



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ**

Διπλωματική εργασία

***ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ***  
***ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ 20<sup>ο</sup> ΣΤΟΝ 21<sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ***

Επιβλέποντες καθηγητές: ΠΛΑΤΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ,  
ΚΟΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ

Πειραιάς, 2015

Η Παπαγιαννοπούλου Μαρία Χριστίνα βεβαιώνω ότι το έργο που εκπονήθηκε και παρουσιάζεται στην υποβαλλόμενη διπλωματική εργασία είναι αποκλειστικά ατομικό δικό μου. Όποιες πληροφορίες και υλικό που περιέχονται έχουν αντληθεί από άλλες πηγές, έχουν καταλλήλως αναφερθεί στην παρούσα διπλωματική εργασία. Επιπλέον τελώ εν γνώσει ότι σε περίπτωση διαπίστωσης ότι δεν συντρέχουν όσα βεβαιώνονται από μέρους μου, μου αφαιρείται ανά πάσα στιγμή αμέσως ο τίτλος.

Η Υπογράφουσα  
Παπαγιαννοπούλου Μαρία Χριστίνα

Copyright © Μαρία Χριστίνα Παπαγιαννοπούλου

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση, η αναπαραγωγή, ολική, μερική ή περιληπτική ή απόδοση κατά παράφραση ή διασκευή του περιεχομένου της παρούσης εργασίας με οποιονδήποτε τρόπο.

*Στους γονείς μου και στη γιαγιά μου*

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την εκπόνηση της παρούσης διπλωματικής μου εργασίας, θα ήθελα να αναφερθώ με σεβασμό στη μνήμη του καθηγητή μου στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Νικολάου Μπιργάλια, ο οποίος με ιδιαίτερο ζήλο και υπομονή, με δίδαξε τον τρόπο γραφής και εκπόνησης μιας διπλωματικής εργασίας. Οι συμβουλές και οι διορθώσεις του, στη διάρκεια της εκπόνησης της πρώτης προπτυχιακής μου εργασίας στο Πανεπιστήμιο, με κατευθύνουν ακόμα και σήμερα στις σπουδές μου. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους εξαιρετικούς καθηγητές μου στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Κωνσταντίνο Γαγανάκη και Μαρία Ντούρου-Ηλιοπούλου, οι οποίοι με συμβούλεψαν, με κατηύθυναν και μου προσέφεραν αμέριστη τη βοήθειά τους για την εκπόνηση δύο προπτυχιακών εργασιών μου, αλλά και για την περαιτέρω πορεία των σπουδών μου. Επίσης, πολλές ευχαριστίες οφείλω στον επιβλέποντα καθηγητή της παρούσης διπλωματικής μου εργασίας, Κωνσταντίνο Κολιόπουλο, για τις επισημάνσεις και τις διορθώσεις του καθ'όλη τη διάρκεια της εκπόνησης αυτής της εργασίας, καθώς και για τις συμβουλές του για το μέλλον των σπουδών μου. Επιπροσθέτως, τις ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα καθηγητή, Αθανάσιο Πλατιά και στον καθηγητή Αντρέα Λιαρόπουλο, ο οποίος συμμετέχει στην τριμελή επιτροπή. Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω τις πιο ειλικρινείς μου ευχαριστίες στον Αντιπέραρχο εα και Επίτιμο Διοικητή ΔΑΥ, Βασίλειο Βρεττό, ο οποίος μου προσέφερε πολύτιμες πληροφορίες, συμβουλές, αλλά και περαιτέρω γνώσεις και οπτικό υλικό πάνω στην αεροπορική στρατηγική, βοηθώντας με έτσι, να κατανοήσω όρους και έννοιες πάνω στον αεροπορικό πόλεμο, οι οποίες ήταν πρωτόγνωρες για μένα μέχρι τότε. Επίσης, η παρακολούθηση των διαλέξεών του, στα πλαίσια σεμιναρίων που διοργανώνει το Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων του Παντείου Πανεπιστημίου, εμπλούτισε τη μελέτη μου στο θέμα της διπλωματικής μου εργασίας.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ</b> .....	7
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	8
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	9-16
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Το Ιστορικό Υπόβαθρο της Αεροπορικής Στρατηγικής</b>	
1.1 Οι Απαρχές και ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος.....	17-28
1.2 Ο Μεσοπόλεμος και ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος.....	28-57
1.3 Η Αεροπορική Στρατηγική από το 1945 μέχρι το 1990.....	57-72
1.4 Η Αεροπορική Στρατηγική από το 1990 μέχρι και σήμερα.....	72-86
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Το Θεωρητικό Υπόβαθρο της Αεροπορικής Στρατηγικής</b>	
2.1 Η Αεροπορική Στρατηγική και οι Θεωρητικοί.....	87-88
2.2 Οι Θεωρίες του Τζούλιο Ντουέ.....	88-94
2.3 Οι Θεωρίες του Χιου Τρέντσαρντ και του Τζον Σλέσσορ.....	94-98
2.4 Οι Θεωρίες του Γουίλιαμ «Μπίλυ» Μίτσελ.....	98-101
2.5 Οι Θεωρίες του Αλεξάντερ Σεβέρσκυ.....	101-105
2.6 Οι Θεωρίες του Τζον Μπόιντ και του Τζον Γουόρντεν.....	105-113
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Περιπτώσεις Εφαρμογής της Αεροπορικής Στρατηγικής</b>	
3.1 Ο Στρατηγικός Βομβαρδισμός της Δρέσδης από την Βρετανία και τις Η.Π.Α. στις 13 και 14 Φεβρουαρίου του 1945.....	114-123
3.2 Ο Πόλεμος των Έξι Ημερών και η Αεροπορική Στρατηγική του Ισραήλ.....	123-130

3.3 Ο Πόλεμος του Κόλπου και η Αεροπορική Στρατηγική των Συμμάχων.....	130-140
3.4 Σύγκριση των Παραπάνω Τριών Περιπτώσεων Εφαρμογής της Αεροπορικής Στρατηγικής.....	140

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η Μελλοντική Εξέλιξη της Αεροπορικής Στρατηγικής**

4.1 Το Μέλλον της Αεροπορικής Στρατηγικής και τα Μη Επανδωμένα Αεροπλάνα.....	141-147
4.2 Τα Είδη των Στρατιωτικών Μη Επανδρωμένων Αεροπλάνων.....	147-151

<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b> .....	152-157
-----------------------	---------

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	158-162
---------------------------	---------

**ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ**  
**ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ 20Ο ΣΤΟΝ 21Ο ΑΙΩΝΑ**

Παπαγιαννοπούλου Μαρία Χριστίνα

**ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ**

Αεροπορική Στρατηγική – Air Strategy

Αεροπορική Ισχύς – Air Power

Τακτική Αεροπορική Ισχύς – Tactical Air Power

Στρατηγική Αεροπορική Ισχύς – Strategic Air Power

Αεροπορικός Πόλεμος – Air War

Αεροπορικός Έλεγχος – Command of the Air

Αεροπορική Κυριαρχία – Air Sovereignty

Αεροπορική Υπεροχή – Air Superiority

Αεροπορική Ισοδυναμία – Air Equalization

Αναγνώριση, Καταδίωξη, Αερομαχίες – Reconnaissance, Pursuit, Battle in the Air  
(“Dogfight”)

Τακτικός Βομβαρδισμός – Tactical Bombardment

Στρατηγικός Βομβαρδισμός – Strategic Bombardment

Βομβαρδισμός Περιοχών / Πόλεων – Area Bombing

Εγγύς Αεροπορική Υποστήριξη – Close Air Support (CAS)

Στρατηγική Παράλυση από Αέρος – Strategic Paralysis

Αεράμυνα – Air Defense

Εξαναγκασμός – Coercion

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αν θα μπορούσε να δοθεί ένας τίτλος για την αεροπορική στρατηγική αυτός θα ήταν ο εξής: αεροπορική στρατηγική είναι ο πόλεμος στον αέρα, δηλαδή η επίθεση εναντίον του αντιπάλου από τον αέρα. Η αεροπορική στρατηγική μπορεί να θεωρηθεί ως το νεώτερο είδος στρατιωτικής στρατηγικής, μιας και εμφανίστηκε μόλις στις αρχές του 20ου αιώνα. Παρόλο που και παλαιότερα είχε αρχίσει να εμφανίζεται κάποιο ενδιαφέρον σχετικά με το ενδεχόμενο να μεταφερθεί ο πόλεμος στον αέρα, εντούτοις λίγοι ήταν εκείνοι που ασχολήθηκαν σοβαρά με τον αεροπορικό πόλεμο. Από τον 20ο αιώνα ωστόσο και εξής, το τοπίο αρχίζει να αλλάζει και πλέον πολλοί είναι εκείνοι που αρχίζουν να μιλούν και να δίνουν έμφαση στις ικανότητες των αεροπλάνων στην κατανίκηση του εχθρού.

Βασικός στόχος αυτής της εργασίας είναι η μελέτη της εξέλιξης της αεροπορικής στρατηγικής από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι και τις μέρες μας. Αρχικά, θα δοθεί έμφαση στην μελέτη του ιστορικού και θεωρητικού υπόβαθρου της, καθώς τόσο η ιστορία όσο και οι θεωρίες που διαμορφώθηκαν γύρω από το ποιά είναι η καλύτερη χρήση του αεροπορικού όπλου, θα αποτελέσουν σημαντικά στοιχεία στην προσπάθεια κατανόησης της εξέλιξης της αεροπορικής στρατηγικής διαμέσου του 20<sup>ου</sup> και του 21<sup>ου</sup> αιώνα. Θα αναλυθούν επίσης, τρεις περιπτώσεις εφαρμογής της αεροπορικής στρατηγικής, δηλαδή, θα καταδειχθεί πώς χρησιμοποιήθηκε η αεροπορική στρατηγική σε τρεις διαφορετικές συγκρούσεις. Ο βομβαρδισμός της Δρέσδης από την Μεγάλη Βρετανία και τις Η.Π.Α. στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, ο αεροπορικός πόλεμος του Ισραήλ στον Πόλεμο των Έξι Ημερών και η αεροπορική στρατηγική που εφάρμοσαν οι Η.Π.Α. και οι Σύμμαχοί τους στον Πόλεμο του Κόλπου θα οδηγήσουν, μέσα από την σύγκριση και την εξαγωγή συμπερασμάτων, στο να καταδειχθεί ο βασικός στόχος αυτής της εργασίας. Ακόμα, θα δοθεί έμφαση στην μελέτη των μη επανδρωμένων αεροπλάνων, των οποίων η εμφάνιση μπορεί να έγινε στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, ωστόσο, αναμφισβήτητα, θα αποτελέσουν το μέλλον της αεροπορικής στρατηγικής. Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραπάνω μελέτες, θα εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με την αεροπορική στρατηγική και την εξέλιξη της από ένα αρχικά, αδιάφορο όπλο στις συγκρούσεις των κρατών σε κυρίαρχο είδος τελικά, στρατιωτικής στρατηγικής από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και εξής



**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

*Η στρατιωτική δράση είναι σημαντική για το κράτος- είναι ζήτημα ζωής και θανάτου, είναι το μονοπάτι της επιβίωσης και της καταστροφής, γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να εξετάζεται. (Military action is important to the nation-it is the ground of death and life, the path of survival and destruction, so it is imperative to examine it).<sup>1</sup>*

**Στρατηγική** είναι η σύζευξη μέσων και σκοπών υπό το πρίσμα πραγματικής ή ενδεχόμενης σύγκρουσης. Στην ουσία, η στρατηγική αποτελείται από τρία στοιχεία: **μέσα, σκοποί, αντίπαλος**. Το ζητούμενο είναι η επίτευξη των σκοπών που έχουν τεθεί. Μία από τις πιο βασικές αρχές της στρατηγικής είναι ο αναλλοίωτος, συνεχής και χωρίς αλλαγές χαρακτήρας της. Υπάρχει μια συνεχής ενότητα στην στρατηγική σ' όλες τις περιόδους της ιστορίας, καθώς τόσο η φύση της, όσο και η λειτουργία της παραμένουν οι ίδιες. Η στρατηγική πάντοτε σχετίζεται με την ύπαρξη ενός αντιπάλου, ενός πολέμου, ενός ανταγωνισμού, γενικότερα διαμορφώνεται για να αντιμετωπίσει μια κατάσταση, στην οποία κάποιος προσπαθεί να επιβληθεί ή να επιτύχει έναν στόχο εις βάρος κάποιου άλλου. Έτσι, η στρατηγική διαμορφώνεται εναντίον ενός ή περισσότερων αντιπάλων, οι οποίοι με τη σειρά τους, διαμορφώνουν την δική τους στρατηγική για να αντιμετωπίσουν την αρχική απειλή. Αυτό καλείται ως η **οριζόντια διάσταση** της στρατηγικής.<sup>2</sup>

Η στρατηγική μπορεί να χωριστεί σε πολλά επίπεδα, κάτι, το οποίο καλείται ως η **κάθετη διάσταση** της στρατηγικής. Ίσως, το πιο σημαντικό επίπεδο, είναι η **υψηλή στρατηγική**. Σ' αυτό το επίπεδο στρατηγικής, το κράτος χρησιμοποιεί όλα τα μέσα που διαθέτει (στρατιωτικά, πολιτικά, οικονομικά), προκειμένου να επιτύχει τους σκοπούς του μπροστά στο ενδεχόμενο μιας σύγκρουσης. Ένα εξίσου, πολύ σημαντικό επίπεδο στρατηγικής είναι η **στρατιωτική στρατηγική**. Το κράτος χρησιμοποιεί μόνο τα στρατιωτικά του μέσα (χερσαίες, ναυτικές, αεροπορικές δυνάμεις και όπου υφίστανται, δυνάμεις μαζικών καταστροφών), προκειμένου να επιτύχει τους σκοπούς του ενόψει μιας πραγματικής ή πιθανής σύγκρουσης. Επίσης, η χρήση μεγάλων στρατιωτικών μονάδων για την επίτευξη των σκοπών που έχουν τεθεί στα πλαίσια μιας εκστρατείας, ενός θεάτρου

<sup>1</sup> Tzu Sun "The Art of War" στο Knell Hermann 2003, σ. 269

<sup>2</sup> Coliopoulos Konstantinos, Platias Athanassios G. 2010, σ. 2 και Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 44 και 48

επιχειρήσεων ή ενός κλάδου των ενόπλων δυνάμεων αποτελεί το **επιχειρησιακό επίπεδο**. Ακόμα, στη διάρκεια μιας μάχης τίθενται ορισμένοι αντικειμενικοί σκοποί. Η χρήση στρατιωτικών μονάδων για την επίτευξη αυτών των σκοπών ονομάζεται **τακτική**.<sup>3</sup>

Αναφορικά με την σχέση της στρατηγικής με την τακτική και την βασική διαφορά τους, μπορεί να ειπωθεί ότι η στρατηγική ορίζει το πού, το πότε και με τι δυνάμεις θα εκτελεστεί μια ενέργεια, ενώ η τακτική ορίζει το πώς η ενέργεια αυτή θα εκτελεστεί. Στην ουσία, η τακτική αφορά στην εκτέλεση της στρατηγικής. Η στρατηγική, δηλαδή ο συνολικός θεωρητικός σχεδιασμός σε μία μάχη ή εκστρατεία, τελειώνει και η τακτική αρχίζει, όταν οι αντίπαλες δυνάμεις έρχονται σε επαφή, στο πεδίο της μάχης. Η τακτική αφορά στη μάχη και η στρατηγική στον πόλεμο.<sup>4</sup>

Ένα οπλικό σύστημα, ένα είδος στρατιωτικών δυνάμεων (π.χ. αεροπορικές, χερσαίες κλπ.) ή ένας τρόπος δράσης (π.χ. αεροπορικός βομβαρδισμός, ναυτικός αποκλεισμός κλπ.) μπορούν να ονομαστούν **στρατηγικά ή στρατηγικού χαρακτήρα**, εάν επηρεάζουν καθοριστικά τις τύχες ενός πολέμου. Με τον παραπάνω όρο όμως, δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να κερδίσουν τον πόλεμο από μόνα τους, απλώς ότι θα πρέπει να συνεισφέρουν σε σημαντικό βαθμό στην τελική νίκη.<sup>5</sup>

Χρήσιμη επίσης, είναι και η μελέτη ορισμένων εννοιών που έχουν άμεση σχέση με την στρατηγική.

Η **άμεση** και η **έμμεση προσέγγιση** είναι δύο βασικές έννοιες της στρατηγικής σκέψης. Η άμεση προσέγγιση συνιστά την κατεύθυνση της πολεμικής προσπάθειας κυρίως εναντίον του πιο ισχυρού σημείου του αντιπάλου, δηλαδή εναντίον του κέντρου βάρους του. Συνήθως αυτό είναι οι εχθρικές ένοπλες δυνάμεις. Βασικός εκφραστής της άμεσης προσέγγισης είναι ο **Κλαούζεβιτς**, ένας από τους μεγαλύτερους διαμορφωτές της δυτικής στρατηγικής σκέψης και ένας από τους σημαντικότερους στρατηγικούς αναλυτές όλων των εποχών. Ο Κλαούζεβιτς πρέσβευε στο έργο του «**Περί του Πολέμου**» (“**Vom Kriege**”) ότι ο

---

<sup>3</sup> Coliopoulos Konstantinos, Platias Athanassios G. 2010, σ. 3-5 και 8-9 και Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 44-45

<sup>4</sup> Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 45

<sup>5</sup> Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 45-46

πόλεμος είναι η συνέχιση της πολιτικής με άλλα μέσα, ενώ τόνιζε την σημασία μιας και μόνο αποφασιστικής μάχης, η οποία θα έκρινε την έκβαση του πολέμου.<sup>6</sup>

Η έμμεση προσέγγιση είναι η παράκαμψη των ισχυρών εχθρικών σημείων και η αποφυγή της κατατριβής των φίλιων δυνάμεων. Στην έμμεση προσέγγιση, η επίθεση στον εχθρό γίνεται όχι στα ισχυρά σημεία του, αλλά σε σημεία δευτερευούσης σημασίας, σε ανοχύρωτες και ανυπεράσπιστες θέσεις του εχθρού και όχι βέβαια στις ένοπλες δυνάμεις του. Η έμμεση προσέγγιση έχει συνδεθεί κυρίως με τον **Σουν Τσου**, ο οποίος ήταν ο ισχυρότερος διαμορφωτής της ανατολικής στρατιωτικής σκέψης και ένας από τους μεγαλύτερους στρατηγικούς αναλυτές όλων των εποχών. Ο Σουν Τσου στο έργο του «**Η Τέχνη του Πολέμου**» πρέσβευε ότι πραγματικός στρατηγικός θρίαμβος είναι όταν καταφέρεις και υποτάξεις τον αντίπαλο χωρίς μάχη. Επίσης, θεωρούσε πως μεγάλη σημασία στον πόλεμο έχουν η παραπλάνηση, ο αιφνιδιασμός και η συλλογή πληροφοριών.<sup>7</sup>

Ο **Θουκυδίδης**, ένας από τους μεγαλύτερους στρατηγικούς αναλυτές και ιστορικούς περιέκλειε τόσο στη σκέψη του, όσο και στο έργο του «**Ιστορία**», στο οποίο αναφερόταν στην ιστορία του Πελοποννησιακού Πολέμου, και τις δύο προσεγγίσεις, δηλαδή και την άμεση και την έμμεση προσέγγιση, καθώς και τα αρχέτυπα της **στρατηγικής της εκμηδένισης** και της **στρατηγικής της εξουθένωσης**.<sup>8</sup>

Η στρατηγική της εκμηδένισης αποσκοπεί στην καταστροφή των ενόπλων δυνάμεων του εχθρού μέσω αποφασιστικής μάχης, δηλαδή δίνει έμφαση στο κέντρο βάρους του αντιπάλου, όπως και η άμεση προσέγγιση. Η στρατηγική της εξουθένωσης εκτός από τη μάχη δίνει έμφαση και στην οικονομική καταστροφή του αντιπάλου και θυμίζει την έμμεση προσέγγιση.<sup>9</sup>

Ο **πόλεμος φθοράς** είναι ο πόλεμος στον οποίο ο αντίπαλος αντιμετωπίζεται ως μια σειρά στόχων. Ο τελικός σκοπός είναι η καταστροφή του συνόλου των εχθρικών στόχων. Στην ουσία, ο πόλεμος φθοράς αντικατοπτρίζει την άμεση προσέγγιση και την στρατηγική της εκμηδένισης. Ο **πόλεμος ελιγμού** αντίθετα, αντιμετωπίζει τον εχθρό ως σύστημα. Ο τελικός σκοπός δεν είναι η φυσική και άμεση καταστροφή του εχθρού, αλλά η σταδιακή και συστηματική του

<sup>6</sup> Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 19, 139 και 168

<sup>7</sup> Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 19, 73 και 94

<sup>8</sup> Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 57 και 65

<sup>9</sup> Coliopoulos Konstantinos, Platias Athanassios G. 2010, σ. 13-14 και Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 31

αποδιάρθρωση, με χτυπήματα σε αδύναμα και νευραλγικά σημεία του εχθρού. Ο πόλεμος ελιγμού θυμίζει έντονα την έμμεση προσέγγιση και την στρατηγική της εξουθένωσης.<sup>10</sup>

Η **επίθεση** και η **άμυνα** είναι εξίσου δύο βασικές έννοιες της στρατηγικής. Τα χαρακτηριστικά της επίθεσης είναι το πρώτο πλήγμα εναντίον του αντιπάλου, στη συνέχεια η κατάληψη εδάφους, η κατάκτηση ή η καταστροφή κάποιου αντικειμένου και η καταστροφή των εχθρικών ενόπλων δυνάμεων. Τα χαρακτηριστικά της άμυνας είναι τα εξής: το δεύτερο πλήγμα (απόκρουση του πρώτου εχθρικού πλήγματος), η διατήρηση εδάφους, η διατήρηση κάποιου αντικειμένου και η καταστροφή των εχθρικών ενόπλων δυνάμεων. Το τελευταίο αυτό χαρακτηριστικό είναι ίδιο τόσο στην άμυνα, όσο και στην επίθεση. Η επίθεση θεωρείται ότι πρεσβεύει την χρήση βίας για την αλλαγή της υφιστάμενης κατάστασης, ενώ η άμυνα χρησιμοποιεί την βία με σκοπό την διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης.<sup>11</sup>

Ακόμα, η **αποτροπή** και ο **καταναγκασμός** είναι δύο έννοιες άρρηκτα συνδεδεμένες με την μελέτη της στρατηγικής. Αποτροπή είναι η διατήρηση του στάτους κβο, δηλαδή της υφιστάμενης τάξης πραγμάτων, με απειλή χρήσης βίας. Ο καταναγκασμός είναι η αλλαγή του στάτους κβο με απειλή χρήσης βίας. Στην ουσία, η αποτροπή και ο καταναγκασμός στηρίζονται στην απειλή χρήσης βίας και όχι στην πραγματική χρήση βίας, όπως κάνουν οι έννοιες της επίθεσης και της άμυνας. Βασικό χαρακτηριστικό της αποτροπής και του καταναγκασμού είναι η αξιοπιστία τους. Για να είναι αξιόπιστα, θα πρέπει να υπάρχουν η θέληση και τα μέσα εφαρμογής τους, αλλά και η πίστη του αντιπάλου ότι πράγματι υπάρχουν τα εν λόγω μέσα και η θέληση εφαρμογής τους.<sup>12</sup>

Σ' αυτή την εργασία θα αναλυθεί διεξοδικά ένα από τα είδη της στρατηγικής, η **αεροπορική στρατηγική** ή **αεροπορική ισχύς**, όπως ονομάζεται κάποιες φορές. Η αεροπορική στρατηγική εμπίπτει στα πλαίσια της στρατιωτικής στρατηγικής, αφού αποτελεί ένα από τα πολλά στρατιωτικά μέσα που μπορεί να χρησιμοποιήσει ένα κράτος μπροστά στο ενδεχόμενο μιας πραγματικής ή υποθετικής σύγκρουσης. Όπως έχει ειπωθεί και παραπάνω, αεροπορική

---

<sup>10</sup> Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 49-51

<sup>11</sup> Coliopoulos Konstantinos, Platias Athanassios G. 2010, σ. 6 και Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 33

<sup>12</sup> Coliopoulos Konstantinos, Platias Athanassios G. 2010, σ. 7-8 και Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, σ. 21-23

στρατηγική είναι ο πόλεμος στον αέρα, δηλαδή η επίθεση εναντίον του αντιπάλου από τον αέρα. Η αεροπορική στρατηγική εμφανίστηκε μόλις στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οπότε μπορεί να θεωρηθεί ως το νεότερο είδος στρατιωτικής στρατηγικής. Παρόλο που εμφανίστηκε τόσο αργά σε σχέση με κάποια άλλα είδη στρατηγικής, δηλαδή την ναυτική και την χερσαία στρατηγική, κατάφερε να διαγράψει μια πολύ σημαντική εξελικτική πορεία μέχρι τις μέρες μας και κυριάρχησε πολύ γρήγορα στους πολέμους από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και εξής, ως ένα πολύ σημαντικό και πολύ μεγάλης αξίας όπλο. Μάλιστα, η σημασία της αεροπορικής στρατηγικής σε κάποιες στιγμές στη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> και του αιώνα που διανύουμε σήμερα, πήρε τόσο μεγάλες διαστάσεις, ώστε κάποιοι, με μια δόση υπερβολής, να μιλούν για αποκλειστική χρησιμοποίηση του αεροπορικού όπλου στους πολέμους και αποκλεισμό άλλων ειδών στρατηγικής. Ωστόσο, μπορεί να ισχύσει κάτι τέτοιο; Σίγουρα όχι. Πολύ σύντομα έγινε κατανοητό ότι η αεροπορική στρατηγική λειτουργεί καλύτερα και φέρνει τα μέγιστα αποτελέσματα στην προσπάθεια επικράτησης σε μια σύγκρουση μόνο σε συνδυασμό με τα άλλα είδη στρατηγικής.

Η αεροπορική στρατηγική αποτελείται από κάποια θετικά και κάποια αρνητικά χαρακτηριστικά. Στα θετικά υπολογίζεται η μοναδική ικανότητα του αεροπλάνου να χρησιμοποιεί την τρίτη διάσταση, δηλαδή το ύψος. Αυτή η ικανότητα του δίνει το πλεονέκτημα να βλέπει το έδαφος και κυρίως, τις κινήσεις του εχθρού και έτσι, να έχει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα για το τι γίνεται στο έδαφος. Επίσης, το αεροπλάνο κινείται με μεγάλη ταχύτητα και έτσι, καλύπτει σε σύντομο χρονικό διάστημα μεγάλες αποστάσεις, ενώ η ευελιξία που το διακρίνει, του δίνει το πλεονέκτημα να βρίσκεται ανά πάσα στιγμή στο κατάλληλο σημείο. Ωστόσο, τα αεροπλάνα χαρακτηρίζονται και από κάποιες αδυναμίες. Αρχικά, ένα αεροπλάνο δεν έχει την δυνατότητα να πετά συνέχεια, τόσο λόγω προβλημάτων στον ανεφοδιασμό του, όσο και λόγω προβλημάτων που αφορούν τους αεροπόρους, οι οποίοι δεν μπορούν να βρίσκονται για πολλές ώρες στον αέρα. Επίσης, τα αεροπλάνα επηρεάζονται και από τις καιρικές συνθήκες, ειδικά όταν εκείνες είναι ακραίες.<sup>13</sup>

Κυρίαρχη αποστολή της αεροπορίας είναι το χτύπημα ή καλύτερα, η πλήρης καταστροφή της αεροπορίας του εχθρού, αφού πρώτα εξασφαλιστεί ο **έλεγχος του αέρα**. Η αεροπορία θα πρέπει πρώτα να ελέγξει τους ουρανούς, να αποκτήσει

<sup>13</sup> Ομιλία Αντιπτεράρχου εα και Επίτιμου Διοικητού ΔΑΥ, Βασιλείου Βρεττού, στο Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων του Παντείου Πανεπιστημίου, στα πλαίσια σεμιναρίου, 2014

δηλαδή, **αεροπορική υπεροχή** σε κάποιο συγκεκριμένο τόπο και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στη διάρκεια μιας σύγκρουσης, προκειμένου να εκτελεσθεί μία συγκεκριμένη αποστολή και μετά να επιτεθεί στον αντίπαλο. Αν δεν επιτευχθεί η αεροπορική υπεροχή, τότε η αεροπορία κινδυνεύει με βαρύτατες απώλειες. Βέβαια, προτιμότερη είναι η απόκτηση **αεροπορικής κυριαρχίας**, η οποία είναι η επιδιωκόμενη κατάσταση σε οποιαδήποτε αεροπορική σύγκρουση. Δηλαδή, όταν επιτευχθεί αεροπορική κυριαρχία, η αεροπορία θα πρέπει να ελέγχει τους ουρανούς παντού, σε όλα τα πεδία των επιχειρήσεων και για όλο το χρονικό διάστημα των επιχειρήσεων σε τέτοιο βαθμό, ώστε ο αντίπαλος να μην έχει καμία πιθανότητα να πετάξει. Στην ουσία, η αντίπαλη αεροπορία έχει εξουδετερωθεί πλήρως, καθώς ή δεν πετά καθόλου ή καταρρίπτεται άμεσα. Ωστόσο, η αεροπορική κυριαρχία είναι πολύ δύσκολο να διατηρηθεί για μεγάλο χρονικό διάστημα και πάνω από όλη την εχθρική επικράτεια, οπότε είναι εξαιρετικά δύσκολη στην εφαρμογή της. Πιο εύκολη στην εφαρμογή της είναι η αεροπορική υπεροχή. Στην αρχή του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, τα αεροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν μόνο για **αναγνώριση** του εχθρικού εδάφους και κατ'έκταση του ίδιου του εχθρού. Δεν είχαν αποκτήσει ακόμα σπουδαίο ρόλο. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, παρατηρείται μία πολύ σημαντική εξέλιξη όσον αφορά στον ρόλο των αεροπλάνων στον πόλεμο, καθώς χρησιμοποιούνται πλέον για **καταδιώξεις** και **βομβαρδισμό**. Εμφανίζεται δε, και η έννοια της **αερομαχίας**, δηλαδή τα αεροπλάνα προσπαθούν να ρίξουν το ένα το άλλο με διάφορα μέσα, όπως πιστόλια, πυροβόλα. Από το 1917 μάλιστα, τα αεροπλάνα χρησιμοποιούνται και για την **εγγύς αεροπορική υποστήριξη**, δηλαδή πετούν πάνω από το πεδίο της μάχης και παρέχουν βοήθεια στα φίλια στρατεύματα που επιχειρούν από κάτω, χτυπώντας τα στρατεύματα του εχθρού. Εμφανίζεται επίσης, το πρώτο **αεροπλανοφόρο**, ενώ οι αεροπορίες πολλών χωρών, όπως της Μεγάλης Βρετανίας, αρχίζουν να αναπτύσσονται με γοργούς ρυθμούς και να επιζητούν μεγαλύτερη **αυτονομία** ή και **ανεξαρτησία** από το ναυτικό και τον στρατό. Στην ουσία, ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος έδωσε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη της αεροπορικής στρατηγικής και βοήθησε τα αεροπλάνα να αποκτήσουν τους βασικούς τους ρόλους και τις βασικές χρήσεις τους, οι οποίες θα εδραιωθούν από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και εξής.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Luttwak Edward 2001, σ. 174-175 και Mearsheimer John J. 2001, σ. 205-206

Βασικός στόχος αυτής της εργασίας είναι η μελέτη της εξέλιξης της αεροπορικής στρατηγικής, καθώς και των συνεχειών και ασυνεχειών που την διακρίνουν από την αρχή του 20<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι και τις μέρες μας και αυτό συνιστά και το μεθοδολογικό ερώτημα της παρούσας εργασίας. Μέσα από την ανάλυση του ιστορικού και θεωρητικού υποβάθρου της αεροπορικής στρατηγικής, την εξέταση τριών διαφορετικών σε χρόνο, τόπο και τρόπο συγκρούσεων, την αναφορά στην ανάπτυξη νέων δογμάτων από τις Η.Π.Α., την μελέτη του μέλλοντος της αεροπορικής στρατηγικής με την αναφορά στα μη επανδρωμένα αεροπλάνα, καθώς και την εξαγωγή συμπερασμάτων, λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη μελέτη, θα καταδειχθεί με τον πιο ευκρινή τρόπο η εξέλιξη της από τις απαρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι σήμερα. Η μελέτη της αεροπορικής στρατηγικής είναι εξαιρετικά σημαντική, διότι η αεροπορία αποτελεί βασικό στρατιωτικό μέσο των κρατών, όπως το ναυτικό, ο στρατός, τα πυρηνικά όπλα, στην αντιμετώπιση των εχθρών. Η ιστορία της αεροπορικής στρατηγικής έχει καταδείξει την κυρίαρχη παρουσία των αεροπλάνων σχεδόν σε όλες τις συγκρούσεις από την στιγμή της ύπαρξής τους, καθώς και την τεράστια επιρροή που έχουν στο αποτέλεσμα των πολέμων. Μπορεί να μην φέρνουν από μόνα τους τη νίκη, αλλά σίγουρα οδηγούν σε αυτή σε συνδυασμό με το ναυτικό και τον στρατό. Το αεροπορικό όπλο αδιαμφισβήτητα, εκτός από το παρελθόν και το σήμερα, θα συνεχίσει να κυριαρχεί και στο μέλλον, χάρη στα στρατηγικά πλεονεκτήματά του. Η μελέτη της αεροπορικής στρατηγικής είναι σημαντική για τους στρατηγικούς αναλυτές, καθώς και για την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία ενός κράτους στην προσπάθεια διαμόρφωσης στρατηγικού σχεδιασμού εναντίον του αντιπάλου.

Η δομή της συγκεκριμένης εργασίας είναι η εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στην ιστορική εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής. Η εμφάνισή της, ο πρώτος ρόλος της στη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, η μεγάλη σημασία που απέκτησε αργότερα από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι σήμερα, θα εξεταστούν διεξοδικά. Στο τέλος του κεφαλαίου θα εξαχθούν συμπεράσματα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στις θεωρίες και τα δόγματα, τα οποία καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό την εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής αυτούς τους δύο αιώνες. Σπουδαίοι θεωρητικοί, τόσο κλασσικοί, όσο και νεότεροι, όπως ο **Ντουέ**, ο **Μίτσελ**, ο **Τρέντσαρντ**, ο **Σλέσσορ**, ο **Σεβέρσκυ**, ο **Μπίοντ** και ο **Γουόρντεν**, θα αναλυθούν διεξοδικά με σκοπό να καταδειχθεί το

πόσο επηρέασαν οι θεωρίες τους την εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής. Στο τέλος του κεφαλαίου θα εξαχθούν συμπεράσματα.

Στο τρίτο κεφάλαιο θα αναλυθούν τρεις συγκρούσεις στις οποίες χρησιμοποιήθηκε το αεροπορικό όπλο και είναι οι εξής: ο βομβαρδισμός της Δρέσδης από την αεροπορία της Μεγάλης Βρετανίας και των Η.Π.Α. στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, ο Πόλεμος των Έξι Ημερών και η αεροπορική στρατηγική του Ισραήλ σε αυτόν και ο Πόλεμος του Κόλπου, στον οποίο θα μελετηθεί η αεροπορική στρατηγική των Η.Π.Α. και των Συμμάχων. Θα εξαχθούν συμπεράσματα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο θα εξεταστεί το μέλλον της αεροπορικής στρατηγικής, με αναφορά στα **μη επανδρωμένα αεροπλάνα** και στην ιστορική τους διαδρομή από τις απαρχές της εμφάνισής τους μέχρι σήμερα. Αυτό το είδος αεροπλάνων, το οποίο δείχνει με τον πιο έντονο τρόπο την εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής, θα κυριαρχήσει στον αέρα τα επόμενα χρόνια. Στο τέλος του κεφαλαίου θα εξαχθούν συμπεράσματα.

Στο πέμπτο κεφάλαιο θα γίνει μια σύνοψη των όσων έχουν ειπωθεί ήδη και θα εξαχθούν γενικότερα συμπεράσματα από όλη την εργασία και την μελέτη που έλαβε μέρος στα προηγούμενα κεφάλαια, με σκοπό να καταδειχθεί πλήρως η εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής, οι συνέχειες και οι ασυνέχειές της από την πρώτη στιγμή της εμφάνισής της μέχρι και σήμερα και η πορεία της στο μέλλον.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Το Ιστορικό Υπόβαθρο της Αεροπορικής Στρατηγικής

#### 1.1 Οι Απαρχές και ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος

Ήδη από τις αρχές του 20ου αιώνα, η **αεροπορική στρατηγική** αποτελούσε μία απτή πραγματικότητα. Ήταν ακριβώς εκείνη η εποχή στη διάρκεια της οποίας η αεροπορική στρατηγική άρχιζε να απασχολεί όλο και περισσότερους και να αποκτά τα βασικά της χαρακτηριστικά. Παρόλο που και πριν από τον 20ο αιώνα ορισμένοι ασχολούνταν με ζητήματα πτήσεων, ο αεροπορικός πόλεμος δεν είχε εδραιωθεί ακόμα. Με την αυγή του 20ου αιώνα όμως, τα πράγματα αλλάζουν.

Όταν, το 1903, οι **αδερφοί Ράιτ (Wright)** απογειώθηκαν από τη Βόρεια Καρολίνα, ήταν οι πρώτοι που προσπάθησαν να κάνουν μία κανονική, ελεγχόμενη, που να τροφοδοτείται από κάποια μηχανή, πτήση, ωστόσο δεν ήταν οι πρώτοι που είχαν προσπαθήσει να πετάξουν. Πολύ παλαιότερα, σχεδόν ένα αιώνα πριν, οι άνθρωποι προσπαθούσαν να πετάξουν κυρίως με μπαλόνια, με αεροπλάνα χωρίς κινητήρα, με χαρταετούς και με διάφορα άλλα τεχνάσματα. Αυτό που επιθυμούσαν οι περισσότεροι ήταν να λυθεί το ζήτημα της ικανότητας να πετά κάποιος όπου θέλει και όποτε θέλει και να διαμορφωθεί μια οργανωμένη πτήση. Τα παραπάνω τα πέτυχαν οι αδερφοί Ράιτ, γι' αυτό και θεωρούνται πρωτοπόροι στην ανάπτυξη της αεροπορικής στρατηγικής<sup>1</sup>

Οι πρώτες μηχανές δεν ήταν τίποτα το ιδιαίτερο. Πιο πολύ αντιμετωπιζόνταν ως παιχνίδια πλουσίων, νεαρών ανδρών και δημιουργούνταν απλώς για να προσφέρουν ευχαρίστηση σε εκείνους. Σε εκείνα τα πρώτα χρόνια, τα αεροπλάνα δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για πιο πρακτικούς λόγους. Ποιός θα ενδιαφερόταν για μια μηχανή η οποία θα σήκωνε κάποιον στον αέρα; Ωστόσο, ακριβώς αυτή η ιδιαιτερότητα των αεροπλάνων, δηλαδή η ικανότητά τους να κυριαρχούν στον αέρα, άρχισε να τα κάνει πιο δημοφιλή και έτσι, όλο και περισσότεροι ασχολούνταν μαζί τους. Μία αεροπορική επίδειξη, με τραγική κατάληξη ωστόσο, στην Ουάσινγκτον το 1908, μπροστά στην στρατιωτική ηγεσία, ήταν αρκετή για να καταδείξει την χρησιμότητα του αεροπλάνου στους πολέμους. Από εδώ και πέρα, πολλοί θα είναι εκείνοι, οι οποίοι θα υποστηρίζουν ότι το αεροπλάνο πρέπει να χρησιμοποιείται στους πολέμους.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81 και Stokesbury James L. 1986, σ. 13-14

<sup>2</sup> Stokesbury James L. 1986, σ. 14

Δεν αντέδρασαν όλοι το ίδιο μπροστά στην επανάσταση που έφερε το αεροπορικό όπλο. Οι Η.Π.Α. αρχικά, αδιαφόρησαν για τις δυνατότητές του και έτσι, η αεροπορία τους δεν αναπτύχθηκε ιδιαίτερα. Αντίθετα, η Ευρώπη έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον για τα αεροπλάνα και σύντομα κυριάρχησε σ' αυτό το πεδίο, ενώ προχώρησε και σε πειράματα και συνεχείς πτήσεις. Η Μεγάλη Βρετανία και η Γαλλία αποτέλεσαν τις πρωτοπόρες χώρες στις πρώτες πτήσεις με αεροπλάνα. Από εδώ και πέρα το αεροπλάνο θα αρχίσει να αποκτά κάποιο ρόλο και στον πόλεμο και η χώρα που θα το τολμήσει πρώτη είναι η Ιταλία. Το 1911 η Ιταλία προσπάθησε να προσαρτήσει ξανά την Λιβύη, η οποία ήταν στην κυριαρχία των Οθωμανών. Σ' αυτόν τον πόλεμο το αεροπλάνο χρησιμοποιήθηκε ως **αναγνωριστικό μέσο ("reconnaissance")** του εχθρού, δηλαδή του οθωμανικού στρατού, με σκοπό την συγκέντρωση πληροφοριών για τις κινήσεις του. Μάλιστα, οι Ιταλοί κατάφεραν να ρίξουν κάποιες πρωτόγονες βόμβες εναντίον των τοπικών φυλών της ερήμου. Ωστόσο, τα αεροπλάνα τους είχαν ακόμα πολλές ελλείψεις. Δεν υπήρχαν μέσα επικοινωνίας με τις βάσεις τους στο έδαφος και γενικά όλη η επιχείρηση ήταν τυχαία. Τα αεροπλάνα ήταν πολύ λεπτά, οι μηχανές τους αναξιόπιστες και η πιθανότητα κατάρριψής τους μεγάλη. Πάντως, το αεροπλάνο πήρε το βάπτισμα του πυρός σ' αυτόν τον πόλεμο και αναμφισβήτητα, απέδειξε τις ικανότητές του ως αναγνωριστικό μέσο. Στους επόμενους πολέμους που ακολούθησαν και κυρίως στους Βαλκανικούς Πολέμους, το αεροπλάνο συνέχιζε να χρησιμοποιείται για αναγνωρίσεις εχθρικών εδαφών.<sup>3</sup>

Η **Γαλλία** υπήρξε πρωτοπόρος στον τομέα της αεροπλοΐας, καθώς ήταν η πρώτη που ξεκίνησε να κατασκευάζει αεροπλάνα, συμβάλλοντας μ' αυτόν τον τρόπο στην ανάπτυξη του αεροπορικού όπλου. Και η **Γερμανία** όμως, είχε επιδοθεί στην εξέλιξη του αεροπορικού όπλου. Ωστόσο εκεί κυριαρχούσε ακόμα το αερόπλοιο **Ζέπελιν ("Zeppelin")**,<sup>4</sup> το οποίο ήταν σε πιο μεγάλες ποσότητες στη Γερμανία απ' ότι στην υπόλοιπη Ευρώπη. Για τους Γερμανούς το αεροπλάνο θα έπρεπε να χρησιμοποιείται ως αναγνωριστικό μέσο και μόνο. Και το **Βέλγιο** οδήγησε τις προσπάθειές του στη δημιουργία των πρώτων αεροσκαφών του, όπως και οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και συγκεκριμένα, η **Αυστρία**. Και η **Ρωσία** έδειξε ενδιαφέρον για την νέα εφεύρεση, με την παρουσία του πιο γνωστού

---

<sup>3</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81 και Stokesbury James L. 1986, σ. 14-16

<sup>4</sup> Η λέξη "Zeppelin" είναι γερμανική λέξη και στα ελληνικά η σωστή απόδοσή της είναι Τσέπελιν και όχι Ζέπελιν, όπως έχει επικρατήσει λανθασμένα

ίσως κατασκευαστή αεροπλάνων, του **Υγκορ Σικόρσκυ**. Ωστόσο, εκεί τα πράγματα δεν προχώρησαν πολύ γρήγορα. Οι ίδιοι αργοί ρυθμοί παρατηρούνται και στις **Η.Π.Α.**, καθώς το ενδιαφέρον για τα αεροπλάνα ξεκινά πολύ αργά. Η **Βρετανία** από την άλλη μεριά έδωσε πολύ μεγάλη σημασία στην ανάπτυξη του αεροπορικού όπλου, το οποίο θα εδραιωθεί περισσότερο στην στρατιωτική σκέψη της χώρας με την ανάπτυξη μιας ανεξάρτητης αεροπορίας στο τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου.<sup>5</sup>

Με το ξέσπασμα του **Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου** το 1914, τα πράγματα αλλάζουν για τη αεροπορική στρατηγική. Μπορεί οι αλλαγές να μην συμβαίνουν αμέσως, ωστόσο ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν εκείνος που έδωσε ώθηση στην αεροπορία και την κατέστησε βασικό όπλο στους μετέπειτα πολέμους, δίνοντας της πολύ σημαντικούς ρόλους στο πεδίο της μάχης.

Αρχικά, στα πρώτα χρόνια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, η αεροπορία συνέχισε να χρησιμοποιείται από τα εμπόλεμα κράτη, ειδικά από την Γερμανία και την Βρετανία, ως **μέσο αναγνώρισης** του εχθρού. Και οι δύο αντιμαχόμενες πλευρές έδωσαν έμφαση στις αναγνωριστικές αποστολές, ωστόσο, λίγες ήταν οι φορές που αυτές είχαν επιτυχία. Πτώσεις αεροσκαφών και απώλειες πιλότων αποτελούσαν συχνό φαινόμενο. Το 1914, οι Βρετανοί ανακοίνωσαν την δημιουργία του πρώτου **καταδιωκτικού αεροπλάνου τους**, το οποίο μπορούσε να **καταδιώκει** γερμανικά αεροπλάνα, χωρίς όμως ακόμα να περιλαμβάνει και τη χρήση **πυροβόλων (“machine guns”)**. Την ίδια εποχή όμως, οι Γερμανοί προχωρούν και εκείνοι σε μια εξέλιξη του αεροπορικού όπλου, αφού τα Ζέπελιν μπορούσαν πλέον να μεταφέρουν και βόμβες για **βομβαρδισμούς (“bombardment”)**. Έτσι, στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο θα σημειωθεί ο πρώτος βομβαρδισμός στην ιστορία της αεροπορικής στρατηγικής, αφού οι Γερμανοί θα βομβαρδίσουν μια βελγική πόλη και έτσι, θα ξεκινήσει και η μόνιμη συζήτηση και αμφισβήτηση σχετικά με το ζήτημα και τα κίνητρα των βομβαρδισμών, οι οποίοι αποτελούν το πιο ίσως βασικό κομμάτι της αεροπορικής στρατηγικής. Και οι Βρετανοί όμως, αρχίζουν να δοκιμάζουν την τύχη τους στους βομβαρδισμούς. Θα δώσουν μεγάλη έμφαση στο ρόλο των αεροπλάνων ως βομβαρδιστικών και έτσι, τα αεροπλάνα θα αρχίσουν να χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο και από τις δύο πλευρές για βομβαρδισμούς. Βασικό πρόβλημα των βομβαρδισμών είναι,

<sup>5</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 7-9 και 63-81 και Stokesbury James L. 1986, σ. 17-23

σ'αυτά τα αρχικά στάδια, ο κακός καιρός και η έλλειψη ορατότητας. Οι Βρετανοί θα προχωρήσουν επίσης και σε μία άλλη εφεύρεση στον πρώτο χρόνο του πολέμου, αφού τα αεροπλάνα τους εξοπλίστηκαν με **ασύρματο αναμεταδότη**, οποίος λειτουργούσε με τον κώδικα Μορς. Ως αποτέλεσμα, τα αεροπλάνα μπορούσαν να επικοινωνούν με το έδαφος.<sup>6</sup>

Στο τέλος του 1914, η γαλλική αεροπορία είχε χωριστεί σε δύο διαφορετικά μέρη με δύο διαφορετικούς σκοπούς το καθένα: στο αναγνωριστικό μέρος, το οποίο είχε ως στόχο την αναγνώριση και παρατήρηση του εχθρού και στο βομβαρδιστικό μέρος, το οποίο είχε ως στόχο τον βομβαρδισμό του εχθρού. Αυτοί είναι οι δύο βασικοί ρόλοι που έχει πλέον αποκτήσει η αεροπορία και των υπόλοιπων εμπόλεμων κρατών στο τέλος του 1914. Μάλιστα, η Γαλλία θα διαμορφώσει και τις πρώτες τρεις βομβαρδιστικές μοίρες της, με το **Voisin 3** ως τον πρώτο τύπο βομβαρδιστικού **διπλάνου**. Το συγκεκριμένο αεροπλάνο θεωρήθηκε εξαιρετικά χρήσιμο σε όλη τη διάρκεια του πολέμου και χαρακτηριζόταν από μεγάλη σταθερότητα στον αέρα. Οι Γάλλοι επίσης, έδωσαν πρώτοι και έναν ακόμα ρόλο στα αεροπλάνα, αυτόν της **κατάρριψης**. Ακόμα, οι Γάλλοι υπήρξαν πρωτοπόροι στην εφεύρεση της **εναέριας φωτογραφικής μηχανής ("aerial camera")**, η οποία επέτρεπε στους αναλυτές να εντοπίζουν ακριβέστερα τα εχθρικά σημεία.<sup>7</sup>

Σιγά-σιγά εμφανίστηκε σε όλα τα εμπόλεμα κράτη ένα είδος άμυνας απέναντι στα αεροπλάνα από το έδαφος, τα **αντιαεροπορικά πυρά ("antiaircraft weapons")**. Αναπτύχθηκαν πολύ γρήγορα και προέρχονταν από τα πυροβόλα, τα οποία τοποθετούνταν σε συγκεκριμένα σημεία στο έδαφος, προκειμένου αυτός που τα χρησιμοποιούσε να έχει καλύτερη στόχευση στον αέρα. Ωστόσο, αυτή η μορφή **αεράμυνας ("air defense")** ήταν παθητική και δεν είχε πάντα τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Καλύτερη θα ήταν η ανάπτυξη της μάχης στον αέρα, δηλαδή η ανάπτυξη των **αερομαχιών ("dogfights")**. Αρχικά, χρησιμοποιήθηκαν πιστόλια και άλλα είδη όπλων προκειμένου να χτυπηθεί ένα αεροπλάνο από ένα άλλο στον αέρα. Ωστόσο ήταν δύσκολη η στόχευση. Χρησιμοποιήθηκαν βόμβες χειρών, ατσάλινα βέλη και πολλά άλλα τεχνάσματα, χωρίς αποτέλεσμα. Το μόνο που έμενε ήταν να χρησιμοποιηθεί ότι χρησιμοποιήθηκε ως αεράμυνα στο έδαφος,

---

<sup>6</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 9-15 και Stokesbury James L. 1986, σ. 27-35

<sup>7</sup> Stokesbury James L. 1986, σ. 35-36

δηλαδή τα **μαζικά πυρά** (“**massed fire**”) με το πυροβόλο. Το τελευταίο έγινε ο πιο δημοφιλής τρόπος αερομαχίας.<sup>8</sup>

Προχωρώντας στα επόμενα χρόνια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, συγκεκριμένα το 1915, τα αεροπλάνα που χρησιμοποιούνταν στη βρετανική αεροπορία ήταν συνήθως **μονοθέσια** (“**single seaters**”), δηλαδή είχαν μόνο μία θέση για τον πιλότο και **διθέσια** (“**two seaters**”), δηλαδή είχαν δύο θέσεις για τον πιλότο και τον συνεπιβάτη. Τα διθέσια μπορούσαν να μεταφέρουν πυροβόλα, όμως τα μονοθέσια όχι. Ο πιο γνωστός ίσως πιλότος στη Βρετανία εκείνη την εποχή ήταν ο ταγματάρχης **Χόκερ (Hawker)**, ο οποίος είχε καταρρίψει τρία αναγνωριστικά αεροπλάνα των Γερμανών. Το πρώτο **μαχητικό αεροπλάνο** (“**fighter plane**”) των Βρετανών δημιουργήθηκε εκείνη την εποχή και ήταν το **Vickers F.B.5**. Ακολουθήθηκε πολύ σύντομα από άλλους τύπους, το **Vickers 9**, το **Gunbus**, το **Fee** και το **De Haviland D.H.2**. Οι παραπάνω τύποι αεροπλάνων μπορούσαν να κάνουν ορισμένους ελιγμούς στον αέρα, κάτι πολύ σημαντικό σε περίπτωση αερομαχιών. Ένας άλλος εξίσου γνωστός πιλότος ήταν ο **Ρολάντ Γκαρός (Roland Garros)**, ο οποίος έγινε διάσημος για την εμμονή που είχε στην κατάρριψη Γερμανών. Και η Γερμανία ανέδειξε σπουδαίους πιλότους, τους πρώτους άσους και ήρωες της εποχής, όπως τον **Όσβαλτ Μπέλκε (Oswald Boelcke)** και τον **Μαξ Ίμμελμαν (Max Immelmann)**, καθώς και σπουδαίους μηχανικούς και κατασκευαστές αεροσκαφών, όπως ο κατασκευαστής **Άντονι Φόκερ (Anthony Fokker)**, ο οποίος ταυτίστηκε με μερικά από τα καλύτερα αεροπλάνα του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, όπως το **E III**, το οποίο είχε μεγάλη ταχύτητα και πολύ καλή μηχανή. Ήταν καταπληκτικό στις καταρρίψεις και οι Σύμμαχοι δε μπορούσαν να το ανταγωνιστούν. Οι Γερμανοί αρχικά, στρέφουν την αεροπορική στρατηγική τους σε αναγνωρίσεις και παρατηρήσεις του εχθρού. Οι Γάλλοι το 1915 δημιουργούν και εκείνοι ένα ισχυρό αεροπλάνο, το **Nieuport 10 και 12**, ένα διθέσιο, γρήγορο, σταθερό, επιδέξιο και κατάλληλο για ελιγμούς αεροπλάνο. Βρισκόταν κάπου στη μέση μεταξύ **μονοπλάνων** και **διπλάνων**. Τα παραπάνω δείχνουν ότι υπήρχε ισορροπία δυνάμεων και τεχνολογίας μέχρι τις αρχές του 1916 μεταξύ Γερμανών και Συμμάχων στα αεροπλάνα.<sup>9</sup>

Το 1916 ο πόλεμος στον αέρα συνέχισε να χαρακτηρίζεται από αναγνωρίσεις, παρατηρήσεις του εχθρού και από **αεροφωτογραφίες**. Υπήρχαν

<sup>8</sup> Stokesbury James L. 1986, σ. 37-38

<sup>9</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 9-15 και Stokesbury James L. 1986, σ. 40-43, 45-47 και 49-50

προσπάθειες καταστροφής των αναγνωριστικών αεροπλάνων του εχθρού και απόκτησης **αεροπορικής υπεροχής**, κάτι το οποίο θεωρείτο δύσκολο να επιτευχθεί. Τελικά, οι Γερμανοί στη διάρκεια της μάχης του Βερντέν το 1916, πετυχαίνουν για πρώτη φορά να αποκτήσουν τον **έλεγχο του αέρα (command of the air)** μέσω της αεροπορικής υπεροχής, καθώς υπήρχαν πάνω από 150 αεροπλάνα γύρω από το Βερντέν και **αναγνωριστικά μπαλόνια**. Το 1916, η γαλλική αεροπορία αναδιοργανώνεται και δημιουργεί ξεχωριστές μοίρες μαχητικών. Εκείνη την εποχή διαμορφώνει τις αρχικές του ιδέες για την αεροπορική στρατηγική και ο **Τρέντσαρντ (Trenchard)**, για τον οποίο θα μιλήσουμε στην θεωρία της αεροπορικής στρατηγικής, καθώς ήταν ένας από τους πιο βασικούς διαμορφωτές της βρετανικής αεροπορικής στρατηγικής. Εμφανίζεται μάλιστα και το νέο αεροπλάνο των Γάλλων, το **Spad VII**, το οποίο ήταν γνωστό μαχητικό του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Αυτή την εποχή υπερέχουν οι Γερμανοί στον αέρα.<sup>10</sup>

Το 1917 ήταν χρονιά αερομαχιών και σπουδαίων μαχητικών αεροπλάνων, όπως τα γερμανικά **Albatross D. III** και **Fokker Triplane**. Εμφανίζονται τα **τριπλάνα** πλέον, ενώ ο πιο σπουδαίος άσος της εποχής στη Γερμανία ήταν ο **Φον Ριχτχόφεν (Von Richthofen)** ή «**Κόκκινος Βαρόνος**», όπως έχει μείνει γνωστός, γιατί είχε ζωγραφίσει το αεροπλάνο του κόκκινο. Συμβόλιζε την πιο καλή περίοδο της γερμανικής αεροπορίας, έγινε μύθος, ήταν ο καλύτερος πιλότος μαχητικών του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και πολλοί μιλούν για 80 καταρρίψεις συμμαχικών αεροσκαφών. Ο Ριχτχόφεν προτιμούσε τα τριπλάνα, τα οποία ήταν πιο αργά, αλλά με πολλούς ελιγμούς, γι' αυτό και το δικό του αεροπλάνο ήταν τριπλάνο. Επίσης, οι Γερμανοί εφηύραν ένα **σύστημα προειδοποίησης για πιθανά εισερχόμενα αεροσκάφη (Flugmeldedienst)**, το οποίο ήταν συνδεδεμένο με έναν κεντρικό ελεγκτή και χρησιμοποιήθηκε σε όλο το μήκος του μετώπου. Έτσι οι Γερμανοί εκτελούν πιο καλές και συγκεντρωμένες επιθέσεις εναντίον των Συμμάχων. Το 1917 οι Γερμανοί κυριαρχούν στον αέρα, σε κάθε περιοχή του μετώπου. Ωστόσο, προς το τέλος του 1917, χάνεται αυτό το πλεονέκτημά τους και οι Σύμμαχοι αποκτούν αεροπορική υπεροχή. Ο θάνατος του Ριχτχόφεν, ο οποίος συμβόλιζε την άνοδο και το τέλος της γερμανικής αεροπορίας, έδωσε το οριστικό τέλος στην αεροπορική υπεροχή των Γερμανών. Είχαν εμφανισθεί όμως και πολλοί αξιόλογοι

---

<sup>10</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 9-15 και Stokesbury James L. 1986, σ. 57-63

αεροπόροι στη Γαλλία και στη Βρετανία. Στη Γαλλία έχουμε τρία γνωστά ονόματα, όπως του **Τσαρλς Νουνγκέσερ (Charles Nungesser)**, ο οποίος ήταν ο τρίτος μεγαλύτερος άσσος της Γαλλίας στην κατάρριψη αεροπλάνων, του **Τζορτζ Γκαϊνέμερ (Georges Guynemer)**, ο οποίος ήταν ο δεύτερος μεγαλύτερος άσσος και του **Φονκ (Fonck)**, οποίος ήταν ο καλύτερος άσσος της Γαλλίας και των Συμμάχων. Στη Βρετανία ο μεγαλύτερος άσσος στις καταρρίψεις αεροπλάνων ήταν ο ταγματάρχης **Έντουαρντ «Μικ» Μάνοκ (Edward «Mick» Mannock)**, ενώ ο **Μπίλυ Μπίσοπ (Billy Bishop)** ήταν πολύ καλός στις αερομαχίες. Όλοι αυτοί οι άσσοι βοήθησαν στην εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής, καθώς άλλαξαν τις χρήσεις και τις μεθόδους του αεροπορικού πολέμου. Πλέον τα αεροπλάνα αποκτούν έναν σημαντικό ρόλο σε καταδιώξεις, αερομαχίες και τα μαχητικά αεροπλάνα γίνονται πολύ σημαντικά. Βέβαια, στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, λόγω τεχνολογικών περιορισμών, τα αεροπλάνα δε μπορούσαν να πετύχουν πολλά, ιδιαίτερα στην περίπτωση του ελέγχου του αέρα. Οπότε, συνήθως προσπαθούσαν να αποκτήσουν αεροπορική υπεροχή πάνω από μία μικρή περιοχή του πεδίου της μάχης και όχι αεροπορική κυριαρχία. Θα χρειαζόταν μια ακόμα γενιά ανδρών και αεροπλάνων για να επιτευχθεί πιο πλήρης έλεγχος του αέρα.<sup>11</sup>

Οι βομβαρδισμοί στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, δεν είχαν φτάσει ακόμα στο ζενίθ τους, ούτε γίνονταν σε τόσο μεγάλη έκταση, όσο στους μετέπειτα πολέμους. Ωστόσο, είχαν αποκτήσει μυθικές διαστάσεις κυρίως λόγω του φόβου του κόσμου, ο οποίος θεωρούσε ότι θα έπεφταν τόνοι βομβών από τον ουρανό με σκοπό την καταστροφή τους. Είχαν από τότε ταυτιστεί με μια αρνητική ψυχολογική επίδραση που μπορούσαν να δημιουργήσουν στους ανθρώπους. Οι πρώτες βόμβες έπεσαν από τα Ζέπελιν. Δεν έμοιαζαν καθόλου με βόμβες, αλλά ήταν οβίδες του πυροβολικού. Στους πρώτους βομβαρδισμούς τους, οι Γερμανοί έριξαν 9.000 βόμβες στην Αγγλία, δηλαδή κάπου 280 τόνους. Πιο πολύ ψυχολογικά επηρέασαν τον πληθυσμό και όχι σωματικά, γιατί ακόμα δεν είχαν εξοικειωθεί με αυτήν την πρακτική, δηλαδή δεν έγιναν πολλές καταστροφές και θάνατοι. Το ίδιο αποτέλεσμα είχαν και οι βομβαρδισμοί των Συμμάχων. Συνήθως, οι άσχημες καιρικές συνθήκες δυσκόλευαν την εύρεση του στόχου και για τους

<sup>11</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 9-15, Pape Robert A. 1996, σ. 332-333 και Stokesbury James L. 1986, σ. 63-64 και 66-75

δύο εμπολέμους στη διάρκεια των βομβαρδισμών, ενώ σημαντικοί περιορισμοί στα βομβαρδιστικά των Γερμανών ήταν τα αντιαεροπορικά πυρά των Βρετανών.<sup>12</sup>

Τρία είναι τα επίπεδα των αεροπορικών βομβαρδισμών (aerial bombardment): το **τακτικό (tactical)**, το **στρατηγικό (strategic)**, και το **ψυχολογικό (psychological)**. Ο τακτικός βομβαρδισμός επιχειρείται μόνο στο πεδίο της μάχης, προς υποστήριξη των φίλιων χερσαίων δυνάμεων που επιχειρούν στο έδαφος. Έτσι, συνδέεται με το στρατό και την έννοια της **εγγύς αεροπορικής υποστήριξης**, αφού γίνεται για την προστασία του φίλιου στρατεύματος. Συνήθως, βομβαρδίζονται το πεδίο της μάχης και όσα βρίσκονται εκεί, δηλαδή τα αρχηγεία του εχθρού, οι γραμμές επικοινωνίας και γενικά στρατιωτικοί στόχοι, με σκοπό τη μείωση των μαχητικών ικανοτήτων του εχθρού. Στον τακτικό βομβαρδισμό ο κύριος στόχος είναι ο βομβαρδισμός του πεδίου της μάχης. Αυτό το είδος βομβαρδισμού δεν θέτει μακροπρόθεσμους στόχους, όπως ο στρατηγικός βομβαρδισμός, αλλά βραχυπρόθεσμους, όπως η κατανίκηση του εχθρού σε μία μάχη.<sup>13</sup>

Το δεύτερο είδος βομβαρδισμού, δηλαδή ο στρατηγικός βομβαρδισμός περιλαμβάνει χτυπήματα τόσο σε στρατιωτικούς στόχους όσο και σε μη στρατιωτικούς στόχους, δηλαδή σε λιμάνια, σε εργοστάσια παραγωγής πολεμικού υλικού, σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, σε βιομηχανικές και στρατιωτικές περιοχές του εχθρού, σε περιοχές ανεφοδιασμού του εχθρού, σε εχθρικές αεροπορικές βάσεις, σε εχθρικά αεροδρόμια, σε εργοστάσια κατασκευής και παραγωγής αεροπλάνων, στις πετρελαϊκές εγκαταστάσεις, στα εργοστάσια παραγωγής ενέργειας, στον ηλεκτρισμό, στις επικοινωνίες, στη βιομηχανία γενικά της εχθρικής χώρας και σε όλα τα στοιχεία της οικονομίας του κράτους, τα οποία κατευθύνονται στην πολεμική προσπάθεια, δηλαδή χτυπήματα εκτός του πεδίου μάχης. Οι δύο βασικοί στόχοι του στρατηγικού βομβαρδισμού ήταν να πληγεί το ηθικό και η οικονομία του εχθρού. Και στις δύο περιπτώσεις, ο εχθρός θα αναγκαζόταν να παρατήσει τον πόλεμο, αφού θα είχε καταστραφεί οικονομικά και ηθικά και θα προτιμούσε να **παραδοθεί**. Έτσι, θα επερχόταν το τέλος του πολέμου. Αργότερα στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ο στρατηγικός βομβαρδισμός εξελίσσεται και **περιλαμβάνει βομβαρδισμούς ολόκληρων περιοχών και πόλεων (area bombing)**. Επίσης, ο στρατηγικός βομβαρδισμός

---

<sup>12</sup> Hastings Max 2010, σ.31-40 και Stokesbury James L. 1986, σ. 77-92

<sup>13</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 11-14 και Stokesbury James L. 1986, σ. 77-92



ταυτίστηκε με τη δημιουργία μιας ανεξάρτητης αεροπορίας κυρίως, στη Βρετανία και τις Η.Π.Α.<sup>14</sup>

Το τρίτο είδος βομβαρδισμού, δηλαδή ο ψυχολογικός βομβαρδισμός χτυπάει στόχους μη στρατιωτικούς και εδώ εντάσσεται η εξέλιξη του στρατηγικού βομβαρδισμού από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και εξής. Είναι δύσκολος ο διαχωρισμός μεταξύ στρατηγικού και ψυχολογικού βομβαρδισμού, καθώς ο δεύτερος στην ουσία, εντάχθηκε στον πρώτο από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και εξής. Στον ψυχολογικό βομβαρδισμό στοχεύονταν κατευθείαν οι πολίτες ενός κράτους, με σκοπό τη μείωση και τη κάμψη της υποστήριξής τους στην πολεμική προσπάθεια, την καταστροφή του ηθικού τους και των αντοχών τους και την δημιουργία μιας άθλιας ζωής για εκείνους μέσα στο κράτος λόγω των καταστροφών του βομβαρδισμού, με τελικό σκοπό την αναζήτηση του τερματισμού του πολέμου και την παράδοση του εχθρικού κράτους.<sup>15</sup>

Η γραμμή, όσον αφορά τους αεροπορικούς βομβαρδισμούς, αν μπορούμε θεωρητικά να την τραβήξουμε, θα ήταν λίγα μέτρα μετά τα χαρακώματα. Οτιδήποτε γινόταν μετά από αυτή τη γραμμή ανήκε στο τακτικό επίπεδο και οτιδήποτε γινόταν πίσω από αυτή τη γραμμή ήταν στο στρατηγικό επίπεδο. Πολλές φορές, υπήρχαν δυσκολίες στην εύρεση του στόχου για βομβαρδισμό, κυρίως λόγω καιρικών συνθηκών, κακής ορατότητας και έλλειψη σωστής πληροφόρησης, όπως και δυσκολία στον ακριβή βομβαρδισμό του εκάστοτε στόχου, καθώς η τεχνολογία ήταν ακόμα ελλιπής.<sup>16</sup> Τα δύο τελευταία προβλήματα θα συνεχίσουν να υφίστανται και στην διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου και μόνο μετά από την παρέλευση αρκετών χρόνων θα αποκτηθεί η κατάλληλη τεχνολογία για βομβαρδισμούς με ακρίβεια στο χτύπημα των στόχων και με σωστή εύρεσή τους.

