποχώρηση από το στρατιωτικό σκέλος του NATO αποτελούσε και μια πρακτική χρησιμότητα ως προς το στρατιωτικό επίπεδο, την οργάνωση της εθνικής άμυνας, και δη κατά της Τουρκίας, κάτι το οποίο ήταν αδύνατο αν δεν επανακτούσε την εξάσκηση της εθνικής της κυριαρχίας, χωρίς περιορισμούς, σε όλη την επικράτεια, τον εναέριο χώρο και τα χωρικά ύδατα της χώρας. Για τους λόγους αποχώρησης της Ελλάδας από το στρατιωτικό σκέλος του NATO το 1974, βλ. Έλενα Αρχιμανδρίτου-Οικονόμου, *Η αποχώρηση της Ελλάδας από το στρατιωτικό σκέλος του NATO το 1974*, εκδ. Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη 2013, σ. 92-104 και 120-134 (διδακτορική διατριβή): [https://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/15663/5/Archimandritou-OikonomouElena\\_PhD2013.pdf](https://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/15663/5/Archimandritou-OikonomouElena_PhD2013.pdf) [πρόσβαση 15/8/2019].

<sup>230</sup> Η αποχώρηση της Ελλάδας από το στρατιωτικό σκέλος του NATO αποτελούσε μια απόφαση που έπρεπε να ληφθεί λόγω της αδυναμίας του NATO να σταματήσει την τουρκική εισβολή εξαιτίας του Άρθρου 5, το οποίο προβλέπει την προστασία κράτους μέλους από εξωτερική απειλή και όχι από ενδοσυμμαχική επίθεση. Ακόμα, όσο η χώρα βρισκόταν εντός Συμμαχίας δε θα μπορούσε να αναλάβει δράση έναντι της τουρκικής επιθετικότητας, αφού η διάταξη των ελληνικών ΕΔ για την αντιμετώπιση του επιτιθέμενου οριζόταν από αξιωματούχους του NATO βάσει του παραπάνω Άρθρου. Τέλος, η αποχώρηση της Ελλάδας από το στρατιωτικό σκέλος του NATO χρησιμοποιήθηκε ως μοχλός πίεσης για την επίλυση του Κυπριακού. Βλ. Ρωξάνη Καπαντζάκη, *Ελλάδα και NATO: Η αποχώρηση από το στρατιωτικό σκέλος το 1974*:



του Καραμανλή να αποσύρει τις ελληνικές στρατιωτικές δυνάμεις από το NATO εξέπληξε ευχάριστα την αντιπολίτευση, με τον Παπανδρέου να αναφέρει την ικανοποίησή του για την απόφαση της κυβέρνησης να μην υποκύψει στις αμερικανικές πιέσεις για νέες διαπραγματεύσεις<sup>231</sup>. Από την άλλη πλευρά, όμως, δυσαρέστησε τους ξένους ηγέτες, αφού χανόταν μια NATOϊκή βάση από ένα στρατηγικής σημασίας σημείο της Μεσογείου<sup>232</sup>.

Οι αδυναμίες της Ελλάδας ως προς το αμυντικό της δόγμα ήταν πολλές, με την απειλή της Τουρκίας να αφορά κυρίως αέρα και θάλασσα. Έτσι, εστιάστηκε η χώρα στην ανάγκη αύξησης των δαπανών στην αεροπορία, και δη την αντιαεροπορική άμυνα όπου υπήρχαν οι μεγαλύτερες ελλείψεις. Ωστόσο, σύντομα διαπιστώθηκε ότι η αποχώρηση όχι μόνο δεν απέφερε τα πλεονεκτήματα που αναμένονταν, αλλά εξέθετε σε κίνδυνο τα συμφέροντα της Ελλάδας· η Τουρκία έπρεπε να καλύψει το κενό που δημιουργήθηκε στον στρατιωτικό τομέα της Συμμαχίας μετά την αποχώρηση της Ελλάδας. Σε αυτό το πλαίσιο, βασικό μέλημα της τότε ελληνικής κυβέρνησης ήταν η αποκατάσταση της ισορροπίας των στρατιωτικών δυνάμεων μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, υλοποιώντας ένα ευρύτατο εξοπλιστικό πρόγραμμα με σύγχρονα αεροσκάφη, τα οποία παραγγέλθηκαν από το 1969, όπως τα γαλλικά Mirage και τα αμερικανικά Corsair A-7 και F-4 να ενισχύουν την ελληνική ΠΑ. Ακόμα, με σκοπό την μείωση της εξάρτησης από το εξωτερικό όσον αφορά την προμήθεια πολεμικού υλικού, δημιουργήθηκε η εθνική πολεμική βιομηχανία, με την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία να ξεχωρίζει. Αξίζει να αναφερθεί πως η προσπάθεια αυτή επέφερε την αποκατάσταση της ισορροπίας δυνάμεων στο Αιγαίο, γεγονός το οποίο επέτρεψε στην Ελλάδα να αντιμετωπίσει την Τουρκία και κυρίως στην ένταση του 1976 μετά την έξοδο του τουρκικού ερευνητικού σκάφους «Σισμίκ».<sup>233</sup>

Στα τέλη του 1977, η Ελλάδα επανέρχεται στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων με το NATO, αποζητώντας την πλήρη επανένταξή της σε αυτό - σε πολιτικό σκέλος, που είχε παραμείνει, και σε στρατιωτικό σκέλος, από όπου είχε αποφασίσει να αποχωρήσει-, με την Τουρκία να της βάζει συνεχιζόμενα εμπόδια,

---

<https://powerpolitics.eu/%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF-%CE%B7-%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%87%CF%8E%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%BF-%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1/> [πρόσβαση 30/11/2019].

<sup>231</sup> Βλ. Έλενα Αρχιμανδρίτου-Οικονόμου, σ. 106.

<sup>232</sup> Σύμφωνα με την έκθεση της Επιτροπής Ερευνών του Κογκρέσου, το ενδεχόμενο ασυνέχειας στον έλεγχο της περιοχής που κάλυπταν η Ελλάδα και η Τουρκία, θα προκαλούσε προβλήματα στη NATOϊκή πτέρυγα της Ανατολικής Μεσογείου, και η προστασία των Στενών θα έφερε μεγάλο κόστος από οικονομική άποψη. Ακόμα, οι βάσεις σε Νέα Μάκρη Αττικής και Κρήτη δε θα μπορούσαν να χρησιμοποιούνται πλέον. Βλ. Έλενα Αρχιμανδρίτου-Οικονόμου, σ. 109-117 και Ρωξάνη Καπαντζάκη.

<sup>233</sup> Βλ. Ίδρυμα Κωνσταντίνου Καραμανλή, *Η διεθνής θέση της χώρας*: <https://ikk.gr/i-diethnis-thesi-tis-choras/> [πρόσβαση 25/10/2019].

καθώς δεν σκόπευε να αποποιηθεί το πλεονέκτημα που απέκτησε στο χώρο του Αιγαίου. Μερικά από τα αιτήματα της χώρας σχετικά με την πλήρη επιστροφή της αφορούσαν την χορήγηση άδειας από την ελληνική κυβέρνηση στις περιπτώσεις όπου κράτη μέλη της Συμμαχίας επιθυμούσαν να εισέλθουν στον ελληνικό εναέριο και θαλάσσιο χώρο και την υπαγωγή των ελληνικών ΕΔ στο NATO μόνο για τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων σε περιόδους πολέμου.<sup>234</sup> Ωστόσο, τον Οκτώβριο του 1980 η διαδικασία των διαπραγματεύσεων έληξε με την πλήρη επιστροφή της Ελλάδας στις συμμαχικές δομές<sup>235</sup>, χωρίς όμως να έχουν επιλυθεί επί της ουσίας τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν και δυσχέραναν την επανένταξή της, με το σχέδιο Rogers<sup>236</sup> να μην ξεκαθαρίζει πλήρως τον προσδιορισμό των περιοχών επιχειρησιακής ευθύνης, καθώς η Τουρκία έδινε τη δική της ερμηνεία στη Συμφωνία σχετικά με τον έλεγχο του Αιγαίου<sup>237</sup>. Έτσι, συνεχίστηκε η διαιώνιση των ζητημάτων της διοίκησης και του ελέγχου της περιοχής και η υποβάθμιση της ελληνικής θέσης στο NATO<sup>238,239</sup>. Επιπλέον, από το 1980 και έπειτα, η Ελλάδα συμμετέχει πλήρως στα δύο σκέλη του NATO και αποτελεί ένα από τα πέντε κράτη μέλη (Ελλάδα, Εσθονία, ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο, Πολωνία) που καταβάλλουν το ελάχιστο ορισμένο ποσοστό συμμετοχής στον προϋπολογισμό της Συμμαχίας.

Η στάση της διεθνούς κοινότητας είναι ευνοϊκή σε θεωρητικό επίπεδο προς τις θέσεις της Ελλάδας. Στην πράξη, όμως, αποτυγχάνει όσο ενθαρρύνει την τουρκική επιθετικότητα. NATO και ΗΠΑ ακολουθούν την τακτική των ίσων αποστάσεων μεταξύ των δύο χωρών εδώ και χρόνια, αποφεύγοντας να

<sup>234</sup> Βλ. Ρωξάνη Καπαντζάκη.

<sup>235</sup> Η Ελλάδα επανεντάσσεται πλήρως στο NATO και οριοθετεί την περιοχή αεράμυνας του 7<sup>ου</sup> ATAF. Όλο το κείμενο της Συμφωνίας γίνεται δεκτό πλην αυτού που αναφερόταν στα ανατολικά όρια της περιοχής του τελευταίου. Μάλιστα, το NATO επιφυλασσόταν ως προς την τελική του αποδοχή λόγω του veto που άσκησε η Τουρκία. Αξίζει να σημειωθεί πως η ελληνική θέση είχε διατυπωθεί ως εξής: «*The limits of the Air Defense Area of the 7<sup>th</sup> ATAF to the South, West, and North will be the same as included in the NATO documents for the SIXATF, as far as to the East the limits will be extended up to the FIR line, as was before our withdrawal from NATO in 1974*». Βλ. Αντιπύραρχος (Ι) ε.α. Παναγιώτης Η. Μπαλές, σ. 36.

<sup>236</sup> Για πληροφορίες σχετικά με τη Συμφωνία Rogers, βλ. Η Καθημερινή, *Η Συμφωνία Rogers και οι ελληνικές παραχωρήσεις*: <https://www.kathimerini.gr/politics/414468/i-symfonia-rotzers-kai-oi-ellinikes-parachoriseis/> [πρόσβαση 30/11/2019].

<sup>237</sup> Το σχέδιο Rogers, μια συμφωνία που η ελληνική κυβέρνηση έκρινε πως την εξυπηρετεί αφού πίστευε πως η χώρα θα επανερχόταν στο NATO με το καθεστώς που υπήρχε πριν την αποχώρησή της, άφηνε ασαφή τα όρια του επιχειρησιακού ελέγχου του στρατηγείου της Λάρισας που βρισκόταν υπό ελληνική διοίκηση, χωρίς να κατοχυρώνει τον έλεγχο του Αιγαίου από την ελληνική αεροπορία, ενώ το ελληνικό ναυτικό δεν μπορούσε πλέον να ασκεί απόλυτο έλεγχο στην περιοχή, καθώς υπήρχε το ενδεχόμενο παραχώρησης του ελέγχου αυτής σε Τούρκο διοικητή, ύστερα από συνεννόηση του NATO με το ελληνικό Στρατηγείο. Βλ. Ρωξάνη Καπαντζάκη.

<sup>238</sup> Βλ. Παναγιώτης Βασιλειάδης, *Η επανένταξη της Ελλάδος στο στρατιωτικό σκέλος του Οργανισμού Βορειοατλαντικού Συμφώνου*, εκδ. ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη 2020 (διδακτορική διατριβή): <https://www.didaktorika.gr/eadd/handle/10442/47654> και <http://ikee.lib.auth.gr/record/320399?ln=el> [πρόσβαση 7/7/2021].

<sup>239</sup> Πολλοί είναι αυτοί που υποστηρίζουν πως η απουσία της Ελλάδας από το στρατιωτικό σκέλος του NATO, έστω και για έξι χρόνια, έδωσε τη δυνατότητα στην Τουρκία να επιβάλλει τις θέσεις και τις απόψεις της μέσα στη Συμμαχία. Βλ. Πάρις Καρβουνόπουλος, *Η «απερίσκεπτη» φυγή της Ελλάδας από το NATO και η «άρων άρων» επιστροφή σαν σήμερα το 1980*: <https://www.militaire.gr/i-aperiskepti-fygitis-elladas-apo-to/> [πρόσβαση 24/10/2020].

ξεκαθαρίσουν τη θέση τους<sup>240</sup>, καθώς δεν επιθυμούν την ρήξη στο εσωτερικό της Συμμαχίας. Μάλιστα, θεωρούν τις δύο χώρες σημαντικούς συμμάχους στην περιοχή, και ιδίως μετά τα γεγονότα που διαδραματίζονται τα τελευταία χρόνια στη Μέση Ανατολή· θα επέμβουν, ίσως, όταν η κατάσταση κλιμακωθεί επικίνδυνα και φτάσει στο αδιαχώρητο.<sup>241</sup>

Τόσο οι σύμμαχοι, όσο και οι ΗΠΑ μεμονωμένα πρότειναν στο παρελθόν ένα είδος σχεδίου πτήσεων μέσω των συστημάτων αεράμυνας και διοίκησης του NATO. Παρόλο που τα στοιχεία αυτά κάλυπταν σε μεγάλο ποσοστό τις απαιτήσεις ασφαλείας και έγκυρης προειδοποίησης της Ελλάδας, δεν έγιναν αποδεκτά. Αυτό σημαίνει πως η διεθνής κοινότητα κατά κανόνα διαφωνεί με την πρακτική της αναγνώρισης και αναχαίτισης των τουρκικών αεροσκαφών που εισέρχονται στο FIR Αθηνών χωρίς να παραβιάζουν τον ΕΕΧ.

Επιπλέον, Ελλάδα και Κύπρος είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την πρώτη να είναι μέλος και της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας (NATO)<sup>242</sup>, ενώ η Τουρκία είναι μέλος μόνο του NATO. Οι δύο πρώτες χώρες, λοιπόν, δεσμεύονται από Συμφωνίες με τα λοιπά κράτη-μέλη των δύο αυτών Οργανισμών. Έτσι, περιπλέκεται η κατάσταση όσον αφορά τις Συμφωνίες και τα συμφέροντα των χωρών στην περιοχή του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου, με τα όρια επιχειρησιακών ευθυνών να καθορίζονται από το NATO<sup>243</sup>.

Ακόμα, παρόλο που το NATO καθορίζει τα όρια των επιχειρησιακών ευθυνών στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο, δεν μπορεί να χρησιμοποιεί τον ελληνικό εναέριο χώρο για ασκήσεις χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Ελλάδας, είτε συμμετέχει η τελευταία σε αυτές είτε όχι. Άλλωστε, η Συνθήκη του NATO αναφέρει πως τα κράτη μέλη είναι κυρίαρχα στην περιοχή τους και αυτή τους την κυριαρχία τού την εκχωρούν όταν και εφόσον το θέλουν και στο βαθμό που το επιθυμούν.

---

<sup>240</sup> Χαρακτηριστικές είναι οι δηλώσεις του Μονίμου Αντιπρόσωπου των ΗΠΑ στο NATO, Πρέσβη Douglas Lute, όπου μιλά για τον ελληνοτουρκικό εναέριο χώρο, *The Diplomat*: <http://thediplomat.gr/el/2016/02/10/u-s-ambassador-douglas-lute-talks-about-the-greek-and-turkish-airspace> [πρόσβαση 15/3/2020].

