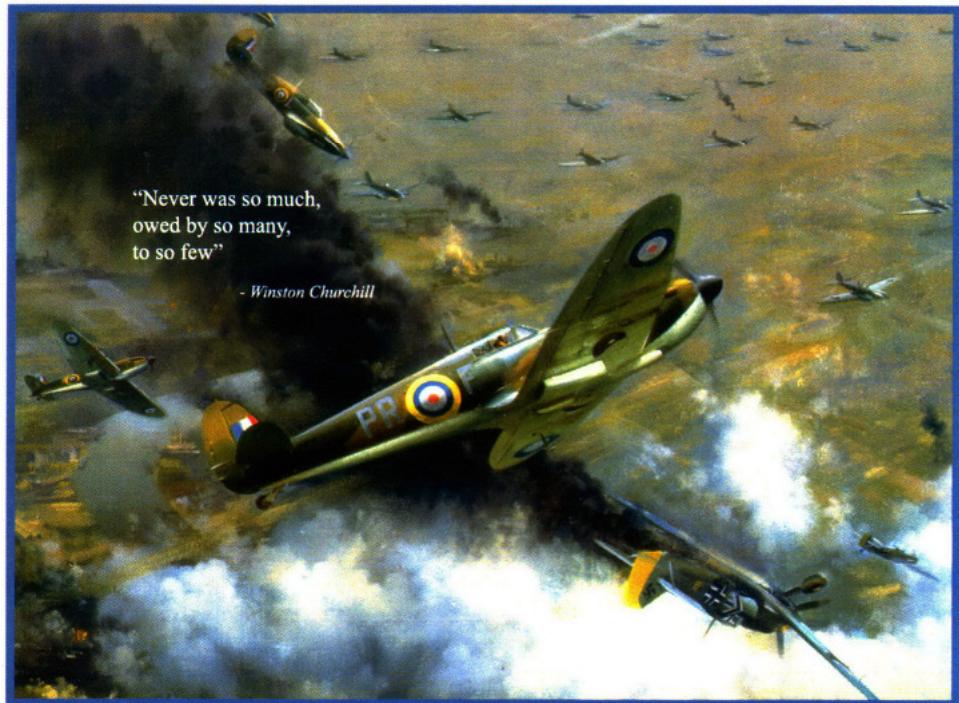


ΑΦΙΕΡΩΜΑ
ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΒΡΕΤΑΝΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΟΥΣ
ΠΟΥ ΕΠΕΣΑΝ ΜΑΧΟΜΕΝΟΙ
ΣΤΙΣ ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΜΑΧΕΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΑΤΡΙΔΑΣ
ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ
28 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1940 - 31 ΜΑΪΟΥ 1941



ΤΕΛΕΤΗ ΜΝΗΜΗΣ ΚΑΙ ΤΙΜΗΣ
6 ΙΟΥΝΙΟΥ 2004



ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΟΥΣ ΝΕΚΡΟΥΣ ΤΟΥ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Την 28^η Οκτωβρίου 1940, η Ιταλία επετέθη απροκάλυπτα και αιφνιδιαστικά κατά της Ελλάδος. Το τελεσίγραφο επιδόθηκε στον Πρωθυπουργό της Χώρας στις τρις τα ξημερώματα της ημέρας εκείνης και μάλιστα – ας μη το λησμονούμε – μετά από δεξιώση που προηγήθηκε λίγες ώρες πριν στην Ιταλική Πρεσβεία των Αθηνών κατά την οποία υπογραμμίσθηκαν οι «καλές σχέσεις» των δύο Χωρών και έγιναν προπόσεις με ευχές για την περαιτέρω σύσφιξη των.

Συγκρίνοντας τις αεροπορικές δυνάμεις Ελλάδος και Ιταλίας της περιόδου εκείνης, θα πρέπει να αναφέρουμε περιληπτικά ότι, 77 Ελληνικά μαχητικά αεροπλάνα, τέθηκαν αντιμέτωπα με 463 Ιταλικά. Η διαφορά δυναμικότητας 1 προς 6 γίνεται ακόμα πιο μεγάλη όταν αναλυθεί κατά τομέα δράσης, διότι η Ελληνική Αεροπορία Διώξεως, με 33 αεροπλάνα, αντιμετώπισε 179 Ιταλικά και τα 30 βομβαρδιστικά μας, συγκρίθηκαν με 30 Ιταλικές Μοίρες, ενός συνολικού αριθμού 225 Βομβαρδιστικών τους.

Ακόμα θα προστεθεί ότι τα Ιταλικά αεροπλάνα είχαν: μεγαλύτερη ακτίνα δράσης, που στις επιχειρήσεις άνωθεν του μετώπου ισοδυναμούσε με μεγαλύτερη διάρκεια παραμονής, μεγαλύτερες ταχύτητες και λιγότερα προβλήματα τεχνικά και εφοδιασμού, έναντι των Ελληνικών.

Στην αριθμητική και ποιοτική υπεροχή, η Ελληνική Αεροπορία είχε να αντιπαραθέσει σαν το μόνο αλλά τεράστιο αντιστάθμισμα, την ηθική της δύναμη. Την αποτελούσαν η αισιοδοξία, ο ενθουσιασμός, η αποφασιστικότητα και η πίστη στην επιτυχή έκβαση του αγώνα.

Έτσι διέψευσε όλες τις προσδοκίες των αντιπάλων.

Στο περιληπτικό αυτό σημείωμα θα πρέπει να τονισθεί ότι κατά την περίοδο στην οποία αναφερόμαστε, (28 Οκτωβρίου 1940 – 31 Μαΐου 1941) οι 51 Έλληνες αεροπόροι και 80 Βρετανοί, έπεσαν μαχόμενοι για την ελευθερία της Ελληνικής Πατρίδος. Πρώτοι Έλληνες νεκροί είναι οι Υποσμηναγοί Ευάγγ. Γιάνναρης με τον Λαζ. Παπαμηχαήλ και ο Επισμηνίας Κων. Γεμενετζής, που έπεσαν σε διαφορετικές ο καθένας τους αποστολές στις βουνοκορφές της Πίνδου, την 30^η Νοεμβρίου 1940. Τελευταίοι Έλληνες νεκροί οι Επισμηνίες Περ. Κουντρουμπάς και Γ. Μόκκας, που έπεσαν στο Λιτόχωρο Πιερίας, μαχόμενοι εναντίον υπέρτερων Γερμανικών δυνάμεων, την 15^η Απριλίου 1941. Η ημέρα αυτή είναι και η ημέρα της τελευταίας εμπλοκής των Ελληνικών Αεροπορικών Δυνάμεων. Τα λίγα εναπομείναντα αεροπλάνα καταστράφηκαν επί του εδάφους.

Συμβολή της R.A.F.

Η δύναμη της R.A.F. στην Ελλάδα, άρχισε να συγκροτείται σταδιακά με απόφαση της Βρετανικής Κυβέρνησης, στις 4 Νοεμβρίου 1940, 6 μέρες μετά την έναρξη του πολέμου. Αποσπάστηκε τότε μία σημαντική

δύναμη από το μέτωπο της Μ. Ανατολής, για να συνδράμει στην αντιμετώπιση της Ιταλικής επίθεσης. Τα πρώτα αεροπλάνα έφθασαν στις 6 Νοεμβρίου και άρχισαν την ίδια μέρα πολεμική δράση. Βρετανικά αεροπλάνα διώξεως, στην πρώτη τους εμπλοκή με τα Ιταλικά αεροπλάνα, κατέρριψαν 9 εκ των οποίων τα 3 ο Διοικητής τους Επισμηναγός Pat Pattle.

Από τους Βρετανούς αεροπόρους που έφθασαν και έδρασαν στο πλευρό μας κατά το δραματικό εκείνο ξάμηνο, 80 έπεσαν κατά τις εναέριες μάχες. Τελευταίος νεκρός του αεροπορικού αυτού πολέμου στην Ελλάδα, είναι ο προαναφερθείς Pat Pattle, τιμηθείς προ του θανάτου του με τις μεγαλύτερες Βρετανικές διακρίσεις. Η Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας αναφέρει μεταξύ άλλων τα εξής: «....από τις πρώτες ημέρες των επιχειρήσεων, ο Διοικητής της 80^{ης} Μοίρας Επισμηναγός Pat Pattle με τις καταρρίψεις του είχε ήδη αρχίσει να προσλαμβάνει τις διαστάσεις ενός ανθρώπινου μύθου, λόγω των ιδιαιτέρων ικανοτήτων του και των αλλεπαλλήλων επιτυχιών του. Κατά την διάρκεια της πρώτης αποστολής του πάνω από την Κορυτσά, κατέρριψε τρία Ιταλικά αεροπλάνα. Με το θάρρος και την δεξιοτεχνία του γρήγορα έγινε πολύ αγαπητός στους κόλπους της εν Ελλάδι Βρετανικής Αποστολής, αλλά και ιδιαίτερα δημοφιλής στην Ελληνική κοινή γνώμη. Εμπρός στην τεράστια υπεροχή της Γερμανικής Αεροπορίας, η δράση των Βρετανικών αεροπλάνων δεν ήταν σε θέση να προσφέρει πλέον πολλά στις επίγειες Δυνάμεις μας»». (Τόμος Δ' σελ. 80 - 81)

