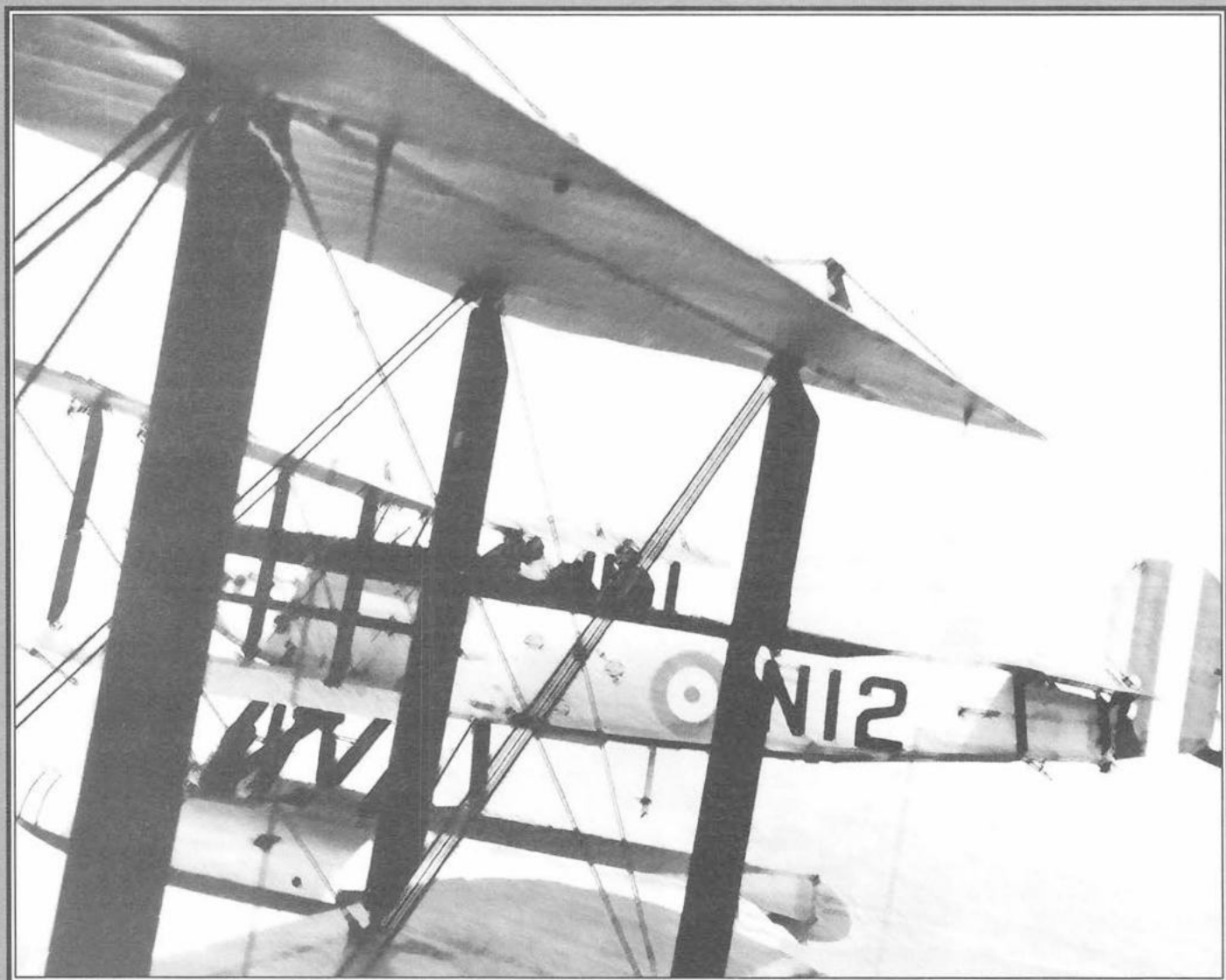


Αφιέρωμα
**Η Αεροπορία
Ναυτικής Συνεργασίας
κατά τον πόλεμο
του 1940 - 1944**

Των καθηγητών Σχολής Ικάρων,
Ταξιάρχου Αεροπ. Κων/νου Λιάτη*
και του Σμηνάρχου Βασιλείου Πειρασμάκη*.

Επιμέλεια: Εμμανουήλ Κώνστας,
Δημοσιογράφος - Ιστορικός Ερευνητής.



Με την έναρξη του πολέμου με την Ιταλία το 1940, η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία βρέθηκε με 12 Πολεμικές Μοίρες και 138 αεροσκάφη.

Από αυτές, τρεις Μοίρες αποτελούσαν την Αεροπορία Ναυτικής Συνεργασίας. Συγκεκριμένα:

α) Η 11η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας με οκτώ (8) υδροπλάνα Φαίρεϋ III.

β) Η 12η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας με δώδεκα (12) υδροπλάνα Ντορνιέ 22, δύο τετράκωπες λέμβους, μία οκτάκωπη και ένα σκαφάκι με εξωλέμβιο κινητήρα.

γ) Η 13η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας με ένδεκα (11) δικινητήρια αεροπλάνα Αβρό-Ανσον. Υπήρχε και δωδέκατο Αεροσκάφος το οποίο είχε καταστραφεί λίγο πριν την έναρξη του Πολέμου

Οι ανωτέρω Μοίρες σύμφωνα με τα σχέδια επιστράτευσης, από τον τορπιλισμό της ΕΛΛΗΣ και εντεύθεν, είχαν αραιωθεί, στο Βαλτούδι (Βόλος), στα Παλούκια (Σαλαμίνα) και στον Άραξο (Πάτρα) αντίστοιχα.

Από τα Φαίρεϋ είχαν αφαιρεθεί οι ασύρματοι, γιατί το υπερβολικό βάρος των 110 κιλών κάθε ασύρματος θεωρήθηκε ότι άλλαζε επικίνδυνα τη ζυγοστάθμιση του αεροσκάφους.

Οι πιο πάνω Μοίρες μαζί με το ανεξάρτητο Σμήνος (ισότιμο με Μοίρα) υδροπλάνων ΒΕΛΟΣ και ΑΒΡΟ-ΛΥΝΞ με έδρα το Φάληρο υπήγοντο στη Διοίκηση Αεροπορίας Ναυτικής Συνεργασίας. Διοικητής της Ανώτερης Διοίκησης Αεροπορίας Ναυτικός (ΑΔΑΝ) ήταν ο

Σμήναρχος Χρήστος Μοσχοβίνος.

Διοικητής της 11ης ΜΝΣ ήταν ο Σμηναγός Φωκάς Πέτρος με 8 χειριστές (5 Αξιωματικοί και 3 Υπαξιωματικοί) 2 Επικουροί Σημαιοφόροι Παρατηρητές, 1 Αξιωματικός Επιμελητήρας, 1 Μηχανικός, 1 Ιατρός, 2 Αρχισμηνίες Ραδιοτηλεγραφήτες και 180 Σμηνίτες.

Διοικητής της 12ης ΜΝΣ ήταν ο Επισημηναγός Ιωάννης Αραμπαντζής, με 15 χειριστές (9 Αξιωματικούς και 6 Υπαξιωματικούς), 8 Επικουρούς Παρατηρητές, 10 Ιπτάμενους Ασυρματιστές, 23 Υπαξιωματικούς άλλων ειδικοτήτων και 200 Σμηνίτες.

Διοικητής της 13ης ΜΝΣ ήταν ο Επισημηναγός Σπυρίδων Δακόπουλος, με 23 Αξιωματικούς και 16 Υπαξιωματικούς ως και 500 περίπου Σμηνίτες.

Υδροπλάνα-Αεροπλάνα Μοιρών

FAIREY III: Μονοκινητήριο τριθέσιο υδροπλάνο, Βρετανικής κατασκευής. Εφερε δύο πολυβόλα των 7,5χιλ. που τα χειριζόταν ο παρατηρητής,



Υδροπλάνα FAIREY III στη Ναυτική προκεχωρημένη βάση Βαλτουδίου (Βόλος)

ένα δια μέσου του επιπέδου της έλικος και ένα στο πίσω μέρος της καμπίνας. Εφερε επίσης δύο βόμβες

των 50 λιβρών.

Ανέπτυσσε ταχύτητα 150 χλμ. την ώρα.

DORNIER 22: Μονοκινητήριο, τριθέσιο υψηλοπτέρυγο υδροπλάνο, Γερμανικής κατασκευής. Εφερε ένα πολυβόλο που το χειριζόταν ο χειριστής και μια βόμβα των 500 λιβρών ή δύο των 250 ή 4 των 100 ή μίας τορπίλλης και μικρών βομβών. Ανέπτυσσε ταχύτητα 200 χλμ. την ώρα.

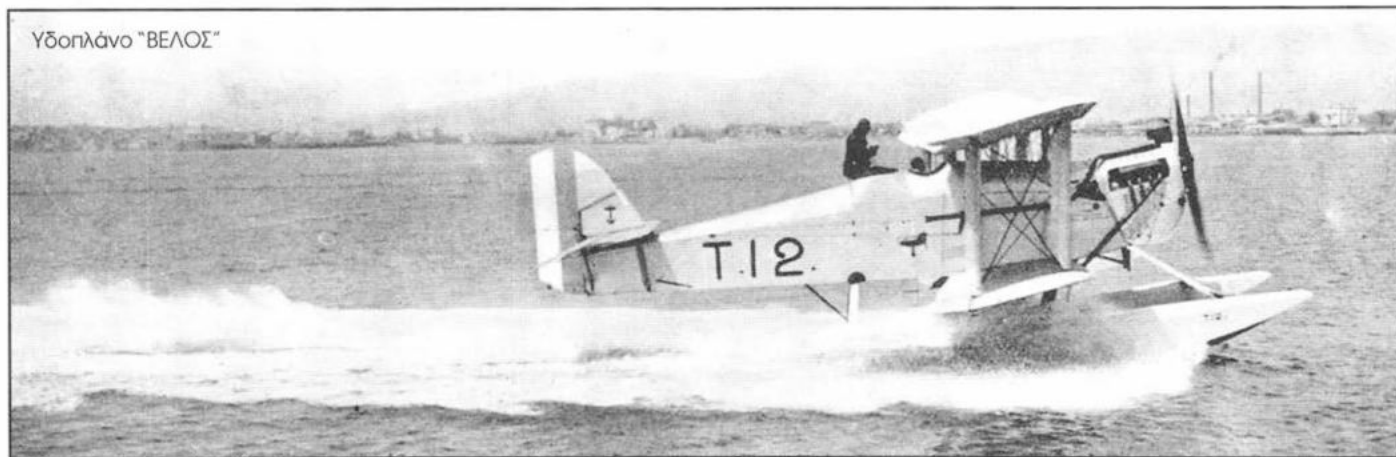
AVRO ANSON: Δικινητήριο, μονοπτέρυγο, πενταθέσιο αεροσκάφος, Βρετανικής κατασκευής. Εφερε ένα πολυβόλο για τον χειριστή και ένα για τον παρατηρητή σε πυργίσκο, των 7,7 χιλ. Εφερε επίσης 2 βόμβες των 100 λιβρών και 8 των 12 λιβρών. Ανέπτυσσε ταχύτητα 250 χλμ. την ώρα.

Η Αεροπορία Ναυτικής Συνεργασίας υπερέβη τους στόχους της, προστατεύοντας πλοία του Πολεμικού Ναυτικού, εκτελώντας συνοδείες νηοπομπών, ανθυποβρυχιακές έρευνες με άριστα αποτελέσματα και βομβαρδισμούς παρακτίων στόχων, νήσων και εχθρικών υποβρυχίων.

Συνολικά οι τρεις Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας ανέλαβαν 900 πολεμικές αποστολές κατανεμημένες περίπου εξίσου.

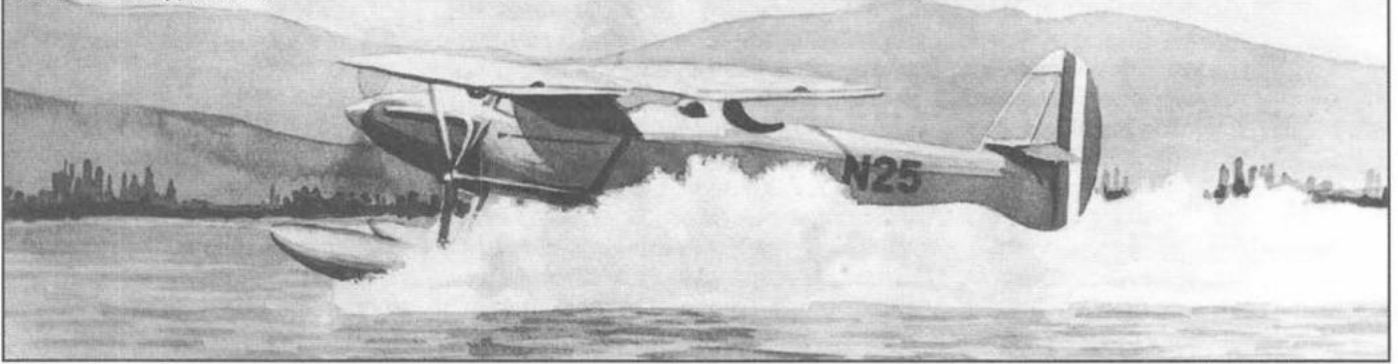
Το ιπτάμενο προσωπικό επειδή ήταν ανεπαρκές, υποχρεούτο να εκτελεί κάθε ημέρα πολλές αποστολές χωρίς ανάπαυλα.