<sup>241</sup> Βλ. Κρίση των Ιμίων (1996).

<sup>242</sup> Η Κύπρος δεν μπορεί να γίνει μέλος του NATO όσο επικρατεί η κατάσταση αυτή στο έδαφός της με τα κατεχόμενα εδάφη στο ανατολικό της τμήμα από την Τουρκία. Για περισσότερα, βλ. Αρίστος Αριστοτέλους, Οι δηλώσεις του Γ.Γ. του NATO και η ένταξη της Κύπρου στο ΣγΕ:

<http://strategy-cy.com/ccss/index.php/el/anaysis-gr/item/134-%CE%BF%CE%B9-%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B3%CE%B3-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B7-%CE%AD%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B7%CF%82-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CF%83%CE%B3%CE%B5> [πρόσβαση 3/7/2021].

<sup>243</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Λ. Σωμάκος, σ. 92.

## 6.2: Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Τα γειτονικά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ποικίλουν· περιλαμβάνουν υποψήφιες προς ένταξη χώρες (Αλβανία και Τουρκία), χώρες που είναι μέλη του NATO και δεν επιδιώκουν ένταξη στην ΕΕ (Ηνωμένο Βασίλειο και Νορβηγία), και χώρες που επιθυμούν να γίνουν μέλη τόσο της ΕΕ όσο και του NATO (Γεωργία και Ουκρανία). Κάποιες από τις χώρες αυτές συμφωνούν, ολικώς ή εν μέρει, με τις ενέργειες που ακολουθεί η ΕΕ στην εξωτερική της πολιτική, ενώ άλλες βρίσκονται σε αντιπαράθεση μαζί της (π.χ. η Τουρκία).<sup>244</sup>

Από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1981, η Ελλάδα αποτελεί επίσημα κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με την ένταξή της αυτή πίστευε πως θα λυνόταν το αμυντικό πρόβλημα που υπήρχε, αφού τα ελληνικά σύνορα μετατράπηκαν, πλέον, σε ευρωπαϊκά και λόγω του κεφαλαίου V της Συνθήκης των Βρυξελλών. Τουναντίον, η ιστορία έχει δείξει πως οι συμμαχικές δεσμεύσεις για αμοιβαία συνδρομή σε περίπτωση επίθεσης δεν έχουν κατά κανόνα στρατιωτική σημασία. Έτσι, τα κράτη βρίσκουν τρόπους ώστε να διαφύγουν των δεσμεύσεων αυτών, με τις οποίες θα μπορούσαν να εμπλακούν σε πόλεμο παρά τη θέλησή τους.<sup>245</sup> Σύμφωνα με τα παραπάνω, η Ελλάδα, ίσως, θα πρέπει να βασιστεί στις δικές της δυνάμεις ώστε να πετύχει αποτροπή, καθώς αν δεν υπάρχει συμφέρον για τους συμμάχους, δεν θα εμπλακούν περαιτέρω είτε δεσμεύονται από Συνθήκες και Συμφωνίες είτε όχι.

Ενώ οι σχέσεις της Τουρκίας με την ΕΕ παρατηρούνται βεβαρυμμένες πριν από το 2011<sup>246</sup>, μια ενδεχόμενη απώλεια της πρώτης θα μπορούσε να έχει ως συνέπεια την αύξηση των μεταναστευτικών ροών στην Ευρώπη αυξάνοντας ταυτόχρονα τις απειλές ασφαλείας και την τρομοκρατία.<sup>247</sup> Παρόλα αυτά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην ετήσια έκθεσή της το 2018 κάνει αναφορά στις εντάσεις που υπάρχουν στις περιοχές του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου, και επισημαίνει πως η Τουρκία με τη στάση και τις προκλήσεις της, οι οποίες

---

<sup>244</sup> Βλ. Ian Bond, Luigi Scazzieri, Senem Aydin-Duzgit, *Μπορεί η ΕΕ να συνεργαστεί με τους γείτονές της στην άμυνα και στην ασφάλεια;*, Capital: <https://www.capital.gr/cer-org-uk/3546356/mporei-i-ee-na-sunergastei-me-tous-geitones-tis-stin-amuna-kai-stin-asfaleia> [πρόσβαση 25/5/2021].

<sup>245</sup> Βλ. Αθανάσιος Γ. Πλατιάς, σ. 114-115.

<sup>246</sup> Η Τουρκία επιδίωξε στενότερους οικονομικούς δεσμούς με την Ευρώπη από τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας το 1958. Το 1963, τα δύο μέρη υπογράφουν τη Συμφωνία της Άγκυρας, η οποία αποσκοπούσε στην ενίσχυση των οικονομικών δεσμών και στην επέκταση των εμπορικών σχέσεων. Το 1995 εφαρμόστηκε η Τελωνειακή Ένωση ΕΕ-Τουρκίας, η οποία, μαζί με τις ενταξιακές διαπραγματεύσεις, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην προσέγγιση των δύο οικονομικών. Βοήθησε, επίσης, την Τουρκία να σημειώσει σημαντική πρόοδο στην ατζέντα οικονομικών μεταρρυθμίσεων. Για περισσότερα, βλ. *Τουρκία και ΕΕ*: [https://eas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/49963/turkey-and-eu\\_en](https://eas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/49963/turkey-and-eu_en) [πρόσβαση 16/4/2020].

<sup>247</sup> Βλ. Μαλεβή Σ. Συμεωνίδου, *Η Τουρκία σε πορεία ανάδειξης της σε περιφερειακό ηγεμόνα στην Ανατολική Μεσόγειο; Αντιδράσεις ΗΠΑ, Γαλλίας, Ε.Ε., Αιγύπτου και Ισραήλ*, εκδ. Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα 2020, σ. 35. (διπλωματική εργασία): <http://pandemos.panteion.gr/index.php?op=record&pid=iid:20642&lang.>

καταδικάστηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, απομακρύνεται από τις συζητήσεις που γίνονται τα τελευταία χρόνια για την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Υπογραμμίζεται, μάλιστα, πως οι ανωτέρω εντάσεις δεν ευνοούν τις σχέσεις καλής γειτονίας<sup>248</sup> και υπονομεύουν την περιφερειακή σταθερότητα και ασφάλεια. Ακόμα, υπενθυμίζει στην Τουρκία πως πρέπει να σέβεται το Διεθνές Δίκαιο και να εξομαλύνει τις σχέσεις με όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.<sup>249</sup>

Επιπλέον, η Τουρκία συνεχίζει να προκαλεί, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το καλοκαίρι του 2020, το οποίο ήταν κρίσιμο για τα θαλάσσια σύνορα Ελλάδας και Κύπρου· με την εμφάνιση του Oruc Reis στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου σκοπός της Άγκυρας ήταν να ξεκινήσει έρευνες όσον αφορά τους υδρογονάνθρακες που βρίσκονται εκεί. Επισημαίνεται πως η ανακάλυψη κοιτασμάτων υδρογονανθράκων και φυσικού αερίου τις τελευταίες δεκαετίες<sup>250</sup> στην περιοχή δημιούργησε προσδοκίες στην Ευρώπη, η οποία επιθυμεί να διαφύγει της εξάρτησής της από την Ρωσία. Η Τουρκία, από την πλευρά της, επιδιώκει να καταστεί απαραίτητη για τη διαμετακόμιση ενέργειας προς την Ευρώπη, παρέχοντας ταυτόχρονα τη δυνατότητα πλήρους κάλυψης των ενεργειακών της αναγκών και επέκτασης της οικονομικής της ανάπτυξης, γεγονός το οποίο ικανοποιεί τις ανάγκες της Ευρώπης καθιστώντας την χώρα, έτσι, σημαντικό εταίρο για την ΕΕ.<sup>251</sup>

Ωστόσο, η μη αποκλιμάκωση εκ μέρους της Τουρκίας έφερε τη θέσπιση ενός πλαισίου περιοριστικών μέτρων έναντι φυσικών και νομικών προσώπων που

---

<sup>248</sup> Υπάρχουν ορισμένες αρχές που είναι αυτονόητες. Η Ελλάδα διέπεται στη στάση της από το Διεθνές Δίκαιο και από την ανάγκη προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ακόμα, πιστεύει στις σχέσεις καλής γειτονίας, διακηρύσσει και πιστεύει το δόγμα του σεβασμού των υφισταμένων συνόρων και δεν αποτελεί αναθεωρητικό κράτος που παίζει με αυτά τα ζητήματα. Βλ. Περιοδικό ΑΔΙΣΠΟ, Διακλαδική Επιθεώρηση, Τεύχος 19/2011, *Οι αρχές της πολιτικής ευθύνης άμυνας και ασφάλειας*, σ. 14: <https://www.adispo.mil.gr/sites/adispo.mil.gr/files/magazine19.pdf>.

<sup>249</sup> Είναι επιτακτική ανάγκη ο σεβασμός του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας, της αρχής των σχέσεων καλής γειτονίας και της κυριαρχίας και κυριαρχικών δικαιωμάτων επί θαλάσσιων ζωνών όλων των γειτονικών παράκτιων κρατών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δημιουργούνται από τα νησιά τους. Σύμφωνα με τον εκπρόσωπο της ΕΕ για την κατάσταση στην Ανατολική Μεσόγειο, όλα τα μέλη της διεθνούς κοινότητας πρέπει να τηρούν αυτές τις αρχές και να απέχουν από ενέργειες που υπονομεύουν την περιφερειακή σταθερότητα και ασφάλεια. Για περισσότερα, βλ. *Δήλωση του εκπροσώπου για την κατάσταση στην Ανατολική Μεσόγειο*: [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/49963/turkey-and-eu\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/49963/turkey-and-eu_en) [πρόσβαση 12/4/2020] και CNN Ελλάδας, *Οι εντάσεις στο Αιγαίο και στην Α. Μεσόγειο στην έκθεση της ΕΕ για την ενταξιακή πορεία της Τουρκίας*: <https://www.cnn.gr/kosmos/story/126277/oi-entaseis-sto-aigaio-kai-stin-a-mesogeio-stin-ekthesi-tis-ee-gia-tin-entaxiaki-poreia-tis-toyrkias> [πρόσβαση 14/2/2021].

<sup>250</sup> Το ιστορικό των ερευνών για υδρογονάνθρακες στην περιοχή του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου διακρίνεται σε τρεις χρονικές περιόδους, οι οποίες χωρίζονται σύμφωνα με τις συνεχώς εξελισσόμενες μεθόδους έρευνας. Οι περίοδοι αυτοί είναι α. από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα έως τις αρχές της δεκαετίας του 1960, β. από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 έως τα μέσα της δεκαετίας του 1970, γ. από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 έως τα μέσα της δεκαετίας του 1990, δ. από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 έως τις αρχές της δεκαετίας του 2000, και ε. από τις αρχές της πρώτης δεκαετίας του 2000 έως σήμερα. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά, βλ. Δημήτριος Λιανός, *Τα κοιτάσματα φυσικού αερίου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και ο ρόλος του αγωγού EastMed*, εκδ. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Οκτώβριος 2017, σ. 26-93 (διπλωματική εργασία): [https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/46066/Lianos\\_Diploma\\_Thesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/46066/Lianos_Diploma_Thesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

<sup>251</sup> Βλ. Μαλεβή Σ. Συμεωνίδου, σ. 36.



ευθύνονταν για τις παράνομες δραστηριότητες ή εμπλέκονταν σε αυτές, κάτι το οποίο, όμως, δεν επηρέασε την Τουρκία αφού έπληττε φυσικά πρόσωπα και όχι το κράτος αυτό καθαυτό.<sup>252</sup> Η Γερμανία, επιθυμώντας την αποκλιμάκωση της έντασης, προσπάθησε να κρατήσει τις ισορροπίες και ζήτησε τη διεξαγωγή άμεσου διαλόγου μεταξύ των δύο χωρών (Ελλάδα-Τουρκία), ενώ ταυτόχρονα αρνήθηκε την επιβολή κυρώσεων στην Τουρκία, καθώς δεν ήθελε η ΕΕ να διαταράξει τις σχέσεις της με αυτή λόγω των σημαντικών εμπορικών και οικονομικών συμφωνιών μεταξύ τους και ισχυρίστηκε πως κάτι τέτοιο (κυρώσεις) μόνο κλιμάκωση της κατάστασης θα μπορούσε να προκαλέσει.<sup>253</sup> Παρόλα αυτά, μερικές ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Γαλλία και η Αυστρία, διαφωνούν με τη στάση της Γερμανίας, καθώς δεν επιθυμούν να συνεχίσουν να ανέχονται την τουρκική παραβατική και προκλητική συμπεριφορά. Έτσι, η Αυστρία, κατά τη διάρκεια των εργασιών του Συμβουλίου Εξωτερικών Υποθέσεων της ΕΕ, ζητά τη διακοπή των διαπραγματεύσεων<sup>254</sup> που σχετίζονται με την ένταξη της Τουρκίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σημειώνοντας πως η χώρα δεν μπορεί να αποτελέσει αξιόπιστο εταίρο της Ευρώπης.<sup>255</sup>

Τέλος, όσο η Ευρώπη δεν ακολουθεί μια κοινή πορεία και παραμένει σε δύο στρατόπεδα (Γερμανία-Γαλλία), η Τουρκία θα συνεχίσει τις προκλητικές της ενέργειες· γνωρίζει, μάλιστα, πως αποτελεί έναν πολύ σημαντικό εταίρο για την ΕΕ στο σύνολό της, αλλά και για αρκετά κράτη μέλη μεμονωμένα, όπως η Γερμανία, η Ισπανία και η Ιταλία, κάτι το οποίο τη γλιτώνει από την επιβολή πραγματικών κυρώσεων.<sup>256</sup>

---

<sup>252</sup> Το Νοέμβριο του 2019, η Τουρκία υπέγραψε με την Κυβέρνηση της Τρίπολης (GNA) μνημόνιο για την οριοθέτηση των θαλασσιών ζωνών, μαζί με μία συμφωνία για στρατιωτική συνεργασία. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, όμως, δεν αναγνώρισε τη συμφωνία αυτή, καθώς παραβίαζε τα κυριαρχικά δικαιώματα τρίτων κρατών· η Ε.Ε. εξέφρασε ομόφωνα την αλληλεγγύη της σε Ελλάδα και Κύπρο. Βλ. Μαλεβή Σ. Συμεωνίδου, σ. 37. Αξίζει να αναφερθεί πως το Τουρκολιβυκό σύμφωνο ακυρώθηκε ύστερα από απόφαση του Εφετείου της Λιβύης. Για περισσότερα, βλ. Πάρις Καρβουνόπουλος, *Αναστολή του τουρκολιβυκού συμφώνου αποφάσισε η δικαιοσύνη στη Λιβύη*: <https://www.militaire.gr/anastoli-toy-tourkolivkyoy-symfonoy-apofasise-i-dikaiosyni-sti-livyli/> [πρόσβαση 28/1/2021].

<sup>253</sup> Βλ. Τα Νέα, *Ενδείξεις αποκλιμάκωσης στο Αιγαίο υπό τον κίνδυνο ατυχήματος: Και ο ρόλος της Γερμανίας*: <https://www.tanea.gr/2020/08/15/politics/endeikseis-apoklimakosis-sto-aigaio-y-po-ton-kindyno-atyximatos/> [πρόσβαση 17/2/2021].

