

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

---

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

Επιμέλεια: Εμμανουήλ Κώστας,  
Δημοσιογράφος - Ιστορικός Ερευνητής.

**Μ**ε 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 ΕΛΜΗΣ 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 ασύρματου θεωρήθηκε ότι άλλαζε επικίνδυνα τη ζυγοστάθμιση του αεροσκάφους.

Οι πιο πάνω Μοίρες μαζί με το ανεξάρτητο Σμήνος (ισότιμο με Μοί-

---

ρα) υδροπλάνων ΒΕΛΟΣ και ΑΒΡΟ-ΛΥΝΞ με έδρα το Φάληρο υπήγοντο στη Διοίκηση Αεροπορίας Ναυτικής Συνεργασίας. Διοικητής της Ανώτερης Διοίκησης Αεροπορίας Ναυτικής (ΑΔΑΝ) ήταν ο Σμήναρχος Χρήστος Μοσχοβίνος.

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

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

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

#### Υδροπλάνα- Αεροπλάνα Μοιρών

FAIREY III: Μονοκινητήριο τριθέσιο υδροπλάνο, Βρετανικής κατασκευής. Έφερε δύο πολυβόλα των 7,5 χιλ. που τα χειριζόταν ο παρατηρητής, ένα δια μέσου του επιπέδου της έλικος και ένα στο πίσω μέρος της καμπίνας. Έφερε επίσης δύο βόμβες των 50 λιβρών.

Ανέπτυσσε ταχύτητα 150 χλμ. την ώρα.

DORNIER 22: Μονοκινητήριο, τριθέσιο υψηλοπτέρυγο υδροπλάνο, Γερμανικής κατασκευής. Έφερε 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. Έφερε ένα πολυβόλο για τον χειριστή και ένα για τον παρατηρητή σε πυργίσκο, των 7,7 χιλ. Έφερε 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 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".

Αξίζει 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 πτέρυγος τ. Αρχηγός ΓΕΑ και Πρόεδρος ΜΤΑ και ΕΑΑΑ Επαμεινώνδας Πλούμπης καταθέτει σε επίσημη πανηγυρική Ομιλία του, ενώπιον της Ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων μεταξύ των άλλων τα κάτωθι: "... 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 συνθήκας, με δεδομένη την υπεροχή των εχθρικών αεροπλάνων, ουδεμίαν στιγμινή επιτυχία, επιδειξάμενοι ιδιαίτερον θάρρος, αποφασιστικότητα και φαντασίαν, βοηθήσαντες τα μέγιστα εις δυσκόλους στιγμάς, ολόκληρον τον

---

τομέα ευθύνης του Τμήματος Στρατιάς Δυτικής Μακεδονίας, δι' αυτό και ο Διοικητής του ΤΣΔΜ Αντιστράτηγος Ιωάννης Πιτσίκας, εξέφρασε προς την ΑΔΑΝ την ΕΥΡΕΣΚΕΙΑΝ του, δια τους δύο προαναφερθέντας Ιπτάμενους Αξιωματικούς (Κ. Δαβάκη, Δ. Θεοδοσιάδη). Αξιωματιώνουτος 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.

Έχω ιδίαν αντίληψιν δια τα ανωτέρω, διότι εγώ ως Διοικητής της 31ης Μοίρας Βομβαρδισμού, που δρούσε εις την περιοχήν αυτήν, είχαν 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 Γκλαντιαίτορς, 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, αφηφούντες τους πυρίνους φραγμούς και τας εχθρικής φωλαιάς 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 Αεροσκάφος 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.

Έτσι 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 ενώπιον του Διοικητού της ΑΔΑΝ Σμηναρχου Χρ. Μοσχοβίνου.

Πολλοί όμως χειριστές της Μοίρας ήταν 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.