Η Γαλλία ήταν η πρώτη από τους Συμμάχους που έδωσε έμφαση στους βομβαρδισμούς. Όπως ήδη έχουμε πει, μαζί με αναγνωρίσεις και παρατηρήσεις, στη Γαλλία οι βομβαρδισμοί αποτελούσαν τον τρίτο ρόλο της αεροπορικής της στρατηγικής, ωστόσο τα πρώτα βομβαρδιστικά της, τα **Voisin**, **Farman** και **Caudron** δεν είχαν πολλές δυνατότητες. Ένας από τους πιο σημαντικούς σχεδιαστές βομβαρδιστικών της εποχής, ήταν ο Ιταλός **Κάουντ Καπρόνι (Count**

<sup>14</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 11-14 και Stokesbury James L. 1986, σ. 77-92

<sup>15</sup> Stokesbury James L. 1986, σ. 77-92

<sup>16</sup> Stokesbury James L. 1986, σ. 77-92

**Caproni**). Δημιούργησε μερικά από τα μεγαλύτερα, πιο γνωστά και ικανά αεροπλάνα-βομβαρδιστικά του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, όπως η σειρά **Ca. 3** (διπλάνα), **4** (τριπλάνα), **5** (διπλάνα), τα οποία μπορούσαν να μεταφέρουν τεράστιο φορτίο βομβών. Και στην Ιταλία κυριαρχούσαν οι βομβαρδισμοί, γι' αυτό εκεί γράφτηκαν πολλές θεωρίες για την αεροπορική στρατηγική, όπως οι θεωρίες του Ιταλού θεωρητικού της αεροπορικής στρατηγικής, **Ντουέ (Douhet)**, οι οποίες θα αναλυθούν στο επόμενο κεφάλαιο. Οι Βρετανοί τελικά, το 1916, καταφέρνουν να δημιουργήσουν ένα μεγάλο, αποτελεσματικό και **μεγάλου βεληνεκούς (heavy-bomber)** βομβαρδιστικό αεροπλάνο, το οποίο θα μπορούσε να μεταφέρει κανονικές βόμβες και όχι ομοιώματα βομβών, όπως γινόταν μέχρι τότε. Έτσι, προέκυψε το νέο βομβαρδιστικό το **0/400**. Πετούσε 100 μίλια την ώρα και κουβαλούσε τρία τέταρτα ενός τόνου βομβών. Πραγματικά, ήταν ένα τεράστιο αεροπλάνο και το καλύτερο για εκείνη την εποχή. Ωστόσο, το 1917 οι Γερμανοί δημιούργησαν και εκείνοι ένα καλύτερο βομβαρδιστικό, το **Gotha G.V**, ενώ είχαν αρχίσει να **επιδίδονται σε νυχτερινούς βομβαρδισμούς**. Βέβαια, οι Γερμανοί δεν εκμεταλλεύτηκαν τα πλεονεκτήματα των βομβαρδισμών τους, καθώς ποτέ δεν έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση στη σημασία των βομβαρδισμών και κυρίως, των στρατηγικών βομβαρδισμών.<sup>17</sup> Είναι αποδεκτό ότι γενικότερα οι Γερμανοί τόσο σ' αυτόν τον πόλεμο όσο και στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο δεν έδωσαν ιδιαίτερη σημασία στα πλεονεκτήματα των βομβαρδισμών και της αεροπορικής στρατηγικής γενικότερα. Προτιμούσαν περισσότερο τους τακτικούς βομβαρδισμούς και όχι τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς.

Το 1917 οι Βρετανοί βελτίωσαν τις δυνατότητες μεταφοράς και απογείωσης αεροπλάνων από πλοία. Έτσι, εμφανίζονται τα **αεροπλανοφόρα**, τα οποία ήταν πλοία που είχαν χωρητικότητα και πλατφόρμες για μεταφορά αεροπλάνων. Στο τέλος του 1917, η αεροπορική στρατηγική είχε αποκτήσει, χωρίς να μπορεί να τους εδραιώσει απόλυτα, πολλούς ρόλους πλέον, της αναγνώρισης, της παρατήρησης, της καταδίωξης, της κατάρριψης, των αερομαχιών και του βομβαρδισμού, του τακτικού βομβαρδισμού περισσότερο και λιγότερο του στρατηγικού βομβαρδισμού. Σ' αυτή την τελευταία φάση του πολέμου,

---

<sup>17</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 9-15, Pape Robert A. 1996, σ. 332-333 και Stokesbury James L. 1986, σ. 77-92

εισέρχονται οι **Αμερικανοί**, ενώ οι Ρώσοι απομακρύνονται, λόγω του εμφυλίου πολέμου που έχει ξεσπάσει στη χώρα τους.<sup>18</sup>

Το 1918 γεννιέται στη Βρετανία η **RAF ( Βασιλική Αεροπορία - Royal Air Force)** και έτσι, επιτυγχάνεται η **ανεξαρτησία** της βρετανικής αεροπορίας. Η αεροπορία αποκτά μεγάλη σημασία στη Βρετανία, ενώ υπάρχει η επιδίωξη να λειτουργεί ισότιμα με το ναυτικό και το στρατό. Πολλοί αντιδρούν με τη δημιουργία της RAF, ειδικά το ναυτικό, το οποίο δεν θέλει να υπαχθεί και να υποταχθεί σε μία ανεξάρτητη αεροπορία. Τελικά, διαμορφώνεται ένα **Υπουργείο Αεροπορίας (Air Ministry)** στη Βρετανία. Το 1918 αρχίζει να σταθεροποιείται το μέτωπο υπέρ των Συμμάχων και το καλοκαίρι του 1918, οι Σύμμαχοι προχωρούν στον βομβαρδισμό της Γερμανίας με όσα αεροπλάνα διέθεταν μέχρι τότε. **Προχώρησαν σε βομβαρδισμούς την ημέρα αλλά και τη νύχτα.** Οι στόχοι ήταν κυρίως τα αεροδρόμια του εχθρού, τα οποία θεωρούνταν ζωτικά για την επιτυχία της επιχείρησης και την απόκτηση του ελέγχου του αέρα. Έριξαν σε έξι μήνες 600 τόνους βομβών διαφόρων ειδών, όπως **υψηλά εκρηκτικά και εμπρηστικές βόμβες (high explosives και incendiaries)**. Παρ'όλα αυτά, δεν έκαναν μεγάλη ζημιά στη Γερμανία και υπέστησαν απώλειες από τα αντιαεροπορικά πυρά της. Η Βρετανία εκείνη την εποχή, προχώρησε στην κατασκευή νέων τύπων βομβαρδιστικών, τα οποία ήταν ακόμα πιο μεγάλα από το παρελθόν και με μεγαλύτερη χωρητικότητα. Αποτελούσαν τους προδρόμους των βομβαρδιστικών μεγάλου βεληνεκούς (heavy bombers) του **Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου**. Το πρώτο ήταν το **Vickers Vimy**, ένα διπλό και το δεύτερο, το τεράστιο **Handley-Page V/1500**, το οποίο κουβαλούσε τρεις τόνους βομβών για 1.200 μίλια. Και οι Γερμανοί όμως κατασκεύασαν ένα ακόμη μεγαλύτερο βομβαρδιστικό, το **Zeppelin Staaken R.VI**, το οποίο ήταν πραγματικά τεράστιο, ενώ συνέχισαν τους βομβαρδισμούς της Αγγλίας. Κατασκεύασαν δε και ένα άλλο μαχητικό, ίσως το καλύτερο του πολέμου, το **Fokker D.VII**. Ωστόσο, το 1918 οι Σύμμαχοι όλο και περισσότερο υπερέχουν στον αέρα, ενώ την ίδια χρονιά μπαίνουν στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και οι Η.Π.Α. Όμως, η αεροπορία των τελευταίων ήταν ακόμα σε πρωταρχικό επίπεδο, ανώριμη, όπως και ο στρατός τους και έτσι, παρέμενε σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε σχέση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές αεροπορίες. Είχαν επίσης, πρόβλημα στην παραγωγή αεροπλάνων και λόγω της απειρίας τους, είχαν

<sup>18</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 9-15 και 63-81, Pape Robert A. 1996, σ. 332-33 και Stokesbury James L. 1986, σ. 77-92

τεράστιες απώλειες σ' αυτόν τον πόλεμο. Το μόνο αεροπλάνο που κατάφεραν να δημιουργήσουν και το οποίο ήταν μαχητικό, ήταν το **De Haviland 4**. Τα υπόλοιπα αεροπλάνα τα εισήγαγαν από την Ευρώπη. Παρ' όλα αυτά θα διαμορφώσουν και τις πρώτες θεωρίες τους για την αεροπορική στρατηγική με τον **Μπίλυ Μίτσελ (Billy Mitchell)**, οι οποίες θα αναλυθούν στο επόμενο κεφάλαιο. Προς το τέλος του πολέμου, η αεροπορική στρατηγική θα χρησιμοποιηθεί και με έναν άλλο ρόλο, αυτόν του **ανεφοδιασμού των επίγειων δυνάμεων**. Στα μέσα Οκτωβρίου, οι Σύμμαχοι κυριαρχούν στον αέρα ολοκληρωτικά. Στις 11 Νοεμβρίου του 1918 υπεγράφη η ανακωχή και οι Γερμανοί παραδόθηκαν. Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος είχε τελειώσει.<sup>19</sup>

Συμπερασματικά, είναι φανερό ότι το 1903, με τους αδερφούς Ράιτ (Wright), τέθηκαν οι βάσεις για την ανάπτυξη των αεροπλάνων, των οποίων η κατασκευή και η χρήση θα αρχίσει να αποτελεί πρόκληση για πολλές χώρες, οι οποίες θα αντιληφθούν την στρατιωτική τους σημασία στη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Με το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου γίνεται φανερό ότι το αεροπλάνο πλέον, έχει καθιερωθεί ως όργανο του πολέμου. Παρατήρηση, αναγνώριση, καταδιώξεις, καταρρίψεις, αερομαχίες, αεροπορική υπεροχή, μαχητικά και βομβαρδιστικά αεροπλάνα, τακτικοί και στρατηγικοί βομβαρδισμοί, αεροπλανοφόρα εμφανίστηκαν στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και θα εδραιωθούν στους επόμενους πολέμους.

## 1.2 Ο Μεσοπόλεμος και ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος

Από το 1919 και μετά, γίνεται μία πολύ γρήγορη αποστράτευση των μελών των ενόπλων δυνάμεων και γενικότερα τα στρατιωτικά μέσα και η ανάπτυξή τους τίθενται σε δεύτερη μοίρα. Το ίδιο συμβαίνει και στην αεροπορία, καθώς μειώθηκε η δύναμή της και ο αριθμός των αεροπλάνων. Βέβαια, η αεροπορία των Η.Π.Α. στον **Μεσοπόλεμο** έδειξε προσπάθειες αυτονομίας και εύρεσης του ρόλου της, ενώ και στην Ιταλία, υπό τη δικτατορία του Μπενίτο Μουσολίνι το 1922, διαμορφώνεται μία ανεξάρτητη αεροπορία (**Regia Aeronautica**). Και άλλες χώρες αποκτούν αεροπορία, όπως η Πορτογαλία, η Δανία και η Ιαπωνία. Ωστόσο, η Γερμανία, λόγω της **Συνθήκης των Βερσαλλιών**, στερείται αεροπορίας και μόνο από το 1926 και εξής, δόθηκε "άδεια" στους Γερμανούς για δημιουργία των

---

<sup>19</sup> Hastings Max 2010, σ.31-40, Olsen John Andreas 2011, σ. 9-15 και 63-81 και Stokesbury James L. 1986, σ. 94-104, 106 και 108-109

πρώτων μαχητικών αεροπλάνων μόνο για αεροπορικές επιδείξεις. Οι πρώτοι κατασκευαστές ήταν οι: **Χάινκελ (Heinkel)**, **Ντορνιέρ (Dornier)** και **Γιούνκερς (Junkers)**. Έτσι σιγά-σιγά αρχίζει πάλι να δημιουργείται μία γερμανική αεροπορία. Η Ρωσία βλέπει την αεροπορία της να χάνει έδαφος στον Μεσοπόλεμο, παρόλο που έχει δημιουργηθεί η **Κόκκινη Αεροπορία (Red Air Force)**. Είναι αναμφισβήτητο το γεγονός ότι στον Μεσοπόλεμο αναπτύχθηκαν οι πιο σημαντικές θεωρίες της αεροπορικής στρατηγικής, οι οποίες θα παρουσιασθούν στο επόμενο κεφάλαιο. Βέβαια, πολλές από αυτές τις θεωρίες αμφισβητήθηκαν στην πράξη και δεν έφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, καθώς άλλο η θεωρία, άλλο η πράξη. Είναι αλήθεια ότι στον Μεσοπόλεμο η αεροπορική ισχύς ακόμα αναζητούσε το ρόλο της.<sup>20</sup>

Σ' αυτό το σημείο θα γίνει αναφορά στις θεωρίες περί εξαναγκασμού του εχθρού, πριν αναλυθεί ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος, καθώς συνδέονται άμεσα με την αεροπορική στρατηγική. Ο **εξαναγκασμός (coercion)** του αντιπάλου συνίσταται στο να ακολουθήσει εκείνος τη θέλησή μας και να αλλάξει τη στάση του για ένα θέμα. Ο εξαναγκασμός μπορεί να εφαρμοστεί με τον καλύτερο τρόπο μέσω των διαφόρων ειδών της στρατηγικής και κυρίως, μέσω της αεροπορικής στρατηγικής.<sup>21</sup> Ο ίδιος ο πόλεμος είναι η υπέρτατη μορφή εξαναγκασμού του εχθρού να υποταχτεί στη θέλησή μας. Άρα, η σχέση του εξαναγκασμού με τον πόλεμο είναι άρρηκτη.

Ο εξαναγκασμός έχει επιθετική χρήση και όχι αμυντική και μοιάζει περισσότερο με τον καταναγκασμό (compellence) και όχι τόσο με την αποτροπή (deterrence). Συνδέεται επίσης, με την απειλή να προκληθούν βλάβες στον πληθυσμό ενός κράτους και με την προσπάθεια εκμετάλλευσης των στρατιωτικών πλεονεκτημάτων του αντιπάλου, ώστε εκείνος να μην μπορεί να πετύχει πλέον τους πολιτικούς και στρατιωτικούς του σκοπούς. Πρέπει πάντα αυτός που τον εξασκεί να είναι αξιόπιστος και ισχυρός και να έχει εκτιμήσει σωστά τον αντίπαλο, ο οποίος θα πρέπει να είναι αδύναμος και αναξιόπιστος. Ο **τελικός σκοπός** του εξαναγκασμού είναι η **παράδοση του εχθρού**. Η **επιτυχία** του εξαναγκασμού συνδέεται άμεσα από την επίτευξη ή όχι του τελικού σκοπού. Άλλες φορές ο εξαναγκασμός πετυχαίνει (δηλαδή, ο τελικός σκοπός

<sup>20</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81, Overy Richard J. 1980, σ. 5-6, 9 και 17-18 και Stokesbury James L. 1986, σ. 112-120 και 125-128

<sup>21</sup> Pape Robert A. 1996, σ. 1-5, 7-8, 10, 13, 15, 18-26, 29-32, 39, 44-47 και 56, Mueller Karl 1998, σ. 182-228 και Pape Robert A. 1997, σ. 93-114

επιτυγχάνεται) και άλλες φορές όχι (δηλαδή, ο τελικός σκοπός δεν επιτυγχάνεται, όπως στην περίπτωση του στρατηγικού βομβαρδισμού της Γερμανίας στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο). Η επιτυχία του εξαναγκασμού φέρνει καλά αποτελέσματα και πλεονεκτήματα, όπως μεγαλύτερη δύναμη στα κράτη που την επιχειρούν, αλλά φέρνει μειονεκτήματα στα κράτη που την ανέχονται. Αντίθετα, η **αποτυχία** του εξαναγκασμού δημιουργεί προβλήματα και καταστροφή στα κράτη που την επιχειρούν, αλλά και στα κράτη που την ανέχονται, γιατί ήδη έχουν πληγεί αρκετά. Ο εξαναγκασμός εφαρμόζεται άλλες φορές με **στρατιωτικά μέσα (military coercion)**, τα οποία αποτελούν την πιο συνηθισμένη μορφή του, καθώς προσφέρουν πιο πολλά πλεονεκτήματα και άλλες με **μη στρατιωτικά μέσα (non-military coercion)**, δηλαδή με διπλωματικά, οικονομικά ή άλλα μέσα.<sup>22</sup>

Στην αεροπορική στρατηγική, κυρίως οι βομβαρδισμοί, τόσο οι στρατηγικοί, όσο και οι τακτικοί, χρησιμοποιούνται για τον εξαναγκασμό του εχθρού. Ο εξαναγκασμός σ' αυτές τις περιπτώσεις γίνεται μέσω της **τιμωρίας (punishment)**, της **άρνησης (denial)** και του **αποκεφαλισμού (decapitation)**. Στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς εφαρμόζεται ο εξαναγκασμός και με τις τρεις παραπάνω μορφές του, δηλαδή την τιμωρία, την άρνηση και τον αποκεφαλισμό (punishment, denial, decapitation). Η τιμωρία συνίσταται στον βομβαρδισμό των εχθρικών πόλεων (area-bombing), όπως έγινε κυρίως στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο εναντίον των γερμανικών πόλεων. Συνήθως, αποτυγχάνει, γιατί ο πληθυσμός και το ηθικό του εχθρού δυναμώνουν πιο πολύ, αντί να καταρρέουν. Το κράτος δεν παραδίνεται. Η άρνηση συνίσταται στον βομβαρδισμό στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων του εχθρού, όπως γίνεται συνήθως στους περισσότερους πολέμους. Θεωρείται, αν και όχι πάντα, πιο επιτυχημένη. Ωστόσο, σε κάποιες περιπτώσεις αποτυγχάνει, γιατί πάντα υπάρχουν αποθέματα σε ένα κράτος που το βοηθούν στη συνέχιση του πολέμου, ενώ και οικονομίες πλέον των χωρών δεν καταρρέουν εύκολα και δεν είναι τόσο διάτρητες. Το κράτος δεν παραδίνεται. Ο αποκεφαλισμός συνίσταται στον βομβαρδισμό επίσης στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων, ωστόσο εδώ η έμφαση δίνεται σε βομβαρδισμούς κατά της εχθρικής ηγεσίας και των δικτύων της, με σκοπό την διάλυσή της. Συνήθως, αποτυγχάνει, καθώς είναι δύσκολη η εύρεση και η

---

<sup>22</sup> Pape Robert A. 1996, σ. 1-5, 7-8, 10, 13, 15, 18-26, 29-32, 39, 44-47 και 56, Mueller Karl 1998, σ. 182-228 και Pape Robert A. 1997, σ. 93-114

«εξαφάνιση» της εχθρικής ηγεσίας. Το κράτος δεν παραδίνεται. Ο αποκεφαλισμός εφαρμόστηκε κυρίως, στον **Πόλεμο του Κόλπου**.<sup>23</sup>

Συμπερασματικά λοιπόν, πρέπει να ειπωθεί ότι συνήθως, με εξαίρεση κάποιες φορές την άρνηση, οι παραπάνω μορφές του εξαναγκασμού αποτυγχάνουν, καθώς δεν καταφέρνουν να οδηγήσουν στην επίτευξη του τελικού σκοπού, δηλαδή στην παράδοση του εχθρού. Συνεπώς, η επιτυχία τους είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την επίτευξη του τελικού σκοπού, ο οποίος είναι ο ίδιος και στις τρεις μορφές του εξαναγκασμού, απλώς η κάθε μορφή χρησιμοποιεί διαφορετικά μέσα για να τον επιτύχει. Ωστόσο, πρέπει να ειπωθεί ότι παρόλο που συχνά αποτυγχάνουν, συμβάλλουν σημαντικά στην γενικότερη κατάρρευση του εχθρού. Στον τακτικό βομβαρδισμό, δηλαδή στην εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων, αλλά και σε άλλους βομβαρδισμούς που σχετίζονται με το πεδίο της μάχης, εφαρμόζεται μόνο ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης, ο οποίος θεωρείται αποδοτικός σε κάποιες περιπτώσεις. Είναι αλήθεια ότι άλλα κράτη είναι πιο ευάλωτα στον εξαναγκασμό και άλλα όχι. Οι δυνατότητες των αεροσκαφών με το πέρασμα των χρόνων αυξάνουν τις δυνατότητες της αεροπορικής στρατηγικής για την εφαρμογή του εξαναγκασμού.<sup>24</sup>

Ο εξαναγκασμός στις θεωρίες των βασικότερων θεωρητικών της αεροπορικής στρατηγικής εμφανίζεται ως εξής: ο εξαναγκασμός μέσω τιμωρίας για βομβαρδισμό του εχθρικού πληθυσμού εμφανίζεται κυρίως, στις θεωρίες του Ντουέ. Και ο Τρέντσαρντ δίνει έμφαση στον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας, αλλά θεωρεί το ίδιο σημαντικό και τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης. Ο **Σεβέρσκυ (Seversky)** ήταν πιο κοντά στον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης, το ίδιο πρόσβευε και ο πιο βασικός εκφραστής της αεροπορικής θεωρίας των Η.Π.Α., ο Μίτσελ, ενώ και ο **Σλέσσορ (Slessor)** εξέφραζε την ίδια άποψη. Ο **Γουόρντεν (Warden)**, ο οποίος αντιπροσωπεύει τους νεώτερους θεωρητικούς της αεροπορικής στρατηγικής, ήταν ο βασικός εκφραστής του εξαναγκασμού μέσω του αποκεφαλισμού.<sup>25</sup>

Ο **Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος** αποτελεί την έκρηξη της αεροπορικής στρατηγικής και κυρίως, των στρατηγικών βομβαρδισμών και των βομβαρδισμών πόλεων (area-bombing).

<sup>23</sup> Pape Robert A. 1996, σ. 1-5, 7-8, 10, 13, 15, 18-26, 29-32, 39, 44-47 και 56

<sup>24</sup> Pape Robert A. 1996, σ. 1-5, 7-8, 10, 13, 15, 18-26, 29-32, 39, 44-47 και 56

<sup>25</sup> Pape Robert A. 1996, σ. 1-5, 7-8, 10, 13, 15, 18-26, 29-32, 39, 44-47 και 56

Όσο πλησιάζουμε στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, έχουμε εξελίξεις στα αεροπλάνα. Γίνονται αυτή την εποχή μεγαλύτερα, καλύτερα και γρηγορότερα. Εμφανίζονται νέοι τύποι αεροπλάνων, οι οποίοι θα χρησιμοποιηθούν και στον ίδιο τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, στη διάρκεια του οποίου παρατηρείται τεράστια τεχνολογική πρόοδος σ' αυτόν τον τομέα. Το βομβαρδιστικό **Martin B-10** εμφανίστηκε το 1935, ήταν μονοπλάνο, μπορούσε να μεταφέρει βόμβες και ήταν καταπληκτικό για εκείνη την εποχή. Σύντομα, το 1937, εμφανίστηκαν μεγαλύτερα και καλύτερα αεροπλάνα, όπως τα βομβαρδιστικά **Douglas B-18**, και το **Heinkel III**, το οποίο χρησιμοποιήθηκε από πολλές αεροπορίες για σχεδόν 30 χρόνια. Αυτή την εποχή, αναπτύσσονται πλήρως τα αεροπλανοφόρα (**aircraft carriers**), ιδιαίτερα στην Βρετανία, στις Η.Π.Α., και στην Ιαπωνία, οι οποίες τελικά απέκτησαν το μονοπώλιο σ' αυτόν τον τομέα, καθώς οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές δυνάμεις δεν είχαν ιδιαίτερη εξέλιξη. Τα αεροπλανοφόρα μεταφέρουν συγκεκριμένο αριθμό αεροπλάνων, τα οποία προορίζονται να χτυπήσουν ορισμένους στόλους. Λίγο πριν τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Η.Π.Α. δημιουργούν ίσως το πιο γνωστό και κλασικό βομβαρδιστικό του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, το **B-17 Flying Fortress**. Στη Γερμανία μάλιστα, από το 1933 και εξής με την άνοδο του **Χίτλερ (Hitler)**, διαμορφώνεται μια πρώτης τάξης αεροπορία. Ο **Χέρμαν Γκαίρινγκ (Hermann Göring)** γίνεται υπαρχηγός της Αεροπορίας και δημιουργείται μια ανεξάρτητη αεροπορία, η **Λουφτβάφε (Luftwaffe)**, η οποία αρχικά, προορίστηκε για τακτική αεροπορική ισχύ και για **μεσαίου βεληνεκούς επιχειρήσεις (medium-range operations)**, παρά για στρατηγική αεροπορική ισχύ και **μεγάλου βεληνεκούς επιχειρήσεις (long-range operations)**. Τα γερμανικά αεροπλάνα ήταν κυρίως μαχητικά, όπως το **Heinkel 51**, το **Arado 68**, τα οποία ήταν διπλάνα και τα δύο, αλλά ήταν και βομβαρδιστικά, όπως τα νέα **Junkers 87**, τα **Dornier 23**, τα **Junkers 52**, το **Heinkel III** και το **Dornier 17**. Το 1933, η Γαλλία αποκτά μια ανεξάρτητη αεροπορία, ωστόσο συνεχίζει να διαθέτει πεπερασμένο και παλιό εξοπλισμό. Όσο προχωράμε προς τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η αεροπορική στρατηγική θα αποκτήσει κυρίαρχη θέση.<sup>26</sup>

Ο **εμφύλιος πόλεμος στην Ισπανία**, το 1936, αναβιώνει τις τεχνικές και τις τακτικές του αεροπορικού πολέμου που χρησιμοποιήθηκαν στον Πρώτο

---

<sup>26</sup> Stokesbury James L. 1986, σ. 129-141, 143 και 145-148



Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ στην ουσία προετοιμάζει τους πιλότους για τον επικείμενο πόλεμο που έρχεται, δηλαδή τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι Γερμανοί μάλιστα, δημιουργούν νέους τύπους αεροπλάνων, οι οποίοι θα κυριαρχήσουν σε μεγάλο βαθμό στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, όπως το **Messerschmitt Bf 109**, το οποίο ήταν ένα μαχητικό, τα **Junkers Ju 87 “Stuka”**, τα οποία ήταν βομβαρδιστικά. Στον ισπανικό εμφύλιο, η αεροπορική στρατηγική είχε κυρίως τακτική χρήση,<sup>27</sup> δηλαδή χρησιμοποιήθηκε στο πεδίο της μάχης και προς υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων.

Ωστόσο, σ’ αυτόν τον πόλεμο, γίνονται και οι πρώτοι στρατηγικοί βομβαρδισμοί πόλεων από τους Γερμανούς (area bombing), όπως η **Μαδρίτη**, η οποία θεωρείται ως η πρώτη δυτική πόλη που βομβαρδίστηκε, η **Γκουέρνικα**, η οποία ισοπεδώθηκε εντελώς προκαλώντας φρίκη σε όλους. Η τελευταία βομβαρδίστηκε αργά το απόγευμα στις 26 Απριλίου 1937, με Heinkel III και Junkers 52. Ρίχτηκαν διαφόρων ειδών βόμβες, όπως υψηλά εκρηκτικά και εμπρηστικές βόμβες (high explosives, incendiary bombs) και χρησιμοποιήθηκαν και πυροβόλα. Η επίθεση έγινε σε κύματα κάθε 20 λεπτά για 3 ώρες. Η πόλη έγινε συντρίμια. 1654 άνθρωποι σκοτώθηκαν, 889 τραυματίστηκαν. Οι Γερμανοί στην περίπτωση των στρατηγικών βομβαρδισμών των ισπανικών πόλεων ακολούθησαν τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας. Και οι Ιάπωνες ωστόσο, αρχίζουν αυτή την εποχή να δημιουργούν αεροπλάνα, μιμούμενοι τη δυτική τεχνολογία και να δείχνουν επιθετικές τάσεις. Το 1931 κατακτούν τη Μαντζουρία, το 1932 τη Σαγκάη και το 1937 κηρύσσουν τον πόλεμο στην Κίνα. Αναπτύσσουν νέους, καλύτερους τύπους αεροσκαφών, όπως το **Mitsubishi ASM** και το **G3M2**.<sup>28</sup>

Πρέπει να ειπωθεί ότι από μόνος του ο αεροπορικός πόλεμος δεν οδηγεί στη νίκη. Λίγες μάχες στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, όπως και στους μετέπειτα πολέμους, κερδήθηκαν μόνο με την χρήση της αεροπορικής στρατηγικής και ακόμα λιγότερες είχαν κάποιο στρατηγικό αποτέλεσμα. Αυτό δεν σημαίνει ότι τα αεροπλάνα δεν είναι σημαντικά στον πόλεμο, απλώς πρέπει να συνδυάζονται με άλλες δυνάμεις, όπως ο στρατός και το ναυτικό. Στην νίκη συμβάλλουν και η αεροπορική και η χερσαία και η ναυτική στρατηγική. Η κάθε μια από αυτές έχει το δικό της ρόλο και μέρος στον πόλεμο. Όλες μαζί φέρνουν τη νίκη. Στον αεροπορικό πόλεμο, πρέπει να αποκτηθεί πρώτα η αεροπορική υπεροχή και μετά

<sup>27</sup> Pape Robert A. 1996, σ. 335-337 και Stokesbury James L. 1986, σ. 129-141, 143 και 145-148

<sup>28</sup> Pape Robert A. 1996, σ. 335-337 και Stokesbury James L. 1986, σ. 129-141, 143 και 145-148

να διεξαχθούν οι υπόλοιπες αεροπορικές επιχειρήσεις.<sup>29</sup> Αν δεν γίνει αυτό, τότε η αποτυχία είναι βέβαιη.

Λίγο πριν τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και στη διάρκειά του, όλες οι αεροπορίες και οι χώρες θεωρούσαν ότι ο πρωταρχικός ρόλος της αεροπορικής στρατηγικής είναι η επίθεση. Η αεροπορική στρατηγική επίσης, συνδέεται πάντα με οικονομική και τεχνολογική πρόοδο, γι' αυτό και μόνο οι πιο ανεπτυγμένες και βιομηχανικές χώρες είχαν καταφέρει να έχουν αεροπορική στρατηγική στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.<sup>30</sup>

Ο Χίτλερ, ο Γκαίρινγκ και πολλοί Γερμανοί δεν γνώριζαν τις πραγματικές ικανότητες της αεροπορικής ισχύος και σε όλη την διάρκεια του πολέμου δεν εκτίμησαν ιδιαίτερα τις ικανότητες της. Γι' αυτό πάντοτε περιόριζαν την χρήση της. Το 1938, ο Χίτλερ κατακτά την Αυστρία και την **Τσεχοσλοβακία**, ενώ οι υπόλοιποι Ευρωπαίοι δεν αντιδρούν. Οι παραπάνω χώρες φοβούνται τις συνέπειες από έναν πιθανό βομβαρδισμό από την “τρομερή” Λουφτβάφε (Luftwaffe) και έτσι παραδόθηκαν αμέσως.<sup>31</sup> Έτσι, ο εξαναγκασμός (coercion) του Χίτλερ προς τις παραπάνω χώρες για να ακολουθήσουν την θέλησή του πετυχαίνει απόλυτα, χωρίς ίχνος μάχης ή άλλων στρατιωτικών ενεργειών.

Σημασία είχε όχι τι πραγματική ισχύ διέθεταν οι Γερμανοί, αλλά τι πίστευε ο αντίπαλος ότι είχαν. Σ' αυτή την εξαπάτηση του αντιπάλου, ο Χίτλερ είχε βασίσει μεγάλο μέρος της στρατηγικής του. Παρόλο που διέθετε λιγότερα αεροπλάνα από τους Συμμάχους, όλοι θεωρούσαν την Λουφτβάφε (Luftwaffe) ως την πιο δυνατή και μεγάλη αεροπορία.<sup>32</sup>

Στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο όλοι πλέον δέχονταν ότι η αεροπορική στρατηγική ήταν αναπόσπαστο μέρος μιας πολεμικής προσπάθειας και όλοι ήθελαν πλέον να κερδίσουν τον αεροπορικό έλεγχο. Ωστόσο, ο καθένας αντιλαμβανόταν αλλιώς τις δυνατότητες της. Οι περισσότεροι θεωρούσαν ακόμα πως η αεροπορική στρατηγική ήταν βοηθητική στον στρατό και το ναυτικό, καθώς αυτός που κυριαρχεί είναι ο στρατός και την χρησιμοποιούσαν μόνο στο τακτικό

---

<sup>29</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 1, 6-8 και 19 και Stokesbury James L. 1986, σ. 129-141, 143 και 145-148

<sup>30</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 2 και 16

<sup>31</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 8-11, 14-17, 19-30 και 44-45 και Stokesbury James L. 1986, σ. 149-169

<sup>32</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 8-11, 14-17, 19-30 και 44-45 και Stokesbury James L. 1986, σ. 149-169

επίπεδο. Κυρίως η Γαλλία και η Γερμανία το πρέσβευαν αυτό.<sup>33</sup> Είναι αλήθεια ότι η Γερμανία και στους δύο Παγκοσμίους Πολέμους έδωσε περισσότερη έμφαση στην τακτική αεροπορική ισχύ και όχι τόσο στην στρατηγική αεροπορική ισχύ, ενώ θεωρούσε ότι ο στρατός θα την οδηγούσε πιο κοντά στην νίκη απ'ότι η αεροπορία.

Τόσο η Γαλλία, όσο και η Γερμανία θεωρούσαν επίσης, ότι η στρατηγική χρήση της αεροπορικής ισχύος και κυρίως ο στρατηγικός βομβαρδισμός δεν είναι ακόμα τόσο κοντά στις στρατιωτικές επιχειρήσεις και στις προτεραιότητές τους. Περισσότερο, η αεροπορική ισχύς πρέπει να χρησιμοποιείται για τακτική υποστήριξη των ενόπλων δυνάμεων στο έδαφος. Το ίδιο πίστευε και η Ρωσία. Οι Ιταλοί ακολουθούσαν τις θεωρίες του Ντουέ, δηλαδή τον στρατηγικό βομβαρδισμό και τον βομβαρδισμό πόλεων, χωρίς όμως να μπορούν ποτέ να τις κάνουν πράξη. Μόνο η Βρετανία και οι Η.Π.Α. έδωσαν πιο πολύ έμφαση στη στρατηγική χρήση της αεροπορικής ισχύος, η οποία θα δρούσε τελείως ανεξάρτητα. Στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, θα παρουσιάσουν τους μεγαλύτερους βομβαρδιστικούς στόλους που διαμορφώθηκαν ποτέ.<sup>34</sup> Η Βρετανία και οι Η.Π.Α. και στους δύο Παγκοσμίους Πολέμους έδωσαν περισσότερη έμφαση στην στρατηγική αεροπορική ισχύ και στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς και όχι τόσο στην τακτική αεροπορική ισχύ, ενώ θεωρούσαν ότι η αεροπορία θα τις οδηγούσε πιο κοντά στην νίκη απ'ότι ο στρατός. Επομένως, διακρίνεται πολύ καθαρά η διαφορά της Γερμανίας από την Βρετανία και τις Η.Π.Α. αναφορικά με τον ρόλο της αεροπορικής στρατηγικής στον πόλεμο.

Στη Βρετανία και τις Η.Π.Α. δημιουργούνται περισσότερο τα **μεγάλης εμβέλειας στρατηγικά βομβαρδιστικά (heavy strategic bombers)**. Τα πιο γνωστά και θρυλικά ίσως, μεγάλης εμβέλειας στρατηγικά βομβαρδιστικά (heavy bombers) του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου ανήκαν σε 3 χώρες: τη Μ. Βρετανία (**το Lancaster**), τις Η.Π.Α. (το B-17 «Flying Fortress») και τη Γερμανία (**το Heinkel He 177**). Και τα τρία σημάδεψαν τον αεροπορικό πόλεμο των τριών παραπάνω χωρών. Η σειρά μάλιστα, των **B-17** στην Αμερική άφησε ιστορία. Ήταν τα πιο αγαπημένα αεροπλάνα στις Η.Π.Α. και τα πιο αντιπροσωπευτικά της αεροπορικής στρατηγικής των Η.Π.Α. Το ίδιο ήταν και για τους Βρετανούς τα

<sup>33</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 8-11, 14-17, 19-30 και 44-45 και Stokesbury James L. 1986, σ. 149-169

<sup>34</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 8-11, 14-17, 19-30 και 44-45 και Stokesbury James L. 1986, σ. 149-169

Λάνκαστερ. Είχαν μεγάλη χωρητικότητα βομβών και σχεδόν έριξαν τα 2/3 των βομβών που έπεσαν από την βρετανική αεροπορία στη Γερμανία στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι Βρετανοί τα θεωρούσαν ως τα καλύτερα βομβαρδιστικά του πολέμου. Αντίθετα, το γερμανικό Heinkel He 177 είχε από την αρχή προβλήματα, κυρίως το ότι έπιανε φωτιά από μόνο του και έτσι είχαν προκληθεί πολλά ατυχήματα. Ίσως και η έλλειψη έμφασης των Γερμανών και του Γκαίρινγκ στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς να εμπόδισαν την πλήρη ανάπτυξη του παραπάνω αεροπλάνου.<sup>35</sup>

Είναι αναμφισβήτητο ότι ιδιαίτερα οι Σύμμαχοι έδωσαν τεράστια σημασία στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς και στις ικανότητές τους (**«τα βομβαρδιστικά πάντα θα περνούν»** - **“the bomber will always get through”**), έλεγαν πολλοί τότε και αυτό βοήθησε στην ανάπτυξη των στρατηγικών βομβαρδισμών και των βομβαρδιστικών μεγάλης εμβέλειας του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου). Οι ίδιοι όμως, που έδωσαν αυτή την έμφαση άρχισαν να αναζητούν, όπως η Βρετανία, προστασία από τους βομβαρδισμούς μέσω της αεράμυνας (aerial defense). Έτσι, δημιουργήθηκαν νέοι τύποι μαχητικών αεροπλάνων στην Βρετανία, όπως τα μονοπλάνα **Hawker Hurricane** και αργότερα τα **Spitfire**. Μάλιστα, το 1939, οι Βρετανοί στην προσπάθειά τους να βρύνουν τα εχθρικά αεροπλάνα, θα ανακαλύψουν πρώτοι τα **ραντάρ** (**“a Radio Direction Finder”**). Δημιουργήθηκε μια ολόκληρη αλυσίδα με σταθμούς ραντάρ, τα οποία τους προειδοποιούσαν όταν τα εχθρικά αεροσκάφη κατευθύνονταν εναντίον τους. Επίσης, δημιούργησαν μια συσκευή, την **IFF** (**«Αναγνώριση Φίλου ή Εχθρού» «Identification Friend or Foe»**), η οποία τους έλεγε ποιες από τις κουκκίδες στις οθόνες των ραντάρ τους προσδιόριζαν εχθρικά ή φιλικά αεροπλάνα. Επίσης, είχαν συνδέσει το παραπάνω σύστημα με ένα επικοινωνιακό δίκτυο, το οποίο παρείχε στα μαχητικά και στους πιλότους, χρήσιμες πληροφορίες. **Έτσι, τα βομβαρδιστικά δε θα περνούσαν πάντα** (**“the bomber was not always going to get through”**).<sup>36</sup>

Προς το τέλος του 1939, ξεκινά και επίσημα ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος, με τη Βρετανία και τη Γαλλία να κηρύσσουν τον πόλεμο στη Γερμανία, η οποία είχε κατακτήσει και την **Πολωνία**. Είναι η απαρχή του πολέμου του

---

<sup>35</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 8-11, 14-17, 19-30 και 44-45 και Stokesbury James L. 1986, σ. 149-169

<sup>36</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 8-11, 14-17, 19-30 και 44-45 και Stokesbury James L. 1986, σ. 149-169

Χίτλερ, του πολέμου αστραπή (“blitzkrieg”), στη διάρκεια του οποίου τα αεροπλάνα ήταν στον αέρα και ταυτόχρονα ο στρατός στο έδαφος. Οι Γερμανοί δεν βρήκαν ιδιαίτερη αντίσταση από τους Πολωνούς. Κατέστρεψαν τα περισσότερα αεροσκάφη των Πολωνών στο έδαφος, ενώ τα γερμανικά μαχητικά, τα οποία ήταν άπιαστα στον αέρα και γρήγορα, υπερτερούσαν των πολωνικών μαχητικών. Έτσι, οι Γερμανοί απέκτησαν τον έλεγχο του αέρα πολύ γρήγορα και συνέχισαν τις αεροπορικές τους επιχειρήσεις κατά της Πολωνίας ανενόχλητοι. Βομβάρδισαν πολωνικές πόλεις με τα Stuka και τα Junkers Ju-87, όπως ο ισοπεδωτικός βομβαρδισμός της Βαρσοβίας, ενώ βομβάρδισαν και τα σημεία συγκέντρωσης και επικοινωνιών των Πολωνών. Αμέσως μετά, ο Χίτλερ στράφηκε προς τη Δύση. Κατέκτησε τη **Δανία και τη Νορβηγία**, ενώ και οι Γάλλοι παραδόθηκαν στους Γερμανούς το 1940.<sup>37</sup>

Σ’ αυτή την πρώτη φάση του πολέμου, οι Γερμανοί υπερτερούσαν παντού και κυρίως στον αέρα. Διέθεταν πιο μοντέρνα και εξελιγμένα αεροπλάνα, κυρίως μαχητικά, όπως το **Messerschmitt Me 109**, σε σχέση με τους Γάλλους και τους υπόλοιπους Συμμάχους. Είχαν καταφέρει σωστή συνεργασία στρατού-αεροπορίας, είχαν μια ενιαία διοίκηση, ενώ χρησιμοποιούσαν αποτελεσματικά και **αντιαεροπορικά πυρά (antiaircraft batteries)** κατά των Συμμάχων. Σειρά τώρα είχε πλέον η Βρετανία. Αν οι Γερμανοί περνούσαν το Κανάλι και αποβιβάζονταν, όλα θα τελείωναν για τη Βρετανία. Οι Γερμανοί θα χρησιμοποιήσουν τον αεροπορικό πόλεμο για να κυριαρχήσουν στο Κανάλι. Η αεροπορική μάχη που ακολούθησε ονομάστηκε «**Η Μάχη της Βρετανίας**» (“**The Battle of Britain**”) και ήταν η πρώτη, ανεξάρτητη αεροπορική μάχη στην ιστορία, παρόλο που καμία από τις δύο πλευρές δεν τη θεωρούσε ως την καθοριστική, τελική μάχη για την κατάκτηση ή μη, του Καναλιού. Ωστόσο, τελικά αυτή η αεροπορική μάχη έμελλε να είναι και η καθοριστική, ενώ ήταν και από την αρχή προεξοφλημένη και ο νικητής σίγουρος, δηλαδή η Βρετανία. Και αυτό γιατί, η Βρετανία διέθετε ισχυρή αεράμυνα και η Γερμανία δεν διέθετε βομβαρδιστικά μεγάλης εμβέλειας (heavy strategic bombers). Οπότε, ήταν βέβαιο, πως η Βρετανία θα νικούσε. Αρχικά, η Λουφτβάφε θα προσπαθήσει να επιτύχει τον έλεγχο του αέρα. Στις 8 Αυγούστου του 1940, ξεκινά η μάχη της Βρετανίας. Οι Βρετανοί χρησιμοποιούν τα εξής μαχητικά: **Spitfires, Hurricanes, Gladiator, Blenheim, Defiant**. Οι Γερμανοί

<sup>37</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 8-11, 14-17, 19-30 και 44-45 και Stokesbury James L. 1986, σ. 149-169

χρησιμοποίησαν το πιο καλό τους μαχητικό, το **Messerschmitt Me 109E**, καθώς και τα βομβαρδιστικά Dorniers, Heinkels, Junkers και τα μαχητικά συνοδείας, όπως το **Messerschmitt Me 110**. Οι Γερμανοί αρχικά, αποφάσισαν να χτυπήσουν στρατιωτικούς στόχους και να ακολουθήσουν τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης, δηλαδή την βρετανική αεροπορία και κυρίως, τα βρετανικά αεροδρόμια. Έτσι, στις 15 Αυγούστου ξεκίνησαν την κύρια επίθεσή τους με το κωδικό όνομα «**Ημέρα του Αετού**» (“**Eagle Day**”). Χτυπήθηκαν κάποια αεροδρόμια, μέχρι που καταστράφηκαν ολοσχερώς. Όμως, η επιχείρηση αυτή απέτυχε.<sup>38</sup>

Προς τα τέλη Αυγούστου, οι Γερμανοί επιτίθενται πλέον σε πιο αποτελεσματικούς στόχους, σχεδόν σε όλη τη δομή της βρετανικής αεροπορίας, στους σταθμούς ραντάρ, στα αεροδρόμια, στους μηχανισμούς ελέγχου και επιτυγχάνουν σημαντικά αποτελέσματα. Αρχίζουν και τους βομβαρδισμούς των βρετανικών πόλεων (area-bombing), υιοθετώντας έτσι, τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας, καθώς ήθελαν να χτυπήσουν το ηθικό των κατοίκων του Λονδίνου. Αυτό νόμιζαν ότι θα τους οδηγούσε στη νίκη. Ωστόσο, αυτό θα ήταν η αρχή του τέλους τους. **Ο βομβαρδισμός του Λονδίνου (7 Σεπτεμβρίου)** είναι ένα από τα πιο σημαντικά και γνωστά επεισόδια στην αεροπορική ιστορία. 30.000 άνθρωποι πέθαναν, γι’ αυτό και μπορεί να συγκριθεί με τους καταστροφικούς βομβαρδισμούς του **Λένινγκραντ (Leningrad)**, του **Τόκιο (Tokyo)** και της **Δρέσδης (Dresden)**. Οι βομβαρδισμοί του Λονδίνου, γίνονταν και νύχτα και μέρα και οδήγησαν στη δημιουργία των γνωστών σε όλους **μασκών αερίου (gas masks)**, αλλά και των **νυχτερινών μαχητικών αεροπλάνων (night fighters)**, για να αντιμετωπισθούν οι εχθρικοί νυχτερινοί βομβαρδισμοί. Καταστράφηκαν ή χτυπήθηκαν 3,5 εκατομμύρια σπίτια, ενώ βομβαρδίστηκε και η Βουλή (House of Commons). Τελικά, ο βομβαρδισμός του Λονδίνου δεν έφερε ιδιαίτερα αποτελέσματα. Έτσι, άρχισαν να βομβαρδίζονται και άλλες βρετανικές πόλεις, όπως το **Κόβεντρυ (Coventry)**. Πλέον οι Γερμανοί σταματούν τους **αεροπορικούς βομβαρδισμούς την ημέρα** και ξεκινούν νυχτερινούς βομβαρδισμούς. Ωστόσο, οι νυχτερινοί βομβαρδισμοί δεν είναι ακριβείς. Ούτε οι βομβαρδισμοί την ημέρα είναι ακόμα ακριβείς, πόσο μάλλον οι νυχτερινοί. Σιγά-σιγά, οι επιτυχίες των Βρετανών και οι καταρρίψεις των γερμανικών αεροπλάνων μεγαλώνουν. Τελικά, οι Γερμανοί ακυρώνουν την αεροπορική επιχείρηση και την εισβολή στο Κανάλι. Εξάλλου, η

---

<sup>38</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 1-3, 30-37 και 43-46, Pape Robert A. 1996, σ. 343-344 και Stokesbury James L. 1986, σ. 171-182

Λουφτβάφε ήδη αρχίζει να χάνει τη δύναμή της. Αντίθετα, οι Βρετανοί αρχίζουν να ισχυροποιούνται. Τελικά, φαίνεται πως ο βομβαρδισμός του Λονδίνου και γενικά όλη η επιχείρηση των Γερμανών δεν έπληξε ιδιαίτερα τη βρετανική παραγωγή και τα εργοστάσια. Οι Γερμανοί επίσης, δεν κατάφεραν να αποκτήσουν τον έλεγχο του αέρα από τη βρετανική αεροπορία και έτσι να οδηγηθούν σε ένα στρατηγικό πλήγμα κατά τις βρετανικής βιομηχανίας. Επίσης, δεν κατάφεραν να μειώσουν το ηθικό και να βλάψουν ψυχολογικά τον πληθυσμό του Λονδίνου, ώστε ο πληθυσμός να εξεγερθεί, να ανατρέψει την κυβέρνηση και να ζητήσει τον τερματισμό του πολέμου και την παράδοση στον εχθρό.<sup>39</sup> Στην ουσία, οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί του Χίτλερ και κατ'επέκταση ο εξαναγκασμός μέσω της τιμωρίας κυρίως και της άρνησης είχαν αποτύχει, διότι δεν οδήγησαν στην παράδοση της Βρετανίας.

Το 1941, ο Χίτλερ κατακτά τα **Βαλκάνια** και την **Ελλάδα**. Επόμενος σταθμός του Χίτλερ η Ρωσία («**επιχείρηση Μπαρμπαρόσα**» “**Barbarossa**”), η οποία διέθετε απαρχαιωμένο εξοπλισμό. Από δω και πέρα, ο Χίτλερ δίνει έμφαση στον στρατό του, τον οποίο θεωρεί ότι θα του φέρει τη νίκη στον πόλεμο, ενώ η Λουφτβάφε χάνει τη σημασία και αποκτά τακτική και υποστηρικτική προς τον στρατό χρήση. Οι Γερμανοί δεν υπολόγισαν σωστά την Ρωσία και αντιδρώντας αλαζονικά, πίστεψαν ότι υπερείχαν σε όλα. Αρχικά, οι Γερμανοί πράγματι ξεπερνούσαν τους Ρώσους σε όλα, ειδικά στην ποιότητα και ανωτερότητα των όπλων τους. Ωστόσο, στη συνέχεια τα πράγματα άλλαξαν. Σ' αυτόν τον πόλεμο, δεν είχαμε σχεδόν καθόλου στρατηγικούς βομβαρδισμούς. Αντίθετα, είχαμε τακτικούς βομβαρδισμούς και τακτική αεροπορική στρατηγική και από τους δύο εμπολέμους. Οι Γερμανοί δε θα ξαναπροσπαθήσουν να χρησιμοποιήσουν στρατηγικά την αεροπορική ισχύ, ενώ υποστήριζαν ότι η αεροπορική ισχύς δεν θα είχε αποφασιστική σημασία στον πόλεμο και την υποβάθμισαν. Αντίθετα, οι Βρετανοί έδωσαν έμφαση στην αεροπορική ισχύ, καθώς θεωρούσαν ότι αυτή θα τους έφερνε τη νίκη και όχι στο στρατό τους, ο οποίος σίγουρα ήταν κατώτερος των Γερμανών. Γι' αυτό προχώρησαν στη δημιουργία μιας τεράστιας στρατηγικής βομβαρδιστικής δύναμης. Θεωρούσαν ότι η αεροπορική ισχύς θα είχε

<sup>39</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 1-3, 30-37 και 43-46, Pape Robert A. 1996, σ. 343-344 και Stokesbury James L. 1986, σ. 171-182

αποφασιστικό ρόλο στον πόλεμο και την αναβάθμισαν, μετατρέποντάς την σε κυριαρχικό τους όπλο, ενώ είχαν αναβαθμίσει και την αεράμυνά τους.<sup>40</sup>

Η Βρετανία αρχίζει με την σειρά της τον επί 4 χρόνια συνεχή στρατηγικό βομβαρδισμό της Γερμανίας. Ο τελικός στόχος των βομβαρδισμών για τους Συμμάχους ήταν η παράδοση της Γερμανίας. Για να το πετύχουν αυτό θα χτυπούσαν δύο κεντρικούς στόχους: το ηθικό και την οικονομία του εχθρού.

Βέβαια σε κάποιες περιπτώσεις δεν ήταν σίγουρο τι αποτελέσματα θα έφερναν βομβαρδισμοί τέτοιου είδους, καθώς τελικά, οι βομβαρδισμοί ανύψωσαν το ηθικό του γερμανικού λαού και δεν το έριξαν.<sup>41</sup> Στο τέλος του πολέμου έγινε φανερό ότι οι συμμαχικοί στρατηγικοί βομβαρδισμοί και ιδιαίτερα, οι βομβαρδισμοί των γερμανικών πόλεων απέτυχαν.

Αρχικά, το 1940 βομβαρδίστηκαν στρατιωτικοί και βιομηχανικοί στόχοι στην πόλη του **Ρουρ (Ruhr)**, όπως οι αεροπορικές βάσεις των Γερμανών και η αεροπορική τους παραγωγή. Εκείνη την εποχή σημειώθηκαν διαφωνίες στην Βρετανία σχετικά με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον της Γερμανίας. Ο **Τσώρτσιλ (Churchill)** ήθελε στρατηγικό βομβαρδισμό πληθυσμών (area-bombing), δηλαδή εξαναγκασμό του εχθρού μέσω της τιμωρίας, ακολουθώντας μ' αυτόν τον τρόπο τις θεωρίες του Ντουέ, ως αντίποινα για τον βομβαρδισμό του Λονδίνου, με σκοπό την πτώση του ηθικού και την παράδοση του εχθρού. Ωστόσο, η επίσημη άποψη ακόμα ήταν ότι ο στρατηγικός βομβαρδισμός εναντίον των μεταφορών, των επικοινωνιών και του πετρελαίου, δηλαδή ο εξαναγκασμός του εχθρού μέσω της άρνησης, ήταν ο πιο αποδοτικός. Έτσι, κυρίως στα πρώτα χρόνια του πολέμου, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις και μέχρι το τέλος του, οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί της Γερμανίας γίνονται εναντίον στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων και έτσι, δίνεται έμφαση σε χτυπήματα στο πετρέλαιο, στις μεταφορές και στα εργοστάσια παραγωγής αεροπλάνων. Αργότερα, χτυπήθηκαν η ενέργεια και ο ηλεκτρισμός, οι μεταφορές (σιδηρόδρομοι), τα εργοστάσια παραγωγής καουτσούκ, η βιομηχανική παραγωγή γενικά, καθώς και οι βάσεις των γερμανικών υποβρυχίων. Επίσης, δόθηκε μεγάλη έμφαση στην καταστροφή της

---

<sup>40</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 1-3, 30-37, 43-55, 57-60 και 85-90 και Stokesbury James L. 1986, σ. 171-182, 203-204 και 206-220

<sup>41</sup> Hastings Max 2010, σ. xi-xiv, 147-170, 211-212, 233, 237-239, 241-249, 251-252 και 255-256, Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126, Overy Richard J. 2006, σ. 124-163, Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201, Spaatz Carl 1945/1946, σ. 385-396 και Vallance A. 1989, σ.46-54



εχθρικής αεροπορίας. Ο στόχος θα έπρεπε να χτυπηθεί μέχρι την τελική του καταστροφή. Η Βρετανία επέλεγε νυχτερινούς βομβαρδισμούς, καθώς δεν χρειαζόταν να αποκτήσει αεροπορική υπεροχή, το οποίο ήταν για εκείνη δύσκολο να πετύχει, ενώ οι Η.Π.Α. επέλεγαν βομβαρδισμούς την ημέρα. Όλοι προσπαθούσαν να επιτύχουν **ακρίβεια** στο χτύπημα των στόχων, ωστόσο, η δυσκολία επίτευξης αυτής της ακρίβειας στους βομβαρδισμούς, για την οποία θα χρειαστούν πολλά χρόνια και πιο εξελιγμένα όπλα μέχρι να επιτευχθεί, έδωσε μεγαλύτερη έμφαση στον βομβαρδισμό πόλεων (area bombing). Όμως, ο βομβαρδισμός πόλεων (area bombing), ο οποίος θα αρχίσει να εφαρμόζεται περισσότερο και σε μεγαλύτερη κλίμακα από το 1943 και εξής, θεωρήθηκε μια συνειδητή επιλογή των Συμμάχων ανεξάρτητα από την επίτευξη ακρίβειας στην στόχευση ή όχι. Οι **βόμβες** που χρησιμοποιούνταν ήταν διαφόρων ειδών, όπως εμπρηστικές βόμβες, **υψηλών εκρηκτικών βόμβες** και **βόμβες φωτιάς** (incendiary bombs, **high-explosive bombs** και **fire bombs**), με σκοπό την δημιουργία **ανεμοστρόβιλου φωτιάς (firestorm)**.<sup>42</sup>

Εμφανίζονται νέα αεροπλάνα στη Βρετανία στο τέλος του 1940, όπως τα βομβαρδιστικά μεγάλης εμβέλειας (heavy bombers) **Stirling** και **Halifax**. Θεωρείτο ότι με αυτά τα δύο ο βομβαρδισμός της Γερμανίας θα ήταν πιο αποτελεσματικός. Τα Stirling, Halifax και Lancaster αποτελούσαν τη βασική τριάδα της **Βομβαρδιστικής Διοίκησης (Bomber Command)** της Βρετανίας. Οι Βρετανοί ήταν πλέον έτοιμοι για επιθέσεις μεγάλης κλίμακας, κυρίως τη νύχτα, στο δυτικό μέρος της Γερμανίας. Αντίθετα, η αεράμυνα των Γερμανών βελτιώνεται, ενώ δημιουργούν και αυτοί τα νυχτερινά μαχητικά αεροπλάνα (“night fighters”) για να αντιμετωπίσουν τους νυχτερινούς βομβαρδισμούς των Βρετανών.<sup>43</sup>

Το Δεκέμβριο του 1941, οι **Ιάπωνες** χτυπούν το **Περλ Χάρμπορ**, βομβαρδίζοντας το στόλο των Η.Π.Α. εκεί και προκαλώντας τεράστιες απώλειες σε πλοία. Έτσι, δίνεται το έναυσμα για να μπουν οι Η.Π.Α. στον πόλεμο. Οι Ιάπωνες ήθελαν και μόνο αυτό μπορούσαν να κάνουν, έναν γρήγορο πόλεμο. Κυριαρχούν σε όλες τις Ανατολικές Ινδίες, ενώ οι Η.Π.Α. για να τους

<sup>42</sup> Hastings Max 2010, σ. 147-170, 211-212, 233, 237-239, 241-249, 251-252 και 255-256, Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126 και Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201

<sup>43</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126 και Stokesbury James L. 1986, 183-201

αντιμετωπίσουν, δημιουργούν τον μεγαλύτερο στόλο αεροπλανοφόρων. Στην Ιαπωνία προς το τέλος του πολέμου, αναπτύσσεται το θέμα των **καμικάζι (kamikaze)**, οι οποίοι έριχναν τα αεροπλάνα τους πάνω στα πλοία των Η.Π.Α. Ωστόσο, σύντομα, τα αεροπλάνα τους, το καταπληκτικό **Zero Fighter** και αργότερα το **Kawasaki Ki.61** υπερκεράσθηκαν από τα αμερικανικά αεροπλάνα.<sup>44</sup>

Τον Φεβρουάριο του 1942, η Βομβαρδιστική Διοίκηση στη Βρετανία αποκτά νέο διοικητή, τον **Άρθουρ Χάρις (Arthur Harris)**, ο οποίος πίστευε στη σημασία της αεροπορικής στρατηγικής και της βρετανικής αεροπορίας γενικότερα, αλλά και στην σημασία των στρατηγικών βομβαρδισμών ειδικότερα. Με τον Άρθουρ Χάρις η Βομβαρδιστική Διοίκηση θα αποκτήσει μεγάλο ρόλο και οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί θα γίνουν αναπόσπαστο κομμάτι της αεροπορικής στρατηγικής της Βρετανίας κατά της Γερμανίας.<sup>45</sup> Ο Άρθουρ Χάρις έδινε πολύ μεγάλη έμφαση στους βομβαρδισμούς πόλεων (area-bombing), γι' αυτό και στην εποχή του αυτοί οι βομβαρδισμοί και κατ' επέκταση ο εξαναγκασμός μέσω της τιμωρίας θα χαρακτηρίσουν την αεροπορική στρατηγική της Βρετανίας.

Δημιούργησε πιο πολλά βομβαρδιστικά και έριξε τις περισσότερες βόμβες στη Γερμανία, με σκοπό την παράδοσή της. Έτσι, αλλάζει το βομβαρδιστικό δόγμα της Βρετανίας. Πλέον, στόχος θα είναι ο βομβαρδισμός των γερμανικών πόλεων (δηλαδή το area bombing). Οι Γερμανοί το ονόμαζαν **βομβαρδισμό του τρόμου (terror bombing)**. Έτσι ξεκινούν νυχτερινοί βομβαρδισμοί τέτοιου είδους εναντίον της Γερμανίας. Επίσης, οι Βρετανοί προχωρούν σε μια νέα τεχνολογική εξέλιξη με την εμφάνιση ενός νέου συστήματος ραντάρ, του **Gee**, το οποίο δίνει μεγαλύτερη ακρίβεια στο χτύπημα στόχων με βόμβες.<sup>46</sup>

Ο πρώτος στόχος των συμμαχικών στρατηγικών βομβαρδισμών πόλεων ήταν η **Κολωνία**. Ήταν από τους πιο κοντινούς στόχους και μπορούσε να χτυπηθεί μέσω του Gee. Στις 30 Μαΐου το βράδυ, η πιο μεγάλη αεροπορική δύναμη που έφυγε ποτέ από τη Βρετανία, ξεκινά για την Κολωνία. Συνολικά, 1.134 αεροπλάνα έλαβαν μέρος. Μαχητικά, συνοδείας και 910 βομβαρδιστικά. Βομβάρδισαν την

---

<sup>44</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81, Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 47-64, 72-73, 85-90, 103-117 και 119-126 και Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201, 203-204 και 206-220

<sup>45</sup>Hastings Max 2010, σ. xi-xiv και 147-170, 211-212, 233, 237-239, 241-249, 251-252 και 255-256, Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126, Overy Richard J. 2006, σ. 124-163 και Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201

<sup>46</sup> Hastings Max 2010, σ. 147-170, 211-212, 233, 237-239, 241-249, 251-252 και 255-256, Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126 και Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201

πόλη σε τρία κύματα, για περίπου μιάμιση ώρα. Περίπου 20.000 σπίτια, 2.000 εργοστάσια και εταιρείες καταστράφηκαν. 500 άνθρωποι σκοτώθηκαν. Μπορεί αρχικά να μειώθηκε η παραγωγή και η λειτουργία των εργοστασίων, καθώς και οι μεταφορές, ωστόσο, γρήγορα επανήλθαν σε λειτουργία. Το ηθικό των Γερμανών δε μειώθηκε και γενικά, η Κολωνία δεν εξαφανίστηκε από το χάρτη όπως το ήθελαν οι Βρετανοί. Ακολούθησαν άλλες ανεπιτυχείς επιδρομές στο **Έσσεν (Essen)** και στη **Βρέμη (Bremen)**.<sup>47</sup>

Σύντομα, αναπτύχθηκε στη Βρετανία η ιδέα των **Pathfinders**, δηλαδή αεροπλάνων, τα οποία θα προπορεύονταν από τα βομβαρδιστικά, προκειμένου να βρίσκουν και να σημειώνουν τους στόχους προς βομβαρδισμό, χρησιμοποιώντας φωτιστικές βόμβες, έτσι ώστε τα βομβαρδιστικά να τους βρίσκουν πιο εύκολα και οι βομβαρδισμοί να γίνονται πιο σωστά και με ακρίβεια. Οι Pathfinders βοήθησαν στη μεγαλύτερη ακρίβεια στα χτυπήματα στόχων.<sup>48</sup>

Και οι Η.Π.Α. μπαίνουν στο παιχνίδι των βομβαρδισμών, με την αεροπορία τους το 1940 και το 1941 να έχει αποκτήσει **αυτονομία**. Πιο πολύ επιλέγουν για βομβαρδισμό βιομηχανικούς και οικονομικούς στόχους,<sup>49</sup> δηλαδή επιλέγουν τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης (coercion through denial), σε αντίθεση με τους Βρετανούς, οι οποίοι επιλέγουν τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας (coercion through punishment).

Αυξάνουν την παραγωγή των αεροπλάνων τους, έτσι που στο τέλος του πολέμου, οι Η.Π.Α. να έχουν το μεγαλύτερο αριθμό αεροπλάνων σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες. Πίστευαν και εκείνες, όπως οι Βρετανοί, στην στρατηγική χρήση της αεροπορικής ισχύος, όμως έδιναν έμφαση στους βομβαρδισμούς ακριβείας την ημέρα.<sup>50</sup>

Η πρώτη βομβαρδιστική αποστολή των Η.Π.Α. στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, γίνεται στις 12 Ιουνίου του 1942, όταν τα βομβαρδιστικά μεγάλης εμβέλειας **Liberators B-24** βομβάρδισαν τα πετρέλαια της **Ρουμανίας** στο **Πλοέστι (Ploesti)**. Λίγες ζημιές προκλήθηκαν. Αργότερα, στις 17 Αυγούστου τα

<sup>47</sup> Hastings Max 2010, σ. 211-212, 233, 237-239, 241-249, 251-252 και 255-256, Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126 και Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201

<sup>48</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126 και Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201

<sup>49</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81, Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126 και Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201

<sup>50</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81, Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126 και Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201

B-17 βομβαρδιστικά βομβάρδισαν την **Ρουέν**. Το καλοκαίρι του 1944, οι Βρετανοί και οι Η.Π.Α είχαν εφεύρει ένα νέο **σύστημα πλοήγησης, το H2S**, το οποίο έδινε ακριβή και καθαρή εικόνα για το τι γινόταν και τι υπήρχε στο έδαφος. Έτσι, οι βομβαρδισμοί αποκτούν μεγαλύτερη ακρίβεια, όχι μόνο τη νύχτα, αλλά και μέσα από λεπτά σύννεφα, κάτι το οποίο θεωρείται μοναδική επιτυχία. Επίσης, δημιουργήθηκε και ένα νέο σύστημα, το **Oboe** που βοηθούσε τα αεροπλάνα να εκτιμήσουν τις ακριβείς θέσεις τους μέσω υπολογισμών από τους επίγειους σταθμούς. Με όλα αυτά, η βρετανική αεροπορία, επιδόθηκε σε πολλούς βομβαρδισμούς του Ρουρ (Ruhr), του Έσσεν (Essen), του **Ντύσελντορφ (Düsseldorf)**, στα οποία έγιναν μεγάλες καταστροφές. Πλέον η Βρετανία ήταν έτοιμη για πιο μεγάλες βομβαρδιστικές επιδρομές, όπως εκείνη του **Αμβούργου (Hamburg)**, έχοντας παράλληλα δημιουργήσει ένα νέο βομβαρδιστικό, το **Mosquito**. Τον Ιανουάριο του 1943, οι Η.Π.Α. κάνουν τις πρώτες βομβαρδιστικές επιδρομές πάνω από τη Γερμανία, χτυπώντας το **Βιλελμσχάφεν (Wilhelmshaven)**. Από εκεί και έπειτα, θα εμφανίζονται συχνά πάνω από την Γερμανία, κλιμακώνοντας τις επιθέσεις τους. Στις 17 Αυγούστου, επιτίθενται στο **Ρέγκενζμπουργκ (Regensburg)**, μια βιομηχανική πόλη. Χτυπήθηκε το εργοστάσιο παραγωγής των Messerschmitt, ενώ επιτέθηκαν και στην εξίσου βιομηχανική πόλη **Σβάνφουρτ (Schweinfurt)**, καθώς ήταν το κέντρο της βιομηχανίας σφαιρών της Γερμανίας. Δεν έγιναν μεγάλες ζημιές, καθώς η αεράμυνα των Γερμανών λειτούργησε καλά. Αντίθετα, υπήρξαν μεγάλες απώλειες στους Αμερικανούς.<sup>51</sup>

Στο τέλος του 1943, οι Σύμμαχοι ετοιμάζονταν για τη τελική φάση και την κατανίκηση του **Άξονα**, ο οποίος από δω και στο εξής θα χάνει συνεχώς έδαφος. Τον Ιούλιο του 1943, οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί της Γερμανίας είναι εντονότεροι και μεγαλύτερης έκτασης, όπως η «**Μάχη του Αμβούργου**» (“**the battle of Hamburg**”), δηλαδή ο στρατηγικός βομβαρδισμός του Αμβούργου, ο οποίος έγινε από την βρετανική αεροπορία. Ονομάστηκε «**Επιχείρηση Γκόμορα (Gomorra)**» και ήταν ένας στρατηγικός βομβαρδισμός πόλης (area bombing). Το Αμβούργο είναι η δεύτερη μεγαλύτερη γερμανική πόλη, ένα σπουδαίο λιμάνι και βιομηχανικό κέντρο. Έτσι έγινε βασικός στόχος των Βρετανών. Οι τεχνικές των Συμμάχων σε αυτό τον βομβαρδισμό ήταν καλύτερες από ποτέ, όπως παραπλανητικές επιδρομές για σύγχυση της εχθρικής αεράμυνας.

