

Η Ελληνική Αεροπορία στους Βαλκανικούς Πολέμους (1912-1913) και ο Τρελοκαμπέρος

Γράφει
Ο Ευάγγελος Μαυρογόνatos
Απόστρατος Αξιωματικός του Στρατού Ξηράς
Αρθρογράφος - Ιστορικός Ερευνητής
(3/2/2014)



Η έναρξη του Α΄ Βαλκανικού πολέμου συνέπεσε με τη συγκρότηση του «Λόχου Αεροπορίας» στη Λάρισα, τον Σεπτέμβριο του 1912, ο οποίος υπαγόταν κατ' ευθείαν στον Αρχιστράτηγο μέσω του Γενικού Επιτελείου. Στη δύναμή του εντάχθηκαν άμεσα οι Αεροπόροι Δημήτριος Καμπέρος, Μιχαήλ Μουτούσης, Παναγιώτης Νοταράς και Χρήστος Αδαμίδης, μαζί με τα τέσσερα αεροσκάφη Henry Farman III.

Λόγω της ανεπάρκειας των αεροσκαφών αυτών για πολεμικές επιχειρήσεις, παραγγέλθηκαν τα βελτιωμένα Maurice Farman M.F.7 και Henry Farman HF.20, ενώ κατατάχθηκε με τον βαθμό του Ανθυπολοχαγού του Μηχανικού ο Εμμανουήλ Αργυρόπουλος, ο οποίος έφερε μαζί του το αεροσκάφος του, τύπου Nieuport IV.G.

Την 5η Οκτωβρίου 1912 πραγματοποιήθηκε η πρώτη πολεμική αποστολή στα αεροπορικά χρονικά της Ελλάδας, όταν ο Υπολοχαγός Δημήτριος Καμπέρος εκτέλεσε αναγνώριση των Οθωμανικών στρατευμάτων στην περιοχή της Ελασσόνας.

Τις επόμενες ημέρες οι αποστολές επαναλήφθηκαν, προσφέροντας πολύτιμες πληροφορίες, ενώ τα αεροσκάφη βομβάρδιζαν τις Οθωμανικές δυνάμεις με αυτοσχέδιες βόμβες, που είχαν μικρή αποτελεσματικότητα, αλλά σημαντική ψυχολογική επίδραση.

Η απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης στις 26 Οκτωβρίου 1912 από τον Οθωμανικό ζυγό, πρόσθεσε στο δυναμικό «Λόχου Αεροπορίας» ένα αεροπλάνο τύπου Bleriot XI με κινητήρα 50hp, το οποίο πετούσε μισθωμένος Γάλλος αεροπόρος, επ' ωφελεία του Οθωμανικού Στρατού. Όταν ο Ελληνικός Στρατός απελευθέρωσε την πόλη, το αεροπλάνο κατασχέθηκε και ο Γάλλος ιδιοκτήτης του απελάθηκε.

Κατόπιν, οι επιχειρήσεις μεταφέρθηκαν στο μέτωπο της Ηπείρου, όπου δέσποζαν τα οχυρά του Μπιζανίου. Ο «Λόχος Αεροπορίας» έδρασε ενισχυμένος με συνολικά 4 Maurice Farman M.F.7. Η πρώτη αποστολή στο Μπιζάνι εκτελέστηκε στις 5 Δεκεμβρίου 1912 από τον Υπο-

λοχαγό Μιχαήλ Μουτούση, ο οποίος αναγνώρισε και βομβάρδισε τις θέσεις του Οθωμανικού Στρατού. Οι αποστολές συνεχίστηκαν μέχρι την απελευθέρωση των Ιωαννίνων την 21η Φεβρουαρίου 1913.