<sup>254</sup> Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπενθύμισε το καλοκαίρι του 2019 πως η Τουρκία απομακρύνεται ολοένα και περισσότερο από την ΕΕ, σημειώνοντας πως οι ενταξιακές διαπραγματεύσεις έχουν σταματήσει και δεν μπορεί να εξεταστεί περαιτέρω ο εκσυγχρονισμός της τελωνειακής σχέσης μεταξύ ΕΕ-Τουρκίας. Αξίζει να σημειωθεί πως η ΕΕ έχει διαθέσει 4.8 δισεκατομμύρια ευρώ στο πλαίσιο του Μηχανισμού Προενταξιακής Βοήθειας (ΜΠΒ) 2014-2020 για την Τουρκία. Οι τομείς που υποστηρίζονται είναι α) η δημοκρατία και η διακυβέρνηση, β) το κράτος δικαίου και τα θεμελιώδη δικαιώματα, γ) η περιβαλλοντική και η κλιματική δράση, δ) η μεταφορά και η ενέργεια, ε) η ανταγωνιστικότητα και η καινοτομία, στ) η εκπαίδευση, η) η απασχόληση και οι κοινωνικές πολιτικές, θ) η γεωργία και η αγροτική ανάπτυξη και ι) η περιφερειακή και η εδαφική συνεργασία. Για περισσότερα, βλ. *Τουρκία και ΕΕ*: [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/49963/turkey-and-eu\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/49963/turkey-and-eu_en) [πρόσβαση 16/4/2020].

<sup>255</sup> Βλ. Μαλεβή Σ. Συμεωνίδου, σ. 37.

<sup>256</sup> Βλ. Μαλεβή Σ. Συμεωνίδου, σ. 39.

## Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία (ΜΔΣ / Permanent Structured Cooperation-PESCO)

Η Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία (ΜΔΣ / Permanent Structured Cooperation-PESCO) αποτελεί κεντρικό θεσμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης που στόχο έχει την ενίσχυση της αμυντικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών της. Με λίγα λόγια, δίνει τη δυνατότητα στα κράτη που συμμετέχουν<sup>257</sup> σε αυτήν να αναπτύξουν από κοινού ικανότητες άμυνας, να επενδύσουν σε κοινά σχέδια και να ενισχύσουν την επιχειρησιακή ετοιμότητα και συμβολή των Ενόπλων Δυνάμεών τους.<sup>258</sup> Στις 13 Νοεμβρίου 2017, οι Υπουργοί Εξωτερικών είκοσι τριών (23) κρατών μελών<sup>259</sup> της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπέγραψαν κοινή γνωστοποίηση σχετικά με την ΜΔΣ<sup>260</sup>, και συμφώνησαν εθελοντικά για μια στενότερη συνεργασία στον τομέα της άμυνας και της ασφάλειας, χωρίς αυτό να προσβάλλει την εθνική τους κυριαρχία και την αμυντική πολιτική που ακολουθούν.<sup>261</sup> Ένα μήνα αργότερα, στις 11 Δεκεμβρίου 2017, ενδιαφέρον συμμετοχής εκδηλώνουν και επιπλέον δύο κράτη, η Ιρλανδία και η Πορτογαλία, με τα κράτη μέλη να φτάνουν τα είκοσι πέντε (25).

Τα κριτήρια συμμετοχής<sup>262</sup> και οι δεσμεύσεις των κρατών μελών αναλύονται λεπτομερώς στο κείμενο της Κοινής Ειδοποίησης (Common Notification). Συγκεκριμένα, το σύνολο των κρατών -και όχι το καθένα μεμονωμένα- πρέπει να επιτύχουν τους στόχους για τις συλλογικές αμυντικές επενδύσεις με σκοπό την κάλυψη τυχόν ελλείψεων, όπως και την έρευνα και τεχνολογία. Αξίζει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Άμυνας το 2015, οι αμυντικές επενδύσεις κάλυπταν το 19,32% με στόχο το 20%, και η έρευνα και

<sup>257</sup> Η συμμετοχή στην Μ.Δ.Σ. είναι εθελοντική μεν, αλλά αν ένα κράτος-μέλος αποφασίσει να συμμετέχει έχει υποχρεώσεις και δεσμεύσεις, τις οποίες πρέπει να τηρήσει αλλιώς μπορεί να ανασταλεί η συμμετοχή του. Βλ. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, *Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία (PESCO) για πιο αποτελεσματική ευρωπαϊκή άμυνα*:

<https://www.europarl.europa.eu/news/el/headlines/security/20171208STO89939/monimi-diarthromeni-sunergasia-pesco-gia-pio-apotelesmatiki-europaiki-amuna> [πρόσβαση 15/12/2020].

<sup>258</sup> Βλ. στο ίδιο.

<sup>259</sup> Τα κράτη-μέλη που συμμετείχαν ήταν η Αυστρία, το Βέλγιο, η Βουλγαρία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Εσθονία, η Ισπανία, η Ιταλία, η Κροατία, η Κύπρος, η Λετονία, η Λιθουανία, το Λουξεμβούργο, η Ολλανδία, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Σλοβακία, η Σλοβενία, η Σουηδία, η Τσεχική Δημοκρατία, και η Φινλανδία.

<sup>260</sup> Για την κοινή γνωστοποίηση της Μ.Δ.Σ. που υπέγραψαν τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., βλ. <https://www.consilium.europa.eu/media/31511/171113-pesco-notification.pdf>.

<sup>261</sup> Βλ. Βασιλική Πλέσσια, *Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία (PESCO): Το μεγάλο βήμα για την ευρωπαϊκή άμυνα*, Power Politics:

<https://powerpolitics.eu/%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CF%80%CE%BB%CE%AD%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B1-18-03-2018-%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CE%BC%CE%B7-%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%81%CE%B8%CF%81%CF%89%CE%BC%CE%AD/>

[πρόσβαση 15/12/2020].

<sup>262</sup> Όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκτός από τη Δανία, τη Μάλτα και το Ηνωμένο Βασίλειο συμμετέχουν στην Μ.Δ.Σ.. Το Συμβούλιο αποφασίζει, με ειδική πλειοψηφία των χωρών που συμμετέχουν, την προσχώρηση νέων κρατών ή την ανάκληση ορισμένων από αυτά.

τεχνολογία βρίσκονταν στο 0.83% με στόχο το 2%.<sup>263</sup> Επιπλέον, τα προγράμματα της ΜΔΣ επιλέγονται με αυστηρά κριτήρια και γνωμοδοτούνται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας και το Στρατιωτικό Επιτελείο της ΕΕ.<sup>264</sup>

Τον Μάρτιο του 2018, το Συμβούλιο εγκρίνει το χάρτη πορείας εφαρμογής της ΜΔΣ και τα δεκαεπτά (17) σχέδια υλοποίησης που συμφωνήθηκαν προηγουμένως από τα κράτη μέλη. Ο χάρτης δίνει στρατηγική κατεύθυνση και καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο κατά τον οποίο πρέπει να γίνει η διαμόρφωση των εργασιών κατά τις διαδικασίες και τη διακυβέρνηση σχετικά με τα έργα και την αλληλουχία εκπλήρωσης των υποχρεώσεων. Επιπλέον, παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις δεσμεύσεις και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών και ορίζει το χρονοδιάγραμμα για την επίτευξη συμφωνιών σχετικά με μελλοντικά έργα.<sup>265</sup>

### **Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας (ΚΠΑΑ / Common Security and Defense Policy-CSDP)**

Η Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας (ΚΠΑΑ / Common Security and Defense Policy-CSDP) αποτελεί μια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της άμυνας και της διαχείρισης κρίσεως, συμπεριλαμβανομένης της αμυντικής συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών, που στόχο έχει την ενίσχυση της εξωτερικής πολιτικής της Ένωσης και τη συμβολή αυτής στη διατήρηση της ειρήνης και στην πρόληψη των συγκρούσεων. Με λίγα λόγια, η ΚΠΑΑ, όντας αναπόσπαστο μέρος της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας (ΚΕΠΠΑ) της ΕΕ, δημιούργησε εσωτερικές πολιτικές και στρατιωτικές δομές στην Ένωση, οι οποίες κατέστησαν δυνατή τη διεξαγωγή στρατιωτικών και μη αποστολών και επιχειρήσεων στο εξωτερικό.<sup>266</sup> Ακόμα, προστατεύει τα συμφέροντά της μέσω της επίλυσης διεθνών κρίσεων και της ενίσχυσης της διαπραγματευτικής της θέσης, προβαίνοντας, ταυτόχρονα, στην επίτευξη πολιτικής ενοποίησης που ανταποκρίνεται στις σύγχρονες έγνοιες ασφάλειας.<sup>267</sup>

<sup>263</sup> Βλ. Υπουργείο Εθνικής Άμυνας: Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Εθνικής Άμυνας και Διεθνών Σχέσεων, *Η Ελλάδα και η Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας και άμυνας*: <https://www.gdpeads.mod.mil.gr/ellada-monimi-diarthromeni-synergasia-ee-ston-tomea-tis/> [πρόσβαση 10/12/2020].

<sup>264</sup> Η Ελλάδα πέτυχε να συμπεριληφθούν στον κατάλογο προγραμμάτων «ναυαρχίδων» (flagship projects) που πλαισιώνουν τις δράσεις της Συνεργασίας, δύο δικά της προγράμματα που αφορούν τη Θαλάσσια Επιτήρηση (Maritime Surveillance) και την Κυβερνο-Άμυνα (Cyber Defense), ενώ παράλληλα συμμετέχει σε άλλα επτά προγράμματα. Για περισσότερα, βλ. στο ίδιο.

<sup>265</sup> Βλ. Βασιλική Πλέσσια.

<sup>266</sup> Βλ. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, *Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας*: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/159/common-security-and-defence-policy> [πρόσβαση 17/12/2020].

<sup>267</sup> Βλ. Αντωνία-Μαρία Σαραντάκη, *Η ελληνική ευρωπαϊκή πολιτική: η περίπτωση της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ)*, σ. 3: [http://www.jmc.uoa.gr/fileadmin/jmc.pspa.uoa.gr/uploads/PDFs/CSDP\\_Sarantaki.pdf](http://www.jmc.uoa.gr/fileadmin/jmc.pspa.uoa.gr/uploads/PDFs/CSDP_Sarantaki.pdf).



Στις ετήσιες εκθέσεις του, τον Ιανουάριο του 2020 και τον Ιανουάριο του 2021<sup>268</sup>, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναφέρει μεταξύ άλλων την ανάγκη διαμόρφωσης και ενίσχυσης της ευρωπαϊκής στρατηγικής αυτονομίας, όπως και τις αποστολές και επιχειρήσεις της ΚΠΑΑ. Μάλιστα, σημειώνει πως η άμυνα της Ένωσης βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην ικανότητά της και στην πολιτική βούληση των κρατών μελών να επεμβαίνουν στρατιωτικά στα εξωτερικά θέατρα επιχειρήσεων μέσω της διάθεσης ανθρωπίνου δυναμικού, και οικονομικών και στρατιωτικών πόρων, τα οποία βοηθούν με τη σειρά τους στην διεξαγωγή στρατιωτικών και μη επιχειρήσεων<sup>269</sup> με σκοπό την άμεση και προληπτική αντίδραση των κρατών σε μελλοντικές προκλήσεις στον τομέα της ασφάλειας. Ακόμα, στηρίζει τη δημιουργία της στρατιωτικής δυνατότητας σχεδίασης και διεξαγωγής επιχειρήσεων (Military Planning and Conduct Capability-MPCC) για εκτελεστικές αποστολές, ώστε να γίνει δυνατή η διεξαγωγή όλων των στρατιωτικών επιχειρήσεων ΚΠΑΑ, και ζητεί να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ της MPCC και της μη στρατιωτικής ικανότητας σχεδίασης και διεξαγωγής επιχειρήσεων, επισημαίνοντας τα προβλήματα της στρατολόγησης και της διάθεσης πόρων που πρέπει να λυθούν για να καταστεί η MCPP πλήρως αποτελεσματική.<sup>270</sup> Επιπλέον, η έκθεση του 2021 υπενθυμίζει πως η συνεργασία ΕΕ-NATO θα πρέπει να είναι συμπληρωματική και το καθένα να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τους ρόλους του εταίρου θεσμού.

Με τις πρώτες παρεμβάσεις στα Βαλκάνια, από το 2003, δρομολογήθηκαν τριάντα έξι (36) επιχειρήσεις και αποστολές από την Ευρωπαϊκή Ένωση σε τρεις ηπείρους. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Μαΐου 2021, υπάρχουν σε εξέλιξη δεκαεπτά (17) αποστολές και επιχειρήσεις ΚΠΑΑ, εκ των οποίων οι έντεκα είναι μη στρατιωτικές και οι υπόλοιπες έξι στρατιωτικές, και στις οποίες συμμετέχουν περίπου 5.000 στρατιωτικοί και μη υπάλληλοι της ΕΕ. Οι αποφάσεις της Ένωσης για την ανάπτυξη αποστολών επιχειρήσεων λαμβάνονται, συνήθως, κατόπιν αιτήματος της χώρας-εταίρου στην οποία παρέχεται βοήθεια και ύστερα από απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ. Οι πιο πρόσφατες αποστολές και επιχειρήσεις,

---

<sup>268</sup> Βλ. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 2019-2024, *Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 20<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2021 σχετικά με την εφαρμογή της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας – ετήσια έκθεση 2020 (2020/2207(INI))*: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0013\\_EL.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0013_EL.pdf) [πρόσβαση 20/6/2021].

<sup>269</sup> Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι παρούσα σε τρεις ηπείρους αναπτύσσοντας έξι (6) στρατιωτικές (τρεις εκτελεστικές και τρεις μη εκτελεστικές) και δέκα (11) μη στρατιωτικές αποστολές, αναγνωρίζοντας, έτσι, τη συμβολή των αποστολών αυτών στην ειρήνη, την ασφάλεια και τη διεθνή σταθερότητα. Για περισσότερα, βλ. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, *Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2020 σχετικά με την εφαρμογή της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας – ετήσια έκθεση 2019 (2019/2135(INI))*: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0009\\_EL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0009_EL.html) και 2019/2135(INI): *Implementation of the common security and defense policy – annual report 2018*: [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2019/2135\(INI\)](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2019/2135(INI)) [πρόσβαση 12/1/2021].

<sup>270</sup> Βλ. στο ίδιο.

τέλος, στήριξαν την ασφάλεια της Κεντροαφρικανικής Δημοκρατίας (EUAM RCA) και επέβαλαν εμπάργκο όπλων του ΟΗΕ κατά της Λιβύης (EUNAVFOR MED IRINI).<sup>271</sup>

Τέλος, η Ελλάδα αποτελεί ένα από τα ενεργότερα μέλη της ΚΠΑΑ συμβάλλοντας ουσιαστικά στην περαιτέρω ενίσχυσή της. Παρόλα αυτά, η πολιτική που ακολουθεί η Ελλάδα και στα τρία της στάδια (διαμόρφωση της εθνικής θέσης, διαπραγμάτευση και εφαρμογή της πολιτικής) ορίζεται σύμφωνα με τις απειλές ασφαλείας και δη την αναθεωρητική στάση της Τουρκίας, και δε συμβαδίζει με την πολιτική που θέλει να ακολουθήσει η ΕΕ. Η συμμετοχή, μάλιστα, στην ΚΠΑΑ δεν αποτελεί μόνο μια ευρωπαϊκή επιταγή, αλλά υπηρετεί και ενισχύει τα εθνικά συμφέροντα της χώρας, καθώς η πρώτη (ΚΠΑΑ) προσφέρει ουσιαστικά ερείσματα ασφαλείας για τα κράτη μέλη της.<sup>272</sup>

---

<sup>271</sup> Βλ. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, *Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας*: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/159/common-security-and-defence-policy> [πρόσβαση 20/6/2021].