Και συνεχίζει σε άλλο κεφάλαιο: «...Στην τελευταία αεροπορική σύγκρουση που έλαβε χώρα στους Αττικούς

ουρανούς, καταρρίφθηκε και το αεροπλάνο του Pattle, ο οποίος φονεύθηκε, δίνοντας τέλος σε μια αξιοθαύμαστη και ηρωική πορεία του. Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με αυτόπτες μάρτυρες, αφού είχε καταρρίψει τρία εχθρικά αεροπλάνα, καταρρίφθηκε επιχειρώντας ένα ριψοκίνδυνο ελιγμό προκειμένου να βοηθήσει συνάδελφό του που κινδύνευε από Γερμανικό M 109. ...». (Τόμος Δ' σελ. 83)

Πράγματι, ο Pat Pattle, απογειωθείς για τελευταία φορά, την 20^η Απριλίου 1941, από το αεροδρόμιο της Ελευσίνος, έπεσε στην τελευταία αυτή εναέρια μάχη προς υπεράσπιση των Αθηνών, Παραθέτουμε λεπτομέρειες της μεγάλης εκείνης αερομαχίας, όπως τις αναφέρει ο μόνος επιζών Ανθυποσμηναγός τότε, **Roald Dahl** στο εκδοθέν προ ετών (στην αγγλική γλώσσα) βιβλίο του, «**GOING SOLO**», Το βιβλίο του αυτό μεταφράσθηκε πρότινος (στην ελληνική) με τίτλο «ΣΟΛΟ ΠΟΡΕΙΑ» απ' τις Εκδόσεις «Ποταμός». Υψηλάντου 31 Αθήνα.



*Squadron Leader Pat Pattle, when a Flight Commander
in 80 Squadron, August, 1940*



Pat Pattle talks to the Intelligence Officer at Yanina after landing from an operation

Η ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ – 20 ΑΠΡΙΛΙΟΥ

(Απόσπασμα απ' το βιβλίο GOING SOLO του ROALD DAHL)

OΙ ΤΡΕΙΣ ΕΠΟΜΕΝΕΣ ΜΕΡΕΣ, 17, 18 και 19 Απριλίου 1941, είναι λίγο θολές στη μνήμη μου. Η τέταρτη μέρα, 20 Απριλίου, δεν είναι καθόλου θολή. Το Ημερολόγιό μου αναφέρει ότι από το αεροδρόμιο της Ελευσίνας

στις 17 Απριλίου πέταξα τρεις φορές
στις 18 Απριλίου πέταξα δύο φορές
στις 19 Απριλίου πέταξα τρεις φορές
στις 20 Απριλίου πέταξα τέσσερις φορές.

Κάθε μία από αυτές τις πτήσεις σήμαινε πως διέσχιζα τρέχοντας το αεροδρόμιο για να βρω το παρκαρισμένο Hurricane (συχνά εκατόν ογδόντα τρία μέτρα μακριά), δενόμουν, έβαζα μπρος, απογειωνόμουν, πήγαινα σε μια συγκεκριμένη περιοχή, αντιμετώπιζα τον εχθρό, γύριζα πάλι πίσω, προσγειωνόμουν, έδινα αναφορά στο Κέντρο Επιχειρήσεων κι ύστερα φρόντιζα αμέσως ώστε το αεροπλάνο να ανεφοδιαστεί και να εξοπλιστεί ξανά για να είναι έτοιμο για την επόμενη απογείωση.

Δώδεκα ξεχωριστές αεροπορικές έξοδοι εναντίον του εχθρού σε τέσσερις μέρες είναι αρκετά πυρετώδης ρυθμός με οποιαδήποτε κριτήρια, κι ο καθένας μας ήξερε ότι κάθε φορά που γινόταν μια έξοδος, κάποιος μπορεί να σκοτωνόταν – είτε ο Ούνος είτε αυτός του Hurricane. Συνήθως υπολόγιζα πως οι πιθανότητες σε κάθε μάχη ήταν περίπου πενήντα πενήντα να γυρίσω ή να μη γυρίσω, όμως στην πραγματικότητα δεν ήταν καθόλου έτσι. Όταν η αναλογία με τον εχθρό είναι τουλάχιστον ένας προς δέκα σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις, τότε ένα γραφείο στοιχημάτων, αν υπήρχε κάτι τέτοιο στο αεροδρόμιο, μάλλον θα πρότεινε σε κάθε έξοδό σου πέντε προς ένα ότι δε θα γυρίσεις.

Όπως κι όλους τους άλλους, πάντα με έστελναν να πετάω μόνος. Μερικές φορές ευχόμουν να είχα ένα φιλικό αεροπλάνο δίπλα μου, και ακόμα περισσότερο, ένα δεύτερο ζευγάρι μάτια να με βοηθάει να παρακολουθώ τον ουρανό πίσω κι επάνω. Ωστόσο δεν είχαμε αρκετά αεροσκάφη για τέτοιες πολυτέλειες.

Μερικές φορές ήμουν επάνω απ' το λιμάνι του Πειραιά, κυνηγώντας τα Ju 88 που βομβάρδιζαν τα πλοία εκεί πέρα. Άλλοτε ήμουν γύρω από την περιοχή της Λαμίας, προσπαθώντας να εμποδίσω τη Luftwaffe να τινάξει στον αέρα τα αποχωρούντα στρατεύματά μας, αν και δεν χωρούσε στο μισό μου πώς ήταν δυνατόν να πιστεύει κανείς ότι ένα και μοναδικό Hurricane θα επηρέαζε καθόλου την κατάσταση. Μια δυο φορές, συνάντησα τα βομβαρδιστικά πάνω απ' την ίδια την Αθήνα, όπου συνήθως κατάφταναν σε ομάδες των δώδεκα την κάθε φορά. Σε τρεις περιπτώσεις, το Hurricane

μου χτυπήθηκε άσχημα, όμως οι συντηρητές της 80ης Μοίρας ήταν μακούλες στο να μπαλώνουν τρύπες στην άτρακτο ή να διορθώνουν σπασμένους δοκούς. Ήμασταν τόσο τρελά απασχολημένοι εκείνες τις τέσσερις μέρες που τις ατομικές νίκες ούτε τις πρόσεχε, ούτε τις υπολόγιζε κανείς. Και αντίθετα με τα καταδιωκτικά αεροπλάνα στη Βρετανία, δεν είχαμε κάμερες στα πυροβόλα που να μας λένε αν είχαμε χτυπήσει κάτι ή όχι. Έμοιαζε σαν να περνούσαμε όλο τον χρόνο μας τρέχοντας μέχρι το αεροσκάφος, σκαρφαλώνοντας μέσα, φεύγοντας για το άλφα ή βήτα μέρος, καταδιώκοντας τον Ούνο, πατώντας το κουμπί πυροδότησης, γυρνώντας πίσω στην Ελευσίνα και μετά άντε πάλι απ' την αρχή.

Το Ημερολόγιό μου γράφει ότι στις 17 Απριλίου χάσαμε τον σμηνία Κότινγχαμ και τον σμηνία Ρίβελον καθώς και τα δύο αεροσκάφη τους.

Στις 18 Απριλίου ο ανθυποσμηναγός Ούφι Στιλ απογειώθηκε και δεν ξαναγύρισε. Θυμάμαι τον Ούφι Στιλ σαν έναν χαμογελαστό νεαρό με φακίδες και κόκκινα μαλλιά.

Έτσι μείναμε με δώδεκα αεροπλάνα και δώδεκα πιλότους που έπρεπε να καλύψουν όλη την Ελλάδα από τις 19 Απριλίου και μετά.

Όπως είπα ήδη, η 17, 18 και 19 Απριλίου μοιάζουν να έχουν μπερδευτεί τελείως μέσα στη μνήμη μου και κανένα περιστατικό δεν μου έχει μείνει ζωντανό. Η 20 Απριλίου, όμως, ήταν τελείως διαφορετική. Πέταξα συνολικά τέσσερις φορές στις 20 Απριλίου, ωστόσο η πρώτη από αυτές τις εξορμήσεις είναι αυτή που δε θα

ξεχάσω ποτέ. Ύψωνεται σαν πύρινη γλώσσα μέσα στη μνήμη μου.

Εκείνη τη μέρα, κάποιος πίσω από ένα γραφείο στην Αθήνα ή το Κάιρο είχε αποφασίσει πως έπρεπε για πρώτη φορά σύσσωμη η δύναμη των δώδεκα Hurricane μας να πετάξει ταυτόχρονα. Οι κάτοικοι της Αθήνας, απ' ότι φαινόταν, είχαν αρχίσει να τρέμουν απ' τον φόβο τους, οπότε θεωρήθηκε ότι η θέα όλων μας να πετάμε επάνω απ' τα κεφάλια τους θα τόνωνε το ηθικό τους. Αν ήμουν Αθηναίος εκείνης της εποχής, με έναν γερμανικό στρατό εκατό χιλιάδων ανδρών να προελαύνει προς την πόλη, για να μην αναφέρω τη Luftwaffe με τα χέλια αεροπλάνα της που ήταν όλα σε απόσταση βολής, θα έτρεμα κι εγώ από τον φόβο μου, και η θέα δώδεκα μοναχικών Hurricane να πετάνε επάνω απ' το κεφάλι μου δεν θα κατάφερνε και τόσο να τονώσει το ηθικό μου.