---

<sup>51</sup> Hastings Max 2010, σ. 376, Overy Richard J. 1980, σ. 37-39, 56, 60-64, 103-117 και 119-126 και Stokesbury James L. 1986, σ. 183-201

Χρησιμοποιήθηκαν Pathfinders για καλύτερη εύρεση του στόχου, ενώ τα βομβαρδιστικά ήταν, κυρίως τα Halifax και τα Lancasters. Χρησιμοποιήθηκε σωστό μείγμα βομβών για καλύτερα αποτελέσματα, δηλαδή υψηλά εκρηκτικά (high explosives) για να δημιουργηθούν ερείπια, εμπρηστικές βόμβες (incendiaries) για να ξεκινήσουν φωτιές, περισσότερα υψηλά εκρηκτικά (high explosives) ώστε να μη μπορούν οι πυροσβέστες να σβήσουν τη φωτιά, πιο πολλές εμπρηστικές βόμβες (incendiaries) για να εξαπλωθεί η φωτιά, **φώσφορος** για να υπάρξει τρόμος και κάποιες **βόμβες που δρούσαν με καθυστέρηση (delayed-action bombs)**, ώστε να μην είναι εύκολη η διάσωση των ανθρώπων και η γρήγορη “ανάρρωση” της πόλης. Χρησιμοποιήθηκε επίσης, η συσκευή ραντάρ H2S, όπως και για πρώτη φορά, η **συσκευή Window**, μία πολύ απλή συσκευή, η οποία έμπαινε μπροστά στα ραντάρ του εχθρού και τα μπερδευε, έτσι ώστε να νομίζουν ότι αυτή είναι τα βρετανικά αεροπλάνα και όχι τα πραγματικά αεροπλάνα. Είναι αλήθεια βέβαια, ότι το Αμβούργο διέθετε το καλύτερο **αντιαεροπορικό σύστημα, καταφύγια** για τους κατοίκους και **σύστημα προειδοποίησης για βομβαρδισμό**. Ωστόσο, δε μπόρεσε να αντιδράσει στους βομβαρδισμούς των Συμμάχων το 1943. Το βράδυ στις 24 Ιουλίου του 1943, 740 βρετανικά βομβαρδιστικά, έριξαν 2.396 τόνους βομβών. Η αεράμυνα μπερδεύτηκε από το Window και έτσι, οι Γερμανοί απάντησαν αλλού αντί για τα σημεία που έπρεπε να απαντήσουν. Και οι Η.Π.Α. την επόμενη μέρα βομβάρδισαν την πόλη με τα βομβαρδιστικά B-17, στοχεύοντας συγκεκριμένους στόχους.<sup>52</sup>

Το βράδυ στις 27 Ιουλίου, οι Βρετανοί βομβάρδισαν ξανά την πόλη. 739 βομβαρδιστικά έριξαν 2.917 τόνους βομβών, χτυπώντας καθαρά κατοικημένες περιοχές, στις οποίες υπήρχαν κυρίως εργάτες και οι οικογένειές τους. Ήταν η νύχτα που έγινε το φαινόμενο του **ανεμοστρόβιλου φωτιάς (“firestorm”)** και το οποίο έμελλε να γίνεται σε όλους τους υπόλοιπους βομβαρδισμούς από εκεί και έπειτα. Οι φωτιές έφταναν μέχρι τον ουρανό (τρία μίλια ψηλά) και αναζωπυρώνονταν από τα ερείπια κυρίως, από εκρήξεις βομβών. Σιγά-σιγά, μικρές φωτιές αναμειγνύονταν και γίνονταν τεράστιες και οι φωτιές άρχισαν να δημιουργούν τα δικά τους κύματα αέρα, καθώς η έντονη ζέστη ρουφούσε τον αέρα στην καρδιά της. Σύντομα, δημιουργείτο μια φλεγόμενη κόλαση και οτιδήποτε κινείτο οι φλόγες το ρουφούσαν στην καρδιά τους. Έτσι ξεσπούσε ένας

<sup>52</sup> Hastings Max 2010, σ.257-265, 268-271 και 273, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

ανεμοστρόβιλος φωτιάς, ενώ οι θερμοκρασίες ανέβαιναν συνεχώς. Στα καταφύγια, τα περισσότερα από τα οποία βρίσκονταν κάτω από τη γη, οι άνθρωποι υπέφεραν από ασφυξία, άλλοτε καίγονταν ζωντανοί, μέχρι που μετατρέπονταν σε στάχτες. Ο άνεμος μέσα στη φωτιά έφτανε τα 150 μίλια την ώρα, η θερμοκρασία έφτανε στους 1.400 βαθμούς και σαν αποτέλεσμα, έξι τετραγωνικά μίλια του κέντρου του Αμβούργου καταστράφηκαν ολοσχερώς. Οι Βρετανοί, συνέχισαν τους βομβαρδισμούς του Αμβούργου. Στις 29 Ιουλίου το βράδυ έριξαν 2.382 τόνους βομβών σε περιοχές της πόλης που δεν είχαν πληγεί ακόμα. Επίσης, στις 2 Αυγούστου ξαναέριξαν 1.426 τόνους βομβών.<sup>53</sup>

Όταν τελείωσε και η τελευταία βομβαρδιστική επιδρομή, το Αμβούργο είχε καταστραφεί ολοσχερώς. Υπολογίστηκαν 6.000 στρέμματα στάχτης και ερειπίων. 41.800 άνθρωποι σκοτώθηκαν και άλλοι 37.000 τραυματίστηκαν. Ο φόβος αλλά και ο θυμός εξαπλώθηκαν στη Γερμανία, ωστόσο το ηθικό δεν έπεσε, ούτε η χώρα παραδόθηκε. Οι Βρετανοί έχασαν 87 αεροσκάφη και άλλα 39 είχαν βλάβες. 606 πιλότοι και αεροπορικό πλήρωμα χάθηκαν. Ωστόσο, ο βομβαρδισμός έδειξε τι μπορούσαν να κάνουν οι Βρετανοί, οι οποίοι πλέον θα ακολουθούσαν μια επιθετική αεροπορική στρατηγική απέναντι στη Γερμανία.<sup>54</sup>

Προς το τέλος του πολέμου, οι Σύμμαχοι επικρατούν όλο και πιο πολύ και η Γερμανία καταρρέει συνεχώς. Οι Γερμανοί αρχίζουν να κινητοποιούνται βλέποντας ότι υποχωρούν από παντού και προσπαθούν να αυξήσουν την ανάπτυξη τους και την παραγωγή τους σε πολεμικά υλικά. Βασικός παράγοντας σ' αυτή την προσπάθεια ήταν ο **Άλμπερτ Σπέρ (Albert Speer)**, μια πραγματική ιδιοφυΐα, ο αρχιτέκτονας του Χίτλερ. Ξεκίνησε μια πιο ρεαλιστική και αυξητική παραγωγή. Ωστόσο, η παραγωγή αεροπλάνων πέφτει συνεχώς, ενώ δεν υπάρχουν πλέον εκπαιδευμένοι πιλότοι. Ένα από τα πιο βασικά λάθη του Χίτλερ ήταν ότι ποτέ δεν έδωσε ιδιαίτερη σημασία στην αεροπορική στρατηγική και περισσότερο στην στρατηγική αεροπορική ισχύ, καθώς και στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς. Πάντα ταύτιζε την αεροπορική στρατηγική με το στρατό και την τακτική της

---

<sup>53</sup> Hastings Max 2010, σ.257-265, 268-271 και 273, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

<sup>54</sup> Hastings Max 2010, σ.257-265, 268-271 και 273, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

χρήση και έτσι, δεν κατάφερε ποτέ να αντιμετωπίσει τους Συμμάχους ισότιμα στον τομέα των στρατηγικών βομβαρδισμών.<sup>55</sup>

Η πτώση της Γερμανίας δε μπορούσε να σταματήσει. Υπήρχαν λιγότερα αεροπλάνα και λιγότεροι πιλότοι. Ήθελαν πιο πολύ ποιότητα, παρά ποσότητα και έτσι, ξεπεράστηκαν από τους Συμμάχους, οι οποίοι είχαν περισσότερα και καλύτερα αεροπλάνα και περισσότερους πιλότους. Ο Χίτλερ μάλιστα, δεν έδινε μεγάλη σημασία στην αεράμυνα και στην προστασία της χώρας του. Το 1944, οι Γερμανοί αποκτούν ωστόσο, ένα νέο και αποτελεσματικό όπλο κατά των Συμμάχων, το **Schräge Musik**. Ήταν πυροβόλο όπλο, το οποίο τοποθετείτο στο νυχτερινό μαχητικό **Messerschmitt Me 110**. Πυροβολούσε σε κάθετη γραμμή εναντίον των εχθρικών αεροπλάνων. Είχε μεγάλη επιτυχία και η βρετανική αεροπορία υπέστη μεγάλες απώλειες. Ωστόσο, οι Γερμανοί δεν το χρησιμοποιούσαν συνέχεια και δεν του έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση. Αν το είχαν κάνει, ίσως θα είχαν κερδίσει τους Συμμάχους στον αέρα.<sup>56</sup>

Το 1944, ο Άρθουρ Χάρις προχωράει σε βομβαρδισμό του ίδιου του **Βερολίνου**, ωστόσο ο βομβαρδισμός απέτυχε, λόγω δυσκολιών που παρουσίαζε το Βερολίνο. Ήταν σε μακρινή απόσταση και έτσι, θεωρείτο δύσκολος και μακρινός στόχος. Οι Σύμμαχοι στρέφονται σε άλλους στόχους στη Δυτική Γερμανία, όπως η εξίσου ανεπιτυχή νυχτερινή βομβαρδιστική επιδρομή στη **Νυρεμβέργη (Nuremberg)**, στις 30 Μαρτίου του 1944. Η Νυρεμβέργη ήταν μια βιομηχανική πόλη και κέντρο του ναζιστικού κόμματος και των συγκεντρώσεών του. Ο βομβαρδισμός της αποτελεί την χειρότερη αποτυχία των Συμμάχων σε όλο τον πόλεμο. Η βρετανική αεροπορία έστειλε 782 αεροπλάνα (Halifaxes και Lancasters). Δεν είχε καθόλου σύννεφα και έτσι τα αεροπλάνα φαίνονταν πιο εύκολα στο φως του φεγγαριού. Επίσης, υπήρχε αέρας, ο οποίος τα πήρε μακριά από το στόχο και τους έφερε πάνω από τα νυχτερινά μαχητικά των Γερμανών και γενικότερα, υπήρχε δυσκολία εύρεσης των στόχων για βομβαρδισμό. 108 αεροπλάνα καταστράφηκαν, καθώς οι Γερμανοί έκαναν πολλές καταρρίψεις. Η Βρετανία έχασε μεγάλο αριθμό αεροπλάνων σ' εκείνο τον βομβαρδισμό.<sup>57</sup>

<sup>55</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

<sup>56</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

<sup>57</sup> Hastings Max 2010, σ. 329-331 και 333-345, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

Οι Αμερικανοί εκείνη την εποχή είχαν ανακαλύψει ένα νέο **μαχητικό**, το **P-47 Thunderbolt**, το οποίο είχε πραγματικά τεράστιες διαστάσεις και θεωρείτο το μεγαλύτερο και βαρύτερο μαχητικό του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ωστόσο, δε μπορούσε να μπει ακόμα πολύ βαθιά στη Δυτική Γερμανία. Δημιουργήθηκε το εξίσου αμερικανικό μαχητικό, **P-51 Mustang**, το οποίο έδωσε μεγαλύτερη ευκολία στους βομβαρδισμούς, καθώς μπορούσε να φτάσει βαθιά στη Γερμανία, μέχρι και το Βερολίνο. Οι Αμερικανοί και οι Βρετανοί ξεκινούν πάλι μια σειρά βομβαρδισμών γερμανικών πόλεων. Και οι δύο είχαν πλέον τα εργαλεία, τις τεχνικές και τους στόχους. Οι Η.Π.Α. χτυπούσαν το πρωί, σε βομβαρδισμούς ακριβείας, ενώ οι Βρετανοί το βράδυ με ραντάρ. Αρχικά, οι Η.Π.Α στέλνουν 1.000 βομβαρδιστικά B-17 και B-24 εναντίον των εργοστασίων παραγωγής αεροπλάνων της Γερμανίας. Την επόμενη μέρα 764 βομβαρδιστικά χτυπούν εργοστάσια στο **Μπρούνζβικ (Brunswick)**, στο **Χάλμπερσταντ (Halberstadt)** και στο **Ρέγκενζμπουργκ (Regensburg)**. 266 βομβαρδιστικά χτυπούν το **Σβάινφουρτ (Schweinfurt)**. Την ίδια νύχτα το χτυπούν και βρετανικά βομβαρδιστικά. Επίσης, οι Η.Π.Α. χτυπούν εργοστάσια στο **Στάιρ (Steyr)**, το πετρέλαιο στο **Φιούμε (Fiume)**, χτυπούν το **Άουγκζμπουργκ (Augsburg)**, και την **Στουτγάρδη (Stuttgart)**. Μετά από αυτές τις επιδρομές, πέφτει η παραγωγή μαχητικών των Γερμανών και οι Σύμμαχοι στρέφουν την προσοχή τους σε τρία πράγματα: την απόβαση στη Νορμανδία, τη νέα γερμανική απειλή με τις **ρουκέτες (rocket)** και το νέο φαινόμενο των **αεροπλάνων με μηχανή τζετ (Jet aircraft)**.<sup>58</sup>

Για τη Γερμανία, ο πιο σπουδαίος άσσος σε όλα τα μέτωπα ήταν ο ταγματάρχης **Έριχ Χάρτμαν (Erich Hartmann)** με καταρρίψεις 352 αεροπλάνων. Συνολικά, 35 γερμανοί πιλότοι είχαν επιτυχίες σε καταρρίψεις σ' αυτόν τον πόλεμο. Για την Ιαπωνία, ο πιο γνωστός άσσος ήταν ο **Χιρογιόσι Νισιζάουα (Hiroyoshi Nishizawa)** με 87 καταρρίψεις. Ο μεγαλύτερος άσσος των Δυτικών Συμμάχων ήταν ο **Μ.Τ. Πάτλ (M.T.Pattle)** με 41 νίκες. Οι Ρώσοι είχαν 7 άντρες άσσους, που είχαν ρίξει 50 ή και περισσότερους εχθρούς, καθώς και δύο γυναίκες-άσσοι του πολέμου, τη **Λίλυ Λίτβακ (Lily Litvak)** και την **Κάτια Μπουντάνοβα (Katya Budanova)**. Για τους Βρετανούς, ο **Τζ. Ε. Τζόνσον (J.E.Johnson)** ήταν ο μεγαλύτερος άσσος με καταρρίψεις 38 αεροπλάνων και για τους Αμερικανούς στην Ευρώπη, ο **Φράνσις Γκαμπρέσκι (Francis Gabreski)** με 31 καταρρίψεις.

---

<sup>58</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240



Για τους Αμερικανούς στον Ειρηνικό, δύο ήταν οι πιο γνωστοί πιλότοι, ο **Ρίτσαρντ Μπονγκ (Richard Bong)** με 40 καταρρίψεις και ο **Τόμας Μακ Γκίβ (Thomas Mc Guive)** με 38 καταρρίψεις εχθρικών αεροπλάνων. Επίσης, για τη Ρωσία, ο **Ιβάν Κοτζέντουμπ (Ivan Kozhedub)** με 62 καταρρίψεις.<sup>59</sup>

Λίγο πριν την απόβαση στη Νορμανδία, αρχίζουν στρατηγικοί βομβαρδισμοί των δρόμων, των συγκοινωνιακών δικτύων και των επικοινωνιών στη βόρεια Γαλλία και στη δυτική Γερμανία, στο πλαίσιο της προσπάθειας να απομονωθεί η περιοχή της απόβασης με τη βοήθεια της αεροπορίας. Οι επικοινωνίες, όπως και οι μεταφορές, ήταν πάντα πρωταρχικοί στόχοι των βομβαρδισμών, ωστόσο, μέχρι στιγμής δεν τους είχε δοθεί πολύ μεγάλη σημασία. Η συμμαχική αεροπορική δύναμη είχε αποκτήσει αεροπορική υπεροχή πάνω από την περιοχή της απόβασης και της βόρειας Γαλλίας, ενώ η Λουφτβάφε είχε υποστεί απώλειες. Θεωρήθηκε πολύ μεγάλη η συμβολή της αεροπορικής στρατηγικής στην απόβαση.<sup>60</sup>

Δημιουργούνται κάποια νέα γερμανικά αεροπλάνα αυτή την εποχή, από τη γνωστή φίρμα **Gerhard Fieseler**, όπως το ελαφρύ αναγνωριστικό **Storch** ή **Stork**, το οποίο προσγειωνόταν και απογειωνόταν πολύ γρήγορα. Ένα άλλο αεροπλάνο των Fieseler ήταν το **Fi-167**, το οποίο ήταν διπλό και μπορούσε να έχει την μοναδική ικανότητα της βύθισης κάθετα στον αέρα, χωρίς να χαθεί καθόλου ο έλεγχος. Επίσης, η ίδια φίρμα το 1939 άρχισε έρευνες για μια μοναδική εφεύρεση, μια **αυτόνομη ιπτάμενη βόμβα (pilotless flying bomb)**. Τελικά, αυτή η βόμβα τελειοποιήθηκε το 1942 και εκτοξεύτηκε από αεροπλάνο, από το **Focke-Wulf Condor**. Οι Γερμανοί ήθελαν ωστόσο, να την εκτοξεύουν από το έδαφος. Έτσι άρχισαν να δημιουργούν βάσεις στη Γαλλία, κατά μήκος της ακτής της Δανίας και στο **Πενεμίντε (Peenemünde)** της **Βαλτικής**. Αυτό το έμαθε η βρετανική αεροπορία μέσω αεροφωτογραφιών και έτσι τον Αύγουστο του 1943, χτύπησε το Πενεμίντε (Peenemünde), προκαλώντας σοβαρή ζημιά στα σχέδια των Γερμανών. Τελικά στις 12 Ιουνίου του 1944, οι Γερμανοί κατάφεραν να εκτοξεύσουν την πρώτη **V-1 ρουκέτα** εναντίον της Βρετανίας. Ήταν σαν ένα μικρό, γρήγορο αεροπλάνο και έτσι, μπορούσε να καταρριφθεί εύκολα. Οι Γερμανοί εκτόξευσαν σχεδόν 20.000, πριν οι Σύμμαχοι καταστρέψουν τις πιο πολλές βάσεις τους.

<sup>59</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

<sup>60</sup> Hastings Max 2010, σ. 343-345, 347-349, 351-352 και 354-358, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

Περίπου το 1/10 χτυπήθηκε από αντιαεροπορικά πυρά και το άλλο 1/10 καταρρίφθηκε από μαχητικά αεροπλάνα. Ονομάστηκε ως η «**υπόκωφη βόμβα**» (“**the buzz bomb**”), επειδή ήταν πολύ γρήγορη, ωστόσο το νέο μαχητικό, το **Hawker Tempest** μπορούσε να την καταρρίψει. Οι Γερμανοί δημιουργούν, εκτός από την V-1 και την **V-2 ρουκέτα**, η οποία χτύπησε την Βρετανία πάλι τον Σεπτέμβριο του 1944. Είναι αλήθεια ότι δεν μπορούσαν να την αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά οι Βρετανοί, καθώς επρόκειτο για μια αληθινή ρουκέτα, ένας **μεγάλου βεληνεκούς βαλλιστικός πύραυλος (a long-range ballistic missile)**, ο οποίος έφτανε μέχρι την στρατόσφαιρα, ταξιδεύοντας με τεράστια ταχύτητα και πέφτοντας από τον ουρανό κατευθείαν στο στόχο.<sup>61</sup>

Ο Χίτλερ πίστευε λανθασμένα ότι τα αντιαεροπορικά πυρά (“anti-aircraft fire”) ήταν πιο αποτελεσματικά από τα αεροπλάνα. Έτσι δεν προχώρησε στην κατασκευή νέων αεροπλάνων από το 1944 και εξής. Ωστόσο, δημιούργησε νέα αντιαεροπορικά όπλα, όπως το **αντιαεροπορικό όπλο των 88mm**, το οποίο άρεσε πολύ στον Χίτλερ, κυρίως η απόδοσή του.<sup>62</sup>

Μεταξύ Σεπτεμβρίου και Μαΐου του 1945, οι Γερμανοί εκτόξευσαν 1.115 V-2 ρουκέτες. Οι V-2 ρουκέτες και τα V-1 μαζί, σκότωσαν 9.000 ανθρώπους και τραυμάτισαν 23.000. Ήταν αληθινά όπλα τρόμου, καθώς χτυπούσαν τυφλά και αδιάκριτα. Συμβόλιζαν τις τελευταίες αγωνιώδεις προσπάθειες του Χίτλερ και της Γερμανίας που συνεχώς κατέρρεαν. Ωστόσο, ακόμα και αυτά τα νέα όπλα δεν μπορούσαν να σταματήσουν την κατάρρευσή τους. Από τις αρχές του 1930, είχαν γίνει πειράματα σε όλες τις χώρες για το **τούρμποτζετ (turbojet)**, ένα νέο είδος μηχανής, η οποία έδινε μεγαλύτερη ώθηση στα αεροπλάνα, επειδή στην αρχή ρουφούσε τον αέρα μέσα στα αεροπλάνα και μετά τον άφηνε με μεγάλη ισχύ και έτσι, τα αεροπλάνα κινούνταν πιο γρήγορα. Το μόνο αεροπλάνο με **τζετ μηχανή (jet-engine)** που κατάφεραν να χρησιμοποιήσουν οι Σύμμαχοι στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ήταν το **Meteor**, ένα μαχητικό αεροπλάνο. Και η Γερμανία, είχε το **Heinkel He-280** με τζετ μηχανή και αργότερα το εξαιρετικά γρήγορο **Me**

---

<sup>61</sup> Hastings Max 2010, σ. 370, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124, Pape Robert A. 1996, σ. 345-346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

<sup>62</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

**262.** Ωστόσο, έμεινε μόνο στα τεστ και ποτέ δε τα χρησιμοποίησε επίσημα στον πόλεμο. Και οι Η.Π.Α. έμειναν στα πειράματα.<sup>63</sup>

Η απόβαση στη Νορμανδία γίνεται στις 6 Ιουνίου του 1944, αργότερα το Παρίσι ελευθερώνεται, η γερμανική αντίσταση σπάει και πλέον σειρά έχει η ίδια η εισβολή στη Γερμανία. Οι Σύμμαχοι κερδίζουν τον πόλεμο σε όλα τα μέτωπα. Τελικός σκοπός, η καταστροφή και η παράδοση της Γερμανίας.<sup>64</sup>

Ξαναρχίζουν, το 1945, οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί της Γερμανίας και κυρίως, οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί γερμανικών πόλεων (area-bombing), οι οποίοι φτάνουν στο αποκορύφωμά τους. Οι Σύμμαχοι αποκτούν αεροπορική υπεροχή πάνω από τη Γερμανία, ενώ η Λουφτβάφε, λόγω έλλειψης καυσίμων, δεν πετάει συχνά πλέον. Οι Η.Π.Α. και η Βρετανία από το 1945 και εξής χτυπούν κυρίως, τις ανατολικές πόλεις της Γερμανίας και μέχρι το τέλος του πολέμου, η Γερμανία έχει μετατραπεί σε ερείπια. Σχεδόν όλες οι πόλεις της βομβαρδίζονται ανελέητα. Συνολικά, οι Σύμμαχοι έριξαν 2.700.000 τόνους βομβών στη Γερμανία σε όλο το διάστημα του πολέμου.<sup>65</sup>

Ωστόσο, το 1945 και ειδικά με τον ανελέητο βομβαρδισμό της Δρέσδης, οι βομβαρδισμοί αρχίζουν να μην είναι τόσο δημοφιλείς. Πολλοί αναρωτιούνται ειδικά στη Βρετανία, για τα κίνητρα και τα αποτελέσματα αυτών των βομβαρδισμών. Η Δρέσδη, η παλιά σαξονική πόλη, μια από τις πιο γοητευτικές και γραφικές πόλεις της Γερμανίας, δεν είχε μέχρι τότε βομβαρδιστεί σοβαρά. Ο Άρθουρ Χάρις με τον Τσώρτσιλ, από τον Ιανουάριο του 1945, αρχίζουν να ενδιαφέρονται για τον βομβαρδισμό της Δρέσδης. Έτσι, τη νύχτα στις 13 Φεβρουαρίου του 1945, δύο κύματα βρετανικών βομβαρδιστικών, 773 συνολικά βρετανικά αεροπλάνα, έριξαν 2.659 τόνους βομβών στην πόλη, στο κέντρο της. Δημιουργήθηκε και εκεί το φαινόμενο του ανεμοστρόβιλου φωτιάς (firestorm), όπως στον βομβαρδισμό του Αμβούργου και έτσι, η περισσότερη πόλη καταστράφηκε ολοσχερώς. Ο συνολικός αριθμός των ανθρώπων που σκοτώθηκαν δεν είναι βέβαιος, γι' αυτό και έχουν δημιουργηθεί πολλές φήμες γύρω από τον πραγματικό αριθμό. Έτσι, υπολογίζεται ότι ο σωστότερος αριθμός είναι μεταξύ

<sup>63</sup> Hastings Max 2010, σ. 370, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124, Pape Robert A. 1996, σ. 345-346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

<sup>64</sup> Hastings Max 2010, σ. 343-345, 347-349, 351-352 και 354-358, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

<sup>65</sup> Hastings Max 2010, σ. 425-449, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124, Pape Robert A. 1996, σ. 346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

25.000 και 40.000 νεκρών, ενώ άλλοι μιλούν μέχρι και για 250.000 νεκρούς, αριθμός, ο οποίος θεωρείται υπερβολικός. Οι Αμερικανοί βομβάρδισαν και εκείνοι την πόλη το επόμενο πρωί και ξανά το πρωί στις 2 Μαρτίου και το πρωί στις 17 Απριλίου. Οι βομβαρδισμοί σε άλλες πόλεις της Γερμανίας συνεχίστηκαν, με στόσο την περαιτέρω κατάρρευσή της και τελικά, την παράδοσή της. Η Δρέσδη ήταν ο μεγαλύτερος και ο πιο γνωστός ίσως βομβαρδισμός πόλης (area-bombing) και το πιο εκπληκτικό παράδειγμα του τι μπορούσε να κάνει πλέον η αεροπορική στρατηγική των Συμμάχων. Γι' αυτό και προκάλεσε την κριτική και τα αρνητικά σχόλια πολλών, όπως και ερωτήσεις για το αν πραγματικά ήθελαν να εκτελέσουν αυτόν τον βομβαρδισμό οι Σύμμαχοι.<sup>66</sup> Περισσότερη αναφορά στο βομβαρδισμό της Δρέσδης θα γίνει στα επόμενα κεφάλαια.

Οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί εναντίον στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων στη Γερμανία από τους Συμμάχους πράγματι, οδήγησαν στο να πληγεί η οικονομία της και στο να καταρρεύσει η Λουφτβάφε. Επίσης, μειώθηκε σημαντικά η πολεμική παραγωγή και η παραγωγή όπλων. Ωστόσο, η ζημιά στην οικονομία της Γερμανίας ήταν μεγάλη αλλά όχι τόσο καταστροφική. Τα εργοστάσια σύντομα ξανάπαιρναν μπρος και έρχονταν νέοι εργάτες, ενώ και το ηθικό των Γερμανών παρέμεινε υψηλό. Επομένως, ο τελικός σκοπός των Συμμάχων, δηλαδή η παράδοση της Γερμανίας, δεν επετεύχθη.<sup>67</sup> Ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης, ο οποίος έγινε προσπάθεια να επιτευχθεί μέσω των παραπάνω στρατηγικών βομβαρδισμών, απέτυχε, διότι οι Γερμανοί δεν παραδόθηκαν και πολέμησαν μέχρι τέλους. Και οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί όμως των γερμανικών πόλεων (area-bombing) απέτυχαν και μαζί τους και ο εξαναγκασμός της Γερμανίας μέσω της τιμωρίας και οι θεωρίες του Ντουέ για τους βομβαρδισμούς των εχθρικών πόλεων. Η αποτυχία συνίσταται στο ότι δεν επετεύχθη ο τελικός σκοπός των βομβαρδισμών των εχθρικών πόλεων, δηλαδή η παράδοση του εχθρού. Γενικότερα, και στις δύο περιπτώσεις των στρατηγικών βομβαρδισμών υπήρξε αποτυχία, αφού δεν επετεύχθη ο τελικός σκοπός. Ωστόσο, και οι δύο περιπτώσεις στρατηγικών βομβαρδισμών συνέβαλαν στην κατάρρευση της Γερμανίας.

Στα μέσα Απριλίου, ο στρατηγικός βομβαρδισμός της Γερμανίας επισήμως σταμάτησε. Εξάλλου, δεν είχε μείνει και κάτι άλλο που θα έπρεπε να

---

<sup>66</sup> Hastings Max 2010, σ. 425-449, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124, Pape Robert A. 1996, σ. 346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

<sup>67</sup> Hastings Max 2010, σ.283-298 και 425-459, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124, Pape Robert A. 1996, σ. 346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

βομβαρδιστεί. Η Γερμανία είχε ισοπεδωθεί και η αεροπορική στρατηγική των Συμμάχων χρησιμοποιήθηκε μέχρι και το τέλος του πολέμου με τακτική υποστηρικτική χρήση στα φίλια, επίγεια στρατεύματα.<sup>68</sup>

Και στο μέτωπο της Ιαπωνίας, οι Η.Π.Α. αναζητούσαν πρώτα την αεροπορική υπεροχή και τον έλεγχο του αέρα, μετά τον έλεγχο της θάλασσας και μετά τον έλεγχο των νησιών της ζούγκλας και της ίδιας της Ιαπωνίας. Οι Ιάπωνες κατατρεγμένοι από αέρα και θάλασσα, περιορίζονται μόνο στη γη και αρχίζουν να υποχωρούν. Αρχίζουν να χάνουν τα νησιά τους, ενώ οι Η.Π.Α. στρέφονται στις **Φιλιππίνες** από το 1943 και εξής. Η «**Μάχη της Θάλασσας των Φιλιππίνων**» (“**Battle of the Philippine Sea**”), η οποία διεξήχθη στις 19 και 20 Ιουνίου του 1944, αποτελεί την πιο γνωστή μάχη στην αεροπορική ιστορία και μυθολογία των Η.Π.Α. Οι Αμερικανοί πιλότοι κατέρριψαν 52 από το πρώτο κύμα των 70 ιαπωνικών αεροπλάνων και 99 από το δεύτερο κύμα των 130, ενώ αμερικανικά υποβρύχια κατέστρεψαν τα ιαπωνικά αεροπλανοφόρα. Οι Η.Π.Α. υπερτερούν και τελικά, οι Ιάπωνες χάνουν 425 αεροπλάνα, 3 αεροπλανοφόρα και 2 τάνκερ. Οι Η.Π.Α. έχασαν 125 αεροπλάνα, ενώ το ιαπωνικό ναυτικό είχε πληγεί ανεπανόρθωτα και μετά από αυτή τη μάχη έπαψε να υπάρχει. Η τακτική αεροπορική στρατηγική κυριάρχησε σ’ αυτή τη μάχη.<sup>69</sup>

Το 1945 πλέον, οι Ιάπωνες ηττώνται συνεχώς και υποχωρούν. Οι Η.Π.Α. επιδιώκουν την τελική ήττα της Ιαπωνίας. Πώς θα επιτυγχανόταν εκείνη; Μέσω του ναυτικού, του στρατού ή της αεροπορίας; Οι Η.Π.Α. αποφάσισαν πως και οι τρεις δυνάμεις μαζί, η κάθε μία ξεχωριστά θα συνεισέφεραν στην νίκη επί της Ιαπωνίας. Ο στρατός θα προχωρούσε σε απόβαση στα γύρω νησιά και κοντά στο Τόκυο, το ναυτικό θα τους πίεζε στη θάλασσα και η αεροπορία θα προχωρούσε στον στρατηγικό βομβαρδισμό της Ιαπωνίας. Έτσι, οι Η.Π.Α. βομβάρδισαν το Τόκυο και χρησιμοποίησαν ίσως το πιο γνωστό αμερικανικό βομβαρδιστικό, ένα τεράστιο αεροπλάνο, το **Boeing B-29 Superfortress**. Θεωρείτο ένα **υπερβομβαρδιστικό αεροπλάνο (“super bomber”)**, δημιουργήθηκε το Νοέμβριο του 1944 και χαρακτήρισε τον στρατηγικό βομβαρδισμό της Ιαπωνίας. Μπορούσε να μεταφέρει δύο τόνους βομβών. Οι Ιάπωνες από την άλλη πλευρά, είχαν έλλειψη καυσίμων, αεροπλάνων και πιλότων, ενώ στηρίζονταν περισσότερο στην

<sup>68</sup> Hastings Max 2010, σ. 425-459, Overy Richard J. 1980, σ. 72-81 και 102-124 και Stokesbury James L. 1986, σ. 221-223 και 225-240

<sup>69</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81, Overy Richard J. 1980, σ. 85-101, 125-126 και 203-209, Pape Robert A. 1996, σ. 87-136 και 346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 242-256

αεράμυνα. Και εκείνη είναι όμως ελλιπής. Αρχικά, οι Η.Π.Α., προκειμένου να οδηγηθούν πιο κοντά στην κατάληψη της Ιαπωνίας, αποφασίζουν πρώτα να πάρουν δύο κοντινά της νησιά, το **Ίβο Τζίμα (Iwo Jima)** και την **Οκινάουα (Okinawa)**. Η μάχη για την κατάληψη του Ίβο Τζίμα, αποδείχτηκε εξαιρετικά δύσκολη και χαρακτηρίστηκε από την τακτική αεροπορική ισχύ των Η.Π.Α. Υπήρχαν 21.000 Ιάπωνες στρατιώτες στο νησί, αποφασισμένοι να πεθάνουν όλοι. Για σχεδόν 74 μέρες, η αμερικανική αεροπορία τους βομβάρδιζε συνεχώς. Χρειάστηκαν οχτώ εβδομάδες σκληρής μάχης, μέχρι οι Η.Π.Α. να καταλάβουν το νησί. Οι Ιάπωνες δε, ειδικά στη μάχη για την Οκινάουα είχαν αρχίσει να χρησιμοποιούν πάλι τους καμικάζι πιλότους, οι οποίοι συνήθως έπεφταν σε αμερικανικά πλοία. Τελικά, όμως η Οκινάουα έπεσε στους Αμερικανούς.<sup>70</sup>

Οι Η.Π.Α. αντιμετωπίζουν προβλήματα στο στρατηγικό βομβαρδισμό της Ιαπωνίας, καθώς τα B-29, τα οποία ήταν σχεδιασμένα για μεγάλα ύψη και για μακρινές αποστάσεις, πετούν πολύ ψηλά (πάνω από 25.000 πόδια) και δεν πετυχαίνουν τους στόχους. Οι βόμβες όταν πέφτουν πάνω από τα 25.000 πόδια, σπάνια βρίσκουν το στόχο τους, όσο δυνατές και καλές κι αν είναι. Έτσι δόθηκε η λύση τα αεροπλάνα να πετούν χαμηλότερα. Οι πτήσεις αυτές θα γίνονταν το βράδυ και θα χρησιμοποιούνταν εμπρηστικές βόμβες (incendiary bombs) εναντίον των πόλεων της Ιαπωνίας. Οι Ιάπωνες δεν είχαν καλή αεράμυνα την νύχτα, ήταν ευάλωτοι, όπως και οι πόλεις τους, οι οποίες ήταν ευάλωτες στη φωτιά και τον βομβαρδισμό καθώς, ήταν φτιαγμένες από ξύλο, χαρτί και άλλα εύφλεκτα υλικά.<sup>71</sup>

Ο βομβαρδισμός του Τόκιο, στον οποίο προχώρησαν οι Η.Π.Α., υιοθετώντας τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας, έγινε σε πολλά κύματα, στις 9 Μαρτίου του 1945. 334 B-29 έφυγαν από την αεροπορική βάση των **Μαριάνων νήσων**. Κουβαλούσαν εμπρηστικές βόμβες (incendiary bombs), οι οποίες ζύγιζαν 7 τόνους. Λίγο μετά τα μεσάνυχτα χτυπήθηκε μια περιοχή με ξύλινα σπίτια, στενές αυλές και μικρά εργοστάσια. Δεν υπήρξε καμία αντίδραση από τους Ιάπωνες, οι οποίοι κυριολεκτικά πιάστηκαν στο ύπνο. Πυκνό σύννεφο καπνού και φωτιάς είχε σχηματισθεί, ενώ δημιουργήθηκε και το φαινόμενο του ανεμοστρόβιλου φωτιάς (firestorm), προκαλώντας σκηνές παρόμοιες με τους βομβαρδισμούς των πόλεων της Γερμανίας. Άνθρωποι καίγονταν, πέθαιναν από ασφυξία, άλλοι ρουφιούνταν

---

<sup>70</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81, Overy Richard J. 1980, σ. 85-101, 125-126 και 203-209, Pape Robert A. 1996, σ. 87-136 και 346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 242-256

<sup>71</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81, Overy Richard J. 1980, σ. 85-101, 125-126 και 203-209, Pape Robert A. 1996, σ. 87-136 και 346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 242-256

μέσα στις φλόγες και άλλοι εξαφανίζονταν εντελώς. Η Ιαπωνία δεν είχε λάβει μέτρα για πιθανούς βομβαρδισμούς και έτσι, παντού υπήρχαν πτώματα. Η πόλη καταστράφηκε ολοσχερώς (σχεδόν 16 τετραγωνικά μίλια της πόλης καταστράφηκαν) και οι Αμερικανοί υπολόγισαν τα θύματα στους 80.000 ανθρώπους. Θεωρείται μικρός αριθμός για τα πραγματικά θύματα του βομβαρδισμού. Βομβαρδίστηκαν επίσης, άλλες 4 μεγάλες βιομηχανικές πόλεις, όπως η **Ναγκόγια (Nagoya)**, η **Οσάκα (Osaka)**, η **Κόμπε (Kobe)** και η **Γιοκοχάμα (Yokohama)**. Ωστόσο, δεν επετεύχθη, όπως και με την Γερμανία, ο στόχος του στρατηγικού βομβαρδισμού πόλεων (area-bombing), δηλαδή η άνευ όρων παράδοση της Ιαπωνίας, η οποία συνέχιζε να μάχεται. Έτσι, οι Η.Π.Α. αποφάσισαν να δώσουν οριστικό τέλος στον πόλεμο με την Ιαπωνία, μέσω της χρήσης του **υπέρτατου όπλου μαζικής καταστροφής, δηλαδή της ατομικής βόμβας (atomic bomb)**, την οποία δεν την χρησιμοποίησαν εναντίον της Γερμανίας, όπως σχεδίαζαν αρχικά, αλλά εναντίον της Ιαπωνίας.<sup>72</sup>

Η ιστορία της ατομικής βόμβας είναι πολύ παλιά και ξεκινά πριν από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο **Άλμπερτ Αϊνσταϊν (Albert Einstein)** έστειλε το 1939 γράμμα στον Ρούσβελτ, γράφοντάς του ότι υπάρχει η πιθανότητα δημιουργίας μιας εξαιρετικά ισχυρής βόμβας νέου τύπου. Έτσι, ξεκινά αυτό που ονομάστηκε ως «**Σχέδιο Μανχάταν**» (“**Manhattan Project**”) και σκοπό είχε τη δημιουργία της ατομικής βόμβας. Δόθηκαν χρήματα, διαμορφώθηκαν εργοστάσια και χρειάστηκαν κάποια χρόνια, ώστε οι δοκιμές στα εργοστάσια να οδηγήσουν στη δημιουργία και χρήση της ατομικής βόμβας στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Δημιουργήθηκε με τέτοιον τρόπο μάλιστα, ώστε να μπορεί να μεταφέρεται από τα αμερικανικά αεροπλάνα B-29.<sup>73</sup>

Σαν αποτέλεσμα, δόθηκε εντολή, το 1945, να χρησιμοποιηθεί κατά της Ιαπωνίας, παρόλο που υπήρχαν κάποιες αμφιβολίες για το αν έπρεπε να χρησιμοποιηθεί τελικά. Στις 6 Αυγούστου του 1945 στις 02:45, αναχώρησε το πρώτο αμερικανικό αεροπλάνο με την ατομική βόμβα, το οποίο ονομαζόταν **Enola Gay**. Ο στόχος ήταν η **Χιροσίμα (Hiroshima)**, παρόλο που στην αρχή στόχευαν το **Κιότο (Kyoto)**. Ωστόσο, αρνήθηκαν να το βομβαρδίσουν και άλλαξαν συνέχεια στόχο, λόγω της θρησκευτικής και πολιτιστικής του σημασίας. Η Χιροσίμα

<sup>72</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81, Overy Richard J. 1980, σ. 85-101, 125-126 και 203-209, Pape Robert A. 1996, σ. 87-136 και 346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 242-256

<sup>73</sup> Overy Richard J. 1980, σ. 85-101, 125-126 και 203-209, Pape Robert A. 1996, σ. 87-136 και 346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 242-256

αντίθετα, ήταν μια βιομηχανική πόλη, δεν είχε βομβαρδιστεί ξανά και ήταν στρατιωτικός κόμβος. Εξάλλου, οι Η.Π.Α. ήθελαν να δείξουν σε όλους τι μπορεί να κάνει αυτή η βόμβα. Το αεροπλάνο έφτασε στον στόχο στις 09:15, ενώ οι Ιάπωνες δεν του έδωσαν ιδιαίτερη σημασία. Η ατομική βόμβα έπεσε από ύψος 31.600 ποδιών και εξερράγη στα 800 πόδια. Η δύναμή της ήταν ίδια με 29.000 τόνους TNT, καθώς εξαφάνισε σχεδόν 5 τετραγωνικά μίλια της πόλης και σκότωσε 70.000 ανθρώπους. Καθώς το σύννεφο που έμοιαζε με μανιτάρι σηκωνόταν στον ουρανό, οι πιλότοι είχαν μείνει κατάπληκτοι, ενώ στο έδαφος επικρατούσε χάος. Έμοιαζε σαν να τελειώνει ο κόσμος. Τρεις μέρες αργότερα, οι Η.Π.Α. έριξαν και άλλη ατομική βόμβα στο **Ναγκασάκι** (“**Nagasaki**”) μέσω συννέφων, με τη βοήθεια των ραντάρ. Οι καταστροφές δεν ήταν τόσο μεγάλες όσο στη Χιροσίμα. Ωστόσο 35.000 άνθρωποι σκοτώθηκαν. Τα δύο παραπάνω χτυπήματα με ατομική βόμβα αποτελούν την υπέρτατη στιγμή των βομβαρδιστικών επιχειρήσεων των Συμμάχων. Οι Ιάπωνες είχαν πλέον καταστραφεί οριστικά και η πολεμική τους ικανότητα είχε καταρρεύσει. Έτσι, στις 14 Αυγούστου του 1945 παραδόθηκαν. Ο πόλεμος πλέον είχε τελειώσει. Τελικά, η ατομική βόμβα κατάφερε, αν και κάπως αργά, τον βασικό στόχο του στρατηγικού βομβαρδισμού των πόλεων (area-bombing), την παράδοση δηλαδή, της εχθρικής χώρας. Επομένως, ο στρατηγικός βομβαρδισμός της Ιαπωνίας ήταν επιτυχημένος, αν και αυτή η επιτυχία δεν επετεύχθη αμέσως, αλλά μετά από την απόλυτη καταστροφή, δηλαδή τη ρίψη της ατομικής βόμβας και σίγουρα, η περίπτωση της Ιαπωνίας θεωρείται ως η εξαίρεση στον κανόνα. Η χώρα οδηγήθηκε σε άμεση καταστροφή και επετεύχθη έτσι, ο τελικός στόχος, δηλαδή η παράδοση της Ιαπωνίας. Ωστόσο, με τους πρώτους βομβαρδισμούς εναντίον του Τόκιο και άλλων ιαπωνικών πόλεων, δηλαδή πριν από τη χρήση της ατομική βόμβας, το παραπάνω δεν είχε επιτευχθεί.<sup>74</sup> Στην ουσία, ο στρατηγικός βομβαρδισμός των ιαπωνικών πόλεων πέτυχε, αλλά με κάποια καθυστέρηση, οπότε τίθεται το ερώτημα αν πραγματικά μπορούμε να πούμε ότι τελικά ήταν επιτυχημένος αυτός ο βομβαρδισμός.

Συμπεραίνουμε λοιπόν, ότι οι ρόλοι που απέκτησε η αεροπορική στρατηγική στη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου εδραιώνονται απόλυτα στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος

---

<sup>74</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81, Overy Richard J. 1980, σ. 85-101, 125-126 και 203-209, Pape Robert A. 1996, σ. 87-136 και 346 και Stokesbury James L. 1986, σ. 242-256



θα δώσει στην αεροπορική ισχύ τα πιο βασικά της χαρακτηριστικά, τα οποία θα την ακολουθήσουν στα επόμενα χρόνια. Μάλιστα, είναι φανερό ότι στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, η στρατηγική αεροπορική ισχύς θα φτάσει στο αποκορύφωμά της, με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς να κυριαρχούν σ' αυτή τη σύγκρουση. Ο στρατηγικός βομβαρδισμός στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων, ο οποίος συνδέεται άμεσα με τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης (coercion through denial) θα αποκτήσει μεγάλη σημασία και ιδιαίτερα ο στρατηγικός βομβαρδισμός εχθρικών πόλεων (area-bombing), ο οποίος θα ταυτιστεί απόλυτα με αυτόν τον πόλεμο. Ο στρατηγικός βομβαρδισμός πόλεων συνδέεται άμεσα με τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας (coercion through punishment), αλλά συνδέεται και με τις θεωρίες του Ντουέ, οι οποίες επικρατούν σε μεγάλο βαθμό αυτή την περίοδο. Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ο στρατηγικός βομβαρδισμός πόλεων, μαζί με τις θεωρίες περί εξαναγκασμού μέσω τιμωρίας και τις θεωρίες του Ντουέ, δεν θα χρησιμοποιηθούν ξανά σε μεγάλη κλίμακα και από πολλούς θα θεωρηθεί ότι έχουν εκλείψει, λόγω της αποτυχίας επίτευξης του τελικού σκοπού, δηλαδή της παράδοσης του εχθρού. Αντίθετα, ο στρατηγικός βομβαρδισμός μέσω της άρνησης θα συνεχίσει να υφίσταται και τα επόμενα χρόνια, κυριαρχώντας πλέον στους μετέπειτα πολέμους, καθώς θα θεωρηθεί πιο επιτυχημένος στην επίτευξη της παράδοσης του εχθρού, χωρίς ωστόσο αυτό να συμβαίνει πάντοτε. Σε κάθε περίπτωση πάντως, όλα τα είδη των στρατηγικών βομβαρδισμών, αλλά και όλα τα είδη του εξαναγκασμού δεν μπορούν να θεωρηθούν απολύτως αποτυχημένα, καθώς ακόμα και αν δεν συμβάλλουν στην παράδοση του εχθρού, συμβάλλουν ωστόσο, στην γενικότερη κατάρρευσή του.

### **1.3 Η Αεροπορική Στρατηγική από το 1945 μέχρι το 1990**

Με το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, όπως είχε γίνει και στον Μεσοπόλεμο, τα αεροπλάνα, όπως και τα υπόλοιπα όπλα, έγιναν πάλι άχρηστα και μειώθηκε η σημασία τους. Σιγά-σιγά την εποχή αυτή, αρχίζει η διαμόρφωση του **μεταπολεμικού κόσμου**. Οι Η.Π.Α. με τη Ρωσία θα αρχίσουν να γίνονται οι κυρίαρχες δυνάμεις στο **διεθνές σύστημα**, θα επικρατήσει ο **διπολισμός** και θα ξεκινήσει ο **Ψυχρός Πόλεμος**. Νέος εχθρός της Δύσης ήταν τώρα η κομμουνιστική Ρωσία (**Σοβιετική Ένωση**). Οι Η.Π.Α. αυτή την εποχή

ανεξαρτητοποιούν όλες τις ένοπλες δυνάμεις τους, ωστόσο για περισσότερη ασφάλεια, τις θέτουν υπό τον έλεγχο και τις διαταγές του **Ενωμένου Επιτελείου Αρχηγών των Ενόπλων Δυνάμεων, (Joint chiefs of staff)**, κάτω από την πολιτική καθοδήγηση ενός υπουργού Άμυνας. Η αεροπορία τους ανεξαρτητοποιείται και δημιουργείται η **Αεροπορία των Ηνωμένων Πολιτειών (United States Air Force-USAF)**, αποκτώντας τη θέση που είχε η βρετανική αεροπορία ήδη από το 1918. Επίσης, εμφανίζεται ένα νέο είδος αεροπλάνου, το **ελικόπτερο**, ενώ οι Η.Π.Α. δημιουργούν και ένα νέο είδος βομβαρδιστικού αεροπλάνου το **B-36**, το οποίο ήταν ένα τεράστιο αεροπλάνο, ένα υβρίδιο και γεφύρωνε τη διαφορά μεταξύ του τελευταίου από τα συμβατικά, ως προς τις μηχανές τους, βομβαρδιστικά και του πρώτου βομβαρδιστικού με μηχανή τζετ (jet).<sup>75</sup>

Νέα και ακόμα καλύτερα **τζετ-βομβαρδιστικά (jet bombers)** αεροπλάνα του ίδιου είδους με το B-36, εμφανίστηκαν αργότερα στις Η.Π.Α., όπως το **B-47** και το **Boeing B-52**. Την ίδια εποχή, η Ρωσία φτιάχνει την πρώτη πυρηνική βόμβα, ενώ η Κίνα γίνεται κομμουνιστική. Από εδώ και πέρα, τα νέα οπλικά συστήματα των χωρών και κυρίως των Η.Π.Α. ήταν πιο περίπλοκα και πιο εξελιγμένα. Άλλα αεροπλάνα των Η.Π.Α. είναι το **F-86 Sabre**, το οποίο ήταν το πιο γνωστό **τζετ-μαχητικό (jet fighter)** του πολέμου της Κορέας, το **F-4 Phantom II**, το οποίο ήταν το πιο γνωστό μαχητικό του πολέμου στο Βιετνάμ και το **F-14**, το οποίο αποτέλεσε το νέο μαχητικό αεροπλάνο των Η.Π.Α. από το 1970 και εξής. Είναι αλήθεια πως οι Η.Π.Α. δεν είχαν το προβάδισμα στα τζετ αεροπλάνα, καθώς οι Γερμανοί πρώτοι, αλλά και οι Βρετανοί τα είχαν δημιουργήσει στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ και η Ρωσία πλέον μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο αποκτά τα πρώτα αεροπλάνα με μηχανή τζετ, όπως τα **Yak-18** και το **Mig-9**, τα οποία πέταξαν για πρώτη φορά τον Απρίλιο του 1946, το πιο αποτελεσματικό και πιο γρήγορο **Mig-15** και το **Nene**. Είναι φανερό ότι από το 1945 και εξής στην αεροπορική στρατηγική κυριαρχούν τα **τζετ αεροπλάνα**. Τα παλιά βομβαρδιστικά και μαχητικά, τα οποία κινούνταν με **έλικες ή αντλίες** και τα οποία ανήκαν πλέον στο παρελθόν ή συνέχισαν να χρησιμοποιούνται για δευτερεύουσες αποστολές ή από δευτερεύουσες αεροπορίες, είχαν πιο μεγάλη

---

<sup>75</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 182-185, Olsen John Andreas 2011, σ. 81-87, Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273 και Schultz Richard JR. H. 1992, σ. 15-27

αντοχή και όχι τόσο μεγάλη ταχύτητα Αντίθετα, τα τζετ αεροπλάνα διαθέτουν πολύ μεγάλη ταχύτητα.<sup>76</sup>

Από το 1945 και εξής, τα αεροπλάνα θα γίνουν χαρακτηριστικό στοιχείο και πλεονέκτημα των μεγάλων δυνάμεων, κυρίως των Η.Π.Α. και της Ρωσίας, με τη Μ. Βρετανία και τη Γαλλία να προσπαθούν να τις ακολουθήσουν. Κι άλλα κράτη όμως προσπαθούν να δημιουργήσουν δικά τους αεροπλάνα, όπως το **Ισραήλ**, η **Κίνα**, η **Ινδία**.<sup>77</sup>

Η Γαλλία, στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου δεν είχε δική της αεροπορία, λόγω του ότι είχε κατακτηθεί από τους Γερμανούς. Ωστόσο, μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά τη βοήθεια ενός γνωστού σχεδιαστή γαλλικών αεροπλάνων, του **Μαρσέλ Μπλος (Marcel Bloch)**, άρχισε να δημιουργεί τα δικά της τζετ μαχητικά, όπως το **Dassault MD 450 Ouragan**, στη συνέχεια το **Mystère**, το οποίο θεωρείτο πολύ καλό αεροπλάνο και μετά το **Super Mystère**. Η Βρετανία αντίθετα, βλέπει ότι χάνει την κυριαρχία της σε όλους τους τομείς πλέον, ακόμα και στα αεροπλάνα, από τις Η.Π.Α. λόγω έλλειψης χρημάτων και διαθέσιμων πόρων. Βέβαια, δημιούργησε ένα νέο τύπο αεροπλάνου, το **Hawker Harrier**, το οποίο ήταν ικανό για κάθετες απογειώσεις, ωστόσο έμεινε πίσω στην παραγωγή νέων αεροπλάνων και αγόραζε κυρίως αεροπλάνα από τις Η.Π.Α. Έτσι, μία από τις μεγαλύτερες αεροπορικές βιομηχανίες του κόσμου, είχε φτάσει σε περίοδο παρακμής.<sup>78</sup>

Τον Ιούνιο του 1950 ξεσπά ο **πόλεμος της Κορέας**. Η **Βόρεια Κορέα**, την οποία υποστήριζε η Κίνα, διεκδικούσε τη **Νότια Κορέα**, την οποία υποστήριζαν οι Η.Π.Α., και έτσι εισέβαλλε στην τελευταία στις 25 Ιουνίου του 1950. Τελικά, διαμορφώθηκε ο 38<sup>ος</sup> παράλληλος, ως συνοριακή γραμμή ανάμεσα στη Βόρεια και τη Νότια Κορέα. Η ανακωχή υπεγράφη τον Ιούλιο του 1953. Η αμερικανική αεροπορική στρατηγική έπαιξε βασικό ρόλο, τόσο θετικό όσο και αρνητικό, σ' αυτόν τον πόλεμο. Στην ουσία οι Αμερικανοί δεν ήθελαν να εμπλακούν στον πόλεμο, ειδικά αν τους έφερνε σε αντιπαράθεση με την Κίνα. Έτσι, χρησιμοποίησαν την αεροπορική τους ισχύ κυρίως, με τον τακτικό και

<sup>76</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 182-185, Olsen John Andreas 2011, σ. 81-87 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273

<sup>77</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 182-185, Olsen John Andreas 2011, σ. 43-46 και 81-87, Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273 και Sabin Philip 2009, σ. 6-12

<sup>78</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 182-185, Olsen John Andreas 2011, σ. 43-46, Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273 και Sabin Philip 2009, σ. 6-12

υποστηρικτικό της ρόλο. Περισσότερο, χτυπήθηκαν οι γραμμές ανεφοδιασμού του εχθρού, σε μια προσπάθεια μείωσης της δύναμής του. Χρησιμοποιήθηκαν τα εξής μαχητικά αεροπλάνα για υποστηρικτική χρήση: τα με **έλικες κινούμενα Mustangs**, τα **Corsairs**, το **Lockheed F-80 Shooting Star**, το **Republic F-84 Thunder-jet**, καθώς και τα **μεσαίας εμβέλειας βομβαρδιστικά (medium bombers)**, όπως το **B-26**. Τα παραπάνω δεν μπορούσαν να αντιμετωπίσουν το ρωσικό και πιο γρήγορο Mig-15. Ωστόσο, με το νέο μοντέλο, το μαχητικό F-86 Sabre, οι Η.Π.Α. και τα Ηνωμένα Έθνη αποκτούν την αεροπορική υπεροχή πάνω από το πεδίο της μάχης. Ο πόλεμος της Κορέας έδειξε, όπως και οι προηγούμενοι, πόσο σημαντική είναι η τεχνολογική εξέλιξη στα αεροπλάνα, ώστε αυτά να αποκτούν ή όχι την αεροπορική υπεροχή. Δεν υπήρχαν μεγάλα περιθώρια και διάθεση για στρατηγικούς βομβαρδισμούς, όπως παλαιότερα εναντίον της Γερμανίας και της Ιαπωνίας. Πιο πολύ έμεναν στις αερομαχίες και στην τακτική αεροπορική υποστήριξη. Φυσικά, απέκλειαν το ενδεχόμενο χρήσης της ατομικής βόμβας. Η εμφάνιση του ελικοπτέρου εκείνη την εποχή, βοήθησε πάρα πολύ στις μετακινήσεις και στις μεταφορές μέσω του αέρα, ιδιαίτερα στους **ανταρτοπολέμους (guerillas)**, ένα νέο είδος πολέμου, το οποίο εμφανίστηκε στην ψυχροπολεμική εποχή και στο οποίο δύσκολα εφαρμόζεται η αεροπορική στρατηγική. Επίσης, εφευρέθηκε εκείνη την εποχή και ο **ανεφοδιασμός των αεροπλάνων στον αέρα (aerial refueling)** και για μαχητικά και για βομβαρδιστικά.<sup>79</sup>

Ακολουθούν μετά τον πόλεμο της Κορέας και άλλοι πόλεμοι και διεθνείς διαμάχες. Η αεροπορική στρατηγική έπαιξε μικρό ρόλο σ' αυτούς τους πολέμους, αν και κάποιες φορές αυτός ο μικρός ρόλος καθίστατο σημαντικός. Το Ισραήλ διέθετε μια αποδοτική, ποιοτική και τεχνολογική ανωτερότητα έναντι των αντιπάλων του. Αυτό συνέβαλε στην επιβίωσή του. Το 1948 διακήρυξε την ανεξαρτησία του και από τότε αντιμετωπίζει συνεχείς προκλήσεις και πολέμους, καθώς γύρω του υπάρχει εχθρικό περιβάλλον. **Οι ένοπλες δυνάμεις του (IDF-Israel Defense Forces)** δημιουργήθηκαν και αναπτύχθηκαν τις δεκαετίες του 1950 και του 1960. Σ' αυτές τις δύο δεκαετίες διαμόρφωσε την στρατηγική του, την ασφάλειά του και τις βασικές αρχές των ενόπλων δυνάμεών του, οι οποίες ήταν καθαρά επιθετικές. Διαμορφώθηκε επίσης, και η αεροπορική του στρατηγική μαζί

---

<sup>79</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 157, 165-170 και 182-185, Olsen John Andreas 2011, σ. 87-96, Pape Robert A. 1996, σ. 137-173, 346-347 και 350-352 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273

με την δημιουργία της **αεροπορίας του (Israeli Air Force-IAF)**, η οποία δεν είναι ανεξάρτητη, αλλά εντάσσεται στις υπόλοιπες ένοπλες δυνάμεις του. Η αεροπορική στρατηγική στο Ισραήλ παίζει πολύ σημαντικό ρόλο και αποτελεί βασικό στοιχείο της στρατιωτικής του δύναμης, ενώ χρησιμοποιείται περισσότερο με την τακτική της χρήση. Είναι αλήθεια ότι το Ισραήλ έδωσε μεγάλη έμφαση στη δημιουργία αεροπορίας. Αρχικά, η αεροπορία του αποτελείτο από εισαγωγές ξένων αεροπλάνων και από **ελαφριά (light)** αεροπλάνα. Σύντομα, απέκτησαν τα Messerschmitt 109, ενώ αργότερα, απέκτησαν τα B-17 Flying Fortresses. Έτσι, η ισραηλινή αεροπορία από το τέλος του 1948 και εξής είχε αποκτήσει 200 αεροπλάνα και είχε την πιο μεγάλη εξέλιξη και από τον στρατό και από το ναυτικό. Τα αεροπλάνα πλέον κυριαρχούσαν στον αέρα, παρόλο που η αεροπορία του Ισραήλ παρέμενε προσκολλημένη στο στρατό και δεν είχε αναπτύξει ιδιαίτερα δόγματα και τακτικές. Λίγα χρόνια μετά όμως, θα αρχίσει να ακολουθεί τον δικό της δρόμο και να αναζητά τις δικές της αποστολές. Οι Ισραηλινοί θεωρούσαν ότι πάντα οι εχθροί τους θα υπερτερούσαν στο έδαφος και έτσι, προτιμούσαν τα **προληπτικά χτυπήματα κατά του εχθρού (preemptive strikes)**. Ήθελαν μικρούς και γρήγορους πολέμους (“blitzkriegs”) και θεωρούσαν ότι η αεροπορική στρατηγική θα τους βοηθούσε σ’ αυτό. Έτσι, έδωσαν έμφαση στη δημιουργία κάποιων νέων και επαναστατικών τύπων αεροπλάνων, τα οποία μπορούσαν να εκτελούν ταυτόχρονα δύο ρόλους, δηλαδή να είναι **μαχητικά και βομβαρδιστικά ταυτόχρονα (fighter-bomber types)**.<sup>80</sup> Αυτός ο νέος τύπος αεροπλάνου θα χαρακτηρίσει την αεροπορική στρατηγική από εκείνη την εποχή και έπειτα και θα συνεχίσει να υφίσταται μέχρι και σήμερα, ενώ το Ισραήλ θα αποδειχθεί πρωτοπόρο στην δημιουργία των μη επανδρωμένων αεροπλάνων.

Το Ισραήλ είναι ένα από τα κράτη που χρησιμοποίησε τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα σε πολλές επιχειρήσεις μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Τα χρησιμοποίησε με διάφορους ρόλους και σε πιο μεγάλες ποσότητες από το 1970 και εξής, καθώς τότε άρχισαν να αναπτύσσονται περισσότερο. Για πρώτη φορά η ισραηλινή αεροπορία τα χρησιμοποίησε στον πόλεμο του Γιομ Κιούρ το 1973 και αργότερα, χρησιμοποιήθηκαν στον πόλεμο του Λιβάνου το 1982. Χρησιμοποιήθηκαν και σε νεότερα χρόνια, όπως στον πόλεμο του Λιβάνου το 2006 και στον πόλεμο στη Γάζα το 2008 με 2009. Αρχικά, βοηθούσαν στην

<sup>80</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 137-138 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273

φωτογραφική κατασκοπεία, σε αναγνωριστικές αποστολές, στην προστασία των επανδρωμένων αεροπλάνων της ισραηλινής αεροπορίας με το να τραβούν τα πυρά επάνω τους. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης για παρατήρηση του εχθρού, καθώς και για χτυπήματα εναντίον στόχων.<sup>81</sup>

Η ισραηλινή αεροπορία μπορούσε να δημιουργεί τα δικά της μη επανδρωμένα αεροπλάνα χωρίς να αγοράζει από ξένες χώρες. Ειδικά από το 1990 και μετά υπήρξε μια τεράστια δημιουργία πιο εξελιγμένων μη επανδρωμένων, όπως είναι η δημιουργία των **Searcher 1 και 2**. Επίσης, είχαν δημιουργηθεί και τα εξής μη επανδρωμένα: το **Hermes 450**, το **Hermes 900**, το **Heron TP**, το **Heron**, καθώς και άλλα μοντέλα μη επανδρωμένων αεροπλάνων. Το Ισραήλ επίσης είχε κατασκευάσει πολλά μοντέλα που είναι ανήκουν στην κατηγορία των μικρο-μη επανδρωμένων αεροπλάνων (“Micro-UAVs”), τα οποία χρησιμοποιούνται για αποστολές συγκέντρωσης πληροφοριών μικρού βεληνεκούς. Η τεχνολογία και η τεχνογνωσία του Ισραήλ στα μη επανδρωμένα αεροπλάνα είναι τόσο καλή, ώστε να μπορεί να τα εξάγει στο εξωτερικό, κυρίως στις Η.Π.Α., στην Ινδία, στη Τουρκία, στη Μεγάλη Βρετανία και στη Γερμανία. Γι’ αυτό, το Ισραήλ θεωρείται πολύ εξελιγμένο στο θέμα των μη επανδρωμένων αεροπλάνων και μπορεί να συγκριθεί σ’ αυτό το ζήτημα ίσως μόνο με τις Η.Π.Α. Έτσι, είναι εμφανές ότι οι Ισραηλινοί δίνουν έμφαση τόσο στα μη επανδρωμένα, όσο και στα επανδρωμένα αεροπλάνα. Σίγουρα, τα μη επανδρωμένα θα αποκτήσουν στο μέλλον έναν ακόμη μεγαλύτερο ρόλο στις επιχειρήσεις της ισραηλινής αεροπορίας, ενώ την ίδια στιγμή και η σημασία που θα δώσει το Ισραήλ στα επανδρωμένα θα είναι εξίσου σημαντική.<sup>82</sup>

Ο πρώτος πόλεμος του Ισραήλ το 1948-1949, ονομάστηκε **Πόλεμος Ανεξαρτησίας (The War of Independence)**. Στη διάρκεια αυτού του πολέμου, ιδρύθηκε η ισραηλινή αεροπορία (τον Μάιο του 1948), ενώ το Ισραήλ επιχείρησε τις πρώτες του αεροπορικές επιθέσεις εναντίον των **Αιγυπτίων**. Σ’ αυτόν τον πόλεμο, ο οποίος ήταν μεγάλος σε διάρκεια και κατέληξε σε βαριές απώλειες, η ισραηλινή αεροπορία ήταν ακόμα μικρή, εντούτοις, συνέβαλλε σε πολλές επιτυχίες, όπως οι καταρρίψεις εχθρικών αεροπλάνων. Κατάφερε να προστατέψει τους ουραμούς του Ισραήλ από τους **Άραβες**, ενώ παρείχε και εγγύς αεροπορική υποστήριξη στα φίλια στρατεύματα σε κάποιες επιχειρήσεις, δηλαδή

---

<sup>81</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 137-138 και Rodman David 2013, σ. 83-92

<sup>82</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 137-138 και Rodman David 2013, σ. 83-92

χρησιμοποιήθηκε στο τακτικό επίπεδο,<sup>83</sup> ενώ ο εξαναγκασμός που ακολουθήθηκε έγινε μέσω της άρνησης. Βέβαια, απέτυχε να οδηγήσει στην παράδοση των Αράβων.

