



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΙΔΕΑ

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Α.Α.Κ.Ε.)

ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ - ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ - ΑΕΡΟΔΙΑΣΤΗΜΙΚΟΥ Ν.Π.Ι.Δ.
ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΔΙΑΔΟΣΙΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΠΝΕΥΜΑΤΟΣ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1986

▪ ΕΤΟΣ ΚΑ' ▪ ΑΡ. 95 ▪ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ-ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ-ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2017 ▪ ΤΙΜΗ 0,03€

▪ ΓΡΑΦΕΙΑ: Λυκούργου 9 (8ος όροφος) Αθήνα 105 51 ▪ Τηλ.: 210-3228990 ▪ e-mail: aakeaero@gmail.com ▪ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ: www.aake.info



Πληροφορούμε
τα μέλη μας ότι:

✓ Την Παρασκευή 2 Μαρτίου 2018 και ώρα 11.00 στην αίθουσα Συνεδριάσεων «ΙΑΚΩΒΟΣ ΤΣΟΥΝΗΣ» της Α.Α.Κ.Ε. (Λυκούργου 9, 8ος όροφος) θα πραγματοποιηθεί η ετήσια Γενική Συνέλευση των μελών μας. Κατ' αυτή θα λάβουν χώρα: Έκθεση πεπραγμένων Δ.Σ. έτους 2017 και προϋπολογισμός έτους 2018.

✓ Κατά το νέο έτος 2018 θα πραγματοποιηθούν οι κάτωθι Ειδικές Συνεδρίες στον ίδιο χώρο και πάντα ώρα 12.00:

– Παρασκευή 4 Μαΐου:

Ειδική Συνεδρία και ανάδειξη νέων μελών.

– Παρασκευή 5 Οκτωβρίου:

Ειδική Συνεδρία και ανάδειξη νέων μελών.

– Παρασκευή 7 Δεκεμβρίου:

Ειδική Συνεδρία, Επιμνημόσυνη Δέηση και Αγιασμός.

✓ Κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους θα πραγματοποιηθούν στο Αμφιθέατρο 251 ΓΝΑ: Ημερίδα με επιστημονικά και εθνικά θέματα την Τετάρτη 16 Μαΐου και την Τρίτη 6 Νοεμβρίου η καθιερωμένη εκδήλωση προς τιμήν της Π.Α.

• **ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ:** Παρακαλούνται όλα τα μέλη να προσέρχονται στις Ειδικές Συνεδρίες, Γενικές Συνελεύσεις και λοιπές εκδηλώσεις. Η συμμετοχή τους συντελεί αποφασιστικά στην επίτευξη των σκοπών της Α.Α.Κ.Ε.

ΕΩΡΤΑΣΤΙΚΗ ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ Α.Α.Κ.Ε., 6/11/2017 ΣΤΟ ΑΜΦΙΘΕΑΤΡΟ ΤΟΥ 251 ΓΝΑ

Τελετή μνήμης και τιμής για την Π.Α. και βράβευσης του Μουσείου Π.Α. για τα 25 χρόνια λειτουργίας του



Η Α.Α.Κ.Ε. την 6η Νοεμβρίου 2017 πραγματοποίησε στο αμφιθέατρο του 251 ΓΝΑ εορταστική εκδήλωση προς τιμήν της Πολεμικής Αεροπορίας και του προστάτη της Αρχαγγέλου Μιχαήλ και βράβευση του Μουσείου Π.Α. για τα 25 χρόνια λειτουργίας και προσφοράς του στη διατήρηση της Αεροπορικής μας Κληρονομιάς.

Ρεπορτάζ στις σελίδες 4, 5 και 6

Επιμνημόσυνη δέηση και Αγιασμός για το Νέο Έτος

Κατά την Ειδική Συνεδρία της Παρασκευής 1.12.2017 πραγματοποιήθηκε Επιμνημόσυνη Δέηση και Αγιασμός για το Νέο Χρόνο. Κατ' αυτήν, ο Πρόεδρος της Α.Α.Κ.Ε., Απτοχος (Ι) ε.α. **Νικόλαος Νόκας** καλωσόρισε τα μέλη και τους παρευρεθέντες τονίζοντας, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

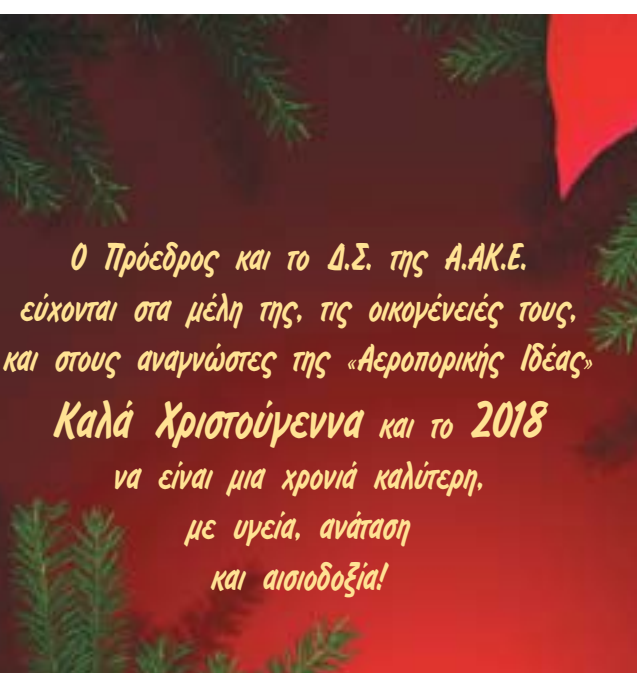
«Η σημερινή εκδήλωση είναι συνέχεια της εκδήλωσης τιμής και μνήμης για την Π.Α. που έγινε με επιτυχία στο Αμφιθέατρο του 251 ΓΝΑ στις 6 Νοεμβρίου 2017.

Με συγκίνηση μεγάλη, η σκέψη μας οδηγείται σήμερα στους μεγάλους απόντες της Α.Α.Κ.Ε. που «έφυγαν» και που φτάνουν φέτος τους 167 και θα αναφερθούν ονομαστικά. Πιστεύουμε ότι ανάλογες συγκινήσεις θα νιώθουν και οι συγγενείς των θανόντων όταν τους καλούμε να συμμετάσχουν στην καθιερωμένη αυτή Δέηση. **Η Α.Α.Κ.Ε. πάντα θα τιμά τους απόντες-μέλη της με συγκίνηση μεγάλη».**

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Α.Α.Κ.Ε. παρακάλεσε τον Ανχο (Ι) ε.α. **Μιχ. Σαρλή**, Ειδικό Γραμματέα της Α.Α.Κ.Ε. όπως αναγνώσει τα ονοματεπώνυμα των «απόντων» μελών μας.



▶ Τα θανόντα μέλη της Α.Α.Κ.Ε.
αναγράφονται αλφαβητικά στη σελ. 7



Ο Πρόεδρος και το Δ.Σ. της Α.Α.Κ.Ε.
εύχονται στα μέλη της, τις οικογένειές τους,
και στους αναγνώστες της «Αεροπορικής Ιδέας»

Καλά Χριστούγεννα και το 2018

να είναι μια χρονιά καλύτερη,
με υγεία, ανάταση
και αισιοδοξία!

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ Α.Α.Κ.Ε.

Ενημερώνουμε ότι τα γραφεία της Α.Α.Κ.Ε. θα παραμείνουν κλειστά λόγω των εορτών των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους από την ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22/12/2017 έως και την ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 12/1/2018.

Η Ελλάδα ποτέ δεν πεθαίνει, αλλιά συνεχώς συρρικνώνεται



ΟΙ ΑΛΗΘΙΝΟΙ ΠΑΤΕΡΕΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΤΗΤΑΣ

- Πατέρας της Υδροστατικής: Αρχιμήδης
- Πατέρας της Ορυκτολογίας: Θεόφραστος
- Πατέρας της Βοτανολογίας: Διοσκουρίδης
- Πατέρας της Αστρονομίας: Ίππαρχος
- Πατέρας της Γεωμετρίας: Ευκλείδης
- Πατέρας της Γεωγραφίας: Δικαίαρχος
- Πατέρας των Μαθηματικών: Πυθαγόρας
- Πατέρας της Μηχανικής: Αρχιμήδης
- Πατέρας της Βιολογίας: Αριστοτέλης
- Πατέρας της Ιατρικής: Ιπποκράτης
- Πατέρας της Ιστορίας: Ηρόδοτος
- Πατέρας της Στρατηγικής: Θεμιστοκλής
- Πατέρας της Ψυχολογίας: Αριστοτέλης
- Πατέρας της Δημοκρατίας: Κλεισθένης
- Πατέρας της Μετεωρολογίας: Αριστοτέλης
- Πατέρας της Τραγωδίας: Αισχύλος
- Πατέρας της Σάτιρας: Αριστοφάνης
- Πατέρας της Φυσιολογίας: Ερασίστρατος
- Πατέρας της Περιβαλλοντολογίας: Πλάτων
- Πατέρας της Ποίησης: Όμηρος
- Πατέρας της Μυθογραφίας: Αίσωπος
- Πατέρας της Μουσικής: Τέρπανδρος
- Πατέρας της Πνευματικής: Κτησίβιος
- Πατέρας του Τραγουδιού: Ορφείας
- Πατέρας της Φιλοσοφίας: Σωκράτης
- Πατέρας της Πολιτικής Επιστήμης: Θουκυδίδης
- Πατέρας της Χαρτογραφίας: Πτολεμαίος
- Πατέρας της Ανατομίας: Ηρόφιλος
- Πατέρας της Γεωδαισίας: Ερατοσθένης
- Πατέρας της Νίκης: Μέγας Αλέξανδρος

«Οι Έλληνες είμαστε ωραίοι λαός, αλλά πόσο είμαστε;» ρωτούσε το σλόγκαν παλαιότερης τηλεοπτικής διαφήμισης για την απογραφή του πληθυσμού της χώρας.

Τα υπάρχοντα πλέον στοιχεία δείχνουν ότι σε λίγο καιρό θα είμαστε πολύ λιγότεροι. Εάν κανείς επισκεφθεί τα χωριά της πατρίδας μας θα συναντήσει, ως επί το πλείστον, ηλικιωμένους ανθρώπους, κλεισμένα Δημοτικά Σχολεία, αφού δεν υπάρχουν νέοι, που συνεπάγεται μείωση του πληθυσμού για πολλούς και διαφορετικούς λόγους.

Κατά τους ειδικούς που ασχολούνται με το θέμα, αιτία είναι το «φάντασμα» της υπογεννητικότητας, που απειλεί τη χώρα, αφού τώρα

κάθε ελληνική οικογένεια διαθέτει κατά μέσο όρο μόλις 1,3 παιδιά. Αντιθέτως, για να μη μειωθεί ο πληθυσμός της Ελλάδος, αλλά για να διατηρηθεί τουλάχιστον στα ίδια επίπεδα των 11 εκατομμυρίων πληθυσμού που ήταν, θα έπρεπε η χώρα μας να έχει κατά μέσο όρο 2,2 παιδιά. Αυτό δεν συμ-

βαίνει, διότι όλα τα νέα ζευγάρια επιλέγουν «ένα», ενώ σπάνια οι γονείς επιλέγουν ν' αποκτήσουν περισσότερα από δύο παιδιά. Δυστυχώς από τους αρμόδιους της Πολιτείας δεν λαμβάνονται τα απαιτούμενα μέτρα και εάν οι γεννήσεις παραμείνουν στα σημερινά επίπεδα με αυτούς τους ρυθμούς, ο

πληθυσμός της χώρας θα συνεχίσει να μειώνεται με τα γνωστά δυσμενή οικονομικά, κοινωνικά και πατριωτικά αποτελέσματα.

Κατά την ταπεινή μου άποψη, εάν η Πολιτεία αντιληφθεί τις συνέπειες που θα έχει η συνεχής μείωση του πληθυσμού της χώρας μας, θα ανακαλύψει τους τρόπους επίλυσης του όλου θέματος, ώστε η Ελλάδα να αναγεννηθεί όπως της αξίζει. Για το λόγο αυτό προτρέπω για την άμεση ενεργοποίηση όλων μας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ
Υπτιχος ε.α.
Α' Αντιπρόεδρος Α.Α.Κ.Ε.
και Πρόεδρος Συνδέσμου Αποστράτων ΕΝ. ΔΥΝ. και ΣΩΜ. ΑΣΦ. Ν. Φωκίδος

Το έργο του Μεγ. Αλεξάνδρου

«Η ιστορία δεν έχει να δείξει παρόμοιο γεγονός, το καταπληκτικό όπου ένα τόσο μικρό έθνος μπόρεσε τόσο γρήγορα και τόσο ολοκληρωτικά να καταικήσει ένα τεράστιο κράτος και να καθιερώσει νέους τύπους πολιτικού και εθνικού βίου» γράφει για τον Αλέξανδρο ο Άγγλος ιστορικός Ντόουζ.