Ωστόσο στις 20 Απριλίου, ένα χρυσαφένιο ανοιξιάτικο πρωινό στις δέκα το πρωί, απογειωθήκαμε και οι δώδεκα, ο ένας μετά τον άλλο και πετάξαμε σε πυκνό σχηματισμό επάνω από το αεροδρόμιο της Ελευσίνας. Τστερα κατευθύνθηκαμε προς την Αθήνα, που δεν ήταν περισσότερο από τέσσερα λεπτά μακριά.

Πηγαίναμε γύρω γύρω από την Αθήνα, και ήμουν τόσο απασχολημένος προσπαθώντας να μη γρατσουνίσω με το δεξιό φτερό μου το διπλανό μου αεροπλάνο που αυτή τη φορά δεν είχα καμία όρεξη να θαυμάσω την υπέροχη θέα του Παρθενώνα ή οποιουδήποτε άλλου από τα περίφημα αρχαία μνημεία που βρίσκονταν από κάτω μου. Επικεφαλής του σχηματισμού μας ήταν

ο επισμηναγός Πατ Πατλ. Τότε ο Πατ Πατλ ήταν θρύλος της RAF. Τουλάχιστον ήταν θρύλος στην Αίγυπτο και τη Δυτική Έρημο και τα βουνά της Ελλάδας. Ήταν ασυγκρίτως ο μεγαλύτερος ἄσος του πολέμου που θα έβλεπε ποτέ η Μέση Ανατολή, με έναν αστρονομικό αριθμό από νίκες στο ενεργητικό του. Έλεγχαν μάλιστα ότι είχε καταρρίψει περισσότερα αεροπλάνα από οποιονδήποτε από τους διάσημους και ένδοξους ἄσους της Μάχης της Βρετανίας, και πιθανόν αυτό να ήταν αλήθεια. Εγώ προσωπικά δεν του είχα μιλήσει ποτέ και είμαι σίγουρος ότι δεν είχε ιδέα ποιος ήμουν. Δεν ήμουν κανείς. Ήμουν απλά ένα καινούριο πρόσωπο σε μια μοίρα, της οποίας οι πιλότοι ελάχιστα πρόσεχαν ο ένας τον άλλον έτσι κι αλλιώς. Ωστόσο εγώ είχα παρατηρήσει τον περίφημο επισμηναγό Πατλ στη σκηνή του συσσιτίου αρκετές φορές. Ήταν ένας πολύ μικρόσωμος άντρας και πολύ γλυκομίλητος, και είχε το βαθιά ρυτιδιασμένο και θλιμμένο πρόσωπο μιας γάτας που ήξερε ότι και οι επτά ζωές της είχαν ήδη εξαντληθεί.

Εκείνο το πρωινό της 20ης Απριλίου, ο επισμηναγός Πατλ, ο ἄσος των ἀσων, που ήταν επικεφαλής του σχηματισμού των δώδεκα Hurricane μας επάνω από την Αθήνα, προφανώς πίστευε πως όλοι μας μπορούσαμε να πιλοτάρουμε εξίσου λαμπρά μ' εκείνον και μας έσερνε σ' έναν διαβολεμένο χορό στον ουρανό επάνω απ' την πόλη. Πετούσαμε γύρω στα εννέα χιλιάδες πόδια και κάναμε ό,τι καλύτερο μπορούσαμε για να δείξουμε στον λαό της Αθήνας πόσο δυνατοί, θορυβώδεις και γενναίοι ήμασταν, όταν ξαφνικά όλος ο ουρα-

νός γύρω μας φάνηκε να τινάζεται στον αέρα από τα γερμανικά καταδιωκτικά. Ήρθαν καταπάνω μας από πολύ ψηλά, όχι μόνο 109 αλλά και δικινητήρια 110. Οι θεατές από το έδαφος λένε ότι εκείνο το πρωινό δεν μπορεί να ήταν λιγότερα από διακόσια τέτοια αεροπλάνα γύρω μας. Σπάσαμε τον σχηματισμό και τώρα ο καθένας ήταν υπεύθυνος για τον εαυτό του. Αυτό που έγινε γνωστό ως η Μάχη της Αθήνας είχε αρχίσει.

Επάνω από την Αθήνα εκείνο το πρωινό, θυμάμαι που είδα τον πυκνό, μικρό μας σχηματισμό από Hurricane να διαλύεται και να εξαφανίζεται ανάμεσα στα σημήν των εχθρικών αεροσκαφών, και από εκείνη τη στιγμή, όπου κι αν κοιτούσα έβλεπα μια απέραντη θολούρα από εχθρικά καταδιωκτικά να έρχεται σφυρίζοντας προς τα μένα απ' όλες τις μεριές. Έρχονταν από πάνω κι έρχονταν από πίσω κι έκαναν μετωπικές επιθέσεις από πολύ πολύ κοντά, κι εγώ έριχνα το Hurricane μου εδώ κι εκεί όσο καλύτερα μπορούσα και κάθε φορά που ερχόταν ένα 109 στο οπτικό μου πεδίο, πατούσα το κουμπί. Ήταν πραγματικά η πιο αγωνιώδης και κατά κάποιο τρόπο η πιο συναρπαστική εμπειρία που είχα ποτέ στη ζωή μου. Με την άκρη του ματιού μου είδα αεροπλάνα να βγάζουν μαύρους καπνούς απ' τους κινητήρες τους. Είδα αεροπλάνα πους τους έφευγαν μεταλλικά κομμάτια από την άτρακτο. Είδα τις κόκκινες λάμψεις να βγαίνουν από τα φτερά των Messerschmitt την ώρα που χτυπούσαν με τα πυροβόλα τους, και κάποια στιγμή είδα έναν άντρα του οποίου το Hurricane είχε πάρει φωτιά, να ανεβαίνει ήρεμα στο φτερό και να πηδάει κάτω. Έμεινα μαζί τους μέχρι

που δεν είχα αλλα πυρομαχικά. Είχα δουλέψει πολύ τα πυροβόλα, αλλά δεν μπορούσα να πω αν είχα καταρρίψει ή αν είχα έστω χτυπήσει κάποιο αεροπλάνο. Δεν τολμούσα να σταματήσω ούτε για ένα κλάσμα του δευτερολέπτου για να παρατηρήσω τα αποτελέσματα. Ο ουρανός ήταν τόσο γεμάτος με αεροσκάφη που τον μισό μου χρόνο τον πέρασα προσπαθώντας να αποφύγω συγκρούσεις. Είμαι σχεδόν σίγουρος ότι τα γερμανικά αεροπλάνα θα πρέπει πολλές φορές να μπερδεύτηκαν το ένα στα πόδια του άλλου μια και ήταν τόσο πολυάριθμα, και αυτό, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι εμείς ήμαστε τόσο λίγοι, πιθανόν να έσωσε τα τομάρια αρκετών από μας.

Όταν τελικά χρειάστηκε να αποτραβηχτώ και να γυρίσω πίσω, κατάλαβα ότι το *Huitcane* μου είχε δεχτεί πυρά. Τα κουμπιά ελέγχου είχαν πάρει υγρασία και το πηδάλιο δεν ανταποκρινόταν καθόλου. Μπορείς όμως να στρίψεις ένα αεροπλάνο όπως όπως και μόνο με τα πτερύγια κλίσεως, κι έτσι κατάφερα να το φέρω πίσω. Δόξα τω Θεώ, το σύστημα προσγείωσης βγήκε όταν κατέβασα το μοχλό και προσγειώθηκα σώος και αβλαβής στην Ελευσίνα. Τροχοδρόμησα το αεροπλάνο σ' έναν χώρο στάθμευσης, έσβησα τη μηχανή κι άνοιξα την πτυσσόμενη οροφή. Κάθισα εκεί τουλάχιστον ένα λεπτό, παίρνοντας βαθιές λαχανιασμένες ανάσες. Με είχε κυριολεκτικά κατακλύσει η αίσθηση ότι είχα βρεθεί μέσα στα έγκατα ενός τρομερού κλίβανου κι όμως είχα καταφέρει να ξεφύγω. Ολόγυρά μου τώρα ο ήλιος έλαμπε και τα αγριολούλουδα άνθιζαν μέσα στα χορτάρια του αεροδρομίου και σκεφτόμουν πόσο τυχερός

ήμουν που έβλεπα πάλι την καλή γη. Δύο αεροπόροι, ένας εφοδιαστής κι ένας συντηρητής, ήρθαν τρέχοντας μέχρι το αεροπλάνο μου. Τους παρακολουθούσα καθώς έκαναν αργά αργά μια βόλτα γύρω του. Ύστερα ο εφοδιαστής, ένας φαλακρούτσικος μεσόκοπος άντρας, σήκωσε το βλέμμα του προς τα μένα και είπε: «Ανάθεμα σε φίλε, αυτός ο χαρταετός έχει επάνω του τόσες τρύπες που μοιάζει να ναι φτιαγμένος από συρματόπλενικα!»