Ανάλογη προσπάθεια χρησιμοποίησης αεροσκαφών έγινε κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων και από το Ναυτικό. Την 11η Νοεμβρίου 1912 παραδόθηκε ένα υδροπλάνο τύπου Astra Hydroplane, το οποίο μεταφέρθηκε στη Λήμνο, αλλά κατά τις δοκιμές αποδείχτηκε αποτυχημένο. Τότε κλήθηκε ο Υπολοχαγός Μουτούσης με αεροσκάφος Maurice Farman Hydravion, ο οποίος μαζί με τον Ανθυποπλοίαρχο Αριστοτέλη Μωραϊτίνη εκτέλεσαν την πρώτη στον κόσμο επιχείρηση προσβολής πλοίων την 24η Ιανουαρίου 1913. Αυτή περιλάμβανε την αναγνώριση της δύναμης του Τουρκικού Στόλου, στη βάση του στο Ναγαρά, στα Δαρδανέλια και τον βομβαρδισμό με χειροβομβίδες των εγκαταστάσεων. Η αποστολή είχε σημαντικό ψυχολογικό αντίκτυπο και απέδωσε σημαντικές πληροφορίες, ανοίγοντας τον δρόμο για την αξιοποίηση του αεροπορικού όπλου σε αεροναυτικές επιχειρήσεις.

Το ενδιαφέρον στράφηκε εκ νέου στη Μακεδονία, όπου υπέβοσκε ο Β΄ Βαλκανικός Πόλεμος. Στην περιοχή ο Αργυρόπουλος πέταξε αρκετές αναγνωριστικές αποστολές με ορμητήριο το πεδίο προσγείωσης Λεμπέτ (σημερινή Ευκαρπία) στη Θεσσαλονίκη. Ο πρωτοπόρος αεροπόρος σκοτώθηκε με το αεροπλάνο – λάφυρο τύπου Bleriot XI, μαζί με τον διανοούμενο, ποιητή και οπλαρχηγό Κωνσταντίνο Μάνο, όταν έπεσαν σε καταιγίδα στην περιοχή του Λαγκαδά, την 4η Απριλίου 1913.

Κατά τον Β΄ Βαλκανικό πόλεμο η συμμετοχή των αεροσκαφών ήταν μικρή, λόγω τις φύσης των επιχειρήσεων.

Αεροσκάφη της Περιόδου 1912-1913

Astra Hydroplane	Bleriot XI-2	Henry Farman III	Henry Farman F.20
Maurice Farman Hydroplane	Maurice Farman M.F.7	Nieuport IV.G	

Ο ριψοκίνδυνος κύριος Καμπέρος



Ένας ωραίος τρόπος για να κερδίσεις την υστεροφημία είναι να γίνει το όνομά σου λέξη· πάρα πολλές λέξεις του λεξιλογίου μας προέρχονται από κύρια ονόματα, ονόματα προσώπων ή λαών ή τοπωνύμια. Τώρα θα πούμε για τον ριψοκίνδυνο κύριο Καμπέρο, που κέρδισε πιθανότατα την υστεροφημία χωρίς να το θέλει.

Ακούγοντας κάποιος το επίθετο «τρελοκαμπέρω» το μυαλό του αυτόματα θα πάει στην απερίσκεπτη γυναίκα που δεν σκέφτεται λογικά. Η εξήγηση από το τουρκικό *kamber* (αχώριστος σύντροφος) δεν ικανοποιεί.

Πυρήνας της λέξεως είναι ένα λησμονημένο κύριο όνομα, το οποίο θα μας ερχόταν ευθύς στον νου αν ήμασταν κάπως εξοικειωμένοι με την ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας. Στις 13 Μαΐου 1912 πραγματοποίησε την πρώτη πτήση στην Ελλάδα ένας υπολοχαγός, που μετεκπαιδεύτηκε ως πιλότος στη Γαλλία. Λεγόταν Δημήτριος Καμπέρος.

Ανέλαβε πλήθος αποστολών κατοπτεύσεως των τουρκικών στρατευμάτων στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο και μετασκέυασε το αεροπλάνο του, τύπου *Henri Farman*, σε υδροπλάνο, επιτυγχάνοντας την ανώτατη για την εποχή επίδοση, 110 χλμ./ώρα. Οι πηγές δείχνουν ότι διεκπεραίωσε ριψοκίνδυνες αποστολές, πραγματοποίησε πολλές παρακινδυνευμένες πτήσεις και ενέργειες παράτολμες για τα μέσα της εποχής.