Ο μεγαλύτερος εχθρός για την Ελλάδα ήταν η Περσία, διαρκής απειλή, η οποία στο παρελθόν επιχείρησε την κυριαρχία της επί των ελληνικών πόλεων. Ο Αλέξανδρος δεν ήθελε να καταλάβει τμήμα του εχθρικού εδάφους, αλλά την ολοκληρωτική υποταγή της Περσίας και την οριστική εξάλειψη τού από Ανατολάς κινδύνου. Μπορεί οι περσικές εκστρατείες να απέτυχαν, αλλά οι προσαρτήσεις ελληνικών εδαφών ήταν μεγάλες.

Ταλαιώρησαν πάνω από έναν αιώνα τον ελληνισμό, οι θυσίες και οι καταστροφές ήταν μεγάλες και η Περσία δεν έπαψε ποτέ να έχει κατακτητικές βλέψεις σε βάρος της Ελλάδος.

Η εκστρατεία του Αλεξάνδρου κατά των Περσών ήταν πόλεμος ανάγκης. Όση εμπιστοσύνη ένιωθε ο Αλέξανδρος για τους Πέρσες, άλλη τόση εμπιστοσύνη αισθανόμαστε και εμείς σήμερα για τους Τούρκους.

Η εκστρατεία του μεγάλου στρατηλάτη δεν ήταν απόρροια ρομαντικής διάθεσης ούτε εγκληματικού τυχοδιωκτισμού, αλλά πήγαζε από την ανάγκη ύπαρξης της Ελλάδος.

Έπρεπε η στρατηγική διάνοια του Αλεξάνδρου να αναζητήσει ασφαλή όρια για το κράτος του.

Η κραταιά Ρωμαϊκή αυτοκρατορία ήταν πολύ μικρή σε σύγκριση με την Αλεξανδρινή και χρειάστηκαν αιώνες για τη σύστασή της. Ο Αλέξανδρος πέτυχε το ανθρωπίνως αδύνατο μέσα σε 13 χρόνια. Οι ιστορικοί επειδή δεν μπορούν να συλλάβουν και να κατανοήσουν τη σκέψη του μεγάλου ανδρός



επιδίδονται σε ανούσια σχόλια. Ποια ήταν τα οφέλη της ανθρωπότητας από την εκστρατεία αυτή. Τις νίκες του Αλεξάνδρου ακολούθησε κατά πόδας ο Ελληνισμός με την ανεξάντλητη ενεργητικότητά του. Επικράτησε παντού και έδωσε σάρκα και οστά στα όνειρα των λαών ισοπεδώνοντας όλες τις ευτελείς τάσεις αυτών. Η φαρμακολογία, η βοτανολογία, η ναυσιπλοΐα, η γεωλογία, η μεταλλευτική, η ιατρική και άλλες επιστήμες πήραν τεράστια ώθηση και μαζί με την ανάπτυξη του εμπορίου άλλαξε η μορφή της ανθρωπότητας. Οι τέχνες, η φιλοσοφία και η αστρονομία αναμορφώθηκαν τελείως και το ελληνικό πνεύμα και ο ελληνικός τρόπος ζωής μεταφέρθηκαν στα βάθη της Ασίας.

Καθιερώθηκαν οι βάσεις διοίκησης των λαών και της κυβερνητικής, καθώς επίσης και του στρατού, ώστε να μην έχει να ζηλέψει και πολλά πράγματα από τη σημερινή κοινωνία. Ο Αλέξανδρος έκτισε μια νέα ανθρωπότητα, αφού διέλυσε το σκοταδισμό δίδοντας το φως του Ελληνισμού. Δίκαια λατρεύτηκε σαν Θεός.

Σεβάστηκε τα ήθη και έθιμα, τη θρησκεία και τον τρόπο ζωής των λαών και δεν τους επέβαλε τα δικά του με τη βία. Για να αισθανονται οι λαοί ελεύθεροι, συγκυβερνούσε με τους δικούς τους άρχοντες. Αλίμονο σ' εκείνον

που θα βίαζε ως κατακτητής γυναίκα. Τον εκτελούσε επιτόπου.

Όλοι οι μεγάλοι κατακτητές άφησαν πίσω τους ερείπια και αίμα!

Ο Αλέξανδρος άφησε πίσω του μια νέα ανθρωπότητα, έναν καινούργιο κόσμο!

Το όραμα ενός μεγάλου ηγέτη αντάξιου ενός μεγάλου και ένδοξου λαού. Του λαού των Ελλήνων, ενός λαού του πνεύματος και της προόδου.

ΠΟΛΥΒΙΟΣ ΜΑΡΓΙΑΣ
Ο Αρκάς
Μέλος Α.Α.Κ.Ε.

Γοργόνες στο απέραντο γαλάζιο

Γοργόνες του μύθου, Σθενώ, Ευρυάλη και Μέδουσα, αδάμαστα στοιχεία αέρια.

Η δύναμη των ματιών σας, λαίλαπα θελλώδης.

Η θωριά σας, κερανοβόλημα ανελέητο στων θνητών την ατυχή ρότα.

Στο πέρασμα των καιρών, μύθος που ανθούσε σαν όραμα, στις καρδιές των ανθρώπων, φτερούγισε στα πέρατα της θάλασσας κι αδελφές του Μεγαλέξανδρου σας έπλασε.

Ω! Γοργόνες, απόκοσμα πλάσματα του νου και του μύθου.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΥΒΙΩΤΗΣ
Από την ποιητική συλλογή με τίτλο: «Ζωγραφίζοντας ποίηση», έκδοσης 2016

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΙΔΕΑ

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ

ΕΔΡΑ: Λυκούργου 9 Αθήνα 105 51
Τηλ.: 210-32.28.990, Fax: 210-32.42.021,
e-mail: aakeero@gmail.com

ΙΔΡΥΤΗΣ - ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ (Α.Α.Κ.Ε.)

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ

ΝΟΚΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ - Απτιχος (Ι) ε.α.
Πρόεδρος Α.Α.Κ.Ε., πρώην Δήμαρχος Λευκτρω

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΑΤΣΙΑΝΤΩΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - Απτιχος (Ι) ε.α.
Επίτιμος Αρχηγός Α.Τ.Α.
Γεν. Γραμματέας Α.Α.Κ.Ε.
ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ - Υπτιχος (Ε) ε.α.
Πρόεδρος Συνδ. Αποστράτων Ε.Δ. & Σωμ. Ασφαλείας Ν. Φωκίδος
Α' Αντιπρόεδρος Α.Α.Κ.Ε.

ΤΣΑΟΥΣΟΓΛΟΥ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Υπτιχος (Μ) ε.α.

Β' Αντιπρόεδρος-Ταμίας Α.Α.Κ.Ε.

ΝΑΟΥΜ ΗΡΑΚΛΗΣ - Απτιχος (Ι) ε.α.

Μέλος Δ.Σ. Α.Α.Κ.Ε.

Εκδοτική Παραγωγή

ΜΕΜΦΙΣ Α.Ε. Σωκράτους 23, Αθήνα 105 52
Τηλ.: 210-52.40.728 - 210-52.40.732 Fax: 210-52.24.556
e-mail: memfisaee@otenet.gr

Επιμέλεια - Συντονισμός έκδοσης

ΧΡΥΣΟΒΙΤΣΙΑΝΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

Κιν.: 6974-041100, e-mail: gamaxixi@gmail.com

Η Συντακτική Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα περικοπής ή μη δημοσίευσης κειμένων. Τα ενυπόγραφα κείμενα δεν εκφράζουν αναγκαστικά θέσεις και σκοπούς της Α.Α.Κ.Ε. Επιτρέπεται η αναδημοσίευση οιοδήποτε τμήματος της εφημερίδας αρκεί ν' αναφέρεται η πηγή.

Το «Θαύμα» της Δουνκέρκης



Ηταν Μάιος του 1940. Τα γερμανικά στρατεύματα έχουν επιτεθεί και εισβάλλει στο Βέλγιο και την Ολλανδία. Το Βρετανικό Εκστρατευτικό Σώμα (British Expeditionary Force) μαζί με τα ισχυρότερα Τμήματα του Γαλλικού στρατού προελαύνουν στις Κάτω Χώρες, σύντομα όμως ανακαλύπτουν ότι η γερμανική επίθεση σ' αυτές δεν ήταν παρά ένας αντιπερισπασμός. Οι Γερμανικές δυνάμεις κινούνται νότια μέσω Αρδενών, διασχίζουν τον ποταμό Μεύση και μέχρι την 20ή Μαΐου έχουν φθάσει στη Γαλλία. Από την 17η Μαΐου τα γερμανικά άρματα μάχης υπό την αρχηγία του στρατηγού Γκουντέριαν βρίσκονταν στον ποταμό Σομ και προέλαυναν δυτικά προς την ακτή του Ατλαντικού.

Το Βρετανικό Εκστρατευτικό Σώμα, ο Βελγικός στρατός και μεγάλο μέρος των γαλλικών δυνάμεων (περίπου 400.000 στρατιώτες) υποχωρώντας στις ακτές της Μάγχης βρέθηκαν περικυκλωμένοι από τρεις πλευρές με μόνη διέξοδο τη θάλασσα. Ο Βρετανός διοικητής Λόρδος Γκορτ διέταξε το Βρετανικό Εκστρατευτικό Σώμα να εξαπολύσει αντεπίθεση από τα νότια της Δουνκέρκης μέχρι το Αράς σε μια ύστατη προσπάθεια να ανακόψει τη γερμανική προέλαση προς τη Δουνκέρκη και το Καλέ. Όμως η αντεπίθεση απέτυχε και έτσι οι Βρετανοί, Γάλλοι και Βέλγοι βρέθηκαν περικυκλωμένοι από νότια και ανατολικά από τις γερμανικές στρατιές και οχυρωμένοι σε ένα θύλακα γύρω από το λιμάνι της Δουνκέρκης.

Στις 24 Μαΐου οι γερμανικές θωρακισμένες μεραρχίες του στρατηγού Γκουντέριαν είχαν πλησιάσει στα 16 χιλιόμετρα έξω από τη Δουνκέρκη, τελευταίο σταθμό των συμμαχικών στρατευμάτων με τον έξω κόσμο. Αναπάντεχα ο Γερμανός αρχιστράτηγος Φον Ρούστεντ από έντονη διαφωνία στο γερμανικό Επιτελείο έδωσε εντολή να σταματήσει η προέλαση των τεθωρακισμένων και να δοθεί στα κατάκοπα πληρώματά τους ανάπαυση μιας ημέρας. Ο στρατάρχης Γκέριγκ είχε παραπονεθεί στον Χίτλερ ότι η Αεροπορία του (Λουφτβάφε) δεν παίζει αξιόλογο ρόλο στη νίκη και ζήτησε δικαιολογία, δηλαδή να τον αφήσουν να αποτελειώσει αυτός με την Αεροπορία του τον Βρετανικό στρατό που είχε παγιδευτεί στη Φλάνδρα. Ο Χίτλερ έδωσε διαταγή «η Δουνκέρκη πρέπει να αφεθεί στην αεροπορία».

Την 27η Μαΐου, ύστερα από νεότερη διαταγή του Χίτλερ, ο Γκουντέριαν εξορμά κατά της Δουνκέρκης με την 1η μεραρχία Πάντσερ, το σύνταγμα Γκροσντόισλαντ και τη Λαϊμπαστάρτε (σωματοφυλακή «Αδόλφος Χίτλερ») αλλά αναχαιτίζεται και μπλοκάρεται από τις πλημμύρες ευρισκόμενος 8 μίλια χιλιόμετρα από τη Δουνκέρκη. Το πυροβολικό του βάλλει κατά της πόλεως προσφέροντας συμβολή στα σμήνη των αεροπλάνων του Γκέριγκ που βομβαρδίζουν συνεχώς την πόλη και το λιμάνι.

Ο Λόρδος Γκορτ το βράδυ της 25ης Μαΐου είχε πάρει απόφαση να αποχωρήσει και όταν επέστρεψε στο στρατηγείο του στο Πρεμέσκ βρήκε μήνυμα του Υπουργού Πολέμου Ίντεν, στο οποίο τονίζονταν ότι «πρωταρχική φροντίδα είναι η σωτηρία του Βρετανικού Εκστρατευτικού Σώματος». Τα λιμάνια ανατολικά του Γκραβελίν θα χρησιμοποιούνταν για την

εκκένωση. Η Βρετανική Βασιλική Αεροπορία (R.A.F.) θα παρείχε υποστήριξη και το Ναυαρχείο θα προμήθευε ένα στόλο από μεγάλα και μικρά πλοία για τη μεταφορά των στρατευμάτων.

Ο Ναύαρχος Μπέρτραμ Ράμσεϊ συγκέντρωσε τα βαποράκια της Μάγχης, τα ολλανδικά ακτοπλοϊκά, τα γιοτ του Τάμεση, τις λέμβους του Σαουθάμπτον, τα ρυμουλκά του λιμανιού του Λονδίνου, τα ψαράδικα του Χαλ και του Γκρίσμπι. Η επιχείρηση εκκένωσης της Δουνκέρκης ονομάστηκε «Ντιναμό» (Operation Dynamo).

Παρά το γεγονός ότι η εκκένωση της Δουνκέρκης φαινόταν καταδικασμένη σε οικτρή αποτυχία, το Βρετανικό Ναυαρχείο υπολόγιζε ότι θα μπορούσε να μεταφέρει στην Αγγλία 45.000 άνδρες από το σύνολο των 400.000.