Έλυσα τις ζώνες μου και σηκώθηκα όρθιος μέσα στο πιλοτήριο για να ξεμουδιάσω. «Κάντε δι, τι καλύτερο μπορείτε», είπα. «Θα το ξαναχρειαστώ πολύ σύντομα».

Θυμάμαι που περπατούσα προς την ξύλινη παράγκα του Κέντρου. Επιχειρήσεων για να αναφέρω την επιστροφή μου και καθώς προχωρούσα αργά μέσα απ' τα χορτάρια του αεροδρομίου, ξαφνικά συνειδητοποίησα πως όλο το σώμα μου κι όλα τα ρούχα μου έσταζαν ιδρώτα. Ο καιρός ήταν ζεστός στην Ελλάδα εκείνη την εποχή του χρόνου, οπότε ακόμα κι όταν πετούσαμε φορούσαμε μόνο χακί σορτ και χακί πουκάμισο και κάλτσες· όμως τώρα αυτό το σορτ και το πουκάμισο κι οι κάλτσες είχαν όλα αλλάξει χρώμα κι είχαν γίνει μαύρα έτσι όπως ήταν μουσκεμένα. Στην ίδια κατάσταση ήταν και τα μαλλιά μου όταν έβγαλα το κράνος μου. Ποτέ δεν είχα ιδρώσει έτσι στη ζωή μου, ούτε καν μετά από ένα παιχνίδι σκουός ή ράγκερ. Το νερό κυλούσε από πάνω μου ποτάμι κι έσταζε στο χώμα. Στην πόρτα του Κέντρου Επιχειρήσεων στέκονταν άλλοι τρεις τέσσερις πιλότοι και παρατήρησα ότι όλοι τους

ήταν το ίδιο μούσκεμα με μένα. Έβαλα ένα τσιγάρο ανάμεσα στα χείλη μου κι άναψα ένα σπίρτο. Τότε διαπίστωσα ότι το χέρι μου έτρεμε τόσο που δεν μπορούσα να φέρω τη φλόγα στην άκρη του τσιγάρου μου. Ο γιατρός, που βρισκόταν εκεί κοντά, ήρθε και μου το άναψε. Κοίταξα τα χέρια μου πάλι. Ήταν γελοίο που έτρεμαν έτσι. Ήταν ντροπιαστικό. Κοίταξα τους άλλους πιλότους. Όλοι τους κρατούσαν τσιγάρα και τα χέρια τους έτρεμαν το ίδιο με τα δικά μου. Ένιωθα όμως πολύ καλά. Είχα μείνει εκεί πάνω τριάντα λεπτά και δεν με είχαν πετύχει.

Πέτυχαν πέντε από τα δώδεκα Hurricane μας σ' εκείνη τη μάχη. Ένας από τους πιλότους έπεσε με το αλεξίπτωτο και σώθηκε. Τέσσερις σκοτώθηκαν. Ανάμεσα στους νεκρούς ήταν και ο μεγάλος Πατ Πατλ, του οποίου τελικά είχαν εξαντληθεί και οι επτά ζωές. Άλλα και ο επισμηναγός Τίμπερ Γουντς, ο δεύτερος πιο έμπειρος πιλότος της μοίρας, ήταν επίσης ανάμεσα σ' αυτούς που σκοτώθηκαν. Έλληνες παρατηρητές από το έδαφος καθώς και δικοί μας άνθρωποι στη λωρίδα προσγείωσης είδαν τα πέντε Hurricane να πέφτουν μέσα σε καπνούς, όμως είδαν και κάτι άλλο ακόμα. Είδαν είκοσι δύο Messerschmitt να καταρρίπτονται στη διάρκεια της μάχης, παρ' όλο που κανείς μας δεν έμαθε ποτέ ποιος χτύπησε τι.

Τώρα λοιπόν μας είχαν μείνει στην Ελλάδα επτά μισοχαλασμένα Hurricane, και με αυτά περίμεναν πως θα παρείχαμε κάλυψη από αέρος σ' ολόκληρη τη Βρετανική εξστρατευτική δύναμη που θα αποχωρούσε ακτοπλοϊκώς. Η όλη κατάσταση ήταν μια γελοία φάρσα.

Πήγα σιγά σιγά μέχρι τη σκηνή μου. Υπήρχε ένας νιπτήρας από καραβόπανο έξω από τη σκηνή, από αυτούς τους πτυσσόμενους που στέκονται σε τρία ξύλινα πόδια, και ο Ντέηβιντ Κόουκ ήταν σκυμμένος από πάνω του, ρίχνοντας νερό στο πρόσωπό του. Ήταν γυμνός, αν εξαιρέσουμε μια μικρή πετσέτα που είχε γύρω από τη μέση του, και το δέρμα του ήταν κατάλευκο.

«Τα κατάφερες λοιπόν», είπε χωρίς να σηκώσει το βλέμμα του.

«Κι εσύ το ίδιο», είπα εγώ.

«Από θαύμα», είπε. «Τρέμω ολόκληρος. Κι από δω και πέρα τι γίνεται;»

«Νομίζω πως θα σκοτωθούμε», είπα.

«Κι εγώ το νομίζω», είπε εκείνος. «Μπορείς να χρησιμοποιήσεις τον νιπτήρα σ' ένα λεπτό. Άφησα λίγο νερό στο κανάτι σε περίπτωση που γυρνούσες».

Αλλά η 20ή Απριλίου δεν είχε τελειώσει ακόμα.

Ανέβηκα άλλες δύο φορές εκείνο το απόγευμα -και τις δύο για να μπερδευτώ με τα σύννεφα των Ju 88 που βομβάρδιζαν τα πλοία στον Πειραιά- κι όταν πια ήρθε το βράδυ ήμουν ένας πολύ κουρασμένος νέος.

Εκείνη τη νύχτα μας είπαν (κι όταν λέω «μας» εννώ τους επτά εναπομείναντες στη μοίρα πιλότους) ότι με το πρώτο φως το άλλο πρωί έπρεπε να πάρουμε τα αεροπλάνα και να πετάξουμε μέχρι ένα πολύ μαστικό πεδίο προσγείωσης περίπου τριάντα μίλια μακριά, κατά μήκος της ακτής. Ήταν φανερό πως αν μεναμέ έστω και μια μέρα στην Ελευσίνα, θα μας διέλυαν τελείως, αεροπλάνα και έμψυχο υλικό. Μάζευτή-

καμε γύρω από ένα τραπέζι στη σκηνή συσσιτίου και, υπό το φως μιας λάμπας παραφίνης, κάποιος -νομίζω πως ήταν ο υπασπιστής της μοίρας- προσπάθησε να μας δείξει πού βρισκόταν αυτό το μυστικό πεδίο. «Είναι ακριβώς επάνω στην ακτή», είπε, «δίπλα σ' ένα χωριουδάκι που λέγεται Μέγαρα. Σίγουρα θα το βρείτε. Είναι το μόνο επίπεδο χομμάτι γης στην περιοχή».

«Θα αναλάβουμε καμιά επιχείρηση από κει;»

«Ένας Θεός ξέρει», είπε ο υπασπιστής.

«Και τι κάνουμε αφού προσγειωθούμε;» τον ρωτήσαμε. «Θα είναι κανείς εκεί να μας περιμένει;»

«Απλά μαζέψτε τα από δω αύριο τα ξημερώματα και πηγαίνετε εκεί», είπε ο δυστυχής άντρας.

«Μα τι νόημα έχουν όλα αυτά;», είπε κάποιος. «Αυτή τη στιγμή έχουμε επτά αξιοπρεπέστατα Hurticane κι αν συνεχίσουμε να τα κρατάμε σ' αυτήν την τρελή χώρα, σίγουρα θα βομβαρδιστούν στο έδαφος ή θα καταρριφθούν στον αέρα μέσα στις επόμενες δύο μέρες. Οπότε γιατί δεν τα πάμε μέχρι την Κρήτη αύριο έτσι ώστε να σωθούν για κάτι καλύτερο; Θα είμαστε εκεί σε μιάμιση ώρα. Και από την Κρήτη θα μπορούσαμε να τα πάμε στην Αίγυπτο. Στοιχηματίζω πως θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν επτά ακόμα Hurticane στη Δυτική Έρημο».

«Κάντε αυτό που σας λένε», είπε ο υπασπιστής. «Δουλειά μας είναι να κρατήσουμε αυτά τα επτά αεροπλάνα σε καλή κατάσταση για να μπορέσουμε να προσφέρουμε κάλυψη από αέρος στο στρατό που θα απομακρυνθεί με τη βοήθεια του ναυτικού.