Ο τότε Αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Ναύαρχος Αλ. Σακελλαρίου δηλώνει ότι: "Ουδείς δύναται να αμφισβητήσει ότι οι Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας εξετέλεσαν



Υδροπλάνο "ΒΕΛΟΣ"

Dornier Do 22 της 12 Μ.Ν.Σ.



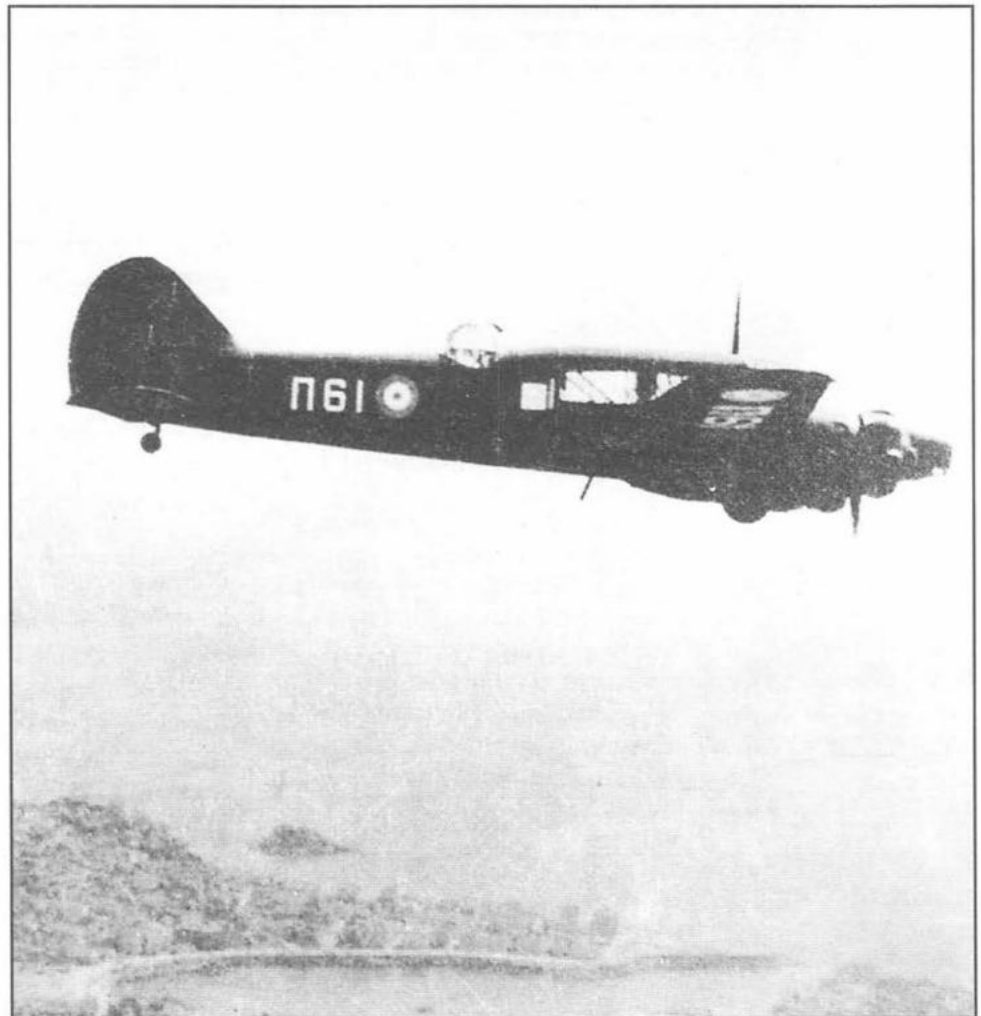
το καθήκον των μετ' αυταπαρνήσεως, δεδομένου ότι ουδεμία ζημιά επροξενήθη, καθ' όλην την διάρκεια του πολέμου εις τας νηοπομπάς αι οποίαι υποστηρίζοντο αποτελεσματικώς παρά τούτων".

Αξιζει να σημειώσουμε ότι η 11η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας μετά από συνεννόηση του Τμήματος Στρατιάς Δυτικής Μακεδονίας (ΤΣΔΜ) και της Ανωτέρας Διοίκησης Αεροπορίας Ναυτικού (ΑΔΑΝ) συμμετείχε και σε Επιχειρήσεις Αναγνώρισης όταν οι καιρικές συνθήκες δεν επέτρεπαν πτήσεις στα Αεροσκάφη Στρατιωτικής Συνεργασίας. Έτσι η 11 ΜΝΣ με υδροπλάνα Φαιρέυ III ανέλαβε και Επιχειρήσεις Αναγνώρισης στην Ηπειρωτική Ελλάδα κατά μήκος του Αλβανικού Μετώπου. Για αυτές τις αποστολές ο Διοικητής της Μοίρας Σμηναγός Πέτρος Φωκάς όρισε τον Υποσμηναγό Δαβάκη Κων/νο και τον Ανθυποσμηναγό Θεοδοσιάδη Δημ. οι οποίοι με επιτυχία ανέλαβαν και εξετέλεσαν με κάκιστες καιρικές συνθήκες τον Νοέμβριο και Δεκέμβριο του 1940, Επιθετικές Αναγνωρίσεις κατά μήκος του Αλβανικού Μετώπου πολλές δε φορές εισήρχοντο και στο εχθρικό έδαφος, δίδοντας σημαντικές πληροφορίες για τις κινήσεις του εχθρού.

Ο ήρωας πτέραρχος τ. Αρχηγός ΓΕΑ και Πρόεδρος ΜΤΑ και ΕΑΑΑ Επαμεινώνδας Πλούμης καταθέτει σε επίσημη πανηγυρική Ομιλία του, ενώπιον της Ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων μεταξύ των άλλων τα κά-

τωθι: "... Οι Κων/νος Δαβάκης και Δημήτριος Θεοδοσιάδης είναι οι νεαροί τότε Ιπτάμενοι Αξιωματικοί που εθελοντικά ανταποκρίθηκαν στο αίτημα του ΤΣΔΜ προς την ΑΔΑΝ, για συμμετοχή της 11ης ΜΝΣ σε Επιχειρήσεις Αναγνώρισης, στην περιοχή ευθύνης του ΤΣΔΜ κατά τις ημέρες βροχοπτώσεων και πολύ κακών καιρικών συνθηκών, όπου τα

αεροσκάφη της Στρατιωτικής Αεροπορίας ήταν καθηλωμένα. Θα πρέπει να εξαρθεί η ανδρεία, η προθυμία και η αφοσίωση εις το καθήκον, των δύο αυτών τότε νέων Αεροπόρων, οι οποίοι ως δίδυμο (χειριστής- παρατηρητής και αντιστρόφως) και υπό αντιξόους καιρικές συνθήκες, με δεδομένη την υπεροχή των εχθρικών αεροπλάνων, ουδεμίαν



Το αεροσκάφος ANSON Π61 (N61) της 13ης Μ.Ν.Σ. με το οποίο διέφυγε ο αρχηγός της αποστολής στην Αίγυπτο (23-4-41) Υποσμηναγός Κ. Δαβάκης.

στιγμήν επισημνήσαν, επιδειξάμενοι ιδιαίτερον θάρρος, αποφασιστικότητα και φαντασίαν, βοήθησαντες τα μέγιστα εις δυσκόλους στιγμάς, ολόκληρον τον τομέα ευθύνης του Τμήματος Στρατιάς Δυτικής Μακεδονίας, δι' αυτό και ο Διοικητής του ΤΣΔΜ Αντιστράτηγος Ιωάννης Πισίτσας, εξέφρασεν προς την ΑΔΑΝ την ΕΥΡΕΣΚΕΙΑΝ του, δια τους δύο προαναφερθέντας Ιπτάμενους Αξιωματικούς (Κ. Δαβάκη, Δ. Θεοδοσιάδη). Αξιωματιώνευτος είναι η βοήθεια που προσέφεραν οι ανωτέρω, εις δυσκόλους ημέρας, εις τα τμήματα της VIII Μεραρχίας του Στρατηγού Χαράλ. Κατσιμήτρου, του Αποσπάσματος Πίνδου του Συνταγματάρχου Κ. Δαβάκη και μετά τον τραυματισμό του, του Ταγματάρχου Ι. Καραβία, του Αποσπάσματος Φριζή, του Αντισυνταγματάρχου Μαρδοχαίου Φριζή, του 28ου Συντάγματος Πεζικού, του Συνταγματάρχου Νικ. Παπαδόπουλου (Παππού) και των υπ' αυτόν 1ου και 3ου Ταγμάτων των Ταγματάρχων Γ. Μπουλούκου και Γ. Καρανικολού, του 90ου Συντάγματος Πεζικού του Συνταγματάρχου Χρήστου Γερακίνη κλπ.

Εχω ιδίαν αντίληψιν δια τα ανωτέρω, διότι εγώ ως Διοικητής της 31ης

Μοίρας Βομβαρδισμού, που δρούσε εις την περιοχήν αυτήν, είχον άμεσον συνεργασίαν με τους ανωτέρω και τον Διοικητήν τους Πέτρον Φωκάν. Αιτία μάλιστα, των επικινδύνων αποστολών που εκτελούσαν, η Μοίρα μου με επικεφαλής εμένα και οι Κων/νος Δαβάκης και Δημήτριος Θεοδοσιάδης, ήταν ο εξαναγκασμός του Διοικητού της περιπολούσης Αγγλικής Μοίρας Διώξεως Γκλαντιαιήτορας, εντεταλμένου δια την προστασίαν των Ελληνικών Αεροσκαφών, να αναφέρει κατ' επανάληψιν, ότι οι Έλληνες αεροπόροι τόσον της 31ης ΜΒ όσον και της 11ης ΜΝΣ, εφορμούν ως δαίμονες, αφήφούντες τους πυρίνους φραγμούς και τας εχθρικές φωλαϊάς πολυβόλων και πυροβόλων..."

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι κατά την συνοδεία νηοπομπής στις 18-3-1941, το αεροσκάφος ANSON υπ' αριθμ. Ν 51 με χειριστή τον Σμηνία Χρ. Σπέντζο, παρατηρητή τον Σημαιοφόρο Δ. Διαμαντόπουλο και Ασυρματιστή τον Σμηνία Π. Μακρή κατέστρεψε αναδυθέν Ιταλικό υποβρύχιο, λίγο έξω από τις Φλέβες που ήταν έτοιμο να τορπιλίσει την ελληνική νηοπομπή.

Επίσης στις 1-4-1941 και πάλι Αε-

ροσκάφος ANSON με χειριστή τον Επισμηνία Θ. Καρβουτζή, Παρατηρητή τον Σημαιοφόρο Πουλάκη και ασυρματιστή πάλι τον Σμηνία Π. Μακρή, βομβάρδισαν με βόμβες βυθού εχθρικό υποβρύχιο το οποίο κατέστρεψαν.

Ετσι φθάνουμε στις 6 Απριλίου 1941 όπου από τα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα εκδηλώθηκε ολομέτωπη Γερμανική κατά της Ελλάδος επίθεση.

Επειδή οι Ιταλοί απέτυχαν να καταλάβουν την Ελλάδα, οι Γερμανοί απεφάσισαν σε σύσκεψη που έγινε στην Καγγελαρία του Βερολίνου στις 17 Μαρτίου να επέμβουν δυναμικά και οι ίδιοι.

Αμέσως δόθηκε εντολή και αναδιπλώθηκε η Ελληνική Αεροπορία στο λεκανοπέδιο Αττικής. Μαζί και οι Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας 11η, 12η και 13η μετακινήθηκαν προς Παλούκια, Ελευσίνα και Ελληνικό αντίστοιχα.

Τελικά οι Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας διατάχθηκαν να μετασταθμεύσουν στην Κρήτη και από εκεί στην Αίγυπτο.

Η 13η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας που ήταν η μόνη που είχε όλα της τα αεροσκάφη ετοιμοπόλεμα έπρεπε με κάθε θυσία να μετακινηθεί στη Μ. Ανατολή για τη συνέχιση του αγώνα.

Ο Διοικητής της Μοίρας Επισμηναγός Σπυρ. Δακόπουλος ο οποίος ήταν διστακτικός ως προς την μετακίνηση, απέφευγε διπλωματικά κάθε εμφάνισή του ενώπιων του Διοικητού της ΑΔΑΝ Σμηνάρχου Χρ. Μοσχοβίνου.

Πολλοί όμως χειριστές της Μοίρας ήσαν αποφασισμένοι να πάρουν τα αεροσκάφη και να εκτελέσουν τη διαταγή του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού για την μετακίνηση της Μοίρας στην Κρήτη και απ' εκεί στη Μ. Ανατολή.

Ετσι ο Διοικητής της ΑΔΑΝ αγνώστως τον Διοικητή της Μοίρας επισμηναγό Σπ. Δακόπουλο, στις 22/4/1941, πήγε μαζί με τον Διοικητή Σμήνους Επιχειρήσεων ΑΝΣΟΝ Υποσμηναγό Κων/νο Δαβάκη (είχε εν τω μεταξύ μετατεθεί από την 11 ΜΝΣ στη 13 ΜΝΣ, από 20/12/1940) στο ΓΕΝ και παρέλαβαν από τον Ναύαρχο Αλ. Σακελλαρίου την υπ'

Σχηματισμός FAIREY III F της 11 Μ.Ν.Σ.