Το πρώτο πλοίο που πλεύρισε στην προκυμαία ήταν το «Μόνας Άιλ» που ως εκ θαύματος γλίτωσε από τις βόμβες, κανονιοβολήθηκε όμως στην επιστροφή και 100 από τους 1.400 επιβάτες του σκοτώθηκαν. Κατά την πρώτη ημέρα της εκκένωσης τα αντιτορπιλικά «Γουέικφουλ», «Γκραφόν» και «Γκρενάντα» καθώς και τα αλιευτικά «Μέλμπουρν» και «Κάπε Παρσάντ» βυθίστηκαν από την εχθρική αεροπορία. Επίσης ζημιές υπέστη από έκρηξη βομβών πολύ κοντά του το ταχυδρομικό ατμόπλοιο «Κουίν οφ δι Τσάνελ» και οι 950 άνδρες που μετέφερε μεταβιβάστηκαν στο παλαιό μικρό φορτηγό «Ντόριεν ροζ», το οποίο τους αποβίβασε στο Ντόβερ. Το πλοίο αυτό, αφού ανεφοδιάστηκε με καύσιμα υπό το συνεχές πυρ της γερμανικής αεροπορίας παρέλαβε από τον κυματοθραύστη άλλους 600 άνδρες και τους αποβίβασε στο Φόλκστον. Το μικρό φορτηγό 823 κόνων «Γουντέιλ» και το πετρελαιοκίνητο «Μπούλφιντς» 450 κόνων κατόρθωσαν παρά τις σφοδρές επιθέσεις των γερμανικών αεροσκαφών να μεταφέρουν 900 και 1.400 άνδρες αντίστοιχα στα αγγλικά λιμάνια. Τη δεύτερη ημέρα το ατμόπλοιο «Φενέλα» παραβλήθηκε στο κρηπίδιμα του λιμανιού της Δουνκέρκης έχοντας παραλάβει 700 άνδρες δέχθηκε μία βόμβα αεροπλάνου στο άνω κατάστρωμα και μία άλλη στο εφαιπτόμοιο σ' αυτό κρηπίδιμα με συνέπεια να εγκαταλειφθεί και οι άνδρες να μεταφερθούν σε άλλο πλοίο.

Οι απώλειες των σκαφών που μετείχαν στην επιχείρηση εκκένωσης ήταν βαριές. Από τα 693 αγγλικά πλοία κάθε εκτοπίσματος, 226 καταστράφηκαν. Η επιχείρηση συνεχιζόταν νύχτα και ημέρα ταυτόχρονα στον δυτικό και ανατολικό μώλο και στα ακρογιάλια παρά τους συνεχείς βομβαρδισμούς. Αλλού τα πλοία πλεύριζαν δύσκολα λόγω των συντριμμιών που πλήθαιναν και αλλού άνδρες σε πυκνές σειρές περίμεναν καρτερικά με τα πόδια μέσα στο νερό τις βάρκες να τους μεταφέρουν στα μεγαλύτερα πλοία που περιμένα εκεί που αρχίζουν τα ρηγά νερά. Η θάλασσα ήταν θαυμαστά ήρεμη και βοηθούσε στην απόδοση της εκκένωσης.

Στα ακρογιάλια ένας εθελοντικός στόλος πλοιαρίων από ψαράδες, πληρώματα θαλαμηγών, ναύτες φορτηγών πλοίων και συνταξιούχους του Πολεμικού Ναυτικού που συγκεντρώθηκαν πλησίαζαν τη γαλλική ακτή που ήταν σκεπασμένη με ένα πέπλο μαύρου καπνού, κόλαση φωτιάς και εκκωφαντικών εκρήξεων. Το θέαμα που συναντούσαν μπορούσε να

Υπνχου Λ.Σ. ε.α.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Β. ΖΑΜΠΙΚΟΥ
Τακτικού Μέλους Α.ΑΚ.Ε.

κλονίσει και την πιο σκληραγωγημένη καρδιά. Τα γερμανικά Στούκας εφορμούσαν με λύσσα στα υπερφορτωμένα καράβια. Τα θραύσματα της αντιαεροπορικής άμυνας έπεφταν στη θάλασσα σαν το χαλάζι, ενώ δεκάδες πτώματα επέπλεαν στα αφρισμένα νερά.

Από πάνω τους οι αερομαχίες δεν σταματούσαν. Η Αγγλία για να σώσει το Εκστρατευτικό της Σώμα διέθεσε το πολυτιμότερο όπλο της, τις αεροπορικές της δυνάμεις που τις φύλαγε ως «κόρηνη οφθαλμού» για την υπεράσπιση των νησιών της. Δεκαέξι σμήνη της διοίκησης αεροπλάνων μάχης (Fighter Command) είχαν αποστολή να εξασφαλίσουν πάνω από τη Δουνκέρκη μια προκάλυψη από το πρωί ως το βράδυ. Τα αεροπλάνα της Βρετανικής Αεροπορίας με τους ηρωικούς πιλότους κατάφεραν να καταρίψουν 262 γερμανικά αεροπλάνα χάνοντας 133 δικά τους.

Συγκλονιστική είναι η μαρτυρία του Βρετανού συγγραφέα Arthur D. Divine, που συμμετείχε στην επιχείρηση εκκένωσης της Δουνκέρκης με μικρό σκάφος, στην τρίτη διαδρομή όμως τραυματίστηκε στο στομάχι και τιμήθηκε με το μετάλλιο διακεκριμένης υπηρεσίας (distinguished service medal): «Ήταν σκοτάδι όταν ξεκινήσαμε, η θάλασσα ήταν ήρεμη, στα μικρά σκάφη επέβαιναν ένας ή δύο άνδρες. Ταξιδεύαμε σε μία λωρίδα και τα μεγαλύτερα πλοία (πολεμικά, ατμόπλοια) που μας προσπερνούσαν, μας έλουζαν με τα κύματα που δημιουργούσαν. Πριν σκοτεινιάσει τελείως αντικρίσαμε τις φωτιές της Δουνκέρκης και τις σιλουέτες άλλων πλοίων και πλοιαρίων που επέστρεφαν φορτωμένα. Τα αεροπλάνα έριχναν φωτοβολίδες αλεξιπτώτου. Ο ήχος από τους βομβαρδισμούς και τους πυροβολισμούς μεγάλωνε όσο πλησιάζαμε, ενώ μεγάλα πυκνά σύννεφα καπνού δημιουργούνταν. Τα αεροπλάνα έκαναν επιθέσεις στα αντιτορπιλικά και η νύχτα γινόταν ημέρα. Οι στρατιώτες πειθαρχημένοι έμπαιναν στα νερά, ενώ έπεφταν σ' αυτά βόμβες και οβίδες. Τα μικρά σκάφη μετέφεραν από την ακτή τους στρατιώτες στα μεγάλα πλοία. Ένα αντιτορπιλικό βομβαρδίστηκε και κήκε. Το φόντο της φλεγόμενης Δουνκέρκης ήταν κόκκινο. Πάνω από τα κεφάλια μας σφύριζαν οι οβίδες. Στον αέρα καταχθόνιος ήταν ο κρότος από τα αντιαεροπορικά, τα πολυβόλα και το «μούγκρισμα» των καταρριπτομένων αεροπλάνων καθώς και το οργισμένο βούισμα των βομβαρδιστικών κάθεταις εφόρμησης. Επιστρέφοντας τα Στούκας πέρασαν πέντε φορές από πάνω μας...»

Οι Γερμανοί έξω από τη Δουνκέρκη παρακολούθουν αρχικά ως θεατές την επιβίβαση των συμμαχικών στρατευμάτων στα πλοία. Ο στρατηγός Μπρένεκε ανέφερε στον αρχηγό του: «Μεγάλα πλοία πλεύριζαν στην προκυμαία, οι άνδρες ορμούσαν κατά μάζες στα καράβια. Εγκαταλείπουν όλο τους το (πολεμικό) υλικό, αλλά δεν είναι ευχάριστο να σκέπτεται κανείς ότι θα αντιμετωπίσουμε πάλι αυτούς τους άνδρες ξαναοπλισμένους».

Η επιτυχία της εκκένωσης ξεπερνούσε κάθε προσδοκία. Την 30ή Μαΐου είχαν φύγει 126.000 άνδρες και ο αριθμός τους

την επόμενη ημέρα έφθανε τους 200.000, ανάμεσα σ' αυτούς μόνο 15.000 Γάλλοι. Στις 31 Μαΐου ο Τσόρτσιλ έφθασε στο Παρίσι και δικαιολογώντας την απομάκρυνση μόνο 15.000 Γάλλων επισήμανε ότι οι Άγγλοι είχαν μια σαφή διαταγή να επιβιβασθούν, δεν ήξεραν όμως αν οι Γάλλοι ήθελαν να φύγουν ή να μείνουν. Η εκκένωση συνεχίστηκε τη 2α και την 3η Ιουνίου. Μετείχαν 13 επιβατηγά σκάφη, 11 τορπιλοβόλα, 2 φορτηγά, 5 βυθοκόροι, πλήθος πλοιαρίων, ρυμουλκών που έσερναν πλωτές αποβάθρες, συνοδευόμενα από γαλλικά πολεμικά και 100 περίπου γαλλικά αλιευτικά. Η εκκένωση συνεχίστηκε άλλη μια νύχτα και ενώ οι Γερμανοί στρατιώτες απείχαν λιγότερο από τρία χιλιόμετρα, το Ναυαρχείο βιαστικά διέταξε να βυθισθούν δύο ατμόπλοια ανάμεσα στην προβλήτα. Μερικά κανόνια και μυδραλιοβόλα εξακολουθούσαν να βάλουν κατά των γερμανικών δυνάμεων για παραπλάνηση. Κατόπιν τα κλείστρα και τα πυρομαχικά ρίχνονταν στη θάλασσα ή θάβονταν κάτω από την άμμο. Τα τελευταία άλογα αφήνονταν ελεύθερα. Ο ρυθμός της εκκενωτικής επιχείρησης γινόταν βραδύτερος λόγω του πλήθους των ναυαγίων και τα πλοία πλεύριζαν με πολλές δυσκολίες. Λίγο αργότερα η ανατίναξη των πλοίων που προορίζονταν για το φράξιμο του λιμανιού σηματοδοτούσε το τέλος της «Επιχείρησης Ντιναμό». Η εκκένωση της Δουνκέρκης είχε τελειώσει.

Ήταν μια ανέλπιστα επιτυχία. Αντί για 45.000 άνδρες, όπως υπολόγιζαν στην αρχή, διασώθηκαν από τον θύλακα περίπου 340.000, από τους οποίους 115.000 Γάλλοι. Κατά την τελευταία νύχτα 4η Ιουνίου 26.175 άνδρες κατάφεραν να επιβιβασθούν από ένα κατεστραμμένο λιμάνι στα πλοία. Πίσω στην ακτή εγκαταλείφθηκαν 34.000 άνδρες που θα αιχμαλωτιζόνταν καθώς και το σύνολο του πολεμικού υλικού.

ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Η επιτυχημένη επιχείρηση εκκένωσης της Δουνκέρκης, που θεωρείται η μεγαλύτερη τακτική υποχώρηση στρατιωτικών δυνάμεων όλων των εποχών, έμεινε στην ιστορία του Β' ΠΠ ως το «θαύμα της Δουνκέρκης» και οι λιγοστές απώλειες των Βρετανών έδωσαν την εντύπωση «νίκης». Επίσης απέδειξε ότι το αποφασιστικό κλειδί της στρατηγικής είναι η κυριαρχία στη θάλασσα.

Από την άλλη, ο Χίτλερ στη μάχη της Δουνκέρκης διέπραξε το πρώτο από τα μεγάλα στρατηγικά σφάλματα, που οδήγησαν στη στρατιωτική ήττα τον Άξονα. Επηρεάστηκε από τον Γκέριγκ που του ζήτησε «να αφεθεί η Δουνκέρκη στην αεροπορία του» και ανέκοψε την προέλαση του Γκουντέριαν προς την πόλη, γεγονός που έδωσε στους Βρετανούς την ανάσα για να οχυρωθούν και να οργανώσουν τη διαφυγή τους. Αν ο Γκουντέριαν δεν είχε ανακοπεί τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, η μάχη στη Δουνκέρκη θα είχε τραγικές συνέπειες για τους Βρετανούς και τους μετέπειτα «ελεύθερους Γάλλους» του Σαρλ Ντε Γκολ. Εξάλλου ο Χέρμαν Γκέριγκ αναγκάστηκε να ομολογήσει ότι «η Λουφτβάφε αποδεικνύεται ανίκανη να αιχμαλωτίσει μια στρατιά».