Το βασικό δόγμα των ενόπλων δυνάμεων του Ισραήλ ήταν η επίθεση, ο **πόλεμος ελιγμού (maneuver)** και η μεταφορά του πεδίου της μάχης στην επικράτεια του εχθρού. Αυτό γινόταν γιατί το Ισραήλ δεν είχε **στρατηγικό βάθος (strategic depth)** και πάντα χρειαζόταν μία γρήγορη, ορατή και καθαρή νίκη στους πολέμους. Γι' αυτό δινόταν και μεγαλύτερη σημασία στο στρατό. Τα ίδια δόγματα επηρέασαν και την ισραηλινή αεροπορία, η οποία θα έπρεπε να είναι πάντοτε έτοιμη για μάχη, ευέλικτη, ικανή για εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων, καθώς και ικανή για απόκτηση αεροπορικής υπεροχής και αεροπορικής κυριαρχίας κάποιες φορές. Αυτές τις ιδέες τις ανέπτυξε καλύτερα ο **Νταϊήβιντ Μπεν-Γκούριον (David Ben-Gurion)**, ο πατέρας και ιδρυτής του Ισραήλ και της στρατηγικής του. Εκτός από την τακτική χρήση της, η αεροπορική ισχύς θα έπαιζε και στρατηγικό ρόλο. Πρωταρχικός στόχος της στην αρχή των εχθροπραξιών θα ήταν η καταστροφή των εχθρικών αεροπορικών βάσεων, ενώ θα προχωρούσε και σε χτυπήματα εναντίον της στρατιωτικής και βιομηχανικής ικανότητας του εχθρού. Οι Ισραηλινοί θεωρούσαν ότι οι πόλεμοι δε κερδίζονται μόνο με την χρήση της αεροπορικής στρατηγικής, αλλά με την συνεργασία στρατού-αεροπορίας.<sup>84</sup>

Στην ουσία, η αεροπορική στρατηγική του Ισραήλ είχε ορισμένους βασικούς ρόλους: απόκτηση αεροπορικής υπεροχής, η οποία γρήγορα μπορούσε να μετατραπεί σε αεροπορική κυριαρχία, όπως στον Πόλεμο των Έξι Ημερών, εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλων στρατευμάτων και στρατηγικούς βομβαρδισμούς. Είχε επίσης και μη στρατιωτικούς ρόλους, όπως μεταφορά στρατιωτών, τραυματιών και αποστολές αναγνωρίσεων. Είναι αναμφισβήτητο το γεγονός ότι και στο μέλλον η ισραηλινή αεροπορία θα συνεχίσει να εκπληρώνει τους παραπάνω ρόλους.<sup>85</sup>

Το 1953, η ισραηλινή αεροπορία βελτιώνεται, αφού μπαίνει στην εποχή των **υπερηχητικών τζετ μαχητικών**, με την αγορά από την Βρετανία 15 **Gloster Meteor** τζετ μαχητικών. Το 1955, οι βελτιώσεις συνεχίζονται με την ισραηλινή

<sup>83</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 138-141 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273

<sup>84</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 137-138 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273

<sup>85</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 137-138 και Rodman David 2013, σ. 1-13, 15-25 και 112-114

αεροπορία να μπαίνει στη «γαλλική εποχή» (“**French era**”). Αυτή θα κρατήσει μέχρι τον πόλεμο των Έξι Ημερών. Το Ισραήλ αγόραζε πολλά γαλλικά αεροπλάνα, με καλύτερα τα 61 **Dassault Mystère IV**, τα οποία ήταν μαχητικά αεροπλάνα, καθώς και τα 30 **Dassault Ouragan**, τα οποία ήταν ταυτόχρονα μαχητικά και βομβαρδιστικά με μηχανή τζετ.<sup>86</sup>

Ο πόλεμος του Σινά το 1956 (**The Sinai War**) ήταν ο πιο σημαντικός που έπρεπε να αντιμετωπίσει το Ισραήλ μετά τον πόλεμο της Ανεξαρτησίας. Μπήκε στον πόλεμο, γιατί φοβόταν αλλαγές στην ισορροπία δυνάμεων στη **Μέση Ανατολή** και στράφηκε κυρίως εναντίον της Αιγύπτου, η οποία είχε το χαρισματικό ηγέτη **Γκαμάλ Άμπντελ Νάσσερ (Gamal Abdel Nasser)** και η δύναμή της συνεχώς μεγάλωνε. Ο πόλεμος ξεκίνησε στις 29 Οκτωβρίου του 1956, όταν Ισραηλινοί αλεξιπτωτιστές έπεσαν στην καρδιά του αιγυπτιακού εδάφους στο Σινά. Αρχικά, έγιναν προσπάθειες για κατάρριψη αιγυπτιακών αεροσκαφών με μεγάλη επιτυχία, ενώ καταστράφηκαν και οι τηλεφωνικές γραμμές στο Σινά. Ωστόσο, ο ρόλος της αεροπορικής στρατηγικής σ’ αυτόν τον πόλεμο ήταν περιορισμένος. Επικεντρώθηκε κυρίως, στο τακτικό επίπεδο και στην εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων,<sup>87</sup> καθώς και στον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης, χωρίς όμως σπουδαία αποτελέσματα.

Γενικά ο στρατός είχε μεγαλύτερες επιτυχίες σ’ αυτόν τον πόλεμο, με την κατάκτηση της **Χερσονήσου του Σινά** για τέσσερις μέρες. Οι Αιγύπτιοι οπισθοχώρησαν γρήγορα, ωστόσο στο τέλος οι Ισραηλινοί αναγκάστηκαν, μαζί με τη Βρετανία και τη Γαλλία, οι οποίες συμμετείχαν και αυτές στο πλευρό του Ισραήλ σ’ αυτόν τον πόλεμο, να δεχτούν τη συμφωνία που είχαν καταθέσει οι Η.Π.Α. και η Ρωσία, οι δύο υπερδυνάμεις δηλαδή, για τον τερματισμό του πολέμου. Έτσι, το Ισραήλ οπισθοχώρησε από τις κατακτημένες περιοχές.<sup>88</sup>

Από τον πόλεμο του Σινά μέχρι τον πόλεμο των Έξι Ημερών, η αεροπορία του Ισραήλ εξελίχθηκε ακόμα πιο πολύ. Αποκτά πλέον μεγάλο αριθμό ελικοπτέρων, όπως τα **S-55**, τα **S-58** και τα **Super Frelons** και υπερηχητικά τζετ μαχητικά αεροπλάνα. Από το 1960 και εξής, αποτελείται κυρίως από γαλλικά υπερηχητικά τζετ μαχητικά, όπως είναι τα δύο **Dassault Mirage III C**, τα οποία έφεραν την εποχή των **Mach-2 πτήσεων** στο Ισραήλ. Πλέον, η ισραηλινή

---

<sup>86</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 141-143 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273

<sup>87</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 141-143 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273

<sup>88</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 141-143 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273



αεροπορία γίνεται η καρδιά των στρατιωτικών δογμάτων του Ισραήλ και αποκτά μεγάλη σημασία, ενώ είναι πάντα σε καθεστώς επαγρύπνησης και συναγερμού για πιθανή απειλή. Οι αεροπορίες των εχθρών του Ισραήλ, δηλαδή της Αιγύπτου, της Συρίας και της Ιορδανίας βελτιώνονταν επίσης. Η Αίγυπτος βασιζόταν σε αεροπλάνα από τη Ρωσία, όπως ήταν τα MiG-17, MiG-19, MiG-21, τα οποία ήταν μαχητικά με μηχανή τζετ, καθώς επίσης και τα Tu-16 τζετ μαχητικά, ενώ χρησιμοποιούσε και πυραύλους εδάφους-αέρος (SAMs-surface-to-air missiles). Η Συρία, είχε εξήντα MiG-21 τζετ μαχητικά. Η Ιορδανία ήταν πιο μικρή αεροπορία και διέθετε κυρίως τα βρετανικά αεροπλάνα **Hunter**. Βασικός στόχος της ισραηλινής αεροπορίας ήταν η καταστροφή των αεροπορικών δυνάμεων του εχθρού στο έδαφος και έτσι, οι επιθέσεις σε αεροδρόμια και σε αεροπορικές βάσεις έγιναν η βασική αποστολή της αεροπορικής στρατηγικής στο Ισραήλ. Επίσης, η αεροπορία του Ισραήλ θα έπρεπε να δρα πάντα πρώτη, πριν από τον στρατό και με γρήγορα και ευέλικτα χτυπήματα.<sup>89</sup>

Ο **πόλεμος των Έξι Ημερών το 1967**, ήταν ένας προληπτικός πόλεμος του Ισραήλ κατά της Αιγύπτου, της **Ιορδανίας** και της **Συρίας**. Πριν τον πόλεμο των Έξι Ημερών, υπήρχαν ασυμμάχιες ανάμεσα στο Ισραήλ, την Αίγυπτο, τη Συρία και την Ιορδανία. Ο πόλεμος των Έξι Ημερών, ξεκίνησε στις 5 Ιουνίου του 1967. Αρχικά, το Ισραήλ ξεκίνησε με αεροπορικά χτυπήματα εναντίον της Αιγύπτου. Επιτέθηκε σε εχθρικά αεροπλάνα στο έδαφος, δηλαδή προχώρησε σε στρατηγικούς βομβαρδισμούς των εχθρικών αεροδρομίων και αεροπορικών βάσεων. Τα αεροπλάνα πετούσαν σε χαμηλό υψόμετρο για να μην εντοπιστούν από τα ραντάρ και να αιφνιδιάσουν τους Αιγυπτίους. Οι Ισραηλινοί κυριαρχούσαν με την αεροπορική υπεροχή που είχαν αποκτήσει πάνω από την έρημο, ενώ οι Αιγύπτιοι είχαν πιαστεί στον ύπνο και δε μπορούσαν να κάνουν τίποτα. Η επιχείρηση θεωρείται επιτυχημένη, καθώς σε περίπου 3 ώρες, η ισραηλινή αεροπορία με 250 αεροπλάνα, χτύπησε παραπάνω από 300 αεροπλάνα των Αιγυπτίων, τα οποία βρίσκονταν στις βάσεις τους. Επομένως, η αεροπορία της Αιγύπτου δέχτηκε ισχυρό πλήγμα.<sup>90</sup> Βέβαια, ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης, τον οποίο εφάρμοσε το Ισραήλ δεν πέτυχε, καθώς δεν οδήγησε στην παράδοση των εχθρών του.

<sup>89</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 143-146 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273

<sup>90</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 146-150, Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273, Gat Moshe 2004, σ. 1187-1215, Pollack Kenneth M. 2005, σ. 471-503 και 1968, "Air power and Security", σ. 3-12

Σ' αυτόν τον πόλεμο, για τον οποίο θα μιλήσουμε αναλυτικά στα επόμενα κεφάλαια, έγινε εκτενής χρήση των αεροπλάνων, τα οποία ήταν μαχητικά και βομβαρδιστικά ταυτόχρονα. Οι Ισραηλινοί όταν εξουδετέρωσαν την αιγυπτιακή αεροπορία, χτύπησαν τη Συρία, την Ιορδανία, το **Ιράκ** και τον **Λίβανο**. Οι στόχοι των αεροπορικών επιδρομών ήταν πάλι τα αεροδρόμια και οι αεροπορικές βάσεις του εχθρού. Σύντομα, οι Ισραηλινοί κατάφεραν να αποκτήσουν αεροπορική κυριαρχία, ένα μοναδικό επίτευγμα στην αεροπορική ιστορία, καθώς σε πολύ λίγους πολέμους οι εμπόλεμοι έχουν καταφέρει να αποκτήσουν αεροπορική κυριαρχία και να ελέγχουν έτσι, τον αέρα σε όλα τα μέτωπα. Αυτό βοήθησε και στην εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων. Πάντως, οι αεροπορικές επιχειρήσεις του Ισραήλ στον Πόλεμο των Έξι Ημερών είχαν τόση σημασία, ώστε να θεωρείται ότι έπαιξαν αποφασιστικό ρόλο στην τελική έκβαση του πολέμου. Συνολικά, στις έξι μέρες των μαχών, η ισραηλινή αεροπορία κατέστρεψε 451 αεροπλάνα από τα 600 που διέθεταν οι εχθροί της στην αρχή του πολέμου, γεγονός που σημαίνει ότι οι τελευταίοι υπέστησαν βαρύτερες απώλειες σε αεροπλάνα. Ο πόλεμος τερματίστηκε με την επικράτηση των Ισραηλινών έναντι των Αράβων εχθρών τους. Ο αιγυπτιακός στρατός σχεδόν έπαψε να υφίσταται ως δύναμη, ο Νάσσερ παραιτήθηκε, ενώ τις ίδιες βαρύτερες απώλειες αντιμετώπισε και ο στρατός της Ιορδανίας και της Συρίας. Η Ιορδανία έχασε την **Ιερουσαλήμ** και τη **Δυτική Όχθη** και η Συρία έχασε τα **Υψίπεδα του Γκολάν**, εδάφη, τα οποία απέκτησε το Ισραήλ, το οποίο ήλεγχε επίσης, όλη τη Χερσόνησο του Σινά μέχρι τη **διώρυγα του Σουέζ**.<sup>91</sup>

Η ισραηλινή αεροπορία στον πόλεμο των Έξι Ημερών, είχε μετατραπεί πλέον σε μια αποτελεσματική και σύγχρονη αεροπορία, με την αεροπορική στρατηγική να αποκτά πλέον, μεγάλη σημασία στο Ισραήλ. Μετά τον πόλεμο, η Γαλλία σταμάτησε να προμηθεύει το Ισραήλ με όπλα και έτσι, οι Η.Π.Α. έγιναν ο μοναδικός προμηθευτής τους. Το Ισραήλ θα αγοράσει το **McDonnell Douglas F-4 Phantom**, ένα μαχητικό αεροπλάνο, με μηχανή τζετ. Επίσης, το Ισραήλ απέκτησε και νέα ελικόπτερα, όπως το **Sikorsky 53**.<sup>92</sup>

Οι Ρώσοι αυτή την εποχή δημιουργούν ένα νέο αεροπλάνο, το **Tupolev Tu 20** και το **Tu 22**, ενώ από τις αρχές του 1960 και εξής, οι Η.Π.Α. εντείνουν το

---

<sup>91</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 146-150, Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273, Gat Moshe 2004, σ. 1187-1215, Pollack Kenneth M. 2005, σ. 471-503 και 1968, "Air power and Security", σ. 3-12

<sup>92</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 146-150 και Stokesbury James L. 1986, σ. 257-273

πρόγραμμα δημιουργίας βομβαρδιστικών (bombers) και **πυραύλων (missiles)**. Αυτή την εποχή ξεσπά και ο μεγάλος σε διάρκεια, τραυματικός, χρονοβόρος και με μεγάλες απώλειες **πόλεμος του Βιετνάμ**. Αρχικά, μετά την αποχώρηση των Γάλλων, το Βιετνάμ χωρίστηκε στα δύο. Το **Βόρειο Βιετνάμ** πήγε στους Βιετμίνχ κομμουνιστές και το **Νότιο Βιετνάμ**, έμεινε υπό το βασιλιά **Μπάο Ντάι (Bao Dai)**. Το 1955 το Βόρειο Βιετνάμ ξεκινά επιχειρήσεις ανταρτοπόλεμου στο Νότιο Βιετνάμ. Από το 1963, οι Η.Π.Α. εμπλέκονται ενεργά στην περιοχή και στέλνουν 15.000 Αμερικάνους στρατιώτες υπέρ του Νοτίου Βιετνάμ. Ωστόσο, ο τρόπος που αντιμετώπισαν αυτόν τον πόλεμο, όπως και τον πόλεμο της Κορέας, δηλαδή ο φόβος τους για την κοινή γνώμη, ο φόβος κλιμάκωσης του πολέμου, καθώς και ο φόβος ενόχλησης της Κίνας και της Ρωσίας, τους οδήγησε σε σίγουρη ήττα σ' αυτόν τον πόλεμο. Ο αεροπορικός πόλεμος πάνω από το Νότιο Βιετνάμ, θεωρήθηκε σωστός, μέχρι το τέλος του πολέμου, αν και δεν ήταν πάντα επιτυχημένος. Έγινε το έδαφος για εφαρμογή νέων τακτικών και νέων όπλων, όπως οι νέες τεχνικές στην αερομεταφορά και στην υποστήριξη με πυροβόλα και άλλα όπλα από ελικόπτερα. Χρησιμοποιήθηκε συνολικά και στον πόλεμο του Βιετνάμ περισσότερο η τακτική αεροπορική ισχύς, παρά η στρατηγική αεροπορική ισχύς. Τα αεροπλάνα που χρησιμοποίησαν οι Η.Π.Α. ξεκινούσαν από τα πιο παλιά, με έλικα, μαχητικά και έφταναν σε ελικόπτερα με πυροβόλα, καθώς και σε **τζετ μαχητικά-βομβαρδιστικά (jet fighter-bombers)**, όπως το **F-105** και το γνωστό F-4 Phantom II. Σιγά-σιγά όμως, το 1964, οι Η.Π.Α. αποφάσισαν να ξαναγυρίσουν στη χρήση της στρατηγικής αεροπορικής ισχύος. Έτσι, ξεκινάει ο βομβαρδισμός του Βορείου Βιετνάμ. Η πρώτη επιχείρηση ήταν το **Φλεγόμενο Βέλος (Flaming Dart)**, η οποία δεν έφερε σημαντικά αποτελέσματα. Η δεύτερη επιχείρηση ήταν ο **Κυλιόμενος Κεραυνός (Rolling Thunder)** και ήταν μεγαλύτερη αεροπορική επιχείρηση από την προηγούμενη. Οι στόχοι των βομβαρδισμών ήταν γέφυρες, σημεία ανεφοδιασμού και συγκέντρωσης, σταυροδρόμια και δρόμοι. Ωστόσο, τέθηκαν περιορισμοί και κανόνες για την αποφυγή μεγάλων ανθρώπινων απωλειών,<sup>93</sup> γι' αυτό και πλέον οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί δεν στοχεύουν τον πληθυσμό του εχθρικού κράτους, δηλαδή εφαρμόζεται κυρίως, εξαναγκασμός του εχθρού μέσω της άρνησης.

<sup>93</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 157 και 171-185, Olsen John Andreas 2011, σ. 96-105, Overy Richard J. 1980, σ. xi και 18, Pape Robert A. 1996, σ. 174-210, 346-347 και 350-352 και Stokesbury James L. 1986, σ. 277-290

Τελικά, και η δεύτερη βομβαρδιστική επιχείρηση αποδείχτηκε χάσιμο χρόνου και δεν έφερε αποτελέσματα. Από το 1966 και εξής, το μεγαλύτερο στρατηγικό βομβαρδιστικό των Η.Π.Α., το B-52, χρησιμοποιήθηκε πάρα πολύ στο Βόρειο Βιετνάμ. Ωστόσο, το Βόρειο Βιετνάμ, είχε καλή αεράμυνα και απαντούσε με αντιαεροπορικά πυρά, τα οποία ήταν πολύ έντονα κάποιες φορές. Μάλιστα, οι Ρώσοι και οι Κινέζοι, και άλλα κομμουνιστικά κράτη, τους προμήθευαν με μεγάλο αριθμό πυροβόλων, πυραύλων και αντιαεροπορικών πυρών, ενώ τους είχαν δώσει και κάποια μαχητικά αεροπλάνα, όπως το **Mig-17** και το **Mig-21**. Εξάλλου, το Βόρειο Βιετνάμ, θεωρείται ότι είχε την καλύτερη αεράμυνα, το καλύτερο αντιαεροπορικό σύστημα σε όλη την αεροπορική ιστορία. Το 1966, οι Η.Π.Α. χτυπούν τις αεροπορικές βάσεις του εχθρού, τα αεροδρόμια και τα εργοστάσια πετρελαίου. Το Βόρειο Βιετνάμ αντιστέκεται ακόμα και έτσι, οι απώλειες των Η.Π.Α. σε αεροπλάνα και σε πιλότους μεγαλώνουν συνεχώς. Συνολικά, σε όλο τον πόλεμο, οι Η.Π.Α. έχασαν 2.257 αεροπλάνα. Στις 1 Νοεμβρίου του 1968 η επιχείρηση Κυλιόμενος Κεραυνός (Rolling Thunder) τερματίζεται οριστικά και αρχίζουν οι διαπραγματεύσεις Η.Π.Α.- Βορείου Βιετνάμ. Οι Η.Π.Α. είχαν ρίξει συνολικά 643.000 τόνους βομβών στο Βόρειο Βιετνάμ, είχαν αναχαιτίσει αλλά δεν είχαν καταστρέψει την πολεμική ικανότητα του εχθρού. Δεν είχαν επίσης μειώσει την ικανότητά του και τη θέλησή του για πόλεμο και συνέχιση της μάχης με τις Η.Π.Α. Επίσης, δεν είχαν οδηγήσει στο τέλος του πολέμου και στην παράδοση του εχθρού.<sup>94</sup> Δηλαδή, ο εξαναγκασμός του Βορείου Βιετνάμ μέσω στρατηγικών (στρατιωτικοί και βιομηχανικοί στόχοι) και τακτικών (βομβαρδισμός του πεδίου της μάχης), βομβαρδισμών δηλαδή μέσω της άρνησης, είχε αποτύχει. Το ίδιο συνέβη και στους προηγούμενους πολέμους της ψυχροπολεμικής εποχής και θα συμβεί και στους επόμενους μέχρι το τέλος αυτής της περιόδου.

Με τον νέο πρόεδρο των Η.Π.Α., **Ρίτσαρντ Νίξον**, ξεκίνησε η **πολιτική της βιετναμοποίησης του πολέμου**, δηλαδή της απόσυρσης των χιλιάδων στρατιωτών που είχαν σταλεί εκεί και της αντικατάστασής τους από τους στρατιώτες του Νοτίου Βιετνάμ. Το 1972, ο αεροπορικός πόλεμος εναντίον του Βορείου Βιετνάμ συνέχισε να εφαρμόζεται. Βομβαρδίστηκε η **Καμπότζη (Cambodia)**, οι περιοχές ανεφοδιασμού στο **Λάος**, ενώ συνεχίστηκαν και οι βομβαρδισμοί στο Βόρειο

---

<sup>94</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 157 και 171-185, Olsen John Andreas 2011, σ. 96-105, Overy Richard J. 1980, σ. xi και 18, Pape Robert A. 1996, σ. 174-210, 346-347 και 350-352 και Stokesbury James L. 1986, σ. 277-290

Βιετνάμ. Μάλιστα, οι Η.Π.Α. διαμόρφωσαν αυτή την εποχή μια νέα βόμβα, την «έξυπνη βόμβα» (“**smart bomb**”), η οποία κατευθυνόταν με λέιζερ (**laser**) ή **οπτικά** και ήταν πιο οικονομική σε σχέση με τις παλαιότερες, ενώ χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά από τις Η.Π.Α. οι **πύραυλοι εδάφους-αέρος (SAM-Surface –to-air missile)**. Μάλιστα, οι Η.Π.Α. εμφάνισαν νέα μαχητικά, όπως το **F-15** και το **F-16**. Η τελευταία μεγάλη αεροπορική επιχείρηση των Η.Π.Α. ήταν η **Λάινμπέικερ ΙΙ (Linebacker II)**, στην οποία συνεχίζουν να έχουν μεγάλες απώλειες σε B-52. Σύντομα όμως, το Βόρειο Βιετνάμ, ηττάται και οι Η.Π.Α. αποκτούν αεροπορική υπεροχή στον αέρα. Μάλιστα, πλέον οι βομβαρδισμοί αρχίζουν να αποκτούν περισσότερη ακρίβεια και έτσι περιορίζονται οι ανθρώπινες απώλειες. Το 1973, υπογράφεται συμφωνία μεταξύ Η.Π.Α. και Βορείου Βιετνάμ και ο πόλεμος τελειώνει. Ο πόλεμος του Βιετνάμ αναμφισβήτητα, ήταν για τις Η.Π.Α. η πιο τραυματική εμπειρία.<sup>95</sup>

Στις 6 Οκτωβρίου του 1973 ξεκινά ο **πόλεμος του Γιομ Κιπούρ**. Για πρώτη φορά στην ιστορία του το Ισραήλ δεν ξεκινά πρώτο τον πόλεμο, αλλά τον ξεκινούν οι Άραβες. Το Ισραήλ δεν θεωρούσε ότι οι Άραβες θα του επιτίθεντο και έτσι, προέβη σε λανθασμένη αξιολόγηση πληροφοριών. Ο πόλεμος ξεκίνησε με τις επιθετικές κινήσεις της Αιγύπτου και της Συρίας και την δυσκολία του ισραηλινού στρατού να εφαρμόσει το παραδοσιακό του δόγμα, δηλαδή πόλεμο ελιγμού και μεταφορά του πολέμου στο έδαφος του αντιπάλου. Τις πρώτες μέρες, οι Άραβες υπερείχαν στον αέρα, αιφνιδιάζοντας το Ισραήλ. Τις επόμενες μέρες ωστόσο, υπήρξε σταθερότητα και ισορροπία δυνάμεων. Αρχικά, η ισραηλινή αεροπορία κλήθηκε σε εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων, ενώ διατάχθηκε να διεξάγει στρατηγικά αεροπορικά χτυπήματα κυρίως εναντίον της Συρίας στο βόρειο μέτωπο, σε μια προσπάθεια να χτυπηθούν οι πύραυλοι της εδάφους-αέρος (SAM systems), τους οποίους είχε αποκτήσει πρόσφατα. Ωστόσο, είναι χαρακτηριστική η αποτυχία της στο χτύπημα των παραπάνω πυραύλων,<sup>96</sup> όπως και στον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης και του αποκεφαλισμού, τον οποίο ακολούθησε.

<sup>95</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 157 και 171-185, Olsen John Andreas 2011, σ. 96-105, Overy Richard J. 1980, σ. xi και 18, Pape Robert A. 1996, σ. 174-210, 346-347 και 350-352 και Stokesbury James L. 1986, σ. 277-290

<sup>96</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 152-157, Overy Richard J. 1980, σ. xi και 18, Pape Robert A. 1996, σ. 352-355, Stokesbury James L. 1986, σ. 277-290 και Gordon Shmuel L. 1999, σ. 221-237

Επίσης, απέτυχε να αποκτήσει αεροπορική υπεροχή. Γενικότερα, το πιο σημαντικό λάθος του Ισραήλ ήταν ότι δεν ξεκίνησε έναν προληπτικό πόλεμο κατά της Συρίας, καθώς οι ένοπλες δυνάμεις του, συμπεριλαμβανομένης και της αεροπορίας του, έχουν σχεδιασθεί κυρίως για προληπτικούς πολέμους. Η ισραηλινή αεροπορία προχώρησε και σε άλλα στρατηγικά χτυπήματα εναντίον της βιομηχανικής και στρατιωτικής υποδομής της Συρίας. Στόχος ήταν τα εργοστάσια παραγωγής ενέργειας, τα λιμάνια της και το Υπουργείο Άμυνας στη Δαμασκό. Τα ισραηλινά αεροπλάνα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν τα **Sky-hawks** και **Phantoms** μαχητικά-βομβαρδιστικά (fighter-bombers). Βέβαια, το Ισραήλ ανέκτησε γρήγορα το χαμένο έδαφος, απέκτησε αεροπορική υπεροχή και η Συρία υποχώρησε. Στις 24 Οκτωβρίου, ο πόλεμος έληξε. 2.500 Ισραηλινοί και 16.000 Άραβες σκοτώθηκαν. Οι Άραβες έχασαν 500 από τα 800 αεροπλάνα που είχαν και οι Ισραηλινοί έχασαν 115 από τα 500 που διέθεταν. Γενικότερα, το Ισραήλ έχασε το μύθο του ανίκητου κράτους.<sup>97</sup>

Στα χρόνια που ακολούθησαν τον πόλεμο του Γιομ Κιπούρ, αναπτύχθηκε και το πρώτο αεροπλάνο από το Ισραήλ, το **Kfir**, ένα μαχητικό με μηχανή τζετ, ενώ στις αρχές του 1980, δημιουργήθηκε ένα αεροπλάνο πολλαπλών ρόλων, το **Lavi**, το οποίο έγινε τελικά ένα από τα πιο σημαντικά μαχητικά με μηχανή τζετ που είχε το Ισραήλ και ένα από τα πιο καλά και εξελιγμένα μαχητικά αεροπλάνα στον κόσμο. Ωστόσο, λόγω αντιδράσεων από τις Η.Π.Α., σύντομα η παραγωγή των παραπάνω αεροπλάνων σταμάτησε. Επίσης, η ισραηλινή αεροπορία το 1980 απέκτησε και τα πρώτα **Lockheed Martin F-16**, τα οποία ήταν μαχητικά με μηχανή τζετ. Σύντομα, τα F-15 και τα F-16 έγιναν τα πιο σπουδαία μαχητικά του Ισραήλ, όπως και τα Phantom. Το 1979, υπογράφηκε συνθήκη ειρήνης τελικά μεταξύ Ισραήλ και Αιγύπτου και το Ισραήλ οπισθοχώρησε από τη Χερσόνησο του Σινά. Πλέον, η Αίγυπτος δεν ήταν ανάμεσα στους βασικούς εχθρούς του Ισραήλ. Η Συρία όμως, παρέμεινε, γι' αυτό και συνεχίστηκαν οι αψιμαχίες μεταξύ τους.<sup>98</sup>

Το 1982, ξεσπά ο **πόλεμος των Φόκλαντ**, καθώς ερίζουν για την ιδιοκτησία τους η **Αργεντινή** και η Βρετανία. Η Αργεντινή εισέβαλε σε αυτά τα νησιά, τα οποία κατείχε η Βρετανία και έδωσε τη μικρή φρουρά των Βρετανών που υπήρχε εκεί. Οι Βρετανοί απαντούν αμέσως, στέλνοντας μια μικρή δύναμη, η

---

<sup>97</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 152-157, Overy Richard J. 1980, σ. xi και 18, Pape Robert A. 1996, σ. 352-355, Stokesbury James L. 1986, σ. 277-290 και Gordon Shmuel L. 1999, σ. 221-237

<sup>98</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 157-160, Overy Richard J. 1980, σ. xi και 18, Pape Robert A. 1996, σ. 352-355 και Stokesbury James L. 1986, σ. 277-290

οποία περιλαμβάνει αεροπλανοφόρα, πλοία και στρατό. Αυτό το γεγονός δείχνει το πόσο έχουν χάσει τη δύναμή τους μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ωστόσο, οι δυνάμεις της Αργεντινής ήταν πιο απαρχαιωμένες. Οι Βρετανοί, αρχικά, βομβαρδίζουν το αεροδρόμιο στο Πορτ Στάνλεϋ (Port Stanley) και αποτυγχάνουν. Ωστόσο, γενικά οι βομβαρδισμοί σ' αυτόν τον πόλεμο στοχεύουν κυρίως, τα εχθρικά πλοία, ενώ όταν γίνονταν βομβαρδισμοί στο έδαφος, στόχοι ήταν κυρίως, τα εχθρικά αεροδρόμια. Παρόλο που αυτός ο πόλεμος ήταν μικρός και σύντομος, κόστισε πολύ. Οι Βρετανοί κατάφεραν να αποκτήσουν αεροπορική υπεροχή πάνω από το πεδίο της μάχης, το οποίο στον πόλεμο των Φώκλαντ ήταν η θάλασσα και γι' αυτό επικράτησαν.<sup>99</sup>

Ο **πρώτος πόλεμος στο Λίβανο (First Lebanon War)** ξέσπασε το 1982. Το Ισραήλ ξεκίνησε πρώτο αυτόν τον πόλεμο για να εξαλείψει την απειλή των **τρομοκρατικών παλαιστινιακών οργανώσεων** που δρούσαν στο Λίβανο, αφού είχε απαγορευτεί η δράση τους στην Ιορδανία το 1970. Ωστόσο, το Ισραήλ ήθελε να πετύχει και έναν άλλο στόχο, δηλαδή να δημιουργήσει μια νέα τάξη στην πολιτική του Λιβάνου. Ο πόλεμος σχεδιάστηκε να είναι μικρός και σύντομος, με διείσδυση του Ισραήλ στο έδαφος του Λιβάνου. Τελικά, οι ισραηλινές ένοπλες δυνάμεις έφτασαν στην **Βηρυτό** και λειτούργησαν σύμφωνα με το δόγμα τους, δηλαδή μετέφεραν τον πόλεμο στο έδαφος του εχθρού και εφάρμοσαν πόλεμο ελιγμού. Σημείωσαν μεγάλη επιτυχία στην αντιμετώπιση του **Οργανισμού για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (Palestine Liberation Organization-PLO)**, καθώς και της Συρίας. Η ισραηλινή αεροπορία από την άλλη μεριά, είχε ως βασικό στόχο σ' αυτόν τον πόλεμο τα στρατηγικά χτυπήματα εναντίον των πυραυλικών συστημάτων των Σύριων στο Λίβανο, τα οποία τελικά, υπέστησαν μεγάλες καταστροφές. Πλέον, η ισραηλινή αεροπορία είχε αποκτήσει ικανότητα για ακριβή χτυπήματα. Ωστόσο, ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης πέτυχε μόνο εν μέρει, καθώς ο πόλεμος τελείωσε με τη φυγή των ηγετών του παλαιστινιακού οργανισμού από το Λίβανο, ενώ μπήκε οριστικό τέλος και στην ηγεμονία της Συρίας στο Λίβανο.<sup>100</sup> Ωστόσο, οι εχθροί του Ισραήλ δεν παραδόθηκαν.

<sup>99</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 50-52, Overy Richard J. 1980, σ. xi και 18 και Stokesbury James L. 1986, σ. 277-290

<sup>100</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 160-162 και Pape Robert A. 1996, σ. 352-355

Επίσης, σ' αυτόν τον πόλεμο το Ισραήλ χρησιμοποίησε σε μεγάλο βαθμό ελικόπτερα και μη επανδρωμένα αεροπλάνα, ενώ λίγα χρόνια μετά, λαμβάνει και το πρώτο ελικόπτερο **Apache**.<sup>101</sup>

Στο Ιράν το 1982, θα δημιουργηθεί και μια άλλη τρομοκρατική οργάνωση, η οποία θα επιτεθεί και αυτή στο Ισραήλ, η **Χεζμπολάχ (Hezbollah)**. Μέχρι και τη δεκαετία του 1990 η Χεζμπολάχ θα γίνει ο βασικός εχθρός του Ισραήλ.<sup>102</sup>

Συμπερασματικά, από το 1945 ξεκινά η περίοδος του Ψυχρού Πολέμου, στη διάρκεια της οποίας αντίπαλες δυνάμεις ήταν οι Η.Π.Α. και η Ρωσία. Σ' αυτή την εποχή η αεροπορική στρατηγική χρησιμοποιείται περισσότερο στο τακτικό επίπεδο, αν και καταγράφονται και στρατηγικοί βομβαρδισμοί εναντίον στρατιωτικών στόχων, ιδιαίτερα στον πόλεμο του Βιετνάμ. Δηλαδή, χρησιμοποιείται στους πολέμους αυτής της περιόδου μόνο ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης, ο οποίος όμως δεν οδηγεί στην παράδοση του εχθρού και άρα, είναι αποτυχημένος. Επίσης, αυτή την εποχή εδραιώνονται τα αεροπλάνα με μηχανή τζετ και εμφανίζεται ένα νέο είδος αεροπλάνου, το οποίο ήταν ταυτόχρονα και βομβαρδιστικό και μαχητικό και το οποίο συνεχίζει να υφίσταται μέχρι και σήμερα.

#### **1.4 Η Αεροπορική Στρατηγική από το 1990 μέχρι και σήμερα**

Η αεροπορική στρατηγική **μετά τον Ψυχρό Πόλεμο**, διατηρεί τα παλαιά της χαρακτηριστικά, αλλά αποκτά και καινούργια στοιχεία. Πλέον, οι Η.Π.Α. κυριαρχούν παντού και ιδιαίτερα στην αεροπορική στρατηγική. Η αεροπορική στρατηγική στο 1990, παρέμενε ακόμη ένα εργαλείο με σημασία για τις Η.Π.Α., εξακολουθώντας να έχει επιτυχίες. Ωστόσο από το 2000 και εξής θα βρεθεί αντιμέτωπη με νέες προκλήσεις, όπως η εμφάνιση της τρομοκρατίας και του ασύμμετρου πολέμου.<sup>103</sup>

Το 1990 με τον πόλεμο του Κόλπου, η αεροπορική ισχύς δείχνει την αξία της, ενώ σ' αυτόν τον πόλεμο εμφανίζεται ένα **καινούργιο δόγμα, το οποίο αφορά στην άμεση και συνεχή συνεργασία της με το στρατό στους πολέμους (Air-Land Battle)** και σχετίζεται με την γενικότερη άποψη περί **συνδεδεμένων ενόπλων δυνάμεων (joint forces)**. Αυτή την εποχή εμφανίζονται και οι νεότεροι

---

<sup>101</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 160-162 και Pape Robert A. 1996, σ. 352-355

<sup>102</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 160-162 και Pape Robert A. 1996, σ. 352-355

<sup>103</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 189-210 και Olsen John Andreas 2011, σ. 105-116



θεωρητικοί της αεροπορικής ισχύος, όπως ο Γουόρντεν (Warden) και ο **Μπόιντ (Boyd)**, οι οποίοι θα αναλυθούν στα επόμενα κεφάλαια. Τα αεροπλάνα που είναι ταυτόχρονα μαχητικά και βομβαρδιστικά (fighter-bombers), θα συνεχίσουν να υφίστανται και το 1990 και θα φτάσουν μέχρι και σήμερα. Το 1990, η αεροπορική στρατηγική είχε την ικανότητα για χτυπήματα ακριβείας, καθώς είχαν δημιουργηθεί πλέον και **όπλα ακριβείας (precision-guided munitions-PGM)**, των οποίων η χρήση αυξάνεται κατακόρυφα από εδώ και στο εξής. Άρα, οι απώλειες ήταν ελάχιστες, τόσο στις φίλιες δυνάμεις, όσο και στις εχθρικές. Επίσης, είχαν δημιουργηθεί τα **Συστήματα Παγκόσμιου Εντοπισμού (GPS-Global Positioning System)**, τα οποία παρείχαν και αυτά μεγαλύτερη ακρίβεια στους στόχους και αποτελούνταν από 24 δορυφόρους. Επίσης, εμφανίζεται αυτή την εποχή και η τεχνολογία **Στελθ (Stealth)**, με τα **Στελθ αεροπλάνα**. Τα παραπάνω βοήθησαν στην βελτίωση τόσο της τακτικής, όσο και της στρατηγικής αεροπορικής ισχύος. Βέβαια, αυτή την εποχή, η αεροπορική στρατηγική χρησιμοποιείται περισσότερο στο τακτικό επίπεδο, αν και σε πολλές συγκρούσεις εφαρμόζονται και στρατηγικοί βομβαρδισμοί.<sup>104</sup>

Από το 1990 μέχρι το 2003, η αεροπορική στρατηγική έπαιξε σημαντικό ρόλο σε πολλές επιχειρήσεις, προσπαθώντας μάλιστα, να πετύχει και την έννοια της αεροπορικής κυριαρχίας, κυρίως στον Πόλεμο του Κόλπου. Σε 6 επιχειρήσεις πήρε μέρος η αεροπορική στρατηγική από το 1990 και εξής: εναντίον του **Ιράκ στον Πόλεμο του Κόλπου (Επιχείρηση Καταγίδα της Ερήμου-Operation Desert Storm, 17 Ιανουαρίου-24 Φεβρουαρίου 1991)**, εναντίον της **Βοσνίας (Επιχείρηση Εσκεμμένη Δύναμη-Operation Deliberate Force, 30 Αυγούστου-14 Σεπτεμβρίου 1995)**, εναντίον του Ιράκ (**Επιχείρηση Αλεπού της Ερήμου-Operation Desert Fox, 16-19 Σεπτεμβρίου 1998 και το 1999**), εναντίον της **Σερβίας (Επιχείρηση Συμμαχική Δύναμη-Operation Allied Force, 24 Μαρτίου-7 Ιουνίου 1999)**, εναντίον των **Ταλιμπάν του Αφγανιστάν (Επιχείρηση Διαρκής Ελευθερία-Operation Enduring Freedom, 7 Οκτωβρίου-23 Δεκεμβρίου 2001)**, εναντίον του Ιράκ (**Επιχείρηση Ιρακινή Ελευθερία-Operation Iraqi Freedom, 19 Μαρτίου-1 Μαΐου 2003**). Στους παραπάνω πολέμους, χρησιμοποιήθηκε ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης και

<sup>104</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 189-210 και Olsen John Andreas 2011, σ. 105-116

του αποκεφαλισμού,<sup>105</sup> ο οποίος στις περισσότερες περιπτώσεις απέτυχε, εκτός από την επιχείρηση στο Κόσσοβο, η οποία ωστόσο εντάσσεται στις εξαιρέσεις, λόγω του ότι η αεροπορική στρατηγική σ' αυτή τη σύγκρουση από μόνη της οδήγησε στη νίκη, κάτι το οποίο δεν έχει ξανασυμβεί.

Στους παραπάνω πολέμους, ο ρόλος της αεροπορικής στρατηγικής κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικός. Πιο συγκεκριμένα, με τον Πόλεμο του Κόλπου, ο οποίος θα αναλυθεί εκτενέστερα στα επόμενα κεφάλαια, οι Η.Π.Α. γίνονται μια **μεγάλη εκστρατευτική δύναμη** και το ίδιο και η αεροπορία τους. Αποκτούν πλέον το δόγμα της **παγκόσμιας ισχύος (global reach-global power)**. Στον Πόλεμο του Κόλπου χρησιμοποιήθηκε ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης και του αποκεφαλισμού,<sup>106</sup> με μερική επιτυχία ο πρώτος, καθώς αποχώρησε το Ιράκ από το Κουβέιτ και με αποτυχία ο δεύτερος, καθώς δεν έπεσε το καθεστώς του Σαντάμ Χουσεΐν, αλλά μόνο παρέλυσε και δεν παραδόθηκε το Ιράκ. Πάντως, είναι αμφισβητούμενη και η επιτυχία του πρώτου είδους εξαναγκασμού, καθώς και στις δύο περιπτώσεις δεν επετεύχθη ο τελικός σκοπός, δηλαδή η παράδοση του εχθρικού κράτους.

Οι Η.Π.Α. μαζί με τους Συμμάχους επιτέθηκαν εναντίον του Ιράκ, το οποίο είχε εισβάλλει στο Κουβέιτ. Ο πόλεμος ήταν σύντομος, καθώς διήρκησε 43 ημέρες και κατέληξε σε ήττα του Ιράκ. Το Ιράκ ωστόσο, είχε πολύ ικανές στρατιωτικές δυνάμεις, μεγάλο στρατό και μεγάλη αεροπορία. Στο πεδίο της μάχης είχε 600.000 στρατό, ενώ οι Η.Π.Α. και οι Σύμμαχοι 550.000 στρατό και 1.800 αεροπλάνα. Οι Σύμμαχοι απέκτησαν αεροπορική υπεροχή μέσα στις πρώτες 24 ώρες,<sup>107</sup> η οποία σύντομα μετατράπηκε σε αεροπορική κυριαρχία, ένα σπουδαίο επίτευγμα των Συμμάχων και ιδιαίτερα σπάνιο, το οποίο το συναντάμε ξανά στον Πόλεμο των Έξι Ημερών.

Ακολούθησαν συνεχείς συμμαχικοί στρατηγικοί βομβαρδισμοί, οι οποίοι κατέστρεψαν, προκάλεσαν ζημιές, αποδιοργάνωσαν και μείωσαν την μαχητική ικανότητα των Ιρακινών, ενώ έγιναν και τακτικοί βομβαρδισμοί, οι οποίοι βοήθησαν και τα φίλια στρατεύματα στο έδαφος. Η αεροπορική στρατηγική σε

---

<sup>105</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 189-210

<sup>106</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 210-215, Pape Robert A. 1996, σ. 211-253 και 357, Cohen Eliot A. 1994, σ. 109-124, Keaney Thomas A. 1997, σ. 147-150 και Pape Robert A. 2004

<sup>107</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 210-215, Olsen John Andreas 2011, σ. 52-54 και 105-116, Pape Robert A. 1996, σ. 211-253 και 357, Cohen Eliot A. 1994, σ. 109-124, Keaney Thomas A. 1997, σ. 147-150 και Pape Robert A. 2004

συνεργασία με το στρατό οδήγησε στη νίκη. Βασικός στόχος της επιχείρησης ήταν η εκδίωξη του Ιράκ από το Κουβέιτ και η παράδοσή του.<sup>108</sup> Ο πρώτος στόχος επετεύχθη, ο δεύτερος όχι.

Στον Πόλεμο του Κόλπου, υπήρχε ακρίβεια στη στόχευση, ενώ χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά αεροπλάνα της τεχνολογίας Στελθ (Stealth). Επίσης, χρησιμοποιήθηκαν και **μη επανδρωμένα αεροπλάνα**, όπως το **Reaper**, για χτυπήματα κατά ιρακινών στόχων και για βοήθεια στην πληροφόρηση για εύρεση των στόχων και καθοδήγηση. Επίσης, τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα παρείχαν αναγνωριστικές αποστολές και πληροφορίες για την κινητικότητα του ιρακινού στρατού και χρησιμοποιήθηκαν και για εγγύς αεροπορική υποστήριξη στα φίλια επίγεια στρατεύματα. Αποδείχτηκε έτσι, η σημασία των μη επανδρωμένων αεροπλάνων στις επίγειες επιχειρήσεις, γι' αυτό και ο πόλεμος του Κόλπου θεωρείται μία **επανάσταση στα στρατιωτικά πράγματα (a revolution in military affairs)**. Τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα θα αναλυθούν στα επόμενα κεφάλαια.<sup>109</sup>

Στον πόλεμο στη Βοσνία (30 Αυγούστου-14 Σεπτεμβρίου 1995) χρησιμοποιήθηκαν επίσης, όπως και στους υπόλοιπους πολέμους στα Βαλκάνια, μη επανδρωμένα αεροπλάνα, όπως το **Predator**, τα οποία παρείχαν αναγνωριστικές αποστολές και εγγύς αεροπορική υποστήριξη στα στρατεύματα του ΝΑΤΟ. Βοηθούσαν επίσης, στον εντοπισμό των στόχων για χτύπημα και βομβαρδισμό. Και αυτός ο πόλεμος χαρακτηρίζεται από την χρήση της αεροπορικής στρατηγικής και του εξαναγκασμού μέσω της άρνησης από το ΝΑΤΟ εναντίον των Σέρβων της Βοσνίας. Το ΝΑΤΟ έριξε πάνω από 1.100 βόμβες, έχασε μόνο ένα αεροπλάνο, ενώ οι παράπλευρες απώλειες δεν ήταν μεγάλες για τους Σέρβους, καθώς χτυπήθηκαν στόχοι με όπλα ακριβείας. Οι αεροπορικοί στόχοι της επιχείρησης ήταν ο βαρύς οπλισμός των Σέρβων κυρίως γύρω από την κατακτημένη πόλη **Σαράγεβο (Sarajevo)** και άλλοι στρατιωτικοί στόχοι. Δηλαδή έγιναν στρατηγικοί βομβαρδισμοί, αλλά και τακτικοί, καθώς η αεροπορική στρατηγική χρησιμοποιήθηκε και για την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων. Η αεροπορική επιχείρηση τελικά του ΝΑΤΟ είχε θετικά

<sup>108</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 210-215, Olsen John Andreas 2011, σ. 52-54 και 105-116, Pape Robert A. 1996, σ. 211-253 και 357, Cohen Eliot A. 1994, σ. 109-124, Keaney Thomas A. 1997, σ. 147-150 και Pape Robert A. 2004

<sup>109</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 210-215, Olsen John Andreas 2011, σ. 52-54 και 105-116 και Pape Robert A. 1996, σ. 211-253 και 357

αποτελέσματα και έπαιξε αποφασιστικό ρόλο στη συμφωνία που αναγκάστηκαν να δεχθούν οι Σέρβοι, οι οποίοι ωστόσο δεν παραδόθηκαν και άρα, ο εξαναγκασμός δεν πέτυχε. Βέβαια, οι Σέρβοι είχαν καταρρεύσει εντελώς.<sup>110</sup>

Ο πόλεμος στο Ιράκ (16-19 Δεκεμβρίου 1998 και το 1999) χαρακτηρίζεται και εκείνος από μια αποτυχημένη χρήση του εξαναγκασμού μέσω της άρνησης και του αποκεφαλισμού από την πλευρά των Συμμάχων. Οι τελευταίοι ξεκίνησαν μια μικρή αεροπορική εκστρατεία εναντίον του Ιράκ, καθώς υπήρχαν υποψίες ότι διέθετε **όπλα μαζικής καταστροφής (WMD-Weapons of Mass Destruction)**. Τα Ηνωμένα Έθνη και κυρίως οι Η.Π.Α. και η Βρετανία ήθελαν να εισβάλλουν στο Ιράκ μόνο από τον αέρα και όχι με στρατό. Η αεροπορική επιχείρηση δεν είχε απώλειες, ενώ χτυπήθηκαν κυρίως στρατιωτικοί στόχοι και στόχοι, οι οποίοι θεωρείτο ότι σχετίζονταν με τα όπλα μαζικής καταστροφής. Επίσης, χτυπήθηκε η αεράμυνα του Ιράκ, ενώ στόχοι ήταν και οι εγκαταστάσεις του καθεστώτος, καθώς και η «**Φρουρά των Δημοκρατών**» (“**Republican Guard**”) του **Σαντάμ Χουσεΐν**. Δεν υπήρχαν σημαντικά αποτελέσματα, διότι ο Σαντάμ Χουσεΐν δεν έπεσε και το Ιράκ πάλι δεν παραδόθηκε. Ο εξαναγκασμός απέτυχε, ενώ η έλλειψη του στρατού σ’ αυτόν τον πόλεμο έκανε πιο δύσκολο το έργο της αεροπορικής στρατηγικής. Δεν υπήρχε σωστός σχεδιασμός, πολιτική βούληση και ξεκάθαροι στόχοι σ’ αυτή την αεροπορική εκστρατεία, η οποία απέτυχε.<sup>111</sup>

Ο πόλεμος στο Κόσσοβο (24 Μαρτίου – 7 Ιουνίου 1999) έγινε από το ΝΑΤΟ εναντίον της Σερβίας, για το ζήτημα της διακυβέρνησης στην επαρχία της Σερβίας, το Κόσσοβο.<sup>112</sup> Αυτός ο πόλεμος θεωρείται μια εξαίρεση στην αεροπορική ιστορία, καθώς η αεροπορική στρατηγική οδήγησε από μόνη της, χωρίς την παρουσία στρατού, στη νίκη, κάτι το οποίο δεν έχει ξανασυμβεί. Επίσης, ο εξαναγκασμός πέτυχε τον τελικό σκοπό, δηλαδή την παράδοση του αντιπάλου, κάτι το οποίο είναι και αυτό εξαιρετικά σπάνιο και δύσκολο να συμβεί, όπως έχει δείξει η αεροπορική ιστορία.

Σ’ αυτόν τον πόλεμο έγινε επιτυχημένη προσπάθεια εξαναγκασμού μέσω της άρνησης και του αποκεφαλισμού της Σερβίας και κυρίως του **Σλόμπονταν Μιλόσεβιτς (Slobodan Milosevic)**, ο οποίος παραδόθηκε πολύ γρήγορα και

---

<sup>110</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 215-219, Olsen John Andreas 2011, σ. 54-58 και 116-127 και Cooper Scott A. 2001, σ. 81-93

<sup>111</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 215-219 και Olsen John Andreas 2011, σ. 116-127

<sup>112</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 219-226, Olsen John Andreas 2011, σ. 54-58, Cooper Scott A. 2001, σ. 81-93, Crane Conrad C. 2001, σ. 116-122 και Lake Daniel R. 2009, σ.83-112

εύκολα. Δεν ξέρουμε για ποιο λόγο, αλλά πάντως φοβήθηκε για κάτι. Μήπως ότι θα έμπαιναν και χερσαίες δυνάμεις; Φόβοι για τη ζωή του και το καθεστώς του; Ο πόλεμος και οι βομβαρδισμοί διήρκεσαν 78 ημέρες και υπήρχαν δυσκολίες στην επιχείρηση, όπως ο καιρός πάνω από τη Σερβία, δυσκολία εύρεσης στόχων και βομβαρδισμών ακριβείας, λόγω του περίεργου εδάφους της Σερβίας, έλλειψη κατάλληλων αεροσκαφών, ελλιπές πρόγραμμα στόχων και χτυπημάτων. Οι στόχοι που χτυπήθηκαν ήταν στρατηγικοί, όπως οι οικονομικές και εθνικές επικοινωνιακές υποδομές της Σερβίας. Τα χτυπήματα αυτά επηρέασαν την κατάρρευση του Μιλόσεβιτς και οδήγησαν στην παράδοσή του, στον βασικό στόχο δηλαδή όλων των αεροπορικών επιχειρήσεων. Χρησιμοποιήθηκαν από τους Συμμάχους, μη επανδρωμένα αεροπλάνα, όπως τα **Hunter** για αποστολές εχθρικής αναγνώρισης, τα **Predators**, όχι μόνο για εχθρική παρατήρηση και αναγνώριση, αλλά και για παρακολούθηση των κινητών τηλεφώνων και όλων των εχθρικών αναμεταδόσεων, καθώς και για εντοπισμό εχθρικών στόχων.<sup>113</sup>

Από το 2000 και εξής, η αεροπορική στρατηγική ταυτίζεται με το φαινόμενο της **τρομοκρατίας**, το οποίο κυριαρχεί από την αρχή αυτού του αιώνα και αποτελεί την κυρίαρχη απειλή για την ασφάλεια των κρατών. Οι Η.Π.Α κηρύσσουν τον **Παγκόσμιο Πόλεμο κατά της Τρομοκρατίας (GWOT-Global War on Terror)**, δείχνοντας μ' αυτόν τον τρόπο ότι βρισκόμαστε πλέον, στην **εποχή του τρόμου (the age of terror)**. Η αεροπορική στρατηγική αντιμετωπίζει νέες προκλήσεις και σε κάποιες περιπτώσεις μειώνεται η σημασία της και ο ρόλος της. Πλέον, οι πόλεμοι δεν αφορούν κράτη εναντίον κρατών (**συμμετρικοί πόλεμοι**), αλλά κράτη εναντίον τρομοκρατικών ομάδων που ζουν στο εσωτερικό άλλων κρατών (**ασύμμετροι πόλεμοι**). Έτσι, καθίσταται δύσκολος ο σχεδιασμός και η εφαρμογή της αεροπορικής στρατηγικής στις συγκρούσεις από δω και πέρα, καθώς υπάρχει δυσκολία στο να βρεθεί ο εχθρός και να στοχευθεί. Εξάλλου, η αεροπορία, όπως και ο στρατός και το ναυτικό είχαν δημιουργηθεί και τελειοποιηθεί στις συγκρούσεις εναντίον κρατών και σε **συμβατικές-συμμετρικές συγκρούσεις. (regular combat-style warfare)**. Ήταν δύσκολο επομένως, να προσαρμοστούν στις νέες μορφές πολέμου από το 2000 και εξής. Ωστόσο, δε σημαίνει ότι η αεροπορική στρατηγική απέτυχε από το 2000 και εξής. Στις συγκρούσεις αυτής της εποχής, η αεροπορική στρατηγική πέτυχε να φέρει εις

<sup>113</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 219-226, Olsen John Andreas 2011, σ. 54-58 και 116-127, Cooper Scott A. 2001, σ. 81-93, Crane Conrad C. 2001, σ. 116-122 και Lake Daniel R. 2009, σ.83-112

πέρας αυτό που της ζητήθηκε και κάποιες φορές, πέτυχε και παραπάνω από αυτά που της είχαν ζητηθεί.<sup>114</sup>

Από το 2000 μέχρι το 2008, η αεροπορική στρατηγική των Η.Π.Α. και του Ισραήλ, πέτυχε σπουδαία αποτελέσματα στις συγκρούσεις, παρόλο που αυτές οι συγκρούσεις θεωρούνται στο γενικότερο πλαίσιο τους, αποτυχημένες, όπως αποτυχημένος θεωρείται και ο εξαναγκασμός του εχθρού. 4 συγκρούσεις ξέσπασαν από το 2000 και εξής: Στο Αφγανιστάν (2001-σήμερα), στο Ιράκ (2003-σήμερα), ο **Δεύτερος Πόλεμος στο Λίβανο (το 2006)** και ο **πόλεμος στη Γάζα (το 2008)**.<sup>115</sup>

Ο πρώτος πόλεμος από το 2000 και εξής, ήταν εναντίον των Ταλιμπάν του Αφγανιστάν (7 Οκτωβρίου-23 Δεκεμβρίου 2001). Και στο Αφγανιστάν και αργότερα στο Ιράκ, οι Η.Π.Α. εισέβαλλαν μαζί με τους Συμμάχους τους, ωστόσο η έλλειψη πολιτικού υποβάθρου και πολιτικής νομιμοποίησης αυτής της εισβολής, τους στέρησε την ικανότητα για έναν σωστό στρατηγικό σχεδιασμό. Στις συγκρούσεις στο Αφγανιστάν και στο Ιράκ επικράτησε περισσότερο η τακτική χρήση της αεροπορικής στρατηγικής, ενώ εφαρμόστηκαν πολλές καινοτομίες στην τεχνολογία και στις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν.<sup>116</sup> Χρησιμοποιήθηκε ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης και του αποκεφαλισμού.

Γενικότερα, η αεροπορική στρατηγική των Η.Π.Α. και των Συμμάχων, έκανε αυτά που τις ζητήθηκαν και κάποιες φορές ακόμα περισσότερα, τόσο στο Αφγανιστάν όσο και στο Ιράκ. Αναφορικά με τον πόλεμο στο Αφγανιστάν, έχουμε περισσότερο τακτική χρήση της αεροπορικής στρατηγικής και εξαναγκασμό μέσω της άρνησης, ενώ χρησιμοποιήθηκαν και μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία βοήθησαν στην εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων, καθώς και στο χτύπημα του στρατού του εχθρού. Βασικός σκοπός ήταν η νίκη απέναντι στους Ταλιμπάν που επετεύχθη.<sup>117</sup> Ωστόσο, οι Ταλιμπάν συνέχισαν τις επιθέσεις τους και δεν παραδόθηκαν ποτέ, οπότε ο εξαναγκασμός απέτυχε.

Σ' αυτόν τον πόλεμο, όπως και στο Ιράκ το 2003, χρησιμοποιήθηκαν όπλα ακριβείας, συστήματα παγκόσμιου εντοπισμού, τα B-52 βομβαρδιστικά

---

<sup>114</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 235-246 και 262-264 και Olsen John Andreas 2011, σ. 127-136

<sup>115</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 235-246 και 262-264 και Olsen John Andreas 2011, σ. 127-136

<sup>116</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 246-255, Olsen John Andreas 2011, σ. 58 και 127-136 και Steiner Barry H. 2012, σ.311-336

<sup>117</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 246-255, Olsen John Andreas 2011, σ. 58 και 127-136 και Steiner Barry H. 2012, σ.311-336

αεροπλάνα, καθώς και μη επανδρωμένα αεροπλάνα, όπως το **Global Hawk**, το **Predator**, το **Hunter**, το **Raven**, το **Shadow** και το **Scan Eagle**. Οι Η.Π.Α. έστειλαν, αρχικά τουλάχιστον, ελάχιστο στρατό στο Αφγανιστάν. Άρα η αεροπορική στρατηγική οδήγησε από μόνη της στη νίκη στον πόλεμο, ένα γεγονός το οποίο θυμίζει την σημαντική αεροπορική εκστρατεία στο Κόσσοβο, η οποία έφερε από μόνη της την νίκη. Αντίθετα, στο Ιράκ το 2003, οι Η.Π.Α. και οι Σύμμαχοι πραγματοποίησαν και χερσαία εισβολή. Άρα, η αεροπορική στρατηγική συνεργάστηκε με τον στρατό. Σύντομα, η αεροπορική στρατηγική των Η.Π.Α. και των Συμμάχων, κατέστρεψε την αεράμυνα των Ιρακινών, ενώ χρησιμοποιήθηκε από τις Η.Π.Α. και ένα νέο είδος πολέμου, ο **κυβερνοπόλεμος (cyber assault)** εναντίον του Ιράκ.<sup>118</sup> Σ' αυτή την σύγκρουση έγιναν και στρατηγικοί βομβαρδισμοί, και χρησιμοποιήθηκε ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης και του αποκεφαλισμού, ο οποίος πέτυχε να οδηγήσει στην παράλυση του καθεστώτος του Σαντάμ Χουσεΐν, ο οποίος τελικά παραδόθηκε. Άρα, ο εξαναγκασμός πέτυχε.

Ωστόσο, το λάθος των Η.Π.Α. ήταν ότι δεν μπόρεσαν να καταλάβουν τις συνέπειες από τις δύο συγκρούσεις στο Αφγανιστάν και στο Ιράκ, τα οποία δεν ήταν, ούτε μπορούσαν να γίνουν κανονικά και σύγχρονα κράτη και δεν προέβλεψαν ποτέ την πτώση και το χάος που θα κυριαρχούσαν μετά τον πόλεμο.<sup>119</sup>

Όπως αναφέρθηκε και πριν, στις Η.Π.Α. το 1990, κυριαρχούσε το δόγμα **συνεργασίας αεροπορίας-στρατού (Air-Land Battle)**, το οποίο χρησιμοποιήθηκε με επιτυχημένο τρόπο στον Πόλεμο του Κόλπου. Από το 2000 και μετά ωστόσο, κυριαρχεί το δόγμα της **συνεργασίας αεροπορίας-ναυτικού (Air-Sea Battle-ASB Concept)**, το οποίο σχετίζεται με την Κίνα και γενικότερα, με την ισορροπία δυνάμεων στον Ειρηνικό Ωκεανό.

Στην ουσία, αυτό το νέο δόγμα είναι ένας νέος τρόπος χρήσης των στρατιωτικών δυνάμεων και της στρατιωτικής δύναμης των Η.Π.Α. Σήμερα, σ' ένα αυξανόμενο απειλητικό διεθνές περιβάλλον, οι στρατιωτικές δυνάμεις των Η.Π.Α., κυρίως οι αεροπορικές και οι ναυτικές δυνάμεις, θα χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση **περιφερειακών απειλών**. Οι Η.Π.Α. θα αντιμετωπίσουν απειλές, ενδεχομένως πολλαπλές, παγκόσμιας κλίμακας, που θα είναι μακριά από

<sup>118</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 246-255, Olsen John Andreas 2011, σ. 58-62 και 127-136 και Steiner Barry H. 2012, σ.311-336

<sup>119</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 246-255, Olsen John Andreas 2011, σ. 58-62 και 127-136 και Steiner Barry H. 2012, σ.311-336

τις βάσεις τους. Έτσι, θα πρέπει να οργανώσουν με νέο τρόπο την αεροπορική και ναυτική τους στρατηγική. Θα πρέπει να δημιουργηθεί δηλαδή, **μια ενοποιημένη και ολοκληρωμένη αεροπορική και ναυτική στρατηγική (integrated forces-an integrated Strike Force)**, η οποία θα προχωρά σε ενοποιημένα χτυπήματα εναντίον εχθρικών στόχων.<sup>120</sup> Στην ουσία, θα διεξάγονται ενοποιημένες επιχειρήσεις σε πέντε αλληλοεξαρτώμενους τομείς: στον αέρα, στο έδαφος, στη θάλασσα, στο διάστημα και στον κυβερνοχώρο, με σκοπό την απόκτηση **στρατηγικών πλεονεκτημάτων, την προβολή ισχύος σε όλη την υφήλιο και την ελεύθερη πρόσβαση παντού.**<sup>121</sup> Με το παραπάνω δόγμα, οι Η.Π.Α. θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τις δυνάμεις τους ανά την **υφήλιο**, διατηρώντας έτσι, την παγκόσμια ελευθερία και κυριαρχία τους.<sup>122</sup>

Στη συνεργασία αεροπορίας-ναυτικού, η αεροπορία θα προχωρά σε στρατηγικούς και τακτικούς βομβαρδισμούς εναντίον του εχθρού, ενώ ταυτόχρονα το ναυτικό θα προχωρά σε **αποκλεισμό** όλων των εχθρικών λιμανιών, οδηγώντας την χώρα σε «εμπορικό στραγγαλισμό».<sup>123</sup> Σκοπός θα είναι η αποδιοργάνωση, η καταστροφή και η ήττα των εχθρικών ενόπλων δυνάμεων και η απόκτηση πλεονεκτημάτων και ισχύος των φίλιων δυνάμεων.<sup>124</sup> Ο εχθρός θα πλήττεται παντού, σε όλα του τα σημεία.<sup>125</sup>

Από το 2000 και εξής ωστόσο, πέρα από τις Η.Π.Α. και το Ισραήλ ενεπλάκη σε πολέμους. Η **Δεύτερη Ιντιφάδα (Second Intifada)** ξεκίνησε το 2000 και τελείωσε το 2004. Η παλαιστινιακή οργάνωση (PLO) ξεκίνησε μία τρομοκρατική επίθεση κατά του Ισραήλ, το οποίο δεν είχε προβλέψει κάτι τέτοιο και έτσι, βρέθηκε απροετοίμαστο. Έγιναν χτυπήματα εναντίον των κέντρων της ισραηλινής ζωής και των αμάχων με σκοπό την υπονόμηση της δύναμης και της αντοχής της ισραηλινής κοινωνίας. Τα χτυπήματα ξεκίνησαν το Σεπτέμβριο του 2000. Η ισραηλινή αεροπορία από την πλευρά της, επιτέθηκε στρατηγικά εναντίον της βιομηχανικής και στρατιωτικής υποδομής της Παλαιστίνης, κυρίως εναντίον της

---

<sup>120</sup> Stavridis James 1992, σ. 2-3 και “New US military concept marks pivot to sea and air” 2012

<sup>121</sup> “Air-Sea Battle Service. Collaboration to Address Anti-Access & Area Denial Challenges” 2013, σ. i και 1-2 και “New US military concept marks pivot to sea and air” 2012

<sup>122</sup> Stavridis James 1992, σ. 23 και 27-29 και “New US military concept marks pivot to sea and air” 2012

<sup>123</sup> Stavridis James 1992, σ. 3-6 και “New US military concept marks pivot to sea and air” 2012

<sup>124</sup> “Air-Sea Battle Service. Collaboration to Address Anti-Access & Area Denial Challenges” 2013, σ. 4-9 και “New US military concept marks pivot to sea and air” 2012

<sup>125</sup> “Air-Sea Battle Service. Collaboration to Address Anti-Access & Area Denial Challenges” 2013, σ. 13 και “New US military concept marks pivot to sea and air” 2012



παραγωγής ρουκετών που είχε τη βάση της στη **Λωρίδα της Γάζας**. Το Ισραήλ, πέτυχε να μειώσει την παλαιστινιακή τρομοκρατία και η αεροπορία του έπαιξε μεγάλο ρόλο σ' αυτήν την επιτυχία, καθώς τα χτυπήματα εναντίον της βιομηχανικής και στρατιωτικής υποδομής της Παλαιστίνης θεωρούνται πολύ επιτυχημένα. Η δύναμη της οργάνωσης για την ελευθερία της Παλαιστίνης (PLO) είχε μειωθεί,<sup>126</sup> ωστόσο δεν είχε εξαιρεθεί εντελώς, άρα ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης δεν ήταν επιτυχημένος.