αριθμ. 4341/22-4-1941/ΓΕΝ/ΑΔΑΝ Διαταγή μεταστάθμευσης.

Το βράδυ της ίδιας ημέρας βρέθηκε και κλήθηκε και ο Διοικητής της Μοίρας, όπου του ανακοινώθηκε από τον Σμήναρχο Χρ. Μοσχοβίνο η απόφαση του ΓΕΝ για την μεταστάθμευση της επόμενης ημέρας. Ο Διοικητής της Μοίρας δήλωσε, ότι θα ακολουθήσει τη Μοίρα αλλά για καθαρά δικούς του λόγους, όχι ως χειριστής. Έτσι Αρχηγός του σχηματισμού ορίστηκε από τον Διοικητή της ΑΔΑΝ ο Υποσμηναγός Δαβάκης Κωνσταντίνος. Το ίδιο βράδυ επισκέ-

Στούκας επέδραμον βομβαρδίζοντας και πολυβολώντας το Λιμάνι του Πειραιά και τα Αεροδρόμια Ελευσίνας, Μεγάρων και Ελληνικού.

Στο Ελληνικό από τα 10 ANSON που ήσαν έτοιμα για απογείωση καταστράφηκαν ολοσχερώς τα 5, μεταξύ αυτών ήταν και το υπ' αριθμ. N-2 που είχε όλα τα πράγματα του Αξιωματικού Επιχειρήσεων Υποσμηναγού Κων/νου Δαβάκη. Καταστράφηκαν επίσης ολοσχερώς τα Μπλενχάιμς, Χαρρικαϊνγς, Γκλαντλαϊτορς και δύο Λαϊσάντερς που βρίσκονταν στο Ελληνικό. Έτσι αποφασίστηκε

αναφέρεται), όπου θα ανέμεναν τον Υποσμηναγό Κ. Δαβάκη ο οποίος θα επέβαινε στο Πέμπτο (5ο) ANSON υπ' αριθμ. N 61, διάτρητο και αυτό, από τα Γερμανικά Αεροσκάφη, που ήδη υφίστατο τις αναγκαίες επεμβάσεις του Μηχανικού Ανθυποσμηναγού Παλάσκα. Πράγματι στις 11:30 "δηλώθηκε" το N-61 εν ενεργεία και παραλήφθηκε από τον Υποσμηναγό Κ. Δαβάκη με κατεστραμμένες τις οθόνες και τα Όργανα Παρατηρήσεως και με από γενική επισκευή αδοκίμαστο κινητήρα, περνώντας ανάμεσα από λάκ-

FAIREY III F



φθηκε στην Αγία Παρασκευή τον εξαδέλφο του, τραυματία ήρωα της Πίνδου Συνταγματάρχη Κων/νο Δαβάκη, του ανακοίνωσε την επικείμενη αναχώρησή του και του πρότεινε να τον πάρει μαζί του στη Μ. Ανατολή.

Ο ήρωας Συνταγματάρχη αρνήθηκε, δηλώνοντας ότι η θέση του είναι στην Ελλάδα για να κάνει αντίσταση εναντίον των κατακτητών.

Έτσι παραμείνας εδώ, με τις πρώτες κινήσεις του συνελήφθηκε με τα γνωστά αποτελέσματα. (Συλλήψεις, Μεταφορά εις Ιταλία, Τορπιλισμός πλοίου, τραγικός θάνατος).

Από τις 06:00 το πρωί της 23 Απριλίου 1941, Γερμανικά Μέσσερμιτς και

προκειμένου να διασωθούν τα υπόλοιπα Αεροσκάφη να γίνει η "Πτήση Αυτοκτονίας" όπως ονομάστηκε. Με ταχύτητα και ιδιαίτερη αποφασιστικότητα ο Υποσμηναγός Κ. Δαβάκης μερίμνησε και στις 06:30 απογειώθηκαν τα δύο πρώτα ANSON με Κυβερνήτες τους επισμηναίους Θεόδωρο Καρβουτζή και Σπύρο Παπαδόπουλο. Στο πρώτο ANSON επιβιβάστηκε και ο Διοικητής της Μοίρας επισμηναγός Σπ. Δακόπουλος. Στις 08:30 ακολούθησε η απογείωση των δύο άλλων ANSON με κυβερνήτες τους Επισμηναίους Δημ. Γαλανάκο και Βασ. Κουρδή. Προορισμός τους το Μάλεμε Κρήτης, (και όχι το Ηράκλειο όπως σε ορισμένα κείμενα

κουκς, οδοστρωτήρες και καπνίζοντα ερείπια απογειώθηκε με κατεύθυνση το Μάλεμε Κρήτης. Μαζί του επέβηκε και ο Επισμηναίος Μηχανικός Ευαγγ. Μπαμπάς. Στα προηγούμενα ζευγάρια επέβαιναν πλην του Διοικητού της Μοίρας και δύο Επισμηναγοί από το ΓΕΑ οι Μιχ. Δασκαλάκης και Σπ. Δαλιάνης (οι Επισμηναγός Ανδρ. Κωτσάκης, Σμηναγός Αναργ. Κουγιούφας, Υποσμηναγός Περ. Λιακέας δεν επέβαιναν σε κανένα από τα ανωτέρω αεροσκάφη όπως κακώς αναφέρεται στο Κεφάλαιο 12 σελ. 177 του Δ' Τόμου της Ιστορίας της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας του ΓΕΑ). Ο Επισμηναγός μάλιστα Κωτσάκης, ήταν μέλος

πληρώματος της 11ης Μοίρας με τα υδροπλάνα Φαίρεϋ, ο οποίος στις 25 Απριλίου 1941 καιτοι έλαβε επιπλέον εντολή της ηγεσίας μέσω του τότε Υποσημηναγού Δ. Δημητριάδη για μεταστάθμευση, αυτός παρά τη Διαταγή, παρέμεινε μαζί με τον Διοικητή της Μοίρας Επισμηναγό Χρ. Πασιαλή στη Μονεμβασία και μετά την καταστροφή των υδροπλάνων από τους Γερμανούς, πήραν το τραίνο και επεστρεψαν στην Αθήνα.

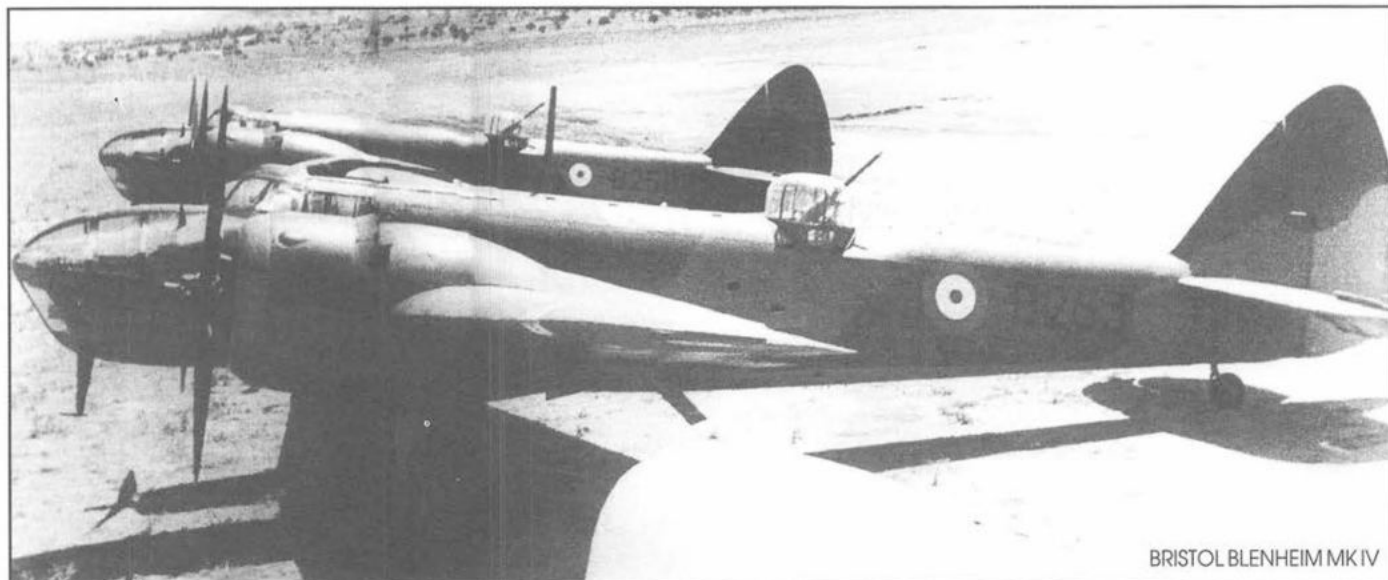
Στις 12:50 ο Υποσημηναγός Κ. Δαβάκης προσγειώθηκε στο Αεροδρόμιο Μάλεμε Χανίων (και όχι Ηρακλείου όπως αναφέρεται στην ίδια σελίδα του ίδιου τόμου ως και στη σελ. 63, ενώ ορθά αναφέρεται

Βρετανική Διοίκηση. Απόκει μετά τις απαραίτητες επιθεωρήσεις, συμπληρώσεις καυσίμων και οδηγίων, απογειώθηκαν προς Αεροδρόμιο Δεχέλας Αλεξανδρείας, όπου προσγειώθηκαν στις 20:00 το βράδυ.

Την Παρασκευή 25 Απριλίου 1941, οι προαναφερθέντες πέντε Κυβερνήτες των ANSON, μαζί με τους 8 Υπαξιωματικούς και 3 Αξιωματικούς πλήρωμα και επιβάτες, απογειώθηκαν, καταλήγοντας στο Αεροδρόμιο Αλμάζα Ηλιούπολης, πλησίον του Καΐρου. Εκεί με τη βοήθεια Άγγλων Τεχνικών, επιθεωρούνται τα ANSON, γίνονται και πάλι αξιόμαχα και απογειώνονται και πάλι για το Αεροδρόμιο Δεχέλας, όπου εντάσσο-

θα εκτελέσει κατά γράμμα τη Διαταγή, (ο Επισμηναγός Χρ. Πασιαλής), για άγνωστους λόγους, οδήγησε τη Μοίρα στη Μονεμβασία Λακωνίας, όπου διέταξε προσθαλάσσωση και κράτησε πληρώματα και αεροσκάφη εκεί, επί τριήμερον, με αποτέλεσμα όλα τα υδροπλάνα να καταστραφούν ολοσχερώς από πολυβολισμούς και βομβαρδισμούς της Γερμανικής Αεροπορίας.

Το ίδιο συνέβη και με την 12η Μοίρα, που ενώ το ΓΕΝ είχε διατάξει, η Μοίρα να ακολουθήσει το Στόλο στην Αίγυπτο, ο Διοικητής της, Επισμηναγός Αραμπατζής βρέθηκε με οκτώ (8) Ντορνιέ στο Αγρίνιο, όπου Γερμανικά Μέσσερσιμτ τα κατά-



BRISTOL BLENHEIM MK IV

στη σελίδα 100 του ίδιου τόμου), όπου συναντήθηκε με τα υπόλοιπα πληρώματα των ANSON που τον περίμεναν. Εκεί, αφού ήλθε σε επαφή και συνεννόηση, με τον επικεφαλής Βρετανό Ταξίαρχο Αεροπορίας στα Χανιά και μετά τον ανεφοδιασμό με καύσιμα των Αεροσκαφών- και πάλι παρά τις αντιρρήσεις του Διοικητού της Μοίρας Επισμηναγού Σπ. Δακόπουλου, ο οποίος επιθυμούσε την παραμονή τους στην Κρήτη - ο Υποσημηναγός Κ. Δαβάκης διέταξε απογείωση σε σχηματισμό, των πέντε ANSON και στις 15:00 της ίδιας ημέρας απογειώθηκαν με κατεύθυνση την Αίγυπτο. Μετά από διόμισι ώρες πτήση προσγειώθηκαν στο Αεροδρόμιο Μαρσα-Ματρούχ Αιγύπτου, που τελούσε υπό

νται στο 201 Γκρούπ της RAF, ως ανεξάρτητη Ελληνική Μονάδα, συμμετέχοντας σε Επιχειρήσεις ανθυποβρυχιακής έρευνας.

Τα πέντε αυτά Ελληνικά Anson, έγιναν αφορμή διαμάχης μεταξύ των Βρετανών, Πτεράρχου Λόνγκμορ και Ναυάρχου Κάννιγκαμ αλλά τελικά παρέμειναν υπό τη Διοίκηση του 201 Γκρούπ. Όσον αφορά τις δύο άλλες Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας, η 11η και 12η ΜΝΣ, δυστυχώς δεν είχαν την τύχη της 13ης ΜΝΣ. Η 11η Μοίρα, ενώ δια του Διοικητού της Επισμηναγού Χρ. Πασιαλή είχε παραλάβει την υπ' αριθμ. A558/4341/22-4-41. Διαταγή μεταστάθμευσης για Σούδα Κρήτης και είχε διαβεβαιώσει τον Διοικητή της ΑΔΑΝ Σμήναρχο Χρ. Μοσχοβίνο, ότι

στρεψαν στο έδαφος, (και αυτός για άγνωστους λόγους δεν εφάρμοσε τα Σχέδια). Διασώθηκαν τέσσερα (4) Ντορνιέ, τα δύο ήταν στο ΚΕΑ (Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων) για επισκευή, το τρίτο στα Παλούκια Σαλαμίνας, που καταστράφηκε και αυτό από τα Γερμανικά Αεροσκάφη και το τέταρτο οδηγήθηκε από τον Υποσημηναγό Δημ. Δημητριάδη στην Κρήτη και από εκεί στην Αίγυπτο.