<sup>272</sup> Βλ. Αντωνία-Μαρία Σαραντάκη, σ. 25.

## Επίλογος

Το αεροπορικό δόγμα, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, περιγράφει και καθοδηγεί την χρήση της αεροπορικής ισχύος στις στρατιωτικές επιχειρήσεις. Για κάθε Πολεμική Αεροπορία, το δόγμα διασφαλίζει την επίτευξη του σκοπού, καθώς θέτει με επίσημο τρόπο μια ομάδα αξιών, οι οποίες καθοδηγούν τη διεξαγωγή των επιχειρήσεων. Βέβαια, δεν υπάρχει συγκεκριμένη αντίληψη που να παραμένει και να ισχύει, αλλά το γεγονός ότι «τά πάντα ρεΐ»· το παρόν λειτουργεί ως γέφυρα ανάμεσα σε παρελθόν και μέλλον, καθώς κάνοντας κανείς λάθη στο παρελθόν, προσπαθεί να μάθει από αυτά, να τα αποφύγει ή ακόμα και να τα διορθώσει για το μέλλον - σύμφωνα πάντοτε με τα δεδομένα της κάθε εποχής. Στο σύγχρονο πόλεμο, η αεροπορική κυριαρχία είναι απαραίτητη από την πρώτη κιόλας μέρα, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις αέρος-εδάφους και αέρος-θαλάσσης να μπορούν να διεξάγονται με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα.

Οι επιχειρησιακές ικανότητες κάθε αεροπορίας πρέπει να είναι συμβατές με το δόγμα της αντίστοιχης χώρας, το οποίο με τη σειρά του οφείλει να στηρίζεται επιχειρησιακά με τους κατάλληλους τύπους αεροσκαφών. Δεν έχουν, άλλωστε, όλα τα κράτη την ίδια δυνατότητα και δεν αντιμετωπίζουν κοινό αντίπαλο. Αξίζει να αναφερθεί ότι η ΠΑ κάθε κράτους λειτουργεί ως αντιστάθμισμα στη συνολική αριθμητική υπεροχή του αντιπάλου. Η εμπειρία των αναμετρήσεων, μάλιστα, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έδειξε πως ο κυρίαρχος του ουρανού αποτελεί και τον τελικό νικητή· ακόμα και εναντίον υπέρτερων συνολικά δυνάμεων του αντιπάλου.<sup>273</sup> Ακόμα, σύμφωνα με τον Θουκυδίδη, ο πόλεμος θα εξαρτηθεί από τις δαπάνες και όχι τα όπλα. Κάθε κράτος θα πρέπει να δαπανά στην ενίσχυση και συντήρηση των στρατιωτικών του δυνάμεων. Η Παγκόσμια Τράπεζα παρουσιάζει δέκα αρχές με τις οποίες κάθε παίκτης της διεθνούς σκακιέρας μπορεί να επιτύχει ορθότερη διαχείριση των αμυντικών του δαπανών. Αυτές είναι η πληρότητα, η πειθαρχία, η νομιμότητα, η ευελιξία, η πρόβλεψη/σταθερότητα, η χρηματοδότηση, η ειλικρίνεια, η πληροφόρηση, η διαφάνεια, και η λογοδοσία.

Τις τελευταίες δεκαετίες, οι αεροπορικές δυνάμεις αποτελούσαν ανέκαθεν την πρώτη στρατιωτική συνιστώσα που συμμετείχε σε όλες τις κρίσεις/συγκρούσεις, από τα νησιά Falklands έως τον Κόλπο, από τη Βοσνία έως το Κοσσυφοπέδιο, από το Αφγανιστάν έως τη Λιβύη, και, πιο πρόσφατα, στο Μάλι, την Κεντροαφρικανική Δημοκρατία, το Ιράκ, και τη Συρία. Η Πολεμική Αεροπορία συνιστά αναμφίβολα το πιο στρατηγικό όπλο τόσο όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της μάχης όσο και

---

<sup>273</sup> Βλ. Νίκος Κ. Κυριαζής & Λεωνίδας Α. Σωμάκος, σ. 82.

τις κρίσιμες τεχνολογίες που εφαρμόζονται. Επιπλέον, διανύεται η περίοδος των αεροσκαφών πολλαπλού πολέμου (π.χ. Rafale) και των «αόρατων» (stealth) αεροσκαφών 5<sup>ης</sup> γενιάς (π.χ. F-35), με το μέλλον να φαντάζει εν μέρει περίπλοκο, καθώς, σύμφωνα με εικασίες ανθρώπων στο χώρο της αεροπορίας, θα έρθει η στιγμή όπου το αεροσκάφος θα αποτελεί απλό παρατηρητή και θα γίνεται χρήση έξυπνων μη επανδρωμένων μηχανημάτων. Τα drones, μάλιστα, είναι οικονομικότερα από ένα α/φος· η αναλογία είναι 1 αεροσκάφος προς 4 drones. Όμως, η ραγδαία αύξηση της τεχνολογίας οδηγεί και στον τεχνολογικό πόλεμο, όπου δεν αργεί στο μέλλον οι αεροπορίες να έρθουν αντιμέτωπες με κυβερνο-εισβολείς, καθώς τα νέα αεροσκάφη θα αποτελέσουν ιπτάμενα συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών, όπου δυστυχώς κανένα δεν μπορεί να παραμείνει απαραβίαστο.

Όσον αφορά τα προβλήματα στην περιοχή του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου, όπως αναφέρθηκε στην εργασία, αυτά ξεκίνησαν μετά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο τον Ιούλιο του 1974, περίοδο ιδιαίτερα κρίσιμη για την Ελλάδα, με την ηγεσία της χώρας να αποφασίζει την αναγνώριση όσων αεροσκαφών (εν προκειμένω τουρκικών) πετούσαν εντός του FIR Αθηνών χωρίς την προηγούμενη υποβολή σχεδίου πτήσεως. Αυτό δεν έγινε τόσο για λόγους εναέριας κυκλοφορίας όσο για σκοπούς έγκαιρης προειδοποίησης, ασφάλειας της χώρας και αποτροπής. Η πρακτική αυτή, διατηρήθηκε αμετάβλητη από όλες τις μετέπειτα ελληνικές κυβερνήσεις, παρά το γεγονός ότι υπήρχε αδυναμία ως προς τα νομικά επιχειρήματα της χώρας, υψηλό κόστος και πλήρη αλλαγή των πολιτικό-στρατιωτικών δεδομένων της περιοχής, ιδιαίτερα μετά το 1990. Η Ελλάδα, σήμερα, θα πρέπει να παραμερίσει λιγάκι τα ζητήματα του παρελθόντος και να στοχεύσει στην τεχνολογία, καθώς δίχως πρωτοπορία κινδυνεύει να αποτελέσει παρελθόν μπροστά στους αντιπάλους της που ολοένα δυναμώνουν. Σημαντικό, βέβαια, γεγονός αποτελεί η ενίσχυση της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας με τα γαλλικά μαχητικά αεροσκάφη πολλαπλών ρόλων (4<sup>ης</sup> γενιάς) Rafale, τα οποία μπορούν να μεταφέρουν όπλα που ήδη υπάρχουν στο ελληνικό οπλοστάσιο, χωρίς περαιτέρω κόστος για μετατροπές σε υποδομές και τεχνικές δυνατότητες.

Συνοψίζοντας, σύμφωνα με τον Churchill, *«η αεροπορική ισχύς συνιστά σήμερα την έκτακτη ανάγκη για στρατιωτική ισχύ»*, με την στρατηγική της σημασία να είναι πολύπλευρη, καθώς μπορεί είτε να προσφέρει αρωγή στην εκπλήρωση πολιτικών στόχων είτε να εκφοβίσει τον αντίπαλο να ενδώσει με την απειλή χρήσης βίας ή τη χρήση βίας. Ωστόσο, η χρήση της αεροπορικής ισχύος προκειμένου να πληγούν μη στρατιωτικοί στόχοι δεν είναι αποδεκτή για ανθρωπιστικούς λόγους.

Τα διδάγματα που έλαβε κανείς από τις τελευταίες συγκρούσεις όπου χρησιμοποιήθηκε η αεροπορική ισχύς μπορούν να συνοψιστούν σε τέσσερις γενικές

προσδοκίες σχετικά με τα οπλικά συστήματα από τους πολιτικές φορείς λήψης αποφάσεων: 1. Ευελιξία, η ικανότητα, δηλαδή, να εκτελούνται διαφορετικές αποστολές με το ίδιο σύστημα, 2. Διαλειτουργικότητα, η ικανότητα να πολεμήσει μια χώρα σε συνεργασία με τους συμμάχους της χρησιμοποιώντας κοινές διαδικασίες και πρότυπα συμφωνιών και να επικοινωνεί μαζί τους σε πραγματικό χρόνο, 3. Ευελιξία, η οποία μπορεί να αποδειχθεί από την ικανότητα διεξαγωγής πολλαπλών διαφορετικών αποστολών κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους· με την ικανότητα αυτή είναι δυνατό να αλλάξει κανείς την απόφαση που πήρε, από μια αποστολή εξαναγκασμού σε μια προληπτική αποστολή ή ακόμα και να την ακυρώσει στο τελευταίο δευτερόλεπτο, 4. Δυνατότητα επιβίωσης, η ικανότητα, δηλαδή, επιβίωσης ενός κράτους σε ένα πλούσιο περιβάλλον απειλής χάρη στη μυστικότητα ή στα προηγμένα ηλεκτρονικά συστήματα πολέμου.<sup>274</sup>

---

<sup>274</sup> Βλ. Dassault Aviation (2021), *Rafale: Introduction*: <https://www.dassault-aviation.com/en/defense/rafale/introduction/#> [πρόσβαση 14/5/2021].

## Βιβλιογραφία – Πηγές

### Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Clausewitz, C. (1989), *On War*, New Jersey: Princeton University Press.

Congressional Research Service (2021), *Joint All-Domain Command and Control (JADC2)*.

Διαθέσιμο στο:

<https://fas.org/sgp/crs/natsec/IF11493.pdf>.

Gray, C. (1982), *Strategic Studies and Public Policy: The American Experience*, Lexington: University of Kentucky Press.

Kassimeris, C. (2008), *NATO and the Aegean Disputes*, Defense & Security Analysis.

Luttwak, E. (1987), *Strategy: The Logic of War and Peace*, Cambridge Massachusetts: University of Harvard Press.

Mueller, K. (1998), *Strategies of Coercion: Denial, Punishment, and the Future of Air Power*, Security Studies, vol.7, n.3.

O'Brien, M. J. 2<sup>nd</sup> Lt, III, *Rising airpower: The People's Liberation Army Air Force in the early 21<sup>st</sup> century*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ/journals/Chronicles/obrien.pdf>.

Phadke, R. V. Air Commodore (2002), *People's Liberation Army Air Force (PLAAF): Shifting airpower balance and challenges to India's security*, Center for International Security and Cooperation (CISAC) – Stanford University.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.files.ethz.ch/isn/20050/People\\_Liberation\\_Army\\_Air\\_Force.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/20050/People_Liberation_Army_Air_Force.pdf).

Posen, B. R. (1984), *The source of military doctrine: France, Britain, and Germany between the world wars*, Ithaca: Cornell University Press.

Sokolovskii, V. D. (1963), *Soviet Military Strategy*, Santa Monica, California: THE RAND Corporation.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/reports/2005/R416.pdf>.

U.S. Air force doctrine (2021), *Air Force Doctrine Publication 1: The Air Force*.

Διαθέσιμο στα:

<https://www.doctrine.af.mil/Operational-Level-Doctrine/AFDP-1-The-Air-Force/>.

[https://www.doctrine.af.mil/Portals/61/documents/AFDP\\_1/AFDP-1.pdf](https://www.doctrine.af.mil/Portals/61/documents/AFDP_1/AFDP-1.pdf).

## Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

Bull, H. (2001), *Η άναρχη κοινωνία: Μελέτη της τάξης στην παγκόσμια πολιτική*, Αθήνα: Ποιότητα.

Greco, V. (2007), *Η αποστρατιωτικοποίηση των νησιών του Βορειοανατολικού Αιγαίου: οι προπαρασκευαστικές συνομιλίες της Λωζάννης μέσα από τα αρχεία του ιταλικού Υπουργείου των Εξωτερικών*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Διαθέσιμο στο:

[https://eclass.uth.gr/modules/document/file.php/ECON\\_P\\_110/%CE%97%20%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CF%89%CE%BD%20%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%B9%CF%8E%CE%BD%20%CF%84%CE%BF%CF%85%20%CE%91%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%20%CE%91%CE%B9%CE%B3%CE%B1%CE%AF%CE%BF%CF%85.doc](https://eclass.uth.gr/modules/document/file.php/ECON_P_110/%CE%97%20%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CF%84%CF%89%CE%BD%20%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%B9%CF%8E%CE%BD%20%CF%84%CE%BF%CF%85%20%CE%91%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%20%CE%91%CE%B9%CE%B3%CE%B1%CE%AF%CE%BF%CF%85.doc).

Liddell Hart, B. H. (1995), *Στρατηγική της έμμεσης προσεγγίσεως*, Θεσσαλονίκη: Βάνιας.

Mearsheimer, J. (2011), *Η τραγωδία της πολιτικής των Μεγάλων Δυνάμεων*, Αθήνα: Ποιότητα.

Waltz, K. N. (2011), *Θεωρία Διεθνούς Πολιτικής*, Αθήνα: Ποιότητα.

Αντωνόπουλος, Κ., Μαγκλιβέρας, Κ. (2017), *Το δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας*, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Αρχιμανδρίτου-Οικονόμου Έ. (2013), *Η αποχώρηση της Ελλάδας από το στρατιωτικό σκέλος του NATO το 1974*, Θεσσαλονίκη: Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, (διδακτορική διατριβή).

Διαθέσιμο στο:

[https://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/15663/5/Archimandritou-OikonomouElena\\_PhD2013.pdf](https://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/15663/5/Archimandritou-OikonomouElena_PhD2013.pdf).

Βασιλειάδης, Π. (2020), *Η επανένταξη της Ελλάδος στο στρατιωτικό σκέλος του Οργανισμού Βορειοατλαντικού Συμφώνου*, Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ, (διδακτορική διατριβή).

Διαθέσιμο στα:

<https://www.didaktorika.gr/eadd/handle/10442/47654>.

<http://ikee.lib.auth.gr/record/320399?ln=el>.

Βογιατζής, Δ. (2009), *Η εισαγωγή της στρατιωτικής αεροπορικής τεχνολογίας στην Ελλάδα: 1912-1940*, Αθήνα: Διαπανεπιστημιακό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Ιστορίας και Φιλοσοφίας των Επιστημών και της Τεχνολογίας (διδακτορική διατριβή).

Βοσκόπουλος, Γ. (2016), *Παράμετροι Αμυντικού και Στρατηγικού Σχεδιασμού*, Θεσσαλονίκη: Επίκεντρο.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2014), *Βασικό Δόγμα Πολεμικής Αεροπορίας*.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.haf.gr/wp-content/uploads/2015/01/basiko\\_dogma\\_pa\\_2014.pdf](https://www.haf.gr/wp-content/uploads/2015/01/basiko_dogma_pa_2014.pdf).