Τελετή μνήμης & τιμής για την Π.Α.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους ο Δκτής ΔΑΕ Υπτιχος (Ι) Θ. Χατζηθαθανασίου ως εκπρόσωπος του Α/ΓΕΑ, ο Ταξχος (ΠΒ) κ. Λυμπερης ως εκπρόσωπος του Α/ΓΕΕΘΑ, ο Μέγας Ευεργέτης και Βετεράνος Β' ΠΠ κ. Ι. Τσουνης, οι Επίτιμοι Αρχηγοί ΓΕΑ Πτχοι Δ. Αποστολάκης, Π. Παπανικολάου, Γ. Μαυράκης, ο ΔΒ' Κ/ΓΕΑ Υπτιχος (Ι) Α. Σαββόπουλος, ο Δκτής Σ.Μ.Υ.Α. Ταξχος (Ι) Γ. Φασούλας, ο Υπδκτής Σ.Ι. Ταξχος (Ι) Ζ. Γρίβας, ο Α' Υπδκτής 251 ΓΝΑ Ταξχος (ΥΙ) Γ. Ζλατάνος, ο Δκτής 123 ΣΤΕ Σμχος (Ι) Κ. Μπούζος, ο Δκτής Μ/ΠΑ Σγός (ΤΤΗ) Ι. Μανδηλάρης, εκπρόσωποι τοπικών αρχών, Συλλόγων Αποστράτων, μέλη και φίλοι της Α.Α.Κ.Ε. με τις συζύγους τους και αντιπροσωπείες μαθητών Σ.Ι. και Σ.Μ.Υ.Α.

Χαιρετισμό απήυθναν ο Υπτιχος (Ε) ε.α. **Παναγιώτης Κ. Παπαδάκης**, Α' Αντιπρόεδρος Α.Α.Κ.Ε., εκ μέρους του Προέδρου της Α.Α.Κ.Ε. Απτιχου (Ι) ε.α. **Ν. Νόκα** και ο Υπτιχος (Ι) **Θωμάς Χατζηθαθανασίου** Δκτής ΔΑΕ. Ακολούθησε η ομιλία του κ. **Κωνσταντίνου Λαγού**, καθηγητή Αεροπορικής Ιστορίας Σ.Ι. και η Βράβευση του Μουσείου Π.Α.

Ο **Υπτιχος (Ε) ε.α. Παναγιώτης Κ. Παπαδάκης** στο χαιρετισμό του καλωσόρισε τους προσκεκλημένους, αναφέρθηκε στη σημασία της εκδήλωσης προς τιμήν της Π.Α. και προλόγισε την ομιλία του κ. Κωνσταντίνου Λαγού, που ήταν αφιερωμένη στις θυσίες των αεροπόρων υπέρ βωμών και εστιών την περίοδο 1940-1967. Ευχαρίστησε θερμά το εκλεκτό ακροατήριο και ιδιαίτερα τον Δκτή 251 ΓΝΑ για την παραχώρηση του Αμφιθεάτρου.

Χαιρετισμός Υπτιχου (Ι)

Θωμά Χατζηθαθανασίου, Δκτή ΔΑΕ

«Κύριοι επίτιμοι Αρχηγοί, κύριοι Πτέραρχοι, κύριε Αντιπρόεδρε, αγαπητά μέλη και φίλοι της Αεροπορικής Ακαδημίας, αγαπητοί Ίκαροι και Δόκιμοι της ΣΤΥΑ και της ΣΜΥΑ, κυρίες και κύριοι.

Επιτρέψτε μου να εκφράσω την τιμή και τη χαρά μου να συμμετέχω στη φετινή εορταστική εκδήλωση προς τιμήν της Πολεμικής Αεροπορίας και του προστάτη της Αρχαγγέ-



λου Μιχαήλ και ειδικότερα της βράβευσης της 25ετούς λειτουργίας του Μουσείου της Πολεμικής Αεροπορίας.

Πρωτίστως, θα ήθελα να εκφράσω την ευαρέσκειά μου και να συγχαρώ τον Πρόεδρο και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Αεροπορικής Ακαδημίας για την άοκνη προσπάθεια, το πολύπλευρο και πολύ αξιόλογο έργο που έχει προσφέρει όλα τα χρόνια στην προώθηση της Αεροπορικής Ιδέας, αποτελώντας ένα φορέα μοναδικής αεροπορικής εμβέλειας καταξιωμένης ως ένα πρότυπο αξιών και παράδειγμα προς μίμηση.

Παρά τα λίγα μέσα και πόρους που διαθέτει σήμερα η Ακαδημία, έχει καταφέρει πολλά, αξιοποιώντας κατάλληλα τη διάθεση, την πολύ μεγάλη εμπειρία και τις γνώσεις των μελών της.

Η Αεροπορική Ακαδημία προσπαθεί και το καταφέρνει περίφημα, να συμβαδίζει με τα δρώμενα της εποχής της, αντιλαμβανόμενη τη θέση της ως ένα κύτταρο της μεγάλης αεροπορικής οικογένειας.

Με αφορμή τον εορτασμό του Προστάτη της Πολεμικής Αεροπορίας, ως μέλη της μεγάλης οικογένειάς της σφειλούμε να εξάρουμε τους αγώνες όλων των μαχητών της Πο-

λεμικής Αεροπορίας διαχρονικά, δίνοντας έμφαση στο Β' ΠΠ και την Κορέα, αλλά κυρίως στη μετεξέλιξη της μετά το μισό του 20ού αιώνα και να αποτίσουμε φόρο τιμής σε όλους όσους θυσιάστηκαν στο βωμό του καθήκοντος σε ειρήνη και σε πόλεμο, υπερασπιζόμενοι τα ιδανικά της φυλής και την εδαφική ακεραιότητα της πατρίδας μας.

Παράλληλα, συμπληρώνοντας 25 χρόνια λειτουργίας του Μουσείου της Πολεμικής Αεροπορίας, επιβραβεύεται το έργο του κατά καιρούς προσωπικού του, που με τεράστια αποθέματα αγάπης για το αεροπορικό όπλο και την ιστορία του συνέβαλε διαχρονικά με τις άοκνες προσπάθειές του, το κουράγιο, τη δύναμη και τις θυσίες του στην αποστολή του Μουσείου. Την αποστολή του, που δεν είναι άλλη από τη συγκέντρωση, διαφύλαξη και έκθεση, κυρίως, των κειμηλίων της ένδοξης ιστορίας της Π.Α., τη μελέτη και την τεκμηρίωση της ιστορίας της, την προβολή της αεροπορικής ιδέας και, μέσω όλων αυτών της εξέτασης, έκθεσης και ανάδειξης του σημαντικού έργου του ανθρωπίνου δυναμικού της, που διαχρονικά κατέθεσε ψυχή και πλήρωσε με το αίμα του την αγάπη του για την πατρίδα και την αεροπορία και ήταν, είναι και θα είναι το πολυτιμότερο κεφάλαιό της, καθώς αποτελεί τον πιο κρίσιμο παράγοντα, που οδηγεί στην επιτυχή ολοκλήρωση της αποστολής της και αποτελεί τον πολλαπλασιαστή ισχύος της μαχητικής της ικανότητας.

Η προσπάθεια όμως δεν σταματάει εδώ, συνεχίζεται με μεγαλύτερη ζέση και νέες ιδέες για την περαιτέρω αναβάθμιση του Μουσείου, μαγνητίζοντας το ενδιαφέρον των επισκεπτών και καθιστώντας το Μουσείο ενδιαφέρον για έναν ευρύτερο κύκλο κοινού.

Κλείνοντας, θα ήθελα να ευχηθώ στον Πρόεδρο και τα μέλη της Αεροπορικής Ακαδημίας να έχουν δύναμη να συνεχίζουν ακούραστοι το επιτυχημένο έργο τους για το μέλλον της Αεροπορικής Ακαδημίας και την προώθηση της αεροπορικής ιδέας.

Ευχαριστώ για άλλη μία φορά για την πρόσκληση και εύχομαι Χρόνια Πολλά για την Πολεμική μας Αεροπορία και να είμαστε πάντα Υγιείς και Δυνατοί.»



Βράβευση Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας για τα 25 χρόνια λειτουργίας



Τον Ιούλιο του 2017, το Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας έκλεισε 25 χρόνια λειτουργίας στο Αεροδρόμιο Δεκέλειας. Στο διάστημα αυτό υπήρξε πόλος έλξης χιλιάδων επισκεπτών και ιδιαίτερα των νέων, στους οποίους δόθηκε η ευκαιρία, να θαυμάσουν τα ιστορικά εκθέματα του Μουσείου, να έλθουν σε μια πρώτη συναρπαστική επαφή με την αεροπορική τεχνολογία, να δουν τα αεροσκάφη και ένα πλήθος άλλων εκθεμάτων της Πολεμικής μας Αεροπορίας που χρησιμοποιήθηκαν διαχρονικά για την εκπλήρωση της αποστολής της, να ταξιδέψουν στις σελίδες της Ιστορίας της Π.Α., να δουν και να ακούσουν για τα κατορθώματα των Ελλήνων αεροπόρων, ιπταμένων και εδάφους και να γίνουν έτσι κοινωνοί του αεροπορικού πνεύματος.

Αξίζει λοιπόν ένα μεγάλο «Μπράβο» σε όλο το προσωπικό του Μουσείου για την εντυπωσιακή δουλειά του τα 25 αυτά χρόνια. Χάρη στις άοκνες προσπάθειές του και παρά τις δύσκολες συγκυρίες τα τελευταία χρόνια, η Αεροπορική μας κληρονομιά υπάρχει σήμερα και στέκεται ακόμη περήφανη στην Αεροπορική Βάση της Δεκέλειας.

Ευχόμαστε σε ακόμη εντυπωσιακότερα εκθέματα του Μουσείου στο μέλλον, συνεχίζοντας να δείχνει, κυρίως στις νέες γενιές, τη «ζωντανή» ιστορία της Πολεμικής μας Αεροπορίας, αλλά και της παγκόσμιας αεροναυτικής ιστορίας.

Απονομή Βραβείου

Ο Υπτιχος (Ε) ε.α. **Παναγιώτης Κ. Παπαδάκης**, Α' Αντιπρόεδρος της Α.Α.Κ.Ε. εκφράζοντας εκ μέρους του Προέδρου και των Μελών του Δ.Σ. της Ακαδημίας, την Αναγνώριση και την Τιμή προς το προσωπικό του Μουσείου Π.Α., απένειμε

το Βραβείο της Αεροπορικής Ακαδημίας για τα 25 χρόνια λειτουργίας του Μουσείου, προσφέροντας στον Δκτή 123 ΣΤΕ Σμχο (Ι) Κ. Μπούζο σχετικό αναμνηστικό και τους 2 πανόδοτους συλλεκτικούς τόμους (ετών 1986-2015) της εφημερίδας μας «Αεροπορική Ιδέα».

Η παρουσίαση στο αμφιθέατρο ολοκληρώθηκε με αναμνηστική φωτογραφία των παρόντων Μελών του Δ.Σ. της Α.Α.Κ.Ε. με τους επίσημους προσκεκλημένους και ακολούθησε μικρή δεξίωση προς τιμήν των συμμετεχόντων στην εκδήλωση.

Τελετή μνήμης & τιμής για την Π.Α.

Η Ε.Β.Α. κατά την κρίσιμη περίοδο 1940-1967. Τρεις δεκαετίες θυσιών υπέρ βωμών και εστιών

Ομιλία του κ. Κωνσταντίνου Λαγού, καθηγητή Αεροπορικής Ιστορίας Σχολής Ικάρων



«Πριν ξεκινήσω την παρουσίασή μου οφείλω να κάνω μερικές διευκρινίσεις που αφορούν τον θέμα της. Κατ' αρχάς, την περίοδο που καλύπτει η ομιλία, από το 1940 μέχρι το 1967, η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία έφερε τον επίσημο τίτλο «Ελληνική Βασιλική Αεροπορία» και έτσι θα πρέπει να αποκαλείται εφόσον αναφερόμαστε σε εκείνα τα χρόνια. Οι θυσίες της «Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας» ή «Πολεμικής Αεροπορίας» δεν περιορίζονται βέβαια μόνο στο χρονικό

όριζοντα που έθεσα. Είναι ένα διαχρονικό χαρακτηριστικό των Ελλήνων Αεροπόρων από το 1912 που έχουμε τους πρώτους πεσόντες μέχρι και σήμερα.