Αξίζει να σημειωθεί η σύνθεση της 13ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας, με την άφιξή της στην Αίγυπτο στις 23-4-1941 και όπως συμπληρώθηκε μέχρι τις 15-7-1941.

Αρχικά (Αεροδρόμιο - Ναύσταθμος Dekheila)

Επισμηναγός Σπ. Δακόπουλος, Δι-

οικητής Μοίρας, Ιπτάμενοι: Υποσημναγός Κ. Δαβάκης, Διοικητής Σμηνους Επιχειρήσεων, Αρχισμηνίας Α. Ζευγολάτης, Κ. Παλαιολόγος, Β. Βασιλειάδης, Επισμηνίας Σπ. Παπαδόπουλος, Θεοδ. Καρβουτζής, Δ. Γαλανάκος και Σμηνίας Β. Κουρδής, Τεχνικοί: Υποσημναγός Ευαγγ. Σταθάκης, Επισμηνίας Ευάγγ. Μπαμπάς, Αλ. Τιμηλιάδης, Σμηνίας Αρ. Ντόσκα, Π. Λεμπέσης και Υποσημνίας Ευαγγ. Γιαννακόπουλος, Ν. Λάμπρου, Π. Αθανασόπουλος, Ακ. Τζαμτζής, Γ. Δαμιανός. Τον Ιούλιο η Μοίρα ενισχύθηκε από τον Σμηναγό Ι. Μαρινάκη, τους Υποσημναγούς Δ. Δημητριάδη, Π. Μητσάκο, τους Σημαιοφόρους, Γ. Ψαλλίδα, Ι. Παπαροδόπουλο, τον Επισμηνία Θ. Γαζή, τους Σμηνίας Α. Γουνελάκη, Αθ. Καραδήμα, Φωκ. Σαρίδη, Π. Μακρή, Ι. Δεσύπρη, Αδ. Αηδονόπουλο, Κ. Αδοσίδη και τους Υποσημνίας Αντ. Μπιτούνη, Κ. Καλεμκέρη.

Η Μοίρα αντιμετώπιζε πρόβλημα προσωπικού, γι' αυτό σιγά-σιγά, με την άφιξη Ελλήνων Αξιωματικών και Υπαξιωματικών, η κατάσταση βελτιώθηκε αισθητά. Η πρώτη καθαρή πολεμική αποστολή της 13ης Μοίρας έγινε τον Ιούλιο 1941 και έκτοτε

εκτελούσε σε καθημερινή βάση ανθυποβρυχιακές έρευνες. Έτσι βλέπουμε ότι τον Ιούλιο πραγματοποιήθηκαν 60 έξοδοι εκ των οποίων 26 αφορούσαν σε ανθυποβρυχιακές περιπολίες μέσης διάρκειας περίπου 3 ωρών, κατανεμημένες ως ακολούθως σε σχέση με το ιπτάμενο προσωπικό. Υποσημναγός Κων. Δαβάκης, Επισμηνίας Θεοδ. Καρβουτζής, Σπ. Παπαδόπουλος 10 έξοδοι, Υποσημναγός Δήμ. Δημητριάδης, Σμηνίας Βασ. Κουρδής, Ι. Δεσύπρης 9 έξοδοι, Σμηναγός Ι. Μαρινάκης, Σμηνίας Κων. Αδοσίδης και Δημ. Γαλανάκος 8 έξοδοι, Σμηνίας Αντ. Γουνελάκης και Αθ. Καραδήμας 6 έξοδοι, Σημαιοφόρος Γ. Ψαλλίδας και Αρχισμηνίας Αδ. Αηδονόπουλος 5 έξοδοι, Σημαιοφόρος Ι. Παπαροδόπουλος και Αρχισμηνίας Βασ. Βασιλειάδης 4 έξοδοι, Υποσημναγός Πετ. Μητσάκος, Αρχισμηνίας Ν. Ζευγολάτης, Επισμηνίας Θ. Γαζής 3 έξοδοι, Επισμηναγός Σπ. Δακόπουλος, Σμηνίας Παν. Μακρής και Φ. Σαρίδης 2 έξοδοι.

Τον Αύγουστο του 1941 πραγματοποιήθηκαν 64 έξοδοι από τις οποίες 35 ήταν αποστολές ανθυποβρυχιακής έρευνας μέσης διάρκειας εκά-

στη τριών περίπου ωρών κατανεμημένες ως ακολούθως σε σχέση με το ιπτάμενο προσωπικό: Επισμηνίας Θεοδ. Καρβουτζής 12 έξοδοι, Επισμηνίας Σπ. Παπαδόπουλος και Σμηνίας Ι. Δεσύπρης και Βασ. Κουρδής 9 έξοδοι, Σμηνίας Αντ. Γουνελάκης και Σαρίδης 8 έξοδοι, Υποσημναγοί Κων. Δαβάκης και Δημ. Δημητριάδης και Σμηνίας Αθ. Καραδήμας 7 έξοδοι, Σμηναγός Ι. Μαρινάκης, Σημαιοφόροι, Ι. Παπαροδόπουλος και Γ. Ψαλλίδας και ο Αρχισμηνίας Αδ. Αηδονόπουλος 6 έξοδοι, Υποσημναγός Πετ. Μητσάκος, Αρχισμηνίας Βασ. Βασιλειάδης και Νικ. Ζευγολάτης, Επισμηνίας Θ. Γαζής και Σμηνίας Κ. Αδοσίδης και Δημ. Γαλανάκος 5 έξοδοι, Επισμηναγός Σπ. Δακόπουλος 4 έξοδοι και Σμηνίας Παν. Μακρής 2 έξοδοι.

Τον Σεπτέμβριο του 1941 πραγματοποιήθηκαν 67 έξοδοι από τα ίδια πληρώματα με την προσθήκη του Σμηναγού Γεωργ. Πάγκαλου και του Υποσημναγού Αλεξ. Μιχαλιτσάνου.

Τον Οκτώβριο του 1941 πραγματο-

Οι αξιωματικοί της Αεροπορικής Βάσης Φαλήρου το 1938 με χειμερινή επίσημη στολή. Στο μέσον διακρίνεται ο Διοικητής της ΑΔΑΝ Σμήναρχος Σπ. Κατσούφρης.





BRISTOL BLENHEIM MK IV

ποιήθηκαν 53 έξοδοι από τα ίδια σχεδόν πληρώματα καθότι απεχώρησαν ο Σημαιοφόρος Γεωργ. Πάγκαλος, οι Σημαιοφόροι Ι. Παπαδόπουλος και Γ. Ψαλλίδας και ο Επισμηνίας Θεοδ. Γαζής, αντικατασταθέντες από τον σημαιοφόρο Δ. Ρέππα και τον Αρχισμηνία Κων. Παλαιολόγου.

Τον Νοέμβριο του 1941 εκτελέστηκαν 73 έξοδοι, από τα ίδια πληρώματα.

Τον Δεκέμβριο του 1941 εκτελέστηκαν 41 έξοδοι, με την προσθήκη των Ανθυποσημηναγών Θεοδ. Μέλλη, Παν. Καραγιάννη και Δημ. Κωστάκου καθώς και των σημαιοφόρων Α. Χρυσάνθη, Γ. Κακεπάκη και Αλ. Φουντουκλή.

Στις 1 Δεκεμβρίου η 13η Μοίρα μετεγκαταστάθηκε στο Αεροδρόμιο Μαριγύτ (έξω από Αλεξάνδρεια). Λίγες ημέρες μετά την εγκατάσταση της Μοίρας στο Μαριγύτ και παρά τις υποσχέσεις που καθημερινά ελάμβανε η ηγεσία της Πολεμικής Αεροπορίας, δεν τους αντικαθιστούσαν τα ANSON με άλλα μεγαλύτερων δυνατοτήτων Αεροσκάφη.

Μέσα στην απογοήτευσή τους οι χειριστές, ανέλαβαν αξιωματίστας πρωτοβουλίες. Γράφει ο Πτέραρχος - Ιστορικός Ηλ. Καρταλαμάκης "... το ελληνικό δαιμόνιο δεν είναι προνόμιο μόνο των μηχανικών της Αεροπορίας αλλά ενυπάρχει και στους Ιπταμένους. Έτσι οι δύο συμμαθητές Υποσημηναγοί Π. Μανάβης και Κ. Δαβάκης, απογοητευμένοι από τις άκαρπες υποσχέσεις για μια αλλαγή αεροπλάνων ενήργησαν με θαυματουργή πρωτοβουλία, για να πετύχουν το ακατόρθωτο. Σε μια από τις συχνές επι-

σκέψεις τους σε νεκροταφεία αεροπλάνων, ψάχνοντας για ανταλλακτικά δια καννιβαλισμού, στα άχρηστα αεροπλάνα, διαπίστωσαν ότι υπήρχαν και πολλά Μπλενχάιμ IV εγκαταλελειμμένα σε κατάσταση αποσύνθεσης. Με υπομονή και πίστη στο όραμά τους ξεδιάλεξαν τα καλλίτερα κουφάρια στα οποία πρόσθεσαν μικρότερα κομμάτια, από πηδάλια, ουρές τροχούς κλπ., από άλλα ομοιότυπα αεροπλάνα, κατά τρόπο που μπόρεσαν να συναρμολογήσουν τρία Μπλενχάιμ IV στην αρχή και άλλα



Οι Υποσημηναγοί Ιπτάμενοι Κ. Δαβάκης και Π. Μανάβης με στρατεύσιμο προσωπικό της 13ης Μοίρας στο Νεκροταφείο Αεροπλάνων Blenheims όπου συναρμολόγησαν τα πρώτα τρία Blenheims IV και τα κατέστησαν ετοιμοπόλεμα.

δύο αργότερα. Έτσι ανεπίσημα και τελείως ανορθόδοξα άρχισε η Μοίρα να εφοδιάζεται με νέο υλικό χάρη στη σωτήρια πρωτοβουλία των δύο πιο πάνω ιπταμένων της. Τα αεροπλάνα αυτά για τα οποία καμάρωνε και ο Αρχηγός της εξόριστης Αεροπορίας στο Κάιρο, χρησιμοποιήθηκαν για τη μετεκπαίδευση των πιλότων της Μοίρας...

Τον Φεβρουάριο του 1942 οι Άγγλοι χορήγησαν στη 13η Μοίρα Μπλενχάιμ V. και μετονομάζεται η

Μοίρα σε 13η Μοίρα Ελαφρού Βομβαρδισμού. Στα Μπλενχάιμ IV και V εκπαιδεύτηκαν όλα τα πληρώματα της Μοίρας. Η εκπαίδευση τελείωσε τον Μάιο 1942.

Το Αεροδρόμιο Μαριγύτ ήταν μια αποξηραμένη λίμνη Νότια της Αλεξάνδρειας, προστατευόμενο από φράγματα για να συγκρατούν τα νερά όταν ξεχειλίζει ο Νείλος. Σε ένα ξέσπασμα οργής της φύσης, γράφει ο Πτέραρχος - Ιστορικός Ηλ. Καρταλαμάκης, τα φράγματα δεν μπόρεσαν να κρατήσουν τα υπερυψωμένα νερά και το Μαριγύτ ξαναέγινε λίμνη. Τα νερά άγγιξαν τα φτερά των αεροπλάνων, κατέκλυσαν τις σκηνές, εγκλωβίζοντας το προσωπικό στα κρεβάτια του.

Όταν το αεροδρόμιο ξαναγύρισε στη φυσική του κατάσταση, δημιουργήθηκε το σοβαρό πρόβλημα της απογείωσης των Αεροσκαφών από τη μαλακή λάσπη της λίμνης.

Τότε επιστρατεύτηκε η εμπειρία της Ναυτικής Αεροπορίας. Εφαρμόζοντας την τεχνική αποθαλάσσης οι Υποσημηναγοί Κων.

Δαβάκης, Δημ. Δημητριάδης και ο Επισμηνίας Σπ. Παπαδόπουλος, με την μεγάλη τους εμπειρία στα υδροπλάνα, κατάφεραν και "απολάσπασαν" ένα - ένα όλα τα ANSON και τα προσγειώσαν στο Αεροδρόμιο της Αμρίας πλησίον του Burg- El- Arad στην Ερημο.

Με την ολοκλήρωση της παράδοσης των Μπλενχάιμ τοποθετήθηκαν στη 13η Μοίρα οι Υποσημηναγοί Παν. Παππάς, Μιχ. Κοντολέφας και Ηλ. Μαχαίρας, οι Ανθυποσημηναγοί Ανδρ. Γκορέγκο και Ιωάν. Παπουτσής,

ο Επιλοχίας Αθ. Ηγουμενάκης, οι Σμηνίες Ιωάν. Μανιάτης, Αναστ. Σπανός και ο σερβικής καταγωγής Γκιούριτς.