Γερούλης, Γ. (2019), *Η μελλοντική όψη της αεροπορικής ισχύος και τα νέα μέσα στην υπηρεσία της ΠΑ*, Πρακτικά 1<sup>ου</sup> Αεροπορικού Συνεδρίου.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.ikaros.net.gr/wp-content/uploads/2020/03/%CE%A3%CE%91%CE%A3%CE%99\\_1\\_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C\\_%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AD%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%BF.pdf](https://www.ikaros.net.gr/wp-content/uploads/2020/03/%CE%A3%CE%91%CE%A3%CE%99_1_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AD%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%BF.pdf).

Γιάγκος, Π., *Ορισμός αεροσκάφους*, Εγκυκλοπαίδεια Parygus Larousse Britannica.

Γιαρένης, Ε. Α. (2007), *Ο Εναέριος Πόλεμος και οι Διεθνείς Κανόνες για τη Ρύθμισή του*, περιοδικό Αεροπορική Επιθεώρηση, (Μάιος), Σχολή Πολέμου Αεροπορίας.

Δάνδαρας, Α. (2021), *Στρατιωτικές δαπάνες Ελλάδας και Τουρκίας και το μοντέλο του Ισραήλ*, Θεσσαλονίκη: Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στις Διεθνείς Σπουδές (διπλωματική εργασία).

Διαθέσιμο στο:

<https://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/24990/4/DandarasAntoniosMsc2021.pdf>.



Δημητριάδης, Π. (2019), *Διαχείριση Αμυντικών Δαπανών*, Πρακτικά 1<sup>ου</sup> Αεροπορικού Συνεδρίου.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.ikaros.net.gr/wp-content/uploads/2020/03/%CE%A3%CE%91%CE%A3%CE%99\\_1\\_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C\\_%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AD%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%BF.pdf](https://www.ikaros.net.gr/wp-content/uploads/2020/03/%CE%A3%CE%91%CE%A3%CE%99_1_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%AD%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%BF.pdf)

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2006), *Ευρωπαϊκή Ένωση: Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας*.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e--eca84e2ec9b9/TREATY\\_EU\\_EL.pdf](https://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e--eca84e2ec9b9/TREATY_EU_EL.pdf).

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2020), *Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2020 σχετικά με την εφαρμογή της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας – ετήσια έκθεση 2019 (2019/2135(INI))*.

Διαθέσιμο στα:

[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0009\\_EL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0009_EL.html).  
[https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2019/2135\(INI\)](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2019/2135(INI)).

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 2019-2024 (2021), *Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 20<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2021 σχετικά με την εφαρμογή της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας – ετήσια έκθεση 2020 (2020/2207(INI))*.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0013\\_EL.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0013_EL.pdf).

Ηρακλείδης, Α. (2020), *Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειος: 50+1 όψεις των ελληνοτουρκικών διενέξεων*, Αθήνα: Θεμέλιο.

Ήφαιστος, Π. (2002), *Ο πόλεμος και τα αίτιά του: Τα πολλά πρόσωπα του ηγεμονισμού και της τρομοκρατίας*, Αθήνα: Ποιότητα.

Ήφαιστος, Π., Πλατιάς, Α. (1992), *Ελληνική Αποτρεπτική Στρατηγική*, Αθήνα: Παπαζήση.

Κολιόπουλος, Κ. (2008), *Η στρατηγική σκέψη: από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Αθήνα: Ποιότητα.

Κουσκουβέλης, Η. Ι., Λίτσας, Σπ. Ν. (2013), *Το Στρατηγικό Βάθος και η Τουρκία*, Αθήνα: Ποιότητα.

Κουσκουβέλης, Η. Ι. (2007), *Εισαγωγή στις Διεθνείς Σχέσεις*, Αθήνα: Ποιότητα.

Κουσκουβέλης, Η. Ι. (2000), *Θεωρία Διεθνών Σχέσεων στον Ψυχρό Πόλεμο: Αποτροπή και Πυρηνική Στρατηγική*, Β' έκδοση, Αθήνα: Ποιότητα.

Κουσκουβέλης, Η. Ι. (1997), *Λήψη Αποφάσεων, Κρίση, Διαπραγμάτευση*, Αθήνα: Παπαζήση.

Κυριαζής, Ν. Κ., Σωμάκος, Λ. Λ. (1999), *Ελλάδα-Τουρκία: Άμυνα και Οικονομία*, Αθήνα: Εστία.

Λιανός, Δ. (2017), *Τα κοιτάσματα φυσικού αερίου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και ο ρόλος του αγωγού EastMed*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, (διπλωματική εργασία).

Διαθέσιμο στο:

[https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/46066/Lianos\\_Diploma\\_Thesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/46066/Lianos_Diploma_Thesis.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

Λίτσας, Σπ. Ν. (2010), *Πόλεμος και Ορθολογισμός: θεωρητικές προεκτάσεις και στρατηγικές εφαρμογές*, Αθήνα: Ποιότητα.

Μπαλές, Π. Η. Αντιπύραρχος (Ι) ε.α. (2012), *Παρακαταθήκες Αετών*, Αθήνα: Ινφογνώμων.

Νταβούτογλου, Α. (2010), *Το στρατηγικό βάθος: Η διεθνής θέση της Τουρκίας*, μτφ. Νικόλαος Ραπτόπουλος, Αθήνα: Ποιότητα.

Νικολαΐδης, Θ. Πχης ΠΝ (2011), *Στρατιωτική Διπλωματία του 21<sup>ου</sup> αιώνα: Νέες Ιδέες-Προοπτικές-Επιδιώξεις*, Περιοδικό ΑΔΙΣΠΟ, Διακλαδική Επιθεώρηση, τεύχος 19/2011.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.adispo.mil.gr/sites/adispo.mil.gr/files/magazine19.pdf>.

Οικονομίδης, Κ. (1995-1996), *Η νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Ελλάδα: Τα υπέρ και τα κατά*, Ελληνικό Ινστιτούτο Αμυντικής και Εξωτερικής Πολιτικής (ΕΛΙΑΜΕΠ).

Παπαδάκης, Π.-Β. (2018), *Η κατάκτηση των αιθέρων: αεροπορική ιδέα και ιστορία*, Αθήνα: Ι. Σιδέρης.

Παπασωτηρίου, Χ. (2000), *Βυζαντινή Υψηλή Στρατηγική: 6<sup>ος</sup> – 11<sup>ος</sup> αιώνας*, Αθήνα: Ποιότητα.

Πλατιάς Α. Γ. (1997), *Εκτός συνόρων: Ρεαλιστική προσέγγιση εθνικής στρατηγικής*, Αθήνα: Παπαζήση.

Ροζάκης, Χρ. (1989), *Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις: η νομική διάσταση*, στο Συλλογικό έργο, *Σύγχρονη Ελληνική Εξωτερική Πολιτική: Οι Ελληνοτουρκικές σχέσεις και το Κυπριακό*, Τόμος Β', Αθήνα: Σάκκουλα.

Ροζάκης, Χρ. (1991), *Το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου και η ελληνοτουρκική κρίση: τα διμερή και τα διεθνή θεσμικά ζητήματα*, στο Συλλογικό έργο, *Οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις 1923-1987*, Αθήνα: Γνώση.

Σαραντάκη, Α. Μ. (2014), *Η ελληνική ευρωπαϊκή πολιτική: η περίπτωση της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ)*, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ).

Διαθέσιμο στο:

[http://www.jmc.uoa.gr/fileadmin/jmc.pspa.uoa.gr/uploads/PDFs/CSDP\\_Sarantaki.pdf](http://www.jmc.uoa.gr/fileadmin/jmc.pspa.uoa.gr/uploads/PDFs/CSDP_Sarantaki.pdf).

Σολδάτος, Σπ. Α. (2016), *Οι Τουρκικές παραβιάσεις του Εθνικού Εναερίου Χώρου της Ελλάδας στο Αιγαίο*, Eastern Mediterranean Policy Note (No 4).

Διαθέσιμο στο:

[https://cceia.unic.ac.cy/wp-content/uploads/EMPN\\_4\\_GR.pdf](https://cceia.unic.ac.cy/wp-content/uploads/EMPN_4_GR.pdf).

Σπαγόπουλος, Π. (2021), *Τα αναβαθμισμένα F-16 της ΠΑ θα αναλάβουν και ρόλους ναυτικής προσβολής AGM-84H/K SLAM-ER;*, περιοδικό Στρατηγική, τεύχος 316 (Απρίλιος).

Στασινός, Έ. (2021), *Combat Proven! Μαχητικά Rafale σε συνδυασμένες επιχειρήσεις με Mirage 2000*, περιοδικό Στρατηγική, τεύχος 316 (Απρίλιος).

Σύγχρονη Νομοθεσία (2013), *Διεθνές Δημόσιο Δίκαιο: Βασικά Νομοθετήματα*, επιμέλεια: Σαρηγιαννίδης Μιλτιάδης, Θεσσαλονίκη: Ποιότητα.

Συμεωνίδου, Μ. Σ. (2020), *Η Τουρκία σε πορεία ανάδειξης της σε περιφερειακό ηγεμόνα στην Ανατολική Μεσόγειο; Αντιδράσεις ΗΠΑ, Γαλλίας, Ε.Ε., Αιγύπτου και Ισραήλ*, Αθήνα: Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, (διπλωματική εργασία).

Διαθέσιμο στο:

<http://pandemos.panteion.gr/index.php?op=record&pid=iid:20642&lang.>

Συρίγος, Ά. Μ. (2015), *Ελληνοτουρκικές Σχέσεις*, Αθήνα: Πατάκης.

Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (2005), *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια*, Αθήνα: Στρατηγικές εκδόσεις.

Χειλαδάκης, Ν. (2008), *Η διαμάχη στο Αιγαίο και η Τουρκική προκλητικότητα*, περιοδικό: Στρατιωτική Επιθεώρηση, (Μάιος-Ιούνιος).

Φραγκούλης, Φρ. Σ. (2012), *Ποια Τουρκία; Ποιοι Τούρκοι;*, Αθήνα: Λιβάνη ΑΒΕ.

### **Ηλεκτρονικές πηγές:**

Arbatov, A. G. (2000), *The Transformation of Russian Military Doctrine: Lessons learned from Kosovo and Chechnya*, Marshall G. C., European Center for Security Studies.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.marshallcenter.org/en/publications/marshall-center-papers/transformation-russian-military-doctrine-lessons-learned-kosovo-and-chechnya/transformation-russian-military>.

Arkin, D. (2021), *Lebanon presents arms program for improvement of Air Force capabilities*, Israel Defense.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.israeldefense.co.il/en/node/49140>

Bond, I., Scazzieri, L., Senem, A.-D. (2021), *Μπορεί η ΕΕ να συνεργαστεί με τους γείτονές της στην άμυνα και στην ασφάλεια;*, Capital.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.capital.gr/cer-org-uk/3546356/mporei-i-ee-na-sunergastei-me-tous-geitones-tis-stin-amuna-kai-stin-asfaleia>.

C4I Systems.com (2021), *Συστήματα C4I*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.c4isystems.com/>.

CNN Greece (2021), «Γαλάζια Πατρίδα»: Η Τουρκία βγάζει το στόλο της στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.cnn.gr/politiki/story/255775/galazia-patrida-h-toyrkia-vgazei-to-stolo-tis-sto-aigaio-kai-ti-mesogeio>.

CNN Ελλάδα (2018), *Οι εντάσεις στο Αιγαίο και στην Α. Μεσόγειο στην έκθεση της ΕΕ για την ενταξιακή πορεία της Τουρκίας*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.cnn.gr/kosmos/story/126277/oi-entaseis-sto-aigaio-kai-stin-a-mesogeio-stin-ekthesi-tis-ee-gia-tin-entaxiaki-poreia-tis-toyrkias>.

Cohen, R. S. (2021), *Biden's Pentagon to keep Turkey out of F-35 Program*, AirForce magazine (Φεβρουάριος).

Διαθέσιμο στο:

<https://www.airforcemag.com/bidens-pentagon-to-keep-turkey-out-of-f-35-program/>.

Dassault Aviation (2021), *Rafale: Introduction*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.dassault-aviation.com/en/defense/rafale/introduction/#>.

Defense Intelligence Agency (DIA) (1984), *Handbook of the Chinese People's Liberation Army*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.dia.mil/FOIA/FOIA-Electronic-Reading-Room/FOIA-Reading-Room-China/FileId/122010/>.

Defence review (2020), *Αεροπορική υπεροχή: Ο διαχρονικός ρόλος και η σημασία που της αποδίδει το Ισραήλ*.

Διαθέσιμο στο:

<https://defencereview.gr/aeroporiki-yperochi-o-diachronikos-ro/>.

EEAS (2018), *Turkey and the EU*.

Διαθέσιμο στο:

[https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/49963/turkey-and-eu\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/49963/turkey-and-eu_en).

Embassy of the Russian Federation in the Kingdom of Thailand (2021), *Military doctrine of the Russian Federation*.

Διαθέσιμο στο:

<https://thailand.mid.ru/en/military-doctrine-of-the-russian-federation>.

Garafola, C. L., Heath, T. R. (2017), *The Chinese Air Force's first steps toward becoming an expeditionary air force*, RAND Corporation.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.rand.org/pubs/research\\_reports/RR2056.html](https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2056.html).

Hitchens, T. (2020), *First Joint Exercise to test All-Domain Capabilities: Valiant Shield 2020*, Breaking Defense.

Διαθέσιμο στο:

[https://breakingdefense.com/2020/10/first-joint-exercise-to-test-all-domain-capabilities-valiant-shield/?\\_ga=2.10859252.1938911501.1602070643-166538539.1594386069](https://breakingdefense.com/2020/10/first-joint-exercise-to-test-all-domain-capabilities-valiant-shield/?_ga=2.10859252.1938911501.1602070643-166538539.1594386069).

Huffington post (2021), *Mavi Vatan 2021: Μεγάλης κλίμακας τουρκική άσκηση σε Αιγαίο και Μεσόγειο*.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.huffingtonpost.gr/entry/mavi-vatan-2021-meyales-klimakas-toerkike-askese-se-aiyaio-kai-mesoyeio\\_gr\\_6034bff8c5b67c3296203f26](https://www.huffingtonpost.gr/entry/mavi-vatan-2021-meyales-klimakas-toerkike-askese-se-aiyaio-kai-mesoyeio_gr_6034bff8c5b67c3296203f26).

ICAO, *Σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας* (1944).

Διαθέσιμο στο:

[https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_orig.pdf#search=state%20aircraft%20s](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf#search=state%20aircraft%20s).

Joint Air Power Competence Centre (2020), *NATO JADO: A comprehensive approach to Joint All Domain Operations in a combined environment*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.japcc.org/portfolio/nato-joint-all-domain-operations/>.

Κυο, M. A. (2021), *Assessing 70 years of China's PLA Air Force*, The Diplomat.

Διαθέσιμο στο:

<https://thediplomat.com/2021/05/assessing-70-years-of-chinas-pla-air-force/>.

*Meta-Defense.fr (2020), Οι αμερικανοί στρατοί δοκιμάζουν το νέο τους δόγμα μάχης «All-Domain».*

Διαθέσιμο στο:

<https://www.meta-defense.fr/el/2020/10/08/%CE%BF%CE%B9-%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%AF-%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%AF-%CE%B4%CE%BF%CE%BA%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%B6%CE%BF%CF%85%CE%BD-%CF%84%CE%BF-%CE%BD%CE%AD%CE%BF-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CE%B4%CF%8C%CE%B3%CE%BC%CE%B1-%CE%BC%CE%AC%CF%87%CE%B7%CF%82-%CF%83%CE%B5-%CF%8C%CE%BB%CE%BF%CF%85%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%B5%CE%AF%CF%82/>

*Naftemporiki (2021), Μεγάλη τουρκική άσκηση σε Αιγαίο και Μεσόγειο.*

Διαθέσιμο στο:

<https://www.naftemporiki.gr/story/1695779/megali-tourkiki-askisi-se-aigaio-kai-mesogeio>.