Ο Δεύτερος Πόλεμος στο Λίβανο διεξήχθη εναντίον της τρομοκρατικής οργάνωσης **Χεζμπολάχ (Hezbollah)** το 2006 και ο πόλεμος στη Γάζα εναντίον της τρομοκρατικής οργάνωσης **Χαμάς (Hamas)** το 2008.<sup>127</sup>

Ο **Δεύτερος Πόλεμος στο Λίβανο (Second Lebanon War)** ξεκίνησε το 2006 και αφορούσε στη σύγκρουση ανάμεσα στο Ισραήλ και τη Χεζμπολάχ, η οποία δρούσε στο Λίβανο. Ο πόλεμος διήρκησε από τις 12 Ιουλίου μέχρι τις 14 Αυγούστου του 2006 και κράτησε 34 μέρες. Τον πόλεμο ξεκίνησε η Χεζμπολάχ, όταν επιτέθηκε εναντίον ισραηλινών στρατιωτών. Η σύγκρουση έληξε, όταν και οι δύο πλευρές δέχτηκαν την επίλυση των **Ηνωμένων Εθνών**. Βασικός σκοπός αυτού του πολέμου για το Ισραήλ ήταν η προσπάθεια να μειωθούν τα κίνητρα της Χεζμπολάχ για επιθέσεις εναντίον του, το οποίο όμως δεν έγινε. Το Ισραήλ προτίμησε να χρησιμοποιήσει περισσότερο την αεροπορική του στρατηγική και όχι τόσο το στρατό του. Ωστόσο, οι χερσαίες δυνάμεις του εισέβαλλαν στο Λίβανο μετά τις 19 Ιουλίου. Στόχος της ισραηλινής αεροπορίας ήταν το χτύπημα κατευθείαν εναντίον της Χεζμπολάχ, αλλά και χτυπήματα στο τακτικό επίπεδο, με την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων. Χρησιμοποιήθηκε μεγάλος αριθμός όπλων ακριβείας από το Ισραήλ. Οι στόχοι που χτυπήθηκαν ήταν κυρίως στρατηγικοί, όπως η δύναμη και τα όπλα πυρός της Χεζμπολάχ και κυρίως, οι πύραυλοι που διέθετε. Επίσης, χτυπήθηκαν τα κτίρια στο Λίβανο που χρησιμοποιούνταν ως αρχηγεία, αποθήκες και κρυψώνες από την Χεζμπολάχ, αλλά και τις τοποθεσίες, απ' όπου εκτοξεύονταν οι ρουκέτες κατά του Ισραήλ, καθώς και κτίρια που θεωρείτο ότι περιείχαν εκτοξευτήρες ρουκετών. Επίσης, η ισραηλινή αεροπορία χτύπησε τις γραμμές επικοινωνιών των τρομοκρατών, τους σταθμούς αερίων, γέφυρες, σταθμούς ραντάρ και οχήματα. Η Χεζμπολάχ, η οποία δημιουργήθηκε με την υποστήριξη της Συρίας και του Ιράν, ήταν μια

<sup>126</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 255-262 και Olsen John Andreas 2011, σ. 166-168

<sup>127</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 255-262

τρομοκρατική οργάνωση με σημαντικές στρατιωτικές δυνατότητες. Διέθετε ρουκέτες και δυνατότητες εκτόξευσής τους, μη επανδρωμένα αεροπλάνα, καθώς και επίγειες δυνάμεις, οι οποίες γνώριζαν καλά τον ανταρτοπόλεμο. Το αποτέλεσμα της σύγκρουσης παραμένει διφυές για το Ισραήλ, καθώς πολλοί είναι απογοητευμένοι και λένε ότι το Ισραήλ απέτυχε σ' αυτόν τον πόλεμο και άλλοι λένε ότι η αποτροπή του Ισραήλ πέτυχε, καθώς στα επόμενα χρόνια οι επιθέσεις τις Χεζμπολάχ μειώθηκαν, έως ότου εξαλείφθηκαν εντελώς.<sup>128</sup> Σίγουρα, το Ισραήλ εφάρμοσε τόσο τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης, όσο και τον εξαναγκασμό μέσω του αποκεφαλισμού σ' αυτόν τον πόλεμο, ιδιαίτερα με τα χτυπήματα εναντίον της ηγεσίας της Χεζμπολάχ. Ωστόσο και τα δύο είδη εξαναγκασμού δεν θεωρούνται επιτυχημένα, καθώς η Χεζμπολάχ δεν παραδόθηκε και δεν εξαλείφθηκε εύκολα.

Στο Ισραήλ, μετά και το 2006, η ισραηλινή αεροπορία είναι έτοιμη για μαζικά χτυπήματα εναντίον πολλών στόχων ταυτόχρονα, τόσο σταθερών, όσο και κινητών. Δίνεται έμφαση στους νέους τύπους στρατιωτικής σύγκρουσης, όπως είναι οι ασύμμετροι πόλεμοι, δηλαδή οι πόλεμοι εναντίον τρομοκρατικών ομάδων, παρόλο που διαφέρουν σημαντικά από τους συμμετρικούς πολέμους για τους οποίους σχεδιάστηκε η ισραηλινή αεροπορία πολλά χρόνια πριν. Αυτό το νέο είδος πολέμων δυσκολεύει τη χρησιμοποίηση των τεράστιων ικανοτήτων που έχουν αποκτήσει πλέον η ισραηλινή αεροπορία και οι υπόλοιπες ένοπλες δυνάμεις, όχι μόνο στο Ισραήλ, αλλά και γενικότερα.<sup>129</sup>

Ακολούθησε αργότερα, ο **πόλεμος στη Γάζα** τον Ιανουάριο του 2009 (**27 Δεκεμβρίου 2008-17 Ιανουαρίου 2009**). Σ' αυτή την περίπτωση το Ισραήλ δέχτηκε επίθεση από ρουκέτες. Συνολικά, μέχρι την απαρχή του πολέμου, 60 ρουκέτες το είχαν χτυπήσει. Έπρεπε να απαντήσει για να αποκαταστήσει την ασφάλειά του και έτσι εξαπέλυσε αεροπορικές και χερσαίες επιθέσεις εναντίον της Χαμάς, χρησιμοποιώντας παράλληλα εξαναγκασμό μέσω της άρνησης και του αποκεφαλισμού, ώστε να την αναγκάσει να σταματήσει τις επιθέσεις, έστω και για λίγο. Η Επιχείρηση ονομάστηκε Ρίχνω-Οδηγώ (**Cast Lead**). Βασικό χαρακτηριστικό αυτής της επιχείρησης ήταν η μαζική χρήση των όπλων ακριβείας από την πλευρά του Ισραήλ. Οι στόχοι που χτυπήθηκαν ήταν στρατηγικοί και εδώ, όπως τα όπλα της Χαμάς και η ηγεσία της, ενώ χρησιμοποιήθηκε και η τακτική

---

<sup>128</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 255-262 και Olsen John Andreas 2011, σ. 168-170

<sup>129</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 255-262 και Olsen John Andreas 2011, σ. 168-170

αεροπορική στρατηγική για την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των χερσαίων δυνάμεων του Ισραήλ. Τελικά, η αεροπορική στρατηγική και ο εξαναγκασμός πέτυχαν εν μέρει, καθώς η Χαμάς δεν επιχείρησε νέες τρομοκρατικές επιθέσεις κατά του Ισραήλ τουλάχιστον για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ενώ υπέστη και σημαντικές στρατιωτικές βλάβες. Γενικά η επιχείρηση κατά της Χαμάς ήταν πιο επιτυχημένη απ'ότι η επιχείρηση εναντίον της Χεζμπολάχ.<sup>130</sup> Ωστόσο, η Χαμάς δεν παραδόθηκε.

Η εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής φτάνει μέχρι τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία χρησιμοποιούνται στις μέρες μας και θα κυριαρχήσουν ακόμα περισσότερο στο μέλλον.

Με τον όρο **μη επανδρωμένα αεροπλάνα** αναφερόμαστε σε κάθε τύπο οχήματος που κινείται στον αέρα, χωρίς να είναι επανδρωμένο. Τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα, όλο και περισσότερο, κυριαρχούν στις μέρες μας και σίγουρα θα έχουν μια αυξητική επιρροή στο μέλλον, τόσο στο πεδίο της μάχης, όσο και στη πολιτική αεροπορία. Δε θα αντικαταστήσουν ποτέ βέβαια, ούτε θα οδηγήσουν στην εξαφάνιση τα **επανδρωμένα αεροπλάνα**, ωστόσο θα κυριαρχήσουν τα επόμενα χρόνια. Τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα (**UAVs- Unmanned Aerial Vehicles**), έχουν ήδη γίνει ζωτικό μέρος του στρατιωτικού οπλοστασίου των Η.Π.Α., ενώ χρησιμοποιούνται και στην καθημερινή ζωή των πολιτών. Συνήθως, τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα χρησιμοποιούνται για αποστολές παρατήρησης και αναγνώρισης του εχθρού και για εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων. Μπορούν να προσφέρουν εκτεταμένη αεροπορική κάλυψη του πεδίου της μάχης, να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες στο στρατό στο έδαφος, να μεταφέρουν οπτικά συστήματα, αλλά, ειδικά στις μέρες μας, να εντοπίζουν τις δραστηριότητες των τρομοκρατών σε μέρη όπως το Ιράκ, το Αφγανιστάν, η Σερβία.<sup>131</sup> Μάλιστα, τα τελευταία χρόνια, τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα έχουν αποκτήσει πιο επιθετικές δυνατότητες, όπως το χτύπημα στόχων.

Ένα μη επανδρωμένο αεροπλάνο μπορεί ταυτόχρονα να έχει δύο αποστολές και όχι μόνο μία. Έχουν αναπτυχθεί δε, και **όπλα εναντίον των εχθρικών μη επανδρωμένων αεροπλάνων (anti-UAV weapons)** για την αντιμετώπισή τους.

<sup>130</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 255-262, Olsen John Andreas 2011, σ. 170-172 και Steiner Barry H. 2012, σ.311-336

<sup>131</sup> Love Paul 2011, σ. 3-14

Αυτά τα όπλα είναι συνήθως, **υψηλής ενέργειας εκπομπές μικροκυμάτων**, οι οποίες καταστρέφουν τα ηλεκτρονικά συστήματα των μη επανδρωμένων αεροπλάνων και το ίδιο το αεροπλάνο, αλλά και λέιζερ για την κατάρριψή τους. Κυρίως, αυτά τα όπλα έχουν αναπτυχθεί στις Η.Π.Α. Τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα καθοδηγούνται συνήθως από **προσωπικό (πιλότοι-ελεγκτές) που βρίσκεται στο έδαφος** ή πετούν **αυτόνομα** με βάση μια **προγραμματισμένη πορεία πτήσης**, η οποία έχει ενσωματωθεί στον υπολογιστή τους.<sup>132</sup> Στο μέλλον, τείνει να επικρατήσει το δεύτερο είδος πτήσης.

Ακόμα, τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα βοηθούν και σε μη στρατιωτικές δυνατότητες, όπως η συλλογή πληροφοριών μέσα από έναν τυφώνα για τη βοήθεια της επιστημονικής έρευνας, η εκτέλεση περιπολιών στα σύνορα. Επίσης, λαμβάνουν μέρος σε επιχειρήσεις διάσωσης και παρέχουν στην αστυνομία ένα «μάτι στον ουρανό».<sup>133</sup>

Η πρώτη χρήση των μη επανδρωμένων αεροπλάνων στον πόλεμο ήταν το 1849, όταν οι Αυστριακοί χρησιμοποίησαν **μη επανδρωμένα μπαλόνια (unmanned balloons)**, γεμάτα με εκρηκτικά, σε επίθεση τους κατά της Βενετίας. Αργότερα, στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, χρησιμοποιήθηκαν οι **ιπτάμενες βόμβες (flying bombs)**, όπως ονομάζονταν κάποιες φορές. Αργότερα, τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα απέκτησαν **ασύρματα συστήματα ελέγχου και καθοδήγησης (radio guidance systems)** για να εκτελέσουν αναγνωριστικές αποστολές κάτω από τον έλεγχο ενός πιλότου, ο οποίος βρισκόταν στο έδαφος. Η εφεύρεση πιο **ολοκληρωμένων και ενοποιημένων συστημάτων (integrated circuits)** οδήγησε τελικά, στη δημιουργία των σημερινών μη επανδρωμένων αεροπλάνων. Μόνο από τον πόλεμο του Βιετνάμ και εξής, τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα άρχισαν να χρησιμοποιούνται ευρύτατα στους πολέμους.<sup>134</sup> Θα αναλυθούν εκτενέστερα στα επόμενα κεφάλαια.

Συμπερασματικά, η περίοδος από το τέλος του Ψυχρού Πολέμου μέχρι και σήμερα, χαρακτηρίζεται από σημαντικές αλλαγές και νέα δεδομένα που επηρεάζουν την αεροπορική στρατηγική. Η αεροπορική στρατηγική θα διατηρήσει τους παλαιούς της ρόλους, ωστόσο θα πρέπει να αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις, όπως το φαινόμενο της τρομοκρατίας, των ασύμμετρων πολέμων και των

---

<sup>132</sup> Love Paul 2011, σ. 3-14

<sup>133</sup> Love Paul 2011, σ. 3-14

<sup>134</sup> Love Paul 2011, σ. 3-14

ανταρτοπολέμων, οι οποίοι θα κυριαρχήσουν από δω και πέρα στις συγκρούσεις. Οι Η.Π.Α. γίνονται πλέον, η πρώτη αεροπορική δύναμη παγκοσμίως, ενώ η αεροπορική τους στρατηγική αποκτά εκστρατευτικές διαστάσεις. Διαμορφώνουν νέα δόγματα, όπως η συνεργασία αεροπορίας-στρατού (Air-Land Battle), η οποία εμφανίσθηκε κυρίως, στον Πόλεμο του Κόλπου, ενώ από το 2000 και εξής, δημιουργείται ένα νέο δόγμα, το οποίο σχετίζεται με την συνεργασία αεροπορίας-ναυτικού (Air-Sea Battle) και αφορά στην δυνατότητα των Η.Π.Α. να κυριαρχούν παγκοσμίως. Εκτός όμως από τις Η.Π.Α. και το Ισραήλ εμπλέκεται αυτή την περίοδο σε εκτεταμένες συγκρούσεις με τις τρομοκρατικές οργανώσεις της Χεζμπολάχ και της Χαμάς. Εμφανίζονται και νέες τεχνολογίες αυτή την περίοδο που κάνουν την αεροπορική στρατηγική να αποκτήσει μεγαλύτερη ακρίβεια στα χτυπήματά της και τα αεροπλάνα να μην εντοπίζονται εύκολα από τον εχθρό. Τα αεροπλάνα της τεχνολογίας Στελθ, το σύστημα παγκόσμιου εντοπισμού και τα όπλα ακριβείας βοηθούν τις παραπάνω δυνατότητες. Προτιμάται πάλι, όπως και στην προηγούμενη χρονική περίοδο, η τακτική χρήση της αεροπορικής στρατηγικής, ωστόσο γίνονται και στρατηγικοί βομβαρδισμοί, σε κάποιες περιπτώσεις εκτεταμένοι, όπως στον Πόλεμο του Κόλπου. Ο εξαναγκασμός γίνεται και σε αυτή την περίοδο, μέσω της άρνησης, ωστόσο προστίθεται και ο εξαναγκασμός μέσω του αποκεφαλισμού. Στις περισσότερες περιπτώσεις αποτυγχάνουν, καθώς δεν οδηγούν στην παράδοση του εχθρού, με εξαίρεση τον πόλεμο στο Κόσσοβο. Βέβαια, στους πολέμους από το 1990 και εξής, χρησιμοποιείται και ο νέος τύπος αεροπλάνου, τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία χρησιμοποιούνται για στρατιωτικούς, αλλά και για μη στρατιωτικούς σκοπούς. Αποτελούν την επανάσταση στην τεχνολογία της αεροπορικής στρατηγικής και θα κυριαρχήσουν στο μέλλον της.

Από το 1900 μέχρι σήμερα, είναι οι δύο αιώνες κυριαρχίας της αεροπορικής στρατηγικής. Η ιστορία της περιλαμβάνει θριάμβους, αλλά και αποτυχίες.<sup>135</sup> Είναι αναμφισβήτητο ότι η αεροπορική στρατηγική έχει αλλάξει τις διαστάσεις και τη φύση του πολέμου. Δεν κατάφερε βέβαια, να φτάσει στις μεγαλύτερες προσδοκίες των θεωρητικών της και να τις κάνει πράξη, ωστόσο ποιά εφεύρεση το έκανε αυτό; Ποιό σύστημα και ποιό είδος στρατηγικής το έκανε ποτέ; Η αεροπορική στρατηγική είναι ένα εργαλείο το οποίο δεν μπορεί και δεν πρέπει ποτέ κανείς να

<sup>135</sup> Gray Colin S. 2012, σ. 226-229 και 307

αγνοήσει. Είναι αλήθεια ότι οι δυνατότητές της στον πόλεμο είναι τεράστιες και όλοι οι ρόλοι της είναι σημαντικοί για ένα κράτος. Καμία χώρα πλέον, από τη στιγμή της εμφάνισης της αεροπορικής στρατηγικής και ιδιαίτερα των βομβαρδισμών, δεν μπορεί να είναι απόλυτα προστατευμένη από τη νέα απειλή από τον αέρα. Η αεροπορική ισχύς είναι προϊόν πολέμου, έχει δημιουργηθεί για πόλεμο και είναι δεδομένο ότι τα μεγαλύτερα κατορθώματα του ανθρώπου στην επιστήμη και την τεχνολογία έχουν εμφανισθεί σε σκοτεινούς καιρούς, σε καιρούς πολέμου και έχουν γίνει με σκοπό την άμυνα ή την καταστροφή. Η αεροπορία και η αεροπορική στρατηγική γενικότερα, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με φόβο και θαυμασμό ταυτόχρονα. Καμία χώρα δε μπορεί να τα αγνοήσει, καθώς πολλές αλλαγές και νέα στοιχεία εμφανίστηκαν στον τρόπο διεξαγωγής των πολέμων. Η αεροπορική στρατηγική θα συνεχίσει να είναι σημαντική και στο μέλλον,<sup>136</sup> διατηρώντας τους ρόλους που ανέπτυξε στο παρελθόν, αλλά και ανοίγοντας νέους δρόμους μέσα από την επανάσταση της εφεύρεσης των μη επανδρωμένων αεροπλάνων.

---

<sup>136</sup> Overy Richard J. 1980, σ. xi και 18 και Stokesbury James L. 1986, σ. 277-290

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Το Θεωρητικό Υπόβαθρο της Αεροπορικής Στρατηγικής

#### 2.1 Η Αεροπορική Στρατηγική και οι Θεωρητικοί

Η αεροπορική στρατηγική έφερε μια επανάσταση στον πόλεμο, καθώς άλλαξε όλα τα στοιχεία του, δηλαδή το πώς διεξάγεται, από ποιον, εναντίον ποιανού και με τι όπλα. Είναι αναμφισβήτητο ότι τα αεροπλάνα άλλαξαν την θεμελιώδη φύση του πολέμου. Ένας από τους πιο σπουδαίους θεωρητικούς της αεροπορικής στρατηγικής στις Η.Π.Α., ο **Μπίλυ Μίτσελ (Billy Mitchell)**, όρισε την αεροπορική στρατηγική ως «την ικανότητα να πετύχει κάποιος κάτι σπουδαίο στον αέρα». Άλλοι θεωρητικοί της αεροπορικής στρατηγικής υποστήριζαν ότι είναι «η ικανότητα για προβολή στρατιωτικής δύναμης στην τρίτη διάσταση, πάνω από την επιφάνεια της γης». Γενικότερα, όλοι οι θεωρητικοί της αεροπορικής στρατηγικής αντιμετώπισαν το αεροπλάνο ως ένα πολύ σημαντικό όπλο, με δυνατότητες στον πόλεμο και με σημαντικά πλεονεκτήματα. Ο **Τζούλιο Ντουέ (Giulio Douhet)**, πίστευε πάρα πολύ στην αεροπορική στρατηγική και στις δυνατότητές της, θεωρώντας ότι θα είχε λαμπρό μέλλον. Έδωσε μεγάλη έμφαση στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς και συγκεκριμένα, στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς πόλεων (area-bombing). Ωστόσο, είχε μία τάση υπερεκτίμησης των ικανοτήτων της αεροπορικής ισχύος, κάτι το οποίο το είχαν και άλλοι θεωρητικοί. Βέβαια, αναμφίβολα συνέβαλε πολύ στην ανάπτυξη της αεροπορικής θεωρίας. Άλλος μεγάλος θεωρητικός της αεροπορικής στρατηγικής είναι ο **Χιου Τρέντσαρντ (Hugh Trenchard)**. Θεωρείται ο πατέρας της Βασιλικής Αεροπορίας της Βρετανίας (RAF). Είχε πεισθεί ότι ο στρατηγικός βομβαρδισμός της βιομηχανικής υποδομής μιας χώρας είχε καταστροφικά αποτελέσματα στον πληθυσμό και στη χώρα. Και ο **Σλέσσορ (Slessor)** ήταν σπουδαίος θεωρητικός της αεροπορικής ισχύος. Έδωσε έμφαση σε χτυπήματα εναντίον των εχθρικών επικοινωνιών και μεταφορών. Στις Η.Π.Α., κυριαρχούσαν ο Μπίλυ Μίτσελ (Billy Mitchell), ο οποίος υποστήριξε χτυπήματα εναντίον της βιομηχανικής υποδομής του εχθρού και ο **Αλεξάντερ Σεβέρσκυ (Alexander P. de Seversky)**, ο οποίος είχε μεγάλη επιρροή στο αμερικανικό κοινό και ήταν ο πιο μεγάλος προπαγανδιστής της αεροπορικής στρατηγικής. Πολύ αργότερα, στις Η.Π.Α., εμφανίστηκαν και άλλοι σημαντικοί θεωρητικοί, όπως ο **Τζον Μπόιντ (John Boyd)**, ο οποίος έδωσε έμφαση στον πόλεμο ελιγμού και ο **Τζον Γουόρντεν (John A. Warden III)**, ο

οποίος εστίασε στην στρατηγική παράλυση (strategic paralysis) και ανέπτυξε την θεωρία των 5 δακτυλίων.<sup>1</sup> Παρακάτω θα αναλυθούν διεξοδικά οι πιο σημαντικές θεωρίες που βοήθησαν στην διαμόρφωση της αεροπορικής στρατηγικής.

## **2.2 Οι Θεωρίες του Τζούλιο Ντουέ (Giulio Douhet)**

Ο στρατηγός Τζούλιο Ντουέ από την Ιταλία, ήταν ανάμεσα στους πρώτους θεωρητικούς της αεροπορικής στρατηγικής, στους πρώτους ανθρώπους, οι οποίοι έγραψαν για την αεροπορική στρατηγική και το ρόλο της στον πόλεμο. Πολλές από τις ιδέες του και τις προβλέψεις του αποδείχτηκαν λανθασμένες, ωστόσο πολλά σημεία από την θεωρία ακούγονται μέχρι και σήμερα. Το 1921, έγραψε ίσως το πιο διάσημο έργο του, «**Ο Έλεγχος του Αέρα**» (“**Command of the Air**”). Επηρεασμένος από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, συμπέρανε πως πλέον, οι πόλεμοι είναι ολοκληρωτικοί, μεγάλοι σε διάστημα και με μεγάλο κόστος. Έτσι, έπρεπε να βρεθεί ένα όπλο, το οποίο θα τελείωνε γρήγορα τον πόλεμο, χωρίς κόστος. Αυτό, κατά τον Ντουέ, ήταν το αεροπλάνο. Είχε προβλέψει πως ο ουρανός θα γινόταν ένα πεδίο μάχης, όπως και η ξηρά και η θάλασσα. Θεωρούσε ότι μόνο με την απόκτηση του αεροπορικού ελέγχου, θα μπορούσε κάποιος να έχει το μέγιστο αποτέλεσμα και πλεονέκτημα, ενώ ο εχθρός θα ήταν περιορισμένος στο έδαφος. Ωστόσο, εκείνη την εποχή, οι απόψεις του δεν γίνονταν αποδεκτές.<sup>2</sup>

Ο Ντουέ επίσης, κατάλαβε ότι για να είναι το αεροπλάνο ένα ισχυρό και κυρίαρχο όπλο, θα πρέπει να λειτουργεί και να υφίσταται ανεξάρτητο από το στρατό και το ναυτικό. Υποστήριξε λοιπόν τη δημιουργία μιας ανεξάρτητης αεροπορίας, η οποία θα διοικείται από αεροπόρους, ενώ θεωρούσε ότι η αεροπορία θα έπρεπε να δημιουργήσει ένα γενικού τύπου και για όλους τους σκοπούς αεροπλάνο, το οποίο θα εκτελούσε πολλούς ρόλους μαζί, όπως αναγνωρίσεις, αερομαχίες και βομβαρδισμούς. Αυτό θα ονομαζόταν **Μπάτλπλεην (battleplane)**. Θα πετούσε μαζικά προς τα ζωτικά κέντρα του εχθρού και θα κουβαλούσε και βόμβες και πυροβόλα. Θεωρούσε γενικά, ότι οι βομβαρδισμοί θα

---

<sup>1</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232, Mets David R. 1999, σ. 11-18, Pape Robert A. 1996, σ. 59-65, 69-70, 79-80, 82 και 84, Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. xi,xiii,xiv,xv,xx,xxi,xxiii,xxiv, Meilinger Phillip S. 2000, σ. 467-501 και «Η Εξέλιξη της Εναέριας Στρατηγικής», σ. 39-51

<sup>2</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232, Mets David R. 1999, σ. 11-18 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34



έπρεπε να χτυπούν τα πιο ζωτικά, τα πιο ευάλωτα και τα λιγότερα προστατευμένα σημεία του εχθρού. Πίστευε, ότι οι πόλεμοι δε θα γίνονται πλέον μεταξύ στρατών, αλλά μεταξύ ανθρώπων, ολόκληρων πληθυσμών. Θεωρούσε ότι η αεροπορική στρατηγική ήταν επαναστατική, γιατί λειτουργούσε στην τρίτη διάσταση, χωρίς γεωγραφικά εμπόδια. Τα αεροπλάνα μπορούσαν να πετούν πάνω από τις επίγειες δυνάμεις, οι οποίες πλέον απέκτησαν δευτερεύουσα σημασία. Υποστήριζε ότι το αεροπλάνο είναι καθαρά ένα επιθετικό όπλο και όχι αμυντικό, καθώς ο αχανής ουρανός έκανε την άμυνα ενάντια στα αεροπλάνα αδύνατη. Η ταχύτητα του αεροπλάνου σε σχέση με τις επίγειες δυνάμεις, μαζί με τη μοναδικότητά του, δηλαδή την ικανότητά του να είναι σε τόσα πολλά μέρη σε μικρό χρονικό διάστημα, το έκανε ακόμα πιο πολύ να θεωρείται ένα επιθετικό όπλο. Θεωρούσε επίσης, την αεράμυνα και γενικά τα αντιαεροπορικά πυρά ανεπαρκή, μιας και σπάνια χτυπούσαν εχθρικά αεροπλάνα. Μάλιστα, δεν ήταν θετικός στην ύπαρξη αεροπορικών εφεδρειών, τόσο έμψυχων όσο και άψυχων, καθώς, όπως έλεγε, τα αεροπλάνα, θα έπρεπε να είναι σε ετοιμότητα και όχι σε εφεδρεία. Έτσι, ο Ντουέ, οδηγήθηκε σε μια θεωρία πολέμου, η οποία στην ουσία, βασιζόταν στην συνεχή κυριαρχία της αεροπορικής στρατηγικής. Η πιο βασική του θέση ήταν ότι η αεροπορία θα πρέπει να αποκτήσει τον έλεγχο του αέρα και την αεροπορική υπεροχή. Χωρίς αυτήν, οι επιχειρήσεις στην ξηρά, τη θάλασσα και τον αέρα, θα ήταν καταδικασμένες. Όταν μια χώρα έχανε τον αεροπορικό έλεγχο, θα έπρεπε να υπομένει όλες τις αεροπορικές επιχειρήσεις τις οποίες θα επέλεγε να εφαρμόσει ο εχθρός και άρα η νίκη θα ήταν πολύ δύσκολη. Θεωρούσε επίσης, ότι θα ήταν δύσκολο να συμβούν αερομαχίες και αυτό γιατί, μια πιο ισχυρή αεροπορία θα ήταν αστείο να αναζητήσει την πιο αδύναμη αεροπορία στον αέρα. Προτιμότερο θα ήταν να στραφεί στο βομβαρδισμό του εχθρού. Η αδύναμη αεροπορία επίσης, δεν τη συμφέρει να αναζητήσει την ισχυρότερη αεροπορία σε μια αερομαχία, η οποία προφανώς θα οδηγήσει στην καταστροφή της.<sup>3</sup>

Θεωρούσε επίσης, ότι ο βασικός σκοπός της αεροπορικής στρατηγικής ήταν η μείωση και η εξάντληση της θέλησης και της ικανότητας του εχθρού να διεξάγει πόλεμο, με τελικό σκοπό την παράδοσή του. Γι' αυτό και έδωσε έμφαση στην στρατηγική και όχι στην τακτική αεροπορική ισχύ. Στην ουσία, αυτός είναι και ο

<sup>3</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232, Mets David R. 1999, σ. 11-18 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34

σκοπός του πολέμου, δηλαδή η επιβολή της θέλησης του ενός εμπόλεμου στον άλλο εμπόλεμο, μέσω της κατάρρευσης της θέλησης του ενός από τους δύο να συνεχίσει τον πόλεμο και να αντισταθεί. Θα πρέπει να εξαναγκαστεί ο αντίπαλος να ακολουθήσει την θέλησή μας και να παραδοθεί. Ο Ντουέ έδινε έμφαση στο σωστό χτύπημα και στη σωστή εύρεση του στόχου στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς. Πίστευε ότι οι βομβαρδισμοί δε θα έπρεπε να χτυπούν κάθε στόχο αδιακρίτως, παρόλο που μπορούσαν, αλλά να χτυπούν συγκεκριμένους και τους πιο σημαντικούς στόχους. Μίλησε για 5 βασικές ομάδες στόχων στα ζωτικά κέντρα των σύγχρονων χωρών, δηλαδή για την βιομηχανική υποδομή μιας χώρας, τις μεταφορές, τις επικοινωνίες, τα κυβερνητικά κτίρια και τον πληθυσμό. Για τον Ντουέ, ο τελευταίος στόχος ήταν και ο σημαντικότερος, γι' αυτό και εκεί πλέον εστίασε τις θεωρίες του περί στρατηγικών βομβαρδισμών. Μίλησε για την σημασία του βομβαρδισμού των πόλεων και του πληθυσμού (area bombing),<sup>4</sup> ταυτίζοντας έτσι, τις απόψεις του με τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας.

Ο Ντουέ υπήρξε ο πατέρας του στρατηγικού βομβαρδισμού των πόλεων (area bombing) και συνδέθηκε απόλυτα με αυτό το είδος των στρατηγικών βομβαρδισμών. Ο πληθυσμός θα τρομοκρατείτο και θα ζούσε συνεχώς με τον εφιάλτη του θανάτου και της καταστροφής, το ηθικό του θα κατέρρεε, θα εξαγριωνόταν κατά της κυβέρνησης, θα την έριχνε ή θα έκανε επανάσταση και τελικά θα οδηγούσε στην παράδοση του κράτους στον εχθρό. Θεωρούσε ότι ο βομβαρδισμός πόλεων θα οδηγούσε στη νίκη,<sup>5</sup> κάτι το οποίο αποδείχτηκε τελικά λανθασμένο, καθώς ο εξαναγκασμός μέσω της τιμωρίας δεν οδηγεί συνήθως στην νίκη και στην παράδοση του εχθρού. Οι θεωρίες του Ντουέ περί βομβαρδισμών πόλεων εφαρμόστηκαν κυρίως στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Τα αεροπλάνα στους βομβαρδισμούς πόλεων θα έριχναν ένα μείγμα από υψηλά εκρηκτικά και εμπρηστικές βόμβες, μαζί με βόμβες αερίων ή χημικές βόμβες. Τα υψηλά εκρηκτικά θα προκαλούσαν συντρίμια και ερείπια παντού, οι εμπρηστικές βόμβες θα ξεκινούσαν φωτιές πάνω στα συντρίμια και οι χημικές

---

<sup>4</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232, Mets David R. 1999, σ. 11-18 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34

<sup>5</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232, Mets David R. 1999, σ. 11-18 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34

βόμβες θα απέτρεπαν τους πυροσβέστες από το να σβήσουν τη φωτιά. Στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, τα βομβαρδιστικά των Συμμάχων χρησιμοποιούσαν ένα μείγμα από υψηλά εκρηκτικά και εμπρηστικές, όπως έλεγε ο Ντουέ, για να επιτύχουν καταστροφικά αποτελέσματα. Είναι απολύτως λογικό λοιπόν, ότι ο Ντουέ έδινε πιο πολύ έμφαση στον ρόλο των αεροπλάνων στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς, παρά στη χρήση τους στο πεδίο της μάχης και στους τακτικούς βομβαρδισμούς. Έτσι, έδωσε μεγαλύτερη έμφαση στα βομβαρδιστικά αεροπλάνα και όχι τόσο στα μαχητικά αεροπλάνα. Μια ανεξάρτητη αεροπορία, κατά τον Ντουέ, θα έπρεπε να αποτελείται περισσότερο από βομβαρδιστικά αεροπλάνα και λιγότερο από μαχητικά αεροπλάνα.<sup>6</sup>

Είναι αλήθεια ότι ο Ντουέ είχε σχηματίσει μια θεωρία, την οποία προσπαθούσε να εφαρμόσει στα μέτρα και τα χαρακτηριστικά της Ιταλίας, μιας χώρα με μετριοπαθείς πηγές, ισχυρούς γείτονες και ορεινά βόρεια σύνορα. Θεωρούσε ότι οι αεροπορικές επιχειρήσεις θα πρέπει να γίνονται μαζικά και πολύ γρήγορα, δηλαδή να χτυπηθούν πολλοί στόχοι ταυτόχρονα, γρήγορα και μαζικά. Στην ουσία ο Ντουέ, μιλούσε για **παράλληλες επιχειρήσεις** (“**parallel operations**”) τόσο στο στρατηγικό, όσο και στο τακτικό επίπεδο. Βέβαια, θα έπρεπε να περάσουν πολλές δεκαετίες από την εποχή του Ντουέ, ώστε τα αεροπλάνα να αποκτήσουν μεγαλύτερη ακρίβεια στη στόχευση και αποτελεσματικότητα και να μπορέσουν να κάνουν πράξη τις παράλληλες επιχειρήσεις. Ο Ντουέ επιπροσθέτως, υποστήριζε ότι η αεροπορική στρατηγική ήταν προτιμότερη για το **πρώτο χτύπημα (first strike)** εναντίον του αντιπάλου ή για προληπτικό πόλεμο. Θεωρούσε ότι το αν η αεροπορία μιας χώρας είναι σε καλή κατάσταση, εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό και από την κατάσταση της αεροπορικής βιομηχανίας ενός κράτους, ενώ θεωρούσε ότι και η πολιτική αεροπορία θα μπορούσε να λειτουργήσει ως πολεμική αεροπορία σε περίπτωση πολέμου και έτσι να βοηθήσει την αεροπορική στρατηγική του κράτους.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232, Mets David R. 1999, σ. 11-18 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34

<sup>7</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232, Mets David R. 1999, σ. 11-18 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34

Το συμπέρασμα της θεωρίας του Ντουέ είναι το εξής: ο πόλεμος είναι ολοκληρωτικός και η αεροπορική στρατηγική θα ήταν η μόνη που θα μπορούσε να δώσει μια απάντηση σ' αυτή την εξέλιξη. Θα ήταν ένα επιθετικό όπλο και θα χρησιμοποιείτο για τον στρατηγικό βομβαρδισμό των πόλεων του εχθρού. Ο Ντουέ πίστευε ότι πάντοτε τα βομβαρδιστικά θα εισβάλλουν στον εχθρικό εναέριο χώρο και θα καταστρέφουν τους στόχους. Αντίθετα, τα μαχητικά αεροπλάνα δεν ήταν τόσο χρήσιμα. Βέβαια, οι θεωρίες του Ντουέ είχαν πολλά λάθη, παραλείψεις, υπερβολές και ήταν ουτοπιστικές. Είναι αποδεδειγμένο το γεγονός ότι δεν μπορεί από μόνη της η αεροπορική στρατηγική να φέρει τη νίκη στους πολέμους. Πρέπει να υπάρχει συνεργασία με το στρατό και το ναυτικό. Λάθος είναι και η άποψη του για τον στρατηγικό βομβαρδισμό πόλεων (area bombing), κυρίως ως προς το ότι θα οδηγούσε στην κατάρρευση του πληθυσμού, στη νίκη και στην παράδοση του εχθρού.<sup>8</sup> Ο στρατηγικός βομβαρδισμός πόλεων (area-bombing) και ο εξαναγκασμός μέσω τιμωρίας δεν οδηγούν στον τελικό σκοπό, ωστόσο σίγουρα βοηθούν στην γενικότερη κατάρρευση του εχθρού.

Είναι ξεκάθαρο ότι υποτίμησε την αντοχή των πληθυσμών στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς των πόλεων τους, όπως και το ότι τελικά, αυτοί οι βομβαρδισμοί θα τους έστρεφαν πιο πολύ υπέρ του κράτους τους.<sup>9</sup> Εξάλλου, όπως έχει καταδειχθεί και στα προηγούμενα κεφάλαια, ο εξαναγκασμός μέσω της τιμωρίας συνήθως αποτυγχάνει.

Από την άλλη πλευρά, ο Ντουέ υπερεκτίμησε τις δυνατότητες των βομβαρδιστικών και των βομβαρδισμών. Θεωρούσε ότι πάντοτε θα πετύχαιναν τον τελικό σκοπό. Τα σύγχρονα κράτη ήταν πιο ανθεκτικά και πιο σκληρά απ' ότι υπολόγιζε ο Ντουέ, όπως και ο πληθυσμός τους. Επίσης, το γεγονός ότι αγνοούσε τη σημασία της τακτικής αεροπορικής ισχύος, ενώ αναγνώριζε περισσότερο την στρατηγική αεροπορική ισχύ ήταν υπερβολικό και λανθασμένο. Και τα δύο είδη της αεροπορικής ισχύος αποδείχθηκαν σημαντικά για τη νίκη σε πολέμους. Επίσης, η αεράμυνα παίζει σημαντικό ρόλο στην προστασία των κρατών και δεν

---

<sup>8</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34

<sup>9</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34

είναι άχρηστη, όπως τη θεωρούσε ο Ντουέ. Ειδικά, η εφεύρεση των ραντάρ έδωσε πολλές δυνατότητες στην αεράμυνα, όπως έγινε στη μάχη της Βρετανίας, η οποία θεωρείται η μεγαλύτερη αμυντική, αεροπορική νίκη στην ιστορία. Βέβαια, σήμερα, με τις νέες τεχνολογίες και τα αεροπλάνα τεχνολογίας Στελθ, έχει ευνοηθεί πάλι η επιθετική φύση της αεροπορικής στρατηγικής, ωστόσο, η αεράμυνα παραμένει σημαντική. Με την πρότασή του δε για χημικούς βομβαρδισμούς πόλεων, δημιουργήθηκαν πολλά ηθικά προβλήματα, γιατί οι βομβαρδισμοί με χημικά θεωρούνται η πιο ακραία και θηριώδης μορφή πολέμου. Αυτός είναι και ο λόγος που δεν εφαρμόστηκαν μέχρι τώρα. Εξάλλου, στη σημερινή εποχή, με τους βομβαρδισμούς ακριβείας, δύσκολα θα εφαρμοστούν τέτοιες πρακτικές. Επίσης, είναι και υπερβολικός όταν λέει ότι τα αεροπλάνα μπορούν να δρουν πάντα και παντού. Είναι γνωστό ότι τα αεροπλάνα έχουν περιορισμούς, κυρίως όσον αφορά τις ακραίες καιρικές συνθήκες.<sup>10</sup>

Ο Ντουέ θεωρείται ένας από τους πρώτους, πιο γνωστούς και πιο σημαντικούς θεωρητικούς της αεροπορικής στρατηγικής. Σίγουρα πολλά σημεία του είναι σωστά και σίγουρα άλλα είναι λανθασμένα. Έχει αποδειχτεί η θέση του ότι η απόκτηση του αεροπορικού ελέγχου είναι πολύ σημαντική για τη συνέχιση των αεροπορικών επιχειρήσεων. Είναι αναμφισβήτητο ότι ο Ντουέ και οι θεωρίες του επηρέασαν και επηρεάζουν πολλούς ανθρώπους ανά την υφήλιο.<sup>11</sup>

Συμπεραίνουμε ότι ο Ντουέ ταυτίστηκε περισσότερο από οποιονδήποτε άλλον θεωρητικό της αεροπορικής στρατηγικής, με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς και κυρίως, με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς πόλεων (area-bombing), οι οποίοι εφαρμόστηκαν στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο από τους Συμμάχους. Θεωρούσε ότι με αυτό το είδος στρατηγικών βομβαρδισμών θα επιτυχανόταν η νίκη και η παράδοση του εχθρού. Ακολούθησε, δηλαδή τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας (coercion through punishment). Επίσης, υποστήριξε ότι η αεροπορική στρατηγική είναι από τη φύση της επιθετική και όχι αμυντική, έδωσε έμφαση στην στρατηγική χρήση της αεροπορικής ισχύος και όχι

<sup>10</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34

<sup>11</sup> Douhet Giulio 1921, σ. 9-232 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 1-26, 28, 30, 32 και 34

τόσο στην τακτική της χρήση, στα βομβαρδιστικά αεροπλάνα και όχι στα μαχητικά, ενώ πρόσβευε και την δημιουργία μιας ανεξάρτητης αεροπορίας. Επίσης, για εκείνον είχε μεγάλη σημασία η απόκτηση του αεροπορικού ελέγχου. Ορισμένες σκέψεις του μάλιστα, όπως οι παράλληλες αεροπορικές επιχειρήσεις, αλλά και η δημιουργία αεροπλάνων πολλαπλών ρόλων, τον συνέδεαν με το μέλλον της αεροπορικής στρατηγικής.

### **2.3 Οι Θεωρίες του Χιου Τρέντσαρντ (Hugh Trenchard) και του Τζον**

#### **Σλέσσορ (John Slessor)**

Ο Χιου Τρέντσαρντ (Hugh Trenchard) ήταν ο πρώτος από τους βασικούς εκπρόσωπους της αεροπορικής στρατηγικής στην Βρετανία. Θεωρείται ο πατέρας της Βασιλικής Αεροπορίας της Βρετανίας (RAF) και ήταν ο πρώτος διοικητής της από το 1919 μέχρι το 1930. Εστίαζε, όπως και ο Ντουέ, στο ότι ο βασικός σκοπός του πολέμου ήταν ο εξαναγκασμός του αντιπάλου με κατάρρευση της θέλησής του και με τελικό στόχο την παράδοσή του.<sup>12</sup> Ωστόσο, το είδος εξαναγκασμού που ακολούθησε ήταν διαφορετικό από εκείνο του Ντουέ.

Οι θεωρίες του Τρέντσαρντ επηρέασαν την εξέλιξη της βρετανικής αεροπορίας, καθώς ο ίδιος πίστευε ότι το αεροπλάνο ήταν ένα εξαρχής στρατηγικό όπλο και μοναδικό για την ικανότητά του να σπάσει τη θέληση του εχθρού. Έδωσε έμφαση σε στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον πιο οικονομικών, στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων,<sup>13</sup> δηλαδή ο εξαναγκασμός που ακολούθησε ήταν μέσω της άρνησης.

Βέβαια, δεν απέκλειε εντελώς και τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς πόλεων, συνδυάζοντας έτσι, τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης και της τιμωρίας. Οι απόψεις του έγιναν το επίσημο δόγμα της βρετανικής αεροπορίας.<sup>14</sup>

Ένας άλλος εξίσου σημαντικός θεωρητικός της Βρετανίας είναι ο Τζον Σλέσσορ (John Slessor), ο οποίος είχε δουλέψει στο προσωπικό του Τρέντσαρντ στα τέλη της δεκαετίας του 1920 και καταλάβαινε όσο κανένας την αεροπορική

---

<sup>12</sup> Mets David R. 1999, σ. 21-29, Olsen John Andreas 2011, σ. 15-24 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72

<sup>13</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72

<sup>14</sup> Mets David R. 1999, σ. 21-29, Olsen John Andreas 2011, σ. 15-24 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72

στρατηγική. Συνδυάζοντας την εμπειρία του από την αεροπορία και τον στρατό έγραψε το βιβλίο «Αεροπορική Στρατηγική και Στρατούς» (“**Air Power and Armies**”), το οποίο θεωρείται από πολλούς ως η πιο σημαντική έρευνα για την αεροπορική στρατηγική πριν τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.<sup>15</sup>

Ο Τρέντσαρντ θεωρούσε ότι το αεροπλάνο είναι ένα επιθετικό όπλο, γι’ αυτό και θα έπρεπε να χρησιμοποιείται ανελέητα και με συνεχή επιθετικότητα. Όπως και ο Ντουέ, ο Τρέντσαρντ μίλησε για μια ανεξάρτητη αεροπορία, ενώ θεωρούσε ότι η απόκτηση της αεροπορικής υπεροχής ήταν πολύ σημαντική και αναγκαία για την συνέχιση των στρατιωτικών αποστολών. Θεωρούσε όμως, σε αντίθεση με άλλους, ότι οι αεροπορικές επιχειρήσεις θα έπρεπε να διεξάγονται σε συνδυασμό με χερσαίες επιχειρήσεις, ενώ έδινε έμφαση και στην προστασία των επίγειων δυνάμεων από την αεροπορία. Έδινε έμφαση ωστόσο, και στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς, οι οποίοι θα έπρεπε να στρέφονται εναντίον των εχθρικών βιομηχανικών και στρατιωτικών υποδομών,<sup>16</sup> δηλαδή θεωρούσε σημαντική τόσο την στρατηγική όσο και την τακτική αεροπορική ισχύ, ενώ ακολουθούσε τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης. Μιλούσε και για βομβαρδισμό πόλεων, συνδυάζοντας έτσι και τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας, ωστόσο δεν του έδινε τόσο μεγάλη σημασία, όσο ο Ντουέ.

Θεωρούσε ότι ο βομβαρδισμός πόλεων δεν θα οδηγούσε κατευθείαν σε μια επανάσταση του λαού. Αντίθετα, θεωρούσε ότι ο βομβαρδισμός συγκεκριμένων βιομηχανιών, θα είχε καταστροφικά αποτελέσματα στο ηθικό των εργατών αρχικά και κατ’ επέκταση αργότερα σε όλο το πληθυσμό<sup>17</sup> και θα οδηγούσε στον τελικό σκοπό, δηλαδή στην παράδοση του εχθρού.

Στην ουσία και ο Τρέντσαρντ μιλούσε για επίθεση εναντίον των ζωτικών κέντρων μιας εχθρικής χώρας,<sup>18</sup> απλώς ο Ντουέ θεωρούσε ως ζωτικά κέντρα τις πόλεις, ενώ ο Τρέντσαρντ συγκεκριμένους βιομηχανικούς στόχους.

---

<sup>15</sup> Mets David R. 1999, σ. 21-29 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72

<sup>16</sup> Mets David R. 1999, σ. 21-29, Olsen John Andreas 2011, σ. 15-24 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72

<sup>17</sup> Mets David R. 1999, σ. 21-29 και Olsen John Andreas 2011, σ. 15-24

<sup>18</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72

Θεωρούσε ότι ο αέρας ήταν ένας, άρα ήταν αντίθετος με τον διαχωρισμό των αεροπλάνων για διάφορες αποστολές, δηλαδή άλλα για υποστήριξη του στρατού, άλλα για αεράμυνα και άλλα για βομβαρδισμούς. Αυτό ήταν μια επαναστατική άποψη, η οποία εμφανίστηκε στις ημέρες μας με την δημιουργία αεροπλάνων για πολλαπλές αποστολές,<sup>19</sup> ωστόσο την είχε υποστηρίξει και ο Ντουέ.

Ο Τρέντσαρντ, σε αντίθεση με τον Ντουέ, δεν θεωρούσε ότι από μόνη της η αεροπορική στρατηγική θα μπορούσε να φέρει τη νίκη στο πόλεμο, αντίθετα θα συνέβαλε σε αυτή τη νίκη, μαζί με τον στρατό, ο οποίος θα καταλάμβανε την εθνική επικράτεια. Βρίσκεται δε, πάλι σε αντίθεση με τον Ντουέ, όταν δίνει κάποια σημασία στην αεράμυνα και στα αντιαεροπορικά όπλα. Θεωρούσε λοιπόν, ότι έπρεπε να υπάρχουν πολλά βομβαρδιστικά, αλλά και ορισμένα μαχητικά αεροπλάνα.<sup>20</sup>

Ο Σλέσσορ ξεκίνησε την καριέρα του ως ιπτάμενος το 1915. Κατάφερε να παράξει μια σημαντική θεωρία για την αεροπορική στρατηγική, παρόλη την έλλειψη στρατιωτικής εμπειρίας στα χρόνια διαμόρφωσής του. Θεωρούσε ότι η αεροπορική στρατηγική αποτελούσε μια ακόμα επανάσταση στον πόλεμο μετά την εφεύρεση των πυροβόλων. Δεν έδωσε ποτέ μεγάλη έμφαση στον βομβαρδισμό πόλεων. Αντίθετα, έδωσε πρωταρχική έμφαση στον στρατηγικό βομβαρδισμό και στις επιθέσεις εναντίον της βιομηχανικής παραγωγής, των επικοινωνιών, των μεταφορών και των αποθεμάτων των εχθρικών δυνάμεων, καθώς τις θεωρούσε πιο πρακτικές και με μεγαλύτερο ποσοτικό αποτέλεσμα. Βέβαια, έδειξε και ενδιαφέρον για το πώς η αεροπορική στρατηγική θα μπορούσε να βοηθήσει τις επίγειες επιχειρήσεις, μέσω της εγγύς αεροπορικής υποστήριξης προς τις φίλιες χερσαίες δυνάμεις.<sup>21</sup> Δηλαδή, όπως και ο Τρέντσαρντ, έδωσε έμφαση τόσο στην

---

<sup>19</sup> Mets David R. 1999, σ. 21-29, Olsen John Andreas 2011, σ. 15-24 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72

<sup>20</sup> Mets David R. 1999, σ. 21-29, Olsen John Andreas 2011, σ. 15-24 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72

<sup>21</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72 και Slessor John 1954/1955, σ. 43-53



στρατηγική, όσο και στην τακτική αεροπορική ισχύ, ενώ ακολούθησε εξαναγκασμό μέσω της άρνησης.

Αντίθετα με άλλους θεωρητικούς δεν εξίσωσε τον στρατηγικό βομβαρδισμό με την καταστροφή συγκεκριμένων ομάδων στόχων. Και εκείνος δεν πίστευε ότι οι πόλεμοι θα μπορούσαν να καθοριστούν μόνο στον αέρα, καθώς υποστήριζε ότι έπρεπε να υπάρξει συνεργασία μεταξύ αεροπορικών και επίγειων δυνάμεων. Θεωρούσε, όπως και ο Ντουέ και ο Τρέντσαρντ, ότι πρωταρχικός σκοπός ήταν η απόκτηση αεροπορικής υπεροχής πριν ξεκινήσει η βοήθεια προς το στρατό και οι υπόλοιπες αεροπορικές επιχειρήσεις, γιατί αλλιώς θα υπήρχε αποτυχία. Πίστευε ότι η αεροπορική κυριαρχία, η οποία επιτυγχανόταν παντού σε όλο το εύρος μιας σύγκρουσης και σε όλα τα πεδία της μάχης, ήταν δύσκολο να αποκτηθεί λόγω της απεραντοσύνης του αέρα, ενώ έδινε έμφαση στην αεροπορική υπεροχή σε συγκεκριμένο τόπο και σε συγκεκριμένο χώρο. Θεωρούσε, όπως και ο Ντουέ, ότι η αεροπορική στρατηγική θα έπρεπε να χρησιμοποιηθεί για το πρώτο και σκληρό χτύπημα εναντίον του εχθρού, ώστε να μην χτυπήσει ο εχθρός πρώτα. Για τον Σλέσσορ, αυτό που είχε σημασία ήταν οι αερομαχίες, σε αντίθεση με τους δύο προηγούμενους θεωρητικούς. Αυτό ήταν το πρωταρχικό μέσο καταστροφής της αεροπορίας του εχθρού. Θα έπρεπε η εχθρική αεροπορία να αναγκαστεί να έλθει σε μάχη. Υποστήριζε μάλιστα και εκείνος, την σημασία των παράλληλων αεροπορικών επιχειρήσεων. Επιπροσθέτως, θεωρούσε ότι η αεροπορική στρατηγική θα έπρεπε να διοικείται και να κατευθύνεται από έναν αεροπόρο, ο οποίος θα ήταν ισότιμος σε εξουσία με τον διοικητή των επίγειων δυνάμεων. Στην ουσία ο Σλέσσορ βρέθηκε στην εποχή της μετάβασης της βρετανικής αεροπορίας από μια δύναμη της εποχής προ του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου σε μια δύναμη της εποχής πριν τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και βοήθησε πολύ σε αυτή τη μετάβαση. Χαρακτηρίζεται από πολλούς ως ο πιο ισορροπημένος θεωρητικός εκείνης της περιόδου.<sup>22</sup>

Συμπεραίνουμε ότι ο Τρέντσαρντ χαρακτηρίζεται από την έμφαση σε στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων, ακολουθώντας έτσι, τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης. Ασχολείται και με στρατηγικούς βομβαρδισμούς πόλεων, αλλά σε λιγότερο βαθμό, δημιουργώντας

<sup>22</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 41-47, 51-56, 61-66 και 71-72 και Slessor John 1954/1955, σ. 43-53

μ' αυτόν τον τρόπο ένα μείγμα εξαναγκασμού μέσω της άρνησης και της τιμωρίας. Θεωρεί σημαντική όχι μόνο την στρατηγική, αλλά και την τακτική αεροπορική ισχύ, υποστηρίζει την δημιουργία μιας ανεξάρτητης αεροπορίας, αντιμετωπίζει την αεροπορική στρατηγική ως ένα επιθετικό όπλο, δίνει έμφαση στην απόκτηση της αεροπορικής υπεροχής, θεωρεί σημαντικά τόσο τα βομβαρδιστικά, όσο και τα μαχητικά αεροπλάνα, καθώς και τα αεροπλάνα πολλαπλών αποστολών, κάτι που τον συνδέει με το μέλλον. Επίσης, αναγνωρίζει ότι πρέπει να υπάρχει συνεργασία στρατού-αεροπορίας, ώστε να επιτευχθεί η νίκη σε έναν πόλεμο, ενώ θεωρεί σημαντική την αεράμυνα. Ο Σλέσσορ δίνει και εκείνος έμφαση τόσο στην στρατηγική, όσο και στην τακτική χρήση της αεροπορικής ισχύος, ενώ θεωρεί ότι μεγάλη σημασία έχουν οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί εναντίον της βιομηχανικής υποδομής του εχθρού, των επικοινωνιών του, των μεταφορών του και των αποθεμάτων του. Ακολουθεί δηλαδή, τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης. Πρεσβεύει και αυτός ότι θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία στρατού-αεροπορίας και αεροπορική υπεροχή. Υποστηρίζει ότι οι αερομαχίες συνιστούν σημαντικό κομμάτι της αεροπορικής στρατηγικής, όπως και οι παράλληλες αεροπορικές επιχειρήσεις, οι οποίες αποτελούν στοιχείο του μέλλοντος.

#### **2.4 Οι Θεωρίες του Γουίλιαμ «Μπίλυ» Μίτσελ (William “Billy” Mitchell)**

Στις Η.Π.Α. ο πιο αντιπροσωπευτικός θεωρητικός της αεροπορικής στρατηγικής ήταν ο Γουίλιαμ «Μπίλυ» Μίτσελ (William “Billy” Mitchell). Βοήθησε ιδιαίτερα την ανάπτυξη της αμερικάνικης αεροπορικής σκέψης, καθώς πίστευε ότι η αεροπορική στρατηγική μπορεί να πετύχει σημαντικά αποτελέσματα στον πόλεμο, με την αλλαγή της φύσης του. Θεωρούσε και αυτός ότι έπρεπε να δημιουργηθεί μια ανεξάρτητη αεροπορία, η οποία δεν θα ελέγχεται από τις επίγειες δυνάμεις, αλλά θα καθοδηγείται από έμπειρους αεροπόρους. Έδινε έμφαση στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς, οι οποίοι, κατά την άποψή του, μπορούσαν να οδηγήσουν στη νίκη στους πολέμους με την καταστροφή της πολεμικής ικανότητας του εχθρού και θέλησής του να πολεμήσει. Αυτή η νίκη, αν γινόταν, θα ήταν πολύ γρήγορη και πιο φθηνή σε σχέση με αυτή που πετύχαιναν οι επίγειες δυνάμεις. Γενικά, θεωρούσε ότι με την εφεύρεση των αεροπλάνων, οι πόλεμοι κερδίζονται πιο εύκολα και κοστίζουν λιγότερο. Ο Μίτσελ συνδέθηκε και με το μέλλον της αεροπορικής στρατηγικής, όταν αναφέρθηκε σε μελλοντικές εφευρέσεις, όπως οι πύραυλοι Κρουζ, οι μηχανές τζετ, οι υπερηχητικές πτήσεις και

τα ταξίδια στο διάστημα. Οι παραπάνω ιδέες του αναπτύχθηκαν σταδιακά σαν αποτέλεσμα της εμπειρίας του στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και των σχέσεών του με τον Τρέντσαρντ και τον Ντουέ. Έτσι, υποστήριζε ότι η αεροπορική στρατηγική ήταν κυρίως επιθετικό όπλο και ότι μια αεροπορική επίθεση ήταν το κλειδί για τη νίκη στον πόλεμο. Θεωρούσε ότι η αεροπορία των Η.Π.Α. θα έπρεπε να περιλαμβάνει τόσο βομβαρδιστικά, όσο και μαχητικά αεροπλάνα. Σύντομα όμως ο Μίτσελ εγκατάλειψε αυτή τη θέση και μιλούσε για μια αεροπορία βασισμένη κυρίως στα βομβαρδιστικά αεροπλάνα,<sup>23</sup> ενώ έδινε έμφαση τόσο στην στρατηγική, όσο και στην τακτική χρήση της αεροπορικής ισχύος.

Η τακτική αεροπορία θα ήταν προσκολλημένη στο στρατό και θα λειτουργούσε για την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων, αντίθετα η στρατηγική αεροπορία θα προέβαινε σε βομβαρδισμούς του εχθρού. Αναφορικά με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς, ο Μίτσελ έδινε έμφαση στο χτύπημα στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων,<sup>24</sup> ακολουθώντας δηλαδή, τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης.

Με τα χτυπήματα εναντίον των παραπάνω στόχων, τα οποία για τον Μίτσελ αποτελούν τα ζωτικά κέντρα του εχθρού, η πολεμική ικανότητα κάποιου κράτους θα σταματούσε να υφίσταται. Ο εχθρός θα παρέλυε, θα κατέρρευε η θέλησή του για συνέχιση του πολέμου, με αποτέλεσμα την ήττα και την παράδοσή του. Δεν υποστήριζε τους βομβαρδισμούς πόλεων, γιατί θεωρούσε ότι υπήρχε πιθανότητα οι πληθυσμοί να μην αντιδράσουν και να συνεχίζουν ηθελημένα να υποφέρουν αυτούς τους βομβαρδισμούς.<sup>25</sup>

Λίγο πριν τελειώσει ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος το 1918, υποστήριζε ότι η πρώτη αποστολή της αεροπορικής στρατηγικής πρέπει να είναι η

<sup>23</sup> Mets David R. 1999, σ. 31-50, Mitchell William “Billy” 2009, σ. 3-223 και 242 -251, Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 79-80, 82, 84-86, 88-90, 92-101, 105 και 108-109

<sup>24</sup> Mets David R. 1999, σ. 31-50, Mitchell William “Billy” 2009, σ. 3-223 και 242 -251, Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 79-80, 82, 84-86, 88-90, 92-101, 105 και 108-109

<sup>25</sup> Mets David R. 1999, σ. 31-50, Mitchell William “Billy” 2009, σ. 3-223 και 242 -251, Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 79-80, 82, 84-86, 88-90, 92-101, 105 και 108-109

καταστροφή της εχθρικής αεροπορίας. Γενικά, θεωρούσε ότι η αεροπορική στρατηγική μπορεί να οδηγήσει σε μειωμένες ανθρώπινες απώλειες και υλικές απώλειες στον πόλεμο, αποτελώντας έτσι, ένα πλεονέκτημα για τον πολιτισμό. Δεν έδινε μεγάλη έμφαση στα αεροπλανοφόρα, γιατί, κατά την γνώμη του, όχι μόνο δεν μπορούν να δράσουν αποτελεσματικά στις μεγάλες θάλασσες, αλλά δεν μπορούν να τοποθετήσουν στο κατάστρωμά τους ικανό αριθμό αεροπλάνων προκειμένου να διασφαλίσουν μια συγκεντρωτική αεροπορική επιχείρηση. Για τον Μίτσελ, όπως και για τους υπόλοιπους θεωρητικούς, μεγάλη σημασία είχε η απόκτηση του έλεγχου του αέρα. Ούτε ο στρατός, ούτε το ναυτικό μπορούν να επιχειρήσουν αποτελεσματικά μέχρι οι αεροπορικές δυνάμεις να έχουν πρώτα αποκτήσει μια αποφασιστική υπεροχή έναντι της αντίπαλης αεροπορίας. Επίσης, έδινε έμφαση, όπως και ο Σλέσσορ, στις αερομαχίες και ήθελε να δείξει ότι τα αεροπλάνα μπορούσαν να είναι και όργανα της ειρήνης, να χρησιμοποιηθούν δηλαδή, για γεωργικές εργασίες, για φύλαξη των συνόρων, για προστασία των δασών από φωτιές. Επίσης ήταν όργανα χαρτογράφησης και μεταφοράς επιβατών και αλληλογραφίας. Στην ουσία μιλούσε για τη σημασία τόσο της στρατιωτικής, όσο και της πολιτικής αεροπορίας. Για τον Μίτσελ, το κατά πόσον μια αεροπορία είναι σε καλή κατάσταση, δεν σχετίζεται μόνο με τα αεροπλάνα, αλλά και με τα εργοστάσια παραγωγής τους και με ολόκληρο το αερομεταφορικό σύστημα, δηλαδή με τα αεροδρόμια, με τους αεροδιαδρόμους, με τους μετεωρολογικούς σταθμούς, με τους σταθμούς ανεφοδιασμού.<sup>26</sup>

Γενικά, οι θεωρίες του Μίτσελ δεν έβρισκαν μεγάλη ανταπόκριση στις Η.Π.Α. εκείνη την εποχή, ωστόσο επηρέασαν τους μελλοντικούς αμερικανούς αεροπόρους και την αμερικάνικη αεροπορία (USAF) γενικότερα. Σίγουρα, ο Μίτσελ παραμένει ο πιο σημαντικός θεωρητικός της αεροπορικής στρατηγικής στις Η.Π.Α., ενώνοντας το παρελθόν με το μέλλον, καθώς η θεωρία του μιλούσε και για εξελίξεις που συνέβησαν στο μέλλον, όπως τα όπλα ακριβείας, τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα αεροπλάνα τεχνολογίας Στελθ.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Mets David R. 1999, σ. 31-50, Mitchell William "Billy" 2009, σ. 3-223 και 242 -251, Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 79-80, 82, 84-86, 88-90, 92-101, 105 και 108-109

<sup>27</sup> Mets David R. 1999, σ. 31-50, Mitchell William "Billy" 2009, σ. 3-223 και 242 -251 και Olsen John Andreas 2011, σ. 63-81

Συμπεραίνουμε ότι ο Μίτσελ έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στην δημιουργία μιας ανεξάρτητης αεροπορίας, στην επιθετική φύση της αεροπορικής στρατηγικής, στις αερομαχίες, στην απόκτηση της αεροπορικής υπεροχής για την συνέχιση των υπόλοιπων στρατιωτικών επιχειρήσεων και στην διασύνδεση των θεωριών του με το μέλλον, καθώς αναφέρθηκε σε μελλοντικές εφευρέσεις της αεροπορικής στρατηγικής, όπως στους πυραύλους Κρουζ, στις μηχανές τζετ, στα μη επανδρωμένα αεροπλάνα, στα αεροπλάνα τεχνολογίας Στελθ, στα όπλα ακριβείας, στις υπερηχητικές πτήσεις και στα ταξίδια στο διάστημα. Επίσης, υποστήριξε ότι τόσο η στρατηγική, όσο και η τακτική αεροπορική ισχύς είναι εξίσου σημαντικές, όπως και τα βομβαρδιστικά και τα μαχητικά αεροπλάνα. Βέβαια, με το πέρασμα των χρόνων κατάληξε να υποστηρίζει περισσότερο τα βομβαρδιστικά αεροπλάνα, ενώ δεν θεωρούσε χρήσιμα τα αεροπλανοφόρα. Επιπροσθέτως, έδωσε έμφαση στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων, εφαρμόζοντας μ' αυτόν τον τρόπο τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης. Αντιμετώπιζε το αεροπλάνο, εκτός από πολεμικό και σαν ένα ειρηνικό μέσο.