Στο τέλος Μαΐου 1942 οι παρατηρητές της Μοίρας που ανήκαν στο Ναυτικό ανακλήθηκαν και αντικαταστάθηκαν από τους Λοχαγούς- Παρατηρητές Ανδρ. Τσίμπο, Γ. Κουμανάκο, Σπ. Μπίνα, Φωτ. Σταυρέα, Π. Στρούμπο και Ν. Γερμενή, ενώ απεχώρησε ο Υποσμηναγός Παναγ. Καραγιάννης, ο οποίος και στάλθηκε για εκπαίδευση σε Σχολείο Ηλεκτρονικών της Ν. Αφρικής, όπου έλαβε την ειδικότητα του Τηλεπικοινωνιών/Ηλεκτρονικών, σταδιοδρομήσας έκτοτε ως Αξιωματικός Τ/Η αποστρατευθείς με το βαθμό του Υποπτέραρχου.

Στις 13 Ιουνίου 1942, Διοικητής της Μοίρας αναλαμβάνει ο Επισμηναγός Ρένος Πόγγης, ενώ τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, ιδρύεται η Εμπειδος Μονάδα Διακίνησης (ΕΜΔ), με αποστολή τη συγκέντρωση του προσωπικού που επιθυμούσε να υποστεί πτητική εκπαίδευση,

υποβοηθώντας παράλληλα και το στρατωνισμό του Αεροπορικού Αποσπάσματος Γάζας. Ήταν Μονάδα Υποδοχής, του από την Ελλάδα ερχόμενου ή διερχόμενου προσωπικού καθώς και Μονάδα νεοκατατασσόμενων (νεοσύλλεκτων) στην Αεροπορία Αιγυπτίων. Η Μονάδα αυτή συγκροτήθηκε σε στρατόπεδο της περιοχής Kabrit της Αιγύπτου, και τοποθετήθηκε Διοικητής ο Υποσμηναγός Κων/νος Δαβάκης, αποσπασθείς προσωρινά από την 13η Μοίρα και Υποδιοικητής Ανθυποσμηναγός Παρασκ. Σίδερης.

Τον Μάρτιο 1943 αναλαμβάνει τη Διοίκηση της 13ης Μοίρας ο Αντισμήναρχος Γ. Αλεξανδρής, ενώ στις 20 Ιουλίου 1943 την διοίκηση της Μοίρας ανέλαβε ο επισμηναγός Μιχ. Στρατής, με σύγχρονη μετακίνηση της Μοίρας στο αεροδρόμιο Gambuf στη Derna της Ανατολικής Λιβύης. Την περίοδο αυτή επιστρέφει στη 13η Μοίρα και ο Σμηναγός πλέον Κων/νος Δαβάκης.

Τον Αύγουστο του 1943 άρχισε η αντικατάσταση των Blenheim με αε-



ροσκάφη τύπου Baltimore MK III, MK IIIA, MKIV, MKV.

Αμέσως άρχισε η εκπαίδευση πληρωμάτων επί του τύπου ΜΠΑΛΤΙΜΩΡ εις το 75 Ο.Τ.Υ. Τα πρώτα οκτώ πληρώματα επεράτωσαν την εκπαίδευσή τους στις 28 Σεπτεμβρίου και την 1η Οκτωβρίου εξετελέσθη η πρώτη αποστολή με τα νέα Αερο-

Τα εκπαιδευθέντα στην 75 ΟΤΥ πρώτα πληρώματα, απαρτίστηκαν όπως πιο κάτω:

1η Εκπαιδευτική Σειρά επί του τύπου Μπάλτιμωρ (Σεπτέμβριος 1943)

Χειριστές	Παρατηρητές
Υποσμηναγός Γκορέγκο	Υποσμηναγός Γραμμενίδης Έφεδρος
Υποσμηναγός Παπουτσιής	Επισμηνίας Λαμπίρης Σχολής Παρατηρητών Ν. Αφρικής
Υποσμηναγός Κοσκινιάς	Ανθ/σμηναγός Καρβούνης
Υποσμηναγός Αγγελίδης	Ανθ/σμηναγός Ακοκαλίδης
Υποσμηναγός Πάττας	Ανθ/σμηναγός Δερνίκος
Αρχισμηνίας Καβουρίνος	Ανθ/σμηναγός Σκαρμαλιωράκης
Επισμηνίας Παναγολάκης	Ανθ/σμηναγός Χατζής
Υποσμηναγός Μαχαίρας	Ανθ/σμηναγός Τσιρικόγλου Εκ του Στρατού Ξηράς.
Α/Τ - Π/Λ	Α/Τ - Π/Λ
Αρχισμηνίας Πολυμενάκος Π.	
Αρχισμηνίας Πέτρου	
Επισμηνίας Σπανός	
Επισμηνίας Μανίκας	
Επισμηνίας Πολυμενάκος Δ.	Άγγλοι
Επισμηνίας Μανιάτης	
Επισμηνίας Παντόπουλος	
Επισμηνίας Καμπούρης	

Σμηνίας Ξυμαλισάκης	Άγγλοι
Σμηνίας Δελένδης	
Σμηνίας Κοπέγκος	
Σμηνίας Μάκρας	
Σμηνίας Βαρδάκος	

3η Εκπαιδευτική Σειρά επί των Μπάλτιμωρ (6-11-43)

Χειριστές	Παρατηρητές
Σμηναγός Δαβάκης	Λοχαγός Κουμανάκος Επίκουρος Παρ.
Υποσμηναγός Φραγκιάς	Ανθ/σμηναγός Αρβανίτης Παρ.τ. Βομβαρδ.
Ανθ/σμηναγός Γεωργόπουλος	Ανθ/σμηναγός Τριανταφύλλης Έκ του Στρατού.
Επισμηνίας Τζαμτζής	Επισμηνίας Παπαβραμίδης Χειριστής- Παρ.τ.
Α/Τ - Π/Λ	Α/Τ - Π/Λ
Επισμηνίας Τσίμας	Νότιο- Αφρικανός
Σμηνίας Παναγιώτου	Άγγλοι
Επισμηνίας Σπίνος	
Επισμηνίας Κεφάλας	

4η Εκπαιδευτική Σειρά επί των Μπάλτιμωρ (18-12-43)

Χειριστές	Παρατηρητές
Υποσμηναγός Σωτηρίου	Λοχαγός Στρούμπος Επίκουρος Παρ.
Υποσμηναγός Κυριαζής	Υποπλοίαρχος Σαράντης Επίκουρος Ναυτικός
Ανθ/σμηναγός Ασανάκης	Ανθ/σμηναγός Χρησιδής Παρ.τ. Βομβαρδ.
Ανθ/σμηναγός Φραγκογιάννης	Ανθ/σμηναγός Πετρολέκας Παρ.τ. Βομβαρδ.
Ανθ/σμηναγός Δόντζογλου	Επισμηνίας Ευγενικός Παρατηρητής
Ανθ/σμηναγός Κόντος	Ανθ/σμηναγός Τσιτσόγλου Χειριστής- Παρ.τ.
Επισμηνίας Ζαφειρόπουλος	Ανθ/σμηναγός Τσαγκαρούλης Χειριστής- Παρ.τ.
Υποσμηναγός ΜΑρμαράς	Υποσμηναγός Χιωνίδης Εθελ. Καναδός
Α/Τ - Π/Λ	Α/Τ - Π/Λ
Επισμηνίας Στρατηδάκης	
Επισμηνίας Φράγκου	

Σμηναγός Παπαντωνίου	Υποσμηναγός Χατζάκης Χειριστ. - Παρ.τ.
Υποσμηναγός Ζανετόπουλος	Υποσμηναγός Λάμπρου Χειρ. Παρ.τ.
Ανθ/σμηναγός Κατσαρός	Υποσμηναγός Γιαννάτος Χειρ. Παρ.τ.
Ανθ/σμηναγός Γαλανάκος	Ανθ/πλοίαρχος Ρέππας Επίκουρ. Ναυτ.
Επισμηνίας Βλαχούσης	Σμηναγός Περιογιαννάκης Χειριστής- Παρ.
Επισμηνίας Τζούλιας	Υποσμηναγός Οικονομίδης Χειριστής- Παρ.
Α/Τ - Π/Λ	Α/Τ - Π/Λ
Επισμηνίας Ρεσούλοβιτς	
Επισμηνίας Παναγιωτόπουλος	
Σμηνίας Κίτσος	
Σμηνίας Σταυρινούδης	Άγγλοι
Σμηνίας Οικονομάκης	
Σμηνίας Πάντζαλης	

σκάφη. Οι πρώτες αποστολές ήταν συνοδείας και ανθυποβρυχιακής έρευνας. Όταν όμως τα πληρώματα απέκτησαν εμπειρία στο νέο τύπο άρχισε η εκτέλεση αποστολών βομβαρδισμού και Επιθετικών Αναγνωρίσεων.

Και ενώ τον Νοέμβριο του 1943 συνεχίζεται η παραλαβή αεροπλάνων Baltimore IV, πραγματοποιούνται πολεμικές αποστολές όπως,

ανεξάρτητες ανθυποβρυχιακές περιπολίες, ανθυποβρυχιακές περιπολίες γύρω από νησοπομπές, σχετικές θαλάσσιες περιπολίες, επιθετικές σαρώσεις στο Αιγαίο, επιθετικές φωτοαναγνωρίσεις στη θάλασσα περιοχή Κρήτης, Βομβαρδισμοί λιμένα Σούδας, Βομβαρδισμοί εχθρικών πλοίων στα Κύθηρα, θαλάσσιες έρευνες για εντοπισμό πλοίων μεταξύ Κρήτης και Ρόδου κλπ. Έτσι παρατηρείται ότι από τον Ιούνιο 1941, που άρχισε τις αποστολές της στη Μ. Ανατολή με τα πέντε (5) πρώτα ANSON, που οδήγησε εκεί ο τότε Υποσμηναγός Δαβάκης Κων/νος, μέχρι τις 6 Δεκεμβρίου 1943 οι πολεμικές αποστολές της 13ης Μοίρας Ελαφρού Βομβαρδι-

σμού έχουν ως εξής:

Πάσης φύσεως αποστολές 1.302 με 4.550 ώρες

Συνοδείες Νησοπομπών 740 με 2.585 ώρες

Ανθυποβρυχιακές Έρευνες 494 με 1.683 ώρες

Επιθετικές Αναγνωρίσεις 50 με 220 ώρες

Βομβαρδισμοί 18 με 62 ώρες

Αξίζει να αναφερθούν τα ονόματα των πληρωμάτων της 13ης Μοίρας Ελαφρού Βομβαρδισμού με τη νέα της πλέον μορφή (της Μοίρας Βομβαρδισμού) κατά τους τελευταίους μήνες παραμονής στη Μέση Ανατολή.

Επισμηναγός: Μιχ. Στρατής, Διοικήτης Μοίρας

Εκπαιδευόμενοι Αξιωματικοί και Υπαξιωματικοί Χειριστές και Παρατηρητές της 13ης Μοίρας Ελαφρού Βομβαρδισμού στο 75 ΟΤΥ εκπαιδευόμενοι επί αεροσκάφους Baltimore στην Αίγυπτο. Στο μέσον διακρίνονται: ο Σμηναγός Κ. Δαβάκης και ο Υποσμηναγός Βύρων Φραγγιάς.