*News Auto (2021), Πολεμική Αεροπορία: Όσα θέλετε να μάθετε για τα Rafale.*

Διαθέσιμο στο:

<https://www.newsauto.gr/specials/people/polemiki-aeroporia-osa-thelete-na-mathete-gia-ta-rafale/>.

*Permanent Structured Cooperation (PESCO) (2017).*

Διαθέσιμο στα:

<https://www.consilium.europa.eu/media/31511/171113-pesco-notification.pdf>  
<https://pesco.europa.eu/>.

*Rodman, David (2013), Arab rockets, Iranian missiles, and Israeli air defenses, SMALL WARS JOURNAL.*

Διαθέσιμο στο:

<https://smallwarsjournal.com/jrnl/art/arab-rockets-iranian-missiles-and-israeli-air-defenses>.

*Saidi, L. (2009), What is Fatah al-Islam?, ABC News.*

Διαθέσιμο στο:

<https://abcnews.go.com/International/story?id=3203760&page=1>

The Diplomat (2016), Δηλώσεις του Μονίμου Αντιπροσώπου των ΗΠΑ στα NATO, πρέσβη Douglas Lute για τον ελληνοτουρκικό εναέριο χώρο.

Διαθέσιμο στο:

<http://thediplomat.gr/el/2016/02/10/u-s-ambassador-douglas-lute-talks-about-the-greek-and-turkish-airspace>.

The National Academies Press (1999), *Realizing the Potential of C4I: Fundamental Challenges*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.nap.edu/read/6457/chapter/3#30>.

TRT (2021), *Άσκηση Mavi Vatan 2021: Βολή με πύραυλο MAM-L πραγματοποιήσε MEA TB-2*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.trt.net.tr/greek/tourkia/2021/03/07/askese-mavi-vatan-2021-bole-me-puraulo-mam-l-pragmatopoesse-mea-tb-2-1596670>.

United States Joint Staff Joint Force Development (J7) – Future Joint Force Development (2016), *Cross-Domain Synergy in Joint Operations: Planner's guide*.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/concepts/cross\\_domain\\_planning\\_guide.pdf?ver=2017-12-28-161956-230](https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/concepts/cross_domain_planning_guide.pdf?ver=2017-12-28-161956-230).

Αριστοτέλους, Α. (2021), *Οι δηλώσεις του Γ.Γ. του NATO και η ένταξη της Κύπρου στο ΣγΕ*, Κυπριακό Κέντρο Στρατηγικών Μελετών.

Διαθέσιμο στο:

<http://strategy-cy.com/ccss/index.php/el/analysis-gr/item/134-%CE%BF%CE%B9-%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B3%CE%B3-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B7-%CE%AD%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B7%CF%82-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CF%83%CE%B3%CE%B5>.

Αρχαία Ελληνική Γλώσσα και Γραμματεία (2021), *Τὰ πάντα ῥεῖ;*.

Διαθέσιμο στο:



[http://www.greek-language.gr/digitalResources/ancient\\_greek/history/filosofia/page\\_022.html](http://www.greek-language.gr/digitalResources/ancient_greek/history/filosofia/page_022.html).

Βασικές αρχές του στρατιωτικού δόγματος της Ρωσικής Ομοσπονδίας (2021).

Διαθέσιμο στο:

<https://thailand.mid.ru/en/military-doctrine-of-the-russian-federation>.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2021), *Ολοκλήρωση της Άσκησης «Ramstein Dust II 2021»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haf.gr/2021/04/oloklirosi-tis-askisis-ramstein-dust-ii-2021/>.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2021), *Συμμετοχή της 335 Μοίρας στην Άσκηση «NATO Tiger Meet 2021»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haf.gr/2021/05/symmetochi-tis-335-moiras-stin-askisi-nato-tiger-meet-2021/>.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2020), *Συμμετοχή της ΠΑ στην Αεροναυτική Άσκηση «EUNOMIA»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haf.gr/2020/09/symmetochi-tis-pa-stin-aeronaytiki-askisi-eunomia/>.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2020), *Συμμετοχή της ΠΑ στην Άσκηση «Thracian Viper 2020»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haf.gr/2020/09/symmetochi-tis-pa-stin-askisi-thracian-viper-2020/>.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2020), *Συμμετοχή της ΠΑ στη Διακλαδική Άσκηση Ελλάδας-Αιγύπτου «Μέδουσα 10»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haf.gr/2020/12/symmetochi-tis-pa-sti-diakladiki-askisi-elladas-aigyptoy-medoysa-10/>.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2019), *Συμμετοχή της ΠΑ στην Άσκηση «Blue Flag 2019»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haf.gr/2019/11/symmetochi-tis-pa-stin-askisi-blue-flag-2019/>.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2019), *Άσκηση «Δούρειος Ίππος 2019»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haf.gr/2019/09/askisi-doyreios-ippos-2019/>.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2019), *Ολοκλήρωση Άσκησης «Ανταίος III 19»-AT032/2019*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haf.gr/2019/06/oloklirosi-askisis-antaios-iii-19-at032-2019/>.

Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ) (2019), *Συμμετοχή της ΠΑ στην Άσκηση «Joint Stars 2019»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haf.gr/2019/06/symmetochi-tis-pa-stin-askisi-joint-stars-2019/>.

Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ) (2021), *Άσκηση «Σκύρος 2021»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://geetha.mil.gr/askisi-skyros-2021/>.

Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ) (2021), *Εναέριος Χώρος - Αρχείο Παραβάσεων/Παραβιάσεων*.

Διαθέσιμο στο:

<https://geetha.mil.gr/paravaseis-paraviaseis/enaerios-choros-archeio-paravaseon-paraviaseon/>.

Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ) (2020), *Διακλαδική Άσκηση Ελλάδας-Αιγύπτου «Μέδουσα 10»*.

Διαθέσιμο στο:

<https://geetha.mil.gr/diakladiki-askisi-elladas-aigyptoy-medoysa-10/>.

Διακλαδική Επιθεώρηση (2011), *Οι αρχές της πολιτικής ευθύνης άμυνας και ασφάλειας*, περιοδικό ΑΔΙΣΠΟ (τεύχος 19).

Διαθέσιμο στο:

<https://www.adispo.mil.gr/sites/adispo.mil.gr/files/magazine19.pdf>.

Διονυσόπουλος, Γ. (2020), *Συγκριτικό τεστ σε ξηρά, αέρα και θάλασσα-Δείτε πίνακα με τις δυνάμεις των δύο χωρών*, Πρώτο Θέμα.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.protothema.gr/greece/article/1045290/sugrisi-elladas-tourkias-positapanoun-gia-exoplismous-kai-pois-einai-oi-stratitikes-tous-dunameis/>.

Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, *Άσκηση «Ηνίοχος»*.

Διαθέσιμο στα:

<https://www.haf.gr/structure/ata/keat/iniohos/>

<https://geetha.mil.gr/polyethniki-diakladiki-askisi-iniochos-21/>

<https://www.haf.gr/structure/ata/keat/iniohos/archeio/iniochos-2021/>

<https://defenceline.gr/index.php/component/k2/item/5569-iniohos>

<https://www.haf.gr/structure/ata/keat/iniohos/archeio/>.

Ελληνικός Στρατός (2020), *Δυστυχήματα κατά τη διάρκεια αναχαιτίσεων*.

Διαθέσιμο στο:

[http://www.ellinikos-stratos.com/aeroporla/anaxaitiseis\\_3.asp](http://www.ellinikos-stratos.com/aeroporla/anaxaitiseis_3.asp).

Ελληνικός στρατός (2021), *Εξοπλιστικό Πρόγραμμα Αεροπορίας*.

Διαθέσιμο στο:

<http://www.ellinikos-stratos.com/aeroporla/eksoplistika.asp>.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2021), *Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/159/common-security-and-defence-policy>.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2020), *Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/159/common-security-and-defence-policy>.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2017), *Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία (PESCO) για πιο αποτελεσματική ευρωπαϊκή άμυνα*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.europarl.europa.eu/news/el/headlines/security/20171208STO89939/moni-diarthromeni-sunergasia-pesco-gia-pio-apotelesmatiki-europaiki-amuna>.

Η Καθημερινή (2021), *Rafale: Τι έδειξε εικονική «αερομαχία» με τουρκικά αεροσκάφη*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.kathimerini.gr/society/561441373/rafale-ti-edeixe-eikoniki-aeromachia-me-toyrkika-aeroskafi/>.

Η Καθημερινή (2010), *Η Συμφωνία Rogers και οι ελληνικές παραχωρήσεις*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.kathimerini.gr/politics/414468/i-symfonia-rotzers-kai-oi-ellinikes-parachoriseis/>.

Ίδρυμα Κωνσταντίνου Καραμανλή, *Η διεθνής θέση της χώρας*.

Διαθέσιμο στο:

<https://ikk.gr/i-diethnis-thesi-tis-choras/>.

Καπαντζάκη Ρ. (2017), *Ελλάδα και NATO: Η αποχώρηση από το στρατιωτικό σκέλος το 1974*, Power politics.

Διαθέσιμο στο:

<https://powerpolitics.eu/%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%BF-%CE%B7-%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%87%CF%8E%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%BF-%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1/>.

Καραβίδας, Στ. Επισμηναγός ε.α. (2021), *Ο Ηνίοχος και η Γεωπολιτική του*, Defence line.

Διαθέσιμο στο:

<https://defenceline.gr/index.php/component/k2/item/5569-iniohos>.

Καρβουνόπουλος, Π. (2021), *Αναστολή του τουρκολιβικού συμφώνου αποφάσισε η δικαιοσύνη στη Λιβύη*, Militaire.gr.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.militaire.gr/anastoli-toy-toyrkolivykoy-symfonoy-apofasise-i-dikaiosyni-sti-livyι/>.

Καρβουνόπουλος, Π. (2020), *Η «απερίσκεπτη» φυγή της Ελλάδας από το NATO και η «άρων άρων» επιστροφή σαν σήμερα το 1980*, Militaire.gr.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.militaire.gr/i-aperiskepti-fygi-tis-elladas-apo-to/>.

Κατάταξη ισχυρότερων στρατιωτικών δυνάμεων παγκοσμίως (2021).

Διαθέσιμο στο:

<https://www.globalfirepower.com/countries-listing.php>.

Κτενάς, Χρ. Γ. (2021), *Ολοκληρώθηκε η τουρκική άσκηση «Mavi Vatan 2021»*.

Διαθέσιμο στα:

<https://navaldefence.gr/mavi-vatan-2021/>.

<https://www.ptisidiastima.com/mavi-vatan-2021/>.

Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ).

Διαθέσιμο στο:

[https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/european\\_security\\_defence\\_policy.html](https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/european_security_defence_policy.html).

Λυγερός, Στ. (2019), Ελληνοτουρκικά: Από τη θεωρία των «γκρίζων ζωνών» στην πρόκληση ότι το Αγαθονήσι είναι «τουρκικό», Defence Review.

Διαθέσιμο στο:

<https://defencereview.gr/ellinotourkika-apo-ti-theoria-ton-gkr/>.

Μόδα, Κ. (2020), *Το δόγμα του Ενιαίου Αμυντικού Χώρου Ελλάδας-Κύπρου και η κρίση των πυραύλων S300*, the Safia blog.

Διαθέσιμο στο:

<https://thesafiablog.com/2020/12/16/greece-cyprus-s-300/>.

Μπασάρας Α. (2013), *Η νέα Υπηρεσία Υποστήριξης του ΝΑΤΟ και η Έξυπνη Άμυνα*, ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ (ΕΛΙΣΜΕ).

Διαθέσιμο στο:

<http://www.elisme.gr/gr/2013-01-06-18-39-21/item/42-21>.

Παπαδάκης, Ν. (2020), *Παιχνίδια Πολέμου*, Χανιώτικα Νέα.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.haniotika-nea.gr/paichnidia-polemoy/>.

Παρασκευόπουλος, Β. (2015), *Ηνίοχος 2015: Τα σενάρια και οι αποστολές της αναβαθμισμένης άσκησης της Π.Α.*

Διαθέσιμο στο:

<https://defenceline.gr/index.php/enoples-dynameis/polemikh-aeroporos/item/2702-inioxos>.

Πλέσσια, Β. (2018), *Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία (PESCO): Το μεγάλο βήμα για την ευρωπαϊκή άμυνα*, Power Politics.

Διαθέσιμο στο:

<https://powerpolitics.eu/%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CF%80%CE%BB%CE%AD%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B1-18-03-2018-%CE%BC%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CE%BC%CE%B7->

[%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%81%CE%B8%CF%81%CF%89%CE%BC%CE%AD/.](#)

Πολεμική Αεροπορία Αιγύπτου (2019).

Διαθέσιμο στα:

<http://www.arabaviation.com/airpower/egyptianairforce.aspx>

<https://www.mod.gov.eg/ModWebSite/News.aspx>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Hongdu\\_JL-8](https://en.wikipedia.org/wiki/Hongdu_JL-8).

Πολεμική Αεροπορία Λιβάνου (2019).

Διαθέσιμο στα:

<https://www.lebarmy.gov.lb/en/content/air-force>

<http://www.arabaviation.com/en-us/airpower/lebaneseairforce.aspx>.

Πολεμική Αεροπορία Λιβύης (2019).

Διαθέσιμο στο:

<http://www.arabaviation.com/en-us/airpower/libyanairforce.aspx>.

Πολεμική Αεροπορία Συρίας (2019).

Διαθέσιμο στα:

<http://www.arabaviation.com/en-us/airpower/syrianarabairforce.aspx>

<https://www.wdmma.org/syrian-air-force.php>.

Πολεμική Αεροπορία Τουρκίας (2020).

Διαθέσιμο στα:

<https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/HvkkEN/101>

<https://www.hvkk.tsk.tr/Custom/HvkkEN/99>.

Ρήτρα αμοιβαίας άμυνας.

Διαθέσιμο στο:

[https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/mutual\\_defence.html?locale=el](https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/mutual_defence.html?locale=el).

Συλλογική άμυνα.

Διαθέσιμο στο:

[https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/collective\\_defence.html?locale=el](https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/collective_defence.html?locale=el).

Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων (1947).

Διαθέσιμο στο:

<http://hellas0099.com/TREATIES/Kirosi%20Synthikis%20Eirinis%20Parision%201947.pdf>.

Συνθήκη της Λωζάννης (1923).

Διαθέσιμο στο:

<https://www.hellenicparliament.gr/onlinePublishing/DOD/011-057.pdf>.

Τα Νέα (2020), *Ενδείξεις αποκλιμάκωσης στο Αιγαίο υπό τον κίνδυνο ατυχήματος: Και ο ρόλος της Γερμανίας*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.tanea.gr/2020/08/15/politics/endeikseis-apoklimakosis-sto-aigaio-ypon-kindyno-atyximatos/>.

Τριάντης, Β. (2016), *Όλες οι τουρκικές παραβιάσεις στο Αιγαίο από το 1995: Τι δείχνουν και πώς εξηγούνται*, Huffington post.

Διαθέσιμο στο:

[https://www.huffingtonpost.gr/2016/05/20/koinonia-nato-filis-grivas\\_n\\_10003074.html](https://www.huffingtonpost.gr/2016/05/20/koinonia-nato-filis-grivas_n_10003074.html)

Υπουργείο Εθνικής Άμυνας: Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Εθνικής Άμυνας και Διεθνών Σχέσεων (2020), *Η Ελλάδα και η Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας και άμυνας*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.gdpeads.mod.mil.gr/ellada-monimi-diarthromeni-synergasia-ee-ston-tomea-tis/>.