Έτσι ο Διοικητής της ΑΔΑΝ αγνοώντας τον Διοικητή της Μοίρας επισμηναγό Σπ. Δακόπουλο, στις 22/4/1941, πήγε μαζί με τον Διοικητή Σμήνων Επχειρήσεων 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' 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 επισκέφθηκε στην Αγία Παρασκευή τον εξάδελφο 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 Συνταγματάρχης αρνήθηκε, δηλώνοντας ότι η θέση του εί-

---

να στην Ελλάδα για να κάνει αντίσταση εναντίον των κατακτητών.

Έτσι παραμείνας εδώ, με τις πρώτες κινήσεις του συνελήφθη 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 Στούκας επέδραμον βομβαρδίζοντας και πολυβολώντας το Λιμάνι του Πειραιά και τα Αεροδρόμια Ελευσίνας, Μεγάρων και Ελληνικού.

Στο Ελληνικό από τα 10 ANSON που ήταν 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, Χαρρικήινης, Γκλαντιαϊτορς και δύο Λαϊσάντερς που βρίσκονταν στο Ελληνικό. Έτσι αποφασίστηκε 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 επισμηνίες 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 Επισμηνίες Δημ. Γαλανάκο και Βασ. Κουρδή. Προορισμός τους το Μάλεμε Κρήτης, (και όχι το Ηράκλειο όπως σε ορισμένα κείμενα 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 λάκκους, οδοστρωτήρες και καπνίζοντα ερείπια απογειώθηκε με κατεύθυνση το Μάλεμε Κρήτης. Μαζί του επέβηκε και ο Επισμηνίας 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 επέβαινον 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 Επισμη-

---

---

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

Στις 12:50 ο Υποσμηναγός 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 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 Υποσμηναγός Κ. Δαβάκης διέταξε απογείωση σε σχηματισμό, των πέντε ANSON και στις 15:00 της ίδιας ημέρας απογειώθηκαν με κατεύθυνση την Αίγυπτο. Μετά από διόμισυ ώρες πτήση προσγειώθηκαν στο Αεροδρόμιο Μαρσα- Ματρούχ Αιγύπτου, που τελούσε υπό Βρετανική Διοίκηση. Από εκεί 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 εντάσσονται 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 Κάννινγκαμ 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. Πασσιαλή 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 θα εκτελέσει κατά γράμμα τη Διαταγή, (ο Επισμηναγός Χρ. Πασιαλής), για άγνωστους λόγους, οδήγησε τη Μοίρα στη Μονεμβασιά Λακωνίας, όπου διέταξε προσθαλάσωση 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 κατάστρεψαν 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 Υποσμηναγό 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, Διοικητής Μοίρας, Ιπτάμενοι: Υποσμήναγος Κ. Δαβάκης, Διοικητής Σμήνους Επιχειρήσεων, Αρχισμηνίες Α. Ζευγολάτης, Κ. Παλαιολόγος, Β. Βασιλειάδης, Επισμηνίες Σπ. Παπαδόπουλος, Θεοδ. Καρβουτζής, Δ. Γαλανάκος και Σμηνίας Β. Κουρδής, Τεχνικοί: Υποσμηναγός Ευαγ. Σταθάκης, Επισμηνίες Ευάγγ. Μπαμπάς, Αλ. Τιμηλιάδης, Σμηνίες Αρ. Ντόσκας, Π. Λεμπέσης και Υποσμηνίες Ευαγγ. Γιαννακόπουλος, Ν. Λάμπρου, Π. Αθανασόπουλος, Αχ. Τζαμτζής, Γ. Δαμιανός. Τον Ιούλιο η Μοίρα ενισχύθηκε από τον Σμηναγό Ι. Μαρινάκη, τους Υποσμηναγούς Δ. Δημητριάδη, Π. Μητσάκο, τους Σημαιοφόρους, Γ. Ψαλλίδα, Ι. Παπαροδόπουλο, τον Επισμηνία Θ. Γαζή, τους Σμηνίες Α. Γουνελάκη, Αθ. Καραδήμα, Φωκ. Σαρίδη, Π. Μακρή, Ι. Δεσύπρη, Αδ. Αηδονόπουλο, Κ. Αδοσίδη και τους Υποσμηνίες Αντ. Μπιτόνη, 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 αν-