Σμηναγοί: Κων. Δαβάκης, Αλ. Νασόπουλος, Ι. Παπαντωνίου, Περ. Λιακέας,

Λοχαγοί: Ανδ. Τσίμπος, Στρούμιμος, Γεωρ. Κουμανάκος, Περγιαννάκης,

Υπολοίαρχος: Γ. Σαράντης, Υποσμηναγοί: Βύρ. Φραγκιάς, Μιχ. Σωτηρίου, Β. Κυριαζής, Αναστ. Μαρμαράς, Ηλ. Χιωνίδης, Γραμμενίδης, Γκορέγκο, Ιωάν. Παπουτσής, Νικ. Κοσκινάς, Αγγ. Αγγελίδης, Γεώργ. Πάπας, Ηλ. Μαχαίρας, Ιωάν. Χατζάκης, Ζανετόπουλος, Λάμπρου, Γερασ. Γιαννάτος, Οικονομίδης,

Ανθυπολοίαρχος: Ρέππας, Ανθυποσμηναγοί: Νικ. Δόντζογλου, Γ. Τσιτσόγλου, Θεόδ. Ασσανάκης, Παν. Φραγκογιάννης, Αντ. Μανιάτης, Γερασ. Κοντός, Ι. Κατσαρός, Γαλανάκος, Γεωργόπουλος, Ζαχ. Αρβανίτης, Τριανταφύλλης, Χρ. Χρηστίδης, Πετρολέκας, Τσαγκαρούλης, Θεμ. Καρβούνης, Γ. Ακοκαλίδης, Δερνίκος, Αντ. Σκαρμαλιωράκης, Ι. Χατζής, Τσιρίκογλου,

Αρχισμηνίες: Πετ. Πέτρου, Στυλ. Στρατηδάκης, Καβουρίνος, Π. Πολυμενάκος,

Επισμηνίες: Ν. Παντόπουλος, Ελ. Ζαφειρόπουλος, Μιχ. Ευγενικός, Παναγουλάκης, Λαμπίρης, Σπανός, Μανίκας, Δ. Πολυμενάκος, Αντ. Μανιάτης, Καμπούρης, Στρατηδάκης, Φράγκου, Ε. Τζαμτζής, Παπαβραμίδης, Τσίμας, Σπίνος, Ανδ. Κεφαλάς, Π. Βλαχούσης, Τζούλιας, Ρεσούλοβιτς, Παναγιωτόπουλος, Χαρίλ. Παρσάκης, Βασ. Πειρασμάκης,

Σμηνίες: Χρ. Φράγκου, Χρ. Μακράς, Α. Δελένδας, Π. Βαρδάκος, Αλ. Κοπέγκος, Κίτσος, Σταυρινούδης, Οικονομίδης, Ευαγ. Πάντζαλης, Ξυμαλισάκης, Νικολ. Φραγκάκης,

Τους μήνες Ιανουάριο, Φεβρουάριο και Μάρτιο 1944 η Μοίρα μετακινήθηκε από το αεροδρόμιο Gambut στο LG91 στην Αμρίγια, όπου συνεχίστηκε η εκπαίδευση των πληρωμάτων και οι τακτικοί βομβαρδισμοί και περιπολίες. Στο μεταξύ στις 7 Μαρτίου ανέλαβε Διοικητής ο Επισμηναγός Π. Παπαπαναγιώτου. Στις 29 Απριλίου 1944 η Μοίρα αναχώρησε για Ιταλία όπου παρέμεινε εκεί εκτελώντας συνεχείς αποστολές βομβαρδισμού μέχρι τις 14 Νοεμβρίου 1944 όπου η Μοίρα επέ-

στρεψε στην ελεύθερη Ελλάδα προσγειωθέντων απάντων των αεροσκαφών της στο Χασάνι (Ελληνικό).

Διατελέσαντες Διοικητές 13ης Μοίρας Ελαφρού Βομβαρδισμού Επισμηναγός Σπ. Δακόπουλος, 30-6-1941 έως 13-6-1942 AVRO ANSON Επισμηναγός Ρένος Πόγγης, 14-6-1942 έως 26-3-1943 BLENHEIM

Αντισμήναρχος Γ. Αλεξανδρής, 27-3-1943 έως 22-4-1943 BLENHEIM BISLEY

Αντισμήναρχος Αλ. Παπατσώρης 23-4-1943 έως 20-7-1943 BLENHEIM BISLEY (Ήταν Ναυτίλος και όχι Χειριστής).

Επισμηναγός Μιχ. Στρατής 21-7-1943 έως 7-3-1944 BALTIMORE

Επισμηναγός Π. Παπαπαναγιώτου, 7-3-1944 έως 25-11-1944 BALTIMORE

Από τους παραπάνω οι Ρένος Πόγγης και Μιχ. Στρατής, υπήρξαν απaráμιλλοι Διοικητές. Κατάφεραν

να δημιουργήσουν κλίμα αρμονικής συνεργασίας και έγιναν παραδείγματα προς μίμηση από τους υφιστάμενους τους. Πετούσαν τα Αεροσκάφη της Μοίρας περισσότερο και καλλίτερα από κάθε άλλον χειριστή.

Μεγάλη υπήρξε η προσφορά στη 13η Μοίρα του τότε Υποσμηναγού και Σμηναγού Κων/νου Δαβάκη (μετέπειτα πτεράρχου) ο οποίος ως Υποσμηναγός Διοικητής Σμήνους Επιχειρήσεων της Μοίρας, στις 23 Απριλίου 1941 ανέλαβε την ευθύνη και οδήγησε τα 5 Αεροσκάφη ANSON στη Μ. Ανατολή με ασφάλεια. Επέδειξε απaráμιλλο θάρρος, ίδιο μ' εκείνο που έδειξε το 1940 εναντίον των Ιταλών με την 11η Μοίρα. Πέταξε όλους τους τύπους των Αεροσκαφών της 13ης Μοίρας κατά τη διάρκεια του πολέμου στη Μ. Ανατολή και έλαβε μέρος στις περισσότερες πολεμικές αποστολές. Χάρη στο θάρρος, ευσυνειδησία, διοικη-

MARTIN A-30 BALTIMORE



τικές του ικανότητες πολλές φορές συνετέλεσε στην αποκατάσταση της ηρεμίας στη Μοίρα. Υπήρξε δεξιόχειρας πιλότος και ατρόμητος πολεμιστής. Η μεταστάθμευση αυτή των 5 ANSON εν μέσω συνεχών εχθρικών βομβαρδισμών, θεωρείται μεγίστη ηρωική πράξη, διότι αυτά τα αεροσκάφη απετέλεσαν τον πυρήνα στη Μ. Ανατολή και τη βάση για την αντιμετώπιση του εχθρού από Βρετανούς και Έλληνες. Συγκρινόμενος λοιπόν με τους τρεις Διοικητές Μοιρών Ναυτικής Συνεργασίας, διαπιστώνεται ότι ενώ για δικούς τους λόγους, παρήκουσαν τις διαταγές και κήκηκαν στο έδαφος τα Αεροπλάνα τους (11η και 12η ΜΝΣ) και ενώ ο άλλος μεμψιμοιρούσε κρυπτόμενος (13η ΜΝΣ) αρνούμενος με επιμονή τη μεταστάθμευση, υπήρξε ο μόνος Ιπτάμενος Αξιωματικός που δέχθηκε και να αναλάβει να εκτελέσει αυτή την πολύπλοκη και επικίνδυνη αποστολή, τη πτήση Αυτοκτονίας ή την Πτήση προς την Ελευθερία. Αποτέλεσμα αυτής της αυτοθυσίας του ήταν η διάσωση μιας πολεμικής Μοίρας και η δημιουργία ενός ισχυρού Οργάνου που έδρασε πρώτο και αποτελεσματικά εναντίον του εχθρού.

Εδώ σημειώνεται ότι ο συγκεκριμένος Διοικητής της 13ης Μοίρας Σπ. Δακόπουλος, με το πέρας του Πολέμου, αρνήθηκε να επιστρέψει στην Ελλάδα, διότι στο μεταξύ είχε αρχίσει τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες. Έτσι παρέμεινε ως επιχειρηματίας στη Ν. Αφρική.

Μετασταθμεύσεις 13ης Μοίρας από

Ελλάδα - Μέση Ανατολή- Ιταλία.

Ελληνικό- Μάλεμε Κρήτης-
Μάρσα- Ματρούχ Αιγύπτου
23/4/1941

Δεξέλα Αλεξανδρείας 23/4/1941
Αλμάζα Ηλιούπολης 25/4/1941
Δεξέλα Αλεξανδρείας 30/4/1941
Μαρίγυτ - Αμρίγια (LG173) Αιγύπτου, Δεκέμβριος 1941
LG 86 Αιγύπτου Ιανουάριος 1942
Γιανακλίσ (LG 227) Αιγύπτου, Ιούλιος 1942
Ισμαίλια (LG 207) Αιγύπτου, Ιούλιος

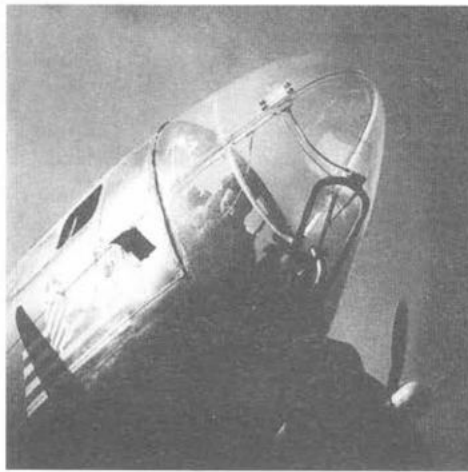
1942
Γασα Παλαιστίνη Ιούλιος 1942-
Αυγ. 42.

Γασα East Παλαιστίνη Αύγουστος
1942- Νοεμβ. 42.

Γιανακλίσ (LG 227) Αιγύπτου Νοέ-
μβριος 1942

LG 07 Αιγύπτου Ιανουάριος 1943-
Ιούλιος 1943

Gambuf Λιβύης Ιούλιος 1943



Αμρίγια South (LG 91) Αιγύπτου
Ιαν. 1944, Απρίλιος 1944
Castel Benito Λιβύη Μάιος 1944



Κατανία Ιταλία Μάιος 1944
Biferno Ιταλία Μάιος 1944
Pescara Ιταλία Ιούνιος 1944 -
Οκτώβριος 1944.
Grottaglie Ιταλία Νοέμβριος 1944
Χασάνι (Ελληνικό) Ελλάς Νοέμ-
βριος 1944

Για τις Μοίρες Ναυτικής Συνεργα-
σίας και για τα πληρώματά τους
έχουν γραφεί κατά καιρούς μεταξύ

άλλων και τα εξής:

Ο Υπουργός Αεροπορίας Π. Ράλλης στις 18 Ιουλίου 1944 απονέμει εύφημο μνεία στο Πλήρωμα Αεροσκάφους Μπάλτιμωρ της 13ης ΜΕΒ, Υποσημηναγό Χειριστή Βύρωνα Φραγκιά, Λοχαγό Παρατηρητή Ανδρ. Τσίμπο, Επισμηνία Α/Τ - Π/Λ/ Αντ. Κεφάλια και Ανθυποσημηναγό Π/Λ Ν. Sowden διότι ως αρχηγόν πλήρωμα σχηματισμού έξι αεροσκαφών εξετέλεσαν την 26/6/44 λιαν επιτυχή βομβαρδισμόν κατά σιδηροδρομικής και οδικής γέφυρας, την κατέστρεψαν, ως επιστοποιοήθη εκ των ληφθεισών φωτογραφιών και εκ της σχετικής εκθέσεως της 3ης Νοτιοαφρικανικής Πτέρυγος.

Ο Αρχηγός του ΝΑΤΟ στην Ευρώπη (Παρίσι) γνωστός πολεμιστής, Πτέραρχος Λ. Νόρσταντ, γνωρίζοντας τους αγώνες το 1940 στην Ελλάδα, και Μέση Ανατολή, της Ελληνικής Αεροπορίας Ναυτικής Συνεργασίας, σε εκδήλωση στο Παρίσι, ενώπιον του τότε Πρωθυπουργού Κων/νου Καραμανλή, του Αρχηγού ΓΕΕΘΑ Κων/νου Δόβα μεταξύ των άλλων είπε "... Οι Έλληνες Αξιωματικοί πρέπει να είσθε ιδιαίτερα υπερήφανοι γιατί στις τάξεις των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων υπηρετεί ένας ήρωας. Ο εξαιρετος, ικανός, σπουδαίος αλλά συνάμα και σεμνός Ανθρωπος και Αξιωματικός, ο συνεργάτης μου στο SHAPΕ και φίλος μου Ταξίαρχος Αεροπορίας Κων/νος Δαβάκης. Είναι δε τόσο σπουδαίος που ουδέποτε σπουδαιολόγησε τον εαυτόν του..." (Αρχεία, Νικολάου Δρακουλάκου- Ίδρυμα Κ. Καραμανλή και Αντιστρατήγου επι τιμή Άρι Μπουλούκου).

Ο επιτ. Αρχηγός ΓΕΑ Πτέραρχος Εμμ. Κελαϊδής σε αφηγήσεις του στον Αντιστράτηγο - Ιστορικό Άρη Μπουλούκο μεταξύ των άλλων αναφέρει "... Ο Υποπτέραρχος Κων/νος Δαβάκης, τότε Υποσημηναγός είχε το θάρρος και τη λεβεντιά τον Απρίλιο του 1941 και ενώ εβομβαρδιζετο, από τους Γερμανούς η Αθήνα και τα Αεροδρόμιά της, να ηγηθεί Αεροπορικού Σχηματισμού πέντε (5) Αεροσκαφών της Μοίρας του (ANSON) - 13η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας, με επιβάτη δυστυ-

χώς, τον Διοικητή της Μοίρας και με επιτυχία να οδηγήσει Αεροσκάφη, Πληρώματα και Επιβάτες στη Μέση Ανατολή για τη συνέχιση του αγώνα. Ενθυμούμαι επίσης το 1940 τον ηρωισμό του και την εθελοντική του προσφορά, όπου μαζί με τον (Πτέραρχο), τότε Ανθυποσημηναγό Δημ. Θεοδοσιάδη, υπηρετούντες στην 11η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας (ΦΑΙΡΕΥ) δέχθηκαν και συμμετείχαν σε αποστολές Αναγνώρισης κατά μήκος του Αλβανικού Μετώπου με πολύ κακές καιρικές συνθήκες...

Ο Πτέραρχος - Ιστορικός Ηλ. Καραταλαμάκης γράφει μεταξύ των άλλων για τη διαφυγή των πέντε (5) ANSON της 13ης Μοίρας "... Είναι ζήτημα τύχης και μόνο, η διάσωση και διαφυγή των πέντε ANSON, σε συνδυασμό με την πρωτοβουλία και έγκαιρη ενέργεια ορισμένων πιο ψυχωμένων πληρωμάτων, πρωτοβουλία και αποφασιστικότητα που δεν παρατηρήθηκαν και στις άλλες Μοίρες".