Υπουργείο Εξωτερικών Ελλάδας (2018), *Αιγιαλίτιδα ζώνη – Casus Belli*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/aigialitidazoni-casus-belli.html>.

Υπουργείο Εξωτερικών Ελλάδας (2018), *Τουρκικοί ισχυρισμοί περί αποστρατικοποίησης των νησιών του Αιγαίου*.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/tourkikoi-ishirismo-i-apostratikopoiisis-nison-aigaiou.html>.

Ψήφισμα σχετικά με την προσχώρηση της Ελλάδας και της Τουρκίας στη Βορειοατλαντική Συμμαχία (NATO) (1951).

Διαθέσιμο στο:

<https://www.nato.int/docu/review/2012/Turkey-Greece/Greece-Turkey-membership/GR/index.htm>.

## **Βιογραφίες:**

Douhet Giulio

Διαθέσιμο στα:

<https://www.britannica.com/biography/Giulio-Douhet>

<https://www.youtube.com/watch?v=QvmVyE4XfSI>.

Mitchell Billy

Διαθέσιμο στο:

[https://www.army.mil/article/33680/william\\_billy\\_mitchell\\_the\\_father\\_of\\_the\\_united\\_states\\_air\\_force](https://www.army.mil/article/33680/william_billy_mitchell_the_father_of_the_united_states_air_force).



## Παραρτήματα

### Ιστορική αναδρομή Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας

Κατά την περίοδο της Βασιλευόμενης Δημοκρατίας, η αεροπορική δύναμη ονομαζόταν Ελληνική Βασιλική Αεροπορία (ΕΒΑ)<sup>275</sup>. Πιο συγκεκριμένα, το 1911 η ελληνική κυβέρνηση προσκαλεί Γάλλους ειδικούς με σκοπό να βοηθήσουν στην οργάνωση του ελληνικού στρατού και στη δημιουργία ελληνικής αεροπορικής υπηρεσίας. Έξι αξιωματικοί στάλθηκαν στη Γαλλία για να εκπαιδευτούν ως πιλότοι, ενώ παράλληλα η κυβέρνηση υπέγραψε σύμβαση με τη γαλλική εταιρεία Μορίς Φαρμάν (Farman) για την αγορά διπλάνων, τύπου Henri Farman. Στις 8 Φεβρουαρίου 1912 ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος έγινε ο πρώτος Έλληνας αεροπόρος πετώντας με ένα αεροσκάφος τύπου Nieuport IV.G Alcuin. Στη δεύτερη πτήση που εκτέλεσε την ίδια μέρα, πέταξε με τον τότε Πρωθυπουργό της χώρας Ελευθέριο Βενιζέλο<sup>276</sup>, ο οποίος δήλωσε χαρακτηριστικά πως «*τὸ ἀεροπλάνον ἐνδείκνυται ὡς τὸ ὄπλον τῶν ἀδυνάτων. Ἡ ριψοκίνδυνος μάλιστα καὶ τολμηρὰ φύσις τοῦ Ἑλλήνος θὰ καταστήσῃ τοῦτο λαμπρὸν ἐν πολέμῳ ὄπλον, μέλλον νὰ προσφέρῃ μεγάλας ὑπηρεσίας*»<sup>277</sup>.

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία συμμετείχε στους Βαλκανικούς Πολέμους, αναδεικνύοντας το αεροπλάνο ως πρωτοποριακό πολεμικό μέσο. Στις 5 Οκτωβρίου 1912 πραγματοποιήθηκε η πρώτη πολεμική αεροπορική αποστολή αναγνώρισης στην περιοχή της Ελασσόνας, από τον Υπολοχαγό Καμπέρο, ενώ ακολούθησαν αποστολές βομβαρδισμού με ρίψεις αυτοσχέδιων βομβών στα οχυρά του Μπιζανίου, καθώς και ρίψεις τροφίμων και εφημερίδων στους πολιορκούμενους κατοίκους των

<sup>275</sup> Η Πολεμική Αεροπορία ως ενιαίος και ανεξάρτητος κλάδος των Ενόπλων Δυνάμεων ιδρύθηκε το 1929 με το Ν. 4451, ενώ το Νοέμβριο του 1935 μετονομάστηκε σε Ελληνική Βασιλική Αεροπορία (ΕΒΑ). Ως ΕΒΑ πήρε μέρος στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, στον Εμφύλιο, στις επιχειρήσεις στην Κορέα και το Κονγκό. Τον Αύγουστο του 1973 μετονομάστηκε σε Ελληνική Αεροπορία (ΕΑ), ενώ τον Ιανουάριο του 1975 επανέκτησε τον τίτλο Πολεμική Αεροπορία. Βλ. *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια*, σ. 568.

<sup>276</sup> Η πρώτη στρατιωτική πτήση έγινε στις 13 Μαΐου 1912, στα μεγάλα γυμνάσια που διεξήχθησαν, από τον Υπολοχαγό πυροβολικού, τάξης ΣΣΕ (Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων) 1905, Δημήτριο Καμπέρο, ο οποίος πέταξε με το πρώτο στρατιωτικό αεροπλάνο της Ελλάδας τύπου Henry Farman. Στις 27 Μαΐου 1912, πραγματοποιείται στο Παλαιό Φάληρο το βάπτισμα των πρώτων αεροπλάνων («Δαίδαλος», «Αετός», «Γυψ» και «Ιέραξ») σε επίσημη τελετή, με την ημέρα αυτή να μένει στην ιστορία ως τη γενέθλια ημέρα της Ελληνικής Αεροπορίας (ΕΑ). Μάλιστα, στην τελετή αυτή, ο πρωθυπουργός, ο οποίος ήταν συγχρόνως και Υπουργός Στρατιωτικών, επεσήμανε πως «*Ἡ Ἑλλάς θὰ παρακολουθεῖ πάντοτε τὴν πρόοδο τῶν Ἑθνῶν, εἰς τὴν ὁποῖα ἀπὸ αἰώνων συνεισέφεραν, ἔχω δὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι διὰ τοῦ ἀεροπλάνου θὰ ἀνυψωθεῖ καὶ ἡ Ἑθνικὴ Ἰδέα*». Τον Ιούνιο του ίδιου έτους, ο Καμπέρος πέταξε με τον «Δαίδαλο», το αεροσκάφος Farman HF Daedalus, το οποίο είχε μετασκευαστεί σε υδροπλάνο, θέτοντας έτσι τις βάσεις της Ναυτικής Αεροπορίας. Το Σεπτέμβριο, ο ελληνικός στρατός απέκτησε την πρώτη του πολεμική αεροπορική μονάδα, το «Λόχο Αεροπόρων» με έδρα τη Λάρισα. Για περισσότερα, βλ. *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια*, σ.49-50 και Παναγιώτης-Βαρδής Παπαδάκης, σ. 462-463.

<sup>277</sup> Βλ. Παναγιώτης-Βαρδής Παπαδάκης, σ.460.

Ιωαννίνων. Στις 24 Ιανουαρίου 1913 πραγματοποιήθηκε η πρώτη πολεμική αποστολή ναυτικής συνεργασίας στον κόσμο, πάνω από τα Δαρδανέλλια, γεγονός που αποτέλεσε σταθμό στην ιστορία των θαλάσσιων επιχειρήσεων. Ο Υπολοχαγός Μιχαήλ Μουτούσης και ο Σημαιοφόρος Αριστείδης Μωραϊτίνης, πετώντας με υδροπλάνο Farman MF.7, εντόπισαν και κατάρτισαν σχεδιάγραμμα των θέσεων του τουρκικού στόλου, τον οποίο και βομβάρδισαν. Η αποστολή αυτή σχολιάστηκε ευρέως τόσο από τον ελληνικό όσο και το διεθνή τύπο. Στις 4 Απριλίου 1913, ο αεροπόρος Εμμανουήλ Αργυρόπουλος έγινε ο πρώτος νεκρός<sup>278</sup> της ελληνικής ΠΑ χάνοντας τη ζωή του όταν έπεσε το αεροπλάνο του, τύπου Bleriot XI.

Με την είσοδο της Ελλάδας στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο στο πλευρό των συμμάχων, συγκροτήθηκαν οι πρώτες ελληνικές Πολεμικές Μοίρες, η 531 Μοίρα Διώξεως και η 532 και 533 Μοίρες Αναγνωρίσεως και Βομβαρδισμού. Η ΠΑ πραγματοποιούσε περιπολίες και αναγνωρίσεις, φωτογραφίσεις και συλλογή πολύτιμων πληροφοριών πάνω από τις εχθρικές γραμμές, καθώς και προσβολές των εχθρικών χαρακωμάτων. Το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα από την πλευρά του εκτελούσε νυχτερινές επιδρομές, ανθυποβρυχιακές έρευνες και προσβολές στόχων ζωτικής σημασίας, ενώ εμπλεκόταν και σε αερομαχίες. Οι αποστολές έχοντας τα στοιχεία της πρωτοτυπίας και της εφευρετικότητας πέραν των στοιχείων του ηρωισμού και της αυτοθυσίας, περιλάμβαναν ομαδικούς νυχτερινούς βομβαρδισμούς των θέσεων των αντιπάλων, αιφνιδιάζοντάς τους. Χαρακτηριστικές είναι οι νυχτερινές επιδρομές στη χερσόνησο της Καλλίπολης-Κωνσταντινούπολης, η επιδρομή κατά των γερμανικών καταδρομικών Γκέμπεν και Μπρέσλαου, οι επιδρομές και η συμμετοχή στη μάχη του Σκρα και βομβαρδισμοί της Σμύρνης. Οι απώλειες της ΠΑ στη διάρκεια του πολέμου ανήλθαν σε 17 αεροπόρους.

Επιπλέον, σημαντική είναι η συμβολή της ΕΑ στις επιχειρήσεις της Μικρασιατικής Εκστρατείας. Συνολικά διατέθηκαν τέσσερις Μοίρες της στρατιωτικής αεροπορίας και μία της ναυτικής, αναλαμβάνοντας αποστολές αναγνωρίσεως, φωτογραφίσεως και βομβαρδισμού, χωρίς να λείπουν οι αερομαχίες. Στις 16 Αυγούστου 1920 ο αεροπόρος Ανθυποσμηναγός Πέτρος Πετροπουλέας, μετέπειτα διοικητής της Σχολής Αεροπορίας Στρατού και στη συνέχεια Αρχηγός αυτής, με το καταδιωκτικό τύπου SPAD γίνεται ο πρώτος Έλληνας πιλότος που έρχεται σε επαφή με τουρκικό αεροπλάνο, το οποίο κυνήγησε αναγκάζοντας τον πιλότο του να το προσγειώσει. Το 1921 κάλυπτε αποτελεσματικά ένα μέτωπο που έφθανε τα 700 χλμ.

<sup>278</sup> Μετά την αποτίμηση φόρου τιμής προς τον πρώτο Έλληνα νεκρό της Αεροπορίας, ο πρωθυπουργός δήλωσε επιγραμματικά τα εξής: «Βεβαίως λυπηρός ό θάνατος, άλλ' είμαι βέβαιος ότι δέν θά σταματήσει την εύγενή όρμήν. Θά σταθώμεν πρός στιγμήν νά χαιρετίσωμεν τόν θανόντα και θά προχωρήσωμεν πρός τά έμπρός, μετά θάρρους, άποβλέποντες είς τό μέλλον». Για περισσότερα βλ. Παναγιώτης-Βαρδής Παπαδάκης, σ.459-462 και *Παγκόσμια Στρατιωτική, Ναυτική, Αεροπορική Εγκυκλοπαίδεια*, σ. 49-52.

Καθοριστικές ήταν οι αποστολές βομβαρδισμού της Κιουτάχειας και του Εσκή Σεχίρ. Στις 12 Ιουλίου 1922 ο αεροπόρος Χριστόφορος Σταυρόπουλος κατέρριψε ένα τουρκικό Breguet βορειοανατολικά του Αφιόν Καραχισάρ. Οι απώλειες της ΠΑ στη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας ανήλθαν σε 23 αεροπόρους.

Μετά το πέρας της Μικρασιατικής Καταστροφής, η προσπάθεια αναδιοργάνωσης της ΕΑ ακολούθησε την όλη προσπάθεια αναδιοργάνωσης των ΕΔ, αλλά ήταν βραδεία λόγω των τεράστιων οικονομικών προβλημάτων που είχαν δημιουργηθεί από την εθνική τραγωδία και την αποκατάσταση των προσφύγων. Ωστόσο, την περίοδο αυτή έλαβαν χώρα ορισμένα καθοριστικά γεγονότα, όπως η ψήφιση του Νόμου 4451 από τη Βουλή των Ελλήνων το Δεκέμβριο του 1929, σύμφωνα με τον οποίο καθοριζόταν η σύσταση Υπουργείου Αεροπορίας. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε το θεμέλιο λίθο της ανεξάρτητης ΠΑ. Έτσι, το 1930 ιδρύεται επίσημα το Υπουργείο Αεροπορίας και η ΠΑ καθιερώθηκε ως αυτοτελής, τρίτος, κλάδος των Ενόπλων Δυνάμεων. Πρώτος Υπουργός Αεροπορίας ορκίστηκε ο ίδιος ο τότε πρωθυπουργός, Ελευθέριος Βενιζέλος. Παράλληλα, το 1931 ιδρύθηκε στο Τατόι η Σχολή Αεροπορίας, η σημερινή Σχολή Ικάρων. Επίσης, συστάθηκε η Μετεωρολογική Υπηρεσία, γεγονός που αποτέλεσε επίτευγμα υψίστης σημασίας για την ασφάλεια των πτήσεων. Το 1934 ιδρύθηκε το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, ενώ παρελήφθησαν νέα αεροπλάνα τύπου PZL P.24, Dornier Do 22, Avro Anson, Potez 63, Henschel Hs 126, Fairey Battle και Bristol Bienheim. Το 1939 παραγγέλθηκαν 24 μαχητικά αεροσκάφη Marcel Bloch MB.151, από τα οποία παρελήφθησαν μόνο εννέα, καθώς η έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, εμπόδισε τη Γαλλία να ολοκληρώσει την παραγγελία.

Με την κήρυξη του Ελληνοϊταλικού Πολέμου, η Ελλάδα, έχοντας 77 αεροπλάνα πρώτης γραμμής, κλήθηκε να αντιμετωπίσει περισσότερα από 463 ιταλικά. Παρά την αριθμητική υπεροχή της ιταλικής ΠΑ, η ελληνική ανέτρεψε από τις πρώτες ημέρες του πολέμου τα σχέδια των Ιταλών και κατάφερε να εμποδίσει τη δράση τους, να συγκεντρώσει πληροφορίες για τις κινήσεις του εχθρού, να καταστρέψει σημαντικές εχθρικές γραμμές ανεφοδιασμού και να παράσχει προστασία στα ελληνικά στρατεύματα.<sup>279</sup> Η δράση της ΕΑ συνεχίστηκε αμείωτη τόσο κατά τη μεγάλη εαρινή επίθεση του Μαρτίου του 1941, η οποία αντιμετωπίστηκε με επιτυχία, όσο και κατά τη γερμανική εισβολή και τη σύγκρουση με τη Luftwaffe. Η ΕΑ

<sup>279</sup> Χαρακτηριστική είναι η αποστολή της 2 Νοεμβρίου 1940 κατά την οποία ένα Breguet Bre 19, εκτελώντας χαμηλή πτήση κατά μήκος των ελληνοαλβανικών συνόρων, εντόπισε την Ιταλική Ταξιαρχία Αλπινιστών Τζούλια τη στιγμή ακριβώς που είχε εισδύσει στην Πίνδο και κινούνταν προς κατάληψη του Μετσόβου. Την ίδια μέρα, ο Υποσμηναγός Μαρίνος Μητραλέξης πέρασε στη σφαίρα του θρύλου όταν κατά τη διάρκεια αερομαχίας, έχοντας εξαντλήσει τα πυρομαχικά του, κατέρριψε ένα τρικινητήριο ιταλικό βομβαρδιστικό χτυπώντας το πηδάλιο του με την έλικα του PZL του, σε αερομαχία πάνω από τον Λαγκαδά.