Πώς πιστεύετε ότι τον αποκαλούσαν οι συνάδελφοί του; Φυσικά, *τρελοκαμπέρο!*

Όμως, η λέξη βαθμηδόν έχασε το αρχικό σημασιολογικό της δίκτυο, που τη συνέδεε με τα πραγματικά περιστατικά. Η κλητική επανεμνηνύθη σαν ονομαστική θηλυκού και έγινε η *τρελοκαμπέρω*. Σε αυτό συνέβαλε η παρουσία τέτοιων κακόσημων θηλυκών στη γλώσσα, π.χ. *τρελέγκω, ρεζίλω, χοντρέλω, κακίστρω, σουρτούκω*.

Λοιπόν, ο Δημήτριος Καμπέρος (1883-1942) ήταν πράγματι παράτολμος άνθρωπος. Από πειραιώτικη οικογένεια Υδραϊκής καταγωγής, ήταν ένας από τους έξι πρώτους Έλληνες αεροπόρους· διακρινόταν για τους επικίνδυνους ελιγμούς του και ίσως για τον απρόβλεπτο χαρακτήρα του, αφού ακόμα και στην παρθενική επίδειξη τον Μάιο του 1912 δεν δίστασε να κάνει επεισόδιο μπροστά στον πρωθυπουργό Βενιζέλο επειδή άλλος αεροπόρος, ο Αργυρόπουλος, τον είχε παρενοχλήσει στην πτήση και δεν τον άφησε να κάνει τους ελιγμούς που ήθελε.

Ο Καμπέρος πολέμησε στους Βαλκανικούς Πολέμους, ύστερα μετατάχθηκε στην Αεροπορία και αργότερα διετέλεσε Υποδιοικητής και Διοικητής της Σχολής Ικάρων. Όλον αυτό τον καιρό εξακολουθούσε τις παράτολμες επιδείξεις, μέχρι και σε μεγάλη σχετικά ηλικία. Τον Ιούλιο του 1934, λίγο πριν αποχωρήσει από την ενεργό δράση, έκανε μια αξέχαστη «αντεπίδειξη», με αεροπλάνο E9 Αβρό των 180 ίππων, ως απάντηση στην επίδειξη που είχαν πραγματοποιήσει, με περίτεχνες ακροβασίες, Άγγλοι αεροπόροι. Από το ρεπορτάζ της εποχής: «*Μεταξύ των άλλων ο κ. Καμπέρος έκαμεν επανειλημμένως κατακορύφως το σχήμα οκτώ, ανόρθωσιν και ανάποδο λούπινγκ, λούπινγκ με βραδείαν περιστροφήν και σπινάρισμα καθώς και πτήσιν ανάστροφον*». Η εφημερίδα σημειώνει ότι τέτοιους ελιγμούς μόνο

ο Γάλλος Ντετροαγιέ είχε κατορθώσει, αλλά με πολύ ισχυρότερο αεροπλάνο (των 500 ίππων).

Ο Καμπέρος πέθανε στην Κατοχή, ίσως όμως όχι από αστιτία, όπως γράφει η Βικιπαίδεια, αλλά από ασφυξία λόγω διαρροής φωταερίου στο σπίτι του ενώ κοιμόταν, όπως αφηγείται η μικρανησιά του Αντιγόνη Καμπέρου σε αφιέρωμα της εφημερίδας «Τα Νέα» (6.12.1999).

Στο άρθρο αυτό προβάλλεται με βεβαιότητα η άποψη ότι η λέξη τρελοκαμπέρω προήλθε από τον Καμπέρο, τον τρελοκαμπέρο.

Είναι αναμφισβήτητο ότι ο Καμπέρος απέκτησε φήμη από την αρχή.

Για παράδειγμα, όταν ο Σουρής γράφει στον Ρωμηό για την επίδειξη του Μαΐου 1912, αναφέρεται ονομαστικά μόνο στον Καμπέρο:

*“Την αεροπορίαν δοξάζω και γεραίρω
βαρδάτε και θα πάω ψηλά με τον Καμπέρο
κι εξ ύψους θ’ ανυμνήσω την συλλογήν εράνων
υπέρ αεροπλάνων”*