«Με επτά αεροπλάνα!» είπε ένας νεαρός πιλότος.

«Και πετώντας από ένα παραθαλάσσιο χωράφι, χωρίς συντηρητές και χωρίς εφοδιαστές και χωρίς βαγόνια ανεφοδιασμού! Είναι γελοίο!»

Ο υπασπιστής κοίταξε τον νεαρό πιλότο και είπε απλά: «Δεν είναι δική μου ιδέα. Απλώς μεταφέρω εντολές».

Το επεισόδιο της Ελλάδας ήταν ένα πολύ μικρό κομμάτι του πολέμου που μαινόταν σ' όλο τον κόσμο, όμως όσον αφορά τη Μέση Ανατολή ήταν σημαντικότατο. Τα στρατεύματα και τα αεροπλάνα που χάθηκαν σ' αυτήν την αποτυχημένη εκστρατεία είχαν τραβηγχτεί από τις ήδη υπερβολικά απλωμένες δυνάμεις μας στη Δυτική Έρημο, και σαν αποτέλεσμα εκείνες οι δυνάμεις είχαν τώρα μειωθεί σε τέτοιο βαθμό που για τα δύο επόμενα χρόνια ο στρατός μας στην έρημο υπέμενε τη μία ήττα μετά την άλλη και κάποια στιγμή ο Ρόμελ απείλησε πραγματικά να καταλάβει την Αίγυπτο και όλη τη Μέση Ανατολή. Χρειάστηκαν δύο χρόνια για να ανασυνταχθεί ο Στρατός της Ερήμου στο σημείο που να μπορεί να κερδίσει τη Μάχη του Ελ Αλαμέιν και να εξασφαλίσει τη Μέση Ανατολή για το υπόλοιπο του πολέμου.

Η χούφτα των πιλότων που επέζησε από την εκστρατεία στην Ελλάδα ήταν τρομερά τυχερή. Οι πιθανότητες να βγει ζωντανός οποιοσδήποτε από μας ήταν ελάχιστες. Οι πέντε που οδήγησαν τα εναπομείναντα Hurricane μας στην Κρήτη επρόκειτο να πολε-

μήσουν γενναία στο νησί όταν οι Γερμανοί επιτέθηκαν λίγο αργότερα με μαζική εισβολή από αέρος. Ξέρω ότι τουλάχιστον ένας από αυτούς, ο Μπιλ Βέιλ από την 80η Μοίρα, επέζησε και κατάφερε να ξεφύγει όταν καταλήφθηκε το νησί, κι έζησε για να πολεμήσει ξανά, όμως δεν ξέρω τι απέγιναν οι άλλοι.

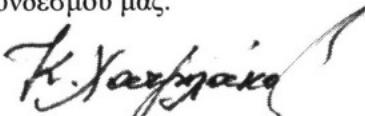
Εδώ τελειώνει η αφήγηση του Road Dahl για τα συγκλονιστικά γεγονότα εκείνων των ημερών.

Χωρίς περιττά λόγια, συνοψίζοντας τις εντυπώσεις μου, θα έλεγα πως ο κάθε αναγνώστης μπορεί να δει, ποια ήταν η RAF εκείνης της πολεμικής περιόδου, ποιοι ήταν οι συντελεστές των μεγάλων επιτυχιών της, το πνεύμα αυτοθυσίας, την αγωνιστικότητα και το ψυχικό υπόβαθρο των ανθρώπων εκείνων που ήρθαν τότε (1940-41) σε βοήθειά μας και μαζί με τους δικούς μας θυσιάστηκαν, «τοις κείνων ρήμασι πειθόμενοι».

Όλοι εμείς που χάρη στη θυσία τους απολαμβάνουμε σήμερα τα αγαθά της ελευθερίας, εκφράζουμε την εκτίμηση, τον σεβασμό και την ευγνωμοσύνη μας.

Η ευγνωμοσύνη μας αυτή, προσδιορίζει και την δική μας διαρκή αφοσίωση στις αρχές και τις αξίες στις οποίες εκείνοι πίστεψαν και τις οποίες σφράγισαν με το παράδειγμά τους.

Η προσήλωσή, στο πνεύμα που αναπτύχθηκε τότε και διατηρήθηκε επί εξήντα και πλέον χρόνια, εξακολουθεί μέχρι σήμερα να παραμένει οδηγός και να λειτουργεί σαν πηγή έμπνευσης και δημιουργίας για όλα τα Μέλη του Συνδέσμου μας.



Κωνσταντίνος Αθαν. Χατζηλάκος
Αντιπτέραρχος (Ι) ε.α.
Πρόεδρος RAFA ΑΘΗΝΩΝ

Πίνακας ονομάτων των μεγαλύτερων διωκτών της R.A.F. με περισσότερες από **20** βεβαιωμένες καταρρίψεις.

Aerial Victories of R.A.F. Fighter Pilots in the second World War *

Sqn. Ldr. Pat Pattle	S. African	41	Desert-Greece **
Grp. Captain J.E.Johnson	British	38	Europe
Grp. Captain A.G.Malan	S. African	35	Europe **
Sqn.Ldr. P/H/Clostermann	French	33	Europe
Wg. Comdr. B. Finucane	Irish	32	Europe **
Ft.Lt. G.F.Beurling	Canadian	31	Malta-Europe **
Wg. Comdr. J.R.D.Braham	British	29	Europe
Wg. Comdr. R.S. Tuck	British	29	Europe
Sqn. Ldr. N.F. Duke	British	29	Med-Europe
Grp. Captain C.R.Caldwell	Australian	28	Med-Australia
Wg. Comdr. C.R. Carey	British	28	Europe-Burma
Sqn. Ldr. J.H. Lasey	British	28	Europe-Burma
Wg. Comdr. C.F. Gray	N.Zealander	27	Europe-Med
Fl. Lt. E.S. Lock	British	26	Europe **
Wg. Comdr. L.C. Wade	American	25	Med. **
Wg. Comdr. D. Drake	British	24	Med-Europe
Sqdn. Ldr. W. Vale	British	24	Greece
Fl. Lt. G. Allard	British	24	Europe **
Sqn. Ldr. J.J.Le Roux	S. African	23	Europe-Med. **
Wg. Comdr. D.S. Bader	British	23	Europe
Wg. Comdr. R.F. Boyd	British	23	Europe
Wg. Comdr. D.E. Kingaby	British	23	Europe
Wg. Comdr. H.M. Stephen	British	23	Europe
Wg. Comdr. M.N. Crosslay	British	22	Europe
Wg. Comdr. T.F. Dalton-Morgan	British	22	Europe
Wg. Comdr. A.C. Deere	N.Zealander	22	Europe
Wg. Comdr. P.H. Hugo	S. African	22	Europe-Med

* Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της R.A.F.

** Έπεσαν μαχόμενοι κατά την εναέρια μάχη.



Έλληνες αεροπόροι πάνω σ'ένα αεροπλάνο
της 32ας μοίρας βομβαρδισμού



Βρετανοί αεροπόροι στό βοηθητικό αεροδιάδρομο τών Μεγάρων
(21η Απριλίου 1941)

ΤΕΛΕΤΗ ΜΝΗΜΗΣ ΚΑΙ ΤΙΜΗΣ

ΚΥΡΙΑΚΗ 6 ΙΟΥΝΙΟΥ 2004

Ομιλία του Προέδρου
του Συνδέσμου Ελλήνων Παλαίμαχων Αεροπόρων,
Μελών της Royal Air Forces Association
(R.A.F.A.)
ΚΛΑΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

Μπροστά σ' αυτόν τον ιερό χώρο, που σαν μια καθαρή και δροσερή πηγή εθνικού αγιασμού ξεδιψάει τις ψυχές μας,

οι Έλληνες Παλαίμαχοι Αεροπόροι της γενιάς του 40, που ζήσαμε της στιγμές της μεγαλύτερης εθνικής έξαρσης που σαν κι' αυτήν δεν είχε γνωρίσει ο τόπος, που ακούσαμε τις εκρήξεις των βομβών, ταυτόχρονα με τις κωδωνοκρουσίες των εκκλησιών και τα σαλπίσματα των στρατώνων,

που είδαμε τους φαντάρους να ξεκινούν για το μέτωπο τραγουδώντας, με το όπλο κρεμασμένο στον ώμο, με την ξιφολόγχη ζωσμένη στη μέση και μια κουβέρτα στην πλάτη,

και τους είδαμε να προχωρούν τρέχοντας προς τα τραίνα και τα λιμάνια, με τις ευχές και τις ζητωκραυγές ενός λαού που ξεχύθηκε στους δρόμους, με τις σημαίες, τα λάβαρα και τις εικόνες τις Παναγιάς,

εμείς οι ελάχιστοι επιζώντες τις περιόδου εκείνης, που οι μικρότεροι Ίκαροι τότε - τρέξαμε στα χαρακώματα, για να προφυλαχτούμε απ' τις εκρήξεις των βομβών που έπεφταν νύχτα ακόμα στο Τατόι,

και οι μεγαλύτεροι από μας ξενύχτησαν το βράδυ της 27^{ης} προς την 28^η Οκτωβρίου μέσα στα αεροπλάνα τους, περιμένοντας την εντολή της πρώτης αεροπορικής αποστολής,

όλοι εμείς μαζί με όλους εσάς που η αγάπη και ο σεβασμός οδήγησαν τα βήματά σας εδώ σήμερα, ώστε να επαναλάβουμε το μεγάλο ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ,

σ' αυτούς που έδωσαν την ζωή τους για να υπερασπιστούν την Πατρίδα και ότι η λέξη αυτή περιέχει και εκφράζει για Τιμή, Αξιοπρέπεια και Ελευθερία.