---

θυποβρυχιακές έρυνες. 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. Υποσηναγός Κων. Δαβάκης, Επισμηνίες Θεόδ. Καρβουτζής, Σπ. Παπαδόπουλος 10 έξοδοι, Υποσηναγός Δημ. Δημητριάδης, Σμηνίες Βασ. Κουρδής, Ι. Δεσύπρης 9 έξοδοι, Σμηναγός Ι. Μαρινάκης, Σμηνίες Κων. Αδοσίδης και Δημ. Γαλανάκος 8 έξοδοι, Σμηνίες 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, Υποσηναγός Πετ. Μητσάκος, Αρχισμηνίας Ν. Ζευγολάτης, Επισμηνίας Θ. Γαζής 3 έξοδοι, Επισμηναγός Σπ. Δακόπουλος, Σμηνίες Παν. Μακρής και Φ. Σαρίδης 2 έξοδοι.

Τον Αύγουστο του 1941 πραγματοποιήθηκαν 64 έξοδοι από τις οποίες 35 ήταν αποστολές ανθυποβρυχιακής έρευνας μέσης διάρκειας εκάστη τριών περίπου ωρών κατανεμημένες ως ακολούθως σε σχέση με το ιπτάμενο προσωπικό: Επισμηνίας Θεόδ. Καρβουτζής 12 έξοδοι, Επισμηνίας Σπ. Παπαδόπουλος και Σμηνίες Ι. Δεσύπρης και Βασ. Κουρδής 9 έξοδοι, Σμηνίες Αντ. Γουνελάκης και Σαρίδης 8 έξοδοι, Υποσηναγός 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, Υποσηναγός Πετ. Μητσάκος, Αρχισμηνίες Βασ. Βασιλειάδης και Νικ. Ζευγολάτης, Επισμηνίας Θ. Γαζής και Σμηνίες 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 Υποσηναγού Αλεξ. Μιχαλιτσάνου.

Τον Οκτώβριο του 1941 πραγματοποιήθηκαν 53 έξοδοι από τα ίδια σχεδόν πληρώματα καθότι απεχώρησαν ο Σμηναγός 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 Θεόδ. 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 Mariyut (έξω από Αλεξάνδρεια). Λίγες ημέρες μετά την εγκατάσταση της Μοίρας στο Mariyut 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 αξιοθαύμαστες 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 επισκέψεις 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 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 Mariyut 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 Μαριούτ 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 αποθαλάσωσης οι Υποσμηναγοί Κων. Δαβάκης, Δημ. Δημητριάδης και ο Επισμηνίας Σπ. Παπαδόπουλος, με την μεγάλη τους εμπειρία στα υδροπλάνα, κατάφεραν και "απολάσπωσαν" ένα - ένα όλα τα ANSON και τα προσγείωσαν στο Αεροδρόμιο της Αμρίας πλησίον του Burg- El- Arad στην Έρημο.

Με την ολοκλήρωση της παράδοσης των Μπλένεϊμς τοποθετήθηκαν στη 13η Μοίρα οι Υποσμηναγοί Παν. Παππάς, Μιχ. Κοντολέφας και Ηλ. Μαχαίρας, οι Ανθυποσμηναγοί 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 Εμπεδος 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 Αιγυπτιατών. 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 Αντι-

---

σμήναρχος Γ. Αλεξανδρής, ενώ στις 20 Ιουλίου 1943 την διοίκηση της Μοίρας ανέλαβε ο επισμηναγός Μιχ. Στρατής, με σύγχρονη μετακίνηση της Μοίρας στο αεροδρόμιο Gambut 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 αεροσκάφη 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 Αεροσκάφη. 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 νηοπομπές, σχετικές θαλάσσιες περιπολίες, επιθετικές σαρώσεις στο Αιγαίο, επιθετικές φωτοαναγνωρίσεις στη θαλάσσια 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 Βομβαρδισμού έχουν ως εξής:

Πάσης φύσεως Αποστολές 1.302 με 4.550 ώρες

Συνοδείες Νηοπομπών 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, Διοικητής Μοίρας

---

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

Λοχαγοί: Ανδ. Τσίμπος, Στρούμπος, Γεωρ. Κουμανάκος, Περογιαννάκης,

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

Ανθυποπλοίαρχος: 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, Παναγούλακης, Λαμπίρης, Σπανός, Μανίκας, Δ. Πολυμενάκος, Αντ. Μανιάτης, Καμπούρης, Στρατηδάκης, Φράγκου, Ε. Τζαμτζής, Παπαβραμίδης, Τσίμας, Σπίνος, Ανδ. Κεφαλάς, Π. Βλαχούσης, Τζούλιας, Ρεσούλοβιτς, Παναγιωτόπουλος, Χαριλ. Παρασχάκης, 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 Amriya, 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 επέστρεψε στην ελεύθερη Ελλάδα προσηγειωθέντων 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 υφισταμένους 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, διοικητικές του ικανότητες πολλές φορές συνετέλεσε στην αποκατάσταση της ηρεμίας στη Μοίρα. Υπήρξε δεξιότεχνος 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 Βρεττανούς και Έλληνες. Συγκρινόμενος λοιπόν με τους τρεις Διοικητές Μοιρών Ναυτικής Συνεργασίας, διαπιστώνεται ότι ενώ για δικούς τους λόγους, παρήκουσαν τις διαταγές και κήκαν 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 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 Εθιάδα - Μέση Ανατολή- Ιταλία.

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

Δεχέλα Αλεξανδρείας 23/4/1941

Αλμάζα Ηλιούπολης 25/4/1941

Δεχέλα Αλεξανδρείας 30/4/1941

Mariyut - Amriya (LG 173) Αιγύπτου, Δεκέμβριος 1941

LG 86 Αιγύπτου Ιανουάριος 1942

Gianaclis (LG 227) Αιγύπτου, Ιούλιος 1942

Ismailia (LG 207) Αιγύπτου, Ιούλιος 1942

Gasa Παλαιστίνη Ιούλιος 1942- Αυγ. 42.

Gasa East Παλαιστίνη Αύγουστος 1942- Νοεμβ. 42.

Gianaclis (LG 227) Αιγύπτου Νοέβριος 1942

LG 07 Αιγύπτου Ιανουάριος 1943 - Ιούλιος 1943

Gambut Λιβύης Ιούλιος 1943

Amriya South (LG 91) Αιγύπτου Ιαν. 1944, Απρίλιος 1944

Castel Benito Λιβύη Μάιος 1944

Catania Ιταλία Μάιος 1944

Biferno Ιταλία Μάιος 1944

Pescara Ιταλία Ιούνιος 1944 - Οκτώβριος 1944.

Grottaglie Ιταλία Νοέμβριος 1944

Χασάνι (Ελληνικό) Ελλάς Νοέμβριος 1944

Για τις Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας 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 μινεία στο Πλήρωμα Αεροσκάφους Μπάλτιμωρ της 13ης ΜΕΒ, Υποσημηναγό Χειριστή Βύρωνα Φραγκιά, Λοχαγό Παρατηρητή Ανδρ. Τσίμπο, Επισμηνία Α/Τ - Π/Λ/ Αντ. Κεφάλα και Ανθυποσημηναγό Π/Λ Ν. Sowden διότι ως αρχηγόν πλήρωμα σχηματισμού έξι αεροσκαφών εξετέλεσαν την 26/6/44 λίαν επιτυχή βομβαρδισμόν κατά σιδηροδρομικής και οδικής γέφυρας, την κατέστρεψαν, ως επιστοποιήθη εκ των ληφθεισών φωτογραφιών και εκ της σχετικής εκθέσεως της 3ης Νοτιοαφρικανικής Πτέρυγος.