### **2.5 Οι Θεωρίες του Αλεξάντερ Σεβέρσκυ (Alexander P. De Seversky)**

Ο Αλεξάντερ Σεβέρσκυ (Alexander P De Seversky) ήταν από τους πιο γνωστούς και δημοφιλείς θεωρητικούς στις Η.Π.Α. στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ήταν ήρωας πολέμου, κατασκευαστής αεροπλάνων - επιχειρηματίας, συγγραφέας και θεωρητικός. Το πάθος του ήταν η αεροπορική στρατηγική και η αποστολή του να πείσει τους αμερικανούς ότι η αεροπορική στρατηγική είχε φέρει την επανάσταση στον πόλεμο και είχε γίνει ένα από τα πιο σημαντικά και αποφασιστικά στοιχεία του. Ο Σεβέρσκυ προωθούσε τις παραπάνω ιδέες για πάνω από τρεις δεκαετίες. Ωστόσο παρόλο που θεωρείται ένας από τους θεωρητικούς της αεροπορικής στρατηγικής, στην ουσία δεν ήταν, γιατί οι ιδέες του δεν ήταν αυθεντικές και στην ουσία παρουσίαζε και προωθούσε ιδέες άλλων θεωρητικών. Ήταν ένας προπαγανδιστής άλλων ιδεών και για αυτό έμεινε πιο πολύ γνωστός.<sup>28</sup> Αρχικά, έδωσε έμφαση στο ζήτημα του ανεφοδιασμού στον αέρα, δηλαδή της μεταφοράς των καυσίμων από ένα αεροσκάφος σε ένα άλλο κατά τη διάρκεια της πτήσης. Επίσης, η συμμετοχή του στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο τον δίδαξε ότι τα βομβαρδιστικά αεροσκάφη ήταν ευάλωτα σε επιθέσεις από

<sup>28</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 239, 242-244, 246-256, 259-261, 263-266 και 268-269

εχθρικά μαχητικά αεροπλάνα. Έτσι, θεωρούσε ότι υπήρχε ανάγκη για συνοδευτικά μαχητικά, ώστε να προστατευθούν τα βομβαρδιστικά. Το 1931, άρχισε να κατασκευάζει όργανα πτήσης αεροπλάνων και υλικά αεροπλάνων, καθώς είχε ένα εμφανές ταλέντο στο σχεδιασμό. Μάλιστα δημιούργησε ένα αεροπλάνο, το **P-35**, το οποίο ήταν το πρώτο μεταλλικό, μαχητικό μονοπλάνο που παράχθηκε σε μεγάλες ποσότητες στις Η.Π.Α. και θεωρήθηκε ο πρόγονος του φημισμένου μαχητικού αεροπλάνου **P-47 Thunderbolt**. Το P-35 ήταν εξαιρετικά γρήγορο και ήταν σχεδιασμένο για αποστολές μεγάλης εμβέλειας, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα μαχητικά της εποχής. Ο Σεβέρσκυ ήθελε μαχητικά με τέτοια εμβέλεια, ώστε να μπορούν να συνοδεύουν τα βομβαρδιστικά. Γενικά, οι απόψεις του δεν έτυχαν ευρείας αποδοχής.<sup>29</sup>

Ο Σεβέρσκυ είχε ακλόνητη πίστη στην αποτελεσματικότητα και τις ικανότητες της αεροπορικής στρατηγικής. Αντίθετα, είχε μια αρνητική προκατάληψη, όπως και ο Μίτσελ, εναντίον του ναυτικού. Θεωρούσε ότι το ναυτικό δεν είχε πλέον καμία σημασία στις πολεμικές επιχειρήσεις και υποστήριζε πως ήταν μια απαρχαιωμένη δύναμη, σε σχέση με την αεροπορική στρατηγική. Επίσης, δεν αναγνώριζε την σημασία των αεροπλανοφόρων, καθώς τα θεωρούσε ευάλωτους στόχους, όπως και τα υπόλοιπα πλοία, από τις επιθέσεις των αεροπλάνων. Πίστευε, όπως και ο Ντουέ, ότι οι πόλεμοι πλέον είναι ολοκληρωτικοί. Δεν υπήρχαν διακρίσεις ανάμεσα σε στρατιώτες και αμάχους. Όλοι πλέον αποτελούσαν μέρος της πολεμικής προσπάθειας. Μιλούσε για την σημασία της αεράμυνας, έδωσε έμφαση στην απόκτηση της αεροπορικής υπεροχής, καθώς, όπως υποστήριζε, όποιος ήλεγχε τον αέρα μπορούσε να ελέγχει την θάλασσα και την στεριά και να διεξάγει απρόσκοπτα τις στρατιωτικές του επιχειρήσεις, ενώ θεωρούσε ότι η αεροπορική στρατηγική ήταν ανώτερη και από τον στρατό.<sup>30</sup>

Οι ιδέες του για την αεροπορική στρατηγική συνδυάστηκαν στο βιβλίο του «**Νίκη μέσω της αεροπορικής στρατηγικής**» (“**Victory through airpower**”). Σε

---

<sup>29</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 239, 242-244, 246-256, 259-261, 263-266 και 268-269

<sup>30</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 239, 242-244, 246-256, 259-261, 263-266 και 268-269

αυτό το βιβλίο ο Σεβέρσκυ υποστηρίζει ότι η αεροπορική στρατηγική είναι ένα βασικό στοιχείο κλειδί για τη νίκη και ότι είναι ένα στρατηγικό όπλο.<sup>31</sup> Δίνει, στην ουσία, έμφαση στην στρατηγική χρήση της αεροπορικής ισχύος και στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς και όχι τόσο στην τακτική αεροπορική ισχύ.

Θεωρούσε ότι η στρατηγική αεροπορική ισχύς μπορούσε να καταστρέψει τις δραστηριότητες και τις δομές μιας περιοχής χρήσιμης για τον εχθρό και να τον οδηγήσει στην παράδοση. Μιλούσε, όπως και ο Σλέσσορ και ο Μίτσελ, για την σημασία των αερομαχιών, θεωρώντας τες βασικό κομμάτι στους μελλοντικούς πολέμους. Ήθελε επίσης, την δημιουργία «**παγκόσμιων βομβαρδιστικών**» πολύ μεγάλης εμβέλειας (8.000 μιλίων χωρίς ανάγκη ανεφοδιασμού), τα οποία θα μπορούσαν να χτυπήσουν τον εχθρό από τις Η.Π.Α. Αυτά τα «παγκόσμια βομβαρδιστικά» θα άλλαζαν όλη την εικόνα του πολέμου. Δυστυχώς, δεν προχώρησε αυτή η ιδέα του. Προώθησε την δημιουργία ενός Υπουργείου Αμύνης με ισότιμα τμήματα για τις χερσαίες, ναυτικές και αεροπορικές δυνάμεις, ενώ υποστήριζε, όπως και οι υπόλοιποι θεωρητικοί, ότι η αεροπορική στρατηγική θα έπρεπε να είναι ανεξάρτητη από το στρατό και το ναυτικό.<sup>32</sup>

Ο Σεβέρσκυ ασχολήθηκε και με το θέμα του χτυπήματος στόχων. Θα έπρεπε, κατά τη γνώμη του, κάθε αεροπορική εκστρατεία να έχει ξεκάθαρους σκοπούς και στόχους για χτύπημα. Απέρριπτε τον στρατηγικό βομβαρδισμό πόλεων, γιατί, όπως και ο Μίτσελ, θεωρούσε ότι ο πληθυσμός μια χώρας άντεχε σε αεροπορικά χτυπήματα και δεν κατάρρεε. Αντίθετα, έδωσε έμφαση στη σημασία των βιομηχανικών στόχων, ακολουθώντας τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης. Στην ουσία οι απόψεις του για αυτό το θέμα εξέφρασαν το πιο βασικό δόγμα στις αεροπορικές σχολές των Η.Π.Α. Δεν προσπάθησε βέβαια, να εξειδικεύσει τους βιομηχανικούς στόχους, αλλά μιλούσε για μια αεροπορική επιχείρηση που θα είχε ως στόχο την εξαφάνιση όλων των μερών της εχθρικής βιομηχανίας. Γι' αυτό και επικρίθηκε, καθώς στην ουσία υπερεκτίμησε τη ζημιά που μπορούσαν να προκαλέσουν οι βομβαρδισμοί στο σύνολο της εχθρικής βιομηχανίας. Επίσης,

<sup>31</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 239, 242-244, 246-256, 259-261, 263-266 και 268-269

<sup>32</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 239, 242-244, 246-256, 259-261, 263-266 και 268-269

ευνοούσε και χτυπήματα εναντίον των εχθρικών δικτύων επικοινωνιών και μεταφορών. Ήταν επίσης, προς έκπληξη όλων, σκεπτικός απέναντι στη δύναμη και τη σημασία της ατομικής βόμβας. Ενώ περίμενε ότι η Χιροσίμα και το Ναγκασάκι θα είχαν εξαφανιστεί εντελώς, βρήκε τις πόλεις αυτές να έχουν υποστεί τις ίδιες ζημιές με τις γερμανικές πόλεις. Έτσι συμπέρανε ότι η σημασία της ατομικής βόμβας ήταν υπερεκτιμημένη. Η ανωριμότητα του σε αυτό το θέμα φάνηκε από το γεγονός ότι άλλαξε τις απόψεις του όταν η **βόμβα υδρογόνου**, η οποία ήταν πολύ πιο ισχυρή από την ατομική βόμβα, έγινε μέρος του αμερικανικού οπλοστασίου. Θεωρούσε πως είχε έρθει πλέον η εποχή κυριαρχίας της αεροπορικής στρατηγικής, την οποία ταύτισε με την εξέλιξη της τεχνολογίας.<sup>33</sup>

Από το 1950 και εξής, έδωσε έμφαση στην ύπαρξη μιας **παγκόσμιας αεροπορικής στρατηγικής (Global Air Power)** σαν μια λύση για την ασφάλεια των Η.Π.Α. και ταυτόχρονα μιλούσε για δραστική μείωση της δύναμης του ναυτικού και του στρατού και αύξηση της δύναμης της αεροπορίας. Στην ουσία, ο Σεβέρσκυ δημιούργησε μια αεροπορική θεωρία ταυτόχρονα όμοια αλλά και διαφορετική από τις θεωρίες των προγόνων του. Μίλησε και εκείνος μάλιστα, για σημαντικές εξελίξεις που συνέβησαν στο μέλλον, όπως η εμφάνιση των μηχανών τζετ, των όπλων ακριβείας και των πτήσεων στο διάστημα. Όπως και πολλοί άλλοι θεωρητικοί της αεροπορικής στρατηγικής, έτσι και εκείνος υπερέβαλε σε κάποια σημεία της θεωρίας του. Είναι αλήθεια ότι όλοι οι θεωρητικοί της αεροπορικής στρατηγικής είχαν τον ίδιο σκοπό, δηλαδή να σπάσουν τη θέληση του εχθρού, αλλά διάλεξαν διαφορετικούς μηχανισμούς για να το πετύχουν, δηλαδή διαφορετικά ζωτικά κέντρα<sup>34</sup> (εχθρικές πόλεις, εχθρική βιομηχανία, στρατιωτικοί στόχοι, μεταφορές, επικοινωνίες, ανεφοδιασμός, κ.τ.λ.).

Είναι λανθασμένη η άποψη του ότι τα πυρηνικά όπλα δεν μπορούν να επηρεάσουν ψυχολογικά τον πληθυσμό. Επίσης υποτίμησε λανθασμένα τον στρατό και το ναυτικό, υποστηρίζοντας ότι η αεροπορική στρατηγική μπορεί να

---

<sup>33</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 239, 242-244, 246-256, 259-261, 263-266 και 268-269

<sup>34</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 239, 242-244, 246-256, 259-261, 263-266 και 268-269



φέρει από μόνη της τη νίκη στον πόλεμο. Είναι λογικό ότι χρειάζεται συνεργασία όλων των δυνάμεων, για να επιτευχθεί η νίκη σ'έναν πόλεμο.<sup>35</sup>

Συμπεραίνουμε ότι ο Σεβέρσκυ έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στον εναέριο ανεφοδιασμό των αεροπλάνων, στην ύπαρξη συνοδευτικών μαχητικών για την προστασία των βομβαρδιστικών αεροπλάνων, στην απόκτηση αεροπορικής υπεροχής, στην αεράμυνα, στις αερομαχίες και στην τεράστια δύναμη των αεροπλάνων σε σχέση με τον στρατό και το ναυτικό. Δεν αποδεχόταν τα αεροπλανοφόρα, καθώς και την συνεργασία αεροπορίας-στρατού-ναυτικού στους πολέμους. Επίσης, ήταν αρνητικός ως προς την δύναμη της ατομικής βόμβας, ενώ υποστήριζε τις βόμβες υδρογόνου. Μιλούσε για την δημιουργία παγκόσμιας εμβέλειας βομβαρδιστικών, μιας ανεξάρτητης αεροπορίας και μιας παγκόσμιας αεροπορικής στρατηγικής από τις Η.Π.Α. Υποστήριζε την σημασία της στρατηγικής αεροπορικής ισχύος και των στρατηγικών βομβαρδισμών, ενώ δεν έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στην τακτική αεροπορική ισχύ. Προτιμούσε τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς εχθρικών βιομηχανικών στόχων, εχθρικών επικοινωνιών και μεταφορών, υιοθετώντας τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης. Οι θεωρίες του συνδέθηκαν και με το μέλλον, ειδικά η αναφορά του στις μηχανές τζετ, στα όπλα ακριβείας και στις πτήσεις στο διάστημα.

### **2.6 Οι Θεωρίες του Τζον Μπόιντ (John Boyd) και του Τζον Γουόρντεν (John Warden)**

Από την εποχή του πρώτου θεωρητικού, του Ιταλού Τζούλιο Ντουέ (Giulio Douhet), η θεωρία της αεροπορικής στρατηγικής έχει σταθερά εξελιχθεί σε όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα. Δύο νεότεροι θεωρητικοί, ο Τζον Μπόιντ (John Boyd) και ο Τζον Γουόρντεν (John Warden), έχουν συνεισφέρει και εκείνοι στην εξελικτική διαδικασία της αεροπορικής στρατηγικής. Στην ουσία ο Μπόιντ δεν μας δίνει μια κανονική αεροπορική θεωρία, ωστόσο οι ιδέες του έχουν μεγάλη σημασία για την εφαρμογή της αεροπορικής στρατηγικής σε όλα τα επίπεδα του πολέμου. Αντίθετα ο Γουόρντεν έχει δημιουργήσει μια αεροπορική θεωρία, εστιάζοντας κυρίως στη στρατηγική αεροπορική ισχύ. Τόσο ο Μπόιντ, όσο και ο Γουόρντεν μοιράζονται ένα κοινό θέμα, το οποίο το βρίσκουμε και σε άλλες θεωρίες της αεροπορικής στρατηγικής. Δηλαδή, στην ήττα του αντιπάλου μέσω

<sup>35</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 239, 242-244, 246-256, 259-261, 263-266 και 268-269

της **στρατηγικής παράλυσης**. Υπήρχε λοιπόν, η τάση για να βρεθούν οι αδυναμίες-κλειδιά του εχθρικού κράτους, οι οποίες ήταν βασικές για την επιβίωση του. Η προσπάθεια να υπάρξει παράλυση μέσω αεροπορικών χτυπημάτων σ' αυτά τα αδύναμα και ταυτόχρονα σημαντικά σημεία του εχθρού, οδηγούσε σε μια νίκη με μικρότερο κόστος, τόσο έμψυχο, όσο και άψυχο.<sup>36</sup>

Οι θεωρίες παράλυσης του Μπόιντ και Γουόρντεν δείχνουν μια σημαντική στροφή στην εξέλιξη της σκέψης της αεροπορικής στρατηγικής από την έμφαση στον **οικονομικό πόλεμο (economic warfare)**, ο οποίος βασιζόταν στη στόχευση της βιομηχανίας, στην έμφαση στον **πόλεμο ελέγχου (control warfare)**, ο οποίος βασίζεται στη στόχευση των πληροφοριών και διεξάγεται εναντίον του συστήματος διακυβέρνησης και διαχείρισης πληροφοριών του εχθρού. Ο 20ος αιώνας από τη μέση και μετά πλέον έχει ως χαρακτηριστικό την εξέλιξη του κόσμου από μια βιομηχανική κοινωνία σε μια κοινωνία των πληροφοριών (ηλεκτρονικοί υπολογιστές και τεχνολογίες επικοινωνιών). Ήταν λογικό ότι θα επηρεαζόταν και η αεροπορική στρατηγική από αυτή την εξέλιξη, καθώς και από την επιθυμία που δημιουργήθηκε για απόκτηση κυριαρχίας στην πληροφορία, η οποία έχει γίνει σήμερα και κλειδί για τη νίκη στον πόλεμο και είναι γνωστή ως κυβερνοπόλεμος (Cyberwar).<sup>37</sup>

Η στρατηγική της παράλυσης του εχθρού αποτελείται από **φυσικές, πνευματικές και ηθικές διαστάσεις (physical, mental, moral)** και σκοπό έχει να καταστήσει φυσικά και υλικά ανίκανο και να αποπροσανατολίσει πνευματικά τον εχθρό, ώστε να του προκαλέσει την κατάρρευση του ηθικού του. Στην ουσία, η στρατηγική παράλυση στοχεύει στις φυσικές και πνευματικές ικανότητες του εχθρού, κάτι το οποίο θα οδηγούσε στην κατάρρευση του ηθικού του και της θέλησής του. Επίσης, η στρατηγική παράλυση μιλά για την χρησιμοποίηση λίγης προσπάθειας, ώστε να παραχθεί μεγάλο αποτέλεσμα (οικονομία δυνάμεων), ενώ βρίσκεται κάπου στη μέση μεταξύ της άμεσης προσέγγισης και της έμμεσης προσέγγισης, αποτελώντας στην ουσία, μια μίξη των στρατηγικών άμεσης και έμμεσης προσέγγισης. Σκοπό έχει να καταστήσει ανίκανο τον αντίπαλο παρά να

---

<sup>36</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

<sup>37</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

τον καταστρέψει. Και άλλοι θεωρητικοί πολύ πριν τους Μπόιντ και Γουόρντεν πίστευαν στην χρήση της αεροπορικής στρατηγικής για παράλυση του εχθρού, όπως ο **Φούλερ (Fuller)**, ο **Λίντελ Χαρτ (Liddell Hart)**, ο Τρέντσαρντ, ο Μίτσελ.<sup>38</sup>

Υπάρχει σαφής διαφορά μεταξύ των θεωριών του Μπόιντ και του Γουόρντεν. Η θεωρία του Γουόρντεν είναι πρακτική και συμπαγής. Αντίθετα η θεωρία του Μπόιντ έχει πιο φιλοσοφική χροιά και είναι πιο αφηρημένη.<sup>39</sup>

Ο Μπόιντ συμμετείχε στον πόλεμο της Κορέας σαν πιλότος μαχητικού και εκεί διαμόρφωσε κάποιες απόψεις, οι οποίες είχαν να κάνουν με την σημασία των ελιγμών στον αέρα. Στην ουσία μίλησε για την ικανότητα γρήγορης κίνησης από τον έναν ελιγμό στον άλλον κατά τη διάρκεια αερομαχιών, διαμορφώνοντας έτσι, μια θεωρία περί ελιγμών και σύγκρουσης στον αέρα, η οποία ακόμα καθοδηγεί τους αμερικανούς πιλότους μαχητικών. Ο Μπόιντ προσπάθησε να ξεδιαλύνει και το μυστήριο της επιτυχίας και της αποτυχίας στον πόλεμο. Η πίστη του στους γρήγορους και ξαφνικούς ελιγμούς στον αέρα επηρέασαν τις απόψεις του για την αεροπορική στρατηγική, γύρω από το παραπάνω ζήτημα, ενώ ενδιαφέρθηκε και για το ζήτημα της επιβίωσης και της νίκης σ' ένα ανταγωνιστικό κόσμο. Έδωσε έμφαση σ' έναν **πόλεμο ελιγμού (maneuver warfare)**, ο οποίος είναι περισσότερο ψυχολογικός και προσωρινός. Ο σκοπός του είναι η κατάρρευση της θέλησης της διοίκησης του εχθρού με τη δημιουργία ξαφνικών και επικίνδυνων επιχειρησιακών ή στρατηγικών καταστάσεων. Για να επιτευχθεί αυτός ο σκοπός, θα πρέπει όλα να γίνουν πολύ πιο γρήγορα από ότι θα τα κάνει ο εχθρός. Ο ένας εμπόλεμος πρέπει να κινηθεί πιο γρήγορα από τον άλλο εμπόλεμο. Πρέπει να δημιουργηθεί ένα ρευστό, γρήγορο και εχθρικό περιβάλλον για τον εχθρό και ταυτόχρονα να καταστεί εκείνος ανίκανος να προσαρμοστεί σε ένα τέτοιο περιβάλλον.<sup>40</sup>

Βασισμένος σε μια ανάλυση της αρχαίας και της πιο σύγχρονης στρατιωτικής ιστορίας ο Μπόιντ μιλάει για τέσσερις ιδιότητες που υπάρχουν στις επιτυχημένες επιχειρήσεις: **πρωτοβουλία (initiative)**, **αρμονία (harmony)**,

<sup>38</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

<sup>39</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

<sup>40</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

**ποικιλία (variety)** και **ταχύτητα (rapidity)**. Όποιος έχει τις παραπάνω ιδιότητες μπορεί καλύτερα να προσαρμοστεί αλλά και να διαμορφώσει το αβέβαιο περιβάλλον του πολέμου. Αυτές οι τέσσερις ιδιότητες οδηγούν στη μείωση των ζημιών αυτού που τις διαθέτει και στην αύξηση των ζημιών του εχθρού. Επίσης, ο Μπόιντ θεωρεί ότι θα πρέπει ο εχθρός να δεχθεί τόσο πραγματικές απειλές, όσο και εξαπάτηση, ώστε να μη μπορεί να καταλάβει ποιές ενέργειες πραγματικά απειλούν την επιβίωσή του. Έτσι, το αρχικό μέρδεμα στον αντίπαλο καταλήγει σε παράλυση και τόσο η ικανότητα του, όσο και η θέλησή του να αντισταθεί, παύουν.<sup>41</sup>

Ο Μπόιντ βλέπει τον εχθρό σαν ένα ον με τρεις διαστάσεις και με τρεις ιδιότητες, στις οποίες βασίζεται: φυσικές, πνευματικές και ηθικές. Για να ηττηθεί αυτό το ον θα πρέπει να χτυπηθούν οι ηθικοί, πνευματικοί και φυσικοί σύνδεσμοι που ενώνουν όλα τα κέντρα βάρους του. Έτσι, καταστρέφεται η εσωτερική αρμονία του εχθρού και η εξωτερική του σύνδεση με τον πραγματικό κόσμο και οδηγείται στην παράλυση. Στο πιο γνωστό σημείο της θεωρίας του, ο Μπόιντ πιστεύει ότι μπορεί να απεικονισθεί η λογική ανθρώπινη συμπεριφορά σαν μια συνεχή κυκλική κίνηση, η οποία περνά δια μέσου τεσσάρων διακριτών σημείων: **της παρατήρησης (observation), του προσανατολισμού (orientation), της απόφασης (decision) και της πράξης (action)**. Αυτό το σχήμα είναι γνωστό ως το **Οόντα λουπ (OODA loop)**. Όποιος συνεχώς παρατηρεί, προσανατολίζεται, αποφασίζει και δρα πιο γρήγορα και με περισσότερη ακρίβεια από τον εχθρό, θα νικήσει. Ο Μπόιντ θεωρεί ότι η επιτυχία στον πόλεμο έρχεται και από την εισβολή στο OODA loop του εχθρού και την παραμονή σε αυτό. Αυτό προκαλεί σύγχυση και καθιστά ανίκανο τον εχθρό, προκαλεί πανικό και φόβο, που οδηγούν στην παράλυση της ικανότητάς του και της θέλησής του να αντισταθεί.<sup>42</sup>

Στην ουσία, ο Μπόιντ μιλάει για την κατάρρευση της φυσικής, πνευματικής και ηθικής διάστασης του εχθρού και την εισβολή στο δικό του μυαλό, χρόνο και χώρο. Ωστόσο δεν αναλύει ιδιαίτερα τη θεωρία του και δεν προσφέρει πολλές λεπτομέρειες. Δίνει έμφαση στην πρόσκαιρη διάσταση του πολέμου και στον

---

<sup>41</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

<sup>42</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

χρόνο, τον οποίο θεωρούσε και αυτόν ένα όπλο. Αντανακλά μια προτίμηση για την εκτέλεση γρήγορων επιχειρήσεων και για σύντομους πολέμους. Θεωρεί ότι η εκτέλεση των αποστολών με πιο γρήγορο τρόπο από ότι ο εχθρός, επηρεάζει τον εχθρό. Ωστόσο, πολλές φορές υπερεκτιμά αυτή την επιρροή στον εχθρό.<sup>43</sup>

Συμπεραίνουμε ότι ο Μπόιντ δεν δημιούργησε μια κανονική αεροπορική θεωρία, αλλά περισσότερο διαμόρφωσε μια γενική θεωρία περί ελιγμών και συγκρούσεων. Αναφέρεται ιδιαίτερα στο ζήτημα της στρατηγικής παράλυσης του εχθρού, στην ύπαρξη ξαφνικών και γρήγορων ελιγμών, δηλαδή σε έναν πόλεμο ελιγμών εναντίον του εχθρού, με βασικό σκοπό την κατάρρευση της θέλησης της εχθρικής διοίκησης. Δίνει έμφαση στις φυσικές, πνευματικές και ηθικές διαστάσεις του εχθρού, οι οποίες θα έπρεπε να χτυπηθούν για να παραλύσει ο εχθρός, καθώς και σε γρήγορες και ξαφνικές κινήσεις εναντίον του εχθρού. Υποστηρίζει την σημασία σύντομων και προσωρινών πολέμων, του χρόνου και της ύπαρξης τεσσάρων ιδιοτήτων στις στρατιωτικές επιχειρήσεις, δηλαδή της πρωτοβουλίας, της αρμονίας, της ποικιλίας και της ταχύτητας. Όποιος διαθέτει αυτές τις ιδιότητες, μπορεί να αυξήσει τα κέρδη του και ταυτόχρονα να αυξήσει και τις ζημιές των αντιπάλων. Επίσης, ο Μπόιντ προσπάθησε να αποδώσει την λογική ανθρώπινη συμπεριφορά σαν μια συνεχή κυκλική κίνηση, η οποία περνά διαμέσου τεσσάρων σημείων: της παρατήρησης, του προσανατολισμού, της απόφασης και της πράξης, δηλαδή, αναφέρθηκε στο γνωστό σχήμα OODA loop. Όποιος χρησιμοποιεί τα παραπάνω τέσσερα σημεία, κερδίζει στον πόλεμο.

Ο Τζον Γουόρντεν (John Warden) θεωρείται ο εμπνευστής της αεροπορικής εκστρατείας που εφάρμοσαν οι Σύμμαχοι στον Πόλεμο του Κόλπου (Operation Desert Storm) και το όραμα του περιλαμβάνει τον πόλεμο στον 21ο αιώνα, στον οποίο, κατά τη γνώμη του, θα είναι σίγουρη η κυριαρχία της αεροπορικής στρατηγικής έναντι των επίγειων δυνάμεων. Θεωρεί ότι η πιο αποτελεσματική χρήση της αεροπορικής ισχύος βρίσκεται στο στρατηγικό επίπεδο.<sup>44</sup> Άρα, δίνει περισσότερη έμφαση στην στρατηγική αεροπορική ισχύ και στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς, σε σχέση με την τακτική αεροπορική ισχύ.

<sup>43</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

<sup>44</sup> Mets David R. 1999, σ. 55-69, Warden John A. III 2000, σ. xvii-161 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

Ο Γουόρντεν πιστεύει ότι οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί θα πρέπει να στοχεύουν την εχθρική ηγεσία και διοίκηση, με σκοπό την παραγωγή πολιτικών αλλαγών, την πτώση της εκάστοτε κυβέρνησης και την παράδοση του εχθρού.<sup>45</sup>

Στην ουσία, ο Γουόρντεν είναι ο μόνος θεωρητικός που ακολουθεί τον εξαναγκασμό μέσω του αποκεφαλισμού.

Ο Γουόρντεν ήταν πεπεισμένος για την αποτελεσματικότητα του αποκεφαλισμού της εχθρικής (πολιτικής και στρατιωτικής) ηγεσίας, καθώς θα οδηγούσε στην ήττα του εχθρικού κράτους και στην παράδοσή του. Και ο Γουόρντεν, όπως και ο Μπόιντ, μιλούσε για στρατηγική παράλυση. Το πιο γνωστό του βιβλίο είναι το εξής: **«Η αεροπορική εκστρατεία: προετοιμασία για μάχη»** (“**The air campaign: planning for combat**”) στο οποίο μιλούσε για τις θέσεις του για την αεροπορική στρατηγική. Πίστευε, όπως και όλοι οι θεωρητικοί, στον κυρίαρχο ρόλο της αεροπορικής υπεροχής, ενώ έδινε έμφαση σε αεροπορικά χτυπήματα εναντίον των ζωτικών κέντρων του εχθρού,<sup>46</sup> τα οποία για τον Γουόρντεν ήταν η στρατιωτική και πολιτική ηγεσία του εχθρού.

Το βασικό θέμα του βιβλίου του υποστηρίζει ότι η αεροπορική στρατηγική έχει μια μοναδική ικανότητα να πετυχαίνει τους στρατηγικούς σκοπούς του πολέμου με μεγάλη αποτελεσματικότητα και μικρό κόστος. Τα ζωτικά κέντρα του εχθρού ορίζονται από τον Γουόρντεν ως εκείνο το σημείο στο οποίο ο εχθρός είναι πιο ευάλωτος και δυνατός ταυτόχρονα και εκείνο το σημείο στο οποίο η επίθεση θα έχει μεγαλύτερη ευκαιρία να είναι ενισχυμένη και αποτελεσματική. Η σωστή αναγνώριση αυτών των **κέντρων βαρύτητας (COGS)** είναι το σημαντικό πρώτο βήμα στο σχεδιασμό και τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων. Ο Γουόρντεν θεωρεί ότι τα αεροπλάνα είναι πιο ικανά στο να φθάνουν και να χτυπούν τα κέντρα βαρύτητας του εχθρού. Δημιούργησε την **θεωρία των πέντε ομόκεντρων δακτυλίων**, η οποία έχει να κάνει με το χτύπημα αυτών των κέντρων βαρύτητας του εχθρού. Στην ουσία, ανέλυσε τον εχθρό σαν ένα σύστημα και υποστήριξε ότι μπορεί κάποιος να το σπάσει σε πέντε μέρη. Το πιο σημαντικό σημείο του

---

<sup>45</sup> Mets David R. 1999, σ. 55-69, Warden John A. III 2000, σ. xvii-161 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

<sup>46</sup> Mets David R. 1999, σ. 55-69, Warden John A. III 2000, σ. xvii-161 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

συστήματος, ο κεντρικός δακτύλιος, είναι η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία. Επεκτεινόμενοι από το κέντρο προς τα έξω, σε μειωμένη σημασία σε σχέση με τον κεντρικό δακτύλιο, είναι οι δακτύλιοι των ζωτικών, οργανικών στοιχείων, των υποδομών, του πληθυσμού και των ενόπλων δυνάμεων. Σε καθένα από τους δακτυλίους υπάρχει ένα κέντρο βαρύτητας ή μια συλλογή από κέντρα βαρύτητας, τα οποία αποτελούν το πιο βασικό σημείο δύναμης για αυτόν τον δακτύλιο. Αν το κέντρο βαρύτητας καταστραφεί ή αδρανοποιηθεί, τότε και ο δακτύλιος παύει να λειτουργεί αποτελεσματικά. Αυτό επηρεάζει όλο το σύστημα, άλλοτε περισσότερο και άλλοτε λιγότερο, καθώς εξαρτάται από το αν είναι ένας εσωτερικός ή εξωτερικός δακτύλιος. Για την καλύτερη εύρεση και αναγνώριση αυτών των κέντρων βαρύτητας μέσα σε καθένα από τους δακτυλίους, ο Γουόρντεν προτείνει τον περαιτέρω κατακερματισμό κάθε δακτυλίου σε πέντε υποδακτυλίους, οι οποίοι θα έχουν τις ίδιες κατηγορίες με τις κατηγορίες των πέντε δακτυλίων. Ο καθένας από αυτούς τους υποδακτυλίους μπορεί να κατακερματιστεί σε ακόμη πέντε υποδακτυλίους, εάν είναι αναγκαίο και αυτή η διαδικασία μπορεί να συνεχίζεται επ' αόριστον μέχρι τα πραγματικά κέντρα βαρύτητας να εμφανιστούν.<sup>47</sup>

Η θεωρία των πέντε δακτυλίων πρεσβεύει ότι το πιο αποτελεσματικό και σωστό στρατηγικό σχέδιο στοχεύει στο χτύπημα της εχθρικής ηγεσίας πρώτα από όλα. Το χτύπημα κατά της εχθρικής ηγεσίας και των αντίστοιχων κέντρων βαρύτητας θα φέρει την απόλυτη καταστροφή του εχθρού. Αντίθετα, το χτύπημα εναντίον άλλων στόχων και άλλων κέντρων βαρύτητας, θα φέρει περισσότερο ψυχολογική πίεση στον εχθρό.<sup>48</sup>

Γενικά, οι θεωρίες του χρησιμοποιήθηκαν στον πόλεμο του Κόλπου από τις Η.Π.Α και τους Συμμάχους. Επίσης, ο Γουόρντεν μιλούσε και για την σημασία των παράλληλων αεροπορικών επιχειρήσεων, των αεροπλάνων τεχνολογίας Στελθ, των όπλων ακριβείας και της κυριαρχίας της αεροπορικής στρατηγικής ως στοιχείου κλειδί στις περισσότερες στρατιωτικές και επιχειρησιακές συγκρούσεις του μέλλοντος. Δεχόταν την άποψη του Κλαούζεβιτς (Clausewitz), δηλαδή ότι οι

<sup>47</sup> Mets David R. 1999, σ. 55-69, Warden John A. III 2000, σ. xvii-161 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

<sup>48</sup> Mets David R. 1999, σ. 55-69, Warden John A. III 2000, σ. xvii-161 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

πόλεμοι γίνονται για πολιτικούς σκοπούς και είναι πολιτικοί από την φύση τους. Όλες οι αεροπορικές επιθέσεις θα πρέπει να γίνονται με σκοπό το μεγαλύτερο κόστος στην εχθρική στρατιωτική και πολιτική ηγεσία.<sup>49</sup>

Ο Γουόρντεν έχει πολλές φορές κατηγορηθεί για τις θεωρίες του, ιδιαίτερα ότι δεν έχουν πρακτική εφαρμογή, διότι χαρακτηρίζονται από μία τάση μείωσης και υπεραπλούστευσης περίπλοκων φαινομένων, όπως είναι η απεικόνιση του εχθρού σαν ένα σύστημα 5 δακτυλίων. Ωστόσο, έχει ασκηθεί και άλλη κριτική στον Γουόρντεν. Πολλοί υποστηρίζουν ότι ο κεντρικός δακτύλιος με την ηγεσία δεν σημαίνει ότι πάντα η εχθρική ηγεσία είναι ο πιο σημαντικός στόχος. Αυτό που μετράει περισσότερο, το αληθινό κέντρο βαρύτητας που θα πρέπει να χτυπηθεί δηλαδή, θα πρέπει να είναι αυτό που μετράει και επηρεάζει περισσότερο την κοινωνία ως σύνολο και όχι μόνο την ηγεσία.<sup>50</sup>

Ο Γουόρντεν πρεσβεύει επίσης, ότι κάποιος μπορεί να εξαλείψει την μαχητική ικανότητα του εχθρού, μέσω χτυπημάτων μόνο εναντίον της φυσικής αντοχής του εχθρού. Θεωρεί ότι η καταστροφή των φυσικών και υλικών στόχων του εχθρού είναι πιο εύκολη από την καταστροφή του ηθικού και της θέλησης του εχθρού για αντίσταση. Ωστόσο, έχει υποστηρίξει ότι είναι δύσκολο να καταστραφεί ολοκληρωτικά η εχθρική φυσική αντοχή, γι' αυτό θα πρέπει να δίνεται έμφαση και στην κατάρρευση της εχθρικής ηθικής αντοχής. Πιστεύει επίσης, ότι οι πόλεμοι στο μέλλον θα είναι στην ουσία, **υπερπόλεμοι**, δηλαδή θα διεξάγονται με εξαιρετικά γρήγορη ταχύτητα και δεν θα περιλαμβάνουν αντίδραση από τον εχθρό στο στρατηγικό και επιχειρησιακό επίπεδο. Ωστόσο, το παραπάνω δύσκολα θα συμβεί, εφόσον ακόμα ο ανθρώπινος παράγοντας ελέγχει τον πόλεμο και όχι η τεχνολογία. Άρα, οι πόλεμοι θα συνεχίσουν να παραμένουν απρόβλεπτοι.<sup>51</sup>

Συμπεραίνουμε ότι ο Γουόρντεν έδωσε έμφαση στην στρατηγική αεροπορική ισχύ και καθόλου στην τακτική αεροπορική ισχύ, μίλησε για την

---

<sup>49</sup> Mets David R. 1999, σ. 55-69, Warden John A. III 2000, σ. xvii-161 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

<sup>50</sup> Mets David R. 1999, σ. 55-69, Warden John A. III 2000, σ. xvii-161 και Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388

<sup>51</sup> Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris "Buster", Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R. 1997, σ. 357-379, 381-382, 384-386 και 388



στρατηγική παράλυση του εχθρού, για την απόκτηση αεροπορικής υπεροχής και για στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον κυρίως, της εχθρικής στρατιωτικής και πολιτικής ηγεσίας. Στην ουσία, ακολούθησε τον εξαναγκασμό μέσω του αποκεφαλισμού, ενώ, όπως και οι υπόλοιποι θεωρητικοί, αναφέρθηκε στα ζωτικά κέντρα του εχθρού. Διαμόρφωσε την θεωρία των 5 δακτυλίων, ο καθένας από τους οποίους περιελάμβανε διαφορετικά ζωτικά κέντρα ή κέντρα βαρύτητας, όπως ονομάζονται πολλές φορές. Αντιμετώπισε τον εχθρό σαν σύστημα, θεώρησε σημαντικές τις παράλληλες αεροπορικές επιχειρήσεις, τα αεροπλάνα τεχνολογίας Στελθ και τα όπλα ακριβείας. Υποστήριξε επίσης, ότι η αεροπορική στρατηγική θα κυριαρχήσει και στις μελλοντικές συγκρούσεις, ενώ ταυτίστηκε με τις απόψεις του Κλαούζεβιτς, ότι δηλαδή ο πόλεμος διεξάγεται για πολιτικούς σκοπούς. Θεώρησε ότι είναι πιο σημαντικά τα χτυπήματα εναντίον των φυσικών και υλικών αντοχών του εχθρού, ώστε να καταστραφεί η μαχητική του ικανότητα, παρά τα χτυπήματα εναντίον των ηθικών αντοχών του, ενώ προέβλεψε ότι οι πόλεμοι πλέον θα είναι στην ουσία, υπερπόλεμοι, δηλαδή θα διεξάγονται υπερβολικά γρήγορα, χωρίς περιθώρια αντίδρασης από τον εχθρό. Οι θεωρίες του εφαρμόστηκαν κυρίως, στον Πόλεμο του Κόλπου.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

#### **ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ**

#### **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ**

##### **3.1 Ο Στρατηγικός Βομβαρδισμός της Δρέσδης από την Βρετανία και τις** **Η.Π.Α. στις 13 και 14 Φεβρουαρίου του 1945**

Ο στρατηγικός βομβαρδισμός της Δρέσδης, μιας εκ των πόλεων της Γερμανίας στα ανατολικά, στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, έγινε το βράδυ της Τρίτης, στις 13 Φεβρουαρίου του 1945 και το επόμενο πρωί, στις 14 Φεβρουαρίου του 1945. Ο βομβαρδισμός έγινε από τους Βρετανούς και τους Αμερικανούς Συμμάχους,<sup>1</sup> στα πλαίσια του στρατηγικού βομβαρδισμού πόλεων (area-bombing), ο οποίος κυριαρχούσε στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και στην αεροπορική στρατηγική των Συμμάχων, λόγω και των θεωριών του Ντουέ που χαρακτήρισαν την διεξαγωγή του αεροπορικού πολέμου εκείνη την εποχή. Με τους βομβαρδισμούς πόλεων, οι Σύμμαχοι εφάρμοζαν τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας, με σκοπό την παράδοση του εχθρού, η οποία όμως δεν συνέβη ποτέ, καθώς, στην προκειμένη περίπτωση, οι Γερμανοί πολέμησαν μέχρι τέλους. Γενικότερα, ο εξαναγκασμός μέσω τιμωρίας θεωρείται αποτυχημένος, καθώς δεν οδηγεί στην επίτευξη του τελικού σκοπού, δηλαδή στην παράδοση του εχθρού.

Βέβαια, αυτοί οι βομβαρδισμοί συνέβαλαν στην περαιτέρω κατάρρευση της Γερμανίας και στην γενικότερη νίκη των Συμμάχων.<sup>2</sup>

Ο βομβαρδισμός της Δρέσδης είναι από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα στρατηγικού βομβαρδισμού πόλεων με καταστροφικές διαστάσεις.

Στην ουσία, θεωρείται άλλος ένας ισχυρός βομβαρδισμός στη σειρά των μαζικών βομβαρδισμών πόλεων που γίνονταν από τους Συμμάχους στην εποχή του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Απλώς κάποιοι απρόβλεπτοι λόγοι, όπως ο άνεμος, ο καιρός, η έλλειψη αεράμυνας και η έλλειψη καταφυγίων για τον πληθυσμό, οδήγησαν τη Δρέσδη στο να υποφέρει τα μέγιστα από αυτόν τον βομβαρδισμό, ο οποίος σκοπό είχε να καταστρέψει όσο το δυνατόν περισσότερο την πόλη και το ζωτικό της κέντρο. Στην ουσία χτυπήθηκε όλη η πόλη.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 2-9

<sup>2</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 2-9

<sup>3</sup> Benda-Beckmann Bas Von 2010, σ. 153-158 και 165-168, Cooper Alan 1995, σ. 133-145 και Taylor Frederick 2005, σ. 237-239, 241-250, 253-257 και 458-476

Για τους Βρετανούς, τα βομβαρδιστικά που πήραν μέρος ήταν κυρίως τα Lancaster, τα οποία είχαν εξοπλιστεί με έξτρα καύσιμα για να φέρουν εις πέρας το μεγάλο ταξίδι μέχρι τη Δρέσδη. Συνολικά, πήραν μέρος σ' αυτή την αποστολή 244 βομβαρδιστικά αυτού του είδους.<sup>4</sup>

Πλέον όσο προχωράμε προς το 1945, οι Σύμμαχοι στρέφουν όλο και πιο πολύ την προσοχή τους στην ανατολική Γερμανία και στις πόλεις της. Η Δρέσδη αντιμετωπιζόταν από τους Συμμάχους ως η έβδομη μεγαλύτερη πόλη της Γερμανίας και ως μια πόλη που δεν είχε βομβαρδιστεί ακόμη, παρόλο που θεωρείτο σπουδαίο βιομηχανικό, στρατιωτικό, μεταφορικό και επικοινωνιακό κέντρο. Διέθετε πολλούς πρόσφυγες από άλλες βομβαρδισμένες πόλεις, όπως και στρατεύματα, οπότε ήταν μια πόλη που έδινε καταφύγιο σε εργάτες, πρόσφυγες και στρατό. Δεν θεωρούσαν ότι ήταν μια φιλήσυχη πόλη, αλλά μια βιομηχανική και στρατιωτική πόλη. Είναι αλήθεια ότι αποτελούσε και ναζιστικό κέντρο και διέθετε εργοστάσια, όπως και οι άλλες γερμανικές πόλεις, τα οποία είχαν σχέση με τον στρατό και τον οπλισμό. Τα εργοστάσια της Δρέσδης μπορούσαν να παράξουν προϊόντα υψηλής τεχνολογίας στη θάλασσα, στην ξηρά και στον αέρα. Επίσης, η Δρέσδη διέθετε πριν από τον πόλεμο τη μεγαλύτερη στρατιωτική φρουρά στη Γερμανία και 5.000 στρατιώτες να παραμένουν εκεί, καθώς και στρατιωτικές εφεδρείες. Βέβαια, η Δρέσδη θεωρείτο και από τους ίδιους τους Ναζί ως ένα σημαντικό πολεμικό και βιομηχανικό κέντρο του Ράιχ. Άρα, δεν ήταν μόνο ένα πολιτιστικό κέντρο, ήταν και μια βιομηχανική πόλη. Έτσι καταρρίπτεται και ο μύθος ότι η Δρέσδη τη στιγμή του βομβαρδισμού της το 1945 ήταν μόνο μια πολιτιστική πόλη χωρίς καμία στρατιωτική ή βιομηχανική σημασία. Επίσης, η Δρέσδη είχε σπουδαίο σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο διευκόλυνε πολύ τη Βέρμαχτ για την μετακίνηση των στρατιωτών. Γενικά, ο γερμανικός σιδηρόδρομος βοηθούσε την πιο εύκολη μετακίνηση των στρατιωτών και του εξοπλισμού προς το μέτωπο και σίγουρα, ο σιδηροδρομικός σταθμός της Δρέσδης ήταν σημαντικός για τον πόλεμο στα ανατολικά. Ο βασικός σταθμός της Δρέσδης ονομαζόταν **Χάουπτμπανχοφ (Hauptbahnhof)** και βρισκόταν στο νότιο άκρο του κέντρου της πόλης. Για τους παραπάνω λόγους, ο βομβαρδισμός της θεωρήθηκε νόμιμος από τους Συμμάχους, ωστόσο το αν πράγματι ήταν ένα σημαντικό κομβικό κέντρο για την χιτλερική Γερμανία, παραμένει αντικείμενο πολλών συγκρούσεων και

---

<sup>4</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 2-9

αντιπαραθέσεων ακόμη και σήμερα. Ο βομβαρδισμός της Δρέσδης οφείλεται κατά κάποιον τρόπο και στις απαιτήσεις των Ρώσων. Στις 12 Ιανουαρίου του 1945 είχε ξεκινήσει η μεγάλη σοβιετική επίθεση στα ανατολικά, οπότε, προκειμένου να μην ανακοπεί η προέλαση των Σοβιετικών προς τη Γερμανία, πολλοί υποστηρίζουν ότι οι Σοβιετικοί ζήτησαν από τους Συμμάχους να βομβαρδιστεί η πιο σημαντική πόλη που βρισκόταν στα ανατολικά, δηλαδή η Δρέσδη.<sup>5</sup>

Υπήρξαν δύο κύματα βομβαρδισμού της Δρέσδης τη νύχτα. Το πρώτο διήρκησε μεταξύ 15 - 20 λεπτών, το δεύτερο έγινε δύο ώρες αργότερα και περιελάμβανε πολύ περισσότερα αεροπλάνα, ενώ διήρκησε λίγο περισσότερο από το πρώτο. Αυτή η διαφορά χρόνου ανάμεσα στα δύο κύματα βομβαρδισμού, έγινε επίτηδες από τους Συμμάχους, με σκοπό την μεγαλύτερη καταστροφή της πόλης και την αύξηση των θυμάτων. Με το δεύτερο κύμα βομβαρδισμών, νέες φωτιές ξέσπασαν και ρούφηξαν τις αρχικές φωτιές μέσα σε μια τεράστια φωτιά και έτσι άρχισε να δημιουργείται το φαινόμενο που ονομάζουμε ανεμοστρόβιλο φωτιάς (firestorm), ένα γεγονός το οποίο ήταν κοινός τόπος και σε άλλους βομβαρδισμούς γερμανικών πόλεων. Ο βομβαρδισμός της Δρέσδης ήταν ένας νυχτερινός βομβαρδισμός για τους Βρετανούς, ενώ οι Αμερικανοί την βομβάρδισαν το επόμενο πρωί. Ο καιρός ευνοούσε εκείνη τη νύχτα τον βομβαρδισμό της πόλης, καθώς υπήρχαν λίγα σύννεφα, ενώ η νύχτα ήταν κρύα και ξηρή. Αυτό το γεγονός ευνόησε την καλύτερη στόχευση και την μεγαλύτερη καταστροφή της πόλης.<sup>6</sup>

Τα Lancaster πετούσαν περίπου στα 17.000 με 19.000 πόδια για να αποφύγουν τα αντιαεροπορικά πυρά, ενώ παράλληλα προστατεύονταν από την ασπίδα των συσκευών Window, οι οποίες σκοπό έχουν να μπερδέψουν τον εχθρό, καθώς εμφανίζονταν στις οθόνες των γερμανικών ραντάρ και δημιουργούσαν την εντύπωση ότι υπάρχει ένας ολόκληρος στόλος από βομβαρδιστικά, ενώ στην πραγματικότητα δεν υπήρχε τίποτε και τα πραγματικά βομβαρδιστικά επιχειρούσαν αλλού. Στις 21:51μμ ήχησαν οι σειρήνες στη Δρέσδη που προειδοποιούσαν για επικείμενο βομβαρδισμό. Μέχρι εκείνη τη νύχτα όλοι οι προηγούμενοι συναγερμοί θεωρήθηκαν ψεύτικοι, για αυτό και αρχικά οι κάτοικοι της Δρέσδης δεν έδωσαν μεγάλη σημασία. Δυστυχώς, η Δρέσδη είχε εξαιρεθεί από τον κανόνα του Χίτλερ τον Οκτώβριο του 1940, ο οποίος επέβαλε ότι 81

<sup>5</sup> Cooper Alan 1995, σ. 133-145 και Taylor Frederick 2005, σ. 2-9, 64-68, 169-170, 183-184, 205-206, 222-227, 229-232 και 234

<sup>6</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 2-9

γερμανικές πόλεις θα προστατεύονταν με τη δημιουργία πιστοποιημένων για την αντοχή τους σε βομβαρδισμούς καταφυγίων. Έτσι, στη Δρέσδη δεν είχαν δημιουργηθεί πολλά δημόσια καταφύγια και η πόλη είχε μείνει εντελώς απροστάτευτη. Αυτός ήταν ένας από τους λόγους που αυξήθηκε ο αριθμός των θυμάτων σε εκείνο τον βομβαρδισμό. Ο τοπικός αρχηγός του κόμματος των Ναζί, ο Γκαουλάιτερ (Gauleiter) δηλαδή, ο οποίος ήταν επίσης και κυβερνήτης της επαρχίας, στην οποία ανήκε η Δρέσδη και υπεύθυνος για την άμυνά της, είχε αποτύχει στο να χτίσει πολλά δημόσια καταφύγια, παρόλο που ο ίδιος είχε διατάξει του μηχανικούς των Ες-Ες να χτίσουν ανθεκτικά καταφύγια και κάτω από το γραφείο του και στον κήπο του σπιτιού του.<sup>7</sup>

Μετά από 4 ώρες στον αέρα τα βομβαρδιστικά έφτασαν στο στόχο τους. Δεν βρήκαν καμία σχεδόν αντίσταση από την Λουφτβάφε (Luftwaffe), ενώ δεν αντιμετώπισαν καθόλου αντιαεροπορικά πυρά, καθώς λίγες εβδομάδες νωρίτερα, οι αντιαεροπορικές δυνάμεις της πόλης μεταφέρθηκαν δυτικά στις βιομηχανικές περιοχές του Ρουρ (Ruhr) και στο πειστικό ανατολικό μέτωπο. Έτσι, η πόλη ήταν τελείως απροστάτευτη. Στη Δρέσδη κανείς δεν μπορούσε να φανταστεί τι επρόκειτο να συμβεί. Δεν πίστευαν ότι θα βομβαρδιζόταν ποτέ η πόλη τους. Γενικότερα, τόσο η Γερμανία, όσο και ο υπόλοιπος κόσμος δεν πίστευαν ότι η Δρέσδη θα βομβαρδιζόταν ποτέ τόσο άσχημα, όσο οι υπόλοιπες γερμανικές πόλεις, καθώς θεωρείτο ένα κέντρο πολιτισμού. Ένα πλεονέκτημα της Δρέσδης που την βοήθησε αρχικά να αποφύγει τους βομβαρδισμούς ήταν η γεωγραφική της θέση στο πιο απόμακρο μέρος της Γερμανίας, μακριά από το εύρος των βομβαρδιστικών των Συμμάχων. Ωστόσο, η Δρέσδη είχε υποστεί κάποιους μικρής διάρκειας και σημασίας βομβαρδισμούς στο παρελθόν από τις Η.Π.Α., κυρίως εναντίον των προαστιακών, βιομηχανικών και στρατιωτικών περιοχών της, λίγο έξω από το κέντρο της πόλης. Παρόλα αυτά, οι κάτοικοι της Δρέσδης δεν πίστευαν ότι κάποιος ήθελε να βομβαρδίσει την πόλη τους και θεωρούσαν τους παραπάνω βομβαρδισμούς ως τυχαία επεισόδια, τα οποία απέδιδαν σε κακοτυχία ή λανθασμένη πλοήγηση. Μόνο όταν άκουσαν, εκείνο το βράδυ, τις μηχανές των

---

<sup>7</sup> Cooper Alan 1995, σ. 200-201, Taylor Frederick 2005, σ. 2-9, 154-155, 157-158, 166-167 και 221-222 και Addison Paul, Biddle Tami Davis, Bloxham Donald, Cox Sebastian, Crang Jeremy A., Lambourne Nicola, Neitzel Sönke, Overy Richard, Russell Alan, Strachan Hew 2006, σ. 62-77

βρετανικών αεροπλάνων από πάνω τους, οι τοπικές αρχές και ο πληθυσμός συνειδητοποίησαν ότι η πόλη τους επρόκειτο να βομβαρδιστεί.<sup>8</sup>

Δέκα λεπτά μετά την πρώτη σειρήνα, πρώτα εμφανίστηκαν τα γρήγορα και ελαφρά βρετανικά αεροπλάνα De Havilland Mosquito, τα οποία χωρίς να αντιμετωπίσουν κάποια εχθρική απειλή, έφτασαν πάνω από τα σκοτεινά κτήρια. Λειτουργούσαν ως Pathfinders και η αποστολή τους ήταν να αναγνωρίσουν και να «σημειώσουν» τον στόχο, με τη ρίψη φωτιστικών βομβών ή «χριστουγεννιάτικων δέντρων» (“Christmas trees”), όπως ήταν γνωστές στους γερμανούς πολίτες. Αυτού του είδους οι βόμβες θα έδιναν τη δυνατότητα στη μεγάλη δύναμη των βομβαρδιστικών που ακολουθούσε να βρει τον στόχο και να τον χτυπήσει ευκολότερα και με μεγαλύτερη ακρίβεια. Σε λίγα λεπτά έφτασαν και τα Lancaster, τα οποία άρχισαν να ρίχνουν τις βόμβες.<sup>9</sup>

Ο πρώτος βομβαρδισμός της Δρέσδης έγινε μεταξύ 22:14 και 22:16 το βράδυ. Στο βομβαρδιστικό σχηματισμό υπήρχε πάντοτε ένας **αρχηγός (master bomber)**, ο οποίος ήταν υπεύθυνος για όλη τη βομβαρδιστική αποστολή. Ήταν υποχρεωμένος να παραμένει καθ’ όλη τη διάρκεια της βομβαρδιστικής αποστολής και να εγκαταλείπει τελευταίος το σημείο βομβαρδισμού. Το πρώτο κύμα βομβαρδισμού ήταν απόλυτα επιτυχημένο και δημιούργησε τον απόλυτο ανεμοστρόβιλο φωτιάς, ο οποίος ενισχύθηκε και από το δεύτερο κύμα βομβαρδισμού και κατέστρεψε το μεγαλύτερο μέρος της πόλης. Η βασική προσοχή της αεροπορικής δύναμης στράφηκε στο στάδιο της πόλης, το οποίο βρισκόταν δυτικά από την παλιά πόλη και σ’ αυτό διεξάγονταν αγώνες σόκερ (soccer). Αποτελούσε ένα από τα μεγαλύτερα αθλητικά σημεία στην πόλη. Αυτό το στάδιο και η γύρω περιοχή, αποτέλεσαν το βασικό στόχο του πρώτου κύματος του βομβαρδισμού της Δρέσδης. Στο πρώτο κύμα βομβαρδισμού βέβαια, χτυπήθηκαν και κατοικημένες περιοχές όπως το **Γιόανστανττ (Johannstadt)**, το ίδιο το ιστορικό κέντρο της Δρέσδης, το οποίο ονομαζόταν **Άλτςτανττ (Altstadt)**, το **Νόιστανττ (Neustadt)**. Προκλήθηκαν τεράστιες καταστροφές, φωτιές και θάνατοι. Εξάλλου, ο βομβαρδισμός της Δρέσδης είχε τις τέλειες συνθήκες, δηλαδή έλλειψη αεράμυνας και πολύ καλό καιρό. Αυτά συνέβαλλαν στο να γίνει ο βομβαρδισμός απόλυτα καταστροφικός. Η Δρέσδη, μετά το πρώτο κύμα βομβαρδισμού, ήταν καλυμμένη από φωτιά και καπνό, κάτι το οποίο δυσκόλευε

<sup>8</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 2-9

<sup>9</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 2-9

τις προσπάθειες των πυροσβεστών για αντιμετώπιση της φωτιάς και την ανθρώπων να διαφύγουν από την πόλη. Το ιστορικό κέντρο της πόλης καταστράφηκε μέσα σε λίγα λεπτά. Καταστράφηκαν και πολλά κτίρια της Γκεστάπο και του ναζιστικού κόμματος. Στην ουσία, σ' αυτό το πρώτο κύμα, καταστρεφόταν η καρδιά της πόλης, ενώ τα προάστια είχαν μείνει ακόμη ανέπαφα.<sup>10</sup>

Το δεύτερο κύμα βομβαρδισμού ήταν ακόμη πιο μεγάλο και ισχυρό από το πρώτο. Κράτησε από τις 01:21 μέχρι τις 01:45 το βράδυ. Και αυτά τα βομβαρδιστικά ήλθαν στο στόχο με τον ίδιο τρόπο, όπως και τα προηγούμενα, μπερδεύοντας την αεράμυνα των Γερμανών. Στις 01:07 χτύπησαν πάλι οι σειρήνες του βομβαρδισμού στη Δρέσδη και ειδικά στα ανέπαφα προάστια της. Ο καιρός ήταν ιδανικός αυτή την ώρα, ενώ το μόνο πρόβλημα που εμπόδιζε τα βομβαρδιστικά να βρουν τον ακριβή στόχο τους ήταν ο καπνός και η φωτιά που έβγαιναν από το ιστορικό κέντρο της πόλης. Ο κύριος στόχος του δεύτερου κύματος βομβαρδισμού ήταν η **Άλτμαρκτ (Altmarkt)**, δηλαδή η ιστορική αγορά της πόλης, αλλά και περιοχές που δεν είχαν βομβαρδιστεί στο πρώτο κύμα, όπως το **Λέμπταν (Löbta)** και το **Φρίνττσιχταντ (Friedrichstadt)**. Επίσης, χτυπήθηκε το **Ζίντφορσταντ (Südvorstadt)**, ο σιδηροδρομικός σταθμός της Δρέσδης και τα νότια προάστια. Η πιο μεγάλη επίθεση έγινε πάλι στο Γιόανσταντ (Johannstadt) και στο **Στρίζεν (Striesen)**. Στην ουσία, σ' αυτές τις περιοχές του δεύτερου κύματος βομβαρδισμού, βρίσκονταν οι πρόσφυγες και όλοι όσοι είχαν χάσει τα σπίτια τους από τη φωτιά του πρώτου κύματος. Οι Βρετανοί φαίνονταν ακόμη πιο σκληροί σ' αυτό το δεύτερο κύμα, καθώς αποφάσισαν να δημιουργήσουν μια ευρύτερη περιοχή καταστροφής και φωτιάς. Έτσι, ο βομβαρδισμός της Δρέσδης απέκτησε μια σημαντική διαφοροποίηση από τους άλλους βομβαρδισμούς, καθώς σε μια μόνο νύχτα καταστράφηκε μια τεράστια

---

<sup>10</sup> Benda-Beckmann Bas Von 2010, σ. 109-110, Cooper Alan 1995, σ. 146-174 και 175-199, Evans Richard J. 2002, σ. 157-159, 166, 184-185 και 191-192, Grayling A. C. 2007, σ. 71-75, Knell Hermann 2003, σ. 252-258, Taylor Frederick 2005, σ. 2-9, 277-289, 294-301, 303-304, 306-307 και 309-313 και Addison Paul, Biddle Tami Davis, Bloxham Donald, Cox Sebastian, Crang Jeremy A., Lambourne Nicola, Neitzel Sönke, Overy Richard, Russell Alan, Strachan Hew 2006, σ. xi-xii και 18-61

περιοχή. Και αυτό το δεύτερο κύμα βομβαρδισμού, όπως και το πρώτο, ήταν απόλυτα επιτυχημένο.<sup>11</sup>

Συνολικά, έπεσαν παραπάνω από 4.500 τόνοι από υψηλά εκρηκτικά (high explosives) και εμπρηστικές βόμβες (incendiary bombs) στην πόλη. Πολλοί πέθαναν στην προσπάθειά τους να ξεφύγουν από τη φλεγόμενη πόλη και άλλοι πέθαναν αποκλεισμένοι στα υπόγεια που είχαν καταφύγει για προστασία. Η φωτιά, ο καπνός και η έλλειψη αέρα ήταν τα βασικά αίτια θανάτου. Ορισμένοι μονάχα κατάφεραν να γλιτώσουν από τη φλεγόμενη πόλη και να σωθούν.<sup>12</sup>

Η επόμενη ημέρα, η Τετάρτη στις 14 Φεβρουαρίου του 1945, ονομάζεται «Τετάρτη της Στάχτης» (“Ash Wednesday”), καθώς όλη η Δρέσδη είχε γίνει στάχτη. Ένας συνολικός αριθμός 431 αμερικανικών αεροπλάνων B-17 flying fortress, διατάχθηκαν να βομβαρδίσουν τη Δρέσδη την επόμενη μέρα. Και οι Αμερικανοί είχαν ως βασικό στόχο να βομβαρδίσουν το κέντρο της Δρέσδης και δευτερευόντως βιομηχανικούς και στρατιωτικούς στόχους. Στις 12:17 το μεσημέρι ξεκίνησε ο βομβαρδισμός της Δρέσδης. Ωστόσο, τα βομβαρδιστικά αεροπλάνα είχαν πολλή μικρή ορατότητα από τους καπνούς, οπότε αποφάσισαν να ρίξουν βόμβες σε μέρη που μπορούσαν να δουν καλύτερα το στόχο, δηλαδή σε βιομηχανικές και κατοικημένες περιοχές στα δυτικά του κέντρου της πόλης, οι οποίες είχαν μείνει πιο ανέπαφες από τους βρετανικούς βομβαρδισμούς σε σχέση με το ιστορικό κέντρο και τα ανατολικά προάστια. Γενικά όμως, ο καπνός και η ξαφνική χειροτέρευση του καιρού δε βοήθησαν στην ακριβή στόχευση. Ο βομβαρδισμός, κράτησε 10 λεπτά. Βέβαια, την βομβάρδισαν ξανά στις 12:30 της ίδιας μέρας. Πάντως, και στις δύο περιπτώσεις δεν ήταν σίγουροι για το πού έπεσαν οι βόμβες. Καταστράφηκαν πολλά εργοστάσια και σπίτια, ωστόσο η αμερικανική επιδρομή ήταν λιγότερο καταστροφική από τις δύο βρετανικές. Οι περιοχές που βομβάρδισαν οι Αμερικανοί ήταν πάλι περιοχές προσφύγων και ανθρώπων κατεστραμμένων από τις νυχτερινές επιδρομές. Έτσι, πολλοί κάτοικοι της Δρέσδης είχαν την αίσθηση ότι τους κυνηγούν για να τους σκοτώσουν. Μέχρι το μεσημέρι στις 14 Φεβρουαρίου 1945 οι κάτοικοι της Δρέσδης είχαν γίνει μάρτυρες 3 καταστροφικών αεροπορικών επιδρομών μέσα σε 12 ώρες.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Grayling A. C. 2007, σ. 71-75, Taylor Frederick 2005, σ. 315-325 και Addison Paul, Biddle Tami Davis, Bloxham Donald, Cox Sebastian, Crang Jeremy A., Lambourne Nicola, Neitzel Sönke, Overy Richard, Russell Alan, Strachan Hew 2006, σ. xi-xii και 18-61

<sup>12</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 326-327, 329-330, 332-335, 337-340, 347, 358 και 362

<sup>13</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 2-9, 363-370 και 373-382



Η Δρέσδη είχε καταστραφεί πλέον ολοκληρωτικά. 13 τετραγωνικά μίλια του ιστορικού της κέντρου, περιλαμβάνοντας και πολύ σημαντικές ποσότητες θησαυρών και έργων τέχνης, καθώς και δεκάδες από τα καλύτερα κτίρια της Ευρώπης, είχαν αφανιστεί. Τουλάχιστον 25.000 ανθρώπινες ζωές, ένα νούμερο πιο κοντά στην πραγματικότητα, χάθηκαν και ίσως, λόγω της ύπαρξης αγνοουμένων, ακόμη και σήμερα και μη αναγνωρισμένων πτωμάτων, αυτός ο αριθμός να είναι μεγαλύτερος. Είναι αλήθεια ότι ο ακριβής αριθμός των θυμάτων από τους βομβαρδισμούς της Δρέσδης αποτελεί σήμερα ένα μεγάλο αντικείμενο συζήτησης και συγκρούσεων, καθώς πολλοί μιλούν για ανακριβή στοιχεία και για ελλείψεις στα στοιχεία της πόλης, που δεν αφήνουν να βγει ένα σταθερό συμπέρασμα για τον ακριβή αριθμό των θυμάτων. Πάντως, από πολλούς θεωρείται ότι το πιο αποδεκτό και αληθινό όριο για τα θύματα των βομβαρδισμών της Δρέσδης είναι μεταξύ 25.000-40.000 νεκρών. Βέβαια, οι παραπάνω ελλείψεις που αναφέρθηκαν, καθώς και η τάση πολλών να αυξάνουν τον αριθμό των θυμάτων χωρίς στοιχεία, ήταν ένας από τους λόγους που γνώρισε ο βομβαρδισμός της Δρέσδης τόση δημοσιότητα και ανάλυση και θεωρήθηκε ως ο χειρότερος βομβαρδισμός στην ιστορία των βομβαρδισμών των γερμανικών πόλεων, στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκόσμιου Πόλεμου. Πολλοί άνθρωποι σχεδόν εξαερώθηκαν, άλλοι αποτεφρώθηκαν ή έπαθαν ασφυξία από τα αποτελέσματα του ανεμοστρόβιλου φωτιάς. Πτώματα υπήρχαν παντού, τα οποία συνελέγησαν από τις αρχές και κάηκαν για να σταματήσει η διάδοση των ασθενειών. Οι περισσότερες καταστροφές στη Δρέσδη, έγιναν στις κατοικημένες περιοχές. Φυσικά, καταστράφηκε και η βιομηχανία της, αφού κατέρρευσαν πολλά εργοστάσια, ωστόσο δε χτυπήθηκαν ιδιαίτερα σημαντικοί στρατιωτικοί στόχοι, ενώ ο σιδηροδρομικός σταθμός της Δρέσδης, παρ' όλες τις καταστροφές του σύντομα επαναλειτούργησε, αν και όχι όπως στο παρελθόν. Αυτές οι καταστροφές δείχνουν και το πού στόχευσαν οι βομβαρδισμοί των Συμμάχων, δηλαδή στο κέντρο της πόλης.<sup>14</sup>

Είναι αλήθεια ότι στις 15 Φεβρουαρίου του 1945 η αμερικανική αεροπορία ξεκίνησε ξανά το βομβαρδισμό της Δρέσδης, ωστόσο απέτυχε να την βομβαρδίσει αποτελεσματικά.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Benda-Beckmann Bas Von 2010, σ. 146-150, Cooper Alan 1995, σ. 201-202 και Taylor Frederick 2005, σ. 2-9, 397-411 και 503-509

<sup>15</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 385-387 και 390-394

Απέμεναν 84 ημέρες μέχρι το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου στην Ευρώπη. Τη νύχτα της 14<sup>ης</sup> με 15<sup>η</sup> Απριλίου του 1945, η βρετανική αεροπορία εκτέλεσε τον τελευταίο στρατηγικό βομβαρδισμό γερμανικής πόλης (area bombing), χτυπώντας το **Πότσνταμ (Potsdam)** και στις 17 Απριλίου η αμερικανική αεροπορία εκτέλεσε την τελευταία καταστροφική αεροπορική επιδρομή κατά της Δρέσδης, στην οποία έλαβαν μέρος 600 αεροπλάνα, τα οποία βομβάρδισαν την Δρέσδη για μιάμιση ώρα. Γι' αυτό θεωρείται η μεγαλύτερη αεροπορική επιδρομή κατά της Δρέσδης. Ήταν μια πολύ ακριβής και επιτυχημένη επιχείρηση με στόχο μόνο το σιδηροδρομικό δίκτυο της πόλης, το οποίο τέθηκε εκτός λειτουργίας.<sup>16</sup>

Πάρα πολλά χρόνια αργότερα και μέχρι και σήμερα η Δρέσδη και ο βομβαρδισμός της, συνεχίζουν να μας απασχολούν, ενώ η αντιπαράθεση σχετικά με την καταστροφή της πόλης συνεχίζεται αμείωτη.<sup>17</sup>

Συμπερασματικά, ο στρατηγικός βομβαρδισμός της Δρέσδης από τους Συμμάχους στις 13 και 14 Φεβρουαρίου του 1945, εντάσσεται στην στρατηγική χρήση της αεροπορικής ισχύος και πιο συγκεκριμένα, στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς γερμανικών πόλεων (area bombing) που εφάρμοζαν οι Σύμμαχοι στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Έχει άμεση σχέση με τις θεωρίες του Ντουέ, οι οποίες κυριαρχούσαν εκείνη την εποχή, ενώ ακολουθεί τον εξαναγκασμό μέσω της τιμωρίας. Η Δρέσδη είχε βομβαρδιστεί και πριν από το 1945 από τις Η.Π.Α., καθώς θεωρείτο σημαντικό βιομηχανικό και στρατιωτικό κέντρο, ωστόσο όχι σε τόσο μεγάλη κλίμακα, όσο στις 13 και 14 Φεβρουαρίου του 1945. Σε εκείνες τις δύο ημέρες και συγκεκριμένα, το βράδυ της 13<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου, η Δρέσδη βομβαρδίζεται σε δύο κύματα από την βρετανική αεροπορία με μεγάλη επιτυχία. Το επόμενο πρωί στις 14 Φεβρουαρίου, η αμερικανική αεροπορία βομβαρδίζει ξανά την Δρέσδη, με αμφίβολα όμως αποτελέσματα, καθώς δεν μπορεί να εντοπίσει καθαρά τους στόχους για βομβαρδισμό. Αναμφίβολα, η Δρέσδη μετά το πέρας των βρετανικών και αμερικανικών βομβαρδισμών, έχει καταστραφεί ολοκληρωτικά, ειδικά το ιστορικό της κέντρο και πολλά από τα προάστιά της, λόγω και του φαινομένου του

<sup>16</sup> Taylor Frederick 2005, σ. 2-9 και 435-436

<sup>17</sup> Grayling A. C. 2007, σ. 209-210, 213, 215-216, 226-229, 231-234, 236-237, 241-242 και 244-270, Taylor Frederick 2005, σ. 2-9 και Addison Paul, Biddle Tami Davis, Bloxham Donald, Cox Sebastian, Crang Jeremy A., Lambourne Nicola, Neitzel Sönke, Overy Richard, Russell Alan, Strachan Hew 2006, σ. 96-122

ανεμοστρόβιλου φωτιάς, που δημιουργήθηκε από τους βομβαρδισμούς. Ο αριθμός των θυμάτων δεν είναι ξεκάθαρος ακόμα και σήμερα, ωστόσο, ο πιο αληθινός υπολογισμός μιλάει για 25.000 με 40.000 νεκρούς. Είναι αλήθεια ότι ο βομβαρδισμός της Δρέσδης θα μπορούσε να μην είναι τόσο καταστροφικός, αν είχαν προβλεφθεί αντιαεροπορικά πυρά και καταφύγια για την προστασία του πληθυσμού, όπως γινόταν σε άλλες γερμανικές πόλεις. Στις 15 Φεβρουαρίου του 1945, οι Η.Π.Α. θα επιχειρήσουν με αποτυχία να την βομβαρδίσουν ξανά, ενώ στις 17 Απριλίου θα βομβαρδιστεί για τελευταία φορά με απόλυτη επιτυχία και θα καταστραφεί ολοκληρωτικά το σιδηροδρομικό της δίκτυο.