Αλλά και αυτοί εδώ, οι τιμώμενοι σεμνοί ήρωες, με ορθάνοιχτα τα μάτια της δικής τους ψυχής, μας περιμένουν και νιώθουν πως δεν τους λησμονήσαμε, και πως δεν είναι ολομόναχοι μέσα στον δικό τους τον κόσμο, γιατί όπως έγραψε ο ποιητής μας:

**πεθαίνουν οι νεκροί
όταν τους λησμονούμε.**

Κύριοι Εκπρόσωποι των Αρχών,
Κύριε Πρέσβη,
Κύριοι Επίτιμοι Αρχηγοί,
Αγαπητοί συνάδελφοι, συμπολεμιστές,
Κυρίες και Κύριοι φίλοι των αεροπόρων,

Το Μνημείο αυτό είναι αφιερωμένο στη μνήμη των συναδέλφων Ελλήνων Αεροπόρων που πολέμησαν και έπεσαν για την Τιμή, και την Ελευθερία της Ελληνικής Πατρίδος, κατά την περίοδο 28 Οκτωβρίου 1940 μέχρι την 31 Μαΐου 1941.

Πρόκειται για τους 51 Έλληνες Αεροπόρους, ένας μακρύς κατάλογος ονομάτων που αρχίζει απ' τους Γιάναρη, Παπαμιχαήλ και Γιεμενετζή, οι οποίοι έπεσαν στις 30 Οκτωβρίου του 1940, μαχόμενοι στις βουνοκορφές της Πίνδου και τελειώνει με τους Κουτρουμπά και Μόκκα που έπεσαν σε αερομαχίες εναντίων υπεράριθμων Γερμανικών αεροπορικών δυνάμεων, στις πλαγιές του Ολύμπου, στο Λιτόχωρο, στις 15 Απριλίου 1941.

Στον υπέροχο και υπέρ πάντων εκείνο αγώνα, τον τόσο ωραίο και θαυμαστό, οι ολίγοι έδωσαν μια μεγάλη και ένδοξη μάχη. Και θαύμασε η ανθρωπότητα ολόκληρη, με το λαμπρό παράδειγμα ενός μικρού έθνους που αναγκάστηκε ν' αμυνθεί αντιμετωπίζοντας δυο πανίσχυρες τότε αυτοκρατορίες.

Αλλά πάντα ολίγοι βρέθηκαν οι Έλληνες. Τριακόσιοι ήταν οι Σπαρτιάτες που στάθηκαν στις Θερμοπύλες. Ελάχιστοι νίκησαν στον Μαραθώνα.
Ολίγοι κι' αυτοί που ναυμάχησαν στην Σαλαμίνα.

Με λίγους κατάκτησε τον Κόσμο ο Μέγας Αλέξανδρος. Κι' απλώθηκε το κύμα του Ελληνικού Πολιτισμού πάνω απ' την Οικουμένη, αφήνοντας πίσω του μαρμάρινες κολόνες, θέατρα και μνημεία τέχνης και κάλλους.

Μετρημένοι στα δάκτυλα εκείνοι που ξεκίνησαν την επανάσταση του 1821. Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, οι Έλληνες είναι πάντα οι αιώνιοι τριακόσιοι, οι ολίγοι που υπερασπίζονται τα όσια και τα ιερά.

Έτσι και στον αγώνα του 1940 – 1941, οι ολίγοι αμύνθηκαν ηρωικά και χάρισαν την πρώτη νίκη ενάντια στην βία και την βαρβαρότητα.

Στο ίδιο Μνημείο, τιμώνται αδελφωμένοι όπως πολέμησαν αδελφωμένοι, περισσότεροι από 80 Βρετανοί Αεροπόροι, οι οποίοι στις κρίσιμες για την πατρίδα μας ώρες, ήρθαν για να μας βοηθήσουν και πολέμησαν μαζί μας με πίστη και γενναιότητα, ως το τέλος, μέχρι την τελευταία πνοή τους.

Το επιτύμβιο μήνυμα :

ΑΝΔΡΩΝ ΕΠΙΦΑΝΩΝ ΠΑΣΑ ΓΗ ΤΑΦΟΣ

δεν είναι τυχαίο. Είναι φράση απ' τον ΕΠΙΤΑΦΙΟ του μεγάλου και ένδοξου Περικλή της Αρχαίας Ελλάδος και το μήνυμά της διαχρονικό και αναλλοίωτο, δια μέσου των αιώνων.

Στο Μνημείο αυτό αναγράφεται μόνο ένα όνομα. Κι' είναι αυτό μια εξαίρεση. Είναι το όνομα του τελευταίου νεκρού του αεροπορικού πολέμου στην Ελλάδα, του γενναίου Διοικητού των 33^{ης} και 80^{ης} Μοιρών Hurricane, Επισμηναγού Pat Pattle, τιμηθέντος προ του θανάτου του με τις μεγαλύτερες διακρίσεις.

Έπεισε μαχόμενος την 20η Απριλίου 1941, πάνω απ' τον Αττικό ουρανό, στο χώρο αυτό της Ελευσίνος.

Όταν, παρά τον σκληρό και άνισο αγώνα η Ελληνική διμέτωπη αντίσταση κάμφθηκε και η χιτλερική πλημμύρα - που έσπευσε προς βοήθεια των ηττημένων Ιταλών - σκέπασε τον μαρτυρικό αυτό τόπο, τα διασωθέντα λίγα Hurricanes, 5 της 33^{ης} και 11 της 80^{ης} Μοίρας, μεταστάθμευναν από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο για να καταλήξουν εδώ στην Ελευσίνα και να τεθούν κάτω απ' την ηγεσία του Pattle.

Κατά τις μετασταθμεύσεις εκείνες ο Pattle ήταν βαριά άρρωστος και με πυρετό. Ο γιατρός του συνέστησε να κινηθεί οδικώς, αλλά αυτός δεν θέλησε να συμμορφωθεί. Εξακολουθούσε να μάχεται, και στην πρώτη του εμπλοκή του με τους Γερμανούς, κατέρριψε δυο αεροπλάνα και την επόμενη μέρα άλλα τέσσερα.

Στις 20 Απριλίου βρίσκονταν σε περιπολία πάνω από την Αθήνα, επικεφαλής ολόκληρης της δύναμης των 12 αεροπλάνων που είχαν απομείνει. Ξαφνικά έκαναν την εμφάνισή τους περισσότερα από 100 Γερμανικά. Όλοι αμέσως μπήκαν στην άνιση αυτή αεροπορική μάχη. Η μάχη των Αθηνών είχε αρχίσει.

Τα 5 από τα 12 Hurricanes καταρρίφθηκαν. Έλληνες όμως παρατηρητές που έβλεπαν απ' το έδαφος, μέτρησαν άλλα 22 Γερμανικά ME να καταρρίπτονται στη διάρκεια της τριαντάλεπτης αυτής μάχης. Ο Pattle κατέρριψε τρία απ' αυτά, αλλά χτυπήθηκε κι' αυτός θανάσιμα. Το αεροπλάνο του, τυλιγμένο στις φλόγες, έπεισε στον κόλπο της Ελευσίνος, όπου παραμένει στο βυθό έως σήμερα.

Ήρθε απ' τους πρώτους και έμεινε για πάντα στην Ελλάδα.

Έτσι η 20^η Απριλίου έχει καταγραφεί ως η ημέρα της τελευταίας αεροπορικής μάχης στην Ελλάδα, και ο Pattle ο τελευταίος νεκρός της, σε ηλικία μόλις 27 ετών.

Αγαπητοί προσκυνητές,

Αφιέρωσα κάπως περισσότερο χρόνο για την τελευταία αυτή αεροπορική μάχη, γιατί ο τόπος αυτός που βρισκόμαστε σήμερα αλλά και η προσωπικότητα του γεννναίου αυτού μαχητή το επιβάλλουν. Όμως και όλοι οι άλλοι, όπως και κάθε αεροπόρος μαχητής, όποτε και όπου κι' αν έπεσε, αποτελεί μαρτυρία κάποιας ανάλογης στιγμής σωματικής υπερέντασης, ψυχικής αγωνίας και ανεπανάληπτου ηρωισμού.