---

Ο Αρχηγός του NATO 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 εξάιρετος, ικανός, σπουδαίος αλλά συνάμα και σεμνός Άνθρωπος και Αξιωματικός, ο συνεργάτης μου στο SHAPE και φίλος μου Ανώτατος Αξιωματικός Αεροπορίας Κων/νος Δαβάκης. Είναι δε τόσο σπουδαίος που ουδέποτε σπουδαιολόγησε τον εαυτόν του..." (Αρχεία, Νικολάου Δρακουλάκου- Ίδρυμα Κ. Καραμανλή και Αντιστρατήγου επί 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 Υποσημναγός είχε το θάρρος και τη λεβεντιά τον Απρίλιο του 1941 και ενώ εβομβαρδίζετο, 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 δυστυχώς, 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 Ανθυποσημναγό Δημ. Θεοδοσιάδη, υπηρετούντες στην 11η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας (ΦΑΙΠΕΥ) δέχθηκαν και συμμετείχαν σε αποστολές Αναγνώρισης κατά μήκος του Αλβανικού Μετώπου με πολύ κακές καιρικές συνθήκες..."

Ο Πτέραρχος - Ιστορικός Ηλ. Καρταλαμάκης 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 Αεροπορίας Μέσης Ανατολής Σμήναρχος Γεώργιος Γραφάκος τον Σεπτέμβριο του 1942, μεταξύ των άλλων προτείνει "... διαπροαγωγήν επ' ανδραγαθία, αναδρομικώς από Απριλίου 1941, και απονομήν του Χρυσού Αριστείου Ανδρείας, τον Υποσημναγόν χειριστήν Κ.

---

Δαβάκηη: α) διότι κατά την περίοδοη 28-10-1940 έως 20-12-1940, ως στέλεχος της 1ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας, ουχί μόνον έφευεν εις πέρας πολυώρουσ αεροπορικής αποστολάς ύπερθεν του κατά θάλασσαν Μετώπου, αλλά εξετέλεσαν και πλείστας επιτυχείσ αποστολάς Αναγνωρίσεωσ εις την Ηπειρωτικήη Ελλάδαη (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 Επιχειρήσεωσ της 13ης Μοίρας ΝΣ, την 23ην Απριλίου 1941, ολίγον προ της εισόδου των Γερμανών εις Αθήνασ και υπό έντονον εχθρικήη αεροπορικήη δράσειη, ηγήθηκε Αεροπορικού Σχηματισμού πέντε (5) διασωθέντων Αεροσκαφών ANSON της Μοίρας του, εκτελέσασ μετ' απολύτου επιτυχίας μεταστάθμευσειη εις Μέσηη Ανατολήη, ίνα συνεχίσωσι και εις την ξένηη τον αγώναν υπέρ της ελευθερίας, επιδειξάμενοσ γενναιότηταη, αυτοθυσίαη και περιφρόνησειη προς τον κίνδυνον, εκτελέσασ επί του κατ' αέραη Πεδίου της Μάχησ πράξεισ κατά πολύ υπερβαινούσασ την απλήη εκτέλεσειη του καλώσ εννοουμένου καθήκοντοσ....”

Ο Αρχηγόσ Γενικού Επιτελείου Ναυτικού της εποχής εκείνησ, Ναύαρχοσ Αλ. Σακελλαρίου αναφέρειη μεταξύ των άλλων: “Δια τασ Μοίρασ της Ναυτικής Συνεργασίας, ουδείσ δύναται να αμφισβητήσειη ότι εξετέλεσαν το καθήκον των μετ' αυταπαρνήσεωσ, δεδομένου ότι ουδεμία ζημία επροξενήθη, καθ' όλην την διάρκειαν του πολέμου εις τασ νηοπομπάσ αι οποίαι υπεστηρίζοντο αποτελεσματικώσ παρά τούτων...”.