κατά τη διάρκεια της ιταλικής και γερμανικής εισβολής έχασε 52 πιλότους και κατερρίφθησαν συνολικά 64 εχθρικά αεροσκάφη, ενώ πιθανολογείται η κατάρριψη άλλων 24. Κατά τη διάρκεια της Γερμανικής Κατοχής η Ελληνική Αεροπορία ανασυγκροτήθηκε στη Μέση Ανατολή με 5 αεροσκάφη Avro Anson, τα οποία είχαν διαφύγει με τα πληρώματα τους εκεί μετά την κατάρρευση του μετώπου. Με τη συμβολή της RAF συγκροτήθηκαν δύο ελληνικές Μοίρες Διώξεως με αεροσκάφη τύπου Supermarine Spitfire, Hawker Hurricane και Martin Baltimore. Παράλληλα, δημιουργήθηκαν μονάδες επισκευής και τεχνικής εκπαίδευσης στη Γάζα της Παλαιστίνης, καθώς και κέντρα εκπαίδευσης στη Νότια Ροδεσία. Η δραστηριότητα των ελληνικών μοιρών περιλάμβανε συνοδείες νηοπομπών, ανθυποβρυχιακές έρευνες, επιθετικές περιπολίες, αναγνωρίσεις, επιθέσεις και αναχαιτίσεις της εχθρικής αεροπορίας. Το καλοκαίρι του 1943 οι ελληνικές Μοίρες Διώξεως πήραν μέρος στις μεγάλες επιδρομές που σχεδίαζαν οι Σύμμαχοι για την προσβολή γερμανικών στρατιωτικών στόχων στην Κρήτη. Οι απώλειες της Ελληνικής Αεροπορίας ανήλθαν σε 86 αξιωματικούς και υπαξιωματικούς. Μετά την υποχώρηση των γερμανικών δυνάμεων από την Ελλάδα το 1944 και την απελευθέρωση, η ΕΑ επέστρεψε στη χώρα, όπου και έλαβε μέρος στον Εμφύλιο Πόλεμο, που κράτησε μέχρι το 1949.

Έπειτα, στις αρχές του 1950, η Ελλάδα εντάχθηκε στο ΝΑΤΟ και η ΕΑ ανασυντάχθηκε και οργανώθηκε σύμφωνα με τα νατοϊκά πρότυπα με τη βοήθεια των ΗΠΑ. Το Νοέμβριου του 1950, στο πλαίσιο αποστολής των Ηνωμένων Εθνών στη Νότια Κορέα, η οποία είχε δεχθεί επίθεση από τη Βόρεια Κορέα, η Ελλάδα συμμετείχε με το 13<sup>ο</sup> Σμήνος Μεταφορικών Αεροσκαφών που αποτελούνταν από οκτώ αεροσκάφη C-47 Dacota και 67 αξιωματικούς και οπλίτες. Μέχρι το Μάιο του 1955 το 13<sup>ο</sup> Ελληνικό Σμήνος πραγματοποίησε 2916 πολεμικές αποστολές μεταφοράς προσωπικού, αιχμαλώτων και εφοδίων, συλλογής πληροφοριών και μεταφοράς τραυματιών κάτω από δυσμενέστερες συνθήκες, μεταφέροντας συνολικά 70568 επιβάτες, 9243 τραυματίες και καταγράφοντας 13777 ώρες πτήσης. Τα πληρώματα που συμμετείχαν στον Πόλεμο της Κορέας διακρίθηκαν για την τόλμη και την αποφασιστικότητά τους, ενώ οι απώλειες του Ελληνικού Σμήνους στη Νότια Κορέα ανήλθαν σε δώδεκα άτομα και τέσσερα αεροσκάφη.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1950 τα ελικοφόρα αεροσκάφη της ελληνικής αεροπορίας άρχισαν να αντικαθίστανται από αεριωθούμενα.<sup>280</sup> Στις 27 Αυγούστου

<sup>280</sup> Το Σεπτέμβριο του 1951 παρελήφθησαν τα πρώτα εκπαιδευτικά T-33A Silver Star, το 1952 τα πρώτα μαχητικά F-84G Thunderjet, το 1954 τα F-86E Sabre και το 1957 τα F-84F Thunderstreak και η φωτοαναγνωριστική τους έκδοση, τα RF-84F, τα οποία έμειναν σε υπηρεσία στην 348 Μοίρα Τακτικής Αναγνώρισης μέχρι το 1991. Το 1964 παρελήφθησαν τα F-104G Starfighter και το 1969 τα F-102 Delta Dagger, για να ακολουθήσουν τα F-5 Freedom Fighter, τα μεταγωγικά Nord Noratlas, τα εκπαιδευτικά

του 1966, ο βασιλιάς Κωνσταντίνος έθεσε το θεμέλιο λίθο του γενικού νοσοκομείου της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας στο Γουδί. Τον Ιούλιο του 1974 αεροσκάφη Noratlas της 354 Μοίρας Τακτικών Μεταφορών συμμετείχαν στην επιχείρηση αερομεταφοράς Ελλήνων καταδρομέων από την Κρήτη στην Κύπρο. Παρά την παλαιότητα των αεροσκαφών και τις αντίξοες συνθήκες πτήσης, 12 από τα 15 αεροσκάφη που συμμετείχαν στην αποστολή «ΝΙΚΗ» προσγειώθηκαν στο αεροδρόμιο της Λευκωσίας, ένα αεροσκάφος, όμως, καταρρίφθηκε από φίλια πυρά στοιχίζοντας τη ζωή του τετραμελούς πληρώματός του και 27 αλεξιπτωτιστών. Η περίοδος μετά το 1980 σηματοδοτεί την ενίσχυση του στόλου με την είσοδο στην υπηρεσία των μαχητικών πολλαπλών ρόλων τρίτης γενιάς.<sup>281</sup>

---

Cessna T-37, τα F-4E Phantom, τα A-7H Corsair, Dassault Mirage F1CG, C-130 και Canadair CL-215 το 1975 και τα RF-4E το 1979. Για περισσότερα βλ. <https://www.haf.gr/history/haf-history/1950-1973/>.

<sup>281</sup> Το 1988 παρελήφθησαν τα πρώτα αεροσκάφη τρίτης γενιάς Mirage 2000 EG/BG, ενώ το 1989 τα πρώτα F-16C/D Block 30. Στις 29 Μαρτίου 1991 αποσύρθηκαν τα RF-84F, ενώ τον Νοέμβριο του 1992 παρελήφθησαν επιπλέον αεροσκάφη RF-4E. Τον Ιούλιο του 1997 ξεκίνησε η παραλαβή των F-16 Block 50, τα οποία εξοπλίζονταν με ατρακτίδια πλοήγησης και σκόπευσης LANTIRN και πυραύλους AMRAAM και HARM. Το 2000 αποφασίστηκε η αγορά 15 αεροσκαφών Mirage 2000-5 Mk2 και τον Σεπτέμβριο του 2004 άρχισε ο εκσυγχρονισμός δέκα επιπλέον αεροσκαφών Mirage 2000BG/EG στο επίπεδο 2000-5 Mk2 από την κατασκευάστρια Dassault και την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία. Το 2000 παραγγέλθηκαν με το πρόγραμμα Peace Xenia III 60 συνολικά F-16C/D Block 52+, η παράδοση των οποίων τελείωσε το 2004. Το 2005 η Ελληνική Κυβέρνηση αποφάσισε την αγορά άλλων 30 F-16C/D Block52+ Adv. Με τα F-16 Block 52+ και Block 52M (Blk52 adv.) η Πολεμική Αεροπορία έγινε μία από τις πρώτες χώρες που απέκτησε τα αναβαθμισμένα F-16 Block 52+. Για περισσότερα, βλ. <https://www.haf.gr/history/haf-history/1988-today/>.

## Βασικές κατηγορίες εξειδικευμένων μαχητικών

Η επιλογή μαχητικού εξαρτάται από τη γενικότερη φιλοσοφία κάθε αεροπορίας, αν, δηλαδή, η συγκεκριμένη αεροπορία δίνει έμφαση σε εξειδίκευση τύπων ή σε μαχητικά πολλαπλών αποστολών (multi-role). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι αεροπορίες των ΗΠΑ και της Ρωσίας, που διαθέτουν πληθώρα εξειδικευμένων μαχητικών.

### Αμερικανικά

F: Fighter - μαχητικό (F-14, F-15, F-16, F-18, F-35)

A: Attack - υποστήριξης εδάφους (A-10, A-6, A-7)

RF: Reconnaissance – αναγνωριστικό (RF-4E)

Καταστολής αεράμυνας (F-4G – Wild Weasel)

EF / EA: ηλεκτρονικού πολέμου (EF-111 Raven, EA-6B Prowler)

S: Submarine – ανθυποβρυχιακό ναυτικού πολέμου (S-3 Viking)

E: Electronics – ιπτάμενο ραντάρ (E-2C Hawkeye, E-3 Sentry)

KC: ιπτάμενο τάνκερ (KC-135, KC-10)

C: Cargo – μεταφορικό (C-130 Hercules)

B: Bomber – στρατηγικά βομβαρδιστικά (B-1B Lancer, B-52, B-2)

### Ρωσικά

TU: στρατηγικά βομβαρδιστικά (TU-16, TU-22)

Su / Mig: καταδιωκτικά υπεροχής (Su-27, Mig-31, Mig-25)

Su / Mig: καταδιωκτικά βομβαρδιστικά (Mig-21, Mig-23, Mig-27, Su-34)

Su: υποστήριξης εδάφους (Su-25, Su-24)

### Γαλλικά

Rafale Air C (single-seat, Rafale Air B (twin-seat), Rafale Marine (single-seat)

Mirage 2000-5, Mirage 2000-9 (single-seat), Mirage 2000-D (two-seat)

Falcon Archange, Falcon 2000MRA/MSA

ATL2

NEURON

### Dassault Rafale F3-R<sup>282</sup>

Το Dassault Rafale F3-R αποτελεί γαλλικό μαχητικό αεροσκάφος πολλαπλών ρόλων 4<sup>ης</sup> γενιάς, το οποίο σχεδιάστηκε από την Dassault Aviation και κατασκευάζεται από την ίδια. Το α/φος αυτό έχει τη δυνατότητα να εκτελεί ταυτόχρονα διάφορες αποστολές, όπως κρούσης, αναγνώρισης, κλπ.. Ακόμα, μπορεί να απογειωθεί από μικρούς αεροδιαδρόμους της τάξεως των 400 μέτρων και από αεροπλανοφόρα.

Επιπλέον, τα Rafale έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να δίνεται όσο το δυνατόν χαμηλότερο ίχνος τους στα αντίπαλα ραντάρ. Τμήμα της σχεδίασής της αποτελεί το σύστημα αυτοπροστασίας και ηλεκτρονικού πολέμου «Spectra» της εταιρείας Thales, με την τεχνολογία και τα υλικά που χρησιμοποιούνται, όμως, να χαρακτηρίζονται ως άκρως απόρρητα. Το ραντάρ που φέρει το αεροσκάφος (RBE2 της Thales) έχει την ικανότητα να αναγνωρίζει πολλαπλούς στόχους ταυτόχρονα στον αέρα, δημιουργώντας παράλληλα τρισδιάστατους χάρτες εδάφους για πλοήγηση ή στοχοποίηση σε πραγματικό χρόνο. Ακόμα, λόγω του συστήματος OSF της Thales, μπορεί να ιχνηλατήσει έναν στόχο και να εξαπολύσει πύραυλο αέρος-αέρος χωρίς να χρειαστεί να αποκαλύψει τη θέση του. Επίσης, το Rafale συμμετέχει σε μόνιμες αποστολές «Quick Reaction Alert» (QRA), αεροπορικής άμυνας και κυριαρχίας, προβολής ισχύος και ανάπτυξης εξωτερικών αποστολών, σε υποστήριξη από αέρος χερσαίων δυνάμεων, αποστολές αναγνώρισης και πυρηνικής αποτροπής.<sup>283</sup>

Σύμφωνα με τον Καραβίδα, η μετάβαση των Ελλήνων Ικάρων από τα ήδη υπάρχοντα αεροσκάφη στην ελληνική ΠΑ στο Rafale είναι σχετικά εύκολη, καθώς υπάρχει η εμπειρία πτήσης στο κομμάτι της συμπεριφοράς του αεροσκάφους. Μάλιστα, τονίζει πως «το Rafale ως νέο, σύγχρονο μαχητικό αεροσκάφος είναι πολύ φιλικό. Από εκεί και πέρα, τόσο οι πιλότοι που προέρχονται από τα Mirage 2000-5, όσο και αυτοί που προέρχονται από τα F-16 Block 52+ Adv, έχουν μεγάλη εξοικείωση με αυτό που ονομάζουμε πιλοτήριο «glass cockpit», το πιλοτήριο δηλαδή με σύγχρονα συστήματα απεικόνισης με οθόνες, όπως και με τους αισθητήρες, τον ηλεκτρονικό πόλεμο και τα ηλεκτρονικά μέσα». Καταλήγει υποστηρίζοντας πως «το Rafale ως πτητική πλατφόρμα και οπλικό σύστημα ενοποιεί το περιβάλλον του Αιγαίου τακτικά και επιχειρησιακά με αυτό της Κύπρου και καθίσταται απειλή για

<sup>282</sup> Βλ. News Auto (2021), *Πολεμική Αεροπορία: Όσα θέλετε να μάθετε για τα Rafale*: <https://www.newsauto.gr/specials/people/polemiki-aeroporia-osa-thelete-na-mathete-gia-ta-rafale/> [πρόσβαση 14/5/2021].

<sup>283</sup> Βλ. Dassault Aviation.

αεροσκάφη άνωθεν της μικρασιατικής χερσονήσου ακόμα και στη στιγμή της τροχοδρόμησής των».<sup>284</sup>

Τέλος, χάρη στην ευελιξία, την προσαρμοστικότητα και την ικανότητά του να ανταποκρίνεται σε όλες τις απαιτήσεις μιας αεροπορικής αποστολής, το Rafale αποτελεί λαμπρό παράδειγμα μαχητικού, το οποίο παρέχει έναν τρόπο προώθησης στις αεροπορικές δυνάμεις που έχουν την απαίτηση να κάνουν περισσότερα με λιγότερα, σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο στρατηγικό και οικονομικό περιβάλλον.<sup>285</sup>

---

<sup>284</sup> Βλ. Η Καθημερινή (2021), *Rafale: Τι έδειξε εικονική «αερομαχία» με τουρκικά αεροσκάφη*: <https://www.kathimerini.gr/society/561441373/rafale-ti-edeixe-eikoniki-aeromachia-me-toyrkika-aeroskafi/> [πρόσβαση 24/7/2021].

<sup>285</sup> Βλ. Dassault Aviation.