Η θυσία τους αυτή, ενώ αποτελεί για όλους μας φωτεινό παράδειγμα εκπλήρωσης υπέρτατου χρέους, μερικοί ρίχνουν σκιές και με τις απερισκεψίες τους υποβαθμίζουν την Τελετή αυτή και το βαθύτερο νόημά της. Λένε, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, πως αυτοί για τους οποίους πολεμήσαμε, δεν ικανοποιούν τα Εθνικά μας συμφέροντα. Κάνουν πατριωτισμό με τον πιο εύκολο, ανώδυνο και ευτελή τρόπο. Είναι σαν να λένε πως ήταν λάθος ο αγώνας μας τότε και μάταια η θυσία των τιμωμένων αεροπόρων καθώς και τόσων άλλων χιλιάδων Ελλήνων.

Σαν πρώτη απάντηση τους λέμε ότι εμείς οι Παλαίμαχοι Αεροπόροι δεν κάνουμε πολιτική και μάλιστα αυτού του είδους. Το καμίνι που πύρωσε τις καρδιές μας και το αμόνι που τις σφυρηλάτησε, άνοιξε διάπλατα τα όρια της ψυχής μας. Γι' αυτό υπερασπιζόμενοι τους νεκρούς που

δεν μπορούν να μιλήσουν, τους λέμε: Κανένας δεν πολέμησε για κανέναν.

ΓΙΑ ΙΔΕΕΣ ΠΟΛΕΜΗΣΑΜΕ

ΓΙΑ ΙΔΕΩΔΗ

ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΕΡΤΑΤΟ ΑΓΑΘΟ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ
χωρίς διλήμματα, χωρίς συμβιβασμούς και χωρίς
ανταλλάγματα.

Εμπνεόμενοι απ' το παράδειγμά τους και προσκολλημένοι στις αρχές και τις αξίες που με τόλμη όλοι υπηρετήσαμε, δεν είμαστε τίποτα άλλο παρά, οι λαμπαδηφόροι μιας ιερής Φλόγας, που ξεκινά απ' τα βάθη της Ελληνικής Ιστορίας.

Περνά απ' το ΤΑΝ ή ΕΠΙ ΤΑΣ των μητέρων της Σπάρτης,

Απ' το ΜΟΛΩΝ ΛΑΒΕ των Θερμοπυλών και του Μαραθώνα,

Απ' το ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Η ΘΑΝΑΤΟΣ του 1821, για να φθάσει και να φωτίσει τα μεγάλα ΟΧΙ της νεώτερης Ελλάδος.

Μια ατέλειωτη διαδρομή ιερών αγώνων για ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, για ΤΙΜΗ και για ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΑΞΙΟΠΡΕΠΕΙΑ.

Και τη Φλόγα αυτή, στολισμένη με δάφνες, όπως την παραλάβαμε, έτσι την παραδώσαμε στους νεωτέρους μας κι' αυτοί σ' άλλους και άλλους, ως την σημερινή Ηγεσία, ως τους σημερινούς Ικάρους οι οποίοι θα βροντοφωνήσουν και πάλι το δικό τους το ΟΧΙ, αν ποτέ χρειασθεί.

Αγαπητοί προσκεκλημένοι και φίλοι προσκυνητές,
Φαίνεται πως η μικρή μας Πατρίδα, που παρ' όλα τα λάθη της, τις γκρίνιες και απερισκεψίες της κλείνει τόση ομορφιά, έχει πλαστεί απ' τον Θεό για να θυμίζει στους

Λαούς της Γης, κάθε φορά που τους κυριεύει ο φόβος, ότι για να ζήσουν ελεύθεροι, πρέπει να αποδέχονται χωρίς δισταγμό τις όποιες θυσίες απαιτούν οι δύσκολοι καιροί.

Γι' αυτό και συνεχίζει την πανανθρώπινη αποστολή της. Το δίδυμο ΕΛΛΑΔΑ – ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ εξακολουθεί να είναι το φωτεινό άστρο που οδηγεί τους Λαούς, αιώνες τώρα. Απ' το φωτεινό αυτό άστρο οδηγημένοι οι Έλληνες και Βρετανοί αεροπόροι, αυτοί που τιμούμε σήμερα, ύψωσαν το γόνητρο του αεροπόρου μαχητή σε δυσθεώρητα ύψη, κέρδισαν δάφνες και δίδαξαν στις νεώτερες γενιές ότι, η Ελευθερία την οποία απολαμβάνουμε σήμερα, δεν είναι κάτι τυχαίο, αλλά αποτέλεσμα

ΑΓΩΝΑ ΚΑΙ ΥΠΕΡΤΑΤΗΣ ΘΥΣΙΑΣ.

THE ROYAL AIR FORCES ASSOCIATION ΚΛΑΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ R.A.F.A. - ΚΛΑΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

Τι είναι – Τι επιδιώκει – Ποι το πνεύμα – Πιες οι αρχές
και οι αξίες

Η συντετμημένη λέξη R.A.F.A. προέρχεται απ' τα αρχικά γράμματα των λέξεων Royal Air Forces Association. Και τα μεν τρία πρώτα συνθετικά RAF δεν έχουν ανάγκη επεξήγησης διότι όλοι γνωρίζουν την περίφημη Βρετανική Αεροπορία και τον ρόλο της στους μεγάλους πολέμους και ιδιαίτερα στον τελευταίο της περιόδου 1939 – 1945, τόσο στην Βρετανία όσο και στα άλλα θέατρα επιχειρήσεων, στην Ευρώπη, στην Ασία, στην Αφρική και σ' ολόκληρη την Υφήλιο.

Δεν πρόκειται ν' απαριθμήσουμε τα μεγάλα πολεμικά κατορθώματα της RAF, θα σταθούμε όμως με σεβασμό και συγκίνηση σε δυο περιόδους που άμεσα συνδέονται με την Πατρίδα μας και τους σκληρούς αγώνες της για ελευθερία και ανεξαρτησία.

Η πρώτη είναι η περίοδος του πολέμου εναντίον των εισβολέων Ιταλών και Γερμανών το 1940 – 1941. Κατά την περίοδο εκείνη, είναι γνωστό ότι η RAF, ενώ καίγονταν και το δικό της το σπίτι, έστειλε σε βοήθεια της Ελληνικής Αεροπορίας, αεροπορικές μονάδες της, οι οποίες πολέμησαν στο πλευρό μας με αυταπάρνηση και έδωσαν μαζί με την πολύτιμη παρουσία τους και το πολύτιμο αίμα τους.

Δεν θα επεκταθούμε πάνω σ' αυτό γιατί τα θεωρούμε γνωστά, θα προσθέσουμε όμως σαν μέτρο εκτίμησης της

προσφοράς τους αυτής, αυτό που λίγοι γνωρίζουν ότι απ' αυτούς που ήρθαν και αγωνίστηκαν στο πλευρό μας, έπεσαν πάνω από ογδόντα. Οι λίγοι διασωθέντες, αεροπόροι, μη έχοντας αεροπλάνα, πολέμησαν ως απλοί στρατιώτες και σκοτώθηκαν αμυνόμενοι στο Μάλεμι, όπου και τιμούνται στο εκεί αναγερθέν Μνημείο.

Η δεύτερη περίοδος, αφορά στην μετέπειτα δράση των Ελληνικών Αεροπορικών Δυνάμεων, όταν μετά την κατάληψη της Ελλάδος το Μάιο του 1941, με την βοήθεια της RAF οργανώθηκαν, εκπαιδεύτηκαν και εξοπλίστηκαν στο εξωτερικό και στη συνέχεια συνέχισαν τον πόλεμο κάτω από τον επιχειρησιακό έλεγχο της RAF, στην Β. Αφρική, στην Μεσόγειο, στα νησιά του Αιγαίου, στην Κρήτη, στην Ιταλία την Γιουγκοσλαβία, μέχρι το τέλος του πολέμου το 1945.

Και έρχομαι στο τελευταίο συνθετικό γράμμα της R.A.F.A., το A, που είναι το αρχικό γράμμα της λέξης ASSOCIATION. Πολύ δυσκολεύεται κανείς ν' αποδώσει σωστά την σημασία της λέξης αυτής. Αν αναζητήσει την ερμηνεία στα λεξικά, θα βρει λέξεις όπως, σύνδεσμος, συνεταιρισμός, εταιρία, συντροφιά και πολλές άλλες συνώνυμες, που όμως δεν εκφράζουν το νόημα - όπως τουλάχιστον το εννοούμε και κυρίως όπως το αισθανόμαστε εμείς, για τι όταν το ASSOCIATION προστεθεί στο RAF και γίνει RAFA, τότε παίρνει άλλη νοηματική διάσταση, γίνεται κάτι πιο δυνατό, πιο ανθρώπινο, κάτι σαν φιλία, αγάπη, εγκαρδιότητα. **Γίνεται δεσμός μόχθου, αγωνιστικότητας και αίματος.** Δεν γίνεται εύκολα κατανοητό. Εκτός εάν να έχεις πολεμήσει, έχεις κινδυνεύσει και διακατέχεσε από συναισθήματα λεβεντιάς και ανωτερότητας. Μιας

ανωτερότητας που χαρακτηρίζει όλους τους αγνούς πολεμιστές.