Ο τότε Υπουργόσ Αεροπορίας Π. Βούλγαρησ, αναγνωρίζοντασ ηη συνολικήη δράσηη της 13ης Μοίρας, στισ 16/12/1943 απέμεινε Διαμνημονευσήη με Αριθμόη πρωτ. 27159/670:

“... Η 13η Μοίρα, ήτισ σχηματισθείσα αρχικώσ εκ 5 ANSON διαφυγόντων εκ Κρήτησ, εις στιγμήηη καθ' ήη όλα κατέρρευσαν εις την Ελλάδαη, και εξ ευαρίθμου προσωπικού περιλαμβάνοντοσ 3 ή 4 δεκάδασ πάσηη κατηγορίας και ειδικότητοσ Αξιωματικών και Σμηνιτών κατόρθωσε με σκληράη και επίπονον προσπάθειαν εις τον διπλούν ρόλον εκπαιδεύσεωσ και επιχειρήσεωσ, να εξελιχθή εις την σημερινήη σύγχρονον Μοίραν Ελαφρού Βομβαρδισμού, παρά πάσαν αντιξοότηταη και μετά πορείαη ηη φώτιζεν ηη θυσίαη των νεκρών της και ηη αγωνίαη των απολεσθέντων εν πολεμικαίσ δράσεισ στελεχών της.

Την 13ην Μοίραν, ήτισ δια των ιδίων κατά το πλείστοη μέσων εξεπαί-

---

δευσεν το ιπτάμενον προσωπικόν αυτής πάσης κατηγορίας εις επαλλήλους αλλαγάς υλικού και αντιμετώπισεν με μικράν σχετικώς ενίσχυσιν της Υπηρεσίας το τεχνικόν πρόβλημα συντηρήσεως υλικού, καθ' ην στιγμήν επραγματοποιεί συγχρόνως συνοδείας πλοίων άνευ απωλείας τινάς δι' αυτά, συνολικής χωρητικότητας περίπου 20 εκατομμυρίων τόνων εις αποστολάς ημέρας και νυκτός, διήνυε δια των αεροπλάνων της, πλέον των 500 χιλιάδων ναυτικών μιλίων εις ανθυποβρυχιακάς έρευνας, συνόδευσε εκδικήτρια 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 Μνεϊαν με το αιτιολογικό: "Έχων υπόψιν την παρά το ελλιπές της συνθέσεώς της υπέροχον απόδοσιν της 13ης Μ.Ε.Β., τα επιτευχθέντα παρ' αυτής εξαίρετα αποτελέσματα κατά τας εν Ιταλία πολεμικάς Επιχειρήσεις, τας του προσωπικού αυτής καταβαλλομένας φιλοτίμους προσπαθείας 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, Υποβρυχίων κλπ.), συμμετείχαν εθελοντικά σε Επιχειρήσεις Ανα-

---

γνώρισης - με δυσμενέστερες καιρικές συνθήκες- στην Ηπειρωτική Ελλάδα κατά μήκος του Αλβανικού Μετώπου, πολλές δε 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 Υποσμηναγός 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 5 ANSON (Κυβερνήτες Επισμηνίες α. 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. Πασσιαλής παρέβη τη διαταγή καιτοι είχε διαβεβαιώσει τον Διοικητή της ΑΔΑΝ ότι θα την εξετέλει κατά γράμμα (Ο Διοικητής της 13ης Μοίρας τουλάχιστον δεν παρουσιαζότανε και ηρνεύτο να μεταβεί στη Μ. Ανατολή και έτσι αντιμετώπισθηκε 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 επιδρομούντα 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 ΝΤΟΠΝΙΕ, τα πρώτα ελληνικά Αεροσκάφη που έλαβαν

---

μέρος από τη Μ. Ανατολή στο πλευρό των συμμάχων εναντίον του Άξονα”.