Συνήθως οι ομιλίες για την ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας επικεντρώνονται σε μία συγκεκριμένη περίοδο ή πόλεμο. Στη δική μου παρουσίαση δεν ισχύει αυτό, αφού πρόκειται να καλύψω μία εκτεταμένη χρονική περίοδο, στη διάρκεια της οποίας η Αεροπορία μας έδρασε στα μέτωπα του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, του Εμφυλίου Πολέμου και στην Κορέα. Όμως, η ομιλία καλύπτει επίσης τις δύο πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, όταν — με την εξαίρεση της αποστολής στρατιωτικής δύναμης στην Κορέα — η Ελλάς γνώρισε συνεχόμενη ειρήνη μετά από την πιο αιματηρή δεκαετία της από συστάσεως ανεξαρτήτου κράτους. Αυτό δεν είναι τυχαίο, αφού στόχος μου είναι να αναδείξω, όχι μόνο τις θυσίες των Ελλήνων Αεροπόρων στη διάρκεια της πολεμικής δεκαετίας του 1940, αλλά και εκείνες στη διάρκεια της ειρήνης. Επιπλέον, θα διαφανεί πώς μέσα από την καταστροφή και τον θάνατο που άφησαν πίσω τους ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και ο Εμφύλιος, η Αεροπορία μας όχι μόνο επιβίωσε αλλά μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα εκσυγχρονίστηκε σε σημείο να διαθέτει ένα αξιόλογο — σε διεθνές επίπεδο — αεροπορικό στόλο και προσωπικό. Αν και οι άλλοι τομείς του δημόσιου και ιδιωτικού βίου των Ελλήνων είχαν ακολουθήσει το παράδειγμα της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας κατά τις δεκαετίες του '50 και '60, σήμερα θα ήμασταν πολύ καλύτερα ως κράτος και ως πολίτες. Όμως, αυτό που θα διαφανεί από την ομιλία μου είναι ότι το πολύ σημαντικό αυτό εκσυγχρονιστικό έργο είχε μεγάλο ανθρώπινο κόστος για τους ιπταμένους, πολλοί από τους οποίους έχασαν τη ζωή ή τη σωματική τους ακεραιότητα. Οι θυσίες των Ελλήνων Αεροπόρων στην ειρήνη είναι σχεδόν στο επίπεδο εκείνων στους πολέμους! Βέβαια, στην ειρήνη δεν υπάρχει ο κίνδυνος από κάποιον εχθρό. Όμως λόγω των επαναστατικών εξελίξεων στην τεχνολογία, κυρίως στη μετάβαση από τα ελικοφόρα στα αεριωθούμενα στο αρχικό στάδιο τους, ο κίνδυνος ατυχημάτων υπήρξε αρκετά σοβαρός και συχνός κατά τις δεκαετίες του '50 και '60.

Με βάση τα παραπάνω, θα κάνω αναφορές σε συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή άλλες ιστορικές λεπτομέρειες, όπως για παράδειγμα τύπου αεροπλάνων ή μοιρών, μόνο σε σχέση με το βασικό μου θέμα. Δεν είναι δυνατόν στο πλαίσιο μιας εικοσάλεπτης ομιλίας να παρουσιαστεί αναλυτικά η πλούσια ιστορία της Αεροπορίας μας για τις τρεις δεκαετίες του θέματος. Υποχρεωτικά έπρεπε να επιλέξω κάποια συγκεκριμένα παραδείγματα για την κάθε ιστορική εποχή ή πολεμικά γεγονότα που όμως είναι αντιπροσωπευτικά γι' όλους.

1940-1941

Από τους πολέμους της περιόδου που θα μας απασχολήσουν, ξεχωρίζει ιδιαίτερα αυτός του 1940-1941, καθώς σηματοδοτεί το ξεκίνημα της εμπλοκής της χώρας μας στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και τον αγώνα της κατά των δυνάμεων του Άξονα. Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος αποτελεί το κορυφαίο γεγονός της σύγχρονης ελληνικής ιστορίας και το 1940-1941 οι Έλληνες με την αντίστασή τους αρχικά εναντίον της φασιστικής Ιταλίας και στη συνέχεια εναντίον της παντοδύναμης ναζιστικής Γερμανίας, όχι μόνο ενέπνευσαν με το παράδειμά τους την ανθρωπότητα, αλλά απέδειξαν ότι επρόκειτο για Έθνος που είχε παρόν και μέλλον και όχι μόνο ένα ένδοξο παρελθόν, αφού ήταν το μοναδικό κράτος, της εποχής, που πέτυχε την πρώτη νίκη κατά των δυνάμεων του Άξονος, δημιουργώντας παράλληλα τις στρατηγικές προϋποθέσεις



για την ολοκληρωτική συντριβή τους λίγα έτη μετά. Σε όλη τη διάρκεια του Ελληνοϊταλογερμανικού Πολέμου (1940-1941), η Ε.Β.Α. αντιμετώπισε με επιτυχία αντιπάλους με πολλαπλάσιες αεροπορικές δυνάμεις. Το Βορειοηπειρωτικό Έπος του Ελληνικού Στρατού, αλλά και ο κατά θάλασσαν αγών, οφείλει πολλά στους Αεροπόρους μας που υπό εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες μπόρεσαν να φέρουν σε πέρας πολλές αποστολές στο μέτωπο: επιχειρήσεις υποστήριξης των χερσαίων δυνάμεων, βομβαρδισμού επίγειων στόχων, αναγνωρίσεις και αεροφωτογραφίες, ανεφοδιασμού φίλιων δυνάμεων, καταρρίψεις εχθρικών αεροπλάνων κ.ά. Το κόστος για την Ε.Β.Α. σε αίμα υπήρξε βαρύτατο, αφού **μεταξύ του τέλους Οκτωβρίου 1940 και του τέλους Απριλίου 1941 θρήνησε 52 φονεθέντες Αεροπόρους.**

Η Ε.Β.Α. στην έναρξη του ελληνοϊταλικού πολέμου ήταν εξοπλισμένη με **3 Μοίρες Βομβαρδισμού** των 12 αεροσκαφών έκαστη, την **31η** με «Ποτέζ 63», την **32α** με «Μπλενχάιμ» και την **33η** με «Φάρεϊ Μπατλ», με **3 Μοίρες Διώξεως** των 12 αεροσκαφών έκαστη, την **21η**, την **22α** και την **23η** με «PZL», καθώς και τις **4 Μοίρες Στρατιωτικής Συνεργασίας** με 10 αεροσκάφη έκαστη, την **1η** με «Χέντσελ», την **2α** και την **3η** με «Μπρεγκέ 19» και την **4η** με «Ποτέζ 25». Επίσης, επιστρατεύθηκαν **3 αεροσκάφη της Ελληνικής Εταιρείας Εναερίων Συγκοινωνιών** τα οποία χρησιμοποιήθηκαν ως μεταφορικά, προσφέροντας σημαντικές υπηρεσίες στον ελληνικό στρατό, ενώ στη δύναμή της εντάχθηκε αργότερα ένα ιταλικό αεροσκάφος, που βρέθηκε εγκαταλελειμένο στο αεροδρόμιο της Κορυτσάς. Επίσης, στη διάθεση του Υπουργείου των Ναυτικών τέθηκαν η **11η**, η **12η** και η **13η Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας**, με 16 αεροσκάφη «Άβρο Άνσον», 7 «Φάρεϊ Φ», 12 «Ντορνιέ 22» και 12 «Φάρεϊ» νεότερου τύπου. Η αυτοθυσία των πληρωμάτων της, η αμείωτη προσπάθεια των στελεχών της, έχοντας τη συμπαράσταση του ελληνικού λαού και αργότερα τη στήριξη της RAF (Βρετανικής Βασιλικής Αεροπορίας) ανέτρεψαν τα σχέδια των αντιπάλων. Παρά τη μεγάλη αριθμητική διαφορά στα διατιθέμενα μέσα (59 ελληνικών αεροπλάνων καταδιωκτικών και βομβαρδιστικών έναντι 463 ιταλικών, αναλογία περίπου 1 προς 8), κατόρθωσαν να εμποδίσουν τη δράση της Ιταλικής Αεροπορίας, να προστατεύσουν τα φίλια στρατεύματα και να καταστρέψουν σημαντικές εχθρικές γραμμές ανεφοδιασμού.

Ποια γεγονότα και θυσίες να αναφέρουμε, χωρίς να αδικήσουμε τα στελέχη της Αεροπορίας μας που αγωνίστηκαν ξεπερνώντας κάθε ανθρώπινο όριο;

Ο **Ανθυποσημναγός Ευάγγελος Γιάνναρης**, ο πρώτος απόφοιτος της Σχολής Ικάρων που σκοτώθηκε σε πολεμική επιχείρηση μόλις την τρίτη μέρα του πολέμου και παράλληλα ο δεύτερος πεσών Έλληνας αξιωματικός του Β' ΠΠ (30 Οκτωβρίου 1940).

Ο **Γεώργιος Κυταριόλας** ήταν ο τελευταίος νεκρός χειριστής του Πολέμου 1940-1941. Οι δύο Ίκαροι ήταν καλοί φίλοι και είχαν προσπαθήσει 3 φορές να μπουν στη Σχολή Αεροπορίας. Οι εισαγωγικές εξετάσεις ήταν από τις πιο δύσκολες και υπήρχε μεγάλος συναγωνισμός για τις λίγες θέσεις στη Σχολή. Πέτυχαν την τέταρτη και τελευταία φορά και αυτός ο κοινός αγώνας τους συνέδεσε για πάντα με φίλια. Έμελλε να χάσουν και οι δύο τη ζωή τους στον ίδιο πόλεμο.

Ο **Υποσημναγός Μαρίνος Μητραλέξης** στις 2 Νοεμβρίου 1940 πετώντας με PZL P24, πάνω από τον Λαγκαδά υπερασπιζόμενος τη Θεσσαλονίκη από τα ιταλικά βομβαρδιστικά, κατά τη διάρκεια αερομαχίας, αφού εξάντλησε τα πυρομαχικά του, «έκρουσε» με την έλικα του αεροσκάφους του, το πηδάλιο ενός ιταλικού βομβαρδιστικού CANT Z.1007 Alcione, με αποτέλεσμα αυτό να συντριβεί στο έδαφος. Επιπλέον, έσωσε το ιταλικό πλήρωμα από το οργισμένο πλήθος των Ελλήνων που κινήθηκε εναντίον τους για να τους λιντσάρει. Ο Μητραλέξης έγινε τότε γνωστός σε όλες τις χώρες που πολεμούσαν τον Φασισμό, και αυτό δεν είναι υπερβολή. Στις 4 Νοεμβρίου 1940 το κατόρθωμά του — αλλά όχι το όνομά του — ήταν πρωτοσέλιδο στις μεγαλύτερες βρετανικές εφημερίδες και την επομένη στις αμερικανικές. Αρκεί εδώ να επισημάνουμε ότι την ίδια ημέρα οι Αμερικανοί είχαν εκλέξει για τρίτη συνεχόμενη φορά ως Πρόεδρό τους τον Φραγκλίνο Ρούζβελτ. Στα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων τους δίπλα στην είδηση της νίκης του Ρούζβελτ ήταν το κατόρθωμα ενός Έλληνα αεροπόρου.

Το ιταλικό βομβαρδιστικό που κατέρριψε ο Μητραλέξης με τον τόσο ανορθόδοξο τρόπο έπαιρνε μέρος σε επιχείρηση βομβαρδισμού της Θεσσαλονίκης. Στις επιχειρήσεις αυτές συμμετείχε και ο Τσιάνο, υπουργός Εξωτερικών της Ιταλίας και γαμπρός του Μουσολίνι. Ο Τσιάνο είχε εκπαιδευθεί ως πιλότος βομβαρδιστικών και στις ιταλικές πολεμικές επιχειρήσεις λίγα χρόνια πριν από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στην Αιθιοπία και τον Ισπανικό Εμφύλιο πετού-

σε με αεροπλάνα στην πρώτη γραμμή. Το ίδιο έκανε και τις πρώτες ημέρες του ελληνοϊταλικού πολέμου. Έτσι την 1η Νοεμβρίου 1940 βομβάρδισε τη Θεσσαλονίκη. Σε μία φωτογραφία που ελήφθη μόλις το σμήνος του Τσιάνο επέστρεψε από το βομβαρδισμό της Θεσσαλονίκης, ο ίδιος χαμογελά αμήχανα, ενώ οι άλλοι πιλότοι είναι σκεπτικοί. Ο λόγος γι' αυτό είναι ότι τα αεροπλάνα τους δέχτηκαν επίθεση από ελληνικά καταδιωκτικά PZL, κάτι που δεν περίμεναν. Το γεγονός ότι το αεροπλάνο του Τσιάνο καταδιώχθηκε από ελληνικά αεροπλάνα είχε σαν αποτέλεσμα ο Μουσολίνι να απαγορεύσει στον Τσιάνο να πάρει μέρος ξανά σε επιχείρηση βομβαρδισμού εναντίον ελληνικού στόχου.

Ο **Υποσημναγός Ιωάννης Σακελλαρίου**, χειριστής καταδιωκτικού PZL υπερασπιζόταν τα Ιωάννινα από τους ιταλικούς εναερίους βομβαρδισμούς. Στη διάρκεια ενός τέτοιου βομβαρδισμού (2 Νοεμβρίου 1940) πήγε να ρίξει ένα εχθρικό βομβαρδιστικό. Τότε του επιτέθηκαν 5 ιταλικά καταδιωκτικά FIAT που συνόδευσαν τα βομβαρδιστικά. Ο Σακελλαρίου έριξε εναντίον τους όλες τις σφαίρες του και τότε έπεσε πάνω στο βομβαρδιστικό, προσπαθώντας να το εμβολίσει, όπως ο Μητραλέξης. Όμως συγκρούστηκε μαζί του, με αποτέλεσμα να ανατιναχθούν και τα δύο αεροπλάνα στον αέρα και να σκοτωθεί μαζί με τους Ιταλούς.