### **3.2 Ο Πόλεμος των Έξι Ημερών και η Αεροπορική Στρατηγική του Ισραήλ**

Ο Πόλεμος των Έξι Ημερών του Ιουνίου του 1967 ήταν ο τρίτος αραβοϊσραηλινός πόλεμος. Είχαν προηγηθεί άλλοι 2 από την εποχή της ίδρυσης του κράτους του Ισραήλ στις 14 Μαΐου του 1948. Ο Πόλεμος των Έξι Ημερών ξεκίνησε στις 5 Ιουνίου του 1967 και ολοκληρώθηκε στις 10 Ιουνίου του ίδιου έτους. Στο διάστημα μέχρι το ξέσπασμα του πολέμου, υπήρχαν αψιμαχίες μεταξύ του Ισραήλ και της Ιορδανίας λόγω της άρνησης της Ιορδανίας να εκτρέψει μέρος των υδάτων του Ιορδάνη ποταμού προς το Ισραήλ και αψιμαχίες μεταξύ Ισραήλ και Συρίας για τα εδάφη κάτω από τα υψώματα του Γκολάν (Golan Heights). Η Ιορδανία και η Συρία απαίτησαν τη βοήθεια της Αιγύπτου, ωστόσο, εκείνη είχε εμπλακεί στον εμφύλιο πόλεμο στην Υεμένη, οπότε δεν τη συνέφερε να αντιμετωπίσει στρατιωτικά το Ισραήλ. Έτσι, όλες οι πλευρές αρχικά τουλάχιστον, έμειναν μόνο στο επίπεδο της ρητορείας κατά του Ισραήλ.<sup>18</sup>

Κατά μήκος των συνόρων μεταξύ Ισραήλ και Συρίας υπήρχαν πολλές αποστρατικοποιημένες ζώνες, οι οποίες είχαν δημιουργηθεί από τα Ηνωμένα Έθνη λόγω του ότι δεν είχε ξεκαθαριστεί σε ποιο από τα δύο κράτη ανήκουν και αποτελούσαν αντικείμενο διαμάχης μεταξύ Ισραήλ και Συρίας. Μάλιστα, υπήρχαν και πολλές τρομοκρατικές οργανώσεις, οι οποίες υποστηρίζονταν από τη Συρία για χτυπήματα κατά του Ισραήλ. Και η Ιορδανία υποστήριζε τέτοιες τρομοκρατικές οργανώσεις. Γι' αυτόν το λόγο, υπήρχε τεράστια έχθρα μεταξύ του Ισραήλ και Συρίας, σε αντίθεση με την Αίγυπτο και την Ιορδανία. Το 1967 διοικητής των ενόπλων δυνάμεων της Ιορδανίας ήταν ο **Ριάντ (Riadh)**, ενώ τη γενική εποπτεία

---

<sup>18</sup> Dunstan Simon 2009, σ. 5, 8-12, 14-17, 20, 22 και 25-26, Gat Moshe 2004, σ. 1187-1215, Pollack Kenneth M. 2005, σ. 471-503 και 1968, "Air power and Security", σ. 3-12

είχε ο βασιλιάς **Χουσεΐν**. Ο στρατός της Ιορδανίας αριθμούσε 55.000 άνδρες. Η Συρία είχε 70.000 στρατιώτες.<sup>19</sup>

Προς τα τέλη Μαΐου του 1967, τα πράγματα αλλάζουν, καθώς ο ηγέτης της Αιγύπτου, ο Νάσσερ, εκφώνησε έναν ιδιαίτερα πολεμικό και προκλητικό λόγο, ο οποίος θεωρήθηκε από το Ισραήλ ως **αιτία πολέμου (Casus Belli)**. Άρα, ο πόλεμος ήταν αναπόφευκτος. Ο συνολικός στόχος όλων των Αράβων ήταν να καταστρέψουν το Ισραήλ. Αντίθετα, ο στόχος του Ισραήλ ήταν ξεκάθαρος: να καταστρέψει τον αιγυπτιακό στρατό, να διαλύσει την προσπάθεια των Αράβων να το κατακτήσουν και να σπάσει τον κύκλο της απομόνωσης και της επιθετικότητας που το περικύκλωνε. Βασικός σκοπός ήταν πρώτα να εξαλειφθεί η απειλή της Αιγύπτου και μετά η απειλή της Συρίας και της Ιορδανίας. Έτσι, οι Ισραηλινοί αρχικά προσπάθησαν να μην προκαλέσουν τη Συρία και την Ιορδανία. Δε συνέφερε το Ισραήλ να πολεμά σε όλα τα μέτωπα.<sup>20</sup>

Αναφορικά με το μέτωπο κατά της Αιγύπτου, πρέπει να πούμε τα εξής: σχεδόν όλες οι δυνάμεις της Αιγύπτου είχαν παραταχθεί στη χερσόνησο του Σινά, με σκοπό να λειτουργήσουν αρχικά αμυντικά για να παγιδέψουν το στρατό του Ισραήλ για να τους επιτεθεί και μόλις η ισραηλινή επίθεση θα κατέρρεε, ο αιγυπτιακός στρατός θα περνούσε στην επίθεση. Το σχέδιο όμως αυτό απέτυχε. Ο επικεφαλής των αιγυπτιακών ενόπλων δυνάμεων ήταν ο πρόεδρος Νάσσερ. Τα σχέδια του Ισραήλ αντίθετα, είχαν ως βασικό σκοπό την καταστροφή των αιγυπτιακών δυνάμεων στο Σινά με σκοπό να μπορέσει το Ισραήλ να προωθηθεί στη διάρυνγα του Σουέζ. Όλο αυτό το επιθετικό σχέδιο θα επιτυχανόταν με ένα σαρωτικό προληπτικό χτύπημα από την ισραηλινή αεροπορία, με σκοπό να καταστραφεί η αιγυπτιακή αεροπορία και να αποκτηθεί η αεροπορική υπεροχή. Δηλαδή, θα προηγείτο ο αεροπορικός πόλεμος και μετά η χερσαία επίθεση. Πρωθυπουργός του Ισραήλ εκείνη την εποχή ήταν ο **Λέβι Έσκολ (Levi Eshkol)** και γενικός διοικητής όλων των δυνάμεων του Ισραήλ και Υπουργός Άμυνας ήταν ο στρατηγός **Μοσέ Νταγιάν (Moshe Dayan)**. Το Ισραήλ ξεκίνησε πρώτο τον πόλεμο κατά των Αράβων, διεξάγοντας έτσι έναν προληπτικό πόλεμο. Γενικά το Ισραήλ εκτελούσε επιθετικά σχέδια, ενώ η Αίγυπτος αμυντικά. Συνολικά, το Ισραήλ μπορούσε να χρησιμοποιήσει 250.000 άνδρες, ενώ η Αίγυπτος 210.000

<sup>19</sup> Dunstan Simon 2009, σ. 7-9, 12, 18-20, 22, 24, 26-27 και 31, Gat Moshe 2004, σ. 1187-1215, Pollack Kenneth M. 2005, σ. 471-503 και 1968, "Air power and Security", σ. 3-12

<sup>20</sup> Dunstan Simon 2009, σ. 5, 8-12, 14-17, 20, 22 και 25-26

άνδρες. Μπορεί οι συνολικές δυνάμεις των Αράβων να ήταν ποσοτικά μεγαλύτερες σε σχέση με το Ισραήλ, ωστόσο οι δυνάμεις του Ισραήλ ήταν πιο ισχυρές και καλύτερες ποιοτικά. Οι δυνάμεις των Αράβων επίσης, δεν είχαν συγκεκριμένο δόγμα και ούτε κάποια πολιτική ή στρατιωτική συνεργασία μεταξύ τους. Η Αίγυπτος μπορούσε να διεξάγει πολέμους για μεγάλο χρονικό διάστημα, αντίθετα με το Ισραήλ που προτιμούσε πολέμους μικρής διάρκειας, καθώς οι πόλεμοι μεγάλης διάρκειας δεν ευνοούσαν την οικονομία του.<sup>21</sup>

Στον Πόλεμο των Έξι Ημερών, η ισραηλινή αεροπορία ήταν εξοπλισμένη αποκλειστικά με γαλλικά αεροπλάνα,<sup>22</sup> ενώ ακολούθησε στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον των αιγυπτιακών αεροπορικών βάσεων, ακολουθώντας έτσι τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης. Βέβαια, δεν επετεύχθη τελικά, η παράδοση του εχθρού, οπότε ο εξαναγκασμός θεωρείται αποτυχημένος. Ωστόσο, συνέβαλε στην κατάρρευση του εχθρού και στην γενικότερη νίκη του Ισραήλ.

Οι Ισραηλινοί χρησιμοποίησαν και την τακτική αεροπορική ισχύ, μέσω της εγγύς αεροπορικής υποστήριξης των φίλιων στρατευμάτων. Επίσης, η ισραηλινή αεροπορία διέθετε αεροπλάνα που ήταν ταυτόχρονα βομβαρδιστικά και μαχητικά (fighter-bomber), δηλαδή συνδύαζαν πολλές λειτουργίες και πολλούς ρόλους μαζί. Βασικό αεροσκάφος στον Πόλεμο των Έξι Ημερών ήταν το **Dassault Mirage III CJ**, ένα βομβαρδιστικό και μαχητικό ταυτόχρονα αεροπλάνο.<sup>23</sup>

Η αεροπορική επιχείρηση του Ισραήλ στην αρχή του πολέμου των Έξι Ημερών εναντίον των Αράβων, ονομάστηκε **Επιχείρηση Εστίαση (Operation Moked** στα ισραηλινά και **Operation Focus** στα αγγλικά) και αποτέλεσε το στοιχείο κλειδί για τη νίκη των Ισραηλινών σ' αυτόν τον πόλεμο. Η επιχείρηση αυτή σκοπό είχε το χτύπημα των αεροπορικών βάσεων της Αιγύπτου, του Ιράκ, της Ιορδανίας και της Συρίας στην αρχική μέρα του πολέμου. Έγινε προσπάθεια να καταστραφούν οι αεροδιάδρομοι πρώτα και μετά χτυπήθηκαν τα εχθρικά αεροπλάνα στο έδαφος. Το Ισραήλ είχε δώσει μεγάλη έμφαση στην αεροπορική του επιχείρηση, καθώς θα κρίνονταν πολλά από την έκβασή της. Η εκτέλεση αυτής της επιχείρησης ωστόσο, ήταν δύσκολη. Έπρεπε να χτυπηθούν ταυτόχρονα

---

<sup>21</sup> Aloni Shlomo 2001, σ. 49-55, Dunstan Simon 2009, σ. 5, 8-12, 14-17, 20, 22 και 25-26 και Rodman David 2013, σ. 27-39

<sup>22</sup> Aloni Shlomo 2001, σ. 49-55, Dunstan Simon 2009, σ. 28-30, 32, 34-35 και 38-39 και Rodman David 2013, σ. 27-39

<sup>23</sup> Aloni Shlomo 2001, σ. 49-55, Dunstan Simon 2009, σ. 28-30, 32, 34-35 και 38-39 και Rodman David 2013, σ. 27-39

10 αιγυπτιακές αεροπορικές βάσεις και μετά άλλες 14. Στοιχείο κλειδί για την επιτυχία ή την αποτυχία της αεροπορικής επιχείρησης ήταν η χρονική στιγμή που επιλέχθηκε για να εξαπολυθεί. Αντί να επιτεθεί την αυγή, η ισραηλινή αεροπορία αποφάσισε να περιμένει για κάποιες ώρες, μέχρι τις 07:45π.μ. Εκείνη την ώρα εκτιμούσαν ότι δε θα υπάρξει αντίσταση από τους Αιγυπτίους, καθώς ορισμένοι από τους αεροπόρους έπαιρναν πρωινό στις βάσεις τους και άλλοι δεν είχαν πάει καν ακόμα στις βάσεις. Επίσης, τα αντιαεροπορικά πυρά δεν είχαν ετοιμαστεί ακόμα λόγω της επίσκεψης ενός αιγυπτίου αξιωματούχου. Τα ισραηλινά αεροπλάνα είχαν εξαιρετική ορατότητα πάνω από τον στόχο, ενώ και ο άνεμος δεν ήταν έντονος. Έτσι, οι συνθήκες ήταν ιδανικές και ευνοούσαν έναν βομβαρδισμό ακριβείας. Χτυπήθηκαν οι αιγυπτιακές αεροπορικές βάσεις με εξαιρετική ακρίβεια, οι οποίες αποτελούσαν τον πρωταρχικό στόχο των Ισραηλινών. Τις μεγαλύτερες απώλειες υπέστησαν τα βομβαρδιστικά αεροπλάνα Tupolev Tu-16 που βρίσκονταν στις αεροπορικές βάσεις και μπορούσαν να χτυπήσουν όλες τις πόλεις του Ισραήλ. Υπέστησαν απώλειες και τα υπερηχητικά μαχητικά, όπως το MiG-21, τα υποηχητικά μαχητικά, τα μεταφορικά αεροπλάνα και τα ελικόπτερα. Μετά από τους βομβαρδισμούς, οι αεροδιάδρομοι είχαν καταστραφεί εντελώς. Όλα τα χτυπήματα έγιναν από χαμηλό υψόμετρο, ώστε να αυξηθεί η δυνατότητα χτυπήματος, να μειωθεί η απώλεια καυσίμων και να επιτραπεί η καλύτερη αναγνώριση των στόχων. Επίσης χτυπήθηκε η αεράμυνα, η οποία αποτελούσε τον δεύτερο στόχο και τέλος, χτυπήθηκαν και οι πύραυλοι εδάφους-αέρος (SA-2).<sup>24</sup>

Η Αίγυπτος είχε πιαστεί απροετοίμαστη. Δεν αντέδρασε καθόλου στην αεροπορική επιχείρηση των Ισραηλινών. Το πρώτο κύμα των αεροπορικών επιθέσεων κράτησε 80 λεπτά. Μετά από 10 λεπτά, ένα δεύτερο κύμα αεροπορικών επιθέσεων ξεκίνησε, το οποίο κράτησε 80 λεπτά και αυτό. Στην ουσία, μέσα σε 170 λεπτά, η αιγυπτιακή αεροπορία έχασε 293 αεροπλάνα, ενώ οι απώλειες της ισραηλινής αεροπορίας ήταν ελάχιστες. Έτσι, η αεροπορική επιχείρηση στην Αίγυπτο ήταν απόλυτα επιτυχημένη και η αιγυπτιακή αεροπορία είχε σχεδόν παύσει να υφίσταται. Αμέσως μετά, ξεκίνησε ο χερσαίος πόλεμος κατά της

---

<sup>24</sup> Aloni Shlomo 2001, σ. 49-55, Dunstan Simon 2009, σ. 28-30, 32, 34-35 και 38-39 και Rodman David 2013, σ. 27-39

Αιγύπτου,<sup>25</sup> με την βοήθεια της εγγύς αεροπορικής υποστήριξης των φίλων στρατευμάτων, δηλαδή με την χρήση της τακτικής αεροπορικής ισχύος.

Αναφορικά με το μέτωπο κατά της Συρίας και της Ιορδανίας, πρέπει να πούμε τα εξής: αφού η Ιορδανία είχε μάθει για την αεροπορική επιχείρηση του Ισραήλ κατά της Αιγύπτου, άρχισε να βομβαρδίζει τις ισραηλινές θέσεις κατά μήκος των συνόρων και μέσα στο Ισραήλ. Οι αεροπορικές επιθέσεις ακολουθήθηκαν από χερσαίες επιθέσεις και έτσι το Ισραήλ αναγκάστηκε να απαντήσει και με αεροπορικές και με χερσαίες επιχειρήσεις. Χτυπούσε τις δυνάμεις της Ιορδανίας σε κάθε βήμα, ενώ η εγγύς αεροπορική υποστήριξη στα φίλια στρατεύματα βοήθησε τον ισραηλινό στρατό να προχωρήσει και να καταλάβει ιορδανικές θέσεις βόρεια της Ιερουσαλήμ. Η Ιορδανία χτύπησε με την αεροπορία της τα προάστια του Τελ Αβίβ και τις βάσεις της ισραηλινής αεροπορίας, ενώ σε σύντομο χρονικό διάστημα αεροπλάνα και από το Ιράκ και από τη Συρία χτύπησαν στόχους στο βόρειο Ισραήλ. Έτσι, η ισραηλινή αεροπορία απάντησε την πρώτη ημέρα του πολέμου, χτυπώντας πολλά αεροδρόμια στο Ιράκ, την Ιορδανία και τη Συρία. Χτυπήθηκαν οι αεροπορικές βάσεις της Ιορδανίας, οι οποίες καταστράφηκαν και μέσα σε 30 λεπτά, ολόκληρη η αεροπορία της, η οποία αποτελείτο από 28 αεροπλάνα, καταστράφηκε τελείως. Και η αεροπορία της Συρίας, είχε καταστραφεί στα πλαίσια της αεροπορικής επιχείρησης των Ισραηλινών, καθώς έχασε τα 2/3 της δύναμής της. Παρόμοιες απώλειες υπέστη και το Ιράκ. Μέχρι το βράδυ της 6ης Ιουνίου η ισραηλινή αεροπορία είχε καταστρέψει 416 αραβικά αεροπλάνα εκ των οποίων τα 393 βρίσκονταν στο έδαφος.<sup>26</sup>

Συνολικά, μέχρι το τέλος του πολέμου η ισραηλινή αεροπορία κατέστρεψε συνολικά 450 εχθρικά αεροπλάνα, ενώ εκείνη έχασε μόνο 46. Η ισραηλινή αεροπορική επιχείρηση είχε επιτύχει πέρα από κάθε προσδοκία και το Ισραήλ είχε αποκτήσει αεροπορική κυριαρχία, ένα μοναδικό επίτευγμα στην ιστορία του αεροπορικού πολέμου. Η προληπτική αεροπορική επιχείρηση των Ισραηλινών θεωρείται μία από τις πιο αποφασιστικές επιχειρήσεις στα χρονικά του αεροπορικού πολέμου, καθώς το αποτέλεσμα του πολέμου κρίθηκε στην ουσία στις πρώτες ώρες των αεροπορικών χτυπημάτων. Ωστόσο, ο στρατός του Ισραήλ τις επόμενες μέρες θα χρειαζόταν να δώσει σκληρές μάχες μέχρι την οριστική νίκη

---

<sup>25</sup> Aloni Shlomo 2001, σ. 49-55, Dunstan Simon 2009, σ. 28-30, 32, 34-35 και 38-39 και Rodman David 2013, σ. 27-39

<sup>26</sup> Aloni Shlomo 2001, σ. 49-55, Dunstan Simon 2009, σ. 34, 46-47, 51, 65-67, 78-79 και 89-91 και Rodman David 2013, σ. 27-39

του, καθώς οι εχθροί δεν παραδόθηκαν, απλώς κατέρρεαν όσο περνούσαν οι μέρες.<sup>27</sup> Το Ισραήλ ήταν πλέον έτοιμο να ξεκινήσει τον χερσαίο πόλεμο και κατά της Συρίας και της Ιορδανίας, με την βοήθεια και της εγγύς αεροπορικής υποστήριξης των φίλων στρατευμάτων του.

Για τον αραβικό κόσμο ο Πόλεμος των Έξι Ημερών ήταν μια πραγματική καταστροφή. Για τον Νάσσερ ο πόλεμος αποτέλεσε την κατάρρευση από την οποία δεν κατάφερε να ξεφύγει ποτέ. Το όνειρό του για μια παναραβική Μέση Ανατολή υπό την αρχηγία του διαλύθηκε. Για τον βασιλιά Χουσεΐν ήταν επίσης μια καταστροφή, καθώς έχασε σχεδόν το μισό βασίλειό του στη Δυτική Όχθη, καθώς υπήρχαν εκεί πολλές αγροτικές περιοχές και σημαντικές τουριστικές βιβλικές περιοχές. Για τον Άσαντ (**Hafez Al-Assad**) και τη Συρία η απώλεια των υψιπέδων του Γκολάν ήταν μια καταστροφή και μια ταπείνωση. Ωστόσο, οι αψιμαχίες με το Ισραήλ συνεχίστηκαν, προκειμένου να ανακτηθούν τα χαμένα εδάφη. Για το Ισραήλ, ο Πόλεμος των Έξι Ημερών ήταν μια σημαντική στρατιωτική νίκη. Για πρώτη φορά στην ιστορία, το Ισραήλ απέκτησε πιο ασφαλή σύνορα, ενώ απέκτησε και ένα απρόσμενο στρατηγικό βάθος. Με το τέλος του πολέμου είχε αποκτήσει τα Υψίπεδα του Γκολάν (Golan Heights), τη χερσόνησο του Σινά και τη Δυτική όχθη. Ωστόσο, στις 19 Ιουνίου του 1967 αναγκάστηκε να επιστρέψει απρόθυμα όλη τη χερσόνησο του Σινά στην Αίγυπτο και τα υψίπεδα του Γκολάν στη Συρία, ως αντάλλαγμα για μια συμφωνία ειρήνης. Ωστόσο αυτή η ειρήνη δε θα κρατούσε για πολύ.<sup>28</sup>

Ο Πόλεμος των Έξι Ημερών ήταν ένας αστραπιαίος πόλεμος. Το απόγειο του κεραυνοβόλου πολέμου (Blitzkrieg) σε μια καταπληκτική εκστρατεία, η οποία περιελάμβανε τον συνδυασμό χερσαίων δυνάμεων και αεροπορικών δυνάμεων. Τόσο ο στρατός όσο και η αεροπορία συνεργάστηκαν πολύ καλά. Αυτό οδήγησε και το Ισραήλ στη νίκη. Ο τρίτος αραβοϊσραηλινός πόλεμος ήταν μια ήττα για την Αίγυπτο και τον αραβικό κόσμο, αποτέλεσμα της λανθασμένης στρατηγικής της Αιγύπτου. Από εδώ και πέρα το Ισραήλ θα αποκτήσει στενή σχέση με τις Η.Π.Α., η οποία θα το βοηθήσει στην απόκτηση νέου τύπου αεροπλάνων. Όλα αυτά μετέτρεψαν το Ισραήλ σε μια περιφερειακή υπερδύναμη, η οποία διέθετε και πυρηνικά όπλα, τα οποία μπορούσε να τα χρησιμοποιήσει όποτε ήθελε. Ωστόσο, ο

<sup>27</sup> Aloni Shlomo 2001, σ. 49-55, Dunstan Simon 2009, σ. 34, 46-47, 51, 65-67, 78-79 και 89-91 και Rodman David 2013, σ. 27-39

<sup>28</sup> Aloni Shlomo 2001, σ. 49-55, Dunstan Simon 2009, σ. 34, 46-47, 51, 65-67, 78-79 και 89-91 και Rodman David 2013, σ. 27-39



πόλεμος και η πολιτική του Νάσσερ δημιούργησαν στο μυαλό των Αράβων ένα συνεχές μίσος για τις Η.Π.Α. και το Ισραήλ, με τα οποία ο διάλογος θεωρείτο αδύνατος και η καταστροφή τους η μόνη λύση. Ο Πόλεμος των Έξι Ημερών δεν έθεσε τέλος στις διαμάχες Αράβων και Ισραηλινών, καθώς οι αψιμαχίες και οι συγκρούσεις μεταξύ τους συνεχίστηκαν.<sup>29</sup>

Συμπερασματικά, το Ισραήλ στον Πόλεμο των Έξι Ημερών το 1967, ήρθε σε σύγκρουση με τους Άραβες γείτονές του σε δύο μέτωπα: στο πρώτο μέτωπο στράφηκε εναντίον της Αιγύπτου και στο δεύτερο μέτωπο στράφηκε εναντίον της Ιορδανίας, της Συρίας και του Ιράκ. Στην ουσία, διεξήγαγε έναν προληπτικό, πολύ γρήγορο και σύντομο σε διάρκεια πόλεμο κατά των παραπάνω εχθρών του, καθώς αποφάσισε να τους χτυπήσει πρώτο. Στον Πόλεμο των Έξι Ημερών, το Ισραήλ χρησιμοποίησε τόσο την αεροπορία του, η οποία αποτελείτο εκείνη την εποχή κυρίως από γαλλικά αεροπλάνα, όσο και τον στρατό του και αυτή η πολύ καλή συνεργασία ανάμεσα στις δύο δυνάμεις συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στη νίκη του. Οι αεροπορικές επιχειρήσεις εναντίον των Αράβων γειτόνων του ξεκίνησαν πρώτες και μετά ακολούθησαν οι χερσαίες επιχειρήσεις. Αρχικά, εξουδετερώθηκε η αεροπορία της Αιγύπτου, μετά οι αεροπορίες της Ιορδανίας, της Συρίας και του Ιράκ. Το Ισραήλ απέκτησε αεροπορική κυριαρχία, ένα μοναδικό γεγονός στην ιστορία του αεροπορικού πολέμου και μετά εισέβαλε με τον στρατό του στην επικράτεια των παραπάνω κρατών. Χρησιμοποίησε την στρατηγική αεροπορική ισχύ και προχώρησε σε στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον των εχθρικών αεροπορικών βάσεων. Όταν εισέβαλε στην εχθρική επικράτεια, χρησιμοποίησε και την τακτική αεροπορική ισχύ, προχωρώντας σε επιχειρήσεις εγγύς αεροπορικής υποστήριξης των φίλιων στρατευμάτων. Στην ουσία, ακολούθησε τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης, ο οποίος όμως δεν ήταν επιτυχημένος, καθώς δεν οδήγησε στην παράδοση των αραβικών κρατών. Συνέβαλε βέβαια, στην περαιτέρω κατάρρευση τους. Το αποτέλεσμα του Πολέμου των Έξι Ημερών ήταν νικηφόρο για το Ισραήλ, το οποίο μάλιστα, απέκτησε και νέα εδάφη, όπως τα υψίπεδα του Γκολάν, τη Χερσόνησο του Σινά και την Δυτική Όχθη. Ωστόσο, γρήγορα αναγκάστηκε να επιστρέψει τα υψίπεδα του Γκολάν και την Χερσόνησο του Σινά, προκειμένου να δημιουργηθεί μια ισχνή ειρήνη στην περιοχή. Βέβαια, οι αψιμαχίες ανάμεσα στο Ισραήλ και τις υπόλοιπες αραβικές χώρες συνεχίστηκαν

---

<sup>29</sup> Aloni Shlomo 2001, σ. 49-55, Dunstan Simon 2009, σ. 88-91 και Rodman David 2013, σ. 27-39

και τα επόμενα χρόνια, ενώ το Ισραήλ θα αρχίσει να διαμορφώνει ισχυρούς δεσμούς φιλίας με τις Η.Π.Α. και θα γίνει έτσι, μια περιφερειακή υπερδύναμη.

### 3.3 Ο Πόλεμος του Κόλπου και η Αεροπορική Στρατηγική των Συμμάχων

Στον Πόλεμο του Κόλπου, η συμμαχική αεροπορία απέδειξε ότι μια καινούργια εποχή θα ξεκινήσει στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς<sup>30</sup> και στον εξαναγκασμό του εχθρού, ο οποίος πλέον μπορεί να γίνει και μέσω του αποκεφαλισμού.

Η τεχνολογία αυτή την εποχή φτάνει στο απόγειό της, καθώς αυξάνεται η ακρίβεια στους βομβαρδισμούς και μειώνεται η αποτελεσματικότητα της εχθρικής αεράμυνας. Έτσι, διαμορφώνεται αυτό που ονομάζουμε ως «**επανάσταση στα στρατιωτικά πράγματα**». Πλέον, δεν χρειάζεται να χρησιμοποιείται μαζική δύναμη για το χτύπημα των στόχων, οι οποίοι βρίσκονται και καταστρέφονται πιο εύκολα από πριν.<sup>31</sup> Αντί να χτυπηθεί μόνο ένας στόχος μαζικά, προτιμάται το χτύπημα πολλαπλών στόχων με λιγότερη δύναμη.

Τα αεροπλάνα τεχνολογίας Στελθ (**F-117A**) που χρησιμοποιήθηκαν σε μεγάλο βαθμό σ' αυτόν τον πόλεμο και τα οποία δεν εντοπίζονται από τα εχθρικά ραντάρ, έκαναν τον επιτιθέμενο άτρωτο και τον εχθρό απροστάτευτο. Βοήθησαν μάλιστα, και στο χτύπημα των πιο προστατευμένων και των πιο σημαντικών στόχων στο Ιράκ. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης, συστήματα παγκόσμιου εντοπισμού (GPS), όπλα ακριβείας, συστήματα ηλεκτρονικού πολέμου και αεροπλάνα που συνδύαζαν δύο ρόλους ταυτόχρονα, δηλαδή ήταν και βομβαρδιστικά και μαχητικά (fighter-bomber). Τα υπόλοιπα αεροπλάνα που πήραν μέρος ήταν τα εξής: το βομβαρδιστικό **B-52**, το μαχητικό **F-15E Strike Eagles**, το μαχητικό ακριβείας **F-111**, το μαχητικό **F-16** και το ελικόπτερο **AH-64 Apache**. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης, από τους Συμμάχους και πύραυλοι **Tomahawk**, οι οποίοι προορίζονταν για στόχους στην ξηρά και εκτοξεύονταν από τα συμμαχικά πλοία και τα συμμαχικά υποβρύχια. Εντοπίζονταν δύσκολα από τα εχθρικά ραντάρ και διέθεταν μεγάλη ακρίβεια από μεγάλες αποστάσεις. Θεωρείται ένα πολύ σημαντικό όπλο με πολύ μέλλον και ανήκει στους πυραύλους τύπου **Cruise**. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης και βόμβες (**GBU-28**) που κατευθύνονταν με τη βοήθεια ακτίνων λέιζερ

<sup>30</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12

<sup>31</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12, Mann Edward C. III 1995, σ. 1-6, Pape Robert A. 1996, σ. 211-253, Cohen Eliot A. 1994, σ. 109-124, Keaney Thomas A. 1997, σ. 147-150 και Pape Robert A. 2004

και είχαν μεγάλη διεισδυτική ικανότητα. Αναμφισβήτητα, ο Πόλεμος του Κόλπου ήταν ο πρώτος πόλεμος στην Ιστορία κατά τον οποίο χρησιμοποιήθηκαν **δορυφορικά συστήματα** για την υποστήριξη των επιχειρήσεων. Τα συστήματα αυτά βοήθησαν τις επιχειρήσεις και στην ξηρά και στη θάλασσα και στον αέρα.<sup>32</sup>

Βέβαια, ο Πόλεμος του Κόλπου συνδέεται και με την εμφάνιση μιας νέας θεωρίας σχετικά με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς, δηλαδή της θεωρίας του Γουόρντεν (Warden). Για τον Γουόρντεν το πρωταρχικό κέντρο βάρους ήταν η εχθρική ηγεσία, η οποία έπρεπε και να χτυπηθεί. Στη θεωρία του των 5 δακτυλίων, ο πρώτος δακτύλιος που βρίσκεται στο κέντρο είναι ο πιο σημαντικός και ταυτόχρονα ο πιο ευάλωτος στόχος, αντίθετα ο τελευταίος και ο πιο εξωτερικός στόχος, δηλαδή ο πέμπτος δακτύλιος είναι ο πιο δύσκολος στο να χτυπηθεί και απαιτεί κόστος και χρόνο. Όσο προχωράμε προς το κέντρο, οι στόχοι γίνονται πιο σημαντικοί και πιο ευάλωτοι, με αποκορύφωμα τον πρώτο δακτύλιο στο κέντρο.<sup>33</sup>

Από τις 17 Ιανουαρίου μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου του 1991, η αεροπορία των Η.Π.Α. μαζί με τις αεροπορίες 11 άλλων συμμαχικών, τόσο ευρωπαϊκών, όσο και αραβικών, κρατών συστηματικά επιτέθηκαν και κατέστρεψαν στόχους μέσα στο Ιράκ και στο Κουβέιτ, καθώς και τις ιρακινές δυνάμεις, οι οποίες κατείχαν το Κουβέιτ. Εκατοντάδες συμμαχικών αεροσκαφών έλαβαν μέρος σε όλο το φάσμα των αεροπορικών επιχειρήσεων με πολύ χαμηλές απώλειες. Οι αεροπορικές επιχειρήσεις διήρκεσαν περίπου 43 ημέρες, δηλαδή στην ουσία σε όλη τη διάρκεια του πολέμου, από 17 Ιανουαρίου έως 28 Φεβρουαρίου. Συμμετείχαν σε όλη την αεροπορική επιχείρηση πάνω από 2.780 συμμαχικά αεροσκάφη. Οι Η.Π.Α. διέθεσαν το 50% του συνολικού αριθμού αεροπλάνων της Συμμαχίας (1.300 αεροπλάνα, δηλαδή). Τα υπόλοιπα κράτη της Συμμαχίας διέθεσαν περισσότερα από 600 αεροπλάνα, δηλαδή το 25% του συνόλου.<sup>34</sup> Στον Πόλεμο του Κόλπου χρησιμοποιήθηκε από τους Συμμάχους τόσο η στρατηγική, όσο και η τακτική αεροπορική ισχύς, ενώ υπήρξε σπουδαία συνεργασία στρατού-αεροπορίας (Air-Land Battle). Οι αεροπορικές επιχειρήσεις διενεργήθηκαν πρώτες και

---

<sup>32</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 107-111, 113-124, 136-140, 144, 184, 186-191, 193-198, 201, 203-206, 211-212, 217-218 και 222-223

<sup>33</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12, Warden John A. III 2000, σ. 144-151 και 153-161 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 107-111

<sup>34</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12, U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 107-111, 201, 203-206, 211-212, 217-218 και 222-223, Cohen Eliot A. 1994, σ. 109-124, Keaney Thomas A. 1997, σ. 147-150 και Pape Robert A. 2004

ακολούθησαν οι χειρσαίες επιχειρήσεις. Όλη η επιθετική επιχείρηση εναντίον του Ιράκ ονομάστηκε **«Καταιγίδα της Ερήμου» (“Desert Storm”)**.

Το Ιράκ εισέβαλε στο Κουβέιτ, ένα μικρό πλούσιο σε πετρέλαιο βασίλειο στα δυτικά του περσικού Κόλπου στις 2 Αυγούστου του 1990. Η παρουσία του Ιράκ στο Κουβέιτ έδωσε στο Ιράκ το πλεονέκτημα ελέγχου των πετρελαίων, καθώς ο Σαντάμ Χουσεΐν ήλεγχε το 20% των παγκοσμίων αποθεμάτων πετρελαίου, κάτι το οποίο δεν μπορούσαν να επιτρέψουν οι Σύμμαχοι. Οι επιθετικές επιχειρήσεις τους εναντίον του Ιράκ, που ακολούθησαν, ήταν η απάντηση στην κατοχή του Κουβέιτ και στην άρνηση του Ιράκ να το εγκαταλείψει. Υπήρχαν δύο μέτωπα σ’ αυτές τις επιχειρήσεις: το ένα στο Ιράκ, το άλλο στο Κουβέιτ.<sup>35</sup>

Η αεροπορική επιχείρηση εναντίον του Ιράκ, η οποία ονομάστηκε **«Άμεσος Κεραυνός» (“Instant Thunder”)**, αποτελείτο από 2 ξεχωριστές εκστρατείες, η κάθε μια από τις οποίες είχε διαφορετικούς στόχους. Ο τελικός σκοπός ήταν η απελευθέρωση του Κουβέιτ και η παράδοση του Ιράκ.<sup>36</sup> Ο πρώτος σκοπός επετεύχθη, ο δεύτερος όχι.

Η πρώτη αεροπορική εκστρατεία, της οποίας εμπνευστής ήταν ο Γουόρντεν, διήρκεσε έξι ημέρες και χρησιμοποίησε την στρατηγική αεροπορική ισχύ και τον στρατηγικό βομβαρδισμό του Ιράκ, με το χτύπημα 12 ομάδων στρατηγικών στόχων.<sup>37</sup> Ακολουθήθηκε ο εξαναγκασμός μέσω του αποκεφαλισμού, καθώς τα χτυπήματα κυρίως, αφορούσαν την εχθρική στρατιωτική και πολιτική ηγεσία. Ωστόσο, αυτός ο εξαναγκασμός δεν ήταν επιτυχημένος, καθώς δεν οδήγησε ούτε στην απελευθέρωση του Κουβέιτ, ούτε στην παράδοση του Ιράκ.

Στην δεύτερη αεροπορική εκστρατεία εμπνευστές ήταν ο στρατηγός **Σβάρτσκοφ (Schwarzkopf)** και ο στρατηγός **Τσαρλς Χόρνερ (Charles Horner)**. Διεξήχθη στο Κουβέιτ και η αεροπορία των συμμάχων προέβη εξίσου,<sup>38</sup> στη χρήση της στρατηγικής αεροπορικής ισχύος και των στρατηγικών βομβαρδισμών, υιοθετώντας τον εξαναγκασμό μέσω της άρνησης αυτή τη φορά, με σκοπό την εκδίωξη των ιρακινών δυνάμεων από το Κουβέιτ. Αυτός ο σκοπός επετεύχθη, γι’ αυτό και ο παραπάνω εξαναγκασμός θεωρείται επιτυχημένος. Ωστόσο, αυτή η επιτυχία δεν είναι ολοκληρωτική, καθώς πάλι δεν επετεύχθη ο

<sup>35</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12

<sup>36</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12

<sup>37</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12

<sup>38</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12

τελικός σκοπός, δηλαδή η παράδοση του Ιράκ. Άρα, ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης σ' αυτή την περίπτωση θεωρείται μόνο εν μέρει επιτυχημένος.

Βέβαια, στη δεύτερη αεροπορική εκστρατεία χρησιμοποιήθηκε και η τακτική αεροπορική ισχύς με χτυπήματα κατά των ιρακινών επίγειων δυνάμεων, προκειμένου να προετοιμαστούν οι χερσαίες επιχειρήσεις της Συμμαχίας και με την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων, όταν αυτά ξεκινούσαν τις χερσαίες επιχειρήσεις τους κατά των ιρακινών δυνάμεων στο Κουβέιτ. Γενικά, οι αεροπορικές εκστρατείες σ' αυτόν τον πόλεμο ήταν εξαιρετικά ακριβείς και λιγότερο καταστροφικές. Υπήρχε μεγαλύτερη ακρίβεια στα χτυπήματα και λιγότερη καταστροφή, σε αντίθεση με το παρελθόν στο οποίο είχαμε περισσότερη καταστροφή και λιγότερη ακρίβεια. Στο παρελθόν μάλιστα, τα χτυπήματα είχαν ως στόχο ολόκληρη την κατασκευή μιας υποδομής του εχθρού και η επιτυχία μετριόταν ανάλογα με το πόση φυσική και υλική ζημιά είχε υποστεί αυτή η κατασκευή και ο στόχος γενικότερα. Αντίθετα, από τον Πόλεμο του Κόλπου και μετά, τα χτυπήματα έχουν ως στόχο τη λειτουργία των εχθρικών υποδομών και η επιτυχία υπάρχει, όταν αυτή η λειτουργία σταματήσει, ανεξάρτητα από το πόση ζημιά υπέστη ο στόχος.<sup>39</sup>

Οι στόχοι που χτυπήθηκαν από τους Συμμάχους στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον του Ιράκ, ακολούθησαν την θεωρία των 5 δακτυλίων του Γουόρντεν. Δηλαδή, αναφορικά με τον πρώτο δακτύλιο, χτυπήθηκε η στρατιωτική και πολιτική ηγεσία του Ιράκ, όπως οι προεδρικές κατοικίες, τα εσωτερικά όργανα ασφαλείας, τα κτίρια που στεγάζαν τα γραφεία του κυβερνώντος κόμματος, τα υπουργεία, τα διοικητήρια, τα στρατηγεία, ενώ σημειώθηκαν και επιθέσεις εναντίον των στρατιωτικών και πολιτικών συστημάτων διοίκησης, ελέγχου και επικοινωνιών (C3), όπως οι εγκαταστάσεις των εθνικών τηλεπικοινωνιακών δικτύων, με σκοπό την απομόνωση αυτών που λαμβάνουν τις αποφάσεις και την αργή μετάδοσή τους. Αναφορικά με το δεύτερο δακτύλιο, οι επιθέσεις εστιάστηκαν στην εχθρική παραγωγή. Χτυπήθηκε ο ηλεκτρισμός, το πετρέλαιο, τα εργοστάσια χημικής, βιολογικής και πυρηνικής έρευνας και παραγωγής, καθώς και η στρατιωτική έρευνα, η παραγωγή και η αποθήκευση. Στον τρίτο δακτύλιο χτυπήθηκαν οι υποδομές του Ιράκ, δηλαδή τα συγκοινωνιακά δίκτυα, οι σιδηρόδρομοι και οι γέφυρες. Στον τέταρτο δακτύλιο έγιναν κάποιες,

---

<sup>39</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 1-3, 5-7, 9-10 και 12 και Warden John A. III 2000, σ. 144-151 και 153-161

περιορισμένης έκτασης, ψυχολογικές επιχειρήσεις εναντίον του πληθυσμού και των ξένων εργατών. Όσον αφορά τον πέμπτο δακτύλιο και τις ιρακινές ένοπλες δυνάμεις, τα χτυπήματα έγιναν εναντίον της αεράμυνας του Ιράκ, των ναυτικών του δραστηριοτήτων, των αεροδρομίων του και των πυραυλικών του συστημάτων. Οι παραπάνω βομβαρδισμοί σκοπό είχαν να χτυπήσουν πολλούς στόχους, προκαλώντας μερική καταστροφή, παρά να χτυπήσουν λίγους στόχους και να προκαλέσουν πολλή καταστροφή, αφήνοντας άλλους στόχους ανέγγιχτους. Η Συμμαχία, με τους παραπάνω βομβαρδισμούς, επεδίωκε μάλιστα, να καταβληθεί κάθε προσπάθεια για την ελαχιστοποίηση των απωλειών και των ζημιών στους πληθυσμούς τόσο της Συμμαχίας όσο και του Ιράκ. Ωστόσο, αναπόφευκτα οι αεροπορικές επιχειρήσεις επέφεραν πολλές δυσκολίες στον Ιρακινό λαό (πχ. διακοπή του ηλεκτρικού ρεύματος). Οι Σύμμαχοι απέφυγαν να χτυπήσουν τους πολλούς θρησκευτικούς τόπους και αρχαιολογικούς χώρους που διέθετε η χώρα. Επίσης, απέφυγαν να χτυπήσουν και τον πληθυσμό. Συνήθως, οι αεροπορικές επιχειρήσεις διεξάγονταν το βράδυ, για να αποφευχθούν χτυπήματα εναντίον των αμάχων.<sup>40</sup>

Οι Σύμμαχοι είχαν δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο επιθετικό σχέδιο **4 φάσεων** εναντίον του Ιράκ, το οποίο περιελάμβανε τόσο αεροπορικές, όσο και χερσαίες επιχειρήσεις: στη **φάση 1** θα διεξαγόταν η στρατηγική αεροπορική εκστρατεία κατά του Ιράκ, στη **φάση 2** θα διεξαγόταν η στρατηγική και τακτική αεροπορική εκστρατεία κατά των ιρακινών δυνάμεων στο Κουβέιτ, στη **φάση 3** θα γινόταν προσπάθεια να αδρανοποιηθούν οι «**Φρουροί της Δημοκρατίας**» (“**Republican guard**”), οι οποίοι ήταν στην ουσία μια πραιτοριανή δύναμη πολιτικά πιστή στον Σαντάμ Χουσεΐν, όπως και τα Ες-Ες στον Χίτλερ. Προστάτευε το καθεστώς και αποτελούσε τη στρατιωτική ελίτ του Σαντάμ Χουσεΐν. Είχε καλύτερη ποιότητα σε προσωπικό, πιο σύγχρονο οπλισμό και καλύτερη εκπαίδευση. Έτσι, προστέθηκε στους στόχους για επίθεση, καθώς οι Σύμμαχοι θεωρούσαν ότι η κατάρρευσή της θα μείωνε την ικανότητα των ιρακινών δυνάμεων να τους αντισταθούν στη διάρκεια των χερσαίων επιχειρήσεων στο Κουβέιτ. Επίσης, θα γινόταν προσπάθεια και για την απομόνωση του πεδίου της μάχης στο Κουβέιτ. Τέλος, στη **φάση 4** θα ξεκινούσε η χερσαία επίθεση των Συμμάχων για την απομάκρυνση των ιρακινών δυνάμεων από το Κουβέιτ. Στις

<sup>40</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 16-20 και 23-24 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 111, 113-124, 136-140 και 144

πρώτες 3 φάσεις χρησιμοποιήθηκε μόνο η αεροπορική στρατηγική, ενώ στην 4<sup>η</sup> φάση συνεργάστηκαν οι αεροπορικές και οι επίγειες δυνάμεις. Οι πρώτες 3 φάσεις εκτελέστηκαν ταυτόχρονα και στην ουσία θα προετοίμαζαν την τελική 4<sup>η</sup> φάση. Οι αεροπορικές επιχειρήσεις σ' αυτόν τον πόλεμο έδωσαν έμφαση σε παράλληλα χτυπήματα σε διαφορετικές τοποθεσίες, καθώς θεωρείτο ότι αυτό θα αύξανε την καταστροφή του εχθρού και θα προστάτευε τον επιτιθέμενο. Οι Ιρακινοί δε θα μπορούσαν να συγκεντρώσουν τις άμυνες τους σε ένα μόνο σημείο και θα αναγκάζονταν να διασπασθούν.<sup>41</sup>

Οι Σύμμαχοι ακολούθησαν επιθετικές αεροπορικές και χερσαίες επιχειρήσεις σ' αυτόν τον πόλεμο. Αντίθετα, το Ιράκ είχε ως στρατιωτικό δόγμα την άμυνα και έτσι, χρησιμοποίησε και την αεροπορική του στρατηγική. Γενικότερα, η ιρακινή αεροπορία ήταν κατώτερη από τις αεροπορίες των Συμμάχων στα αεροπλάνα, τα οποία ήταν κυρίως παλαιά γαλλικά και σοβιετικά μαχητικά, στους πιλότους, στους αριθμούς και στα οπλικά συστήματα. Αντίθετα, οι Σύμμαχοι βρίσκονταν στο απόγειο της τεχνολογίας με εκπαιδευμένους πιλότους, τεχνολογικά πλεονεκτήματα και εξελιγμένα οπλικά συστήματα, ενώ υπερείχαν και σε αεροπλάνα. Βέβαια, οι Σύμμαχοι έπρεπε να αντιμετωπίσουν πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες κατά την διάρκεια διεξαγωγής των αεροπορικών εκστρατειών, όπως περιορισμένη ορατότητα και χαμηλή νέφωση, βροχή, υψηλή υγρασία, ομίχλη, πυκνές νεφώσεις. Και η αεράμυνα του Ιράκ είχε πολλές ελλείψεις, καθώς διέθετε κυρίως, απαρχαιωμένα ρωσικά και γαλλικά ραντάρ. Οι δυνάμεις του Σαντάμ Χουσεΐν ήταν πολύ μικρότερες και σε έμπυχο και σε άψυχο υλικό από εκείνες των Συμμάχων, ενώ το Ιράκ γενικά, δεν έδωσε μεγάλη σημασία στην αεροπορία, αλλά στον στρατό του. Βέβαια, χαρακτηριζόταν από μεγάλο αριθμό πολύ ανθεκτικών κτιρίων, τα οποία το έκαναν τον πιο προστατευμένο στόχο στον κόσμο. Μπορούσε, θεωρητικά να αντέξει και σε επίθεση από πυρηνικά όπλα. Ωστόσο, το μονοπώλιο της αμερικανικής αεροπορίας σε όπλα ακριβείας, τα οποία μπορούσαν να διαπεράσουν αυτούς τους ανθεκτικούς στόχους, επέτρεψε στο να γίνει τρωτό το Ιράκ, ειδικά απέναντι στις συμμαχικές βόμβες, οι οποίες καθοδηγούντο με λέιζερ. Επίσης, οι ιρακινές δυνάμεις είχαν κατασκευάσει ένα εντυπωσιακό οδικό δίκτυο, ένα υπόγειο δίκτυο επικοινωνιών και μεγάλο αριθμό υπόγειων χώρων για την αποθήκευση εφοδίων. Υπόγειοι ήταν και όλοι οι σταθμοί

---

<sup>41</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 16-20 και 23-24 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 107-111 και 113-121

διοικήσεως. Έτσι ήταν πολύ δύσκολο να χτυπηθούν και να καταστραφούν τα παραπάνω από τους αεροπορικούς βομβαρδισμούς των Συμμάχων, δημιουργώντας μ' αυτόν τον τρόπο δυσκολίες στους Συμμάχους.<sup>42</sup>

Πρέπει να τονίσουμε ότι η κινητοποίηση των δυνάμεων των Συμμάχων στον πόλεμο του Κόλπου, μπορεί να συγκριθεί με την αντίστοιχη συμμαχική κινητοποίηση στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και ειδικά στην απόβαση στη Νορμανδία. Είναι αναμφισβήτητο ότι η Συμμαχική αεροπορία κατάφερε να σβήσει 50 χρόνια ιρακινής ανάπτυξης μέσα σε λίγες ώρες.<sup>43</sup> Ωστόσο, το Ιράκ δεν παραδόθηκε.

Αναφορικά με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς στο Ιράκ και στο Κουβέιτ, πρέπει να πούμε ότι η πολιτική και η στρατιωτική ηγεσία, καθώς και η στρατιωτική και πολιτική διοίκηση, ο έλεγχος και οι επικοινωνίες, υπέστησαν σοβαρές καταστροφές. Ωστόσο, δεν σκοτώθηκε σχεδόν κανείς από τους υψηλόβαθμους πολιτικούς και στρατιωτικούς ηγέτες του Ιράκ, ούτε έπαψε η επικοινωνία του Σαντάμ Χουσεΐν με το στρατό του στο Κουβέιτ. Είναι αλήθεια ότι είναι δύσκολος ο εντοπισμός και η στόχευση ηγετών, ειδικά όταν εκείνοι, όπως ο Σαντάμ Χουσεΐν, αλλάζουν συνεχώς τόπο και μετακινούνται. Το καθεστώς δεν έπεσε, αλλά αντιμετώπισε πολλά προβλήματα και βρέθηκε στα πρόθυρα της κατάρρευσης. Η ηλεκτρική και πετρελαϊκή παραγωγή του Ιράκ είχε καταστραφεί επίσης. Παρόλα αυτά, ο πληθυσμός δεν αντέδρασε παρά τη στέρηση σε βασικές λειτουργίες λόγω της στέρησης ηλεκτρισμού, ενώ ο Σαντάμ Χουσεΐν διέθετε αποθέματα σε ηλεκτρισμό και σε πετρέλαιο. Αντίθετα, το χτύπημα του πυρηνικού, βιολογικού και χημικού προγράμματος του Ιράκ αντιμετώπισε πολλές δυσκολίες λόγω έλλειψης πληροφοριών από την πλευρά των Συμμάχων για το πού βρισκόταν το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εγκαταστάσεων. Μεγαλύτερα χτυπήματα και πιο αποτελεσματικά έγιναν εναντίον της χημικής και βιολογικής παραγωγής του Ιράκ, ενώ η μεγαλύτερη δυσκολία ήταν στην καταστροφή του πυρηνικού προγράμματος. Γενικά, η καταστροφή των παραπάνω στόχων αποδείχθηκε δύσκολη υπόθεση, καθώς ο Σαντάμ Χουσεΐν διέθετε πολλά κρυμμένα σημεία. Τα χτυπήματα εναντίον της στρατιωτικής παραγωγής του Ιράκ είχαν εξίσου επιτυχία, καθώς επηρεάστηκε αρνητικά η παραγωγή ιρακινών όπλων. Το σύστημα δεν καταστράφηκε

<sup>42</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 28-29, 31-32 και 40-43, Pape Robert A. 1996, σ. 211-253 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 73-74, 76-85, 94-95, 98-104 και 107-111

<sup>43</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 28-29, 31-32 και 40-43



ολοσχερώς, ωστόσο έχασε σημαντικό μέρος της δύναμής του. Επίσης, δυσκολία υπήρχε στην καταστροφή των πυραύλων **Scud**, οι οποίοι μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από τον Σαντάμ Χουσεΐν εναντίον του Ισραήλ. Η δυσκολία οφειλόταν πάλι στην έλλειψη πληροφοριών για την ακριβή δύναμη των παραπάνω πυραύλων που διέθετε το Ιράκ. Και εδώ, όπως και στα όπλα μαζικής καταστροφής, στο τέλος του πολέμου ανακαλύφθηκαν τοποθεσίες όπου υπήρχαν τα παραπάνω όπλα, αλλά δεν είχαν χτυπηθεί, διότι οι Σύμμαχοι δεν τις γνώριζαν. Το χτύπημα αντίθετα, κατά του συστήματος αεράμυνας του Ιράκ, το οποίο αποδείχτηκε πολύ τρωτό, ήταν επιτυχημένο και η Συμμαχία απέκτησε πολύ γρήγορα κάτι μοναδικό, όπως και το Ισραήλ στον Πόλεμο των Έξι Ημερών, δηλαδή αεροπορική κυριαρχία και κατάφερε να συνεχίσει την αεροπορική της εκστρατεία. Το ίδιο επιτυχία είχε και το χτύπημα κατά της ιρακινής αεροπορίας, των αεροπλάνων της, των αεροδρομίων της και των καταφυγίων της.<sup>44</sup>

Επίσης, επιτυχημένη ήταν και η καταστροφή του ιρακινού ναυτικού. Έτσι, οι Σύμμαχοι μπορούσαν να φέρουν τα αεροπλανοφόρα τους πιο κοντά στο Ιράκ, βοηθώντας στον καλύτερο ανεφοδιασμό των αεροπλάνων. Επιτυχημένη ήταν και η καταστροφή των συγκοινωνιακών και σιδηροδρομικών δικτύων και των γεφυρών, καθώς οι ιρακινές δυνάμεις στερούνταν των απαραίτητων μέσων για τη συνέχιση του πολέμου. Έτσι, σύντομα υποχώρησαν από το μέτωπο του Κουβέιτ και το Ιράκ δεν μπορούσε πλέον να προβεί ούτε σε επιθετικές, ούτε σε αμυντικές επιχειρήσεις. Ωστόσο, η καταστροφή των “Φρουρών της Δημοκρατίας” δεν ήταν και τόσο επιτυχημένη τελικά, παρόλο που δόθηκε πολύ έμφαση στην καταστροφή τους, διότι θεωρούνταν ζωτικοί για τη συνέχιση του καθεστώτος του Χουσεΐν. Πολύ μεγάλο μέρος των “Φρουρών της Δημοκρατίας” και του εξοπλισμού τους δεν καταστράφηκαν στη διάρκεια των αεροπορικών βομβαρδισμών. Το γεγονός ότι οι “Φρουροί της Δημοκρατίας” είχαν τοποθετηθεί μακριά από το μέτωπο, τους έδινε τη δυνατότητα να διασκορπιστούν σε μια μεγάλη περιοχή στη διάρκεια των βομβαρδισμών, να εκμεταλλευτούν την προστασία που τους έδινε η έρημος και οι

---

<sup>44</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 51-52, 54-55, 58-63, 65-66 και 68-73 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 107-111 και 113-124, 136-140, 144, 201, 203-206, 211-212, 217-218 και 222-223

αμμοθύελλες και να κρυφτούν πιο αποτελεσματικά, γι' αυτό και δεν αποτελούσαν εύκολο στόχο για τους Συμμάχους.<sup>45</sup>

Οι τακτικές αεροπορικές επιθέσεις των Συμμάχων εναντίον των ιρακινών χερσαίων δυνάμεων στο Κουβέιτ και κυρίως εναντίον των οχημάτων τους, ήταν εξίσου εξαιρετικά επιτυχημένες. Έτσι, δεν χρειάστηκε η χερσαία αναμέτρηση να είναι μακροσκελής και γι' αυτό τον λόγο ο Πόλεμος του Κόλπου ξεχωρίζει.<sup>46</sup>

Γενικά, όλη η αεροπορική επιχείρηση των Συμμάχων θεωρείται επιτυχημένη,<sup>47</sup> καθώς συνέβαλε στη νίκη τους με την βοήθεια και του στρατού. Ωστόσο η αποτυχία της έγκειται στο ότι δεν κατάφερε να οδηγήσει στην επίτευξη του τελικού σκοπού, δηλαδή στην παράδοση του Ιράκ.

Γενικότερα, η αεροπορική εκστρατεία κατά του Ιράκ, η οποία συνδύασε την στρατηγική και την τακτική αεροπορική ισχύ, απέδωσε σημαντικά αποτελέσματα. Έγινε μια γρήγορη και πολύ μεγάλη καταστροφή ενός έθνους, το οποίο στην αρχή του πολέμου διέθετε μία μεγάλη και αξιοπρόσεκτη στρατιωτική δύναμη. Είναι σίγουρο ότι η Συμμαχία είχε μια απόλυτη νίκη σ' αυτόν τον πόλεμο και σημαντικό ρόλο σ' αυτό έπαιξε και η τεχνολογία που διέθεταν οι Σύμμαχοι. Γενικά, πρέπει να πούμε ότι η αεροπορική εκστρατεία κατά του Ιράκ και η συνεργασία στρατού και αεροπορίας ήταν αποφασιστικοί παράγοντες για την ήττα του Σαντάμ Χουσεΐν. Επετεύχθη μάλιστα, ένας από τους βασικούς τελικούς σκοπούς της Συμμαχίας, δηλαδή η απελευθέρωση του Κουβέιτ από το Ιράκ. Ωστόσο δεν επετεύχθη ο πιο βασικός τελικός σκοπός, δηλαδή η παράδοση του εχθρού, καθώς ο Σαντάμ Χουσεΐν δεν συμφώνησε ποτέ στο αίτημα για παράδοση του στρατιωτικού του εξοπλισμού και για αντικατάστασή του στην εξουσία.<sup>48</sup> Όπως ήδη έχουμε αναφέρει, ο εξαναγκασμός μέσω του αποκεφαλισμού απέτυχε, καθώς δεν οδήγησε στην επίτευξη κανενός στόχου, ενώ και ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης θεωρείται αποτυχημένος, καθώς δεν οδήγησε ούτε εκείνος στην παράδοση του

---

<sup>45</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 51-52, 54-55, 58-63, 65-66 και 68-73 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 107-111 και 113-124, 136-140, 144, 201, 203-206, 211-212, 217-218 και 222-223

<sup>46</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 51-52, 54-55, 58-63, 65-66 και 68-73 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 111 και 113-124, 136-140, 144, 201, 203-206, 211-212, 217-218 και 222-223

<sup>47</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 51-52, 54-55, 58-63, 65-66 και 68-73 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 226-228

<sup>48</sup> Davis Richard G. 1996, σ. 73-74 και U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, σ. 226-228

Ιράκ. Βέβαια, πέτυχε την αποχώρηση των ιρακινών δυνάμεων από το Κουβέιτ, γι' αυτό και μπορεί να θεωρηθεί μόνο εν μέρει επιτυχημένος.

Συμπερασματικά, η διεξαγωγή του Πολέμου του Κόλπου από τους Συμμάχους ταυτίζεται με το τεχνολογικό απόγειο στο οποίο είχαν φτάσει και με αυτό που ονομάζουμε ως «επανάσταση στα στρατιωτικά πράγματα». Έχει επιτευχθεί πλέον μεγάλη ακρίβεια στους βομβαρδισμούς, διεξάγονται παράλληλες αεροπορικές επιχειρήσεις, δεν γίνεται χτύπημα ενός στόχου μόνο, αλλά χτύπημα πολλαπλών στόχων μαζί, χρησιμοποιούνται αεροπλάνα τεχνολογίας Στελθ, όπλα ακριβείας, συστήματα παγκόσμιου εντοπισμού, συστήματα ηλεκτρονικού πολέμου, πύραυλοι, αεροπλάνα, τα οποία μπορούν να είναι βομβαρδιστικά και μαχητικά ταυτόχρονα, βόμβες κατευθυνόμενες με λέιζερ, δορυφορικά συστήματα. Ο Πόλεμος του Κόλπου συνδέεται άμεσα και κυρίως, η αεροπορική εκστρατεία των Συμμάχων στο Ιράκ, με τις θεωρίες του Γουόρντεν για τους 5 δακτυλίους. Η αεροπορική επιχείρηση των Συμμάχων διαρκεί 43 ημέρες, από τις 17 Ιανουαρίου μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου του 1991, όσο δηλαδή και όλος ο πόλεμος. Οι Σύμμαχοι χρησιμοποίησαν τόσο την στρατηγική, όσο και την τακτική αεροπορική ισχύ, ενώ υπήρξε μια πολύ επιτυχημένη συνεργασία στρατού-αεροπορίας (Air-Land Battle). Όπως και στον Πόλεμο των Έξι Ημερών, έτσι και στον Πόλεμο του Κόλπου διεξήχθησαν πρώτες οι αεροπορικές επιχειρήσεις, οι οποίες μάλιστα, οδήγησαν και στην απόκτηση της αεροπορικής κυριαρχίας και μετά ακολούθησαν οι χερσαίες επιχειρήσεις. Η αεροπορική επιχείρηση των Συμμάχων έγινε σε δύο μέτωπα: το ένα ήταν στο Ιράκ και το άλλο στο Κουβέιτ. Ο τελικός σκοπός της ήταν η αποχώρηση των ιρακινών δυνάμεων από το Κουβέιτ και η παράδοση του Ιράκ. Επετεύχθη μόνο το πρώτο. Η αεροπορική επιχείρηση χωρίστηκε σε δύο αεροπορικές εκστρατείες. Η πρώτη αεροπορική εκστρατεία περιελάμβανε στρατηγικούς βομβαρδισμούς στο Ιράκ και ακολούθησε τον εξαναγκασμό μέσω του αποκεφαλισμού, ο οποίος απέτυχε να οδηγήσει τόσο στην απελευθέρωση του Κουβέιτ, όσο και στην παράδοση του εχθρού. Η δεύτερη αεροπορική εκστρατεία περιελάμβανε στρατηγικούς βομβαρδισμούς στο Κουβέιτ, αλλά και χρήση της τακτικής αεροπορικής ισχύος με την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων. Υιοθετήθηκε ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης, ο οποίος οδήγησε μεν στην απελευθέρωση του Κουβέιτ, ωστόσο και αυτός δεν πέτυχε την παράδοση του εχθρού. Άρα, θεωρείται μόνο εν μέρει επιτυχημένος. Η αεροπορική

επιχείρηση συνέβαλε στην γενικότερη κατάρρευση του εχθρού και στη νίκη των Συμμάχων, με την βοήθεια και του στρατού. Ωστόσο, απέτυχε στην επίτευξη του πιο βασικού τελικού σκοπού, δηλαδή στην παράδοση του Ιράκ.