Ο ευπατρίδης πολιτικός και συγγραφέας Ευάγγελος Αβέρωφ-Τοσίτσας με την ευκαιρία της 45ης επετείου από την διάσωση των ANSON, μεταξύ των άλλων γράφει: (Αρχείο Αντιστράτηγου - Στρατιωτικού Συγγραφέα Α. Μπουλούκου) “Μελετώντας μέρος του Αρχείου του κυρίου Νικολάου Δρακουλάκου (Γραφείο Τύπου Προέδρου Κων/νου Καραμανλή), το οποίο συμπίπτει με τις μάγνητοφωνημένες αφηγήσεις των Πτεράρχων Εμμανουήλ Κελαϊδής και Επαμεινώνδα Πλούμπη, που ευρίσκονται στα αρχεία μου, εντυπωσιάστηκα 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 Αττική και ιδιαίτερα τα αεροδρόμια και τα λιμάνια της. Ερωτηματικά δημιουργούνται, για τον Διοικητή της 13ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας, που άφησε όλο το βάρος της Επιχείρησης σ’ ένα νεαρό τότε Αξιωματικό, τον Αξιωματικό Επιχειρήσεων και Διοικητή Σμήνους της Μοίρας του, δηλαδή τον Υποσμηναγό 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 Υποσμηναγοί Κων/νος Δαβάκης και Ανθυποσμηναγός Δ. Θεοδοσιάδης, είναι οι νεαροί τότε Ιπτάμενοι Αξιωματικοί που εθελοντικά ανταποκρίθηκαν στο αίτημα, του Τμήματος Στρατιάς Δυτικής Μακεδονίας (ΤΣΔΜ) προς την Ανωτέρα Διοίκηση Αεροπορίας Ναυτικού (ΑΔΑΝ) για συμμετοχή της 11ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας, σε Επιχειρήσεις Αναγνώρισης, πολλακίς δε σε Επιθετικές Αναγνωρίσεις, στην περιοχή ευθύνης του ΤΣΔΜ κατά τις ημέρες βροχοπτώσεων, όπου τα αεροσκάφη της Στρατιωτικής Αεροπορίας ήσαν καθηλωμένα. Θα πρέπει να εξαρθεί η ανδρεία, η προθυμία και η αφοσίωση στο καθήκον των δύο αυτών νέων αεροπόρων, οι οποίοι υπό αντιξόους καιρικές συνθήκες, με δεδομένη την υπεροχή των εχθρικών αεροπλά-

---

νων, ουδεμία στιγμή επιποήθησαν, 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 Πιτσικάς, εξέφρασεν 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 "Γλαντιέιτορς", εντεταλμένου για την προστασία των Ελληνικών Αεροσκαφών, να αναφέρει κατ' επανάληψη, ότι οι Έλληνες Αεροπόροι τόσον της 31ης Μοίρας Βομβαρδισμού όσον και της 11ης Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας, εφορμούν ως δαίμονες, αψηφούντες 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 Υποσμηναγού Κων/νου Δαβάκη, ο οποίος παρέλαβε τη Διαταγή, και οργάνωσε με κάθε λεπτομέρεια την όλη Επιχείρηση.

Μη υπάρχοντος 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, ηρνείτο επιμόνως την μετακίνηση της Μοίρας στην Κρήτη και εκείθεν στην Αίγυπτο, μη εμφανιζόμενος, την τελευταία δε στιγμή επεβιβάσθη του πρώτου ANSON ως επιβάτης, καταδεχθείς δυστυχώς να έχει Κυβερνήτη Υπαξιωματικό Χειριστή.

Πρόκειται εκ των δυσαρέστων 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 Αγρίνιο 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 Ιππαμένων 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 1940της Μέσης Ανατολής, του Εμφυλίου και της Κορέας, ο οποίος μετά την περιπετειώδη άφιξή του μέσω Κρήτης στην Μ. Ανατολή τον Μάιο του 1941εντάχθηκε 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 Baltimor. 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. Έγγραφα 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.