Αξιοσημείωτος είναι και ο άθλος που διέτελεσε το προσωπικό της 22ας και 23ης Μοίρας Διώξης, όπου μέσα σε πέντε ημέρες και κάτω από αντίξοες συνθήκες αποσυναμιολόγησε 18 αεροσκάφη PZL, τα οποία μετέφερε από το βοηθητικό αεροδρόμιο της Πτολεμαΐδας στο Σέδες, καθώς το αεροδρόμιο αποκλείστηκε από το χιόνι και δεν επέτρεπε την απογειώση των αεροσκαφών. Ανάλογο περιστατικό έλαβε χώρα στο βοηθητικό αεροδρόμιο των Βασιλικών Τρικάλων, όπου σε ανάλογες συνθήκες βρέθηκε η 21η Μοίρα Διώξης. Γέροι, γυναίκες και παιδιά τσαλαβουτώντας μέσα στη λάσπη και κάτω από το φοβερό κρύο της περιόδου, μετέφεραν τα αεροσκάφη σε στέρεο έδαφος, ώστε να μπορέσουν να απογειωθούν. Αυτά τα μεμονωμένα περιστατικά, αποδεικνύουν το πνεύμα αυτοθυσίας, ευσυνειδησίας και ομάδας, με το οποίο είχε διαποτιστεί ο ελληνικός λαός, την πίστη του για έναν αγώνα Δίκαιο απέναντι σ' έναν εχθρό που αν και ισχυρότατος ήταν ταυτόχρονα αναίχνητος και προκλητικά άδικος.

Δεν θα πρέπει όμως να ξεχνάμε εκτός από τον αμυντικό Αγώνα και τις επιθετικές επιχειρήσεις της Ελληνικής Αεροπορίας πάνω από το μέτωπο. Ελληνικό Breguet Bre 19, εκτελώντας χαμηλή πτήση κατά μήκος των αλβανικών συνόρων, εντόπισε την ιταλική Μεραρχία Αλπινοτών «Julia», τη στιγμή ακριβώς που είχε εισδύσει στην Πίνδο και κινούνταν προς κατάληψη του Μετσόβου. Το γεγονός αυτό μετέβαλε ριζικά την κατάσταση του μετώπου υπέρ των Ελλήνων.

Ο **Επισημναγός Δημήτριος Σταθάκος**, ο υποδιοικητής της 33ης Μοίρας Βομβαρδισμού σκοτώθηκε μαζί με τον συνάδελφό του **Πιτσίκια Δημήτριο** όταν το βομβαρδιστικό τους κατερρίφθη στη διάρκεια αερομαχίας με ιταλικά καταδιωκτικά πάνω από την Αλβανία στις 11 Μαρτίου 1941. Ο Σταθάκος στην αρχή του πολέμου κατείχε επιτελική θέση στο Υπουργείο Αεροπορίας και έκανε μεγάλο αγώνα για να τοποθετηθεί σε μάχη μονάδα. Ακόμη και εκεί δεν θα έπρεπε κανονικά να συμμετάσχει σε αποστολές στην Πρώτη Γραμμή.

Ο **Σημναγός Δημήτριος Παλατσάσας**, ήταν ο περίφημος «Δερβίσης», ο μόνος αεροπόρος του ελληνοϊταλικού πολέμου που οι εφημερίδες της εποχής τον ανέφεραν με το παρατσούκλι του. Πήρε το παρατσούκλι από τα επικίνδυνα ακροβατικά του που θύμιζαν τα στρόβιλα των δερβίσιδων. Ο Παλατσάσας πετούσε με αεροπλάνο τύπου Henschel σε Μοίρα συνεργασίας με το στρατό. Ήταν από τις εξαιρετικά επικίνδυνες αποστολές λόγω του χαμηλού ύψους που πετούσε αυτός και οι συνάδελφοί του και της μικρής τους ταχύτητας. Στη διάρκεια μιας τέτοιας αποστολής στις 6 Ιανουαρίου 1941 το αεροπλάνο του χτυπήθηκε από ιταλικά αντιαεροπορικά και ανατινάχθηκε στον αέρα. Μαζί του ήταν ο συνάδελφός του **Νανόπουλος**. Στον Δημήτριο Παλατσάσα έχει αφιερωθεί ένα από τα ωραιότερα κείμενα που έχει γραφεί ποτέ για πεσόντα Έλληνα Αεροπόρο. Ένα κείμενο από μία Αμερικανίδα πολεμική ανταποκρίτρια που κάλυπτε τον πόλεμο από τις ελληνικές γραμμές στην Κορυτσά.

Στις 6 Απριλίου 1941 οι Γερμανοί εισέβαλαν στην Ελλάδα. Οι Έλληνες Αεροπόροι με λιγότερα από 50 αξιόμαχα αεροπλάνα μετά τον εξάμηνο Αγώνα τους έπρεπε τώρα εκτός από τους Ιταλούς με τα πάνω από 460 αεροπλάνα τους στην Αλβανία να αντιμετωπίσουν και τα περίπου 1.200 υπερσύγχρονα πολεμικά με τους Άσους της Λουβτάφε στα Βαλκάνια.

Συνέχεια στη σελίδα 6



Τελευταία μνήμης & τιμής για την Π.Α.

Συνέχεια από τη σελίδα 5

Ναι, είναι αλήθεια ότι είχαν στο πλευρό τους και συναδέλφους τους της ΡΑΦ, που από τον Νοέμβριο του 1940 πολεμούσαν με γενναιότητα μαζί με τους Έλληνες έχοντας και εκείνοι δεκάδες νεκρούς στον κοινό αγώνα για την ελευθερία. Όμως, οι Βρετανοί είχαν στην Ελλάδα μόλις 80 αεροπλάνα και δεν μπορούσαν να στείλουν άλλα. Τα λίγα αυτά ελληνικά και βρετανικά πληρώματα έγραψαν μία από τις πιο ένδοξες και τραγικές σελίδες στα αεροπορικά δρώμενα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Οι Γερμανοί στο τέλος κέρδισαν τον απόλυτο έλεγχο των ουρανών πάνω από την Ελλάδα, αλλά πλήρωσαν ένα δυσανάλογο βαρύ τίμημα σε σχέση με τις δυνάμεις που είχαν να αντιμετωπίσουν. Κορυφαίο παράδειγμα της αυταπάρνησης των Ελλήνων αεροπόρων είναι η αερομαχία των Τρικάλων στις 15 Απριλίου 1941, που σήμανε το τέλος για τις ένδοξες ελληνικές μοίρες δίοξης. Δώδεκα Έλληνες χειριστές με τα τελευταία πεπαλαιωμένα και καταπονημένα καταδιωκτικά αντιμετώπισαν πάνω από 50 γερμανικά αεροπλάνα. Ο αγώνας ήταν άνισος και οι Έλληνες πολέμησαν μέχρις εσχάτων. Στη διάρκεια των αερομαχιών τα περισσότερα ελληνικά αεροπλάνα κατερρίφθησαν και ο χειριστής **Επισημνίας Μόκκας** σκοτώθηκε. Πριν όμως αυτό συμβεί είχε καταφέρει να χτυπήσει με τα πολυβόλα του ένα γερμανικό στούκα.

1941-1945

Όμως, το ολοκαύτωμα της Ε.Β.Α. δεν σήμανε το τέλος της στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Μετά την κατάρρευση του μετώπου ξεκίνησε η ανασυγκρότησή της στη Μέση Ανατολή με προσωπικό που διέφυγε από την Ελλάδα ή που είχε σταλεί για εκπαίδευση στο εξωτερικό πριν από τον μοιραίο Απρίλιο του 1941. Το Υπουργείο Αεροπορίας μεταφέρθηκε στο Κάιρο μαζί με την ελληνική κυβέρνηση, στη Γάζα της Παλαιστίνης δημιουργήθηκαν μονάδες επισκευής και τεχνικής εκπαίδευσής και στα κέντρα της Νοτίου Ροδεσίας και Αφρικής παρέχονταν εκπαίδευση σε δόκιμους χειριστές, σε πληρώματα αέρος, καθώς και σε άλλες τεχνικές ειδικότητες.

Αρχικά, με τα 5 αεροσκάφη Avro Anson που είχαν διαφύγει από την Ελλάδα, συγκροτήθηκε η **13η Μοίρα Ελαφρού Βομβαρδισμού** και αργότερα με τα Blenheim και Baltimore, ενώ σταδιακά παρά τις δραματικές συνθήκες της περιόδου, των στερήσεων, της εκούσιας ξενιτιάς και των κακουχιών και μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης Ελλήνων χειριστών δημιουργούνται δύο ακόμη ελληνικές Μοίρες, η **335** και **336 Μοίρες Δίοξης**. Αρχικά οι μοίρες αυτές διέθεταν αεροπλάνα τύπου Hurricane και στη συνέχεια Spitfire, αναγεννώντας έτσι ουσιαστικά την Ελληνική Βασιλική Αεροπορία.

Θα πρέπει να τονιστεί στο σημείο αυτό, ότι η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία ήταν η μοναδική που συγκρότησε ανεξάρτητες δικές της Πολεμικές Μοίρες μεταξύ των κατεχομένων συμμαχικών χωρών, με την ονομασία RHAΦ («Βασιλική Ελληνική Πολεμική Αεροπορία»). Η επιχειρησιακή δραστηριότητα των Ελλήνων Αεροπόρων συμπεριλάμβανε συνοδείες νηοπομπών, ανθυποβρυχιακές έρευνες, επιθετικές περιπολίες, αναγνωρίσεις, επιθέσεις και αναχαίσεις της εχθρικής αεροπορίας, αρχικά στη Βόρεια Αφρική και στην Κρήτη και στη συνέχεια στην Ιταλία και τα Βαλκάνια.

Σημαντική, όσο και συμβολική, υπήρξε η δράση της 335 Μοίρας, εναντίον του Ιταλικού Στρατηγείου Μ. Ανατολής, την 28η Οκτωβρίου 1942. Η Ε.Β.Α. υπενθύμισε με τον τρόπο αυτό το ανοσιούργημα που είχαν διαπράξει οι Ιταλοί ακριβώς δύο χρόνια πριν. Η 335 και 336 Μοίρες ανέλαβαν πλήθος αποστολών αναχαίτησης και συνοδείας, αλλά και περιπολίες του εναέριου χώρου. Σημαντική ήταν η συμβολή όλων των ελληνικών Μοιρών, κατά τις συμμαχικές αεροπορικές επιδρομές στην Κρήτη, από τον Ιούλιο έως τον Νοέμβριο του 1943. Αξίζει να επισημάσουμε την κατάρριψη τριών



31 Μοίρα Βομβαρδισμού Potez 633 B2

32 Μοίρα Βομβαρδισμού Bristol Blenheim MkIV

33 Μοίρα Βομβαρδισμού Fairey Battle B1



γερμανικών αεροσκαφών, από τα ελληνικά καταδιωκτικά, καθώς και τη συμμετοχή τους στις μεγάλες επιδρομές που έχουν σχεδιάσει οι σύμμαχοι για την προσβολή γερμανικών στρατιωτικών στόχων στην Κρήτη, στρατηγικό ορμητήριο των Γερμανών προς τη Μ. Ανατολή, το καλοκαίρι του 1943.

Έτσι, ενώ η πατρίδα στέναζε κάτω από την τριπλή φριχτή κατοχή των Γερμανών, Ιταλών και Βουλγάρων, Έλληνες Αεροπόροι μαζί με συναδέλφους τους στο Στρατό και το Βασιλικό Ναυτικό συνέχιζαν απτόητοι τον Αγώνα του Βορειοηπειρωτικού Έπους και του Ρούπελ. Όμως, ο νέος αυτός ο Αγώνας είναι ακόμη πιο αιματηρός για τους Έλληνες Αεροπόρους. **Στους 52 πεσόντες του πολέμου 1940-1941, προστίθενται μέχρι και τον Νοέμβριο του 1944, που η Αεροπορία επέστρεψε στην Ελλάδα μετά την Απελευθέρωση, άλλοι 70 πεσόντες.**

Πολλοί είναι αυτοί που έχασαν τη ζωή τους στη διάρκεια πτητικής εκπαίδευσης, όπου εξαιτίας του πολέμου και της ανάγκης για παραγωγή μεγάλου αριθμού χειριστών, πολλές φορές δεν τηρούσαν οι κανόνες ασφαλείας. Όμως, μεγάλο ποσοστό είναι και οι πεσόντες στη διάρκεια πολεμικών αποστολών. Από τους δεκάδες Έλληνες αεροπόρους που θυσιάστηκαν στο βωμό της ελευθερίας την περίοδο 1941-1944 μακριά από την πατρίδα, υπήρξαν και κάποιες περιπτώσεις που η μοίρα όρισε να γυρίσουν για λίγο πίσω μόνο και μόνο για να πέσουν στο έδαφός της.

Αυτό δυστυχώς ήταν αλήθεια για τους χειριστές της **335** και **336 ΜΔ**, στις **23 Ιουλίου 1943, την πιο αιματηρή ημέρα στην ιστορία των ελληνικών μοιρών δίοξης της Μέσης Ανατολής**. Οκτώ αεροπλάνα της 335 και εννέα της 336 πήραν μέρος σε μία επιχείρηση εκδίκασης των Γερμανών στην Κρήτη για τη σφαγή στην Κάνδαο. Το όνομα της επιχείρησης είχε το πολύ ταιριαστό όνομα «Θέτις», θεά της δικαιοσύνης. Οι Έλληνες διώκτες θα πολυβόλουσαν γερμανικούς στόχους στη Μεγαλόνησο. Αν και η επιχείρηση υπήρξε επιτυχής και οι στόχοι επλήγησαν, οι Γερμανοί κατάφεραν να ρίξουν ένα μεγάλο ποσοστό των ελληνικών αεροπλάνων.