### **3.4 Σύγκριση των Παραπάνω Τριών Περιπτώσεων Εφαρμογής της Αεροπορικής Στρατηγικής**

Αν πρέπει να γίνει μια σύγκριση των τριών περιπτώσεων εφαρμογής της αεροπορικής στρατηγικής, οι οποίες παρουσιάστηκαν παραπάνω, θα μπορούσαμε να πούμε ότι στις τρεις παραπάνω περιπτώσεις ακολουθούνται τα τρία είδη εξαναγκασμού, δηλαδή στον βομβαρδισμό της Δρέσδης ακολουθείται ο εξαναγκασμός μέσω της τιμωρίας, στον Πόλεμο των Έξι Ημερών ακολουθείται ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης και στον Πόλεμο του Κόλπου ακολουθείται ο εξαναγκασμός τόσο μέσω του αποκεφαλισμού, όσο και μέσω της άρνησης. Σε καμία από τις τρεις περιπτώσεις δεν επετεύχθη ο τελικός σκοπός, δηλαδή η παράδοση του εχθρού και γι' αυτό το λόγο, ο εξαναγκασμός θεωρείται αποτυχημένος. Βέβαια, ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης στον Πόλεμο του Κόλπου μπορεί να θεωρηθεί επιτυχημένος, αλλά μόνο εν μέρει, γιατί οδήγησε μεν στην απελευθέρωση του Κουβέιτ, απέτυχε δε, να οδηγήσει στην παράδοση του εχθρού. Επίσης, σε αντίθεση με τον βομβαρδισμό της Δρέσδης και τον Πόλεμο των Έξι Ημερών, ο Πόλεμος του Κόλπου χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερη τεχνολογική εξέλιξη, ακρίβεια στους βομβαρδισμούς, νέους τύπους αεροπλάνων, όπως αεροπλάνα τεχνολογίας Στελθ, αεροπλάνα που είναι ταυτόχρονα μαχητικά και βομβαρδιστικά και μη επανδρωμένα αεροπλάνα. Τέλος, ο βομβαρδισμός της Δρέσδης από τους Συμμάχους εντάσσεται στην στρατηγική χρήση της αεροπορικής ισχύος και μάλιστα, στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς πόλεων (area-bombing), ο Πόλεμος των Έξι Ημερών χαρακτηρίζεται από την χρήση της στρατηγικής αεροπορικής ισχύος από το Ισραήλ, με χτυπήματα εναντίον των εχθρικών αεροπορικών βάσεων, αλλά και με την χρήση της τακτικής αεροπορικής ισχύος, με την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων και ο Πόλεμος του Κόλπου χαρακτηρίζεται και εκείνος τόσο από την χρήση της στρατηγικής αεροπορικής ισχύος από τους Συμμάχους, με χτυπήματα εναντίον της εχθρικής ηγεσίας, αλλά και εχθρικών στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων, όσο και με τη χρήση της τακτικής αεροπορικής ισχύος, με την εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### Η Μελλοντική Εξέλιξη της Αεροπορικής Στρατηγικής

#### 4.1 Το Μέλλον της Αεροπορικής Στρατηγικής και τα Μη Επανδρωμένα

##### Αεροπλάνα

Σίγουρα, οι ρόλοι της αεροπορικής στρατηγικής θα παραμείνουν οι ίδιοι και στο μέλλον, ωστόσο η τεχνολογία της θα αλλάξει σε μεγάλο βαθμό. Τα **μη επανδρωμένα αεροπλάνα** αντανakλούν την τεχνολογική εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής στο μέλλον και, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, κυριαρχούν στις μέρες μας ως ένα από τα πιο βασικά είδη αεροπλάνων. Είναι βέβαιο ότι θα συνεχίσουν να κυριαρχούν και στο μέλλον, αποτελώντας ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της μελλοντικής εξέλιξης της αεροπορικής στρατηγικής.

Έχουν πολλές ονομασίες, όπως **μη επανδρωμένο εναέριο όχημα (UAV-Unmanned Aerial Vehicle)**.<sup>1</sup> Αυτή η ονομασία είναι και η συνηθέστερη στις μέρες μας.

Επίσης, ονομάζονται **μη επανδρωμένα (drones)**, ένα όνομα, το οποίο προήλθε από τη Βρετανία τη δεκαετία του 1930 και είναι η παλαιότερη ονομασία των μη επανδρωμένων αεροπλάνων. Χρησιμοποιείτο για τα πιο απλά και παλιά μη επανδρωμένα αεροπλάνα του Βιετνάμ, τα οποία πετούσαν μόνο σε αναγνωριστικές αποστολές. Η ονομασία **μη επανδρωμένο εναέριο σύστημα (UAS-Unmanned Aerial System)**, δίνει έμφαση στην ύπαρξη ενός ολόκληρου συστήματος, το οποίο περιλαμβάνει το μη επανδρωμένο αεροπλάνο, τους επίγειους σταθμούς ελέγχου και πτήσης των μη επανδρωμένων αεροπλάνων και τα δίκτυα επικοινωνιών. Η ονομασία **μη επανδρωμένο μαχητικό εναέριο όχημα (UCAV-Unmanned Combat Air Vehicle)**, συνήθως αναφέρεται σε οπλισμένα μη επανδρωμένα αεροπλάνα, ενώ τα **μικρο-αεροπορικά οχήματα (MAV-Micro Air Vehicles)** είναι χρήσιμα για στρατιώτες και την αστυνομία που δρουν στους στενούς δρόμους της πόλης ή σε περιοχές γεμάτες με κόσμο. Τα παραπάνω οχήματα πετούν μόνο για λίγη ώρα, επειδή δεν μπορούν να μεταφέρουν πολλά καύσιμα λόγω του μικρού μεγέθους τους. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, έχει επιμηκυνθεί ο χρόνος πτήσης τους. Η ονομασία **μικρά, μη επανδρωμένα αεροπορικά συστήματα (SUAS-Small Unmanned Aircraft Systems)**

<sup>1</sup> Love Paul 2011, σ. 3-14

αναφέρεται στα μικρά σε μέγεθος μη επανδρωμένα αεροπλάνα. Τα **αυτόνομα ιπτάμενα αεροπλάνα (RPA-Remotely Piloted Aircraft)** είναι κυρίως, τα μεγάλα σε μέγεθος μη επανδρωμένα αεροπλάνα, όπως το **Predator**, το **Reaper** και το **Global Hawk**.<sup>2</sup>

Όλες οι παραπάνω ορολογίες, χρησιμοποιούνται για τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα. Ωστόσο, όπως έγινε φανερό, υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ τους. Τα περισσότερα από τα μεγάλα μη επανδρωμένα αεροπλάνα μπορούν να πετάξουν αυτόνομα με βάση ένα προγραμματισμένο σχέδιο πτήσης, με τον πιλότο να παίρνει τον έλεγχο μόνο όταν αυτό χρειάζεται και όταν πρέπει να γίνει κάποια αλλαγή στην πορεία του αεροπλάνου. Υπάρχουν δύο βασικά είδη των μη επανδρωμένων αεροπλάνων. Εκείνα που πρέπει να ελέγχονται από τους πιλότους του εδάφους και εκείνα, τα οποία μπορούν να πετούν αυτόνομα, χωρίς ανθρώπινη παρέμβαση ή καθοδήγηση. Στο μέλλον, θα αναπτυχθούν πιο εξελιγμένα ηλεκτρονικά συστήματα, τα οποία θα αφήνουν τα μη επανδρωμένα να «σκέφτονται» από μόνα τους και να παίρνουν αποφάσεις, όπως το αν θα ξεκινήσουν ή όχι μια επίθεση εναντίον ενός στόχου. Τα μη επανδρωμένα μπορούν να μείνουν για πολλές ώρες στον αέρα, ίσως και πιο πολλές από τα επανδρωμένα αεροπλάνα, ωστόσο δεν μπορούν ακόμα να ανεφοδιαστούν με καύσιμα στον αέρα.<sup>3</sup>

Το μικρότερο μη επανδρωμένο αεροπλάνο είναι το **Nano Humming bird**, ενώ το μεγαλύτερο μη επανδρωμένο αεροπλάνο είναι το **Global Observer**, το οποίο είναι μεγάλου υψομέτρου και μεγάλης αντοχής μη επανδρωμένο αεροπλάνο. Μπορεί να μείνει για μία εβδομάδα στον αέρα, στα 55.000 με 65.000 πόδια και μπορεί να προσφέρει δορυφορική κάλυψη μιας συγκεκριμένης περιοχής.<sup>4</sup>

Για πρώτη φορά, οι Η.Π.Α. χρησιμοποίησαν τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα στον πόλεμο του Βιετνάμ, για αναγνωριστικές αποστολές πάνω από το Βόρειο Βιετνάμ. Στη διάρκεια του πολέμου του Γιομ Κιπούρ, οι Ισραηλινοί, αποφάσισαν να αναπτύξουν και εκείνοι μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία ήταν πολύ εξελιγμένα και αποτελεσματικά. Γι'αυτό ήταν και τα πρώτα που χρησιμοποιήθηκαν για επιθέσεις εναντίον στόχων, όπως οι πύραυλοι της Συρίας στον πόλεμο στο Λίβανο, το 1982. Η μεγάλη επιτυχία των μη επανδρωμένων του

---

<sup>2</sup> Love Paul 2011, σ. 3-14

<sup>3</sup> Love Paul 2011, σ. 3-14

<sup>4</sup> Love Paul 2011, σ. 3-14

Ισραήλ, ώθησε και άλλες χώρες στο να ξεκινήσουν να δημιουργούν παρόμοια αεροπλάνα. Με το πέρασμα των χρόνων, η χρήση των μη επανδρωμένων για στρατιωτικούς σκοπούς όλο και αυξάνεται, ειδικά στις Η.Π.Α. Εκεί, ο στρατός κυρίως, χρησιμοποιεί τα εξής μη επανδρωμένα: το **RQ-7 Shadow**, το **RQ-11B Raven** και το **MQ-1C Gray Eagle**, το οποίο ήταν μία πιο νεότερη και εξελιγμένη μορφή του MQ-1 Predator. Η αεροπορία, πετάει κυρίως τα εξής μη επανδρωμένα αεροπλάνα: τα πιο μικρά μη επανδρωμένα, όπως το Raven και το **Scan Eagle**, και τα πιο μεγάλα μη επανδρωμένα, όπως το MQ-1 Predator, το MQ-9 Reaper και το RQ-4 Global Hawk. Το MQ-1 Predator και το MQ-9 Reaper είναι αεροπλάνα **μεσαίου υψομέτρου και μεγάλης σε διάρκεια αντοχής**, το Global Hawk RQ-4 είναι αεροπλάνο **μεγάλου υψομέτρου** και μεγάλης σε διάρκεια αντοχής. Το 2009, οι Η.Π.Α. είχαν παραπάνω από 7.000 μη επανδρωμένα αεροπλάνα, ο αριθμός των οποίων τείνει να αυξηθεί και έτσι, τα επόμενα είκοσι χρόνια, η αμερικανική αεροπορία αναμένεται να έχει ολόκληρες μοίρες με μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία θα είναι ταυτόχρονα μαχητικά, βομβαρδιστικά, αναγνωριστικά. Διαθέτει δε και ένα **μη επανδρωμένο ελικόπτερο**, το οποίο δίνει τη λύση στους ανταρτοπόλεμους και στο πρόβλημα του εντοπισμού των ανταρτών. Περισσότερες από 40 χώρες τα χρησιμοποιούν σήμερα και στο μέλλον αυτός ο αριθμός θα αυξηθεί.<sup>5</sup>

Τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα έχουν ορισμένα **πλεονεκτήματα**, αλλά και **μειονεκτήματα**. Αναφορικά με τα πλεονεκτήματά τους, πρέπει να πούμε ότι με την χρήση τους δεν τίθεται σε κίνδυνο η ανθρώπινη ζωή και το πλήρωμα ενός αεροπλάνου. Αποφεύγεται τυχόν αιχμαλωσία των πληρωμάτων των αεροπλάνων από τον εχθρό. Επίσης, μπορούν να μείνουν στον αέρα για 24 ή παραπάνω ώρες, επιχειρώντας αναγνωρίσεις και παρατηρήσεις του εχθρού, πάνω από μια συγκεκριμένη περιοχή, χωρίς ταυτόχρονα να υπάρχει κίνδυνος αποκάλυψής τους από τον εχθρό, καθώς είναι αφανή και αθόρυβα, δεν έχουν μια προφανή και προβλέψιμη θέση και συχνά είναι μη ανιχνεύσιμα, λόγω και της τεχνολογίας Στελθ. Αυτό βοηθάει στην καλύτερη επίθεση εναντίον των στόχων και στην μείωση των παράπλευρων απωλειών. Επίσης, δίνουν σημαντική βοήθεια στο στρατό, ο οποίος πλέον ξέρει τι να περιμένει από τον εχθρό, ποιες θα είναι οι

<sup>5</sup> Blom John David 2010, σ. 82-84, 86, 91-92 και 94-98, Love Paul 2011, σ. 15-44, Zaloga Steven J. 2008, σ. 4-44 και Amouzegar Mahyar A., Drew John G., Lynch Kristin F., Shaver Russell, Snyder Don 2005, σ. xvii, 1 και 5

επόμενες κινήσεις του. Επίσης, τα μη επανδρωμένα, τα οποία φέρουν οπλισμό, χρησιμοποιούνται για το χτύπημα στόχων,<sup>6</sup> βοηθώντας έτσι στη διεξαγωγή των αεροπορικών επιχειρήσεων.

Καθώς δεν υπάρχουν πιλότοι μέσα στο μη επανδρωμένο αεροπλάνο, αυξάνεται ο οπλισμός που θα μεταφερθεί για την εκτέλεση της αποστολής. Αναλαμβάνουν αποστολές υψηλού κινδύνου ενάντια σε βαριά υπερασπιζόμενους στόχους, ενώ γενικά, δρουν σε περιβάλλοντα ακατάλληλα για την ανθρώπινη ζωή. Έτσι, αποδεδειγμένα τα επανδρωμένα, μαχητικά αεροσκάφη, τα οποία θα εμπλέκονταν στις αντίστοιχες αποστολές και πλέον, μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε πιο σύνθετες και πιο δύσκολες αποστολές, στις οποίες είναι απαραίτητος ο ανθρώπινος παράγοντας. Επίσης, τα μη επανδρωμένα είναι πολύ πιο φθηνά αεροπλάνα από τα επανδρωμένα.<sup>7</sup>

Έχουν όμως και μειονεκτήματα. Είναι τρωτά σε εχθρικές ηλεκτρονικές παρεμβολές και έτσι, γίνονται εύκολος στόχος για τον εχθρό. Είναι συνήθως ευάλωτα στα αντιαεροπορικά όπλα του εχθρού, καθώς και σε διακοπές στις επικοινωνίες τους, είτε από φυσικά αίτια, είτε από τον εχθρό. Τα νεώτερα μη επανδρωμένα βέβαια, θα είναι ικανά να πετούν ψηλότερα και γρηγορότερα, ενώ θα μπορούν να ανταπαντούν στα εχθρικά πυρά. Έτσι, θα γίνουν λιγότερο ευάλωτα στην αεράμυνα του εχθρού. Ένα άλλο πρόβλημα είναι οι δυσκολίες και οι καθυστερήσεις στην επικοινωνία μεταξύ του μη επανδρωμένου και των χειριστών του στο έδαφος. Ωστόσο, ίσως και αυτό το πρόβλημα θα μπορέσει να λυθεί στο μέλλον, όσο βελτιώνεται και η τεχνολογία. Επίσης, η περιορισμένη οπτική γωνία των μη επανδρωμένων σε σχέση με τον χώρο γύρω τους, δημιουργεί δυσκολίες στις πτήσεις τους σε σχέση με τα επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία πετούν ευκολότερα, καθώς οι πιλότοι έχουν μια σφαιρική εικόνα του χώρου γύρω τους. Ίσως, και αυτό το πρόβλημα να βελτιωθεί στο μέλλον. Ο καιρός επηρεάζει πολύ τα μη επανδρωμένα και κυρίως, τα μικρά μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία επηρεάζονται από τον άνεμο. Και τα μεγαλύτερα όμως μη επανδρωμένα αεροπλάνα επηρεάζονται από τον καιρό και ειδικότερα από την βροχή. Γενικά, οι καιρικές συνθήκες επηρεάζουν τις επικοινωνίες μεταξύ του μη επανδρωμένου και των ελεγκτών του. Είναι αλήθεια πως υπάρχει ο φόβος ότι τα μη επανδρωμένα μπορούν να χρησιμοποιηθούν, αν πέσουν σε λάθος χέρια, από τρομοκράτες για

---

<sup>6</sup> Love Paul 2011, σ. 15-44

<sup>7</sup> Love Paul 2011, σ. 15-44



τρομοκρατικές ενέργειες κατά των Η.Π.Α., ειδικά τα μικρά σε μέγεθος. Επιπροσθέτως, τα μη επανδρωμένα αντιμετωπίζουν δυσκολία στην ακρίβεια στο χτύπημα του στόχου, λόγω και των όπλων που χρησιμοποιούν, τα οποία δεν τους δίνουν μεγάλο περιθώριο για να επιτύχουν την ακρίβεια που επιθυμούν. Ένα άλλο πρόβλημα είναι ότι οι χειριστές των μη επανδρωμένων έχουν δυσκολία πολλές φορές στο να διακρίνουν ανάμεσά στους αμάχους και στους στρατιώτες. Τα μη επανδρωμένα γενικά, δεν έχουν πολλές δυνατότητες για ελιγμούς στον αέρα, όπως τα επανδρωμένα αεροπλάνα. Δε μπορούν εύκολα ούτε να επιταχύνουν, ούτε να στρίψουν, ούτε να «αναρριχηθούν», αλλά και ούτε να «βουτήξουν» προς τα κάτω.<sup>8</sup> Δεν έχουν δυνατότητες δηλαδή, για απότομες κινήσεις στον αέρα και αυτό τα κάνει πιο ευάλωτα στον εχθρό.

Αυτή τη στιγμή τα μόνα οπλισμένα μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία μπορούν να χτυπήσουν στόχους, είναι το MQ-1 Predator και το MQ-9 Reaper. Μόνο τα οπλισμένα μη επανδρωμένα αεροπλάνα μπορούν να μεταφέρουν και να χρησιμοποιήσουν όπλα. Το Predator χρησιμοποιείται και για εχθρικές αναγνωρίσεις, αφού έχει κάμερες και αισθητήρες. Μπορεί να μεταφέρει και να εκτοξεύσει πυραύλους **Hellfire** ή άλλα όπλα, ενώ έχει την δυνατότητα να μένει πάνω από ένα στόχο για παραπάνω από 24 ώρες και να χρησιμοποιεί λιγότερα καύσιμα από ένα επανδρωμένο F-16 για παράδειγμα, το οποίο μπορεί να μείνει μόνο για μια ώρα πάνω από ένα στόχο. Το Reaper, γνωστό και ως Predator B, έχει σαν βασικό στόχο του να επιτεθεί εναντίον συγκεκριμένων στόχων. Ο δεύτερος ρόλος του είναι οι εχθρικές αναγνωρίσεις και παρατηρήσεις. Έχει ένα πιο ολοκληρωμένο σύστημα αισθητήρων και καμερών, ενώ μεταφέρει και εκείνο πολλά όπλα, όπως τους πυραύλους Χέλφαιιαρ, **βόμβες καθοδηγούμενες με λέιζερ (GBU-12 laser-guided bombs)** και άλλα είδη όπλων και πυραύλων. Το RQ-4 Global Hawk αντίθετα, χρησιμοποιείται μόνο για αναγνώριση και παρατήρηση του εχθρού, ενώ προσφέρει αεροπορική κάλυψη του πεδίου της μάχης, ανεξαρτήτων καιρικών συνθηκών, μέρας ή νύχτας. Το RQ-7 Shadow χρησιμοποιείται για εξίσου για αναγνωριστικές αποστολές. Πολλοί πιστεύουν ότι στο μέλλον, τα μη επανδρωμένα θα αποκτήσουν και μια άλλη ικανότητα, δηλαδή θα εμπλέκονται μεταξύ τους σε αερομαχίες (dogfights).<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Love Paul 2011, σ. 15-44

<sup>9</sup> Love Paul 2011, σ. 15-44

Τόσο τα μη επανδρωμένα όσο και τα επανδρωμένα αεροπλάνα έχουν τον ίδιο αριθμό πτώσεων. Τα μεγάλα μη επανδρωμένα αεροπλάνα έχουν μηχανές τζετ. Τα μικρά μη επανδρωμένα αεροπλάνα χρησιμοποιούν μηχανές με αντλία και μπορούν να απογειωθούν και να προσγειωθούν πάνω σε ένα αεροπλανοφόρο, όπως το **X-47B**, το οποίο έχει σχεδιασθεί για να είναι ένα μη επανδρωμένο με τεχνολογία Στελθ και να επιτίθεται εναντίον στόχων. Έχει μηχανή τζετ, πετάει πολύ γρήγορα, ξεφεύγει από τα ραντάρ και μπορεί να φέρει εις πέρας πολλές αποστολές, σε σχέση με τα Predators και τα Reapers. Θεωρείται ότι αντιπροσωπεύει με τον καλύτερο τρόπο τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα του μέλλοντος και εντάσσεται στα **νέας γενιάς** μη επανδρωμένα.<sup>10</sup>

Στο μέλλον, θα δοθεί έμφαση όχι μόνο στην παραγωγή, όπως ήταν μέχρι τώρα, μη επανδρωμένων για τακτικά χτυπήματα, αλλά και στην ανάπτυξη μη επανδρωμένων για στρατηγικά χτυπήματα και στρατηγικούς βομβαρδισμούς. Η δημιουργία του X-47B είναι ένα καλό παράδειγμα αυτής της νέας τάσης στο μέλλον. Υπάρχει και η κατηγορία των μικρο-μη επανδρωμένων αεροπλάνων (micro UAVs), τα οποία είναι στην ουσία μινιατούρες. Όλο και περισσότερο θα κερδίζουν έδαφος στα επόμενα χρόνια, μπορούν να μεταφερθούν παντού και από οπουδήποτε, λόγω του μικροσκοπικού μέγεθους τους και χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο ως αντιαεροπορικοί πύραυλοι. Ένα άλλο χαρακτηριστικό που θα κυριαρχήσει στα μη επανδρωμένα στο μέλλον, είναι η δημιουργία των **ηλεκτρικών** μη επανδρωμένων αεροπλάνων, τα οποία θα διαθέτουν τεχνολογία λέιζερ και θα μπορούν μ'αυτόν τον τρόπο να παραμένουν στον αέρα, χωρίς χρονικούς περιορισμούς. Επίσης, υπάρχει η τάση για την δημιουργία στο μέλλον ενός μη επανδρωμένου αεροπλάνου, το οποίο θα μπορεί να παραμένει στον αέρα, χωρίς καμία υποστήριξη, **για παραπάνω από πέντε χρόνια**. Μάλιστα, στο μέλλον πολλοί πιστεύουν ότι τα μη επανδρωμένα θα μπορούν να απογειώνονται κατακόρυφα και όταν θα προσγειώνονται, θα απελευθερώνουν μικρά, οπλισμένα **ρομπότ**, τα οποία πιθανότατα θα καθοδηγούνται από το μη επανδρωμένο, μόλις εκείνο θα απογειωνόταν ξανά, για να εξαπολύσουν επίθεση εναντίον των εχθρικών επίγειων δυνάμεων, αντικαθιστώντας έτσι, τους στρατιώτες στο πεδίο της μάχης. Στο μέλλον, γενικότερα, επιζητείται η αύξηση της εμβέλειας και της αντοχής των μη επανδρωμένων αεροπλάνων, ενώ υπάρχει η άποψη ότι ίσως δημιουργηθούν

---

<sup>10</sup> Love Paul 2011, σ. 15-44

**υπερηχητικά** μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία θα χτυπούν στόχους με όπλα ακριβείας και θα πετούν σχεδόν σε όλη την υψήλιο, φτάνοντας σε κάποιες περιπτώσεις στα όρια του διαστήματος. Θεωρείται δε από κάποιους ότι τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα μεγάλου υψομέτρου και μεγάλης αυτονομίας θα μπορούσαν να υποκαταστήσουν τους **τηλεπικοινωνιακούς δορυφόρους**. Θα λειτουργούσαν αρχικά δηλαδή, συμπληρωματικά, σε περίπτωση που αυτοί οι δορυφόροι δέχονταν επίθεση. Στο τέλος όμως, θα τους υποκαθιστούσαν, μειώνοντας έτσι, τη σημασία του διαστήματος.<sup>11</sup>

Συμπερασματικά, πρέπει να πούμε ότι τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα είναι η τεχνολογία του μέλλοντος και θα χαρακτηρίσουν την τεχνολογική εξέλιξη της αεροπορικής στρατηγικής στο μέλλον. Έχουν πολλές ονομασίες, μπορούν να πετάξουν είτε υπό τον έλεγχο των πιλότων του εδάφους, είτε αυτόνομα, μέσω μιας προγραμματισμένης πτήσης και αναλαμβάνουν ένα μεγάλο εύρος αποστολών, με κυριότερες τις αναγνωριστικές αποστολές, αλλά και χτυπήματα εναντίον στόχων. Διαθέτουν πολλά πλεονεκτήματα, αλλά και μειονεκτήματα, ενώ στο μέλλον πρόκειται να εμφανιστούν πιο εξελιγμένοι τύποι μη επανδρωμένων αεροπλάνων, δηλαδή μη επανδρωμένα αεροπλάνα νέας γενιάς.

#### **4.2 Τα Είδη των Στρατιωτικών Μη Επανδρωμένων Αεροπλάνων**

Αναφορικά με τα αρχικά που υπάρχουν δίπλα στα ονόματα των μη επανδρωμένων, πρέπει να πούμε τα εξής: το **R** σημαίνει ότι το μη επανδρωμένο χρησιμοποιείται για αποστολές αναγνώρισης, το **M** σημαίνει ότι το μη επανδρωμένο φέρει εις πέρας πολλές και διαφορετικές αποστολές (**Multi-role**), το **Q** αναφέρεται σε όλο το σύστημα ενός μη επανδρωμένου αεροπλάνου (**Unmanned Aircraft System**), ενώ η προσθήκη ενός γράμματος όπως, **A** ή **B**, μετά το τέλος του ονόματος του μη επανδρωμένου δείχνει ότι αποτελεί μία τροποποιημένη εκδοχή του πρωτότυπου μη επανδρωμένου αεροπλάνου.<sup>12</sup>

Τα **στρατιωτικά (military)** μη επανδρωμένα αεροπλάνα στις μέρες μας είναι τα εξής: 1) το RQ-11B Raven, το οποίο το χρησιμοποιεί ο στρατός των Η.Π.Α. και αριθμεί πάνω από 7.000. Εκτοξεύεται με το χέρι, καθώς ανήκει στην κατηγορία των μικρών μη επανδρωμένων αεροπλάνων. Είναι 3 πόδια μακρύ και

<sup>11</sup> Blom John David 2010, σ. 105-119 και 121-122, Love Paul 2011, σ. 15-44, Zaloga Steven J. 2008, σ. 4-10 και 26-45 και Amouzegar Mahyar A., Drew John G., Lynch Kristin F., Shaver Russell, Snyder Don 2005, σ. 51

<sup>12</sup> Love Paul 2011, σ. 70-76

διαθέτει έγχρωμη κάμερα για νυχτερινές αποστολές, δίνοντας στα επίγεια στρατεύματα μία γενική οπτική του εδάφους κάτω και γύρω τους. Η εμβέλεια του φτάνει τα 6 μίλια και μπορεί να μείνει στον αέρα λιγότερο από δύο ώρες. Χρησιμοποιήθηκε στο Αφγανιστάν για παρατηρήσεις και αναγνωρίσεις του εχθρού. 2) το **Wasp III** χρησιμοποιείται από τις ειδικές δυνάμεις των Η.Π.Α., κινείται με ηλεκτρικό και δεν ακούγεται καθόλου. Εκτοξεύεται και αυτό με το χέρι, είναι μικρό μη επανδρωμένο, μπορεί να μείνει στον αέρα για παραπάνω από μία ώρα, πετά 20 με 40 μίλια την ώρα, σε ύψος πάνω από 500 πόδια και μπορεί να προγραμματιστεί να πετάξει μια τελείως αυτόνομη αποστολή. Άρα, μπορεί να πετάξει και μόνο του, αφού πριν έχει προγραμματιστεί για να το κάνει. 3) το **Desert Hawk** χρησιμοποιήθηκε από τα αμερικανικά και βρετανικά στρατεύματα στο Αφγανιστάν. Εκτοξεύεται με το χέρι, είναι μικρό μη επανδρωμένο και δίνει στο στρατό μια εικόνα του εδάφους και την ημέρα και την νύχτα, με εμβέλεια παραπάνω από έξι μίλια. Πετά για περίπου 1 ώρα και φτάνει πάνω από το υψόμετρο των 500 ποδιών. Είναι εξαιρετικά ανθεκτικό. 4) το **T-Hawk** χρησιμοποιήθηκε από τον αμερικανικό στρατό στο Ιράκ. Μπορεί να πετάξει σε υψόμετρο 10.000 ποδιών για παραπάνω από 45 λεπτά. 5) το Scan Eagle χρησιμοποιείται από το ναυτικό των Η.Π.Α., είναι 4 πόδια μακρύ και έχει βενζινοκίνητο κινητήρα. Μπορεί να επιχειρεί στον αέρα για παραπάνω από 15 ώρες. 6) το RQ-7 Shadow το χρησιμοποίησαν στο Ιράκ και στο Αφγανιστάν για εχθρικές παρατηρήσεις και για περιπολίες πάνω από τα αμερικανικά στρατόπεδα. Έχει εμβέλεια 68 ναυτικών μιλίων, μπορεί να μείνει στον αέρα για 5 με 6 ώρες, πετά σε υψόμετρο πάνω από 14.000 πόδια και είναι περίπου 11 πόδια μακρύ. 7) το MQ-1 Predator χρησιμοποιήθηκε στο Ιράκ, κυρίως σε επιτυχημένες επιθέσεις εναντίον των κέντρων επικοινωνίας και ελέγχου του εχθρού, στο Αφγανιστάν, περισσότερο στη μάχη και για επιθέσεις εναντίον εχθρικών στόχων και στο Πακιστάν. Είναι ένα οπλισμένο, κατάλληλο για επιθέσεις μη επανδρωμένο, το οποίο όμως χρησιμοποιείται και για αναγνωριστικές αποστολές. Μεταφέρει πυραύλους εδάφους-αέρος Hellfire. Έχει εμβέλεια περίπου 400 ναυτικά μίλια, πετά μεταξύ 3.000 και 25.000 ποδιών και μπορεί να μείνει στον αέρα για παραπάνω από 24 ώρες. 8) το **Φάινντερ (FINDER-Flight Inserted Detector Expendable for Reconnaissance)** μπορεί να εκτοξευθεί από ένα άλλο μη επανδρωμένο αεροπλάνο, ώστε να αποκτήσει μια πιο στενή και κοντινή ματιά του

στόχου. Είναι παραπάνω από 5 πόδια μακρύ. 9) το MQ-1C Gray Eagle είναι πιο εξελιγμένη μορφή του MQ-1 Predator και χρησιμοποιείται από το στρατό των Η.Π.Α. Χρησιμοποιείται για πολλαπλές αποστολές και έχει μηχανή ντίτζελ. Μπορεί να επιχειρεί στον αέρα για παραπάνω από 36 ώρες, φτάνει σε υψόμετρο 25.000 ποδιών και έχει εμβέλεια 200 ναυτικών μιλίων. Έχει στη μύτη του σύστημα ραντάρ και σύστημα στόχευσης, μπορεί να μεταφέρει οπλισμό, όπως πυραύλους Hellfire και βόμβες κατευθυνόμενες με λέιζερ. 10) το **MQ-5 Hunter** χρησιμοποιήθηκε από το στρατό των Η.Π.Α. στο Ιράκ και στο Αφγανιστάν, για αναγνωρίσεις και παρατηρήσεις του εχθρού, για τον εντοπισμό των εχθρικών ενόπλων δυνάμεων, τις αποθήκες οπλισμού του και τα όπλα του. Μπορεί να μεταφέρει και αυτό οπλισμό και μπορεί να πετά 18 ώρες σε υψόμετρο πάνω από 18.000 πόδια. 11) το **MQ-8 B Fire Scout** είναι ένα μη επανδρωμένο ελικόπτερο, το οποίο παρέχει αναγνώριση του εχθρού και εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων. Δεν κάνει πολύ θόρυβο, μπορεί να μεταφέρει πυραύλους Hellfire, βόμβες και ρουκέτες κατευθυνόμενες με λέιζερ. Αυτό το μη επανδρωμένο αεροπλάνο χρησιμοποιείται και από το στρατό και από το ναυτικό των Η.Π.Α. 12) το MQ-9 Reaper θεωρείται ο μεγάλος σε μέγεθος «εξάδελφος» του Predator. Χρησιμοποιήθηκε και αυτό από τις Η.Π.Α. στο Ιράκ, σε επιτυχημένες επιθέσεις εναντίον των κέντρων επικοινωνίας και ελέγχου του εχθρού, στο Αφγανιστάν, περισσότερο στη μάχη και για επιθέσεις εναντίον εχθρικών στόχων και στο Πακιστάν. Είναι δύο φορές το μέγεθος του Predator, έχει μηχανή τζετ και μπορεί να μεταφέρει οπλισμό, όπως πυραύλους Hellfire και βόμβες κατευθυνόμενες με λέιζερ. 13) το RQ-4 Global Hawk χρησιμοποιήθηκε από τις Η.Π.Α. στο Ιράκ, στο Αφγανιστάν, για παρατηρήσεις και αναγνωρίσεις του εχθρού και στο Πακιστάν. Είναι 44 πόδια μακρύ και μπορεί να παραμείνει στον αέρα για παραπάνω από 36 ώρες. Μπορεί να πετάξει σε υψόμετρο πάνω από τα 65.000 πόδια και παρέχει αεροπορική κάλυψη σε πάνω από 40.000 ναυτικά μίλια. Κατείχε πολύ μεγαλύτερες ικανότητες πτήσης, σε σχέση με τα υπόλοιπα μη επανδρωμένα αεροπλάνα. Μπορεί να μεταφέρει οπλισμό, έχει ένα τελειοποιημένο σύστημα ραντάρ και αισθητήρων και έτσι, μπορεί να επιχειρεί αυτόνομα είτε την ημέρα, είτε την νύχτα, ανεξαρτήτως των καιρικών συνθηκών, οι οποίες δεν το επηρεάζουν καθόλου. Ο βασικός σκοπός αυτού του μη επανδρωμένου αεροπλάνου είναι η παρατήρηση και η αναγνώριση του εχθρού. 14) το **RQ-170 Sentinel**. Στην ουσία, είναι ένα απόρρητο μη επανδρωμένο αεροπλάνο, καθώς δεν είναι πολλά πράγματα

γνωστά για αυτό και τις δραστηριότητές του. Το μόνο που είναι γνωστό είναι ότι πέταξε πάνω από το Αφγανιστάν. Πολλοί θεωρούν ότι αυτό το μη επανδρωμένο χρησιμοποιήθηκε για να εντοπιστεί ο τρομοκράτης **Osama Μπιν Λάντεν (Osama Bin Laden)**. 15) το **CU-170 Heron**, είναι ένα μεσαίου υψομέτρου και μεγάλης αντοχής μη επανδρωμένο, το οποίο αναπτύχθηκε από το Ισραήλ. Μπορεί να παραμένει στον αέρα για παραπάνω από 50 ώρες. Πετά σε υψόμετρο πάνω από τα 35.000 πόδια, είτε αυτόνομα, είτε υπό τον έλεγχο των επίγειων ελεγκτών του. Μπορεί να πετά ανεξαρτήτως των καιρικών συνθηκών και μεταφέρει μεγάλη ποικιλία αισθητήρων. 16) το **Hermes 450/watchkeeper** χρησιμοποιήθηκε από τους ισραηλινούς και τους βρετανούς στρατιώτες στο Ιράκ και στο Αφγανιστάν. Μπορεί να παραμείνει στον αέρα για περίπου 20 ώρες και παρέχει αποστολές εχθρικής παρατήρησης. 17) το **Sky Warriors** ήταν ένα ανθεκτικό μη επανδρωμένο αεροπλάνο του στρατού των Η.Π.Α. και είχε μηχανή ντίτζελ. Μετέφερε οπλισμό, όπως πυραύλους Hellfire και συνήθως, χτυπούσε και στόχους. Παρείχε εγγύς αεροπορική υποστήριξη στις επίγειες δυνάμεις, ενώ χρησιμοποιείτο και για την ανακάλυψη ανταρτών.<sup>13</sup>

Υπάρχουν βέβαια, και μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία ακόμη είναι σε πειραματικό στάδιο και τα οποία είναι σίγουρο ότι θα κυριαρχήσουν στο μέλλον. 1) το **Phantom Ray** είναι ένα μη επανδρωμένο αεροπλάνο της τεχνολογίας Στελθ, με μηχανή τζετ. Χρησιμοποιείται σε διάφορα τεστ που γίνονται για την απόκτηση από τα μη επανδρωμένα ορισμένων πρόσθετων δυνατοτήτων, όπως ο ανεφοδιασμός στον αέρα και η μάχη με πυραύλους αέρος-αέρος. Έχει μέγιστη ταχύτητα περίπου λίγο πάνω από 600 μίλια την ώρα. 2) το **Demon** μπορεί να προβεί σε εξαιρετικούς ελιγμούς στον αέρα, κάτι το οποίο τα σημερινά μη επανδρωμένα δεν μπορούν να κάνουν. 3) το **Vulture** έχει σχεδιαστεί για να παραμένει στον αέρα για πάνω από 5 χρόνια, ώστε να παρέχει συνεχή εικόνα μιας περιοχής και των αλλαγών που πιθανώς να συμβαίνουν σ'εκείνη την περιοχή. Είναι εξοπλισμένο με κάμερες, ικανές τόσο την ημέρα, όσο και την νύχτα, οι οποίες δίνουν εικόνα σε ακτίνα 600 μιλίων. Είναι ανθεκτικό και στις ακραίες καιρικές συνθήκες, όπως ισχυροί άνεμοι. 4) το Global Observer είναι το μεγαλύτερο μη επανδρωμένο αεροπλάνο. Κινείται με υδρογόνο, πετά σε μεγάλο

---

<sup>13</sup> Blom John David 2010, σ. 82-84, 86, 88-100 και 105-119, Love Paul 2011, σ. 70-76, Zaloga Steven J. 2008, σ. 44-45 και Amouzegar Mahyar A., Drew John G., Lynch Kristin F., Shaver Russell, Snyder Don 2005, σ. 6-7, 8-11, 13-16, 55-71, 73-89 και 91-96

υψόμετρο και έχει μεγάλη αντοχή. Είναι ικανό για πτήσεις τουλάχιστον 5 ημερών, σε υψόμετρο πάνω από τα 65.000 πόδια. 5) το **Taranis**, είναι ένα μη επανδρωμένο αεροπλάνο νέας γενιάς, το οποίο θα χτυπά στόχους και θα ακολουθεί την τεχνολογία Στελθ. Θα χρησιμοποιείται τόσο για αναγνωριστικές αποστολές, όσο και για χτυπήματα εναντίον εχθρικών στόχων. Θα βοηθήσει στη μελλοντική **μείξη επανδρωμένων και μη επανδρωμένων αεροπλάνων**, η οποία θα κυριαρχήσει στο μέλλον.<sup>14</sup>

Στο μέλλον θα υπάρχει μία μείξη επανδρωμένων, γρήγορων αεροπλάνων με μηχανή τζετ και μη επανδρωμένων συστημάτων, τα οποία θα χρησιμοποιούνται σε διάφορες επιχειρήσεις. Η παραπάνω μείξη και το νέο αεροπορικό υβρίδιο που θα προκύψει, θα προσφέρουν πολύ περισσότερες δυνατότητες στην εκτέλεση των αεροπορικών επιχειρήσεων, αφού θα έχουν και περισσότερες δεξιότητες.<sup>15</sup>

Τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα μπορούν να ενταχθούν σε 5 κατηγορίες: 1) στα στρατηγικά (strategic), 2) στα τακτικά-επιχειρησιακά (operational), 3) στα μικρής εμβέλειας (short range), 4) στα μικρά (small), 5) και στα μικρο-μη επανδρωμένα (micro). Στην πρώτη κατηγορία ανήκει το Global Hawk, στην δεύτερη κατηγορία ανήκουν τα Predator, τα Reaper και τα Sky Warriors, στην τρίτη κατηγορία ανήκουν τα Hunter και τα Shadow, στην τέταρτη κατηγορία ανήκουν τα Raven και τα Scan Eagle και στην πέμπτη κατηγορία δεν υπάρχει κάποιο γνωστό μη επανδρωμένο αεροπλάνο αυτού του είδους, καθώς δεν έχει παραχθεί μεγάλος αριθμός μικρο-μη επανδρωμένων αεροπλάνων.<sup>16</sup>

Συμπερασματικά, υπάρχουν πολλά στρατιωτικά μη επανδρωμένα αεροπλάνα στις μέρες μας, τα οποία εντάσσονται σε 5 βασικές κατηγορίες, όπως έγινε φανερό από την παραπάνω ανάλυση, το καθένα με τα δικά του χαρακτηριστικά και τις δικές του ικανότητες. Πρόκειται μάλιστα, να εμφανισθούν τα επόμενα χρόνια πολλά νέα στρατιωτικά μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία τώρα βρίσκονται σε πειραματικό στάδιο και τα οποία θα αποτελέσουν την νέα γενιά αυτού του τύπου αεροπλάνων.

<sup>14</sup> Blom John David 2010, σ. 105-119 και 121-122, Love Paul 2011, σ. 70-76, Zaloga Steven J. 2008, σ. 4-10 και 26-45, Amouzegar Mahyar A., Drew John G., Lynch Kristin F., Shaver Russell, Snyder Don 2005, σ. 51 και Defence Committee 2014, σ. 3, 11-12, 16-17, 23, 29-32 και 34

<sup>15</sup> Blom John David 2010, σ. 105-119 και 121-122, Love Paul 2011, σ. 70-76, Zaloga Steven J. 2008, σ. 4-10 και 26-45 και Amouzegar Mahyar A., Drew John G., Lynch Kristin F., Shaver Russell, Snyder Don 2005, σ. 51

<sup>16</sup> Blom John David 2010, σ. 105-119 και Love Paul 2011, σ. 70-76

**ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

Η εφεύρεση του αεροπλάνου και η χρήση του, τόσο ως όπλου στον πόλεμο, όσο και ως οργάνου εμπορίου και μεταφορών, μεταμόρφωσε την ανθρωπότητα.<sup>1</sup>

Από την στιγμή της εμφάνισής της, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η αεροπορική στρατηγική άλλαξε τους κανόνες στους πολέμους, αφού αποτέλεσε μια πραγματική στρατιωτική επανάσταση. Διαμόρφωσε αυτό που ονομάζουμε ως «αεροπορική εποχή», όπως έλεγε ο Μίτσελ και κυριάρχησε τελικά, στους πολέμους.

Στην ουσία, όρισε ξανά τον πόλεμο στον εικοστό και στον εικοστό πρώτο αιώνα.<sup>2</sup>

Έδωσε στους εμπολέμους ένα νέο χώρο για την διεξαγωγή των συγκρούσεων, τον αέρα δηλαδή και προσέφερε πολλά πλεονεκτήματα, καθώς πέρα από την θάλασσα και την ξηρά, τα αντίπαλα κράτη θα είχαν και τον αέρα για να αντιμετωπίσουν το ένα το άλλο και να δείξουν τις ικανότητές τους. Η ανακάλυψη και η διαμόρφωση του αεροπορικού όπλου δημιούργησε κινδύνους, αλλά και οφέλη σε εκείνα τα κράτη, τα οποία μπορούσαν να το αναπτύξουν κατάλληλα και να το χρησιμοποιήσουν είτε για επιθετικούς, είτε για αμυντικούς σκοπούς. Φυσικά, όπως ειπώθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, μπορεί η αεροπορική στρατηγική να έφερε νέα δεδομένα και νέες ευκαιρίες στα εμπόλεμα κράτη στην προσπάθειά τους να επικρατήσουν έναντι του αντιπάλου τους, ωστόσο δεν κατάφερε να οδηγήσει από μόνη της τα εμπόλεμα κράτη στη νίκη. Έπρεπε πάντα να συνεργάζεται με τον στρατό και το ναυτικό, ώστε να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα, δηλαδή η νίκη.

Στην ουσία, το 1903, με τους αδερφούς Ράιτ (Wright) τίθενται τα θεμέλια της αεροπορικής στρατηγικής και τα αεροπλάνα αρχίζουν να παίρνουν τη θέση τους στον αέρα. Βέβαια, ακόμα δεν έχουν αποκτήσει στρατιωτική σημασία. Ωστόσο, στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο τα εμπόλεμα κράτη θα αρχίσουν να αναγνωρίζουν τις στρατιωτικές δυνατότητες των αεροπλάνων και θα τα χρησιμοποιήσουν στην μάχη, αναπτύσσοντας μ' αυτόν τον τρόπο τους βασικούς τους ρόλους, δηλαδή τους ρόλους της παρατήρησης, της αναγνώρισης, των καταδιώξεων, των καταρρίψεων, των αερομαχιών, της απόκτησης αεροπορικής υπεροχής, των τακτικών και στρατηγικών βομβαρδισμών. Μάλιστα, οι χώρες θα

<sup>1</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 409-415

<sup>2</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 62



δημιουργήσουν και τις πρώτες μοίρες με μαχητικά και βομβαρδιστικά αεροπλάνα, ενώ τα αεροπλανοφόρα θα αρχίσουν να κυριαρχούν στις θάλασσες. Ωστόσο, οι παραπάνω ρόλοι, οι οποίοι συνεχίζουν να κυριαρχούν μέχρι και σήμερα, θα εδραιωθούν περισσότερο από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και εξής, στη διάρκεια του οποίου η αεροπορική στρατηγική θα γίνει το κυρίαρχο όπλο στις συγκρούσεις ανάμεσα στους Συμμάχους και τις δυνάμεις του Άξονα και θα φτάσει στο απόγειό της.

Στον Μεσοπόλεμο, αλλά και στα νεώτερα χρόνια, διαμορφώθηκαν οι πιο σημαντικές θεωρίες της αεροπορικής στρατηγικής, οι οποίες θα εκφραστούν από επτά θεωρητικούς: ο Ντουέ ταυτίστηκε με την στρατηγική αεροπορική ισχύ και ιδιαίτερα, με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς πόλεων (area-bombing). Αντιμετώπισε τα αεροπλάνα ως επιθετικά όπλα και ζήτησε την δημιουργία μιας ανεξάρτητης αεροπορίας. Οι θεωρίες του εφαρμόστηκαν περισσότερο στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου από τους Συμμάχους. Ο Τρέντσαρντ χαρακτηρίστηκε από την επιλογή της στρατηγικής αεροπορικής ισχύος και κυρίως, των στρατηγικών βομβαρδισμών εναντίον στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων, αλλά και εναντίον πόλεων σε κάποιες περιπτώσεις. Έδινε έμφαση και στην τακτική αεροπορική ισχύ, επιζητούσε και εκείνος μια ανεξάρτητη αεροπορία και αντιμετώπιζε το αεροπλάνο ως ένα επιθετικό όπλο. Ο Σλέσσορ τόνιζε την σημασία τόσο της στρατηγικής, όσο και της τακτικής αεροπορικής ισχύος, επέλεγε στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον της βιομηχανίας, των επικοινωνιών, των μεταφορών και των αποθεμάτων του εχθρού. Ο Μίτσελ έδωσε και εκείνος έμφαση στη δημιουργία μιας ανεξάρτητης αεροπορίας, αντιμετώπιζε το αεροπλάνο ως επιθετικό όπλο, μίλησε για την σημασία τόσο της στρατηγικής, όσο και της τακτικής αεροπορικής ισχύος, επέλεξε στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων. Ο Σεβέρσκυ μίλησε επίσης, για μια ανεξάρτητη αεροπορία, έδωσε μόνο στην στρατηγική αεροπορική ισχύ και στους στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον της βιομηχανίας, των επικοινωνιών και των μεταφορών του εχθρού. Οι νεώτεροι θεωρητικοί είναι ο Μπόιντ και ο Γουόρντεν. Ο Μπόιντ δεν δημιούργησε κάποια αεροπορική θεωρία. Αντίθετα, διαμόρφωσε μια γενική θεωρία περί ελιγμών και συγκρούσεων, δίνοντας έμφαση στην στρατηγική παράλυση του εχθρού. Ο Γουόρντεν υποστήριξε και εκείνος την στρατηγική παράλυση του εχθρού, τόνισε την στρατηγική αεροπορική ισχύ και

τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον της εχθρικής στρατιωτικής και πολιτικής ηγεσίας και διαμόρφωσε την θεωρία των 5 δακτυλίων. Οι θεωρίες του γενικότερα, εφαρμόστηκαν από τους Συμμάχους στον Πόλεμο του Κόλπου.

Βέβαια, και οι θεωρίες εξαναγκασμού ταυτίστηκαν με την αεροπορική στρατηγική, ειδικά από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και εξής. Ο εξαναγκασμός, όπως αναφέρθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, συνίσταται στο να εξαναγκασθεί ο αντίπαλος να ακολουθήσει την θέλησή μας, με τελικό σκοπό την παράδοσή του. Υπάρχουν τρία είδη εξαναγκασμού: ο εξαναγκασμός μέσω της τιμωρίας, ο οποίος ταυτίστηκε με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς πόλεων (area-bombing), τις θεωρίες του Ντουέ και την αεροπορική στρατηγική των Συμμάχων στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτό το είδος εξαναγκασμού δεν οδηγεί στην επίτευξη του τελικού σκοπού, άρα θεωρείται αποτυχημένο. Το δεύτερο είδος εξαναγκασμού είναι ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης. Ταυτίστηκε με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς βιομηχανικών και στρατιωτικών στόχων, αλλά και με τους τακτικούς βομβαρδισμούς, δηλαδή με την εγγύς αεροπορική υποστήριξη. Σε κάποιες περιπτώσεις θεωρείται πιο επιτυχημένος, γιατί επιτυγχάνεται ο τελικός σκοπός. Ο εξαναγκασμός μέσω αποκεφαλισμού αποτελεί το τρίτο και νεώτερο είδος εξαναγκασμού και συνδέεται με τους στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον της εχθρικής στρατιωτικής και πολιτικής ηγεσίας. Ταυτίζεται με τις θεωρίες του Γουόρντεν και εφαρμόστηκε από τους Συμμάχους στον Πόλεμο του Κόλπου. Δεν είναι επιτυχημένος, καθώς δεν οδηγεί στην επίτευξη του τελικού σκοπού. Γενικότερα, ο εξαναγκασμός μπορεί να μην οδηγεί συνήθως στην παράδοση του εχθρού, αλλά αναμφίβολα, συμβάλλει στην περαιτέρω κατάρρευσή του.

Αναφορικά με τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, πρέπει να πούμε ότι αυτή η χρονική περίοδος χαρακτηρίστηκε από την έκρηξη και την κυριαρχία της αεροπορικής στρατηγικής και κυρίως, των στρατηγικών βομβαρδισμών. Οι τελευταίοι, οι οποίοι θα ακολουθηθούν από τους Συμμάχους, εκτελούνται όχι μόνο εναντίον στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων, αλλά ιδιαίτερα, εναντίον των γερμανικών πόλεων. Τα χρόνια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου αποτελούν τα χρόνια ανάπτυξης, εξέλιξης και κυριαρχίας των στρατηγικών βομβαρδισμών πόλεων. Βασικό παράδειγμα είναι ο καταστροφικός βομβαρδισμός της Δρέσδης το 1945, ο οποίος την ισοπέδωσε. Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, αυτού του

είδους οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί θα πάψουν σχεδόν να υφίστανται και από το 1945 και εξής, θα επικρατήσουν οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί εναντίον στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων, καθώς και η εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων δυνάμεων.

Από το 1945 και εξής, ξεκινά η περίοδος του Ψυχρού Πολέμου και της κυριαρχίας των Η.Π.Α. στην αεροπορική στρατηγική, σε αντίθεση με τα προηγούμενα χρόνια, στα οποία κυριαρχούσαν οι ευρωπαϊκές δυνάμεις και κυρίως, η Βρετανία. Αυτή την εποχή εμφανίζονται νέοι τύποι αεροπλάνων, όπως τα αεροπλάνα με μηχανή τζετ και τα αεροπλάνα πολλαπλών ρόλων, δηλαδή είναι βομβαρδιστικά και μαχητικά ταυτόχρονα και κυριαρχούν μέχρι και σήμερα. Ξεσπούν πολλές συγκρούσεις αυτή την εποχή, όπως ο Πόλεμος της Κορέας το 1950, ο Πόλεμος του Βιετνάμ το 1963, ο Πόλεμος των Φώκλαντ το 1982, ο Πόλεμος Ανεξαρτησίας το 1948, ο Πόλεμος του Σινά το 1956, ο Πόλεμος των Έξι Ημερών το 1967, στον οποίο το Ισραήλ απέκτησε αεροπορική κυριαρχία και εφάρμοσε στρατηγικούς βομβαρδισμούς εναντίον των εχθρικών αεροπορικών βάσεων, αλλά και εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων στρατευμάτων. Επίσης, εκείνη την εποχή ξέσπασε και ο Πόλεμος του Γιομ Κιπούρ το 1973 και ο Πρώτος Πόλεμος στο Λίβανο το 1982.

Από το 1990 μέχρι και σήμερα, οι Η.Π.Α. συνεχίζουν να κυριαρχούν στην αεροπορική στρατηγική, η οποία πλέον χρησιμοποιείται σε εκστρατευτικές επιχειρήσεις και αποκτά παγκόσμιες διαστάσεις. Εμφανίζεται μάλιστα, στις Η.Π.Α. το δόγμα συνεργασίας στρατού-αεροπορίας (Air-Land Battle), αλλά και το δόγμα συνεργασίας αεροπορίας-ναυτικού (Air-Sea Battle), ενώ οι θεωρίες του Μπόιντ και του Γουόρντεν επηρεάζουν αυτή τη χρονική περίοδο. Βέβαια, αυτή την εποχή θα εμφανισθεί και το φαινόμενο της τρομοκρατίας, η οποία θα επηρεάσει με την σειρά της τον τρόπο διεξαγωγής των πολέμων, οι οποίοι πλέον θα είναι ασύμμετροι, αλλά και την εφαρμογή της αεροπορικής στρατηγικής σ'αυτό του είδους τους πολέμους. Θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί εναντίον στρατιωτικών και βιομηχανικών στόχων και θα προστεθούν και οι στρατηγικοί βομβαρδισμοί εναντίον της εχθρικής στρατιωτικής και πολιτικής ηγεσίας. Η εγγύς αεροπορική υποστήριξη των φίλιων δυνάμεων θα εξακολουθήσει την πορεία της και σ'αυτή την εποχή. Από το 1990 και εξής, παρατηρούνται επίσης, τεχνολογικές αλλαγές και εξελίξεις στην

αεροπορική στρατηγική, η οποία πλέον αποκτά μεγαλύτερη ακρίβεια στα χτυπήματα. Χρησιμοποιούνται όπλα ακριβείας, αεροπλάνα τεχνολογίας Στέλθ, συστήματα παγκόσμιου εντοπισμού, δορυφορικά συστήματα, βόμβες κατευθυνόμενες με λέιζερ, μη επανδρωμένα αεροπλάνα. Όλα τα παραπάνω αλλάζουν σε μεγάλο βαθμό τον χαρακτήρα του αεροπορικού πολέμου, ο οποίος θα χαρακτηρίζεται από δω και στο εξής από παράλληλες αεροπορικές επιχειρήσεις και από χτυπήματα όχι μόνο ενός στόχου, αλλά πολλαπλών στόχων ταυτόχρονα. Οι πόλεμοι που διεξήχθησαν σε αυτή την χρονική περίοδο είναι οι εξής: ο Πόλεμος του Κόλπου το 1991, στον οποίο εμφανίσθηκαν όλες οι παραπάνω τεχνολογικές καινοτομίες, ενώ εφαρμόσθηκαν από τους Συμμάχους οι θεωρίες του Γουόρντεν, καθώς και ο εξαναγκασμός μέσω της άρνησης, ο οποίος θεωρείται εν μέρει επιτυχημένος και του αποκεφαλισμού. Αποκτήθηκε, όπως και στον Πόλεμο των Έξι Ημερών, η αεροπορική κυριαρχία και υπήρξε συνεργασία στρατού-αεροπορίας. Ακολούθησε ο Πόλεμος στη Βοσνία το 1995, ο Πόλεμος στο Ιράκ το 1998 και το 1999, ο Πόλεμος στη Σερβία το 1999, στον οποίο ο εξαναγκασμός ήταν επιτυχημένος, καθώς ο Μιλόσεβιτς παραδόθηκε. Για πρώτη και μοναδική φορά μάλιστα, η αεροπορική στρατηγική οδήγησε από μόνη της στη νίκη σ' αυτόν τον πόλεμο. Ακολούθησε η δεύτερη Ιντιφάδα το 2000 με 2004, ο Πόλεμος στο Αφγανιστάν το 2001, ο Πόλεμος στο Ιράκ το 2003, ο Δεύτερος Πόλεμος στο Λίβανο το 2006 και ο Πόλεμος στη Γάζα το 2008.

Είναι αδιαμφισβήτητο το γεγονός ότι στο μέλλον, η αεροπορική στρατηγική θα χαρακτηρίζεται από μια πολυδιάστατη φύση, το κάθε αεροπλάνο θα έχει πολλαπλές ικανότητες και πολλαπλούς ρόλους να εκτελέσει, ενώ θα μπορεί να αντιμετωπίσει ακόμα και τις πιο άσχημες καιρικές συνθήκες. Τα κράτη θα πρέπει να την αφομοιώσουν και να την προσαρμόσουν στη νέα εποχή.<sup>3</sup>

Τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα, τα οποία κυριαρχούν περισσότερο αυτή την εποχή, θα εξελιχθούν όλο και πιο πολύ στο μέλλον, χωρίς όμως να μπορούν να αντικαταστήσουν τα επανδρωμένα αεροπλάνα και τα πλεονεκτήματά τους. Αναμφίβολα, τα μη επανδρωμένα αεροπλάνα θα καθορίσουν το μέλλον της αεροπορικής στρατηγικής, στο οποίο εκείνη θα διατηρήσει αναλλοίωτους τους ρόλους που ήδη έχει αποκτήσει και τις θεωρίες εξαναγκασμού, αλλά θα πρέπει να αντιμετωπίσει και τις τεχνολογικές αλλαγές, οι οποίες θα εμφανίζονται συνεχώς

<sup>3</sup> Olsen John Andreas 2011, σ. 409-415

και θα δημιουργούν νέες προκλήσεις και νέες ευκαιρίες στους εκάστοτε εμπολέμους.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

**Βιβλία Ξενόγλωσσα**

- Aloni Shlomo 2001, *“Arab-Israeli Air Wars 1947-82”*, Osprey Publishing, Oxford
- Benda-Beckmann Bas Von 2010, *“A German Catastrophe? German Historians and the Allied Bombings, 1945-2010”*, Amsterdam University Press, Amsterdam
- Blom John David 2010, *“Unmanned Aerial Systems: A Historical Perspective”*, Combat Studies Institute Press, Kansas
- Cooper Alan 1995, *“Target-Dresden”*, Independent Books, Keston
- Davis Richard G. 1996, *“Decisive Force. Strategic Bombing in the Gulf War”*, Air Force History and Museums Program, Washington, DC
- Douhet Giulio 1921, *“Dominio dell’ Aria”*, the Ministry of War (αγγλική μετάφραση Dino Ferrari *“The Command of the Air”*, University of Alabama Press, Alabama, 2009)
- Dunstan Simon 2009, *“The Six Day War 1967: Sinai”*, Osprey Publishing, Oxford
- Dunstan Simon 2009, *“The Six Day War 1967: Jordan and Syria”*, Osprey Publishing, Oxford
- Evans Richard J. 2002, *“Telling Lies about Hitler. The Holocaust, History and the David Irving Trial”*, Verso, London
- Gray Colin S. 2012, *“Airpower for Strategic Effect”*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama
- Grayling A. C. 2007, *“Among the Dead Cities. Is the Targeting of Civilians in War ever Justified?”*, Bloomsbury Publishing, London
- Hastings Max 2010, *“Bomber Command”*, Pan Books, London
- Knell Hermann 2003, *“To Destroy a City. Strategic Bombing and its Human Consequences in World War II”*, Da Capo Press, Massachusetts
- Love Paul 2011, *“The UAV Question and Answer Book”*, Ioxbooks
- Luttwak Edward 2001, *“Strategy. The Logic of War and Peace”*, the Belknap Press of Harvard University Press, Massachusetts
- Mann Edward C. III 1995, *“Thunder and Lightning. Desert Storm and the Airpower Debates, Volume Two of a Two-Volume Series”*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama

- Mearsheimer John J. 2001, *“The Tragedy of Great Power Politics”*, Norton, New York (ελληνική μετάφραση Κωνσταντίνος Κολιόπουλος «*Η Τραγωδία της Πολιτικής των Μεγάλων Δυνάμεων*», Ποιότητα, Αθήνα, 2009)
- Mets David R. 1999, *“The Air Campaign. John Warden and the Classical Airpower Theorists”*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama
- Mitchell William “Billy” 2009, *“Winged Defense. The Development and Possibilities of Modern Air Power-Economic and Military”*, The University of Alabama Press, Alabama
- Olsen John Andreas 2011, *“Global Air Power”*, Potomac Books, Washington, DC
- Overy Richard J. 1980, *“The Air War 1939-1945”*, Europa Publications Limited, London
- Overy Richard J. 2006, *“Why the Allies Won”*, Pimlico, London
- Pape Robert A. 1996, *“Bombing to Win. Air Power and Coercion in War”*, Cornell University Press, Ithaca
- Rodman David 2013, *“Sword and Shield of Zion. The Israel Air Force in the Arab-Israeli Conflict, 1948-2012”*, Sussex Academic Press, Eastbourne
- Stokesbury James L. 1986, *“A Short History of Air Power”*, Robert Hale Limited, London
- Taylor Frederick 2005, *“Dresden. Tuesday 13 February 1945”*, Bloomsbury Publishing, London
- Warden John A. III 2000, *“The Air Campaign”*, toExcel Press, Lincoln
- Zaloga Steven J. 2008, *“Unmanned Aerial Vehicles. Robotic Air Warfare 1917-2007”*, Osprey Publishing, Oxford
- Addison Paul, Biddle Tami Davis, Bloxham Donald, Cox Sebastian, Crang Jeremy A., Lambourne Nicola, Neitzel Sönke, Overy Richard, Russell Alan, Strachan Hew 2006, *“Firestorm. The Bombing of Dresden, 1945”*, Pimlico, London
- Amouzegar Mahyar A., Drew John G., Lynch Kristin F., Shaver Russell, Snyder Don 2005, *“Unmanned Aerial Vehicle End-to-End Support Considerations”*, RAND Corporation, Santa Monica
- Clodfelter Mark A., Corum James S., DeBlois Bruce M., Drew Dennis M., Faber Peter R., Fadok David S., Felker Edward J., Holley Jr. I.B., McCrabb Maris “Buster”, Meilinger Phillip S., Mets David R., Mueller Karl P., Winton Harold R.

1997, *“The Paths of Heaven. The Evolution of Airpower Theory”*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama

Koliopoulos Constantinos, Platias Athanassios G. 2010, *“Thucydides on Strategy”*, Hurst, London

### **Ελληνόγλωσσα**

Κολιόπουλος Κωνσταντίνος 2010, «*Η Στρατηγική Σκέψη από την Αρχαιότητα έως Σήμερα*», Ποιότητα, Αθήνα

### **Άρθρα Ξενόγλωσσα**

Cohen Eliot A. 1994, *“The Mustique of U.S. Air Power”*, Foreign Affairs, Volume 73, No. 1

Cooper Scott A. 2001, *“Air Power and the Coercive Use of Force”*, The Washington Quartely, Volume 24, No. 4, <http://dx.doi.org/10.1162/016366001317149200>

Crane Conrad C. 2001, *“Sky High. Illusions of Air Power”*, National Interest, No. 65

Gat Moshe 2004, *“On the Use of Air Power and Its Effect on the Outbreak of the Six Day War”*, The Journal of Military History, Volume 68, <http://muse.jhu.edu>

Gordon Shmuel L. 1999, *“The Air Force and the Yom Kippur War: New Lessons”*, Israel Affairs, Volume 6, No. 1, <http://dx.doi.org/10.1080/13537129908719553>

Keaney Thomas A. 1997, *“The Linkage of Air and Ground Power in the Future of Conflict”*, International Security, Volume 22, No. 2, <http://www.jstor.org>

Lake Daniel R. 2009, *“The Limits of Coercive Airpower”*, International Security, Volume 34, No. 1, <http://muse.jhu.edu>

Meilinger Phillip S. 2000, *“The Historiography of Airpower: Theory and Doctrine”*, The Journal of Military History, Volume 64, No. 2, <http://www.jstor.org>

Mueller Karl 1998, *“Strategies of Coercion: Denial, Punishment and the Future of Air Power”*, Security Studies, Volume 7, No. 3, <http://dx.doi.org/10.1080/09636419808429354>

Pape Robert A. 1997, *“The Limits of Precision-Guided Air Power”*, Security Studies, Volume 7, No. 2, <http://dx.doi.org/10.1080/09636419708429343>



- Pape Robert A. 2004, *“The True Worth of Air Power”*, Foreign Affairs, Volume 83, No. 2
- Pollack Kenneth M. 2005, *“Air Power in the Six-Day War”*, Journal of Strategic Studies, Volume 28, No. 3, <http://dx.doi.org/10.1080/01402390500137382>
- Sabin Philip 2009, *“The Future of UK Air Power”*, The RUSI Journal, Volume 154, No. 5, <http://dx.doi.org/10.1080/03071840903411897>
- Schultz Richard JR. H. 1992, *“Compellence and the Role of Airpower as a Political Instrument”*, Comparative Strategy, Volume 11, No. 1, <http://dx.doi.org/10.1080/01495939208402860>
- Slessor John 1954/1955, *“Air Power and World Strategy”*, Foreign Affairs, Volume 33, No. 1/4
- Spaatz Carl 1945/1946, *“Strategic Air Power: Fulfillment of a Concept”*, Foreign Affairs, Volume 24, No. 1/4
- Stavridis James 1992, *“A New Air Sea Battle Concept: Integrated Strike Forces”*, National War College, Washington, DC
- Steiner Barry H. 2012, *“What Use Overwhelming Air Superiority? A Tale of Two Campaigns”*, Contemporary Security Policy, Volume 33, No. 2, <http://dx.doi.org/10.1080/13523260.2012.693797>
- Vallance A. 1989, *“The Role and Evolution of Air Power Doctrine within the Royal Air Force”*, Cambridge Review of International Affairs, Volume 3, No. 2, <http://dx.doi.org/10.1080/09557578908400031>
- 1968, *“Air power and Security”*, Adelphi Papers, Volume 8, No. 52, <http://dx.doi.org/10.1080/05679326808448108>
- 2012, *“New US Military Concept Marks Pivot to Sea and Air”*, The International Institute for Strategic Studies (IISS), Volume 18, No. 20
- 2013, *“Air-Sea Battle. Service Collaboration to Address Anti-Access & Area Denial Challenges”*, Department of the Army (U.S.A.), Department of the Navy (U.S.A.), Department of the Air Force (U.S.A.), Air-Sea Battle Office

### **Άρθρα Ελληνόγλωσσα**

Κολιόπουλος Κωνσταντίνος, «Η Εξέλιξη της Εναέριας Στρατηγικής», Αεροπορική Επιθεώρηση, Τεύχος 75

### **Επίσημες Εκθέσεις**

Defence Committee 2014, “*Remote Control: Remotely Piloted Air Systems-current and future UK use*”, Parliament: House of Commons, London

U.S.A. Department of Defense Final Report to Congress 1992, “*Conduct of the Persian Gulf War*”, Washington, DC (ελληνική μετάφραση Δημήτρης Σκαρβέλης: Η Τελική Επίσημη Έκθεση του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης των Η.Π.Α. προς το Κογκρέσσο, «Ο Πόλεμος του Κόλπου», Ι. Φλώρος, Αθήνα)

### **Επίσημες Ομιλίες**

Ομιλία του Αντιπτεράρχου εα και Επίτιμου Διοικητού ΔΑΥ, Βασιλείου Βρεττού, στο Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων του Παντείου Πανεπιστημίου, στα πλαίσια σεμιναρίου, 2014