Η RAFA λοιπόν, δεν είναι ούτε σωματείο, ούτε οργανισμός ούτε καν σύνδεσμος με την εμπορική του σημασία. Είναι δεσμός ανθρώπων που έζησαν μαζί σε δύσκολες στιγμές, κοντά ο ένας στον άλλο, που αλληλοβοηθήθηκαν και σε πολλές περιπτώσεις κινδύνευσαν ο ένα για τον άλλο, που είδαν – όχι λίγες φορές – συναδέλφους να χάνονται, ενώ οι ίδιοι έπρεπε να συνεχίσουν μέσα στην καταιγίδα. Ένας δεσμός που παραμένει ζωντανός στη φθορά του χρόνου. Αυτό είναι η RAFA.

Η RAFA ιδρύθηκε πρώτα στην Αγγλία τον Ιανουάριο του 1945 και λειτούργησε αρχικά σαν όργανο περιθαλψης των τραυματιών, των αναπήρων πολέμου και των οικογενειών των φονευθέντων αεροπόρων. Σήμερα περιλαμβάνει σαν Μέλη όλους τους υπηρετήσαντες κάτω από τον επιχειρησιακό έλεγχο της RAF κατά την διάρκεια του πολέμου. Τέτοιες ομάδες και τμήματα εκτός από τις Χώρες της Κοινοπολιτείας, όπως ο Καναδάς, η Αυστραλία, η Νέα Ζηλανδία, υπάρχουν σε Χώρες της Ευρώπης, όπως η Γαλλία, το Βέλγιο, η Δανία, η Πολωνία, η Νορβηγία, η Ισπανία, η Ελβετία, η Μάλτα, η Κύπρος και φυσικά η Ελλάδα, με την Επωνυμία RAFA – ΑΘΗΝΩΝ.

Δυο φορές το χρόνο, αντιπροσωπευτικές ομάδες των Τμημάτων της RAFA συγκεντρώνονται σε κοινή συνεδρίαση, με τελετές και παρελάσεις. Η μια (κατά μήνα Μάιο) γίνεται στην Αγγλία όπου μετέχουν αντιπροσωπίες απ' όλο τον Κόσμο. Η άλλη (τέλος Οκτωβρίου) σε μια Ευρωπαϊκή Χώρα που της ανατίθεται

η διοργάνωση και μετέχουν σ' αυτήν αντιπροσωπίες των Τμημάτων Ευρώπης. Η RAFA ΑΘΗΝΩΝ, διοργάνωσε δύο τέτοιες συγκεντρώσεις. Η πρώτη έγινε – τιμής ένεκεν – τον Οκτώβριο του 1990, πεντηκονταετηρίδα της εισόδου μας στον πόλεμο το 1940, και συνδυάστηκε με την Τελετή Αποκαλυπτηρίων του ΜΝΗΜΕΙΟΥ, και η δεύτερη, τον Οκτώβριο του 1997, οπότε πάλι επελέγη η Ελλάδα ως φιλοξενούσα Χώρα.

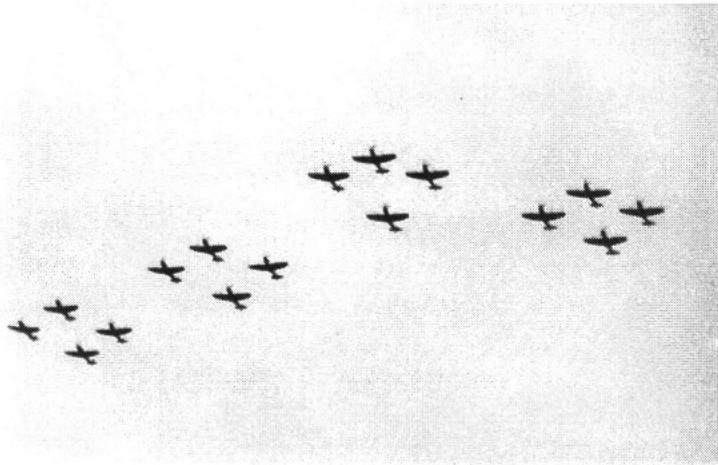
Η RAFA ΑΘΗΝΩΝ ιδρύθηκε το 1975, με ιδρυτικά Μέλη (téssarēs Epít. A.ΓΕΑ) Βήλο, Αλεξανδρή, Μαργαρίτη, Θεοδοσιάδη (δυο Epít. A.ATA) Διαμαντόπουλο, Αναγνωστόπουλο, και πολλούς άλλους διακεκριμένους Έλληνες Πολέμαρχους αεροπόρους, σαν τους Βλαντούση, Καρταλαμάκη, Τσιτσόγλου, Δεπούντη που είναι και Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μας.

Η RAFA ΑΘΗΝΩΝ, είναι η μόνη που σύμφωνα με το καταστατικό της, δεν ανανεώνεται. Μέλη της είναι μόνο οι υπηρετήσαντες σε Πολεμικές Μοίρες κατά την περίοδο του πολέμου 1940 – 1945. Για το λόγο αυτό κάθε χρόνο λιγοστεύουμε. Ξεκινήσαμε 250. Προ πενταετίας μετρηθήκαμε 180. Σήμερα είμαστε περί τους 80 κι' απ' αυτούς οι περισσότεροι ανήμποροι και με προβλήματα υγείας. Στα Μέλη μας περιλαμβάνονται οι τέσσαρες επιζώντες Διοικητές των πολεμικών μας Μοιρών, (1940 – 1945), Χαρ Ποταμιάνος (32^a 1940) Γ. Πάγκαλος (335^η 1943/44), Σπ. Διαμαντόπουλος (336^η 1943) και Μιχ, Στρατής (13^η 1944). Πιστεύουμε ότι:

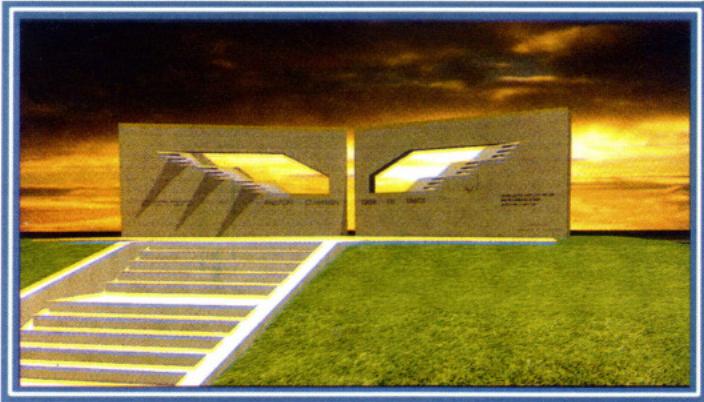
Η RAFA ΑΘΗΝΩΝ, θα ζει όσο θα ζει και ο τελευταίος.



Ελληνικά Hurricanes έτοιμα για απογείωση από αεροδρόμιο της ερήμου Μάρτιος 1943 (αρχείο Κ. Χατζιλάκου)



Ελληνικά Spitfires επιστρέφοντας στην Ελλάδα, πετούν πάνω από την Αθήνα
14 Νοεμβρίου 1944 (αρχείο Κ. Χατζηλάκου)



ΔΥΟ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΜΝΗΜΕΙΟ

Το ΜΝΗΜΕΙΟ ΠΕΣΟΝΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΩΝ
ανηγέρθη το έτος 1990 και είναι αφιερωμένο
στη Μνήμη των Ελλήνων και
Βρετανών Αεροπόρων,
οι οποίοι κατά την περίοδο

28 Οκτωβρίου 1940 - 31 Μαΐου 1941

πολέμησαν για την υπεράσπιση της Ελλάδος
και τα ιδεώδη της Ελευθερίας.

Η τελετή των αποκαλυπτηρίων έγινε
τον Οκτώβριο του 1990, κατά την επέτειο
των 50 χρόνων, απ' την ημέρα έναρξης
του Ελληνοϊταλικού πολέμου στην Αλβανία.

Το επί του ΜΝΗΜΕΙΟΥ επίγραμμα:
«ΑΝΔΡΩΝ ΕΠΙΦΑΝΩΝ ΠΑΣΑ ΓΗ ΤΑΦΟΣ»

είναι περικοπή απ' τον περίφημο Επιτάφιο
του Περικλέους. Και πράγματι οι δια του
Μνημείου τούτου τιμώμενοι νεκροί υπήρξαν
Επιφανείς διότι, σαν τους Αρχαίους Αθηναίους,
έχοντας υπ' όψη ότι το θεμέλιο της Ευτυχίας είναι η
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ και της ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ η ΕΥΨΥΧΙΑ,
δεν εδείλιασαν προ των κινδύνων του πολέμου
και της συντριπτικής υπεροχής των αντιπάλων,
αλλ' επολέμησαν με αυταπάρνηση και
έπεσαν κατά την εναέρια μάχη.

Τους Ηρωϊκούς αυτούς νεκρούς τιμάμε πάντοτε
με ευγνωμοσύνη και βαθύτατο σεβασμό.