Την ημέρα εκείνη έχασαν τη ζωή τους 3 εξαιρετικοί Έλληνες αεροπόροι, οι **Αθανασάκης, Λάιπμπερ** και **Δούκας**. Ο **Σκάντζικας** συνελήφθη αιχμάλωτος από τους Γερμανούς, αλλά οκτώ μήνες αργότερα έμελλε να δολοφονηθεί στη Γερμανία από την Γκεστάπο λόγω της συμμετοχής του στην πιο θρυλική απόδραση όλων των εποχών, τη **«Μεγάλη Απόδραση»**, στην οποία πήραν μέρος πολλοί αεροπόροι των Συμμάχων που είχαν συλλάβει οι Γερμανοί. Ο Χίτλερ εξοργίστηκε από το γεγονός αυτό σε τέτοιο σημείο που διέταξε τη δολοφονία όλων αεροπόρων συλλαμβάνονταν μετά την απόδρασή τους. Ένας ήταν και ο Σκάντζικας. Το μόνο παρήγορο στο τραγικό αυτό γεγονός, είναι ότι αντίθετα με τα χιλιάδες εγκλήματα που οι Γερμανοί έκαναν στην Ελλάδα και για τα οποία κανείς δεν τιμωρήθηκε ποτέ, οι εγκληματίες που δολοφόνησαν τον Σκάντζικα και τους συναδέλφους του εκτελέστηκαν μεταπολεμικά από τους Συμμάχους. Από τους τρεις άλλους αεροπόρους που σκοτώθηκαν στην επιχείρηση «Θέτις» ξεχωρίζει ο Αθανασάκης. Όταν απογειώθηκε από τη Μάρσα Ματρούχ, απώλεσε τη δεξαμενή καυσίμου από την αριστερή πτέρυγα του αεροπλάνου του. Αυτό σήμαινε ότι δεν θα είχε αρκετά καύσιμα για να γυρίσει από την αποστολή. Ο Αθανασάκης το γνώριζε αλλά προτίμησε να συνεχίσει την αποστολή μαζί με τους συντρόφους του. Αφού έπληξε τους γερμανικούς στόχους, στη συνέχεια έκανε αναγκαστική προσγείωση. Για λίγη ώρα βρισκόταν πάνω στο χώμα της πατρίδας του, που όμως δεν ήταν ελεύθερο. Ένα γερμανικό περίπολο τον περικύκλωσε. Ο Αθανασάκης αρνήθηκε να παραδοθεί και σκοτώθηκε πολεμώντας τον κατακτητή όχι από το αεροπλάνο του αλλά στη γη με το περιστρόφο στο χέρι. Στις 12 Οκτωβρίου 1944, την ημέρα που απελευθερώθηκε η Αθήνα, σκοτώθηκαν σε αποστολή εκτός Ελλάδας οι τελευταίοι Έλληνες Αεροπόροι που πολεμούσαν σε ξένους ουρανούς. Ο **Επαμεινώνδας Κόττας**, σε επιχείρηση πάνω από τη γερμανοκρατούμενη Γιουγκοσλαβία, ενώ την ίδια ημέρα έχασαν τη ζωή τους σε εκπαιδευτική πτήση στη Μέση Ανατολή τέσσερις άλλοι Έλληνες Αεροπόροι, οι **Σιακαντάρης, Ντούβλης, Σοφινιάς και Στρατής**.

Το Νοέμβριο του 1944, οι ελληνικές μοίρες μεταστάθμισαν αρχικά στο αεροδρόμιο του Αράξου και στη συνέχεια επέστρεψαν στην πατρίδα, μετακινούμενες στο αεροδρόμιο του Ελληνικού (πρώην Χασάνι), απ' όπου επιχειρούσαν εναντίον των Γερμανών που κατείχαν ακόμη την Κρήτη και τη Μήλο. Μάλιστα, κάτι που αγνοούν σήμερα σχεδόν όλοι οι Έλληνες είναι το γεγονός ότι η ελληνική συμμετοχή στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο δεν έληξε με την αποχώρηση των Γερμανών από την κυρίως Ελλάδα το φθινόπωρο του 1944, αλλά με την ήττα και άνευ όρων παράδοση της Γερμανίας στους Συμμάχους τον Μάιο του 1945. Μέχρι τότε οι Γερμανοί κατείχαν τμήματα της ελληνικής επικράτειας, όπως τη Μήλο, τη Σούδα και την ευρύτερη περιοχή των Χανίων και ορισμένα νησιά των Δωδεκανήσων. Ενώ πολλοί Έλληνες, ήδη από το Δεκέμβριο του 1944 είχαν αρχίσει να αλληλοσκοτώνονται, κάποιοι άλλοι συμπατριώτες τους συνέχιζαν τον αγώνα εναντίον των Γερμανών μέχρι το τέλος. Αυτοί ήταν τα στελέχη της Ε.Β.Α., οι οποίοι **έχασαν άλλους πέντε συναδέλφους τους στον αγώνα για την ελευθερία.**

Συνεχίζεται στο επόμενο φύλλο

Πολεμώντας σε Ξένους Ουρανούς 1941-1944

Στο πλαίσιο της ανασυγκρότησης της Αεροπορίας οργανώθηκαν τρεις ελληνικές Μοίρες αρχικά στη Μέση Ανατολή και αργότερα στην Ιταλία (13^η Μοίρα Ελαφρού Βομβαρδισμού και οι 335 και 336 Μοίρες Δίοξης)



Επιμνημόσυνη Δέηση - Αγιασμός

Κατά την Ειδική Συνεδρία της 1ης.12.2017, έγινε Αγιασμός για το Νέο Έτος και η καθιερωμένη Δέηση στη μνήμη των κατωτέρω αναγραφόμενων θανόντων μελών της Α.ΑΚ.Ε. από ιδρύσεώς της. Τα 167 μέλη ήταν:

ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΧΑΡΙΛΑΟΣ	ΛΑΓΟΔΗΜΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΑΓΓΕΛΕΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΛΑΓΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΛΑΘΟΥΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΑΛΜΠΑΝΗΣ ΣΠΥΡΟΣ	ΛΑΪΤΜΕΡ ΕΔΜΟΝΔΟΣ
ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΛΑΜΑΡΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΑΝΔΡΕΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΛΑΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΑΝΔΡΙΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΛΕΒΙΤΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΑΝΤΩΝΑΚΕΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΛΕΒΕΝΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	ΛΕΥΚΑΔΙΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΑΝΤΩΝΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΜΑΖΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	ΜΑΝΩΛΑΚΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΑΡΑΠΑΤΖΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΜΑΡΚΑΝΤΕΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΑΡΣΕΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΜΑΤΖΗ ΜΑΡΙΑ
ΑΥΔΟΥΣΗΣ ΗΛΙΑΣ	ΜΕΤΑΞΑΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ
ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΑΦΡΟΥΔΑΚΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΒΑΓΙΑΚΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΜΠΑΜΠΙΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΒΑΡΒΑΡΟΥΤΣΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ	ΜΠΑΝΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΒΑΪΔΑΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΜΠΑΡΔΑΒΙΛΙΑΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΒΑΪΝΑΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΜΠΙΣΤΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΒΑΦΙΑΔΑΚΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	ΜΑΤΖΟΥΡΑΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ & ΜΑΡΙΑ
ΒΕΛΟΥΔΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΜΕΛΛΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΒΡΑΧΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΜΟΥΤΣΑΤΣΟΣ ΣΑΡΑΝΤΟΣ
ΓΑΡΔΕΛΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΜΠΕΡΔΕΝΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΥ-ΔΑΝΙΗΛ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ	ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΞΥΔΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ
ΓΙΑΓΚΟΣ ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΓΚΙΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΑΓΚΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΓΚΙΛΛΑΣ ΚΡΑΤΙΝΟΣ	ΠΑΓΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΓΟΥΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΣ ΛΟΥΚΑΣ	ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΓΡΙΒΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΠΑΝΤΖΑΛΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
ΔΑΒΑΚΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ
ΔΑΜΙΑΝΙΔΟΥ ΚΛΕΙΩ	ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΔΑΝΙΗΛ ΗΡΑΚΛΗΣ	ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
ΔΑΦΙΓΓΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΠΕΡΙΚΛΗΣ
ΔΗΜΟΥΛΑΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ	ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ ΗΡΑΚΛΗΣ
ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΠΑΠΑΚΑΝΕΛΛΟΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ
ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΖΑΜΠΙΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΑΠΑΝΤΟΛΕΩΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΝΕΛΛΟΣ	ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
ΘΕΟΔΩΡΑΚΑΚΟΣ ΠΕΤΡΟΣ	ΠΑΠΑΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ
ΘΕΟΔΩΡΙΤΣΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	ΠΑΤΣΗΣ ΧΑΡΗΣ
ΘΕΟΦΙΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΠΑΤΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΠΑΥΛΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
ΘΛΙΒΕΡΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ	ΠΕΤΡΟΥΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΠΟΥΡΝΑΡΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΙΑΤΡΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΡΙΟΒΟΛΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ
ΙΚΑΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΑΒΟΥΛΙΔΗΣ ΠΑΥΛΟΣ
ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	ΣΑΪΝΙΔΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΙΩΝΑΣ ΣΠΥΡΟΣ	ΣΕΒΑΣΤΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΚΑΒΑΣΙΛΑΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΣΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΚΑΜΠΙΤΣΑ-ΞΥΔΙΑ ΜΑΡΙΑ	ΣΚΑΛΤΣΟΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΚΑΝΕΛΛΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΣΚΟΥΝΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΚΑΝΕΛΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΟΦΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΚΑΡΑΒΑΣΙΛΗΣ ΑΛΕΞΗΣ	ΣΤΑΘΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΚΑΡΑΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΚΑΡΔΑΣΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΣΤΑΥΡΑΚΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ
ΚΑΡΠΑΘΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ ΦΩΤΙΟΣ
ΚΑΡΤΑΛΑΜΑΚΗΣ ΗΛΙΑΣ	ΣΤΑΥΡΙΤΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΚΑΡΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΚΑΤΣΑΝΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΣΥΜΕΩΝΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΚΑΤΣΑΡΕΛΗΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	ΤΖΑΒΑΡΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ
ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΤΖΟΥΒΑΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΚΕΛΑΪΔΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΤΣΟΥΜΑΡΗΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ
ΚΟΝΙΩΤΑΚΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ	ΤΣΟΥΤΣΟΣ ΑΘΩΣ
ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΦΑΚΙΝΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΦΙΡΦΙΛΙΩΝΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΦΟΥΝΤΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ
ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΦΡΑΓΚΟΓΙΑΝΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΚΟΣΚΙΝΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΦΡΑΓΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΚΟΤΣΑΚΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ΧΑΛΚΙΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΚΟΤΣΟΛΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΚΟΥΚΟΥΛΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΧΑΡΑΤΣΑΡΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ
ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΧΕΙΜΩΝΑΣ ΗΛΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΧΡΙΣΤΑΚΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΚΑΡΑΡΓΥΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΨΩΜΑΣ ΗΛΙΑΣ
ΚΥΡΤΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	

Ζητούμε την κατανόσή σας για την τυχόν παράλειψη κάποιων ονομάτων και σας παρακαλούμε να μας ενημερώσετε έγκαιρα, ώστε να διορθώσουμε τυχόν λάθη ή παραλείψεις μας.

ΕΙΣΦΟΡΕΣ-ΔΩΡΕΕΣ ΠΡΟΣ Α.ΑΚ.Ε.

Προς ενίσχυση του Εθνικού Σκοπού της ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Α.ΑΚ.Ε.) και στη μνήμη προσφιλών τους προσώπων κατέθεσαν ή απέστειλαν στην Α.ΑΚ.Ε. οι κάτωθι τα αντίστοιχα ποσά, τα οποία πάντοτε εκπίπτουν του φόρου.

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΕΤΟΥΣ 2017

	Ευρώ
ΡΟΖΗΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ	30,00
ΣΚΟΡΔΙΛΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	150,00
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	30,00
ΤΣΑΛΟΓΛΟΥ ΣΟΦΙΑ	110,00
ΤΡΙΠΕΡΙΝΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	30,00
ΜΑΛΤΕΖΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	20,00
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	30,00
ΦΙΣΕΡ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	50,00

➡ Παρακαλούνται τα αγαπητά μας μέλη για την ενεργή συμμετοχή τους στην οικονομική ενίσχυση της Ακαδημίας. Η συνδρομή τους είναι ανταποδοτική στο έργο που καταβάλλεται.