Ο Επιτελάρχης Αεροπρίας Μέσης Ανατολής Σμήναρχος Γεώργιος Γραφάκος τον Σεπτέμβριο του 1942, μεταξύ των άλλων προτείνει "... διαπροαγωγήν επί ανδραγαθία, αναδομικώς από Απριλίου 1941, και απονομήν του Χρυσού Αριστείου Ανδρείας, τον Υποσημηναγόν χειριστήν Κ. Δαβάκην: α) διότι κατά την περίοδον 28-10-1940 έως 20-12-1940, ως στέλεχος της 11ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας, ουχί μόνον έφευγεν εις πέρας πολυώρους αεροπορικής αποστολάς υπέρθεν του κατά θάλασσαν Μετώπου, αλλά εξετέλεσεν και πλείστας επιτυχείς αποστολάς Αναγνώρισεως εις την Ηπειρωτικήν Ελλάδα (ΤΣΔΜ) και εντός του Εχθρικού Εδάφους ακόμη, περιφρονών τον εκ της ισχυράς εχθρικής Αεροπορίας Διώξεως και Α/Α Αμύνης κίνδυνον επιδειξάμενος ανδρείαν και υπέροχον πνεύμα αυτοθυσίας, επί του κατά αέρα Πεδίου της Μάχης και β) Διότι ως Διοικητής Σμήνους Επιχειρήσεων της 13ης Μοίρας ΝΣ, την 23ην Απριλίου 1941, ολίγον προ της εισόδου των Γερμανών εις Αθήνας και υπό έντονον εχθρικήν αεροπορικήν δράσιν, ηγήθηκε Αεροπορικού Σχηματισμού πέντε (5) διασωθέντων Αερο-

σκαφών ANSON της Μοίρας του, εκτελέσας μετ' απολύτου επιτυχίας μεταστάθμευσιν εις Μέσην Ανατολήν, ίνα συνεχίσωσι και εις την ξένην τον αγώναν υπέρ της ελευθερίας, επιδειξάμενος γενναιότητα, αυτοθυσίαν και περιφρόνησιν προς τον κίνδυνον, εκτελέσας επί του κατ' αέραν Πεδίου της Μάχης πράξεις κατά πολύ υπερβαινούσας την απλήν εκτέλεσιν του καλώς εννοουμένου καθήκοντος...."

Ο Αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού της εποχής εκείνης, Ναύαρχος Αλ. Σακελλαρίου αναφέρει μεταξύ των άλλων: "Δια τας Μοίρας της Ναυτικής Συνεργασίας, ουδείς δύναται να αμφισβητήσει ότι εξετέλεσαν το καθήκον των μετ' αυταπαρνήσεως, δεδομένου ότι ουδέμία ζημία επροξενήθη, καθ' όλην



την διάρκειαν του πολέμου εις τας νηοπομπάς αι οποίαι υπεστηρίζοντο αποτελεσματικώς παρά τούτων...".

Ο τότε Υπουργός Αεροπορίας Π. Βούλγαρης, αναγνωρίζοντας τη συνολική δράση της 13ης Μοίρας, στις 16/12/1943 απέμεινε Διαμνημονεύσῃ με Αριθμό πρωτ. 27159/670:

"... Η 13η Μοίρα, ήτις σχηματισθείσα αρχικώς εκ 5 ANSON διαφυγόντων εκ Κρήτης, εις στιγμήν καθ' ήν όλα κατέρρευσαν εις την Ελλάδα, και εξ ευαρίθμου προσωπικού περιλαμβάνοντος 3 ή 4 δεκάδας πάσης κατηγορίας και ειδικότητος Αξιωματικών και Σμηνιτών κατόρθωσε με σκληράν και επίπονον προσπάθειαν εις τον διπλούν ρόλον εκπαιδεύσεως και επιχειρήσεων, να εξελιχθή εις την σημερινήν σύγχρονον

Μοίραν Ελαφρού Βομβαρδισμού, παρά πάσαν αντιξοότητα και μετά πορείαν ην φώτιζεν η θυσία των νεκρών της και η αγωνία των απολεσθέντων εν πολεμικαίς δράσεσι στελεχών της.

Την 13ην Μοίραν, ήτις δια των ιδίων κατά το πλείστον μέσων εξεπαίδευσεν το ιπτάμενον προσωπικόν αυτής πάσης κατηγορίας εις επαλλήλους αλλαγάς υλικού και αντιμετώπισεν με μικράν σχετικώς ενίσχυσιν της Υπηρεσίας το τεχνικόν πρόβλημα συντηρήσεως υλικού, καθ' ήν στιγμήν επραγματοποιεί συγχρόνως συνοδείας πλοίων άνευ απωλείας τινάς δι' αυτά, συνολικής χωρητικότητας περίπου 20 εκατομμυρίων τόννων εις αποστολάς ημέρας και νυκτός, διήνυε δια των αεροπλάνων της, πλέον των 500 χιλιάδων ναυτικών μιλίων εις ανθυποβρυχιακάς έρευνας, συνόδευσε εκδίκητρια αυτή της ανάνδρωσ τορπιλλισθείσης "Έλλης" τον παραδοθέντα Ιταλικό στόλον, δια να αναλάβει τέλος αποστολάς βομβαρδισμού.

Διαμνημονεύομεν

εν τη Δ/γη ημών τάυτην με συγκίνησιν και υπερηφάνειαν".

Ο Υπουργός

Π. Βούλγαρης

Στις 22 Ιουλίου 1944 ο Υπουργός Αεροπορίας Γεώργιος Παπανδρέου απένημε Εύφημον Μνείαν με το αιτιολογικό: "Έχων υπόψιν την παρά το ελλίπες της συνθέσεώς της υπέροχον απόδοσιν της 13ης Μ.Ε.Β., τα επιτευχθέντα παρ' αυτής εξαιρέτα αποτελέσματα κατά τας εν Ιταλία πολεμικάς Επιχειρήσεις, τας του προσωπικού αυτής καταβαλλομένας φιλοτίμους προσπάθειας ως και το επιδειχθέν υπ' άπαντος του προσωπικού της υπέροχον μαχητικόν πνεύμα,

ΠΟΙΟΥΜΑΙ ΕΥΦΗΜΟΝ ΜΝΕΙΑΝ

Της 13ης Μ.Ε.Β., ήτις δια της τοιαύτης λαμπράς πολεμικής δράσεως της, ανανεώνει το Έπος των Εθνικών μας Αγώνων, λαμπρύνει μεταξυ των Συμμάχων το Ελληνικόν όνομα, συμβάλλει εις την Συμμαχικήν Νίκην και απεργάζεται την απελευθέρωσιν της δούλης Πατρίδος".

Ο Αντιστράτηγος Στρατιωτικός Συγγραφέας Άρις Μπουλούκος καταθέτει μεταξύ των άλλων "... και οι τρεις Αεροπορικές Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας (11η, 12η και 13η) έδρασαν στον πόλεμο του 1940 με ιδιαίτερο ηρωισμό και αυταπάρνηση. Ιδιαίτερα διακρίθηκαν οι χειριστές της 11ης Μοίρας Υποσμηναγός Κ. Δαβάκης και Ανθυποσμηναγός Δ. Θεοδοσιάδης, οι οποίοι πέραν των καθηκόντων τους (συνοδείες νηοπομπών, Ανθυποβρυχιακές έρευνες, βομβαρδισμοί εχθρικών

παρακτίων στόχων, Υποβρυχιών κλπ.), συμμετείχαν εθελοντικά σε Επιχειρήσεις Αναγνώρισης - με δυσμενέστερες καιρικές συνθήκες- στην Ηπειρωτική Ελλάδα κατά μήκος του Αλβανικού Μετώπου, πολλές φορές εκτέλεσαν Επιθετικές Αναγνωρίσεις εισερχόμενοι και στο Αλβανικό Μέτωπο...

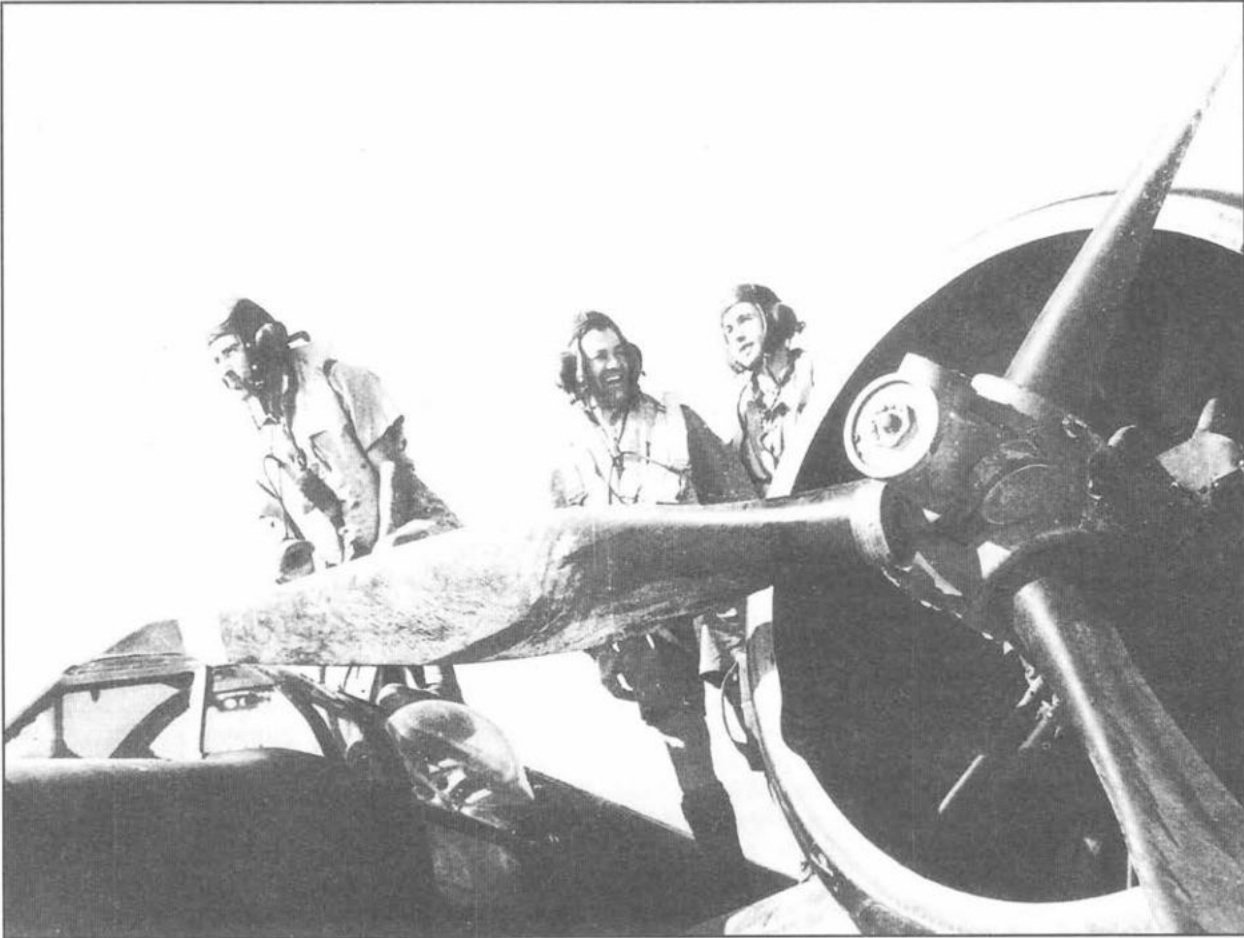
...Δυστυχώς όμως στη Μ. Ανατολή έφθασε μόνον μέρος της 13ης Μοίρας με 5 Αεροσκάφη ANSON που οδήγησε εκεί ο Αξιωματικός Επιχειρήσεων και Δ/της του Σμήνους Υπο-

σμηναγός Κ. Δαβάκης που από τον Ιανουάριο 1941 είχε μετατεθεί σ' αυτή τη Μοίρα. Ο Διοικητής της 13ης Μοίρας Επισμηναγός Σπ. Δακόπουλος ηρνεύτο επίμονα να μεταβεί στη Μ. Ανατολή και ενώ ανεζητείτο επί ημέρες από τον Διοικητή της ΑΔΑΝ Σμήναρχο Χρ. Μοσχοβίνο, αυτός δεν ανευρίσκετο προφασιζόμενος εργασίες κλπ. Έτσι η Διαταγή του ΓΕΝ/ΑΔΑΝ υπ' αριθμ. 4341/22 -4-1941, παραδόθηκε από τον Ναύαρχο Αλ. Σακελαρίου στον Υποσμηναγό Κ. Δαβάκη, ο οποίος ηγήθηκε των

Τέσσερις πολεμιστές αερομάχοι της 4ης Σειράς Ικάρων, διακριθέντες τόσο στον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο, όσο στη Μέση Ανατολή και στον Εμφύλιο, εμπρός στο κτίριο της Σχολής Γενικής Εκπαιδύσεως και Ειδικότητων (Τατόι) όπου εκπαιδεύοντο μετά την αποφοίτησή τους από τη Σχολή Ικάρων.

Διακρίνονται οι Ανθυποσμηναγοί Ιπτάμενοι Κων/νος Δαβάκης, Αναστ. Βλαντούσης, Νικ. Τρουπάκης και Πάτροκλος Μπούσιος.





5 ANSON (Κυβερνήτες α.Επισμηναγός Δ. Γαλανάκος, β. Σπ. Παπαδόπουλος, γ. Β. Κουρδής, δ. Σμηνίας Θ. Καρβουτζής και ε. Υποσμηναγός Κ. Δαβάκης) και μέσω Μάλεμε Κρήτης αυθημερόν έφθασαν στην Αίγυπτο.

Η 11η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας έπρεπε να μετακινηθεί σύμφωνα με την υπ' αριθμ. Α558/4341/22-4-1941 Διαταγή στη Σούδα Κρήτης, ο Διοικητής της Επισμηναγός Χρ. Πασιαλής παρέβη τη διαταγή καιτοι είχε διαβεβαιώσει τον Διοικητή της ΑΔΑΝ ότι θα την εξετάσει κατά γράμμα (Ο Διοικητής της 13ης Μοίρας τουλάχιστον δεν παρουσιαζότανε και ηρνεύτο να μεταβεί στη Μ. Ανατολή και έτσι αντιμετωπίσθηκε η κατάσταση από τον Αξιωματικό Επιχειρήσεων της Μοίρας). Έτσι οδήγησε τη Μοίρα στη Μονεμβασία Λακωνίας προσθαλασώθηκε και παρέμεινε εκεί επί τριήμερο, μέχρι δηλαδή που όλα τα υδροπλάνα πυρπολήθηκαν από επιδρομούνα Γερμανικά Αεροσκάφη.

Η 12η Μοίρα με οκτώ Ντορνιέ 22

και Διοικητή Μοίρας τον Επισμηναγό Αραμπατζή βρέθηκαν στο Αγρίνιο, όπου και τα 8 Ντορνιέ καταστράφηκαν από τα Γερμανικά Μέσσερμιτ. Δύο άλλα Ντορνιέ της Μοίρας βρέθηκαν στο ΚΕΑ για επισκευή, ένα στα Παλούκια Σαλαμίνας με χειριστή το Σμηναγό Χριστόπουλο, το οποίο και αυτό καταστράφηκε στο έδαφος από τα Γερμανικά Πυρά και το τέταρτο χάρην στο θάρρος και τον ηρωισμό του Υποσμηναγού Δ. Δημητριάδη οδηγήθηκε στην Κρήτη και μετά στην Αίγυπτο.

Έτσι χάρι στον ηρωισμό του Υποσμηναγού Κ. Δαβάκη της 13ης Μοίρας και του Υποσμηναγού Δ. Δημητριάδη της 12ης Μοίρας σώθηκαν τα 5 ANSON και το 1 ΝΤΟΡΝΙΕ, τα πρώτα ελληνικά Αεροσκάφη που έλαβαν μέρος από τη Μ. Ανατολή στο πλευρό των συμμάχων εναντίον του Άξονα".

Ο ευπατριδής πολιτικός και συγγραφέας Ευάγγελος Αβέρωφ-Τσίτσας με την ευκαιρία της 45ης επετείου από την διάσωση των

ANSON, μεταξύ των άλλων γράφει: (Αρχειο Αντιστράτηγου - Στρατιωτικού Συγγραφέα Α. Μπουλούκου) "Μελετώντας μέρος του Αρχείου του κυρίου Νικολάου Δρακουλάκου (Γραφείο Τύπου Προέδρου Κων/νου Καραμανλή), το οποίο συμπίπτει με τις μαγνητοφωνημένες αφηγήσεις των Πτεράρχων Εμμανουήλ Κελαϊδή και Επαμεινώνδα Πλούμπη, που ευρίσκονται στα αρχεία μου, εντυπωσιάσθηκα ειλικρινά από την ηρωική προσπάθεια του τότε Υποσμηναγού Κ. Δαβάκη για την όλη οργάνωση και προγραμματισμό της λεπτής αυτής Επιχείρησης διάσωσης και διαφυγής, των πέντε Αεροσκαφών ANSON, των πληρωμάτων και επιβατών αξιωματικών και υπαξιωματικών στις 23 Απριλίου του 1941, ενώ συνεχείς εχθρικοί βομβαρδισμοί έπλητταν την Απική και ιδιαίτερα τα αεροδρόμια και τα λιμάνια της. Ερωτηματικά δημιουργούνται, για τον Διοικητή της 13ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας, που άφησε όλο το βάρος της Επιχείρη-

σης σ' ένα νεαρό τότε Αξιωματικό, τον Αξιωματικό Επιχειρήσεων και Διοικητή Σμήνους της Μοίρας του, δηλαδή τον Υποσηναγό Κ. Δαβάκη, ενώ ο ίδιος, εκ του ασφαλούς διέφυγε με το πρώτο Αεροσκάφος ANSON ως απλός επιβάτης! Ο ιστορικός του μέλλοντος θα πρέπει να ασχοληθεί με αυτό το περιεργό φαινόμενο που συνέβη στην 13η Μοίρα κατά την κρίσιμη εκείνη στιγμή για την Πατρίδα..."

Ο Πτέραρχος τ. Αρχηγός ΓΕΑ και Πρόεδρος ΜΤΑ Ε. Πλούμπης, σε πανηγυρική ομιλία του, παρουσία της τότε ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων αναφέρει για την προσφορά της 11ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας στον πόλεμο του 1940 "... Οι Υποσηναγοί Κων/νος Δαβάκης και Ανθυποσηναγός Δ. Θεοδοσιάδης, είναι οι νεαροί τότε Ιπτάμενοι Αξιωματικοί που εθελοντικά ανταποκρίθηκαν στο αίτημα, του Τμήματος Στρατιάς Δυτικής Μακεδονίας (ΤΣΔΜ) προς την Ανωτέραν Διοίκηση Αεροπορίας Ναυτικού (ΑΔΑΝ) για συμμετοχή της 11ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας, σε Επιχειρήσεις Αναγνώρισης, πολλάκις δε σε Επιθετικές Αναγνωρίσεις, στην περιοχή ευθύνης του ΤΣΔΜ κατά τις ημέρες βροχοπτώσεων, όπου τα αεροσκάφη της Στρατιωτικής Αεροπορίας ήταν καθηλωμένα. Θα πρέπει να εξαρθεί η ανδρεία, η προθυμία και η αφοσίωση στο καθήκον των δύο αυτών νέων αεροπόρων, οι οποίοι υπό αντιξοούς καιρικές συνθήκες, με δεδομένη την υπεροχή των εχθρικών αεροπλάνων, ουδεμία στιγμή εποθήθησαν, επιδειξάμενοι ιδιαίτερο θάρρος, αποφασιστικότητα και φαντασίαν, βοηθήσαντες τα μέγιστα εις δυσκόλους στιγμάς ολόκληρον τον τομέα ευθύνης του ΤΣΔΜ, γι' αυτό και ο Διοικητής του Τομέα Αντιστράτηγος Ιωάννης Πιτσιάκας, εξέφρασε προς την ΑΔΑΝ την ΕΥΑΡΕΣΚΕΙΑΝ του... Οι δύο πιο πάνω χειριστές της 11ης ΜΝΣ και οι χειριστές της 31ης ΜΒ που ήμουν εγώ εκείνη την χρονική περίοδο Διοικητής, εξανάγκασαν τον Διοικητή της περιπολούσης Βρετανικής Μοίρας Διώξεως "Γλαντιέτορς", εντεταλμένου για την προστασία των Ελληνικών Αεροσκαφών, να αναφέρει κατ' επανάληψη, ότι οι Έλληνες Αεροπόροι τόσο της 31ης Μοί-

ρας Βομβαρδισμού όσον και της 11ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας, εφορμούν ως δαίμονες, αφιφούντες τους πύρινους φραγμούς και τις εχθρικές φωλιές πολυβόλων και πυροβόλων..."

Ο Αντιστράτηγος - Στρατιωτικός Συγγραφέας Άρις Μπουλούκος καταθέτει αφήγηση του ήρωα Ναυάρχου Κων/νου Νικητιάδη (1978) που μεταξύ των άλλων αναφέρει: "... Και οι τρεις Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας της Αεροπορίας έδρασαν με ηρωισμό το 1940. Στη Μέση Ανατολή όμως, έδρασε μόνο η 13η Μοίρα και αυτό διότι μόνο πέντε διασωθέντα αεροσκάφη της, τύπου ANSON κατόρθωσαν να διαφύγουν στη Μέση Ανατολή. Θα πρέπει να τονισθεί εδώ ότι τα αεροσκάφη αυτά διασώθηκαν ένεκα του θάρρους και της φαντασίας του τότε Διοικητού του Σμήνους Επιχειρήσεων της Μοίρας Υποσηναγού Κων/νου Δαβάκη, ο οποίος παρέλαβε τη Διαταγή, και οργάνωσε με κάθε λεπτομέρεια την όλη Επιχείρηση.

Μη υπάρχοντας στη Μοίρα αυτή του Κ. Δαβάκη, θα είχαν καεί στο έδαφος (Αεροδρόμιο Ελληνικού) και αυτά τα ANSON όπως και τα υπόλοιπα της Μοίρας. Δυστυχώς θα πρέπει να καυτηριάσω την όλη συμπεριφορά του Διοικητή της Μοίρας (καίτοι προήρχετο από τις τάξεις του Πολεμικού Ναυτικού), ο οποίος αν και άριστος Αξιωματικός, ηρνεϊτο επιμόνως την μετακίνηση της Μοίρας στην Κρήτη και εκείθεν στην Αίγυπτο, μη εμφανιζόμενος, την τελευταίαν δε στιγμή επεβίβασθη του πρώτου ANSON ως επιβάτης, καταδεχθείς δυστυχώς να έχει Κυβερνήτη Υπαξιωματικό Χειριστή.

Πρόκειται εκ των δυσarέστων φαινομένων του Πολέμου. Όσον αφορά τις δύο άλλες Μοίρες 11η και 12η, παρουσιάστηκε και εδώ το φαινόμενο απειθαρχίας των Διοικητών τους και ενώ είχαν διαβεβαιώσει την Ηγεσία του Πολεμικού Ναυτικού ότι αποχωρούν για Κρήτη και εκείθεν για Αίγυπτο, η πρώτη βομβαρδίστηκε από Γερμανικά Αεροσκάφη στη Μονεμβασία και η δεύτερη στο Αργίνιο και στα Παλούκια καταστραφέντων όλων των υδροπλάνων και αεροπλάνων στα αγκυροβόλια και στο έδαφος αντίστοιχα..."

*** Ο Ταξίαρχος Κων/νος Λιάτης** είναι Βετεράνος Μαχητής του 1940, της Μέσης Ανατολής και του Εμφυλίου, απόφοιτος του Τμήματος Ιπταμένων της Σχολής Ικάρων και του Τμήματος Χημείας του Πανεπιστημίου Αθηνών. Διετέλεσε επί σειρά ετών Καθηγητής όλων των Σχολών Αεροπορίας (Ικάρων, ΣΜΑ, ΣΤΥΑ), Διοικητής επί σειρά ετών της Σχολής Τεχνικών Αεροπορίας (ΣΤΑ) Καθηγητής όλων των Σχολών Αεροπορίας, Διευθυντής Εκπαίδευσης του 31ου Αρχηγείου Αεροπορικής Εκπαίδευσης, Διευθυντής Α2 του ΓΕΑ και του ΑΤΑ κλπ.

*** Ο Σμήναρχος Βασίλειος Πειρασμάκης** είναι Βετεράνος Μαχητής του 1940 της Μέσης Ανατολής, του Εμφυλίου και της Κορέας, ο οποίος μετά την περιπετειώδη άφιξη του μέσω Κρήτης στην Μ. Ανατολή τον Μάιο του 1941 εντάχθηκε στη 13η Μοίρα ως Μηχανικός Α/φών εδάφους μέχρι τις αρχές του 1943 και στη συνέχεια εκπαιδεύτηκε ως Ναυτίλος και επανεντάχθηκε στη 13η Μοίρα Ελαφρού Βομβαρδισμού και ίπτατο με αεροσκάφη Baltimore. Διετέλεσε καθηγητής της Σχολής Ικάρων, της ΥΠΑ και Διοικητής της Σχολής Εκμάθησης Αγγλικής Γλώσσας (ΣΕΑΓ) της Πολεμικής Αεροπορίας.

Βιβλιογραφία

- α. Προσωπικές εμπειρίες Ταξίαρχου Αεροπορίας - Καθηγητού Κων/νου Λιάτη και Σμηναρχου Βασιλείου Πειρασμάκη.
- β. Εγγραφα και καταθέσεις Ιστορικού Συγγραφέα, Αντιστρατήγου επί τιμή και τ. Βουλευτού Άρι Μπουλούκου.
- γ. Συνοπτική Ιστορία 1908 - 1944 ΓΕΑ
- δ. Ιστορία Πολεμικής Αεροπορίας ΓΕΑ, τόμος Δ'
- ε. "Πετώντας σε ξένους Ουρανού" και η "Αεροπορία στο Πόλεμο του 40", του Πτέραρχου-Ιστορικού Ηλία Καρταλαμάκη.

Φωτογραφικό Υλικό

Αρχείο Σμηναρχου - Βασιλείου Πειρασμάκη.