✓ Ένα μεγάλο ευχαριστώ προς όλους τους ανωτέρω **ΣΗΜΕΙΩΣΗ:**

Παρακαλούνται τα Μέλη μας που εμβάζουν τη συνδρομή τους μέσω Τράπεζας να μας ενημερώνουν τηλεφωνικά (Δευτέρα και Παρασκευή) και ώρα 09.00-13.00, διότι πολλές φορές οι Τράπεζες αδυνατούν να μας πληροφορήσουν για το όνομα του καταθέτη, με αποτέλεσμα η απόδειξη εισπράξεως να εκδίδεται με την ένδειξη «ΑΝΩΝΥΜΟΣ» και να μη δύνανται να τη λάβουν οι καταθέτες. Οι παραδίδοντες τα χρήματα στον ταμία της Α.ΑΚ.Ε. παραλαμβάνουν αμέσως τις αποδείξεις. Οι καταθέτοντες ποσά στις τράπεζες θα πάρουν την απόδειξη ταχυδρομικώς.

Υπενθυμίζεται ο τραπεζικός λογαριασμός προς κατάθεση χρημάτων για την Α.ΑΚ.Ε.:

ALPHA BANK 101-002101322780
GR 53 0140 1010 1010 0210 1322 780

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ Α.ΑΚ.Ε.

Η Α.ΑΚ.Ε. για την επίτευξη του εθνικού και κοινωφελούς σκοπού της, ως ΝΠΙΔ μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, βασίζει τους πόρους της στην Ετήσια Συνδρομή των Μελών της και σε δωρεές Μελών και Φίλων της.

Τα τελευταία χρόνια, υπό το βάρος ίσως και της οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη χώρα μας, σημαντικός αριθμός Μελών μας καθυστερούν την καταβολή της οφειλόμενης Συνδρομής τους πάνω από 2 έτη, με συνέπεια η Αεροπορική Ακαδημία να ανταπεξέρχεται πλέον δύσκολα στα λειτουργικά της έξοδα και στην έκδοση της εφημερίδας «Αεροπορική Ιδέα».

➡ Ο Πρόεδρος και τα Μέλη του Δ.Σ. της Α.ΑΚ.Ε. απευθύνουν θερμή πρόσκληση σε όλα τα Μέλη της να στηρίξουν την Αεροπορική Ακαδημία καταθέτοντας εμπρόθεσμα την ετήσια συνδρομή τους, για τη συνέχιση του έργου της και την απρόσκοπτη έκδοση της εφημερίδας μας.

Εκ της Α.ΑΚ.Ε.

Η φυλή των Ελλήνων

Μακάρι ο άρρηκτος δεσμός αιώνια να πετύχει
αρμονικά με προκοπή από τη θεία Τύχη.
Αυτή που πλέκει πασιρικά τη Μοίρα του ανθρώπου
μ' υπομονή κι επιμονή και δια παντοίου τρόπου
και να στεριώσει τη φυλή των φωτεινών εκείνων
και να τιμωμένων χρονικά περήφανων Ελλήνων
ν' απλώσουν τον πολιτισμό σ' όλη την οικουμένη
με κείνη που αρμονικά στενά είναι δεμένοι.
Δεν είναι μόνον η ισχύς αυτή που τους διακρίνει
η ευθυμία, λεβεντιά που τ' όμορφο τούς δίνει
αλλά το πνεύμα που κινεί τη μηχανή αιώνες
μέσα στις φύσης τους γνωστούς και άγνωστους λειμώνες.
Δεν ξέρω αν είναι η ψυχή αυτή που τους γλυκαίνει
που ιστορία ξακουστή στα πέρατα υφαίνει
εκείνο το ξεχωριστό σε φωτεινή πορεία
Ελληνική φτιάχνει φυλή με την τρανή Ιστορία.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ



Συνάντηση Α/ΓΕΕΘΑ με μέλη του Δ.Σ. της Α.ΑΚ.Ε.



Την Τρίτη 5.12.2017 ο Α/ΓΕΕΘΑ Ναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ συναντήθηκε σε εθιμοτυπική επίσκεψη στο γραφείο του με μέλη του Δ.Σ. της Αεροπορικής Ακαδημίας της Ελλάδος (Α.ΑΚ.Ε.). Ο Επίτιμος Α/ΑΤΑ, Απτχος (Ι) ε.α. Βασίλειος Κατσιαντώνης και Γεν. Γραμματέας του Δ.Σ. της Ακαδημίας απένειμε εκ μέρους της Α.ΑΚ.Ε. στον Α/ΓΕΕΘΑ τιμητικό δίπλωμα και το σήμα της Ακαδημίας για την ανακήρυξή του, κατόπιν ομόφωνης απόφασης του Δ.Σ., ως Τακτικού μέλους αυτής.



ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ Α/ΓΕΕΘΑ Ναυάρχου Ευάγγελου Αποστολάκη ΠΝ

Ο Νχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ, γεννήθηκε στο Ρέθυμνο το 1957. Εισήλθε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1976 και αποφοίτησε το 1980 με το βαθμό του Μάξιμου Σημαιοφόρου ΠΝ.

Παρακολούθησε όλα τα σταδιοδρομικά σχολεία εσωτερικού και είναι απόφοιτος της Ναυτικής Σχολής Πολέμου. Επιπρόσθετα, έχει αποφοιτήσει από το Σχολείο Υποβρυχίων Καταστροφών της Διοικήσεως Υποβρυχίων Καταστροφών (ΔΥΚ), καθώς και από τα σχολεία Advanced Mine Warfare School (Βέλγιο) και Amphibious Warfare School (ΗΠΑ).

Κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του υπηρέτησε σε διάφορες μονάδες του Αρχηγείου Στόλου, μεταξύ των οποίων Αντιτορπιλικά (Α/Τ), Ναρκαλιευτικά (Ν/Α) καθώς και πλοία της Διοικήσεως Πλοίων Αποβάσεως (ΔΠΑ) ως Αξιωματικός Επιστασιών, Διευθυντής Διευθύνσεων και Υπαρχος. Επιπρόσθετα, έχει υπηρετήσει στη ΔΥΚ ως Επιστολέας και Διοικητής.

Τοποθετήθηκε ως Κυβερνήτης στο Ν/Α Αταλάντη από το 1990 έως 1991, στο Ν/Α Κίσα από το 1992 έως το 1993, καθώς και στη Φ/Γ Ναβαρίνον από το 2003 έως το 2004.

Έχει υπηρετήσει επίσης στο ΣΓ/Υ.ΕΘ.Α, στη Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου (ΝΔΑ) ως Αρχιεπιστολέας, στο Ναύσταθμο Κρήτης (ΝΚ) ως Υποδιοικητής, στο Strikeforanato ως Deputy COS, στο ΓΕΝ ως Διευθυντής Β' Κλάδου, στο Αρχηγείο Στόλου ως Υπαρχηγός Στόλου, καθώς και στο ΓΕΕΘΑ ως Επιτελάρχης και Υπαρχηγός.

Σε εκτέλεση απόφασης του ΚΥΣΕΑ από 7 Μαρτίου 2013, παρέλαβε καθήκοντα Αρχηγού Γενικού Επιτελείου Ναυτι-



κού. Σε εκτέλεση απόφασης του ΚΥΣΕΑ από 15 Σεπτεμβρίου 2015 προήχθη στο βαθμό του Ναυάρχου και παρέλαβε τα καθήκοντα Αρχηγού Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας.

Προαγωγές

Εισαγωγή στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων	1976
Σημαιοφόρος	1980
Ανθυποπλοίαρχος	1983
Υποπλοίαρχος	1987
Πλωτάρχης	1992
Αντιπλοίαρχος	1997
Πλοίαρχος	2004
Αρχιπλοίαρχος	2009
Υποναύαρχος	2011
Αντιναύαρχος	2012
Ναύαρχος	2015

Μετάλλια - Παράσημα - Διαμνημονεύσεις

Μεγαλόσταυρος του Τάγματος του Φοίνικα
Ανώτερος Ταξίαρχος του Τάγματος της Τιμής
Μετάλλιο Στρατιωτικής Αξίας Α' Τάξεως
Διαμνημόνευση Αρχηγίας Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας
Διαμνημόνευση Αρχηγίας Γενικού Επιτελείου Ναυτικού
Διαμνημόνευση Αξίας και Τιμής
Διαμνημόνευση Ευδοκίμου Διοικήσεως Α' Τάξεως
Διαμνημόνευση Υπηρεσίας Αξιωματικού Επιτελείου Α' Τάξεως
Ταξίαρχος του Εθνικού Τάγματος Αξίας της Γαλλικής Δημοκρατίας

Οικογενειακή Κατάσταση

Ο Ναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ είναι παντρεμένος και έχει δύο παιδιά.

ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΕΙΣ

■ Ο Α' Αντιπρόεδρος της Α.ΑΚ.Ε. και πρόεδρος του Συνδέσμου Αποστράτων Ενόπλων Δυνάμεων και Σωματμάτων Ασφαλείας Ν. Φωκίδος Υπτχος ε.α. **Παναγιώτης Κ. Παπαδάκης**, εκπροσώπησε την Αεροπορική Ακαδημία, αλλά και το Σύνδεσμο:

• Στις 27.10.2017 στο Πνευματικό Κέντρο Ρουμελιωτών (Π.Κ.Ρ.), στην τέλεση του καθιερωμένου ετήσιου εορτασμού για την Εθνική μας επέτειο της 28ης Οκτωβρίου 1940, σε ένδειξη τιμής και ευγνωμοσύνης προς τους Ήρωες που πιστοί στην ελληνική παράδοση είπαν ΟΧΙ στην ωμή βία και χάρισαν στην καταπονημένη ανθρωπότητα την πρώτη μεγάλη νίκη για την ελευθερία και την αξιοπρέπεια των λαών.



Στις 4.11.2017 στο Αμφιθέατρο «Α. Τρίτσης» του ΟΠΑΝ/Δ.Α. Ακαδημίας 50 Αθήνα, όπου έγινε η παρουσίαση του βιβλίου «**Τω καιρώ εκείνω, Π.Μ.**» του **Γεωργίου Χρυσοβιτσιάνου**, ο οποίος έχει την επιμέλεια και το συντονισμό έκδοσης της εφημερίδας μας «**Αεροπορική Ιδέα**».

Η σκωπτικότητα και το χιούμορ ντύνουν ιστορίες καθημερινού τραγελαφικού ελληνικού βίου σε ένα πανόραμα επικαιρότητας της περιόδου 1997-2011: Οικογενειακά βάρη, δυσκίνητο Δημόσιο, Μετρό, μοντέρνα επαρχία, καθημερινότητα, διακοπές, νυχτερινή διασκέδαση, τηλεοπτικά μαζί και αθλητισμός είναι το θέατρο που ο συγγραφέας τοποθετεί τους μικροαστούς ήρωές του να κινούνται, άλλοτε με άνεση και ικανοποίηση και άλλοτε με δυσθυμία και αγανάκτηση. Πάντοτε, όμως, με την ανάλογη εξόγκωση για σκωπτικό λόγο που εμπεριέχει τροφή για σκέψη.

Την έκδοση παρουσίασαν η **Λεωνή Θανασούλα** βιογράφος-ιστορικός, η **Άννα Μαρία Παπύρη** δημοσιογράφος-συγγραφέας και η δημοσιογράφος **Πηνελόπη Γαβρά**. Η έκδοση του βιβλίου στηρίζει τη δημιουργία του **Λαϊονικού Κέντρου Ακοής**, το οποίο παρουσιάστηκε στο πολυπληθές ακροατήριο από τον υπεύθυνο δρ Αίαντα Παπασταύρου, όπως και οι λοιπές κοινωφελείς προσφορές των μελών των Λεσχών Lions.

Στις 26.11.2017 στη Γενική συνέλευση του προοδευτικού Συλλόγου «Τα Καστέλλια» Φωκίδος, **τόπος καταγωγής μου**, σε αίθουσα του Πνευματικού Κέντρου Ρουμελιωτών (Π.Κ.Ρ.) και αρχαιρεσίες με την εκλογή νέου Δ.Σ. και εξελεγκτικής επιτροπής περιόδου 2018-2019. Πρόεδρος επανεξελέγη για πολλοστή φορά ο στρηγός Αθανάσιος Γραμματικός.

■ Ο Β' Αντιπρόεδρος και Ταμίας του Δ.Σ. της Α.ΑΚ.Ε. Υπτχος (Μ) ε.α. **Ευστράτιος Τσαούσογλου** εκπροσώπησε την Αεροπορική Ακαδημία:

• Στις 7.11.2017 στον επίσημο εορτασμό του Προστάτη της Π.Α. Αρχαγγέλου Μιχαήλ στο «Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος» με γενικό τίτλο της εκδήλωσης «Τιμούμε το παρελθόν, χτίζουμε το Μέλλον», με σημαντικές ομιλίες και παρουσίαση τραγουδιών από το Σμήνος Μουσικής της Π.Α.

• Στις 8.11.2017 στη δοξολογία που πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ικάρων στο Αεροδρόμιο Δεκέλειας, επί ευκαιρία του εορτασμού του Προστάτη της Π.Α. Αρχαγγέλου Μιχαήλ ύστερα από επίσημη πρόσκληση του Α/ΓΕΑ.

